Mobilität in der Europäischen Metropolregion Stuttgart

Mobilitätskongress der Europäischen Metropolregion Stuttgart am 22. Januar 2019

Mobilität in Deutschland

eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

infas 360

Was erwartet Sie?

Mobilität
in Deutschland – MiD

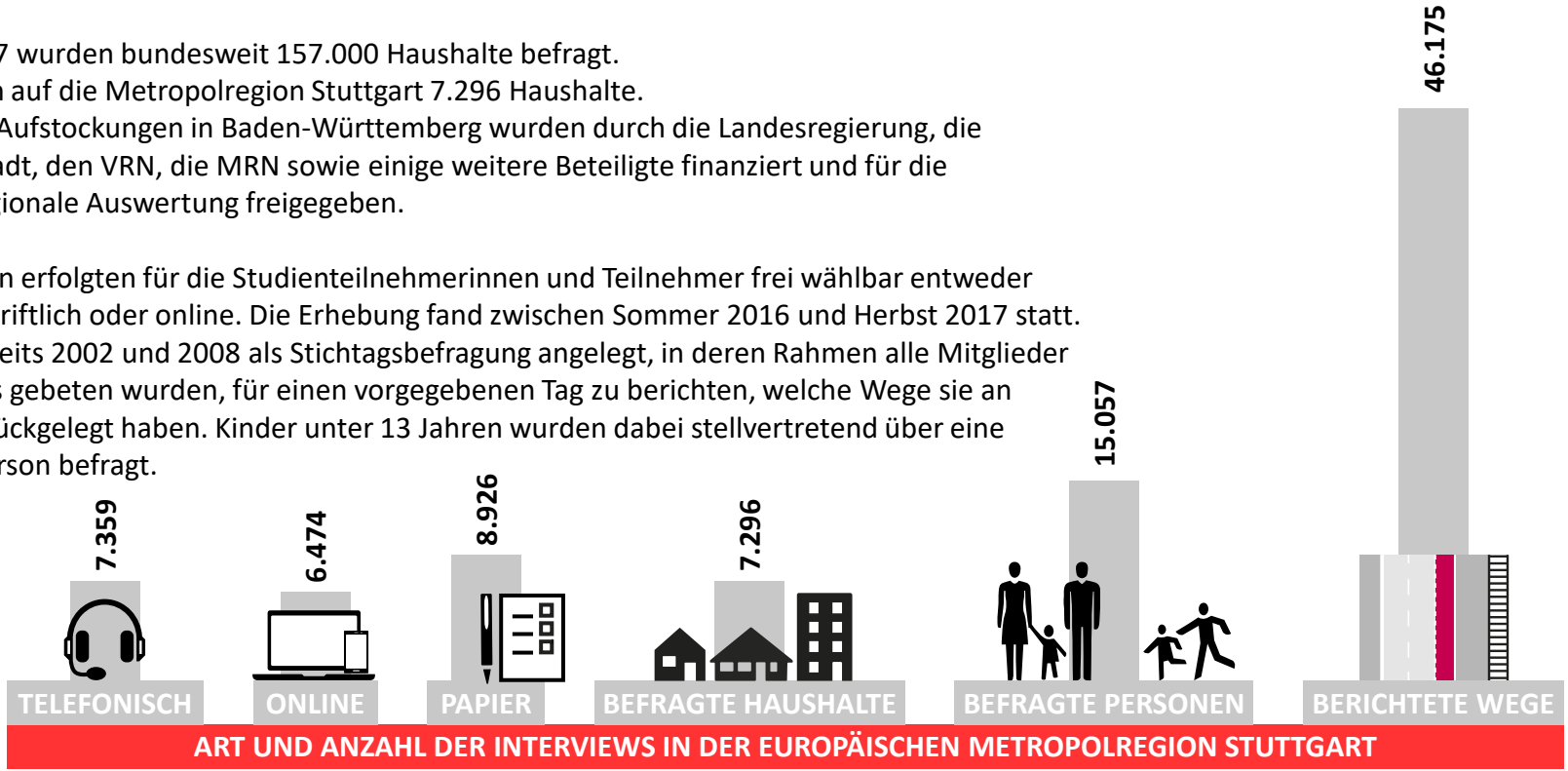
- Ein wenig Hintergrund zur Studie
- Modal Split und Aufteilung der Verkehrsmittel
- Wegezwecke
- Auto- und Fahrradbesitz in den Haushalten
- Stellenwert des Carsharings
- Übliche Verkehrsmittelnutzung
- Zufriedenheit beim Radfahren, im ÖPNV und mit dem Autoverkehr
- Ein kleiner Blick auf den Güterverkehr
- Eine Zusammenfassung

Mobilität in Deutschland 2017
Vorgehen und Umfang der Befragung

Mobilität
in Deutschland – MiD

In der MiD 2017 wurden bundesweit 157.000 Haushalte befragt.
Davon entfallen auf die Metropolregion Stuttgart 7.296 Haushalte.
Die regionalen Aufstockungen in Baden-Württemberg wurden durch die Landesregierung, die Landeshauptstadt, den VRN, die MRN sowie einige weitere Beteiligte finanziert und für die vorliegende regionale Auswertung freigegeben.

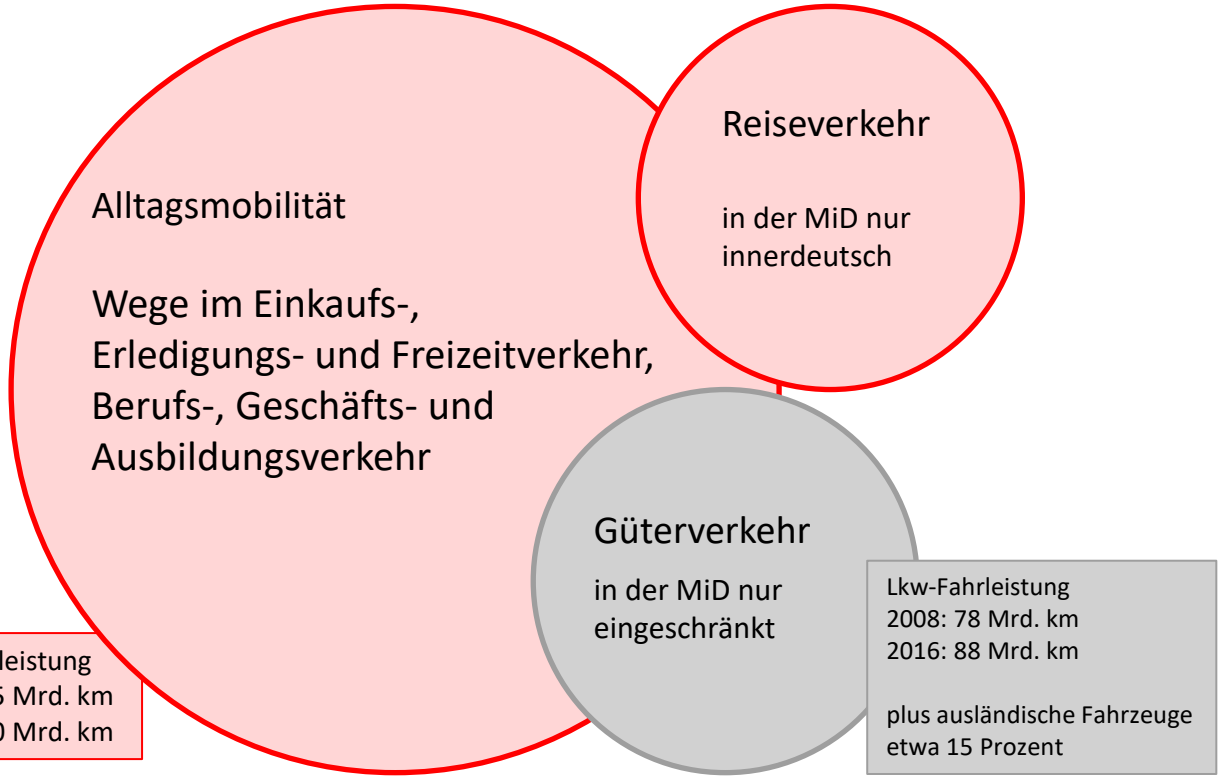
Die Befragungen erfolgten für die Studienteilnehmerinnen und Teilnehmer frei wählbar entweder telefonisch, schriftlich oder online. Die Erhebung fand zwischen Sommer 2016 und Herbst 2017 statt. Sie war wie bereits 2002 und 2008 als Stichtagsbefragung angelegt, in deren Rahmen alle Mitglieder eines Haushalts gebeten wurden, für einen vorgegebenen Tag zu berichten, welche Wege sie an diesem Tag zurückgelegt haben. Kinder unter 13 Jahren wurden dabei stellvertretend über eine erwachsene Person befragt.



Über was berichtet die MiD 2017?

Alltagsverkehr der Bewohnerinnen und Bewohner einer Region

Mobilität
in Deutschland – MiD



Zahlenangaben:
Verkehr in Zahlen 2017/18

Befragungsinhalte in der MiD 2017:
Kernbefragung und Zusatzmodule

Mobilität in Deutschland – MiD

Haushalte

- Haushaltsgröße, Nebenwohnsitze
- Alter, Geschlecht und Tätigkeitsstatus der Personen
- Haushaltsnetto-einkommen
- Miete/Eigentum
- Anzahl Fahrräder, Pedelecs bzw. E-Bikes, Mopeds bzw. Motorräder und Pkw im Haushalt
- Anzahl Pkw-Führerscheinbesitzer im Haushalt
- Carsharing-Mitgliedschaft im Haushalt

Autobesitz
Gründe Nicht-Besitz

Autos

- Hersteller und Modell
- Jahresfahrleistung
- Antriebsart
- Baujahr bzw. Erstzulassung

Fahrzeugmerkmale
- Motorleistung
- Halter
- üblicher Stellplatz

Personen

- Alter und Geschlecht
- Bildungsabschluss
- Erwerbstätigkeit
- Migrationshintergrund
- Führerscheinbesitz
- Carsharing-Mitgliedschaft
- übliches ÖPNV-Ticket
- Verkehrsmittelverfüg-barkeit Fahrrad, Pedelec/E-Bike, Pkw
- übliche Verkehrsmittel-nutzung (eigenes Auto, Carsharing, ÖPNV, Fahrrad, Fernzug, Fernbus, Flugzeug)

Reisemodul
Erfassung der letzten drei Reisen mit mindestens einer auswärtigen Über-nachtung in den letzten drei Monaten

zusätzliche persönliche Mobilitätsmerkmale
Jahr Führerscheinerwerb, Berufspendler mit Neben-wohnsitz, Homeoffice, Mobilitäts-Handicaps

Infrastruktur und digitale Versorgung
Internetnutzung Mobilität, übliche Verkehrsmittel für Versorgung, Online-Einkauf

Nahmobilität und Radverkehr
übliche Nutzung Mietrad, reine Fußwege, Fahrrad-helm, Abstellen Fahrrad zu Hause

Zufriedenheit und Einstellungen
Zufriedenheit mit ÖPNV-Angebot, Auto-, Rad- und Fußverkehr, Einstellungen Auto, Rad, ÖPNV, Fußwege

Stichtag

- Mobilität
- Umfeld
- Pkw-Verfügbarkeit

Wege

- Quelle des ersten Weges
- Start- und Ankunftszeit
- Zweck
- genutzte Verkehrsmittel
- Begleiter
- Lage Ziel (Geokodierung)
- Entfernung
- Abfrage regelmäßige berufliche Wege

verknüpft mit Modul Fahrzeugmerkmale
Zuordnung HH-Fahrzeuge zu Auto-Wegen

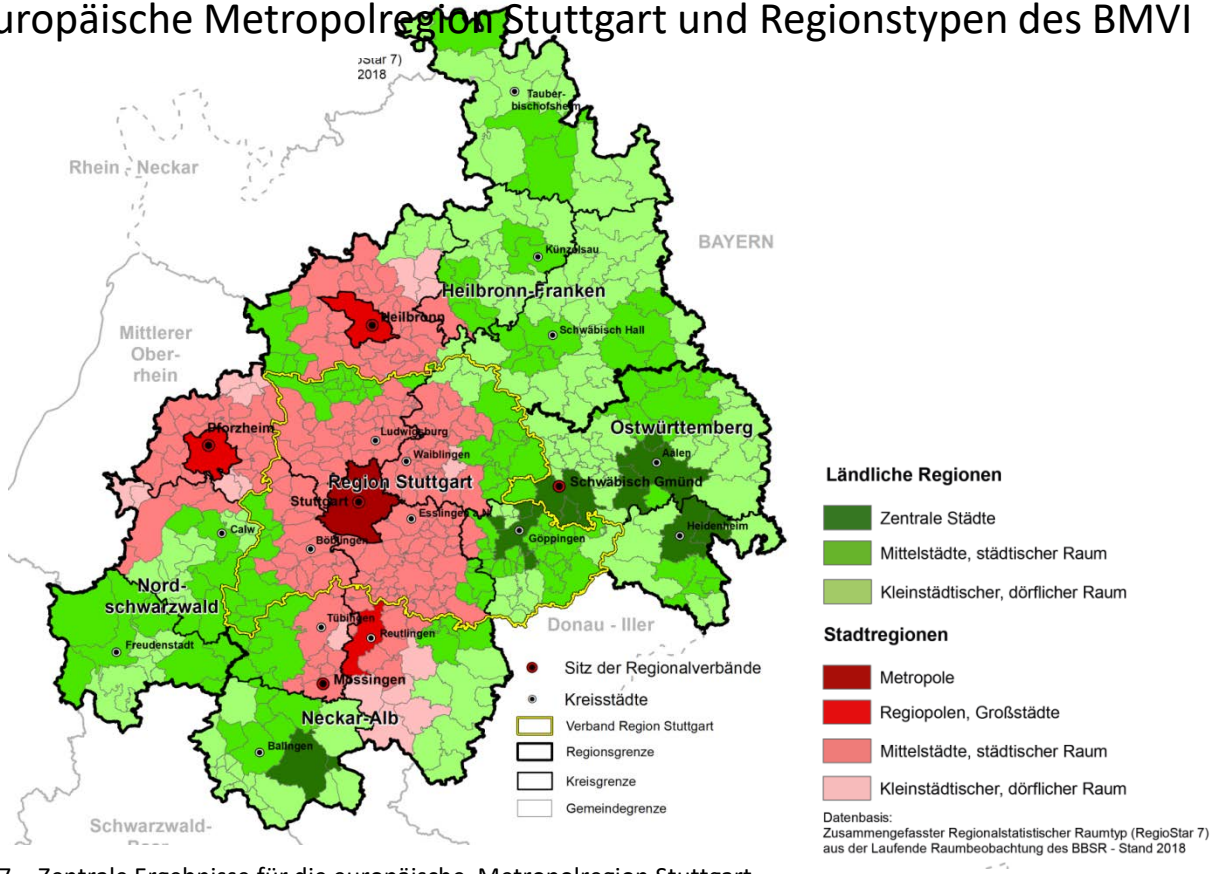
Etappenerfassung in einer Teilstichprobe

Kernbefragung

Zusatzmodul an Teilstichprobe

Hintergrundinformation:
die Europäische Metropolregion Stuttgart und Regionstypen des BMVI

Mobilität
in Deutschland – MiD



MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

Kennwerte zur Mobilität an einem durchschnittlichen Tag:
die Region im Vergleich zu deutschlandweiten Ergebnissen

Mobilität
in Deutschland – MiD

Beachtliche Alltagsmobilität
Im Schnitt ist jeder von uns rund 80 Minuten am Tag unterwegs, dabei legen wir fast 40 Kilometer und rund drei Wege zurück. Dies unterscheidet sich regional kaum voneinander. Unterschiede ergeben sich jedoch kleinräumig und nach Lebensphasen, etwa abhängig von der Nahversorgung am Wohnort oder einer Berufstätigkeit.

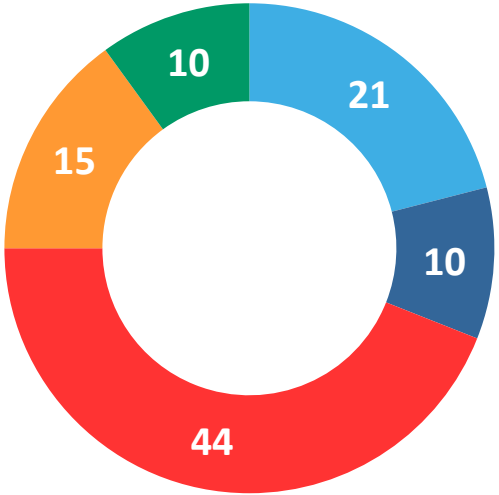
	Anteil mobiler Personen pro Tag	Wege pro Person und Tag	Tagesstrecke pro Person und Tag	Unterwegszeit pro Person (ohne Wirtschaftsverkehr)
	%	*Anzahl*	*km*	*h:min*
Deutschland	85	3,1	39	1:20
Baden-Württemberg	86	3,1	41	1:21
Metropolregion Stuttgart	87	3,1	39	1:21
Metropolregion ohne Region Stuttgart	86	3,1	40	1:20
Region Stuttgart	87	3,1	39	1:22
Region Stuttgart ohne LH Stuttgart	87	3,1	38	1:19
LH Stuttgart	87	3,2	39	1:32

MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

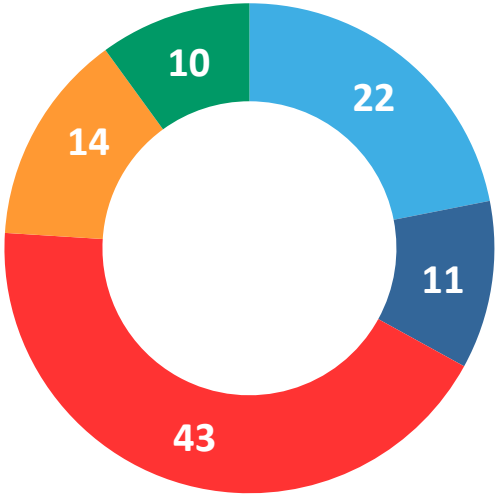
Hauptverkehrsmittel und Modal Split überregional:
Ergebnis für Baden-Württemberg nahe an den Deutschland-Werten

Mobilität in Deutschland – MiD

Baden-Württemberg



Deutschland



Und was ist mit der Intermodalität?
Sie hat geringe Anteile. Nur rund 10 Prozent der Wege haben mehrere längere Etappen – und dann häufig in den einfachen Kombinationen zu Fuß-Auto oder zu Fuß-ÖPNV, weniger z.B. Fahrrad-ÖPNV-zu Fuß.

Wege

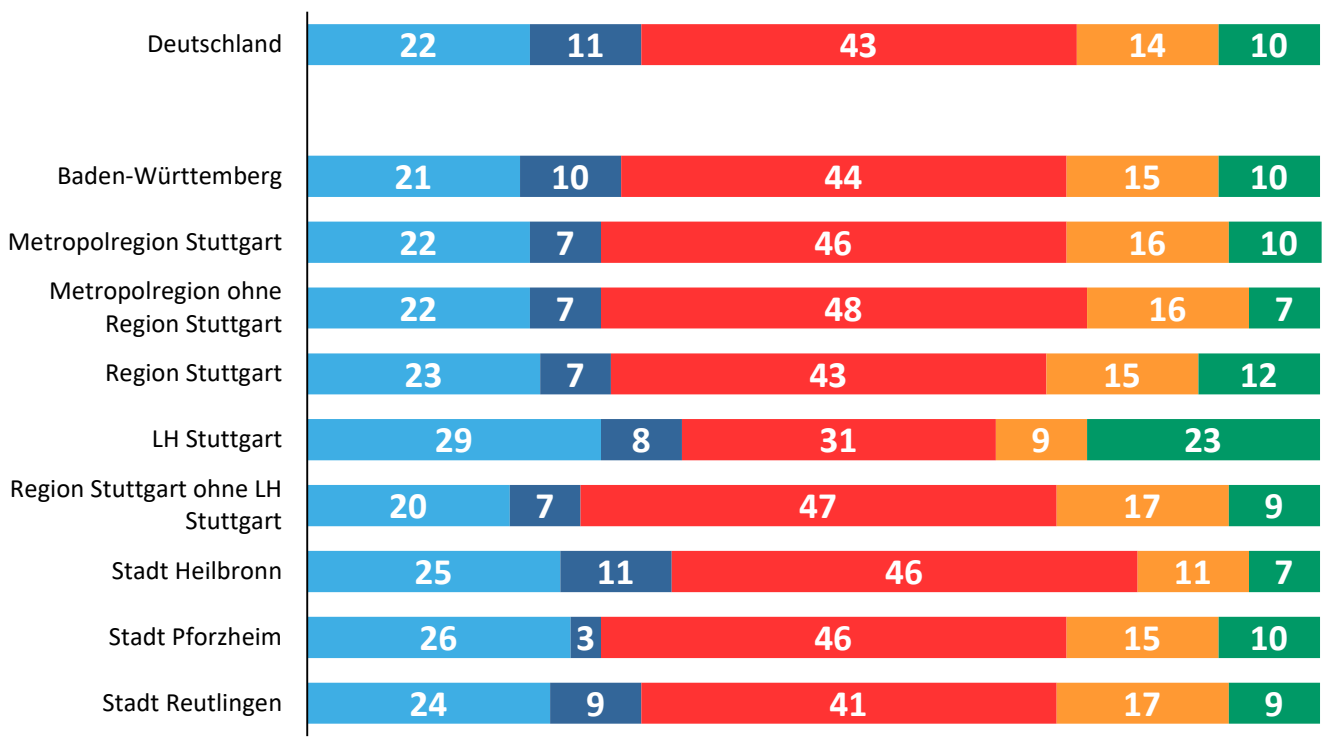
- Zu Fuß
- Fahrrad
- MIV-Fahrer
- MIV-Mitfahrer
- ÖV

Angaben in Prozent

MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

Hauptverkehrsmittel und Modal Split regional:
autogeprägte Region

Mobilität
in Deutschland – MiD



Wege

Zu Fuß

Fahrrad

MIV-Fahrer

MIV-Mitfahrer

ÖV

Angaben in Prozent

MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

Modal Split in der Landeshauptstadt für die *Tagesbevölkerung:*

Verkehrsgeschehen einschließlich Einpendlern zu Beruf, Einkauf, Freizeit

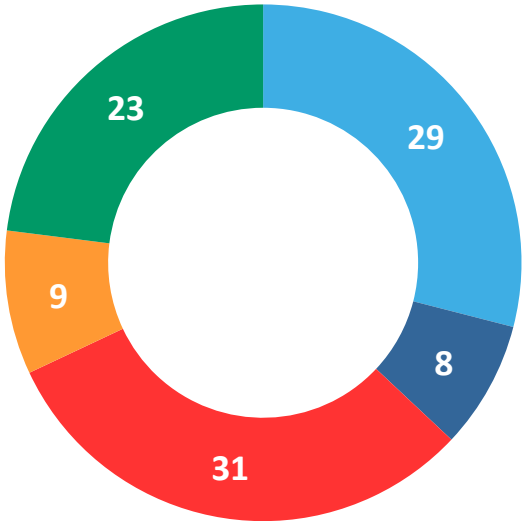
Mobilität in Deutschland – MiD

Wege Stuttgart

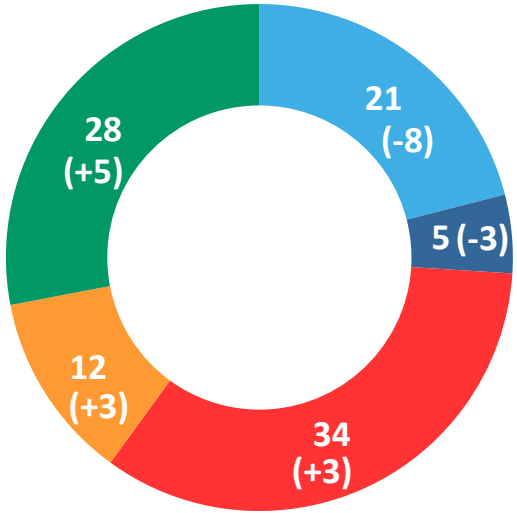
Angaben in Prozent

Zu Fuß | Fahrrad | MIV-Fahrer | MIV-Mitfahrer | ÖV

Stuttgart Bewohnerkonzept (bisher)



Schätzung Stuttgart Tagesbevölkerung (neu)



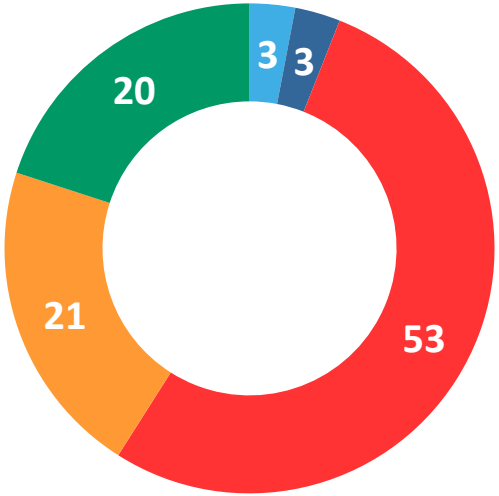
Was haben wir gemacht?

- Adressangaben für alle Wege ermöglichen die Zuordnung von Wegen der Umlandbewohner nach und in Stuttgart am Berichtstag.
- Diese werden zu Wegen der „Tagesbevölkerung“ mit denen der Stadtbewohner zusammengefasst.
- Dies umfasst alle Wege nach Stuttgart, also nicht nur beruflich bedingtes Einpendeln, sondern auch alle übrigen Anlässe.
- Außerdem werden Binnenwege von Auswärtigen in Stuttgart mit berücksichtigt.
- Eine Plausibilitätsprüfung ist anhand der jeweiligen Zahlen von Berufstätigen und Pendlern erfolgt, zu denen externe Daten vorliegen.
- Erhöht die Zahl der berücksichtigten Wege um etwas mehr als ein Drittel.

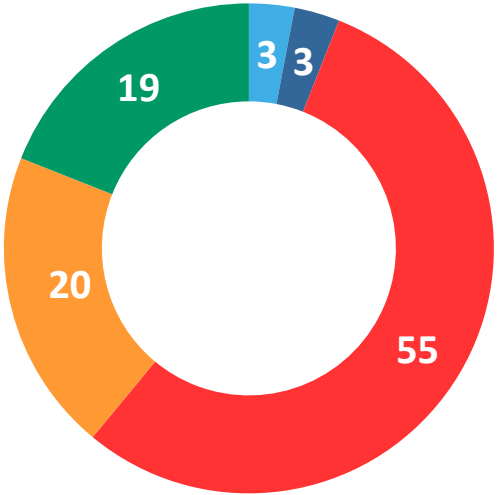
Modal Split anders betrachtet – Ebene Personenkilometer überregional:
noch deutlichere Auto-Dominanz bei der Verkehrsleistung

Mobilität
in Deutschland – MiD

Baden-Württemberg



Deutschland



Wege

Zu Fuß

Fahrrad

MIV-Fahrer

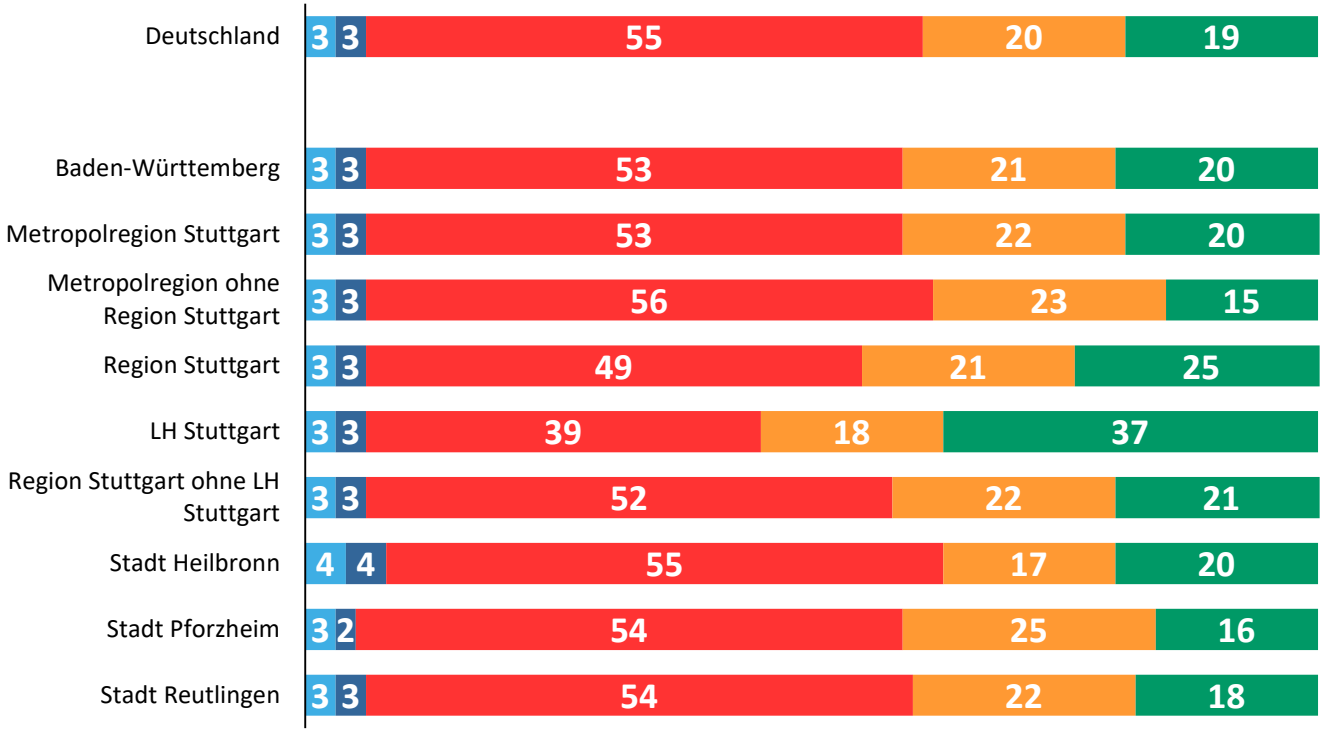
MIV-Mitfahrer

ÖV

Angaben in Prozent

Modal Split anders betrachtet – Ebene Personenkilometer regional:
Auto bei drei Vierteln, Radverkehr mit geringem Anteil

Mobilität in Deutschland – MiD



Wege

Zu Fuß

Fahrrad

MIV-Fahrer

MIV-Mitfahrer

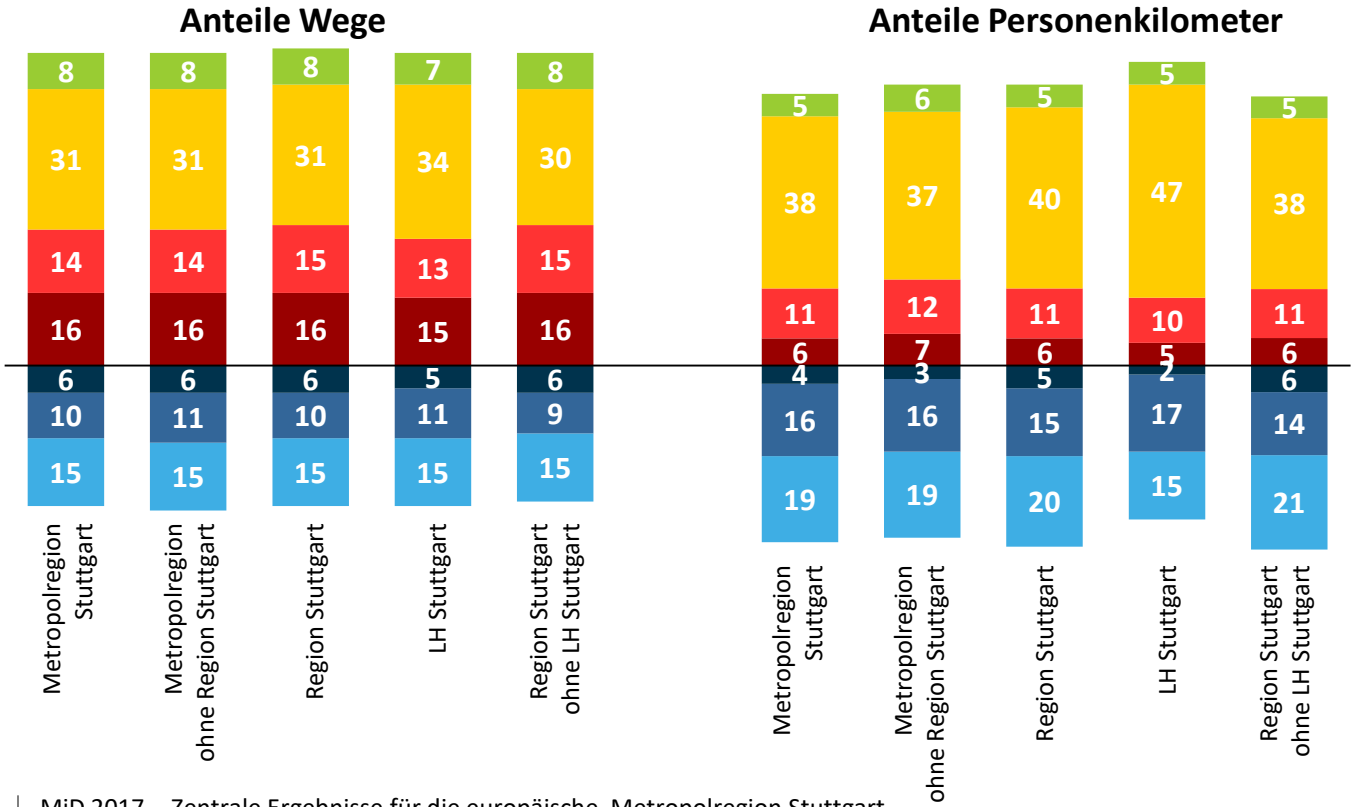
ÖV

Angaben in Prozent

MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

Warum wir unterwegs sind – Hauptwegezwecke:

Berufs- und Ausbildungsverkehr weniger als die Hälfte



Mobilität in Deutschland – MiD

Wege

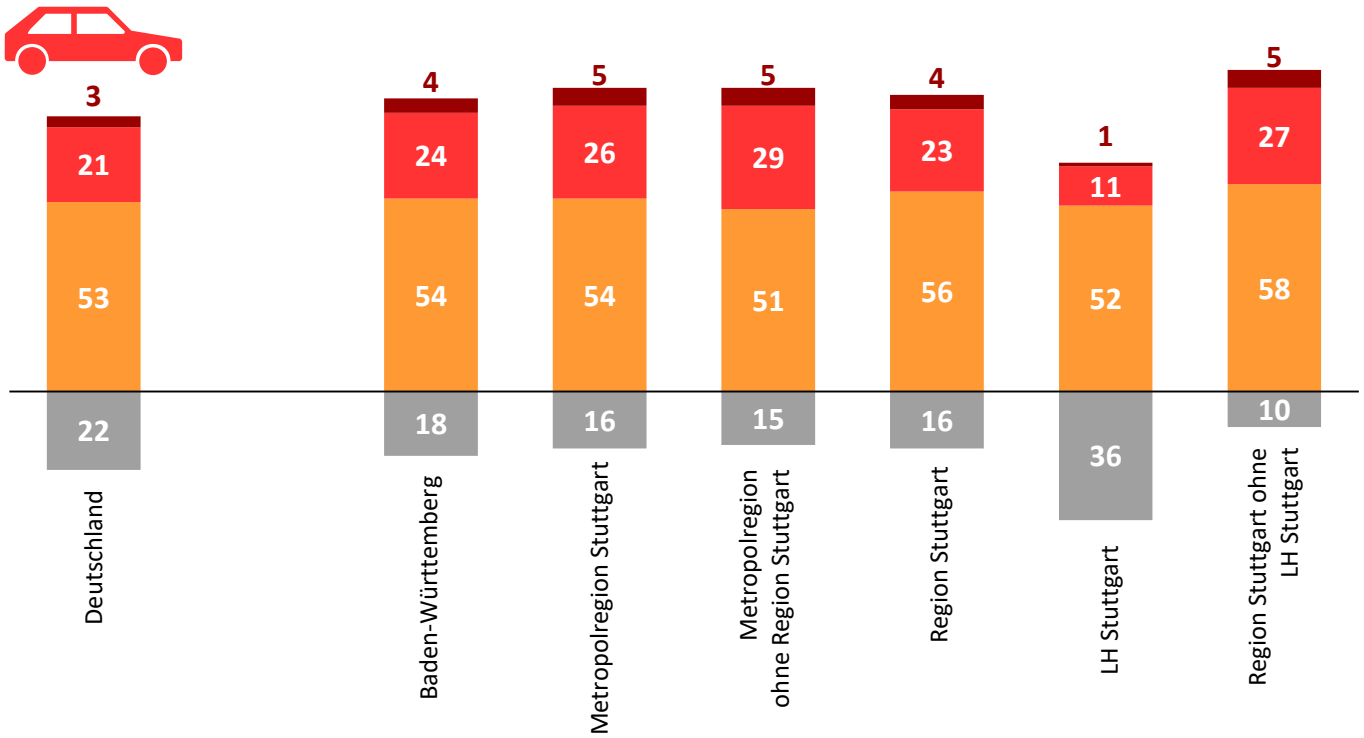
- Begleitung
- Freizeit
- Erledigung
- Einkauf
- Ausbildung
- dienstlich/ geschäftlich
- zur Arbeit

Angaben in Prozent

MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

Autobesitz in den Haushalten:
in der LH Stuttgart deutlich geringer, abseits davon ausgeprägter

Mobilität in Deutschland – MiD



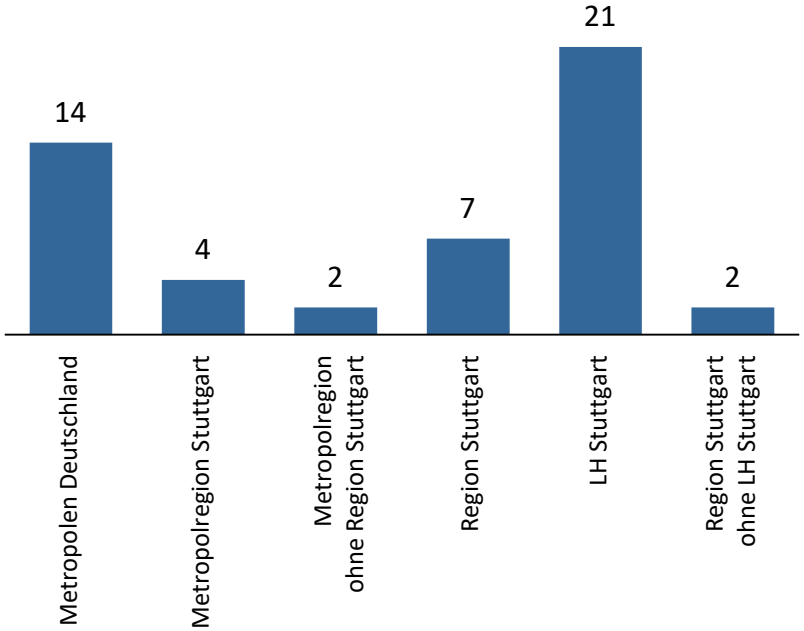
Angaben in Prozent

Carsharing in den Haushalten:
bereits hohe Durchdringung in der LH Stuttgart, außerhalb kaum

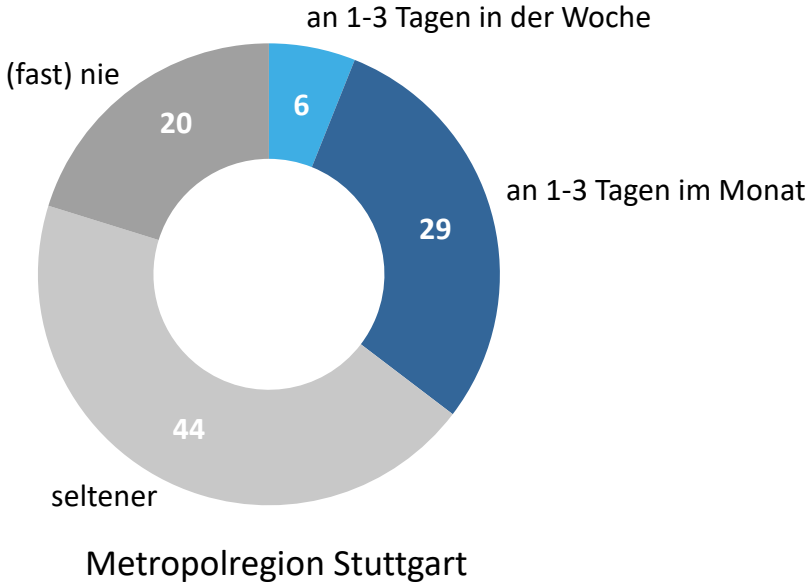
Mobilität in Deutschland – MiD

Haushalte und Personen

Mitgliedschaft



Übliche Nutzung



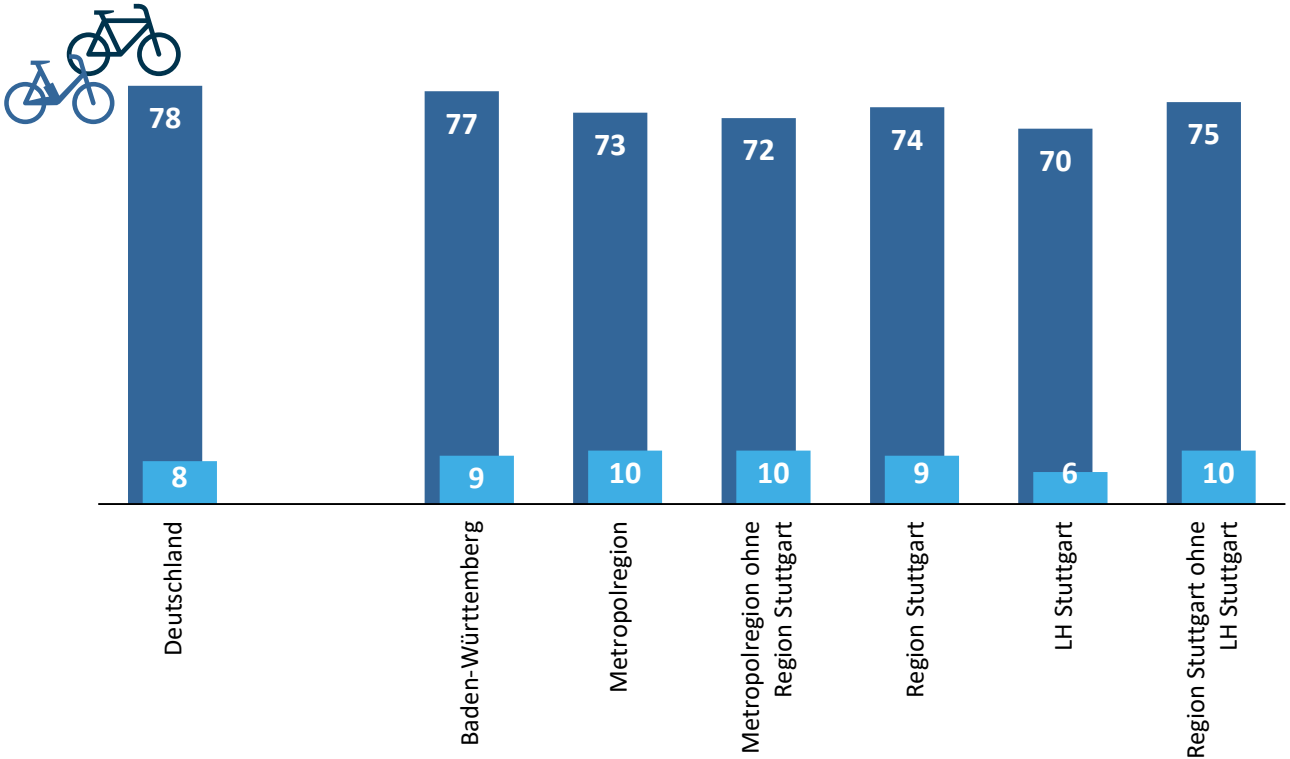
Angaben in Prozent

MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

Fahrradbesitz und Pedelec-Anteile in den Haushalten:
in der Metropolregion noch Luft für das Fahrrad

Mobilität in Deutschland – MiD

Haushalte

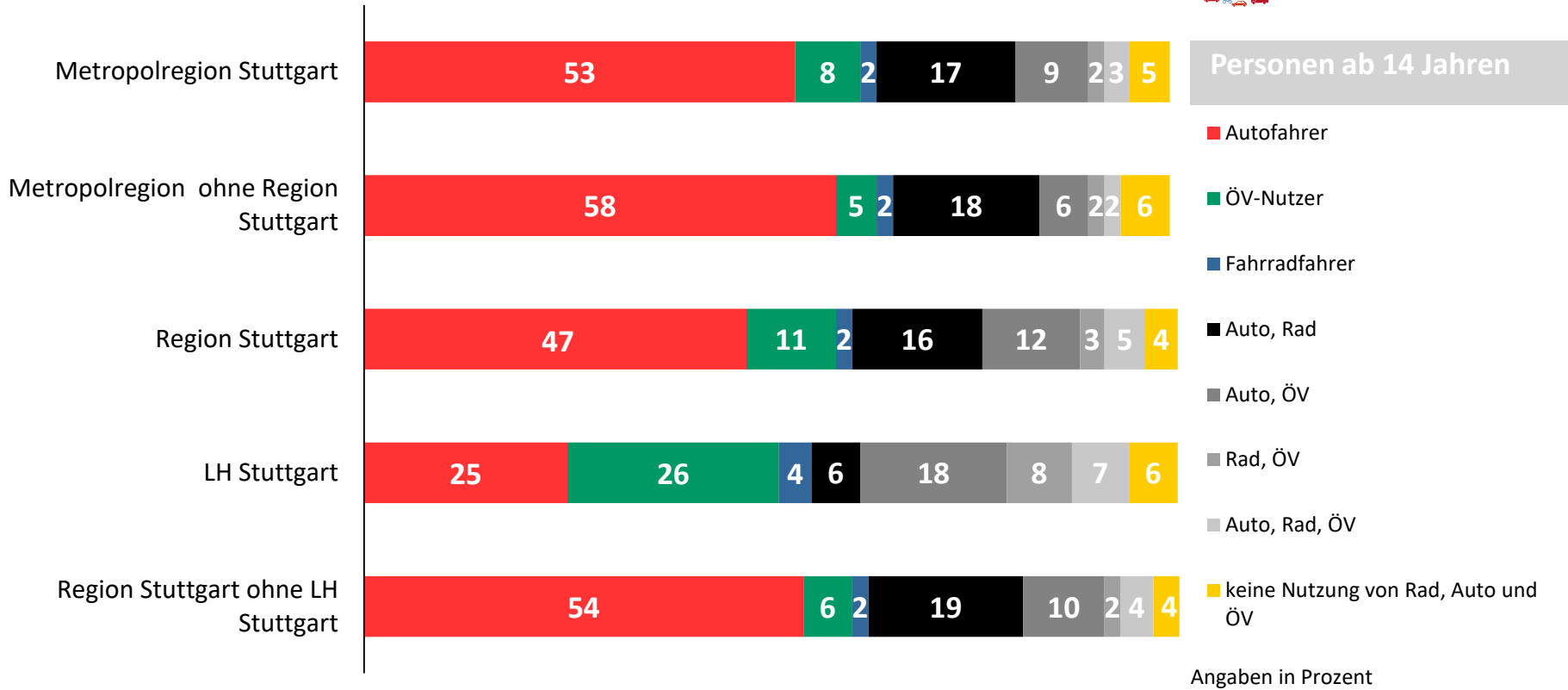


- Anteile der Haushalte mit Fahrrad (inkl. Elektrofahrrädern und Pedelecs)
- (auch) mit E-Fahrrad

Angaben in Prozent

Personen und nicht Wege - Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf: die Multimodalen sind selbst in der LH Stuttgart in der Minderheit

Mobilität in Deutschland – MiD



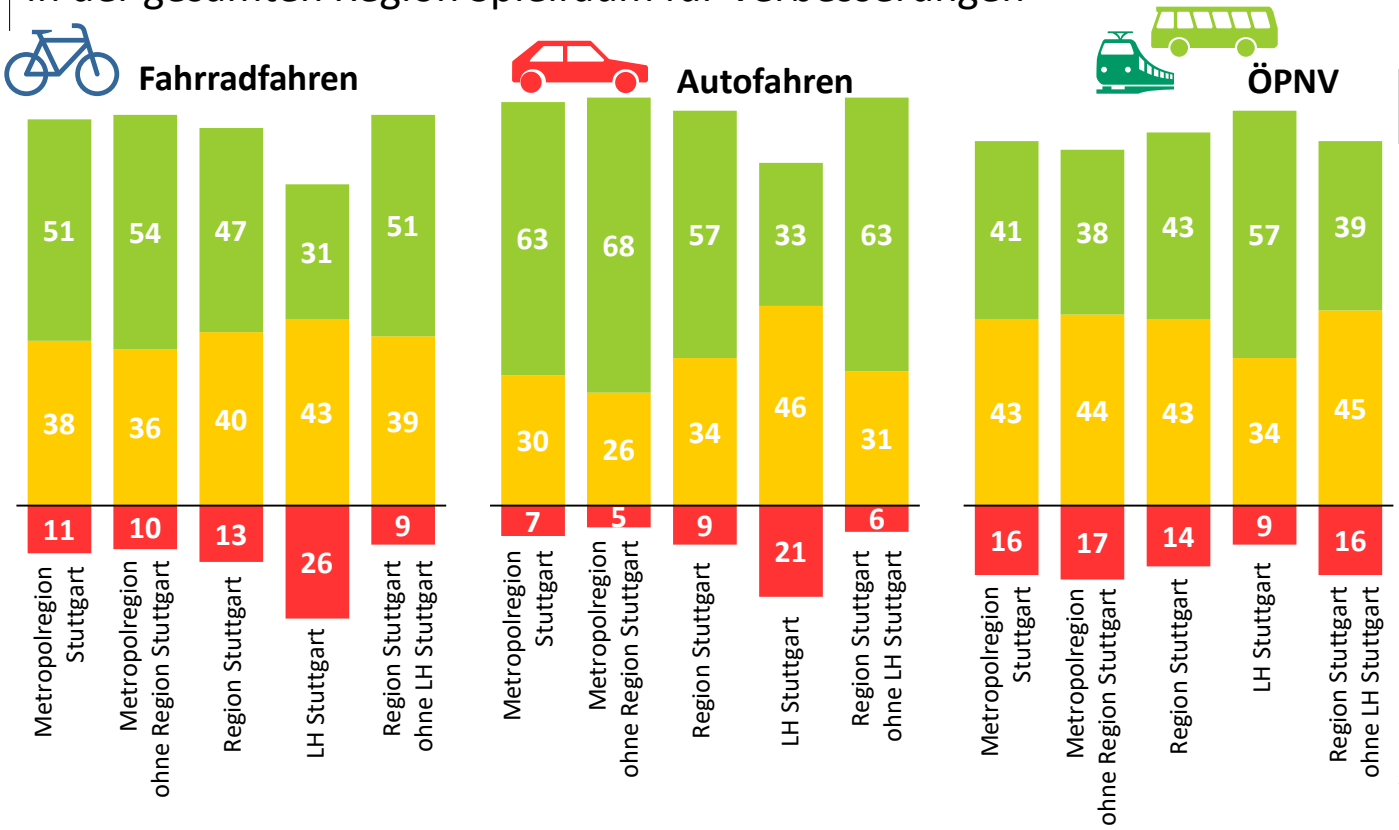
Angaben in Prozent

MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur:
in der gesamten Region Spielraum für Verbesserungen

Mobilität in Deutschland – MiD

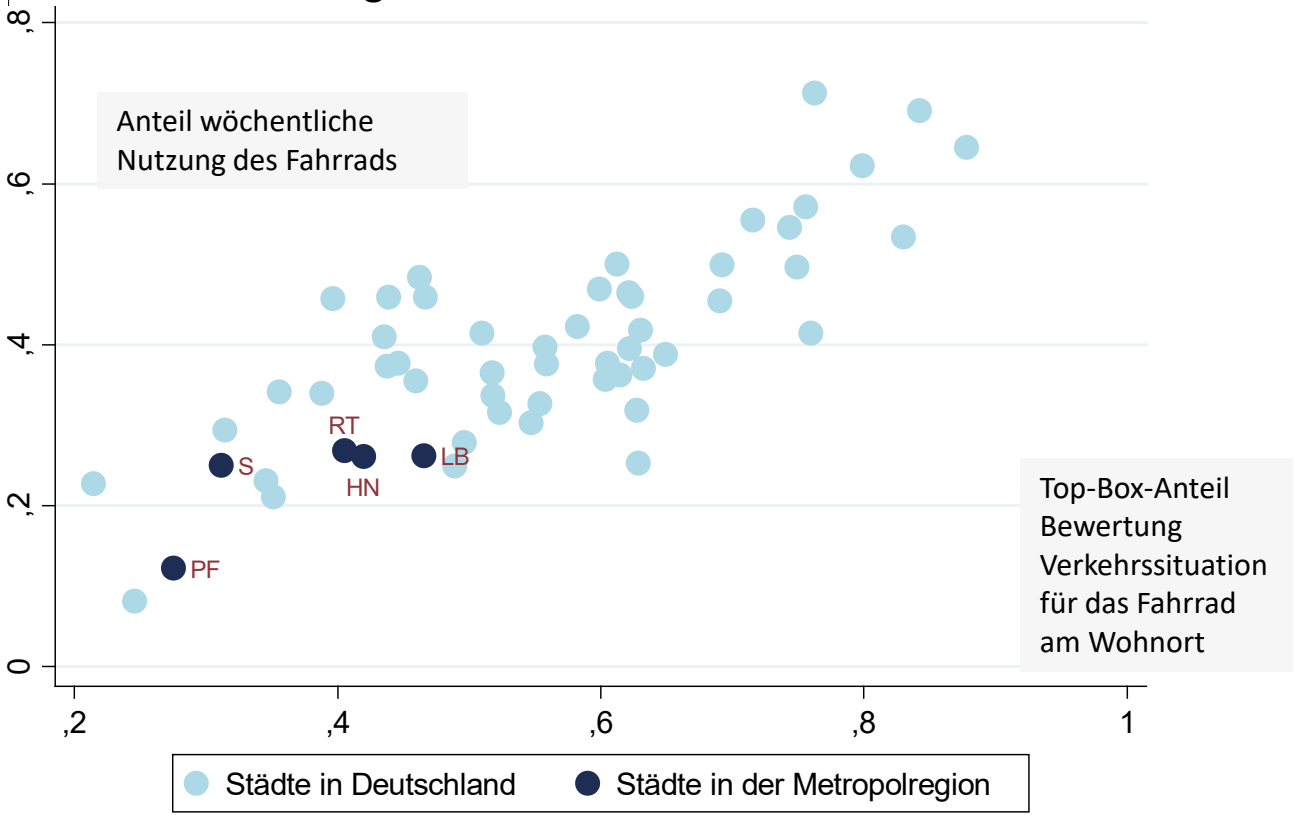
Personen ab 14 Jahren



Angaben in Prozent, an 100 % Fehlende: kann ich nicht beurteilen

MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

Zufriedenheit mit der Fahrrad-Infrastruktur und übliche Radnutzung:
MiD-Städte im Vergleich



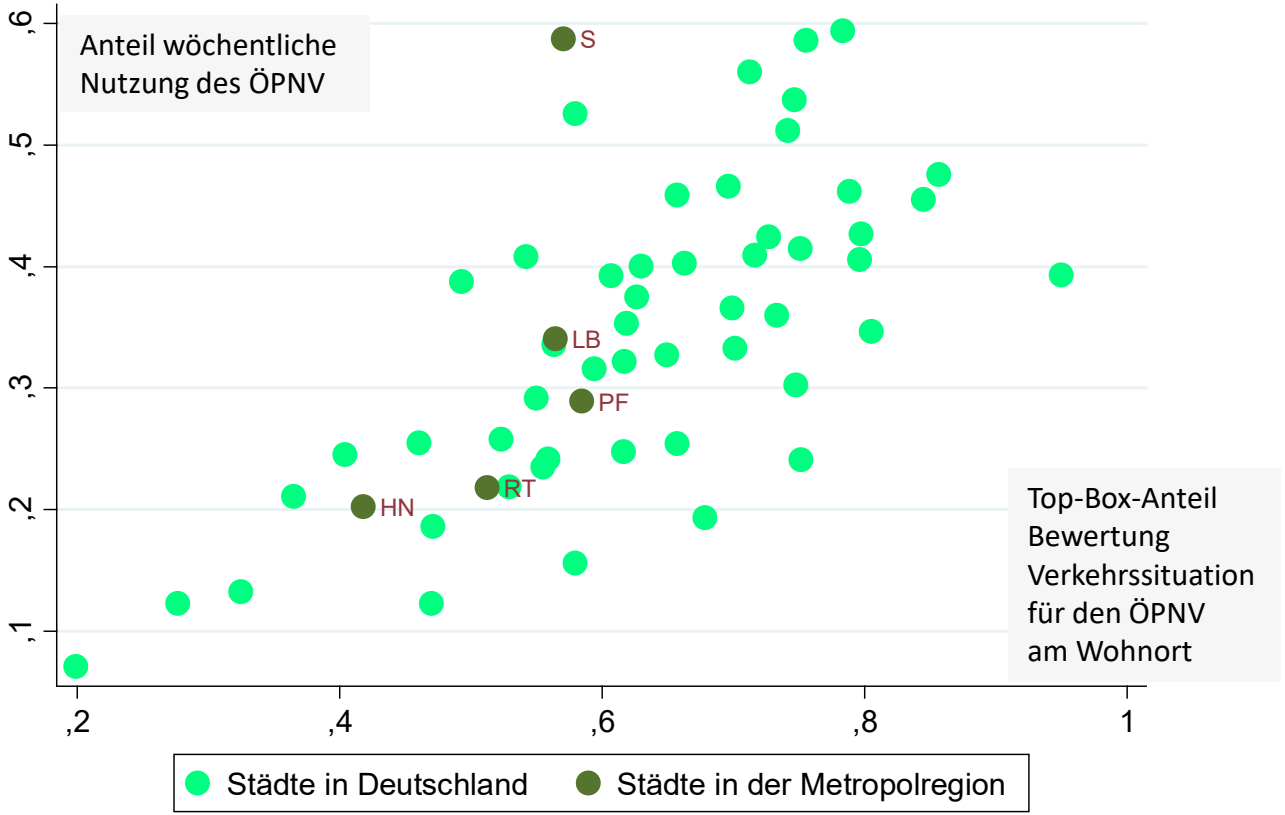
Mobilität in Deutschland – MiD

Personen ab 14 Jahren

HN Heilbronn
LB Ludwigsburg
PF Pforzheim
RT Reutlingen
S Stuttgart

MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

Zufriedenheit mit der ÖPNV-Infrastruktur und übliche ÖPNV-Nutzung:
MiD-Städte im Vergleich



MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

Mobilität in Deutschland – MiD

Personen ab 14 Jahren

HN Heilbronn
LB Ludwigsburg
PF Pforzheim
RT Reutlingen
S Stuttgart

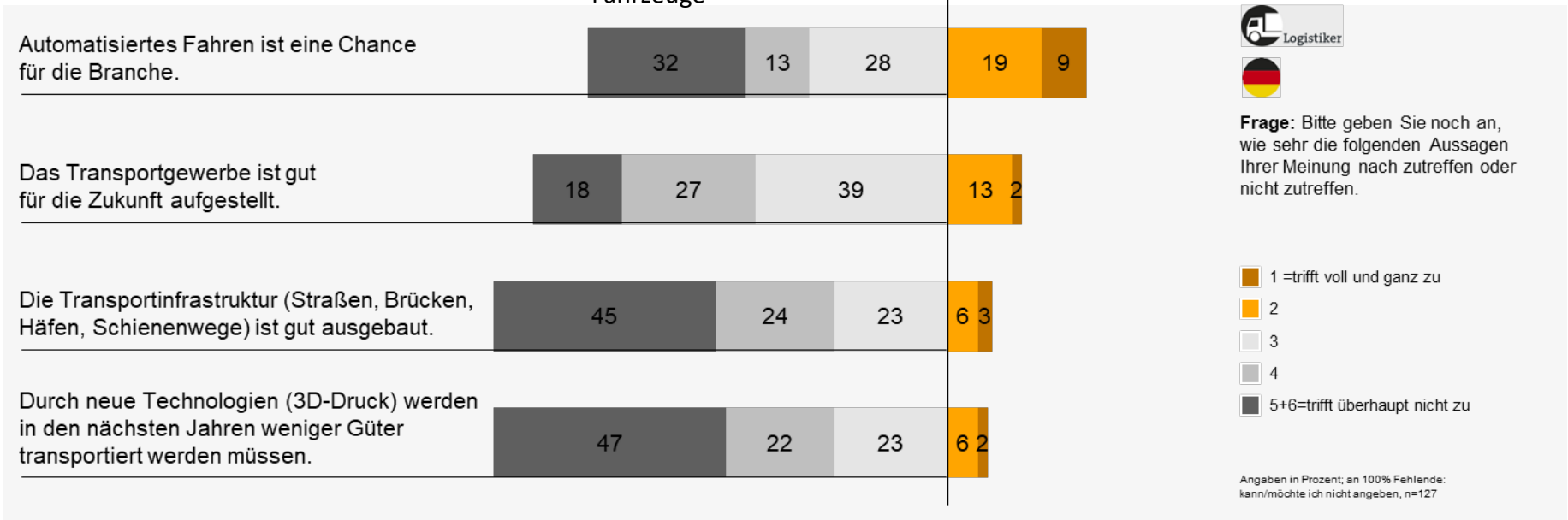
Zum Schluss ein kleiner Exkurs - Zukunft des Güterverkehrs:
Muss die Branche Sorgen bereiten?

Mobilität in Deutschland – MiD

insgesamt leichtes Wachstum, vor allem nach der Wirtschaftskrise 2008 schrittweise wieder auf das vorherige Niveau

punktuell aber deutlich zugespitzt
- in bestimmten Regionen
- für bestimmte Fahrzeugtypen
- bei der Kilometerleistung und durch ausländische Fahrzeuge

Quelle:
Continental-Mobilitätsstudie 2016 zur Zukunft des Güterverkehrs, international durchgeführt von infas



Zum Schluss ein wenig über die Zahlen und die Region hinaus gedacht: bis zur Verkehrswende ist es noch ein Stück

- Es tut sich etwas – etwas mehr Fahrrad und mehr ÖPNV, in der Region allerdings insbesondere beim Fahrrad im Schnitt auf niedrigem Niveau.
- Aber das ist noch nicht genug – das Auto dominiert weiterhin, selbst in vielen Städten, wenn die Personenkilometer herangezogen werden.
- Die (noch bescheidenen) bundesweiten Veränderungen entstehen nicht zuletzt aufgrund struktureller Effekte - mehr Beschäftigung und vor allem Bevölkerungszuwachs in den Ballungsräumen.
- Große Veränderungshebel wären ein wesentlich besserer ÖPNV, ein effizienterer Autoverkehr und mehr Innovation – oder vergessene Tugenden – im Güterverkehr.
- Radfahren, Carsharing, Multimodalität, E-Mobilität und mehr helfen, sind aber jeweils keine entscheidenden Problemlöser. Sie wirken jedoch bewusstseins- und damit langfristig vielleicht auch verhaltensändernd.
- Allerdings funktioniert das nicht von alleine. Soll dies wirklich wirksam werden, brauchen wir andere Städte und intelligentere Siedlungsentwicklungen.

infas

Robert Follmer
Bereichsleiter
Tel. 0228/38 22-419
Fax 0228/31 00 71
E-Mail r.follmer@infas.de

Dana Gruschwitz
Senior-Projektleiterin
Tel. 0228/38 22-431
Fax 0228/31 00 71
E-Mail d.gruschwitz@infas.de

Johannes Eggs
Projektleiter
Tel. 0228/38 22-525
Fax 0228/31 00 71
E-Mail j.eggs@infas.de

DLR

Claudia Nobis
Gruppenleiterin
Tel. 030/670 55-233
Fax 030/670 55-283
E-Mail Claudia.Nobis@dlr.de

IVT Research Daten Analysen Strategien

Marcus Bäumer
Geschäftsführer
Tel. 0621/15 03 08 30
Fax 0621/15 03 08 22
E-Mail baeumer@ivt-research.de

infas 360

Michael Herter
Geschäftsführer
Tel. 0228/74 887-361
Fax 228/74 887-399
E-Mail m.herter@infas360.de