



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Abschlussbericht: Studie Mobilität in Deutschland (MiD)			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	M/IX/2019/0578	03.06.2019	22

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	24.06.2019	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	25.06.2019	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	02.07.2019	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Unternehmensbeirat, der Ausschuss für Tarif und Marketing sowie der Verwaltungsrat nehmen die Ausführungen zur regionalen Auswertung der Studie „Mobilität in Deutschland (MiD)“ für den VRR-Raum zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Vom Bundesverkehrsministerium wurde eine Neuauflage der Untersuchung "Mobilität in Deutschland" (kurz: MiD) in Auftrag gegeben. Die letzte MiD datiert aus dem Jahr 2008. Ländern, Verbänden, Verkehrsunternehmen, Gebietskörperschaften und sonstigen Interessensgruppen wurde die Möglichkeit eingeräumt, die Bundesstichprobe für diese bevölkerungsrepräsentative Untersuchung aufzustocken.

Der VRR hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, ebenso das Land NRW und der RVR. Für den VRR war dabei wichtig, dass zentrale Ergebnisse der MiD bezogen auf den VRR-Raum in den drei Regionsclustern "große Großstadt", "mittlere Großstadt" und "Kreis/ländlicher Bereich" (A3-A2-A1-Regionen) auswertbar sind, sofern sinnvoll.

Die Durchführung der Studie wurde wie bei der letzten MiD an das Konsortium von infas und DLR vergeben. Das Projektteam wurde zusätzlich um IVT Research und infas 360° erweitert. Die Feldarbeit der Stichtagserhebung erstreckte sich von Mai 2016 bis September 2017. Am 13./14. November 2018 wurden die wichtigsten (bundesweiten) Ergebnisse der Gesamtstudie MiD offiziell im Bundesverkehrsministerium vorgestellt. Anschließend erfolgte sukzessive die Auslieferung von finalen Tabellenbänden und Datensätzen. Die finalen Datensätze liegen dem VRR seit Ende März 2019 vor.

Der VRR hat Auswertungen auf Basis der Tabellenbände und der Befragungsdatensätze für das VRR-Gebiet vorgenommen. Auf ihnen beruhen alle im Folgenden angeführten Diagramme in eigener Darstellung. Abweichungen zu 100% beruhen auf Rundungen bzw. fehlenden Auskünften von Befragten. Soweit nicht anders angegeben, verstehen sich die angegebenen Werte in Prozent.

Zum Studiendesign

Die MiD ist eine zweistufige Stichtagsbefragung. In der ersten Erhebungsphase wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der die Haushaltsgröße, Angaben zu den einzelnen Haushaltsmitgliedern, den im Haushalt vorhandenen Verkehrsmitteln und einige weitere Merkmale erhoben wurden. Diese Angaben wurden stellvertretend von einem Haushaltsmitglied für alle Haushaltsmitglieder gemacht. Die Stichprobenziehung erfolgt aus den amtlichen Einwohnermelderegistern.

In einer zweiten Erhebungsphase wurden alle Haushaltsmitglieder im Rahmen eines Personeninterviews einzeln nach persönlichen Merkmalen, nach ihren Wegen an einem fest vorgegebenen Stichtag und nach ihren Reisen mit Übernachtung in den letzten drei Monaten befragt. Wenn möglich, wurde jede Person selbst befragt, andernfalls wurden Interviews stellvertretend durchgeführt.

Erhebungsmethoden waren telefonische, schriftliche und Online-Befragung. Der Erhebungszeitraum erstreckte sich von Mai 2016 bis Oktober 2017. Im VRR-Raum wurden 4.833 Haushalte befragt, dabei Erhebungen für 9.282 Personen durchgeführt und 28.230 Wege aufgenommen.

Näheres kann dem ausführlichen Methodenbericht auf der MiD-Homepage entnommen werden (http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Methodenbericht.pdf).

Kurze Erläuterung zu den Abkürzungen ÖV, ÖPV, ÖPNV:

ÖV und ÖPV werden in der MiD-Studie gleichermaßen für Öffentlichen Personenverkehr verwendet. Hierzu zählen neben Bus und Bahn in der Region auch der Fernzüge, Taxis, Fähren, Fernbusse, Flugzeuge. Für die Alltagsmobilität haben Fernzüge, Taxis, Fähren, Fernbusse und Flugzeuge jedoch eine untergeordnete Bedeutung.

ÖPNV meint Öffentlichen Personennahverkehr, also Bus und Bahn in der Region inklusive Taxi, aber ohne Fernverkehrsmittel und Fähren.

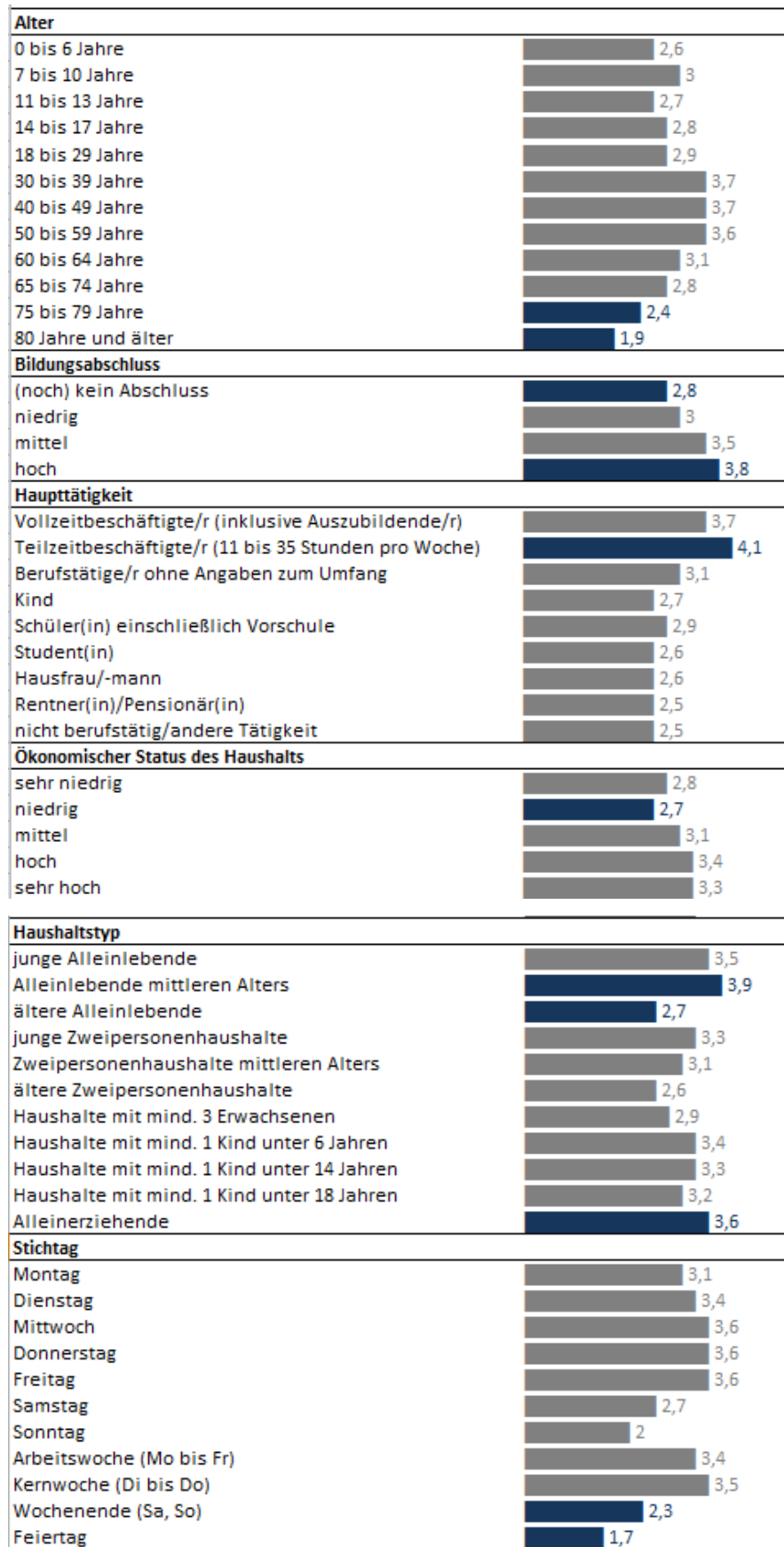
Wie oft und wie sind wir unterwegs?

Im Schnitt legen die Bürger im VRR-Raum **3,1 Wege am Tag** zurück. Beschränkt man sich auf die am Stichtag **mobilen Personen**, so steigt dieser Schnitt auf **3,8 Wege**. Unterschiede im Raumtyp (Großstadt oder ländlicher Raum) gibt es dabei nicht. Die Wegezahl entspricht der von NRW und auch der im Bund gemessenen.

Betrachtet man die mittlere Wegezahl (alle Personen) im Hinblick auf verschiedene Klassifizierungsmerkmale, ergeben sich erkennbare Unterschiede. Besonders deutlich fallen diese in verschiedenen Altersklassen und bezüglich der Lage des Stichtags in der Woche aus. Aber auch der ökonomische Status des Haushalts und gerade bei Teilzeitbeschäftigten das Zusammenkommen von Arbeitswegen und Begleitwegen wirken sich auf die mittlere Wegezahl aus.

Abb.: **Mittlere Wegezahl am Stichtag nach diversen Merkmalen**, Auswertung auf Perso-

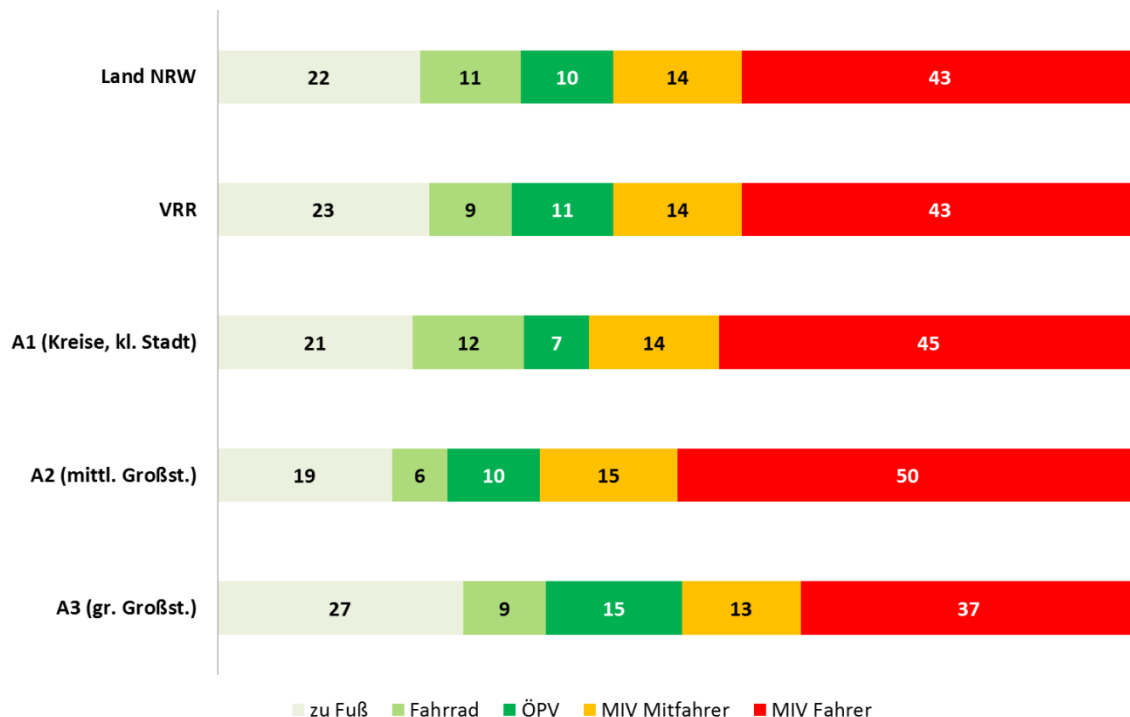
nen-Ebene



Eine der wichtigen Kenngrößen in der MiD ist der sog. **Modal-Split**, also der Anteil der jewei-

ligen Verkehrsmittel (inkl. "zu Fuß") am Verkehrsaufkommen. Dieser stellt sich für den VRR-Raum so dar:

Abb.: **Modal-Split im VRR differenziert nach Regionstypen**, Grundgesamtheit: **Verkehrsaufkommen**

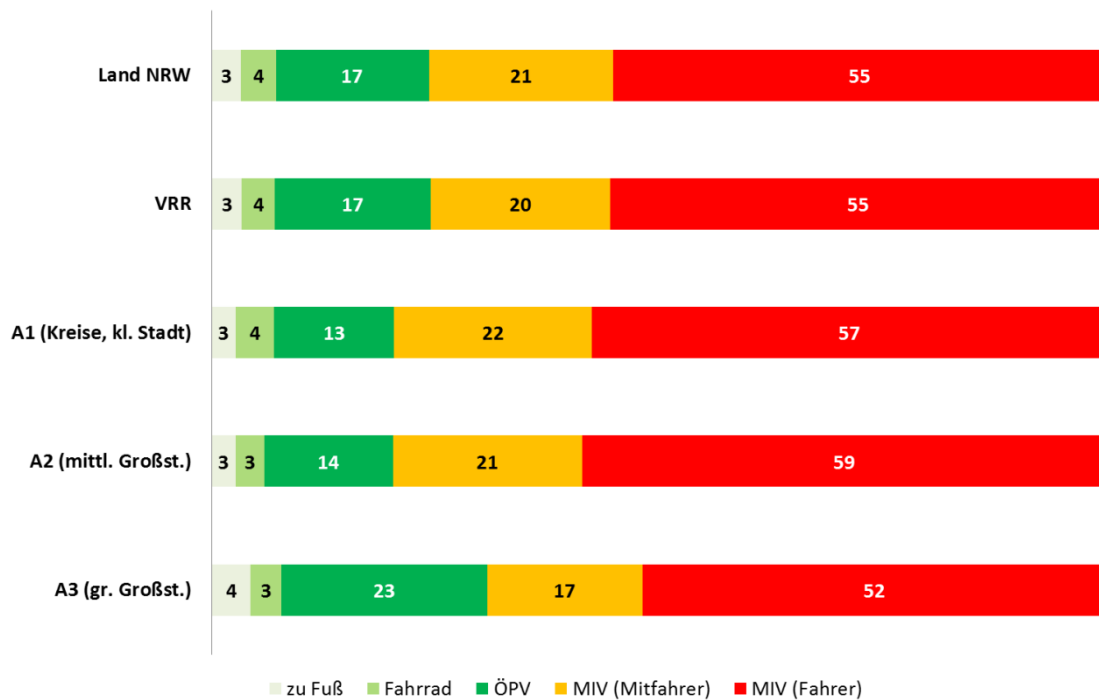


Im Vergleich zum Land NRW ist der ÖPV-Anteil am Modal-Split im VRR um 1%-Punkt höher. Auf NRW-Ebene hat sich der Modal Split des ÖPNV im Vergleich zur MiD 2008 um knapp 3 Prozentpunkte erhöht. Für den VRR-Raum liegen hier keine Vergleichswerte vor, da seinerzeit keine Aufstockung erfolgte, die hier eine belastbare Aussage erlauben würde.

In der VRR-Binnenbetrachtung der MiD 2017 zeigen sich erwartbare Unterschiede zwischen den Regionstypen im VRR. Je (groß)städtischer der Regionstyp, desto höher ist der Modal Split-Anteil des ÖPV. Insofern sind Aussagen zu einem "Gesamt-Modal-Split" im VRR wenig hilfreich. In den großen Großstädten liegt der ÖPV-Anteil am Modal-Split bei 15 %, in den mittleren Großstädten bei 10 % und in den Kreisen/ländlichen Räumen des VRR bei 7 %.

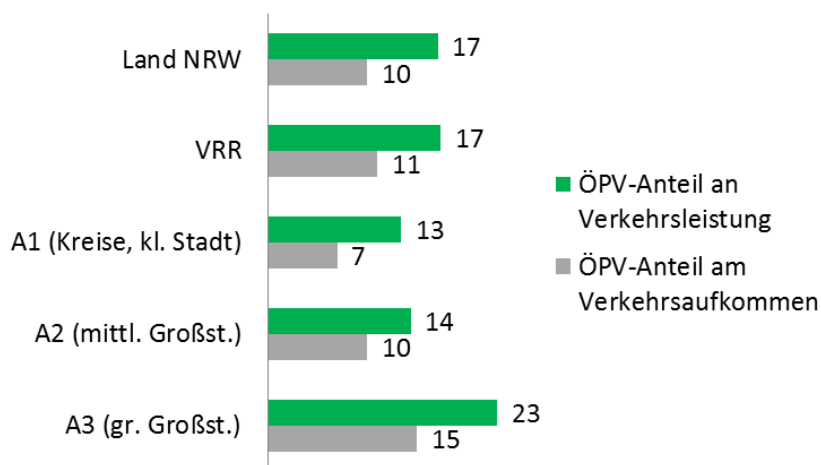
Modal-Split-Auswertungen erfolgen traditionell in der Grundgesamtheit "Verkehrsaufkommen", also der Gesamtheit der durchgeführten Wege. Die verkehrs- und umweltpolitische Bedeutung der einzelnen Verkehrsmittel (inkl. der nichtmotorisierten) wird indes deutlicher, wenn man den Modal-Split auf die Grundgesamtheit "Verkehrsleistung" bezieht, also die zurückgelegten Kilometer. Hier stellt sich der Modal-Split im VRR so dar:

Abb.: **Modal-Split im VRR differenziert nach Regionstypen**, Grundgesamtheit: **Verkehrsleistung**



Es fällt sofort der evidente Anteilzuwachs der motorisierten Verkehrsträger zulasten von Fuß- und Radverkehr ins Auge, da mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegte Wege in aller Regel länger sind. Die Bedeutung des ÖPV steigt entsprechend ebenfalls:

Abb.: **Anteile des ÖPV am Modal-Split**, Vergleich zwischen Grundgesamtheiten Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

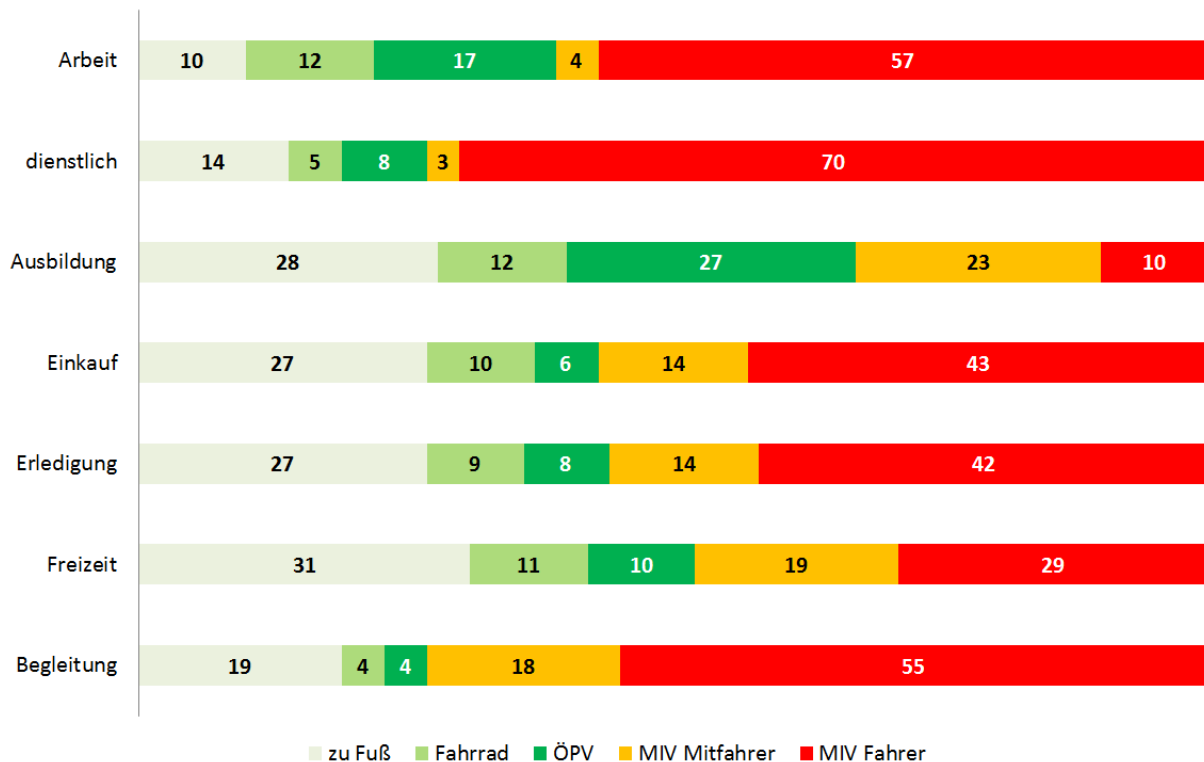


VRR-weit entfällt ca. 1/6 der Verkehrsleistung auf den ÖPV. In den großen Großstädten

wächst dieser Wert auf ca. ein Viertel der Verkehrsleistung an. Der ÖPV hat damit eine wichtige Bedeutung im Hinblick auf die Zielsetzung, motorisierten Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern. Dabei ist der Anteil des ÖPV an der Verkehrsleistung noch deutlich ausbaufähig. Andere Metropolen in Deutschland erreichen hier bereits Werte von gut 30 % (bzw. 22-25 % bezogen auf das Verkehrsaufkommen).

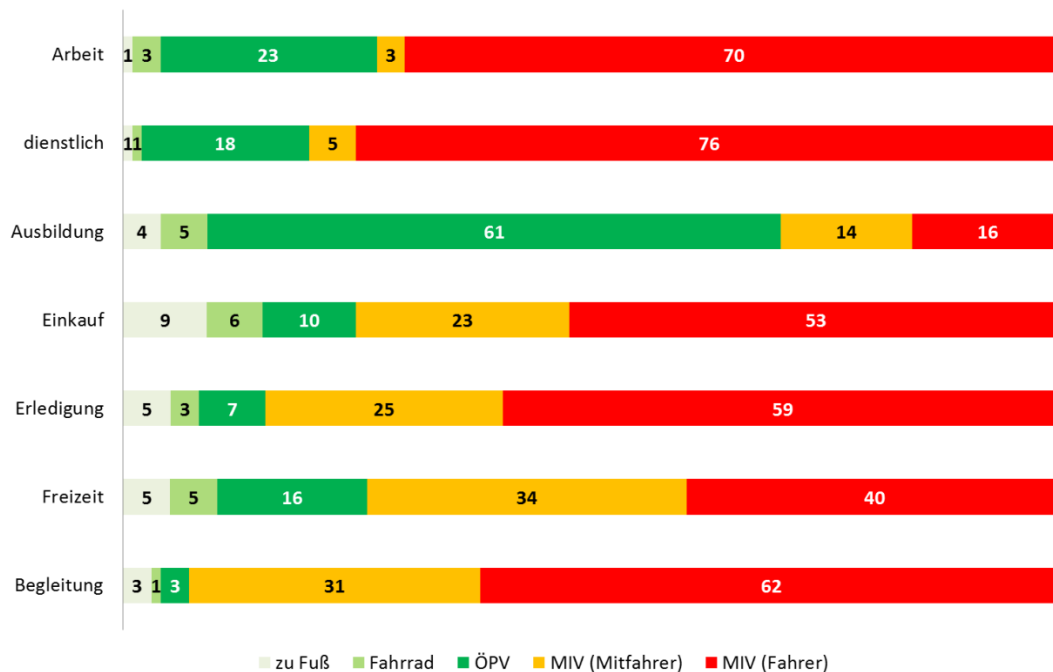
Bezüglich der Wegezwecke und des Alters gibt es deutliche Schwankungen im Modal-Split: Die größten Anteile des ÖPV entfallen mit 17 bzw. 27 % auf die Wegezwecke Arbeit und Ausbildung (Schüler enthalten!). Das Fahrrad erreicht bei Arbeit, Ausbildung, Einkauf und Freizeit Werte zwischen 10 und 12%. (Bundes-Ø: 10%)

Abb.: **Modal-Split nach Wegezwecken**, Grundgesamtheit: **Verkehrsaufkommen**



Auch hier wieder die Darstellung des Modal-Splits für unterschiedliche Fahrtzwecke bezogen auf die Verkehrsleistung:

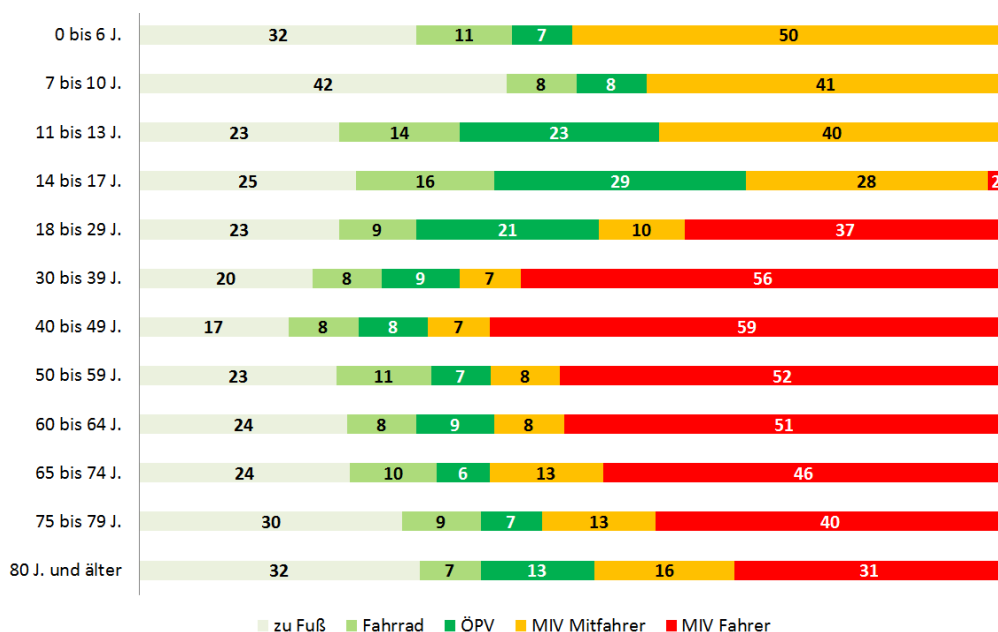
Abb.: **Modal-Split nach Wegezwecken**, Grundgesamtheit: **Verkehrsleistung**



Deutlich wird hier insbesondere die besondere Bedeutung des ÖPV für den Ausbildungs- und Arbeitsverkehr, sowie der Fußwege für den Einkauf.

Den mit Abstand größten Hauptverkehrsmittelanteil hat der ÖPV in den Altersgruppen zwischen 11 und 29 Jahre (weiterführende Schule bis Ausbildungs-/ Uni-Ende). Erst bei den Hochbetagten steigt er – bei insgesamt geringerem Wegeaufkommen – wieder auf 13 % an. Der MIV dominiert bis ins höhere Alter.

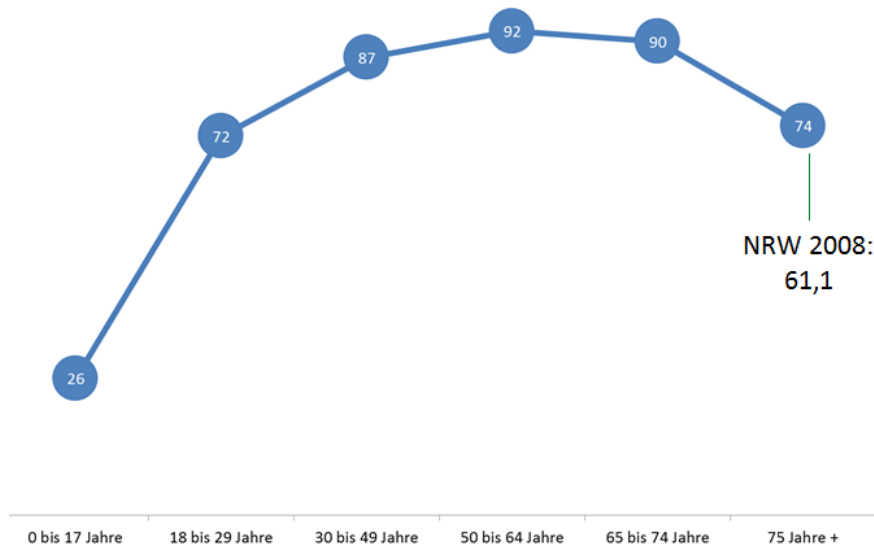
Abb.: **Modal-Split nach Alter**, Grundgesamtheit: **Verkehrsaufkommen**



Ergänzend hierzu die Führerscheinbesitz-Quoten in verschiedenen Altersklassen, die den

recht starken Anteil des MIV auch in den höheren Altersklassen (mit) erklären:

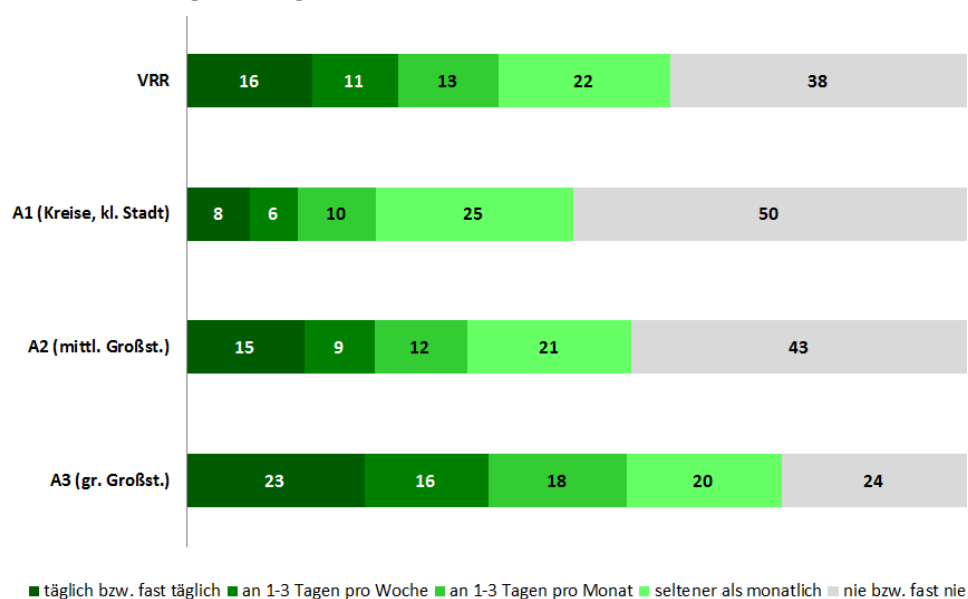
Abb.: Führerscheinbesitzquoten in verschiedenen Altersklassen



Die Führerschein-Durchdringung liegt (bei beiden Geschlechtern) inzwischen bei ca. 90 % in den Altersgruppen 30+ bis 74. An der Erhöhung der Quote in der Altersgruppe 75+ gegenüber dem (NRW-) Wert von 2008, ca. 61 % zu nunmehr 74 %, erkennt man den Kohorteneffekt beim Führerscheinbesitz.

Auf der Personenebene fragt die MiD speziell nach der Nutzungshäufigkeit des ÖPNV, also speziell von Bus und Bahn in der Region.

Abb.: Nutzungshäufigkeit des ÖPNV



16 % der Menschen im VRR-Raum nutzen den ÖPNV täglich oder fast täglich. Dieser Wert

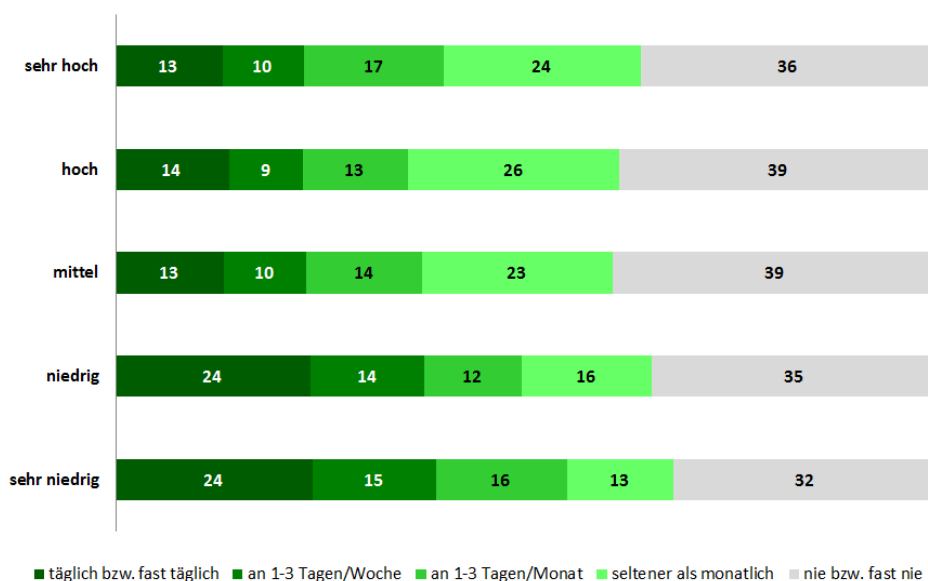
variiert je nach Regionstyp zwischen 8 % in ländlicher geprägten Regionen bis zu fast einem Viertel im Regionstyp "große Großstadt". Dort sind auch diejenigen mit sonstigen höheren Nutzungshäufigkeiten deutlich stärker vertreten. Hier zeigt sich das klassische Stadt-Land-Gefälle bei der Bedeutung des ÖPNV für die Alltagsmobilität.

Aus den MiD-Daten lässt sich auch herauslesen, in welchem Verhältnis die Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung zum ökonomischen Status des Haushalts steht, aus dem die Nutzer kommen. [Der ökonomische Status eines Haushalts leitet sich gemäß dem Prinzip des Äquivalenzeinkommens, das sich in der Sozial- und Armutforschung für Analysen der Einkommensverteilung etabliert hat, aus dem Haushaltsnettoeinkommen und der gewichteten Haushaltsgröße ab.

Näheres ist zu finden in

http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Nutzerhandbuch.pdf S.18]

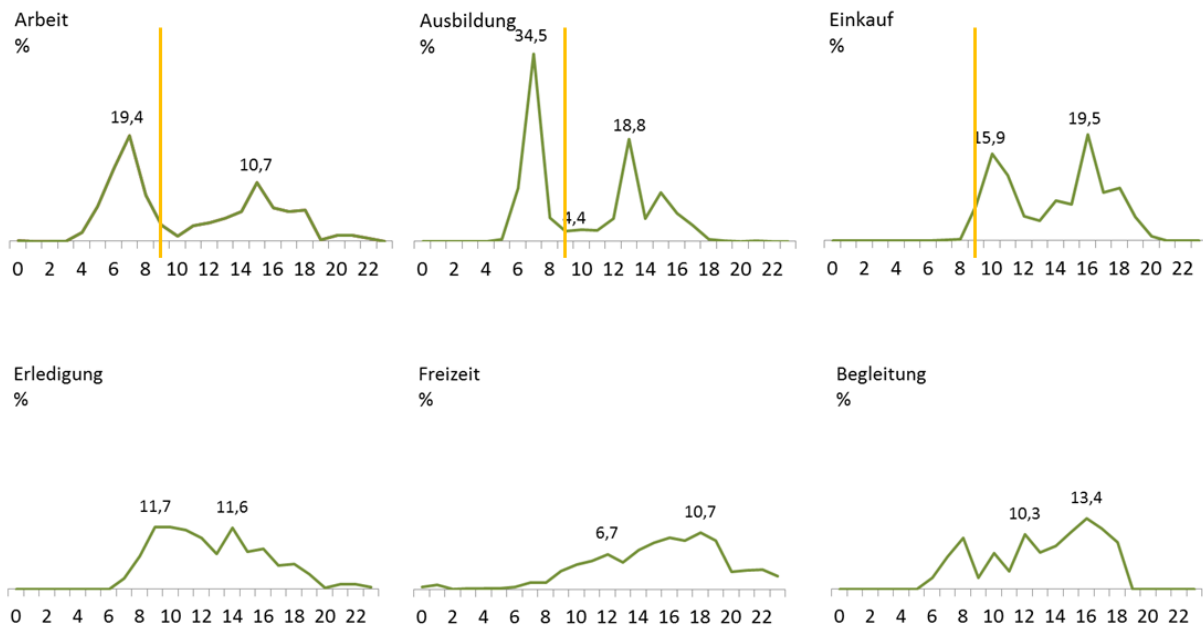
Abb.: Nutzungshäufigkeit ÖPNV nach ökonomischen Status des Haushalts



Es zeigt sich, dass Menschen aus Haushalten mit (sehr) niedrigem ökonomischem Status den ÖPNV deutlich öfter nutzen als die aus Haushalten mit mittlerem ökonomischem Status und höher. Dabei liegt der Anteil der Haushalte mit (sehr) niedrigem ökonomischem Status an allen Haushalten bei ca. 23 %. Dies rückt die soziale Bedeutung öffentlicher Mobilitätsangebote ins Bewusstsein.

Für die Angebotsplanung, aber auch ggf. für die Tarifgestaltung interessant ist, wann denn die Wege je nach Wegezweck beginnen: Wann sind Spitzen zu erwarten, wie ausgeprägt sind diese, liegen tarifliche Sperrzeiten richtig?

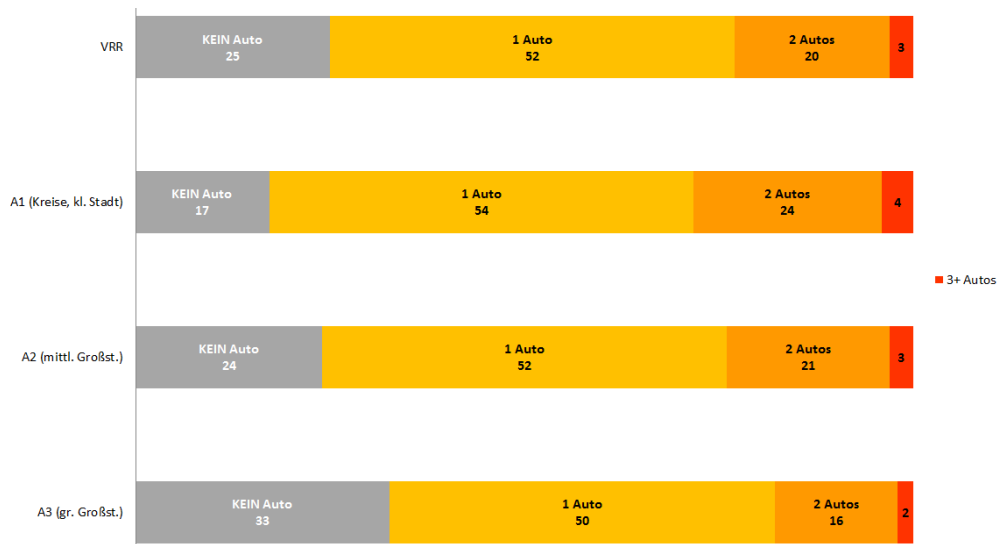
Abb.: **Wegebeginnzeiten von ÖPV-Wegen zu ausgewählten Fahrtzwecken**



Deutlich erkennbar ist, dass sowohl arbeitsbedingte, als auch ausbildungsbedingte Wege zum allergrößten Teil vor 9 Uhr beginnen. Die klare Morgenspitze bleibt vorhanden, die bestehenden Sperrzeiten der 9-Uhr-Tickets liegen trotz Teilzeitbeschäftigung und gleitenden Arbeitszeiten nach wie vor richtig. Berufs- und ausbildungsbedingte (Rück-)Wege sind zeitlich breiter verteilt und konzentrieren sich auf 14-18 Uhr (Arbeit) und 13-16 Uhr (Ausbildung). Mit Abschwelen des Berufs- und Ausbildungsverkehrs laufen im ÖPV quasi anschließend die Einkaufswege hoch und erreichen um ca. 10 und 16 Uhr ihre Peaks. Erledigungs-Wege erfolgen mehrheitlich zu den klassischen Öffnungszeiten von Behörden und Ärzten, ganz ähnlich die Begleitungswege, für die der ÖPV indes nur eine geringe Rolle spielt.

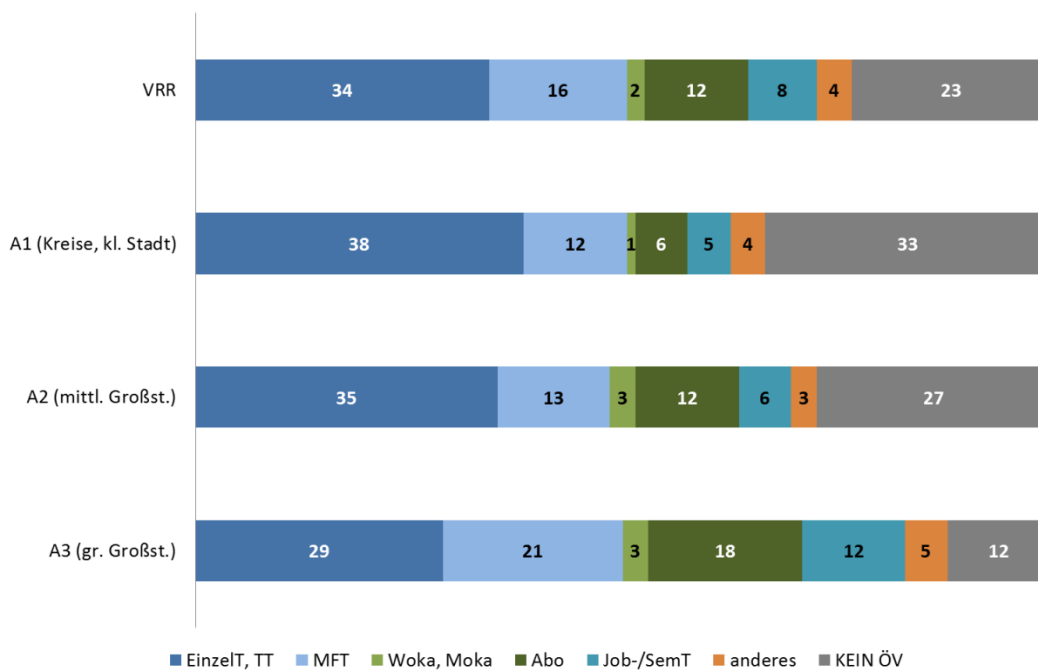
Autobesitz, Ticketnutzung, Mobilitätssegmente

Eine wichtige Kenngröße ist die Durchdringung der Haushalte mit (eigenen) PKW. Im VRR-Raum insgesamt sind heute ca. $\frac{1}{4}$ der Haushalte ohne eigenes Auto, in über der Hälfte der Haushalte findet sich 1 Auto und in einem weiteren knappen Viertel 2 und mehr. Dabei gilt: Je urbaner der Raumtyp, desto größer ist der Anteil autofreier Haushalte: In großen Großstädten des VRR-Raums ist jeder dritte Haushalt autofrei.



Passend hierzu ist die Art der Fahrscheinnutzung für den Öffentlichen Nahverkehr (Anm.: Die Benennung der Ticketarten ist der bundesweiten Studienanlage geschuldet.)

Abb.: Ticketnutzung ÖPNV durch die Bevölkerung im VRR

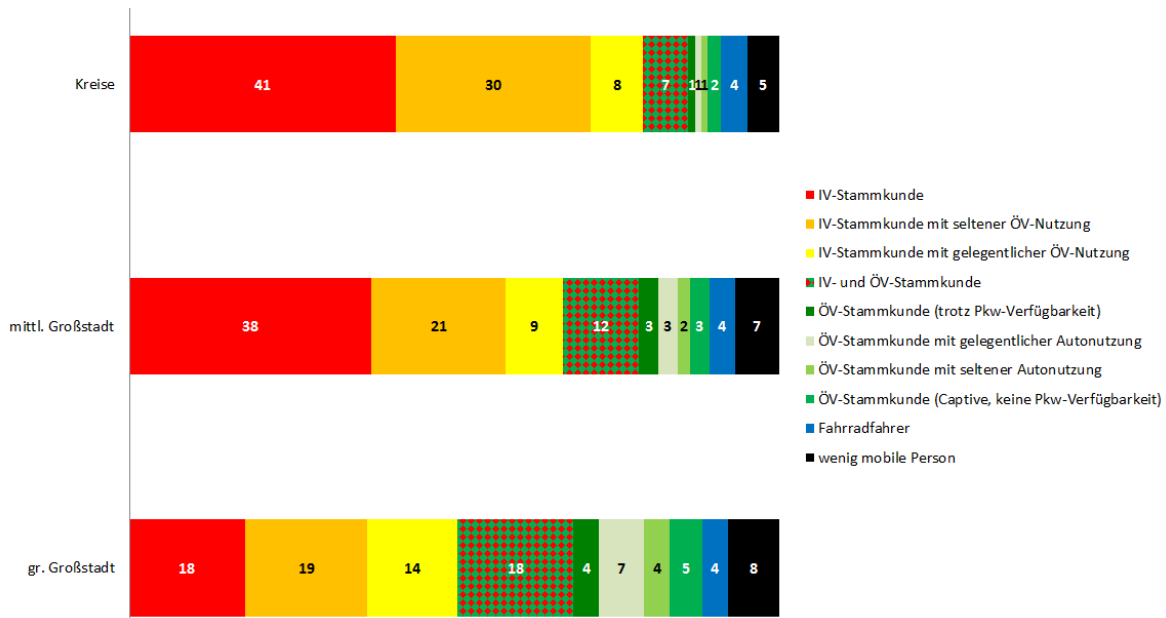


Erkennbar ist der zunehmende Anteil der Abo-/Job-/Semestertickets beziehenden Bevölkerung, je größer / besser ÖPNV-erschlossen der Regionstyp ist. Erkennbar ist auch unmittelbar, dass Hochschulstandorte und Arbeitgeber mit JobTickets im VRR vor allem in den A3-Städten liegen. Auch im Barsortiment haben die Mehrfahrentickets („MFT“) in A3-Städten ein deutlich größeres Gewicht als in A2- oder A1-Städten. Überdies ist der Anteil von ÖPNV-Nichtnutzern in den großen Großstädten mit Abstand am kleinsten (12 %). Eine intensivere Nutzung des ÖPNV beschränkt sich erkennbar auf den hochurbanen Raum.

Auf Personenebene unterscheidet die MiD verschiedene sog. Mobilitätssegmente, die bei

einer quantitativen Typisierung der mobilen Menschen helfen. Diese unterscheiden sich i.W. im Grad der Ausschließlichkeit bei der Nutzung verschiedener Verkehrsträger: Wenig Mobile, Fahrrad-Nutzer/-Orientierte, ÖV-Orientierte, PKW-Orientierte und gewisse Abstufungen zwischen letzteren beiden.

Abb.: **Mobilitätssegmente nach Regionstypen**



Hierbei ist zu beachten, dass die Terminologie bei dieser Segmentierung sich vom allgemeinen Sprachgebrauch im ÖV unterscheidet, der stark sortimentsgeprägt ist: "Stammkunde" meint NICHT notwendig Abonnent. Vielmehr reicht schon eine regelmäßige, mindestens wöchentliche Nutzung des jeweiligen Verkehrsträgers aus. Auf diese Weise erklärt sich auch das Segment "IV- und ÖV-Stammkunde".

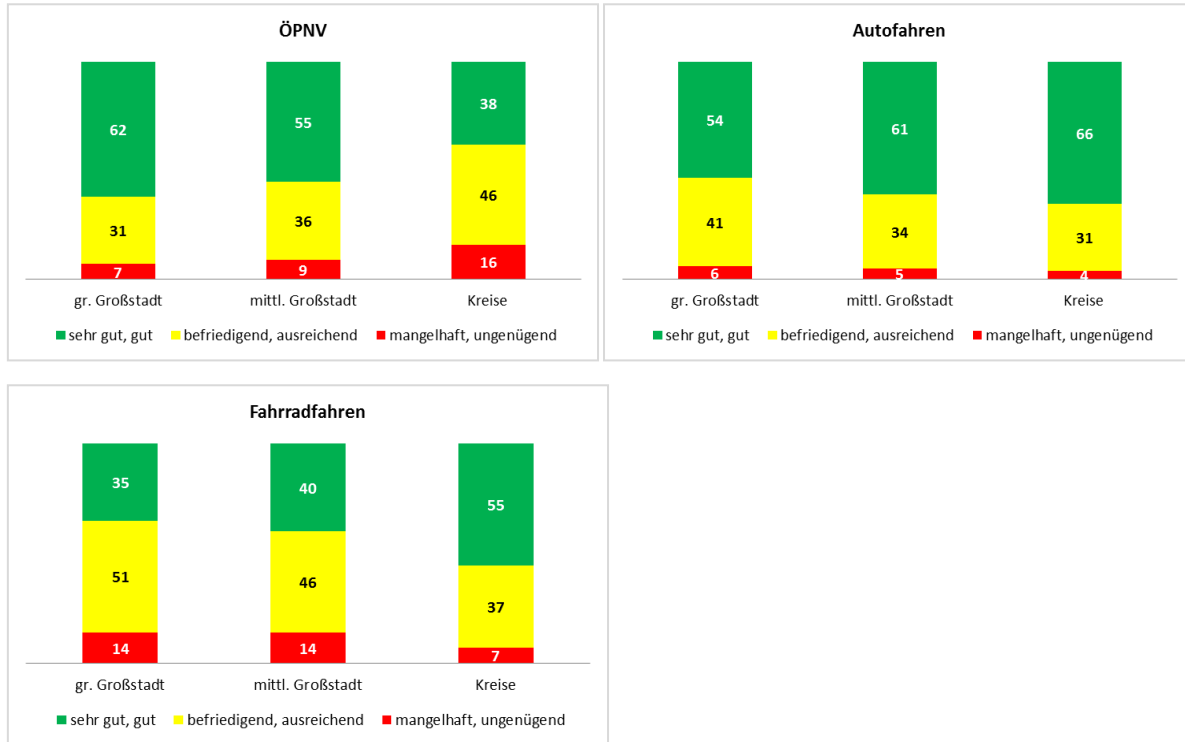
Es zeigt sich, dass in den großen Großstädten nur ca. ein Fünftel (18 %) für den ÖV so gut wie nicht erreichbar ist ("IV-Stammkunden"). Ein weiteres Fünftel ("IV-Stammkunden mit seltener ÖV-Nutzung") steigt zumindest in seltenen Fällen auch in Bus und Bahn. 18 % nutzen IV und ÖV quasi gleichberechtigt und 4 % entscheiden sich trotz PKW-Verfügbarkeit bewusst für den ÖV bei ihren Alltagswegen. Mit abnehmender Stadtgröße / Siedlungsdichte steigt der Anteil der MIV- zulasten der ÖV-Orientierten an: Die hohe PKW-Orientierung bleibt außerhalb der großen Großstädte die Regel.

In der MiD 2017 wurden einer Teilgruppe der Stichprobe erstmals Fragen nach der subjektiven Bewertung von Verkehrsangeboten vor Ort (Zufriedenheiten) und der individuellen Nutzungsaffinität gestellt (Einstellung).

Bezogen auf die Zufriedenheiten mit dem ÖPNV zeigt sich, dass die subjektive Bewertung

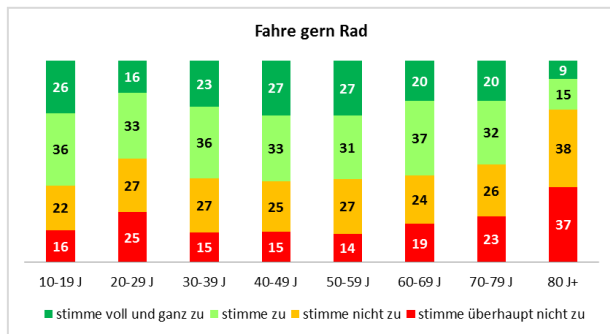
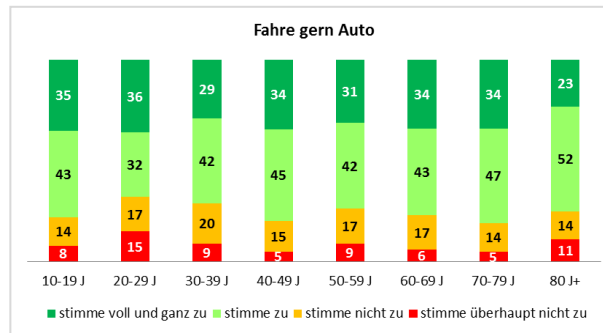
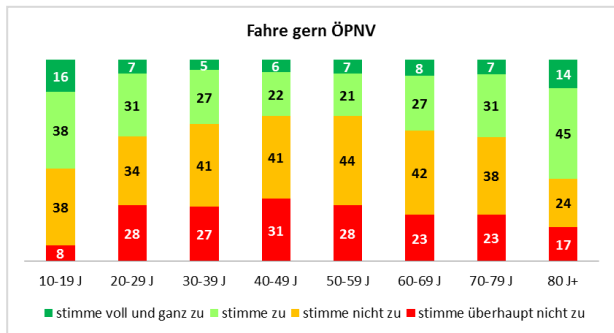
des ÖPNV grundsätzlich umso besser ausfällt, je großstädtischer der Wohnort ist – und damit i.A. auch die Angebotsdichte größer.

Abb.: Zufriedenheit mit Verkehrssituation am Wohnort für ÖPNV, Fahrrad und Auto



Die Affinitäten zu einzelnen Verkehrsmitteln wurden über Zustimmungen zur Aussage "Ich fahre gern mit..." ermittelt. Da die Antworten hierzu grundsätzlicher Natur und teilweise unabhängig sind von der zuvor genannten Bewertung/Zufriedenheit, ist eine Auswertung nach Regionstyp nicht sinnvoll. Vielmehr haben wir nach altersspezifischer Affinität ausgewertet.

Abb.: Affinität zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag nach Altersgruppen

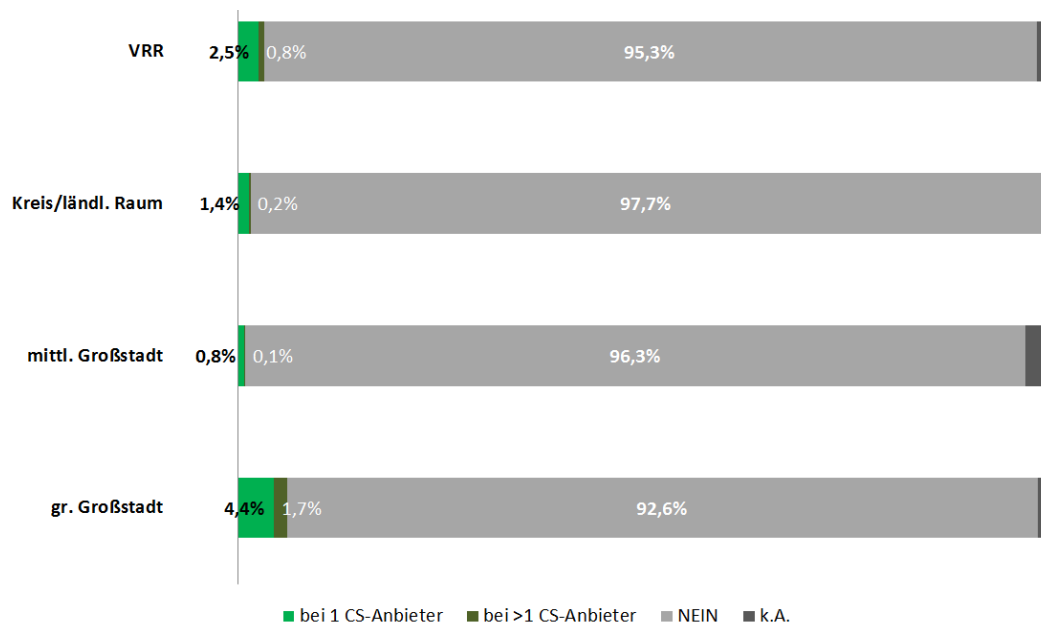


Die durchaus kritische Beurteilung der Verkehrssituation vor Ort für das Auto beeinträchtigt die grundsätzliche Affinität zum MIV eher nicht; man fährt "trotzdem gern Auto". Umgekehrt fahren nur ca. 1/3 gern mit Bus&Bahn; lediglich in den jüngeren und hohen Altersgruppen finden sich höhere Affinitätsraten.

Carsharing

Auch dem Thema Carsharing (kurz: CS) widmet sich die MiD, wobei in der Befragung nicht zwischen stationsgebundenem und "free-floating" Carsharing differenziert wird. Im VRR-Raum insgesamt ist Carsharing noch ein Nischenthema, anders jedoch im hochurbanen Raum.

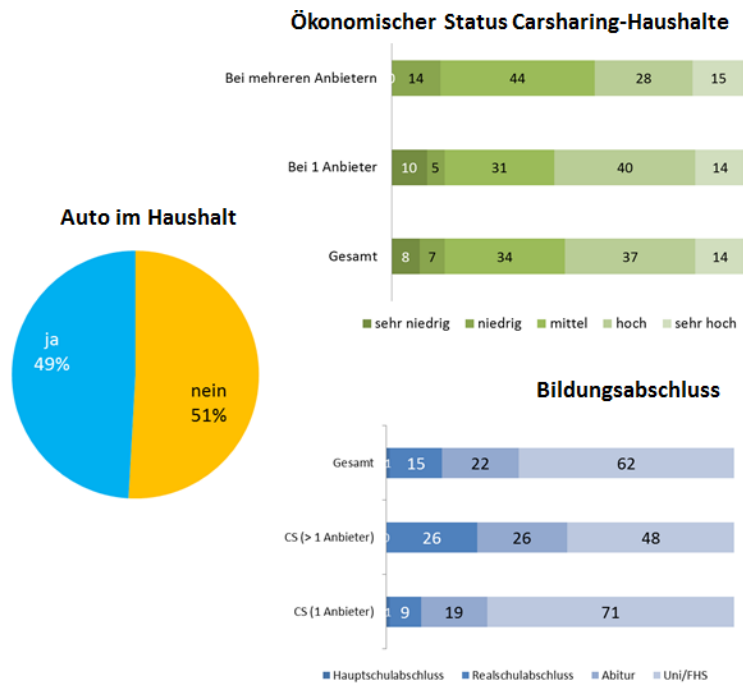
Abb.: Anteile Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft nach Regionstyp



Carsharing ist – wenn überhaupt – ein Thema im hochurbanen Raum der großen Großstädte. Dort haben immerhin schon ca. 6 % der Haushalte mind. ein Haushaltsmitglied, das bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern angemeldet ist. (VRR gesamt: 3,3 %) Die Mitgliedschaft allein besagt aber noch nichts über die Nutzungshäufigkeit von Carsharing-Fahrzeugen. Eine Auswertung auf Personenebene (unter Carsharing-Mitgliedern) ergibt hier eine recht geringe Nutzung: 27 % der Carsharing-Mitglieder nutzen dieses nie oder fast nie, 42 % seltener als monatlich. Nur ein knappes Fünftel (18 %) steigen an 1-3 Tagen/Monat in ein Carsharing-Fahrzeug und 12 % nutzen ein solches an 1-3 Tagen/Woche. Entsprechend sind mit Carsharing zurückgelegte Wege in der VRR-Auswertung anteilmäßig über alle Wege nicht nachweisbar, d.h. < 1%, und auch ihr Anteil an der Verkehrsleistung ist derzeit noch nicht erkennbar.

Carsharing-Haushalte weisen einige Spezifika aus:

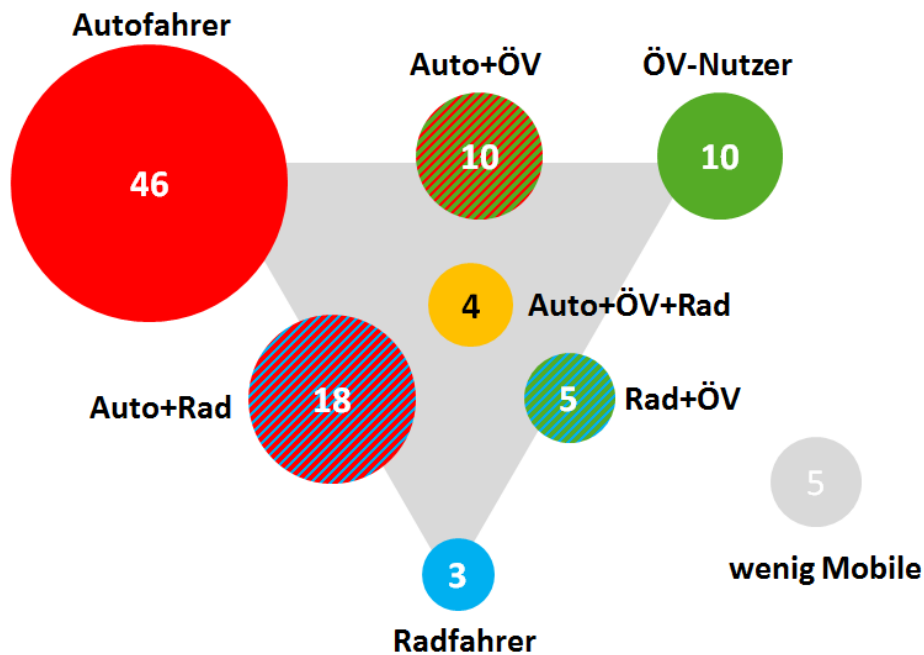
- 85 % der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft haben mindestens einen mittleren ökonomischen Status, 51 % sogar hohen bis sehr hohen.
- In ca. der Hälfte der Carsharing-Haushalte ist auch ein Auto vorhanden.
- 4 von 5 haben als höchsten Bildungsabschluss mindestens Abitur, gut 60 % sogar Uni-/FHS-Abschluss



Multi- und Intermodalität

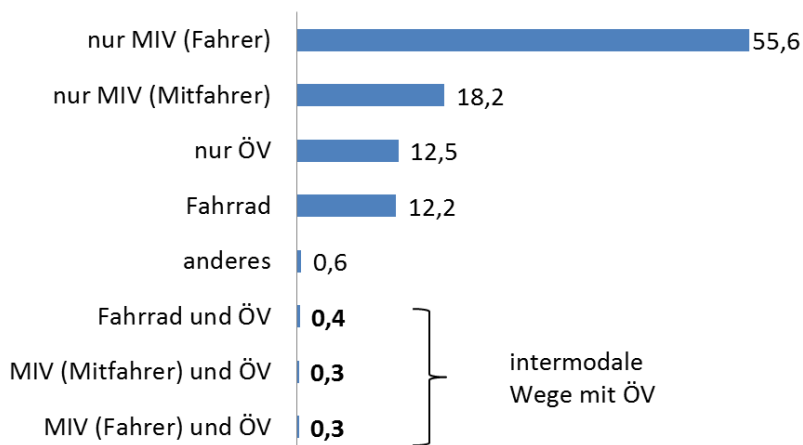
Mit der MiD 2017 sind die Anteile verschiedener Personengruppen hinsichtlich mono- bzw. multimodaler Nutzung von Verkehrsmitteln erhoben worden. (Zum Begriff "multimodal": Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln bei der Durchführung von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums) Die mit Abstand größte monomodale Gruppe sind mit 46 % die Autofahrer. Unter den multimodalen Verkehrsmittelnutzern ist die Kombination Auto-Fahrrad am stärksten. Die Kombinationen Auto-ÖV (10 %), Rad-ÖV (5 %) und Auto-Rad-ÖV (4 %), also solche, bei denen der ÖV *ein* Bestandteil eines Sets von Verkehrsmitteln ist, auf das eine Person zurückgreift, haben zusammen (19 %) einen größeren Anteil als ihn monomodale ÖV-Nutzer (10%) bilden.

Abb.: Anteile Personengruppen mono-/multimodal



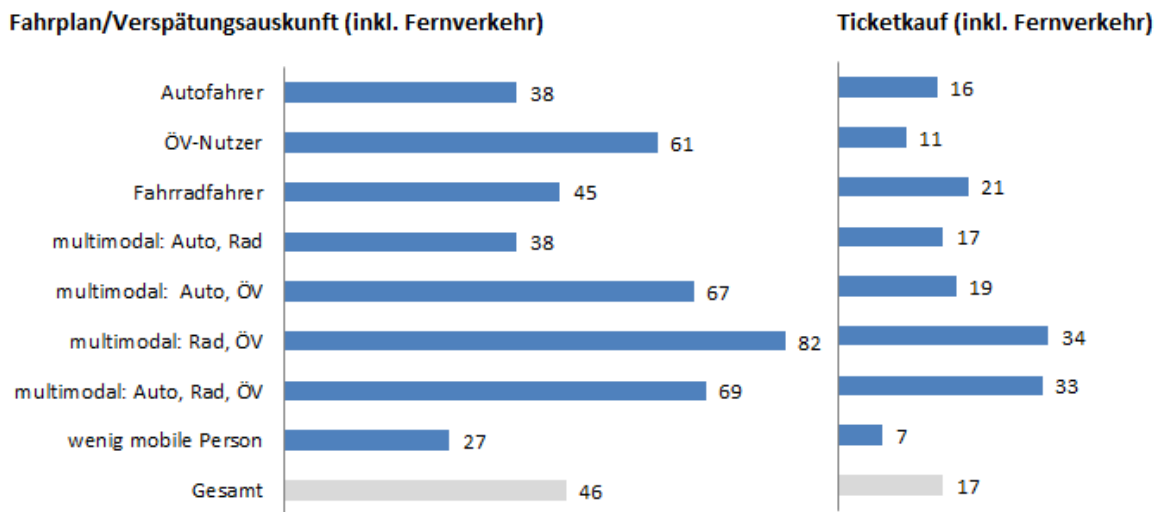
Auf verschiedene Verkehrsmittel zurückzugreifen, bedeutet nicht, dass verschiedene Verkehrsmittel auch auf **einem Weg** genutzt werden (intermodale Wege). Die intermodale Mischung von Verkehrsmitteln ist nach wie vor kaum erkennbar: Von allen Wegen, für die überhaupt ein Verkehrsmittel genutzt wird, werden gerade mal 1 % in einer Mischung von ÖV und einem anderen Verkehrsmittel durchgeführt.

Abb.: **Anteile von Verkehrsmitteln und Verkehrsmittelkombinationen am Verkehrsaufkommen (ohne reine Fußwege)**



Ebenfalls auf Personenebene geht die MiD der Frage nach, welche Gruppen "Handhelds" (Smartphones) zu welchem (Mobilitäts-)Zweck einsetzen. Hier von besonderem Interesse sind die Zwecke "Fahrplan-/Verspätungsauskunft" und "Ticketkauf". Dabei wird in MiD nicht zwischen Nah- und Fernverkehrs-Apps und -tickets unterschieden.

Abb.: Nutzung Handhelds nach Nutzungszweck und Hauptverkehrsmittel-Nutzungstyp

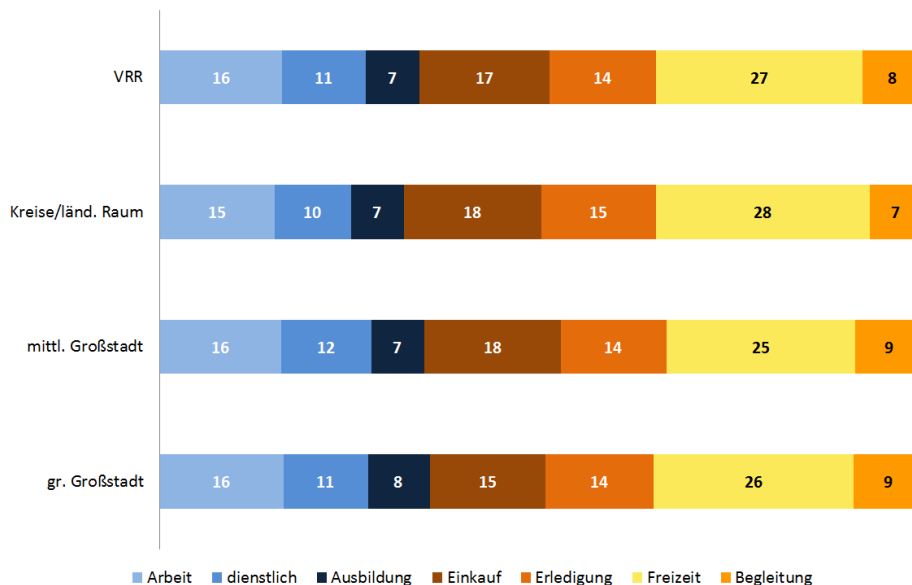


Handhelds werden mittlerweile von allen Mobilitätstypen für Auskunft- und Ticketaufzwecke genutzt, erwartbar weniger von denen, die den ÖV kaum nutzen, also hauptsächlich Autofahrer bzw. Auto-Rad-Multimodale, dafür umso intensiver von Multimodalen, bei denen der ÖV zum Verkehrsmittelset gehört. Unter diesen finden sich mit ca. 34 % auch die größten Anteile von Ticketkäufern per Handheld (App/online mobil), während unter den hier genannten Vorwiegend-ÖV-Nutzern eher die Stammkunden des ÖV erscheinen, deren Ticketbedarf im Nahverkehr zumeist mit Abonnements/Zeitkarten befriedigt ist.

Wozu sind wir unterwegs?

Der Anlässe für das Unterwegssein unterscheidet sich nicht nennenswert zwischen den Regionstypen im VRR und auch nicht von den bundesweiten Werten.

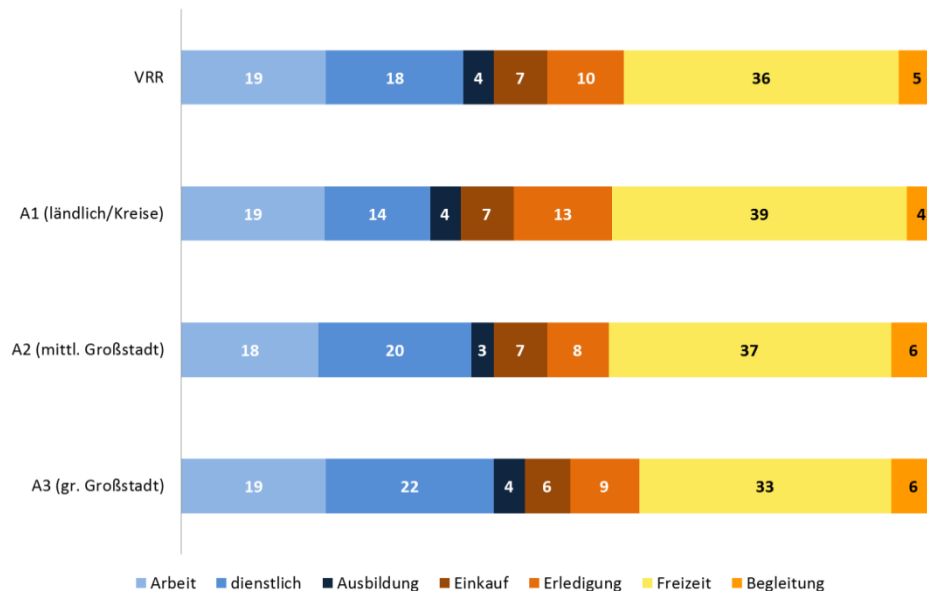
Abb.: Anteile der Wegezwecke am Verkehrsaufkommen nach Regionstyp



In der Zeitreihe der Bundes-MiD ist von 2008 auf 2017 eine Zunahme von 2 Prozentpunkten

bei Arbeitswegen, 4 Prozentpunkten bei dienstlichen Wegen und 1 Prozentpunkt bei Ausbildungswegen erkennbar. Wir können davon ausgehen, dass auch im VRR-Raum die Anteile dieser Wegezwecke auf das abgebildete Niveau von 16 %, 11 % bzw. 7 % gestiegen sind. Diese Anstiege gehen dabei zulasten der Freizeitwege und der Einkaufswege.

Abb.: Anteil der Wegezwecke an der Verkehrsleistung nach Regionstyp



Betrachtet man die Wegezweck-Anteile in Bezug auf die Verkehrsleistung, fallen die gegenüber dem Verkehrsaufkommen deutlich größeren Werte bei den Fahrtzwecken "dienstlich" und "Freizeit" auf, sowie die geringeren Werte beim Einkauf. Der recht hohe Wert für dienstliche Wege / Dienstreisen, der auch auf Bundesebene zu verzeichnen ist, wird auf die gute Konjunktur und Beschäftigungsquote zurückgeführt. Im Bereich Freizeit sind die Wege in den großen Großstädten erwartbar kürzer: Die Dichte an Kultur-/ Freizeiteinrichtungen und Ausgelmöglichkeiten ist dort höher. Die großen Großstädte sind damit oft Ziel von Freizeitverhalten aus dem Umland mit entsprechend höheren Wegelängen.

Fazit

Dem öffentlichen Personennahverkehr kommt im gesamten verkehrlichen Geschehen eine wichtige Bedeutung zu. Von der Verkehrsleistung werden 17 % VRR-weit bzw. ein knappes Viertel in den großen Großstädten mit ÖPV-Verkehrsmitteln absolviert, vom Verkehrsaufkommen VRR-weit 11 % und in großen Großstädten 15 %. Zugleich bedeutet dies auch, dass das Auto nach wie vor das dominierende Verkehrsmittel ist, insbesondere in statushohen Gruppen, die insgesamt mehr unterwegs sind. Die ÖPV-Nutzung hängt wesentlich von der Erschließungsdichte und Bedienqualität ab. Ist diese gut / sehr gut, steigt auch der Modal-Split-Anteil des ÖPV an. Dies ist im VRR-Raum deutlich erkennbar. Die großen Groß-

städte im VRR-Raum erreichen indes noch nicht das ÖPV-Anteilsniveau von Metropolen wie Hamburg, Berlin oder München, die lt. Bundesbericht Anteile von 22-25 % aufweisen. Es bedarf auch weiterhin einer massiven Förderung des ÖPV im VRR-Raum, wenn eine Verkehrswende gelingen soll.

Die Möglichkeiten der Multimodalität fallen auch im VRR auf einen mittlerweile fruchtbaren Boden. 19 % der Menschen beziehen den ÖPV in ihr Set von Verkehrsmitteln mit ein und wählen zwischen Auto und ÖV, Rad und ÖV oder gar Auto, Rad und ÖV. Dieser Nutzergruppe – aber natürlich auch den "Nur-ÖV-Nutzern" – kommt man mit qualitativ hochwertigen, gut nutzbaren Mobilitäts-Apps besonders entgegen.

Geteilte Mobilität, speziell Carsharing, fängt langsam an, auch im VRR-Raum Fuß zu fassen, insbesondere in großen Großstädten. Bislang ist die Wirkung solcher Angebote eher so, dass sie auch für Nichtnutzer des Carsharing diese Verkehrsmitteloption im Bewusstsein halten. Damit ist das Carsharing zurzeit ein wichtiger Schritt, um die Wirkung auch zu einem messbaren Anteil an der Verkehrsleistung zu führen.

Aus dem Bericht zur bundesweiten MiD 2017 zitieren wir zum Ende dieses Berichts eine Passage, die wir für bedeutend halten:

Hintergrundfaktoren prägen das Mobilitätsgeschehen mehr als Optimierungen der Verkehrsangebote selbst. Die Ergebnisse unterstreichen aber auch, dass die Gestalt der Alltagsmobilität in der Regel eine Folge ihrer Rahmenbedingungen ist. Die Siedlungsstruktur bestimmt die Mobilitätsnachfrage ganz entscheidend, ebenso die Situation im Wohnungs- und Arbeitsmarkt. Wenn eine umweltverträglichere Alltagsmobilität das Ziel ist, müssen insbesondere bei solchen Bestimmungsfaktoren Lösungen gefunden werden. Sie sind oft nur mittel- und langfristig erreichbar, leisten aber bezogen auf das Ziel im Bereich Mobilität einen hohen Beitrag. [...]. Car- und Bikesharing wirken [...] eher als Option und vielleicht auch bewusstseinschärfend im Sinne einer entstehenden neuen Mobilitätskultur. Doch ihr in Wegen gemessener absoluter Beitrag zu einem umweltverträglichen Verkehr ist gegenwärtig sehr klein. Dies gilt für die großen Städte und noch viel ausgeprägter für alle weiteren Regionen. [...] Noch wichtiger werden jedoch quantitative und qualitative Angebotsverbesserungen im öffentlichen Nahverkehr sein, wenn die Dominanz des Autos weiter reduziert werden soll.

Quelle:http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf

Ausblick

Der VRR hat die Stichprobe erstmals zur MiD 2017 aufgestockt. Aus diesem Grund lassen sich spezifisch für den VRR-Raum keine direkten Vergleiche zu früheren MiD-Erhebungen ziehen.

Der VRR steht in Kontakt mit anderen aufstockenden Verbänden mit dem Ziel, zumindest für die wichtigsten Mobilitätskennzahlen wie z.B. den Modal-Split Vergleiche zu ziehen.

Der VRR behält Publikationen auf Basis der MiD 2017 durch Forschungsinstitute im Blick.