



Mobilität in Deutschland – MiD

Regionalbericht

Landkreis Lörrach

eine Studie des:



durchgeführt von:

infas

In Kooperation mit:



infas 360

Regionalbericht für





eine Studie des:
Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur



vorgelegt von:
infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Friedrich-Wilhelm-Straße 18
53113 Bonn



in Kooperation mit:
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstraße 2
12489 Berlin



IVT Research GmbH
M 4, 10
68161 Mannheim



infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn



Regionalbericht für:
Landkreis Lörrach
Landratsamt Lörrach
Palmstraße 3
79539 Lörrach

Projekt:

5431
Bonn, Juli 2019
Version 1.0

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Gruschwitz, Dana. Belz, Janina. Brand, Thorsten. Cuypers, Mathias. Eggs, Johannes. Ermes, Bernd. Follmer, Robert. Kellerhoff, Jette. Pirsig, Tim. Roggendorf, Martina (2019):
Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Landkreis Lörrach.
Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin und des Landkreis Lörrach.

Kurzform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Vorbemerkung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH die Studie „Mobilität in Deutschland – MiD 2017“ durchgeführt. Die Umsetzung erfolgte in Kooperation mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), der IVT Research GmbH sowie der infas 360 GmbH. Dabei konnte auf Ergebnisse und Erfahrungen aus den Erhebungen der Vorgängerstudien „Mobilität in Deutschland 2002“ und „Mobilität in Deutschland 2008“ aufgebaut werden, an denen infas ebenfalls mitgearbeitet hat.

Neben dem BMVI haben sich verschiedene regionale Auftraggeber mit eigenen Stichproben an der MiD 2017 beteiligt, um zuverlässige Daten zur Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger ihrer Region zu erhalten. Im Landkreis Lörrach wurden im Rahmen der Studie 1.626 Personen in 785 Haushalten um Informationen zu ihrem Mobilitätsverhalten gebeten. Die Befragung erfolgte zwischen Mai 2016 und September 2017. Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse vor und gliedert sich in drei Hauptabschnitte:

- Zunächst wird kurz die Datengrundlage erläutert.
- Danach werden die grundsätzlichen Ergebnisse zur Verkehrsmittelnutzung der Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Lörrach ausführlich beschrieben.
- Im Anschluss werden ausgewählte Themenbereiche vertieft. So werden die Nutzerinnen und Nutzer, aber auch die Potenziale der öffentlichen Verkehrsmittel und des Radverkehrs genauer betrachtet.

Darüber hinaus werden die Befragungsergebnisse für den Landkreis in einem eigenen Tabellenband dokumentiert. Dieser enthält eine Grundausswertung aller Merkmale sowohl für den Landkreis insgesamt als auch für einzelne Analysegruppen.

Zusätzlich zum vorliegenden Regionalbericht wurden ein bundesweiter Ergebnisbericht, ein Methodenbericht, ein Tabellenband und ein Datennutzerhandbuch zusammengestellt. Vor allem der Methodenbericht enthält eine detaillierte Darstellung des MiD-Erhebungskonzepts. Dort können bei Bedarf Details dazu nachgeschlagen werden. Daher sind die methodischen Erläuterungen im vorliegenden Regionalbericht knapp gehalten. Weitere Projektinformationen sind auf den Internetseiten der Studie unter www.mobilitaet-in-deutschland.de verfügbar.

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Ergebnistelegamm

Wie mobil sind die Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Lörrach?

Mit einem Anteil von 86 Prozent ist die absolute Mehrheit an einem durchschnittlichen Tag mindestens für einen kurzen Weg außer Haus. Im Durchschnitt absolvieren alle Einwohnerinnen und Einwohner täglich 3,0 Wege mit insgesamt 40 Kilometern in 83 Minuten.

Welche Verkehrsmittel nutzen sie auf ihren Wegen?

An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt (56 Prozent). Wege von Mitfahrerinnen oder Mitfahrern machen davon etwa ein Viertel aus (15 Prozent). Etwa jeder fünfte Weg wird zu Fuß und jeder zehnte Weg mit dem Fahrrad absolviert. Für den nicht-motorisierten Individualverkehr (NMIV) ergibt sich damit ein Anteil von etwa einem Drittel. Die restlichen 10 Prozent entfallen auf die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV). In ähnlichen Landkreisen weisen die Hauptverkehrsmittel vergleichbare Anteile auf.

Wie groß ist der Anteil der Verkehrsmittel auf Basis der zurückgelegten Kilometer?

Werden anstelle der Wege die Personenkilometer als Basis herangezogen, verschiebt sich das Verhältnis der Verkehrsmittel deutlich. Der Anteil von MIV und ÖV steigt auf mehr als 90 Prozent der Personenkilometer. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad werden lediglich rund 10 Prozent der Kilometer absolviert.

Aus welchen Anlässen werden Wege zurückgelegt?

Verschiedene Wegezwecke halten sich im Landkreis Lörrach die Waage: Im Rahmen der Berufsausübung oder Ausbildung wird ungefähr ein Drittel der Wege absolviert, ebenso in der Freizeit und zur Begleitung anderer Personen sowie zum Einkaufen und für Erledigungen.

Wie sind die Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Lörrach mit Pkw, Fahrrädern und Zeitkarten für den ÖPNV ausgestattet?

Mit 88 Prozent besitzt die überwiegende Mehrheit der Haushalte im Landkreis Lörrach ein eigenes Auto. Fast vier von fünf Personen ab 14 Jahren besitzen ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec. Jeder bzw. jedem Sechsten steht mit einer Zeitkarte zudem der Zugang zu den Bussen und Bahnen in der Region offen.

Welche Verkehrsmittel bestimmen die wöchentlichen Mobilitätsroutinen?

Die Mehrheit nutzt im Laufe einer üblichen Woche auf ihren Wegen ausschließlich das Auto (45 Prozent). Weitere 24 Prozent kombinieren in diesem Zeitraum das Auto mit dem Fahrrad, während 7 Prozent es mit den Angeboten der öffentlichen Verkehrsmittel und weitere 7 Prozent sowohl mit den öffentlichen Verkehrsmitteln als auch mit dem Fahrrad kombinieren. Der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner, die ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder die Kombination aus beiden nutzen, ist deutlich geringer (12 Prozent). Einen geringen Anteil haben auch Personen, die im Laufe einer üblichen Woche auf kein Verkehrsmittel zurückgreifen.

Wie wird die Verkehrssituation im Landkreis Lörrach wahrgenommen?

Die Möglichkeit, Wege vor Ort mit dem Fahrrad zurückzulegen, wird mit einer Durchschnittsnote von 2,0 am besten bewertet. Die Verkehrssituation für Fußwege erhält eine Durchschnittsnote von 2,1, danach folgt das Auto mit einem Schnitt von 2,4. Am schlechtesten wird die Verkehrssituation für den ÖPNV wahrgenommen, die Gesamtnote beträgt hier 3,2. Ein interessanter Fakt hierzu: Obwohl nicht am besten bewertet, fahren die Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises nach eigenen Angaben am liebsten mit dem Auto.

Ein durchschnittlicher Tag im Landkreis Lörrach

86 % der Bevölkerung unterwegs



pro Person:

3,0 Wege mit insgesamt **40 km** in **83 Min.**

56 % der Wege im Auto

35 % Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege

Verfügbare Verkehrsmittel

88 % mit Auto 



78 % haben ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec

16 % nutzen Zeitkarten für Busse und Bahnen



Wöchentliche Mobilitätsroutinen

45 % nur mit dem Auto

38 % kombinieren Auto mit ÖV oder Fahrrad

Noten für die Verkehrssituation im Landkreis Lörrach

2 für Fußwege und Fahrrad **3** für den ÖV **2-** für das Auto

Inhaltsverzeichnis

1	Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung im Landkreis Lörrach	11
1.1	Stichprobe.....	11
1.2	Erhebungsdesign	12
1.3	Befragungsinhalte.....	13
2	Landkreis Lörrach – Gebiet und Einwohner	15
3	Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten.....	19
3.1	Pkw in den Haushalten	19
3.2	Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrrädern.....	20
3.3	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	22
4	Mobilität im Landkreis Lörrach – zentrale Kennwerte.....	23
4.1	Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen	23
4.2	Wegelängen und Wegedauern	25
4.3	Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	28
4.4	Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität).....	30
4.5	Wege Zwecke	31
4.6	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	32
5	Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen	33
5.1	Übliche Nutzung des Autos.....	33
5.2	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs.....	33
5.3	Übliche Nutzung des Fahrrads.....	34
5.4	Unterwegs zu Fuß.....	35
5.5	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf	36
6	Bewertung der Verkehrssituation – Zufriedenheit und Alltagseinstellungen	41
7	ÖPNV-Kunden und Potenziale	45
7.1	Anlässe, Entfernungen und Dauern von ÖPNV-Wegen.....	45
7.2	Übliche Nutzung von Bussen und Bahnen	46
7.3	Bewertung der Verkehrssituation und Einstellungen zum ÖPNV	49
7.4	ÖPNV-Anbindungsqualität	49
7.5	Mögliche Potenziale im ÖPNV	51
8	Eine kleine Bilanz	55

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz	20
Tabelle 2	Multimodale Personen nach ökonomischem Status.....	38
Tabelle 3	Monomodale Personen nach ökonomischem Status.....	39
Tabelle 4	ÖPNV-Kundensegmente	51
Tabelle 5	Übersicht zu ausgewählten Merkmalen der ÖPNV-Kundensegmente.....	52

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Ablauf der Erhebung.....	13
Abbildung 2	Befragungsinhalte.....	14
Abbildung 3	Haushaltsstruktur.....	15
Abbildung 4	Ökonomischer Status der Haushalte.....	16
Abbildung 5	Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner	17
Abbildung 6	Autobesitz in den Haushalten.....	19
Abbildung 7	Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes	21
Abbildung 8	Fahrradsicherung zu Hause.....	21
Abbildung 9	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	22
Abbildung 10	Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich	24
Abbildung 11	Mobilitätskennwerte nach Wochentagen.....	25
Abbildung 12	Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel	27
Abbildung 13	Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel.....	27
Abbildung 14	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich	28
Abbildung 15	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status des Haushalts	29
Abbildung 16	Wegezwecke im Regionalvergleich.....	31
Abbildung 17	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	32
Abbildung 18	Übliche Nutzung des Autos	33
Abbildung 19	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs	34
Abbildung 20	Übliche Nutzung des Fahrrads	35
Abbildung 21	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen.....	35
Abbildung 22	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität)	37
Abbildung 23	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort.....	41
Abbildung 24	Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag.....	42
Abbildung 25	Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecken	46
Abbildung 26	Übliche Nutzung des ÖPNV nach Geschlecht und Altersgruppen	47
Abbildung 27	Übliche ÖPNV-Nutzung nach Teilregionen	48
Abbildung 28	Übliche Nutzung des ÖPNV nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit.....	48
Abbildung 29	ÖPNV-Anbindung im Vergleich	50
Abbildung 30	Übliche Nutzung des ÖPNV nach ÖPNV-Anbindungsqualität	50

Für eine bessere Lesbarkeit werden in den Abbildungen lediglich Anteile von mindestens 3 Prozent beschriftet.

1 Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung im Landkreis Lörrach

Die Auswertungen im vorliegenden Bericht beruhen auf der Erhebung „Mobilität in Deutschland – MiD 2017“. Die MiD wird als Leitstudie zum Alltagsverkehr in Deutschland vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt. Sie wurde im Jahr 2017, nach 2002 und 2008, zum dritten Mal durchgeführt. Ziel der Erhebung ist es, die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger zusammen mit grundlegenden Merkmalen der Haushalte und Personen zu erfassen. Neben Ergebnissen für das gesamte Bundesgebiet können Kennzahlen für Bundesländer und Gebietstypen abgeleitet werden.

Da auf allen administrativen Ebenen zuverlässige Daten für die Verkehrsplanung benötigt werden, eröffnete das BMVI regionalen öffentlichen Institutionen die Möglichkeit, zusätzliche Regionalstichproben zu beauftragen. Diese erlauben detailliertere Analysen zum Verkehrsgeschehen sowie zur Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln für diese Regionen.

Letztlich haben sich rund 60 Institutionen an der MiD 2017 beteiligt. Neben Bundesländern und Verkehrsverbänden gehören Städte und Landkreise dazu. Der Landkreis Lörrach hat mit einer Regionalstichprobe teilgenommen. Insgesamt wurden 1.626 Personen aus 785 Haushalten im Landkreis befragt und dabei 4.916 Wege erfasst.

Auf dieser Datenbasis werden im vorliegenden Bericht die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger im Landkreis beschrieben und ausgewählte Themen vertieft. Die Ergebnisse werden zudem mit denen ähnlicher Landkreise in Deutschland verglichen.

Zur Ermittlung zentraler Mobilitätskennzahlen nutzt die MiD das sogenannte Bewohnerkonzept. Dabei wird die Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner einer Region erhoben und analysiert. Um auch Pendelbeziehungen und daraus resultierende verkehrliche Verflechtungen einzubeziehen, die vor allem

zwischen zentralen Städten und ihrem Umland bestehen, werden die Untersuchungsregionen entsprechend groß angelegt. Die Basisauswertungen der MiD zum Alltagsverkehr beruhen auf der Auswertung der erfassten Wege der Einwohnerinnen und Einwohner der betrachteten Region. Der Verkehr, der von Besucherinnen und Besuchern in der Region verursacht wird, bleibt dabei unberücksichtigt.

Im Folgenden werden zunächst die Stichprobe, das Erhebungsdesign und die Befragungsinhalte erläutert. Neben dieser Kurzdarstellung liegen auch ein ausführlicher Methodenbericht sowie ein Nutzerhandbuch für die MiD 2017 vor. Zusammen mit dem Ergebnisbericht für die Bundesrepublik sind diese auf der Projektseite unter www.mobilitaet-in-deutschland.de zu finden.

1.1 Stichprobe

Die MiD 2017 stützt sich auf eine bundesweite Basisstichprobe mit 30.000 Haushalten aus dem Auftrag des BMVI. Zusätzlich wurden Regionalstichproben mit einem Gesamtumfang von 106.650 Haushalten von regionalen Auftraggebern finanziert. Bei der Erhebung wurden diese Vorgaben um rund 15 Prozent übertroffen und 316.361 Personen in 156.420 Haushalten befragt, die von 960.619 Wegen berichteten.

Wie bereits in den MiD 2002 und 2008 umfasst die Grundgesamtheit der aktuellen MiD die deutschsprachige Wohnbevölkerung in Deutschland im Alter ab 0 Jahren.

Die Stichprobe wurde in einem sogenannten Triple-Frame-Ansatz gezogen. Als Auswahlrahmen (Frames) dienten die drei Grundlagen Melderegister, Festnetztelefonnummern und Mobilfunktelefonnummern.

Da die Melderegister in Deutschland auf der Gemeindeebene organisiert sind, erfolgte die Stichprobenziehung aus diesem Auswahlrahmen zweistufig: Im ersten Schritt wurden pro Bundesland mittels einer geschichteten Zufallsauswahl Gemeinden gezogen. Bei der Schichtung wurden Lage und Gemeindegröße kombiniert, um die räumliche und siedlungsstrukturelle Repräsentativität der Stichprobe zu gewährleisten. Die so ausgewählten Gemeinden wurden im zweiten Schritt jeweils um eine Zufallsstichprobe ihrer Einwohnerinnen und Einwohner gebeten. In den beiden zurückliegenden MiD-Erhebungen 2002 und 2008 wurde die Stichprobe ausschließlich aus den Melderegistern gewonnen.

In der MiD 2017 wurde dieser Auswahlrahmen durch den aller deutschen Festnetztelefonnummern sowie den aller deutschen Mobilfunktelefonnummern ergänzt. Die beiden letztgenannten Frames bestehen aus zufällig generierten Nummern (RDD, Random Digit Dialing), wobei auch Telefonnummern aus nicht öffentlich zugänglichen Verzeichnissen berücksichtigt wurden. Die Stichprobenziehung aus diesen beiden Auswahlrahmen erfolgte jeweils einstufig, also ohne zusätzliche Vorauswahl von Gemeinden.

In der bundesweiten Basisstichprobe des BMVI wurden alle drei Auswahlrahmen kombiniert. Dabei wurde darauf geachtet, mindestens 20.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Melderegister, 7.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Festnetztelefonnummern und 3.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Mobilfunktelefonnummern zu befragen.

Die Regionalstichproben für Städte wurden nach Möglichkeit aus dem Melderegister gezogen, während für Landkreise oder andere Gebiete mit zahlreichen Gemeinden Stichproben aus der regionalen Gesamtheit der Festnetztelefonnummern gewonnen wurden. Zusätzliche Stichproben aus Mobilfunktelefonnummern gab es hier nicht, da diese nicht im Vorfeld einer Region zugeordnet werden können. Die Kombination der drei Auswahlrahmen erlaubte eine optimale Abdeckung der verschiedenen Regionen und deren Einwohnerinnen und Einwohner. Die Stichprobe für den Landkreis Lörrach beruht auf Festnetztelefonnummern.

1.2 Erhebungsdesign

Die Datenerhebung erstreckte sich von Mai 2016 bis September 2017. Die Haushalte der Stichprobe wurden nahezu gleich verteilt über alle Tage innerhalb des Erhebungszeitraums befragt. Der Einsatz erfolgte stichtagsorientiert. Die Erhebung fand in zwei Phasen statt:

- In der ersten Phase wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der die Haushaltszusammensetzung, die vorhandenen Verkehrsmittel im Haushalt und einige weitere Merkmale Gegenstand waren.
- In der zweiten Phase wurden alle Haushaltsmitglieder einzeln zu persönlichen Merkmalen, zur Alltagsmobilität und zu ihren Wegen an einem vorgegebenen Stichtag befragt.

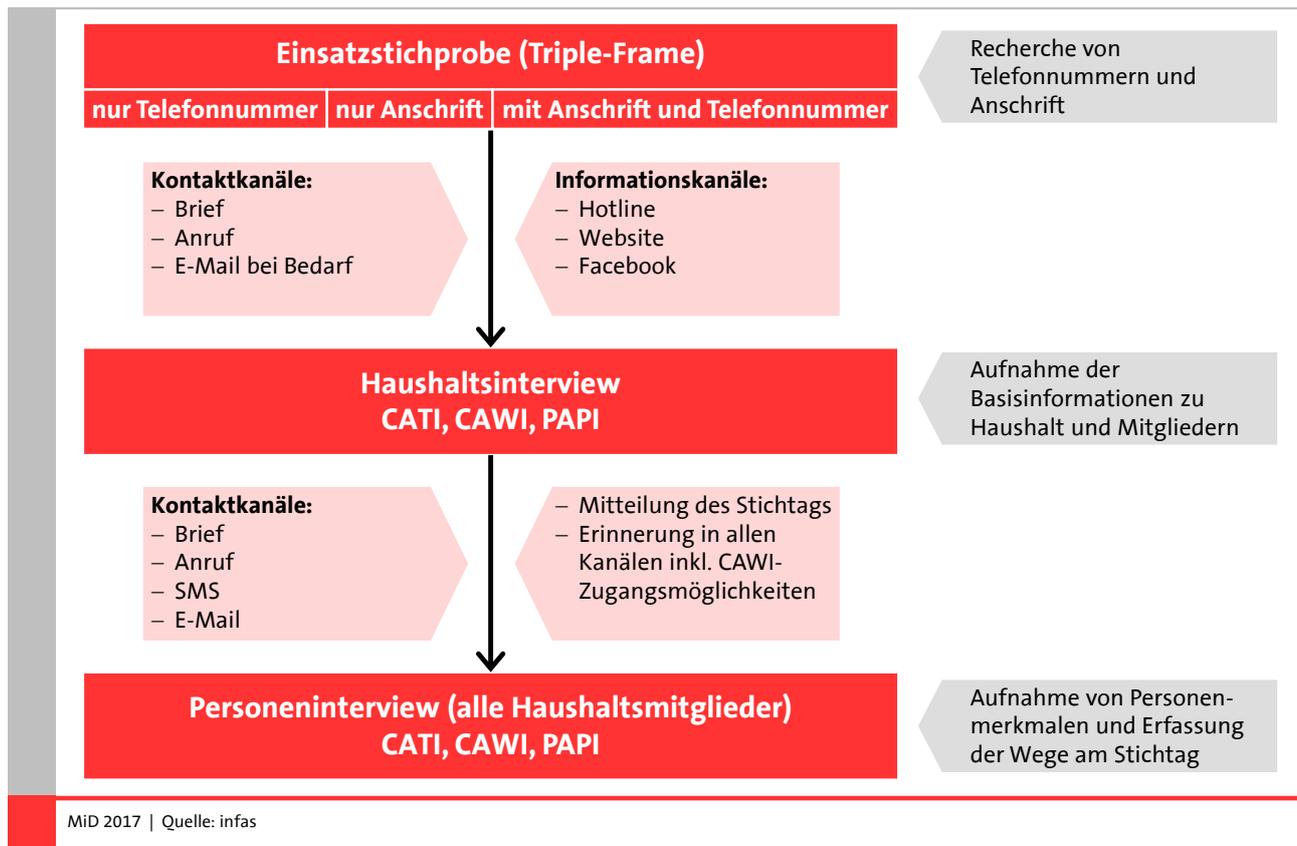
Bei der Erhebung kamen drei Methoden zum Einsatz:

- telefonische Interviews (CATI: *computer assisted telephone interview*)
- webbasierte Fragebögen (CAWI: *computer assisted web interview*)
- klassische Papierfragebögen (PAPI: *paper and pencil interview*)

Die Haushalte konnten frei zwischen diesen drei Methoden wählen. Bei Bedarf konnten die Methoden auch zwischen der ersten Stufe (dem Haushaltsinterview) und der zweiten Stufe (dem Personeninterview) gewechselt werden. Dieser sogenannte Mixed-Mode-Ansatz erleichtert die Teilnahme für die ausgewählten Haushalte und begrenzt gleichzeitig die Erhebungskosten. Der Ablauf der Erhebung ist in **Abbildung 1** dargestellt.

Um die Haushalte vorab gut über die Studie zu informieren und zur Teilnahme zu motivieren, wurde ein umfassendes Kommunikationskonzept entwickelt. Zunächst wurden die Kontaktdaten der ausgewählten Haushalte, soweit möglich, vervollständigt. Dazu wurden öffentlich zugängliche Register wie Telefonbücher verwendet. Für Haushalte aus den Melderegistern wurde, wenn vorhanden, eine Telefonnummer und für Haushalte aus den Telefonstichproben, wenn vorhanden, eine Postanschrift ergänzt. Die Informations- und Kontaktierungskanäle sind ebenfalls in **Abbildung 1** dargestellt.

Abbildung 1 Ablauf der Erhebung



Beim Haushaltsinterview sollten nicht nur die soziodemografischen Angaben und die Verkehrsmittelausstattung erhoben, sondern auch der Haushalt für das spätere Personeninterview gewonnen werden. Die teilnahmebereiten Haushalte erhielten per Post oder E-Mail für jedes Haushaltsmitglied ein individuelles Wegeblatt für den vorgegebenen Stichtag. Darüber hinaus wurde jeder Haushalt einen Tag vor dem Stichtag an das Aufzeichnen der Wege erinnert (telefonisch, per SMS oder per E-Mail).

Das eigentliche Personeninterview fand für alle Haushaltsmitglieder unmittelbar nach dem Stichtag statt, maximal nach zwei Wochen. Soweit möglich, sollte jede Person selbst befragt werden. Ausnahmen bildeten Kinder unter zehn Jahren. Für Haushaltsmitglieder ab zehn Jahren konnten andere Personen stellvertretend interviewt werden, falls die eigentlich zu befragende Person in den nächsten Wochen nicht erreichbar oder unter 14 Jahren alt war. Das Hauptziel war jedoch, innerhalb des 14-tägigen Zeitfensters nach dem Stichtag mit jedem Haushaltsmitglied ein Interview zu führen.

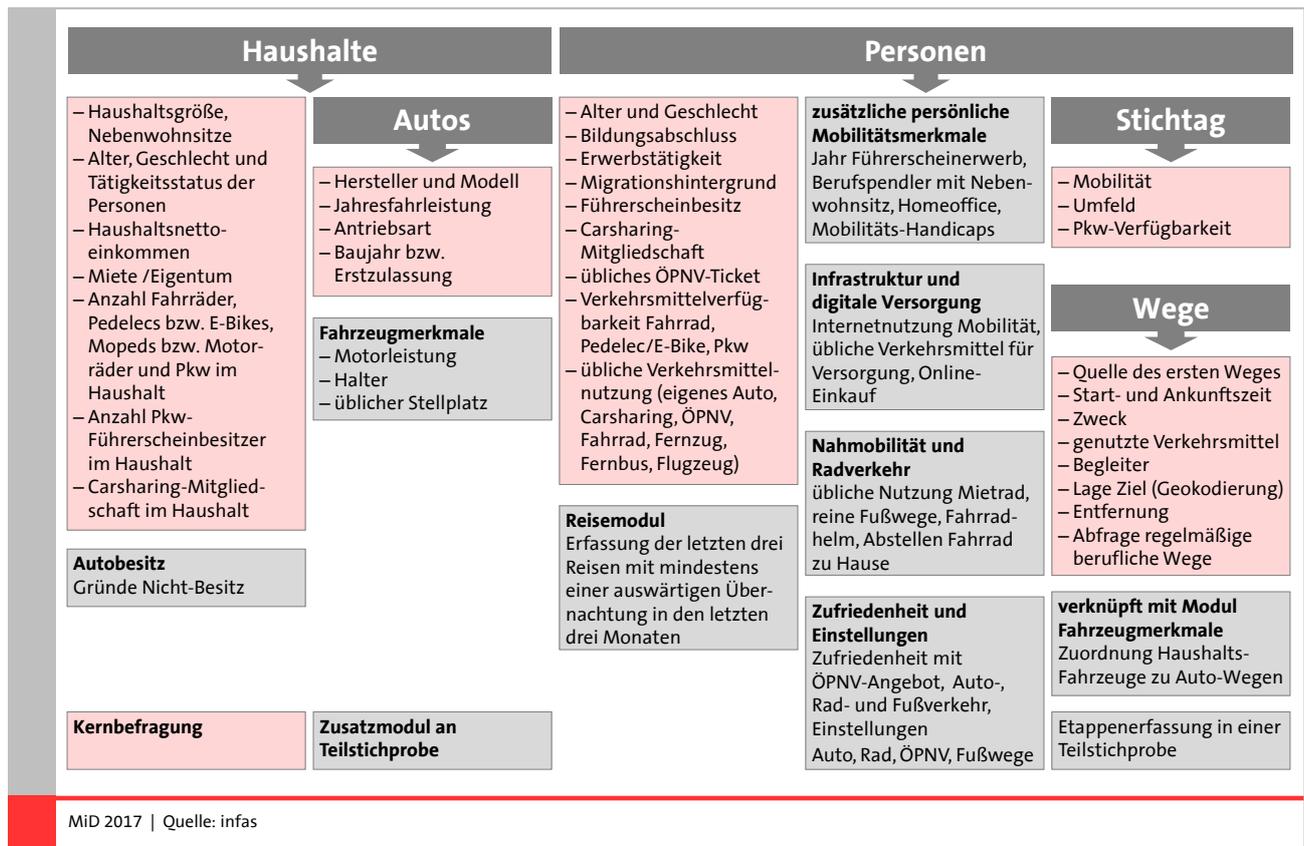
1.3 Befragungsinhalte

Abbildung 2 gibt einen Überblick über die verschiedenen Merkmalebenen und Inhalte der Haushalts- und Personeninterviews in der MiD 2017. Grundsätzlich können allgemeine Angaben zu Haushalten und Autos (aus dem Haushaltsinterview) sowie Angaben zur Person, zu Reisen, zur Mobilität am festgelegten Stichtag, zu Wegen und Etappen (im Personeninterview) unterschieden werden.

Das Kernstück des Personeninterviews bildet die Erfassung der Wege am Stichtag. Dabei wurden von bis zu zwölf Wegen detaillierte Angaben dokumentiert, unter anderem der Wegezweck, der Ausgangspunkt des Weges, die Lage des Ziels, die genutzten Verkehrsmittel, die Anzahl der begleitenden Personen und die Länge des zurückgelegten Weges.

Um Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die im Rahmen ihrer Berufsausübung regelmäßig zahlreiche Wege absolvieren (z. B. Vertreter, Lieferanten, Busfahrer oder Postboten), das Ausfüllen des Fragebogens zu erleichtern, wurden deren Wege in einem speziellen Fragebogenmodul erhoben. Dieses liefert Ergebnisse zur berufsbedingten Mobilität an einem

Abbildung 2 Befragungsinhalte



Tag (Hauptzweck, Entfernung, Anzahl der zurückgelegten Wege und überwiegend genutztes Verkehrsmittel). Auf diese Weise wurde einer Untererfassung dieses Teils des Wirtschaftsverkehrs im Rahmen der Stichtagserhebung vorgebeugt.

Um in der MiD 2017 neue Themen berücksichtigen zu können, ohne dabei die individuelle Befragungsdauer im Vergleich zu den Vorgängerstudien deutlich zu erhöhen, wurde das Befragungsprogramm in ein Kern- und ein Zusatzprogramm unterteilt. Die zentralen Fragen des Kernprogramms sind in der Abbildung 2 hellrot hinterlegt und wurden in jedem Interview erhoben. Die Inhalte des Zusatzprogramms sind in der Abbildung grau hinterlegt und wurden lediglich für Teilstichproben aus der telefonischen und webbasierten Erhebung erfasst. Die Papierfragebögen enthielten keine Fragen aus dem Zusatzprogramm.

Für die Basisstichprobe des Bundes galten folgende Regeln für das Zusatzbefragungsprogramm:

- Das Fahrzeugmodul wurde nach einem Zufallsprinzip in der Hälfte der Haushalte erhoben.

- Das Reisemodul wurde bei 10.000 Personen erhoben.

- Das Etappenmodul kam bei einem Teil der Bundes- sowie der Baden-Württemberg-Stichprobe zum Einsatz, für den es zusätzlich beauftragt wurde.

- Von den übrigen Modulen wurden jedem Haushalt zwei nach dem Zufallsprinzip zugewiesen.

Die Auftraggeber der regionalen Stichproben konnten zwei Module auf der Personenebene festlegen, die dann für alle von ihnen beauftragten Haushalte (mit Ausnahme der PAPI-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer) erhoben wurden. Wurde keine Entscheidung übermittelt, wurden die Module analog zur Basisstichprobe zufällig verteilt. Der Landkreis Lörrach entschied sich für die letztgenannte Variante.

2 Landkreis Lörrach – Gebiet und Einwohner

Der baden-württembergische Landkreis Lörrach umfasst mit seinen rund 228.700 Einwohnerinnen und Einwohnern 8 Städte und 27 Gemeinden (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stand 2018). Zur Einordnung werden die Ergebnisse für den Landkreis Lörrach mit denen für Deutschland sowie mit denen für ähnliche Landkreise verglichen. Dazu wird der „Siedlungsstrukturelle Kreistyp“ verwendet, der vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung entwickelt wurde. Diese Raumtypisierung teilt die 363 Kreisregionen Deutschlands anhand des Bevölkerungsanteils in Groß- und Mittelstädten, der Einwohnerdichte und der Einwohnerdichte ohne Berücksichtigung der Groß- und Mittelstädte in vier Gruppen ein. Weitere Informationen zum „Siedlungsstrukturellen Kreistyp“ sind auf den Internetseiten des BBSR zu finden (z. B. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/Kreistypen4/kreistypen_node.html, abgerufen am 04.06.2019). Der Landkreis Lörrach wird dem Kreistyp „städtischer Kreis“ zugeordnet.

Für die Auswertungen wird eine regionale Differenzierung auf Basis der Städte und Gemeinden vorgenommen und das Kreisgebiet folgendermaßen unterteilt:

- große Kreisstädte: Lörrach, Weil am Rhein und Rheinfelden
- übriges Gebiet im Landkreis

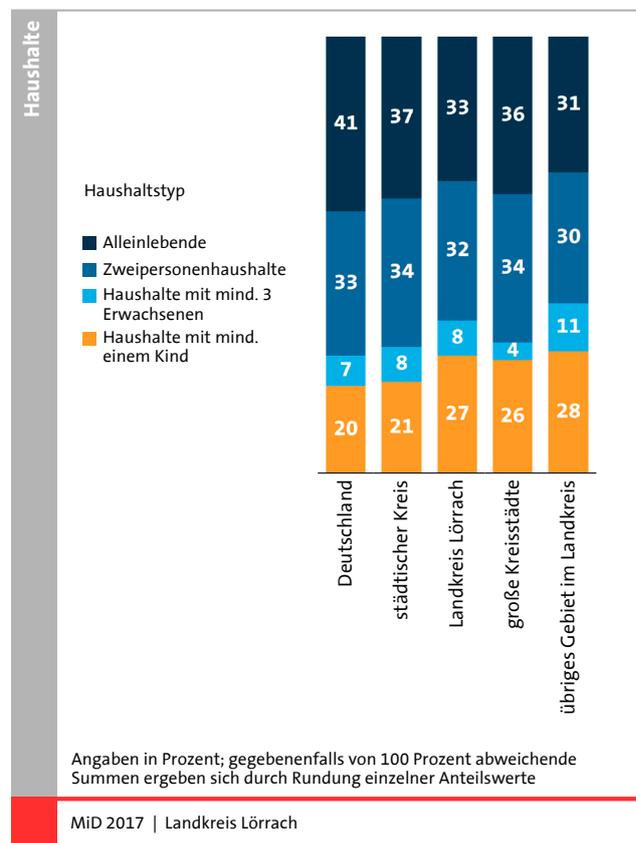
Da diese Differenzierung in verschiedenen Auswertungen berücksichtigt wird, werden im Folgenden die wichtigsten erhobenen Personen- und Haushaltsdaten nicht nur für den Landkreis insgesamt, sondern auch für diese beiden Teile des Landkreises vorgestellt. Allerdings beruhen die Ergebnisse auf vergleichsweise geringen Fallzahlen. Mit rund 350 bis 450 Haushalten pro Teilgebiet können lediglich relativ große Abweichungen in den Ergebnissen als statistisch relevant interpretiert werden. Entsprechend können Unterschiede von wenigen Prozentpunkten nicht statistisch sicher als solche interpretiert werden. Darauf wird an den betreffenden Stellen im Text hingewiesen.

Viele Haushalte mit mindestens einem Kind

Mit einem Anteil von 33 Prozent sind Einpersonenhaushalte im Landkreis Lörrach am häufigsten vertreten (siehe *Abbildung 3*), im Vergleich zu allen Haushalten in Deutschland sowie allen Haushalten in städtischen Kreisen ist diese Gruppe im Landkreis Lörrach aber unterrepräsentiert. Etwa zwei Drittel der Alleinlebenden sind mindestens 60 Jahre alt (ohne *Abbildung*).

Die zweitgrößte Gruppe im Kreis stellen die Zweipersonenhaushalte dar. Etwa jeder dritte Haushalt kann dieser Kategorie zugeordnet werden. Ältere Zweipersonenhaushalte, in denen die jüngste Person mindestens 60 Jahre alt ist, machen circa die Hälfte davon aus (ohne *Abbildung*). Der Anteil der Haushalte mit

Abbildung 3 Haushaltsstruktur



mindestens drei Erwachsenen ist mit 8 Prozent durchschnittlich hoch, fällt aber in den großen Kreisstädten mit 4 Prozent viel geringer aus als im übrigen Gebiet des Landkreises (11 Prozent). Entsprechend treten dort Ein- und Zweipersonenhaushalte etwas seltener auf.

Haushalte mit mindestens einem Kind sind im gesamten Landkreis mit einem Anteil von 27 Prozent überdurchschnittlich häufig vertreten. Im Bundesgebiet und in städtischen Kreisen ist lediglich etwa jeder fünfte Haushalt diesem Typ zuzuordnen.

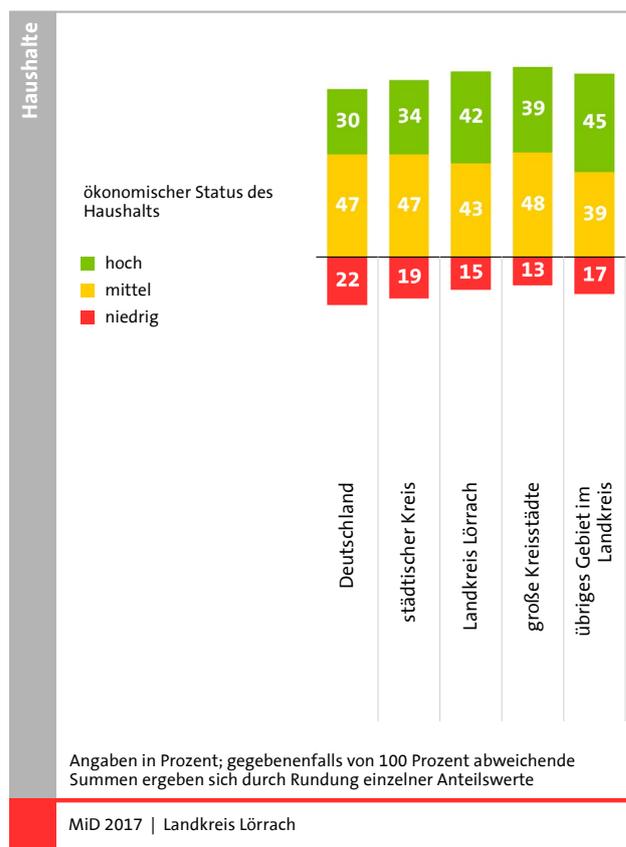
Hohe Einkommen stark vertreten

Eine Differenzierung der Haushalte nach ihrem ökonomischen Status gibt weitere Aufschlüsse. Zu diesem Zweck wurde – in Anlehnung an das OECD-Berechnungsverfahren eines Äquivalenzeinkommens – das verfügbare Haushaltseinkommen auf die Personenzahl sowie die Zusammensetzung des Haushalts bezogen. Darauf basierend wurden drei ökonomische Statusgruppen von hoch über mittel bis niedrig gebildet.

Es zeigt sich, dass sich die Anteile dieser Statusgruppen im Landkreis von den Anteilen in ganz Deutschland und in städtischen Landkreisen etwas unterscheiden (siehe *Abbildung 4*). Nur circa 15 Prozent der Haushalte des Landkreises weisen einen niedrigen ökonomischen Status auf, während es in ganz Deutschland 22 Prozent und in städtischen Kreisen 19 Prozent sind. Auch die Gruppe der Haushalte mit mittlerem Einkommen ist in Lörrach mit 43 Prozent leicht unterrepräsentiert. Die deutlichsten Unterschiede zeigen sich jedoch bei den Haushalten mit hohem ökonomischem Status, die im Landkreis mit 42 Prozent annähernd so häufig vertreten sind wie Haushalte mit mittlerem Status. Ihr Anteil liegt auf Bundesebene um 12 Prozentpunkte und in städtischen Kreisen um 8 Prozentpunkte niedriger.

Der Vergleich der beiden Teilgebiete zeigt, dass außerhalb der großen Kreisstädte Haushalte mit hohem und niedrigerem ökonomischem Status jeweils verstärkt auftreten, während Haushalte mit mittlerem ökonomischem Status seltener sind. In diesen Gebieten stellen Haushalte mit hohem ökonomischem Status sogar die größte Gruppe dar.

Abbildung 4 Ökonomischer Status der Haushalte



Größtenteils Vollzeitbeschäftigung

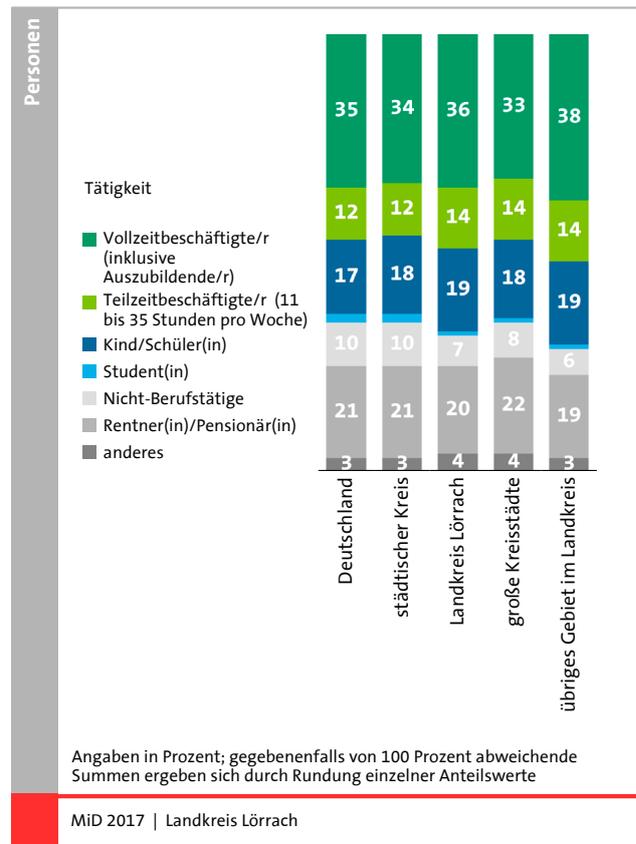
Hinsichtlich der Erwerbstätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises zeigen sich nur geringfügige Unterschiede zu den Ergebnissen auf Bundesebene und in städtischen Kreisen (siehe *Abbildung 5*). Mit 36 Prozent stellen die Vollzeitbeschäftigten (inklusive Auszubildende/r) die größte Personengruppe dar. Besonders außerhalb der großen Kreisstädte fällt ihr Anteil vergleichsweise hoch aus. Insgesamt liegen die Ergebnisse für den Landkreis allerdings auf ähnlichem Niveau wie die Ergebnisse für Deutschland und die städtischen Kreise. Die zweitgrößte Gruppe bilden die Rentnerinnen und Rentner sowie Pensionärinnen und Pensionäre. Jede bzw. jeder fünfte Befragte gehört dieser Gruppe an, ähnlich wie es auch in ganz Deutschland und im Raumtyp der Fall ist.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Einwohnerstruktur des Landkreises von der durchschnittlichen Bevölkerungsstruktur Deutschlands leicht unterscheidet. Das betrifft vor allem den höheren ökonomischen Status der Haushalte sowie den höheren Anteil von Familien mit Kindern.

Die Einwohnerstrukturen der Kreisgebiete unterscheiden sich ebenfalls und können wie folgt charakterisiert werden:

- Der ohnehin vergleichsweise gute ökonomische Status der Haushalte des Landkreises ist außerhalb der großen Kreisstädte noch einmal höher als innerhalb.
- Damit kann auch der größere Anteil vollzeitbeschäftigter Einwohnerinnen und Einwohner in den übrigen Kreisgebieten in Verbindung gesetzt werden.
- In den großen Kreisstädten sind Ein- und Zweipersonenhaushalte etwas häufiger anzutreffen und Haushalte mit mindestens drei Personen etwas seltener.

Abbildung 5 Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner



3 Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten

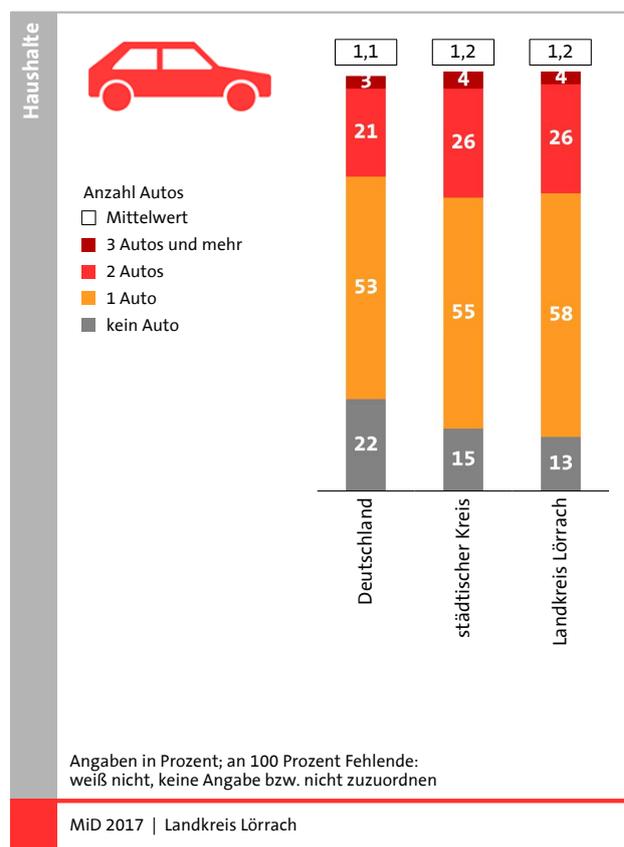
Mobilität gilt als wesentliches Element der heutigen Gesellschaft. Wie häufig jemand unterwegs ist, hängt jedoch von zahlreichen Faktoren ab. Hierzu zählen neben individuellen Vorlieben auch präferierte Freizeitorte, die Lage der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, die jeweilige Mobilitätsausstattung sowie die persönliche Lebenssituation. Diese sowie weitere relevante Mobilitätsaspekte werden in den folgenden Kapiteln analysiert. Begonnen wird mit der Frage, wie die Haushalte bzw. Personen im Landkreis Lörrach mit verschiedenen Verkehrsmitteln ausgestattet sind. Leisten sich die Haushalte im Landkreis eher ein oder mehrere Autos? Wie viele von ihnen kommen ganz ohne privates Auto aus? Wie viele Fahrräder besitzen die Einwohnerinnen und Einwohner und wie einfach gestaltet sich die Sicherung des eigenen Fahrrads am Stellplatz zu Hause? Werden im Landkreis eher einzelne Fahrkarten oder Zeitkarten für die Busse und Bahnen in der Region genutzt?

3.1 Pkw in den Haushalten

Mit einem Anteil von 77 Prozent verfügen etwa vier von fünf Haushalten in Deutschland über ein eigenes Auto (siehe *Abbildung 6*). Im Landkreis Lörrach liegt dieser Anteil mit 88 Prozent höher, und entspricht in etwa dem Durchschnitt städtischer Kreise (85 Prozent). Wichtige Einflussfaktoren in diesem Zusammenhang sind die Strukturmerkmale. Wie in *Kapitel 4* ausführlicher beschrieben wird, ist der ÖPNV im Landkreis Lörrach sowie allgemein in städtischen Kreisen keine gleichwertige Alternative zu anderen Verkehrsmitteln. Das gilt beispielsweise auch für Personen in Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status. Auch bei der Betrachtung der üblicherweise genutzten ÖPNV-Fahrkarten in *Kapitel 3.3* sowie bei der subjektiven Bewertung der Verkehrssituation im ÖPNV in *Kapitel 6* zeigen sich ähnliche Muster.

Entsprechend ist ein Auto im Landkreis Lörrach wie auch allgemein im Raumtyp „Städtischer Kreis“ notwendiger, als es in anderen Raumtypen der Fall ist. So besitzen sowohl im Landkreis Lörrach als auch in städtischen Kreisen rund drei von zehn Haushalten mindestens zwei Autos, während das im Bundeschnitt nur auf jeden vierten Haushalt zutrifft. Lediglich 13 Prozent der Haushalte im Landkreis Lörrach steht kein eigenes Auto zur Verfügung. Dieser Anteil ist in den Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status mit 31 Prozent am höchsten (ohne Abbildung).

Abbildung 6 Autobesitz in den Haushalten



3.2 Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrrädern

Der Besitz eines Fahrrads ist in Deutschland die Regel – 77 Prozent aller Personen besitzen ein eigenes, nach ihren Angaben funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec (siehe Tabelle 1). Für den Raumtyp „Städtischer Kreis“ liegt der Wert mit 76 Prozent auf einem ähnlichen Niveau. Das trifft auch auf den Landkreis Lörrach zu, wo 78 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner ein Fahrrad besitzen.

Der Blick auf die Fahrradausstattung in den verschiedenen Altersgruppen liefert weitere Erkenntnisse. Insbesondere die jüngeren Altersgruppen erweisen sich als überdurchschnittlich gut versorgt (siehe Tabelle 1). 95 Prozent der 14- bis 17-Jährigen und 85 Prozent der 18- bis 29-Jährigen sind im Besitz eines Fahrrads. Auch in der Gruppe der 30- bis 49-Jährigen sowie der 50- bis 64-Jährigen besitzt noch mehr als jede fünfte Person ein Rad. Ab diesem Alter sinken die Anteile jedoch kontinuierlich und erreichen in der Gruppe der ab 75-Jährigen mit 61 Prozent ihren niedrigsten Stand.

Deutliche Mehrheit mit eigenem Fahrrad, aber Elektrofahrräder und Pedelecs selten

Die Besitzquote von Elektrofahrrädern bzw. Pedelecs ist im Gegensatz zum „normalen“ Fahrrad in Deutschland noch immer sehr niedrig. Nur etwa 6 Prozent der Personen ab 14 Jahren haben ein solches Fahrrad, im Landkreis Lörrach liegt der Anteil mit 7 Prozent auf einem vergleichbaren Niveau

Erst bei den 30- bis 49-Jährigen spielen Elektrofahrräder überhaupt eine Rolle. 8 Prozent der Befragten im Landkreis Lörrach in dieser Altersgruppe besitzen dieses Verkehrsmittel. Seine höchste Verbreitung findet es indes unter den 65- bis 74-Jährigen, von denen es 15 Prozent besitzen.

Bei der Betrachtung der Ergebnisse nach Geschlecht zeigen sich ebenfalls Unterschiede. Während 82 Prozent der Einwohner im Landkreis Lörrach über mindestens ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec verfügen, sind es bei den Einwohnerinnen nur 76 Prozent. Dieser Unterschied zwischen den Geschlechtern ist auch in den deutschlandweiten Ergebnissen zu sehen. Auch unter Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status ist der Besitz eines Fahrrads oder Elektrofahrrads bei einem Anteil von 72 Prozent weniger stark verbreitet.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass mehr als sieben von zehn Haushalten im Landkreis Lörrach sowohl über mindestens ein Auto als auch über mindestens ein Fahrrad verfügen. Mit mindestens einem Auto oder mindestens einem Fahrrad ist etwas mehr als ein Fünftel der Haushalte ausgestattet, wobei der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Auto besitzen, deutlich größer ist. Weder mit einem Auto noch mit einem Fahrrad sind nur circa 3 Prozent der Haushalte ausgestattet. Im Vergleich zu allen Haushalten in Deutschland sind die Haushalte im Landkreis Lörrach damit etwas besser mit Verkehrsmitteln ausgestattet (ohne Abbildung).

Tabelle 1 Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz

	gesamt	davon:		
		Fahrradbesitz	Elektrofahrrad-/ Pedelecbesitz	beides
<i>Personen ab 14 Jahren; Ja-Anteile</i>	%	%	%	%
Deutschland	77	71	2	4
städtischer Kreis	76	69	3	4
Landkreis Lörrach	78	69	4	5
Geschlecht (Landkreis Lörrach)				
Männer	82	73	4	5
Frauen	76	66	4	6
Altersgruppen (Landkreis Lörrach)				
14 bis 17 Jahre	95	95	0	0
18 bis 29 Jahre	85	85	0	0
30 bis 49 Jahre	81	73	4	4
50 bis 64 Jahre	82	69	4	9
65 bis 74 Jahre	73	58	6	9
75 Jahre und älter	61	52	4	5

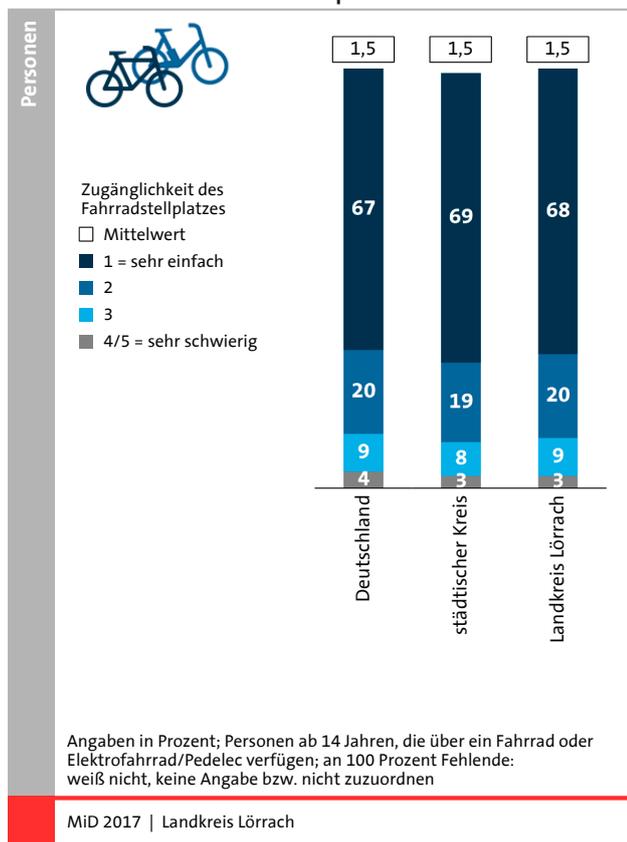
MiD 2017 | Landkreis Lörrach

Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes gut bewertet

Der Besitz eines Fahrrads geht unmittelbar mit der Anforderung einher, für dieses eine gute Abstellmöglichkeit zu finden. In der Studie wurde daher untersucht, wie einfach das Fahrrad in der Regel vom üblichen Stellplatz auf die Straße befördert werden kann.

Für den Landkreis Lörrach lässt sich festhalten, dass von den Fahrradbesitzerinnen und -besitzern die Zugänglichkeit des Stellplatzes auf einer Skala von 1 „sehr einfach“ bis 5 „sehr schwierig“ (aufgrund der kleinen Anteile wurden die Werte 4 und 5 für die Analyse zusammengefasst) mit einem Mittelwert von 1,5 als recht gut bewertet wird (siehe Abbildung 7). Mit einem Anteil von 68 Prozent vergibt die absolute Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner den Wert 1 und weitere 20 Prozent nennen den Wert 2. Folglich können 88 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner ihr Fahrrad einfach oder sogar sehr einfach zu Hause abstellen. Als „(sehr) schwierig“ wird die Zugänglichkeit zum Fahrradstellplatz lediglich von 3 Prozent der Befragten eingeschätzt. Insgesamt entsprechen die Ergebnisse relativ genau sowohl dem Bundesdurchschnitt als auch dem Durchschnitt der städtischen Kreise.

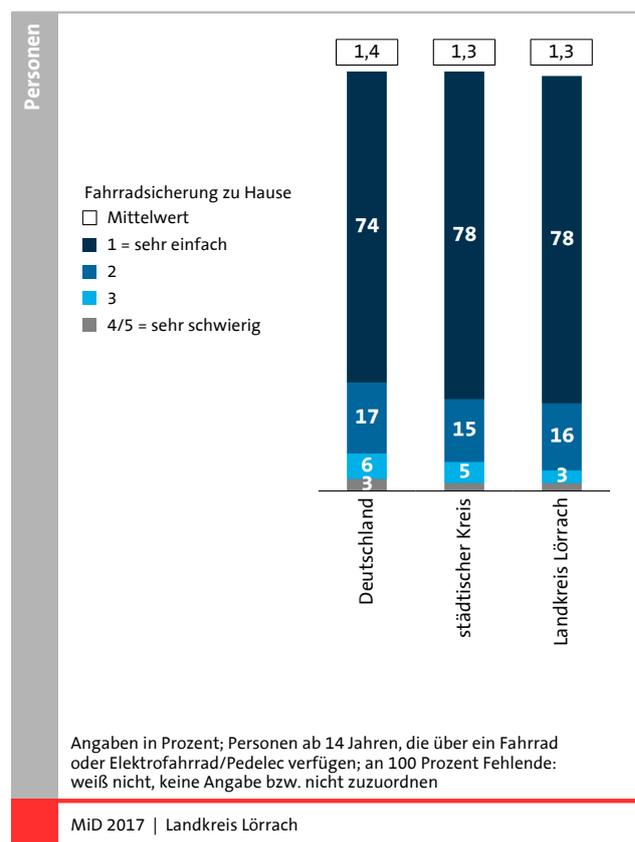
Abbildung 7 Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes



Sicherheit des Fahrradstellplatzes meistens hoch

Neben der Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes wurde auch die Einfachheit der Fahrradsicherung zu Hause abgefragt – unter Verwendung derselben Skala. Mit einem Mittelwert von 1,3 wird dieser Aspekt im Landkreis Lörrach besser bewertet als die Zugänglichkeit (siehe Abbildung 8). Wie auch auf Bundesebene und in den städtischen Kreisen schätzt die absolute Mehrheit im Landkreis Lörrach die Fahrradsicherung als „sehr einfach“ ein. Wird der Anteil der Personen addiert, die die Fahrradsicherung mit dem Wert 2 beurteilen, ergibt sich für die beiden höchsten Kategorien sogar ein Anteil von rund 95 Prozent. Folglich bewerten lediglich 5 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Lörrach ihre Fahrradsicherung mit einer 3 oder schlechter. Diese Verteilung entspricht auch in etwa der für ganz Deutschland, obgleich vor allem der Anteil des Wertes 1 im Landkreis Lörrach höher ist. Die Fahrradabstellmöglichkeiten werden von den Befragten im Landkreis Lörrach also mehrheitlich als sehr einfach zugänglich und als sehr sicher eingestuft.

Abbildung 8 Fahrradsicherung zu Hause



3.3 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Neben Auto- und Fahrradbesitz ist auch die Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten ein wichtiger Kennwert. Um die Vergleichbarkeit der Angaben deutschlandweit zu erleichtern, wurden im Interview Antwortvorgaben nach einem bundesweit einheitlichen und vereinfachten Muster gemacht, die in der folgenden Abbildung 9 zusammengefasst dargestellt sind.

Im Landkreis Lörrach ist der Anteil von Personen, die so selten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region fahren, dass sie keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angeben können, mit 22 Prozent im Vergleich unterdurchschnittlich (siehe Abbildung 9). In Deutschland sowie dem Raumtyp „Städtischer Kreis“ liegt dieser Anteil bei 26 bzw. 28 Prozent. Besonders viele Nicht-Nutzerinnen und -Nutzer finden sich dabei unter den älteren Menschen im Landkreis (ohne Abbildung).

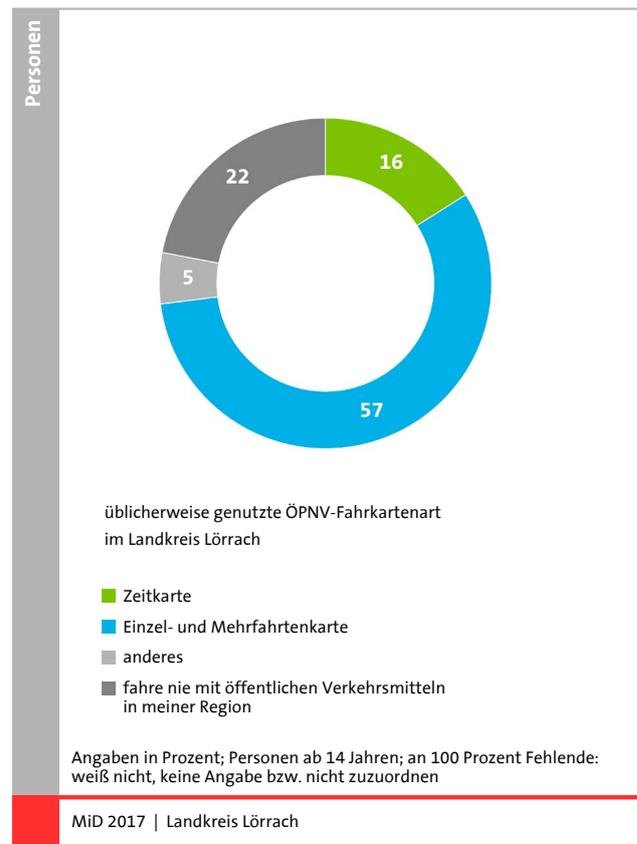
Einzel- und Mehrfahrkarten überwiegen

Die meisten Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises nutzen für ihre ÖPNV-Fahrten Einzel- oder Mehrfahrkarten. Mit 57 Prozent liegt dieser Wert über dem Bundesschnitt, der bei etwa der Hälfte der Befragten liegt. Zeitkarten sind im Landkreis mit 16 Prozent hingegen etwas weniger verbreitet als im Bundesschnitt. Insgesamt entspricht diese Verteilung in etwa dem Durchschnitt im Raumtyp „Städtischer Kreis“.

Der Blick auf Altersgruppe verrät, dass insbesondere jüngere Personen gute Voraussetzungen für eine regelmäßige Nutzung des ÖPNV aufweisen. Von den 18- bis 29-Jährigen und den Minderjährigen greifen 42 Prozent bzw. 49 Prozent üblicherweise auf Zeitkarten zurück (ohne Abbildung). In den beiden ältesten Bevölkerungsgruppen der 65- bis 74-Jährigen sowie der über 75-Jährigen beträgt der Zeitkartenanteil hingegen nur jeweils wenige Prozent.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Mobilitätsvoraussetzungen im Landkreis im Bereich Autobesitz überdurchschnittlich, im Bereich Fahrradausstattung durchschnittlich und im Bereich ÖPNV-Fahrkarten leicht überdurchschnittlich sind. Hinsichtlich der ÖPNV-Nutzung ist allerdings zu beachten, dass Zeitkarten, die eine niedrighschwellige Nutzung des ÖPNV ermöglichen, vergleichsweise selten und stark auf die junge Generation konzentriert sind.

Abbildung 9 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten



4 Mobilität im Landkreis Lörrach – zentrale Kennwerte

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Stichtagsergebnisse der individuellen Wegeerhebung und stellen zentrale Mobilitätskennwerte für den Landkreis Lörrach bereit. Sie liefern Angaben zum Verkehr der Einwohnerinnen und Einwohner ab 0 Jahren für einen durchschnittlichen Tag, Verkehr, der sich durch die Mobilität Nicht-Ortsansässiger ergibt, bleibt unberücksichtigt. Im Folgenden wird zunächst ein Blick auf die Mobilitätsquoten, Wegezahlen, Tagesstrecken sowie Unterwegszeiten geworfen. Anschließend folgt eine Vorstellung der zentralen Merkmale der erhobenen Wege sowie eine vertiefende Darstellung der Verkehrsmittelwahl und der Wegezwecke, jeweils auf Basis des Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsleistung.

Was ist ein Weg?

Eine zentrale Entscheidung bei der Konzeption der Studie betraf die Festlegung der Grundeinheit, in der Mobilität erfasst wird. Die Vorläuferstudien und auch die aktuelle MiD nutzen dazu das Wegekonzept und sind so von anderen Mobilitätserhebungen abzugrenzen, die beispielsweise ein Etappen- oder Ausgangskonzept verwenden. Nach dem Wegekonzept besteht ein Weg aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt blieb es bei einem Weg. Durch Mehrfachnennungen war es möglich, alle im Verlauf eines Weges genutzten Verkehrsmittel und Fußwegeabschnitte zu erfassen. Hin- und Rückwege wurden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, wie einem Einkauf, wurden die Wege getrennt angegeben.

Zu beachten ist auch, dass im Rahmen der Auswertung der MiD diejenigen Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands, als „nicht mobil“ betrachtet werden.

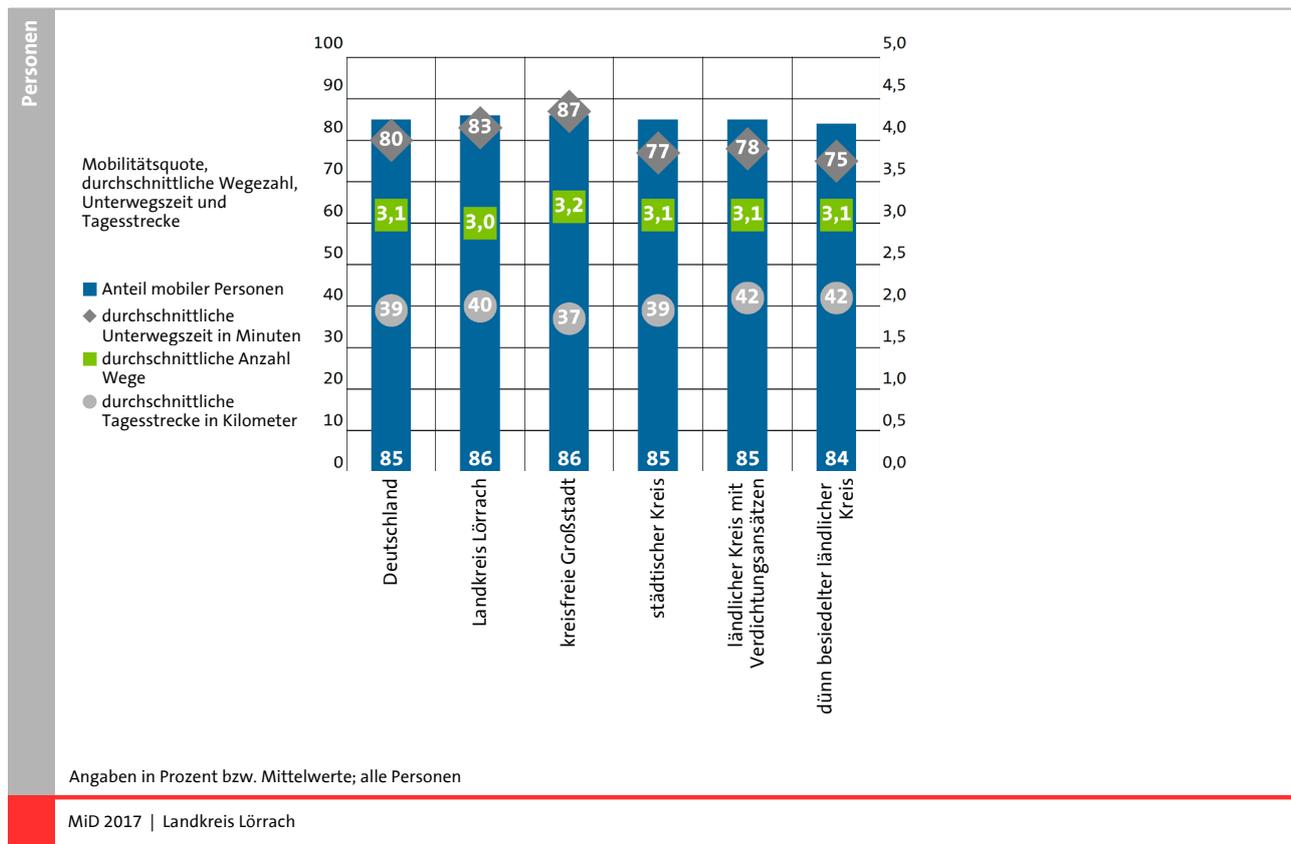
4.1 Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen

An durchschnittlichen Tagen sind 86 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus (siehe *Abbildung 10*). Diese Mobilitätsquote liegt auf dem Niveau des Durchschnittswerts für Deutschland sowie des Raumtyps „Städtischer Kreis“, während die Unterwegszeit der Einwohnerinnen und Einwohner mit 83 Minuten vergleichsweise hoch ausfällt.

Die Mobilitätsquote unterscheidet sich kaum zwischen den Kreistypen. Die durchschnittliche Unterwegszeit hingegen schon. Sie ist in den dünn besiedelten ländlichen Kreisen mit rund 75 Minuten am geringsten und in den kreisfreien Großstädten mit 87 Minuten am höchsten. Der Landkreis Lörrach liegt mit den durchschnittlich 83 Minuten Unterwegszeit etwas näher am Ergebnis der kreisfreien Großstädte als am Ergebnis der städtischen Kreise.

Mobile Personen im Landkreis Lörrach sind täglich rund 1,5 Stunden unterwegs

Bei der Betrachtung der Aspekte Unterwegszeit, Tagesstrecke sowie Wegeanzahl sind grundsätzlich jeweils zwei Werte von Bedeutung: der soeben angeführte Wert, der alle Personen berücksichtigt, die zu ihrem Stichtag befragt wurden, sowie der Wert, der sich ausschließlich auf die an ihrem Stichtag mobilen Personen bezieht. Werden nur die Unterwegszeiten der mobilen Personen bei der Mittelwertberechnung verwendet, so steigt dieser für den Landkreis Lörrach ähnlich wie in Deutschland und dem Raumtyp von 83 auf 97 Minuten (ohne *Abbildung*). In den 83 Minuten, die eine Einwohnerin bzw. ein Einwohner des Landkreises Lörrach am Tag durchschnittlich unterwegs ist, werden im Schnitt 40 Kilometer zurückgelegt. Werden auch hier nur die mobilen Personen betrachtet, steigt der Wert für den Landkreis Lörrach um 6 Kilometer auf 46 Kilometer an. Dieser Effekt gilt auch für die Bundesrepublik als Ganzes. Hier steigt die Tagesstrecke von

Abbildung 10 Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich

rund 39 Kilometern bei Betrachtung aller Einwohnerinnen und Einwohner auf rund 46 Kilometer beim Ausschluss der am Stichtag nicht mobilen Personen (ohne Abbildung).

Ähnlich wie die Unterwegszeit variiert auch die Tagesstrecke stark zwischen den Kreistypen, hier aber in umgekehrter Richtung: In den kreisfreien Großstädten ist sie mit 37 Kilometern am geringsten und in den ländlichen Kreisen mit rund 42 Kilometern am höchsten. Je größer die Stadt, desto mehr Zeit wird für die Alltagsmobilität aufgebracht. Entsprechend gilt: Je urbaner der Landkreis geprägt ist, desto mehr Zeit wird für die Alltagsmobilität aufgebracht. Je ländlicher der Wohnort, desto mehr Kilometer werden in der Alltagsmobilität zurückgelegt. Dieser Unterschied wird sich später bei der Verkehrsmittelwahl wieder zeigen.

Am Tag werden im Schnitt 3,0 Wege absolviert

Eine weitere relevante Mobilitätskennziffer ist die Anzahl der zurückgelegten Wege. Im Durchschnitt absolviert jede Person im Landkreis Lörrach täglich 3,0 Wege. In Deutschland wird ein ähnlicher Wert gemessen. Werden bei der Berechnung dieses

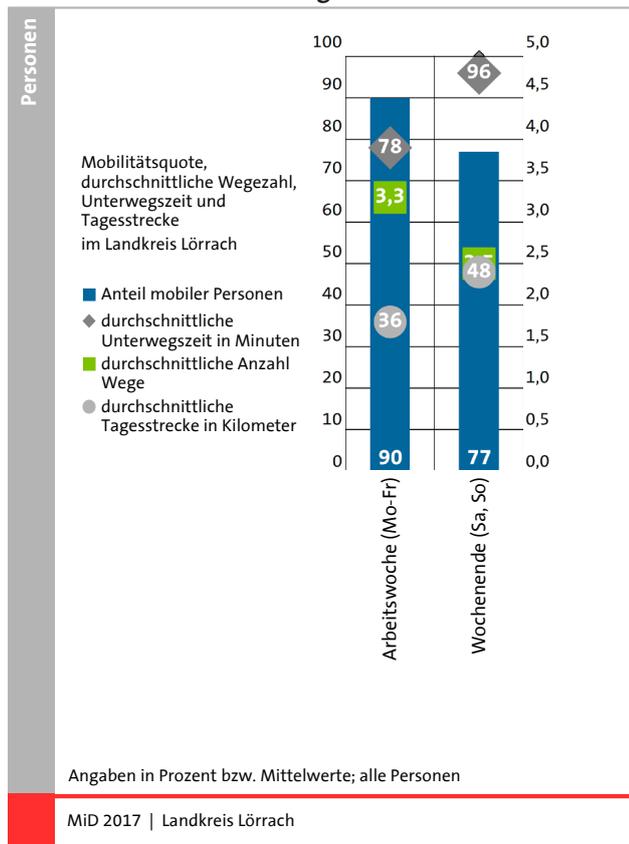
Mittelwertes nur die mobilen Personen einbezogen, d. h. die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs sind, steigen die Werte um einen halben Weg an (ohne Abbildung). Diesbezüglich gibt es kaum regionale Unterschiede.

Dafür unterscheiden sich die Ergebnisse stärker entlang soziodemografischer Merkmale. Während Personen unter 17 Jahren sowie über 75 Jahre deutlich weniger Wege zurücklegen, sind die mittleren Altersstufen deutlich häufiger unterwegs (ohne Abbildung).

Unter der Woche werden mehr Wege zurückgelegt

Innerhalb der Woche unterscheiden sich die mittleren Wegezahlen deutlich (siehe Abbildung 11). Während die Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Lörrach in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) durchschnittlich 3,3 Wege zurücklegen, sind es am Wochenende lediglich 2,5 Wege. Werden nur die mobilen Einwohnerinnen und Einwohner in die Auswertung einbezogen, so erhöht sich der Wert in der Arbeitswoche auf 3,6 Wege und am Wochenende auf 3,2 Wege (ohne Abbildung). Auch bundesweit lässt sich eine deutliche Reduktion der Wegezahlen am Wochenende in ähnlicher Größenordnung feststellen.

Abbildung 11 Mobilitätskennwerte nach Wochentagen



4.2 Wegelängen und Wegedauern

Die Tagesstrecken und Unterwegszeiten der Personen setzen sich aus den einzelnen Wegen zusammen. Bevor in den folgenden Unterkapiteln die Verkehrsmittelwahl und die Anlässe auf der Wegeebe genauer betrachtet werden, wird zunächst ein Blick auf die mittleren Wegelängen und -dauern geworfen.

Als aussagekräftige Kennzahl für die folgenden Betrachtungen wird der Median herangezogen. Der Median wird auch als Zentralwert einer Verteilung bezeichnet, weil er die Mitte der Verteilung angibt. Anders als beim sogenannten arithmetischen Mittel wird der Median nicht so stark durch besonders hohe oder niedrige Einzelwerte beeinflusst und ermöglicht eine robuste Einordnung und einen Vergleich der Angaben.

Ein mittlerer Weg im Landkreis Lörrach ist rund 5 Kilometer lang und dauert rund 15 Minuten (siehe [Abbildung 12](#) und [Abbildung 13](#)). Diese Werte entsprechen in etwa denen für Deutschland, aber auch bei diesen beiden Kenngrößen zeigen sich die Unterschiede zwischen den Kreistypen: In den kreisfreien Großstädten sind die Wege eher kürzer als in den Landkreisen,

bedürfen aber mehr Zeit. Dieser Effekt hängt auch mit dem unterschiedlichen Verkehrsangebot und der unterschiedlichen Verkehrsmittelwahl in den Kreistypen zusammen (ohne Abbildung).

ÖV belegt bei der Wegelänge und Wegedauer Platz 1

Bezüglich der verschiedenen Verkehrsmittel können deutliche Unterschiede bei den Wegelängen festgestellt werden. Der Median der ÖV-Wege erreicht mit rund 11 Kilometern den höchsten Wert (siehe [Abbildung 12](#)). Die Werte der Fahrerinnen und Fahrer sowie Mitfahrerinnen und Mitfahrer im motorisierten Individualverkehr (MIV), der in der Regel mit Pkw unternommen wird, liegen mit 7 bzw. 8 Kilometern etwas darunter. Zwar liegt auch bei den ÖV- und MIV-Wegen ein Schwerpunkt auf kürzeren Wegen bis 5 Kilometer, ein größerer Anteil der Wege ist aber auch deutlich länger als 50 Kilometer (ohne Abbildung).

Die mittleren Streckenlängen bei Fuß- und Fahrradwegen liegen mit rund 1 und 2 Kilometern deutlich unter den mittleren Werten der motorisierten Verkehrsmittel (siehe [Abbildung 12](#)). Nur wenige Fußwege reichen über 5 Kilometer hinaus, während Radwege auch die 50-Kilometer-Marke erreichen (ohne Abbildung). Unter den Wegen, die mit dem Auto unternommen werden, befindet sich auch eine Reihe von Wegen über eine Distanz, die in anderen Kontexten auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen werden.

Genau wie die Wegelänge, variiert auch die Wegedauer mit dem jeweiligen Wegezweck sowie dem gewählten Hauptverkehrsmittel (siehe [Abbildung 13](#)). Der ÖPNV übertrifft auch hier mit einer mittleren, für einen Weg benötigten Dauer von rund 30 Minuten die anderen Hauptverkehrsmittel. Diese liegen mit Werten zwischen rund 10 und 15 Minuten auf einem deutlich niedrigeren Niveau. Am kürzesten sind die Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises auf denjenigen Wegen unterwegs, die sie hauptsächlich mit dem Fahrrad zurücklegen. Der Vergleich der lokalen Wegedauern mit den Werten für Deutschland zeigt keine signifikanten Abweichungen.

Wege zur Arbeit und zu Freizeitzielen dauern am längsten

Die Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Lörrach legen mit jeweils rund 20 Minuten ähnlich lange Freizeitwege wie Wege zur Arbeit zurück (siehe [Abbildung 13](#)). Dienstliche Wege sowie Wege für Erledigungen nehmen jeweils rund 15 Minuten Zeit

Zum besseren Verständnis der Ergebnisse soll kurz erläutert werden, wie bei der Wegeerhebung vorgegangen wurde.

Wie wurden die Wegezwecke gebildet?

Die Wegezwecke wurden für jeden Weg anhand von Hauptkategorien aufgenommen. Grundsätzlich wurden dabei folgende Hauptkategorien verwendet:

- Erreichen des Arbeitsplatzes
- Erreichen der Ausbildungsstätte/Schule
- Einkauf
- dienstlich oder geschäftlich
- Bringen oder Holen von Personen
- private Erledigung
- Freizeitaktivität
- anderer Zweck

Zusätzlich wurden auch die Kategorien „nach Hause“ und „Rückweg vom vorherigen Weg“ angeboten, die für die Auswertungen einem der genannten inhaltlichen Zwecke zugeordnet wurden. Die „Rückwege vom vorherigen Weg“ wurden dabei dem Wegezweck des vorherigen Wegs zugeordnet. Für die Wege „nach Hause“ wurde die Wegekette betrachtet. Diese umfasst alle Wege, die vom Verlassen des Startorts „zu Hause“ bis zum Wiedereintreffen dort unternommen wurden. Folgt auf einen Weg zu einem Ziel direkt der Weg nach Hause, besteht die Wegekette aus lediglich zwei Wegen. In diesem Fall wurde dem Weg „nach Hause“ der Wegezweck des vorherigen Weges zugeordnet. Bestand die Wegekette aus mehreren Wegen, wurde der Weg „nach Hause“ durch den Wegezweck ersetzt, der ausschlaggebend für die Wegekette war. Bestand eine Wegekette beispielsweise aus dem Weg zur Arbeit, einem Weg zum Einkaufen und einem Weg nach Hause, wird der Weg „nach Hause“ für die Auswertungen zu einem „Arbeitsweg“. Dabei wurde die vorne genannte Reihenfolge der Zwecke als Hierarchie angewendet.

In der telefonischen und Online-Wegeerhebung wurden darüber hinaus für die Zwecke Einkauf, private Erledigung und Freizeitaktivität detaillierte Wegezwecke erfasst, die den Hauptwegezweck zusätzlich spezifizieren.

Wie wird das Hauptverkehrsmittel ermittelt?

In der Wegeerfassung wurden alle auf einem Weg genutzten Verkehrsmittel erfragt. Für die meisten Auswertungen wird daraus das sogenannte Hauptverkehrsmittel gebildet. Wurde für einen Weg nur ein Verkehrsmittel genutzt, so ist dies gleichzeitig auch das Hauptverkehrsmittel. Besteht ein Weg dagegen aus mehreren Etappen, wurden auf dem Weg zum Ziel also mehrere Verkehrsmittel angegeben, wurde das Verkehrsmittel, mit dem vermutlich die längste Wegstrecke zurückgelegt wurde, als Hauptverkehrsmittel gesetzt. Hierfür wurde im Rahmen der Auswertung eine Hierarchie aller Verkehrsmittel gebildet. Das Verkehrsmittel mit der höchsten Ziffer wird dabei als Hauptverkehrsmittel angesehen:

- zu Fuß
- Fahrrad
- motorisierter Individualverkehr (MIV)
- öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- sonstige Verkehrsmittel (Taxi, Schiff, Bahn, Flugzeug)

In der darauf aufbauenden Darstellung wird für den MIV (motorisierter Individualverkehr) zwischen Fahrern und Mitfahrern unterschieden. Weiterhin werden die Kategorien 4 und 5 zu der Gruppe des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) zusammengefasst. Den bei Weitem größten Anteil macht dabei jedoch der darin enthaltene ÖPNV aus. Wird der öffentliche Personenfernverkehr (ÖPFV) aus der Oberkategorie herausgerechnet, verändern sich die in den folgenden Abbildungen zum Verkehrsaufkommen ausgewiesenen ÖV-Anteilswerte in der Regel nur in der Nachkommastelle. Daher wird auf eine getrennte Darstellung verzichtet.

Abbildung 12 Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel

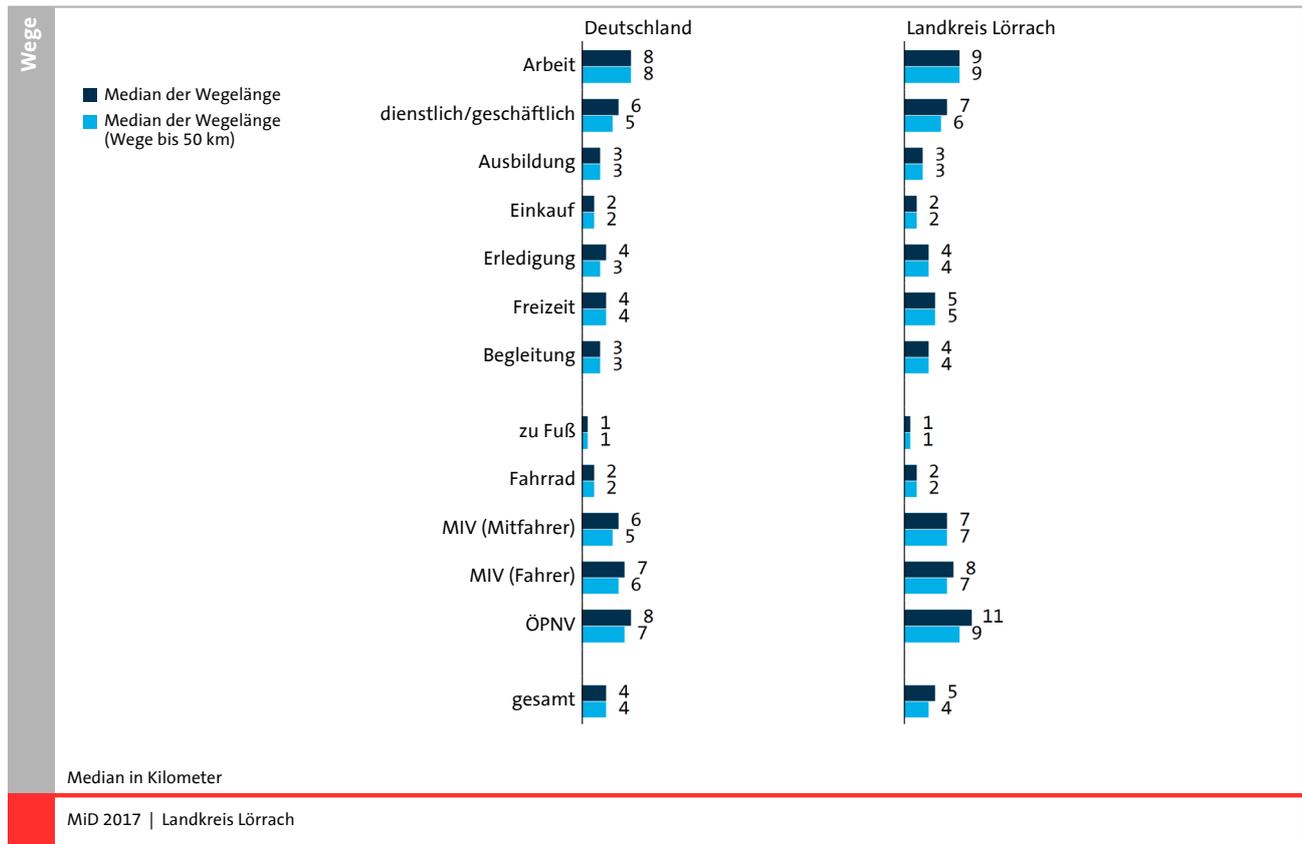
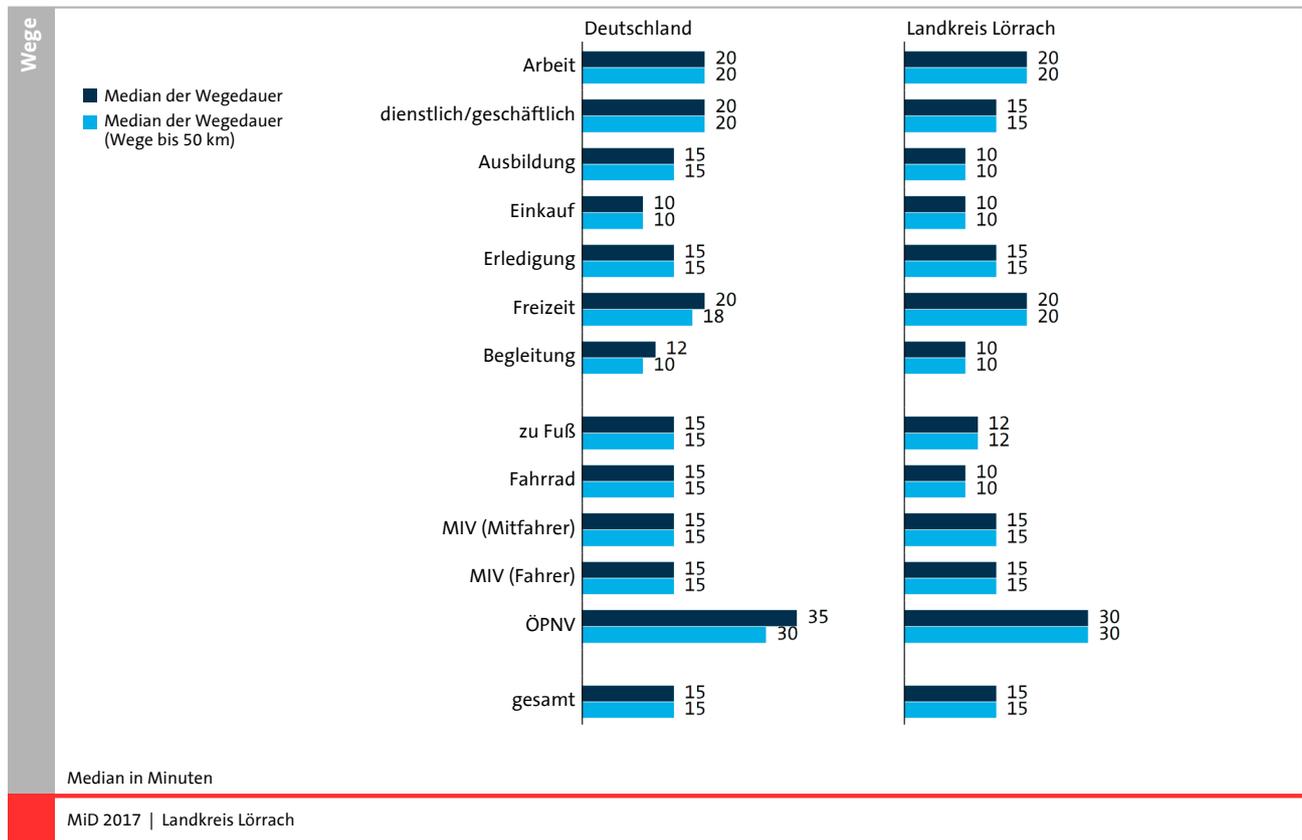


Abbildung 13 Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel



ein. Mit 10 Minuten sind Wege zur Ausbildungsstelle, für Einkäufe und zur Begleitung anderer Personen am kürzesten. Im Vergleich zur Bundesebene sind dienstliche Wege sowie die Wege zur Ausbildungsstätte um jeweils 5 Minuten kürzer. Auch wenn diese Abweichungen mit Blick auf die vergleichsweise kleine regionale Stichprobe nicht überinterpretiert werden dürfen, sind sie doch ein Hinweis darauf, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit im Landkreis etwas höher ist als in Deutschland.

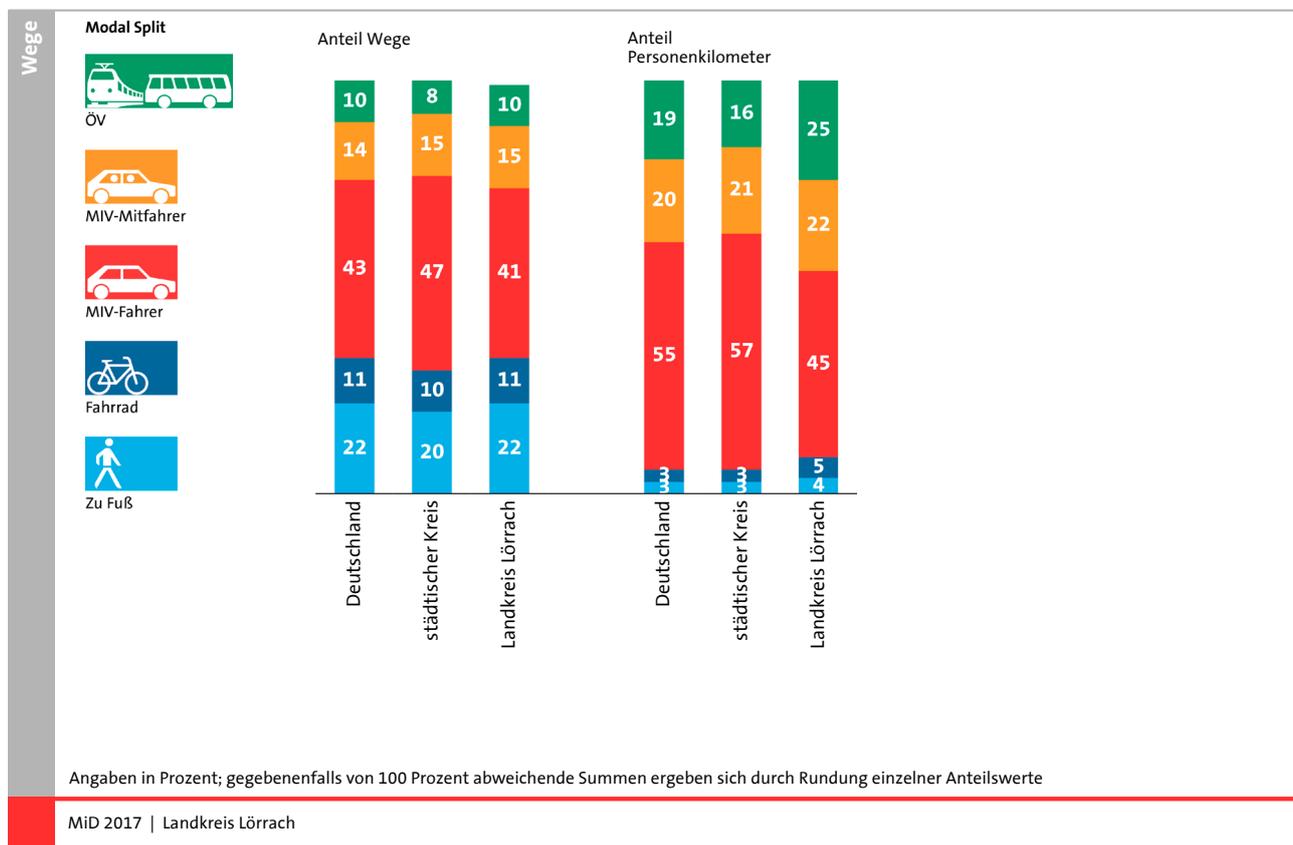
4.3 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Die Modal Split-Betrachtung beschäftigt sich mit der Verkehrsmittelwahl. Sie basiert auf der stichtagsbezogenen Erfassung der zurückgelegten Wege und zeigt, welche Verkehrsmittel genutzt wurden. Dabei sind zwei Betrachtungsweisen interessant: Die erste basiert auf dem Verkehrsaufkommen und betrachtet die Verkehrsmittelwahl anhand aller Wege. Die zweite basiert auf der Verkehrsleistung und betrachtet die Verkehrsmittelwahl anhand aller zurückgelegten Personenkilometer. Für beide Betrachtungsweisen werden im Folgenden die Ergebnisse dargestellt.

Bevor auf die Ergebnisse für den Landkreis Lörrach eingegangen wird, erfolgt ein kurzer Blick auf die Ergebnisse des Modal Split in Deutschland (siehe Abbildung 14). Häufig werden die Verkehrsmittel in zwei Kategorien eingeteilt. Auf der einen Seite stehen die Fußwege, die Fahrradwege sowie die Wege, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden und den sogenannten Umweltverbund bilden. Sie haben deutschlandweit einen Anteil von rund 43 Prozent, wobei die Fußwege mit 22 Prozent etwa die Hälfte und die ÖV- und Fahrradwege jeweils rund ein Viertel ausmachen. Auf der anderen Seite steht der motorisierte Individualverkehr, bei dem in der Regel ein Pkw von einer Fahrerin bzw. einem Fahrer oder Mitfahrerin bzw. Mitfahrer genutzt wird. Diese Wege summieren sich deutschlandweit auf einen Anteil von rund 57 Prozent, wobei der Anteil der Wege von Mitfahrerinnen und Mitfahrern etwa ein Viertel beträgt.

Der Blick auf die Kreistypen zeigt, dass sich die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel deutlich unterscheiden (ohne Abbildung). Während beispielsweise die öffentlichen Verkehrsmittel in kreisfreien Großstädten einen Modal Split-Anteil von 17 Prozent erreichen, sinkt der Wert in den ländlichen Kreisen auf

Abbildung 14 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich



6 Prozent. Umgekehrt sinkt der MIV-Anteil von rund zwei Dritteln in den ländlichen Kreisen auf 42 Prozent in den kreisfreien Großstädten. Jeder vierte Wege wird in den kreisfreien Großstädten zu Fuß zurückgelegt, in den städtischen und ländlichen Kreisen ist dies bei rund jedem fünften Weg der Fall. Auch der Anteil der Radwege erreicht in den Großstädten einen höheren Wert.

Wird für die Modal Split-Betrachtung die Verkehrsleistung zugrunde gelegt, also die jeweils zurückgelegten Personenkilometer, verändern sich die Proportionen deutlich. Der Anteil der Fahrrad- und Fußwege sinkt auf jeweils 3 Prozent, während die Anteile der motorisierten Verkehrsmittel deutlich steigen. Das gilt vor allem für die öffentlichen Verkehrsmittel, deren Anteile sich bei dieser Betrachtung in etwa verdoppeln (siehe Abbildung 14).

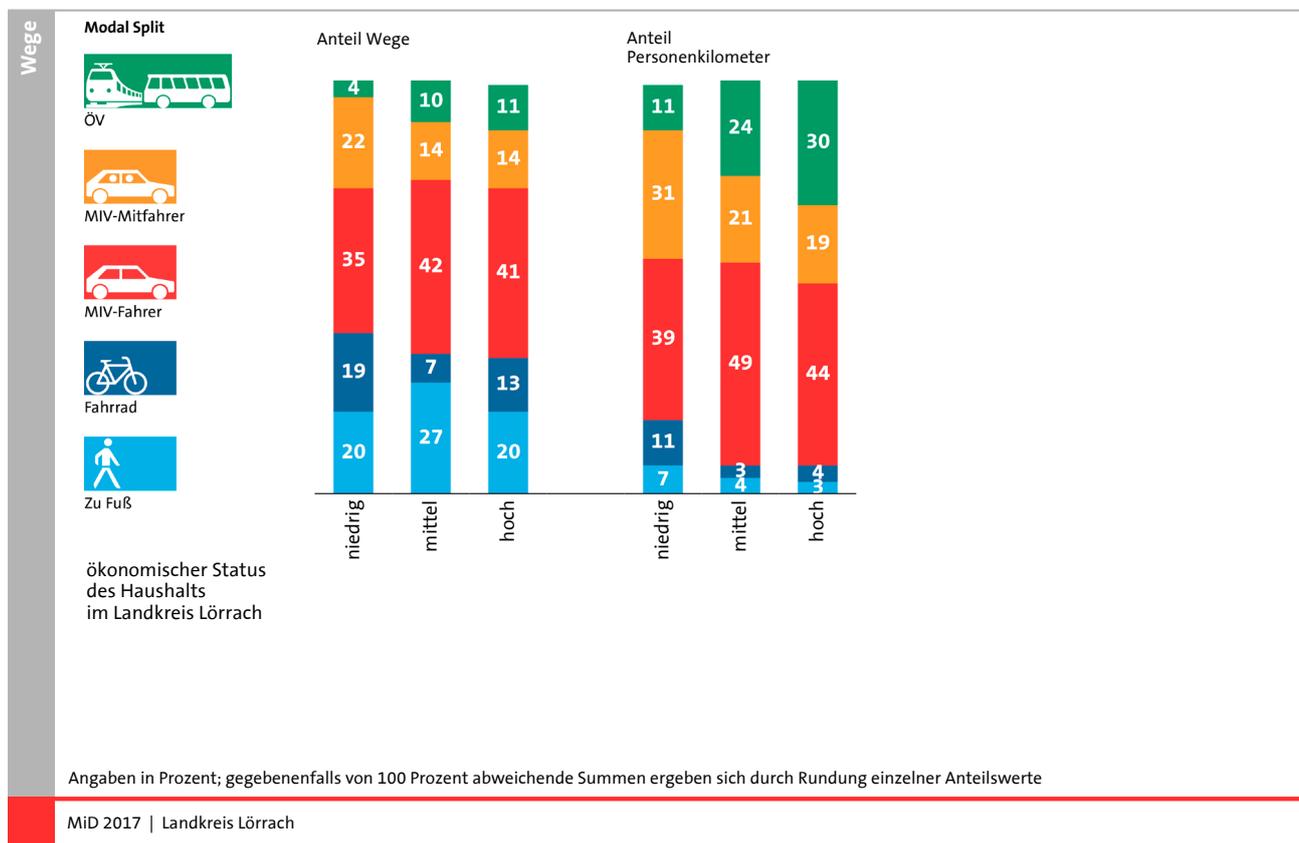
Mehr als jeder zweite Weg wird im Auto zurückgelegt

Auch im Landkreis Lörrach werden etwas mehr als die Hälfte aller Wege mit dem Auto zurückgelegt (siehe Abbildung 14). Mitfahrerinnen bzw. Mitfahrer machen daran etwa ein Sechstel aus. In den städtischen Kreisen liegt der Wert mit knapp über 60 Prozent

etwas höher. Entsprechend werden im Vergleich zu allen städtischen Kreisen im Landkreis Lörrach etwas mehr Wege mit dem ÖPNV oder zu Fuß absolviert. Wird bei der Berechnung des Modal Split die Verkehrsleistung zugrunde gelegt, verschiebt sich das Gewicht der Anteile der motorisierten Verkehrsmittel noch einmal deutlich, ähnlich wie es auch für Deutschland zu sehen ist. Bemerkenswert ist, dass im Landkreis Lörrach ein Viertel aller Personenkilometer durch Nutzung des ÖPNV zustande kommt. Dieser Wert liegt in vergleichbaren Kreisen sowie bundesweit mit 16 bzw. 19 Prozent deutlich niedriger.

Wie bereits gezeigt wurde, stellt neben dem motorisierten Individualverkehr auch der nicht-motorisierte Individualverkehr (NMIV) eine bedeutsame Größe im Modal Split dar. Rund ein Drittel der Wege der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises werden mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Im Durchschnitt der städtischen Kreise ist dieser Anteil ähnlich (siehe Abbildung 14). Auf die Gewohnheiten der Einwohnerinnen und Einwohner im Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung im Alltag geht das folgende Kapitel 5 genauer ein.

Abbildung 15 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status des Haushalts



Bezieher niedriger Einkommen weichen aufs Fahrrad aus

Der ökonomische Status der Befragten hat einen großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Wie in Kapitel 5.5 gezeigt wird, steigt mit dem Einkommen die Anzahl der verfügbaren Mobilitätsoptionen. Zwar dominieren in allen Statusgruppen die Wege, die mit dem Auto gefahren werden, die Anteile fallen jedoch unterschiedlich aus (siehe Abbildung 15). Personen aus Haushalten mit mittlerem oder hohem verfügbarem Einkommen legen mehr als 40 Prozent ihrer Wege selbst mit einem Pkw und je 14 Prozent als Mitfahrerin oder Mitfahrer zurück. Der ÖPNV ist bei jedem zehnten Weg das Hauptverkehrsmittel. Für das restliche Drittel der Wege werden entweder das Fahrrad oder die eigenen Beine genutzt. Zu-Fuß-Gehen ist dabei vor allem bei Personen aus Haushalten mit mittlerem Einkommen beliebt, während Personen aus Haushalten mit hohem ökonomischem Status stärker auf das Fahrrad zurückgreifen.

Auf Bundesebene verschiebt sich bei niedrigem ökonomischem Status die Wahl der Verkehrsmittel zulasten des motorisierten Individualverkehrs und zugunsten des ÖPNV sowie des Zu-Fuß-Gehens. Beides ist im Landkreis Lörrach nicht der Fall. Obwohl drei von zehn Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status kein Auto besitzen, kann der motorisierte Individualverkehr hier seinen Anteil in etwa halten und konzentriert sich nur stärker (22 Prozent vs. je 14 Prozent) auf das Mitfahren. Der Anteil der zu Fuß bestrittenen Wege erreicht mit 20 Prozent das Niveau, das auch in der hohen Statusgruppe zu beobachten ist, und liegt deutlich unter dem Wert der mittleren Statusgruppe.

Der ÖPNV verliert unter Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status hingegen deutlich an Bedeutung und wird nur bei 4 Prozent der Wege benutzt. Stattdessen ist im Landkreis Lörrach offenbar das Fahrrad eine gute Alternative für diese Personengruppe: Beträgt der Wegeanteil bei mittlerem ökonomischem Status nur 7 Prozent und bei hohem ökonomischem Status 13 Prozent, so wird hier für fast ein Fünftel aller Wege ein Fahrrad benutzt.

4.4 Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität)

Neben der klassischen Betrachtung des Hauptverkehrsmittels ist auch die Analyse der genutzten Verkehrsmittelkombinationen interessant. Sie werden häufig unter dem Stichwort „Intermodalität“ diskutiert und sind eine Spezialform der Multimodalität, die in Kapitel 5.5 vorgestellt wird.

Für die folgenden Analysen werden für jeden Weg alle genutzten Verkehrsmittel herangezogen, nicht nur das Hauptverkehrsmittel. Lediglich Kombinationen von Fußwegetappen und Etappen mit anderen Verkehrsmitteln bleiben vor dem Hintergrund unberücksichtigt, dass auf nahezu allen Wegen auch Teile zu Fuß zurückgelegt werden.

Verkehrsmittelkombinationen kommen bundesweit bei etwa 1 Prozent aller Wege vor und sind damit vergleichsweise selten. Aufgrund des seltenen Vorkommens können sie nicht gesondert für den Landkreis Lörrach ausgewertet werden. Um dennoch einen Eindruck von diesen intermodalen Wegen zu bekommen, werden die deutschlandweiten Ergebnisse vorgestellt.

Die intermodalen Wege teilen sich zu etwa gleichen Teilen auf in eine Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad sowie öffentlichen Verkehrsmitteln und Auto. Da bei diesen Kombinationen davon ausgegangen wird, dass die jeweils längere Strecke mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, werden sie bei der Betrachtung des Hauptverkehrsmittels den öffentlichen Verkehrsmitteln zugerechnet (siehe Erläuterungen zur Bildung des Hauptverkehrsmittels im blauen Kasten auf Seite 28). Der ÖV-Anteil am Modal Split differenziert sich bundesweit also in etwa 9 Prozent ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel und etwa 1 Prozent Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Rad bzw. dem Auto.

Interessant ist auch die Differenzierung der genutzten Verkehrsmittel innerhalb des ÖV-Systems. Im Schnitt werden bundesweit 1,4 verschiedene Verkehrsmittel aus dem System genutzt. Darunter sind Busse, U-/Stadtbahnen, Straßenbahnen, S-Bahnen, Nahverkehrszüge, Fähren, Anruf-Sammel-Taxis, Taxis, Fernzüge, Fernbusse, Reisebusse, Flugzeuge und andere öffentliche Verkehrsmittel. Umstiege innerhalb des gleichen Subsystems, zum Beispiel von einer Buslinie in eine andere, bleiben dabei unberücksichtigt, sodass die Anzahl der genutzten Verkehrsmittel auf

diese Weise eher unterschätzt wird. Es wird aber deutlich, dass das System der öffentlichen Verkehrsmittel intermodal angelegt ist, was Umstiege auf dem Weg zu einem Ziel häufig erforderlich macht. Fahrrad und Auto werden hingegen selten mit anderen Verkehrsmitteln auf einem Weg kombiniert, sondern bringen die Nutzer in der Regel direkt an ihr Ziel. Wenn sie kombiniert werden, übernehmen sie die Zubringerfunktion zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.

4.5 Wegezwecke

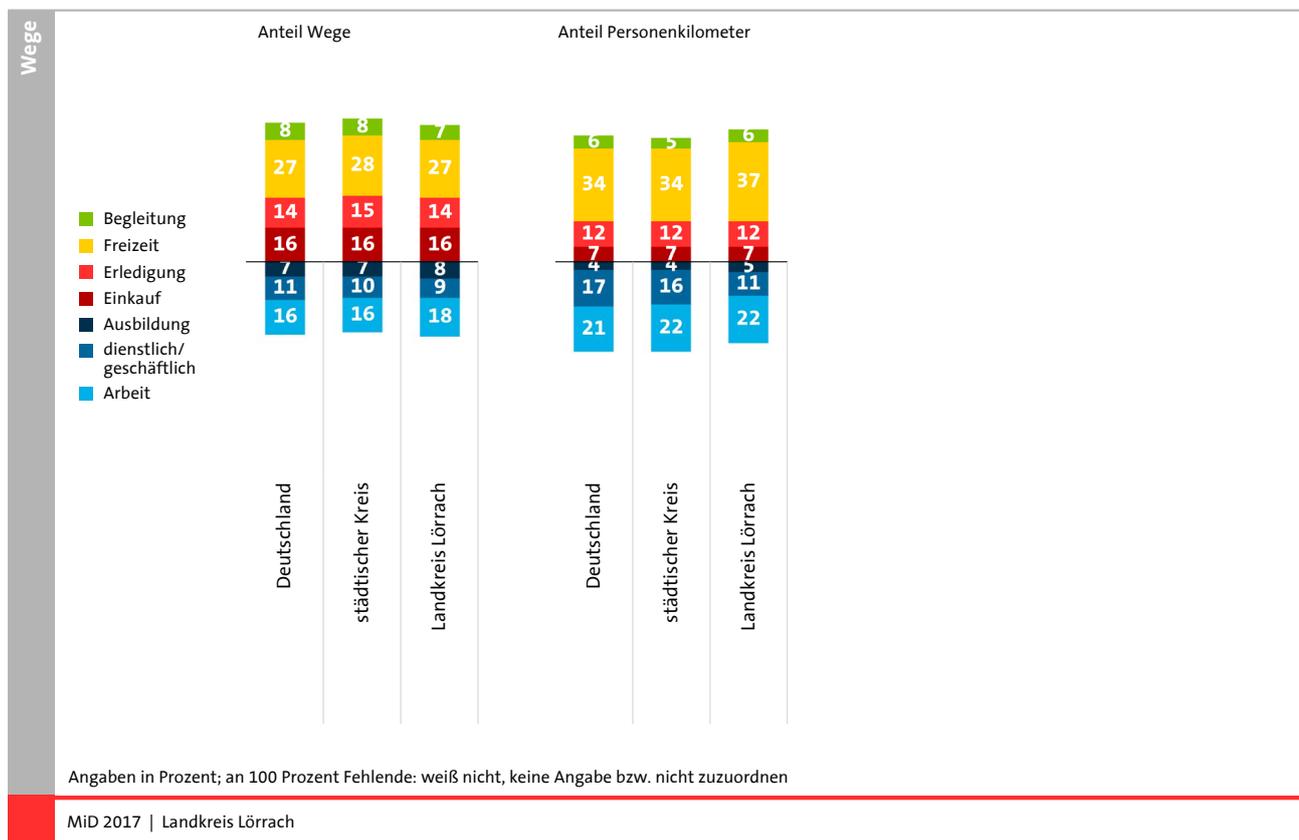
Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Überraschend ist in diesem Zusammenhang häufig die Erkenntnis, dass Arbeitswege, d. h. Wege zur und von der Arbeitsstelle, in Deutschland nicht dominieren. Zusammen mit den dienstlichen Wegen und Ausbildungswegen machen diese nur etwa ein Drittel aller unternommenen Wege aus. Jeweils ein weiteres Drittel machen Wege für Erledigungen und Einkäufe aus sowie für Freizeitwecke und Begleitungen. Freizeitwecke erreichen mit 27 Prozent den höchsten Anteil an allen Wegen. Dahinter verbergen sich ganz

unterschiedliche Tätigkeiten, wie ein Besuch oder ein Treffen mit Freunden, Verwandten und Bekannten, sportliche Aktivitäten, ein Spaziergang oder das Ausführen eines Hundes oder der Besuch eines Restaurants, einer Gaststätte oder Kneipe. Die Bedeutung von Freizeitveranstaltungen wird auch bei der Betrachtung der Ergebnisse auf Basis der Verkehrsleistung sichtbar.

Anders als die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich die Zweckstruktur der Wege regional nur geringfügig. So ähnelt das Ergebnis für den Landkreis Lörrach dem Bundesergebnis und dem des Kreistyps stark (siehe Abbildung 16). Größere Unterschiede in der Zweckstruktur der Wege sind nach Alter bzw. nach Lebensphasen zu finden.

In der Summe machen die im weitesten Sinne beruflich bedingten Wege (Arbeit, dienstlich und Ausbildung) auch im Landkreis Lörrach ein knappes Drittel der Wege aus (siehe Abbildung 16).

Abbildung 16 Wegezwecke im Regionalvergleich



4.6 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens

Neben verschiedenen Wegemerkmale wurden in der MiD auch die Start- sowie Ankunftszeiten der berichteten Wege erfasst. Folglich kann abgebildet werden, wie sich das Wegeaufkommen über den Tag verteilt und wo die Verkehrsspitzen liegen (siehe Abbildung 17).

Auffällig, wenn auch wenig überraschend, sind in diesem Zusammenhang vor allem die niedrigen prozentualen Anteile an Wegen zwischen 22 Uhr und 5 Uhr morgens. Von 8 Uhr morgens, wochentags schon ab 5 Uhr morgens, bis 19 Uhr liegen die Anteile jeweils über 10 Prozent. Die höchsten Werte werden zwischen 10 Uhr und 19 Uhr erreicht. Insgesamt gibt es nur flache Spitzen und das Verkehrsaufkommen verteilt sich zunehmend auf den ganzen Tag, mit Ausnahme der Nachtzeiten. Diese Tendenz ist auch für Deutschland insgesamt festzustellen.

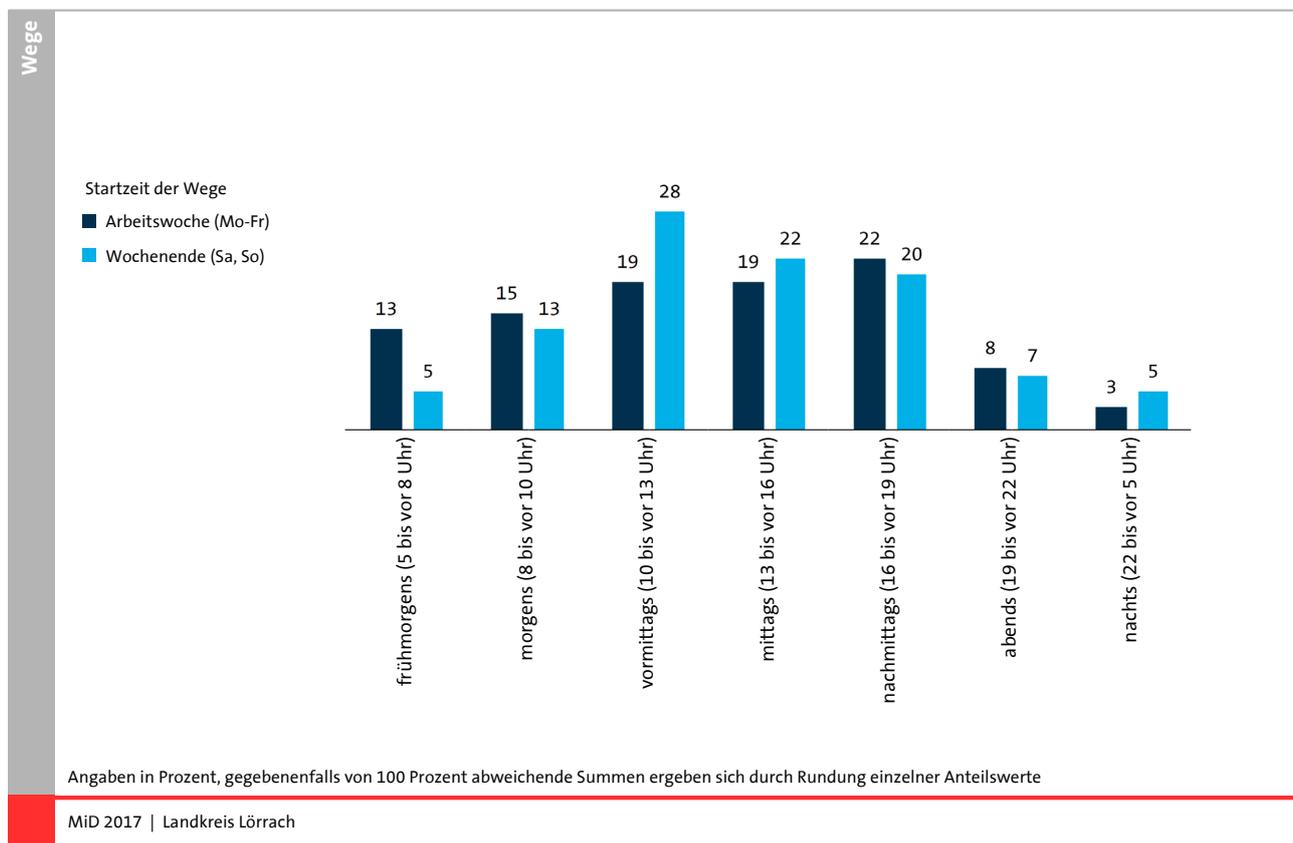
Interessant ist auch die Angleichung der Aktivitätszeiten zwischen den Werktagen und den Wochenendtagen Samstag und Sonntag. Wie in Abbildung 11 gezeigt, sind an den Wochenendtagen deutlich

weniger Menschen unterwegs und unternehmen deutlich weniger Wege. Die Abbildung 17 ergänzt dieses Bild und zeigt, dass sich am Wochenende die Aktivitäten außer Haus zeitlich stärker auf den Vormittag und Mittag konzentrieren und früh morgens seltener stattfinden.

Bezüglich der Mobilität im Landkreis Lörrach kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die deutliche Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner an einem durchschnittlichen Tag mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus ist. Die Mobilitätsquote entspricht genauso wie die Länge der Tagesstrecke in etwa dem Durchschnitt in Deutschland und im Raumtyp „Städtischer Kreis“, die Unterwegszeit liegt vergleichsweise hoch.

Die meisten Wege werden in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) zurückgelegt – am Wochenende sind es durchschnittlich 0,8 Wege weniger.

Abbildung 17 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens



5 Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen

Die in den vorangegangenen Kapiteln beschriebene Ausstattung der Haushalte und Personen mit Verkehrsmitteln sowie die Mobilitätskennzahlen auf Basis der Stichtagsbefragung werden im folgenden Kapitel um Analysen der üblichen Verkehrsmittelnutzung ergänzt. Diese Ergebnisse lenken den Blick von den Wegen wieder auf die Personen. Denn sie basieren nicht auf den Mobilitätsangaben zu einem einzelnen Stichtag, der für die einzelne Person unter Umständen ganz untypisch sein kann. Vielmehr wurde erfragt, wie häufig verschiedene Verkehrsmittel üblicherweise genutzt werden. Damit können Nutzungsgewohnheiten und -muster der Personen identifiziert werden, die mit einer reinen Betrachtung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung verborgen bleiben.

Es werden folgende Fragen beantwortet: Wie häufig werden Auto, ÖPNV und Fahrrad von den Einwohnerinnen und Einwohnern des Landkreises Lörrach üblicherweise genutzt? Auf wie viele Mobilitätsoptionen wird im Alltag zurückgegriffen? Wie festgelegt sind die Bürgerinnen und Bürger bei der alltäglichen Verkehrsmittelwahl und wie flexibel sind die Routinen?

5.1 Übliche Nutzung des Autos

Im Landkreis Lörrach fährt etwas mehr als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner täglich oder fast täglich selbst mit dem Auto oder bei jemand anderem mit. Damit liegt das Ergebnis des Landkreises Lörrach etwas unterhalb des Ergebnisses der städtischen Kreise insgesamt. Werden die Anteile der (fast) täglichen Autofahrerinnen und Autofahrer mit den Anteilen der Personen addiert, die an einem bis drei Tagen pro Woche mit dem Auto fahren, so greifen immerhin mehr als vier von fünf Personen mindestens einmal in der Woche auf dieses Verkehrsmittel zurück. Das entspricht wiederum dem Anteil im Kreistyp. Nur 8 Prozent der Befragten fährt nie oder fast nie Auto (siehe [Abbildung 18](#)).

5.2 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs

Wie sich in den [Kapitel 3.3](#) und [4](#) bereits angedeutet hat, kommt den öffentlichen Verkehrsmitteln im Landkreis Lörrach eine im Vergleich zu ähnlichen Landkreisen insgesamt leicht überdurchschnittliche Bedeutung zu. Mit einem Anteil von 39 Prozent gibt aber immerhin mehr als jede bzw. jeder dritte Befragte im Landkreis an, den ÖPNV nie oder fast nie zu nutzen (siehe [Abbildung 19](#)). Während der Wert für Deutschland mit 41 Prozent auf einem ähnlichen Niveau liegt, ist der Anteil derjenigen, die nie oder fast nie den

Abbildung 18 Übliche Nutzung des Autos

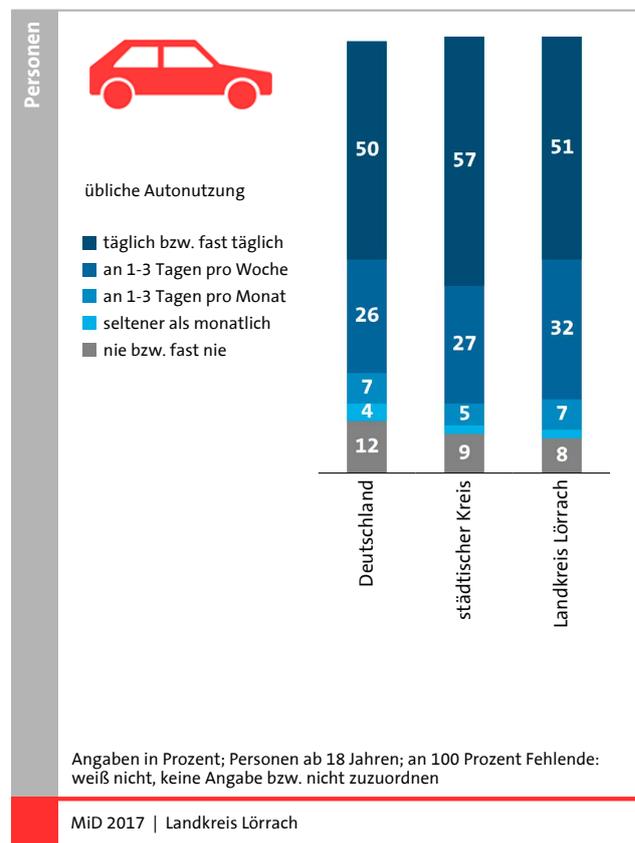
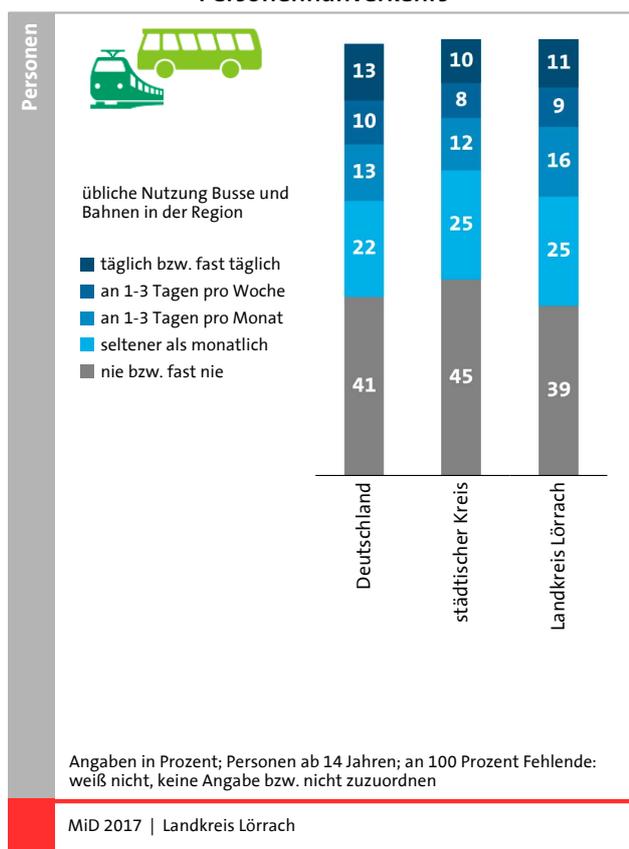


Abbildung 19 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs



ÖPNV nutzen, in ähnlichen Landkreisen mit 45 Prozent durchschnittlich deutlich höher. Die Anteile der Nutzergruppen sind trotz einzelner Verschiebungen insgesamt mit denen auf Bundes- und Kreistypenebene vergleichbar.

Busse und Bahnen werden häufig genutzt

Einen großen Anteil machen im Landkreis Lörrach mit rund zwei Fünfteln die Personen aus, die den ÖPNV nie oder fast nie nutzen. 25 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner nutzen den ÖPNV seltener als monatlich. Bei den übrigen Nutzerinnen und Nutzern überwiegen mit einem Anteil von 16 Prozent diejenigen, die an einem bis drei Tagen pro Monat mit dem ÖPNV fahren. Dieser Wert ist sowohl in ganz Deutschland als auch im Raumtyp „Städtischer Kreis“ geringer. Etwa ein Fünftel der Einwohnerinnen und Einwohner gibt an, das Angebot der Busse und Bahnen in der Stadt mindestens wöchentlich zu nutzen. Dieser Anteil ist im Vergleich zur Bundesebene etwas niedriger und im Vergleich zum Durchschnitt der städtischen Kreise auf ähnlichem Niveau.

Der recht hohe Anteil an Seltennutzern passt zur zuvor dargestellten ÖPNV-Fahrkarten-Nutzung (siehe

Kapitel 3.3). Mit Einzel- und Mehrfahrtenkarten dominiert hier das sogenannte Bartarifsortiment, bei dem jede oder fast jede Fahrt separat bezahlt wird. Zeitkarten werden von der Bevölkerung des Landkreises Lörrach seltener gekauft, was den Verhältnissen im Kreistyp entspricht.

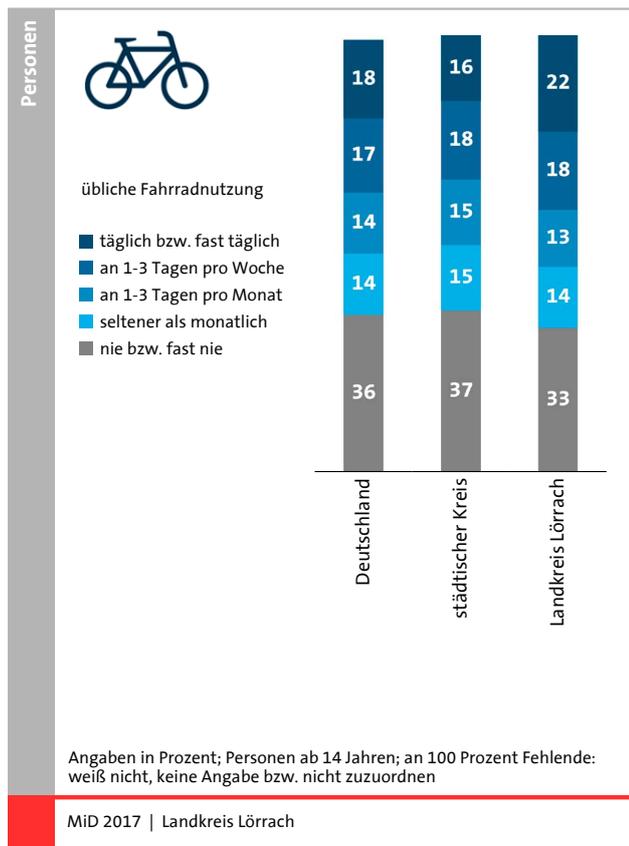
Korrespondierend zu den höheren Anteilen an Zeitkartennutzern unter den jüngeren Jahrgängen, die in Kapitel 3.3 dargestellt wurden, ist auch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in diesen Altersgruppen intensiver. Etwa ein Viertel der jungen Erwachsenen bis 29 Jahre gibt an, (fast) täglich die Busse und Bahnen in der Region zu nutzen. Dieses Ergebnis zeigt sich deutschlandweit und wird lediglich in der Altersgruppe bis einschließlich 17 Jahre überschritten, in der die Hälfte der Personen zu den (fast) täglichen Nutzern der öffentlichen Verkehrsmittel gehören (ohne Abbildung).

5.3 Übliche Nutzung des Fahrrads

Neben Auto, Bus oder Bahn gilt auch das Fahrrad als beliebtes Fortbewegungsmittel – im Landkreis Lörrach trifft das sogar noch etwas mehr zu, als es in Deutschland und dem Kreistyp üblich ist (siehe Abbildung 20). Mit 33 Prozent ist der Anteil derjenigen Personen, die nie oder fast nie Fahrrad fahren, vergleichsweise gering. Auf Bundesebene beträgt er 36 Prozent, in den städtischen Kreisen insgesamt 37 Prozent. Im Gegenzug nutzen 22 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner täglich oder fast täglich ein Fahrrad, während das deutschlandweit nur auf 18 Prozent und auf Ebene des Raumtyps nur auf 16 Prozent zutrifft. Insgesamt kann den Bewohnerinnen und Bewohnern des Landkreises eine überdurchschnittlich stark ausgeprägte Fahrradnutzung attestiert werden.

Männer fahren öfter Fahrrad

Sowohl das Geschlecht als auch das Alter der Befragten scheint mit der Nutzung des Fahrrads zu korrelieren. So erwiesen sich Männer als aktivere Radfahrer. 26 Prozent geben an, täglich oder fast täglich mit dem Fahrrad zu fahren, während dies nur 18 Prozent der Frauen tun. Zudem nimmt die Fahrradnutzung mit zunehmendem Alter ab. So zeigt sich, dass höheres Alter durchgängig positiv mit dem Nicht-Fahrradfahren korreliert. Beträgt der Anteil der Nicht-Fahrradfahrerinnen und -fahrer in der untersten Alterskohorte noch 21 Prozent, liegt er in der Gruppe der 50- bis 64-Jährigen bereits bei 36 Prozent. In der Altersgruppe

Abbildung 20 Übliche Nutzung des Fahrrads

ab 75 Jahren zählen etwa 60 Prozent der Personen zu den Nicht-Fahrradfahrerinnen- und fahrern. Dieses Ergebnis passt zur vergleichsweise niedrigen Fahrrad-ausstattung dieser Altersgruppen, wie sie in Kapitel 3 vorgestellt wurde.

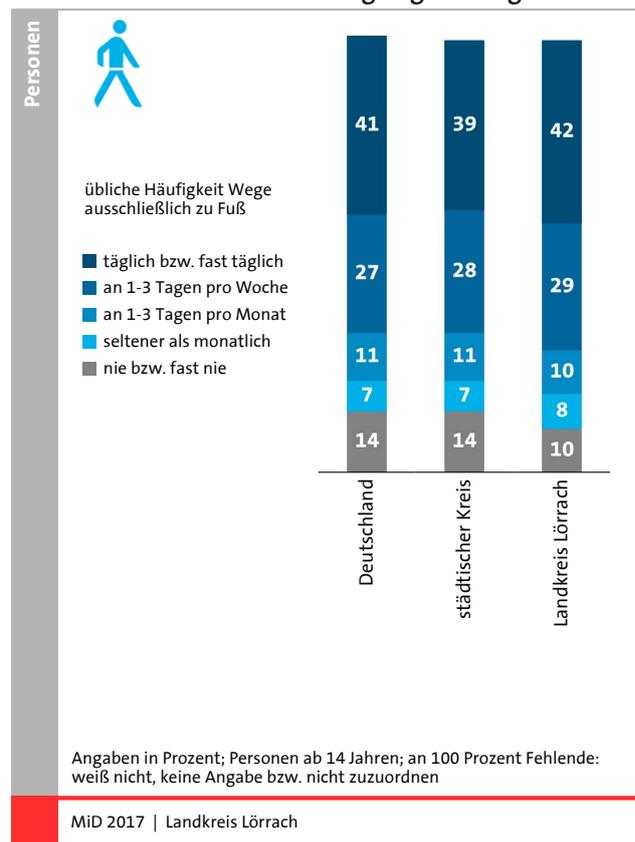
5.4 Unterwegs zu Fuß

Mobilität wird häufig mit der Nutzung von Verkehrsmitteln wie dem Auto, dem ÖPNV oder auch dem Fahrrad in Verbindung gebracht. Nicht zu vernachlässigen ist jedoch auch die Möglichkeit, Strecken zu Fuß zu gehen. Etwa jeder fünfte Weg wird in Deutschland ausschließlich zu Fuß zurückgelegt (vergleiche Kapitel 4.3). Hierzu gehören neben kurzen Einkaufs- und Erledigungswegen beispielsweise auch Spaziergänge, Joggingrunden sowie der kurze Weg mit dem Hund.

Im Landkreis Lörrach geben 42 Prozent der Befragten an, dass sie täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen. Dieser Wert liegt etwas oberhalb der Durchschnittswerte für Deutschland und für die städtischen Kreise. Die höchsten Anteile an Personen, die täglich zu Fuß gehen, werden in den kreisfreien Städten gemessen, wo die hohe räumliche

Dichte sicherlich dazu beiträgt, dass die gewünschten Ziele auch ohne Verkehrsmittel erreicht werden können. Dort legen 46 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück (ohne Abbildung).

Der Anteil derjenigen, die mindestens einmal wöchentlich einen Weg ausschließlich zu Fuß absolvieren, liegt im Landkreis auf ähnlichem Niveau wie in Deutschland und dem Durchschnitt aller städtischen Kreise. Lediglich etwa jede bzw. jeder zehnte Befragte gibt an, nie oder fast nie Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen (siehe Abbildung 21). Dieser Anteil liegt bundesweit und im Kreistyp bei jeweils 14 Prozent.

Abbildung 21 Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen

5.5 Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel Auto, ÖPNV und Fahrrad jeweils separiert voneinander betrachtet. Um einen Eindruck von Mobilitätsoptionen zu gewinnen, ist es aufschlussreich, die Einzelergebnisse miteinander zu kombinieren und die Anzahl und Kombinationen zu analysieren. Im Allgemeinen wird dies unter dem Schlagwort „Multimodalität“ diskutiert. Eine Spezialform der Multimodalität, die Intermodalität, bei der auf einem Weg verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden, wurde in Kapitel 4.4 beschrieben.

Momentan gibt es zwar keine Einigkeit über die genaue Definition des Begriffs Multimodalität, häufig wird damit jedoch die schwindende Festlegung auf ein einziges Verkehrsmittel im Alltag und die Zunahme der Wahlfreiheit und Optimierung persönlicher Mobilitätsroutinen beschrieben. Ebenso häufig wird „Multimodalität“ unter der Annahme besprochen, dass die Kombination verschiedener Verkehrsmittel im Alltag einen Vorteil für eine umweltgerechtere Mobilität bietet. Unabhängig von solchen Erwartungen beschreibt die folgende Analyse das Mobilitätsverhalten mit Fokus auf die genutzten Verkehrsmittelalternativen der Bürgerinnen und Bürger.

Multimodalität – Beschreibung des Verkehrssystems und des Nutzerverhaltens

Interessant am Begriff Multimodalität ist, dass er in zwei Richtungen weist. Zum einen eignet er sich dazu, das Mobilitätsverhalten der Menschen zu beschreiben, und zum anderen dazu, die Alternativen des Verkehrssystems zu charakterisieren. Je nach Definition beschreibt multimodales Mobilitätsverhalten die Nutzung von zwei oder drei verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb eines bestimmten Zeitraums. Ein multimodal angelegtes Verkehrssystem hingegen bietet den Nutzerinnen und Nutzern mindestens zwei Alternativen, um ein gewünschtes Ziel zu erreichen. Es setzt also mindestens die Infrastruktur für zwei der drei folgenden Optionen voraus: Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel sowie Pkw. Dieser zweite Aspekt weitet die Analyse von der reinen Betrachtung des Mobilitätsverhaltens auf das Mobilitätsangebot und die Wahlmöglichkeiten der Menschen, die sich entlang regionaler und lokaler Gegebenheiten sowie individueller finanzieller und körperlicher Voraussetzungen unterscheiden.

Die Multimodalität des Verkehrssystems kann mithilfe der MiD nicht für jede Region differenziert beschrieben werden, da keine Daten über mögliche Verbindungen und Alternativen für alle Wege vorliegen. Die verfügbaren Verkehrsmittelalternativen unterscheiden sich aber entlang der betrachteten siedlungsstrukturellen Kreistypen. Es kann davon ausgegangen werden, dass in den städtisch geprägten Räumen mit zunehmender Ortsgröße auch das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel vorhanden ist, während dies im ländlichen Raum mit abnehmender Siedlungsdichte eher nicht der Fall ist.

Drei Nutzungsmuster

Die vorgenommene Segmentierung des Mobilitätsverhaltens basiert auf den im Alltag genutzten Mobilitätsoptionen. Dazu wird die übliche Verkehrsmittelnutzung im Laufe einer Woche herangezogen. Die Nutzungsmuster lassen sich in drei Kategorien einteilen:

- Personen, die kein Verkehrsmittel regelmäßig nutzen,
- Personen, die ein Verkehrsmittel regelmäßig nutzen, sowie
- multimodale Personen, die mindestens zwei Verkehrsmittel regelmäßig nutzen.

Im Rahmen der Auswertung wird bewusst von einer häufig verwendeten Differenzierung abgewichen, wonach ausschließlich Personen, die sowohl das Auto, das Fahrrad als auch die öffentlichen Verkehrsmittel im Verlauf einer üblichen Woche nutzen, als multimodal bezeichnet werden. Vielmehr steht die grundsätzliche Wahlfreiheit in Abgrenzung zur Festlegung auf ein einziges Verkehrsmittel im Fokus der Auswertungen. Vor diesem Hintergrund werden die drei oben genannten Gruppen differenziert. Dies geschieht vor allem auch mit Blick auf die ländlichen Räume, in denen die öffentlichen Verkehrsmittel nur selten alltagstaugliche Angebotsalternativen bieten.

Im Folgenden werden die Zusammenhänge zwischen den Nutzungsmustern, den Kreistypen sowie dem ökonomischen Status auf Basis der MiD-Gesamtstichprobe beschrieben und die Ergebnisse für den Landkreis Lörrach eingeordnet.

Wahlfreie, multimodale Personen vor allem in großstädtischen Räumen

Rund vier von zehn Einwohnerinnen und Einwohnern Deutschlands und des Landkreises Lörrach gehören zur Gruppe der wahlfreien Multimodalen (siehe Abbildung 22). Sie nutzen im Laufe einer üblichen Woche mindestens zwei Verkehrsmittel. Die häufigste Kombination besteht dabei aus Auto und Fahrrad, gefolgt von der Kombination Auto und öffentliche Verkehrsmittel sowie Rad und öffentliche Verkehrsmittel. Interessanterweise ist der Anteil der Teilgruppen, die auch das Fahrrad nutzen, in Deutschland deutlich geringer als im Landkreis. Der höhere Anteil Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, der zuvor beschrieben wurde, zeigt sich also auch hier.

Eine Kombination von allen drei Verkehrsmitteln im Laufe einer üblichen Woche zeigen nur vergleichsweise wenige Personen. Eine Kombination von allen drei Verkehrsmitteln im Laufe einer üblichen Woche tritt deutschlandweit und im Kreistyp nur bei 4 Prozent der Personen auf, dieser Anteil ist aber im Landkreis Lörrach mit 7 Prozent höher. Insgesamt ist der Anteil der wahlfreien Multimodalen zwar vergleichbar mit dem deutschlandweiten Wert, aber vor allem im

Vergleich mit dem Durchschnittswert der städtischen Kreise fällt der Anteil im Landkreis Lörrach deutlich höher aus.

Da das multimodale Nutzungsverhalten immer auch ein multimodal angelegtes Verkehrssystem voraussetzt, ist es aufschlussreich, die Anteile dieser Gruppe in den verschiedenen Kreistypen zu betrachten. Wie zu erwarten, ist in kreisfreien Großstädten der höchste Anteil Multimodaler zu finden. In diesem Raumtyp steigt er auf 41 Prozent. Das vorhandene ÖV-Angebot in diesen Städten sorgt dafür, dass vor allem die wöchentlichen Kombinationen des Fahrrads und/oder Autos mit den Angeboten von Bussen und Bahnen im Vergleich zu ländlichen Kreisen steigen. Der Anteil der Personen, die Auto und Fahrrad kombinieren, sinkt in den kreisfreien Großstädten im Vergleich zu den ländlichen Kreisen deutlich.

Der hohe Anteil multimodaler Nutzerinnen und Nutzer im Landkreis wirkt sich auch auf die Betrachtung der monomodalen Personen aus. Während die Anteile monomodaler Radfahrerinnen und Radfahrer sowie ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer auf ähnlichem Niveau wie in anderen städtischen Kreisen liegen, ist der Anteil der reinen Autofahrerinnen und Autofahrer

Abbildung 22 Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität)

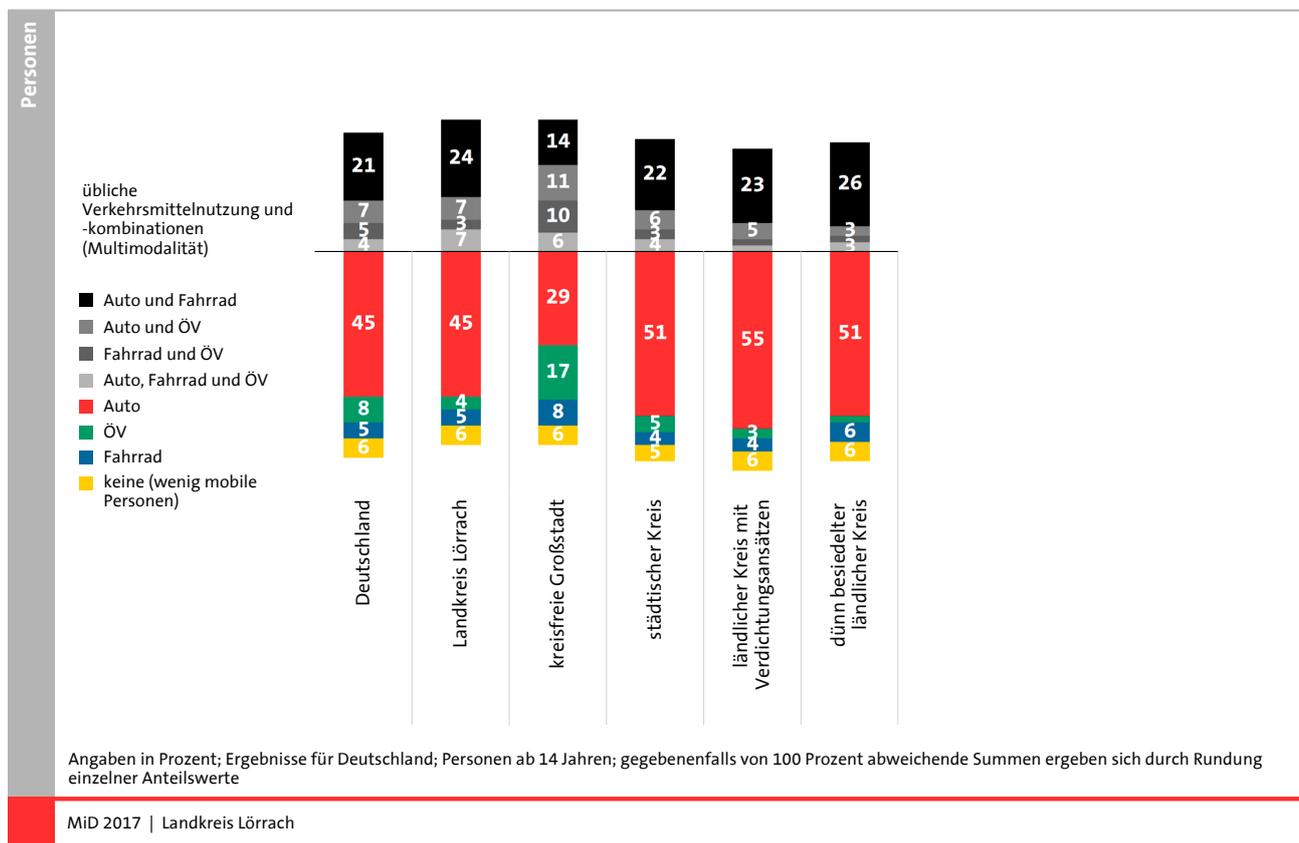


Tabelle 2 Multimodale Personen nach ökonomischem Status

Anteil multimodaler Personen	niedrig	mittel	hoch
	%	%	%
gesamt (Deutschland)	32	34	41
Kreistyp			
kreisfreie Großstadt	36	38	48
städtischer Kreis	30	33	40
ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	29	32	35
dünn besiedelter ländlicher Kreis	30	34	38
Anteil der Kombinationen (Deutschland)			
Auto und Fahrrad	15	20	24
Auto und ÖV	7	7	7
Fahrrad und ÖV	6	4	4
Auto, Fahrrad und ÖV	3	3	6

MiD 2017 | Landkreis Lörrach

deutlich niedriger. Der Wert sinkt von über 50 Prozent im Kreistyp „Städtischer Kreis“ auf 45 Prozent im Landkreis Lörrach.

Wahlfreie, multimodale Personen häufiger mit höherem Einkommen

Dass die Wahlfreiheit nicht nur von den regionalen Voraussetzungen des Verkehrssystems abhängt, sondern auch von den individuellen ökonomischen Ressourcen, zeigt ein Blick auf die Verteilung der Multimodalen nach ökonomischem Status (siehe Tabelle 2): In der Bevölkerungsgruppe mit hohem ökonomischem Status steigt der Anteil auf 41 Prozent. Schaut man auf diese Gruppe innerhalb der kreisfreien Städte, wächst dieser Wert auf 48 Prozent an. Im Kreistyp „Städtischer Kreis“ liegt der Wert bei 40 Prozent. Besonders deutlich steigt mit dem ökonomischen Status der Anteil der Gruppe, die die Kombination aus Auto und Fahrrad im üblichen Wochenverlauf nutzen: Er erreicht rund 24 Prozent in der höchsten Statusklasse, während er in der Gruppe mit niedrigem ökonomischem Status lediglich 15 Prozent beträgt. Ebenfalls steigt der Anteil der Teilgruppe, die sowohl ein Auto, ein Fahrrad als auch öffentliche Verkehrsmittel im üblichen Wochenverlauf nutzen: Er erreicht rund 6 Prozent, während er in der Gruppe mit niedrigem ökonomischem Status lediglich 3 Prozent beträgt (siehe Tabelle 2).

Festgelegte, monomodale Personen häufiger in ländlichen Räumen

Der Gruppe der Monomodalen gehören mit rund 60 Prozent die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner an. Sie ist in den ländlichen Kreisen deutlich größer als in den städtischen Regionen. In den kreisfreien Großstädten erreicht sie mit rund 54 Prozent

den niedrigsten Wert, während sie in den ländlichen Kreisen höhere Werte um 60 Prozent erreicht (siehe Abbildung 22). Die Wahlmöglichkeiten, die das Verkehrssystem für die Einwohnerinnen und Einwohner bereithält, unterscheiden sich zwischen den Kreistypen also durchaus. Das wird im Nutzungsverhalten reflektiert und vor allem im hohen Anteil der Autofahrerinnen und Autofahrer deutlich, die in den städtischen und ländlichen Kreisen fast die komplette Gruppe der monomodalen Nutzer bilden. In den kreisfreien Großstädten schrumpft die Gruppe der monomodalen Autofahrerinnen und Autofahrer hingegen auf rund ein Viertel. Im Gegenzug nimmt der ÖPNV hier als eigenständiges, nicht-kombiniertes Verkehrsmittel eine größere Bedeutung ein – 17 Prozent nutzen im Wochenverlauf üblicherweise nur Busse und Bahnen. Ähnlich wie auch in städtischen Kreisen beträgt dieser Anteil im Landkreis Lörrach hingegen nur 4 Prozent, während mehr als 15 Prozent als multimodale ÖPNV-Nutzer eingestuft werden können. Deutschlandweit beträgt der Anteil derjenigen, die ausschließlich Bus und Bahn nutzen, 8 Prozent.

Tabelle 3 Monomodale Personen nach ökonomischem Status

Anteil monomodaler Personen	niedrig	mittel	hoch
	%	%	%
gesamt (Deutschland)	58	59	57
Kreistyp			
kreisfreie Großstadt	55	56	49
städtischer Kreis	60	61	58
ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	62	62	63
dünn besiedelter ländlicher Kreis	59	59	59
Anteil der Kombinationen (Deutschland)			
Auto	39	46	48
ÖV	12	8	4
Fahrrad	8	5	4

MiD 2017 | Landkreis Lörrach

Auf dem Land und mit steigendem ökonomischem Status dominiert das Auto

17 Prozent der Bevölkerung in den kreisfreien Großstädten gehören zu den monomodalen ÖV-Nutzerinnen und -Nutzern (siehe *Abbildung 22*). Dieser Wert steigt unter den Personen mit geringem Einkommen auf 25 Prozent an, während der Anteil der monomodalen Autofahrer auf rund 21 Prozent sinkt (ohne *Abbildung*). Mit steigendem Einkommen sinkt auch in den kreisfreien Großstädten die Festlegung auf die öffentlichen Verkehrsmittel und nimmt die Festlegung auf das Auto zu. Die Gruppe mit hohem ökonomischem Status besteht zu hohen Anteilen aus Personen, die im Alltag ausschließlich Auto fahren (siehe *Tabelle 3*).

Monomodale Fahrradfahrer sehr selten

Die Anteile der reinen Fahrradnutzer sind in allen Einkommensgruppen gering. Bei begrenzten ökonomischen Ressourcen werden diese in der Regel auf ein Verkehrsmittel konzentriert, mit dem möglichst alle Alltagswege bestritten werden können.

Wenig Mobile ohne Verkehrsmittelnutzung eher mit niedrigem Einkommen

Die Gruppe der Personen, die im üblichen Verlauf einer Woche kein Verkehrsmittel nutzen, umfasst etwa 6 Prozent der Bevölkerung. Sie sind häufig älter und seltener außer Haus unterwegs. Ein Großteil von ihnen ist im Verlauf einer üblichen Woche ausschließlich zu Fuß unterwegs.

Die Analyse zeigt sehr deutlich, dass das Mobilitätsverhalten sowohl vom Kreistyp als auch vom verfügbaren Einkommen abhängig ist. Der Anteil der wenig Mobilen steigt mit sinkendem Einkommen. Er ist unter den Personen mit hohem ökonomischem Status mit rund 2 Prozent am geringsten und erreicht in der Gruppe der Personen mit niedrigem ökonomischem Status mit rund 10 Prozent den höchsten Anteil (ohne *Abbildung*).

Für den Landkreis Lörrach zeigt die Analyse, dass die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner in ihrer wöchentlichen Mobilitätsroutine ausschließlich auf das Auto als universelles Verkehrsmittel setzt. Lediglich 4 Prozent der Bevölkerung nutzen ausschließlich das Angebot von Bussen und Bahnen oder das Fahrrad. Etwa 40 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner greifen im wöchentlichen Alltag auf zwei oder sogar drei verschiedene Verkehrsmittel zurück.

6 Bewertung der Verkehrssituation – Zufriedenheit und Alltagseinstellungen

Auch wenn die Verkehrsmittelnutzung einen wichtigen Indikator für die Qualität der Verkehrsinfrastruktur am Wohnort darstellt, reicht sie nicht aus, um die Qualität vollständig zu beleuchten. Aus diesem Grund wurde in der MiD 2017 zusätzlich untersucht, wie die Verkehrssituation am Wohnort wahrgenommen wird. Die Bewertung erfolgte anhand der gängigen Schulnoten (sehr gut, gut, befriedigend, ausreichend, mangelhaft, ungenügend). Für die Auswertung wurden die Noten „mangelhaft“ sowie „ungenügend“ aufgrund ihrer geringen Anteile zusammengefasst. Thematisiert wurden neben der Verkehrssituation für das Auto, den ÖPNV sowie das Fahrrad auch die Gegebenheiten für Fußwege vor Ort.

Situation im ÖPNV am schlechtesten bewertet

In städtischen Kreisen wird die Verkehrssituation für den ÖPNV mit einer Durchschnittsnote von 3,0 bewertet. Diese Bewertung findet sich auch für den Landkreis Lörrach wieder, wo sie mit einer 3,2 sogar noch etwas schlechter ausfällt (siehe Abbildung 23). Mehr als jede bzw. jeder sechste Befragte bewertet die Situation mit den Schulnoten „mangelhaft“ und „ungenügend“, rund ein Drittel schlechter als „befriedigend“.

Abbildung 23 Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort



Andere Verkehrsmittel mit guter Bewertung

Wie beim Blick auf die anderen Fortbewegungsarten deutlich wird, wird die Verkehrssituation zu Fuß, für das Fahrrad und das Auto mit Noten im Zweier-Bereich besser bewertet. Auffällig ist, dass die Verkehrssituation für das Fahrrad mit einer 2,0 um eine halbe Note besser bewertet wird als im Durchschnitt der städtischen Kreise. Damit erhält die Verkehrssituation für das Fahrrad die beste Bewertung im Landkreis. Dazu passt auch, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel im Landkreis Lörrach überdurchschnittlich häufig genutzt wird (siehe Kapitel 5.3) – die gute Verkehrssituation scheint daran ihren Anteil zu haben.

Die Verkehrssituation für das Auto wird in Lörrach hingegen mit einer 2,4 etwas schlechter eingestuft als in vergleichbaren Kreisen (2,2). Ähnlich gut bewertet wie im Raumtyp wird im Landkreis die Verkehrssituation für das Zu-Fuß-Gehen, das eine nicht zu unterschätzende Rolle für die tägliche Mobilität spielt. Bemerkenswert ist, dass hier der geringste Anteil Personen (5 Prozent) die Verkehrssituation schlechter als „befriedigend“ bewertet. Dieser Anteil liegt aber auch beim Fahrrad (10 Prozent) und beim

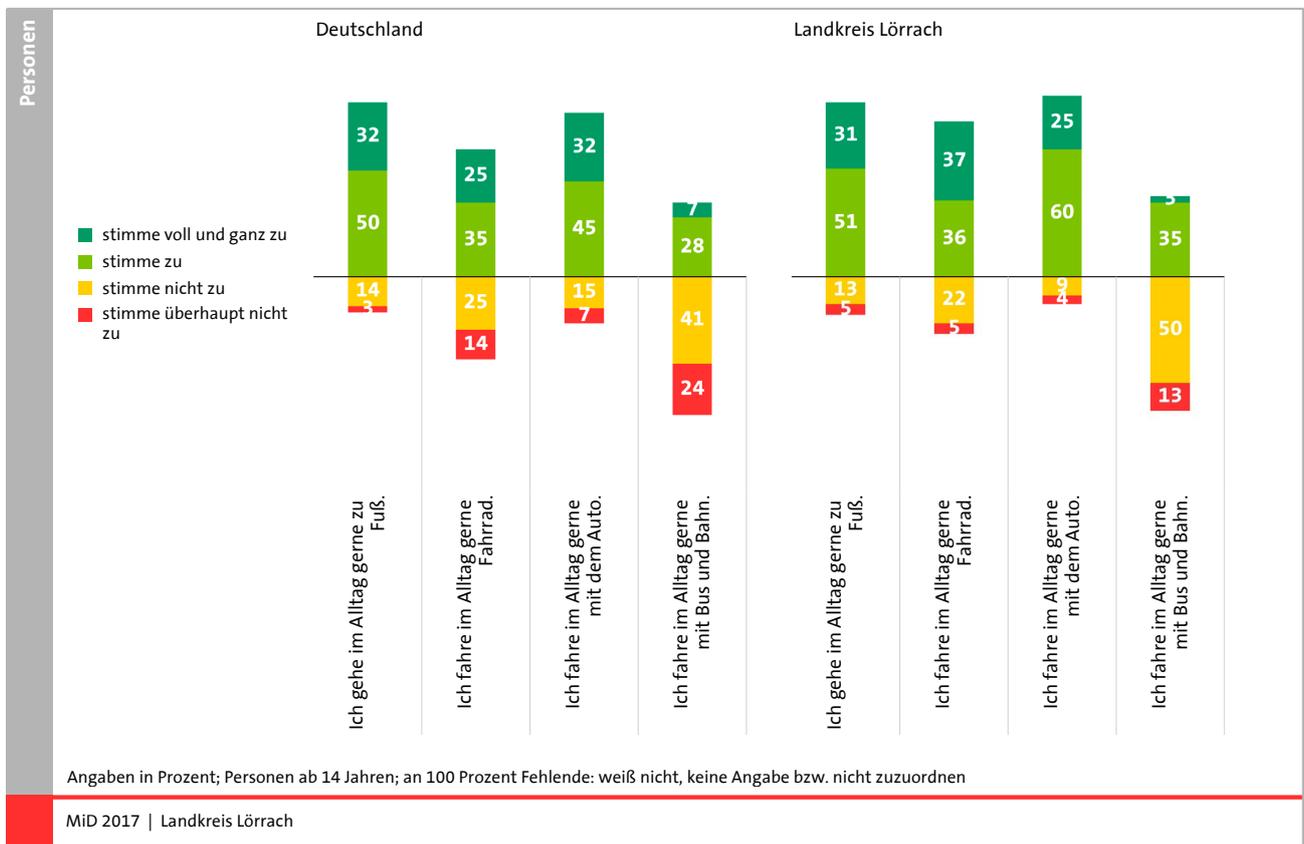
Auto (14 Prozent) deutlich unter dem Wert für den öffentlichen Personennahverkehr.

Auto wird ÖPNV sowie Fahrrad vorgezogen

Eine gute Verkehrssituation macht die Nutzung des jeweiligen Verkehrsmittels grundsätzlich angenehmer. Ob jedoch generell gerne zu Fuß gegangen oder mit dem Auto, ÖPNV bzw. Fahrrad gefahren wird, bleibt letztlich vor allem eine subjektive Einstellungsfrage. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der MiD auch dieser Aspekt untersucht.

Wie der Vergleich der Ergebnisse zeigt, sind die Befragten des Landkreises Lörrach von allen „klassischen“ Verkehrsmitteln am liebsten mit dem Auto unterwegs. 85 Prozent der Befragten stimmen der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne mit dem Auto“ zu, etwa ein Viertel davon sogar voll und ganz (siehe Abbildung 24). Legt man den kumulierten Wert zugrunde, ist das Auto im Landkreis Lörrach sogar das beliebteste Verkehrsmittel, obwohl die Verkehrssituation für das Fahrrad und das Zu-Fuß-Gehen besser bewertet wurde. In Deutschland ist das Autofahren nur das zweitbeliebteste Verkehrsmittel und der Anteil derer, die

Abbildung 24 Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag



gerne Auto fahren, liegt mit 77 Prozent auch unter dem Ergebnis des Landkreises Lörrach.

Der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad“ stimmen 73 Prozent der Befragten im Landkreis zu. Damit liegt der Landkreis deutlich über dem für Deutschland ermittelten Wert von 60 Prozent. Dieses Ergebnis lässt sich mit der bereits festgestellten häufigen Nutzung dieses Verkehrsmittel im Landkreis Lörrach in Verbindung setzen, ebenso wie die häufige Nutzung des Rads in der Gruppe der Haushalte mit niedrigem ökonomischem Status (siehe Kapitel 4.3).

Der ÖPNV ist in Deutschland das mit Abstand unbeliebteste Verkehrsmittel. Dies trifft ebenfalls, wenn auch leicht abgeschwächt, für den Landkreis Lörrach zu. Auf Bundesebene gaben 35 Prozent der Befragten an, gerne mit Bus und Bahn zu fahren, im Landkreis Lörrach waren es 38 Prozent. Trotzdem fahren weit über die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Lörrach nicht gerne mit Bus und Bahn. Das überträgt sich wiederum auf die zurückhaltende Nutzung dieses Verkehrsmittels, das im Landkreis Lörrach – selbst bei niedrigem ökonomischem Status – oft keine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darzustellen scheint.

Zu-Fuß-Gehen beliebt

Ähnlich beliebt wie die Nutzung des Autos ist die Fortbewegung „zu Fuß“. Der Anteil der Personen, die der Aussage „Ich gehe im Alltag gerne zu Fuß“ zustimmen, liegt mit 82 Prozent nur knapp unter der Zustimmungsrate beim Auto. Nur 13 Prozent der Befragten legen nicht gerne und weitere 5 Prozent überhaupt nicht gerne Wege zu Fuß zurück. Im Unterschied zum Landkreis Lörrach ist das Zu-Fuß-Gehen im Bundeschnitt sogar die beliebteste Fortbewegungsart.

Bezüglich der Verkehrssituation im Landkreis Lörrach kann abschließend festgehalten werden, dass diese für den ÖPNV mit Abstand am schlechtesten bewertet wird, während die Situationen für das Auto und insbesondere das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrrad mit besseren Noten im guten Bereich bedacht werden. Beliebtestes Verkehrsmittel ist gleichwohl das Auto, gefolgt vom Zu-Fuß-Gehen und dem Fahrrad. Sowohl bei der Einschätzung der Verkehrssituation als auch bei der allgemeinen Beliebtheit erzielt das Fahrradfahren im Landkreis Lörrach positivere Bewertungen als auf Bundesebene bzw. auf Ebene der städtischen Kreise. Auch ist das Auto als Verkehrsmittel beliebter als auf Bundesebene. Davon abgesehen unterscheidet

sich die Bewertung der Verkehrssituation und die Beliebtheit der Verkehrsmittel im Landkreis nicht grundsätzlich von der in Deutschland.

7 ÖPNV-Kunden und Potenziale

Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Grundaussagen zur Mobilität im Landkreis Lörrach enthalten bereits Ergebnisse zur üblichen Nutzung von Bussen und Bahnen, zu den genutzten Fahrkarten sowie zum Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Modal Split.

Dabei wurde festgestellt, dass Busse und Bahnen im Landkreis von einem Großteil der Bevölkerung genutzt werden, dabei aber diejenigen überwiegen, die den ÖPNV nur selten benutzen. Insgesamt können mehr als 60 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren zu den Stamm- oder Gelegenheitskunden des ÖPNV gezählt werden (siehe Kapitel 5.2). Dieser Wert ist im Landkreis Lörrach höher als in vergleichbaren Kreisen sowie bundesweit. Allerdings nutzt nur ein Fünftel der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Lörrach den ÖPNV mindestens wöchentlich, ein in Bezug auf ganz Deutschland unterdurchschnittlicher Wert. Das spiegelt sich auch im eher niedrigen Anteil von Zeitkartennutzern wider.

4 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Lörrach ab 14 Jahren nutzen im üblichen Wochenverlauf ausschließlich den ÖPNV. 17 Prozent kombinieren dieses Angebot mit dem Pkw und/oder dem Fahrrad. Das resultiert in einem ÖV-Anteil im Modal Split von 10 Prozent. Dieser liegt auf Höhe des Durchschnittswerts für Deutschland und etwas oberhalb des Anteils in den städtischen Kreisen (vergleiche Kapitel 4.3). Noch größer werden der Anteil und auch die Unterschiede zu Deutschland und den vergleichbaren Kreisen, wenn der ÖV-Anteil auf Basis der Personenkilometer betrachtet wird. Jeder vierte Personenkilometer wird von der Bevölkerung im Landkreis Lörrach mit Bussen oder Bahnen zurückgelegt.

Die Verkehrssituation im ÖPNV wird von der Bevölkerung mit einer Durchschnittsnote von 3,2 bewertet und erreicht damit einen deutlich schlechteren Wert als die Verkehrssituation für das Auto (2,4), das Fahrrad (2,0) und das Zu-Fuß-Gehen (2,1, vergleiche Kapitel 6). Obwohl anhand der Noten nur an dritter Position, wird das Auto im Alltag trotzdem am liebsten benutzt – 85 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner geben an, es gerne zu nutzen. Demgegenüber können das nur 38 Prozent für den öffentlichen Verkehr sagen.

Zusammen mit weiteren Aspekten, wie etwa den persönlichen Vorlieben, trägt diese schlechte Bewertung des ÖPNV dazu bei, dass er im Landkreis Lörrach im nur durchschnittlichen Maße genutzt wird und keine Alternative zum Auto darstellt.

Im Folgenden werden die Ergebnisse nach soziodemografischen Merkmalen sowie für beide Kreisgebiete differenziert betrachtet. Abgeschlossen wird das Kapitel mit einer Beschreibung verschiedener Nutzersegmente. Auf Basis der gefundenen Unterschiede werden mögliche Potenziale und Ansatzpunkte für eine Stärkung der Nachfrage des Bus- und Bahnangebots abgeleitet.

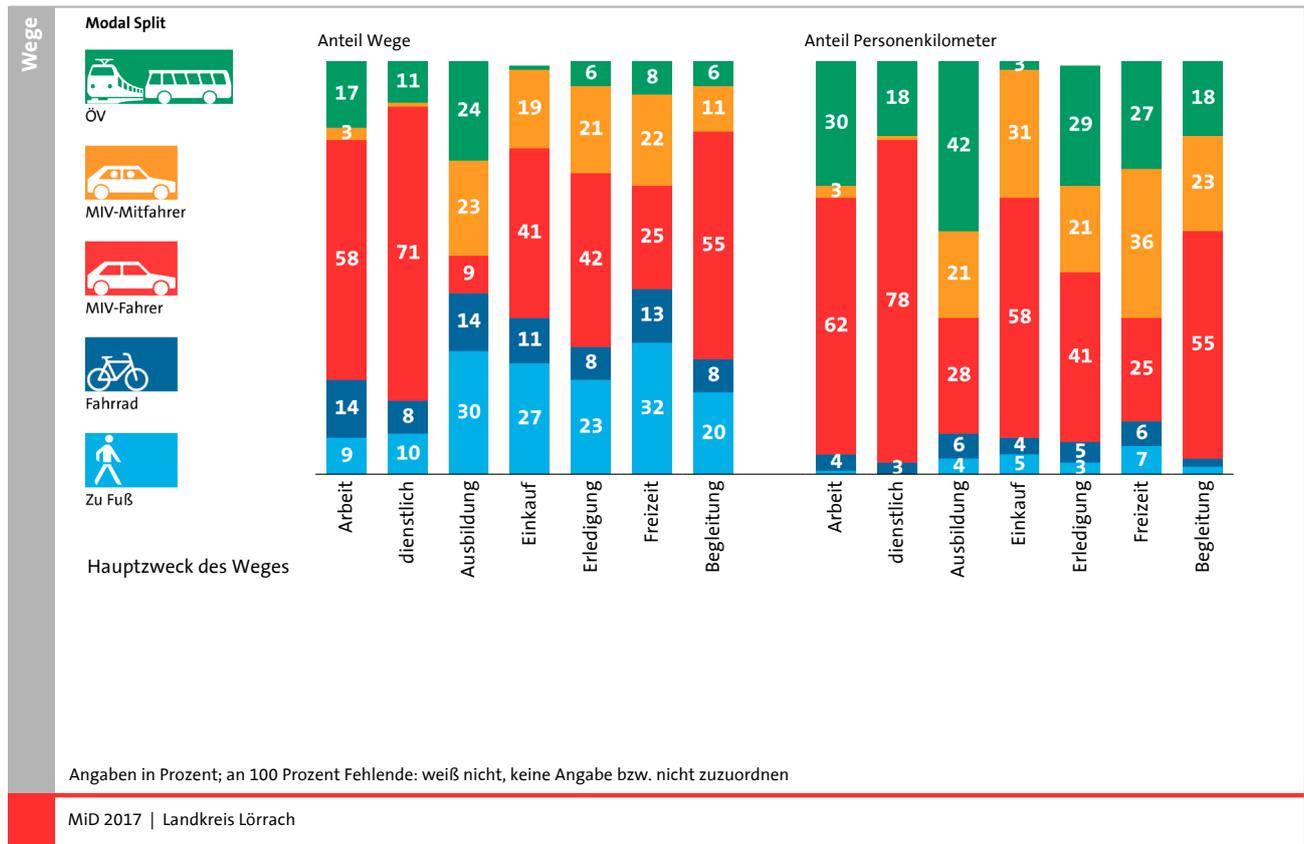
7.1 Anlässe, Entfernungen und Dauern von ÖPNV-Wegen

Die Auswertungen in Kapitel 4 haben gezeigt, dass der Anteil der Wege, die von der Bevölkerung des Landkreises Lörrach mit Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, mit 10 Prozent in etwa dem Durchschnittswert für Deutschland entspricht, aber etwas über dem Ergebnis vergleichbarer Landkreise liegt. Hingegen ist der Anteil der mit dem ÖV zurückgelegten Personenkilometer deutlich höher als in Deutschland und dem Raumtyp.

Die folgende Abbildung 25 zeigt, dass die Anteile der öffentlichen Verkehrsmittel bei den verschiedenen Wegezwecken stark variieren. Ein deutlicher Schwerpunkt ist bei den Wegen zur Ausbildungseinrichtung, bei Wegen zur Arbeit und mit Abstrichen auch bei dienstlichen Wegen zu finden. Vor allem die Wege zur Arbeit und Ausbildungseinrichtung gehören zu den Routinewegen, die in der Regel auch allein zurückgelegt werden. Für Begleitwege oder andere Anlässe in den Bereichen Freizeit und Einkauf werden Bus und Bahn nur selten gewählt. Sie folgen nicht immer den Routinen und erschließen sich dem ÖPNV aufgrund der verschiedenen Ziellagen oder Transportanforderungen und weiterer Hürden eher weniger.

Für Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, wurde die höchste mittlere Dauer gemessen. Das gilt auch dann noch, wenn Wege im

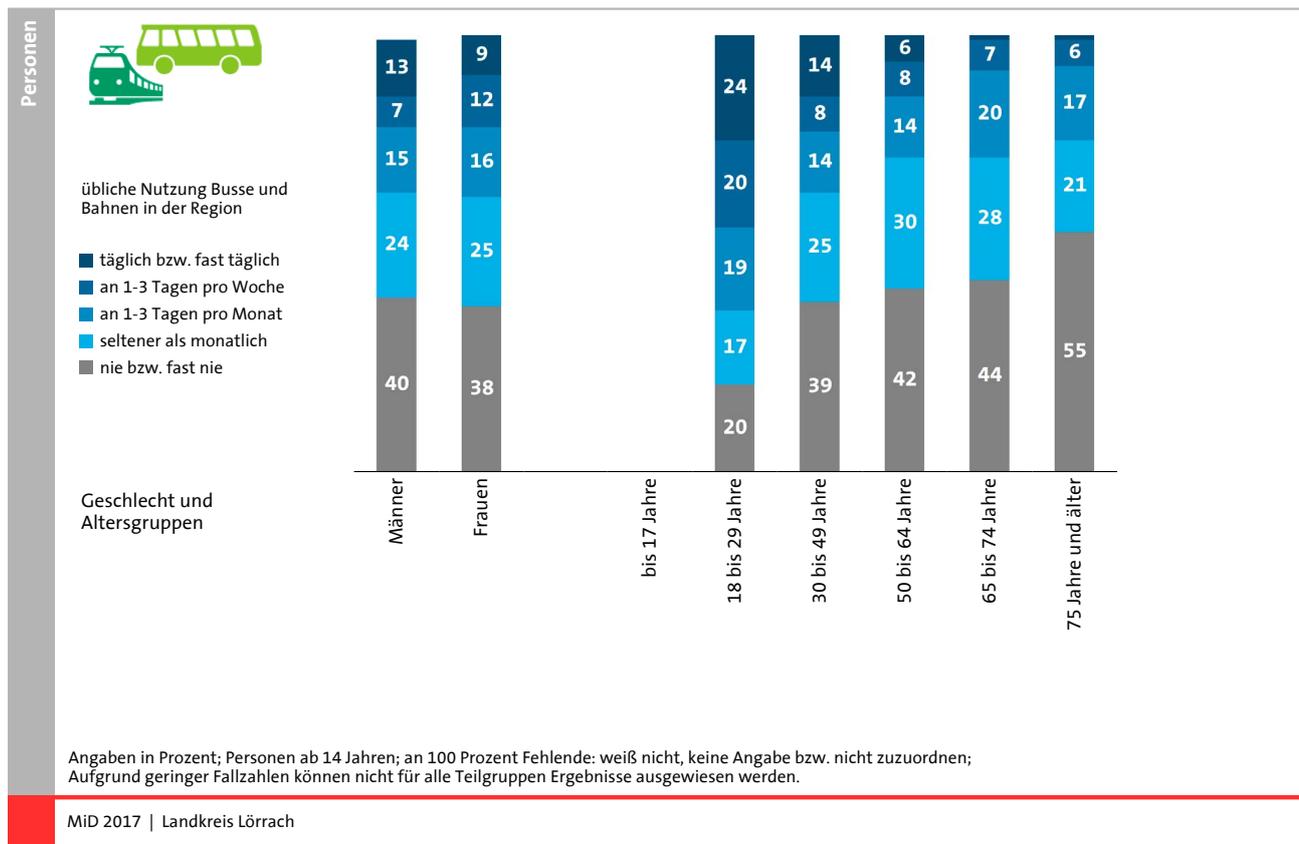
Abbildung 25 Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecken



Fernverkehr ausgeschlossen werden und ausschließlich Wege mit einer maximalen Distanz von 50 Kilometern betrachtet werden. Im Mittel beträgt die Dauer 30 Minuten (vergleiche [Abbildung 13](#), Kapitel 4), da sie neben der reinen Fahrzeit auch Fußwege zur Haltestelle sowie Umstiegs- und Wartezeiten beinhaltet. Mit rund 11 Kilometern sind diese Wege allerdings auch ein wenig länger als die Wege, die im Auto zurückgelegt werden. Die durchschnittlich 8 Kilometer stehen beim Pkw einer durchschnittlichen Dauer von 15 Minuten gegenüber. Für Wege mit Bussen und Bahnen muss also deutlich mehr Zeit aufgebracht werden als für Wege mit dem Auto. Diese Tatsache liefert einen Hinweis, warum das Auto bei der alltäglichen Verkehrsmittelwahl bevorzugt und bei ausreichenden finanziellen Ressourcen eher ein Pkw angeschafft wird.

7.2 Übliche Nutzung von Bussen und Bahnen

Insgesamt zählen etwa sechs von zehn Personen ab 14 Jahren zu den ÖPNV-Nutzern. Dieser Anteil ist in den beiden jüngsten Altersgruppen mit 89 bzw. 80 Prozent am höchsten und sinkt mit zunehmendem Alter ab. In der Altersklasse der 30- bis 49-Jährigen liegt der Anteil nur noch bei rund 61 Prozent. Dieser Zusammenhang ist auch in den deutschlandweiten Ergebnissen zu sehen. Auf Basis der umfangreichen Deutschlandstichprobe können auch die Nutzungshäufigkeiten von Schülerinnen und Schülern sowie Studierenden betrachtet werden. Diese beiden Gruppen zeigen die häufigste Nutzung von Bussen und Bahnen. In diesen Lebensphasen gehören mit 88 bzw. 94 Prozent die meisten Personen zu den ÖPNV-Kunden und mit 61 bzw. 70 Prozent wird der höchste Anteil Stammkunden erreicht, die das Angebot mindestens wöchentlich nutzen. Diese hohe Nutzungsintensität ist auch vor dem Hintergrund der weiten Verbreitung von Zeitkarten im Ausbildungstarif und speziell von Semestertickets für die Studierenden zu sehen.

Abbildung 26 Übliche Nutzung des ÖPNV nach Geschlecht und Altersgruppen

Intensivste ÖPNV-Nutzung unter Studierenden sowie Schülerinnen und Schülern

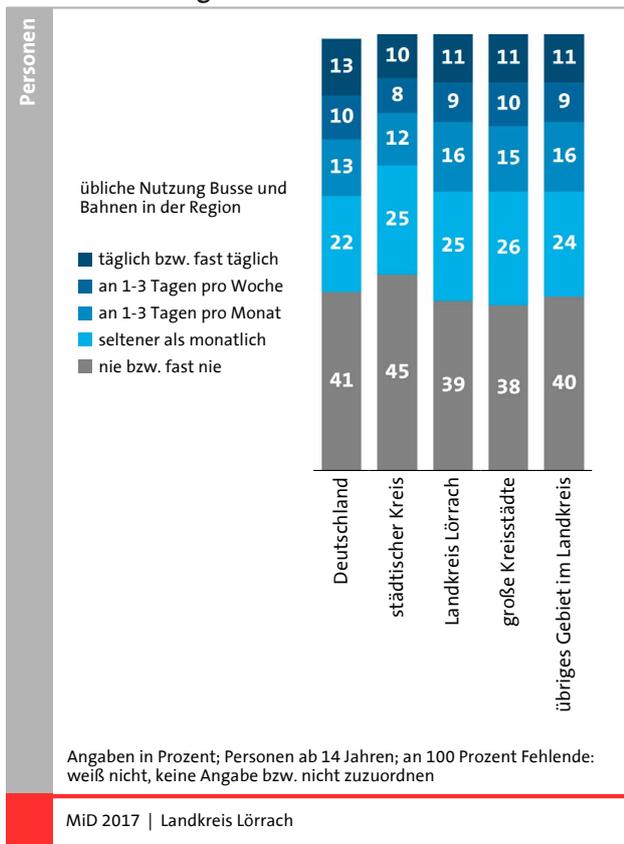
Neben der generellen Nutzung sinkt mit zunehmendem Alter auch die Nutzungsintensität. In der Altersgruppe der 18- bis 29-Jährigen nutzt noch jede bzw. jeder Vierte den ÖPNV täglich oder fast täglich. Dieser Anteil sinkt in der Altersklasse der 65- bis 74-Jährigen auf 1 Prozent. Der Anteil der Stammkundinnen und -kunden, die das ÖPNV-Angebot mindestens wöchentlich nutzen, beträgt in der Altersgruppe der 18- bis 29-Jährigen etwa 44 Prozent, in der Gruppe der 30- bis 49-Jährigen sinkt er auf rund ein Fünftel und beträgt in den Altersgruppen ab 50 Jahren ein Siebtel und weniger. Der Anteil der Gelegenheitskunden, die Busse und Bahnen seltener als wöchentlich, aber monatlich oder etwas seltener nutzen, ist unter den höheren Altersgruppen der 65- bis 74-Jährigen mit 48 Prozent am höchsten und in der Gruppe der bis 17-Jährigen mit 26 Prozent am kleinsten. In den vier oberen Altersgruppen (30 Jahre und älter) erreicht die Gruppe der Nichtkundinnen und -kunden mit 39 bis 55 Prozent die höchsten Anteile und wächst dabei stetig an.

Der Blick auf die Nutzungsmuster von Männern und Frauen zeigt eine leichte Verschiebung in der Nutzungsintensität. Frauen nutzen mit 62 Prozent den ÖPNV etwas häufiger, Männer nutzen das Angebot dafür etwas intensiver. Sonst unterscheiden sich die Nutzungsprofile nur geringfügig.

Vor allem Personen mit niedrigem Einkommen gehören zu den Kunden

Die Auswertungen in Kapitel 5.5 haben bereits gezeigt, dass die übliche Verkehrsmittelnutzung und die verfügbaren Optionen stark mit dem verfügbaren Einkommen zusammenhängen. Dort wurde festgestellt, dass mit steigendem Einkommen die Anzahl der wöchentlich genutzten Mobilitätsoptionen zunimmt. Bei Personen, die im üblichen Wochenverlauf ein einziges Verkehrsmittel nutzen, bleibt im Landkreis Lörrach das Auto in allen ökonomischen Statusgruppen das wichtigste Verkehrsmittel, allerdings gilt auch, dass das Fahrrad sowie die öffentlichen Verkehrsmittel bei Personen aus Haushalten mit mittlerem und vor allem niedrigem ökonomischem Status ihre Anteile steigern können: von 4 auf 8 bzw. 12 Prozent bei den ÖV und von 4 auf 5 bzw. 8 Prozent beim Fahrrad. Interessant ist dabei, dass der Anteil der mit den

Abbildung 27 Übliche ÖPNV-Nutzung nach Teilregionen

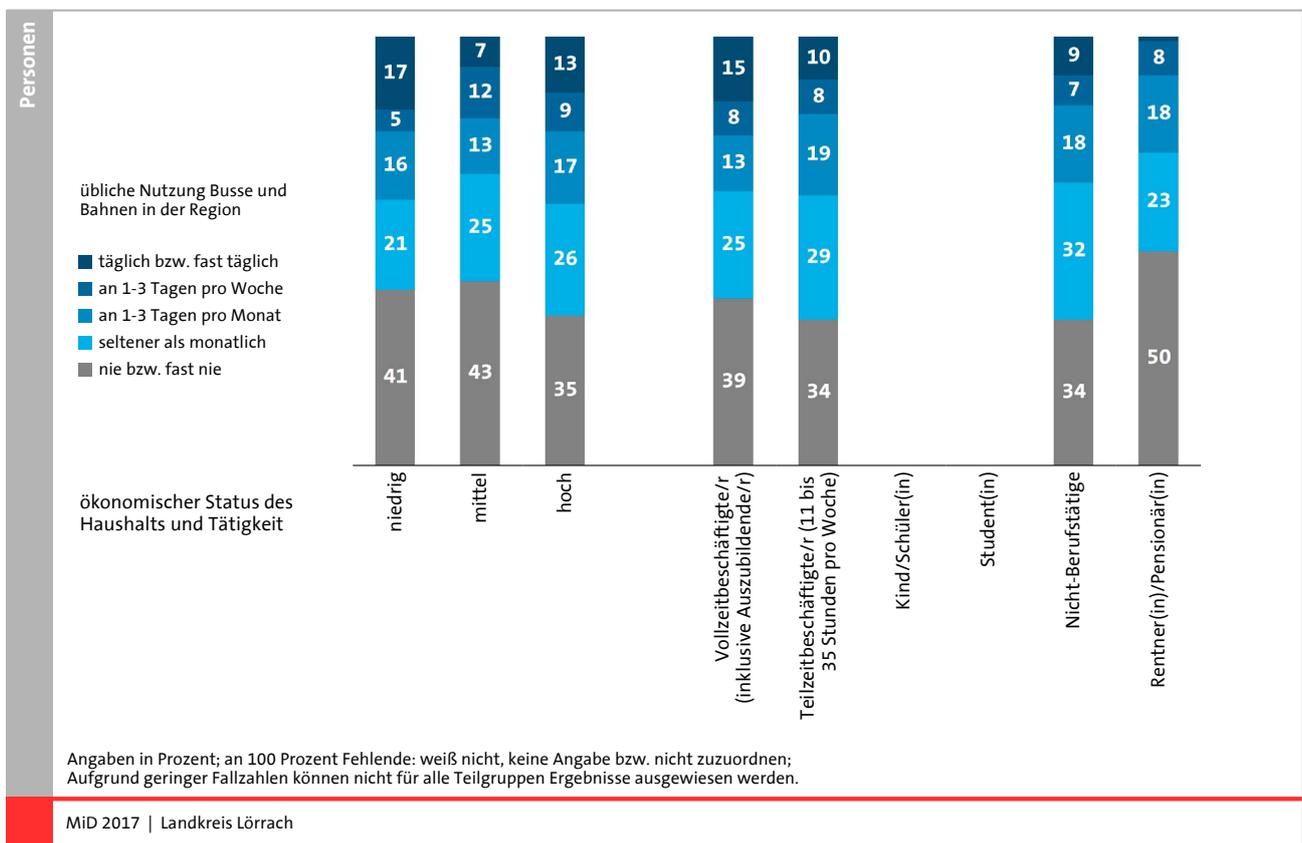


öffentlichen Verkehrsmitteln bestrittenen Wege und Personenkilometer bei niedrigem ökonomischem Status nicht weiter anwächst, sondern sogar abnimmt (siehe Kapitel 4.3). Dies deutet darauf hin, dass die Flexibilität dieses Verkehrsmittels im Alltag offenbar begrenzt ist.

Die Effekte des Alters bzw. der Lebensphase und des ökonomischen Status auf die ÖPNV-Nutzungshäufigkeit überlagern sich. Studierende verfügen oft über vergleichsweise niedrige Einkommen und da in die Einordnung der Haushalte nach ökonomischem Status neben dem Einkommen auch die Anzahl der Haushaltsmitglieder eingeht, werden Haushalte mit Kindern eher in Kategorien mit niedrigem verfügbarem Einkommen eingeordnet. Die höhere ÖPNV-Nutzung kann also sowohl auf die Lebensphase als auch auf das verfügbare Einkommen zurückgeführt werden.

Die Bewohnerinnen und Bewohner der zwei Teilgebiete im Landkreis unterscheiden sich insgesamt kaum in ihrer üblichen Nutzung der Busse und Bahnen.

Abbildung 28 Übliche Nutzung des ÖPNV nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit



7.3 Bewertung der Verkehrssituation und Einstellungen zum ÖPNV

Wie in Kapitel 6 dargestellt, wird die Verkehrssituation für den ÖPNV mit einer Durchschnittsnote von 3,2 durch die Bevölkerung im Landkreis Lörrach im Vergleich zu ähnlichen Landkreisen sowie ganz Deutschland relativ schlecht bewertet. Auch gibt nur ein geringer Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises an, gerne den ÖPNV zu nutzen.

Der Blick auf die Bewertungen und Einstellungen in Abhängigkeit von der Nutzungsintensität auf Bundesebene zeigt, dass bei häufigerer Nutzung bessere Noten vergeben werden. Dabei dürfte in der Regel die gute subjektive Bewertung ausschlaggebend für die höhere Inanspruchnahme sein – und nicht umgekehrt. Zwischen den beiden Teilgebieten des Landkreises kann an dieser Stelle aufgrund der geringen Fallzahl nicht differenziert werden.

ÖPNV mit Problemen bei Image und Leistungsniveau

Die zuvor festgestellte vergleichsweise seltene Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Landkreis passt zu dem sich in der Befragung abzeichnenden Imageproblem des ÖPNV. Viele Menschen im Landkreis oder anderswo nutzen das ÖPNV-Angebot im Alltag nicht gerne. Dahinter liegt in der Regel eine Erwartungslücke nicht nur bezogen auf die vorhandene „harte“ Infrastruktur, sondern auch bezogen auf „weiche“ Merkmale, die in der MiD jedoch nicht bewertet wurden, wie etwa im Servicebereich oder der Aufenthaltsqualität.

So kommt es dazu, dass speziell im Landkreis Lörrach nicht nur Personen mit hohem verfügbarem Einkommen auf Alternativen wie das Auto zurückgreifen, sondern selbst Personen mit niedrigem verfügbarem Einkommen noch häufig mit dem Auto unterwegs sind oder verstärkt das Fahrrad nutzen.

7.4 ÖPNV-Anbindungsqualität

Zusätzlich zur betrachteten ÖPNV-Nutzungsintensität, der Bewertung der Infrastruktur sowie der Einstellungen, die direkt aus den durchgeführten Interviews stammen, können in die Auswertungen auch Merkmale zur Bedienungsqualität herangezogen werden. Hierzu liegen Angaben zu Haltestellenentfernungen von der jeweiligen Wohnadresse vor. Dabei wurden Haltepunkte berücksichtigt, die mindestens

28 Abfahrten pro Tag und Richtung aufwiesen. Das entspricht einer tagsüber mindestens etwa stündlichen Taktung. Einbezogen und differenziert wurden dabei alle Bahnhaltepunkte (S-Bahnen, Regionalzüge sowie Fernverkehrszüge), alle Tramhalte (U-Bahnen, Stadtbahnen, Tram, Straßenbahn u. Ä.) sowie alle Bushaltepunkte. Diese Angaben konnten bundesweit gesehen für rund vier Fünftel der befragten Haushalte ermittelt werden – immer dann, wenn die freiwillige Angabe zur Wohnadresse vorlag oder diese bereits aus der Stichprobenbereitstellung bekannt war. Diese Haltestellenentfernungen wurden zu vier Qualitätsstufen zusammengefasst:

- sehr gut
Bahnhaltepunkt in maximal 1.000 Meter Entfernung sowie Straßenbahn- oder Bushalt in maximal 500 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 30 Prozent
- gut
Bahnhaltepunkt in maximal 2.500 Meter Entfernung sowie Straßenbahnhalt in maximal 1.000 Meter oder Bushalt in maximal 500 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 30 Prozent
- befriedigend
Bahnhaltepunkt in maximal 2.500 Meter oder Straßenbahnhalt in maximal 1.000 Meter oder Bushalt in maximal 500 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 29 Prozent
- schlecht
Bahnhaltepunkt in mehr als 2.500 Meter, Straßenbahn in mehr als 1.000 Meter und Bus in mehr als 500 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 11 Prozent

Da die Kategorienbildung deutschlandweit ausgerichtet ist, ergibt sich für den Landkreis Lörrach keine Gleichverteilung über die Kategorien, sondern ein Schwerpunkt von 53 Prozent der Kategorie „sehr gut“ – also mit sehr guter Erreichbarkeit eines Bahnanschlusses. Weitere 15 Prozent der Haushalte weisen zumindest eine gute ÖPNV-Anbindung auf, sodass die ÖPNV-Anbindungsqualität im Vergleich zu ähnlichen Landkreisen sowie ganz Deutschland überdurchschnittlich gut ausfällt.

Die Anbindungsqualität unterscheidet sich innerhalb des Kreises deutlich. So werden nur 4 Prozent aller Haushalte in den großen Kreisstädten hinsichtlich

ihrer Anschlussqualität mit der Note „befriedigend“ bewertet, während 96 Prozent die Noten „gut“ (16 Prozent) oder sogar „sehr gut“ (80 Prozent) erhalten (Abbildung 29). Umso schlechter ist die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr in den übrigen Kreisgebieten. Dort wird bei über der Hälfte der Haushalte die Anbindungsqualität nur mit den Noten „befriedigend“ (43 Prozent) oder „schlecht“ (14 Prozent) bewertet. Bei nur 28 Prozent ist die Anbindungsqualität „sehr gut“ und bei weiteren 15 Prozent „gut“. Damit liegt das Ergebnis für die übrigen Kreisgebiete deutlich unter dem Schnitt der städtischen Kreise sowie ganz Deutschlands.

Die Anbindungsqualität steht in einem direkten Zusammenhang mit der Nutzungshäufigkeit. So geben 15 Prozent der Personen in Haushalten mit „sehr guter“ Anbindung an, den ÖPNV täglich bzw. fast täglich zu nutzen. Bei „guter“ Anbindung sinkt dieser Wert auf 8 Prozent, bei befriedigender Anbindung auf 2 Prozent und bei schlechter Anbindung noch darunter. Auch kann die Hälfte der Personen in Haushalten mit schlechter oder nur befriedigender Anbindung als Nicht-Nutzer des ÖPNV eingestuft werden, während dieser Wert bei sehr guter oder guter Anbindung bei 36 bis 40 Prozent liegt (Abbildung 30).

Abbildung 29 ÖPNV-Anbindung im Vergleich

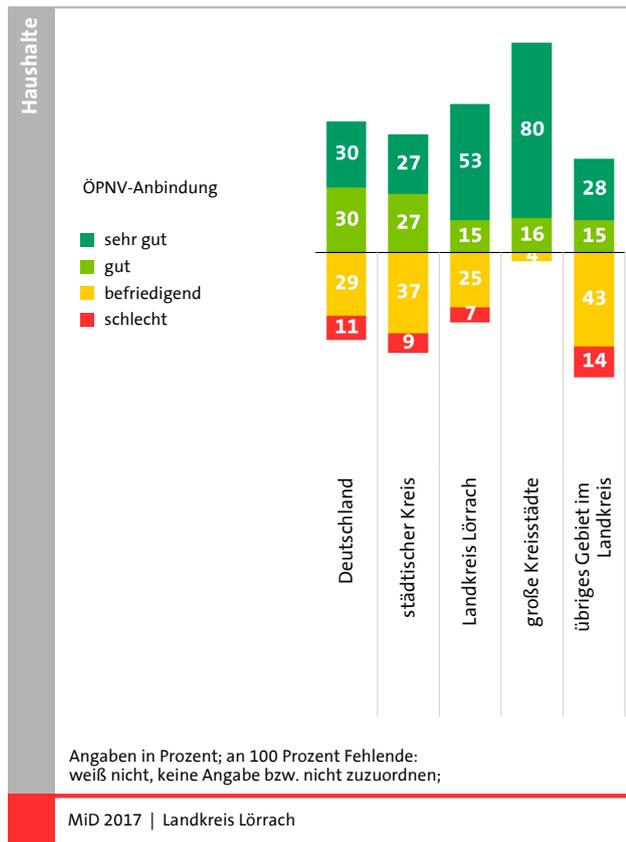
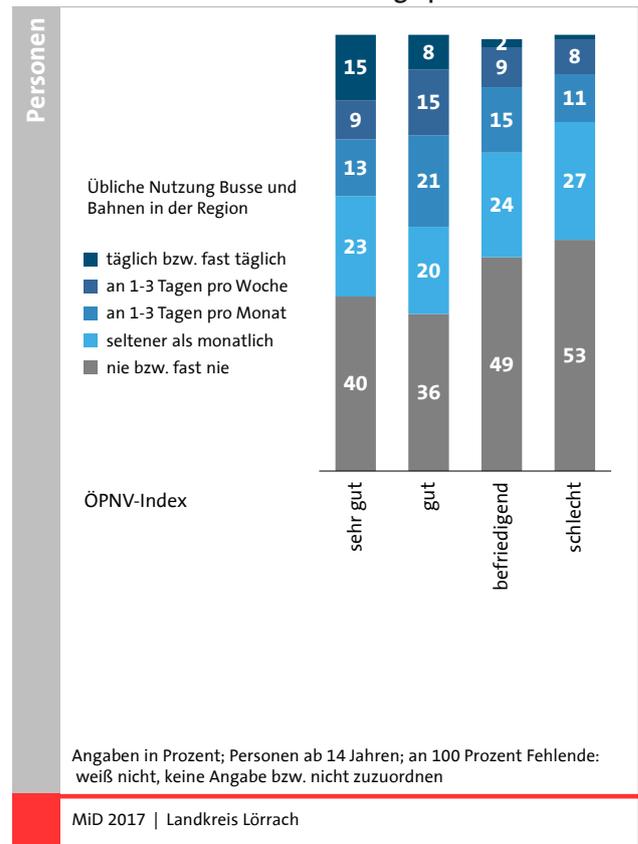


Abbildung 30 Übliche Nutzung des ÖPNV nach ÖPNV-Anbindungsqualität



7.5 Mögliche Potenziale im ÖPNV

Die Anbindungsqualität wird im nächsten Schritt mit der Nutzungsintensität kombiniert und erlaubt so eine Abgrenzung verschiedener ÖPNV-Kundensegmente und die Identifikation erreichbarer Kundengruppen.

Dabei werden alle Einwohnerinnen und Einwohner ab 14 Jahren betrachtet und die folgenden fünf ÖPNV-Kundensegmente gebildet:

- Stammkundinnen und -kunden
Sie nutzen das Angebot von Bussen und Bahnen mindestens wöchentlich
Anteil bundesweit 27 Prozent
- Gelegenheitskundinnen und -kunden mit guter ÖPNV-Anbindung
Sie nutzen das Angebot von Bussen und Bahnen seltener als wöchentlich, aber zumindest gelegentlich und verfügen an ihrer Wohnadresse über eine gute oder sehr gute ÖPNV-Anbindungsqualität
Anteil bundesweit 20 Prozent
- Gelegenheitskundinnen und -kunden mit schlechter ÖPNV-Anbindung
Sie nutzen das Angebot von Bussen und Bahnen seltener als wöchentlich, aber zumindest gelegentlich und verfügen an ihrer Wohnadresse über eine schlechte oder sehr schlechte ÖPNV-Anbindungsqualität
Anteil bundesweit 13 Prozent
- Nichtkundinnen und -kunden mit guter ÖPNV-Anbindung
Sie nutzen das Angebot von Bussen und Bahnen nie oder fast nie und verfügen an ihrer Wohnadresse über eine gute oder sehr gute ÖPNV-Anbindungsqualität
Anteil bundesweit 17 Prozent

- Nichtkundinnen und -kunden mit schlechter ÖPNV-Anbindung
Sie nutzen das Angebot von Bussen und Bahnen nie oder fast nie und verfügen an ihrer Wohnadresse über eine schlechte oder sehr schlechte ÖPNV-Anbindungsqualität
Anteil bundesweit 22 Prozent

Die Segmentbildung ist in [Tabelle 4](#) zusammen mit den jeweiligen Anteilen für den Landkreis Lörrach abgebildet. Die Nutzungsintensität bei den Stammkundinnen und Stammkunden kann nur bedingt gesteigert werden. Potenziale können bei den Gelegenheits- sowie Nichtkundinnen und -kunden mit guter Anbindung verortet werden. Es zeigt sich dabei für den Landkreis Lörrach, dass die Anbindung an das Verkehrsnetz oftmals kein wesentlicher Faktor ist, der eine häufigere Nutzung des Angebots verhindert. Ungefähr zwei Drittel der Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer verfügen bereits über eine gute Anbindung an das Verkehrsnetz und bevorzugen daher offenbar aus anderen Gründen andere Verkehrsmittel. Dies wiederum eröffnet Potenziale.

Auf der Ebene der städtischen Kreise sowie der Bundesebene zeigt sich bei den Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzern ein ähnliches Bild – auch hier ist in der Mehrzahl der Fälle die Anbindungsqualität gut. Bei den Nichtkundinnen und -kunden ist das auf den Vergleichsebenen jedoch nicht der Fall; hier weist eine Mehrheit der Nichtkundinnen und -kunden eine schlechte Anbindung an das Verkehrsnetz auf. Im Landkreis Lörrach zeigt sich allerdings ein umgekehrtes Bild: 22 Prozent aller Personen sind Nichtkunden, haben aber eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz, während 14 Prozent Nichtkunden sind und eine schlechte Anbindung aufweisen. Somit scheint es im Landkreis Lörrach gute Potenziale zu geben, die Anteile des ÖPNV zu steigern.

Tabelle 4 ÖPNV-Kundensegmente

	Stammkunden	Gelegenheitskunden		Nicht-Kunden	
		mit guter Anbindung	mit schlechter Anbindung	mit guter Anbindung	mit schlechter Anbindung
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%	%	%
Landkreis Lörrach	20	25	13	26	17
Deutschland	24	21	13	18	23
städtischer Kreis	17	20	17	20	26

MiD 2017 | Landkreis Lörrach

Um Ansatzpunkte zum Erreichen der Potenziale zu identifizieren, werden die fünf Gruppen im Folgenden beschrieben. Die zentralen Merkmale sind zusätzlich in der folgenden Tabelle 5 dargestellt.

Stammkundinnen und -kunden häufig mit Zeitkarten

Passend zu den zuvor dargestellten Beobachtungen besteht dieses Segment mehrheitlich aus Frauen. Schülerinnen und Schüler, Studierende und Nicht-Berufstätige sind in dieser Gruppe deutlich häufiger vertreten, während Ruheständlerinnen und Ruheständler darin seltener zu finden sind. Die größte Gruppe nutzt das Angebot von Bussen und Bahnen im üblichen Wochenverlauf sowie das Auto, das Fahrrad oder beides (74 Prozent). Korrespondierend zur häufigen ÖV-Nutzung verfügen 60 Prozent dieser Personen über eine Zeitkarte, also eine Wochen- oder Monatskarte im Einzelkauf bzw. im Abo, eine Jahreskarte oder ein zielgruppenspezifisches Ticket, wie Semester- oder Firmentickets.

Gelegenheitskunden mit guter Anbindung häufig im Ruhestand

Unter den Gelegenheitskundinnen und -kunden sind Erwerbstätige deutlich häufiger, während Nicht-Berufstätige und Ruheständlerinnen und Ruheständler deutlich unterrepräsentiert sind. Passend zur monatlichen oder selteneren ÖPNV-Nutzung liegt der Anteil der Zeitkarteninhaberinnen und -inhaber mit 4 Prozent niedrig. Fast die Hälfte dieser Kundengruppe

fährt im üblichen Wochenverlauf nur mit dem Auto, ein weiteres Drittel legt sowohl Wege mit dem Auto als auch mit dem Fahrrad zurück. Das Auto ist also die wichtigste Konkurrenz für das Bus- und Bahnangebot im Alltag dieser Gruppe. Da die Personen aus dieser Kundengruppe an ihrer Wohnadresse grundsätzlich gut an das ÖPNV-Netz angebunden sind und dieses Angebot bereits mindestens monatlich nutzen, sind sie mit einem attraktiven Angebot und guter Kundenansprache am ehesten für eine häufigere Nutzung zu gewinnen.

Viele Gelegenheitskundinnen und -kunden haben wahrscheinlich nur wenig Überblick über das Tarifsortiment. Gerade wenn ein Pkw als Alternative zur Verfügung steht, wird vermutlich selten eine umfassende Angebotsrecherche vorgenommen, um das passende Ticket und die passende Verbindung zu finden. Im Umkehrschluss geht es also häufig aus Sicht der Verkehrsunternehmen nicht so sehr darum, das passende Tarifangebot zu schaffen, sondern es bekannt zu machen. Ein möglichst einfaches Tarifangebot und gute Kommunikation stehen also im Vordergrund. Das sollte vor allem bei der Ansprache dieser Zielgruppe beachtet werden.

Tabelle 5 Übersicht zu ausgewählten Merkmalen der ÖPNV-Kundensegmente

Personen ab 14 Jahren		Stammkunden	Gelegenheitskunden		Nicht-Kunden	
			mit guter Anbindung	mit schlechter Anbindung	mit guter Anbindung	mit schlechter Anbindung
Durchschnittsalter	<i>in Jahren</i>	39	54	54	60	54
Anteil Frauen	%	51	51	56	51	48
Anteil Zeitkartennutzer im Segment	%	67	4	1	5	1
Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf						
Auto	%	0	47	62	55	71
ÖV	%	18	0	0	0	0
Fahrrad	%	0	7	8	7	3
Auto und Fahrrad	%	0	35	26	28	14
Auto und ÖV	%	32	1	0	1	0
Rad und ÖV	%	16	0	0	1	0
Auto, Rad und ÖV	%	34	0	0	0	0
keine Verkehrsmittelnutzung	%	0	10	5	9	12

MiD 2017 | Landkreis Lörrach

Gelegenheitskunden mit schlechter Anbindung häufiger ohne Verkehrsmittelnutzung

In dieser Gruppe sind Teilzeitbeschäftigte und Studierende häufiger vertreten, während Ruheständlerinnen und Ruheständler sowie Schülerinnen und Schüler deutlich seltener anzutreffen sind. Die Mehrheit der Personen fährt im üblichen Wochenverlauf Auto oder kombiniert dieses mit dem Fahrrad. Dementsprechend gering ist der Anteil der Zeitkarteninhaberinnen und -inhaber. Durch die vergleichsweise schlechte Anbindung an das ÖV-System ist diese Zielgruppe im ersten Schritt nur mit einer Erweiterung des Haltestellennetzes bzw. der Taktfrequenz an den verfügbaren Haltestellen zu erreichen. Erst im zweiten Schritt kann, ähnlich der Gelegenheitskundinnen und -kunden mit guter Anbindung, das Tarifangebot und dessen Kommunikation verbessert werden.

Drei Viertel der Nichtkundinnen und -kunden fahren fast ausschließlich Auto

Zur Gruppe der gut an das ÖV-System angebotenen Nichtkundinnen und -kunden gehören häufiger Ruheständlerinnen und Ruheständler sowie Nicht-Berufstätige, während Erwerbstätige und Schülerinnen und Schüler deutlich seltener in dieser Gruppe zu finden sind. Über die Hälfte der Personen in dieser Gruppe fährt im üblichen Wochenverlauf ausschließlich Auto. 28 Prozent nutzen zusätzlich auch das Fahrrad. Ähnlich wie bei den Gelegenheitskundinnen und -kunden ist das Auto die wichtigste Konkurrenz im Alltag.

Für das Bus- und Bahnangebot ist diese Gruppe nur schwer zu erreichen. Sie sind an ihren Wohnorten zwar grundsätzlich gut an das ÖPNV-System angebotenen, nutzen es im Alltag aber seltener als monatlich oder nie. Hier besteht die erste Hürde bereits darin, das Bewusstsein für das ÖPNV-Angebot in die automobil geprägte Alltagsroutine zu bringen. Die Bewertung der Verkehrssituation für Bus und Bahn am Wohnort sowie die Einstellungen zu deren Nutzung im Alltag zeigen zudem, dass es Vorbehalte ihnen gegenüber gibt. Diese müssen zunächst überwunden werden, bevor diese Personengruppe mit passenden Tarifangeboten gewonnen werden kann.

Das Gleiche gilt auch für die Gruppe der Nichtkundinnen und -kunden mit schlechter Anbindung an das ÖPNV-Netz. Hier sind deutlich häufiger Vollzeitberufstätige sowie Ruheständlerinnen und Ruheständler und deutlich seltener Nicht-Berufstätige, Schülerinnen und Schüler sowie Studierende

zu finden. Diese Gruppe ist am schwierigsten für das ÖPNV-Angebot zu gewinnen, da sie an ihrer Wohnadresse schlecht angebotenen sind und Mobilitätsroutinen haben, die stark auf das Auto ausgerichtet sind. Neben diesen objektiven Kriterien sprechen auch die subjektiven Kriterien gegen die Nutzung von Bus und Bahn, denn ein Großteil dieser Personen nutzt das Angebot im Alltag nicht gerne.

Als Potenzial für den ÖPNV kommen insgesamt also drei Gruppen infrage: die Gelegenheitskundinnen und -kunden mit guter bzw. schlechter Anbindung sowie die Nichtkundinnen und -kunden mit guter Anbindung. Diese umfassen im Landkreis Lörrach rund 56 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren:

- 22 Prozent davon können zum kurzfristig erreichbaren ÖV-Potenzial gezählt werden, da sie gut angebotenen sind und das Angebot bereits monatlich nutzen. Mit passenden Tarifangeboten kann diese Gruppe für eine häufigere Nutzung gewonnen werden.
- 11 Prozent davon können mittelbar mit einer Angebotsverbesserung und einem passenden Tarifangebot und umfangreicher Kommunikation für eine häufigere Nutzung gewonnen werden.
- 23 Prozent davon können mittelbar mit einer umfassenden Kommunikation des Angebots und einer Verbesserung weicher Angebotsfaktoren, wie Komfort und Zuverlässigkeit, gewonnen werden. Sie sind an ihrer Wohnadresse vergleichsweise gut an das Haltestellennetz angebotenen, nutzen es aber so gut wie nicht. Einer Nutzung stehen also nicht so sehr die harten Angebotsfaktoren als vielmehr die weichen Image- und Einstellungsfaktoren entgegen.

8 Eine kleine Bilanz

Die Ergebnisse zeigen die starke Bedeutung des Autos für die Alltagsmobilität. An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege in Deutschland mit einem motorisierten Individualverkehrsmittel, in der Regel einem Auto, zurückgelegt. Bei den genutzten Autos handelt es sich fast ausschließlich um Pkw mit Verbrennungsmotor. Elektroautos, die mit Energie aus nachhaltigen Quellen betrieben werden können, sind in den Haushalten selten. Die Verkehrswende, bei der Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger umgestellt und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gestärkt werden, ist auf den ersten Blick in den Ergebnissen nicht erkennbar.

Umweltverbund in urbanen Räumen bedeutend

Ein genauerer Blick offenbart aber Unterschiede zwischen Bevölkerungsgruppen und Raumtypen. So wird in den Metropolen und Großstädten deutlich mehr zu Fuß gegangen und Rad gefahren als in den ländlicheren und dörflicheren Räumen. Die öffentlichen Verkehrsmittel erreichen in den Metropolen einen Anteil von 20 Prozent und der Anteil des Umweltverbundes an den Wegen steigt insgesamt auf fast zwei Drittel. Die hohe Siedlungsdichte mit einer Vielzahl zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbarer Ziele drängt den Autoanteil deutlich zurück. Zugleich sorgt ein gut ausgebautes System öffentlicher Verkehrsmittel für motorisierte Alternativen zur Nutzung des Pkw.

ÖV vor allem bei jungen Erwachsenen wichtig

Neben der Trennlinie zwischen Stadt und Land verläuft eine weitere zwischen den Altersgruppen und Lebensphasen. Die Verkehrsmittelwahl junger Erwachsener unterscheidet sich zum Teil deutlich von der Verkehrsmittelwahl der mittleren Altersstufen. Junge Erwachsene nutzen die Angebote der öffentlichen Verkehrsmittel deutlich häufiger, vor allem dann, wenn sie in der Ausbildung sind und über vergleichsweise geringe Einkommen verfügen. Die Semester- und Ausbildungstickets werden in dieser Lebensphase häufig genutzt, sodass sich der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel in diesen Altersgruppen verdoppelt. Ob dieses Verhalten mit steigendem Alter und Einkommen beibehalten und damit zu einer Verkehrswende beitragen wird, bleibt abzuwarten.

Vorbehalte gegenüber dem ÖV

Dabei darf nicht übersehen werden, dass die gemeinschaftlich genutzten öffentlichen Verkehrsmittel deutlich weniger beliebt sind als die individuellen Verkehrsmittel Fahrrad, Auto und auch das Zu-Fuß-Gehen. Das mag daran liegen, dass die individuellen Verkehrsmittel die Menschen in der Regel direkt und ohne Umstiege ans gewünschte Ziel bringen. Eine Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel bedingt also neben der Verbesserung des Angebots an Linien, Taktung, Zuverlässigkeit, Tarifgestaltung und Komfort immer auch die Überwindung individueller Hemmnisse und Vorbehalte.

Unterschiede nach Einkommen

Die Verkehrsmittelnutzung unterscheidet sich zudem auch entlang des verfügbaren Einkommens. Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status nutzen im Alltag deutlich seltener ein Auto, während die Verkehrsmittel des Umweltverbundes die Alltagsmobilität dominieren.

Verkehr wird stark von externen Faktoren beeinflusst

Veränderungen am Verkehrsangebot sind zudem nur ein Faktor, der die Verkehrsmittelwahl beeinflusst. Auch die Urbanisierung, also das Wachsen der Städte, die Beschäftigungssituation, die Siedlungsstruktur und die Gestaltung von Wohnquartieren beeinflussen das Mobilitätsverhalten. Um die Verkehrswende voranzubringen und nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern, muss auch bei der Gestaltung der Wohnquartiere, Arbeitsformen und Arbeitsorte angesetzt werden. Neue Lösungen in diesen Bereichen können einen langfristigen Beitrag für die Umsetzung der Verkehrswende leisten.

Auch hier lohnt ein genauerer Blick in die Ergebnisse. Einige Städte verzeichnen bereits heute einen Fahrradanteil von rund 30 Prozent an allen Wegen, während dieser Anteil in anderen Städten im einstelligen Bereich verharrt.

Erläuterung wichtiger Begriffe

Im Folgenden werden die zentralen Begriffe aus dem Regionalbericht vorgestellt. Dabei liegt der Fokus besonders auf den Fachausdrücken zur Beschreibung der Datenerhebung sowie auf den Begriffen der Mobilitätsforschung mit Bezug zum Personenverkehr.

CATI (Computer Assisted Telephone Interview)

Befragungsmethode, bei der eine Interviewerin/ein Interviewer telefonisch eine Teilnehmerin/einen Teilnehmer befragt. Im Interview wird ein computergestütztes Fragebogenskript verwendet, das automatisch die Filterführung steuert und die Angaben speichert.

CAWI (Computer Assisted Web Interview)

Befragungsmethode, bei der Teilnehmerinnen bzw. Teilnehmer einen schriftlichen Fragebogen selbst ausfüllen, der über das Internet bereitgestellt wird. Der programmierte Fragebogen übernimmt dabei die Filtersteuerung.

Dual-Frame-Stichprobe

Ein aus zwei Rahmen („frames“) bestehender Stichprobenansatz, in der Regel eine Kombination aus einer Zufallsauswahl aus dem Festnetz sowie entsprechend aus dem Mobilfunkbereich im Zusammenhang mit telefonischen Interviews.

Hauptverkehrsmittel

Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst. Als Hauptverkehrsmittel wird das gesetzt, mit dem wahrscheinlich die längste Strecke des Weges unternommen wurde. Die Rangfolge lautet dabei ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.

Haushaltsinterview

Bildete den ersten Erhebungsschritt im Rahmen der Studie und diente zur Erhebung von soziodemografischen Angaben sowie der Verkehrsmittelausstattung der Haushalte. Zudem sollten die Haushalte für den zweiten Erhebungsschritt (Personeninterview) gewonnen werden.

Mixed-Mode-Design

Kombination verschiedener Befragungsmethoden in einem Studiendesign. In der MiD wurden telefonische (CATI), schriftliche (PAPI) und Online-Befragungen (CAWI) kombiniert.

Mobilitätsquote

Anteil mobiler Personen, d. h. von Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg außer Haus zurückgelegt haben. Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, werden im Rahmen der Studie und bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands als „nicht mobil“ betrachtet.

Modal Split

Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.

Multimodalität

Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln beim Absolvieren von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums (häufig eine Woche).

Nicht-motorisierter Individualverkehr (NMIV)

Teil des Verkehrs, bei dem kein motorisiertes Verkehrsmittel zum Einsatz kommt, z. B. Fußverkehr oder Fahrradverkehr.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Teil des öffentlichen Verkehrs, der die Beförderung von Personen im Nahbereich sicherstellt. Dazu gehören unter anderem Straßenbahnen, U- und S-Bahnen, Stadt- und Regionalbusse sowie Taxis.

Öffentlicher Personenfernverkehr (ÖPFV)

Teil des öffentlichen Verkehrs, der die Beförderung von Personen im Fernbereich sicherstellt. Dazu gehören unter anderem Fern- und Reisebusse, Fernzüge, Flugzeuge und Schiffe.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmittel auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).

PAPI (Paper And Pencil Interview)

Befragungsmethode, bei der die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einen schriftlichen Papier-Fragebogen ausfüllen.

Personeninterview

Bildete den zweiten und letzten Erhebungsschritt im Rahmen der Studie. Diente zur Aufnahme von Personenmerkmalen und zur Erfassung der Wege am Stichtag. Ziel war es, von allen Haushaltsmitgliedern Angaben zu erhalten.

Personenkilometer (Pkm)

Maßeinheit der Verkehrsleistung, umfasst die von einer oder allen Personen auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.

Regionalstatistische Raumtypen RegioStaR

Vom BMVI gemeinsam mit dem BBSR 2018 für Anwendungen im Verkehr neu entwickelte Raumtypologie in unterschiedlichen Aggregaten.

Stichtag

Jeder Befragte erhält einen mittels statistischen Zufallsverfahrens ermittelten Stichtag zugewiesen, für den alle Wege angegeben werden sollen. Insgesamt verteilen sich die Stichtage über 12 Monate und umfassen alle Tage von Montag bis Sonntag.

Übliche Verkehrsmittelnutzung

Anders als bei der Berechnung des Modal Split, der die Verkehrsmittelwahl auf Wegeebe enthält, drückt die übliche Verkehrsmittelnutzung das durchschnittliche Verhalten einer Person über einen längeren Zeitraum aus. Während der Modal Split eine statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens darstellt, lassen sich mit der Frage nach der üblichen Verkehrsmittelnutzung individuelle Mobilitätsmuster beschreiben.

Verkehrsaufkommen

Einheit zur Beschreibung von zentralen Verkehrskennzahlen. Es beschreibt die Grundgesamtheit aller Wege in einem bestimmten Zeitraum (z. B. pro Tag oder Jahr).

Verkehrsleistung

Einheit zur Beschreibung von zentralen Verkehrskennzahlen. Sie beschreibt die Grundgesamtheit aller zurückgelegten Personenkilometer in einem bestimmten Zeitraum (z. B. pro Tag oder Jahr).

Weg

Grundeinheit, in der die Mobilität im Rahmen der Studie erfasst wird. Ein Weg besteht dabei aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt blieb es bei einem Weg. Hin- und Rückwege wurden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, wie etwa einem Einkauf, wurden die Wege getrennt angegeben.

Wegezweck

Anlass, aus dem der Weg unternommen wurde. Dieser wurde im Rahmen der MiD in verschiedenen Haupt- und Detailzwecken erhoben und zu acht Hauptzwecken verdichtet (siehe Kapitel 4).

