

MiD 2008



Mobilität in Deutschland 2008

Ergebnisbericht
Mecklenburg-Vorpommern

infas



MOBILITÄT



IN DEUTSCHLAND

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH

Friedrich-Wilhelm-Straße 18, 53113 Bonn

Robert Follmer
Thorsten Brand

Telefon +49 (0228) 3822-0

Telefax +49 (0228) 310071

Internet: www.infas.de

infas

Projektseite: www.mobilitaet-in-deutschland.de



Auftraggeber:

Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
Schlossstraße 6-8, 19053 Schwerin

Bonn, Mai 2010

PN 4440

Vorbemerkung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat infas – das Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH – die Studie „*Mobilität in Deutschland*“ im Jahr 2008 durchgeführt (MiD 2008). Die Umsetzung erfolgte gemeinsam in Kooperation mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR). Dabei konnte auf Ergebnisse und Erfahrungen aus der Vorgängerstudie „*Mobilität in Deutschland*“ des Jahres 2002 aufgebaut werden (MiD 2002), die von infas in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) realisiert worden war. Die direkte Vergleichbarkeit wird dadurch gewährleistet, dass die MiD 2008 in weiten Teilen eine Aktualisierung der damals neu gestalteten MiD 2002 darstellt.

Die Feldzeit der Studie MiD 2008 erstreckte sich als Stichtagserhebung in 25.922 Haushalten (der bundesweiten Basisstichprobe) über zwölf Monate und fand überwiegend im Jahr 2008 statt. Um differenzierte Ergebnisse für einzelne Planungsregionen innerhalb des Landes Mecklenburg-Vorpommern zu erhalten, hat sich das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern erfreulicherweise für eine Aufstockung der Stichprobe in Form einer Erhöhung der Zahl der befragten Haushalte entschieden – wie bereits bei der MiD 2002.

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse für das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern vor. Sie basieren auf der Befragung von gut 1.750 Haushalten. Diese Zahl setzt sich aus zwei Stichprobenteilen zusammen. Bei 750 Haushalten wurde die Befragung durch das bundesweite Projekt des BMVBS finanziert. Bei weiteren 1.000 Haushalten basiert die Befragung auf einer Aufstockung im Auftrag des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern. Beide Teile wurden zeitgleich nach dem identischen Verfahren erhoben und haben in etwa denselben Umfang wie bei der landesspezifischen Aufstockung des Jahres 2002.

Zusätzlich zu diesem Ergebnisbericht liegen ein ausführlicher, bundesweit gültiger Projektbericht, ein Methodenbericht und ein Daten-Nutzerhandbuch jeweils mit ausführlicher Beschreibung des Konzepts und Designs von MiD 2008 vor. Weitere Projektinformationen sind auf den Internetseiten der Studie unter www.mobilitaet-in-deutschland.de verfügbar. In diesem Ergebnisbericht wird daher auf eine detaillierte

Darstellung der Erhebung selbst verzichtet. Darüber hinaus wurden die Befragungsergebnisse für die insgesamt 1.759 Haushalte in Mecklenburg-Vorpommern in einem eigenen Tabellenband dokumentiert.

Ergebnistelegamm

- Die Grundlage für diesen Bericht bildet die von infas gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) durchgeführte Untersuchung *Mobilität in Deutschland 2008* und eine in diesem Rahmen erfolgte Erweiterung für das Land Mecklenburg-Vorpommern. Diese umfasst das gesamte Bundesland. Die Ergebnisse werden sowohl für Mecklenburg-Vorpommern insgesamt als auch nach Planungsregionen unterteilt vorgestellt. Zudem werden die Ergebnisse der aktuellen Erhebung mit denjenigen aus dem Jahr 2002 verglichen. Dies wird an geeigneter Stelle im vorliegenden Bericht dokumentiert.
- Die Studie umfasst für Mecklenburg-Vorpommern 1.759 befragte Haushalte, 3.582 Personen und 10.821 Wege. Einbezogen wurden jeweils komplette Haushalte. Soweit nicht anders ausgewiesen, beziehen sich die Ergebnisse auf alle Einwohner einschließlich der Kinder ab 0 Jahren.
- Mehr als die Hälfte der Haushalte verfügt über mindestens einen Pkw, und immerhin knapp ein Viertel der Haushalte ist mit mehreren Pkw ausgestattet. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt sind die Haushalte damit trotz der hohen Abhängigkeit vom Autoverkehr noch unterdurchschnittlich motorisiert.
- 29 Prozent der Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns fahren täglich Fahrrad. Dieser Fahrradnutzeranteil ist im Vergleich der Bundesländer hoch, bundesweit wurden durchschnittlich 19 Prozent tägliche Fahrradfahrer gemessen. Besonders hoch ist der Anteil der täglichen Radnutzung in Vorpommern, gekoppelt mit einem hohen Anteil an Freizeitwegen als Hauptzweck.
- An einem durchschnittlichen Tag gehen mehr als neun von zehn Personen außer Haus. Seit 2002 ist auf Landesebene ein Anstieg des Anteils mobiler Personen um sieben Prozentpunkte zu verzeichnen. Die vor sechs Jahren in dieser Frage noch gemessenen deutlichen Unterschiede zwischen den Planungsregionen bestehen heute (fast) nicht mehr.
- Die von 2002 auf 2008 eingetretene leichte Erhöhung der durchschnittlichen Mobilitätsquote resultiert hauptsächlich aus dem wachsenden Anteil an mobilen älteren Personen im Alter von 60 Jahren und älter und aus der gleichzeitigen Zunahme an Wegen pro Person speziell in dieser Altersgruppe.

- Die mittlere Wegeanzahl für die Einwohner von Mecklenburg-Vorpommern liegt werktags bei 3,6 Wegen. Am Samstag sinkt der Wert auf 3,3, und am Sonntag erreicht er korrespondierend mit einer geringeren Mobilitätsquote nur 2,1. Damit entspricht die Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern ungefähr dem Bundesdurchschnitt; nur an Sonntagen ist sie etwas geringer als in Gesamtdeutschland.
- Im Schnitt investiert jeder Bürger Mecklenburg-Vorpommerns pro Tag rund eine Stunde und zwanzig Minuten in seine Mobilität und legt dabei eine Strecke von etwa 44 Kilometern zurück. Diese Werte weichen allerdings in verschiedenen Bevölkerungsgruppen deutlich voneinander ab. Besonders Erwerbstätige, Auszubildende und Studierende haben hohe Mobilitätswerte. Gruppen ohne Pkw haben deutlich kleinere Aktionsradien.
- Den größten Anteil an allen Wegen machen Freizeitwege mit rund einem Drittel aus, etwa jeder vierte Weg wird für die Arbeit, Ausbildung oder Dienstliches unternommen. Es folgen Einkaufswege mit Anteilen von 23 Prozent und Erledigungen mit zwölf Prozent. Auf den neuen Hauptwegezweck „Begleitung von Personen“ entfallen sieben Prozent aller Wege.
- In einer Zusammenfassung nach dem im Verlauf des Weges genutzten Hauptverkehrsmittel kann die Darstellung vereinfacht werden. Wurde für einen Weg nur ein Verkehrsmittel benutzt, so ist dies gleichzeitig auch das Hauptverkehrsmittel. Besteht ein Weg dagegen aus mehreren Etappen, wurden auf dem Weg zum Ziel also mehrere Verkehrsmittel benutzt, so gilt das Verkehrsmittel als das Hauptverkehrsmittel, mit dem die längste Wegstrecke zurückgelegt wurde. Folgende Hierarchie wurde gebildet, wobei das hier jeweils vor den übrigen genannte und für einen Weg benutzte Verkehrsmittel als das Hauptverkehrsmittel angesehen wird: zu Fuß, Fahrrad, MIV (Motorisierter Individualverkehr), ÖPV, Sonstiges. So stellt sich heraus, dass mehr als die Hälfte aller Wege in Mecklenburg-Vorpommern mit dem Auto zurückgelegt werden. Immerhin jeder vierte Weg findet ausschließlich zu Fuß statt. Mit 13 Prozent aller Wege stellt sich Mecklenburg-Vorpommern auch im Bundesvergleich mit zehn Prozent als „Fahrradland“ dar – wie bereits bei der Befragung 2002. In der Tat ist der Anteil des Fahrrads mehr als doppelt so hoch wie der Anteil der ÖPV-Wege mit nur sechs Prozent. Im Vergleich zur Befragung sechs Jahre zuvor, sind aber auch einige Veränderungen feststellbar. So ist der Anteil der MIV-Fahrer um drei Prozentpunkte gestiegen, während der Anteil der MIV-Mitfahrer um vier

Prozentpunkte abgenommen hat. Bei stabilen Anteilen für Fahrrad und zu Fuß nimmt der ÖPV-Anteil mit einem Prozentpunkt etwas zu. Die Anteile von MIV-Fahrern und ÖPV legen also im Gegensatz zu allen anderen Anteilen der Wege an den Verkehrsmitteln zu.

- Am häufigsten nutzen Berufstätige ohne Pkw das Fahrrad, 58 Prozent von ihnen sitzen täglich oder fast täglich im Sattel. An zweiter Stelle stehen Studierende und Schüler, von ihnen fährt fast jeder Zweite täglich (je 47 Prozent) und ungefähr ein weiteres Fünftel wöchentlich Rad (15 bzw. 22 Prozent). Danach folgen die Auszubildenden mit 39 Prozent täglicher und weiteren 22 Prozent wöchentlicher Fahrradnutzung.

Inhalt

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Konzeption von Mobilität in Deutschland 2008 | 11 |
| 1.1 | Erhebungsdesign | 11 |
| 1.2 | Befragungsinhalte | 15 |
| 2 | Zentrale Mobilitätskenngrößen für Mecklenburg-Vorpommern..... | 17 |
| 2.1 | Pkw-, Fahrrad- und Ticket-Ausstattung | 18 |
| 2.2 | Bevölkerungsstruktur und Demografischer Wandel | 24 |
| 2.3 | Generelle Verkehrsmittelnutzung..... | 28 |
| 2.4 | Nutzersegmente..... | 32 |
| 3 | Verkehrsaufkommen (Stichtagsergebnisse)..... | 35 |
| 3.1 | Mobilität am Stichtag..... | 35 |
| 3.2 | Häufigkeiten, Dauer und Länge von Wegen..... | 38 |
| 3.3 | Wegestructur und Modal Split..... | 42 |
| 3.4 | Wege Zwecke..... | 45 |
| 4 | Altersabhängige Mobilität und Fahrradverkehr | 49 |
| 4.1 | Änderungen im Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Altersgruppen..... | 49 |
| 4.2 | Fahrradverkehr..... | 54 |
| 5 | Literaturverzeichnis | 62 |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|--------------|--|----|
| Abbildung 1 | Ablauf der Erhebungsschritte bei der MiD 2008..... | 13 |
| Abbildung 2 | Befragungsinhalte der MiD 2008 | 16 |
| Abbildung 3 | Pkw-Ausstattung der Haushalte..... | 18 |
| Abbildung 4 | Pkw-Ausstattung der Haushalte nach monatlichem Nettoeinkommen | 19 |
| Abbildung 5 | Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Altersgruppen | 20 |
| Abbildung 6 | Übliche Ticketnutzung im ÖPNV..... | 21 |
| Abbildung 7 | Fahrrad-Ausstattung der Haushalte | 23 |
| Abbildung 8 | Bevölkerung in der Region nach Haushaltstyp | 24 |
| Abbildung 9 | Verhaltenshomogene Personengruppen | 25 |
| Abbildung 10 | Bevölkerung in Mecklenburg-Vorpommern 2002 und 2008 | 27 |
| Abbildung 11 | Unterscheidung generelles Verhalten und Stichtag | 28 |
| Abbildung 12 | Übliche Nutzung des Autos | 29 |
| Abbildung 13 | Übliche Nutzung des ÖPNV | 30 |
| Abbildung 14 | Übliche Nutzung des Fahrrads | 31 |
| Abbildung 15 | Nutzersegmente | 33 |
| Abbildung 16 | Nutzersegmente nach Planungsregionen | 34 |
| Abbildung 17 | Mobilitätsquoten im Vergleich | 36 |
| Abbildung 18 | Mobilitätsquoten nach Wochentag..... | 36 |
| Abbildung 19 | Mobilitätsquoten nach verhaltenshomogenen Personengruppen..... | 37 |
| Abbildung 20 | Wegehäufigkeiten..... | 38 |
| Abbildung 21 | Wegelängen und Wegedauern | 39 |
| Abbildung 22 | Wegedauern und Entfernungen nach verhaltenshomogenen Personengruppen..... | 41 |
| Abbildung 23 | Hauptverkehrsmittel..... | 43 |
| Abbildung 24 | Hauptverkehrsmittel nach Bundesländern | 44 |
| Abbildung 25 | Wegezwecke | 46 |
| Abbildung 26 | Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecken | 47 |
| Abbildung 27 | Mobilitätsquote und Wegeanzahl nach Altersgruppen | 50 |
| Abbildung 28 | Wegedauern und Entfernungen nach Altersgruppen | 51 |
| Abbildung 29 | Modal Split im Zusammenhang mit dem Alter..... | 52 |
| Abbildung 30 | Wegezwecke nach Altersgruppen | 53 |

| | | |
|--------------|---|----|
| Abbildung 31 | Fahrradnutzung nach Bundesländern..... | 55 |
| Abbildung 32 | Zufriedenheit der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad..... | 56 |
| Abbildung 33 | Fahrradnutzung verschiedener Personengruppen..... | 57 |
| Abbildung 34 | Hauptzweck bei der Fahrradnutzung | 58 |
| Abbildung 35 | Modal Split Vergleichswerte | 60 |

1 Konzeption von Mobilität in Deutschland 2008

1.1 Erhebungsdesign

Das Bundesministerium für Verkehr hat in den Jahren 1976, 1982 und 1989 die kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten (KONTIV) in Westdeutschland durchgeführt. Ziel dieser jeweils mit ähnlichem Design gestalteten Befragungen privater Haushalte war es, repräsentative Daten zum Alltagsverkehr (eines Jahres) der Bevölkerung einschließlich wesentlicher Basisvariablen des Haushalts und der Personen zu erfassen.

In der Fortsetzung dieser Tradition hat das damalige BMVBW eine KONTIV-Erhebung unter dem Namen „*Mobilität in Deutschland 2002*“ beauftragt. Mit der Durchführung wurden infas und das DIW Berlin betraut. *Mobilität in Deutschland 2002* (MiD 2002) knüpfte als erstes gesamtdeutsches Projekt in der KONTIV-Tradition in den Kernelementen an die KONTIV-Erhebungen an: Über ein Jahr wurden zufällig ausgewählte Haushalte zu ihrem Verkehrsverhalten an einem vorgegebenen Stichtag befragt und zusätzlich um die Angabe verkehrsrelevanter Informationen zum Haushalt insgesamt und zu seinen Mitgliedern gebeten.

Die Studie „*Mobilität in Deutschland 2008*“ ist grundsätzlich angelegt als Replikation der Vorgängerstudie *Mobilität in Deutschland 2002*. Ziel bei der Konzeptionierung der Studie war es, eine weitestgehende Vergleichbarkeit zwischen den Ergebnissen der beiden Erhebungsjahre herzustellen und deswegen nur an einzelnen Stellen der Erhebung Modifikationen vorzunehmen. Der MiD 2002 war seinerzeit eine umfangreiche Methodenstudie vorgeschaltet, in deren Rahmen unterschiedliche Instrumente und Erhebungsvarianten getestet werden konnten (infas, DIW 2001). Das so entwickelte Konzept wurde 2008 mit nur wenigen Abweichungen übernommen. Im Ergebnis können aktuelle Informationen zur Alltagsmobilität gewonnen und aus dem Vergleich der beiden Erhebungen 2002 und 2008 wichtige Erkenntnisse zu Veränderungen in der Alltagsmobilität abgeleitet werden.

Die bundesweite Studie stützt sich auf eine Basisstichprobe im Auftrag des BMVBS. Diese umfasst 25.000 Haushalte. Zusätzlich wurden für zehn Regionen von unterschiedlichen Auftraggebern methodenidentische regionale Aufstockungen in Auftrag

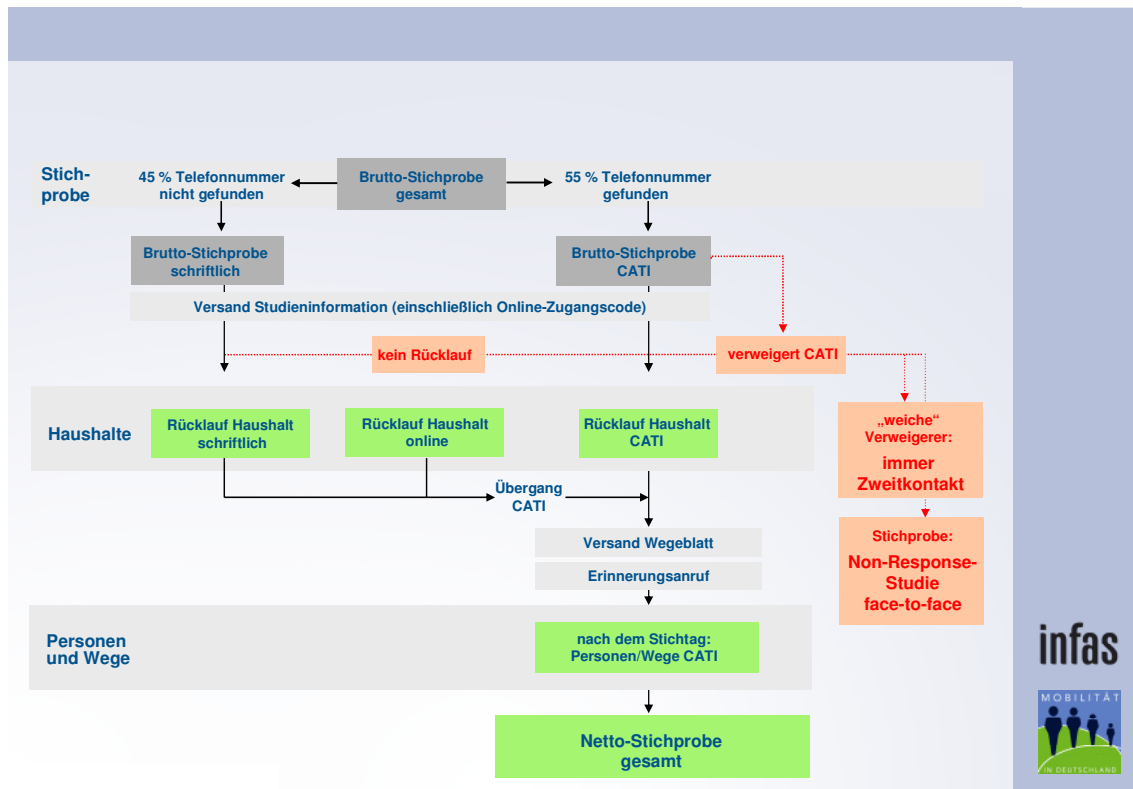
gegeben. Den in diesem Bericht vorgestellten Ergebnissen für Mecklenburg-Vorpommern liegt eine Befragung von insgesamt 1.759 Haushalten in diesem Bundesland zugrunde. Davon wurde ein Anteil von 750 Haushalten durch das bundesweite Projekt des BMVBS finanziert. Die Aufstockung im Auftrag des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern umfasst weitere 1.000 Haushalte. Sowohl für den Anteil der Basiserhebung als auch die Aufstockung basiert die Stichprobe auf einer Zufallsauswahl von Personenadressen aus nach einer Gemeindetypisierung wiederum zufällig ausgewählten Einwohnermeldeämtern aus Mecklenburg-Vorpommern. Die Ergebnisse sind repräsentativ für die vier Planungsregionen und das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern insgesamt.

Die Feldzeit der Studie *Mobilität in Deutschland 2008* erstreckte sich kontinuierlich über etwas mehr ein Jahr und war stichtagsorientiert, indem der Einsatz der Stichprobenadressen nahezu gleich verteilt über alle Tage innerhalb des Jahres durchgeführt wurde. Die Erhebung für die Studie bestand aus zwei aufeinander folgenden Phasen: In der ersten Phase wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der die Haushaltszusammensetzung, die vorhandenen Verkehrsmittel im Haushalt und einige weitere Merkmale erhoben wurden. In einer zweiten Phase wurden alle Haushaltsmitglieder einzeln nach persönlichen Merkmalen und nach ihren Wegen an einem fest vorgegebenen Stichtag befragt.

Bei der Durchführung der Haushaltsbefragung kamen drei Instrumente zum Einsatz: PAPI (paper and pencil interview), CATI (computer assisted telephone interview) und CAWI (computer assisted web interview). In der durch die Haushaltsinterviews gebildeten ersten Erhebungsstufe bestand 2008 erstmals die Möglichkeit, den Haushaltsfragebogen im Internet zu bearbeiten. Das anschließende Personen- und Wegeinterview erfolgte ausschließlich telefonisch. Damit wurde den guten Erfahrungen aus der MiD 2002 im Hinblick auf höhere Rücklaufquoten und bessere Datenqualität im telefonischen Teil der Erhebung Rechnung getragen. Für die Haushaltsbefragung war die schriftliche Variante der Befragung dagegen immer noch dann erforderlich, wenn für den Haushalt zunächst keine Telefonnummer vorlag.

Der Ablauf der Erhebung ist in Abbildung 1 grafisch dargestellt und lässt sich wie folgt beschreiben:

Abbildung 1 Ablauf der Erhebungsschritte bei der MiD 2008



Haushaltsrekrutierung

Zunächst erhielten alle Haushalte ein Anschreiben, in dem die Ziele und das Vorgehen der Studie erläutert wurden. Bei allen Haushalten, für die keine Telefonnummer vorlag, beinhaltete das Kontaktschreiben zusätzlich einen schriftlichen Haushaltsfragebogen. Für alle anderen Haushalte erfolgte die Haushaltsbefragung telefonisch. Beide Gruppen erhielten zusätzlich einen Zugangscod zum Online-Haushaltsfragebogen. Der Haushaltsfragebogen war im Wesentlichen identisch mit dem telefonischen Fragebogenprogramm und dem schriftlichen Fragebogen. Das Haushaltsinterview erfüllte neben der Erhebung von soziodemografischen Angaben und der Verkehrsmittelausstattung die Aufgabe der Haushaltsrekrutierung für das spätere Personen- und Wegeinterview.

Vorbereitung des Personen-Wegeinterviews

Für die anschließende Phase standen alle Haushalte zur Verfügung, für die eine Telefonnummer vorhanden war und die ihre Einwilligung zur weiteren Teilnahme an der Studie gegeben hatten. Für diese Haushalte wurde für jedes Haushaltsmitglied ein individuelles Wegeprotokoll für den vorgegebenen Stichtag erstellt und per Post zugeschickt. Jeder Haushalt wurde darüber hinaus einen Tag vor dem Stichtag nochmals telefonisch kontaktiert und an das Ausfüllen dieses Protokolls erinnert.

Personen-Wegeinterviews

Das eigentliche Personen- und Wegeinterview fand für alle Personen im Haushalt unmittelbar nach dem Stichtag und in einem maximalen Abstand von zwei Wochen telefonisch statt. Soweit möglich, sollte bis auf die Kinder unter 10 Jahren jede Person selbst befragt werden. Andere Haushaltsmitglieder konnten unter bestimmten Bedingungen stellvertretend Interviews geben. Die Voraussetzung dafür war, dass die zu interviewende Zielperson innerhalb der nächsten Wochen nicht erreichbar oder unter 14 Jahre alt war. Das Hauptziel war jedoch zunächst, mit jeder Person im Haushalt ein telefonisches Interview zu führen. Analog zum Vorgehen in 2002 wurde ein Haushalt als vollständig auswertbar eingestuft, wenn auf der Personen-Wege-Ebene Angaben zu mindestens 50 Prozent der Haushaltsmitglieder vorlagen. Ziel war es, innerhalb des 14-tägigen Zeitfensters nach dem Stichtag so viele Haushaltsmitglieder wie möglich persönlich zu befragen. Um einer möglichen Untererfassung von großen Haushalten vorzubeugen und gleichzeitig Alltagsmobilität auch im Haushaltskontext abbilden zu können, wurde erneut das „50-Prozent-Kriterium“ angewendet. Das heißt: Mindestens 50 Prozent der Haushaltsmitglieder mussten befragt worden sein, damit der Haushalt in den Datensatz Eingang fand.

In den 1.759 Haushalten aus Mecklenburg-Vorpommern, die an der Befragung teilgenommen haben, wurden 3.582 Personen befragt, von denen 3.338 über den Stichtag berichtet haben. Dabei wurden Informationen zu 10.821 Wegen erhoben. Die Feldzeit der Studie erstreckte sich für Mecklenburg-Vorpommern kontinuierlich über mehr als ein Jahr von Anfang Januar 2008 bis Anfang April 2009. Die Stichprobe wurde so angelegt, dass für das gesamte Bundesland und die Planungsregionen Mecklenburg-Vorpommerns repräsentative Ergebnisse vorliegen.

Für alle auf Mecklenburg-Vorpommern entfallenden Interviews gelten die ausführlichen methodischen Erläuterungen im Projektbericht, Methodenbericht und Nutzerhandbuch. Diese können zur weiteren Information über das methodische Vorgehen der Studie herangezogen werden. Weitere Projektinformationen können auf den Internetseiten der Studie unter www.mobilitaet-in-deutschland.de abgerufen werden.

1.2 Befragungsinhalte

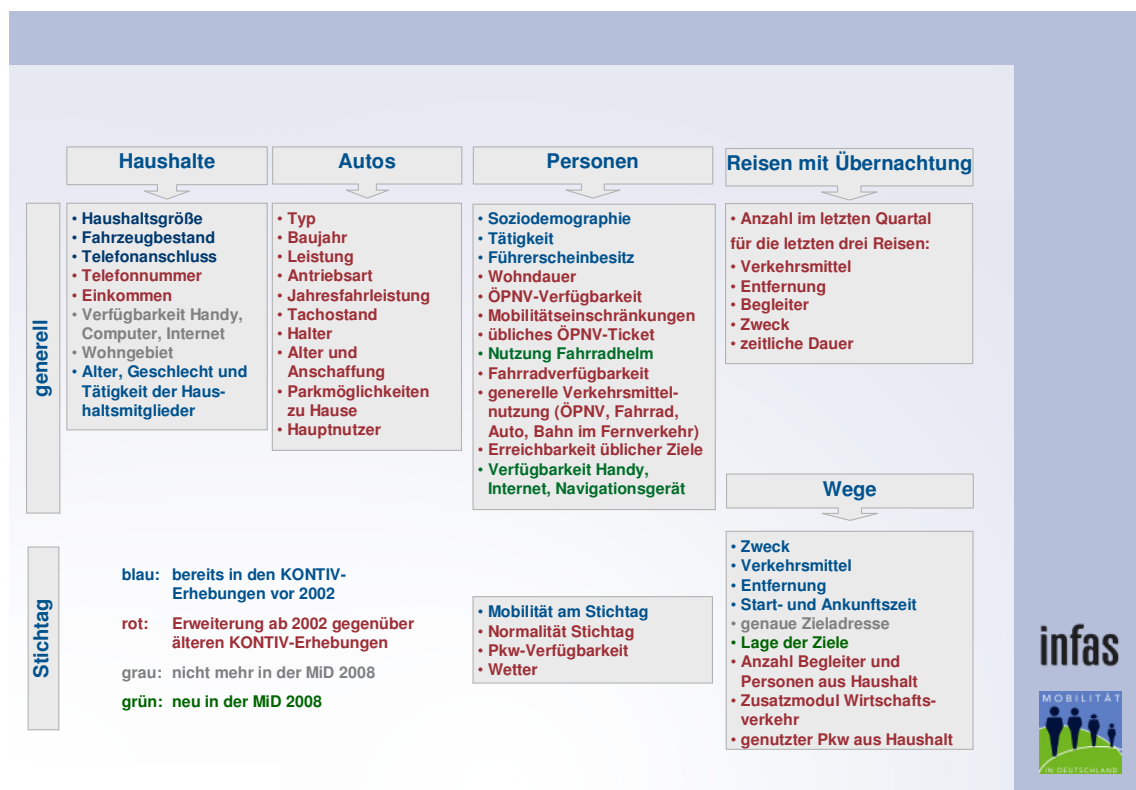
Abbildung 2 gibt eine Übersicht über die auf den verschiedenen Ebenen der Befragung erhobenen Inhalte und markiert die Änderungen gegenüber der MiD 2002. Grundsätzlich können allgemeine Angaben zu Haushalten, Personen, Autos sowie zu den Reisen (mit mindestens einer Übernachtung – so die hier wie schon 2002 gewählte Abgrenzung) der letzten drei Monate und Angaben zur Mobilität am festgelegten Stichtag unterschieden werden.

Das Kernstück des Personen-Wegeinterviews bildet die Erfassung der Wege am Stichtag. Dabei wurden detaillierte Angaben von bis zu zwölf Wegen erfasst. Dazu gehören der Wegezweck, der Ausgangspunkt des Weges, die Lage des Ziels innerhalb oder außerhalb der Stadt oder Gemeinde, die genutzten Verkehrsmittel, Angaben zum Fahrer beziehungsweise zur Fahrerin und zum Fahrzeug (wenn das Auto genutzt wurde), die Anzahl der begleitenden Personen und die Entfernung des zurückgelegten Weges. Wege, die über diese zwölf detailliert zu erfassenden hinausgehen, wurden als Summe notiert.

Um auch längere Reisen in einem ausreichenden Umfang zu erfassen, wurden diese nicht nur in der Stichtagsabfrage, sondern auch rückblickend für die letzten drei Monate vor dem Stichtag erhoben. Zunächst wurde nach der Anzahl der Reisen mit mindestens einer auswärtigen Übernachtung gefragt. Für die letzten drei dieser Reisen wurden dann der hauptsächliche Zweck, die Lage des Ziels, die genutzten Verkehrsmittel, die Anzahl der Übernachtungen, die Anzahl der begleitenden Haushaltsmitglieder und die ungefähre Entfernung des Reiseziels erhoben.

Da es bei Stichtagserhebungen in der Regel zu einer Untererfassung von Wegen im Wirtschaftsverkehr kommt, wurden diese in einem speziellen Fragebogenmodul ermittelt. Zu diesen Wegen gehören alle Wege, die regelmäßig beruflich (z.B. von Vertretern, Lieferanten, Busfahrern oder Postboten) unternommen werden. Das Wirtschaftsverkehrsmodul liefert Ergebnisse zum berufsbedingten Verkehr eines Tages (Branche, Hauptzweck, Entfernung, Anzahl der zurückgelegten Wege und überwiegend genutztes Verkehrsmittel).

Abbildung 2 Befragungsinhalte der MiD 2008



2 Zentrale Mobilitätskenngrößen für Mecklenburg-Vorpommern

Mobilität von Personen resultiert aus den Bedürfnissen und Möglichkeiten der Menschen zur Ortsveränderung und zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Diese Möglichkeiten sind jedoch neben anderen Einschränkungen durch die zur Verfügung stehende Zeit begrenzt. Sie werden durch die Lage von Zielen und das Verkehrsangebot mitbestimmt, das wiederum mit der erzielbaren Geschwindigkeit den Aktionsradius des Einzelnen beeinflusst. Dispersität und Motorisierungszunahme sind dabei die beiden gängigsten Stichworte zur Entwicklung der Rahmenbedingungen des Personenverkehrs der letzten Jahrzehnte in Deutschland und gelten auch für Mecklenburg-Vorpommern. Unabhängig davon werden alle Formen der Mobilität mehr oder weniger durch die individuellen Lebensumstände geprägt. Daher wird im Folgenden zunächst auf diese Rahmenbedingungen der Verkehrsentstehung eingegangen, bevor in weiteren Kapiteln die Mobilitätskenngrößen dargestellt werden.

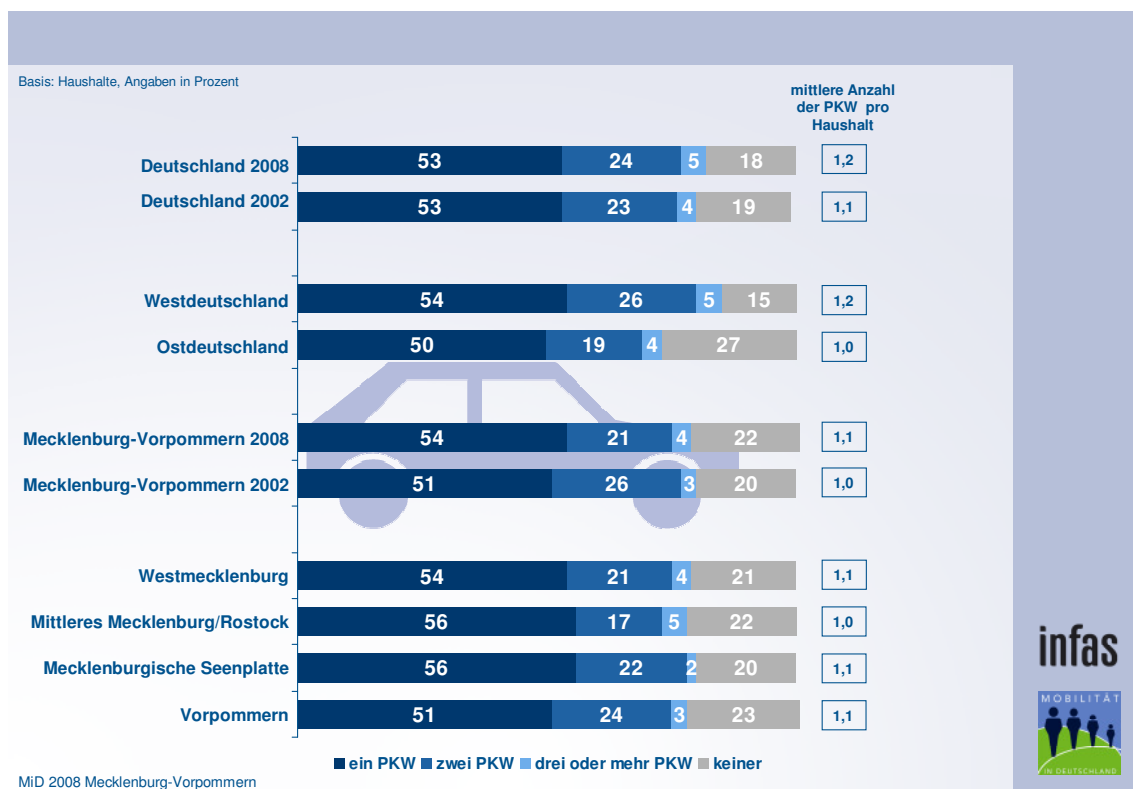
Verschiedene Einflussfaktoren bestimmen das Verkehrsgeschehen gleichzeitig und sind untereinander verknüpft. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen. Zum Beispiel ist in Ballungsräumen mit höherer Siedlungsdichte nicht nur das ÖPNV-Angebot besser, auch der Anteil von Einpersonenhaushalten ist höher und, unter anderem dadurch begründet, auch der Anteil der Haushalte ohne Auto. Eine Beschreibung der Beziehung der einzelnen Faktoren unter Einbeziehung der Wechselwirkungen setzt entsprechende Analysen voraus. Dies gilt auch für den Vergleich der in diesem Bericht nebeneinander gestellten Planungsregionen Mecklenburg-Vorpommerns.

2.1 Pkw-, Fahrrad- und Ticket-Ausstattung

Wer fährt mit dem Auto?

Ein Blick auf die Pkw-Ausstattung in Abbildung 3 ist nach den verschiedenen Haushaltstypen aufschlussreich. Insgesamt besitzt in Mecklenburg-Vorpommern etwa jeder vierte Haushalt keinen Pkw. Dagegen verfügt mehr als die Hälfte der Haushalte über mindestens einen Pkw, und immerhin ein Viertel der Haushalte ist mit mehreren Pkw ausgestattet. Im Bundesvergleich sind die Haushalte im nordöstlichsten Bundesland damit trotz der hohen Abhängigkeit vom Autoverkehr noch unterdurchschnittlich motorisiert. Wird jedoch 2002 als Maßstab zugrunde gelegt, so hat ein relativer Aufholprozess stattgefunden. Der Anteil von Haushalten mit einem oder mehr Pkw ist um vier Prozentpunkte gestiegen. Damit liegt Mecklenburg-Vorpommern bei der Pkw-Ausstattung über dem Durchschnitt der östlichen Bundesländer.

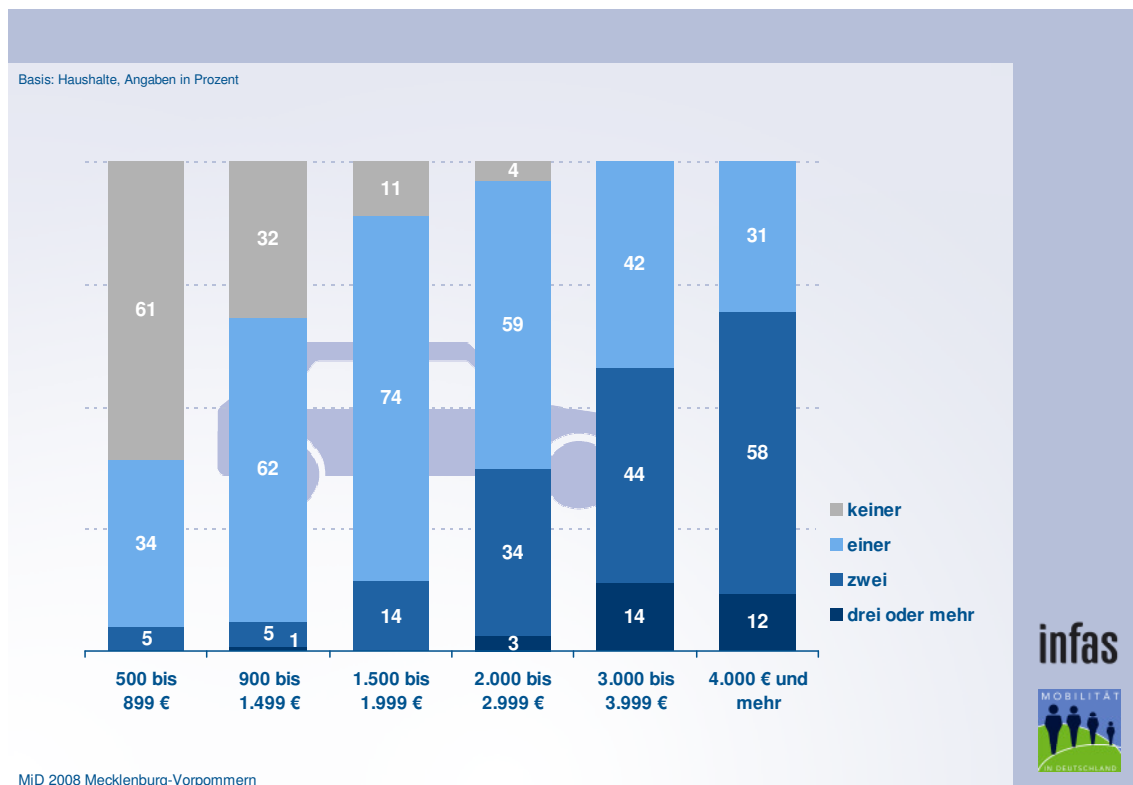
Abbildung 3 Pkw-Ausstattung der Haushalte



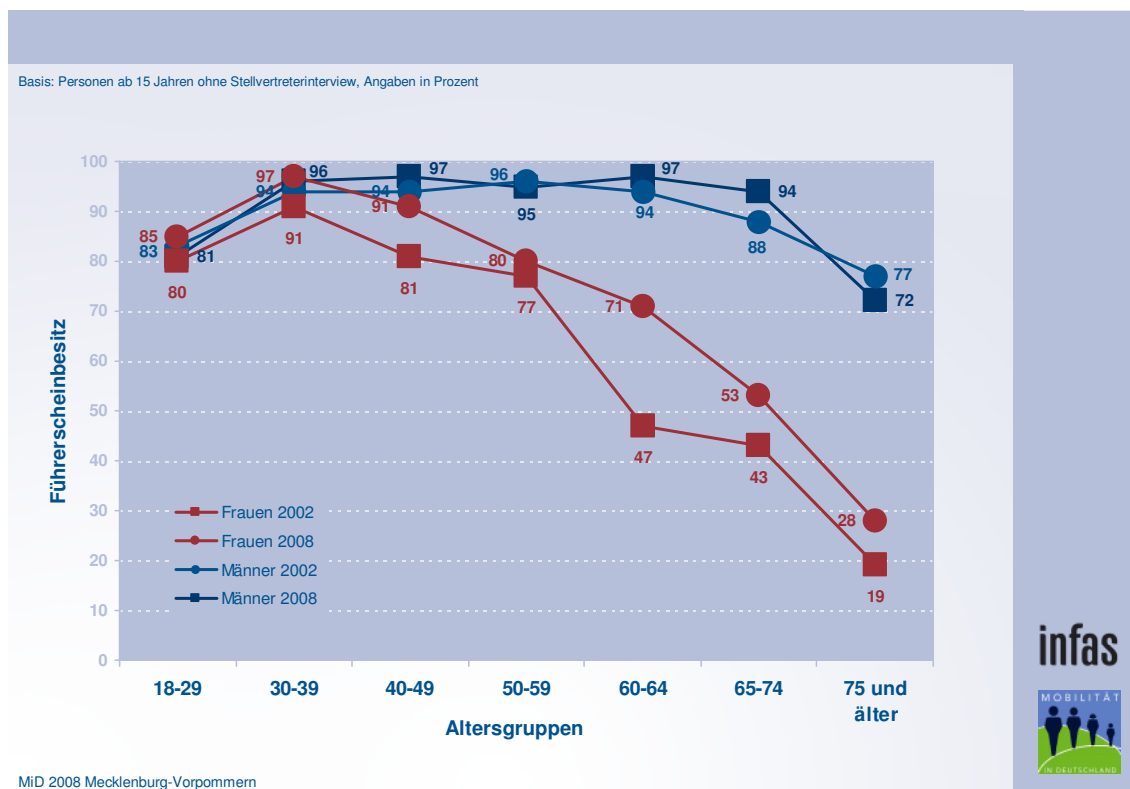
Die Proportionen innerhalb des Landes unterscheiden sich deutlich nach den Haushaltstypen. Am höchsten ist der Anteil der Haushalte ohne Pkw verständlicherweise bei den älteren Alleinlebenden. In dieser Gruppe der ab 60-Jährigen besitzen drei von fünf Haushalten heute kein Auto. Am anderen Ende der Skala finden sich hier alle Mehr-

personenhaushalte mit mehr als zwei Personen, mit und ohne Kinder, wieder. Nur maximal fünf Prozent dieser Haushalte sind nicht mit einem Pkw ausgestattet (ohne Abbildung).

Abbildung 4 Pkw-Ausstattung der Haushalte nach monatlichem Nettoeinkommen



In *Mobilität in Deutschland* wird als zusätzliche Hintergrundinformation auch nach dem Haushaltsnettoeinkommen gefragt. Eine Differenzierung nach dieser Information zeigt nachvollziehbarerweise einen deutlichen Zusammenhang zwischen der Höhe des monatlichen Nettoeinkommens und der Pkw-Ausstattung. Wie Abbildung 4 veranschaulicht, schwankt der Anteil der Haushalte ohne Pkw von 61 Prozent in der niedrigsten Einkommensgruppe bis zu einem Anteil von unter einem halben Prozent in der höchsten Einkommenskategorie. Hier zeichnet sich auch eine potentiell höhere Grundmobilität der einkommensstärkeren Haushalte ab, die sich bei den Ergebnissen zur Verkehrsmittelnutzung am Stichtag bestätigt.

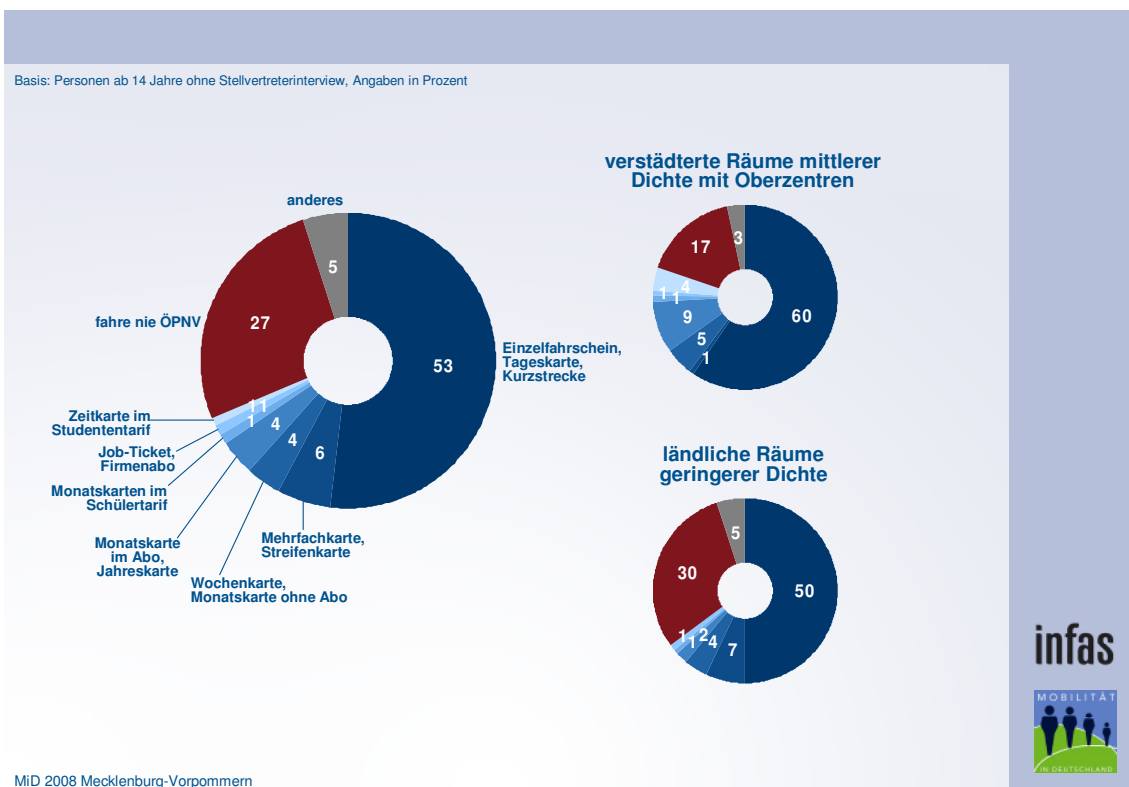
Abbildung 5 Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Altersgruppen

Auch zum Führerscheinbesitz liegen mit der aktuellen Studie umfassende Informationen für Mecklenburg-Vorpommern vor. Sie zeigen, dass sich der Abstand in der Besitzquote zwischen Frauen und Männern in den jüngeren Altersgruppen zwischen 2002 und 2008 umgekehrt hat. Von den über 18- bis 29-Jährigen geben 85 Prozent der Frauen an, einen Führerschein zu besitzen – aber nur 81 Prozent der Männer. Auch bei den 30- bis 39-Jährigen gibt es einen geschlechtsspezifischen Unterschied bei der Besitzquote zugunsten von Frauen. Erst in den höheren Altersgruppen fallen die Anteile zugunsten der Männer aus und je mehr das Alter ansteigt, immer stärker auseinander. Diese Rahmenbedingungen darf auch das ÖPNV-Marketing nicht vergessen. Nicht wahlfreie Kunden werden mehr und mehr zur Ausnahme. Umso wichtiger wird ein attraktives Angebot bei Bus und Bahn, wenn bestehende Kunden gehalten und neue hinzugewonnen werden sollen.

Welche Fahrkarten werden im ÖPNV genutzt?

Entsprechend der Pkw- Ausstattung der Haushalte kann für den ÖPNV Mecklenburg-Vorpommerns als „Ausstattungsvariable“ beschrieben werden, ob und welche Fahrkarten von den Personen im Haushalt üblicherweise genutzt werden. Hierzu wurden alle Haushaltsmitglieder ab 14 Jahren befragt. Bei der entsprechenden Frage gibt rund ein Viertel der Befragten an, Bus oder Bahn grundsätzlich nicht zu nutzen, so dass sie auch keine Aussage zur üblichen Fahrkarte treffen können. In der MiD-Befragung vor sechs Jahren lag dieser Anteil der ÖPNV-Nichtnutzer noch bei einem Drittel. Wird die übliche Ticketnutzung nach Regionstyp betrachtet, so sind diese Anteile ohne ÖPNV-Nutzung sowohl im verstärkerten Raum (von 24 auf 17 Prozent) als auch im ländlichen Raum (von 36 auf 30 Prozent) zurückgegangen. Es wurde also eine höhere Marktdurchdringung des ÖPNV in den letzten Jahren erreicht.

Abbildung 6 Übliche Ticketnutzung im ÖPNV



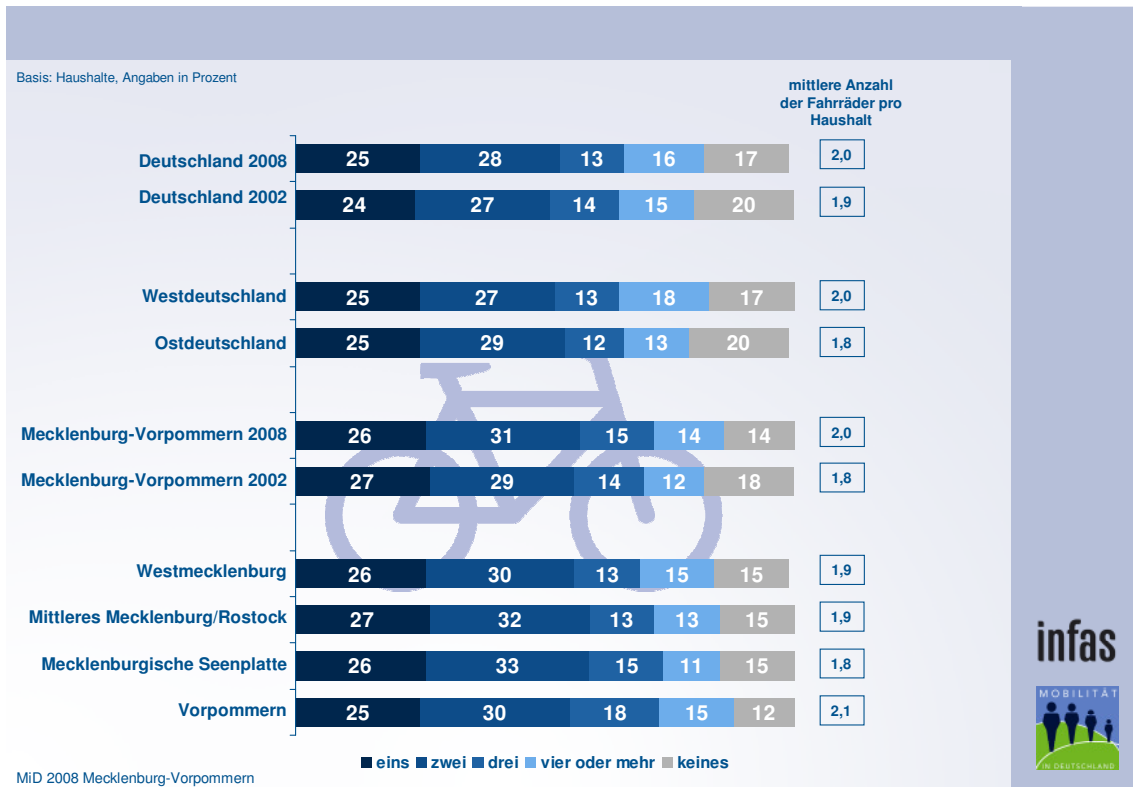
Ähnlich aufschlussreich wie der Anteil der „hartnäckigen“ Nicht-Nutzer ist aus dem Blickwinkel des ÖPNV-Anbieters die Relation zwischen Bartarif- und Zeitkartenkunden – hier betrachtet auf der *Personenebene*. Im Landesdurchschnitt zählen unabhängig von der individuellen Nutzungshäufigkeit etwa zwei Drittel der Bewohner ab 14 Jahren zu den Bartarifkunden. Nur sechs Prozent gehören zur ÖPNV-Stammkundschaft und nutzen eines der verfügbaren Zeitkartenangebote. Im Vergleich zu 2002 ist damit der Anteil von Zeitkartennutzern konstant geblieben, so dass ausschließlich die Bartarifnutzung durch die bessere ÖPNV-Marktdurchdringung ansteigt, also vor allem gelegentliche Kunden gewonnen wurden. Insgesamt ergibt sich damit eine Relation Nichtnutzer-Bartarifkunden-Zeitkartenkunden von 1,0 : 2,5 : 0,25. Diese Verteilung fällt aufgrund der besseren Angebotsqualität im Raum Rostock in der Planungsregion *Mittleres Mecklenburg/Rostock* eher zugunsten von Bus und Bahn aus. Der Nichtnutzer-Anteil liegt hier nur bei 17 Prozent gegenüber etwas höheren Werten von 22 bis 33 Prozent in den übrigen Landesteilen.

Wie ist die Ausstattung mit Fahrrädern?

86 Prozent der Haushalte in Mecklenburg-Vorpommern besitzen mindestens ein Fahrrad; in 29 Prozent der Haushalte sind sogar drei oder mehr Fahrräder vorhanden (Abbildung 7). Insgesamt gibt es in den Haushalten des Bundeslandes etwa 1,7 Mio. Fahrräder. Damit ist die Pro-Kopf-Verfügbarkeit von Fahrrädern im Jahr 2008 auf rund 1,0 Fahrräder gestiegen – 2002 lag sie noch bei 0,8 Rädern. Gleichzeitig gibt es – wie schon 2002 – einen bedeutsamen Anteil an Haushalten, in dem die Anzahl der Fahrräder die Anzahl der Köpfe übersteigt. Nach Planungsregion betrachtet, kommen in Vorpommern durchschnittlich etwas mehr Fahrräder pro Haushalt (2,1) vor als in der Region Mecklenburgische Seenplatte (1,8).

Um die Fahrradverfügbarkeit ist es besser als um die Pkw-Ausstattung bestellt. Nur jeder vierte Einpersonenhaushalt in Mecklenburg-Vorpommern verfügt nicht über ein funktionstüchtiges Fahrrad. Ein ähnlich großer Anteil unter den Zweipersonenhaushalten hat kein oder nur ein Fahrrad. Auch hier zählen die größeren Erwachsenenhaushalte sowie die Haushalte mit Kindern zu den am besten ausgestatteten Haushalten. In diesen Gruppen haben weniger als vier Prozent der Haushalte gar kein Fahrrad (ohne Abbildung).

Abbildung 7 Fahrrad-Ausstattung der Haushalte



2.2 Bevölkerungsstruktur und Demografischer Wandel

Die Stichprobe ist so angelegt, dass für Mecklenburg-Vorpommern eine nach Planungsregionen oder Gebietstypen differenzierte Analyse möglich ist. Zusätzlich zu dieser regionalen Unterscheidung können die Ergebnisse für unterschiedliche Haushaltstypen, Lebensphasen und Zielgruppen ausgewertet werden. Die Basisuntersuchung *Mobilität in Deutschland* stellt hierzu unterschiedliche Systematiken zur Verfügung. Auf *Haushaltsebene* wird ein *Lebensphasen-Modell* eingesetzt, das jeweils die Haushalte anhand ihrer Zusammensetzung typisiert.

Abbildung 8 Bevölkerung in der Region nach Haushaltstyp

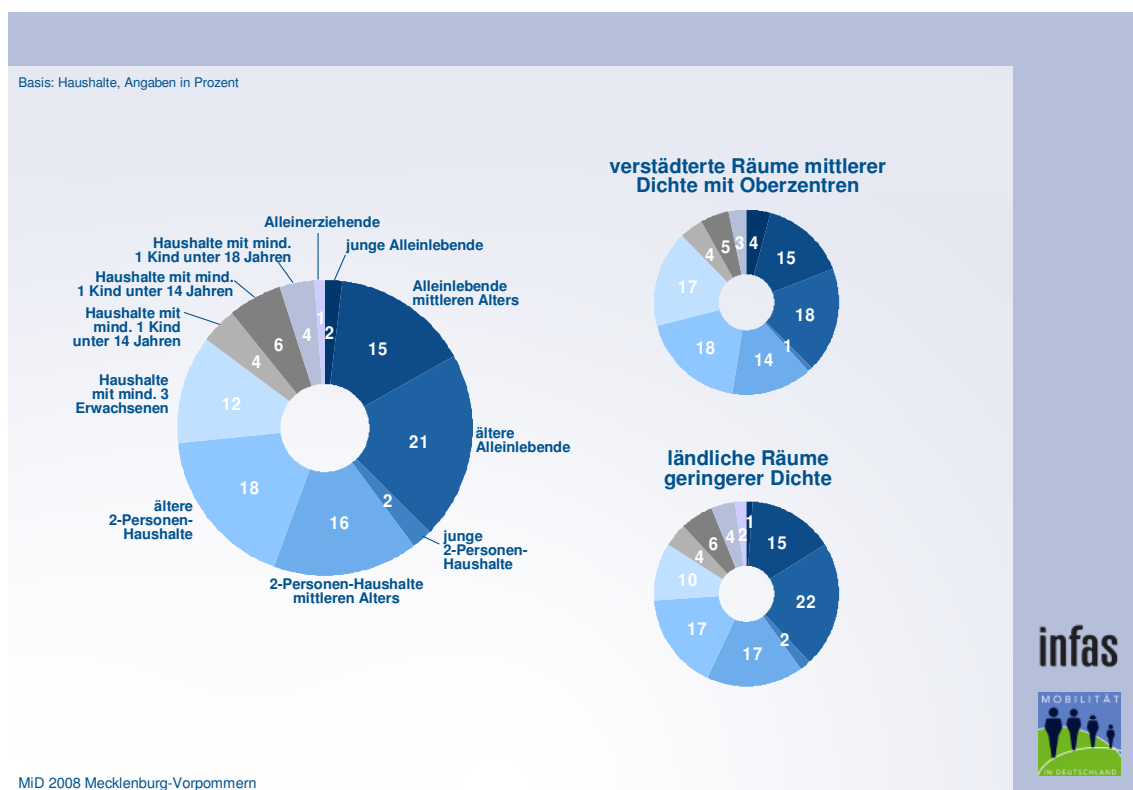


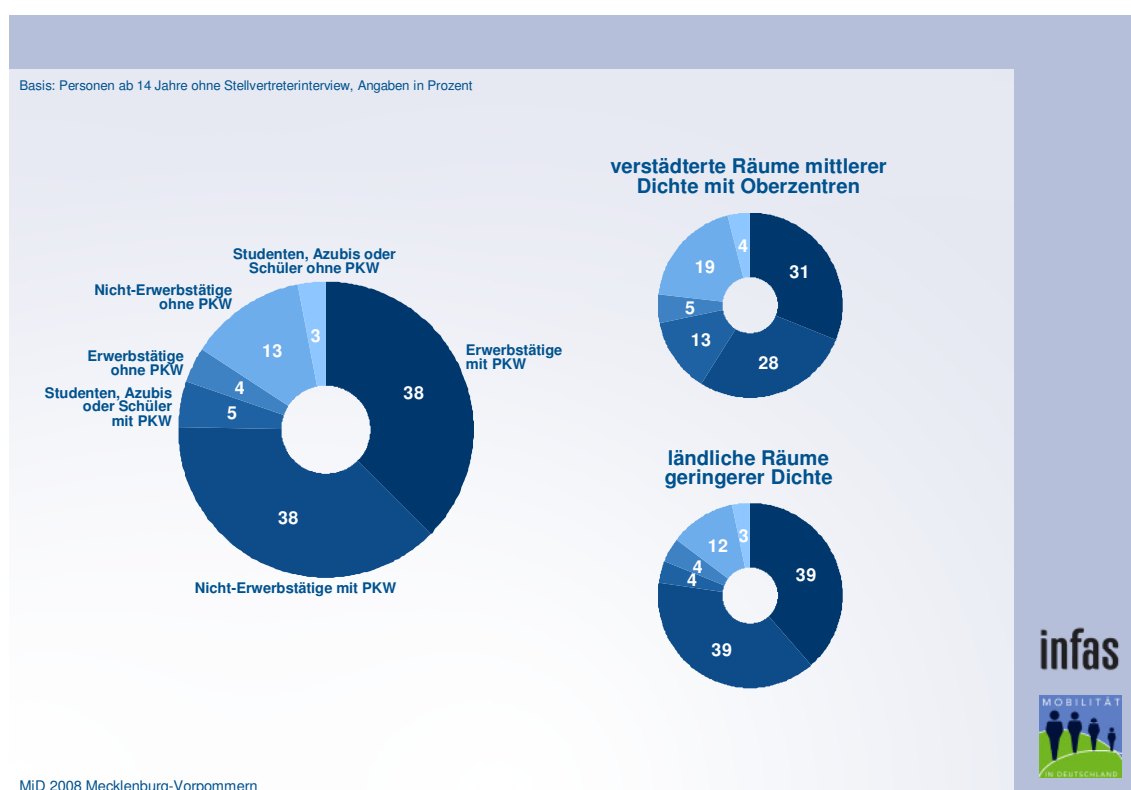
Abbildung 8 zeigt die Verteilung insgesamt, von verstäderten und ländlichen Räumen. Unterschieden werden elf Haushaltstypen, deren unterschiedliche Zusammensetzung sich auch auf die Mobilitätsbedürfnisse auswirkt:

junge Alleinlebende, Alleinlebende mittleren Alters, ältere Alleinlebende, junge Zweipersonenhaushalte, Zweipersonenhaushalte mittleren Alters, ältere Zweipersonenhaushalte, Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen, Haushalte mit mindestens einem Kind unter sechs/vierzehn/achtzehn Jahren und Alleinerziehende. Es gelten

jeweils folgende Altersgrenzen für die Zugehörigkeit: „jung“ 18 bis 29 Jahre, „mittel“ 30 bis 59 Jahre und „älter“ 60 Jahre und älter.

Neben dieser haushaltsbezogenen Zuordnung liegt eine Aufteilung nach *verhaltenshomogenen Gruppen* vor, die auf *Personenebene* gebildet wird. Hierbei wird nach den Merkmalen Erwerbstätigkeit, Alter und Pkw-Verfügbarkeit differenziert. Abbildung 9 zeigt, dass die beiden größten Anteile durch die Erwerbstätigen mit Pkw und die Nicht-Erwerbstätigen mit Pkw gebildet werden.

Abbildung 9 Verhaltenshomogene Personengruppen



Im Landesschnitt zählen jeweils knapp vier von zehn Befragten aus dem Alterssegment ab 14 Jahren zu einer dieser beiden Gruppen. Im Vergleich zu 2002 hat der Anteil für die Erwerbstätigen mit Auto um drei Prozentpunkte abgenommen. Ebenso hat sich der Anteil für die Studenten, Auszubildenden und Schüler ohne Pkw um drei Prozentpunkte verringert, während der Anteil für die Nicht-Erwerbstätigen mit Auto um neun Prozentpunkte gestiegen ist (ohne Abbildung). Insgesamt illustriert die Aufteilung, dass vier Fünftel der Gesamtbevölkerung Mecklenburg-Vorpommerns selbst oder als Mitfahrer über einen Pkw verfügen. Die Größe dieser Gruppe unterscheidet sich sowohl zwischen verdichteten als auch ländlichen Räumen sowie den Planungsregionen

des Landes. Je ländlicher der Raum geprägt ist, desto häufiger ist ein Auto verfügbar – mit dem größten Anteil in der Region *Mecklenburgische Seenplatte*.

Welchen Einfluss hat der „Demografische Wandel“ auf die Mobilität?

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass mit der Veränderung des Altersaufbaus und der räumlichen Umverteilung der Bevölkerung spürbare Auswirkungen auf Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung, aber auch auf spezifische Aspekte der Alltagsmobilität, wie zum Beispiel die Verteilung der Wegezwecke, einhergehen. Der so genannte „Demografische Wandel“ beschreibt diese Entwicklung der Bevölkerung, die unterschiedliche Aspekte erfasst. Bezogen auf Mecklenburg-Vorpommern beinhaltet „demografischer Wandel“:

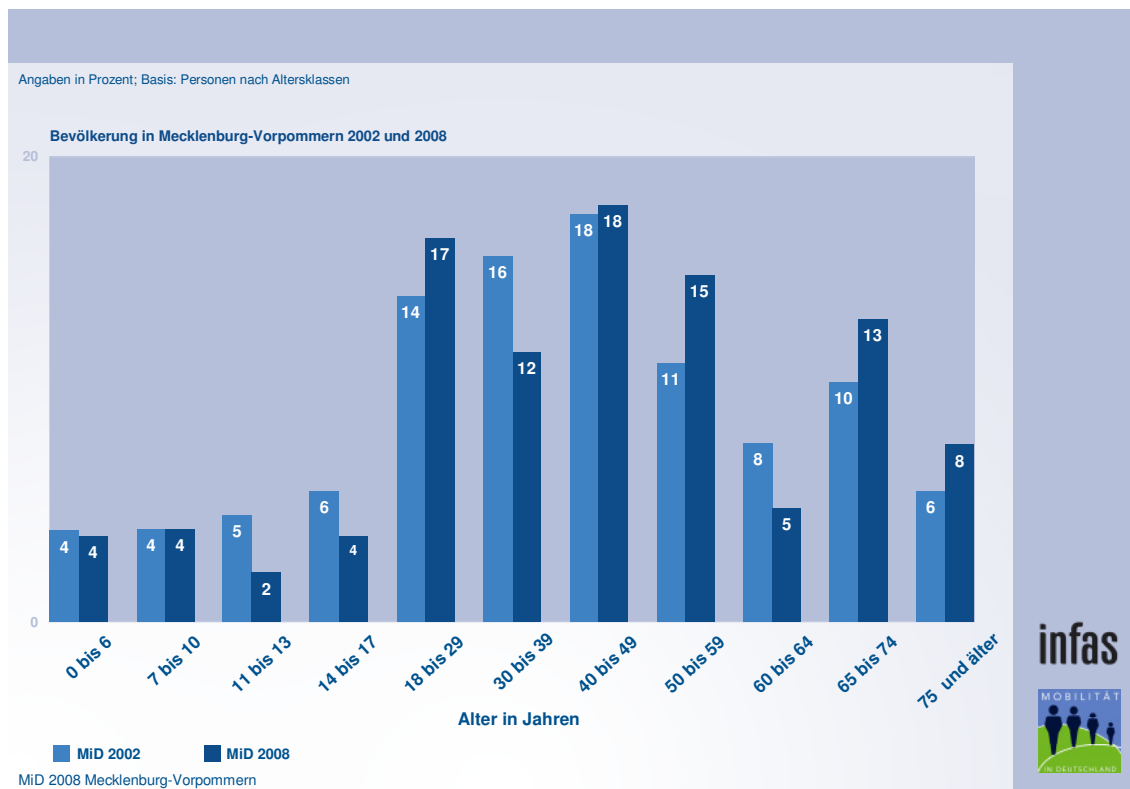
- die weiterhin bestehende Abwanderung junger erwerbsfähiger Menschen aus dem Nordosten Deutschlands in westliche Bundesländer und räumliche Veränderung der Bevölkerungsstruktur mit der Tendenz einer Überalterung der ländlichen Räume,
- den altersstrukturellen Wandel der Bevölkerung mit einer sowohl relativen als auch absoluten Zunahme an alten Menschen,
- den erwarteten langfristigen Rückgang der absoluten Bevölkerungszahl.

Den Aspekt der sich verändernden Altersstruktur zeigt Abbildung 10. Die dort aufgeführten Werte bilden im Rahmen von MiD 2002 und 2008 die Grundlage für die jeweiligen Hochrechnungen in Mecklenburg-Vorpommern. In der Gegenüberstellung der Altersstrukturen 2002 und 2008 werden erste Verschiebungen sichtbar; bemerkenswert sind einerseits der Bevölkerungsrückgang in den Altersgruppen bis 18 Jahre sowie andererseits das Anwachsen des Bevölkerungsanteils der über 65-Jährigen.

Damit stellt sich die Frage, ob beziehungsweise inwieweit sich im betrachteten Zeitraum 2002 bis 2008 Veränderungen im Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen ergeben haben und wie diese Veränderungen die Verkehrsnachfrage insgesamt beeinflussen. Dies wird in den folgenden Kapiteln ausführlich beschrieben. Zu berücksichtigen ist gleichzeitig, dass „Demografischer Wandel“ nicht nur eine relative Anteilsverschiebung zwischen den Altersgruppen, sondern auch eine Verschiebung der Bedeutung von Altersgruppen hinsichtlich ihres absoluten Umfangs beinhaltet. Konkret bedeutet dies, dass in Mecklenburg-Vorpommern zwischen 2002 und 2008 der Anteil der unter 18-Jährigen um 4,5 Prozentpunkte abgenommen hat und damit im Jahr 2008 0,21 Mio. gegenüber 0,25 Mio. Personen im Jahr 2002 umfasst, während

der Anteil der ab 65-Jährigen um 4,7 Prozentpunkte zugenommen hat, was absolut 0,36 Mio. Personen entspricht gegenüber 0,31 Mio. Personen im Jahr 2002.

Abbildung 10 Bevölkerung in Mecklenburg-Vorpommern 2002 und 2008



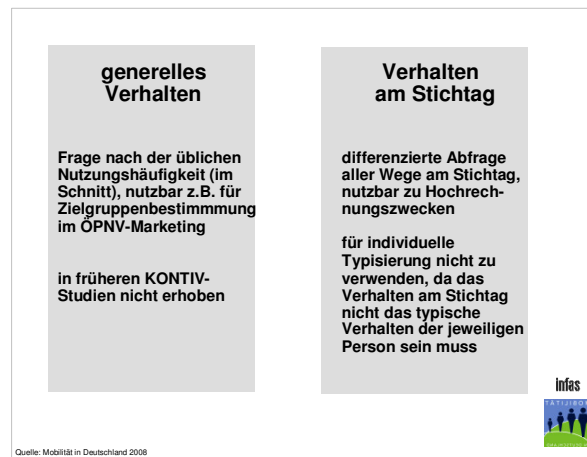
Sichtbar werdende Veränderungen in der Verkehrsnachfrage können damit unterschiedliche Ursachen haben – einerseits können Verhaltensänderungen der Auslöser für quantitative Effekte sein, andererseits können solche Effekte dadurch entstehen, dass Bevölkerungsgruppen hinsichtlich ihres Umfangs zu- oder abnehmen. Angesichts des großen Stichprobenumfangs der MiD geben die hier vorgestellten Ergebnisse einen zuverlässigen und validen Einblick in die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens aller Altersklassen. Bei der Überprüfung des Rücklaufs wurde besonderer Wert darauf gelegt, dass auch für die hohen Altersgruppen, die bei anderen Erhebungen oft nur sehr schwach besetzt sind, umfangreiche Daten vorliegen. So wurden im Rahmen der MiD in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt 1.006 Personen ab einem Alter von 65 Jahren befragt. Die Daten bieten damit eine gute Ausgangsbasis für die differenzierte Analyse der Mobilität dieser Altersgruppe. Ob mit der MiD 2008 die Erwartungen hinsichtlich einer wachsenden Mobilität im Alter bestätigt werden können, wird in Kapitel 4.1 genauer untersucht.

2.3 Generelle Verkehrsmittelnutzung

Noch vor der Hauptaufgabe der Analyse auf Wegeebene können auf Basis der *Mobilität in Deutschland* generelle Verhaltensbeschreibungen hinsichtlich der Mobilität geliefert werden. Im Rahmen der KONTIV-Befragung bestand diese Möglichkeit erstmalig. Über die stichtagsbezogene Wegeerfassung hinaus wurden dazu *auf Personenebene* Fragen zur üblichen Nutzung von Auto, Fahrrad, Bus und Bahn sowie zur Bewertung der Anbindungsqualität mit dem Auto, Bus und Bahn gestellt.

Während das Verhalten am Stichtag nur in der Gesamtheit für alle Befragten ein Ergebnis liefert und nicht für individuelle Typisierungen geeignet ist, können die generellen Verhaltensvariablen zur Einordnung der Befragten in bestimmte Zielgruppen genutzt werden. Das folgende Schema zeigt diese beiden Analyseebenen in der Gegenüberstellung. Bevor im Kapitel 3 die Ergebnisse auf Wegeebene detailliert vorgestellt werden, sollen zunächst die zentralen Kennwerte zum generellen Verhalten auf Personenebene (ab 14 Jahren) dargestellt werden.

Abbildung 11 Unterscheidung generelles Verhalten und Stichtag

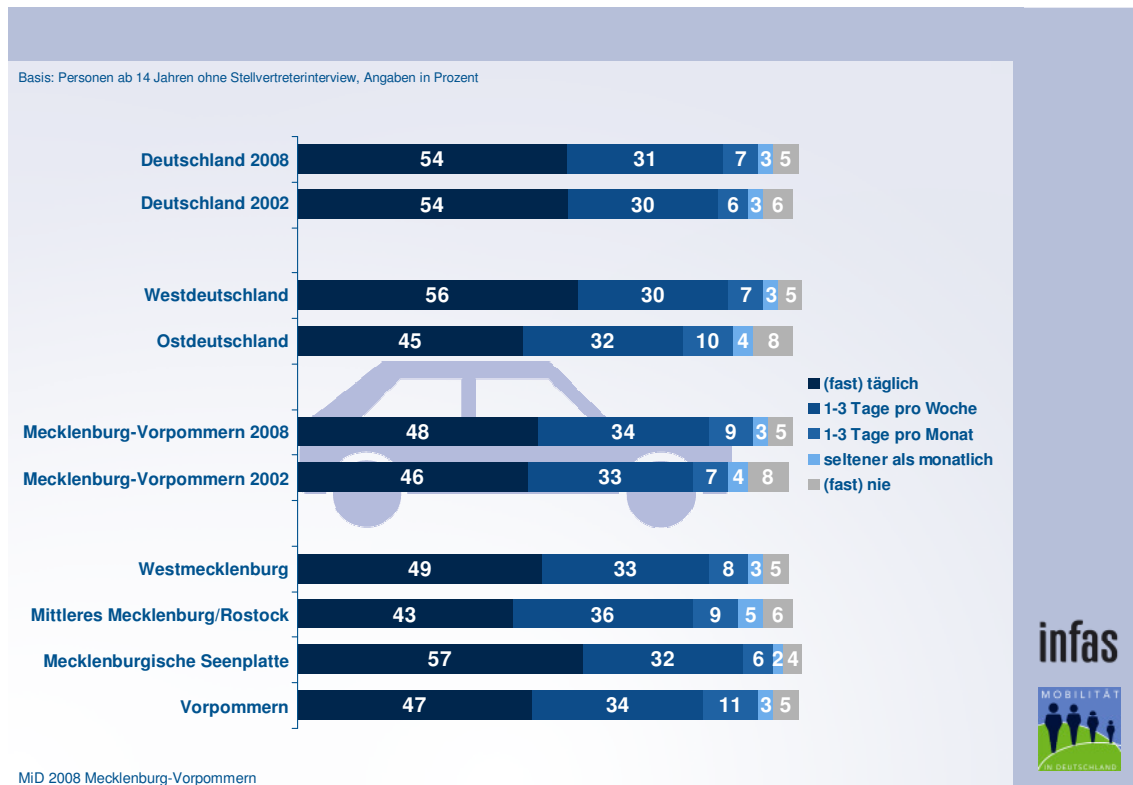


Wie häufig fahren Mecklenburger mit dem Auto?

Die generelle *Nutzung des Autos* unterscheidet sich in den einzelnen Teilregionen in Mecklenburg-Vorpommern (Abbildung 12). Im Landesdurchschnitt sitzt knapp die Hälfte der Befragten täglich oder fast täglich hinter dem Steuer oder ist Mitfahrer. Ein weiteres Drittel ist zumindest an einigen Tagen pro Woche mit dem Auto unterwegs. Nur weniger als zehn Prozent nutzen das Auto seltener als monatlich oder (fast) nie. Im Bundesdurchschnitt fallen die Werte für (fast) tägliche Autonutzung mit 54 Prozent etwas höher aus – entsprechend der dichteren Pkw-Ausstattung. Werden jedoch die östlichen Bundesländer als Vergleichsmaßstab genommen, so liegt Mecklenburg-Vorpommern hier etwas über dem durchschnittlichen Wert von 45 Prozent der Befragten, die (fast) täglich mit dem Auto unterwegs sind. Auf Ebene der Planungsregionen

betrachtet, variieren die Werte für die (fast) tägliche Pkw-Nutzung zwischen 44 Prozent im mittleren Mecklenburg/Rostock und 57 Prozent in der Region Mecklenburgische Seenplatte. Im Vergleich zu 2002 hat der Wert für die (fast) tägliche Autonutzung in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt um drei Prozentpunkte zugelegt.

Abbildung 12 Übliche Nutzung des Autos



Wie viele Bürger fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln?

Ein anderes Bild ergibt sich bei der Betrachtung der generellen ÖPNV-Nutzungshäufigkeit (Abbildung 13). Im Gegensatz zu dem Wert von knapp 50 Prozent bei der Frage nach der üblichen Autonutzung beträgt der Anteil der (fast) täglichen Nutzer von Bus oder Bahn in Mecklenburg-Vorpommern nur neun Prozent – am höchsten in der Region *Mittleres Mecklenburg/Rostock* und am niedrigsten mit nur sechs Prozent in den Regionen *Mecklenburgische Seenplatte* und *Vorpommern*. Im Bundesvergleich erreicht dieser Kennwert immerhin 13 Prozent. Die höheren ÖPNV-Nutzerquoten korrespondieren mit dem in der Grafik rot dargestellten Anteil der Nicht-Nutzer. Im Schnitt liegt der Anteil dieser Gruppe bei 54 Prozent. Am niedrigsten ist er mit 37 Prozent wiederum in der Planungsregion *Mittleres Mecklenburg/Rostock*, während er in den übrigen Landesteilen mit jeweils etwa 60 Prozent deutlich höher ausfällt.

Ausschlaggebend hierfür ist, wie schon bei dem Blick auf die im ÖPNV genutzten Fahrkarten, das bessere Bus- und Bahnangebot in und um Rostock. Im Vergleich zu 2002 nimmt der Anteil derjenigen Befragten, die den ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern (fast) täglich nutzen, geringfügig ab. Zugleich wächst der Anteil der Selten-Nutzer, während sich der Anteil der Nie-Nutzer verringert. Letzteres ist auf Bundesebene und insbesondere in anderen östlichen Bundesländern aber sehr viel deutlicher ausgeprägt.

Abbildung 13 Übliche Nutzung des ÖPNV

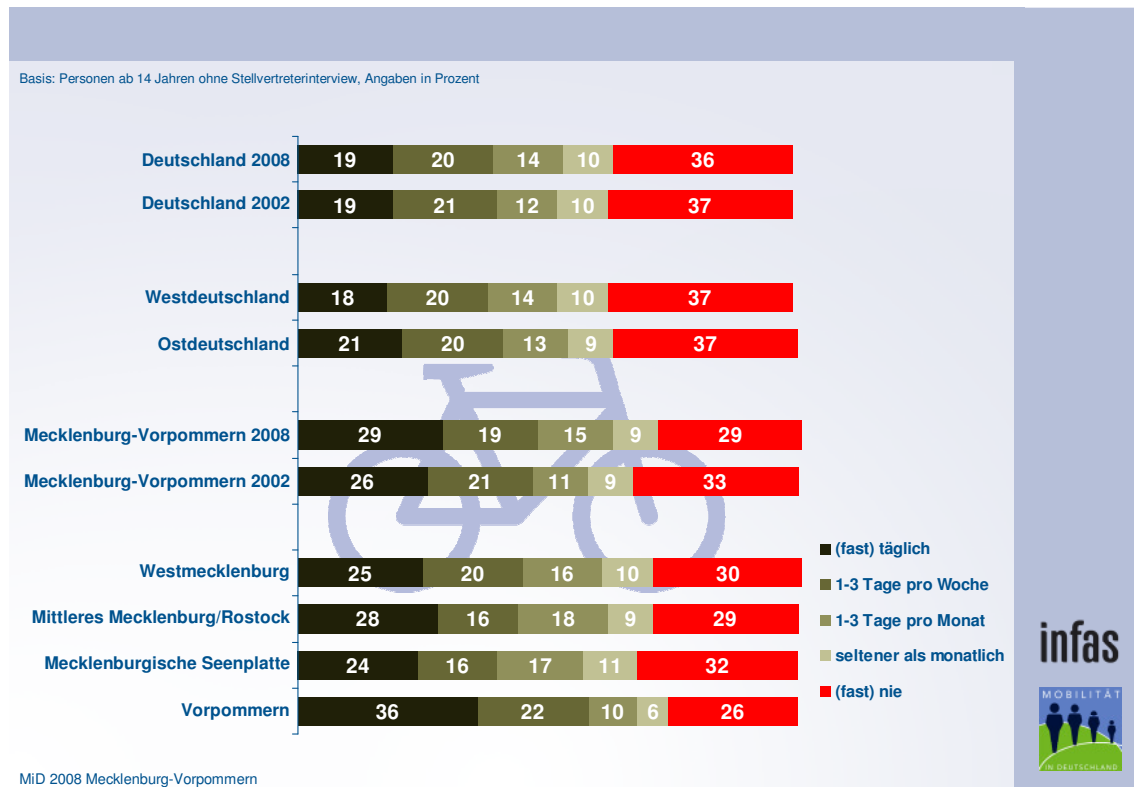


Wie sieht es mit der Fahrradnutzung aus?

Mit der besseren Verfügbarkeit von Fahrrädern (vgl. dazu Kapitel 2.1) hat sich auch der Umfang der Fahrradnutzung im Vergleich zu 2002 erhöht. Der Anteil der Befragten, der das Fahrrad (fast) täglich nutzt, nimmt um drei Prozentpunkte auf 29 Prozent zu (Abbildung 14). Zugleich sinkt auch der Anteil von Befragten, die das Fahrrad (fast) nie nutzen, um vier Prozentpunkte auf weniger als ein Drittel. Dies trifft auch für jede einzelne der vier Planungsregionen zu: Es gibt jeweils sowohl mehr tägliche Fahrradnutzer als auch weniger Nie-Nutzer. Vorpommern erzielt dabei mit 36 Prozent täglicher

Fahrradnutzung den höchsten, die Region Mecklenburgische Seenplatte mit 24 Prozent den niedrigsten Anteil an der täglichen Fahrradnutzung.

Abbildung 14 Übliche Nutzung des Fahrrads



Die Kinder und Jugendlichen bis zum Alter von 18 Jahren in Mecklenburg-Vorpommern sind ausgesprochene Fahrrad-Vielnutzer. 71 Prozent dieser Gruppe fahren mindestens ein- bis dreimal pro Woche mit dem Fahrrad. Dies sind sechs Prozent mehr als im Jahr 2002. In dieser Altersgruppe hat sich zugleich der Anteil derjenigen, der das Fahrrad nie nutzt, mit zehn Prozent um fast die Hälfte im Vergleich zu 2002 verringert (18 Prozent). Wenig-Nutzer befinden sich verstärkt unter den Älteren über 74 Jahre, von denen knapp zwei Drittel das Fahrrad nie nutzen. Zugleich fährt aber immerhin knapp jeder Dritte in dieser Altersgruppe mindestens einmal pro Woche Fahrrad. Auch hier liegen diese Nutzungswerte um etwa zehn Prozentpunkte über dem Bundesdurchschnitt und sind höher als vor sechs Jahren (ohne Abbildung).

2.4 Nutzersegmente

Mithilfe der in MiD erhobenen Variablen eröffnet sich die Möglichkeit, durch Kombination von Merkmalen auf der Personenebene den Personenverkehrsmarkt in bestimmte Gruppen zu segmentieren. Dazu werden – wie schon in der MiD 2002 – vier Merkmale herangezogen, die schrittweise miteinander verknüpft werden. Für diese Segmentierung werden folgende Merkmale miteinander kombiniert:

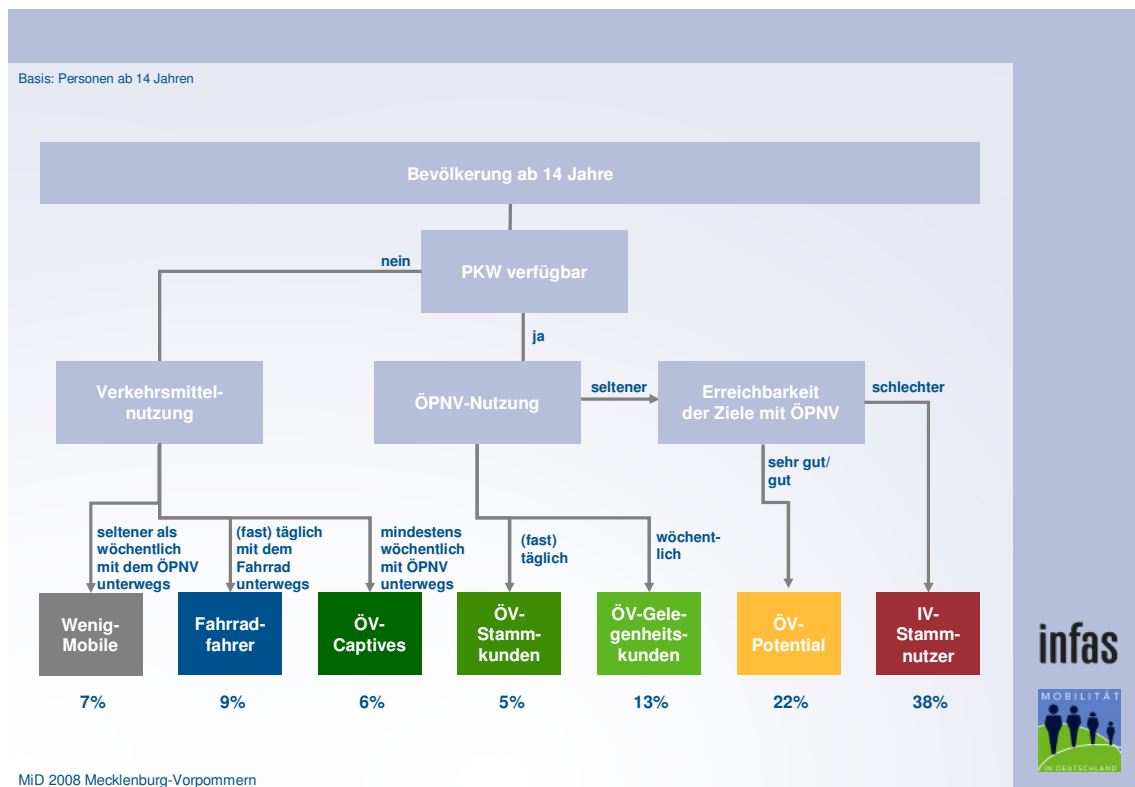
- *grundsätzlich*: potenzielle Pkw-Verfügbarkeit in der Bevölkerung ab 14 Jahren
- *wenn Pkw verfügbar*: Nutzungshäufigkeit des ÖPNV
- *wenn Pkw verfügbar und ÖPNV selten genutzt*: Einschätzung zur Erreichbarkeit der üblichen Ziele mit dem ÖPNV
- *wenn Pkw nicht verfügbar*: Häufigkeit der Nutzung von ÖPNV und Fahrrad

Der erste Segmentierungsschritt unterscheidet, ob einer Person ein Auto zur Verfügung steht oder nicht. Personen, auf die dies nicht zutrifft, werden in einem weiteren Schritt anhand der Frage zur generellen Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel in „Wenig Mobile“, „Fahrradfahrer“ und „ÖV-Captives“ unterteilt. Personen mit Pkw werden nach der Häufigkeit ihrer ÖV-Nutzung weiter segmentiert. Sofern sie Öffentliche Verkehrsmittel täglich beziehungsweise mindestens wöchentlich nutzen, werden sie den Gruppen der „ÖV-Stammkunden“ beziehungsweise „ÖV-Gelegenheitskunden“ zugeordnet. Wird der Öffentliche Verkehr seltener genutzt, findet eine nochmalige Differenzierung der Gruppe anhand der subjektiven Einschätzung der Erreichbarkeit der Ziele mit Bus oder Bahn statt, so dass sich mit dem „ÖV-Potenzial“ und den „IV-Stammnutzern“ zwei weitere Gruppen ergeben.

Dabei zeigt sich für die Gruppe der Personen mit verfügbarem Pkw, dass die weitere Segmentierung in vier Gruppen bei nicht berücksichtigten Merkmalen zu deutlichen Unterschieden führt. Besonders auffällig sind die Unterschiede hinsichtlich des Pkw-Besitzes *im Haushalt*, der bei den ÖV-Stammkunden zu 88 Prozent gegeben ist, bei den ÖV-Gelegenheitskunden nur zu 86 Prozent und für die Gruppen ÖV-Potenzial und IV-Stammnutzer zu 98 Prozent. Die Pkw-Verfügbarkeit vor allem in den letzten beiden Gruppen ist also nicht durch Mitfahrmöglichkeiten, sondern durch das eigene Auto gegeben, das hier gleichzeitig das übliche Verkehrsmittel darstellt.

Abbildung 15 veranschaulicht, dass in der Summe ein knappes Viertel der Bevölkerung Mecklenburg-Vorpommerns den ÖPNV nutzt. Damit weicht das Land vom Bundeschnitt ab. Dort ergeben die einzelnen ÖPNV-Anteile an den Nutzungssegmenten in der Summe mehr als ein Drittel (ohne Abbildung). Zugleich ist in Mecklenburg-Vorpommern der Anteil der Fahrradfahrer mit neun Prozent deutlich höher als auf Bundesebene – dort sind es nur fünf Prozent. Dieser höhere Anteil bei der Fahrradnutzung besteht zwar nicht in allen ostdeutschen Bundesländern gleichmäßig, aber der ostdeutsche Gesamtwert liegt insgesamt bei sieben Prozent gegenüber nur vier Prozent in den westdeutschen Ländern. Dies kompensiert die geringere Pkw-Ausstattung in Ostdeutschland zumindest teilweise. Im Vergleich zu 2002 haben sich hier keine Änderungen in den Ergebnissen ergeben.

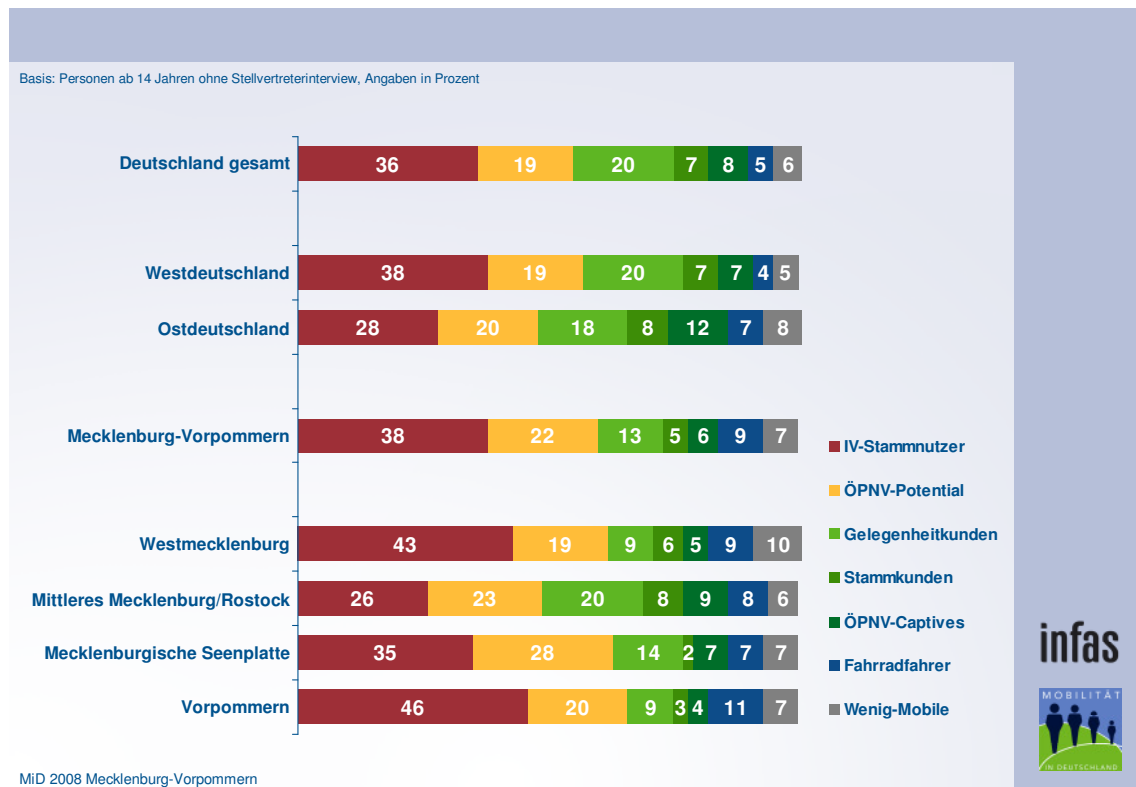
Abbildung 15 Nutzersegmente



Die vom Bundesschnitt abweichende Landesstruktur, die schon in den generellen Nutzungswerten und Ergebnissen zur Pkw-Ausstattung deutlich wurde, zeigt sich auch in dieser Segmentierung. Im Bundesdurchschnitt liegt das Verhältnis ÖPNV-Nutzer zu Auto-Nutzern bei 1:1,7. In Mecklenburg-Vorpommern ergibt sich eine Relation von 1:2,5 – also ein wesentlich deutlicheres Übergewicht für das Segment der Autofahrer.

Nach Planungsregionen betrachtet, ergibt sich ein differenzierteres Bild. Aufgrund der besseren ÖPNV-Angebotsqualität weist die Region Mittleres Mecklenburg/Rostock ähnliche Anteile wie Gesamtdeutschland auf. Nur IV-Stammnutzer gibt es deutlich weniger (26 vs. 35 Prozent). Dagegen fällt in den ländlicher geprägten Regionen Vorpommern und Westmecklenburg genau dieser Anteil mit 46 bzw. 43 Prozent deutlich höher aus.

Abbildung 16 Nutzersegmente nach Planungsregionen



3 Verkehrsaufkommen (Stichtagsergebnisse)

3.1 Mobilität am Stichtag

Die bisherige Betrachtung der Verkehrsbeteiligung erfolgte auf der Basis generalisierender Fragen auf *Personenebene*. Die folgenden Darstellungen beziehen sich dagegen auf die Stichtagsergebnisse der *Wegeerhebung*. Sie liefern im Gegensatz zu den Fragen auf Personenebene auf einzelne Perioden oder ein gesamtes Jahr hochrechenbare Angaben zu Wegestrukturen. Bis auf einige Feiertage wurden alle Tage als Stichtage eingesetzt. Einbezogen werden dabei alle Wege einschließlich der Fußwege für Personen ab null Jahren. Im Folgenden werden zunächst die Mobilitätsquoten der untersuchten Regionen genauer betrachtet, bevor eine vertiefte Darstellung der Verkehrsmittelwahl und der Wegezwecke folgt.

Wie viele Personen sind in Mecklenburg-Vorpommern mobil?

Eine zentrale Kenngröße zur Beschreibung von Mobilität ist der Anteil an Personen, die an einem Tag mindestens einmal das Haus verlassen und am Verkehr teilnehmen. Bei der MiD 2008 übersteigt dieser Wert für alle Personen in Mecklenburg-Vorpommern die 90-Prozentmarke. An einem durchschnittlichen Tag gehen mehr als neun von zehn Personen außer Haus (Abbildung 17). Seit 2002 ist auf Landesebene ein Anstieg des Anteils mobiler Personen um sieben Prozentpunkte zu verzeichnen. Die vor sechs Jahren in dieser Frage noch gemessenen deutlichen Unterschiede zwischen den Planungsregionen, wie zum Beispiel zwischen Mecklenburgischer Seenplatte und Vorpommern, bestehen heute (fast) nicht mehr.

Die nach Wochentagen differenzierte Betrachtung der Mobilität von Personen zeigt eher geringfügig abweichende Mobilitätsanteile von Montags bis Freitags. Jedoch hat der Anteil mobiler Personen an diesen Wochentagen im Vergleich zu 2002 grundsätzlich zwischen zwei bis sechs Prozentpunkte zugenommen. Am Samstag und Sonntag steigt dieser Anteil der mobilen Personen im Vergleich zur MiD 2002 besonders stark an. Mit zehn bzw. 16 Prozent sind jeweils nur noch halb so viele Personen Samstags bzw. Sonntags nicht mobil. Dennoch bleibt der Sonntag derjenige Wochentag, an dem der Anteil nicht mobiler Personen fast doppelt so hoch ist wie an anderen Wochentagen (Abbildung 18).

Abbildung 17 Mobilitätsquoten im Vergleich

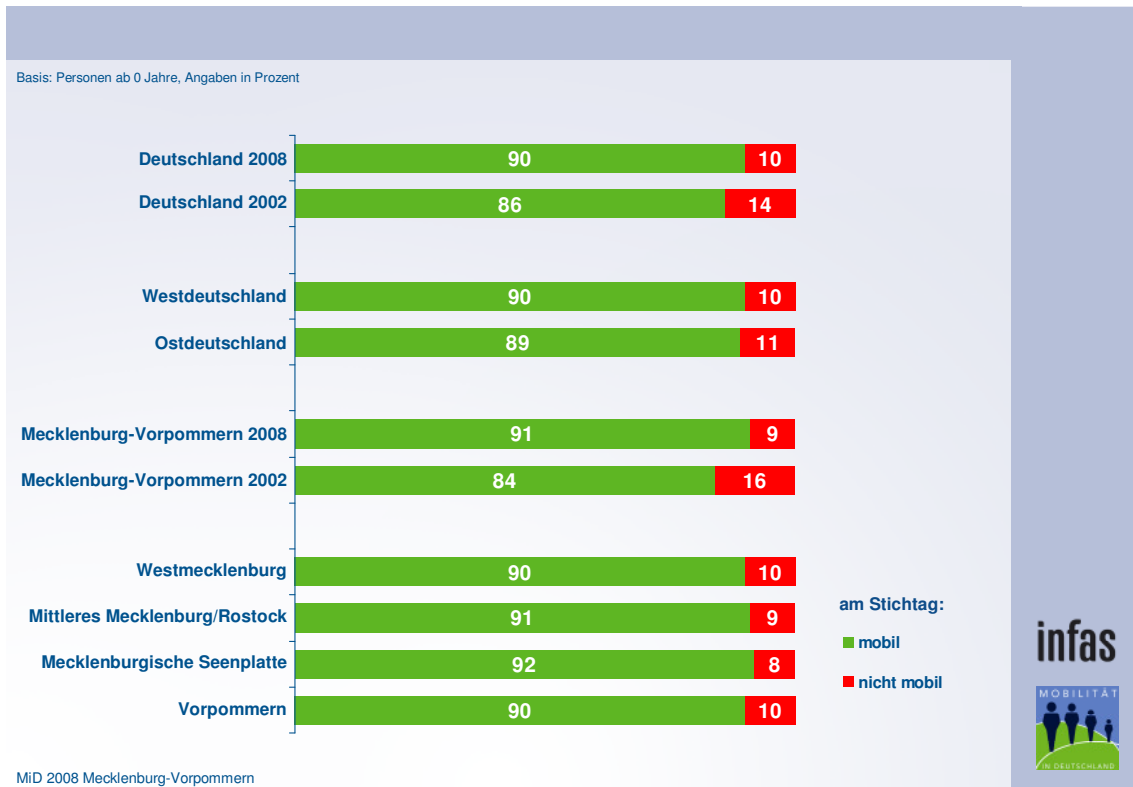


Abbildung 18 Mobilitätsquoten nach Wochentag

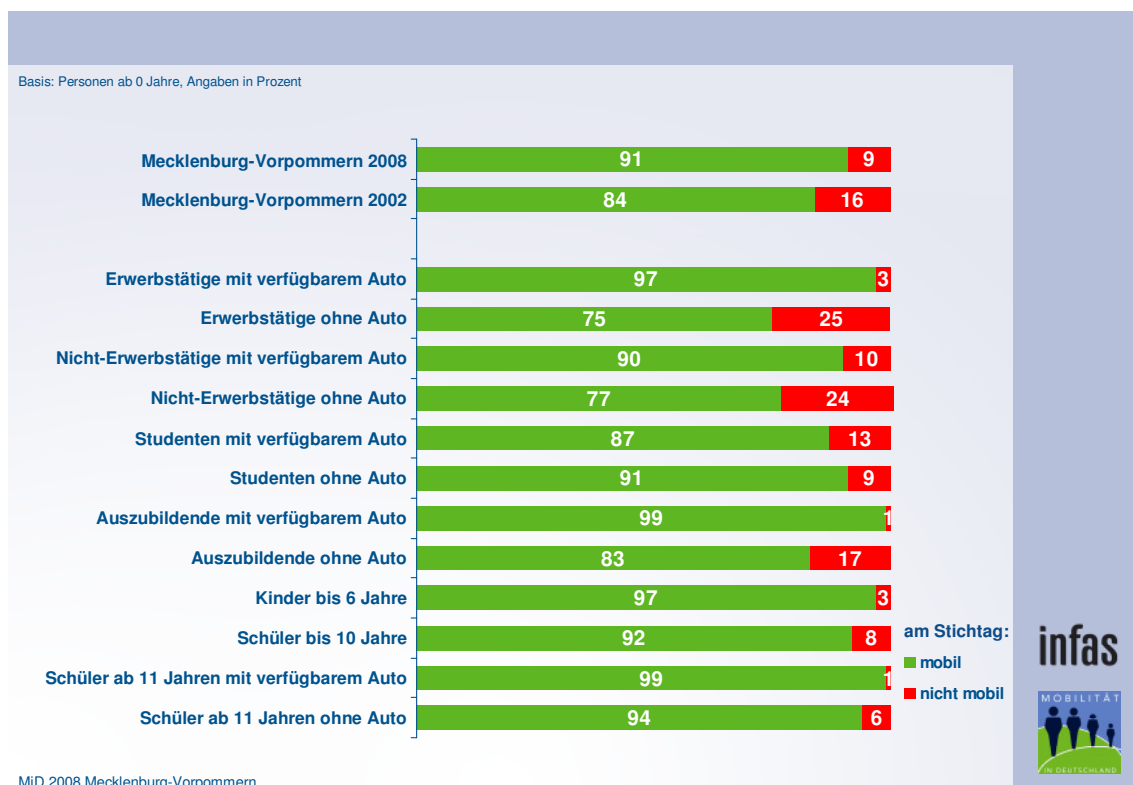


Welche Personen sind besonders mobil?

Die Anzahl der Einpersonenhaushalte in Mecklenburg-Vorpommern hat sich von 291.000 im Jahr 2002 auf 342.000 im Jahr 2008 erhöht – und zugleich auch ihr Anteil an den Haushalten insgesamt (von 35 auf 40 Prozent). Wie im Bundesgebiet hat dies Auswirkungen auf das Mobilitätsgeschehen. Denn während Zwei- und Mehrpersonenhaushalte ähnliche Mobilitätsquoten besitzen, gibt es bei Einpersonenhaushalten Unterschiede: Junge Alleinlebende stellen den mobilsten Haushaltstyp dar. Einpersonenhaushalte, in denen die Person 60 Jahre oder älter ist, sind dagegen am wenigsten mobil (ohne Abbildung).

Wird der durchschnittliche Wert von 91 Prozent mobiler Personen am Stichtag nach den verhaltenshomogenen Personengruppen differenziert, ergeben sich relativ hohe Abweichungen. Besonders niedrig fällt der Anteil der nicht Mobilen mit drei Prozent bei erwerbstätigen Personen mit verfügbarem Pkw aus. Dagegen ist dieser Anteil bei den Erwerbstätigen und nicht Erwerbstätigen ohne Auto acht Mal so hoch; rund jeder Vierte aus diesen Gruppen war am Stichtag nicht mobil (Abbildung 19).

Abbildung 19 Mobilitätsquoten nach verhaltenshomogenen Personengruppen



3.2 Häufigkeiten, Dauer und Länge von Wegen

Wie viele Wege legen die Mecklenburger zurück?

Die in der Studie erfassten Wege sind als Wege von der Quelle zum Ziel definiert. Rückwege werden getrennt erfasst. Ein oder mehrere Wechsel des Verkehrsmittels auf der Strecke werden notiert. Dabei bleibt es jedoch ein Weg. Bei kurzen Unterbrechungen, wie z.B. einem Stopp an der Tankstelle, bleibt es ebenfalls ein Weg. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke werden die Wege getrennt gezählt, wie etwa der Einkauf auf dem Rückweg vom Arbeitsplatz. Bei den mittleren Wegezahlen pro Stichtag werden jeweils zwei Werte ausgewiesen: der Durchschnittswert bezogen auf alle Personen, deren Wege erfasst wurden, und bezogen auf die am Stichtag mobilen Personen. Der Wochenverlauf zeigt innerhalb der Werkzeuge eine überwiegend ansteigende Tendenz bis zur Wochenmitte (Abbildung 20). Freitags nimmt die durchschnittliche Wegezahl bereits wieder ab und erreicht am Sonntag ihr Minimum.

Abbildung 20 Wegehäufigkeiten



Werden alle Personen einbezogen, liegt die mittlere Wegezanzahl für die Einwohner von Mecklenburg-Vorpommern werktags bei 3,6 Wegen mit dem höchsten Wert am

Mittwoch und Donnerstag (3,8). Am Samstag sinkt der Wert auf 3,3 und am Sonntag erreicht er korrespondierend mit der geringeren Mobilitätsquote nur 2,1. Bezogen auf die mobilen Personen fallen die Mittelwerte etwas höher aus: Die Werktage liegen von Montag bis Freitag zwischen 3,7 und 4,1 Wegen. Der Samstag verzeichnet 3,6 und der Sonntag 2,5 Wege. Damit entspricht die Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern ungefähr dem Bundesdurchschnitt; nur an Sonntagen ist sie etwas geringer als in Gesamtdeutschland.

Wie weit führen die einzelnen Wege und wie viel Zeit wird benötigt?

Der Blick auf die zentralen Wegeparameter Länge, Dauer und Geschwindigkeit zeigt unterschiedliche Resultate je nach Hauptverkehrsmittel und Wegezweck. Im Schnitt über alle Wege liegt die mittlere zurückgelegte Entfernung in Mecklenburg-Vorpommern bei 12 km (Abbildung 21). Dies ist knapp ein halber Kilometer weniger als in der MiD 2002 gemessen wurde. Diese Wege dauern durchschnittlich 26 Minuten; dies sind knapp zwei Minuten mehr als im Jahr 2002. Zugleich hat sich die Geschwindigkeit, mit der die Wege im Durchschnitt zurückgelegt werden, auf 21 km/h verringert und ist damit etwa um einen Kilometer pro Stunde langsamer geworden.

Abbildung 21 Wegelängen und Wegedauern



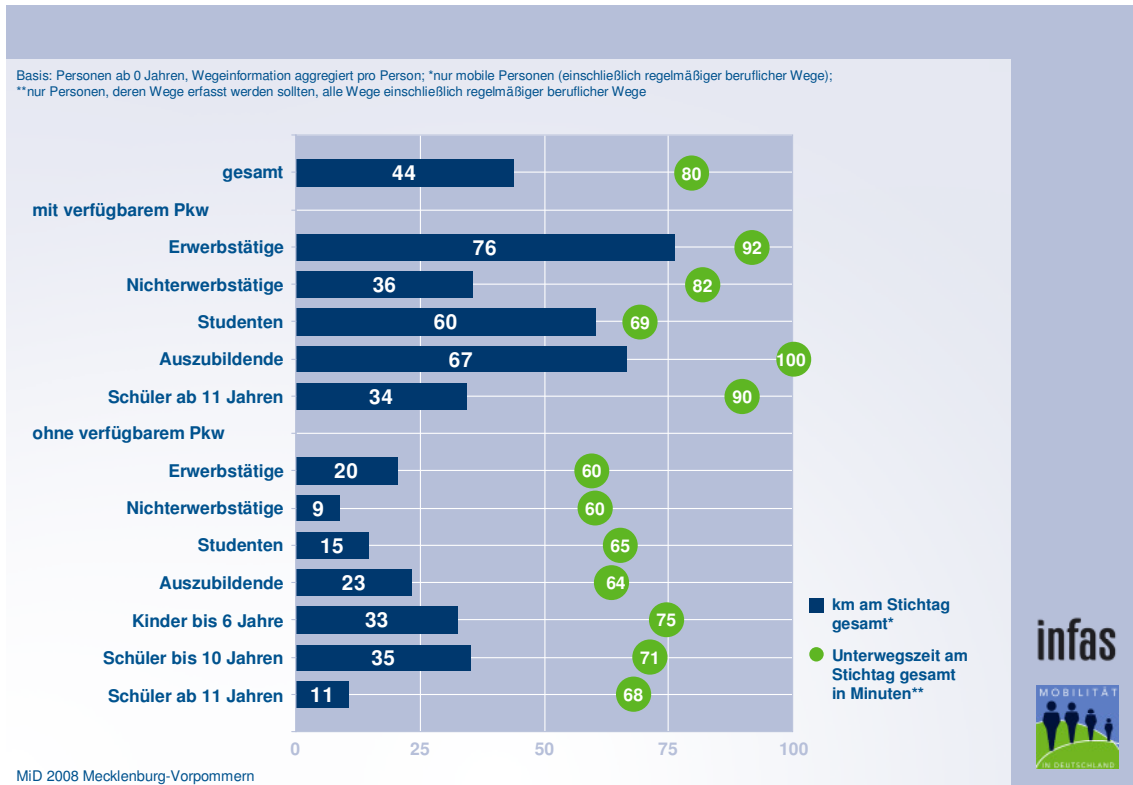
Am kürzesten fallen verständlicherweise die Fußwege aus, die im Mittel aber trotzdem bei gut einem Kilometer liegen. Ihnen folgen die Fahrradwege mit knapp vier Kilometern; im Vergleich zu 2002 haben sich diese um ein Drittel bzw. mehr als einen Kilometer verlängert (ohne Abbildung). Etwa sechs Mal länger stellen sich die Pkw- und Lkw-Wege mit rund 20 km dar (Fahrer und Mitfahrer zusammen). Mit 22 km haben die ÖPV-Wege seit 2002 um etwa ein Drittel zugenommen – wie auch die durchschnittliche Dauer mit gut fünfzig Minuten. Damit liegt das nordöstliche Bundesland bei den ÖPV-Wegen bzw. deren Dauer nun im Bundesdurchschnitt. Die Länge der MIV-Wege bleibt dagegen etwas überdurchschnittlich und beträgt weiterhin rund ein Viertel mehr als auf Bundesebene.

Auch bei den Zwecken gibt es signifikante Unterschiede in der Wegelänge. Am weitesten führen mit rund 40 km dienstliche Wege, gefolgt von Arbeits- (rund 20 km) und Freizeitwegen (etwa 14 km). Alle übrigen Zwecke weisen mit weniger als 10 km durchschnittlich geringere Wegelängen auf. Dies entspricht in etwa dem Durchschnitt für Gesamtdeutschland. Bemerkenswert ist, dass Arbeitsplatz-, Dienst- und Ausbildungswege im Vergleich zu 2002 länger geworden sind, während sämtliche Wege aus allen übrigen Gründen kürzer geworden sind.

Die in der Abbildung 22 beschriebenen durchschnittlichen Unterwegszeiten und zurückgelegten Kilometer am Stichtag stellen das Ergebnis der Zusammenfassung aller Wege am Stichtag der jeweiligen Person dar. Im Schnitt investiert jeder Bürger Mecklenburg-Vorpommerns pro Tag rund eine Stunde und zwanzig Minuten in seine Mobilität und legt dabei eine Strecke von etwa 44 Kilometern zurück. Diese Werte weichen allerdings in den dargestellten Bevölkerungsgruppen deutlich voneinander ab. Besonders Erwerbstätige, Auszubildende und Studierende haben hohe Mobilitätswerte. Sie liegen in den Gruppen mit verfügbarem Pkw pro Tag bei etwa 70 Kilometern mit entsprechend hohem Zeitaufwand. Bei den beiden übrigen Gruppen mit verfügbarem Pkw – Nicht-Erwerbstätige und Schüler – liegt der Vergleichswert mit jeweils rund 35 Kilometern dabei nur bei der Hälfte dieser Größenordnung. Noch bedeutsamer aber ist der große Niveauunterschied zwischen Personen mit und Personen ohne verfügbaren Pkw. Die Gruppen ohne Pkw haben deutlich kleinere Aktionsradien. Diese Niveauunterschiede lassen vermuten, dass die Entscheidung pro oder contra Auto primär von den Mobilitätsbedürfnissen geprägt ist, zum Beispiel zur Bewältigung des täglichen Arbeitswegs. Die Verfügbarkeit eines Autos führt zusätzlich zu einer „Eigendynamik“:

Es ermöglicht eine größere Vielfalt an Wegen als andere Verkehrsmittel, so dass die Gesamtmobilität ansteigt.

Abbildung 22 Wegedauern und Entfernungen nach verhaltenshomogenen Personengruppen



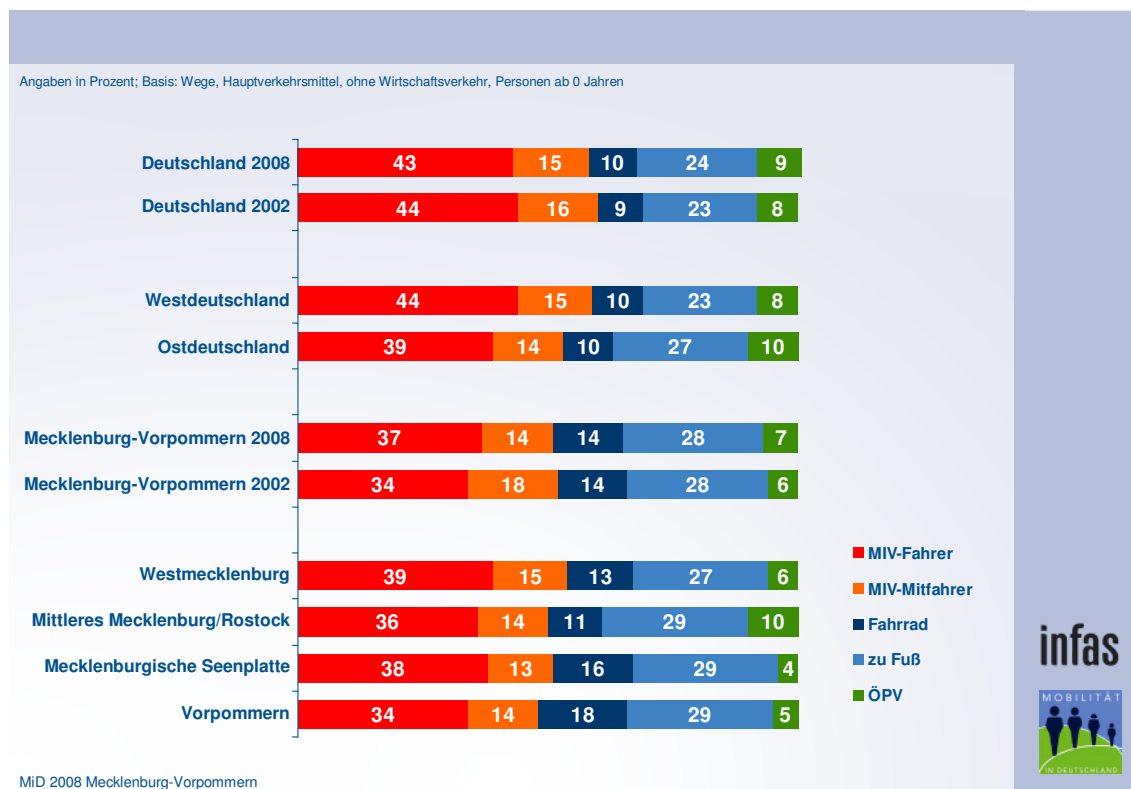
3.3 Wegestruktur und Modal Split

Die genutzten Verkehrsmittel pro Weg wurden in Form von Mehrfachnennungen erfasst. Das zugrunde liegende Wegekonzept versteht, wie bereits weiter oben dargestellt, als einen Weg die zurückgelegte zweckbezogene Strecke. Kurze Unterbrechungen oder Umsteigevorgänge wurden dabei im Gegensatz zu einem wesentlich aufwendigeren Etappenkonzept nicht explizit erfasst. Mehrfachangaben bei den genutzten Verkehrsmitteln gaben aber die Möglichkeit, alle im Verlauf eines Weges benutzten Verkehrsmittel oder Fußwegabschnitte zu erfassen.

In einer Zusammenfassung nach dem im Verlauf des Weges genutzten Hauptverkehrsmittel kann die Darstellung vereinfacht werden. Diese Zusammenfassung erfolgt nach den Regeln der älteren KONTIV-Studien und der MiD 2002. Wurde für einen Weg nur ein Verkehrsmittel benutzt, ist dies gleichzeitig auch das Hauptverkehrsmittel. Besteht ein Weg dagegen aus mehreren Etappen – wurden auf dem Weg zum Ziel also mehrere Verkehrsmittel benutzt – so gilt das Verkehrsmittel als das Hauptverkehrsmittel, mit dem die längste Wegstrecke zurückgelegt wurde. Hierfür wurde eine Hierarchie gebildet, wobei das in der Hierarchie am höchsten angesiedelte Verkehrsmittel, das für einen Weg benutzt wurde, als das Hauptverkehrsmittel angesehen wird. Folgende Hierarchie wurde zugrunde gelegt, wobei gilt, je höher die Kennziffer, desto ranghöher die Position:

1. zu Fuß
2. Fahrrad
3. MIV (Motorisierter Individualverkehr)
4. ÖPV
5. sonstiges

Das in Abbildung 23 dargestellte Ergebnis zeigt, dass mehr als die Hälfte aller Wege in Mecklenburg-Vorpommern mit dem Auto zurückgelegt werden (54 Prozent). Immerhin jeder vierte Weg findet ausschließlich zu Fuß statt. Mit 13 Prozent aller Wege stellt sich Mecklenburg-Vorpommern auch im Bundesvergleich mit zehn Prozent als „Fahrradland“ dar – wie bereits bei der Befragung 2002. In der Tat ist der Anteil des Fahrrads mehr als doppelt so hoch wie der Anteil der ÖPV-Wege mit nur sechs Prozent. Dieser ÖPV-Anteil ist zugleich drei Prozentpunkte niedriger als auf Bundesebene (ohne Abbildung).

Abbildung 23 Hauptverkehrsmittel

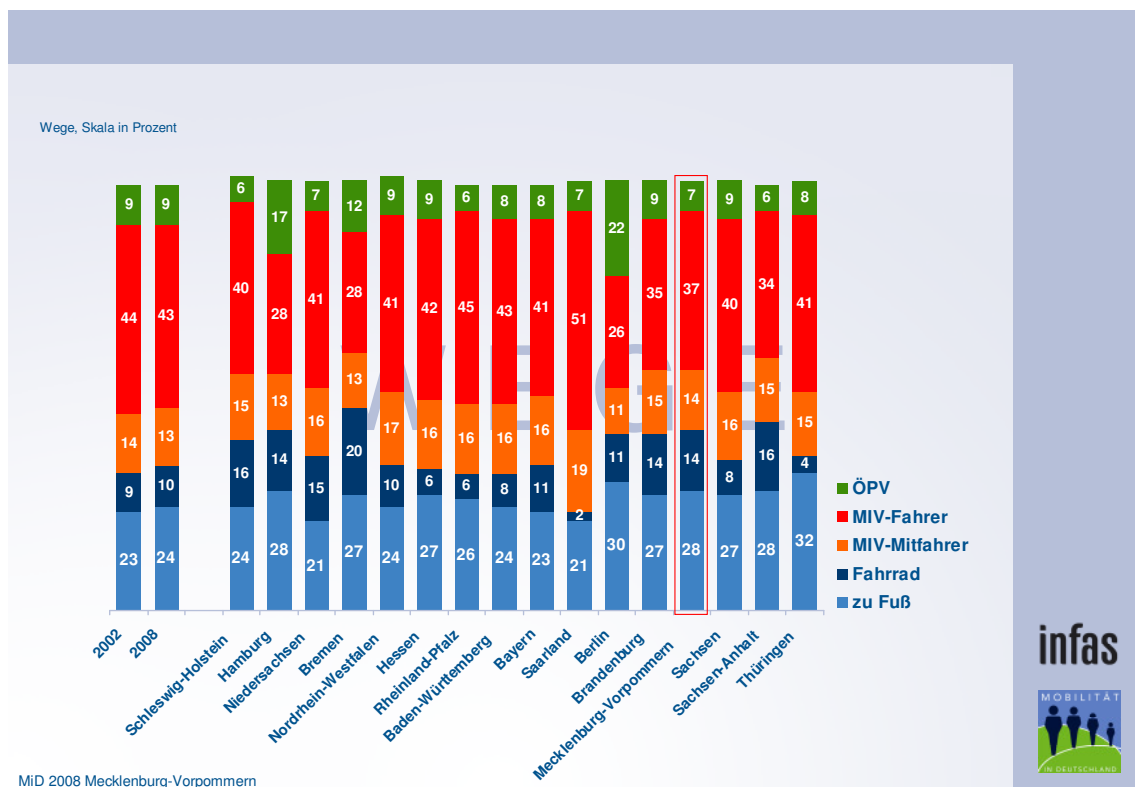
Im Vergleich zur Befragung sechs Jahre zuvor sind aber auch einige Veränderungen feststellbar. So ist der Anteil der MIV-Fahrer um drei Prozentpunkte gestiegen, während der Anteil der MIV-Mitfahrer um vier Prozentpunkte abgenommen hat. Bei stabilen Anteilen für Fahrrad und zu Fuß nimmt der ÖPV-Anteil mit einem Prozentpunkt etwas zu. Die Anteile von MIV-Fahrern und ÖPV legen also im Gegensatz zu allen anderen Anteilen der Wege an den Verkehrsmitteln zu. Der Anteil für MIV-Fahrer ist damit aktuell noch sechs Prozentpunkte geringer als im Bundesvergleich; die Differenz von zehn Prozentpunkten aus dem Jahr 2002 hat sich annähernd halbiert.

Diese Verteilung unterscheidet sich deutlich nach Regionen und Wegezwecken, allerdings nicht mehr so stark wie im Jahr 2002. Während der ÖPV-Anteil in der Region Mittleres Mecklenburg/Rostock bei zehn Prozent liegt, erreicht er in der Region Mecklenburgische Seenplatte nur vier Prozent. Diese Unterschiede spiegeln die stark unterschiedliche ÖPV-Angebotsqualität in den unterschiedlichen Regionen wider. Einen besonders hohen Fahrrad-Anteil weist Vorpommern mit 18 Prozent auf.

Welche Unterschiede gibt es beim Modal Split nach Bundesländern?

Die MiD 2008 liefert repräsentative Ergebnisse auf der Ebene von Bundesländern. In der folgenden Abbildung ist der Modal Split der Bundesländer sortiert nach dem MIV-Anteil dargestellt. Die drei Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen nehmen eine Sonderrolle ein, weil sie einen sehr geringen MIV-Anteil aufweisen. Während Bremen durch einen hohen Fahrradanteil gekennzeichnet ist, spielt in Berlin und Hamburg jeweils der Öffentliche Verkehr eine große Rolle. Die Ergebnisse für die restlichen Bundesländer lassen einen Ost-West-Unterschied erkennen. In Ostdeutschland fällt die Pkw-Nutzung geringer aus. Dies geht einher mit dem höheren Anteil autofreier Haushalte (vgl. Kapitel 2.1). Dieser geringere MIV-Anteil wird teilweise durch ein größeres Gewicht der Fußwege und teilweise durch einen höheren Wegeanteil des Fahrrads kompensiert. Spitzenreiter in der Pkw-Nutzung – wie auch in der Pkw-Ausstattung – ist mit dem Saarland der äußerste Westen der Republik.

Abbildung 24 Hauptverkehrsmittel nach Bundesländern



3.4 Wegezwecke

Die Wegezwecke wurden nach einem detaillierten zweistufigen System erfasst. Im ersten Schritt wurden die Zwecke in Anlehnung an die Systematik älterer KONTIV-Studien und der MiD 2002 grob aufgenommen. Erstmals Berücksichtigung fand dabei der Zweck „Begleitung von Personen“. In einer zweiten Stufe erfolgte eine differenziertere Erfassung von über 70 Unterzwecken für die Kategorien Freizeit, Einkauf und Erledigungen, die im Detail in den Tabellenbänden bzw. im Datensatz abgebildet werden. Um die Erfassung im Interview zu erleichtern, wurden bei dieser zweiten Erfassungsstufe zusätzlich die Kategorien „nach Hause“ und „Rückweg“ vorgegeben.

Die Zusammenfassung zum Hauptzweck des Weges umfasst die Oberkategorien, wobei die Zwecke „nach Hause“ und „Rückweg vom vorherigen Weg“ – wiederum analog zu bisherigen KONTIV-Studien und der MiD 2002 – aufgelöst sind: Rückwegen vom vorherigen Weg wurde der Zweck des vorherigen Weges zugeordnet. Bei Wegeketten, die nur aus einem Hin- und Rückweg bestehen, wurde dem Heimweg der Zweck des Hinwegs zugewiesen. Bei Wegeketten jedoch, die sich aus mehreren Wegen zu unterschiedlichen Zwecken zusammensetzen, wurde der Zweck des Heimwegs aus dem ranghöchsten Zweck der Wegekette abgeleitet. Folgende Reihung wurde dabei zugrunde gelegt (je größer die Kennziffer des Zwecks, umso höher der Rang):

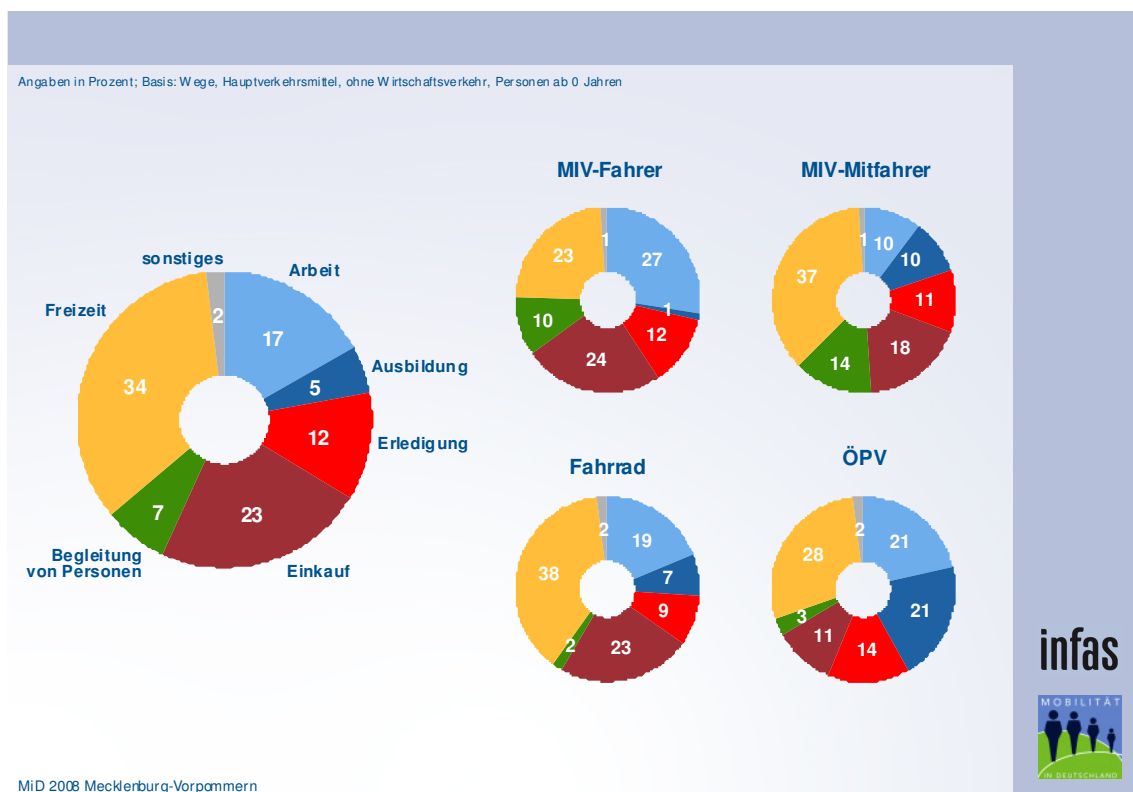
| | |
|--------------|---------------------------------|
| 1 Sonstiges | 5 Begleitung von Personen |
| 2 Freizeit | 6 dienstlich oder geschäftlich |
| 3 Einkauf | 7 Ausbildungsstätte oder Schule |
| 4 Erledigung | 8 Arbeitsplatz |

Da Personen ab 0 Jahren und Fußwege einbezogen werden, zeigt das folgende Ergebnis in Abbildung 25, dass nur jeder vierte Weg für die Zwecke Arbeit, dienstlich/geschäftlich und Ausbildung unternommen wird. Den größten Anteil machen Freizeitwege aus. Sie liegen bei 34 Prozent, gefolgt von Einkaufswegen mit 23 Prozent und Erledigungen mit zwölf Prozent. Auf den neuen Hauptwegezweck Begleitung von Personen entfallen sieben Prozent aller Wege.

Wie stark ist der Hauptwegezweck vom Verkehrsmittel abhängig?

Diese Zweckstruktur hängt auch vom genutzten Verkehrsmittel ab. Insbesondere bei den MIV-Mitfahrern, Fahrradfahrern und Fußgängern dominiert „Freizeit“ noch mehr als im Gesamtergebnis. Bei den MIV-Fahrern erreichen dagegen die Wege von oder zur Arbeit besonders hohe Werte. Im ÖPV dominieren neben Freizeit- auch Arbeits- und Ausbildungswege.

Abbildung 25 Wegezwecke

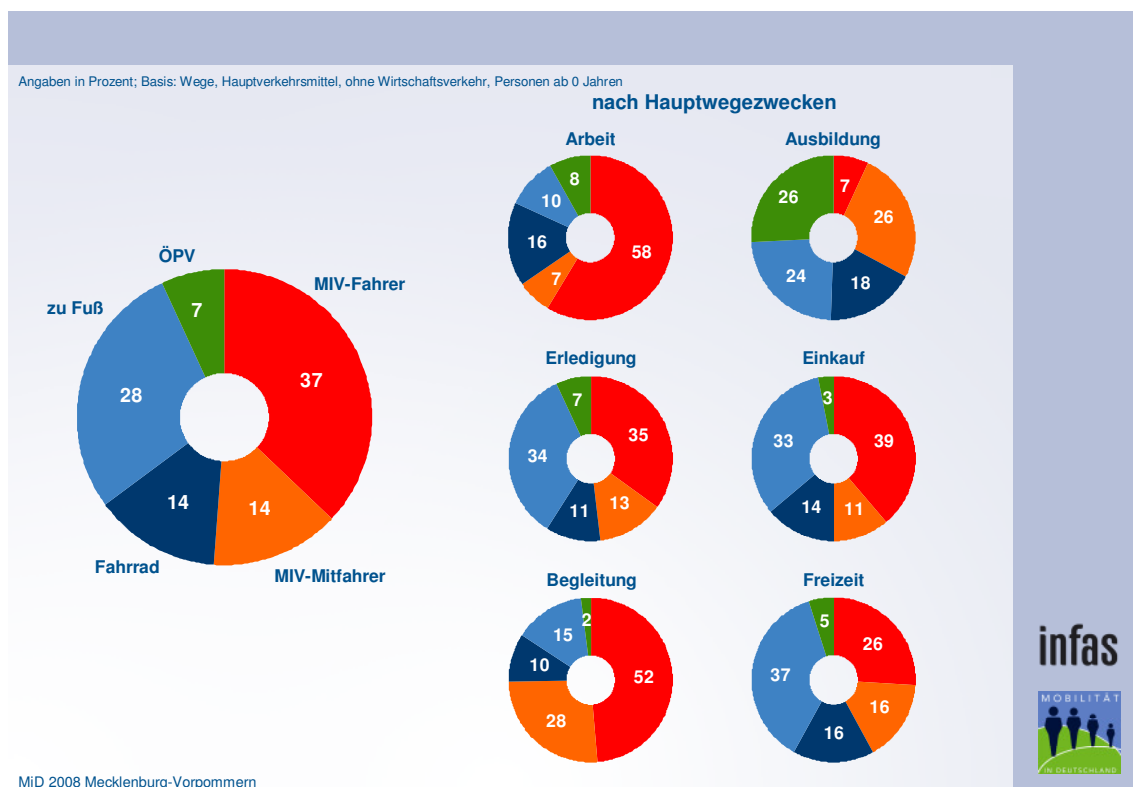


Werden die Wegezwecke mit denen des Jahres 2002 verglichen, so wächst vor allem der Anteil für Freizeit um vier Prozentpunkte. Nach Verkehrsmitteln betrachtet, ist es im ÖPV zu den deutlichsten Veränderungen bei den Wegezwecken gekommen. Der Anteil für Freizeit ist um neun Prozentpunkte gestiegen, während der Anteil für Ausbildung um acht Prozentpunkte gesunken ist. In allen vier dargestellten Gruppen des Modal Splits ist jeweils der Anteil für Einkauf gestiegen; bei den MIV-Fahrern und im ÖPV um jeweils vier Prozentpunkte, beim Fahrrad sogar um sechs Prozentpunkte. Wie bereits sechs Jahre zuvor, entsprechen diese Anteile etwa dem Bundesdurchschnitt.

Und wie sehr hängt umgekehrt das Hauptverkehrsmittel vom Wegezweck ab?

Wie die Abbildung 26 zeigt, differiert die Verteilung der Hauptverkehrsmittel abhängig vom Hauptzweck des Weges erheblich. Der MIV dominiert hier bei fast allen Wegezwecken mit Ausnahme der Ausbildungs- und Schulwege. Besonders hohe Werte erreicht er in der Summe aus Fahrern und Mitfahrern bei Arbeitswegen, Erledigungen und Einkäufen sowie der Begleitung von Personen.

Abbildung 26 Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecken



Zusammengefasst führen die gemessenen Entfernungen für die 5,7 Mio. täglich in Mecklenburg-Vorpommern zurückgelegten Wege zu einer Verkehrsleistung mit einem Gesamtvolumen von etwa 75 Mio. Personenkilometern täglich (ohne Abbildung). Von den gegenwärtigen Personenkilometern entfallen 51 Prozent auf den MIV. Drei von fünf Kilometern werden also augenblicklich in der Region mit einem Kraftfahrzeug zurückgelegt. Fahrrad- und Fußwege machen insgesamt 42 Prozent der ermittelten täglichen Kilometerleistung aus. Der ÖPV weist einen Anteil von sieben Prozent auf. Im Vergleich zur MiD 2002 gibt es bei allen Zwecken einen Trend zur individuelleren Mobilität – abgesehen von Ausbildungs- oder Schulwegen. Zugleich verringern sich die Anteile für MIV-Mitfahrer. Einkäufe werden nun öfter als MIV-Fahrer erledigt (plus sechs

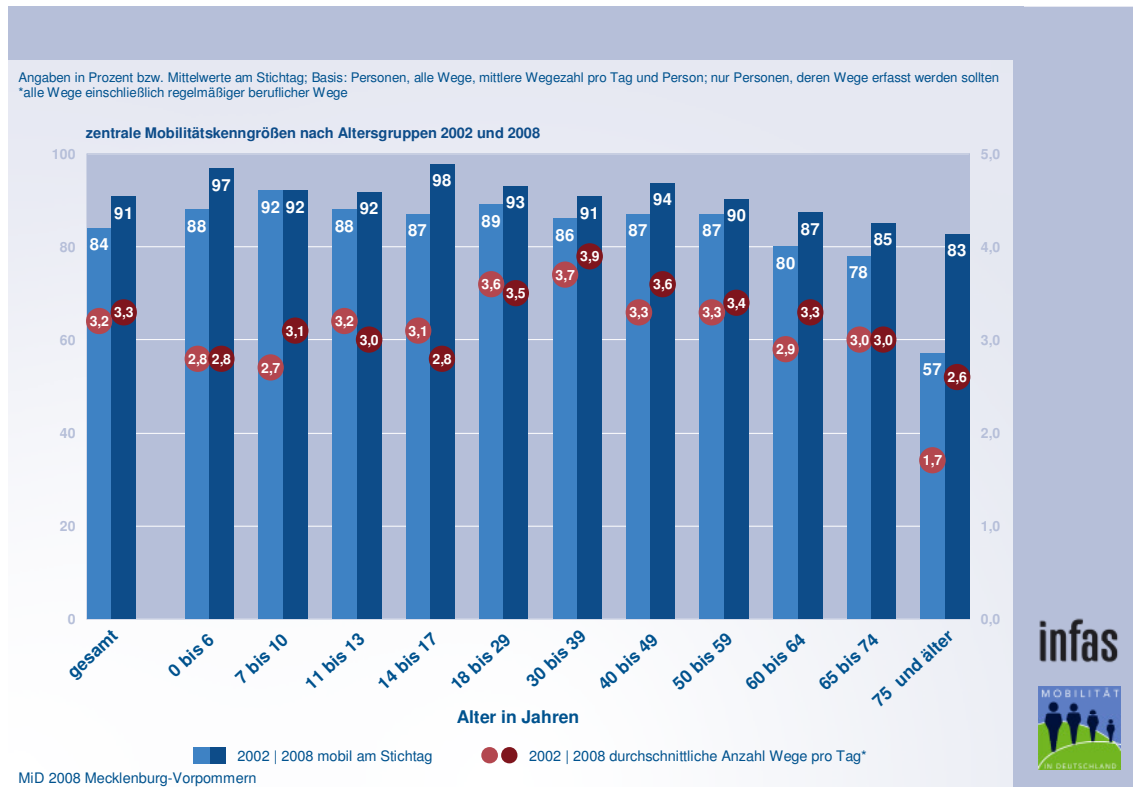
Prozentpunkte) oder zu Fuß (plus vier Prozentpunkte). Auch Erledigungen (plus acht Prozentpunkte) und Wege in der Freizeit (plus vier Prozent) werden häufiger zu Fuß unternommen. Damit nähert sich Mecklenburg-Vorpommern bei den für die Hauptwegezwecke genutzten Hauptverkehrsmitteln stärker dem Bundesdurchschnitt an als 2002.

4 Altersabhängige Mobilität und Fahrradverkehr

4.1 Änderungen im Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Altersgruppen

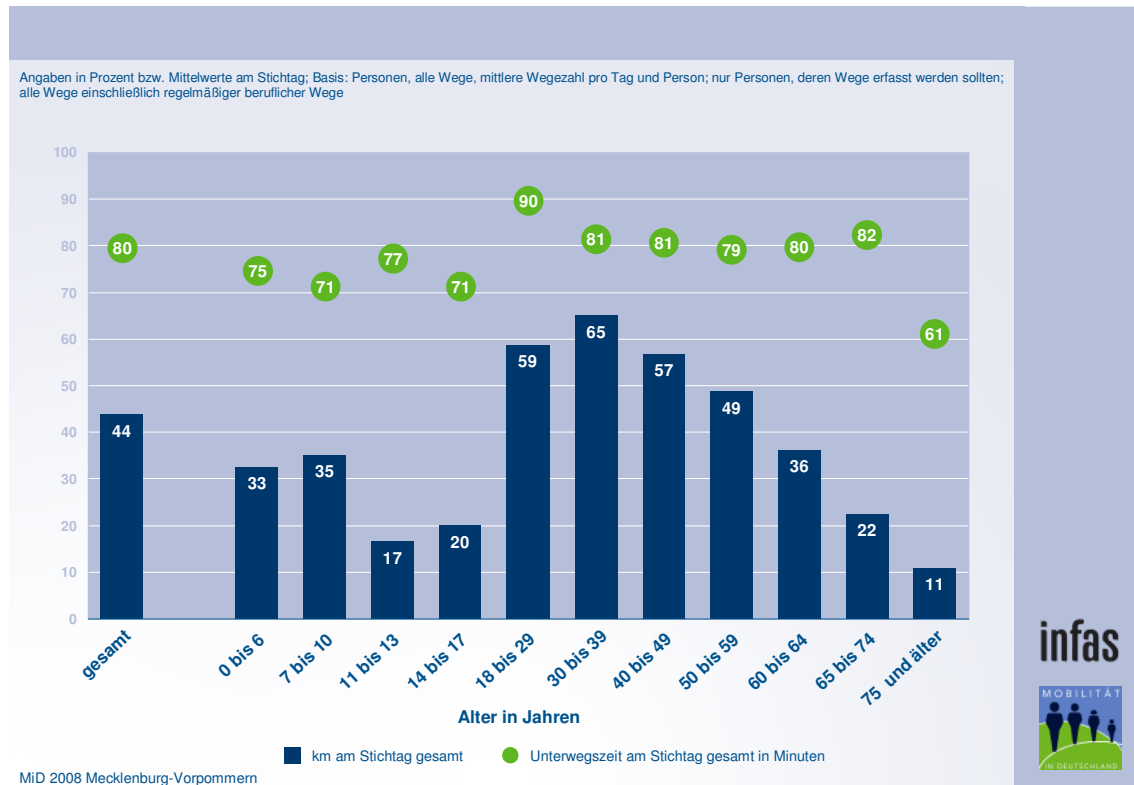
Änderungen des Mobilitätsverhaltens – ob aus eigenem Antrieb oder bedingt durch externe Zwänge – können dann eintreten, wenn ausreichend große Handlungsspielräume vorhanden sind. Wesentliche Faktoren sind dabei die Verfügbarkeit von zeitlichen und ökonomischen Ressourcen sowie individuelle Fähigkeiten – auf Wissen, Lernen und Erfahrung basiertes Können ebenso wie körperliche Leistungsfähigkeit. Vor diesem Hintergrund sind in der Vergangenheit Verhaltensänderungen vor allem für die Gruppe der älteren Menschen erwartet worden: Die körperliche Fitness älterer Menschen hat sich in den vergangenen Jahren dank medizinischer Fortschritte laufend verbessert, eine wachsende Zahl an älteren Menschen verfügt über einen Pkw, der Anteil älterer Frauen mit Führerschein wächst. Können mit der MiD 2008 die Erwartungen hinsichtlich einer wachsenden Mobilität im Alter bestätigt werden?

Ein erster Anhaltspunkt für das veränderte Mobilitätsverhalten vor allem älterer Personen ergibt sich angesichts der Entwicklung der Mobilitätsquote nach Altersgruppen. So ist die von 2002 auf 2008 eingetretene leichte Erhöhung der durchschnittlichen Mobilitätsquote keineswegs das Ergebnis einer gleichmäßigen Veränderung über alle Altersgruppen hinweg. Vielmehr resultiert sie hauptsächlich aus dem wachsenden Anteil an mobilen älteren Personen im Alter von 65 Jahren und älter (vgl. Kapitel 2.2) und aus der gleichzeitigen Zunahme an Wegen pro Person speziell in dieser Altersgruppe. Das heißt: 2008 gehen nicht nur mehr ältere Menschen aus dem Haus als 2002, sondern jeder Einzelne von ihnen geht auch häufiger aus dem Haus, als dies noch sechs Jahre zuvor der Fall war. Dieser Befund gilt für ältere Menschen ganz generell, wenn auch mit sichtbaren Unterschieden zwischen den „jungen“ und den „alten Alten“. Während in Mecklenburg-Vorpommern die durchschnittliche Wegezahl pro Tag der sogenannten „jungen Alten“ im Alter von 65 bis 74 Jahren mit 3,0 Wegen im Vergleich zu 2002 konstant geblieben ist, führt die Gruppe der sogenannten „alten Alten“ nun deutlich mehr Wege durch. Diese Gruppe legt durchschnittlich 2,6 Wege pro Tag zurück und damit durchschnittlich 0,6 Wege pro Tag mehr als vor sechs Jahren (Abbildung 27). Anders als im Bundesdurchschnitt ist damit in Mecklenburg-Vorpommern die durchschnittliche Wegezahl pro Tag der „jungen Alten“ im Vergleich zur MiD 2002 nicht weiter gestiegen, wohl aber diejenige der „alten Alten“ (ohne Abbildung).

Abbildung 27 Mobilitätsquote und Wegeanzahl nach Altersgruppen

Eine altersgruppenspezifische Auswertung der am Stichtag zurückgelegten Kilometer, basierend auf einer Zusammenfassung aller Wege am Stichtag der jeweiligen Person, zeigt in Abbildung 28, dass die „jungen Alten“ im Mittel rund 22 Kilometer und die „alten Alten“ knapp 11 Kilometer am Stichtag zurücklegen. Im Vergleich zu 2002 hat sich die von diesen beiden Gruppen bewältigte Distanz verringert (ohne Abbildung). Ähnlich haben sich die durchschnittlichen Unterwegszeiten entwickelt: 65- bis 74-Jährige sind im Schnitt rund 82 Minuten unterwegs, ab 75-Jährige etwa 61 Minuten.

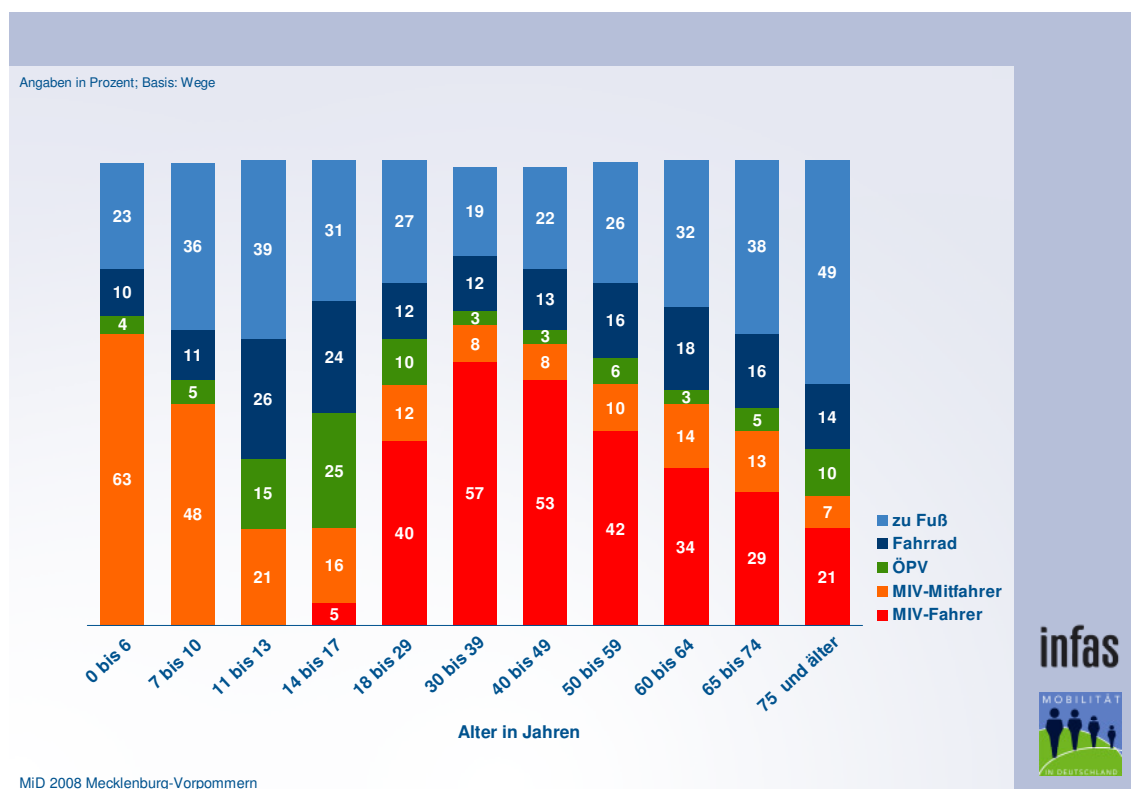
Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass die beiden ältesten betrachteten Gruppen grundsätzlich höhere Mobilitätsquoten als noch vor sechs Jahren aufweisen, sich die Wegeanzahl am Stichtag in diesem Zeitraum nur bei den „alten Alten“ erhöht hat und die am Stichtag zurückgelegten Kilometer, auf Personenebene betrachtet, rückläufig gewesen sind. Die Senioren Mecklenburg-Vorpommerns sind also häufiger, aber zugleich kürzer unterwegs.

Abbildung 28 Wegedauern und Entfernungen nach Altersgruppen**Hängt die Verkehrsmittelwahl auch vom Lebensalter ab?**

Nicht nur der jeweilige Zweck des Weges, auch das Alter der Personen hängt mit der Wahl des Verkehrsmittels zusammen. Die folgende Abbildung 29 zeigt zunächst die Ergebnisse Mecklenburg-Vorpommerns für die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Alter. Schon die alltägliche Verkehrsmittelerfahrung der 0- bis 10-jährigen Kinder wird durch das Auto beherrscht. Mehr als jeden zweiten Weg legen Vorschul- und Grundschulkinder als Mitfahrende im Auto zurück. An zweiter Stelle folgen Fußwege. Öffentlicher Verkehr und Fahrrad spielen nur eine unwesentliche Rolle. In der Altersgruppe zwischen elf und 17 Jahren verringert sich der Auto-Anteil zugunsten von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr. Doch schon im Alterssegment zwischen 18 und 29 Jahren erreicht das Auto einen Wegeanteil von über 50 Prozent. Fuß- und Fahrradwege verringern sich zu einem Anteil von zusammengenommen unter 40 Prozent. Der Öffentliche Verkehr kann wegen der noch hohen Anteile von Auszubildenden in dieser Gruppe einen Anteil von zehn Prozent der Wege behaupten. Am stärksten fällt die Vorherrschaft des Autos in den Altersgruppen von 30 bis 49 Jahren aus. Selbst Fahrende und Mitfahrende zusammen umfassen mehr als 60 Prozent. Bei den 30- bis

39-Jährigen erreicht der Anteil der selbst Fahrenden mit 57 Prozent den höchsten Wert von allen Altersgruppen. Diese Situation verändert sich bei der Gruppe der 50- bis 59-Jährigen eher unwesentlich. Erst bei den ab 60-Jährigen nimmt der Selbstfahreranteil merklich ab und die Fußwege gewinnen wieder stärker an Bedeutung. Von den 65- bis 74-Jährigen werden gut ein Drittel der Wege zu Fuß zurückgelegt; in der Altersgruppe von 75 und mehr Jahren ist knapp jeder zweite Weg ein Fußweg. Mit verantwortlich dafür sind auch geringere Führerscheianteile vor allem bei den älteren Frauen und andere Aktionsradien. Im Altersverlauf zeigen sich also deutliche lebensphasenabhängige Entwicklungen bei der Verkehrsmittelnutzung. Im Vergleich zur MiD 2002 gibt es in Mecklenburg-Vorpommern bei den Senioren kaum Veränderungen beim Modal Split – anders als bundesweit. Dort ist der Wegeanteil, der von Senioren individuell motorisiert zurückgelegt wird, innerhalb der letzten sechs Jahre gestiegen.

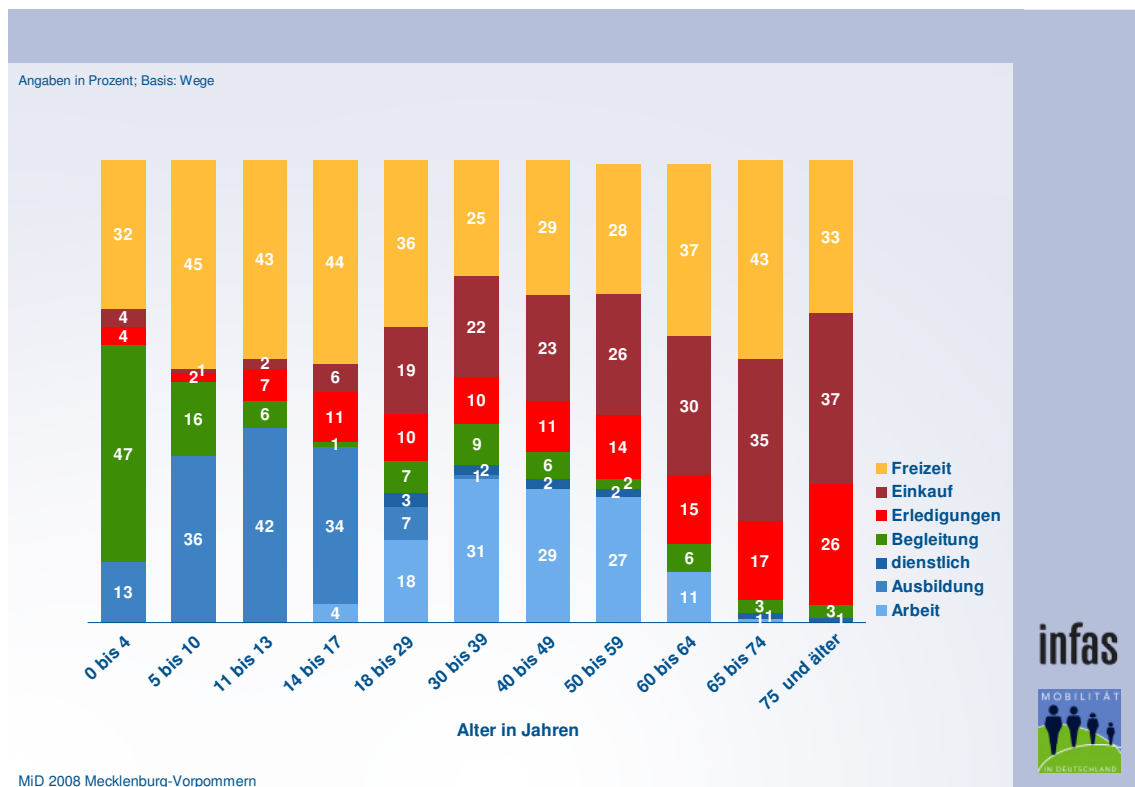
Abbildung 29 Modal Split im Zusammenhang mit dem Alter



Bei den Wege Zwecken dominieren in den meisten Altersgruppen Freizeitwege (Abbildung 30). Nur drei Altersgruppen weisen andere Hauptwegezwecke als die Freizeit auf. Dies sind in der jüngsten Gruppe der 0- bis 4-Jährigen Begleitungswege, bei den 30- bis 39-Jährigen Arbeitswege und bei den Senioren ab 75 Jahren Einkaufswege.

Grundsätzlich steigen die Anteile für Einkaufswege, wie auch die für Erledigungswege, linear mit dem Alter an. Beide Zwecke zusammen haben in der Gruppe der „jungen Alten“ und der „alten Alten“ Anteile von mehr als der Hälfte an allen Wegen. Wie beim Modal Split zeichnen sich im Altersverlauf deutliche lebensphasenabhängige Entwicklungen ebenso bei den Wegezwecken ab. Die Veränderungen bei den Wegezwecken der Senioren in Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zur MiD 2002 nur sind geringfügig (ohne Abbildung).

Abbildung 30 Wegezwecke nach Altersgruppen



4.2 Fahrradverkehr

Welche Details zeigen sich bei der Fahrradnutzung in Mecklenburg-Vorpommern?

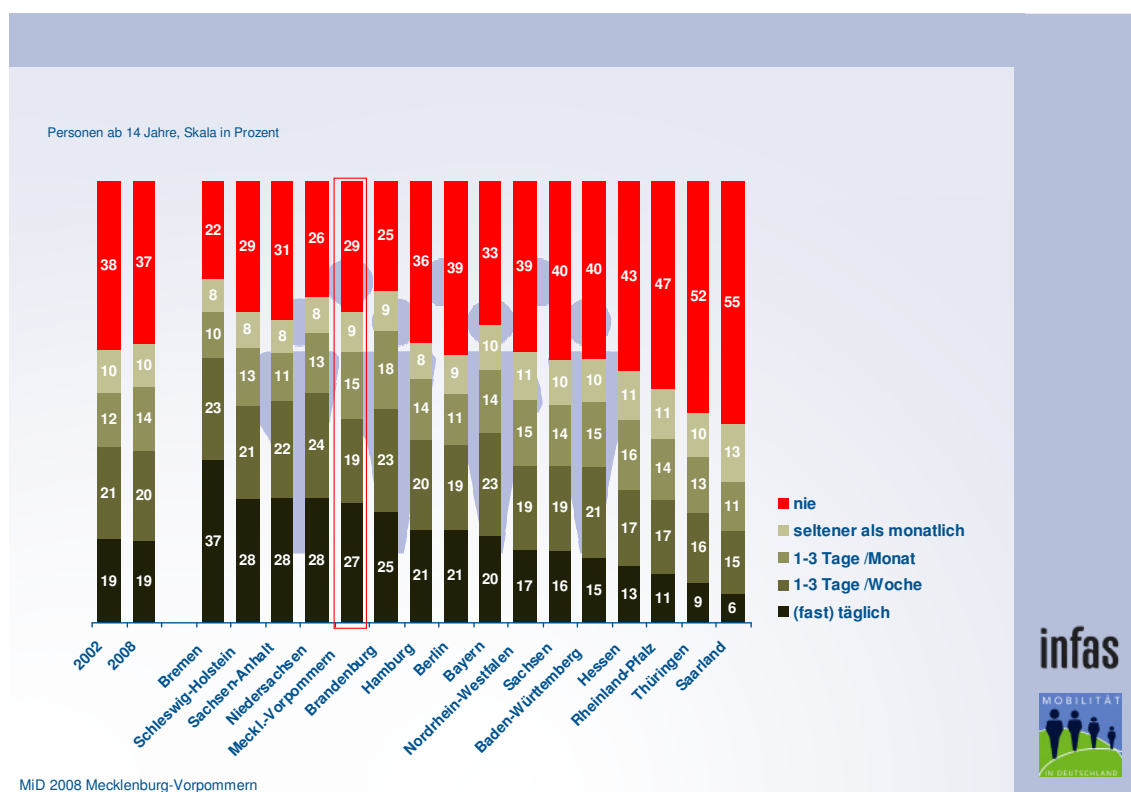
86 Prozent der Haushalte in Mecklenburg-Vorpommern besitzen mindestens ein Fahrrad; in 29 Prozent der Haushalte sind sogar drei oder mehr Fahrräder vorhanden. Wie in Kapitel 2.1 beschrieben, ist die Pro-Kopf-Verfügbarkeit von Fahrrädern im Jahr 2008 um 0,2 auf rund 1,0 Fahrräder gestiegen. Mit der besseren Verfügbarkeit von Fahrrädern hat sich auch der Umfang der Fahrradnutzung im Vergleich zu 2002 erhöht. Der Anteil der Befragten, die das Fahrrad (fast) täglich nutzen, nimmt um drei Prozentpunkte auf 29 Prozent zu. Zugleich sinkt auch der Anteil von Befragten, die das Fahrrad (fast) nie nutzen, um vier Prozentpunkte auf weniger als ein Drittel (vgl. dazu Kapitel 2.3).

Es wird nicht nur häufiger mit dem Rad gefahren, auch die Länge der so zurückgelegten Wege hat im Vergleich zu 2002 zugenommen. Im Sattel absolvierte Wege sind nun durchschnittlich knapp vier Kilometer lang; sechs Jahre zuvor waren die so zurückgelegten Wege noch ein Drittel bzw. rund einen Kilometer kürzer (vgl. dazu Kapitel 3.2). Das Fahrrad ist also ein wichtiger Verkehrsträger. Im Vergleich dazu sind die von Pkws und Lkws absolvierten Wege – Fahrer und Mitfahrer zusammen – mit durchschnittlich rund 20 Kilometern etwa sechs Mal länger, aber seit 2002 nicht entscheidend gestiegen. Dies könnte Einfluss auf die zukünftige Verkehrswegeplanung haben.

Gibt es Unterschiede nach Bundesländern?

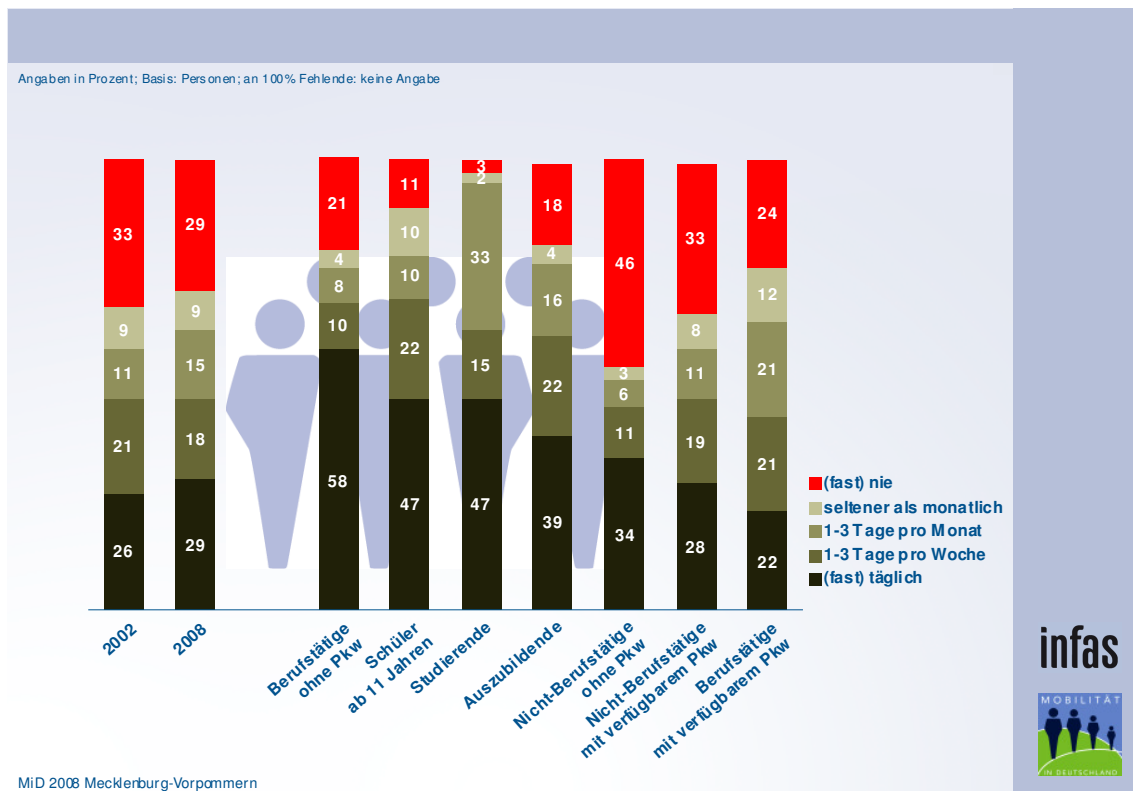
In der Fahrradnutzung bestehen große Unterschiede zwischen den Bundesländern. Während die Stadtstaaten Bremen, Hamburg und Berlin, aber auch Flächenländer wie Mecklenburg-Vorpommern oder Niedersachsen hohe Anteile bei der Fahrradnutzung aufweisen, bleiben die Werte für Nordrhein-Westfalen, Sachsen, Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz, Thüringen und Saarland unterdurchschnittlich – nicht zuletzt aufgrund unterschiedlicher topografischer Verhältnisse (Abbildung 31).

Abbildung 31 Fahrradnutzung nach Bundesländern



Die Zufriedenheit der Bevölkerung mit der Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit dem Fahrrad spielt bei dieser Perspektive und der Betrachtung der Nutzungshäufigkeit eine erklärende Rolle (Abbildung 32). Wie erwartet, sind die Fahrradnutzungsanteile dort, wo die Ziele mindestens gut mit dem Fahrrad angesteuert werden können, größer als dort, wo die Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad nur einigermaßen oder sogar noch schlechter gegeben ist. Hier wird das Fahrrad zum Beispiel für tägliche Einkäufe bei Läden und Geschäften seltener als monatlich oder nie genutzt. Dieser Effekt ist beim Einkaufsverkehr etwas stärker ausgeprägt als beim Arbeitsverkehr.

Zusätzliche Potenziale für den Radverkehr in Mecklenburg-Vorpommern sind in der Gruppe der Selten- und monatlichen Nutzer zu finden, die ihre Ziele mit dem Fahrrad gut oder sehr gut erreichen können. Zu dieser Gruppe gehören überwiegend Haushalte mit Schulkindern und Rentner, die hauptsächlich das Auto und selten öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

Abbildung 33 Fahrradnutzung verschiedener Personengruppen

Zudem steigt der Anteil der Autofahrer in der Gruppe der ab 17-Jährigen an, mit Erwerb des Führerscheines ändern sich bisher ausgeübte Mobilitätsgewohnheiten. In Mecklenburg-Vorpommern liegt der Anteil des Fahrrads auf dem Weg zur Arbeit bei 19 Prozent und damit fünf Prozentpunkte höher als der Bundesdurchschnitt. Der größte Anteil der Fahrradabstinenten ist mit mehr als der Hälfte bei den Nicht-Erwerbstätigen ohne Auto zu finden. Die Fahrradnutzung hängt also weitgehend mit der Lebensphase der Personen zusammen – ein Umstand, der von außen nicht zu beeinflussen ist und somit keine zusätzlichen Radfahrerpotenziale birgt. Die bessere Verfügbarkeit von Fahrrädern macht sich bei der Fahrradnutzung im Vergleich zu 2002 positiv bemerkbar: In allen Personengruppen wächst der Anteil der Befragten, die das Fahrrad (fast) täglich nutzen. Zugleich verringert sich in den meisten Gruppen auch der Anteil von Befragten, die das Fahrrad (fast) nie nutzen (ohne Abbildung).

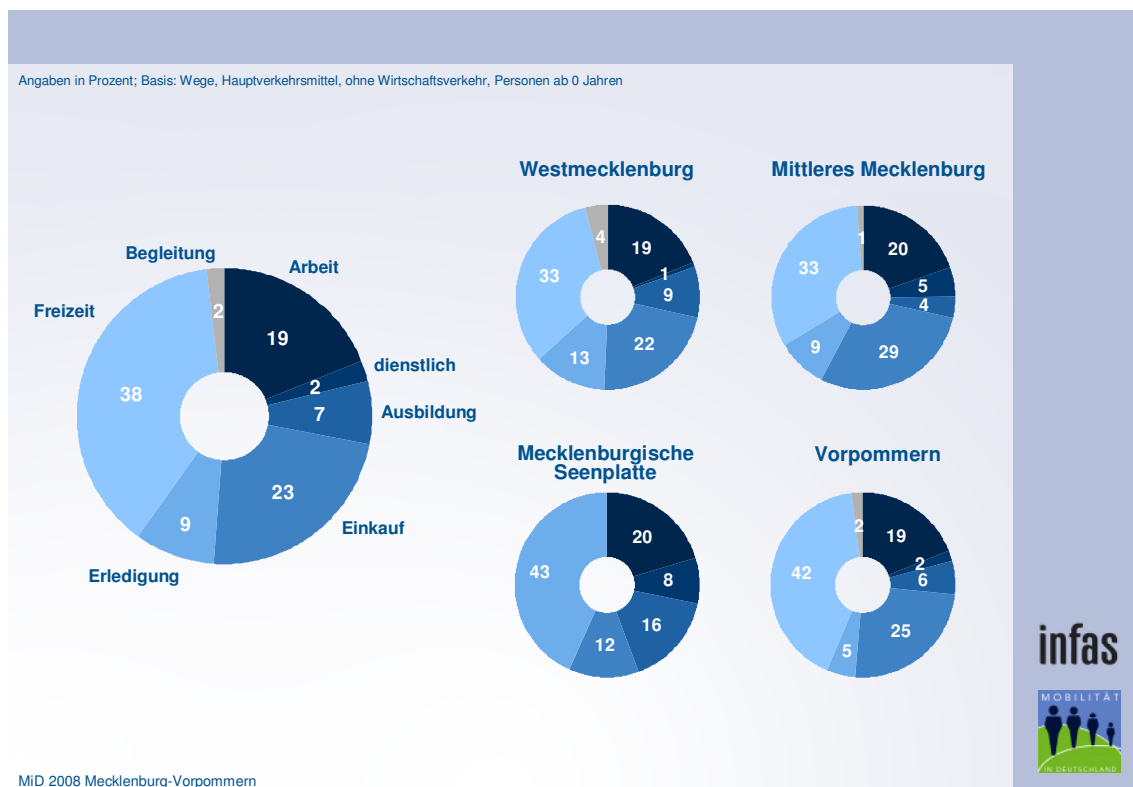
Welchen Einfluss hat der ökonomische Status auf die Fahrradnutzung?

Der ökonomische Status einer Person hat Einfluss auf die Häufigkeit der Fahrradnutzung. Während mehr als jeder dritte Befragte mit (sehr) niedrigem ökonomischen Status das Fahrrad (fast) täglich nutzt, ist es unter den Personen mit hohem wirtschaftlichen Niveau nur jeder Fünfte. Ein umgekehrter Zusammenhang besteht zwischen den persönlichen Wirtschaftsverhältnissen und der Häufigkeit der Autonutzung. Knapp zwei Drittel der Befragten mit hohem ökonomischen Status nutzt (fast) täglich einen Pkw, aber nur rund ein Drittel der Personen mit (sehr) niedrigem wirtschaftlichem Niveau. Es darf geschlussfolgert werden, dass ein Teil der Fahrradnutzer sein Rad häufig aus ökonomischen Sachzwängen gebraucht (ohne Abbildung).

Zu welchem Zweck wird meistens mit dem Fahrrad gefahren?

Wie bereits in Kapitel 3.2 gezeigt, erreicht das Fahrrad die höchsten Nutzungsanteile in der Freizeit, auf dem Weg zur Arbeitsstätte und bei Einkaufswegen. Dies bestätigt sich auch, wenn nur die Wegezwecke der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer betrachtet werden (Abbildung 34).

Abbildung 34 Hauptzweck bei der Fahrradnutzung



Das Fahrrad wird mit einem Anteil von 38 Prozent in Mecklenburg-Vorpommern zu Freizeitwecken genutzt. Ein knappes Viertel der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege sind Einkaufswege, etwa jeder fünfte Radweg führt zur Arbeit. Bei knapp jedem zehnten Weg wird das Fahrrad zu Erledigungszwecken genutzt und ein etwas kleinerer Anteil der Fahrradwege von sieben Prozent zielt die Ausbildungsstelle bzw. die Universität an. Begleitwege und dienstliche Wege spielen bei der Fahrradnutzung nur eine untergeordnete Rolle.

In den einzelnen Regionen lassen sich Unterschiede beim Hauptzweck der Fahrradnutzung beobachten. Einen besonders hohen Anteil von Freizeitwegen mit jeweils über 40 Prozent weisen Vorpommern und die Region Mecklenburgische Seenplatte auf, in Vorpommern ist zugleich der Anteil der Einkaufswege an allen Wegen mit 16 Prozent deutlich geringer als im übrigen Bundesland. Dies dürfte durch eine attraktive Erreichbarkeit der Freizeitziele mit dem Fahrrad in diesen Regionen und einer zugleich stärker auf das Auto zugeschnittenen Einkaufsinfrastruktur begründet sein. In Westmecklenburg und der Region Mittleres Mecklenburg/Rostock beträgt der Anteil der Freizeitwege, die mit dem Fahrrad absolviert werden, dagegen jeweils nur ein Drittel. Die Hauptzwecke des Fahrradgebrauchs weichen in der Region Mittleres Mecklenburg/Rostock auch in weiteren Anteilen vom Landesdurchschnitt ab. Einkaufswege per Fahrrad steigen auf 29 Prozent, ebenso per Fahrrad zurückgelegte dienstliche Wegezwecke auf fünf Prozent. Dagegen wird nur jeder zwanzigste Radweg aus Gründen der Ausbildung zurückgelegt – vor dem Hintergrund des besseren ÖPNV-Angebots in dieser Region ein nachvollziehbarer Wert.

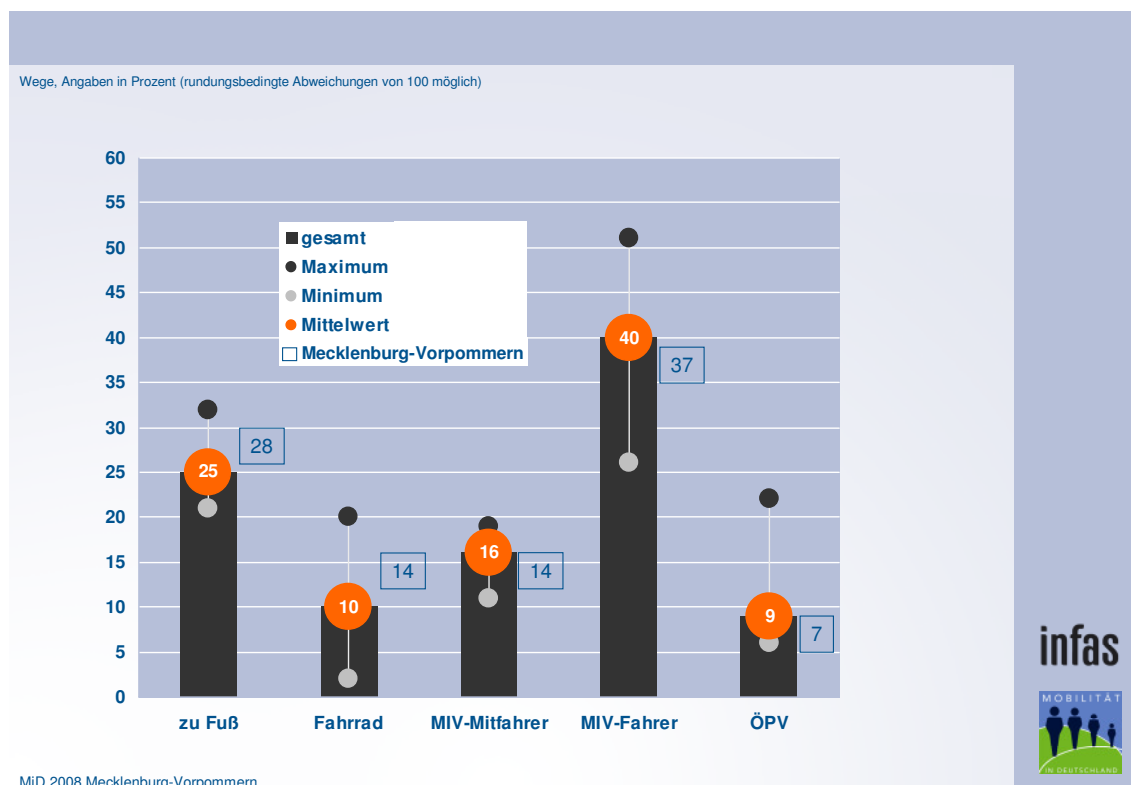
Was ergibt sich insgesamt für den Fahrradverkehr in Mecklenburg-Vorpommern?

Wie in diesem Kapitel gezeigt wurde, fahren 29 Prozent der Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns täglich Fahrrad. Dieser Fahrradnutzeranteil ist im Vergleich der Bundesländer hoch, durchschnittlich wurden 19 Prozent tägliche Fahrradfahrer gemessen. Mecklenburg-Vorpommern rangiert zusammen mit Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt an der Spitze der Fahrradnutzung – wird einmal vom Stadtstaat Bremen als Sonderfall abgesehen. Die bereits im Jahr 2002 bestehende Führungsrolle beim Fahrradgebrauch wurde in den letzten sechs Jahren weiter fortgesetzt bzw. verfestigt. Besonders hoch ist der Anteil der täglichen Radnutzung in Vorpommern,

gekoppelt mit einem hohen Anteil an Freizeitwegen als Hauptzweck. Die besten Noten für die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad erhalten die Einkaufsmöglichkeiten und die Schule für die jüngeren Kohorten.

Eine größere Fahrradnutzungshäufigkeit ergibt sich bei besserer Erreichbarkeit der Ziele mit dem Rad. Potenziale für mehr Radverkehr sind in der Gruppe derjenigen zu sehen, die ihre Ziele mit dem Fahrrad zwar gut erreichen können, das Fahrrad aber trotzdem für diese Wege selten nutzen. Einen weiteren Einfluss auf die Fahrradnutzung hat die jeweilige Lebensphase der Personen. Das Rad ist eher ein gewähltes Verkehrsmittel von Berufstätigen ohne Auto, Studierenden und Schülern, meistens auf Freizeitwegen, gefolgt von Einkaufs- und Arbeitswegen. Eine wichtige Stellschraube für den Fahrradverkehr liegt damit auch bei der Erreichbarkeit der Einkaufsmöglichkeiten und der Freizeitziele.

Abbildung 35 Modal Split Vergleichswerte



Der Blick auf die Position Mecklenburg-Vorpommerns im Spektrum der Modal Split-Anteile – dargestellt in Abbildung 35 – zeigt für den Fahrradanteil einen Platz im Vor-

derfeld. Es gibt viele Bundesländer, die schlechter abschneiden, aber nur einige, die noch bessere Werte aufweisen. Bei dem Ziel, sich hier noch besser zu positionieren, kommt es vor allem auf Faktoren an, die mit der vorliegenden Studie nicht abgebildet werden: eine durchgängig attraktive Gestaltung und Führung sowie ein guter Zustand der Fahrradwege. Einerseits, um schon radelnden Bürger die täglichen Wege zu erleichtern, andererseits, um durch einen besseren Schutz vor dem Autoverkehr und „leichte“ Wege noch mehr Verkehrsteilnehmer vom Fahrrad zu überzeugen.

5 Literaturverzeichnis

BVBS, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2008): Verkehr in Zahlen 2008/2009. 37. Jg., Hamburg.

infas, DLR (2009): MiD 2008 – Mobilität in Deutschland. Methodenbericht. Bonn, Berlin.

infas, DLR (2009): MiD 2008 – Mobilität in Deutschland. Nutzerhandbuch. Bonn, Berlin.

infas, DIW (2004): Mobilität in Deutschland: Ergebnisbericht. Projekt-Nr. 70.0736/2003, Bundesministerium Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Bonn, Berlin.

infas, DIW Berlin (2001): KONTIV 2001: Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten. Methodenstudie, Endbericht, Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Bonn, Berlin.

infas, DIW (o.J.): Mobilität in Deutschland 2002. Tabellenband. Bonn, Berlin.

Statistisches Bundesamt: Mikrozensus 2002, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt: Mikrozensus 2008, Wiesbaden.