



Mobilität in Deutschland – MiD

Regionalbericht

Regionaler Planungsverband
Westmecklenburg

eine Studie des:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

In Kooperation mit:



infas 360

Regionalbericht für





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

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



Research
Daten
Analysen
Strategien

IVT Research GmbH
M 4, 10
68161 Mannheim



infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn



Regionalbericht für:

Regionaler Planungsverband Westmecklenburg
Schloßstraße 6-8
19053 Schwerin

Projekt:

5612
Bonn, November 2019
Version 1.0

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Pirsig, Tim. Belz, Janina. Brand, Thorsten. Eggs, Johannes. Ermes, Bernd. Follmer, Robert. Gruschwitz, Dana. Kellerhoff, Jette. Roggendorf, Martina (2019):

Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Regionaler Planungsverband Westmecklenburg. 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 Regionalen Planungsverbands Westmecklenburg.

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 Regionalen Planungsverband Westmecklenburg haben im Rahmen der Studie 4.268 Personen in 2.386 Haushalten Informationen zu ihrem Mobilitätsverhalten gegeben. 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 Westmecklenburgs ausführlich beschrieben.
- Im Anschluss werden ausgewählte Themenbereiche vertieft. So werden die Nutzer, aber auch die Potenziale der öffentlichen Verkehrsmittel und des Radverkehrs genauer betrachtet. Ein weiterer Vertiefungsbereich sind regionale Verkehrsverflechtungen.

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

Zusätzlich zum vorliegenden Bericht 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 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 Westmecklenburgs?

Mit einem Anteil von 84 Prozent ist die absolute Mehrheit an einem durchschnittlichen Tag mindestens für einen kurzen Weg außer Haus. Im Durchschnitt absolvieren alle Einwohnerinnen und Einwohner täglich 3,1 Wege mit insgesamt 45 Kilometern in 79 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 (60 Prozent). Wege von Mitfahrerinnen oder Mitfahrern machen davon etwa ein Viertel aus (14 Prozent). Rund jeder fünfte Weg wird zu Fuß absolviert und 10 Prozent der Wege mit dem Fahrrad. Für den nicht-motorisierten Individualverkehr (NMIV) ergibt sich damit ein Anteil von 32 Prozent. Die restlichen 8 Prozent entfallen auf die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV). Im Vergleich zu Mecklenburg-Vorpommern insgesamt ist der MIV-Anteil zulasten des nicht-motorisierten Verkehrs etwas höher.

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 rund 95 Prozent der Personenkilometer. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad werden nur etwa 5 Prozent der Kilometer absolviert.

Aus welchen Anlässen werden Wege zurückgelegt?

Die meisten Wege werden im Rahmen der Berufsausübung oder Ausbildung absolviert, also von bzw. zur Arbeit und Bildungseinrichtung oder während der Arbeitszeit. Danach folgen Freizeitwege, Wege zum Einkaufen und für Erledigungen sowie zur Begleitung.

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

Mit 80 Prozent besitzt ein großer Teil der Haushalte in Westmecklenburg ein eigenes Auto. Geringfügig höher ist der Anteil der Personen ab 14 Jahren, die ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec haben. 8 Prozent steht mit einer Zeitkarte zudem der Zugang zu den Bussen und Bahnen in der Region offen.

Welche Verkehrsmittel bestimmen die wöchentlichen Mobilitätsroutinen?

Fast die Hälfte nutzt im Laufe einer üblichen Woche auf ihren Wegen ausschließlich das Auto (48 Prozent). Weitere 23 Prozent kombinieren in diesem Zeitraum das Auto mit dem Fahrrad, während nur 3 Prozent es mit den Angeboten der öffentlichen Verkehrsmittel kombinieren. Der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner, die ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder die Kombination aus beiden nutzen, liegt bei 16 Prozent. Einen geringen Anteil haben Personen, die sowohl Auto, öffentliche Verkehrsmittel als auch das Fahrrad im Laufe einer üblichen Woche nutzen, sowie Personen, die in diesem Zeitraum auf keines dieser Verkehrsmittel zurückgreifen.

Wie wird die Verkehrssituation in Westmecklenburg wahrgenommen?

Die Möglichkeit, Wege vor Ort ausschließlich zu Fuß zurückzulegen, wird mit einer Durchschnittsnote von 2,1 am besten bewertet. Den zweiten Platz belegt mit einer Durchschnittsnote von 2,2 die Verkehrssituation für das Auto und den dritten mit 2,7 das Fahrrad. Am schlechtesten wird die Verkehrssituation für die öffentlichen Verkehrsmittel wahrgenommen – die Gesamtnote beträgt hier 3,1.

Ein durchschnittlicher Tag im RPV Westmecklenburg

84 % der Bevölkerung unterwegs



pro Person:

3,1 Wege mit insgesamt **45 km** in **79 Min.**

60 % der Wege im Auto

38 % Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege

Verfügbare Verkehrsmittel

80 % mit Auto 



82 % haben ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec

8 % nutzen Zeitkarten für Busse und Bahnen



Wöchentliche Mobilitätsroutinen

48 % nur mit dem Auto

28 % kombinieren Auto mit ÖV oder Fahrrad

Noten für die Verkehrssituation im RPV Westmecklenburg

2 für Fußwege und das Auto

3+ für Fahrrad

3 für ÖV

Inhaltsverzeichnis

1	Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung in Westmecklenburg	13
1.1	Stichprobenverfahren	13
1.2	Erhebungsdesign	14
1.3	Befragungsinhalte.....	16
2	Regionaler Planungsverband Westmecklenburg – Gebiet und Einwohner	19
3	Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten	23
3.1	Pkw in den Haushalten	23
3.2	Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrrädern.....	24
3.3	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	25
4	Mobilität in Westmecklenburg – zentrale Kennwerte	27
4.1	Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen	27
4.2	Wegelängen und Wegedauern	30
4.3	Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	34
4.4	Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität).....	36
4.5	Wegezwecke	37
4.6	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	38
5	Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen	41
5.1	Übliche Nutzung des Autos.....	41
5.2	Übliche ÖPNV-Nutzung	41
5.3	Übliche Nutzung des Fahrrads.....	43
5.4	Unterwegs zu Fuß.....	44
5.5	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf	45
5.6	Nutzung mobiler Endgeräte für Mobilitätsdienstleistungen	48
5.7	Übliche Verkehrsmittel für Einkäufe und Online-Einkäufe	48
6	Bewertung der Verkehrssituation – Zufriedenheit und Alltagseinstellungen	51
7	Radverkehr in Westmecklenburg	55
7.1	Fahrradverfügbarkeit	55
7.2	Übliche Fahrradnutzung.....	57
7.3	Einstellungen zum Radfahren.....	59
7.4	Anlässe, Entfernungen und Dauern von Wegen per Rad.....	61
8	ÖPNV-Kunden und Potenziale	65
8.1	Anlässe, Entfernungen und Dauern von ÖPNV-Wegen.....	65
8.2	Übliche Nutzung von Bussen und Bahnen	66
8.3	Bewertung der Verkehrssituation und Einstellungen zum ÖPNV	68
8.4	ÖPNV-Anbindungsqualität	70
8.5	Mögliche Potenziale im ÖPNV	72
9	Regionale Verkehrsverflechtungen	75
10	Eine kleine Bilanz	79

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz	24
Tabelle 2	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten in den Teilräumen.....	26
Tabelle 3	Wegelänge und -dauer nach Teilregionen	31
Tabelle 4	Multimodale Personen nach ökonomischem Status.....	47
Tabelle 5	Monomodale Personen nach ökonomischem Status.....	47
Tabelle 6	ÖPNV-Kundensegmente	72
Tabelle 7	Übersicht zu ausgewählten Merkmalen der ÖPNV-Kundensegmente.....	73
Tabelle 8	Anteil der Ein- und Auspendlerwege nach Hauptzweck und Hauptverkehrsmittel	77

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Ablauf der Erhebung.....	15
Abbildung 2	Befragungsinhalte.....	16
Abbildung 3	Karte des Planungsverbands Westmecklenburg.....	20
Abbildung 4	Haushaltsstruktur.....	20
Abbildung 5	Ökonomischer Status der Haushalte.....	21
Abbildung 6	Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner.....	22
Abbildung 7	Autobesitz in den Haushalten.....	23
Abbildung 8	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	25
Abbildung 9	Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich.....	28
Abbildung 10	Mobilitätskennwerte im Planungsverband.....	29
Abbildung 11	Mobilitätskennwerte nach Wochentagen.....	29
Abbildung 12	Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel.....	33
Abbildung 13	Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel.....	33
Abbildung 14	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split).....	34
Abbildung 15	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach Teilregionen.....	35
Abbildung 16	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status.....	36
Abbildung 17	Wegezwecke im Regionalvergleich.....	37
Abbildung 18	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	39
Abbildung 19	Übliche Nutzung des Autos.....	42
Abbildung 20	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs.....	42
Abbildung 21	Übliche Nutzung des Fahrrads.....	43
Abbildung 22	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen.....	44
Abbildung 23	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität).....	46
Abbildung 24	Nutzung von Mobilitätsinformationen und -diensten.....	48
Abbildung 25	Übliche Verkehrsmittelwahl bei Einkaufs- und Versorgungswegen.....	49
Abbildung 26	Übliche Nutzungshäufigkeit Online-Shopping.....	50
Abbildung 27	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort.....	51
Abbildung 28	Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag.....	52
Abbildung 29	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort und Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag.....	54
Abbildung 30	Fahrradbesitz nach Teilregionen.....	56
Abbildung 31	Fahrradbesitz nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit.....	56
Abbildung 32	Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen.....	58

Abbildung 33	Übliche Nutzung des Fahrrads nach ökonomischem Status des Haushalts	59
Abbildung 34	Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit	60
Abbildung 35	Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach ökonomischem Status.....	60
Abbildung 36	Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck	61
Abbildung 37	Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel	62
Abbildung 38	Wegelänge nach Hauptverkehrsmittel	63
Abbildung 39	Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecken	66
Abbildung 40	Übliche Nutzung des ÖPNV nach Geschlecht und Altersgruppen	67
Abbildung 41	Übliche Nutzung des ÖPNV nach ökonomischem Status des Haushalts.....	68
Abbildung 42	Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach Regionen	69
Abbildung 43	Einstellung zur Nutzung des ÖPNV im Alltag nach Regionen	69
Abbildung 44	Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit.....	70
Abbildung 45	Einstellungen zur Nutzung des ÖPNV im Alltag nach Nutzungshäufigkeit.....	70
Abbildung 46	ÖPNV-Anbindung im Vergleich	71
Abbildung 47	Anteil Wege, die nach oder in Schwerin unternommen werden	76
Abbildung 48	Modal Split Tagesbevölkerung.....	77

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

1 Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung in Westmecklenburg

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.

Befragte im Regionalen Planungsverband Westmecklenburg

Der Regionale Planungsverband Westmecklenburg hat mit einer Regionalstichprobe teilgenommen. Insgesamt wurden 4.268 Personen aus 2.386 Haushalten in der Region befragt und dabei 12.351 Wege erfasst.

Auf dieser Datenbasis werden im vorliegenden Bericht die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger Westmecklenburgs beschrieben und ausgewählte Themen vertieft. Die Ergebnisse werden zudem mit dem Bundesland Mecklenburg-Vorpommern 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. Das Kapitel 9 verlässt diesen Fokus auf die ansässige Bevölkerung und betrachtet die Verkehrsverflechtungen innerhalb der Region sowie mit Zentren außerhalb der Region.

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 Stichprobenverfahren

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 der 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 Regionalen Planungsverband Westmecklenburg beruht auf dem Melderegister und einer regionalen Telefonstichprobe.

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.

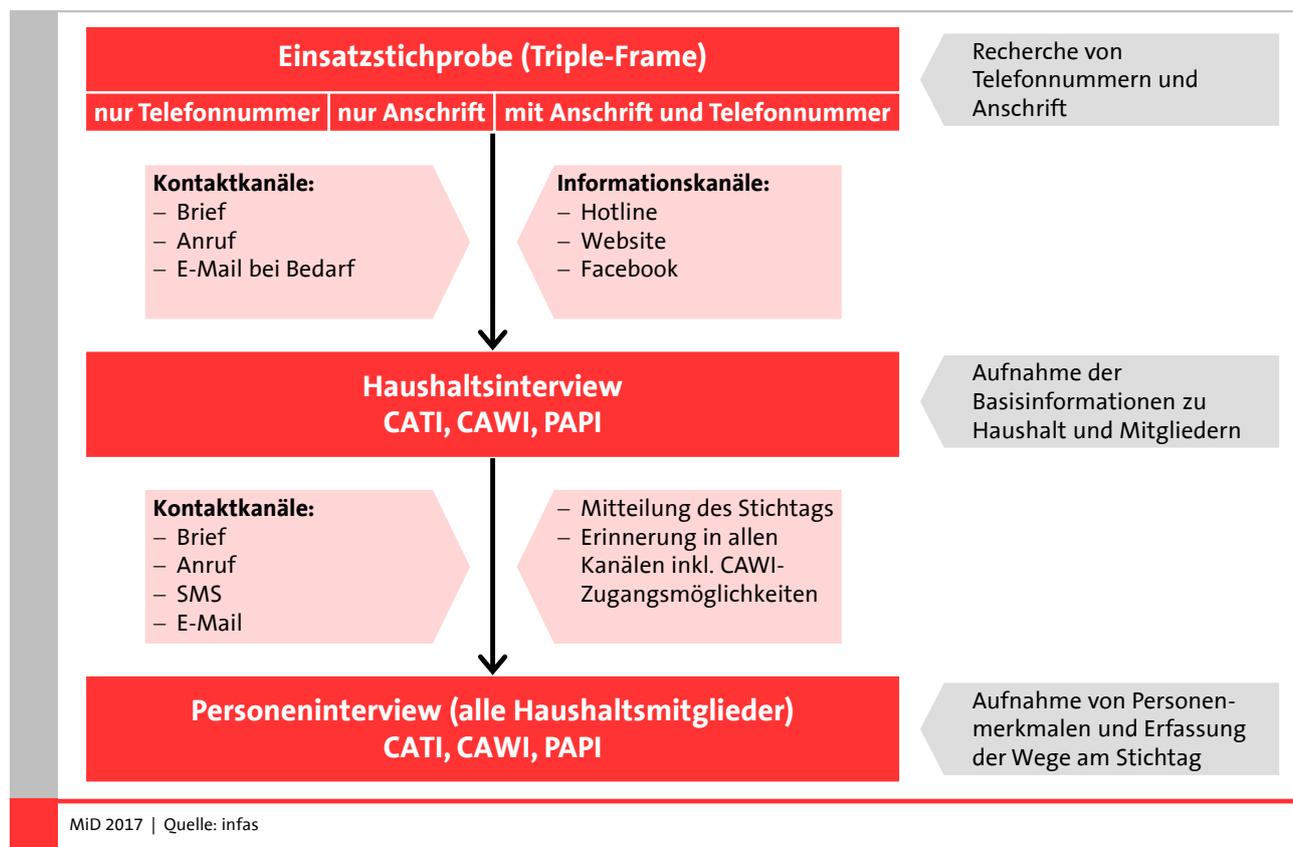
Bei der Erhebung kamen drei Methoden zum Einsatz:

- 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

Abbildung 1 Ablauf der Erhebung



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.

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 Merkmalsebenen 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

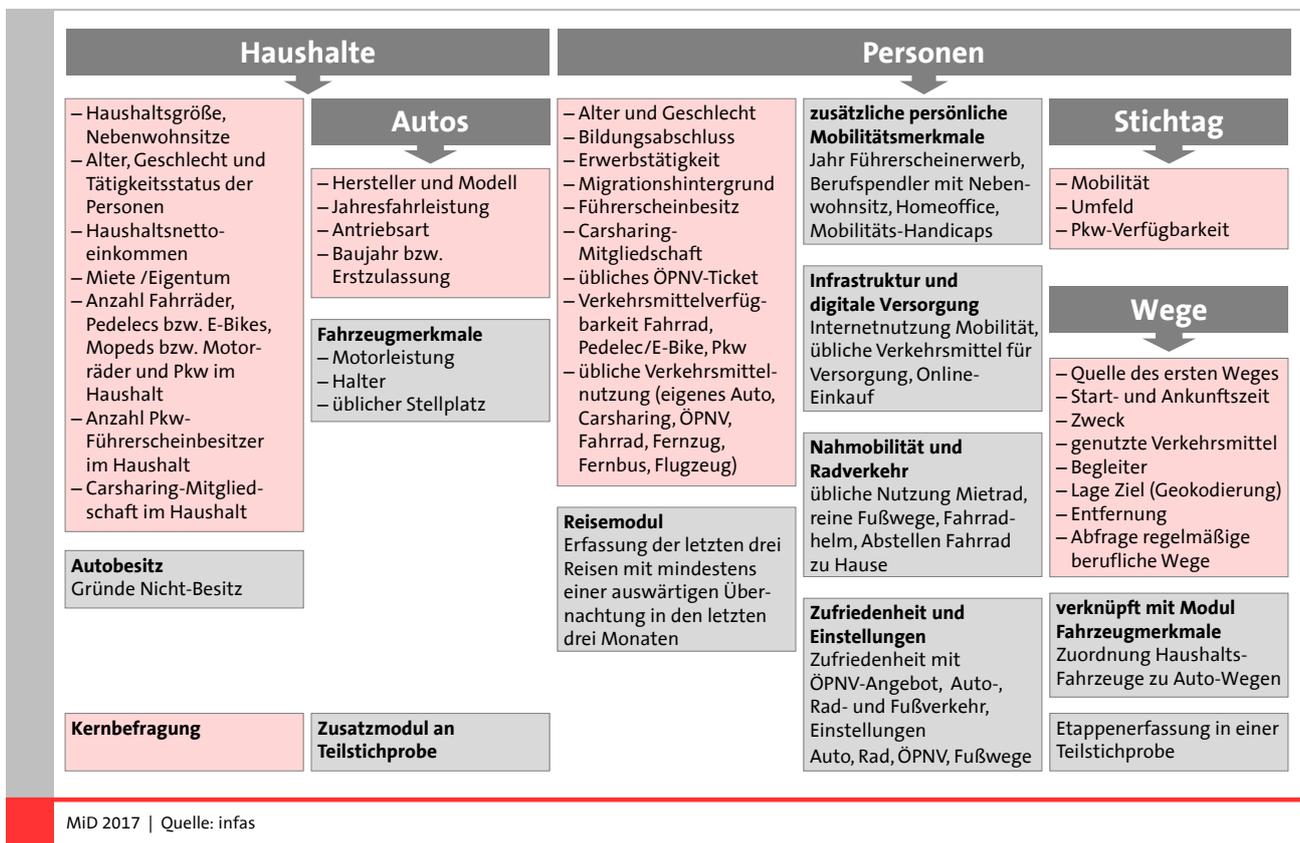
Tag (Hauptzweck, Entfernung, Anzahl der zurückgelegten Wege und überwiegend genutztes Verkehrsmittel). Auf diese Weise wurde einer Untererfassung dieses Teils des Wirtschaftsverkehrs im Rahmen der Stichtagserhebung vorgebeugt.

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.

Abbildung 2 Befragungsinhalte



- 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 Regionale Planungsverband Westmecklenburg hat die Module „Zufriedenheit und Einstellungen“ sowie „Infrastruktur und digitale Versorgung“ gewählt. Die entsprechenden Ergebnisse werden im Verlauf des Berichts an verschiedenen Stellen vorgestellt. Eine ausführliche Dokumentation enthält auch dazu der getrennt vorliegende Tabellenband.

2 Regionaler Planungsverband Westmecklenburg – Gebiet und Einwohner

Der Regionale Planungsverband Westmecklenburg besteht aus der kreisfreien Landeshauptstadt Schwerin, dem Landkreis Ludwigslust-Parchim und dem Landkreis Nordwestmecklenburg. Außerdem ist er mit seinen rund 465 Tausend Einwohnerinnen und Einwohnern Teil der Metropolregion Hamburg (Regionaler Planungsverband Westmecklenburg – Zahlen und Fakten, Stand 2017). Zur Einordnung werden die Ergebnisse für die Region mit denen für Deutschland sowie mit denen für Mecklenburg-Vorpommern verglichen. An einigen Stellen wird der „Regionalstatistische Raumtyp – RegioStaR“ verwendet, der vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) und vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung 2018 entwickelt wurde. Diese Raumtypisierung verfolgt ein räumliches Drei-Ebenen-Konzept. Dieses bezieht sowohl relevante kleinräumige (innerstädtische), lokale (auf Gemeinde- bzw. Stadtebene) als auch regionale Gegebenheiten mit ein. Die Typisierung basiert auf einer hierarchischen Unterscheidung von städtischen und ländlichen Regionen anhand der Einwohnerzahl und Verflechtungsbereiche sowie weiterer Differenzierungen anhand des Bevölkerungspotenzials, der Zentralität und des Urbanisierungsgrads. Im Vergleich zu anderen Gemeindetypisierungen spielt die Lage der Gemeinde eine entscheidende Rolle. Weitere Informationen zum „Regionalstatistischen Raumtyp – RegioStaR“ sind auf den Internetseiten des BMVI zu finden (z. B. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>, abgerufen am 26.07.2019).

Für die Auswertungen wird eine regionale Differenzierung anhand der Gebietskörperschaften herangezogen:

- Landkreis Ludwigslust-Parchim
- Landkreis Nordwestmecklenburg
- Stadt Schwerin

Diese werden auch in der abgebildeten Karte dargestellt (siehe *Abbildung 3*).

Da diese Differenzierung in verschiedenen Auswertungen berücksichtigt wird, werden im Folgenden die wichtigsten erhobenen Personen- und Haushaltsdaten nicht nur für den Regionalen Planungsverband Westmecklenburg, sondern auch für diese drei Gebietskörperschaften vorgestellt. Eine solche Differenzierung ist möglich, da die Ergebnisse durch die regionale Vertiefungsstichprobe auf vergleichsweise hohen Fallzahlen von rund 800 Haushalten pro Gebietskörperschaft beruhen. Auf der Personenebene erhöhen sich die Fallzahlen auf rund 1.300 bis 1.500. Daher können Abweichungen in den Ergebnissen als statistisch relevant interpretiert werden. Sollte dies in einigen Ausprägungen nicht der Fall sein, wird darauf an den betreffenden Stellen im Text hingewiesen.

Viele Zweipersonenhaushalte in Westmecklenburg

Mit einem Anteil von 40 Prozent sind Zweipersonenhaushalte in Westmecklenburg am häufigsten (siehe *Abbildung 4*). Die größte Gruppe unter diesen Haushalten bilden ältere Zweipersonenhaushalte, in denen die jüngste Person mindestens 60 Jahre alt ist.

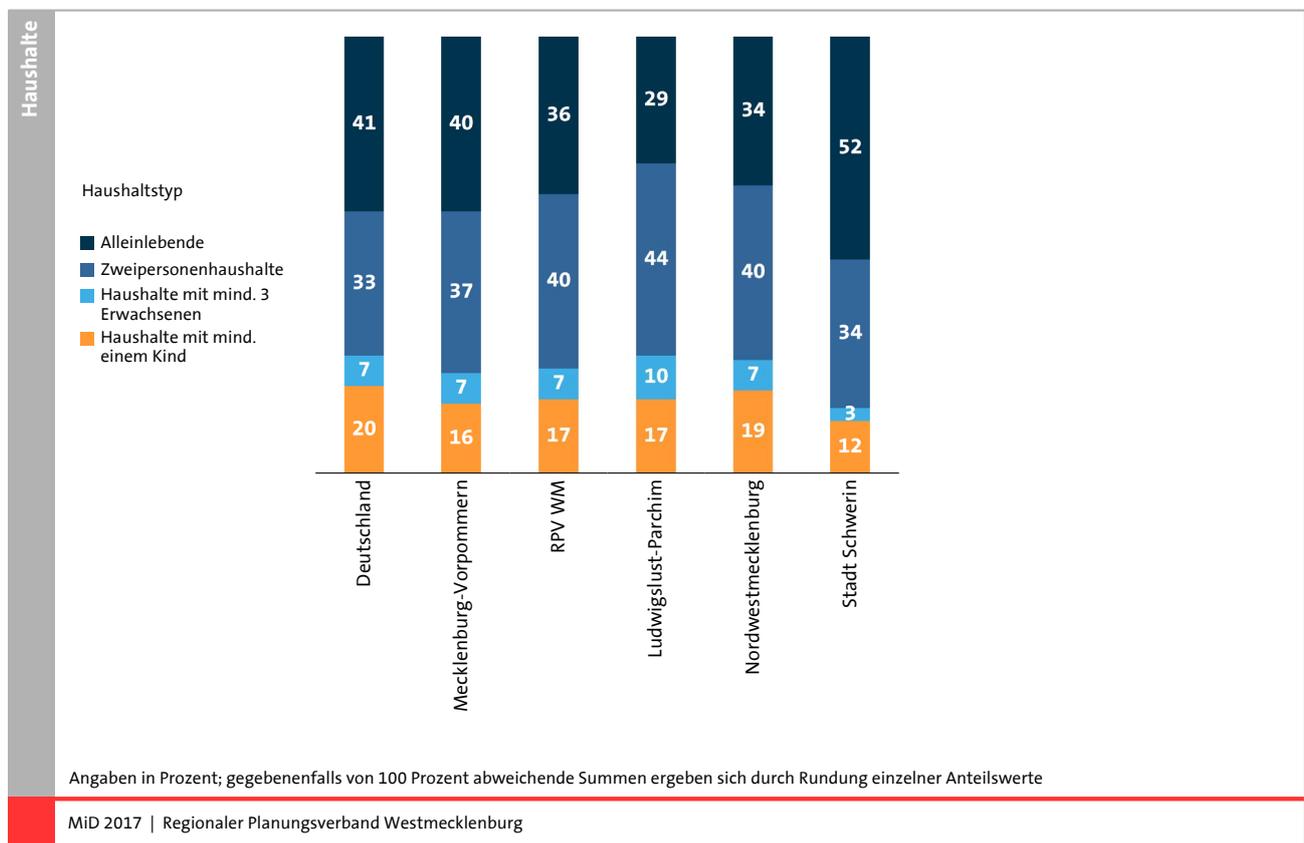
Die zweitgrößte Gruppe in der Region stellen die Einpersonenhaushalte dar. Mehr als jeder dritte Haushalt kann dieser Kategorie zugeordnet werden. Auch hier machen die älteren Alleinlebenden den größten Anteil aus (ohne *Abbildung*). In Schwerin bilden jedoch mit 52 Prozent die Alleinlebenden die größte Gruppe unter den Haushalten, während der Anteil von Zweipersonenhaushalten nur bei rund einem Drittel liegt.

Der Anteil der Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen ist in Westmecklenburg mit 7 Prozent hingegen gering, allerdings auf dem gleichen Niveau wie in Deutschland und Mecklenburg-Vorpommern.

Abbildung 3 Karte des Planungsverbands Westmecklenburg



Abbildung 4 Haushaltsstruktur



Ein weiteres wichtiges strukturelles Merkmal ist der Anteil der Haushalte mit Kindern. In Westmecklenburg lebt in 17 Prozent der Haushalte mindestens ein Kind. Auch hier unterscheiden sich die beiden Landkreise deutlich von der Stadt Schwerin, wo dieser Anteil niedriger ist.

Die Hälfte der Haushalte mit mittlerem Einkommen

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.

In Westmecklenburg überwiegen die Haushalte mit mittlerem Einkommen. Der Anteil dieser Statusgruppe ist mit 50 Prozent im Vergleich zu Deutschland insgesamt etwas höher (siehe Abbildung 5). Jeweils rund ein Viertel der Haushalte verfügen über ein Einkommen der höchsten bzw. der niedrigsten Gruppe. Damit ist die Gruppe der Haushalte mit

hohem ökonomischem Status deutlich kleiner als in Deutschland, jedoch höher als in Mecklenburg-Vorpommern. Umgekehrt verhält es sich für die Anteile von Haushalten mit niedrigem Status. Während die beiden Landkreise tendenziell etwas wohlhabender sind, weist die Stadt Schwerin ein sehr ähnliches Bild wie Mecklenburg-Vorpommern insgesamt auf.

Rund die Hälfte der Bevölkerung berufstätig

Auch hinsichtlich der Erwerbstätigkeit zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Einwohnerinnen und Einwohnern (siehe Abbildung 6). Mit 39 Prozent stellen die Vollzeitbeschäftigten (inklusive Auszubildende/r) die größte Personengruppe dar. Der Anteil dieser Gruppe liegt etwas über dem deutschlandweiten Durchschnitt. Die zweitgrößte Gruppe bilden die Rentnerinnen und Rentner sowie Pensionärinnen und Pensionäre (25 Prozent). Diese Gruppe ist im Vergleich zu Deutschland etwas größer, im Bundeslandvergleich jedoch unauffällig. Westmecklenburg hat eine vergleichsweise kleine Gruppe an Nicht-Berufstätigen. Der Anteil von Haushalten mit Kindern liegt bei rund einem Sechstel. Regionale Unterschiede fallen eher gering aus, die Verteilung der Stadt Schwerin weicht weniger stark von den

Abbildung 5 Ökonomischer Status der Haushalte

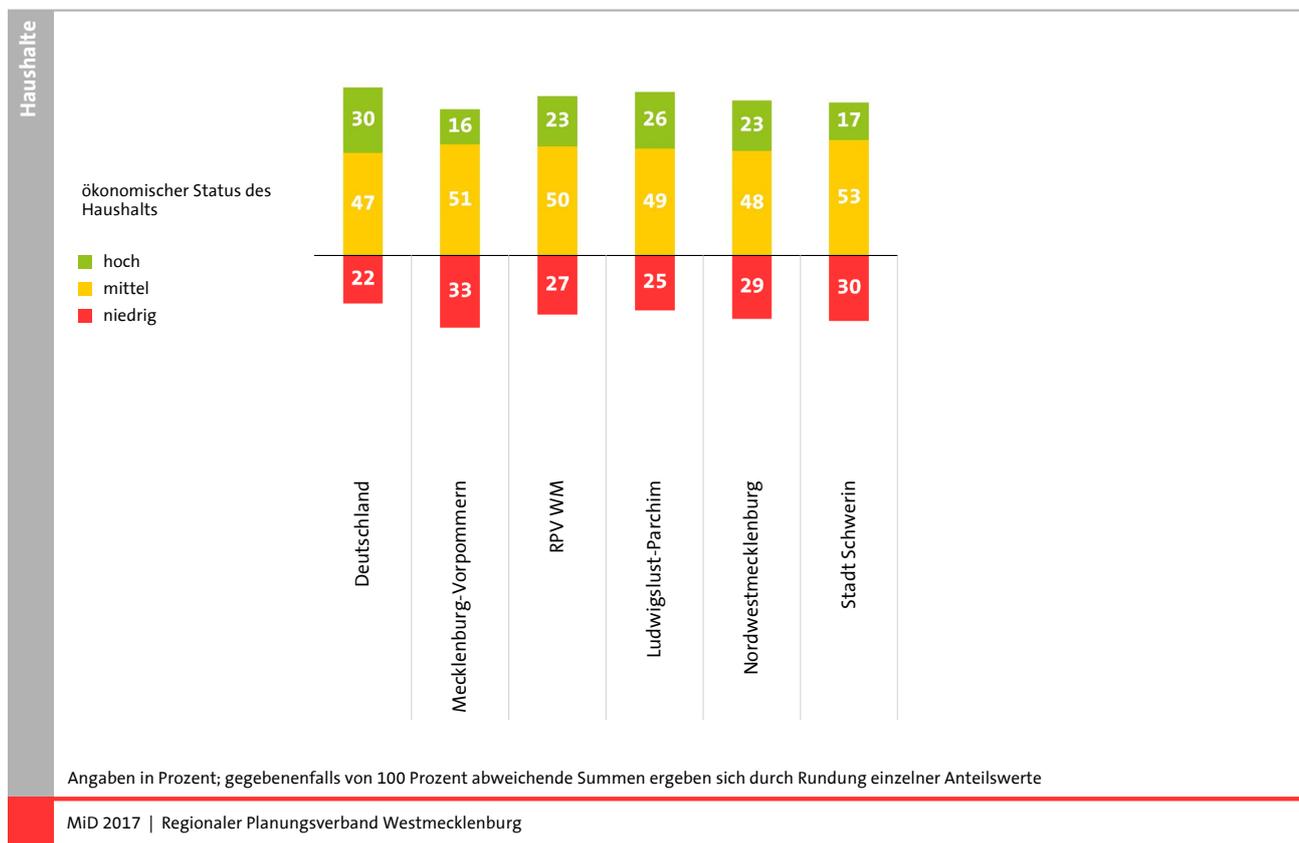
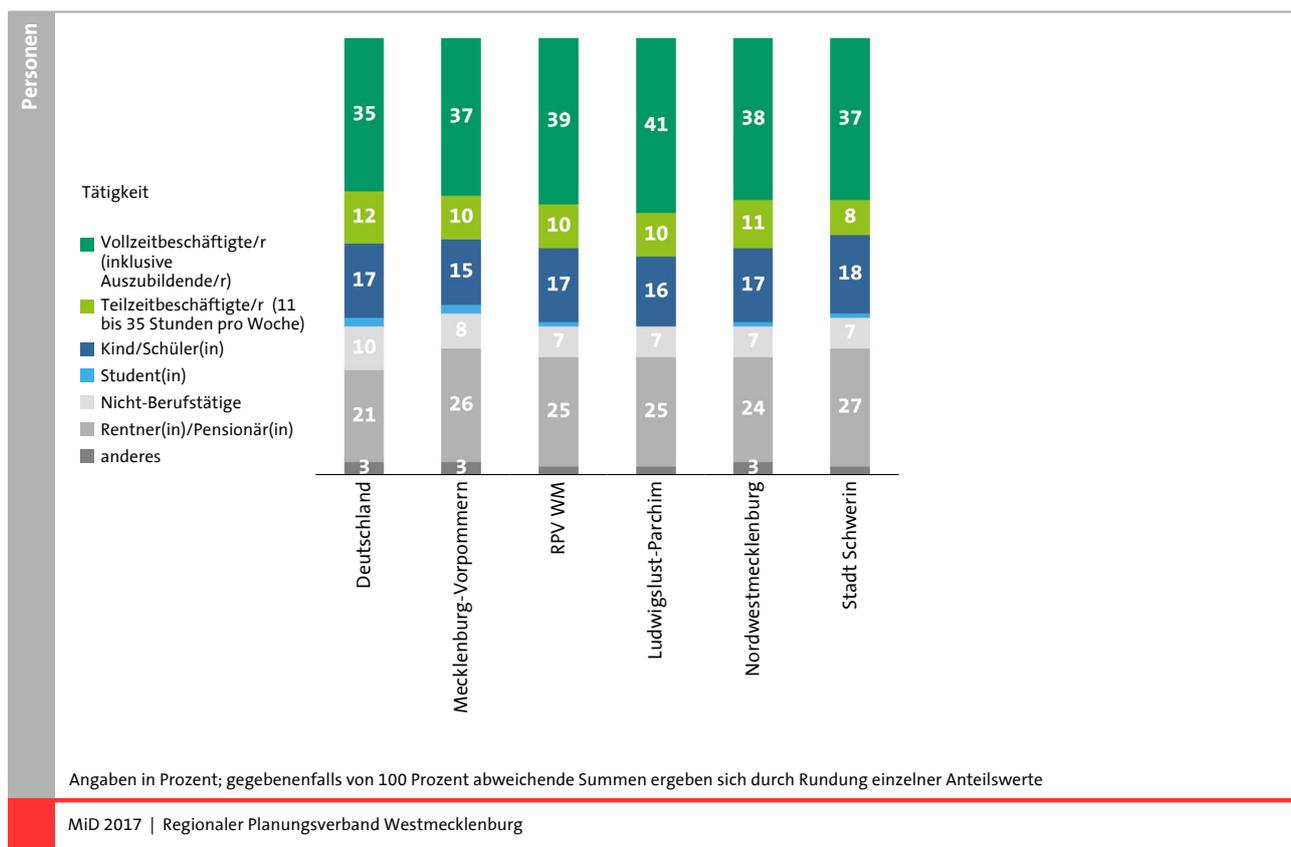


Abbildung 6 Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner



Ergebnissen der Landkreise ab, als man aufgrund der Analyse der Haushaltsstruktur und des ökonomischen Status der Haushalte vermuten könnte.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Einwohnerstruktur in der Region von der durchschnittlichen Bevölkerungsstruktur Deutschlands hinsichtlich der Haushaltsstruktur unterscheidet. Westmecklenburg ist durch einen etwas höheren Anteil an Zweipersonenhaushalten und einen geringeren Anteil an Einpersonenhaushalten geprägt, was eher den Ergebnissen für Mecklenburg-Vorpommern ähnelt. Die Hälfte der Haushalte verfügt über mittlere Einkommen. Beinahe 40 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Westmecklenburgs sind vollzeitbeschäftigt, ein weiteres Viertel gehört zur Gruppe der Ruheständlerinnen und Ruheständler, deren Anteil damit im Bundeslandvergleich ähnlich hoch, im Deutschlandvergleich jedoch überproportional hoch ist.

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

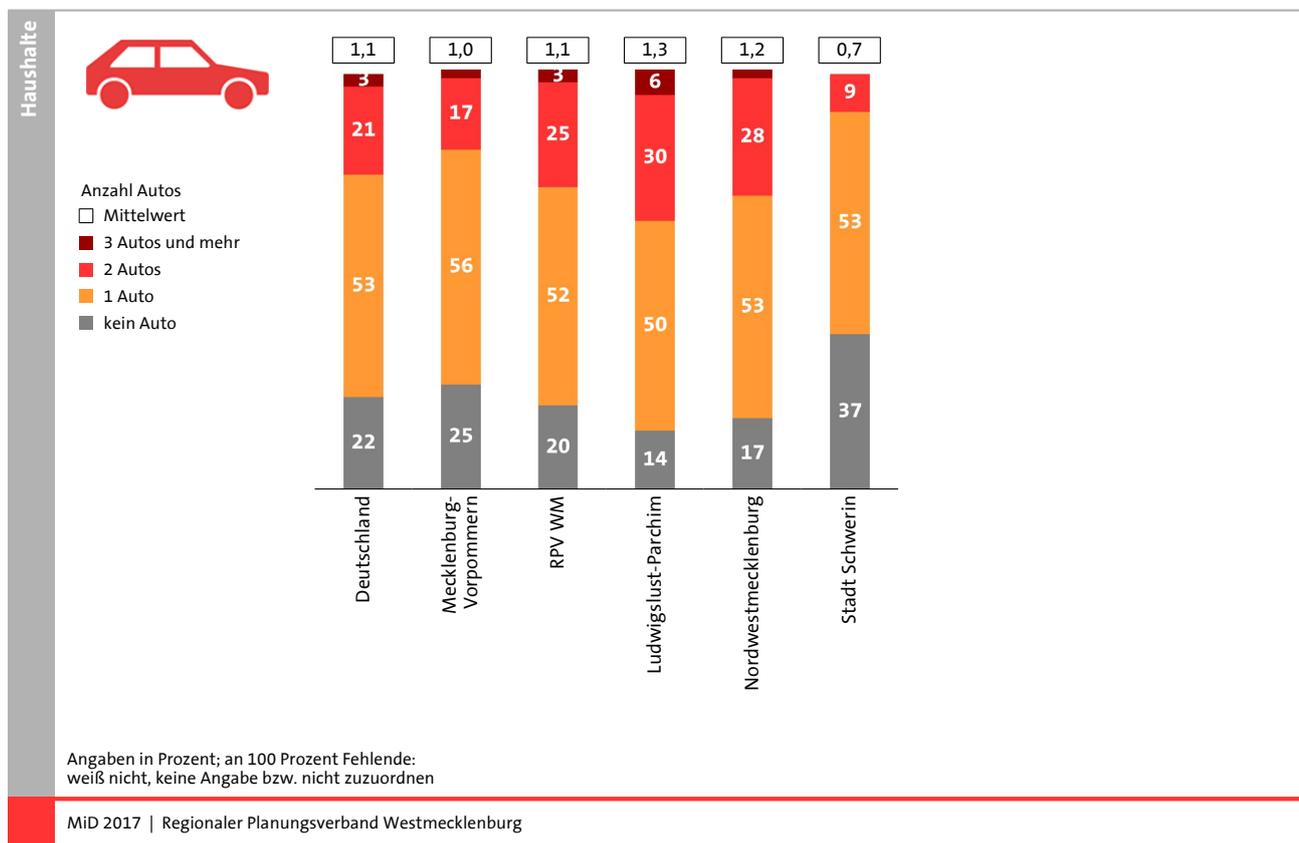
Mobilität gilt als wesentliches Element der heutigen Gesellschaft. Wie häufig jemand unterwegs ist, hängt jedoch von zahlreichen Faktoren ab. Hierzu zählen neben individuellen Vorlieben auch präferierte Freizeitorte, die Lage der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, 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 in Westmecklenburg mit verschiedenen Verkehrsmitteln ausgestattet sind. Leisten sich die Haushalte in Westmecklenburg eher ein oder mehrere Autos? Wie viele von ihnen kommen ganz ohne

privates Auto aus? Wie viele Fahrräder besitzen die Einwohnerinnen und Einwohner? Werden in Westmecklenburg 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 7](#)). Während dieser Anteil in Mecklenburg-Vorpommern mit 75 Prozent etwas niedriger ausfällt, liegt Westmecklenburg mit 80 Prozent auf einem etwas höherem Niveau. Dass die

Abbildung 7 Autobesitz in den Haushalten



Autobesitzquote der Haushalte in ländlichen Kreisen tendenziell höher ausfällt als in Städten, zeigt sich auch innerhalb Westmecklenburgs. Während der Landkreis Ludwigslust-Parchim hier auf einen Anteil von 86 Prozent kommt, besitzen in der Stadt Schwerin über ein Drittel der Haushalte kein Auto. In den beiden Landkreisen fällt zudem der Anteil von Haushalten mit mehreren Autos besonders hoch aus. Ihr Anteil liegt hier jeweils bei rund einem Drittel. Insgesamt ist die durchschnittliche Autoanzahl pro Haushalt in Westmecklenburg mit einem Wert von 1,1 vergleichbar mit Mecklenburg-Vorpommern (1,0) und Deutschland (1,1).

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). Die Region weist hier einen etwas höheren Anteil auf und liegt damit auf dem Niveau von Mecklenburg-Vorpommern. In der Stadt Schwerin besitzen hingegen nur 71 Prozent der Personen ein Fahrrad, während die beiden Landkreise relativ nahe am Durchschnittswert für die Region liegen.

Der Blick auf die Anteile in den verschiedenen Altersgruppen gibt Aufschluss über die Abhängigkeit der Mobilitätsausstattung von soziodemografischen Faktoren. Sowohl junge als auch ältere sind überdurchschnittlich gut ausgestattet – jeweils mehr als sechs von sieben Befragten aus den Altersgruppen bis 64 Jahre besitzen mindestens ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec. Ab diesem Alter sinken die Anteile jedoch kontinuierlich und erreichen in der Gruppe der ab 75-Jährigen mit 57 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. In Westmecklenburg liegt dieser Anteil sogar auf einem noch niedrigeren Niveau. Mit steigendem Alter wächst tendenziell der Anteil der Elektrofahrräder und Pedelecs. Die Altersgruppe der 50- bis 74-Jährigen zeigt den höchsten Anteil an Personen, die ein Elektrofahrrad oder Pedelec besitzen. Sie erreicht einen Anteil von 6 Prozent. Bei der Betrachtung der Ergebnisse nach Geschlecht zeigen sich ebenfalls Unterschiede. Wie auch beim allgemeinen Fahrradbesitz, ist der Besitz eines Elektrofahrrads oder Pedelecs bei der weiblichen

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
Mecklenburg-Vorpommern	83	80	1	2
Regionaler Planungsverband Westmecklenburg	82	78	1	3
Ludwigslust-Parchim	85	81	1	3
Nordwestmecklenburg	84	79	1	4
Stadt Schwerin	71	69	1	1
Geschlecht (RPV Westmecklenburg)				
Männer	84	79	1	4
Frauen	80	77	1	2
Altersgruppen (RPV Westmecklenburg)				
14 bis 17 Jahre	99	97	0	2
18 bis 29 Jahre	88	88	0	0
30 bis 49 Jahre	86	85	0	1
50 bis 64 Jahre	86	80	1	5
65 bis 74 Jahre	78	72	1	5
75 Jahre und älter	57	54	1	2

MiD 2017 | Regionaler Planungsverband Westmecklenburg

Bevölkerung des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg etwas seltener. Zudem ist der Besitz von Elektrofahrrädern oder Pedelecs in der Stadt Schwerin seltener als in den Landkreisen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass rund ein Drittel der Haushalte in Westmecklenburg sowohl über mindestens ein Auto als auch über mindestens ein Fahrrad verfügt. Mit mindestens einem Auto oder mindestens einem Fahrrad ist etwa ein Fünftel der Haushalte ausgestattet, wobei der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Fahrrad besitzen, leicht größer ist. Weder mit einem Auto noch mit einem Fahrrad ist ungefähr jeder zehnte Haushalt ausgestattet. Eine ähnliche Verteilung findet sich auch für Deutschland (ohne Abbildung).

3.3 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Neben Auto- und Fahrradbesitz ist auch die Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten ein wichtiger Kennwert in Sachen Mobilitätsoptionen. Um die Vergleichbarkeit der Angaben deutschlandweit zu erleichtern, wurden im Interview Antwortvorgaben nach einem bundesweit einheitlichen und vereinfachten Muster vorgelegt, die in der folgenden *Abbildung 8* zusammengefasst dargestellt sind. Sie beziehen sich auf die übliche Nutzung durch die befragten Personen, stellen also keine Statistik auf der Ebene von ÖPNV-Fahrten dar.

Im Regionalen Planungsverband Westmecklenburg ist der Anteil von Personen, die so selten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region fahren, dass sie keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angeben können, mit 37 Prozent im Vergleich zu Deutschland hoch (26 Prozent). Er liegt damit jedoch leicht unter dem Wert für Mecklenburg-Vorpommern (41 Prozent, siehe Tabelle 2).

Einzel- und Mehrfahrkarten überwiegen

Die eher geringe Bedeutung des ÖPNV für die Einwohnerinnen und Einwohner Westmecklenburgs wird auch an der Verteilung der genutzten Tickets deutlich. Rund die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner nutzt Einzel- bzw. Mehrfahrkarten. Eine Zeitkarte nutzen nur 7 Prozent der Befragten. Dieser Anteil steigt unter den jüngeren Einwohnerinnen und Einwohnern bis 29 Jahre auf ein Fünftel bis ein Viertel an (ohne Abbildung). Im Vergleich zu Deutschland insgesamt mit einem Zeitkartenanteil von 18 Prozent ist der Anteil der Zeitkartenbesitzerinnen und

-besitzer in Westmecklenburg gering, während er im Vergleich zu Mecklenburg-Vorpommern sogar überdurchschnittlich hoch ist. Im Vergleich zu den beiden Landkreisen Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg werden Zeitkarten in Schwerin relativ häufig genutzt, nämlich von jeder bzw. jedem fünften Befragten.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Mobilitätsvoraussetzungen in Westmecklenburg merkbar von einer für Mecklenburg-Vorpommern typischen ländlichen Struktur geprägt sind. Dies zeigt sich in dem vergleichsweise hohen Anteil an Personen, die über ein eigenes funktionstüchtiges Fahrrad verfügen, sowie in der etwas höheren Anzahl an Autos in den Haushalten Westmecklenburgs. Der Zugang zum Auto ist in den meisten Haushalten gegeben. Der öffentliche Nahverkehr spielt dagegen eine untergeordnete Rolle, was sich an dem kleinen Anteil an Zeitkarten-nutzerinnen und -nutzern zeigt.

Abbildung 8 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

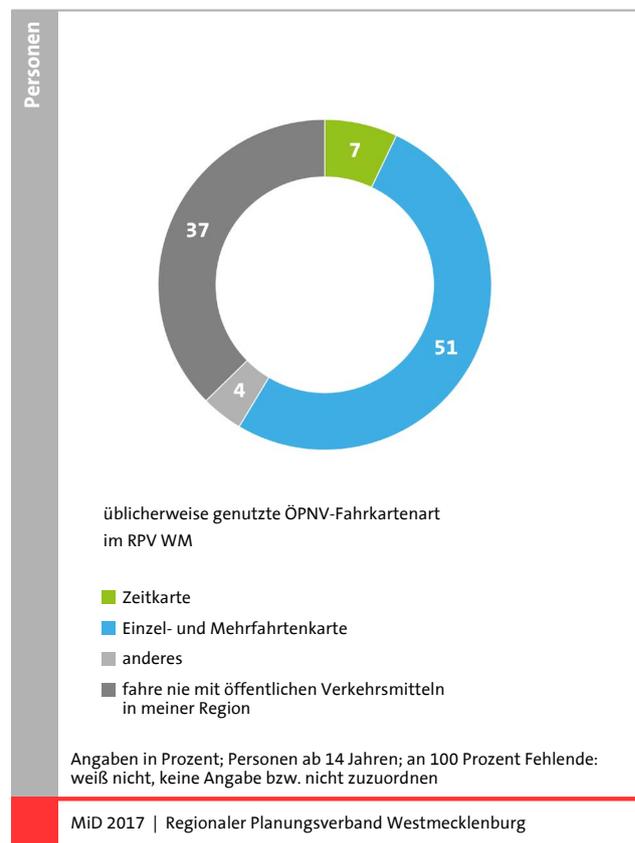


Tabelle 2 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten in den Teilräumen

	Einzel- und Mehrfachkarte	Zeitkarte	andere	fahre nie mit dem ÖPNV
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%	%
Deutschland	51	18	4	26
Mecklenburg-Vorpommern	48	6	5	41
Regionaler Planungsverband Westmecklenburg	51	7	4	37
Ludwigslust-Parchim	44	3	4	47
Nordwestmecklenburg	53	5	4	39
Stadt Schwerin	65	20	5	11

MiD 2017 | Regionaler Planungsverband Westmecklenburg

4 Mobilität in Westmecklenburg – zentrale Kennwerte

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Stichtagsergebnisse der individuellen Wegeerhebung und stellen zentrale Mobilitätskennwerte für den Regionalen Planungsverband Westmecklenburg bereit. Sie liefern Angaben zum Verkehr der Einwohnerinnen und Einwohner aller Altersgruppen für einen durchschnittlichen Tag. Verkehr, der sich durch die Mobilität Nicht-Ortsansässiger wie etwa Berufseinpender ergibt, bleibt bei der überwiegenden Zahl der Auswertungen unberücksichtigt. Allerdings liefert Kapitel 9 zu diesen regionalen Verflechtungen ergänzende Ergebnisse, die so bisher nicht verfügbar waren.

Im Folgenden wird zunächst ein Blick auf die Mobilitätsquoten, Wegezahlen, Tagesstrecken sowie Unterwegszeiten der Bewohnerinnen und Bewohner 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 Erhebung betraf die Festlegung der Grundeinheit, in der Mobilität erfasst wird. Die Vorläuferstudien wie auch die aktuelle MiD 2017 nutzen dazu das Wegekonzept und sind so von anderen Mobilitätsenerhebungen 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 etwa 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.

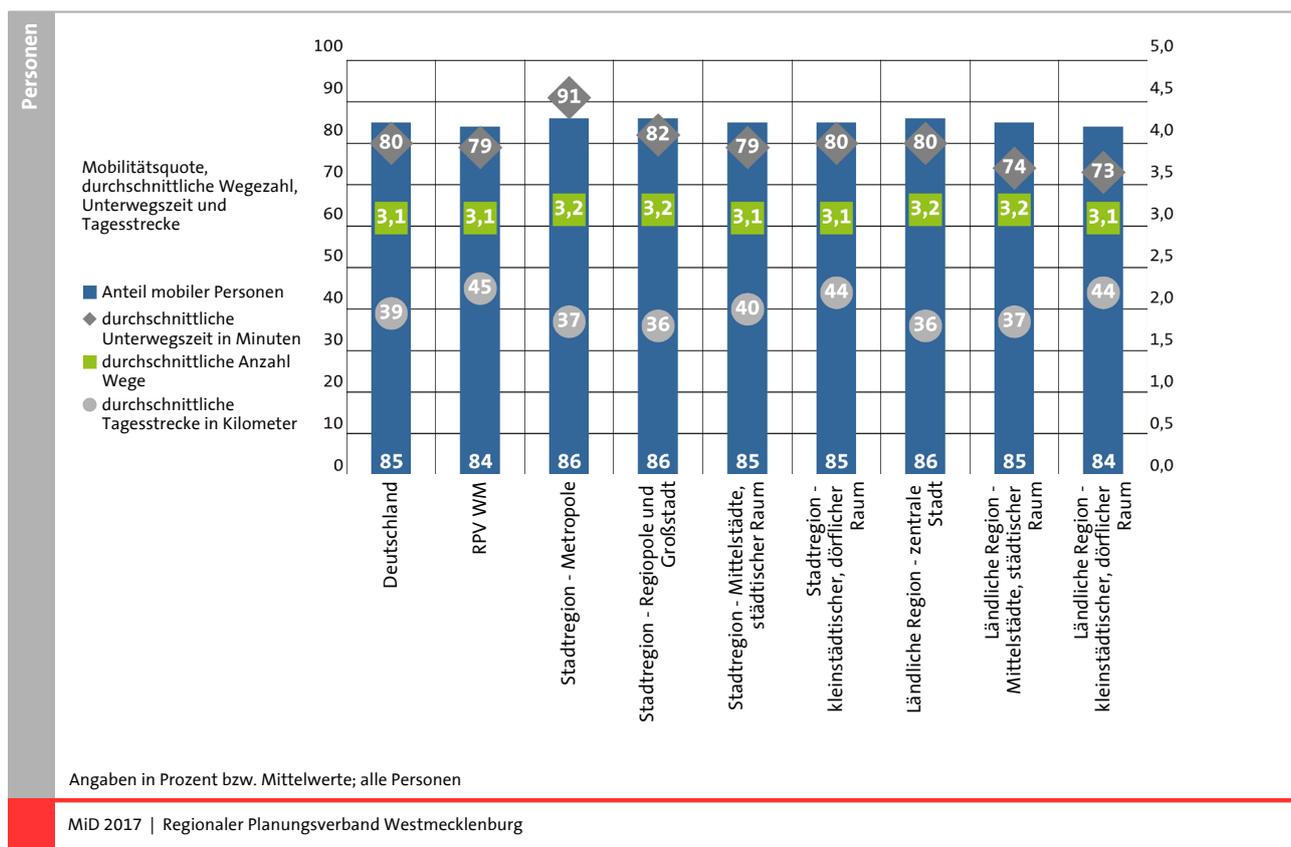
4.1 Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen

An durchschnittlichen Tagen sind 84 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Westmecklenburgs mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus (siehe Abbildung 9). Diese Mobilitätsquote liegt auf dem Niveau des Durchschnittswerts für Deutschland. Sie spiegelt sich auch in einer ähnlichen Unterwegszeit aller Einwohnerinnen und Einwohner wider, unabhängig davon, ob sie am Stichtag außer Haus waren oder nicht: 79 Minuten sind sie im Durchschnitt täglich unterwegs.

Die Mobilitätsquote unterscheidet sich kaum zwischen den deutschlandweiten Raumtypen. Die durchschnittliche Unterwegszeit hingegen schon. Sie ist in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen in den ländlichen Regionen mit rund 73 Minuten am geringsten und in den Metropolen der Stadtregionen mit 91 Minuten am höchsten.

Mobile Personen in Westmecklenburg 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 Regionalen Planungsverband Westmecklenburg auf rund 94 Minuten.

Abbildung 9 Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich

Der Deutschlandwert steigt hier von 80 auf ebenfalls 94 Minuten.

In den 79 Minuten, die eine Einwohnerin bzw. ein Einwohner der Region am Tag durchschnittlich unterwegs ist, werden im Schnitt 45 Kilometer zurückgelegt. Werden auch hier nur die mobilen Personen betrachtet, steigt der Wert für Westmecklenburg um 9 Kilometer auf 54 Kilometer an. Dieser Effekt gilt auch für die Bundesrepublik als Ganzes. Hier steigt die Tagesstrecke von rund 39 Kilometern bei Betrachtung aller Einwohnerinnen und Einwohner auf rund 46 Kilometer beim Ausschluss der am Stichtag nicht mobilen Personen.

Ähnlich wie die Unterwegszeit variiert auch die Tagesstrecke stark zwischen den Raumtypen, hier aber in umgekehrter Richtung: In den Metropolen, Regionpölen und Großstädten ist sie mit rund 36 Kilometern am geringsten und in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen der städtischen und ländlichen Regionen mit rund 44 Kilometern am höchsten. Je größer die Stadt, desto mehr Zeit wird für die Alltagsmobilität aufgebracht. Je kleinstädtischer bzw. dörflicher der Wohnort, desto mehr Kilometer werden in der Alltagsmobilität zurückgelegt.

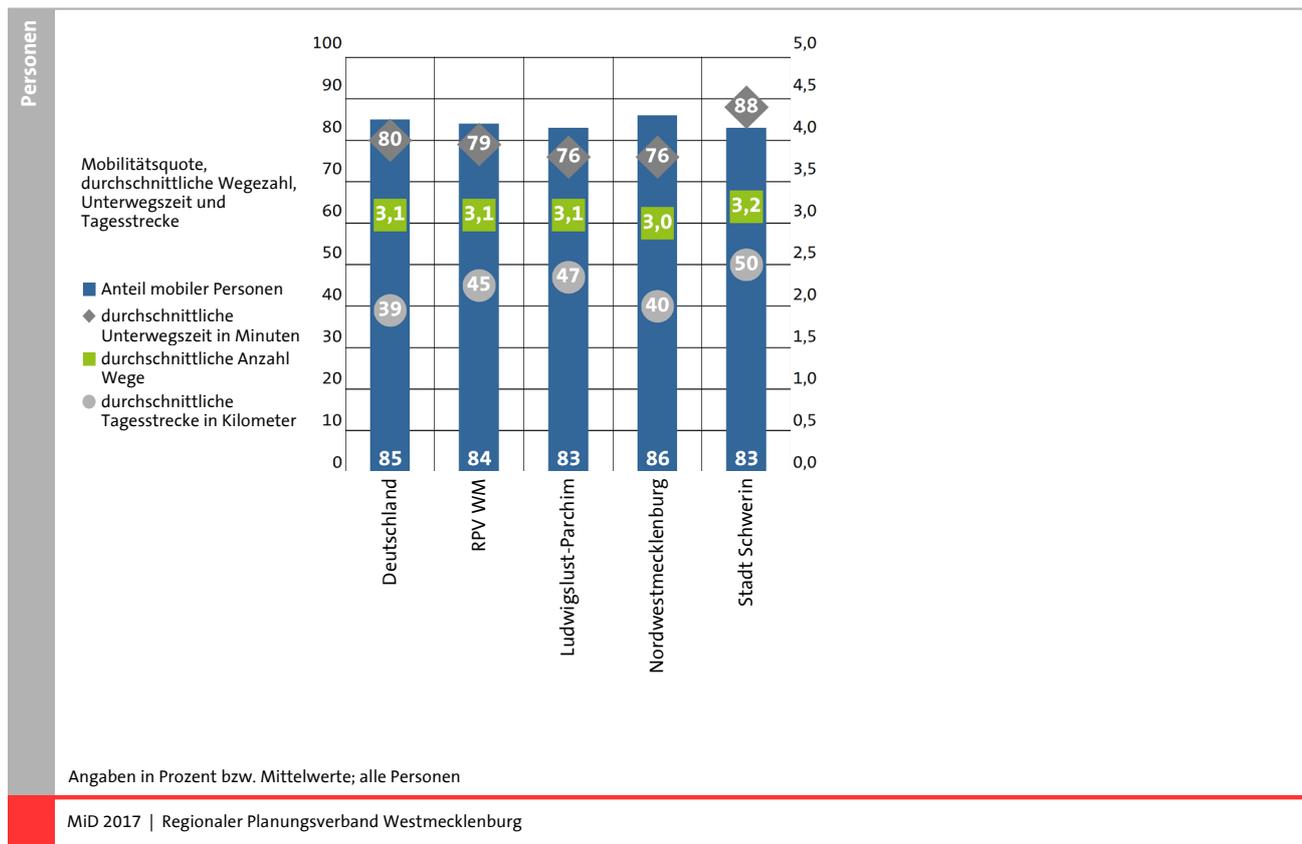
Unterwegszeit in Schwerin deutlich höher

Dieser Unterschied bestätigt sich innerhalb Westmecklenburgs nur teilweise. In der Stadt Schwerin ist die durchschnittliche tägliche Unterwegszeit mit 88 Minuten zwar rund 12 Minuten höher als in den beiden Landkreisen, allerdings ist auch die täglich zurückgelegte Strecke mit 50 Kilometern außergewöhnlich hoch (siehe *Abbildung 10*). Hintergrund für diese extremen Unterschiede ist auch die vergleichsweise geringe Stichprobengröße in Schwerin, in der einzelne extreme Werte einen stärkeren Einfluss auf das Gesamtergebnis haben. In Städten vergleichbarer Größe und Lage werden rund 36 Kilometer in rund 80 Minuten pro Person und Tag zurückgelegt (vergleiche *Abbildung 9*). Die Nordwestmecklenburger Bevölkerung legt täglich 10 Kilometer weniger zurück und liegt damit noch knapp über dem Durchschnittswert für Deutschland.

Am Tag werden im Schnitt 3,1 Wege pro Person absolviert

Eine weitere relevante Mobilitätskennziffer ist die Anzahl der zurückgelegten Wege. Im Durchschnitt absolviert jede Person in der Region täglich 3,1 Wege. In

Abbildung 10 Mobilitätskennwerte im Planungsverband

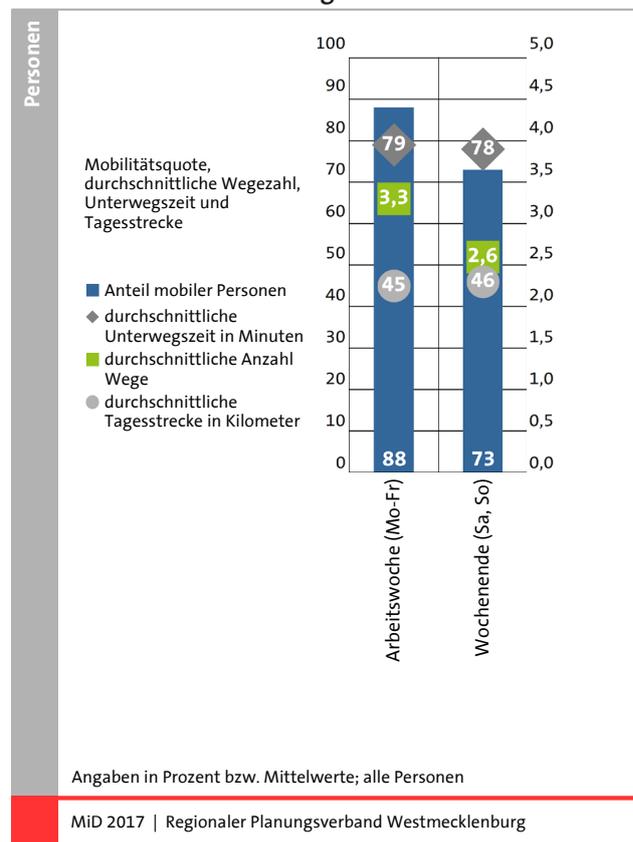


Deutschland wird der gleiche Wert gemessen. Werden bei der Berechnung dieses Mittelwertes nur die mobilen Personen einbezogen, d. h. die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs sind, steigen die Werte um etwa einen halben Weg an. Diesbezüglich gibt es kaum regionale Unterschiede, auch nicht innerhalb Westmecklenburgs. Dafür unterscheiden sich die Ergebnisse stärker entlang soziodemografischer Merkmale. Während jüngere und ältere Personen deutlich weniger Wege zurücklegen, sind die mittleren Altersstufen wesentlich häufiger unterwegs.

Unter der Woche werden mehr Wege zurückgelegt

Innerhalb der Woche unterscheiden sich die mittleren Wegezahlen deutlich (siehe Abbildung 11). Während die Einwohnerinnen und Einwohner Westmecklenburgs in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) durchschnittlich 3,3 Wege zurücklegen, sind es am Wochenende lediglich 2,6 Wege. Werden nur die mobilen Personen in die Auswertung einbezogen, so erhöht sich der Wert in der Arbeitswoche auf 3,7 Wege und am Wochenende auf 3,6 Wege (ohne Abbildung). Bundesweit lässt sich eine im Vergleich zu Westmecklenburg etwas höhere Reduktion der Wegezahlen am Wochenende 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.

In Westmecklenburg ist die Hälfte der Wege bis zu 5 Kilometer lang und dauert rund 15 Minuten pro Weg (siehe *Abbildung 12* und *Abbildung 13*). Während die Wegedauer damit auch dem Wert für Deutschland entspricht, ist die Wegelänge bei der Medianbetrachtung mit 1 Kilometer etwas höher als im Deutschlandvergleich.

Bei diesen beiden Kenngrößen zeigen sich jedoch auch generelle Unterschiede zwischen den Raumtypen: In den größeren Städten sind die Wege eher kürzer als in den kleinstädtischen und dörflichen Räumen, bedürfen aber mehr Zeit. Dieser Effekt hängt auch mit dem unterschiedlichen Verkehrsangebot und der unterschiedlichen Verkehrsmittelwahl in den Raumtypen zusammen (ohne *Abbildung*).

ÖV belegt bei der Wegelänge und Wegedauer Platz 1

Bezüglich der verschiedenen Verkehrsmittel können deutliche Unterschiede bei den Wegelängen festgestellt werden. Die Mediane der ÖV- und Autowege erreichen mit 13 und 9 Kilometern die höchsten Werte (siehe *Abbildung 12*). Die Werte der Mitfahrerinnen und Mitfahrer im motorisierten Individualverkehr (MIV), der in der Regel mit dem Pkw unternommen wird, liegen mit 6 Kilometern etwas darunter.

Insgesamt liegt der Schwerpunkt bei den ÖV- und MIV-Wegen auf längeren Wegen zwischen 5 und 50 Kilometern. Jeweils rund 60 Prozent der Wege entfallen auf diesen Bereich (ohne *Abbildung*). Rund ein Drittel der Wege umfasst jeweils kürzere Distanzen. Im Vergleich zu den Deutschlandwerten fällt eine

allgemein deutlich höhere Wegelänge bei den ÖV-Wegen sowie den als FahrerIn oder Fahrer zurückgelegten MIV-Wegen auf.

Die Streckenlängen bei Fuß- und Fahrradwegen liegen mit rund 1 und 2 Kilometern deutlich unter den Werten der motorisierten Verkehrsmittel (siehe *Abbildung 12*). Nur wenige Fußwege reichen über 5 Kilometer hinaus, während Radwege auch die 20-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 bewältigt wird. Diese Wege werden in *Kapitel 7* und *Kapitel 8* näher analysiert, um das Potenzial für den Radverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel abzuschätzen.

Genau wie die Wegelänge variiert auch die Wegedauer mit dem jeweiligen Wegezweck sowie dem gewählten Hauptverkehrsmittel (siehe *Abbildung 13*). Der ÖPNV übertrifft hier mit einem Median bei der Dauer von rund 30 Minuten die anderen Hauptverkehrsmittel deutlich. Diese liegen mit Werten zwischen rund 10 und 20 Minuten auf einem deutlich niedrigeren Niveau. Am kürzesten sind die Einwohnerinnen und Einwohner Westmecklenburgs auf denjenigen Wegen unterwegs, die sie hauptsächlich mit dem Fahrrad zurücklegen. Der Vergleich mit den Werten für Deutschland zeigt Abweichungen bei den Wegedauern mit dem Fahrrad, mit dem ÖPNV und als MIV-Fahrer. Während man in Westmecklenburg mit dem Fahrrad und dem ÖPNV im Vergleich rund 5 Minuten kürzer unterwegs ist, sind die Westmecklenburgerinnen und Westmecklenburger mit dem Auto rund 5 Minuten länger unterwegs.

Wege zu Arbeits- und Freizeitzwecken dauern am längsten

Die Westmecklenburgerinnen und Westmecklenburger legen mit jeweils rund 20 Minuten bezogen auf den Median ähnlich lange Freizeitwege wie Wege zur Arbeit zurück (siehe *Abbildung 13*). Dienstliche bzw. geschäftliche Wege dauern im Mittel sogar noch einmal 10 Minuten länger. Hier machen Wege mit hoher Wegedauer einen großen Anteil aus, was sich aus dem nur halb so hohen Median für Wege bis zu 50 Kilometer schließen lässt. In diesen beiden Kategorien fällt außerdem die im Vergleich zu Deutschland hohe Wegelänge auf, auch hier sind hohe Anteile von Wegen mit großer Entfernung zu erkennen.

Wege für Erledigungen erreichen einen Wert von rund 15 Minuten, ebenso wie Wege zu Ausbildungsstellen und zur Begleitung anderer Personen. Mit 10 Minuten liegt der Median bei den Einkaufswegen am niedrigsten. Die Wegedauer unterscheidet sich in Westmecklenburg und Deutschland nur in zwei Punkten voneinander. Während die Wegedauer von Begleitwegen in Westmecklenburg nur geringfügig höher ist, unterscheidet sie sich bei dienstlichen Wegen hingegen sehr deutlich.

Über alle Verkehrsmittel und Wegezwecke hinweg unterscheidet sich die durchschnittliche Wegedauer in den einzelnen Gebietskörperschaften Westmecklenburgs nicht voneinander. Sie liegt konstant bei 15 Minuten, auch wenn nur Wege bis zu 50 Kilometern Wegelänge betrachtet werden (siehe Tabelle 3). Bei der Wegelänge sieht es hingegen anders aus. In der Landeshauptstadt Schwerin ist ein Weg durchschnittlich 4 Kilometer lang, womit ein ähnlicher Wert wie in Mecklenburg-Vorpommern oder Deutschland erreicht wird. In den Landkreisen Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg ist ein Weg im Schnitt rund 1 Kilometer länger (5 Kilometer). Ein solcher Unterschied zeigt sich häufig zwischen städtischen und ländlichen Bereichen.

Tabelle 3 Wegelänge und -dauer nach Teilregionen

	Wegelänge	Wegelänge (Wege bis 50 km)	Wegedauer	Wegedauer (Wege bis 50 km)
	<i>Median</i>	<i>Median</i>	<i>Median</i>	<i>Median</i>
	<i>km</i>	<i>km</i>	<i>Min.</i>	<i>Min.</i>
Deutschland	4	4	15	15
Mecklenburg-Vorpommern	3	3	15	15
Regionaler Planungsverband Westmecklenburg	5	4	15	15
Ludwigslust-Parchim	5	5	15	15
Nordwestmecklenburg	5	5	15	15
Stadt Schwerin	4	3	15	15

MiD 2017 | Regionaler Planungsverband Westmecklenburg

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 Weges 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

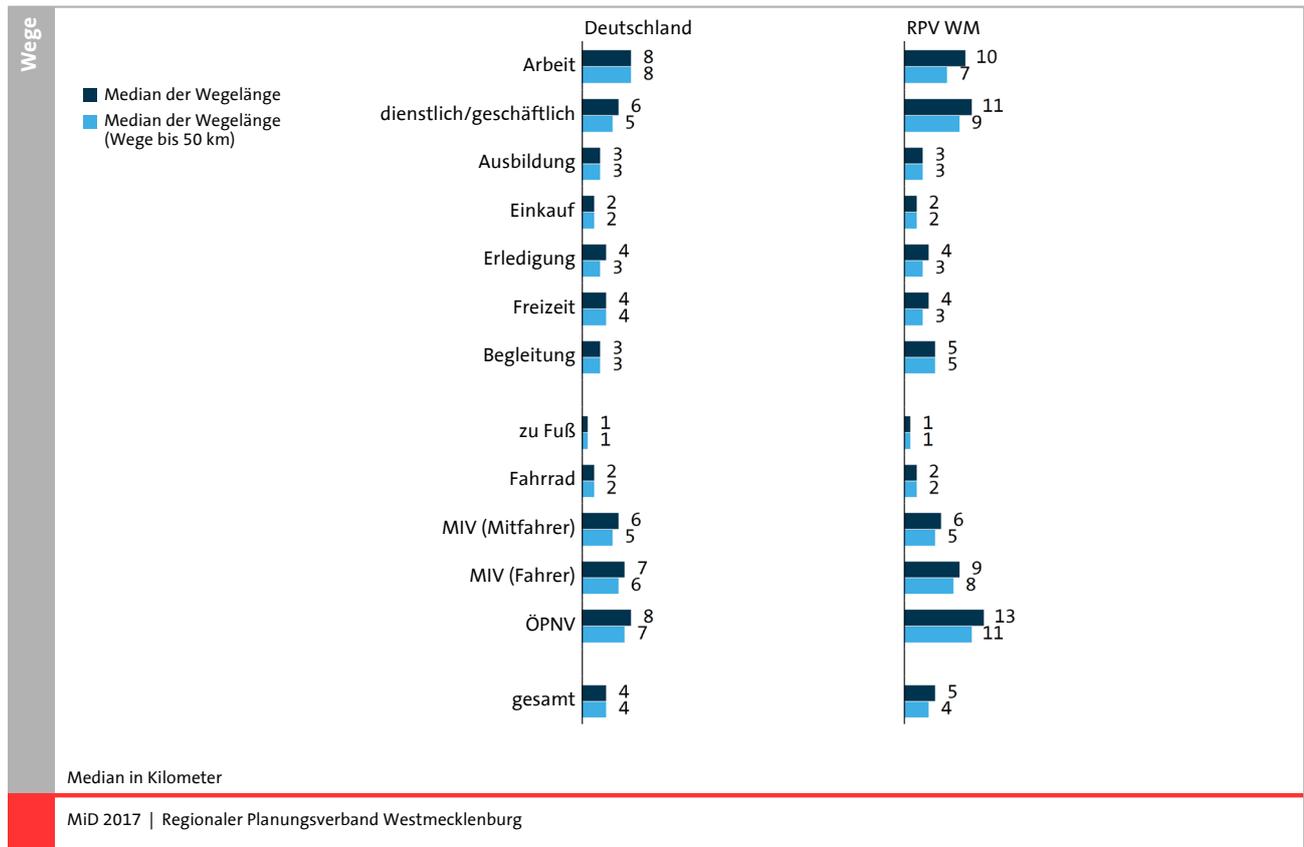
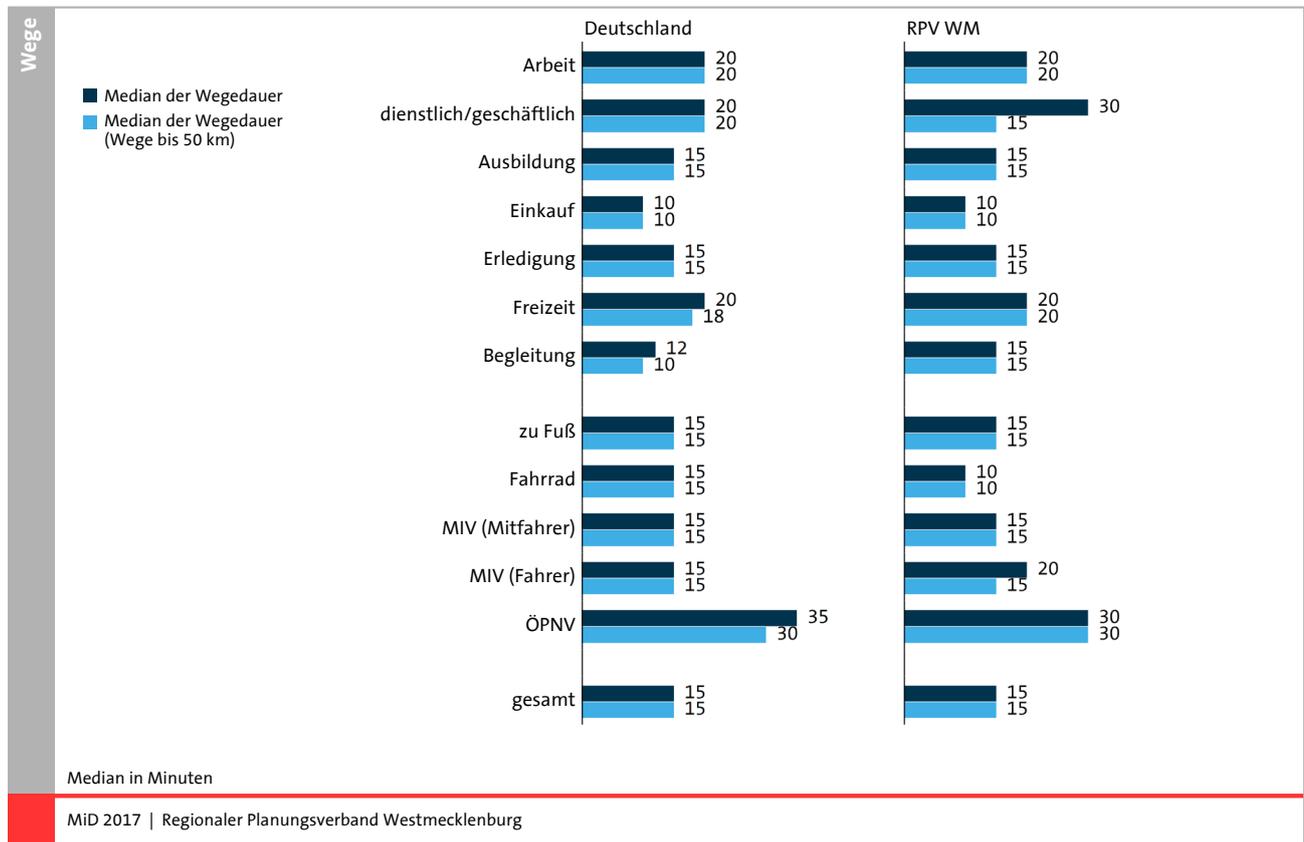


Abbildung 13 Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel



4.3 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Die Modal Split-Betrachtung beschäftigt sich mit der Verkehrsmittelwahl und erfolgt auf Wegeebene. Sie basiert also auf der stichtagsbezogenen Erfassung der zurückgelegten Wege und zeigt auf, welche Verkehrsmittel genutzt wurden. Dabei sind grundsätzlich zwei Betrachtungsweisen interessant: Die erste basiert auf dem Verkehrsaufkommen und betrachtet die Verkehrsmittelwahl anhand aller Wege. Die zweite drückt die Verkehrsleistung aus und betrachtet die Verkehrsmittelwahl anhand aller zurückgelegten Personenkilometer. Für beide Betrachtungsweisen werden im Folgenden die Ergebnisse dargestellt. Dabei wird immer das Konzept des sogenannten Hauptverkehrsmittels verfolgt, bei dem im Fall mehrerer für einen Weg angegebener Verkehrsmittel eine Priorisierung erfolgt (siehe auch Erläuterungskasten auf Seite 32).

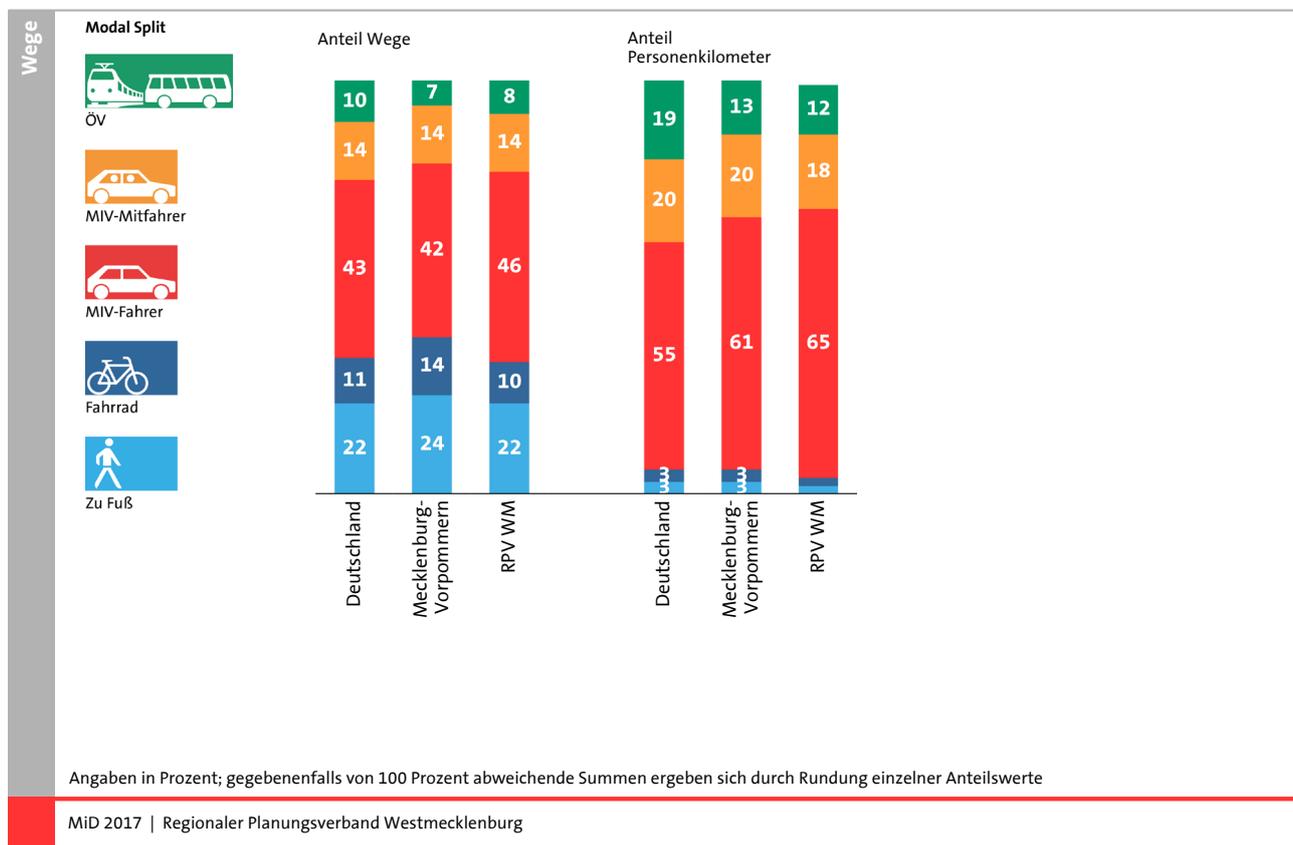
Modal Split in Deutschland

Bevor auf die Ergebnisse für Westmecklenburg 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 regionalstatistischen Raumtypen zeigt, dass sich die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel deutlich unterscheiden (ohne Abbildung). Während beispielsweise die öffentlichen Verkehrsmittel in den Metropolen einen Modal Split-Anteil von 20 Prozent erreichen, sinkt der Wert in den ländlichen Regionen auf 5 bis 7 Prozent. Umgekehrt sinkt der MIV-Anteil von mehr als zwei Dritteln in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen auf unter 40 Prozent in den Metropolen. Der Fahrradanteil erreicht in den Metropolen, Großstädten und zentralen Städten

Abbildung 14 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split)



zwischen 13 und 15 Prozent. In diesen Raumtypen erreichen auch die Fußwege einen höheren Anteil.

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 drei 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 in der Region werden mit einem Anteil von 60 Prozent deutlich über die Hälfte aller Wege mit dem Auto zurückgelegt (siehe *Abbildung 14*). Mitfahrerinnen bzw. Mitfahrer machen daran etwa ein Viertel aus. In Mecklenburg-Vorpommern liegt der Wert mit 56 Prozent etwas niedriger. Der Anteil der Fahrradwege ist in Westmecklenburg mit 10 Prozent ähnlich hoch wie deutschlandweit, allerdings etwas niedriger als im Bundesland. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel ist mit 8 Prozent dagegen etwas geringer als in Deutschland insgesamt. Mehr als jeder fünfte

Weg wird von den Bewohnerinnen und Bewohnern Westmecklenburgs zu Fuß zurückgelegt.

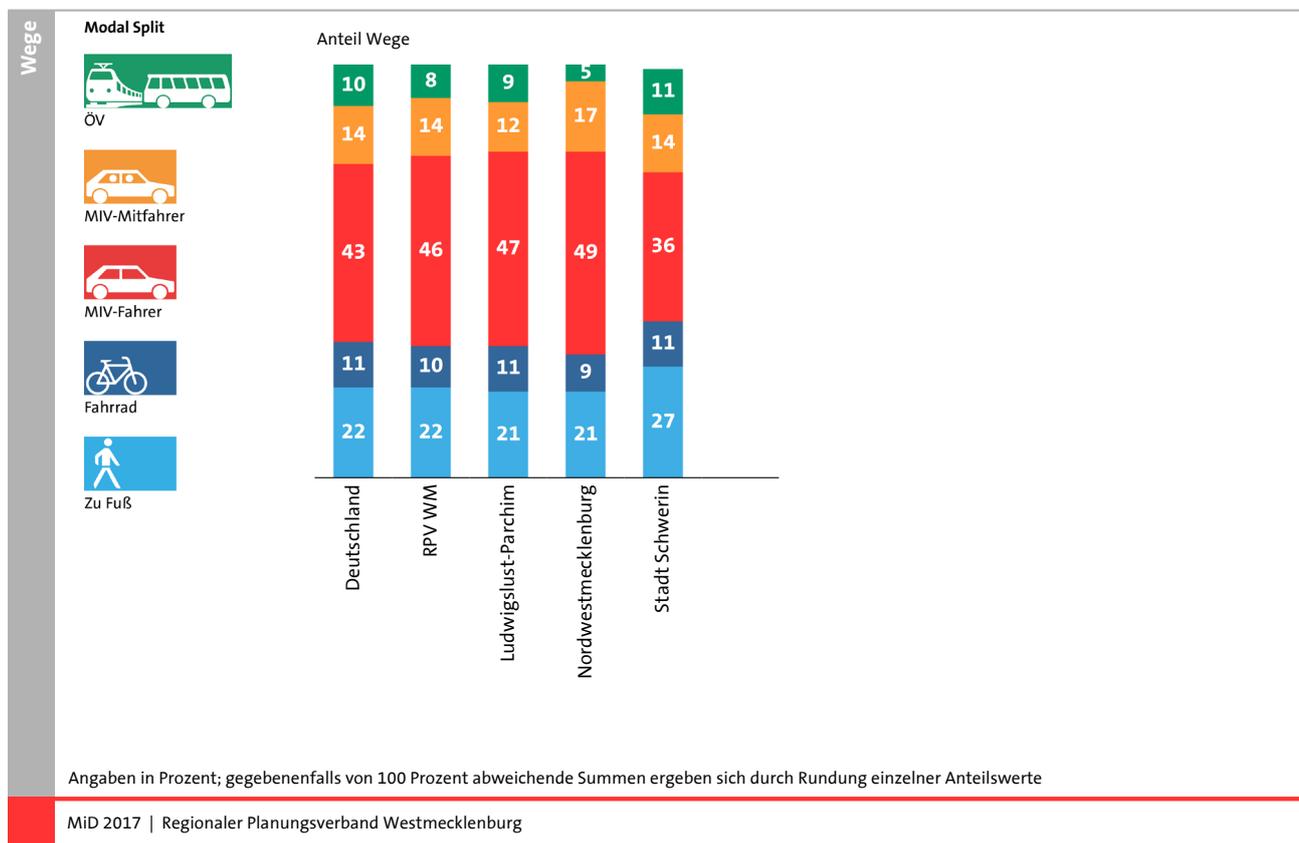
Wird bei der Berechnung des Modal Split die Verkehrsleistung zugrunde gelegt, verschiebt sich das Gewicht der Anteile der motorisierten Verkehrsmittel noch einmal deutlich, und zwar noch stärker als es auch für Deutschland zu sehen ist in Richtung des motorisierten Individualverkehrs, da der öffentliche Verkehr nur in geringem Maße hinzugewinnt.

MIV-Anteil in der Stadt Schwerin geringer

Innerhalb der Westmecklenburgs unterscheiden sich die Mobilitätsmuster der Einwohnerinnen und Einwohner je nach den regionalen Rahmenbedingungen teilweise sehr deutlich (siehe *Abbildung 15*). In der Stadt Schwerin beträgt der MIV-Anteil etwa nur 50 Prozent, während er im Landkreis Nordwestmecklenburg zwei Drittel erreicht. Dafür liegt in Schwerin insbesondere der Fußwegeanteil mit 27 Prozent deutlich über den Anteilen in den Landkreisen.

Auf die Gewohnheiten der Einwohnerinnen und Einwohner Westmecklenburgs in Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung im Alltag geht das folgende *Kapitel 5* ein.

Abbildung 15 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach Teilregionen

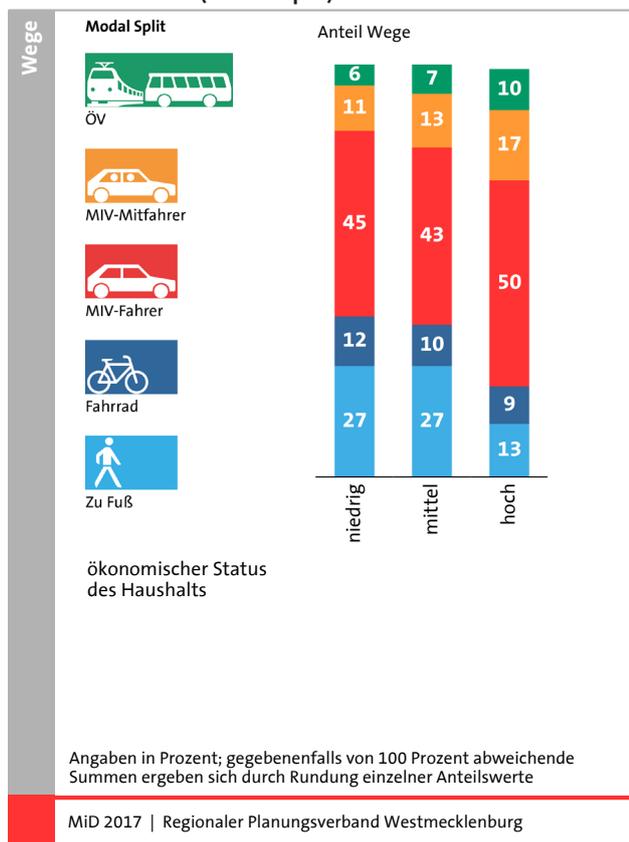


ÖV eher von Beziehern hoher Einkommen genutzt

Der ökonomische Status der Befragten hat einen relativ großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Wie in Kapitel 5.5 gezeigt wird, steigt mit dem Einkommen die Anzahl der verfügbaren Mobilitätsoptionen. Zwischen den Statusgruppen verändern sich dabei insbesondere die Anteile des motorisierten Verkehrs sehr deutlich (siehe Abbildung 16). Unter Personen, die in einem Haushalt mit niedrigem oder mittlerem ökonomischem Status leben, dominiert neben dem Auto auch das Zu-Fuß-Gehen. Mit zunehmendem Status verschieben sich die Anteile zugunsten des Autos und des öffentlichen Verkehrs. Unter Personen aus einem statushohen Haushalt beträgt der MIV-Anteil zusammengefasst über zwei Drittel.

Auch die Betrachtung des nicht-motorisierten Individualverkehrs liefert wichtige Erkenntnisse. So gehen vor allem Personen aus Haushalten mit niedrigem oder mittlerem Status Wege zu Fuß. Mehr als ein Viertel aller Wege dieser Statusgruppen sind Fußwege. Mit 13 Prozent ist der Anteil dieser Wege bei den Einwohnerinnen und Einwohnern, die aus einem Haushalt mit hohem ökonomischem Status stammen, deutlich geringer.

Abbildung 16 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status



4.4 Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität)

Neben der klassischen Betrachtung des Modal Split und 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 Fußwegestappen 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 hier nicht gesondert für Westmecklenburg 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 32). 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

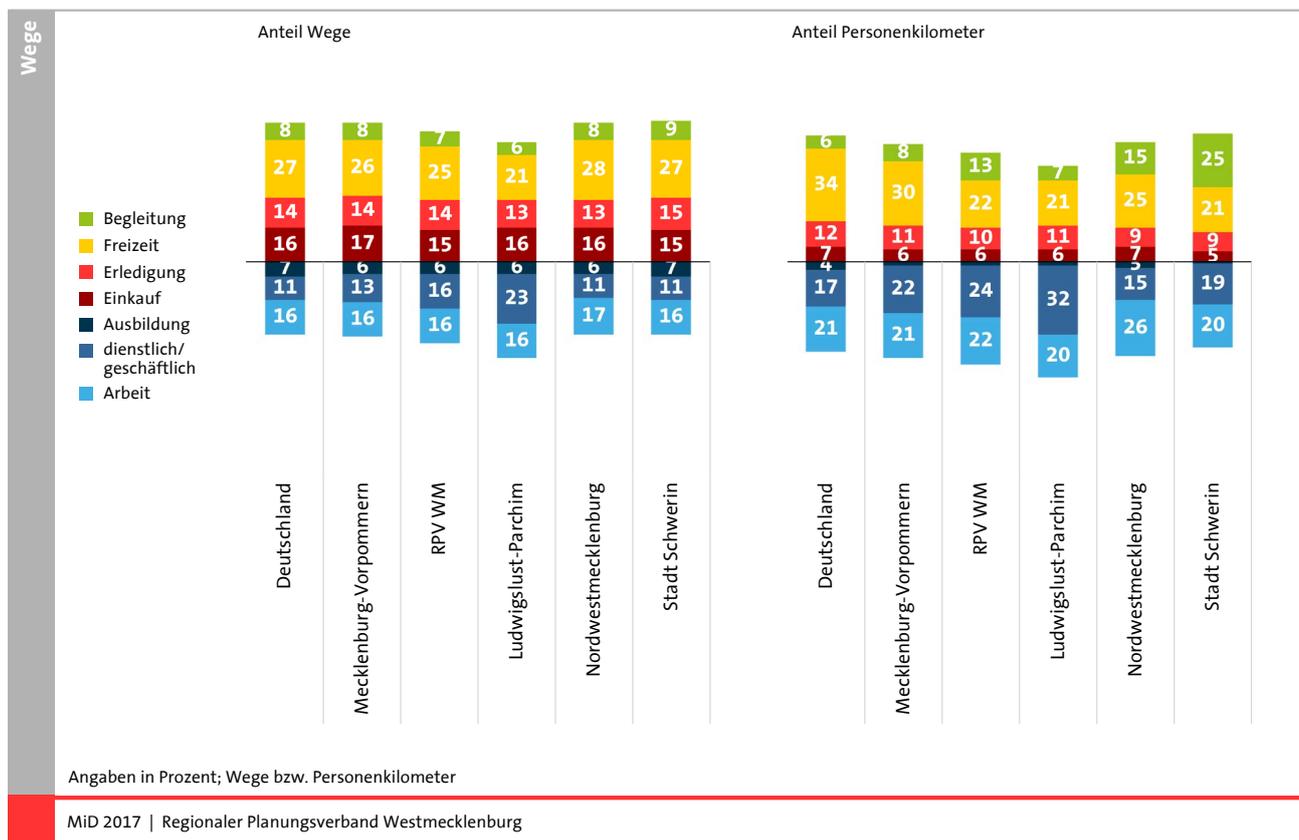
Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Wie bereits in den vorangegangenen Erhebungen werden weiterhin sieben verschiedene Wegezwecke unterschieden. Dabei steht ein Block aus im weiteren Sinn beruflichen bedingten Wegen Anlässen im Versorgung- und Freizeitbereich gegenüber. Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang 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.

Diese Verteilung liegt in Westmecklenburg in einer vergleichbaren Größenordnung (siehe Abbildung 17). Freizeitwecke erreichen mit 25 Prozent den höchsten Anteil an allen Wegen in Westmecklenburg. 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. Es folgen mit jeweils 16 Prozent dienstliche beziehungsweise geschäftliche Wege sowie klassische Arbeitswege. Während die Anteile der einzelnen Wegezwecke in Westmecklenburg in etwa gleichauf mit denen für Mecklenburg-Vorpommern und auch Deutschland liegen, weichen dienstliche und geschäftliche Wege mit 5 Prozentpunkten am stärksten insbesondere von dem Deutschlandwert ab.

Innerhalb Westmecklenburgs unterscheiden sich die Anteile der Wegezwecke im Landkreis Nordwestmecklenburg und der Stadt Schwerin kaum voneinander.

Abbildung 17 Wegezwecke im Regionalvergleich



Der Landkreis Ludwigslust-Parchim zeichnet sich dagegen durch einen stark erhöhten Anteil dienstlicher und geschäftlicher Wege aus, während insbesondere die Freizeitwege anteilmäßig niedriger ausfallen. Hintergrund für diese Unterschiede in der Zweckstruktur sind nicht auf einzelne möglicherweise extreme Werte im Landkreis Ludwigslust-Parchim zurückzuführen, die in kleineren regionalen Stichproben unter Umständen das Gesamtergebnis stark beeinflussen können. Vielmehr basiert es auf mehreren Personen der Stichprobe, die vergleichsweise viele und weite Wege angegeben haben, die sie im Rahmen ihres Berufs zurücklegen.

Die Bedeutung von dienstlichen und geschäftlichen Anlässen in Ludwigslust-Parchim wird auch bei der Betrachtung der Ergebnisse auf Basis der Verkehrsleistung sichtbar. Beinahe ein Drittel der zurückgelegten Personenkilometer entfällt auf diese Kategorie. Die beiden anderen Gebietskörperschaften liegen hier deutlich darunter. Im Landkreis Nordwestmecklenburg sticht dagegen der hohe Anteil an Arbeitswegen mit rund einem Viertel hervor. Während die Verkehrsleistung bei Freizeitzielen in Westmecklenburg im Vergleich zum Bundesland und zu Deutschland relativ niedrig ausfällt, erreichen auch Begleitwege, insbesondere in der Stadt Schwerin, deutlich höhere Anteile. Eine vergleichsweise hohe Verkehrsleistung weist dabei auf längere Wegestrecken in den entsprechenden Kategorien hin.

4.6 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens

Neben verschiedenen Wegemerkmalen 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 18).

Auffällig, wenn auch wenig überraschend, sind in diesem Zusammenhang vor allem die niedrigen prozentualen Anteile an Wegen zwischen 19 Uhr und 5 Uhr morgens. Von 5 Uhr morgens bis 19 Uhr abends liegen die Anteile jeweils bei 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 Abend- und Nachtzeiten. Diese Tendenz ist auch für Deutschland insgesamt festzustellen.

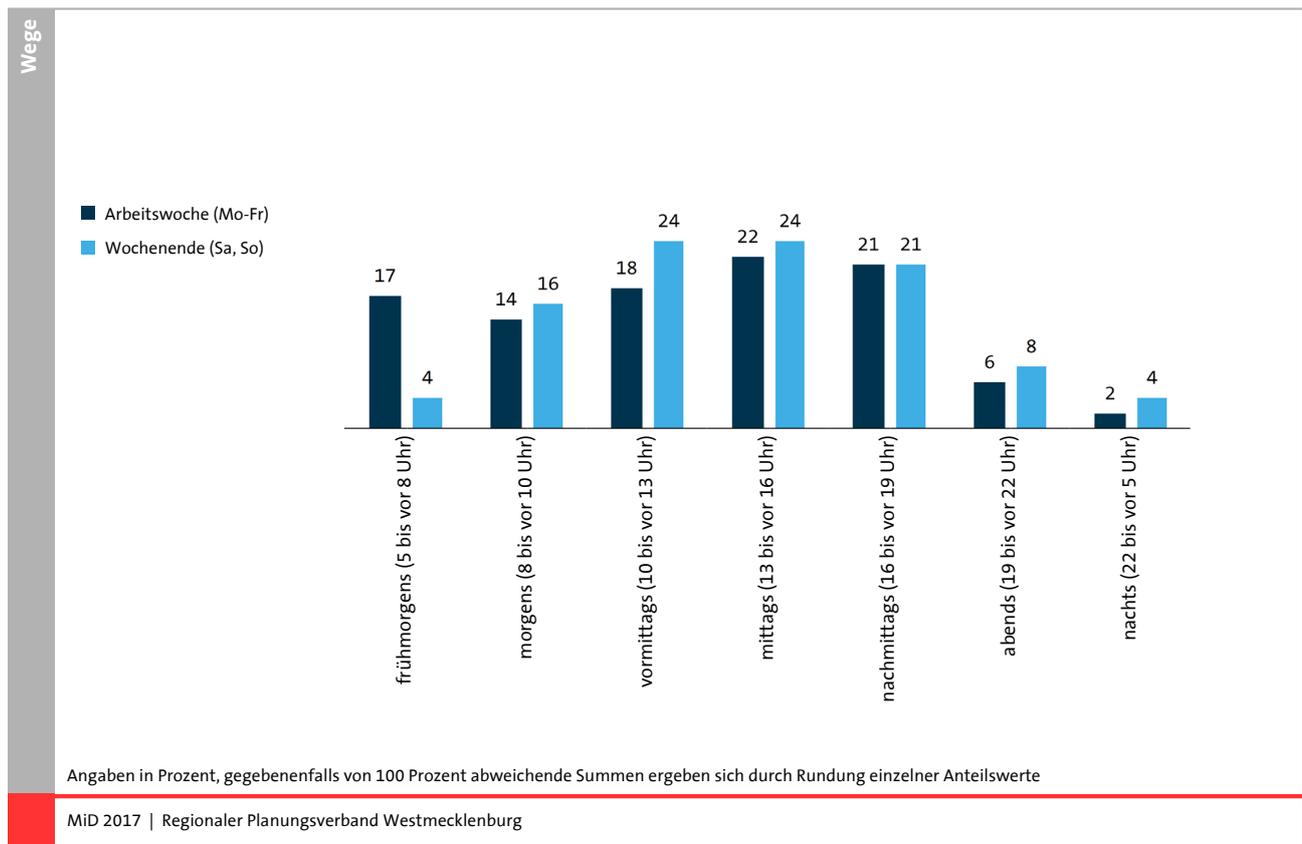
Hervorzuheben ist auch die Angleichung der Aktivitätszeiten zwischen den Werktagen und den Wochenenden Samstag und Sonntag. Wie in Abbildung 11 gezeigt, sind an den Wochenenden deutlich weniger Menschen unterwegs und unternehmen deutlich weniger Wege. Die Abbildung 18 ergänzt das Ergebnis und zeigt, dass die Aktivitäten außer Haus zeitlich etwas nach hinten verschoben starten. Sie beginnen erst ab etwa 8 Uhr morgens.

Bezüglich der Mobilität in der Region kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die deutliche Mehrheit der Bewohnerinnen und Bewohner an einem durchschnittlichen Tag mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus ist. Die Mobilitätsquote liegt in etwa auf dem Durchschnittswert für Deutschland, ebenso die Unterwegszeit. Die zurückgelegten Strecken sind jedoch deutlich länger, insbesondere in der Stadt Schwerin.

Die meisten Wege werden in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) zurückgelegt – am Wochenende ist es durchschnittlich fast ein Weg weniger.

Lediglich die mittleren Wegelängen und -dauern bei dienstlichen oder geschäftlichen Wegen, bei Arbeitswegen sowie generell Wege mit dem ÖPNV unterscheiden sich von den deutschlandweiten Ergebnissen. Wege im motorisierten Individualverkehr und mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind deutlich länger als Fahrrad- und Fußwege, nehmen mit Ausnahme der ÖV-Wege aber ähnlich viel Zeit in Anspruch. ÖV-Wege, zu denen neben den Nahverkehrsmitteln in geringem Umfang auch Fernzüge, Fernbusse und Flugzeuge gehören, nehmen die längste Zeit in Anspruch.

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) fällt in Westmecklenburg die im Vergleich zu Deutschland etwas stärkere Orientierung auf das Auto auf.

Abbildung 18 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 nicht beschreibbar sind.

Es werden folgende Fragen beantwortet: Wie häufig werden Auto, ÖPNV und Fahrrad von den Westmecklenburgerinnen und Westmecklenburgern 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

In Westmecklenburg fährt mehr als jede bzw. jeder zweite Befragte täglich oder fast täglich selbst mit dem Auto oder bei jemand anderem mit. Damit liegt das Ergebnis der Region leicht über dem von Mecklenburg-Vorpommern und Deutschland. 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 rund drei von vier Personen mindestens einmal in der Woche auf dieses Verkehrsmittel zurück. Allerdings gibt auch jede bzw. jeder siebte

Befragte an, nie oder fast nie das Auto zu nutzen (siehe Abbildung 19).

Die übliche Autonutzung variiert jedoch deutlich innerhalb Westmecklenburgs. Wenig überraschend ist die Tatsache, dass das Auto in Schwerin deutlich unregelmäßiger genutzt wird und auch mehr als ein Fünftel der Befragten nie mit dem Auto unterwegs ist. Dies ist allgemein ein typisches Ergebnis für Städte. In den beiden Landkreisen wird das Auto hingegen deutlich häufiger genutzt, im Landkreis Nordwestmecklenburg beispielsweise von 84 Prozent der Befragten mindestens wöchentlich.

5.2 Übliche ÖPNV-Nutzung

56 Prozent der Befragten in Westmecklenburg geben an, den ÖPNV nie oder fast nie zu nutzen (siehe Abbildung 20). Der Wert für Mecklenburg-Vorpommern liegt mit 57 Prozent fast gleichauf, während er für Deutschland mit 41 Prozent deutlich niedriger liegt.

Busse und Bahnen werden selten genutzt

Einen großen Anteil machen in Westmecklenburg mit rund einem Fünftel die Personen aus, die den ÖPNV seltener als monatlich nutzen. Folglich ergibt sich für die Region ein Anteil von rund einem Viertel von Personen, die mindestens monatlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. Bei den gelegentlichen Nutzerinnen und Nutzern überwiegen mit einem Anteil von 10 Prozent diejenigen, die an einem bis drei Tagen pro Monat mit dem ÖPNV fahren. Nur 7 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner gibt an, das Angebot der Busse und Bahnen in der Region mindestens wöchentlich zu nutzen.

Die Verteilung der Nutzungshäufigkeit weist im Vergleich zu Mecklenburg-Vorpommern insgesamt

Abbildung 19 Übliche Nutzung des Autos

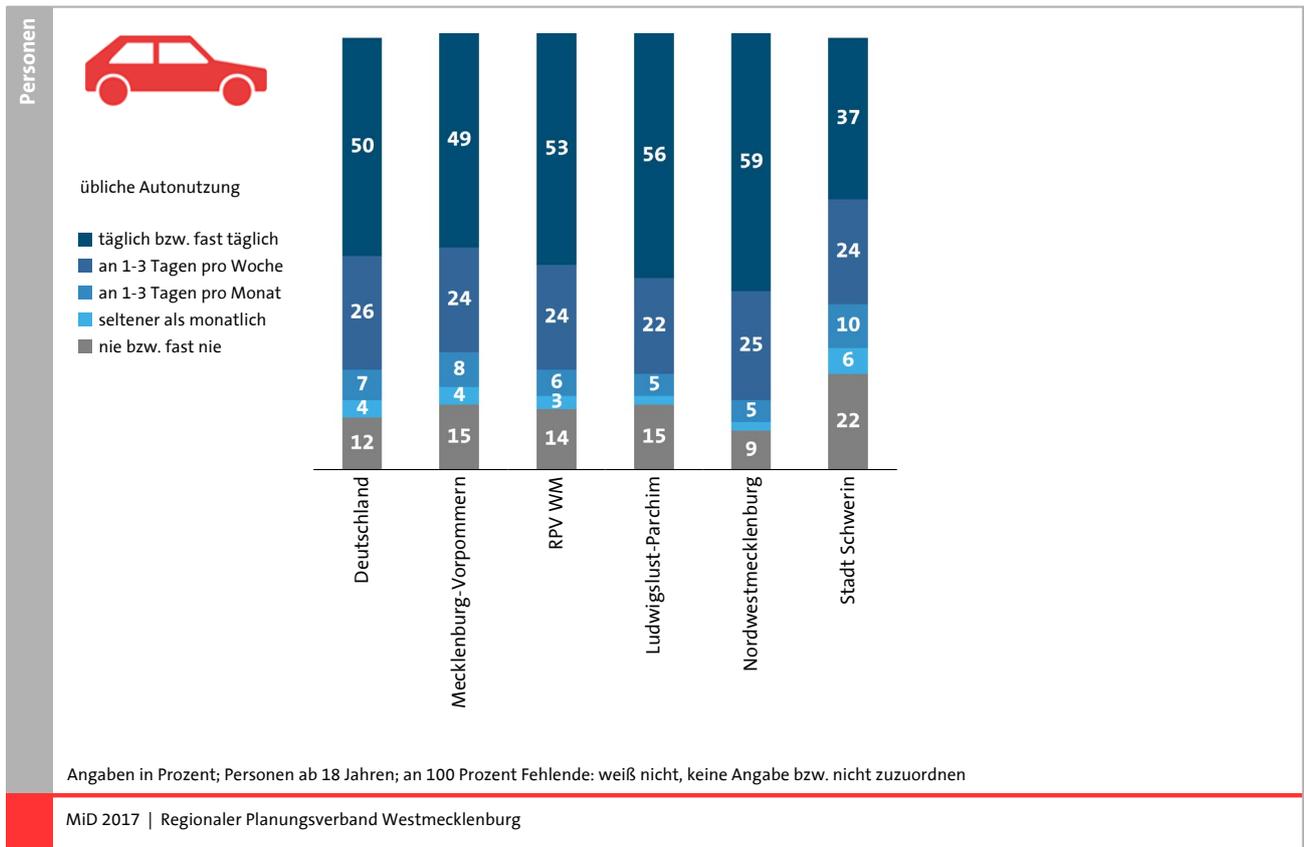
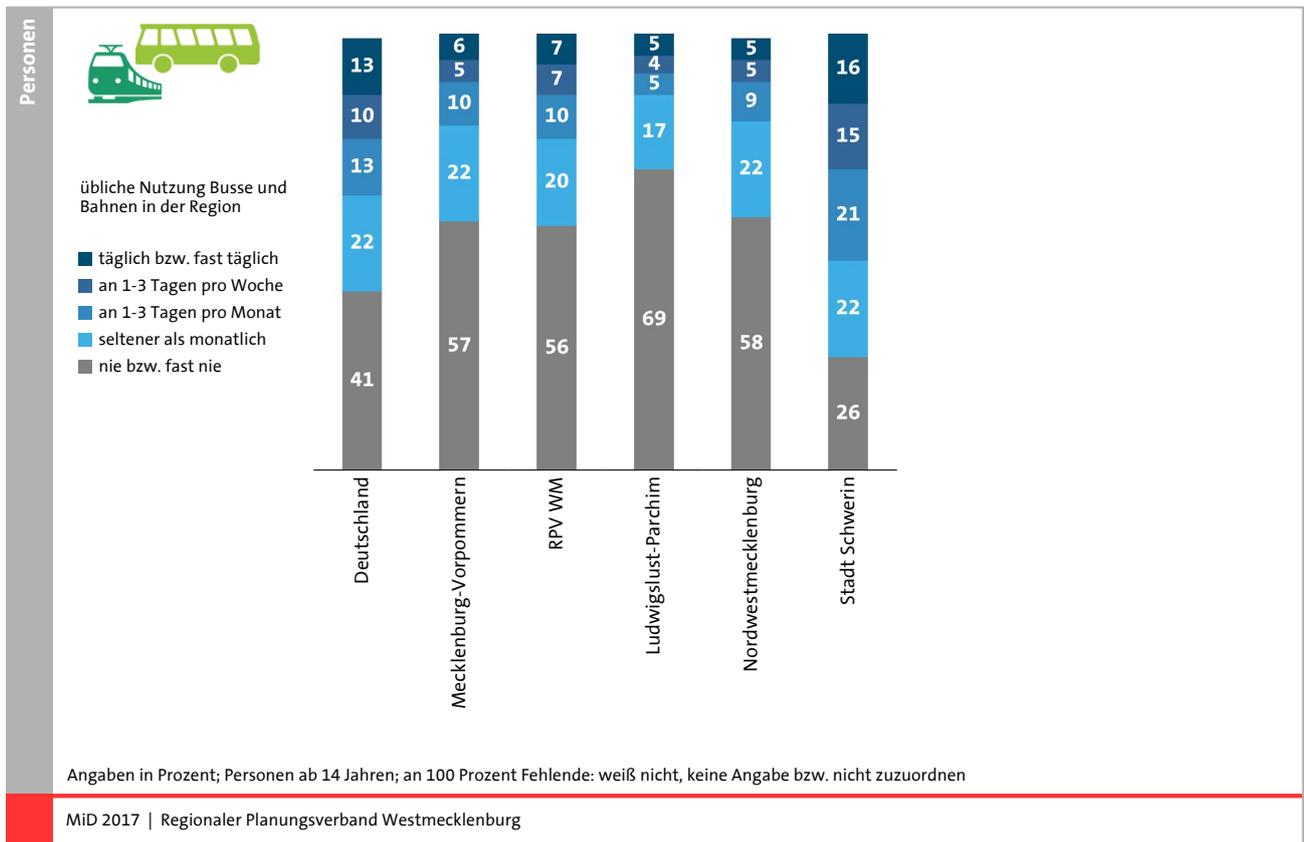


Abbildung 20 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs



kaum Unterschiede auf. In Westmecklenburg gibt es etwas mehr Stammkundinnen und -kunden, welche die Angebote (fast) täglich oder wöchentlich nutzen. Innerhalb der Region ist die Nutzung von Bussen und Bahnen in Schwerin deutlich weiter verbreitet, auch aufgrund des besseren ÖPNV-Angebots. Lediglich ein Viertel der Befragten gibt hier an, nie oder fast nie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren.

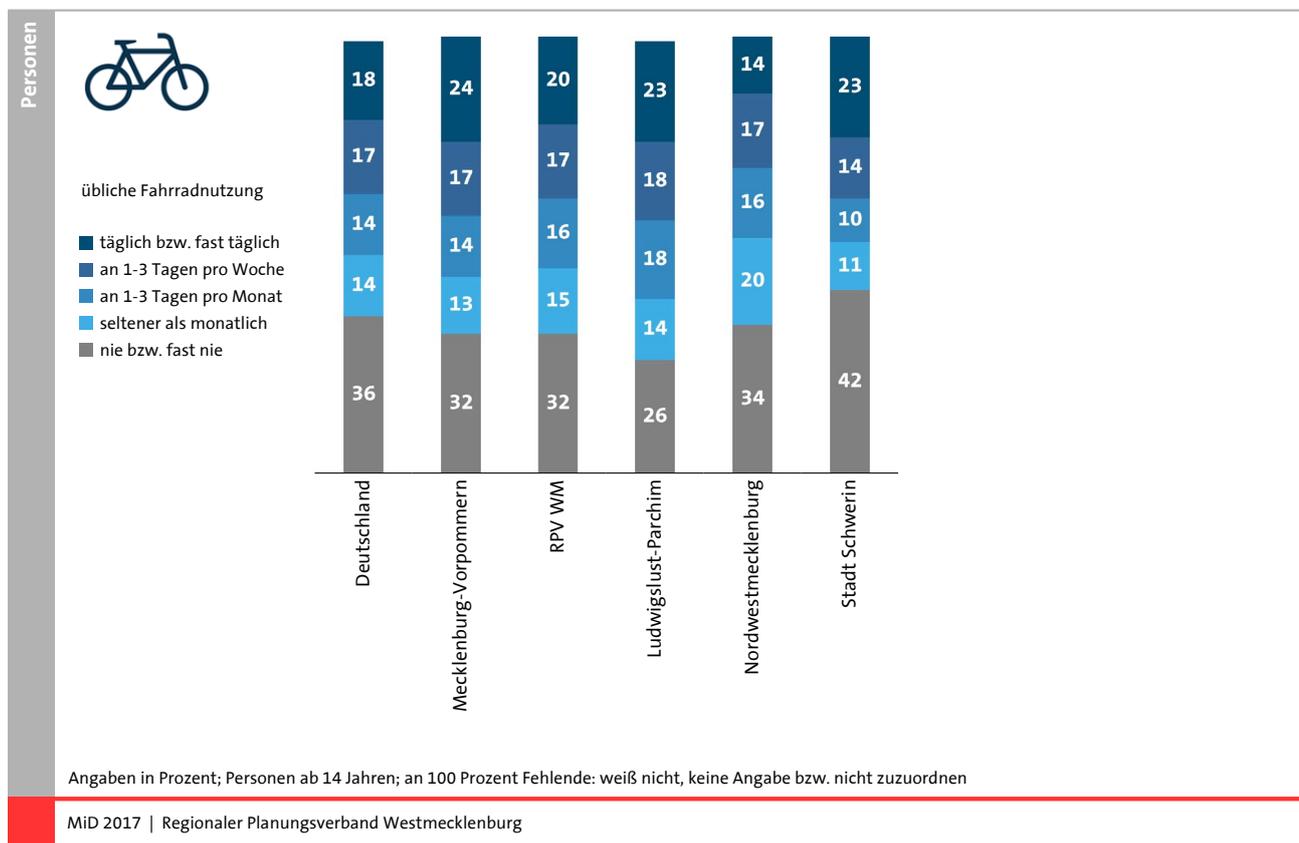
Der vergleichsweise hohe Anteil an Seltennutzerinnen und -nutzern in der Region passt zur bereits dargestellten ÖPNV-Fahrkarten-Nutzung (siehe Kapitel 3.3). Mit Einzel- und Mehrfahrkarten dominiert hier das sogenannte Bartarifsortiment, bei dem jede oder fast jede Fahrt separat bezahlt wird. Korrespondierend zu den höheren Anteilen an Zeitkartennutzerinnen und -nutzern unter den jüngeren Jahrgängen, die in Kapitel 3.3 dargestellt wurden, ist auch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in diesen Altersgruppen intensiver. Dieses Ergebnis zeigt sich deutschlandweit. In der Altersgruppe bis einschließlich 17 Jahre zählt deutschlandweit die Hälfte der Personen zu den (fast) täglichen Nutzern der öffentlichen Verkehrsmittel (ohne Abbildung).

Ein Blick auf die Nutzungshäufigkeiten der öffentlichen Verkehrsmittel von Männern und Frauen zeigt, dass die Einwohnerinnen Westmecklenburgs mit 17 Prozent etwas häufiger zum Kreis derjenigen gehören, die die Busse und Bahnen mindestens wöchentlich nutzen, als die Einwohner. Unter den Einwohnerinnen ist auch der Anteil der Gelegenheitskundinnen etwas höher als unter den Einwohnern Westmecklenburgs, sodass der ÖV-Kundinnenanteil mit 49 Prozent höher ist als der ÖV-Kundenanteil mit 39 Prozent (ohne Abbildung).

5.3 Übliche Nutzung des Fahrrads

Neben Auto, Bus oder Bahn gilt auch das Fahrrad als beliebtes Fortbewegungsmittel – in Westmecklenburg scheinbar auf einem vergleichbaren Niveau wie in Deutschland und Mecklenburg-Vorpommern (siehe Abbildung 21). Mit 32 Prozent liegt der Anteil derjenigen Personen, die nie oder fast nie Fahrrad fahren, zudem unter dem deutschlandweiten Durchschnitt. Wird dieser Wert mit dem der Personen addiert, die seltener als monatlich auf das Verkehrsmittel Fahrrad zurückgreifen, umfasst diese Gruppe etwas weniger als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner der

Abbildung 21 Übliche Nutzung des Fahrrads



Region. In Deutschland liegt der entsprechende Anteil hingegen bei genau 50 Prozent.

Folglich nutzt mehr als jede zweite Person in Westmecklenburg mindestens an einem Tag im Monat das Fahrrad. Zu der Gruppe der (fast) Täglich-Nutzerinnen bzw. -Nutzer kann ein Fünftel gezählt werden. In Mecklenburg-Vorpommern ist dieser Anteil etwas höher, in Deutschland hingegen etwas geringer.

Innerhalb der Region ist das Bild der üblichen Fahrradnutzung nicht so klar verteilt wie beim Auto oder dem ÖPNV. Zwar verzeichnen die Stadt Schwerin und der Landkreis Ludwigslust-Parchim ähnlich hohe Anteile an regelmäßigen Nutzerinnen und Nutzern, in Schwerin fahren jedoch auch über 40 Prozent der Befragten so gut wie nie Fahrrad, während dieser Anteil in beiden Landkreisen deutlich geringer ausfällt. Nordwestmecklenburg weist von allen drei Gebietskörperschaften aber die unregelmäßigste Fahrradnutzung auf.

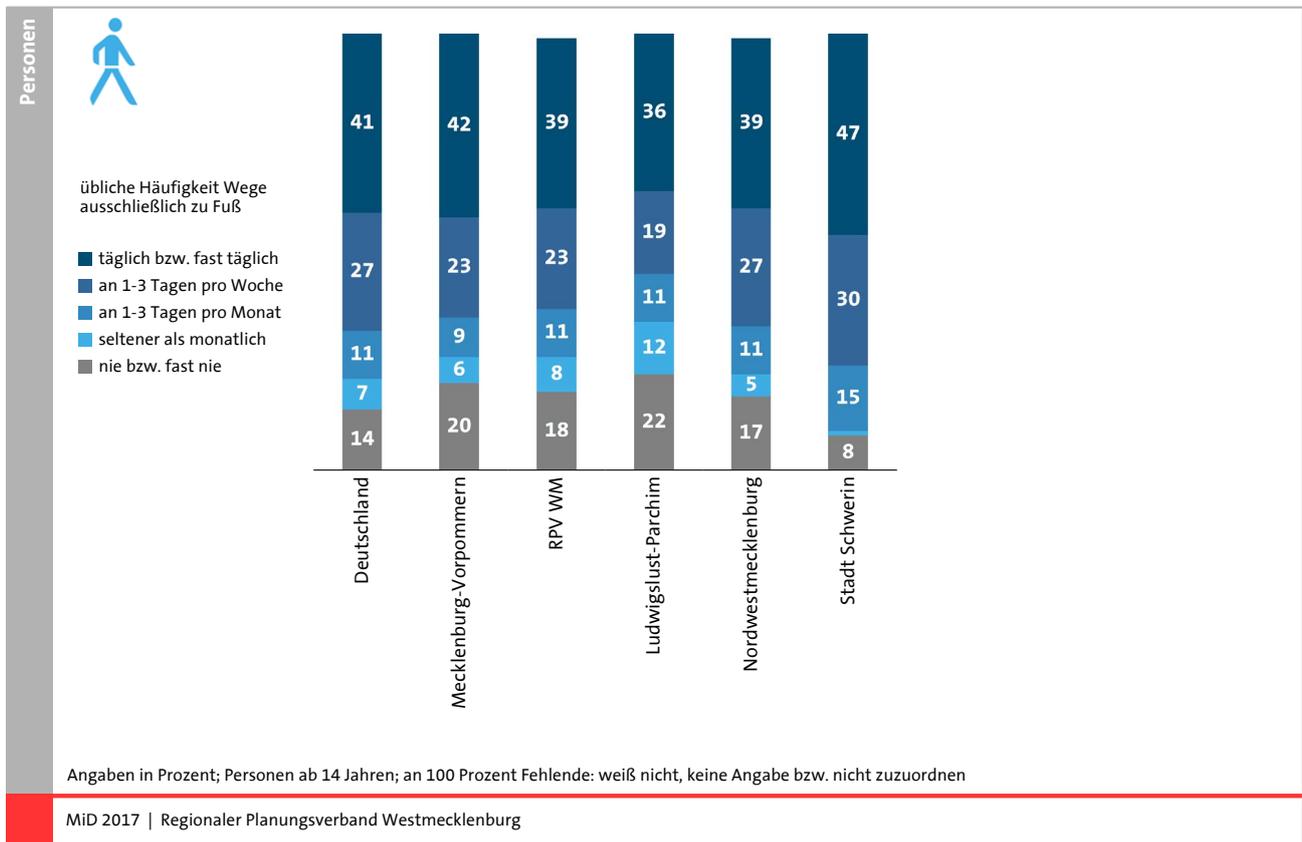
Zu diesen und weiteren Aspekten liefert das Vertiefungskapitel zum Radverkehr (Kapitel 7) weitere Informationen.

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.

In Westmecklenburg geben 39 Prozent der Befragten an, dass sie täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen (siehe Abbildung 22). Dieser Wert liegt damit etwas unterhalb des Durchschnittswerts für Deutschland und Mecklenburg-Vorpommern. Der Anteil derjenigen, die an ein bis drei Tagen in der Woche einen Weg ausschließlich zu Fuß absolvieren, liegt in Westmecklenburg bei fast einem Viertel und damit auf einem Niveau mit Mecklenburg-Vorpommern. Beinahe jede bzw. jeder fünfte Befragte gibt jedoch auch an, nie oder fast nie Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen.

Abbildung 22 Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen



Sicherlich trägt die räumliche Dichte in der Stadt Schwerin dazu bei, dass hier deutlich mehr Befragte mindestens wöchentlich Wege zu Fuß bewältigen als in den beiden Landkreisen. Durch kompaktere Strukturen in der Stadt können gewünschte Ziele auch ohne Verkehrsmittel, also ausschließlich zu Fuß, erreicht werden.

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 tatsächlich oder vermeintlich 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 differenziert beschrieben werden, da keine Daten über mögliche Verbindungen und Alternativen für alle Wege vorliegen. Es kann aber 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 Ortsgröße 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 sowie dem ökonomischen Status für Westmecklenburg beschrieben.

Geringer Anteil wahlfreier, multimodaler Personen

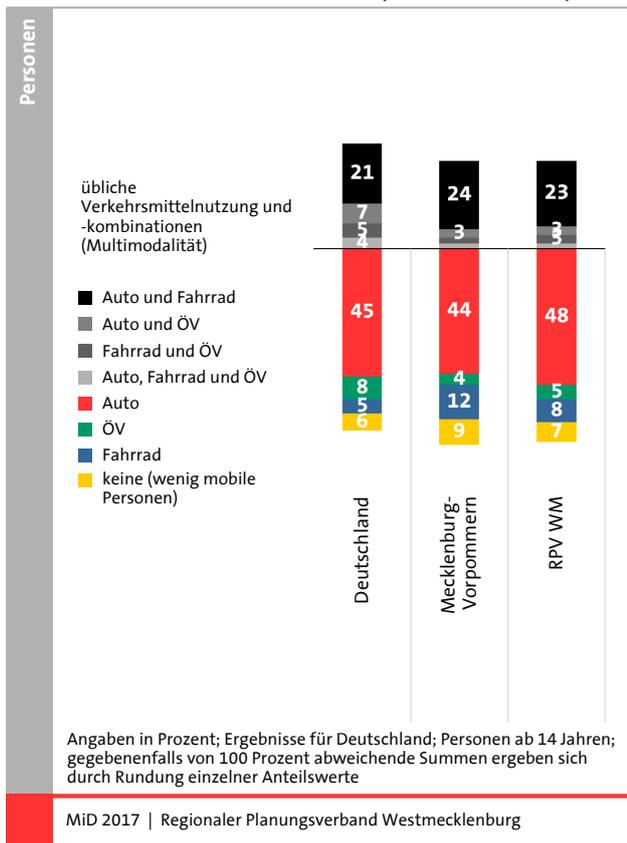
31 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Westmecklenburgs gehören zur Gruppe der wahlfreien Multimodalen (siehe *Abbildung 23*). Sie nutzen im Laufe einer üblichen Woche mindestens zwei Verkehrsmittel. Während Westmecklenburg damit ungefähr gleichauf mit Mecklenburg-Vorpommern liegt, ist der Anteil für Deutschland mit über einem Drittel etwas höher. Genau wie in Deutschland ist die häufigste Kombination in Westmecklenburg diejenige von Auto und Fahrrad. Danach folgen mit weitaus geringeren Anteilen die Kombinationen Auto und öffentliche Verkehrsmittel sowie Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel. Eine Kombination von allen drei Verkehrsmitteln im Laufe einer üblichen Woche zeigen mit 2 Prozent nur vergleichsweise wenige Personen. Deutschlandweit ist der Anteil dieser Gruppe doppelt so hoch.

Da das multimodale Nutzungsverhalten immer auch ein multimodal angelegtes Verkehrssystem voraussetzt, ist es wenig überraschend, dass die Anteile dieser Gruppe in den verschiedenen regionalstatistischen Raumtypen unterschiedlich hoch ausfallen. Das vorhandene ÖV-Angebot in den Städten und insbesondere in den Metropolen sorgt dafür, dass vor allem die wöchentlichen Kombinationen des Fahrrads und/oder Autos mit den Angeboten von Bussen und Bahnen im Vergleich zu ländlichen Regionen steigen (ohne *Abbildung*).

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 4*): In der Bevölkerungsgruppe mit hohem ökonomischem Status steigt der Anteil auf 35 Prozent. Besonders deutlich steigt hier der Anteil der Gruppe, die sowohl ein Auto als auch ein Fahrrad im üblichen Wochenverlauf nutzen: Er erreicht rund 27 Prozent, während er in der Gruppe mit niedrigem ökonomischem Status lediglich 19 Prozent beträgt. Der Anteil der Gruppe ohne Autonutzung sinkt dagegen mit zunehmendem ökonomischem Status.

Abbildung 23 Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität)



Festgelegte, monomodale Autofahrer vergleichsweise häufig

Der Gruppe der Monomodalen gehören über 60 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner Westmecklenburgs an (siehe *Abbildung 23*). Deutschland und Mecklenburg-Vorpommern verzeichnen etwa gleich hohe Anteile. Diese Gruppe ist in den ländlichen Regionen Deutschlands zudem deutlich größer als in den städtischen Regionen (ohne *Abbildung*). Die Wahlmöglichkeiten, die das Verkehrssystem für die Einwohnerinnen und Einwohner bereithält, unterscheiden sich zwischen den Raumtypen also deutlich. Das wird im Nutzungsverhalten reflektiert und äußert sich im hohen Anteil der Autofahrerinnen und Autofahrer unter den festgelegten Monomodalen. In den Metropolen schrumpft die Gruppe der monomodalen Autofahrerinnen und Autofahrer auf rund ein Viertel. In Westmecklenburg liegt sie dagegen bei der Hälfte.

Tabelle 4 Multimodale Personen nach ökonomischem Status

Anteil multimodaler Personen	Auto und Fahrrad	Auto und ÖV	Fahrrad und ÖV	Auto, Fahrrad und ÖV
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%	%
Ökonomischer Status				
niedrig	19	3	5	1
mittel	24	3	3	3
hoch	27	3	2	3

MiD 2017 | Regionaler Planungsverband Westmecklenburg

Mit steigendem ökonomischem Status gewinnt das Auto

37 Prozent der Bevölkerung in Westmecklenburg mit niedrigem ökonomischem Status gehören zu den monomodalen Auto-Nutzerinnen und -Nutzern. Dieser Wert steigt unter den Personen mit hohem Einkommen auf 58 Prozent, während die Anteile der monomodalen Rad- und ÖPNV-Nutzenden deutlich sinkt (siehe Tabelle 5). Mit steigendem Einkommen steigt also eindeutig die Festlegung auf das Auto.

Monomodale Fahrradfahrer selten

Der Anteil der reinen Fahrradnutzer ist mit 8 Prozent vergleichsweise gering, allerdings höher als in Deutschland insgesamt. Bei begrenzten ökonomischen Ressourcen werden diese in der Regel auf ein Verkehrsmittel konzentriert, mit dem möglichst alle Alltagswege bestritten werden können. Je nach Familiensituation und Wohnlage ist dies insbesondere außerhalb der Großstädte häufig das Auto. Das Fahrrad spielt lediglich eine kleine Rolle als einziges Alltagsverkehrsmittel.

Wenig Mobile ohne Verkehrsmittelnutzung eher mit niedrigem Einkommen

Die Gruppe der Personen, die im üblichen Verlauf einer Woche kein Verkehrsmittel nutzen, umfasst etwa 7 Prozent der Bevölkerung Westmecklenburgs. 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 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 3 Prozent am geringsten und erreicht in der Gruppe der Personen mit geringem ökonomischem Status mit rund 14 Prozent den höchsten Anteil.

Multimodalität kurz bilanziert

Für Westmecklenburg zeigt die Analyse, dass ein Großteil der Bewohnerinnen und Bewohner in ihrer wöchentlichen Mobilitätsroutine ausschließlich auf das Auto als universelles Verkehrsmittel setzt. Nur 16 Prozent der Bevölkerung nutzen ausschließlich das Angebot von Bussen und Bahnen oder das Fahrrad. Etwa jede bzw. jeder Dritte greift im wöchentlichen Alltag auf zwei oder sogar drei verschiedene Verkehrsmittel zurück, dabei am häufigsten auf die Kombination aus Auto und Fahrrad.

Tabelle 5 Monomodale Personen nach ökonomischem Status

Anteil monomodaler Personen	Auto	ÖV	Rad	Keine Verkehrsmittelnutzung
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%	%
Ökonomischer Status				
niedrig	37	6	15	14
mittel	48	8	6	7
hoch	58	1	4	3

MiD 2017 | Regionaler Planungsverband Westmecklenburg

5.6 Nutzung mobiler Endgeräte für Mobilitätsdienstleistungen

Die Verbreitung von Smartphones und Tablets ermöglicht es, sowohl im Vorfeld eines Weges als auch unterwegs auf Informationen zur Verkehrslage, zu Verbindungen sowie zur Navigation zuzugreifen und diese zu nutzen. Dabei stehen Dienste zur Fahrplanauskunft und Verspätungsinformationen, zum Fahrkartenkauf sowie zur Navigation zur Verfügung.

Die *Abbildung 24* zeigt die grundsätzliche Nutzung dieser Dienste durch Personen ab 14 Jahren. Am weitesten verbreitet sind mit 55 Prozent Navigationsdienste, gefolgt von Diensten mit Informationen zu Fahrplänen und Verspätungen (34 Prozent), während Dienste zum Fahrkartenkauf mit 14 Prozent die geringste Nutzerzahl aufweisen.

Die Werte der Westmecklenburger Bevölkerung liegen etwas unter dem Durchschnittswert für Deutschland, jedoch auf dem Niveau von Mecklenburg-Vorpommern insgesamt.

Der Blick auf die bundesweiten Ergebnisse erlaubt eine Differenzierung nach Altersklassen. Dabei fällt

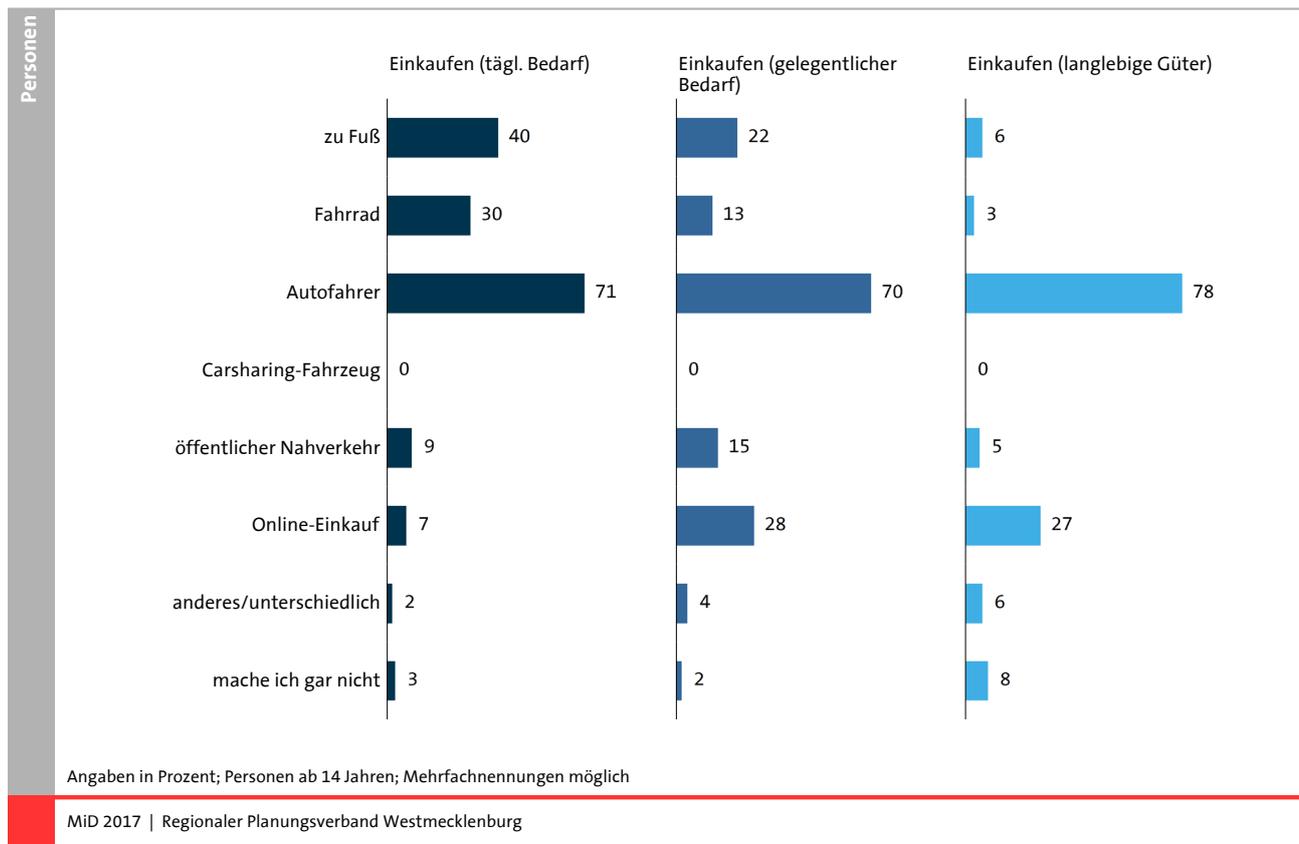
auf, dass vor allem die jungen Erwachsenen zwischen 18 und 29 Jahren die höchsten Nutzungsanteile zeigen. Aber auch in der Altersklasse der 30- bis 49-Jährigen nutzt ein überdurchschnittlich hoher Anteil diese Dienste (ohne Abbildung). Auffällig ist ebenfalls der höhere Anteil Nutzerinnen und Nutzer unter den ÖV-Stammkunden, die das Angebot von Bussen und Bahnen mindestens wöchentlich nutzen. In dieser Gruppe steigen die Anteile von Personen, die Dienste für Fahrplan- bzw. Verspätungsauskünfte nutzen, auf 82 Prozent.

5.7 Übliche Verkehrsmittel für Einkäufe und Online-Einkäufe

Neben der üblichen Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln ist auch der Blick auf typische Anlässe, wie die Versorgung mit Dingen des täglichen und gelegentlichen Bedarfs sowie mit langlebigen Gütern, interessant. Hier zeigt sich bei der Bevölkerung zum einen erneut die Dominanz des Autos. Für die deutliche Mehrheit der Personen ab 14 Jahren ist das Auto das Verkehrsmittel der Wahl, um Einkaufswege zurückzulegen (siehe *Abbildung 25*). Aber in Westmecklenburg werden zum anderen vor allem Einkaufswege für den

Abbildung 24 Nutzung von Mobilitätsinformationen und -diensten



Abbildung 25 Übliche Verkehrsmittelwahl bei Einkaufs- und Versorgungswegen

täglichen bzw. gelegentlichen Bedarf zu großen Teilen (auch) zu Fuß zurückgelegt.

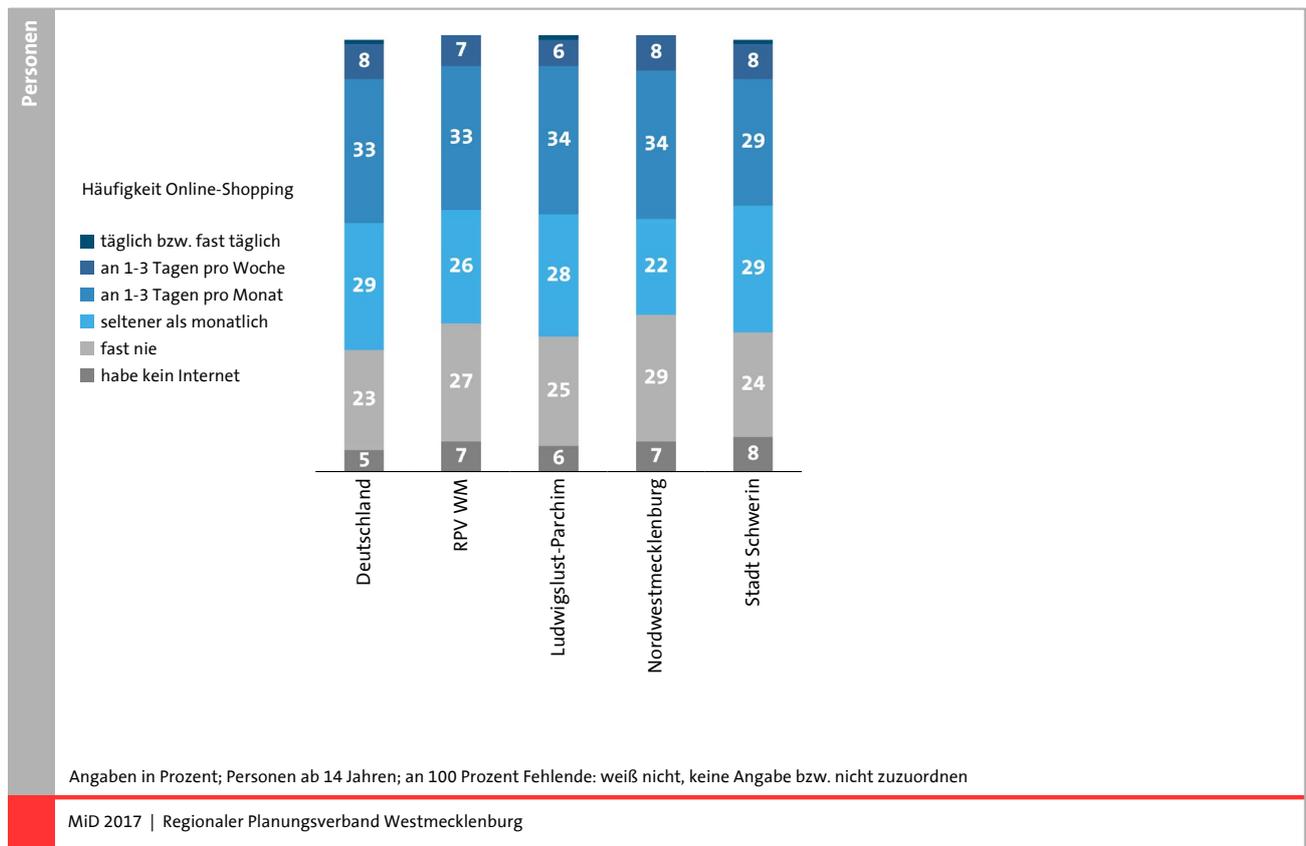
Das Fahrrad wird von etwa einem Drittel der Bevölkerung ab 14 Jahren auf Einkaufswegen für Dinge des täglichen Bedarfs genutzt, während die Busse und Bahnen bei Wegen zur Besorgung von Dingen des gelegentlichen Bedarfs etwas wichtiger werden. Bei diesen Gütern spielen auch Onlineshops eine größere Rolle. Über ein Viertel der Bevölkerung bestellt solche Produkte zumindest auch online. Dies trifft auch auf langlebige Güter zu. Der Anteil von Personen mit Online-Einkäufen beträgt aber auch bei Dingen des täglichen Bedarfs bereits 7 Prozent und wird mit den zunehmenden Online-Angeboten des Lebensmittelhandels vermutlich weiter steigen.

Der Bevölkerungsanteil in Westmecklenburg, der – meist als Ergänzung zum Einkauf im stationären Handel – online einkauft, wächst bei allen drei Produktklassen in der Gruppe der 30- bis 49-Jährigen auf den höchsten Wert. Das zeigt sich auch beim Blick auf die übliche Häufigkeit, mit der im Internet eingekauft wird. Den höchsten Anteil der Personen, die mindestens wöchentlich im Internet einkaufen, weisen die Altersgruppen der 18- bis 29-Jährigen und 30- bis

49-Jährigen auf. Ab etwa 50 Jahren steigt der Anteil der Personen, die nie im Internet einkaufen, deutlich an und umfasst in der Gruppe der ab 75-Jährigen über drei Viertel der Personen (ohne Abbildung).

Unabhängig vom Alter nutzen in Westmecklenburg rund 40 Prozent der Befragten Online-Shops zumindest monatlich (siehe Abbildung 26). Täglich tun dies lediglich 7 Prozent. Regionale Unterschiede innerhalb Westmecklenburgs lassen sich dabei nicht ausmachen.

Abbildung 26 Übliche Nutzungshäufigkeit Online-Shopping



6 Bewertung der Verkehrssituation – Zufriedenheit und Alltagseinstellungen

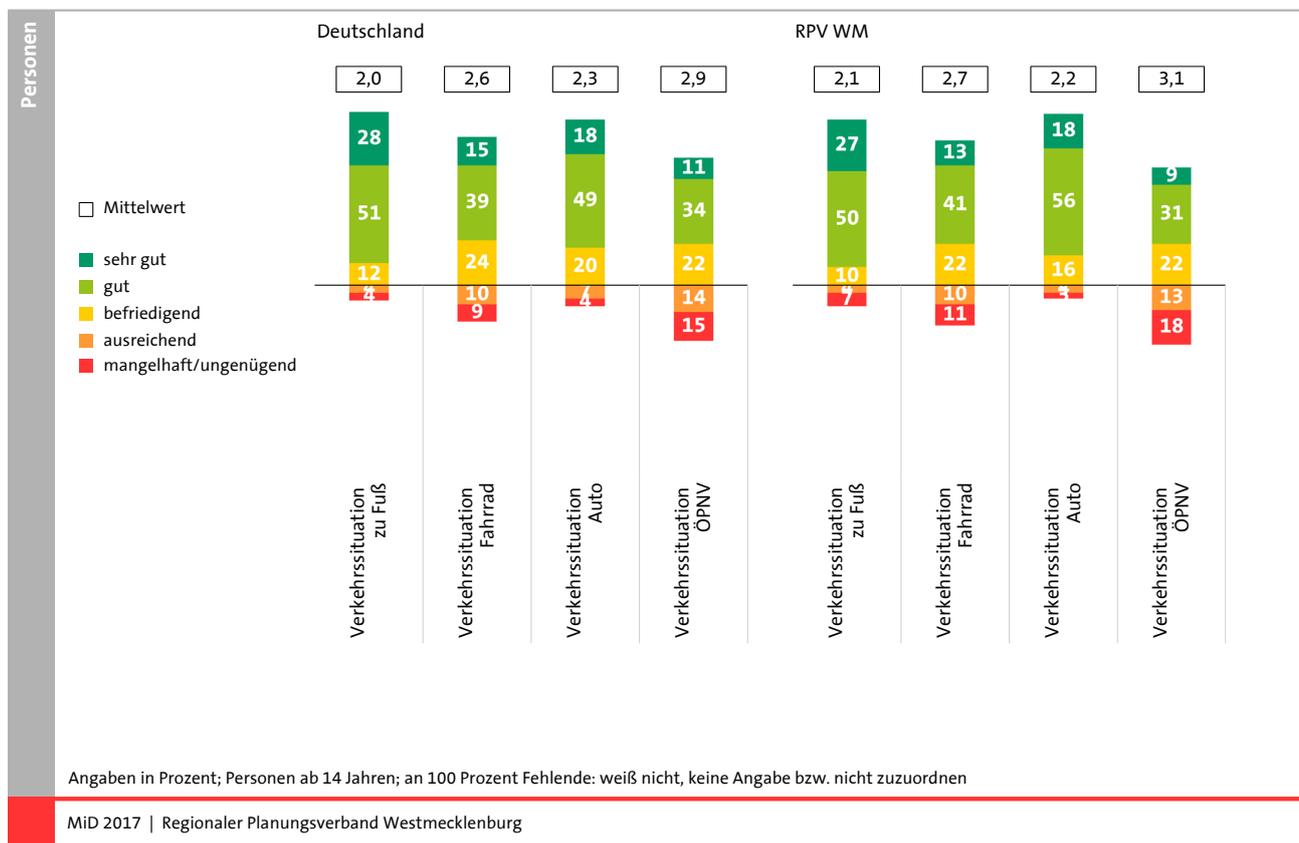
Auch wenn die Verkehrsmittelnutzung einen wichtigen Indikator für die Qualität der Verkehrsinfrastruktur am Wohnort darstellt, reicht sie nicht aus, um diese in Gänze zu beleuchten. Aus diesem Grund wurde in der MiD 2017 zusätzlich untersucht, wie die Verkehrssituation am Wohnort wahrgenommen wird. Die sehr generell gehaltene 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 für den ÖPNV am schlechtesten bewertet

Wie beim Blick auf die Mittelwerte für die einzelnen Fortbewegungsmittel deutlich wird, beurteilen die Westmecklenburgerinnen und Westmecklenburger die Verkehrssituation für den ÖPNV mit der Gesamtnote 3,1 am schlechtesten (siehe *Abbildung 27*). Damit wird die Verkehrssituation für den ÖPNV als „befriedigend“ eingeschätzt. Beinahe jede bzw. jeder dritte Befragte bewertet die Verkehrssituation für den ÖPNV sogar nur mit „ausreichend“ oder schlechter.

Besser schneidet mit einem Mittelwert von 2,7 das Fahrrad ab. Hier überwiegen jedoch insgesamt die

Abbildung 27 Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort



Anteile der Noten „gut“ und „sehr gut“, wobei letztere Note auch nur von 13 Prozent der Befragten vergeben wird. Jede bzw. jeder fünfte Befragte vergibt jedoch auch beim Fahrrad die Noten „ausreichend“ oder „mangelhaft/ungenügend“.

Infrastruktur für das Auto sticht positiv heraus

Deutlich besser wird hingegen die Verkehrssituation für das Auto mit einer Gesamtnote von 2,2 beschrieben. Mehr als die Hälfte der Befragten vergibt hier die Note „gut“, beinahe jede bzw. jeder Vierte sogar die Note „sehr gut“.

Neben der Wahrnehmung der Bedingungen für die „klassischen“ Verkehrsmittel spielt auch die Verkehrssituation für Fußwege eine nicht zu unterschätzende Rolle für die tägliche Mobilität. Diese wird mit einer Gesamtnote von 2,1 im Vergleich zur Verkehrssituation für Auto & Co am besten bewertet. Der hohe Wert resultiert vor allem aus dem hohen Anteil an Personen, die die Verkehrssituation vor Ort als „sehr gut“ und „gut“ beschreiben. Lediglich etwa jede bzw. jeder fünfte Befragte vergibt hier die Note „befriedigend“ oder schlechter. Mit 3 Prozent ist die Note „ungenügend“ am seltensten vertreten.

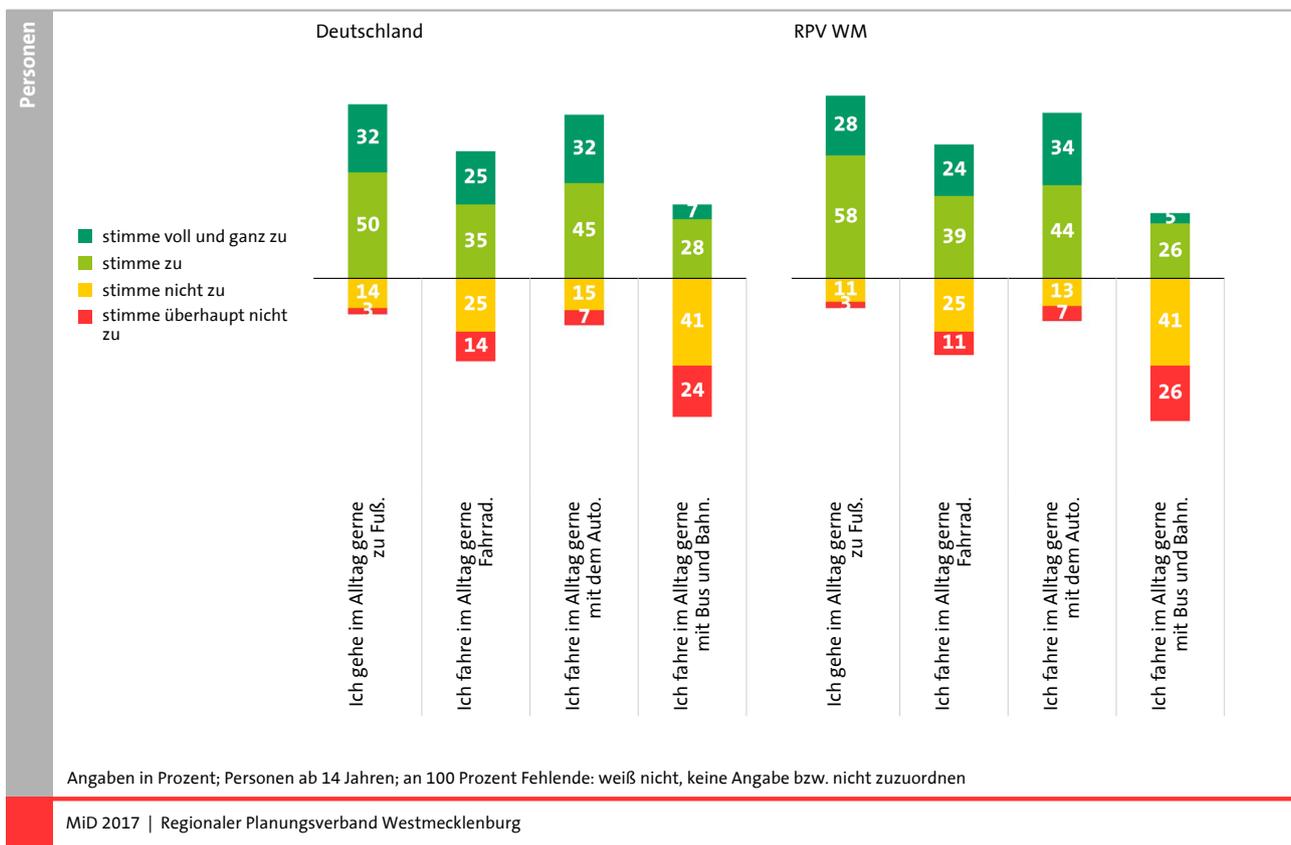
Unterm Strich ergibt sich für Westmecklenburg damit ein sehr ähnliches Bild wie für Deutschland insgesamt. Unterschiede sind eher gering. Am ehesten sticht hier erneut der ÖPNV mit einer etwas unterdurchschnittlich bewerteten Verkehrssituation heraus.

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 subjektiv zu beantwortende Einstellungsfrage. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der MiD auch dieser Aspekt untersucht.

Wie der Vergleich der Ergebnisse zeigt, sind die Befragten in Westmecklenburg von allen „klassischen“ Verkehrsmitteln am liebsten mit dem Auto unterwegs. Vier von fünf Befragten stimmen der Aussage zu „Ich fahre im Alltag gerne mit dem Auto“, fast die Hälfte davon sogar voll und ganz (siehe Abbildung 28). In Deutschland erreicht das Autofahren mit 77 Prozent der Bevölkerung, die gerne Auto fahren, einen fast identischen Wert.

Abbildung 28 Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag



Der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad“ stimmen 63 Prozent der Befragten in Westmecklenburg zu. Damit liegt die Region sogar leicht über dem für Deutschland ermittelten Wert von 60 Prozent. Folglich wird das Fahrrad in Westmecklenburg von rund einem Drittel der Befragten nicht gerne als Verkehrsmittel genutzt.

Der ÖPNV ist in Deutschland das mit Abstand unbeliebteste Verkehrsmittel. Auch in Westmecklenburg rangiert er deutlich hinter den anderen Verkehrsmitteln. Der Anteil der Personen, die angeben, im Alltag gerne mit Bus und Bahn zu fahren, ist unter den Einwohnerinnen und Einwohnern mit 31 Prozent noch einmal niedriger als im deutschlandweiten Durchschnitt. Rund zwei Drittel nutzen den ÖPNV nicht gerne und auch der Anteil derjenigen, die der Aussage voll und ganz zustimmen, ist deutlich niedriger als bei den anderen angeführten Fortbewegungsmöglichkeiten. Dies scheint zunächst mit der vergleichsweise geringen Nutzungsintensität des ÖV-Angebots zu korrelieren. Aber auch in Städten und Regionen mit breiter Nutzung des ÖV-Angebots ist die Einstellung gegenüber dem Bus- und Bahnfahren häufig negativ geprägt, sodass die Beliebtheit der Busse und Bahnen auch in Städten mit breiter Angebotsnachfrage relativ gering ist. Trotz des tatsächlichen Angebots und seiner Ausgestaltung scheint die Bus- und Bahnnutzung in weiten Teilen der Bevölkerung ein negatives Image zu haben.

Zu-Fuß-Gehen auch bei der Beliebtheit ganz vorne

Beliebter als die Nutzung von Auto, Fahrrad und ÖPNV ist jedoch die Fortbewegung „zu Fuß“. Der Anteil der Personen, die der Aussage „Ich gehe im Alltag gerne zu Fuß“ zustimmen, ist mit 86 Prozent mit Abstand am höchsten. Nur 11 Prozent der Befragten legen nicht gerne und weitere 3 Prozent überhaupt nicht gerne Wege zu Fuß zurück. Auch in Deutschland insgesamt wird das Zu-Fuß-Gehen im Vergleich mit der Auto-, ÖPNV- und Fahrradnutzung als am angenehmsten empfunden.

Bezüglich der Verkehrssituation in Westmecklenburg kann abschließend festgehalten werden, dass diese für Fußwege am besten und für den ÖPNV am schlechtesten bewertet wird. Die Ergebnisse für das Fahrrad liegen zwar über denen für Busse und Bahnen, aber noch deutlich unterhalb des Niveaus für das Zu-Fuß-Gehen. Auch für die Einwohnerinnen und Einwohner in Westmecklenburg ist das Zu-Fuß-Gehen die bevorzugte Fortbewegung. Beinahe ebenso beliebt

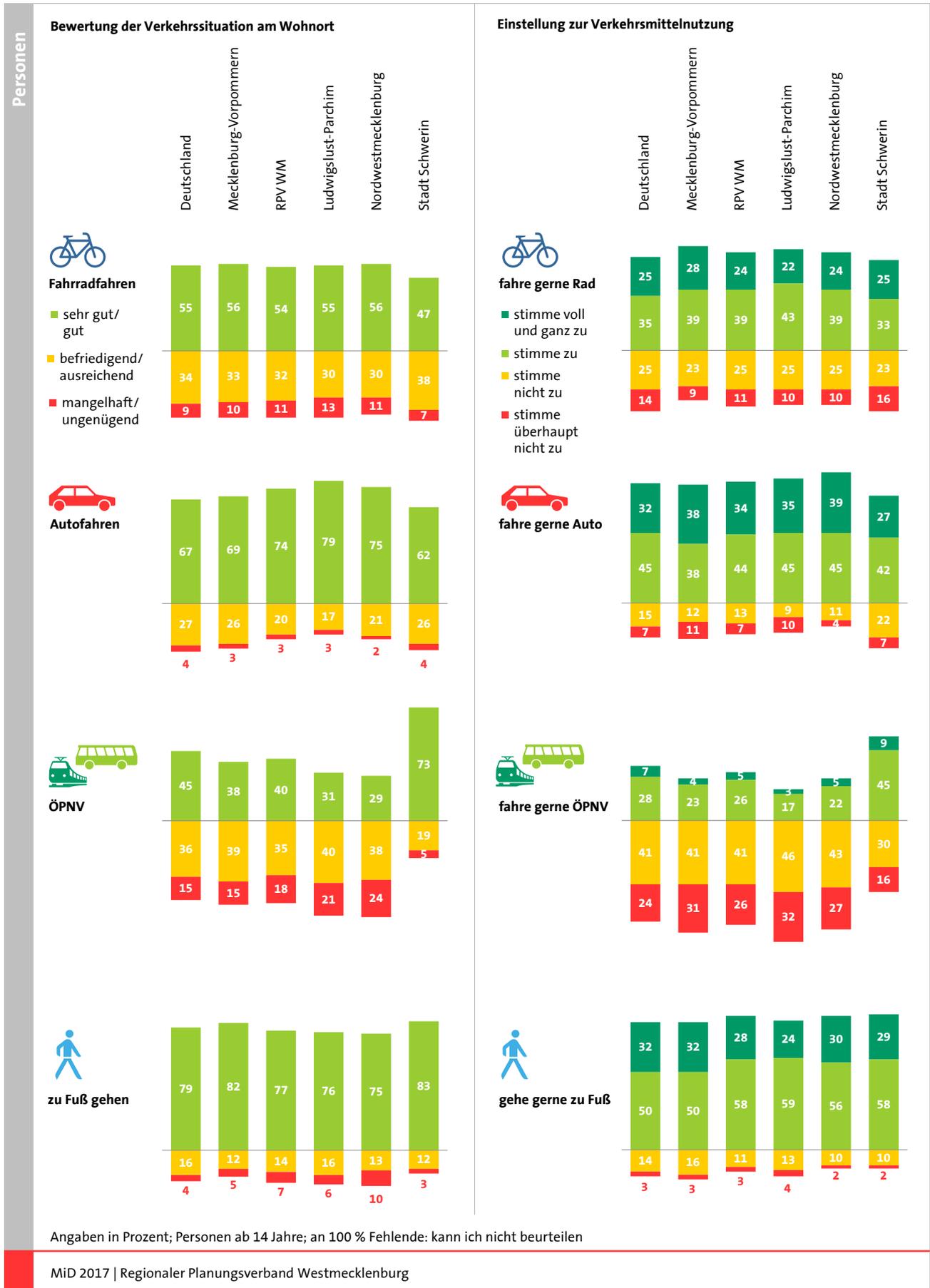
ist die Möglichkeit, Wege mit dem Auto zurückzulegen. Schlusslichter in puncto Beliebtheit sind auch hier der ÖPNV sowie das Fahrrad.

Und innerhalb der Region?

Innerhalb Westmecklenburgs unterscheiden sich die Zufriedenheits- und Einstellungswerte vor allem zwischen beiden Landkreisen auf der einen und der Stadt Schwerin auf der anderen Seite (siehe *Abbildung 29*). Tendenziell zeigt sich, dass die Zufriedenheit mit den Bedingungen beim Auto- oder Radfahren in den beiden tendenziell ländlicheren Landkreisen höher ausfallen als in der Landeshauptstadt. Insbesondere bei der Bewertung für die ÖPNV-Situation schneidet nachvollziehbarerweise hingegen die Stadt Schwerin deutlich besser ab. Rund drei Viertel der Befragten vergeben hier eine „gute“ oder sogar „sehr gute“ Note.

Bei der Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung verhält es sich analog zur Bewertung. In Schwerin wird tendenziell etwas weniger gerne mit dem Auto gefahren, während hier sogar über die Hälfte der Befragten angibt, gerne Busse und Bahnen zu nutzen. Bei der Einstellung zur Fahrradnutzung fallen die Unterschiede geringer aus, doch neben der positiveren Bewertung liegt auch sie in den beiden Landkreisen Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg etwas über dem Niveau in der Landeshauptstadt.

Abbildung 29 Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort und Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag



7 Radverkehr in Westmecklenburg

Die bisherigen Auswertungen zur Ausstattung der Haushalte, zur Verkehrsmittelwahl an einem durchschnittlichen Tag, zur Wegelänge und -dauer sowie zur üblichen Verkehrsmittelnutzung, die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellt wurden, enthalten bereits zentrale Kenngrößen zum Radverkehr in Westmecklenburg. Im vorliegenden Kapitel werden diese zusammengefasst, verdichtet und durch zusätzliche Auswertungen ergänzt.

Bisher wurde festgestellt, dass die Mehrheit der Bevölkerung über ein eigenes Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec verfügt. Mit 82 Prozent liegt dieser Wert sogar über dem Niveau für Deutschland und in etwa gleichauf mit Mecklenburg-Vorpommern (vergleiche Kapitel 3.2). Elektrofahrräder und Pedelecs sind darunter aber noch vergleichsweise selten. Nur etwa 4 Prozent der Bevölkerung in Westmecklenburg besitzen ein solches Rad.

An einem durchschnittlichen Tag werden etwa 10 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Hälfte dieser Wege sind bis zu 2 Kilometer lang und nehmen durchschnittlich rund 10 Minuten in Anspruch. Damit wird für Wege per Rad im Mittel deutlich weniger Zeit aufgewendet als für Wege mit Bussen und Bahnen, dem Auto oder auch zu Fuß. Zudem werden auf solchen Wegen deutlich kürzere Distanzen als auf Wegen des motorisierten Verkehrs bewältigt (vergleiche Kapitel 4).

Mit rund einem Drittel gibt ein großer Teil der Westmecklenburger Bevölkerung an, so gut wie gar nicht Fahrrad zu fahren (vergleiche Kapitel 5.3). Immerhin rund ein Fünftel fährt jedoch (fast) täglich mit dem Fahrrad. In Mecklenburg-Vorpommern liegt dieser Anteil etwas darüber. Dazu passend ist der Anteil der Bevölkerung, der angibt, im Alltag gerne Fahrrad zu fahren, mit 63 Prozent vergleichsweise hoch.

In der Regel ist das Fahrrad eins von mehreren Verkehrsmitteln, die im Alltag genutzt werden. Etwas mehr als ein Viertel der Westmecklenburgerinnen und Westmecklenburger ab 14 Jahren nutzt das Fahrrad im üblichen Wochenverlauf zusammen mit dem Auto und/oder den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Lediglich 8 Prozent nutzen im üblichen Verlauf einer Woche ausschließlich das Fahrrad (vergleiche Kapitel 5.5).

Die folgenden Analysen untersuchen das Thema genauer und gehen den grundlegenden Fragen nach, welche Bevölkerungsgruppen in Westmecklenburg auffällig viel oder wenig Fahrrad fahren, welche Faktoren für die Fahrradnutzung besonders relevant sind und welche Wege bevorzugt mit dem Fahrrad unternommen werden.

7.1 Fahrradverfügbarkeit

In Kapitel 3.2 wurde bereits festgestellt, dass in Westmecklenburg 82 Prozent der Personen ab 14 Jahren ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec besitzen. Dabei haben Männer etwas häufiger ein Rad als Frauen.

Die höchste Fahrradausstattung wird in der Altersgruppe der bis 17-Jährigen erreicht, gefolgt von den 18- bis 29-Jährigen. Mit steigendem Alter sinkt der Fahrradbesitz vor allem bei den Frauen. In der Gruppe der ab 75-Jährigen besitzt lediglich etwas mehr als die Hälfte der Personen ein Fahrrad. Diese Unterschiede sind auch in den deutschlandweiten Ergebnissen zu beobachten.

Der Blick auf die Radausstattung in den Teilregionen Westmecklenburgs zeigt keine großen Variationen. Lediglich die Ausstattungsrate in der kreisfreien Stadt Schwerin ist mit 71 Prozent etwas niedriger als in den Landkreisen (siehe Abbildung 30).

Fahrradbesitz steigt mit verfügbarem Einkommen

Die folgende Abbildung 31 zeigt den Zusammenhang zwischen der Fahrradausstattung und dem ökonomischen Status des Haushalts. Während in Haushalten mit einem niedrigen oder mittleren ökonomischen Status lediglich etwa drei Viertel der Personen ein funktionstüchtiges Fahrrad besitzen, sind es in Haushalten mit einem hohen ökonomischen Status 91 Prozent. Mit dem verfügbaren Einkommen steigt also die Wahrscheinlichkeit, ein Fahrrad zu besitzen. Dieser

Abbildung 30 Fahrradbesitz nach Teilregionen

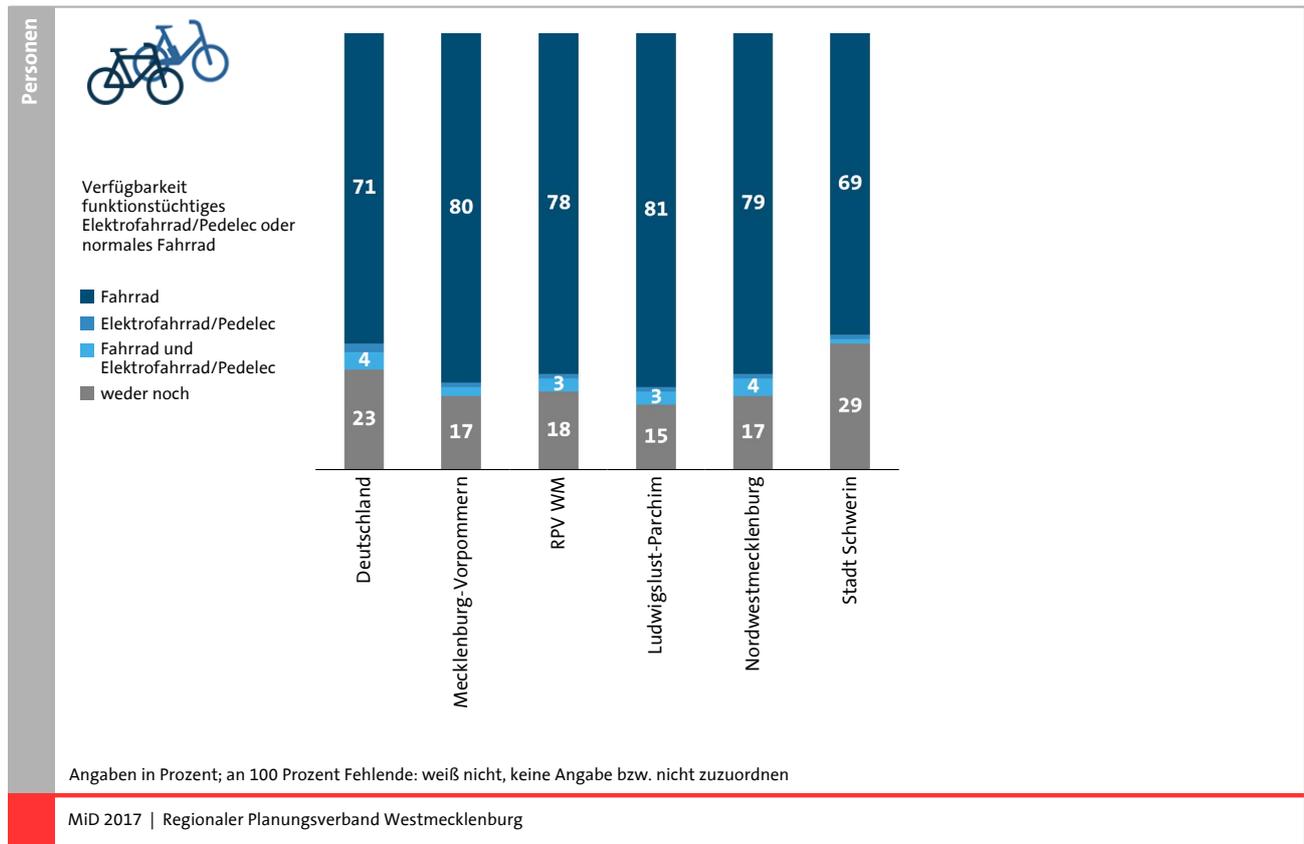
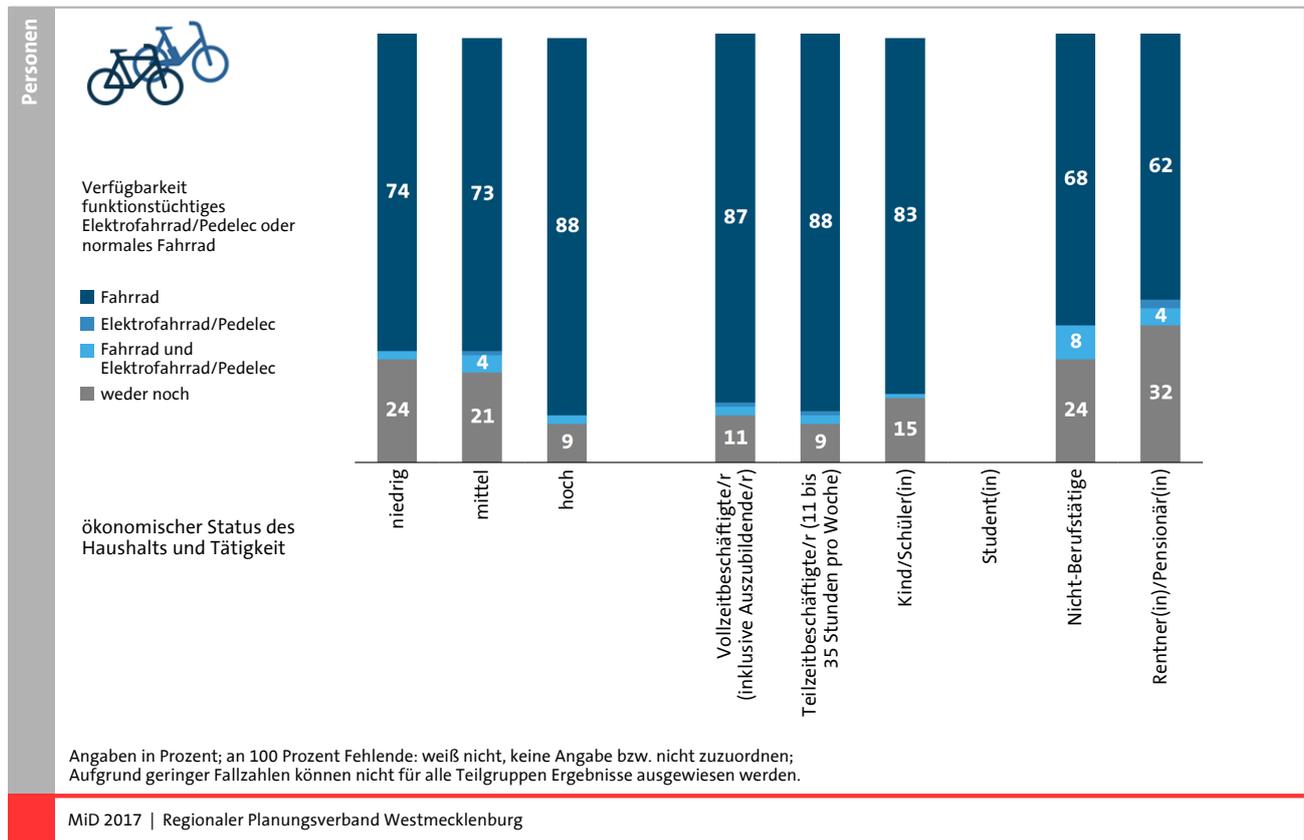


Abbildung 31 Fahrradbesitz nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit



Zusammenhang zeigt sich nicht nur in Westmecklenburg, sondern auch bei Betrachtung der Gesamtergebnisse für Deutschland.

Die Verfügbarkeit eines Pedelecs bzw. Elektrofahrrads ist allgemein relativ niedrig. Deutschlandweit verfügen etwa 6 Prozent der Personen ab 14 Jahren über ein Fahrrad mit Elektroantrieb. In Westmecklenburg liegt der Anteil mit rund 4 Prozent noch etwas darunter. Dieser Unterschied kann eventuell teilweise durch unterschiedliche Wegelängen mit dem Fahrrad erklärt werden, denn der Mittelwert für Westmecklenburg liegt mit 3 Kilometer niedriger als für Deutschland mit 4 Kilometer. Im Gegensatz zum „normalen“ Fahrrad zeigt sich bei den Fahrrädern mit Elektroantrieb kein eindeutiger Zusammenhang mit dem ökonomischen Status. Personen mit mittlerem verfügbarem Einkommen besitzen jedoch etwas häufiger ein Elektrofahrrad oder Pedelec.

Vor allem Beschäftigte mit Fahrrad

Die Fahrradausstattung variiert auch mit der Haupttätigkeit der Personen (siehe *Abbildung 31*). Mit etwa neun von zehn Personen sind insbesondere Voll- und Teilzeitbeschäftigte überdurchschnittlich gut mit einem Fahrrad ausgestattet. Doch auch die Anteile der Kinder sowie Schülerinnen und Schüler liegen über 80 Prozent. Vor dem Hintergrund der bereits festgestellten abnehmenden Fahrradverfügbarkeit mit steigendem Alter ist die vergleichsweise geringe Fahrradausstattung unter Ruheständlerinnen und Ruheständlern wenig überraschend. In dieser Gruppe sinkt die Fahrradbesitzquote auf 62 Prozent. Die zuvor festgestellte Tendenz, dass die Fahrradverfügbarkeit in jüngeren Altersgruppen am höchsten ist und mit zunehmendem Alter abnimmt, bestätigt sich auch mit Blick auf die Fahrradverfügbarkeit differenziert nach der Tätigkeit der Personen. Doch auch Nicht-Berufstätige verfügen seltener über ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec – unter ihnen liegt der Anteil nur leicht höher bei 68 Prozent.

Gegensätzlich zur allgemeinen Fahrradverfügbarkeit verhält sich die Ausstattung mit Pedelecs und Elektrofahrrädern. Unter Personen im Ruhestand sowie Hausfrauen und Hausmännern erreicht sie mit 6 bzw. 8 Prozent deutlich höhere Werte als beispielsweise unter Vollzeitbeschäftigten mit nur 3 Prozent.

7.2 Übliche Fahrradnutzung

Bereits in *Kapitel 5.3* wurde festgestellt, dass die Bevölkerung in Westmecklenburg das Fahrrad etwas häufiger nutzt, als es in Deutschland üblicherweise der Fall ist. Immerhin gibt jede fünfte Person an, (fast) täglich mit dem Fahrrad zu fahren. Der Blick auf die Nutzungshäufigkeit nach Geschlecht und Alter liefert hier vertiefende Erkenntnisse (siehe *Abbildung 32*).

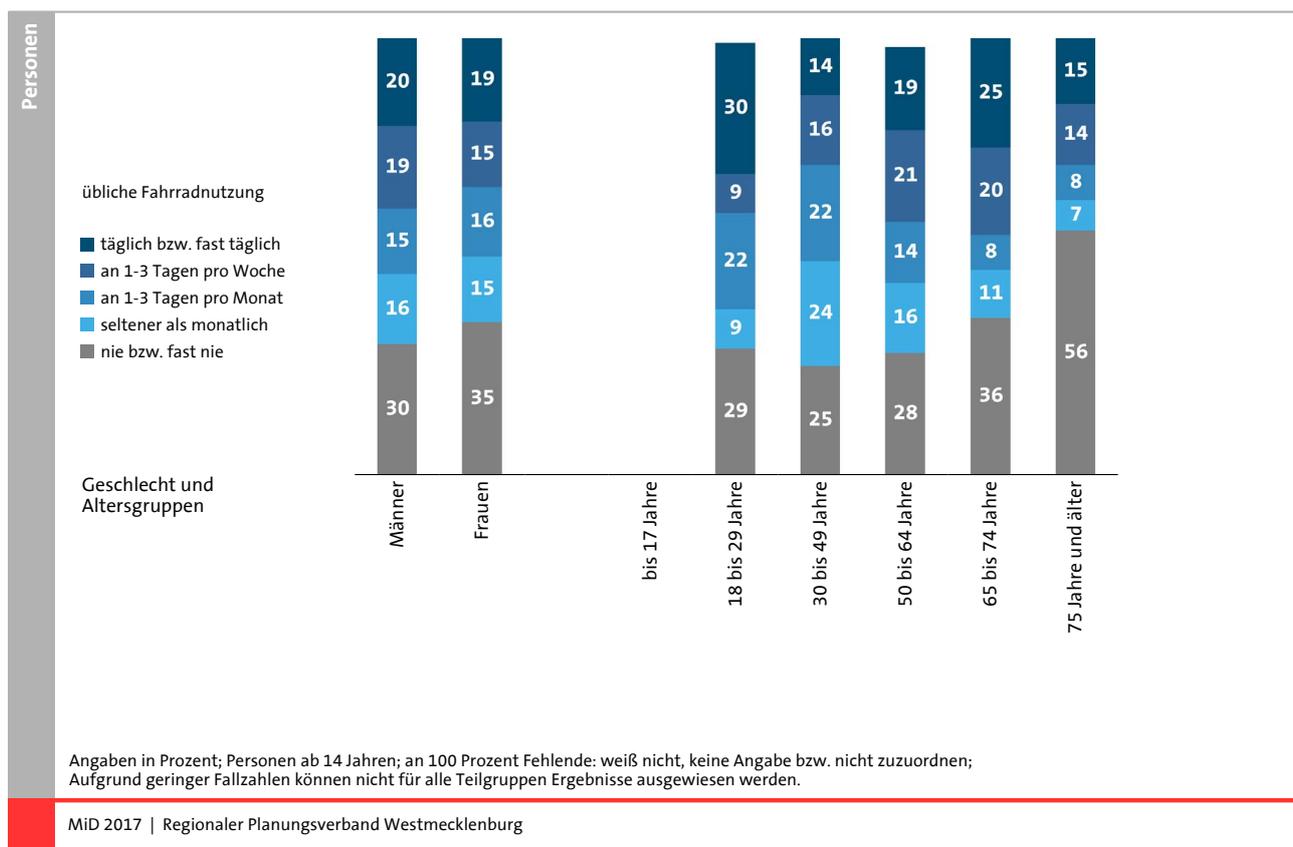
Ähnliche Nutzungshäufigkeit der Geschlechter

Zunächst kann festgestellt werden, dass es keine großen Unterschiede in der Fahrradnutzung zwischen Westmecklenburgerinnen und Westmecklenburgern gibt. Insgesamt sind die Männer jedoch etwas häufiger mit dem Rad unterwegs. Die Anteile der regelmäßigen (fast) täglichen Nutzerinnen und Nutzer liegen jedoch fast gleichauf. Einen etwas deutlicheren Unterschied gibt es bei dem Anteil der Personen, die (fast) nie mit dem Fahrrad fahren. Bei den Männern liegt dieser Anteil bei 30 Prozent und bei den Frauen mit 35 Prozent etwas darüber. Diese Ergebnisse bestätigen sich grundsätzlich auch deutschlandweit. Hier ist der Anteil der Nichtnutzerinnen des Fahrrads noch einmal höher als in der Region, während er unter den Männern auf einem ähnlichen Niveau liegt.

Gretchenfrage Fahrradhelm?

Betrachtet man die Nutzung von Fahrradhelmen, zeigt sich, dass die Fahrradhelmtägerinnen und -träger in Westmecklenburg deutlich in der Unterzahl sind. Insgesamt nutzen gerade einmal 7 Prozent der Befragten (fast) immer einen Helm und nur 8 Prozent zumindest gelegentlich. Auch hier gibt es Unterschiede zwischen den Geschlechtern. Während rund jeder fünfte Westmecklenburger zumindest gelegentlich einen Helm trägt, tut dies nur jede zehnte Westmecklenburgerin.

Die Helmnutzung unter den Radfahrerinnen und Radfahrern ergibt für die Betrachtung nach Altersgruppen keinen einheitlichen Trend. Für alle Gruppen liegt der Anteil derjenigen, die nie einen Helm benutzen, bei über 70 Prozent. Unter den 30- bis 49-Jährigen sind es sogar 84 Prozent. Auch die älteren Radfahrer und Radfahrerinnen in Westmecklenburg benutzen also nicht unbedingt häufiger oder seltener einen Helm als die restlichen Altersgruppen (ohne *Abbildung*).

Abbildung 32 Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen

In allen Altersklassen wird Rad gefahren

Die Analyse der üblichen Fahrradnutzung in den Altersklassen bestätigt, was sich bei Betrachtung der Fahrradverfügbarkeit bereits abzeichnete: Mit steigendem Alter sinken die Fahrradverfügbarkeit und die Fahrradnutzung. Der Anteil der Nicht-Fahrradfahrer steigt ab etwa 65 Jahren deutlich an. In der Altersgruppe ab 75 Jahren zählt über die Hälfte der Personen zu den nie bzw. fast nie Fahrradfahrenden (siehe Abbildung 32). Sicherlich spielen in dieser Altersklasse neben Gewohnheiten und Präferenzen für andere Verkehrsmittel auch körperliche Einschränkungen eine Rolle. Nichtsdestotrotz nutzt noch deutlich mehr als jeder Dritte in dieser Altersgruppe das Fahrrad mindestens wöchentlich. Dieser Anteil steigt in den jüngeren Altersklassen deutlich an. Der Anteil der täglichen Fahrradfahrer ist in der Altersklasse der 18- bis 29-Jährigen mit 30 Prozent am höchsten.

Neben den regelmäßig Fahrradfahrenden spielen auch die gelegentlich Fahrenden eine bedeutende Rolle, sind sie doch besonders in den jüngeren Altersgruppen stark vertreten. Im hohen Alter nimmt der Anteil der nur monatlich oder seltener Fahrradfahrenden im Vergleich jedoch ab.

Fahrradnutzung steigt mit verfügbarem Einkommen

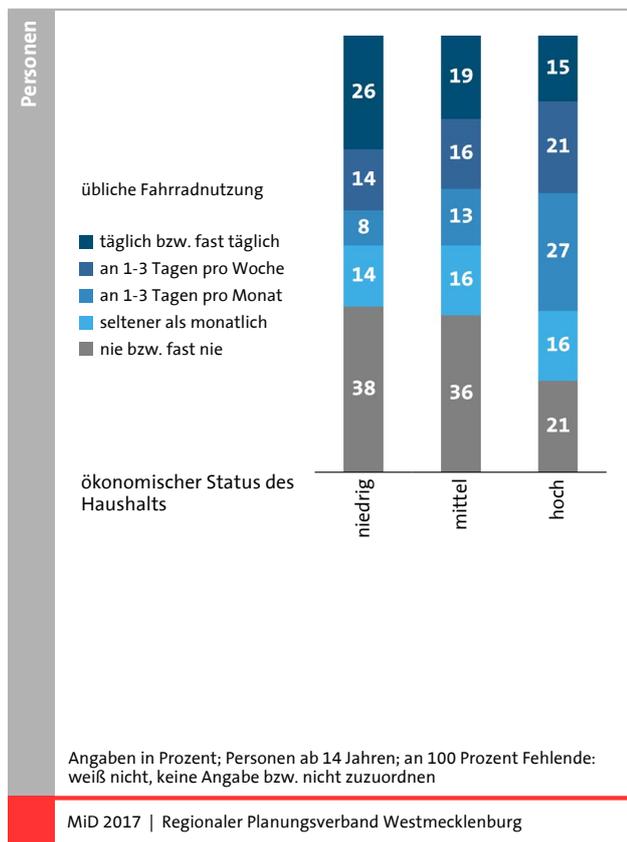
Wie bereits gezeigt wurde, hat der ökonomische Status einen Einfluss auf die Fahrradverfügbarkeit. Die unterschiedliche Verfügbarkeit wirkt sich auch in diesem Fall auf die Nutzung aus (siehe Abbildung 33). So sind es vor allem Personen, die in einem Haushalt mit niedrigem oder mittlerem ökonomischem Status leben, die nie oder fast nie mit dem Fahrrad unterwegs sind. Dieser Anteil ist unter Personen aus Haushalten mit hohem ökonomischem Status deutlich geringer. Allerdings steigen hier hauptsächlich die Anteile der wöchentlichen und monatlichen Nutzerinnen und Nutzer. Täglich und fast täglich Fahrradfahrende finden sich dagegen unter Personen mit niedrigem ökonomischem Status am häufigsten (rund ein Viertel).

Leihfahrräder, die kurzfristig verwendet werden und die Fahrradnutzung vom Fahrradbesitz abkoppeln würden, spielen in Westmecklenburg keine Rolle. Lediglich 3 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Westmecklenburgs geben an, ein solches Angebot zumindest gelegentlich zu nutzen (ohne Abbildung). Für die überwiegende Mehrheit bleibt damit die Fahrradnutzung üblicherweise an den Besitz eines eigenen Fahrrads gebunden. Damit unterscheidet sich

Westmecklenburg nicht vom Rest der Republik. Das Angebot von kurzfristig zu nutzenden Leihrädern ist außerhalb der Metropolen in der Regel nicht, oder nur sehr eingeschränkt, vorhanden und wird auch in den Metropolen vergleichsweise selten genutzt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Fahrradbesitz eine wichtige Voraussetzung für das Fahrradfahren im Alltag darstellt. Vor allem Ältere ab etwa 65 Jahren sowie Personen aus Haushalten mit niedrigem oder mittlerem ökonomischem Status verfügen seltener über ein Fahrrad und fahren auch seltener mit dem Fahrrad. Soll der Radverkehr gefördert werden, müssen auch Zugänge für unerfahrene Nutzer und Personen mit begrenzten finanziellen Ressourcen geschaffen werden. Sollen auch Personen erreicht werden, die sich unsicher auf dem Fahrrad fühlen oder die Probleme bei der Handhabung des Fahrrads haben, müssen langfristige Angebotsformen gefunden werden, die darauf eingehen können.

Abbildung 33 Übliche Nutzung des Fahrrads nach ökonomischem Status des Haushalts



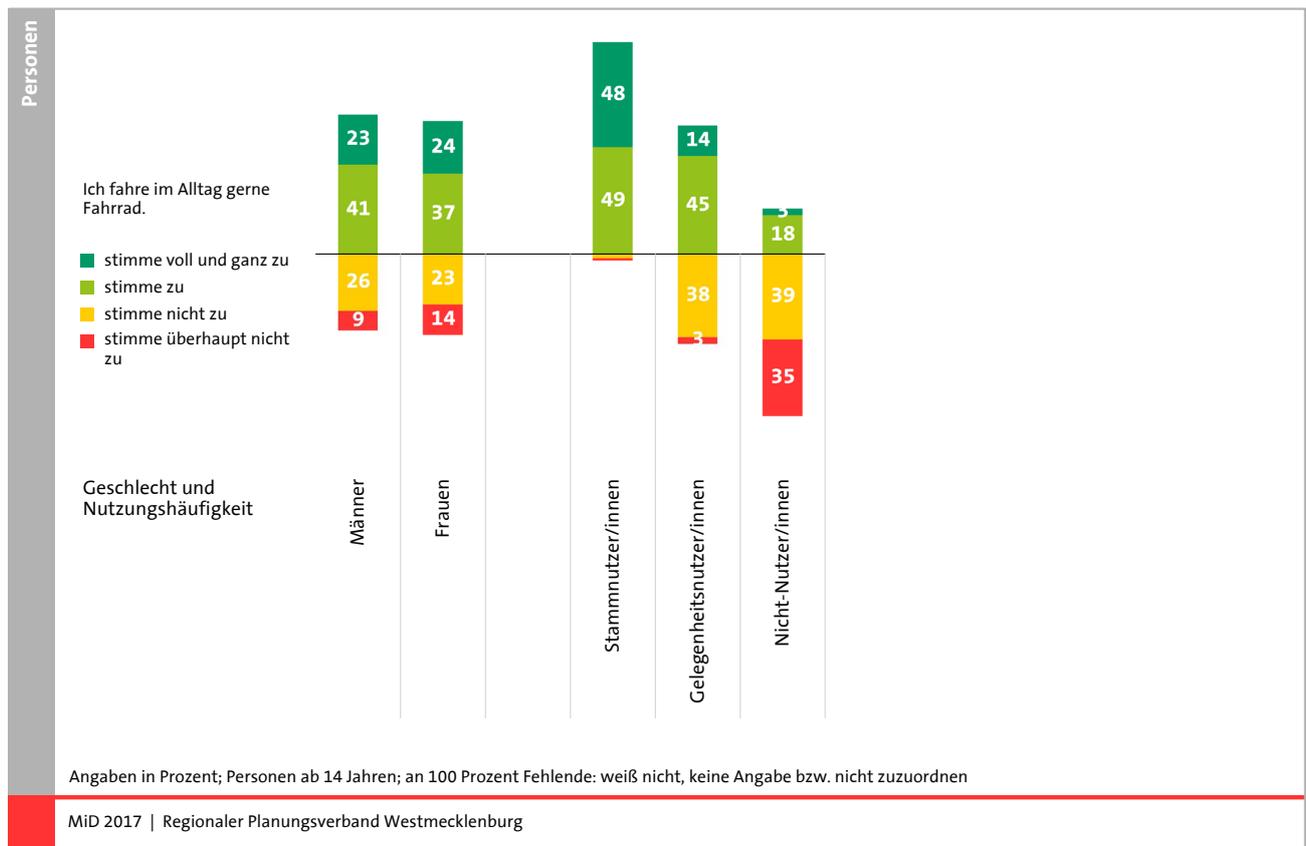
7.3 Einstellungen zum Radfahren

Wie bereits in Kapitel 6 erläutert wurde, bewerten die Einwohnerinnen und Einwohner Westmecklenburgs die Verkehrssituation für das Fahrrad vor Ort insgesamt mit der Note 2,7 und damit lediglich als befriedigend. Die Bewertungen unterscheiden sich kaum zwischen Männern und Frauen. Sie unterscheiden sich ebenfalls nicht zwischen routinierten Radfahrerinnen und Radfahrern und Personen, die seltener mit dem Rad unterwegs sind (ohne Abbildung).

Männer wie Frauen fahren im Alltag gerne Rad

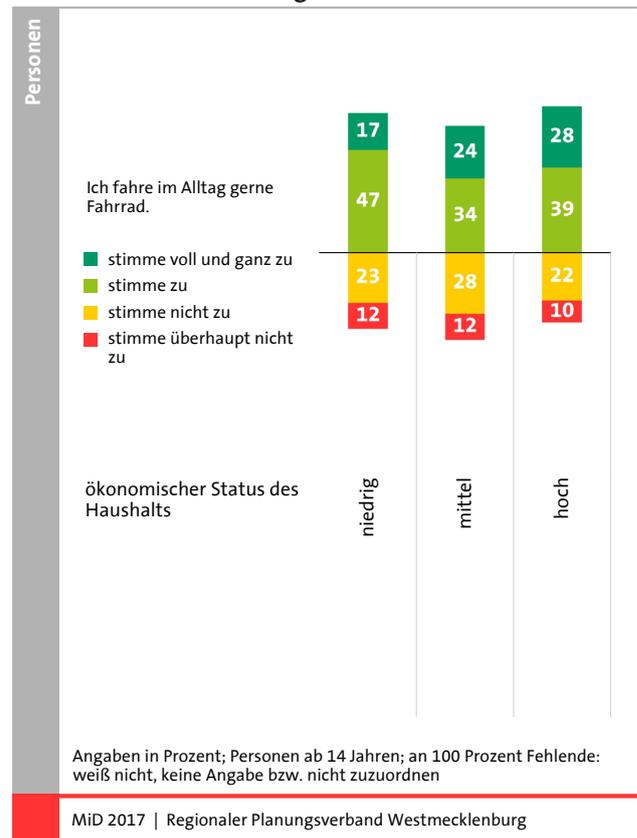
Bezüglich der Geschlechter zeigen sich auch bei der Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag keine großen Unterschiede (siehe Abbildung 34). Jeweils rund zwei Drittel der Männer und Frauen in Westmecklenburg stimmen der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad“ zu. Bei denjenigen Personen, die dieser Aussage sogar voll und ganz zustimmen, verringern sich die Geschlechterdifferenzen noch weiter. Hier beträgt der Anteil der Männer wie auch Frauen etwas weniger als ein Viertel der Bevölkerung. Der etwas erhöhte Anteil der Frauen, die angeben, überhaupt nicht gerne Fahrrad zu fahren, passt zu dem vorangehenden Befund bei der üblichen Nutzungshäufigkeit des Rads im Zeitverlauf. Deutschlandweit betrachtet ist der Unterschied zwischen den Geschlechtern etwas ausgeprägter als in der Region.

Deutlich ist hingegen der Unterschied entlang der Nutzungshäufigkeit. Routinierte Radfahrerinnen und Radfahrer stimmen der Aussage zum Fahrradfahren im Alltag fast ausnahmslos zu, während Personen, die gelegentlich oder gar nicht Rad fahren, dies deutlich seltener tun. Der Hintergrund für diese Unterschiede ist nur schwer auszumachen. Entweder fahren nur Personen Rad, die eine grundsätzlich positive Einstellung zum Radfahren im Alltag haben oder Bewertungen der Selten- und Nicht-Radfahrer beruhen auf Vorurteilen gegenüber dem Radfahren. In jedem Fall müssen diese Vorbehalte der Selten- und Nichtnutzer adressiert werden. Ebenso spielt hier vermutlich die von allen Westmecklenburgerinnen und Westmecklenburgern nur befriedigende Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad mit hinein.

Abbildung 34 Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit

Begeisterung fürs Radfahren bei hohem verfügbarem Einkommen am stärksten

Die Einstellung zum Verkehrsmittel Fahrrad unterscheidet sich auch nach dem ökonomischen Status (siehe *Abbildung 35*). So stimmen 28 Prozent der Westmecklenburger Bevölkerung aus einem Haushalt mit hohem ökonomischem Status der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad“ voll und ganz zu. Bei den Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status sind es nur 17 Prozent. In den übrigen Kategorien ist jedoch kein einheitlicher Trend zu beobachten. Die allgemeine Zustimmung zur vorigen Aussage ist bei Personen mit mittlerem Status am geringsten. Nur 58 Prozent fahren hier im Alltag gerne mit dem Fahrrad.

Abbildung 35 Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach ökonomischem Status

7.4 Anlässe, Entfernungen und Dauern von Wegen per Rad

Die Analyse der Einstellungen, Verfügbarkeiten und üblichen Nutzungshäufigkeiten hat unterschiedliche Nutzungsmuster in der Bevölkerung gezeigt. Die folgende Analyse nutzt die Angaben zu den Wegen am Stichtag, um die unternommenen Fahrradwege zu beschreiben. Zentrale Kenngrößen sind die Anlässe bzw. Wegezwecke, die zurückgelegte Entfernung sowie die Dauer der einzelnen Wege.

Werden die Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecke differenziert, fällt auf, dass das Fahrrad in fast allen Kategorien in signifikantem Ausmaß vertreten ist (siehe *Abbildung 36*). Freizeitwege, Wege zur Arbeitsstelle oder Ausbildungseinrichtung, aber auch Wege zum Einkaufen oder für private Erledigungen werden mit dem Fahrrad unternommen. Lediglich Begleitwege sowie dienstliche Wege werden nur selten mit dem Fahrrad absolviert. Beide werden vom MIV dominiert, wobei dienstliche Wege von allen Zweckkategorien die höchsten Anteile öffentlicher Verkehrsmittel aufweisen.

Wege mit dem Rad dauern im Schnitt 10 Minuten

Werden die Wegedauern in Abhängigkeit vom genutzten Hauptverkehrsmittel betrachtet, zeigt sich, dass unabhängig von der zurückgelegten Strecke die Mehrheit der Fahrrad- und Fußwege unter 15 Minuten dauern (Median, vergleiche *Kapitel 4.2*). Während Fahrradwege sogar noch etwas schneller sind als das Zu-Fuß-Gehen, dauern Wege mit dem Auto häufig etwas länger (siehe *Abbildung 37*). Nach der Wegedauer betrachtet, erscheint es also zunächst durchaus plausibel, dass bei guten Verkehrsvoraussetzungen für das Fahrradfahren, Fußwege durch das Rad substituierbar sind. Aufgrund der höheren Wegedauer gilt dieser Schluss nicht unbedingt für die Mehrheit der mit dem Auto zurückgelegten Wege.

Hierzu bedarf es einer Analyse der Wegeentfernungen, denn bereits *Kapitel 4.2* hat verdeutlicht, dass mit motorisierten Verkehrsmitteln bei ähnlicher Wegedauer deutlich weitere Entfernung zurückgelegt werden.

Abbildung 36 Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck

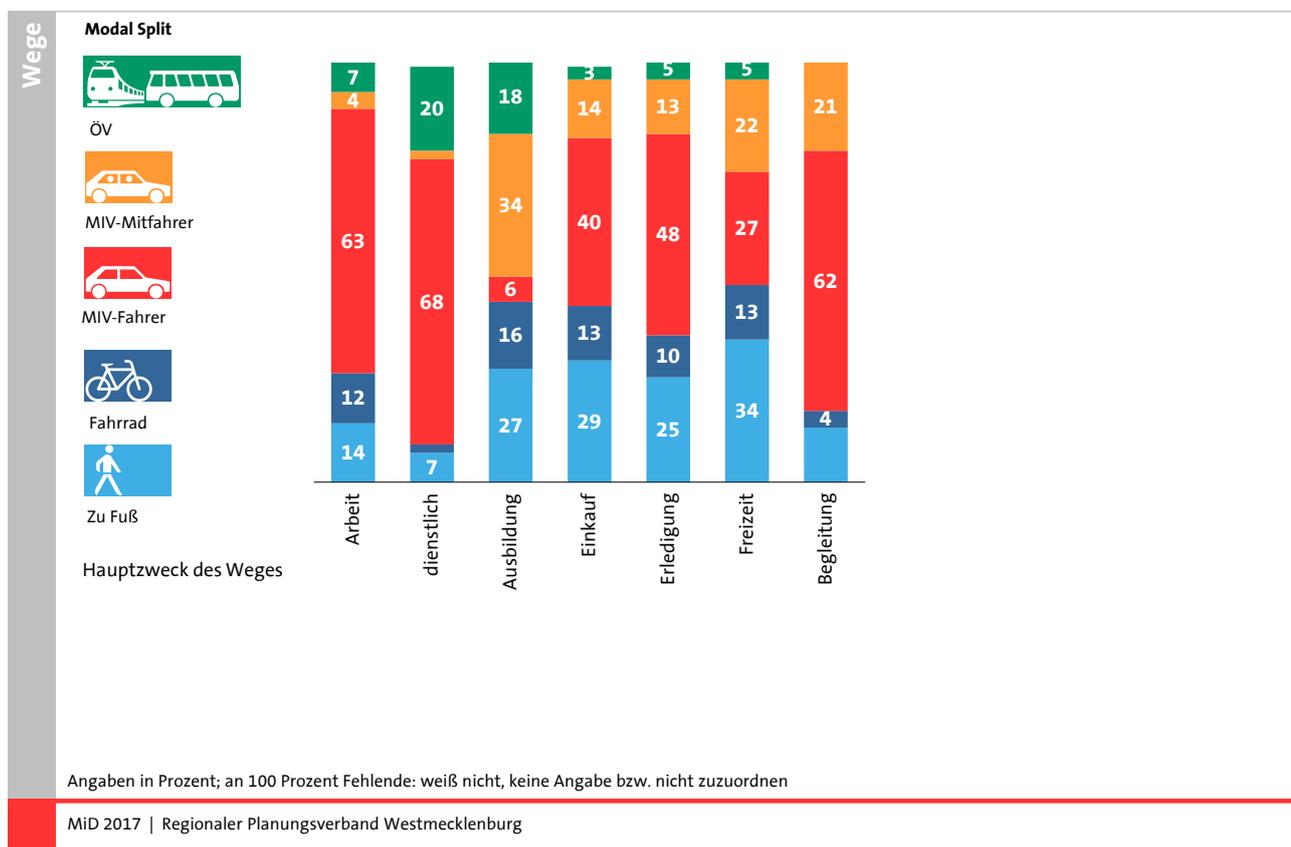
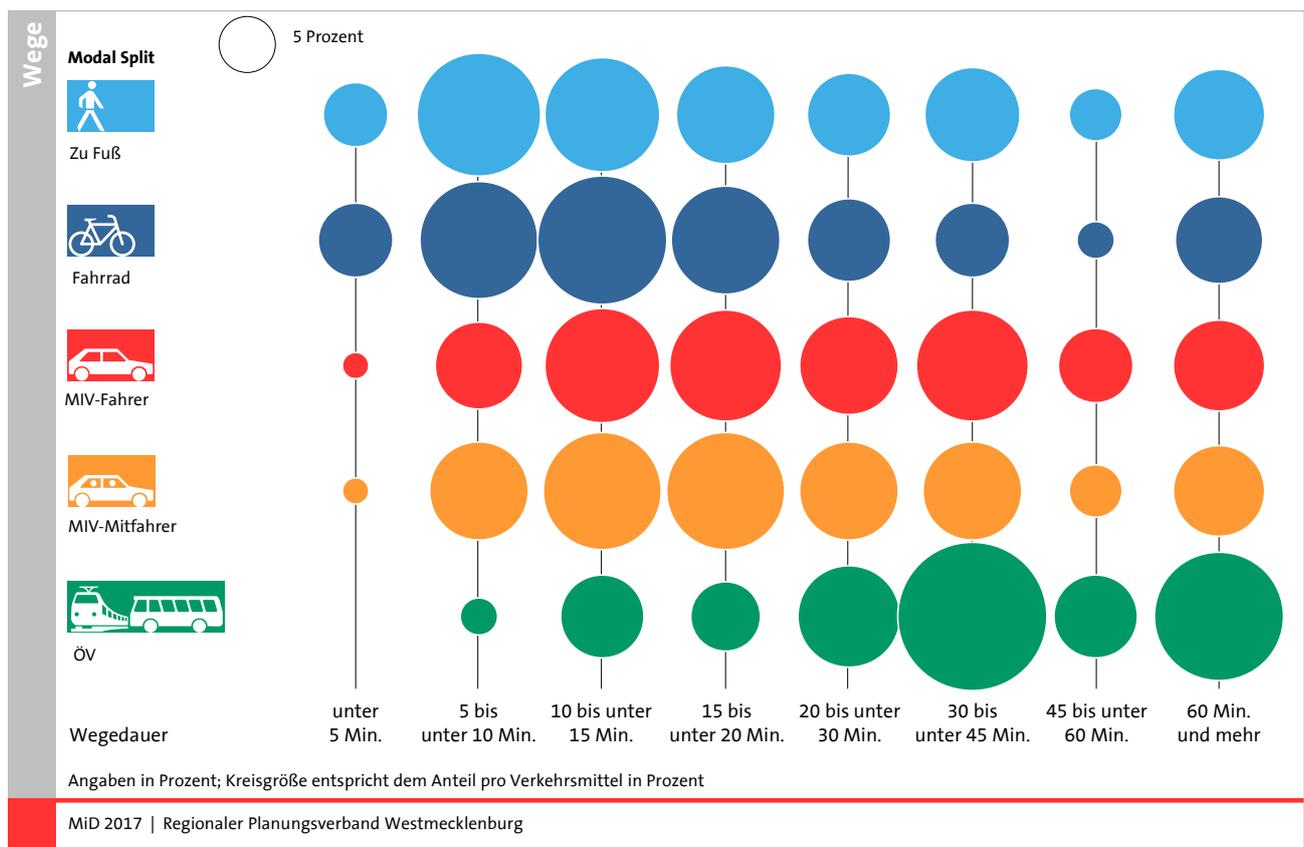


Abbildung 37 Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel



Wege, die mit Bussen und Bahnen unternommen werden, eignen sich zu geringeren Anteilen für eine Substitution durch das Fahrrad. Denn diese dauern in der Mehrheit deutlich länger als 15 Minuten und sind zudem deutlich weiter.

Die Hälfte der per Rad gefahrenen Wege ist bis zu 2 Kilometer lang

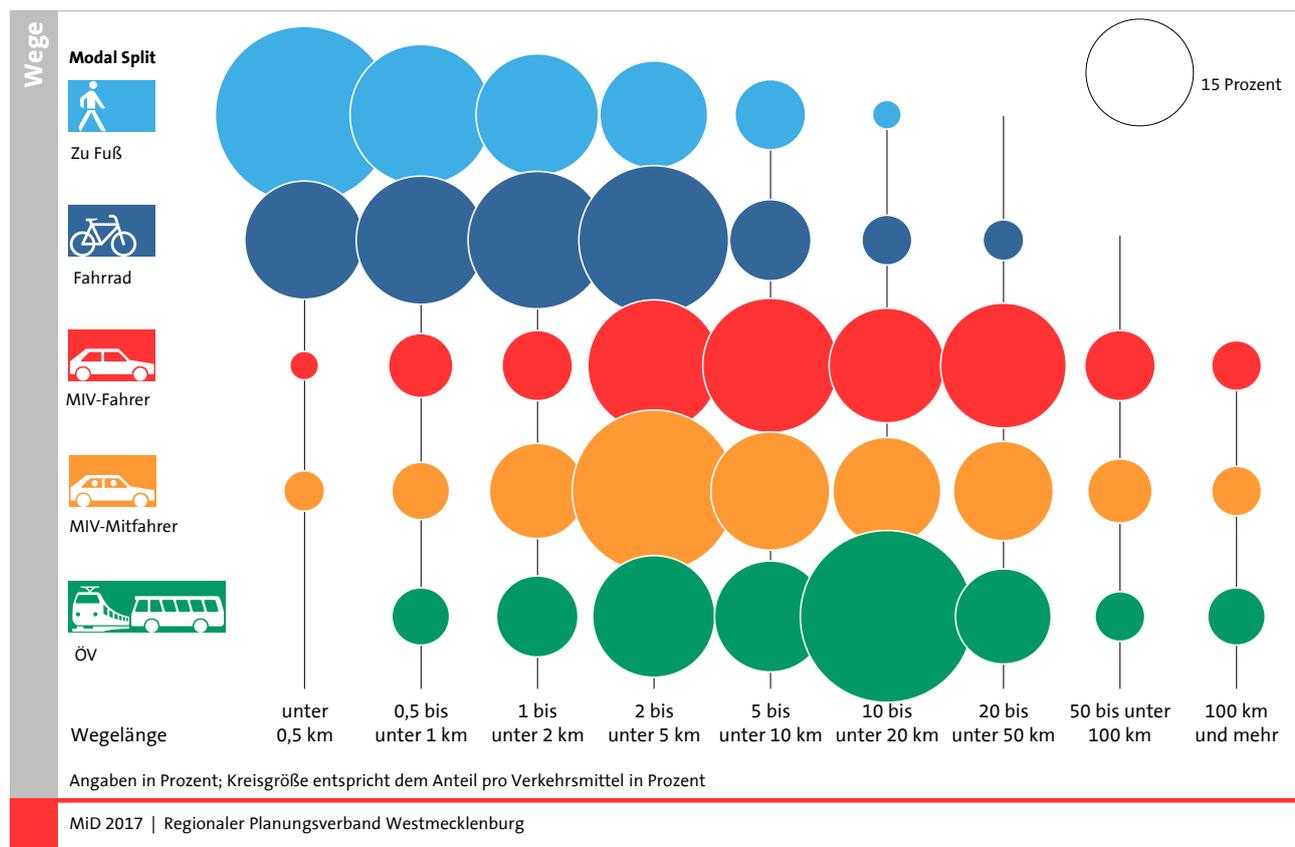
Die Wege der Westmecklenburger Bevölkerung, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sind durchschnittlich rund 2 Kilometer lang. Mehr als vier Fünftel der Fahrradwege sind maximal 5 Kilometer lang (siehe Abbildung 38). Damit ist die durchschnittlich pro Fahrradweg zurückgelegte Entfernung doppelt so groß wie die durchschnittlicher Fußwege. Gleichzeitig sind die mit dem Fahrrad absolvierten Wege deutlich kürzer als die mit dem Auto oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege. Die weitesten Fahrradwege sind bis zu 50 Kilometer lang.

Die Abbildung verdeutlicht aber auch, dass es bei den Wegen, die mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, einen nennenswerten Anteil gibt, der im erweiterten Entfernungsbereich des Fahrrads von 2 bis 5 Kilometern liegt. So sind 48 Prozent der Wege,

die als MIV-Mitfahrerinnen und Mitfahrer, 33 Prozent der Wege, die als MIV-Fahrerinnen und Fahrer, und 30 Prozent der Wege, die in Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, ebenfalls maximal 5 Kilometer lang.

Diese vergleichsweise kurzen Wege bieten ein mögliches Potenzial für das Fahrrad. Sicherlich sprechen im Einzelnen Faktoren gegen eine einfache Ersetzung der Pkw-Nutzung oder der ÖPNV-Nutzung. So ist die Verkehrsmittelwahl häufig nicht separiert für einzelne Wege zu betrachten, sondern ergibt sich erst bei der Analyse der Wegeketten, die vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr dorthin reicht. Fahrradwege werden zudem oft allein zurückgelegt, während es vor allem bei den Pkw-Wege häufiger Begleiter gibt, sodass die Verkehrsmittelwahl keine individuelle Entscheidung ist. Zudem muss beachtet werden, dass nicht alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen über Fahrräder verfügen und sich wahrscheinlich nicht gleichermaßen sicher auf dem Fahrrad fühlen.

Abbildung 38 Wegelänge nach Hauptverkehrsmittel



Was tun in Sachen Fahrrad?

Einem einfachen Umstieg auf das Fahrrad stehen also eingetübte Alltagsroutinen, Unsicherheit auf dem Fahrrad, Vorbehalte gegenüber dem Fahrradfahren und teilweise auch das Fehlen eines Fahrrads entgegen. Zudem spielen die weiteren Entfernungen zwischen den einzelnen Wegezielen insbesondere in ländlichen Gebieten Westmecklenburgs eine bedeutende Rolle. Ein weiterer zentraler Punkt ist die vergleichsweise schlechte Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad in Westmecklenburg. Diese fiel mit der Durchschnittsnote „befriedigend“ (2,7) schlechter aus als für das Auto.

Diese Punkte müssten adressiert und überwunden werden, um einen Umstieg auf das Fahrrad zu fördern. Die Auswertung zeigt aber, dass die Anteile vergleichsweise kurzer Wege, die mit dem Auto bzw. den Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, auch in Westmecklenburg nicht zu unterschätzen sind und mit geeigneten Maßnahmen der Fahrradanteil etwas gesteigert werden könnte.

8 ÖPNV-Kunden und Potenziale

Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Grundaussagen zur Mobilität in der Region 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 die Busse und Bahnen in Westmecklenburg nur von einem geringen Teil der Bevölkerung genutzt werden. Gleichwohl gibt es deutliche Unterschiede zwischen der Stadt Schwerin und den beiden umliegenden Landkreisen. Betrachtet man die Region jedoch als Ganzes, ergeben sich ähnlich niedrige Werte wie auch für Mecklenburg-Vorpommern insgesamt. Weniger als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner Westmecklenburgs ab 14 Jahren kann zu den Stamm- oder Gelegenheitskunden gezählt werden. In Deutschland beträgt dieser Anteil 58 Prozent (vgl. Kapitel 5.2). Jede bzw. jeder Siebte gibt an, das Angebot mindestens wöchentlich zu nutzen, während es in Mecklenburg-Vorpommern deutlich weniger sind. Das spiegelt sich auch im niedrigen Anteil der Zeitkartennutzer wider.

5 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner ab 14 Jahren nutzen im üblichen Wochenverlauf ausschließlich die Angebote von Bussen und Bahnen. 8 Prozent kombinieren dieses Angebot im Wochenverlauf mit dem Pkw und/oder dem Fahrrad. Das resultiert in einem ÖV-Anteil im Modal Split von 8 Prozent. Hiermit liegt dieser zwar unterhalb des Durchschnittswerts für Deutschland, aber leicht über dem Wert für Mecklenburg-Vorpommern (vergleiche Kapitel 4.3). Wenn der ÖV-Anteil auf Basis der Personenkilometer betrachtet wird, erhöht sich der ÖV-Anteil um einige Prozentpunkte, jedoch nicht so stark wie in Deutschland und Mecklenburg-Vorpommern.

Die Verkehrssituation im ÖPNV wird von der Bevölkerung mit einer Durchschnittsnote von 3,1 als befriedigend bewertet und erreicht damit nur den letzten Rang von allen Verkehrsmitteln (vergleiche Kapitel 6). Passend dazu geben rund zwei Drittel der Befragten an, die öffentlichen Verkehrsmittel im Alltag nur ungern zu nutzen. Die deutschlandweiten Ergebnisse legen jedoch den Schluss nahe, dass eine gute Verkehrssituation nur eine der Bedingungen ist, die erfüllt

sein muss, um mehr Menschen von der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu überzeugen und dem ÖPNV ein gutes Image zu verleihen. Hierzu gehören ebenso weitere Qualitätseinschätzungen über die Infrastruktur hinaus sowie persönliche Vorlieben.

Im Folgenden werden die Ergebnisse für die drei Gebietskörperschaften des Regionalen Planungsverbands Westmecklenburg 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.

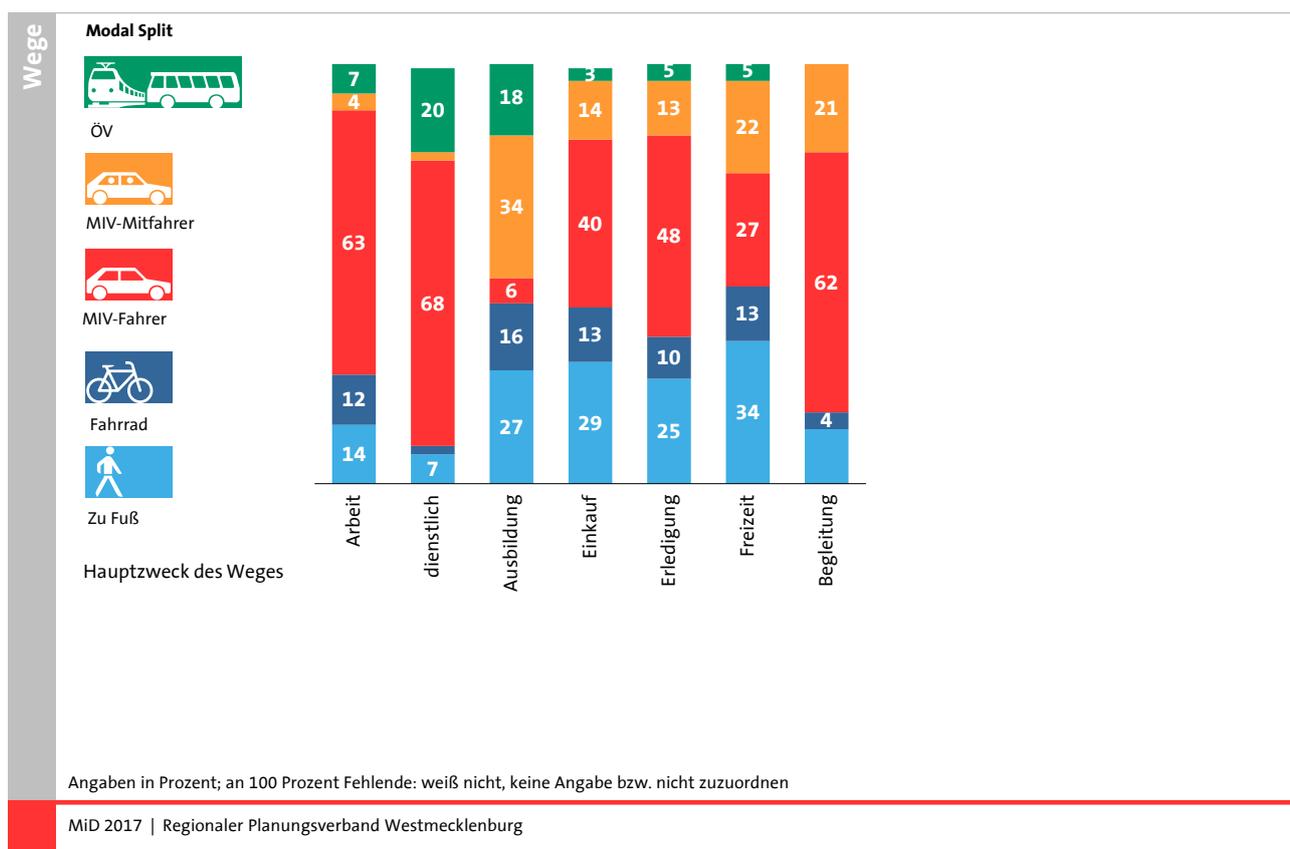
8.1 Anlässe, Entfernungen und Dauern von ÖPNV-Wegen

Die Auswertungen in Kapitel 4 haben gezeigt, dass der Anteil der Wege, die von der Bevölkerung Westmecklenburgs mit Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, mit 8 Prozent unter dem Durchschnittswert für Deutschland und leicht über dem Ergebnis von Mecklenburg-Vorpommern liegt.

Die folgende Abbildung 39 wurde bereits in Kapitel 7 zum Radverkehr herangezogen. Wird der Fokus der Betrachtung auf die öffentlichen Verkehrsmittel gelegt, kann festgehalten werden, dass die Anteile bei den verschiedenen Wegezwecken stark variieren. Ein deutlicher Schwerpunkt ist bei den Wegen zur Ausbildungseinrichtung sowie bei dienstlichen Wegen zu finden. Mit 7 Prozent ist der ÖV-Anteil bei den Wegen zur Arbeit deutlich geringer. 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 weiteren 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

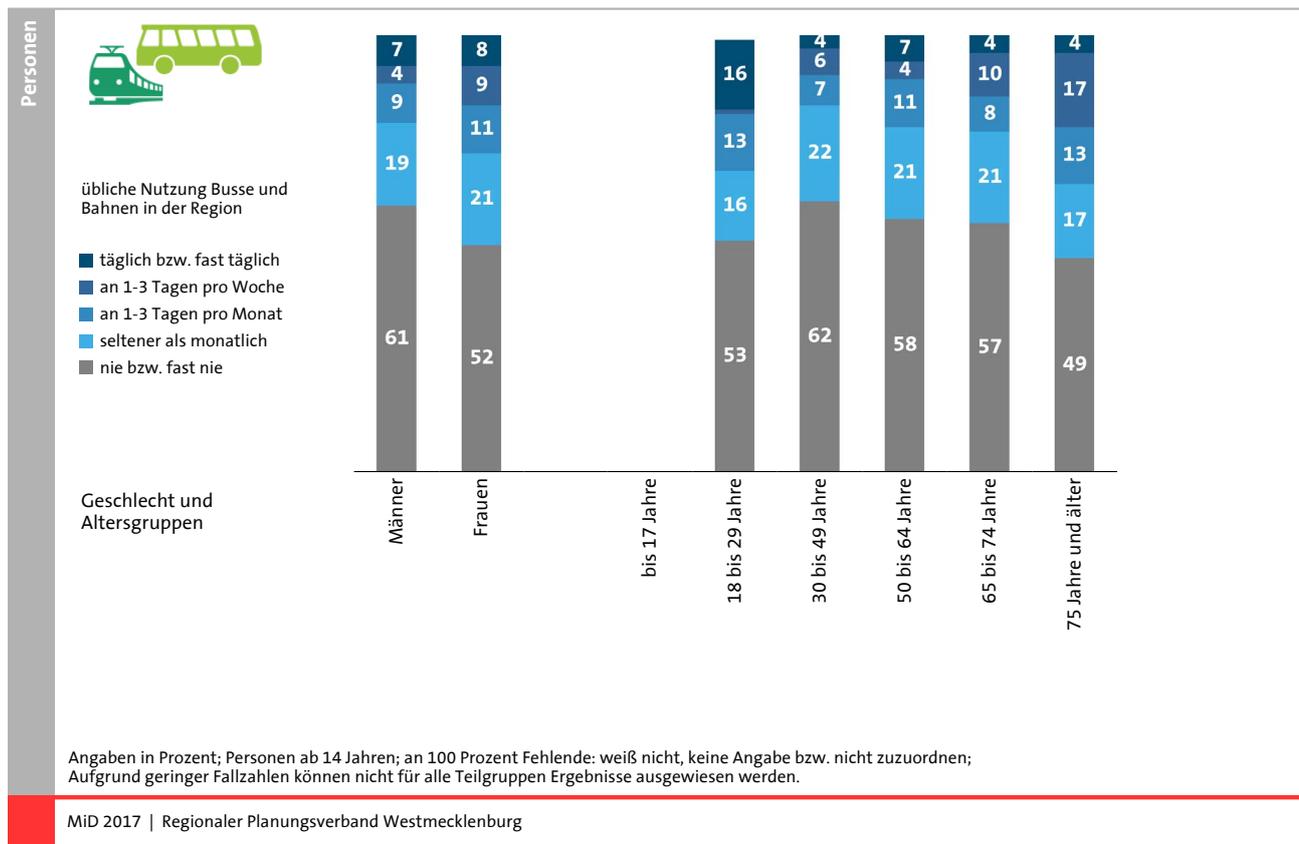
Abbildung 39 Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecken



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 13 Kilometern sind diese Wege außerdem deutlich länger als Wege, die im Auto zurückgelegt werden. Die durchschnittlich 9 Kilometer stehen beim Pkw einer durchschnittlichen Dauer von 20 Minuten gegenüber, womit ein ähnliches Verhältnis erreicht wird. Für Wege mit Bussen und Bahnen muss also nicht mehr Zeit aufgebracht werden als für Wege mit dem Auto. In Großstädten und Metropolen lässt sich deutschlandweit jedoch das Gegenteil feststellen.

8.2 Übliche Nutzung von Bussen und Bahnen

Insgesamt zählen weniger als die Hälfte der Bevölkerung ab 14 Jahren zu den ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzern. Dieser Anteil ist unter den Jüngeren mit 45 Prozent noch vergleichsweise hoch, sinkt aber unter den 30- bis 49-Jährigen auf seinen niedrigsten Stand, bevor er mit zunehmendem Alter wieder etwas ansteigt (siehe [Abbildung 40](#)). In der Gruppe der ab 75-Jährigen sind sogar über die Hälfte der Befragten zumindest gelegentliche Kundinnen und Kunden im ÖPNV. In den deutschlandweiten Ergebnissen ist bei zunehmendem Alter dagegen ein umgekehrter Trend 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-Kundinnen und Kunden und mit 61 bzw. 70 Prozent wird der höchste Anteil Stammkundinnen und -kunden erreicht, die das Angebot mindestens wöchentlich nutzen. Diese hohe Nutzungsintensität ist auch vor dem Hintergrund der

Abbildung 40 Übliche Nutzung des ÖPNV nach Geschlecht und Altersgruppen

weiten Verbreitung von Zeitkarten im Ausbildungstarif und speziell von Semestertickets für die Studierenden zu sehen.

Der Blick auf die Nutzungsmuster von Männern und Frauen in Westmecklenburg zeigt eine leichte Verschiebung in der Nutzungsintensität. Rund die Hälfte der Frauen sind ÖPNV-Kundinnen, bei den Männern sind es im Gegensatz hierzu nur rund 40 Prozent. Zudem nutzen Frauen das Angebot grundsätzlich auch intensiver als Männer. In Deutschland ist dieser Geschlechterunterschied in der ÖPNV-Nutzung auch zu beobachten, allerdings in etwas abgeschwächter Form.

Höchste ÖPNV-Nutzung in Schwerin

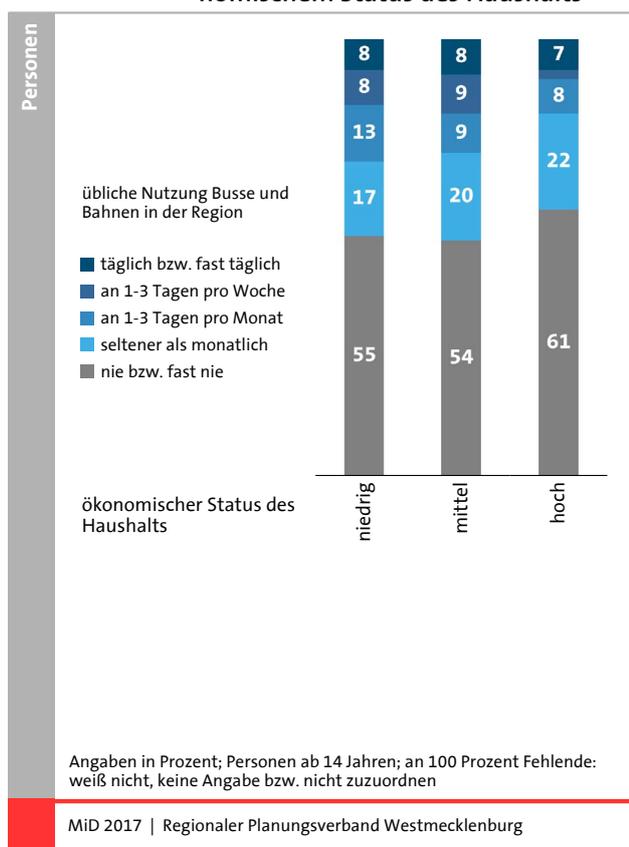
Wie bereits dargelegt, ist die Verteilung der ÖPNV-Nutzungshäufigkeit in der Stadt Schwerin deutlich höher als in ihrem Umland (vergleiche Kapitel 5.2, Abbildung 20). Während in der Landeshauptstadt lediglich ein Viertel der Befragten nie oder fast nie mit Bussen oder Bahnen unterwegs ist, sind es in den Landkreisen Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim rund 60 bzw. 70 Prozent. Dieser Umstand ist sicherlich

auch der unterschiedlichen ÖPNV-Infrastruktur geschuldet. Diese wird im Folgenden noch ersichtlich werden.

Personen mit hohem Einkommen gehören etwas seltener zu den Kunden

Die Auswertungen in Kapitel 5.4 haben bereits gezeigt, dass die übliche Verkehrsmittelnutzung und die verfügbaren Optionen mit dem verfügbaren Einkommen zusammenhängen. Dort wurde festgestellt, dass mit steigendem Einkommen die Anzahl der wöchentlich genutzten Mobilitätsoptionen zunimmt und das Auto häufiger mit dem Fahrrad kombiniert wird. Bei Personen, die im üblichen Wochenverlauf ein einziges Verkehrsmittel nutzen, verstärkt sich die Festlegung auf das Auto als universelles Verkehrsmittel, während der ÖV bei dieser Betrachtung an Relevanz verliert. Dieser Zusammenhang wird teilweise auch bei Betrachtung der üblichen Nutzungshäufigkeit der Busse und Bahnen in Abhängigkeit vom ökonomischen Status deutlich. Personen aus einem statushohen Haushalt sind mit rund 40 Prozent etwas seltener ÖPNV-Kundinnen und Kunden als Personen mit niedrigem oder mittlerem Status. Zudem nutzen sie Busse und

Abbildung 41 Übliche Nutzung des ÖPNV nach ökonomischem Status des Haushalts



Bahnen deutlich unregelmäßiger, häufig nur seltener als monatlich. Dieser Zusammenhang ist auch in den Ergebnissen für Deutschland zu sehen.

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 Einkommen eingeordnet. Die höhere ÖPNV-Nutzung kann also sowohl auf die Lebensphase als auch auf das verfügbare Einkommen zurückgeführt werden.

8.3 Bewertung der Verkehrssituation und Einstellungen zum ÖPNV

Wie in Kapitel 6 dargestellt, wird die Verkehrssituation für den ÖPNV mit einer Durchschnittsnote von 3,1 durch die Bevölkerung in Westmecklenburg grundsätzlich als befriedigend und damit etwas schlechter als im Deutschlandvergleich bewertet (siehe Abbildung 42). Die anderen Verkehrsmittel wurden hier im Durchschnitt deutlich besser bewertet. Analog zu der deutlich höheren Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in Schwerin, wird er hier auch deutlich besser bewertet als in den Landkreisen. Die „guten“ und „sehr guten“ Bewertungen überwiegen hier sehr deutlich, was sich auch in der Durchschnittsnote von 2,2 widerspiegelt. In den beiden Landkreisen vergibt auf der anderen Seite rund ein Fünftel bis ein Viertel der Befragten die Note „mangelhaft“ oder sogar „ungenügend“.

Ein ähnliches Bild zeigt sich, wenn es um die Beliebtheit der ÖV-Nutzung im Alltag geht. Zwei Drittel der Bevölkerung Westmecklenburgs ab 14 Jahren gibt an, im Alltag nicht gerne mit Bussen und Bahnen zu fahren (siehe Abbildung 43). Auch wenn dieser Anteil insgesamt sehr groß ist, liegt er fast exakt auf dem Referenzwert für Deutschland. Auch hier zeigt sich in der Stadt Schwerin ein anderes Bild als im Umland. Über die Hälfte der Schwerinerinnen und Schweriner stimmt der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne mit Bus und Bahn“ zu. Gleichwohl hätte hier aufgrund der guten Bewertung ein noch höherer Anteil erwartet werden können. Im Landkreis Ludwigslust-Parchim stimmt dieser Aussage hingegen nur jede bzw. jeder fünfte Befragte zu.

Der Blick auf die Bewertungen und Einstellungen in Abhängigkeit von der Nutzungsintensität zeigt, dass bei häufigerer Nutzung bessere Noten vergeben werden. Die Stammnutzerinnen und -nutzer bewerten die Verkehrssituation für den ÖPNV im Durchschnitt um eine ganze Note besser als die Nicht-Nutzerinnen und -Nutzer (siehe Abbildung 44). Ebenso gibt nur rund ein Fünftel der Stammnutzerinnen und -nutzer an, nicht gerne mit Bus und Bahn zu fahren (siehe Abbildung 45). Dabei dürfte in der Regel die gute subjektive Bewertung ausschlaggebend für die höhere Inanspruchnahme sein – und nicht umgekehrt.

ÖPNV mit Problemen bei Image und Leistungsniveau

Die zuvor festgestellte seltenere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel bei hohem Einkommen passt zu dem sich in der Befragung abzeichnenden

Abbildung 42 Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach Regionen

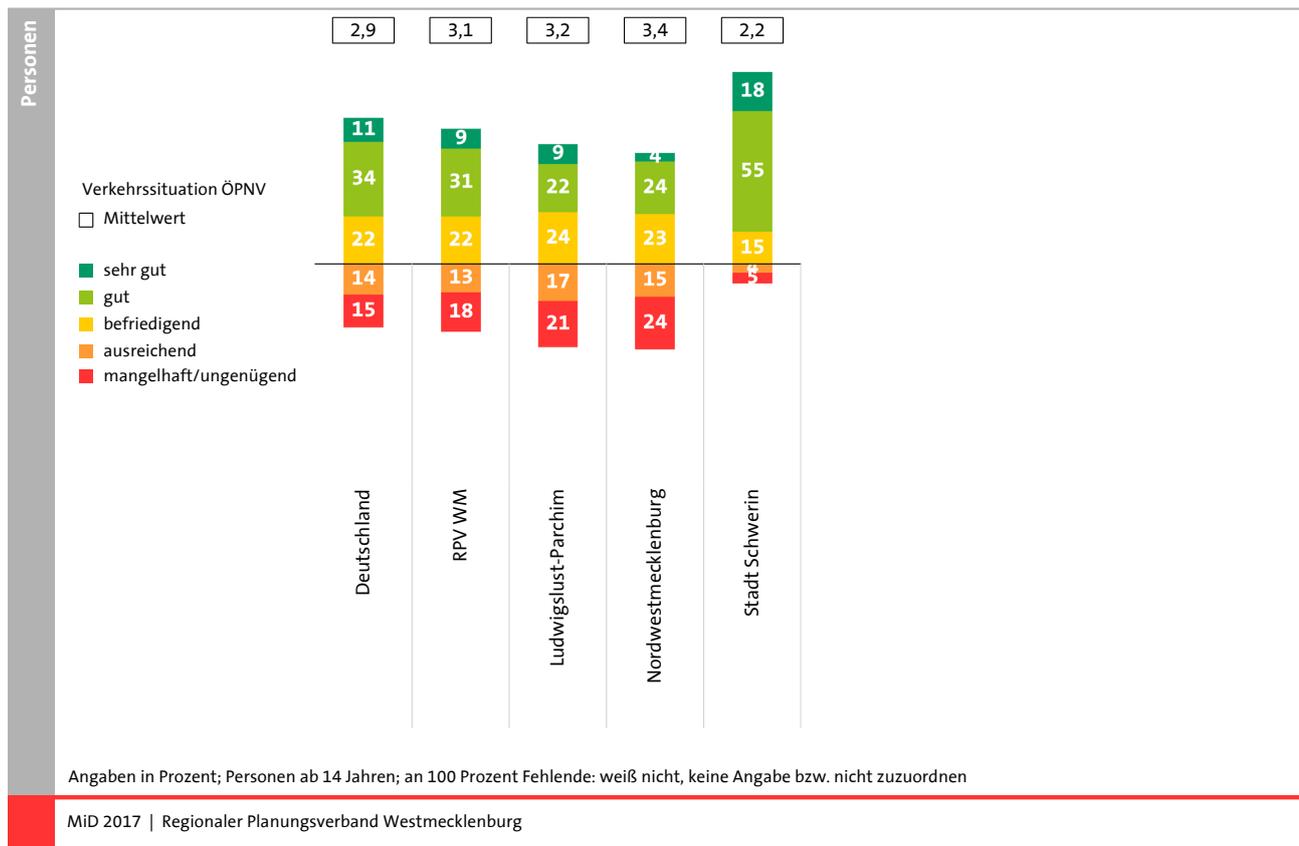


Abbildung 43 Einstellung zur Nutzung des ÖPNV im Alltag nach Regionen

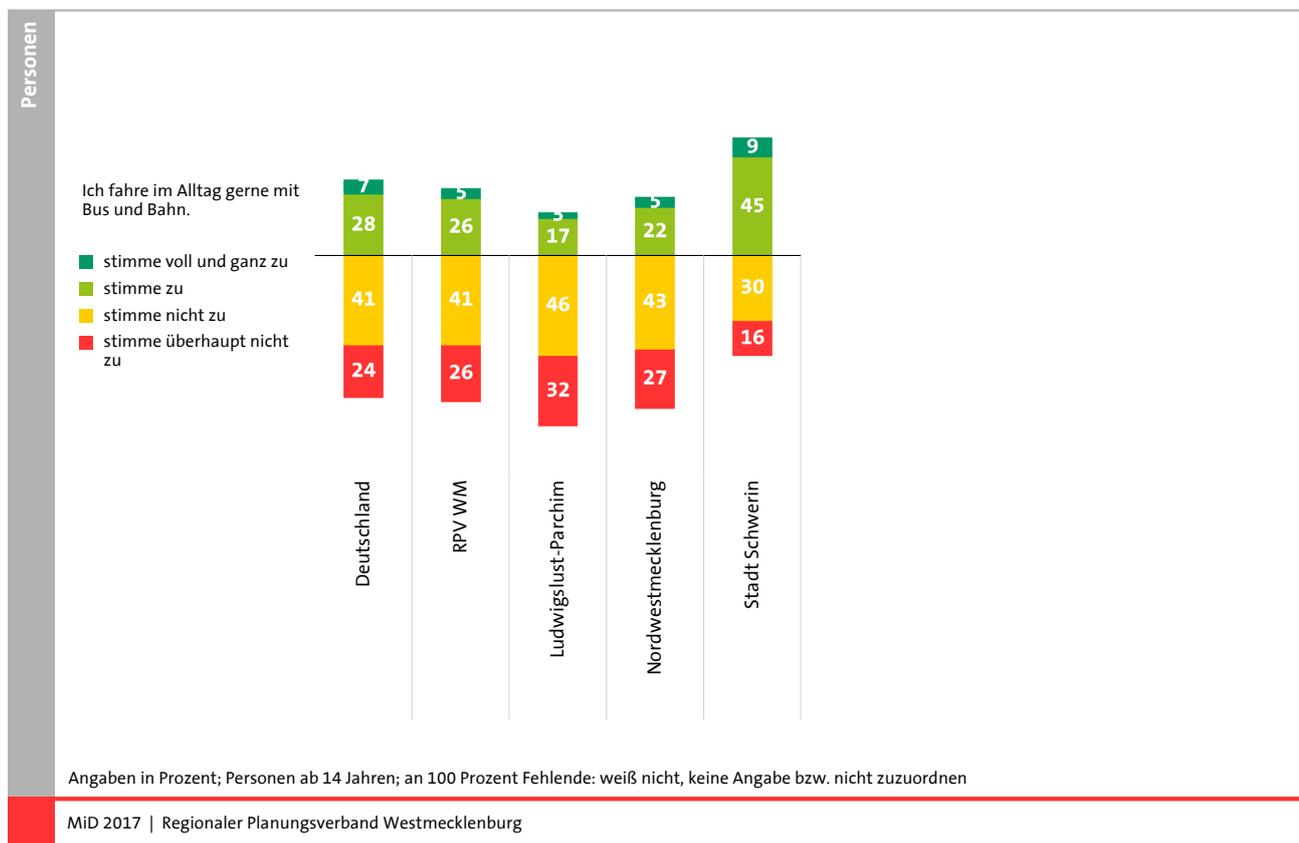
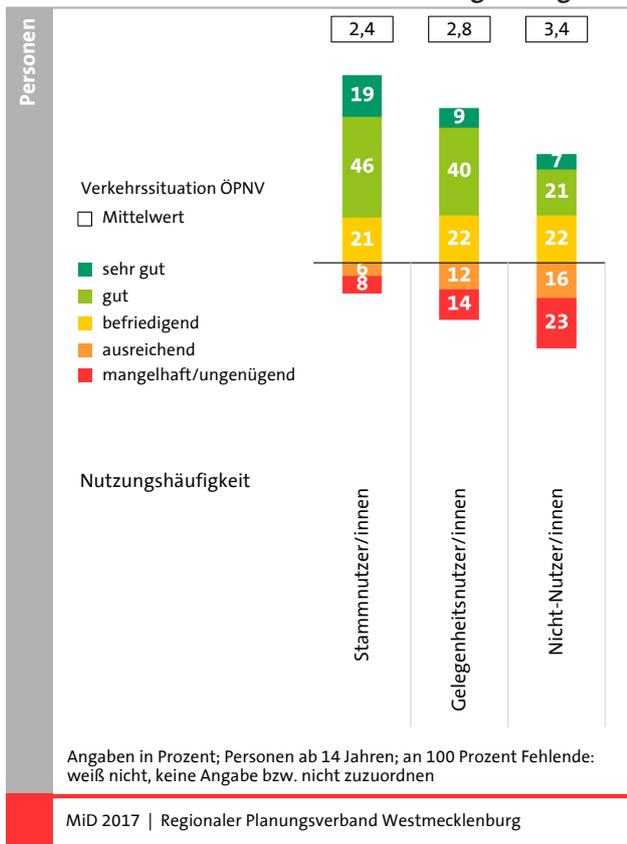


Abbildung 44 Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit



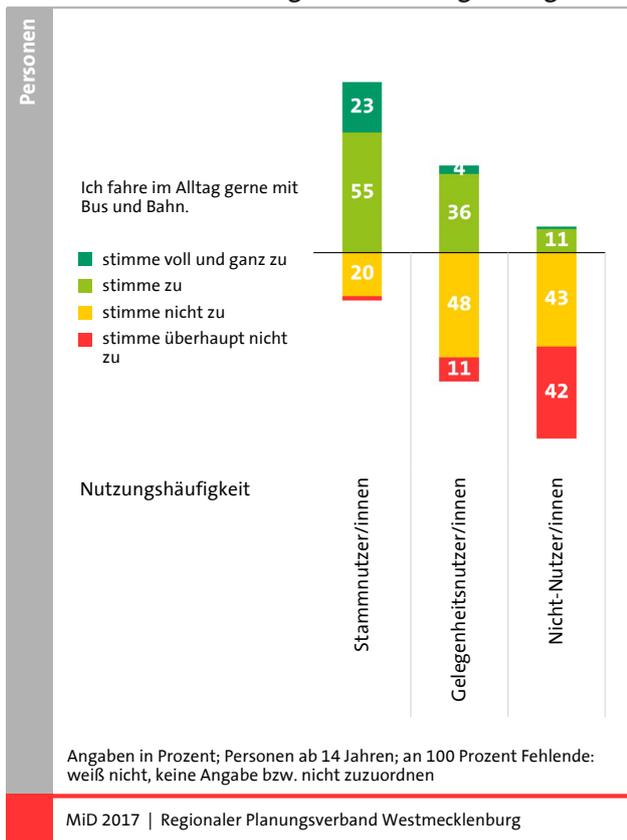
Imageproblem des ÖPNV. Auch in Kreisen und Städten, wo die Verkehrssituation von Bussen und Bahnen vergleichsweise gut bewertet wird, nutzen viele Menschen deren Angebot im Alltag nicht gerne. In der vorliegenden Untersuchungsregion ist dies am Beispiel der Stadt Schwerin zu erkennen. Dahinter liegt 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. Personen mit höherem Einkommen verfügen über Alternativen zum ÖV-Angebot und meiden es daher oft.

8.4 ÖPNV-Anbindungsqualität

Zusätzlich zur betrachteten ÖPNV-Nutzungsintensität sowie zur Bewertung der Infrastruktur und 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 Straßenbahn- oder Bushalt in maximal 1.000 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 30 Prozent

Abbildung 45 Einstellungen zur Nutzung des ÖPNV im Alltag nach Nutzungshäufigkeit



- befriedigend
Bahnhalt in maximal 2.500 Meter oder
Straßenbahn in maximal 1.000 Meter oder
Bushalt in maximal 500 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 29 Prozent
- schlecht
Bahnhalt in mehr als 2.500 Meter, Straßen-
bahn in mehr als 1.000 Meter und Bus in mehr als
500 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 11 Prozent

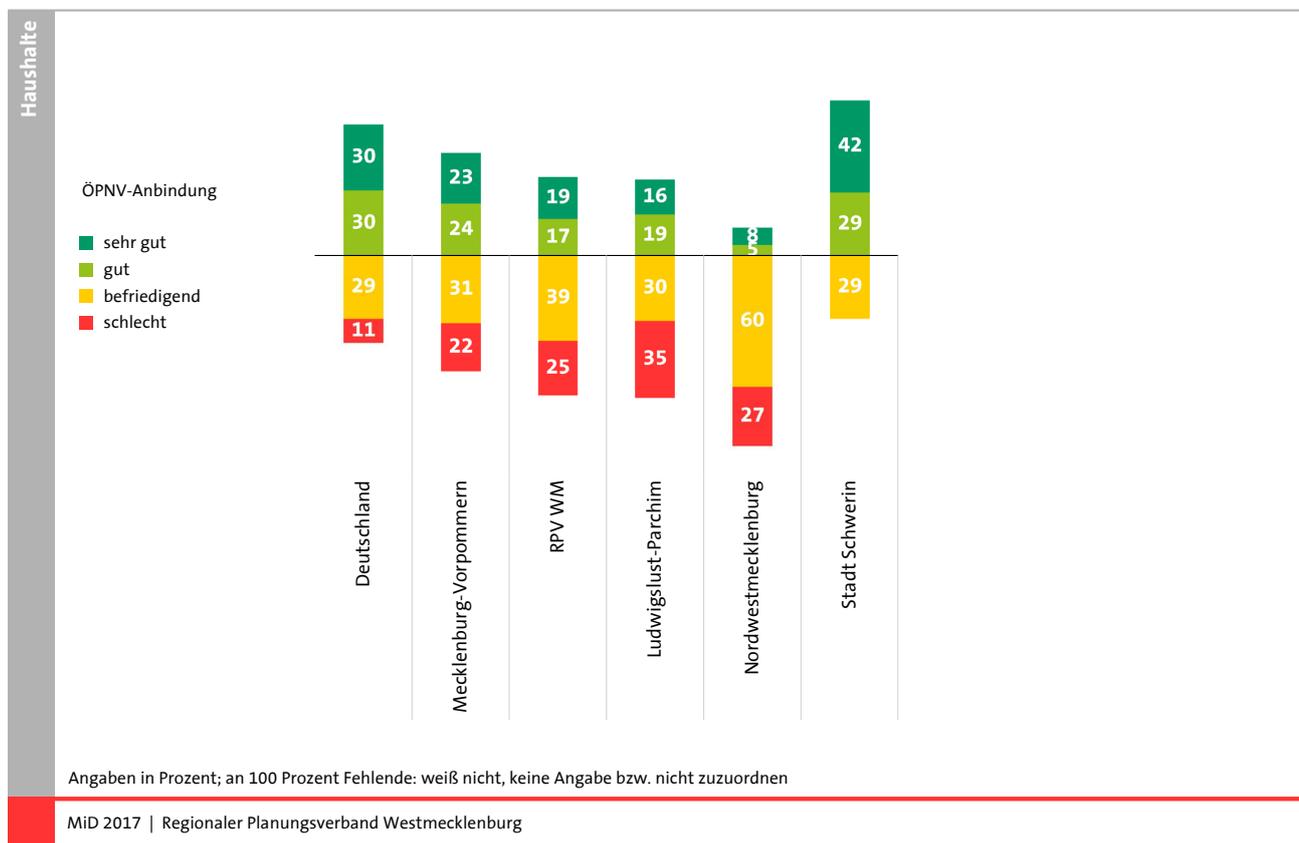
Da die Kategorienbildung deutschlandweit ausgerichtet ist, ergibt sich für Westmecklenburg keine Gleichverteilung über die Kategorien, sondern ein Schwerpunkt von 39 Prozent in der Kategorie „befriedigend“ und 25 Prozent „schlecht“. „Sehr gut“ erreichen nur 19 und „schlecht“ 17 Prozent der Haushalte in Westmecklenburg (siehe *Abbildung 46*). Im Vergleich zu Deutschland und auch Mecklenburg-Vorpommern ist die Anbindungsqualität der Haushalte an den ÖPNV in der Region deutlich geringer.

Auch die externen Daten über die Anbindungsqualität in der Region zeigen, dass die Haushalte in Schwerin deutlich besser angeschlossen sind als die Landkreise.

Schlecht angeschlossen ist in Schwerin sogar keiner der befragten Haushalte. Über einen befriedigenden Anschluss verfügt rund ein Drittel der Haushalte. Die restlichen zwei Drittel sind gut oder sehr gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen. In Ludwigslust-Parchim und ganz besonders in Nordwestmecklenburg überwiegen dagegen die Kategorien „befriedigend“ und „schlecht“. Dies resultiert daraus, dass die beiden deutlich ländlicher geprägten Regionen seltener eine Schienenanbindung zusätzlich zu einer Busanbindung in entsprechender Entfernung aufweisen, was eine Bedingung für die beiden oberen Kategorien darstellt. Wirklich schlecht stellt sich die ÖPNV-Anbindung jedoch für rund ein Drittel der Haushalte in Ludwigslust-Parchim und rund ein Viertel der Haushalte in Nordwestmecklenburg dar. Für sie ist auch die nächstgelegene Bushaltestelle über 500 Meter weit entfernt.

Die Anbindungsgruppen können auf Basis der vorliegenden Fallzahlen weiter differenziert werden. Es zeigt sich ein teils deutlicher Zusammenhang zwischen Anbindung und Nutzung. Unter den Personen mit einer „sehr guten“ Anbindung nutzen 19 Prozent den ÖPNV täglich oder wöchentlich. In der Gruppe mit „schlechter“ Anbindung liegt dieser Anteil nur bei

Abbildung 46 ÖPNV-Anbindung im Vergleich



10 Prozent. Insgesamt ist der Anteil der ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer bei den Personen mit „schlechter“ Anbindung deutlich kleiner als in den besseren Anbindungskategorien. Nur 30 Prozent der Befragten in dieser Kategorie nutzen den ÖPNV ab und zu. Unter den übrigen Anbindungskategorien liegt dieser Anteil bei etwa 50 Prozent (ohne Abbildung).

8.5 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 24 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 21 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

befriedigende oder 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 18 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 befriedigende oder schlechte ÖPNV-Anbindungsqualität
Anteil bundesweit 23 Prozent

Die Segmentbildung ist in Tabelle 6 zusammen mit den jeweiligen Anteilen für Westmecklenburg abgebildet. Darin zeigt sich die im Vergleich zu Mecklenburg-Vorpommern etwas unterdurchschnittliche Anbindungsqualität in der Region erneut. Allerdings weist Westmecklenburg einen höheren Stammkundenanteil auf als Mecklenburg-Vorpommern insgesamt.

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. Um Ansatzpunkte zum Erreichen der Potenziale zu identifizieren, werden die fünf Gruppen im Folgenden beschrieben. Die zentralen Merkmale sind zusätzlich in Tabelle 7 dargestellt.

Tabelle 6 ÖPNV-Kundensegmente

	Stammkunden	Gelegenheitskunden		Nicht-Kunden	
		mit guter Anbindung	mit schlechter Anbindung	mit guter Anbindung	mit schlechter Anbindung
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%	%	%
Deutschland	24	21	13	18	23
Mecklenburg-Vorpommern	11	17	13	29	30
Regionaler Planungsverband Westmecklenburg	15	10	18	17	40
Ludwigslust-Parchim	10	5	15	23	47
Nordwestmecklenburg	11	5	27	7	50
Stadt Schwerin	33	32	9	22	5

MiD 2017 | Regionaler Planungsverband Westmecklenburg

Tabelle 7 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>	53	55	56	54	54
Anteil Frauen	%	63	58	54	50	46
Anteil Zeitkartennutzer im Segment	%	35	3	3	0	1
Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf						
Auto	%	0	43	44	54	62
ÖV	%	38	0	0	0	0
Fahrrad	%	0	17	9	20	4
Auto und Fahrrad	%	0	26	32	20	26
Auto und ÖV	%	21	0	0	0	0
Rad und ÖV	%	26	0	0	0	0
Auto, Rad und ÖV	%	15	0	0	1	0
keine Verkehrsmittelnutzung	%	0	14	16	6	8
Einstellung ÖV im Alltag, Anteil "stimme voll und ganz zu"	%	25	2	7	1	1
Einstellung ÖV im Alltag, Anteil "stimme voll und ganz zu" und "stimme zu"	%	74	42	42	9	15
Bewertung ÖV-Infrastruktur (TopBox)	%	62	64	44	49	19

MiD 2017 | Regionaler Planungsverband Westmecklenburg

Stammkundinnen und -kunden häufig mit Zeitkarten

Passend zu den zuvor dargestellten Beobachtungen besteht dieses Segment mehrheitlich aus Frauen. Rentnerinnen und Rentner sowie Nicht-Berufstätige sind in dieser Gruppe etwas häufiger vertreten, während Vollzeitbeschäftigte darin seltener zu finden sind. Die größte Gruppe nutzt das Angebot von Bussen und Bahnen im üblichen Wochenverlauf. Die restlichen Anteile verteilen sich auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Kombination mit dem Fahrrad und/oder dem Auto. Korrespondierend zur häufigen ÖV-Nutzung verfügt rund ein Drittel 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 Ruheständlerinnen und Ruheständler deutlich häufiger. Passend zur monatlichen oder selteneren ÖPNV-Nutzung liegt der Anteil der Zeitkarteninhaberinnen und -inhaber mit 3 Prozent niedrig. Fast die Hälfte dieser Kundengruppe fährt im üblichen Wochenverlauf nur mit dem Auto, ein weiteres Viertel

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 als Personen aus den anderen Kundengruppen.

Sie sind häufiger im Ruhestand und wären möglicherweise mit einem attraktiven Zeitkartenangebot für Seniorinnen und Senioren zu gewinnen. Nicht zu vernachlässigen ist dabei der Kommunikationsaufwand. 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.

Gelegenheitskunden mit schlechter Anbindung häufiger ohne Verkehrsmittelnutzung

Die Gelegenheitsnutzer mit schlechter ÖPNV-Anbindung unterscheiden sich nur geringfügig von der vorherigen Gruppe der Gelegenheitsnutzer mit guter Anbindung. Auch in dieser Gruppe machen Ruheständlerinnen und Ruheständler einen vergleichsweise größeren Anteil aus. Die Mehrheit der Personen fährt im üblichen Wochenverlauf Auto oder kombiniert dieses mit dem Fahrrad. Dementsprechend gering ist der Anteil der Zeitkarteninhaberinnen und -inhaber. Beide Gruppen der Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer weisen mit rund 15 Prozent einen vergleichsweise hohen Anteil von Personen auf, die im üblichen Wochenverlauf kein Verkehrsmittel nutzen, also ausschließlich zu Fuß oder gar nicht unterwegs sind. 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.

Mehr als die Hälfte der Nichtkundinnen und -kunden fährt fast ausschließlich Auto

Zur Gruppe der gut an das ÖV-System angebundenen Nichtkundinnen und -kunden gehören etwas häufiger Vollzeitbeschäftigte. Über die Hälfte der Personen in dieser Gruppe fährt im üblichen Wochenverlauf ausschließlich Auto. Jeweils ein Fünftel kombiniert es mit dem Fahrrad oder fährt ausschließlich mit dem 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 angebunden, 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 Auswertungen zur Einstellung gegenüber Bussen und Bahnen im Alltag zeigt zudem, dass es starke Vorbehalte gegenüber der Nutzung gibt. Diese müssen zunächst überwunden werden, bevor diese Personengruppe mit passenden Tarifangeboten gewonnen werden kann.

Gleichzeitig bewertet fast die Hälfte dieser Gruppe die Verkehrssituation für Bus und Bahn am Wohnort mit „gut“ oder sogar „sehr gut“.

Ähnliches gilt auch für die Gruppe der Nichtkundinnen und -kunden mit schlechter Anbindung an das ÖV-Netz. Diese Gruppe ist am schwierigsten mit dem ÖPNV-Angebot zu erreichen, da sie an ihrer Wohnadresse schlecht angebunden 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 in Westmecklenburg 45 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren:

- 10 Prozent davon können zum kurzfristig erreichbaren ÖV-Potenzial gezählt werden, da sie gut angebunden sind und das Angebot bereits monatlich nutzen. Mit passenden Tarifangeboten kann diese Gruppe für eine häufigere Nutzung gewonnen werden. In der Stadt Schwerin umfasst dieses Potenzial sogar ein Drittel aller betrachteten Personen.
- 18 Prozent davon können mittelbar mit einer Angebotsverbesserung und einem passenden Tarifangebot und umfangreicher Kommunikation für eine häufigere Nutzung gewonnen werden. Diese Gruppe macht insbesondere im Landkreis Nordwestmecklenburg einen hohen Anteil aus (27 Prozent).
- 17 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 angebunden, 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. Neben der Stadt Schwerin weist auch der Landkreis Ludwigslust-Parchim hohe Anteile in dieser Potenzialgruppe auf.

9 Regionale Verkehrsverflechtungen

Die bisher vorgestellten Auswertungen zur Alltagsmobilität berücksichtigen die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Schwerin sowie der beiden Landkreise Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg, unabhängig davon, ob sie innerhalb oder außerhalb ihrer Stadt oder ihres Kreises unterwegs waren. Unter administrativen Gesichtspunkten sind das die relevanten Größen für die Bewertung und Planung. Nichtsdestotrotz sind Menschen aus verschiedenen Anlässen und mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln auch über die administrativen Grenzen hinweg unterwegs. Gleichzeitig kommen auch Personen von außerhalb in die Stadt und die Region und prägen das Verkehrsgeschehen vor Ort. Diese Verkehrsverflechtungen werden häufig unter dem Stichwort „Tagesbevölkerung“ diskutiert. Hierbei wird neben der Wohnbevölkerung auch der Pendlersaldo berücksichtigt, also die Summe aus Ein- und Auspendlern aus der Gemeinde bzw. dem Kreis.

In dem vorliegenden Kapitel sollen diese Verflechtungen betrachtet werden. Dabei ist aber die eigentliche Pendlerverflechtung, also der enge Fokus auf die beruflich oder ausbildungsbedingten Wege, nur ein Aspekt. Daneben werden alle Wege betrachtet, die von ortsansässigen und nicht-ortsansässigen Personen in bzw. nach Schwerin sowie den beiden Landkreisen unternommen werden. Die übliche Definition der „Tagesbevölkerung“, bei der die Summe aus Wohnbevölkerung und Berufspendlersaldo zugrundegelegt wird, wird also auf alle Anlässe ausgedehnt. Erhebungsbedingt bleiben aber Verkehre von Personen, die nicht in Deutschland wohnen, sowie Durchgangsverkehre unberücksichtigt.

Vorgehen

Die Erhebung der Start- und Zieladressen jedes Weges im Rahmen der MiD-Wegeerhebung ermöglicht die räumliche Verortung der Verkehre. Es werden jeweils die Wege betrachtet, die in einer der ausgewählten Regionen starten und/oder enden und den Verkehr vor Ort bestimmen. Damit sind neben den eigentlichen „Grenzübertritten“ auch die Wege enthalten, die innerhalb der ausgewählten Regionen unternommen wurden. Durchgangsverkehre ohne Zwischenziel in der Region lassen sich mit diesem Verfahren nicht

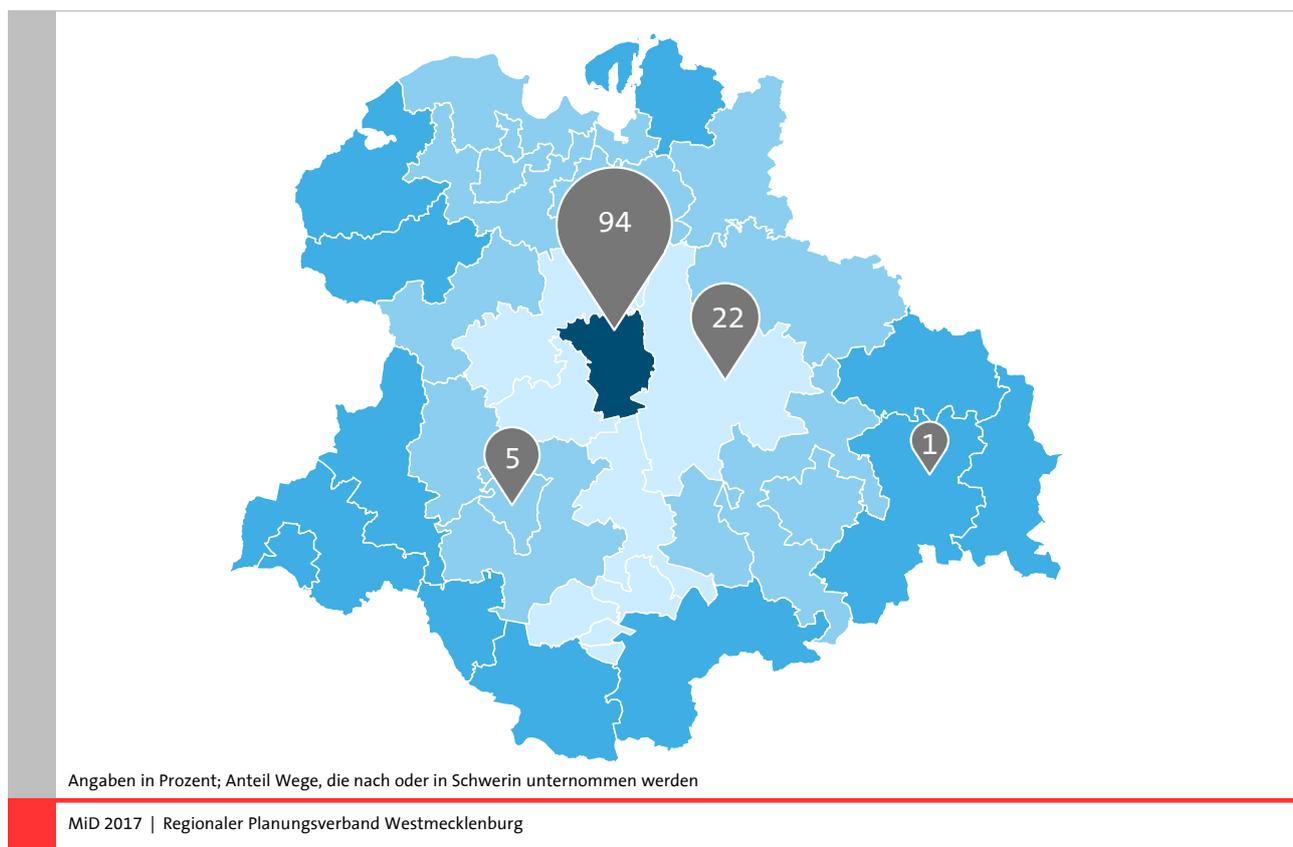
zuverlässig abschätzen und bleiben unberücksichtigt.

Die Auswertung erfolgt für die Stadt Schwerin sowie die beiden Landkreise im Regionalen Planungsverband Westmecklenburg. Um eine statistisch stabile Auswertungsbasis herzustellen, wurden die Ämter innerhalb der Landkreise in vier Ringe eingeteilt: Der erste Ring umfasst die Landeshauptstadt Schwerin. Im zweiten Ring sind die unmittelbar an Schwerin angrenzenden Ämter Crivitz, Ludwigslust inklusive der amtsfreien Gemeinde Ludwigslust, Lützow-Lübstorf und Stralendorf zusammengefasst. Im dritten Ring sind die etwas entfernten Ämter gruppiert. Die weiter von Schwerin entfernten Ämter im Norden und Westen (Ämter Boizenburg-Land inklusive der amtsfreien Gemeinde Boitzenburg, Dömitz-Malliß, Grabow, Neuburg, Rhena, Schönberger Land, Zarrentin, Neuburg, Insel Poel sowie die amtsfreie Gemeinde Lübtheen) und im Süd-Osten (Ämter Eldenburg Lütz, Goldberg-Milden und Plau am See) bilden einen vierten äußeren Ring (siehe *Abbildung 47*).

Deutliche Verflechtung zwischen Schwerin und dem Umland

Die *Abbildung* zeigt eine deutliche Verflechtung des Umlands mit der Landeshauptstadt Schwerin. Während 94 Prozent aller Wege von Einwohnerinnen und Einwohnern der Landeshauptstadt auch in Schwerin zurückgelegt werden, trifft das auf die Wege der Umlandbevölkerung in nur geringerem Ausmaß zu. Von Personen, die in unmittelbar an Schwerin angrenzenden Ämtern wohnen, führt ein gutes Fünftel aller Wege nach Schwerin. Diese Verflechtung wird im dritten und vierten Ring um Schwerin deutlich geringer und sinkt auf 5 bzw. 1 Prozent aller Wege.

Im westlichen vierten Ring um Schwerin spielt die Stadt Lübeck als nächstgelegenes Zentrum eine wichtige Rolle. Immerhin führen 14 Prozent aller Wege von Personen, die im westlichen vierten Ring leben, dorthin. Vermutlich ist der Anteil in den benachbarten Ämtern Schöneberger Land und Rhena deutlich höher. Das lässt sich auf Basis der vorliegenden Fallzahlen aber nicht sicher abschätzen.

Abbildung 47 Anteil Wege, die nach oder in Schwerin unternommen werden

Für die Bevölkerung des dritten Rings ist die Stadt Wismar als Ziel von Bedeutung. Bleibt die Bevölkerung der Stadt selbst unberücksichtigt, führen immerhin 6 Prozent aller Wege aus den Ämtern des dritten Rings dorthin. Auch hier wird der Anteil in den benachbarten Ämtern Neuburg, Dorf Mecklenburg-Bad Kleinen und Klützer Winkel deutlich höher ausfallen, kann aber mit den vorliegenden Fallzahlen nicht zuverlässig separat abgeschätzt werden.

Andere starke überregionale Zentren, wie die Städte Rostock, Hamburg oder Berlin, spielen als Ziele in der Alltagsmobilität keine herausragende Rolle. Entsprechend werden weniger als 1 Prozent der Wege von Einwohnerinnen und Einwohnern Westmecklenburgs dorthin unternommen.

Umgekehrt werden etwa 10 Prozent aller Wege in der Region von Personen unternommen, die dort nicht ortsansässig sind. In Schwerin steigt dieser Anteil auf 25 Prozent.

Unterschiedliche Anlässe zum Pendeln nach Schwerin

Wie bereits dargestellt wurde, wird die Tagesbevölkerung üblicherweise als Summe aus Wohnbevölkerung und Berufspendlersaldo definiert. Die MiD bietet die Möglichkeit, alle Wege zu betrachten und auch die unterschiedlichen Anlässe auszuwerten. Dabei zeigt sich, dass die reinen Berufspendlerwege, also Wege zum Arbeitsplatz oder zur Bildungseinrichtung, nur ein knappes Drittel aller Wege außerhalb der Wohn-gemeinde ausmachen (siehe Tabelle 8). Etwa zwei Drittel der Wege, die nach Schwerin führen oder von Auswärtigen dort unternommen werden, sind durch Einkäufe oder Erledigungen sowie Freizeitaktivitäten motiviert.

Freizeitanlässe mit etwas stärkerem Gewicht bei Wegen in das Umland

Schwerinerinnen und Schweriner legen zwar mit 94 Prozent einen Großteil ihrer Wege innerhalb ihrer Stadt zurück. Dennoch sind auch sie zu verschiedenen Anlässen außerhalb der Stadt unterwegs. Ähnlich wie bei den Einpendlerinnen und Einpendlern aus dem Umland dient etwa ein Drittel dieser Wege

Tabelle 8 Anteil der Ein- und Auspendlerwege nach Hauptzweck und Hauptverkehrsmittel

	Wege Auswärtiger nach/in...		Wege zu Zielen außerhalb von...	
	Westmecklenburg	Schwerin	Westmecklenburg	Schwerin
	%	%	%	%
Hauptverkehrsmittel				
zu Fuß / Fahrrad	12	5	10	11
MIV	82	85	83	77
ÖV	6	10	8	12
Hauptwegezwecke				
Arbeit/Ausbildung/dienstlich	16	31	34	32
Einkauf/Erledigung/Begleitung	40	42	34	32
Freizeit	44	27	32	35

MiD 2017 | Regionaler Planungsverband Westmecklenburg

einem beruflichen Zweck oder dem Erreichen einer Bildungseinrichtung. Jeweils ein weiteres Drittel machen Wege zum Einkaufen, für Erledigungen oder zur Begleitung sowie zu Freizeitwecken aus. Das Verhältnis zwischen den drei Anlassgruppen ist bei Wegen der Schweriner Bevölkerung ins Umland also deutlich ausgeglichener als bei Wegen der Bevölkerung aus den beiden Landkreisen nach Schwerin (siehe Tabelle 8).

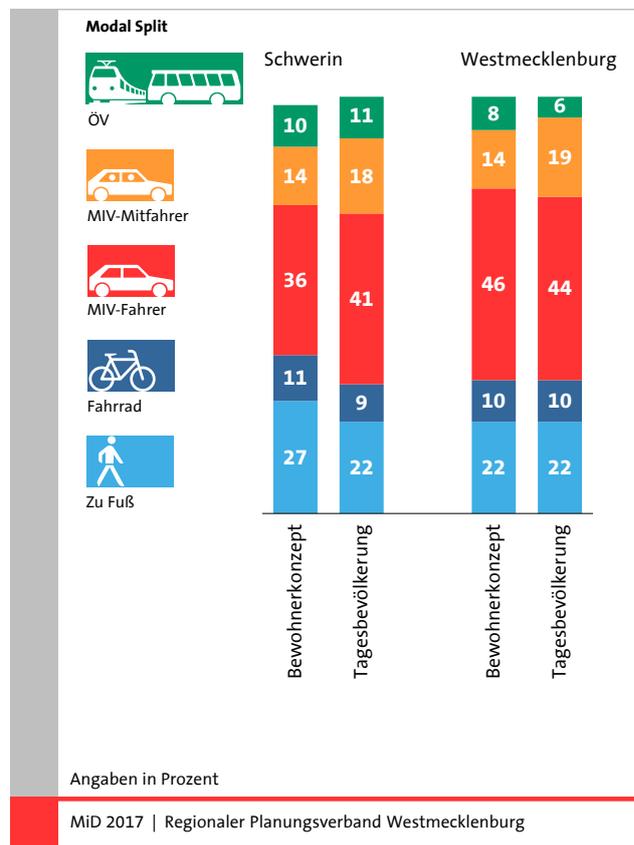
Modal Split verschiebt sich bei Pendelwegen deutlich zum motorisierten Verkehrsmittel

Sowohl bei Wegen von Auswärtigen nach/in Schwerin als auch bei Wegen von Schwerinerinnen und Schwerinern ins/im Umland verschiebt sich der Verkehrsmittelmix deutlich in Richtung des motorisierten Individualverkehrs. Während die Schweriner Bevölkerung lediglich die Hälfte ihrer Wege mit dem Auto zurücklegt, steigt der Wert auf 85 Prozent bei den Wegen von Personen aus den beiden Landkreisen nach bzw. in Schwerin. Aber auch die Schwerinerinnen und Schweriner greifen häufiger auf das Auto zurück, wenn sie zu Zielen außerhalb ihrer Stadt unterwegs sind. In beiden Fällen sinken die Anteile für das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrradfahren deutlich, während der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel in etwa stabil bleibt (siehe Tabelle 8).

Die Verkehrsmittelwahl hängt eng mit den Wegezwecken zusammen. So hat die Abbildung 39 bereits gezeigt, dass der Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split bei Freizeitanlässen sowie bei Einkaufs-, Erledigungs- und Begleitwegen sinkt, während er bei Wegen zur Ausbildungseinrichtung bzw. zur Arbeitsstelle deutlich steigt. Vor dem Hintergrund der Häufigkeit von Einkaufs-, Erledigungs- und Begleitwegen in und nach Schwerin ist die Zunahme des MIV-Anteils plausibel.

Tagesbevölkerung mit etwas höherem MIV-Anteil

Der Modal Split der Tagesbevölkerung unterscheidet sich für das Gesamtgebiet insgesamt nur geringfügig von dem der ortsansässigen Bevölkerung. Für Schwerin ist der Unterschied etwas deutlicher. In der Stadt sinkt der Anteil der zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege zusammen um rund 7 Prozentpunkte, während der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel relativ konstant bleibt. Der deutlich höhere Anteil der MIV-Wege unter den Einpendlern schlägt sich im Modal Split der Tagesbevölkerung nieder und

Abbildung 48 Modal Split Tagesbevölkerung

lässt den MIV-Anteil um 9 Prozentpunkte ansteigen (siehe *Abbildung 48*).

Im gesamten Kreis unterscheidet sich der Modal Split der Tagesbevölkerung in nur wenigen Details von dem der Bewohnerinnen und Bewohner. Der Anteil der Wege, die mit Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, nimmt bei Betrachtung der Tagesbevölkerung etwas zu. Die Anteile zwischen Fahrerinnen und Fahrern sowie Mitfahrerinnen und Mitfahrern verschieben sich etwas in Richtung der Mitfahrenden. Insgesamt ist der MIV-Anteil unter den Wegen aber sehr stabil. Diese Stabilität hängt auch mit dem mit 10 Prozent vergleichsweise geringen Anteil an Wegen zusammen, die von Besucherinnen und Besuchern in der Region unternommen werden (siehe *Abbildung 48*).

10 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.

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.

Westmecklenburg steht vor den Herausforderungen des demografischen Wandels. Eine alternde Bevölkerung, sinkende Bevölkerungszahlen und ländliche Siedlungsstrukturen außerhalb der beiden Städte Schwerin und Wismar unterstützen die Dominanz des Autos. Das Verkehrsangebot muss auf die alternde Bevölkerung ausgerichtet werden. Das betrifft neben barrierefreien Fahrzeugen und komfortablen Haltestellen auch möglichst umstiegsfreie Verbindungen und solche außerhalb der klassischen Stoßzeiten.

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).

