Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland (MiD)

Metropolregion Hamburg und HVV

Hamburg, 27. Mai 2019

Mobilität in Deutschland





eine Studie des:



durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:





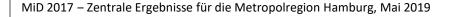
infas 360

Was nun kommt:

Unsere Inhalte für die Metropolregion



- Wie die Ergebnisse entstanden sind ein wenig Methode
- Pkw- und Fahrradausstattung in den Haushalten
- Ein Blick auf die bundesweiten Ergebnisse in der Zeitreihe
- Zentrale Mobilitätsparameter -Tageswerte pro Person, Modal Split, Wegezwecke und mehr
- Warum, wann und wie weit die Region unterwegs ist Wegezwecke, Tagesganglinie und Entfernungen
- Übliche Verkehrsmittelnutzung für Auto, ÖPNV und Fahrrad
- Mobilitätsoptionen und Lebensphasen
- Zufriedenheit und übliche Nutzung
- Zusammenfassung



Wie die Ergebnisse entstanden sind - ein wenig Methode





eine Studie des:



durchgeführt von:



in Kooperation mit:





infas 360

Mobilität in Deutschland 2017:

Vorgehen und Umfang der Befragung

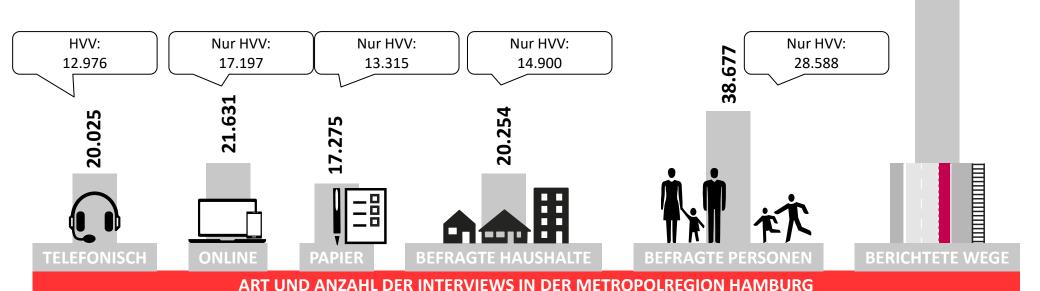
Mobilität in Deutschland – MiD

Nur HVV:

86.198

116.564

In der MiD 2017 wurden bundesweit 156.420 Haushalte befragt. Die Befragungen erfolgten für die Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer frei wählbar entweder telefonisch, schriftlich oder online. Die Erhebung fand zwischen Sommer 2016 und Herbst 2017 statt. Sie war wie bereits 2002 und 2008 als Stichtagsbefragung angelegt, in deren Rahmen alle Mitglieder eines Haushalts gebeten wurden, für einen vorgegebenen Tag zu berichten, welche Wege sie an diesem Tag zurückgelegt haben. Kinder unter 13 Jahren wurden dabei stellvertretend über eine erwachsene Person befragt.



Liste der regional Beteiligten:

nahezu bundesweit breite Grundlage

Bundesländer

- Baden-Württemberg
- Freistaat Bayern
- Brandenburg
- Freie Hansestadt Bremen
- Freie und Hansestadt Hamburg
- Hessen
- Mecklenburg-Vorpommern
- Nordrhein-Westfalen
- Rheinland-Pfalz
- Freistaat Thüringen

Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen

- Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV)
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
- Nordhessischer Verkehrsverbund GmbH (NVV)
- Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)
- Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen GmbH (VBN)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH (VRR)
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)
- Verkehrsverbund Vogtland (VVV)
- Wuppertaler Stadtwerke (WSW)

Überregionale Verbände und Großräume

- Verband Region Rhein-Neckar (VRRN)
- Regionalverband Ruhr (RVR)
- Metropolregion Hamburg
- Metropolregion Rhein-Neckar (MRN)
- Region Westmecklenburg
- StädteRegion Aachen
- Region Hannover
- Hessen Mobil
- ivm GmbH
- Planungsregion Nordschwarzwald
- Planungsregion Schwarzwald-Baar-Heuberg
- Regionalverband FrankfurtRheinMain (RVFRM)
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Landkreise

- Landkreis Ansbach
- Landkreis Bamberg
- Bodenseekreis
- Landkreis Cuxhaven
- Landkreis Darmstadt-Dieburg
- Landkreis Erlangen-Höchstadt
- Landkreis Forchheim
- Landkreis Fürth
- Landkreis Kitzingen
- Landkreis Lichtenfels
- Landkreis Lörrach
- Landkreis Ludwigslust-Parchim
- Landkreis München
- Landkreis Neumarkt i. d. OPf.



- Landkreis Neustadt-Aisch-Bad Windsheim
- Landkreis Nordwestmecklenburg
- Landkreis Nürnberger Land
- Rhein-Sieg-Kreis
- Landkreis Roth
- Landkreis Tübingen
- Landkreis Uelzen
- Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

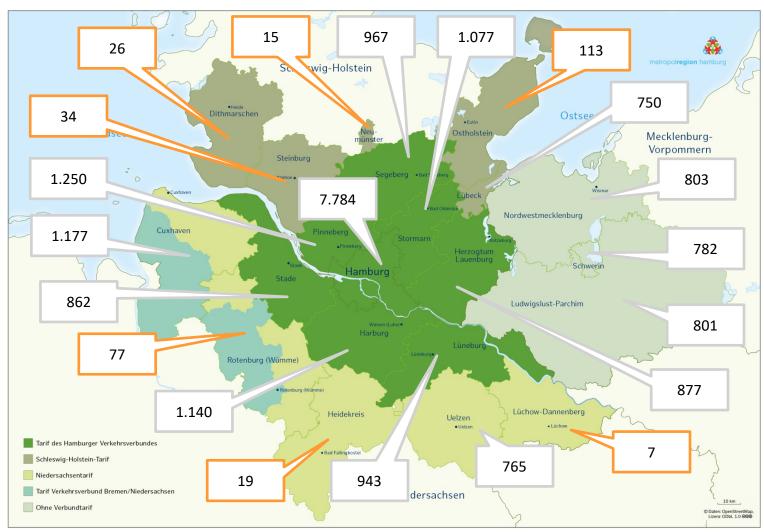
Städte und Gemeinden

- Stadt Aachen
- Stadt Ansbach
- Bundesstadt Bonn
- Stadt Brühl
- Stadt Darmstadt
- Stadt Frankfurt am Main
- Stadt Fürstenfeldbruck
- Stadt Fulda
- Stadt Koblenz
- Stadt Köln
- Hansestadt Lübeck
- Stadt Ludwigsburg
- Landeshauptstadt München
- Stadt Neuwied
- Stadt Nürnberg
- Stadt Offenbach am Main
- Stadt Schwabach
- Landeshauptstadt Schwerin
- Stadt Stein

Betrachtete Region:

räumliche Unterteilung Metropolregion Hamburg und HVV-Gebiet





Anzahl der befragten Haushalte

Pkw- und Fahrradausstattung in den Haushalten





eine Studie des:



durchgeführt von:



in Kooperation mit:

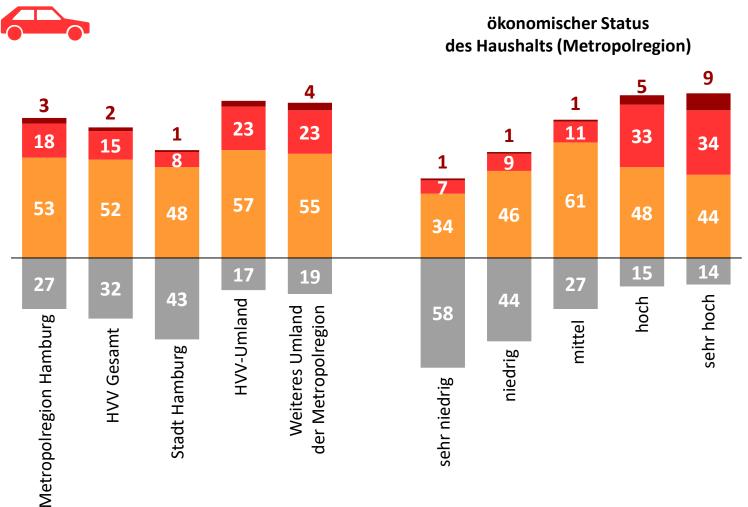




infas 360

Autobesitz in den Haushalten:

in Hamburg deutlich geringer, je ländlicher desto ausgeprägter





Haushalte

Angaben in Prozent

■ drei Autos und mehr

zwei Autos

ein Auto

■ kein Auto

Für den **ökonomischen Status** wird auf Haushaltsebene ein Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen ermittelt und gruppiert.

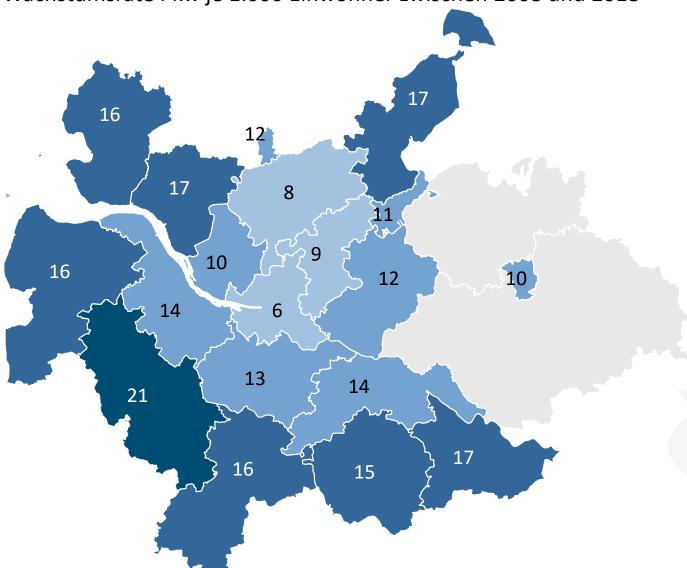
Bei einer gewichteten Haushaltsgröße von **1,0** gelten folgende Grenzwerte des Nettoeinkommens:

sehr niedrig: bis unter 900,- € unter 1.500 ,- € unter 2.600,- € hoch: unter 4.000,- € sehr hoch: bis unter 900,- € \cdot

exakte Erläuterung siehe MiD-Nutzerhandbuch

Pkw-Besitz in der Metropolregion:

Wachstumsrate Pkw je 1.000 Einwohner zwischen 2008 und 2018





Pkw-Wachstumsrate
Quelle: Regionaldatenbank
Deutschland. 2019

Angaben in Prozent

- fehlende Daten wegen Gebietsreform
- bis 10
- über 10 bis 14
- über 14 bis 18
- uber 18

Trend:

deutliche Wachstumstraten; besonders in den peripheren Gebieten der Metropolregion

Carsharing-Mitgliedschaft in den Haushalten:

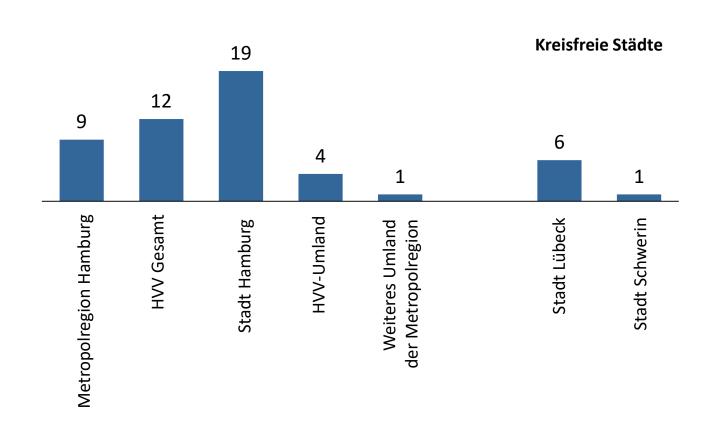
im Umland noch keine bedeutsame Rolle





Haushalte

Angaben in Prozent



Und die tatsächliche Nutzung?

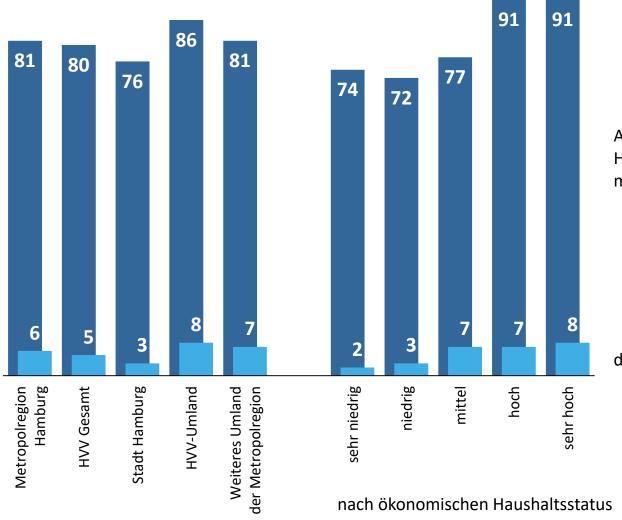
Nur ein kleiner Teil der Kunden nutzt das Angebot regelmäßig.

Womit wir radeln - Fahrradbesitz:

in der Metropolregion vier von fünf Haushalten mit Fahrrad







Haushalte

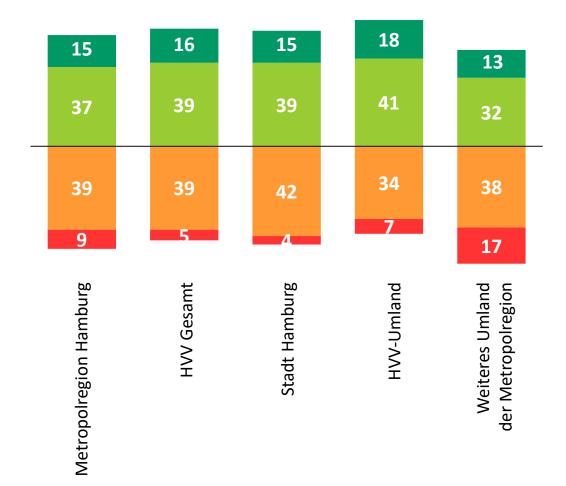
Angaben in Prozent

Anteile der Haushalte mit Fahrrad

davon (auch) mit E-Fahrrad

Nahversorgungsqualität im Vergleich:

am besten im stadtnahen Umland





Personen

Angaben in Prozent

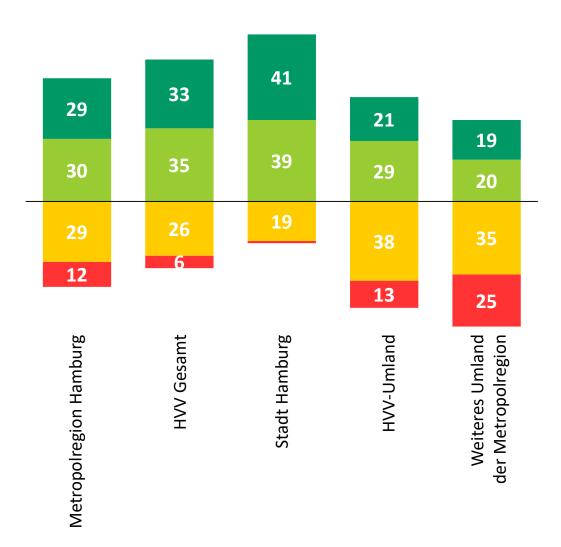
- sehr gut
- gut
- schlecht
- sehr schlecht

Nahversorgungsqualität: zugespielte Klassifikation anhand der Erreichbarkeit von Geschäften und Versorgungseinrichtungen im Wohnumfeld (siehe MiD-Nutzerhandbuch), Ergebnis Deutschland:

- sehr gut (14 %)
- gut (38 %)
- schlecht (39 %)
- sehr schlecht (9 %)

ÖPNV-Anbindungsqualität:

im weiteren Umland wird es schwierig





Personen

Angaben in Prozent

ÖPNV-Bedienungsqualität: kleinräumig bundesweit einheitlich zugespielte Klassifikation anhand der Haltestellenentfernung und Bedienungsqualität an der Wohnadresse:

- sehr gut Bahnhaltepunkt in max. 1.000 m Entfernung sowie Straßenbahn- oder Bushalt in max. 500 m Entfernung
- gut Bahnhaltepunkt in max. 2.500 m Entfernung sowie Straßenbahn in max. 1.000 m oder Bushalt in max. 500 m Entfernung
- befriedigend Bahnhaltepunkt in max. 2.500 m Entfernung oder Straßenbahn in max. 1.000 m oder Bushalt in max. 500 m Entfernung
- schlecht Bahnhaltepunkt in über 2.500 m Entfernung oder Straßenbahn in über 1.000 m oder Bushalt in über 500 m Entfernung

Ein Blick auf die bundesweiten Ergebnisse in der Zeitreihe





eine Studie des:



durchgeführt von:



in Kooperation mit:



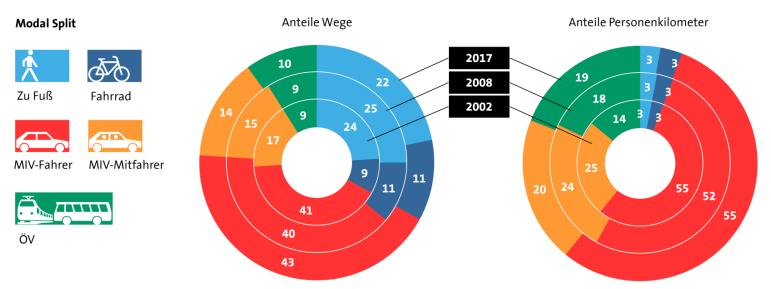


infas 360

Als Einstieg ein Exkurs zum Deutschland-Ergebnis:

weiterhin recht rot – bei steigendem Verkehrsaufkommen





Angaben in Prozent

einschließlich Neukalibrierung der Ergebnisse 2002 und 2008 bedingt durch Zensuskorrektur und weitere Anpassungen

Modal Split (hochgerechnet)

	We	ge in Mio. pro	Tag	Personenkilometer <i>in Mio. pro Tag</i>			Wegelänge in km 2017		
	2002	2008	2017	2002	2008	2017	Mittelwert	Median*	
Zu Fuß	64	69	56	87	99	93	1,7	1,0	
Fahrrad	25	29	28	81	96	112	3,9	2,0	
MIV-Fahrer	111	110	111	1.487	1.608	1.754	15,8	6,7	
MIV-Mitfahrer	45	41	36	661	740	650	18,0	5,7	
ÖV	25	26	26	384	557	605	23,1	8,1	
gesamt (rd.)	270	275	260	2.700	3.100	3.200	12,5	3,8	

^{*}Dieser Wert stellt die Mitte der jeweils vorliegenden Verteilung dar und hilft bei der Einordnung des Mittelwerts, der oft durch hohe Einzelwerte beeinflusst wird. Lesebeispiel Wegelänge für Wege zu Fuß: Der Median liegt bei 1,0 km. Also sind 50 Prozent der berichteten Fußwege bis zu 1,0 km weit und 50 Prozent überschreiten diesen Wert. Spalten 2017: Datenstand 12/2018

Hauptverkehrsmittel - Modal Split nach Bundesländern:

Was ist mit dem Saarland?



Schleswig-Holstein	21	13	45		14	7	
Hamburg	27	15	26	10	22	22	
Niedersachsen	17	15	47		14	7	
Bremen	26	21	29	29		14	
Nordrhein-Westfalen	22	11	43		14	10	
Hessen	24	8	43		14	11	
Rheinland-Pfalz	21	8	47		16	8	
Baden-Württemberg	21	10	44		15	10	
Bayern	20	11	45		14	10	
Saarland	19	2	55		16	8	
Berlin	27	15	23	10 2		5	
Brandenburg	19	11	46		13	11	
Mecklenburg-Vorpommern	24	14	42		14 6		
Sachsen	23	8	46		14	9	
Sachsen-Anhalt	22	11	44		14	9	
Thüringen	26	6	46		14	8	





Zu Fuß



Fahrrad



MIV-Fahrer



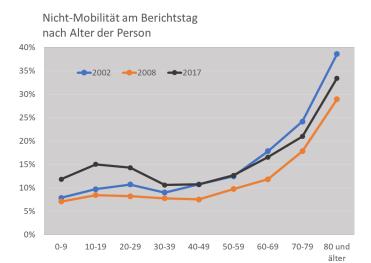
MIV-Mitfahrer

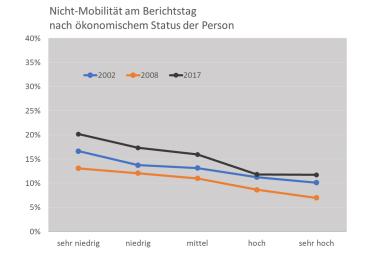


ÖV

Exkurs – einige bundesweite Trendwerte 2002, 2008, 2017: weniger Aktivität bei Kindern/Jugendlichen, aber keine CO₂-Reduktion

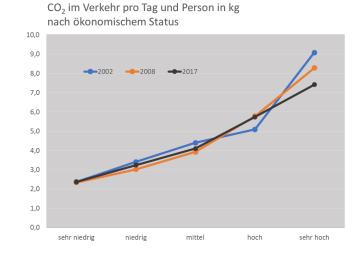






nach ökonomischem Status 80 70 **→**2002 **→**2008 **→**2017 60 50 40 30 20 10 0 sehr niedrig niedrig mittel hoch sehr hoch

Pkw-Kilometer am Berichtstag pro Person



MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die Metropolregion Hamburg, Mai 2019

Zentrale Mobilitätsparameter Tageswerte pro Person, Modal Split, Wegezwecke und mehr





eine Studie des:



durchgeführt von:



in Kooperation mit:



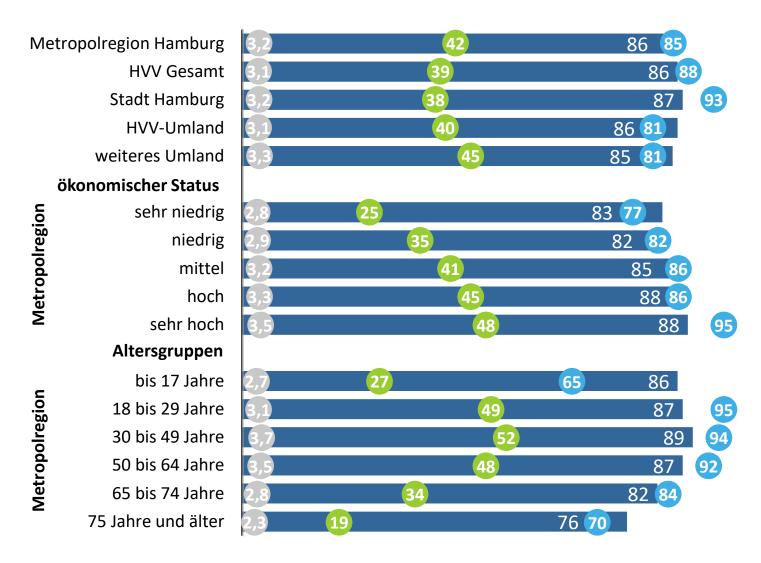


infas 360

Mobilitätskennzahlen im Vergleich:

Unterschiede vor allem abhängig von der Lebenssituation



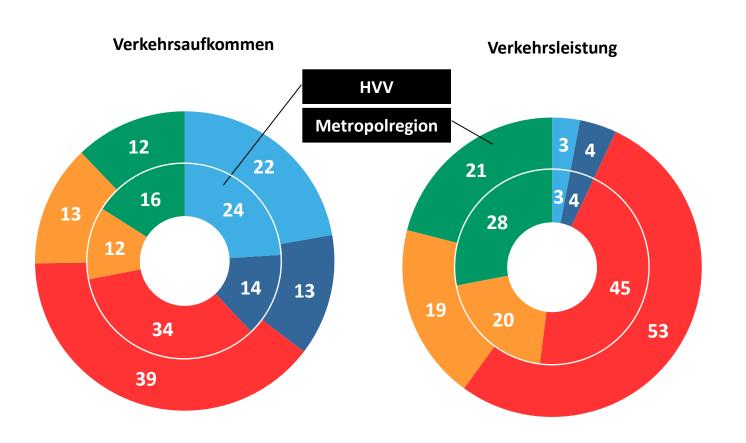


Personer

- mittlere Unterwegszeit (Min)
- mittlere Tagesstrecke (km)
- mittlere Anzahl Wege pro Tag
- Anteil mobiler Personen (%)

Modal Split im Hamburger Umland – Verkehrsaufkommen und -leistung: je periphärer, desto mehr Autonutzer









Zu Fuß



Fahrrad



MIV-Fahrer



MIV-Mitfahrer



ÖV

Angaben in Prozent

Modal Split Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im Vergleich:

Metropolregion nahe am Bundesergebnis

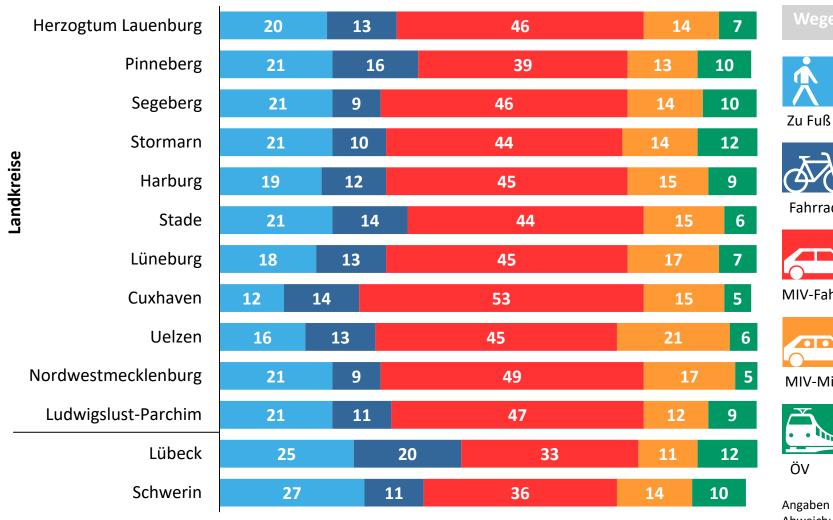


Modal Split in Zeilen-% Wege	Zu Fuß	Fahrrad	MIV- Fahrer	MIV- Mitfahrer	ÖV	
Hamburg	27	15	26	10	22	
HVV-Umland	21	12	43	14	10	
HVV-Verbundgebiet gesamt	24	14	34	12	16	
Metropolregion Hamburg gesamt	22	13	39	12	12	
Köln	27	17	26	11	19	
Berlin	27	15	23	10	25	
München	24	18	25	10	24	
Stuttgart	29	8	32	10	22	
Kategorie Stadtregion - Metropole	21	8	47	16	8	
Absolut Wege in Mio. pro Tag	Zu Fuß	Fahrrad	MIV- Fahrer	MIV- Mitfahrer	ÖV	gesamt
Hamburg	1,6	0,9	1,6	0,6	1,3	6,0
HVV-Verbundgebiet gesamt	2,6	1,5	3,5	1,2	1,7	10,5
Metropolregion Hamburg gesamt	3,7	2,2	6,5	2,1	2,0	16,5
Absolut Personenkilometer in Mio. pro Tag	Zu Fuß	Fahrrad	MIV- Fahrer	MIV- Mitfahrer	ÖV	gesamt
Hamburg	2,4	3,4	25,6	12,7	25,9	70,0
HVV-Verbundgebiet gesamt	4,2	5,4	58,0	25,4	38,0	130,0
Metropolregion Hamburg gesamt	6,0	8,0	113,6	42,1	45,3	215,0
Mittlere Wegelängen in km	Zu Fuß	Fahrrad	MIV- Fahrer	MIV- Mitfahrer	ÖV	gesamt
Hamburg	1,5	3,7	16,5	21,9	19,4	11,7
HVV-Verbundgebiet gesamt	1,6	3,6	16,4	20,3	21,7	12,4
Metropolregion Hamburg gesamt	1,6	3,6	17,5	19,3	22,1	12,9

Angaben zu Wegelängen erfolgen einschließlich Imputation bei fehlenden Werten für einzelne Wege. Absolutangaben wurden bei den Gesamtwerten gerundet. Bei den Bundeslandwerten für Hamburg 2002 und 2008 wurde die nachträgliche Zensus-Korrektur der Bevölkerungsgröße berücksichtigt. Daher sind geringfügige Abweichungen von der bisherigen Berichterstattung möglich. MIV - motorisierter Individualverkehr (Auto, Lkw, Motorrad etc.)

Modal Split Verkehrsaufkommen nach Gebieten der Metropolregion: Lübeck als Fahrradprimus











Fahrrad



MIV-Fahrer



MIV-Mitfahrer

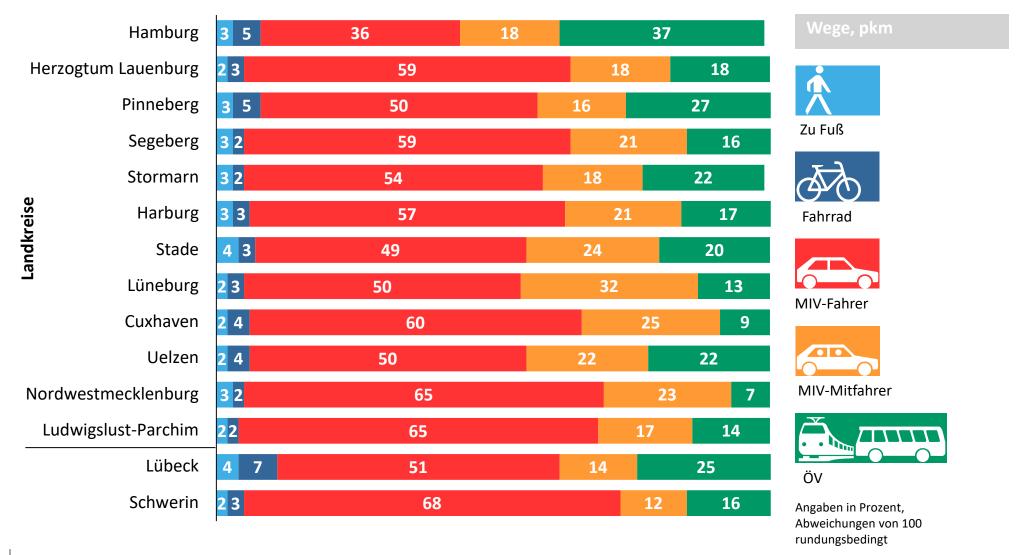


Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

Modal Split Verkehrsleistung nach Kreisen:

Auto überall der anteilsstärkste Verkehrsträger





Warum, wann und wie weit die Region unterwegs ist - Wegezwecke, Tagesganglinie und Entfernungen





eine Studie des:



durchgeführt von:



in Kooperation mit:



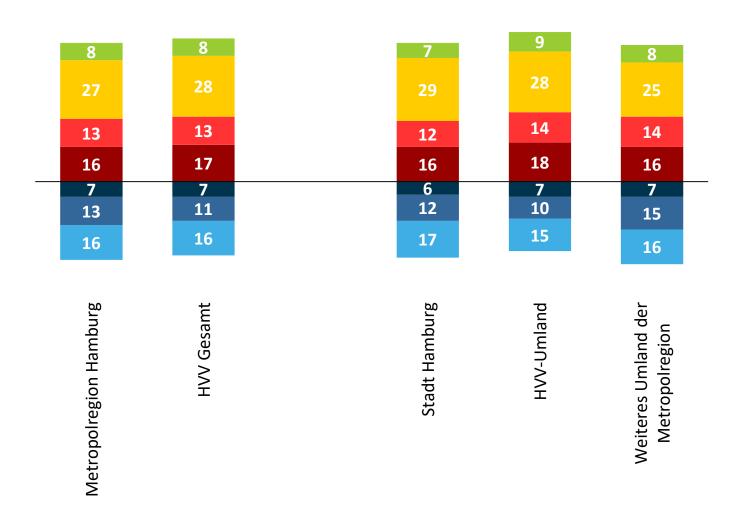


infas 360

Hauptwegezwecke 2017 in den Teilgebieten - Verkehrsaufkommen:

berufliche Mobilität weniger als die Hälfte



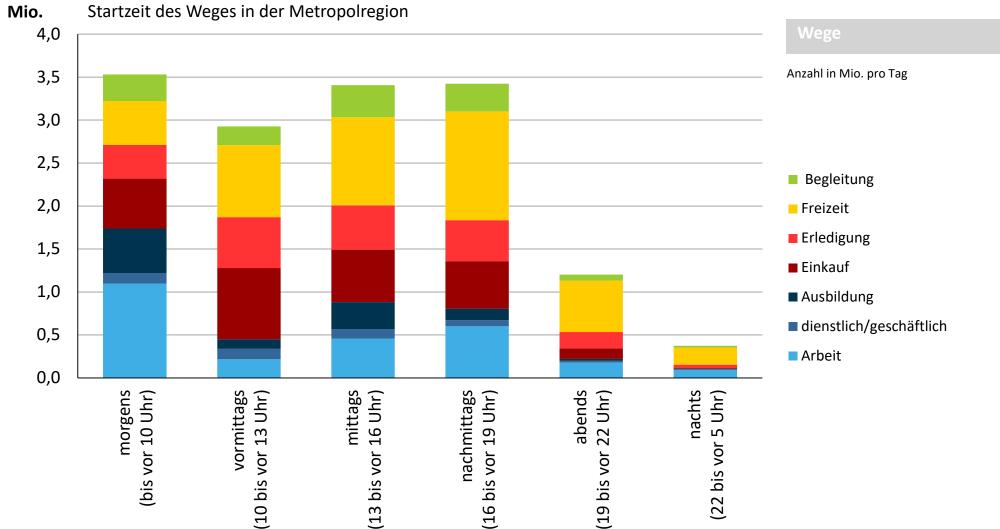


Angaben in Prozent Begleitung Freizeit Erledigung Einkauf Ausbildung dienstlich/geschäftlich zur Arbeit

Wann Wege starten - Metropolregion:

fast nur noch starke Verkehrszeiten





Hochgerechnete Absolut-Werte und mittlere Wegelängen im Vergleich: Aufkommen und Leistung differenziert nach Wegezwecken



Wege

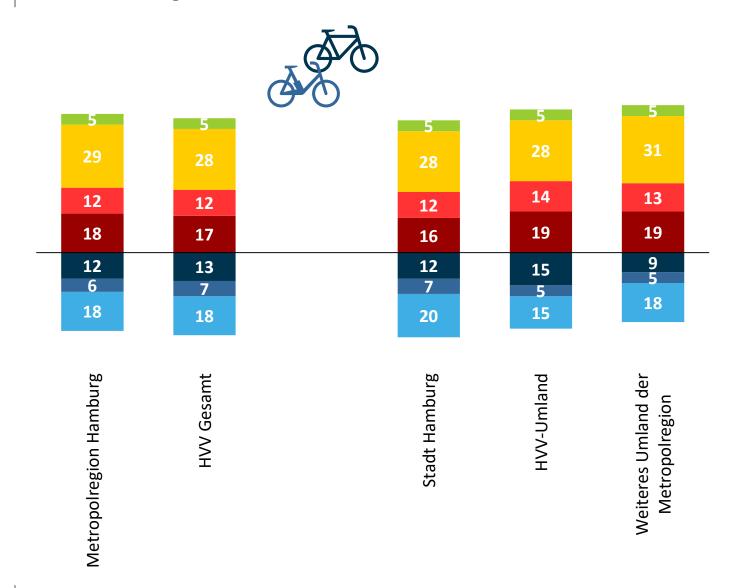
	Wege in Mio. pro Tag			Personenkilometer in Mio. pro Tag			Wegedauer Metropolregion* in Min.		Wegelänge Metropolregion <i>in km</i>	
	Hamburg	HVV gesamt	Metropolregion	Hamburg	HVV gesamt	Metropolregion	Mittelwert	Median**	Mittelwert	Median**
zur Arbeit	1,1	1,7	2,7	13,1	26,1	42,6	32,3	25,0	15,9	7,6
dienstlich	0,7	1,1	2,1	10,4	19,5	37,7	49,7	25,0	18,0	5,1
Ausbildung	0,4	0,7	1,1	2,1	4,6	7,5	20,8	15,0	6,7	2,3
Einkauf	0,9	1,8	2,7	3,5	7,8	13,5	17,5	10,0	4,9	1,9
Erledigung	0,8	1,4	2,2	7,9	15,4	26,8	27,8	15,0	12,0	3,6
Freizeit	1,7	3,0	4,4	29,9	49,8	72,4	38,2	20,0	16,3	4,4
Begleitung	0,4	0,8	1,3	3,1	6,8	14,5	21,6	15,0	11,0	2,9
gesamt	6,0	10,5	16,5	70,0	130,0	215,0	29,4	15,0	13,0	3,8

Absolutangaben wurden bei den Gesamtwerten gerundet.

^{*}ohne Wirtschaftsverkehr, Angaben zu Wegelängen erfolgen einschließlich Imputation bei fehlenden Werten für einzelne Wege.

^{**}Dieser Wert stellt die Mitte der jeweils vorliegenden Verteilung dar und hilft bei der Einordnung des Mittelwerts, der oft durch hohe Einzelwerte beeinflusst wird. Lesebeispiel Wegelänge für Wege zur Arbeit: Der Median liegt bei 7,6 km. Also sind 50 Prozent der berichteten Arbeitswege bis zu 7,6 km weit und 50 Prozent überschreiten diesen Wert.

Hauptwegezwecke mit dem Fahrrad im Regionalvergleich: überall vielfältig





nur Wege mit dem Rad

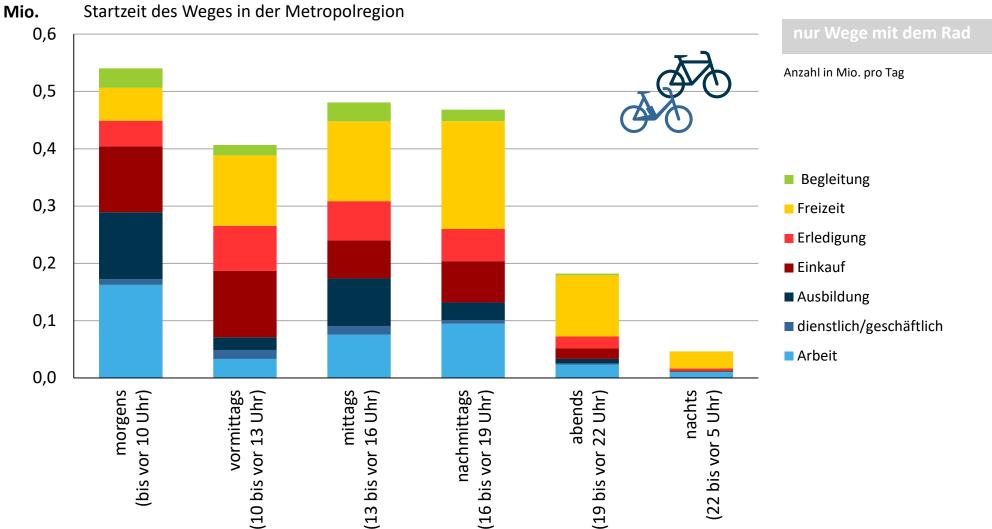
Angaben in Prozent

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

Wann Wege mit dem Fahrrad starten - Metropolregion:

viele Frühradler

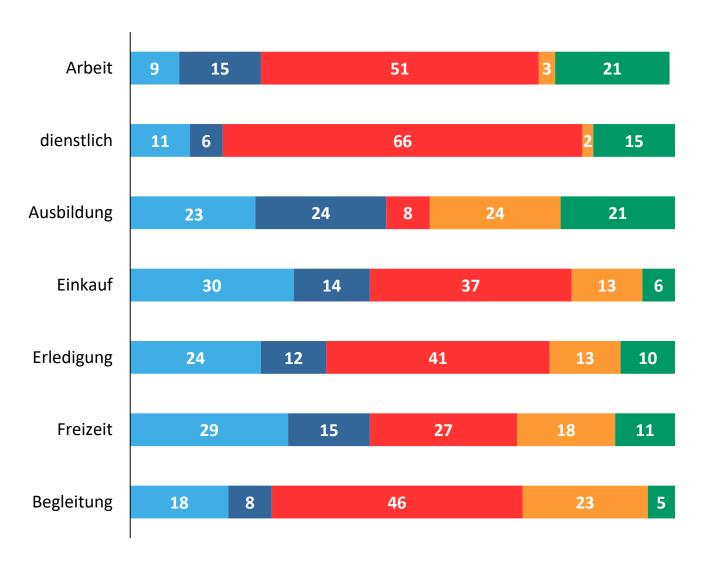




Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecken - Metropolregion:

hohe MIV-Anteile für den Weg zur Arbeit









Zu Fuß



Fahrrad



MIV-Fahrer



MIV-Mitfahrer



ÖV

Angaben in Prozent

Übliche Verkehrsmittelnutzung für Auto, ÖPNV und Fahrrad





eine Studie des:



durchgeführt von:



in Kooperation mit:





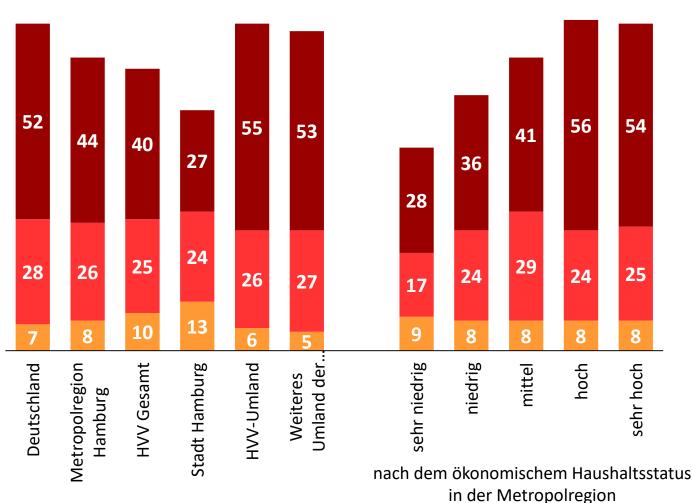
infas 360

Übliche Autonutzung – Deutschland und Metropolregion:

hohe Nutzung und erneut abhängig vom ökonomischen Haushaltsstatus





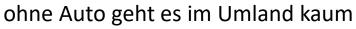


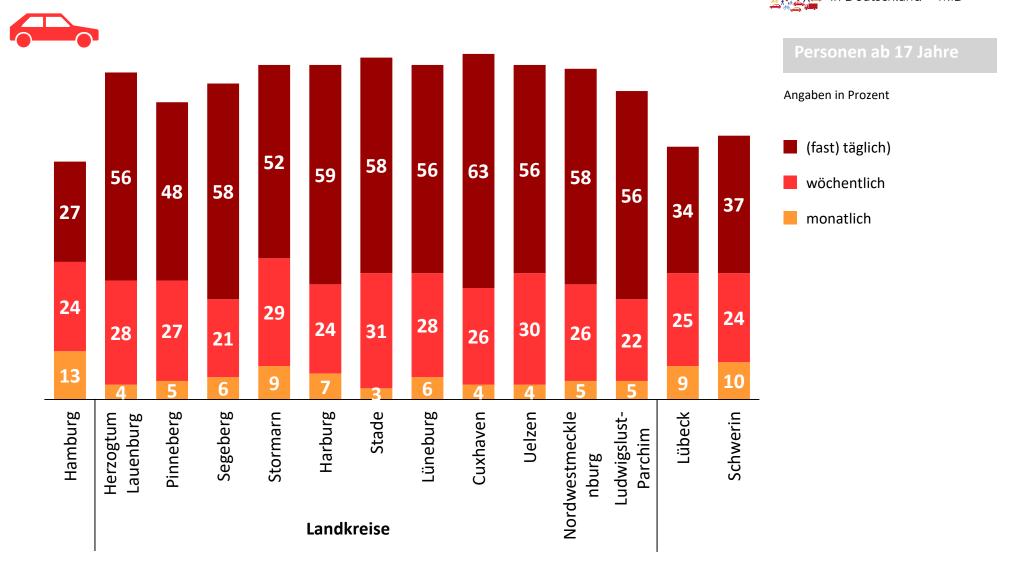




Übliche Autonutzung in den Teilgebieten der Metropolregion:

Mobilität in Deutschland – MiD

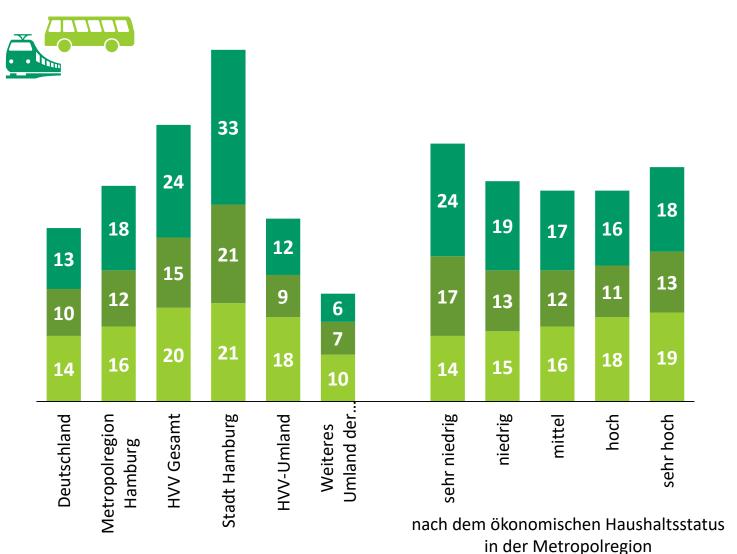




Übliche ÖPNV-Nutzung Deutschland und Metropolregion:

in der Metropolregion etwa die Hälfte im engeren Nutzerkreis





Personen ab 14 Jahre

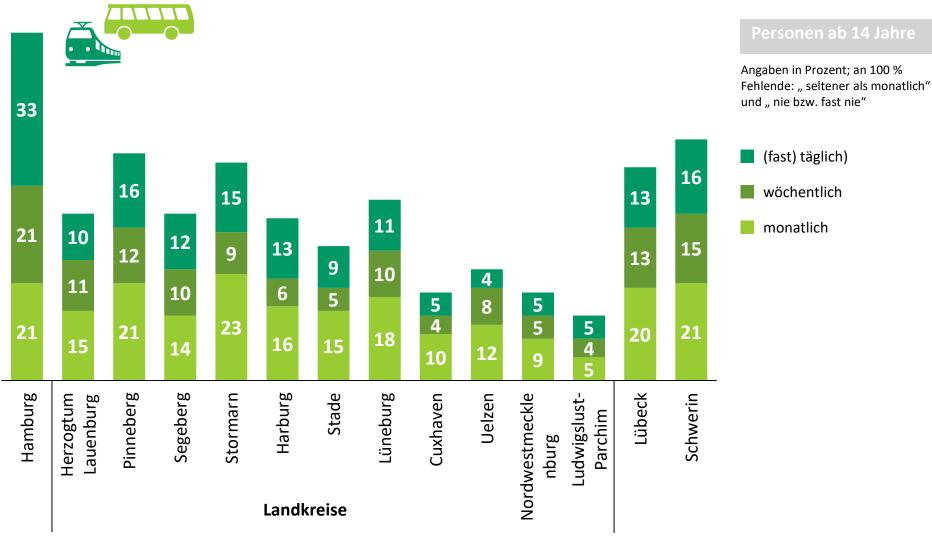
Angaben in Prozent; an 100 % Fehlende: "seltener als monatlich" und "nie bzw. fast nie"

- (fast) täglich)
- wöchentlich
- monatlich

Übliche ÖPNV-Nutzung in den Teilgebieten:

außerhalb der Städte zwischen der Hälfte und weniger als einem Fünftel



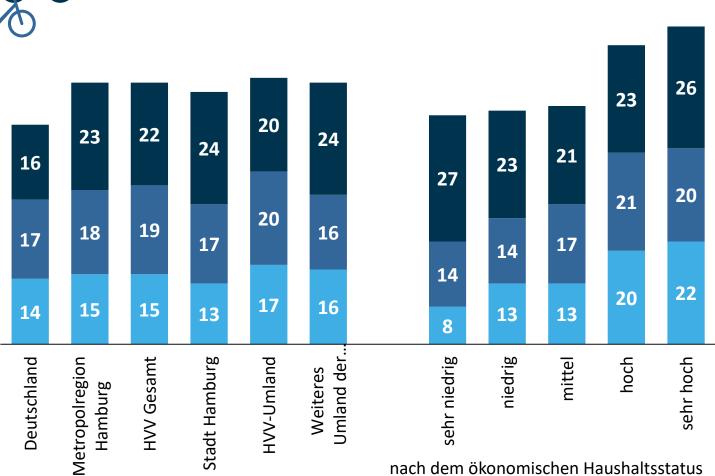


Übliche Fahrradnutzung - Deutschland und Metropolregion:

mehr als die Hälfte der BürgerInnen zumindest monatlich







in der Metropolregion

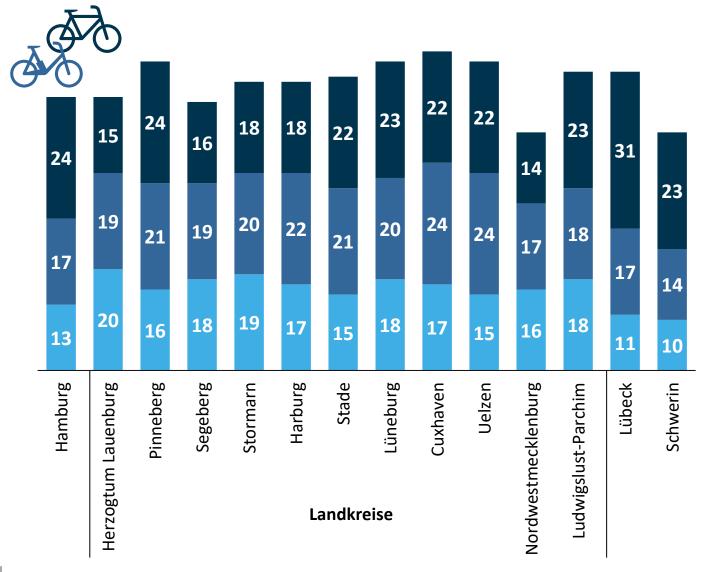
Personen ab 14 Jahre

Angaben in Prozent; an 100 % Fehlende: "seltener als monatlich" und "nie bzw. fast nie"

- (fast) täglich)
- wöchentlich
- monatlich

Übliche Fahrradnutzung in den Teilgebieten:

innerhalb des Umlands durchaus unterschiedlich





Personen ab 14 Jahre

Angaben in Prozent; an 100 % Fehlende: "seltener als monatlich" und "nie bzw. fast nie"

- (fast) täglich)
- wöchentlich
- monatlich

Mobilitätsoptionen und Lebensphasen





eine Studie des:



durchgeführt von:



in Kooperation mit:

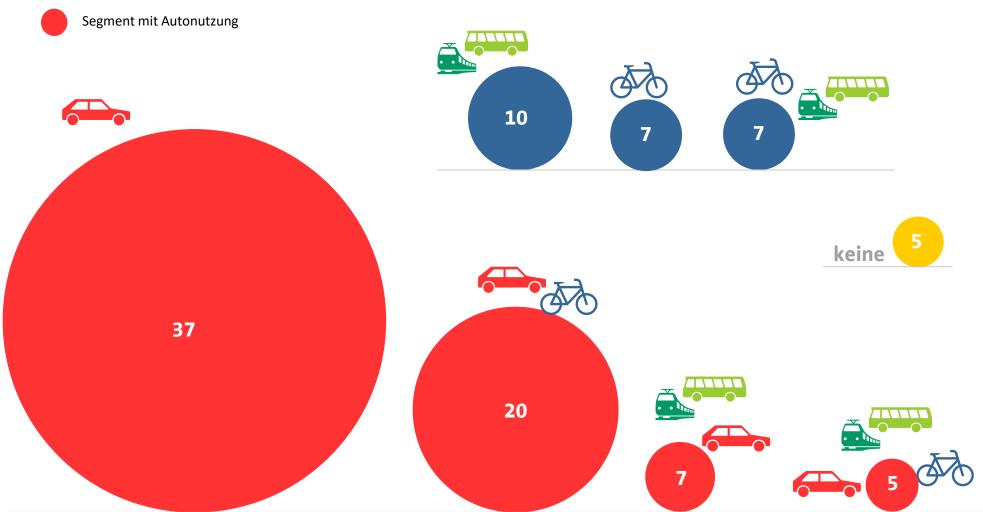




Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf:

zwei Drittel nutzen (auch) das Auto



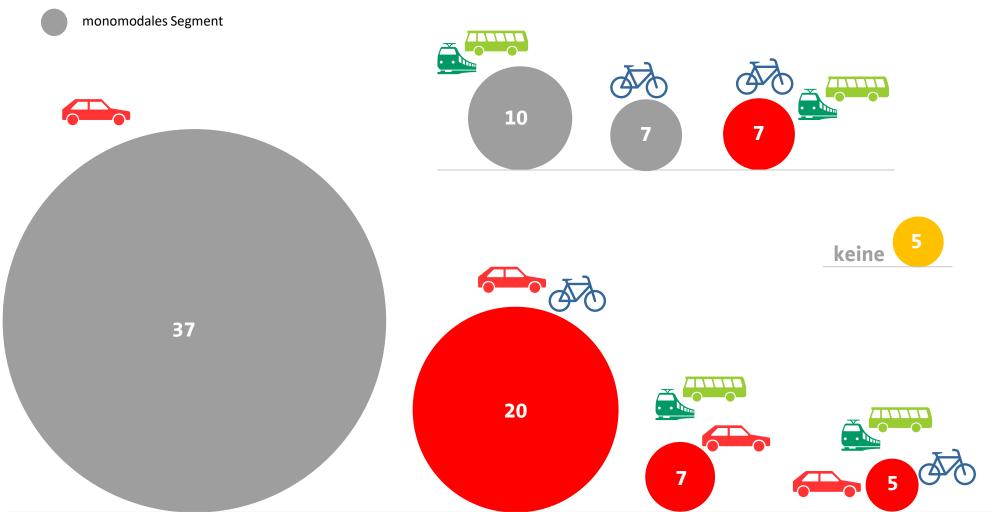


Metropolregion Hamburg, Personen ab 14 Jahre, Angaben in Prozent

Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf:

fast 40 Prozent nutzen mehrere Verkehrsmittel

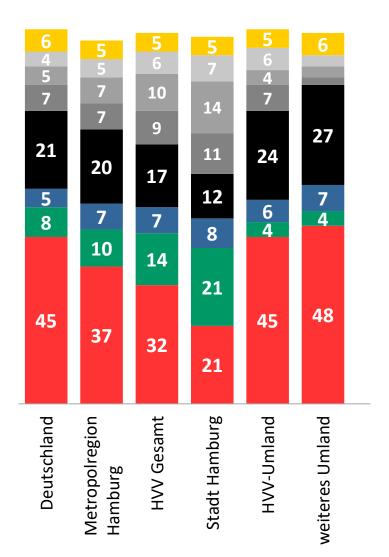




Metropolregion Hamburg, Personen ab 14 Jahre, Angaben in Prozent

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf: das Auto dominiert, in der Stadt aber etwas weniger





Personen ab 14 Jahre

Angaben in Prozent, Abweichungen von 100%: Rundungsdifferenzen, Anteile von weniger als 3 Prozent sind nicht beschriftet

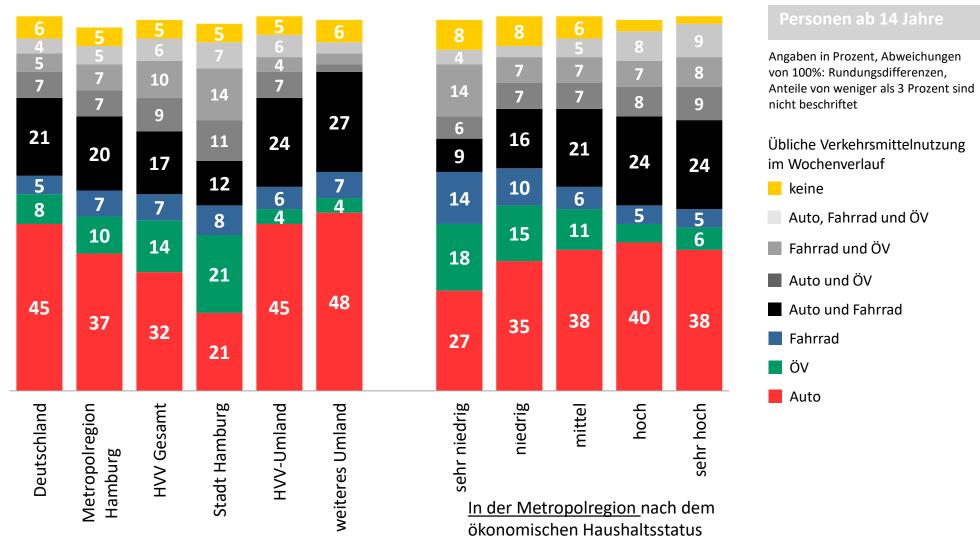
Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

- keine
- Auto, Fahrrad und ÖV
- Fahrrad und ÖV
- Auto und ÖV
- Auto und Fahrrad
- Fahrrad
- ÖV
- Auto

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf:

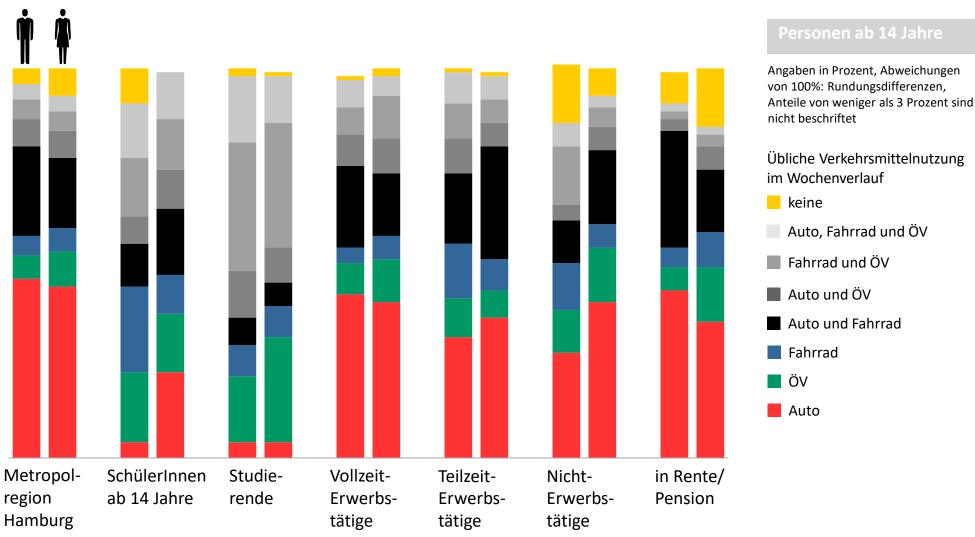
das Auto dominiert vor allem bei hohem verfügbarem Einkommen





Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf - Lebensphasen: deutliche Unterschiede nach Lebensphasen, aber auch nach Geschlecht

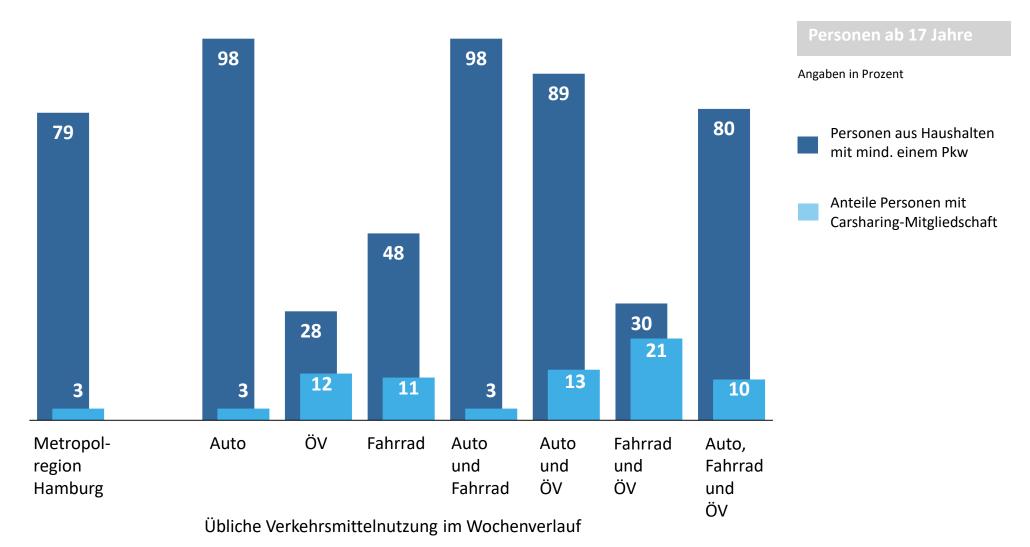




Carsharing-Mitgliedschaft nach genutzten Mobilitätsoptionen:

interessant, wenn Mobilitätsalltag ohne Auto klappt





Zufriedenheit und übliche Nutzung





eine Studie des:



durchgeführt von:



in Kooperation mit:

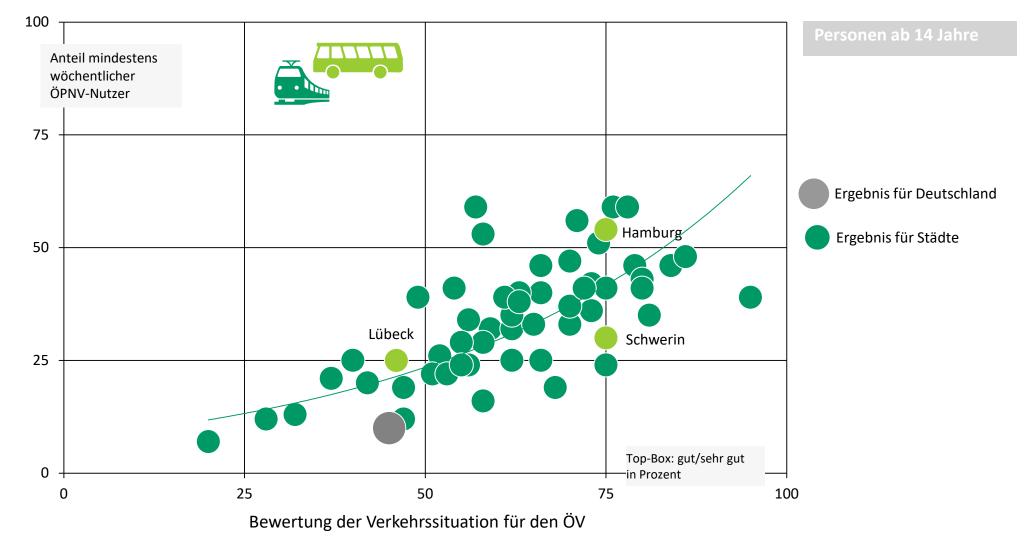




Subjektive Bewertung und übliche Nutzung von Bussen und Bahnen:

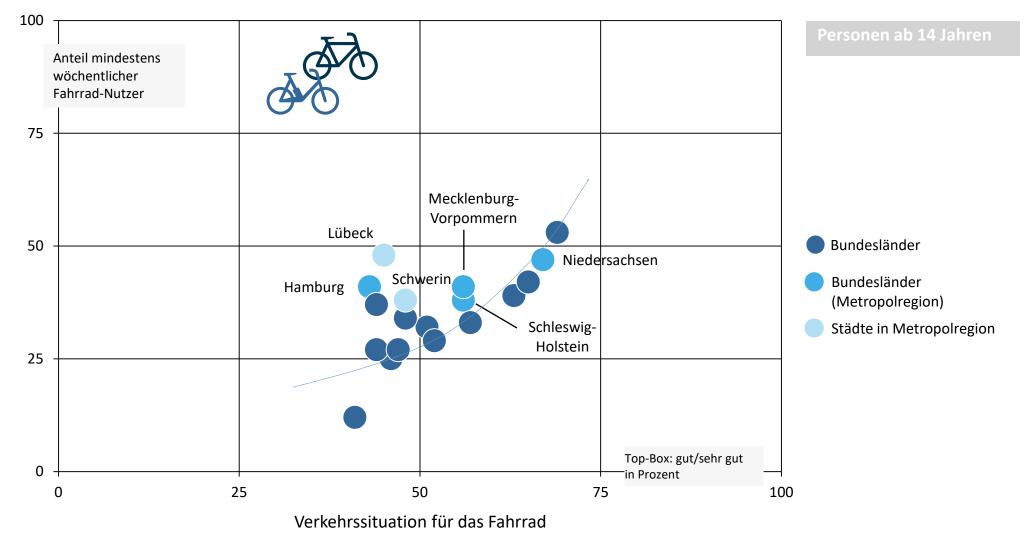
Nutzung steigt mit Zufriedenheit deutlich





Zufriedenheit mit der Fahrrad-Infrastruktur und übliche Radnutzung: Norddeutschland im Vorteil?





Zusammenfassung





eine Studie des:



durchgeführt von:



in Kooperation mit:





Befragungsinhalte der MiD 2017:

schon viel gezeigt, aber es gibt noch mehr zu entdecken



Haushalte

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

Autobesitz

Gründe Nicht-Besitz

Autos

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

Fahrzeugmerkmale

- Motorleistung
- Halter
- üblicher Stellplatz

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

Reisemodul

Erfassung der letzten drei Reisen mit mindestens einer auswärtigen Übernachtung in den letzten drei Monaten

zusätzliche persönliche Mobilitätsmerkmale

Personen

Jahr Führerscheinerwerb, Berufspendler mit Nebenwohnsitz, Homeoffice, Mobilitäts-Handicaps

Infrastruktur und digitale Versorgung

Internetnutzung Mobilität, übliche Verkehrsmittel für Versorgung, Online-Einkauf

Nahmobilität und Radverkehr

übliche Nutzung Mietrad, reine Fußwege, Fahrradhelm, Abstellen Fahrrad zu Hause

Zufriedenheit und Einstellungen

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

Stichtag

- Mobilität
- Umfeld
- Pkw-Verfügbarkeit

Wege

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

verknüpft mit Modul **Fahrzeugmerkmale**

Zuordnung HH-Fahrzeuge zu Auto-Wegen

Etappenerfassung in einer Teilstichprobe

Kernbefragung Zusatzmodul an **Teilstichprobe**

Alltagsmobilität in der Metropolregion:

bis zur "Verkehrswende" ist es noch ein ganzes Stück



- Außerhalb Hamburgs dominiert das Auto mit zunehmender Entfernung immer deutlicher.
- Entsprechend steigt der Autobesitz weiterhin. Eine Trendwende ist nicht erkennbar.
- Das entspricht der bundesweiten Entwicklung außerhalb der Metropolen und außerhalb einiger mittlerer Städte, die im Radverkehr gewinnen.
- Eine Erfolgsgeschichte könnte das Pedelec werden. Zum Erhebungszeitpunkt 2017 konzentrierte sich das noch auf das Umland und ältere Nutzergruppen, aber dies wird sich ändern und erfordert neue Radinfrastrukturen.
- Mobilität ist mehr als Berufs- und Ausbildungsverkehr. Einkauf, Freizeit und Erledigungen binden unter dem Strich mehr Ressourcen und sollten stärker im Vordergrund stehen. Ein entlastender Aspekt dabei kann eine bessere Nahversorgung sein.
- Mehr Radverkehr und neue Mobilitätsangebote helfen, sind besonders im Umland aber weit entfernt von einem Durchbruch. Wirklich helfen werden nur erhebliche Investitionen in den ÖPNV, gerade mit Blick auf Verflechtungen in der Region.
- Besonders im Umland kommt es darauf an, Siedlung und Mobilität zusammen zu denken. Der gegenwärtige Flächenverbrauch begünstigt das Auto und wirkt lange nach. Doch Verdichtung sollte ein Ziel sein.

Ansprechpartner





eine Studie des:



durchgeführt von:



in Kooperation mit:





infas

Robert Follmer

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

Dana Gruschwitz

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

Johannes Eggs

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

Tim Pirsig

Junior-Projektleiter Tel. 0228/38 22-542 Fax 0228/31 00 71 E-Mail t.pirsig@infas.de



Claudia Nobis

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



Marcus Bäumer

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

infas 360

Michael Herter

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

