



Mobilität in Deutschland – MiD

Liebe MiD-Projektbeteiligte,

Ende Februar war es so weit, dass wir rund 70.000 Haushalte im Rahmen der MiD befragt und damit etwa die Hälfte der angestrebten Fallzahl erreicht haben.

Aus diesem Anlass halten wir kurz inne, schauen auf das bereits Geschaffte, feiern und werfen einen Ausblick auf das noch vor uns liegende. Dazu haben wir hier einige Zahlen zur MiD sowie Grundaussagen, Trends und Kuriositäten zum Alltagsverkehr zusammengetragen.

Nach der Befragung weiterer rund 70.000 Haushalte schließen wir die Erhebung ab und machen uns an die Datenaufbereitung, Gewichtung und Hochrechnung sowie die spannende Auswertung der erhobenen Daten.

Eure MiD-Projektleitung

Wer macht eigentlich was in der MiD?



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist der Hauptauftraggeber.



IVT
Research
Data
Analysis
Strategien

Die IVT Research GmbH ist für die Gewichtung und Hochrechnung sowie für die anschließende Projektion der Ergebnisse mittels eines neuen Small-Area-Schätzverfahrens verantwortlich.



infas ist federführend für die Vorbereitung, Erhebung und Auswertung der MiD 2016 verantwortlich.



Das Know-how zur Berechnung von Routen sowie mikrogeografische Daten bringt infas 360 ein.



Das Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) übernimmt die Begleitung aus Sicht der aktuellen Mobilitätsforschung und die Aufbereitung der Daten für die späteren Nutzer.



Innovative Lösungen für den Online-Fragebogen wurden gemeinsam mit der GESS Software GmbH entwickelt.

MiD in Zahlen



Grundaussagen, Trends und Kuriositäten zum Alltagsverkehr

Die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger ist täglich unterwegs. Zur Schule, zur Arbeit, zum Treffen mit Freunden oder zum Einkaufen – Mobilität ermöglicht die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben.

Deshalb ist es für das Bundesverkehrsministerium sowie die regionalen und lokalen Verwaltungen wichtig zu wissen, wie die Bürgerinnen und Bürger unterwegs sind.

Die Ergebnisse fließen in die Planung von Straßen, Brücken, Rad- und Fußwegen, aber auch von neuen Wohnquartieren, Einkaufszentren, Gewerbegebieten oder Freizeiteinrichtungen ein und verbessern so die Infrastruktur.

Die folgenden Beispiele zeigen verschiedene Fragen, die mit den umfangreichen Daten der MiD beantwortet werden.

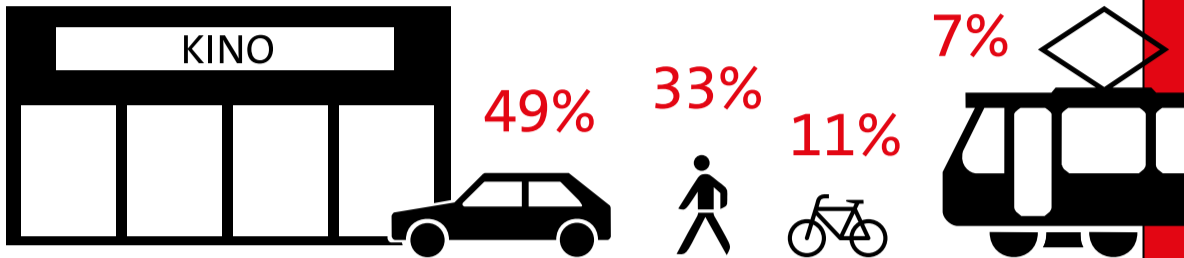
Ausbau von Fuß- und Radwegen oder Schnellstraßen?

Die MiD liefert ein umfassendes Bild zur Alltagsmobilität sowohl zu Autofahrern, Bus- und Bahnnutzern als auch zu Fußgängern und Radfahrern.

Doch welche Schlüsse werden daraus gezogen?

Werden beispielsweise an einem Kino mehr Parkplätze gebaut, wenn die Ergebnisse zeigen, dass die Menschen dieses Ziel am häufigsten mit dem Auto ansteuern?

Wird die Anbindung des Kinos mit Bussen und Bahnen verbessert, damit die Menschen zukünftig nicht mehr mit dem Auto dorthin fahren müssen?



Quelle: Mobilität in Deutschland 2008, eigene Berechnungen

Elektroautos im Alltag?

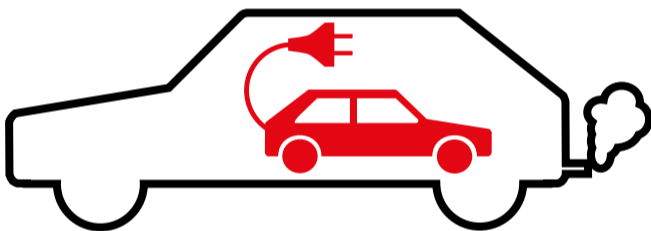
Vor allem in Städten bieten Elektroautos Vorteile, da sie die Luft nicht verschmutzen und sehr leise sind.

Gleichzeitig verfügen die aktuellen Modelle über eine geringere Reichweite als herkömmliche Autos.

Wer also nutzt ein solches Auto und auf welchen Wegen? Wie viele Menschen könnten auf ihren Alltagswegen ein Elektroauto nutzen, da sie ähnliche Strecken zurücklegen? Wie viele Menschen verfügen über einen Stellplatz, an dem sie ein Elektroauto laden könnten?

Auf diese Fragen wird die MiD Antworten liefern.

	Bestand Pkw:	davon mit Elektroantrieb:
2009	41,3 Mio.	1.452 (0,03%)
2016	45,1 Mio.	25.502 (0,06%)



Quelle: Kraftfahrtbundesamt (2017): Bestand an Pkw in den Jahren 2007 bis 2016 nach ausgewählten Kraftstoffarten.

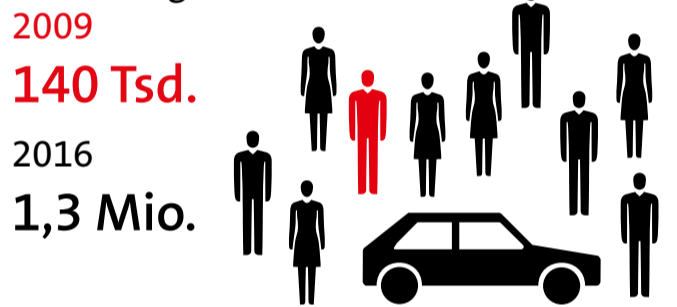
Carsharing statt Autobesitz?

In vielen Städten gibt es Carsharing-Angebote. Damit verbunden ist für die Städte oft die Hoffnung, dass private Autos abgeschafft, Carsharing-Fahrzeuge für die wirklich notwendigen Autofahrten genutzt und alle anderen Wege mit dem Fahrrad oder Bussen und Bahnen zurückgelegt werden.

Funktioniert das wirklich oder werden mit diesen Angeboten mehr Menschen Autos anstelle umweltfreundlicher Alternativen nutzen?

Der Fahrzeugbestand in Deutschland ist in den letzten Jahren weiter gewachsen. Die MiD wird zeigen, wie diese Fahrzeuge im Alltag genutzt werden und welche Rolle Carsharing im Alltag der Bürgerinnen und Bürger spielt.

Carsharing-Nutzer/innen:



Quelle: Bundesverband CarSharing e.V. (2016): CarSharing Jahresbilanz 2015: Wachstum und Konsolidierung im deutschen CarSharing-Markt, Pressemitteilung

Warum fahren in Berlin mehr Menschen mit Bus und Bahn als in Hamburg?

Das Angebot von Bus und Bahn ist in kleinen Orten in der Regel schlechter als in den Großstädten. Aber die letzte MiD zeigt auch Unterschiede zwischen den Großstädten.

Während in Berlin etwa 21 Prozent aller Wege mit Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, ist dieser Anteil in Hamburg mit 16 Prozent deutlich geringer – obwohl das Angebot vergleichbar ist.

Hier scheint es Unterschiede in den Einstellungen der Stadtbewohner zu ihren öffentlichen Verkehrsmitteln zu geben.

Die aktuelle MiD wird mehr Informationen zu den Hintergründen liefern.

Quelle: infas, DLR (2009): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht, Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends

Smartphone statt Führerschein?

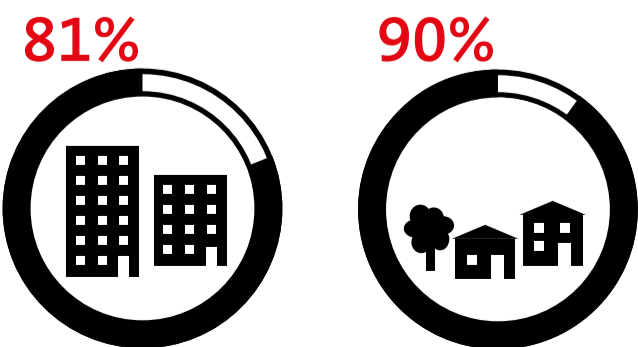
Eine These der Mobilitätsforschung in den letzten Jahren: Sind den jungen Erwachsenen das Smartphone und die virtuelle Welt wichtiger als das Auto, das für die Generationen davor häufig ein Status- und Sehnsuchtsobjekt war?

Tatsächlich sieht man in den Ergebnissen der letzten MiD und ähnlicher Studien in den USA, dass die Führerscheinquote in dieser Altersgruppe sinkt.

Der Trend ist vor allem in den urbanen Räumen zu beobachten, in denen es ein gutes Angebot von Bus und Bahn gibt.

Ob dieses Phänomen eine dauerhafte Abkehr vom Auto bedeutet oder diese Generation später in ihrem Leben zum automobilen Lebensstil früherer Generationen zurückkehrt (96 Prozent der Personen zwischen 40 und 49 Jahren haben einen Führerschein), wird die aktuelle MiD zeigen.

Anteil der 18- bis 29-Jährigen, die einen Führerschein besitzen



Quelle: infas, DLR (2009): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht, Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends, sowie eigene Berechnungen

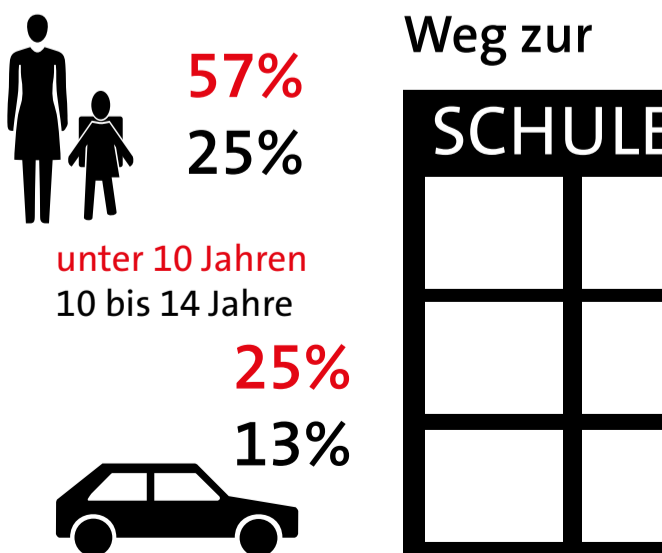
Helikopter-Eltern und Generation Rücksitz

Gelegentlich hört man von den sogenannten Helikopter-Eltern, die sich überfürsorglich ständig in der Nähe ihres Nachwuchses aufhalten und diesen überwachen und beschützen.

Übertrieben oder nicht – die letzte MiD zeigt:

Die Schule erreichen die meisten Kinder bis neun Jahre in Begleitung eines Elternteils und fast jedes vierte Kind auf dem Rücksitz vom „Taxi Mama“.

Erst ab etwa zehn Jahren unternehmen Kinder Routinewege wie beispielsweise zur Schule mehrheitlich ohne Begleitung ihrer Eltern. Aber auch in dieser Altersgruppe wird mehr als ein Drittel der Wege in einem Auto zurückgelegt.



Quelle: Robert Follmer (2009): Generation Auto. Vortrag auf dem Kinderkongress 2009, eigene Berechnungen auf Basis der MiD 2008