

# *≠ mobilogisch!*

Ökologie · Politik · Bewegung



## **Parken & Shoppen**

Brötchentaste bringt es nicht

## **Bahn**

Ausverkauf der Bahn(höfe)

## **Fußverkehr**

Gehen bewegt die Stadt

## **ÖPNV**

Das Ende der Niederflur-Straßenbahn

€ 4,50

ISSN 1611-9169

Juni 2004  
25. Jahrgang

**2/04**

## **Neue Studie: Mobilität in Deutschland 2002. Oder: Der Vorhang zu und alle Fragen offen.**

Nach langen Jahren des Wartens ist es nun soweit: Es gibt wieder aktuelle Befunde zum Mobilitätsverhalten der Deutschen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland 2002“ (MiD 2002) der Fachöffentlichkeit vorgestellt. Diese Studie steht in der Tradition der 1975 begonnenen KONTIV®-Untersuchungen (KONTIV® = Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten). Diese Untersuchungen waren Meilensteine der Verkehrsforschung in Deutschland und befruchteten die Fachdiskussion in vielen Ländern der Welt wesentlich. Die hier und in zahlreichen lokalen und regionalen Nachfolgestudien bereitgestellten Ergebnisse waren entscheidend dafür, dass Anstöße zum Umdenken bei den Akteuren im Verkehrsbereich auch argumentativ durch solide Fakten unterstützt werden konnten. Welche (neuen) Informationen bietet nun die Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MiD), die sich selbst als „Leituntersuchung der Mobilitätsforschung in Deutschland“ versteht ?

Die Untersuchung wurde vom infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH und dem Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erstmals überwiegend als sogenannte CATI- (Computer Aided Telephone Interviewing) Erhebung, also telefonisch, durchgeführt. Der interessierte Laie stellt sich hier allerdings bereits die Frage, ob denn die zunehmende Verbreitung von Mobiltelefonen, Anrufbeantwortern, die Differenzierung der Telefonprovider und neue Techniken (wie z. B. Caller ID, Number portability) hier nicht Probleme schaffen und der Fachmann weiß, dass genau diese Problematik international heftig diskutiert wird. Um diesem Problem zu begegnen, wurde für Haushalte ohne eruiertbare Telefonnummer ergänzend eine postalisch-schriftliche Erhebung durchgeführt.

MiD sollte, wie die Vorgängeruntersuchungen auch, verlässliche, repräsentative Informationen zum Mobilitätsverhalten der bundesdeutschen Bevölkerung liefern. Sie sollte darüber hinaus Datengrundlagen zu Einflussgrößen der Mobilität bereit stellen. Die bisherigen KONTIV®-Erhebungen waren in diesem Sinne ja immer ein Gradmesser für die Verkehrsentwicklung in Deutschland und ein Fundus für die verkehrspolitische Diskussion. Man denke beispielsweise nur an das noch immer verblüffende Argument des hohen Anteils kurzer Pkw-Fahrten. Und solche Argumente konnten sich immer auf

eine solide allgemein akzeptierte Datenbasis stützen. Und da die Erhebung von Mobilitätsdaten ein sehr schwieriges, da komplexes und methodisch anspruchsvolles Unterfangen ist, muss ein Blick auf die diesbezügliche Belastbarkeit der Untersuchung „MiD Mobilität in Deutschland 2002“ (MiD 2002) gerichtet werden.

### **Aufbau der Befragung.**

Die MiD 2002 umfasste – über ein ganzes Jahr verteilt – rund 25.000 Haushalte (zuzüglich lokaler und regionaler Aufstockungsstichproben) in denen rund 62.000 Personen zu ihrem Verkehrsverhalten an einem vorgegebenen Stichtag befragt wurden. Erhoben wurden Haushaltsmerkmale (u.a. Haushaltgröße, Fahrzeugausstattung, Einkommen), Personenvariable (beispielsweise Staatsangehörigkeit, höchster Schulabschluss, Führerscheinbesitz, berufliche Stellung) und eben alle Wege am Stichtag mit ihren beschreibenden Merkmalen (Verkehrsmittel, Zweck, Dauer, Entfernung usw.).

Die Rücklaufquote, also die Relation Antwortstichprobe zu Bruttostichprobe, ist ein erster zentraler Qualitätsindikator einer Erhebung; nicht zuletzt deswegen, da Teilnahmebereitschaft und Mobilitätsverhalten in einem direkten Zusammenhang stehen. Aktuell gibt es vier große bundesweite Erhebungen, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durchgeführt wurden und die

unterschiedliche Mobilitätsaspekte untersuchen. Für alle diese Erhebungen kann die Rücklaufquote verglichen werden: Der Rücklauf der MiD-Erhebung, die einen Methodenmix aus telefonischer (überwiegend) und schriftlicher (zu einem geringeren Teil) Erhebungsform anwendete, beträgt insgesamt 42 %, wobei im schriftlichen Erhebungsteil von MiD gerade noch ein Rücklauf von 23 % erreicht wurde.

Die erhebungstechnisch weit anspruchsvollere Erhebung „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland“ (KiD 2002) erzielte mit einer schriftlich-postalischen Erhebung 56 % Rücklauf. Weiterhin gibt es die Erhebung „Mobilität in Städten – SrV 2002“, die die Tradition des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) an der TU Dresden fortführt. Diese Erhebung wurde nun erstmals überwiegend als telefonische Erhebung durchgeführt und bei dieser Erhebungsform, die eigentlich den höchsten Rücklauf erbringt, machten nur 25 % der Befragten mit. Und schließlich ist da noch DATELINE (Design and Application of a Travel Survey for European Long-distance Trips Based on an International Network of Expertise), eine Erhebung zum Fernreiseverhalten für die Europäischen Kommission plus Aufstockung des BMVBW, die mit einer schriftlich-postalischen Erhebung in Deutschland 72 % Rücklauf erzielte;

**Rücklaufquoten von Erhebungsmethoden**

	MiD 2002	KiD 2002	SrV	DATE- LINE
Erhebungsmethode	telefonisch	schriftlich/postalisch	telefonisch	schriftlich/postalisch
Rücklaufquote	42 %	56 %	25 %	72 %

MiD= Mobilität in Deutschland / KiD=Kraftverkehr in D.  
SrV= System repräsentativer Verkehrsbefragungen

Der Rücklauf der MiD-Erhebung ist also – gerade im Vergleich zur KiD-Erhebung - auffallend gering. Es wird aber noch problematischer: In der MiD-Erhebung wurde ein Haushalt als befragt eingestuft, wenn die so genannte „50 %-

Regel“ erfüllt wurde, nämlich wenn von mindestens der Hälfte der Personen im Haushalt ein vollständiges Personen- und Wegeinterview vorliegt. Das war bei 72 % der antwortenden Haushalte der Fall, 28 % der „rekrutierten“ Haushalte erfüllten diese Regel nicht und wurden ausgeschlossen. Alle Haushaltsmitglieder wurden aber nur bei 59 % der befragten Haushalte erreicht. Damit fehlte bei weiteren 13 % der Haushalte mindestens eine – meist mobile – Person. Schließlich haben 12 % der Personen (ab 14 Jahre) ihre Wege nicht selbst berichtet („proxy“!; d.h. die Mobilitätsangaben wurden von einer anderen Person gemacht) und weitere 12 % der Personen (ab 14 Jahre) berichteten zu einem Stichtag, der vier oder mehr Tage zurücklag. Diese Rücklaufeffekte legen die Vermutung nahe, dass sie nicht ohne Einfluss auf die Ergebnisse blieben. Dies lässt sich relativ leicht überprüfen.

**Die Gegenprobe .**

Das Institut Socialdata hat auf der Basis eigener, kontinuierlicher, über mehrere Jahre laufender Erhebungen Deutschlandwerte für das Jahr 2000 berechnet und „Erwartungswerte“ für das Jahr 2002 fortgeschrieben. Ein Vergleich mit diesen Werten hilft die o.g. Methodeneffekte des MiD-Designs abzuschätzen. In allen Mobilitätsuntersuchungen – und so auch in den bisherigen KONTIVs® – ist die Verkehrsmittelwahl ein zentraler Indikator. Zugrundegelegt wird hierbei das Haupt-Verkehrsmittel eines Weges.

**Mobilität in Deutschland 2002**

Verkehrsmittel	MiD	Socialdata
Zu Fuß	23	21
Fahrrad	9	10
MIV-Fahrer(in)	42	44
MIV-Mitfahrer	19	13
Öffentlicher Verkehr	8	12
Gesamt	100	100

MiD=Mobilität in Deutschland Alle Angaben in %

## ..... Verkehrsplanung .....

Laut MiD werden 2002 an einem durchschnittlichen Tag des Jahres 23 % aller Wege (ausschließlich) zu Fuß zurückgelegt, und 9 % mit dem Fahrrad. Mit einem motorisierten Verkehrsmittel (MIV; d.h. meist dem Pkw) werden 61 % aller Wege unternommen, 42 % als Fahrer(in) und 19 % als Mitfahrer(in). Die restlichen 8% der Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.



Off hilft bereits ein anderer Blickwinkel (zitty 5/2000)

Der Vergleich mit den Socialdata-Ergebnissen zeigt zwei Auffälligkeiten: einen sehr hohen MIV-Mitfahreranteil und einen auffällig niedrigen Anteil des öffentlichen Verkehrs bei der MiD-Erhebung. Der hohe Mitfahreranteil führt beispielsweise dazu, dass sich im MIV ein Besetzungsgrad von nahezu 1,5 (pro Fahrt) errechnet (den die einschlägige Literatur und viele Zählungen eher zwischen 1,2 und 1,3 verorten). Und für den öffentlichen Verkehr werden von MiD hochgerechnet 20 Mio. Fahrten pro Tag ausgewiesen, was 7,3 Mrd. Fahrten pro Jahr entspricht und somit erheblich unter den bekannten Werten liegt (in der Statistik des Verbandes öffentlicher Verkehrsunternehmen – VDV –, die nur den ÖPNV seiner Mitgliedsunternehmen ausweist: 26 Mio. Fahrten/Tag bzw. 9,5 Mrd. Fahrten pro Jahr; in der DIW-Statistik

„Verkehr in Zahlen“: 10 Mrd. Fahrten pro Jahr im öffentlichen Verkehr).

Und auch die Wegezweckstruktur ist von besonderem Interesse.

### Anteil der Wege nach Verkehrszweck 2002

Zweck	MiD	Socialdata
Arbeit	16	21
Ausbildung	7	10
Einkauf	20	25
Private Erledigungen	13	5
Bringen/ Holen	10	6
Freizeit	34	33
Gesamt	100	100

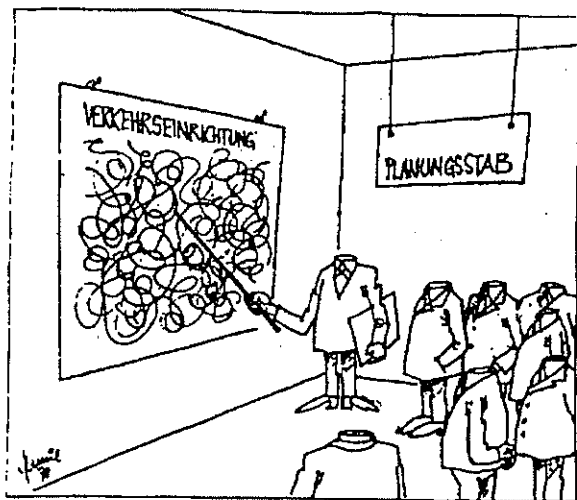
Exklusive Wirtschaftsverkehr (geschäftlich/ dienstliche und regelmäßige berufliche Fahrten) Alle Angaben in %

Hier fallen zunächst wiederum zwei Besonderheiten auf: die niedrigen Anteile der Wegezwecke Arbeit und Ausbildung bei MiD. Da liegt die Vermutung nahe, dass durch die (Nicht-) Erreichbarkeit von Personen in Verbindung mit der 50 % -Regel Personen überrepräsentiert sind, die durch häusliche Aufgaben eher an die Wohnung gebunden sind und so leichter erreicht wurden. Während die Verschiebungen bei Einkauf und private Erledigungen, wohl eher auf leicht unterschiedliche Definitionen zurückzuführen sind, ist der relativ hohe Anteil von Wegen mit dem Zweck Bringen/Holen (von anderen Personen) wiederum ein Hinweis darauf, dass Personen mit häuslichen Pflichten eher erreicht wurden und überproportional in die Befragung eingingen.

Eine weitere wichtige Kenngröße ist die Anzahl der Wege pro Person und Tag, also wie viele Ortsveränderungen eine durchschnittliche Person (inkl. immobiler Personen) pro Tag zurücklegt. Im Durchschnitt verlassen laut MiD 86 % der Bundesbürger an einem durchschnittlichen Tag ihre Wohnung und nehmen am Verkehr teil; bezogen auf die Gesamtbevölkerung wer-

den pro Person und Tag 3,3 Wege zurückgelegt. Der vergleichbare Wert von Socialdata liegt bei 3,4 Wegen pro Person und Tag, wobei aber von Socialdata üblicherweise der private Alltagsverkehr (Wege bis 100 km ohne Wirtschaftsverkehr) ausgewiesen wird. Hier zeigen sich also keine Auffälligkeiten.

Was aber weiterhin auffällt ist, dass die MiD-Erhebung trotz ihrer niedrigen Ausschöpfung die daraus resultierende Non-response Problematik weitgehend ausblendet. Während gerade in der internationalen Fachdiskussion dieser „Selektivität“ breite Aufmerksamkeit gewidmet wird, wird diese Problematik bei MiD als nicht signifikant bezeichnet. Dabei ist es offensichtlich und durch zahlreiche Untersuchungen belegt, dass gerade im Mobilitätsbereich ein Zusammenhang zwischen Teilnahme an einer entsprechenden Erhebung und dem eigenen Mobilitätsverhalten besteht.



Bei falscher Datengrundlage helfen auch keine Köpfe

### Weitergehende Infos.

Nützliche weiterführende Informationen zur MiD-Erhebung finden sich im Internet unter [www.kontiv2002.de](http://www.kontiv2002.de). Spannend, aber kompliziert wird es, wenn man sich vertiefende Informationen beschaffen möchte. Inzwischen besteht eine „Clearingstelle für Verkehrsdaten und Verkehrsmodelle“ beim DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt). Unter der Internet

–Adresse [www.clearingstelle-verkehr.de](http://www.clearingstelle-verkehr.de) eröffnet sich dort der Zugang zu MiD 2002 – Mobilität in Deutschland 2002. Man erfährt, dass die Befragungsdaten als „Public Use File“ bezogen werden können, muss dann aber zur Kenntnis nehmen, dass es „Allgemeine Bedingungen zur Nutzung von Daten“ gibt, flankiert von „Allgemeinen Geschäftsbedingungen zur Abgabe von Mobilitätsdaten“.

Und man ahnt, was kommen muss: „Entgelte und Abgabebedingungen für Mobilitätsdaten“. Hier lernt man schließlich, dass es ein Standardangebot für Datennutzer für eigene Zwecke (Planung, Forschung, Marktanalyse) gibt, dessen Grundpreis 10.000 € beträgt. Da möchte man sich lieber dem auch angebotenen Auswertungsprogramm „MiT – Mobilität in Tabellen“ zuwenden, aber auch hier wieder – ohne Bewilligung keine Nutzung. Und man fragt sich, muss das so sein? Dass es auch anders geht, zeigt die Website des DATELINE-Projektes, wo im Internet Tools verfügbar sind, die einen direkten Zugriff auf Daten und damit eigene Auswertungen ohne Restriktionen und Barrieren erlauben.

So liegen nun neue Daten zur Mobilität in Deutschland vor. Aber viele Fragen bleiben offen.

Werner Brög und Erhard Erl

### Quellen/Literatur:

- infas/DIW: Mobilität in Deutschland 2002. Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten. Endbericht, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin/Bonn 2003
- infas/DIW: Mobilität in Deutschland 2002. Tabellenband, Berlin/Bonn 2003
- IVS Institut für Verkehr und Stadtbauwesen der TU Braunschweig: Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland. Befragung der Kfz-Halter. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin/Bonn 2003
- [www.kontiv2002.de](http://www.kontiv2002.de)
- [www.clearingstelle-verkehr.de](http://www.clearingstelle-verkehr.de)
- [www.DATELINE-project.org](http://www.DATELINE-project.org)
- [www.verkehrsbefragung.de](http://www.verkehrsbefragung.de)

