

# Mobilität in der Europäischen Metropolregion Stuttgart

Mobilitätskongress der Europäischen Metropolregion Stuttgart am 22. Januar 2019

## Mobilität in Deutschland



eine Studie des:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

**infas**

in Kooperation mit:



**infas 360**

## Was erwartet Sie?



Mobilität  
in Deutschland – MiD

- Ein wenig Hintergrund zur Studie
- Modal Split und Aufteilung der Verkehrsmittel
- Wegezwecke
- Auto- und Fahrradbesitz in den Haushalten
- Stellenwert des Carsharings
- Übliche Verkehrsmittelnutzung
- Zufriedenheit beim Radfahren, im ÖPNV und mit dem Autoverkehr
- Ein kleiner Blick auf den Güterverkehr
- Eine Zusammenfassung

# Mobilität in Deutschland 2017

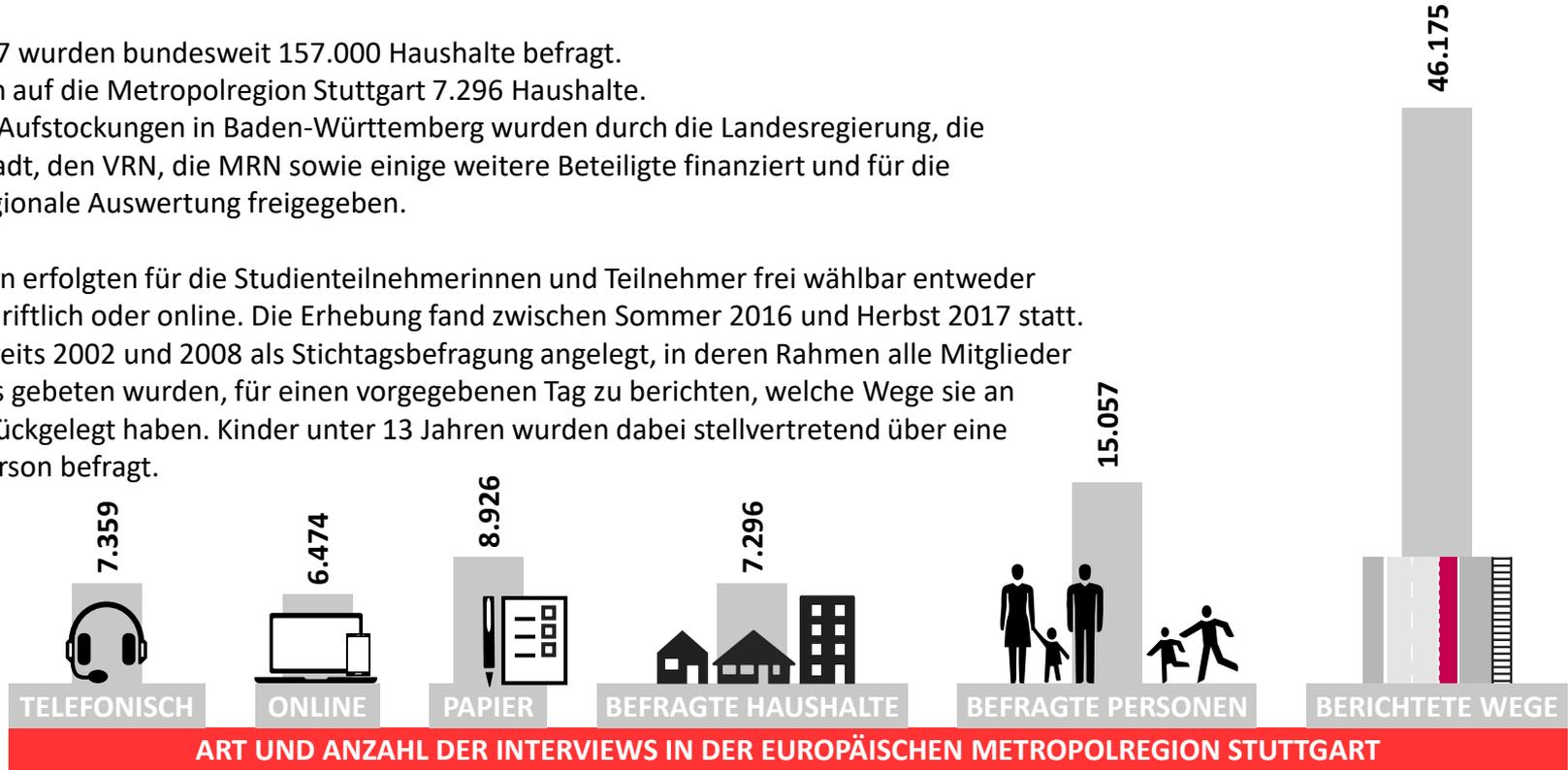
## Vorgehen und Umfang der Befragung



Mobilität  
in Deutschland – MiD

In der MiD 2017 wurden bundesweit 157.000 Haushalte befragt. Davon entfallen auf die Metropolregion Stuttgart 7.296 Haushalte. Die regionalen Aufstockungen in Baden-Württemberg wurden durch die Landesregierung, die Landeshauptstadt, den VRN, die MRN sowie einige weitere Beteiligte finanziert und für die vorliegende regionale Auswertung freigegeben.

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.



MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

# Über was berichtet die MiD 2017?

## Alltagsverkehr der Bewohnerinnen und Bewohner einer Region



Mobilität  
in Deutschland – MiD



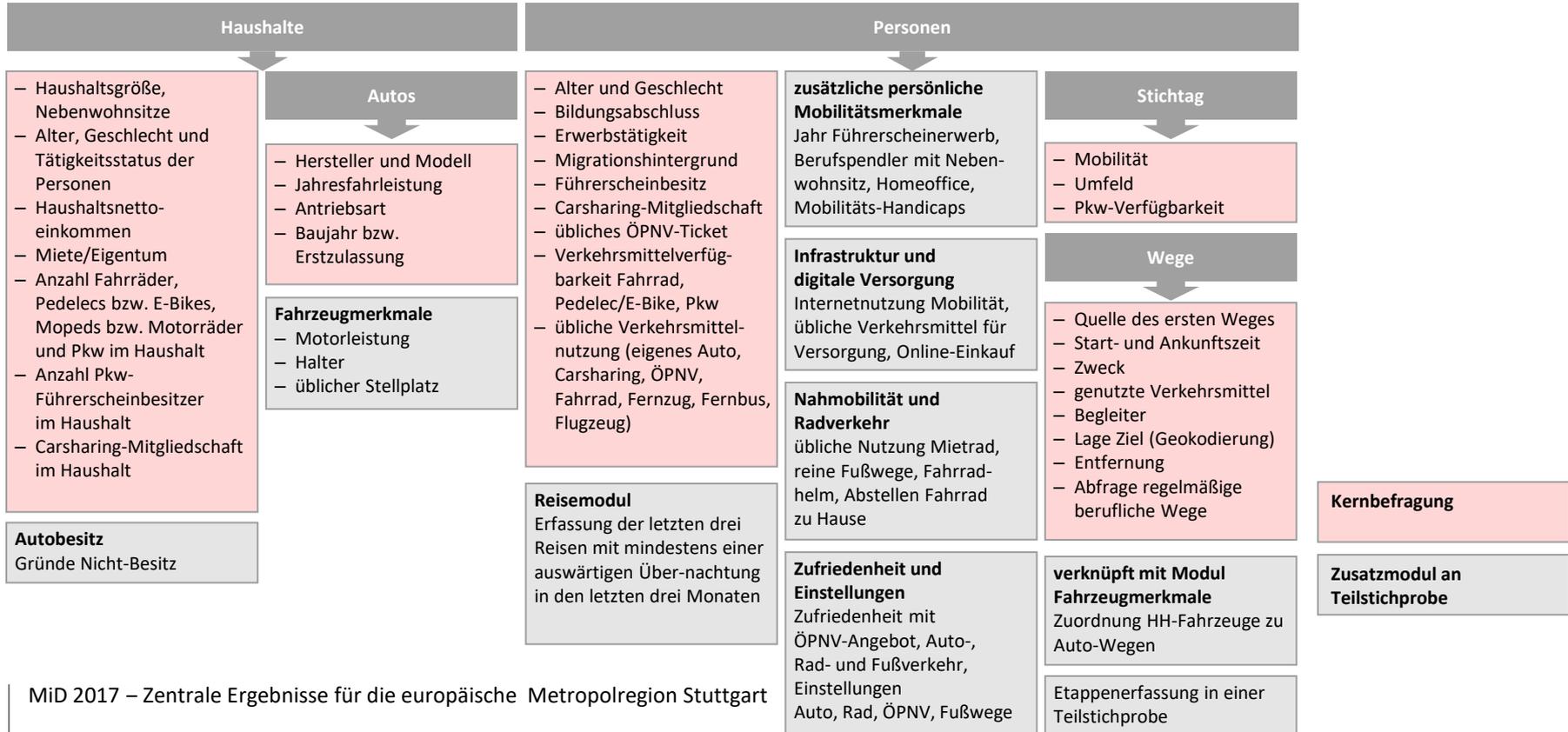
Zahlenangaben:  
Verkehr in Zahlen 2017/18

# Befragungsinhalte in der MiD 2017:

## Kernbefragung und Zusatzmodule



Mobilität  
in Deutschland – MiD

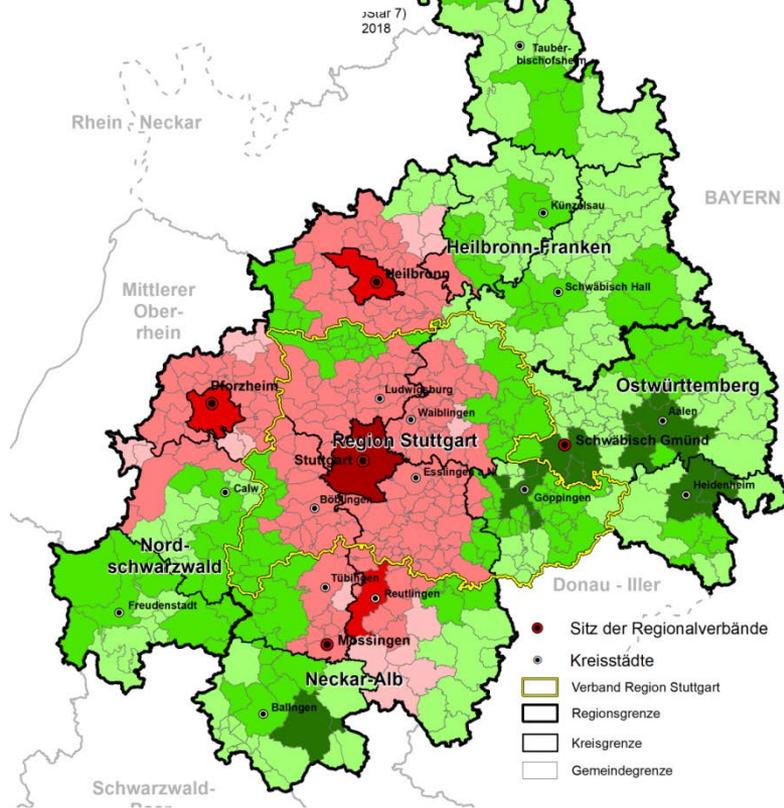


# Hintergrundinformation:

## die Europäische Metropolregion Stuttgart und Regionstypen des BMVI



Mobilität  
in Deutschland – MiD



### Ländliche Regionen

- Zentrale Städte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

### Stadtregionen

- Metropole
- Regiopole, Großstädte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

- Sitz der Regionalverbände
- Kreisstädte
- Verband Region Stuttgart
- Regionsgrenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

Datenbasis:  
Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStar 7)  
aus der Laufende Raumbearbeitung des BBSR - Stand 2018

MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

# Kennwerte zur Mobilität an einem durchschnittlichen Tag: die Region im Vergleich zu deutschlandweiten Ergebnissen



Mobilität  
in Deutschland – MiD

## Beachtliche Alltagsmobilität

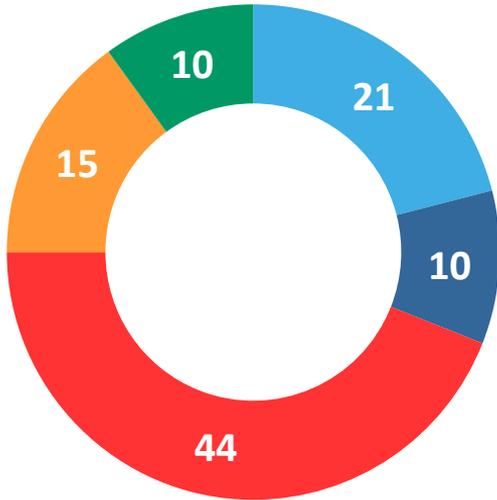
Im Schnitt ist jeder von uns rund 80 Minuten am Tag unterwegs, dabei legen wir fast 40 Kilometer und rund drei Wege zurück. Dies unterscheidet sich regional kaum voneinander. Unterschiede ergeben sich jedoch kleinräumig und nach Lebensphasen, etwa abhängig von der Nahversorgung am Wohnort oder einer Berufstätigkeit.

	Anteil mobiler Personen pro Tag	Wege pro Person und Tag	Tagesstrecke pro Person und Tag	Unterwegszeit pro Person (ohne Wirtschaftsverkehr)
	%	Anzahl	km	h:min
Deutschland	85	3,1	39	1:20
Baden-Württemberg	86	3,1	41	1:21
Metropolregion Stuttgart	87	3,1	39	1:21
Metropolregion ohne Region Stuttgart	86	3,1	40	1:20
Region Stuttgart	87	3,1	39	1:22
Region Stuttgart ohne LH Stuttgart	87	3,1	38	1:19
LH Stuttgart	87	3,2	39	1:32

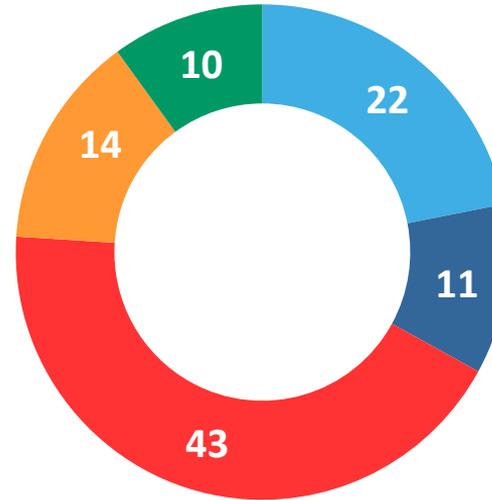
# Hauptverkehrsmittel und Modal Split überregional: Ergebnis für Baden-Württemberg nahe an den Deutschland-Werten



## Baden-Württemberg



## Deutschland



### Und was ist mit der Intermodalität?

Sie hat geringe Anteile. Nur rund 10 Prozent der Wege haben mehrere längere Etappen – und dann häufig in den einfachen Kombinationen zu Fuß-Auto oder zu Fuß-ÖPNV, weniger z.B. Fahrrad-ÖPNV-zu Fuß.

## Wege



Zu Fuß



Fahrrad



MIV-Fahrer



MIV-Mitfahrer



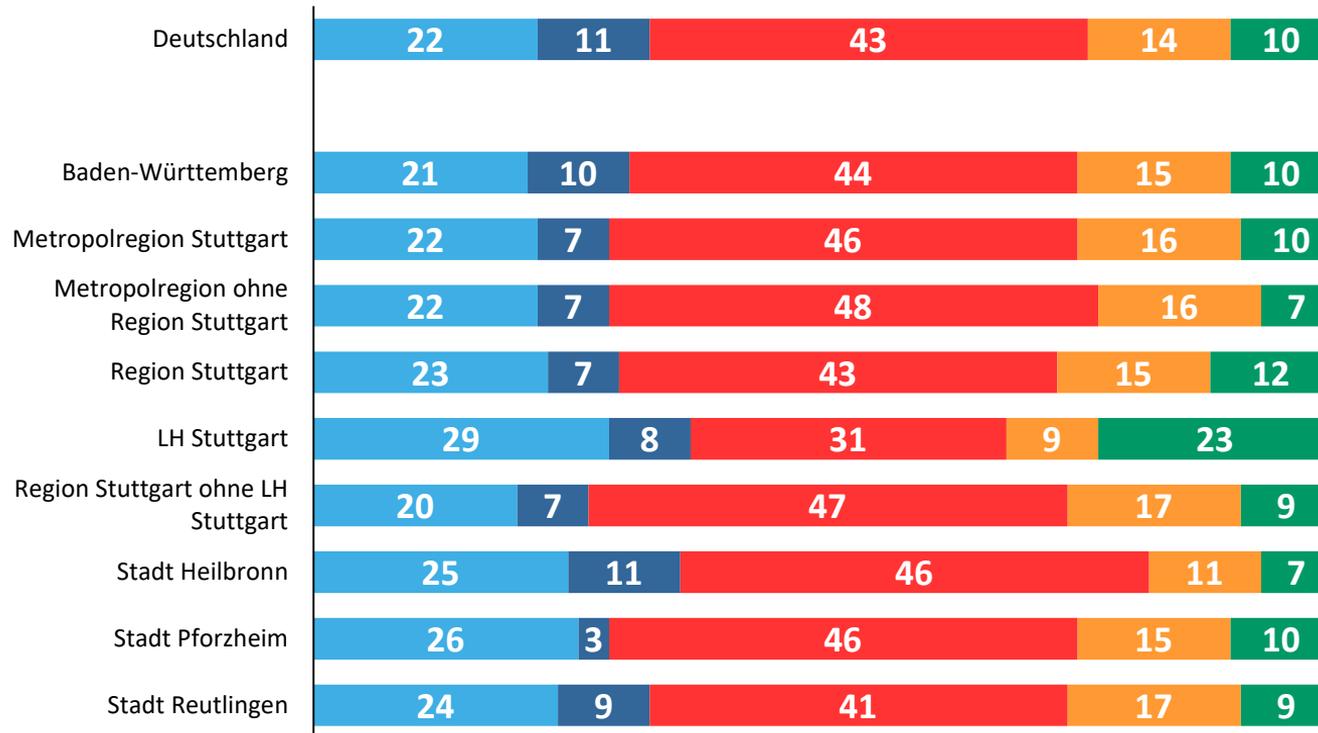
ÖV

Angaben in Prozent

# Hauptverkehrsmittel und Modal Split regional: autogeprägte Region



Mobilität  
in Deutschland – MiD



## Wege



Zu Fuß



Fahrrad



MIV-Fahrer



MIV-Mitfahrer



ÖV

Angaben in Prozent

MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

# Modal Split in der Landeshauptstadt für die *Tagesbevölkerung*: Verkehrsgeschehen einschließlich Einpendlern zu Beruf, Einkauf, Freizeit



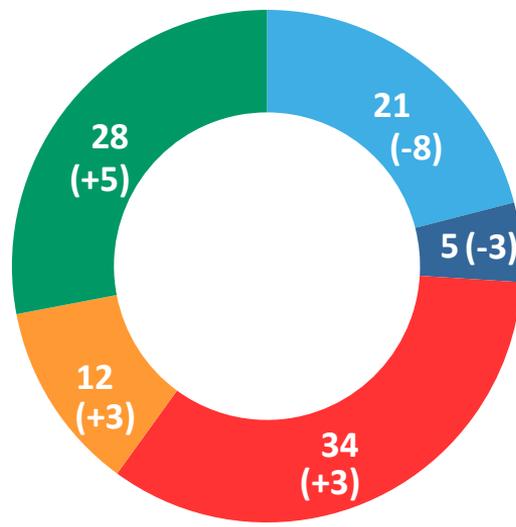
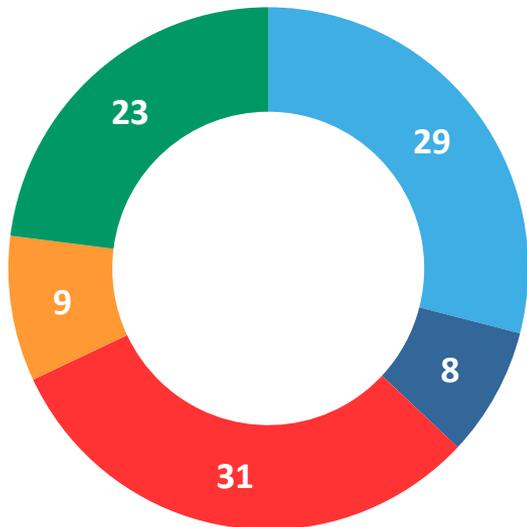
Zu Fuß      Fahrrad      MIV-Fahrer      MIV-Mitfahrer      ÖV

## Wege Stuttgart

Angaben in Prozent

### Stuttgart Bewohnerkonzept (bisher)

### Schätzung Stuttgart Tagesbevölkerung (neu)



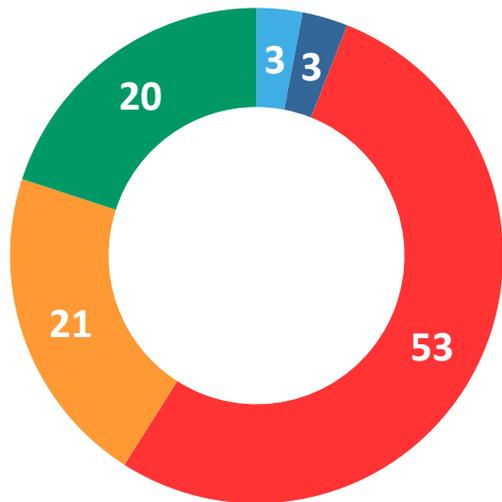
Was haben wir gemacht?

- Adressangaben für alle Wege ermöglichen die Zuordnung von Wegen der Umlandbewohner nach und in Stuttgart am Berichtstag.
- Diese werden zu Wegen der „Tagesbevölkerung“ mit denen der Stadtbewohner zusammengefasst.
- Dies umfasst alle Wege nach Stuttgart, also nicht nur beruflich bedingtes Einpendeln, sondern auch alle übrigen Anlässe.
- Außerdem werden Binnenwege von Auswärtigen in Stuttgart mit berücksichtigt.
- Eine Plausibilitätsprüfung ist anhand der jeweiligen Zahlen von Berufstätigen und Pendlern erfolgt, zu denen externe Daten vorliegen.
- Erhöht die Zahl der berücksichtigten Wege um etwas mehr als ein Drittel.

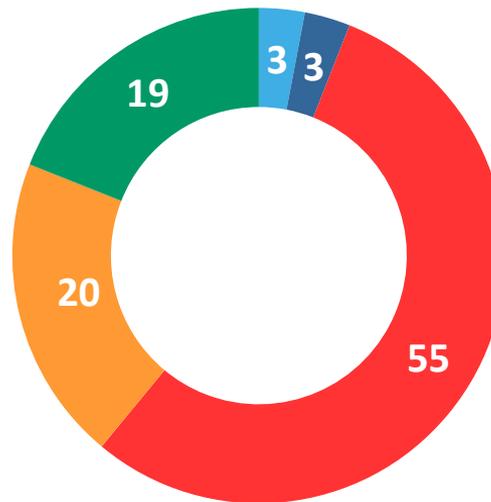
# Modal Split anders betrachtet – Ebene Personenkilometer überregional: noch deutlichere Auto-Dominanz bei der Verkehrsleistung



## Baden-Württemberg



## Deutschland



## Wege



Zu Fuß



Fahrrad



MIV-Fahrer



MIV-Mitfahrer



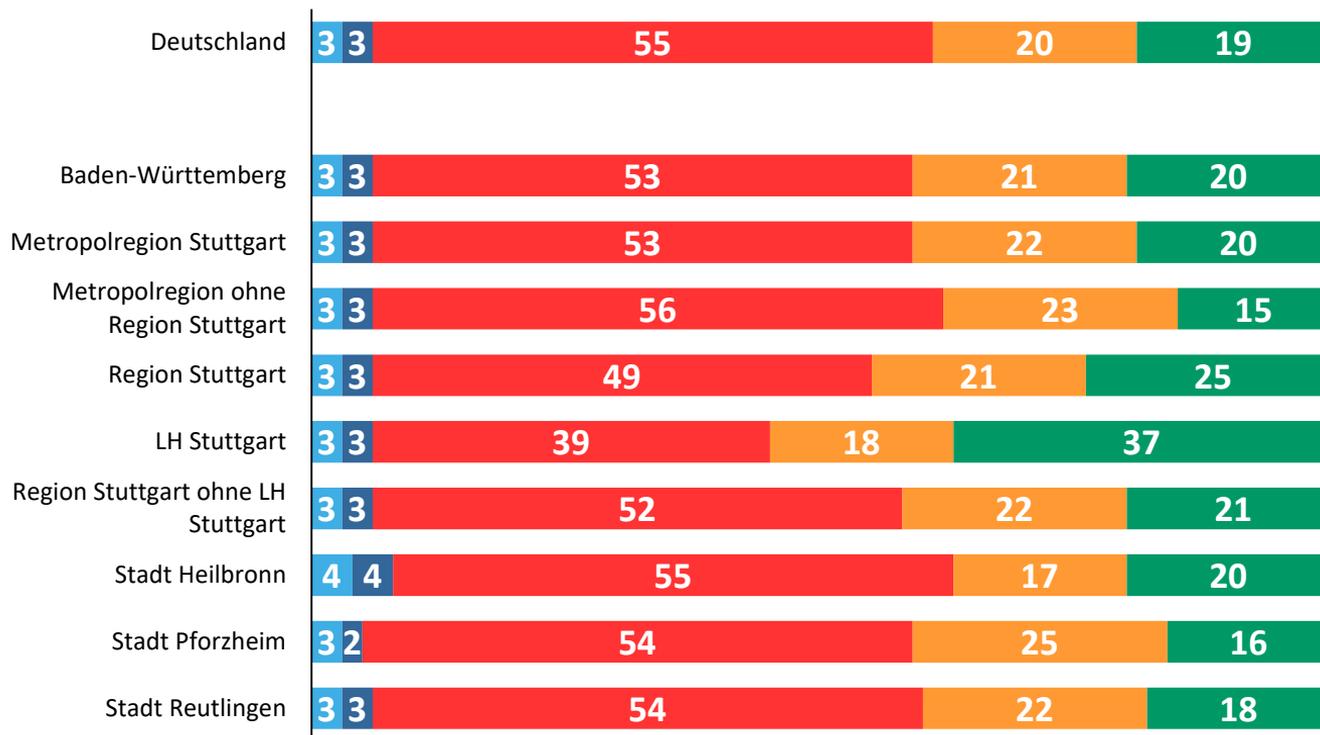
ÖV

Angaben in Prozent

# Modal Split anders betrachtet – Ebene Personenkilometer regional: Auto bei drei Vierteln, Radverkehr mit geringem Anteil



Mobilität  
in Deutschland – MiD



## Wege



Zu Fuß



Fahrrad



MIV-Fahrer



MIV-Mitfahrer



ÖV

Angaben in Prozent

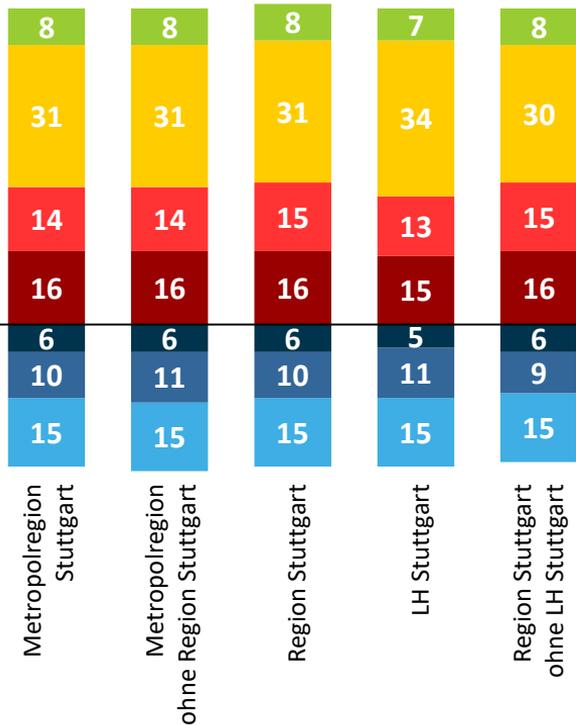
MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

# Warum wir unterwegs sind – Hauptwegezwecke:

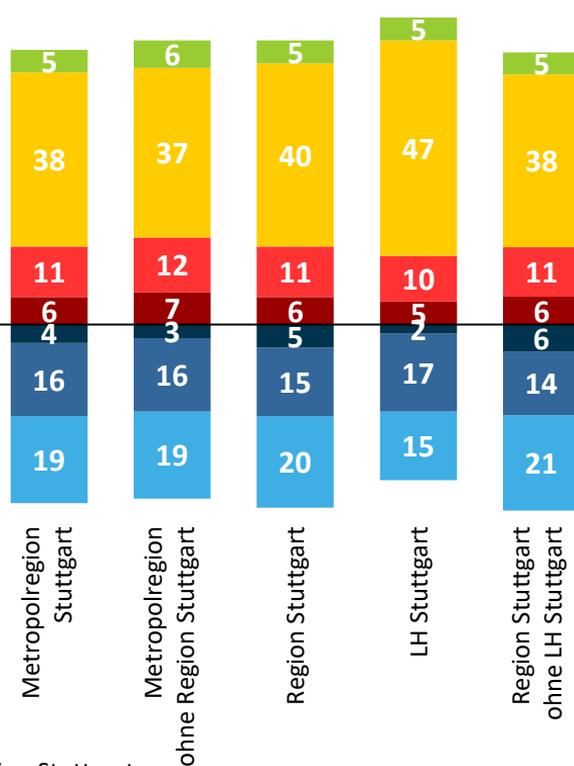
## Berufs- und Ausbildungsverkehr weniger als die Hälfte



### Anteile Wege



### Anteile Personenkilometer



### Wege

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

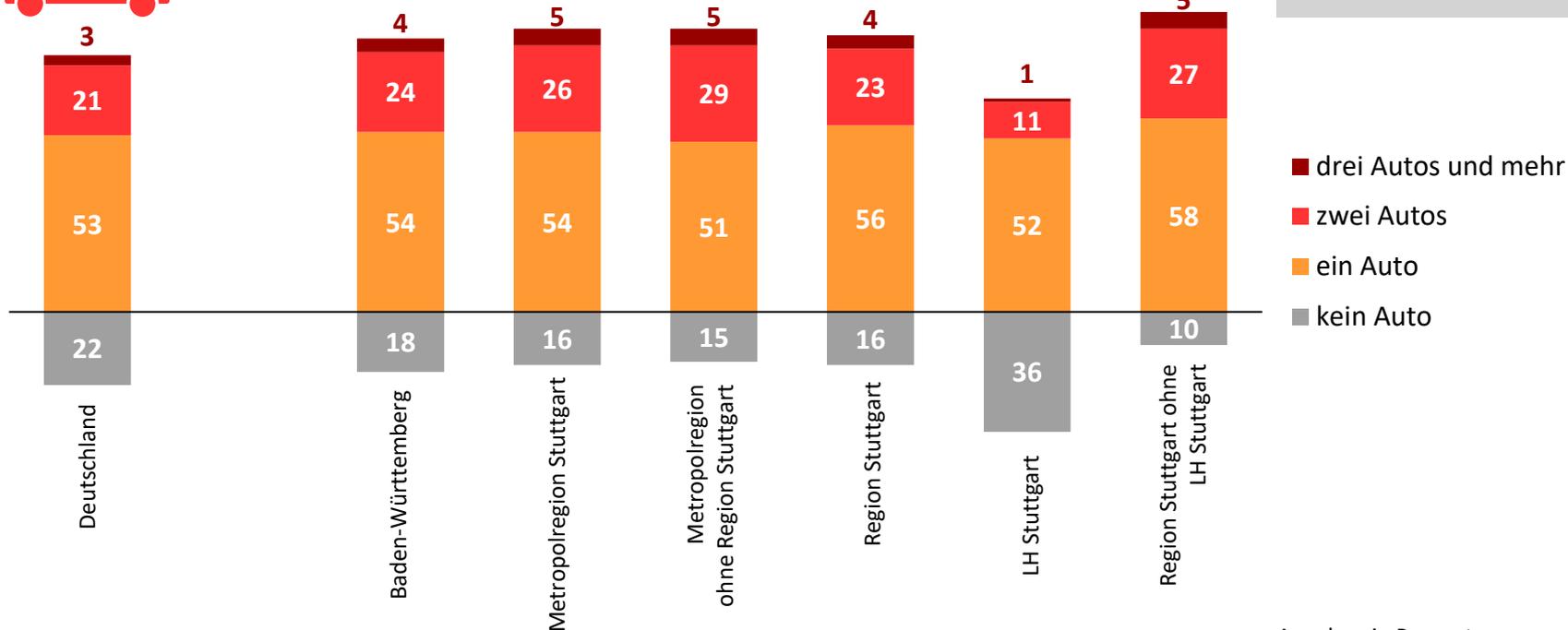
Angaben in Prozent

# Autobesitz in den Haushalten:

in der LH Stuttgart deutlich geringer, abseits davon ausgeprägter



## Haushalte



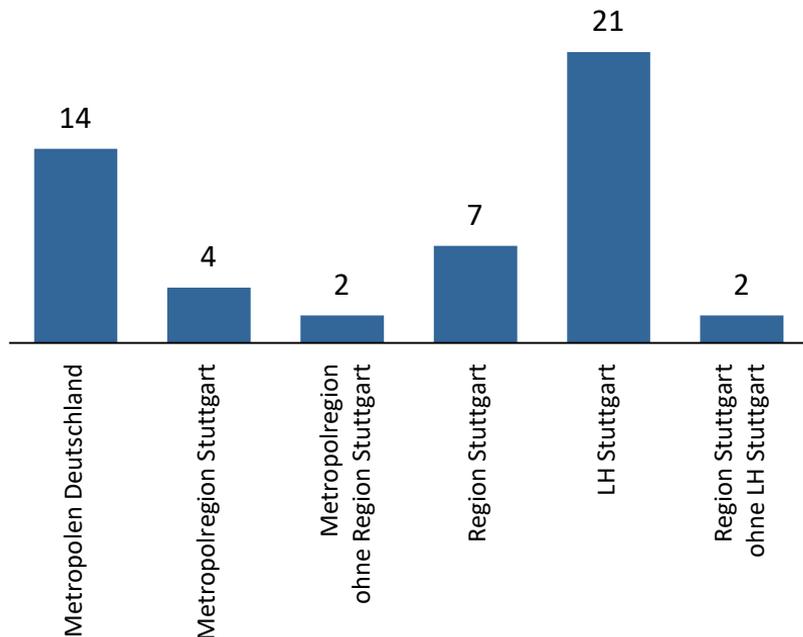
Angaben in Prozent

# Carsharing in den Haushalten:

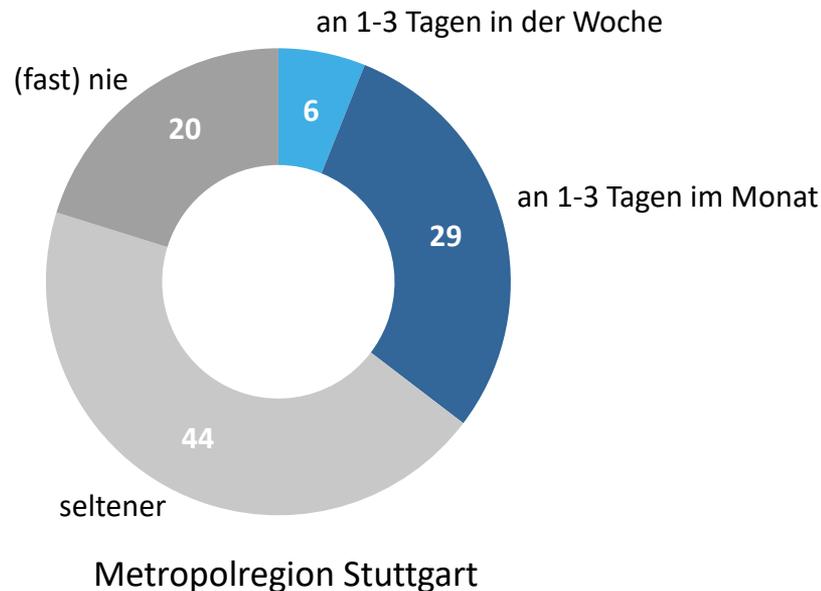
bereits hohe Durchdringung in der LH Stuttgart, außerhalb kaum



## Mitgliedschaft



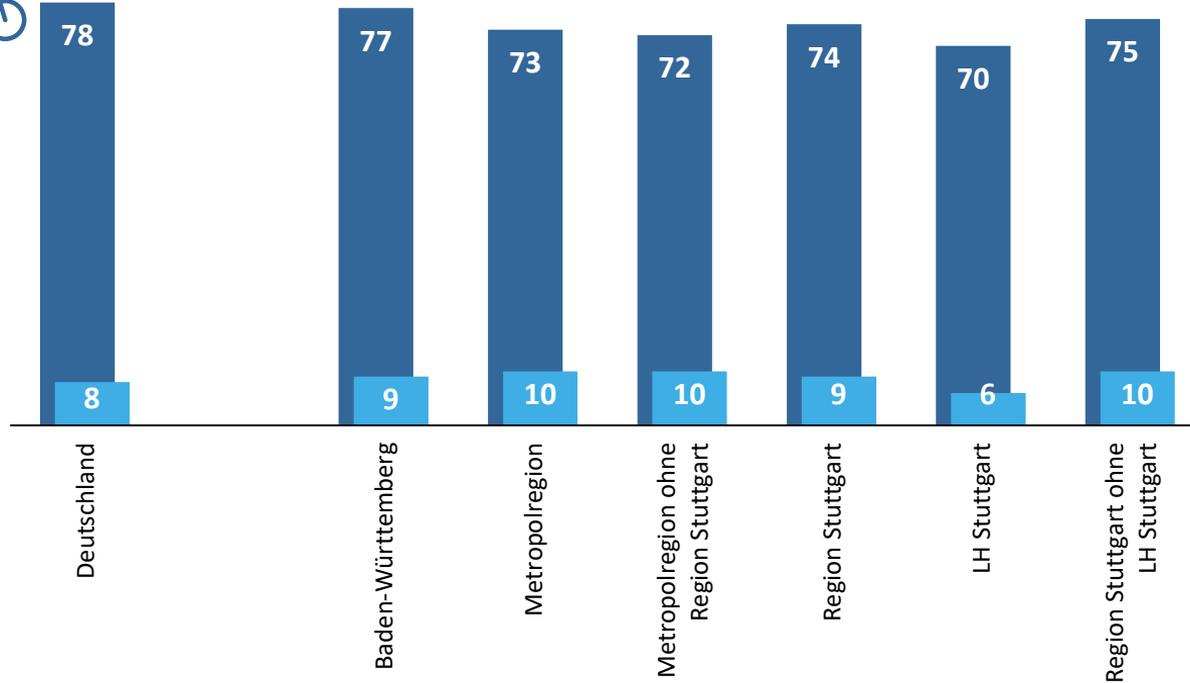
## Übliche Nutzung



Haushalte und Personen

Angaben in Prozent

# Fahrradbesitz und Pedelec-Anteile in den Haushalten: in der Metropolregion noch Luft für das Fahrrad

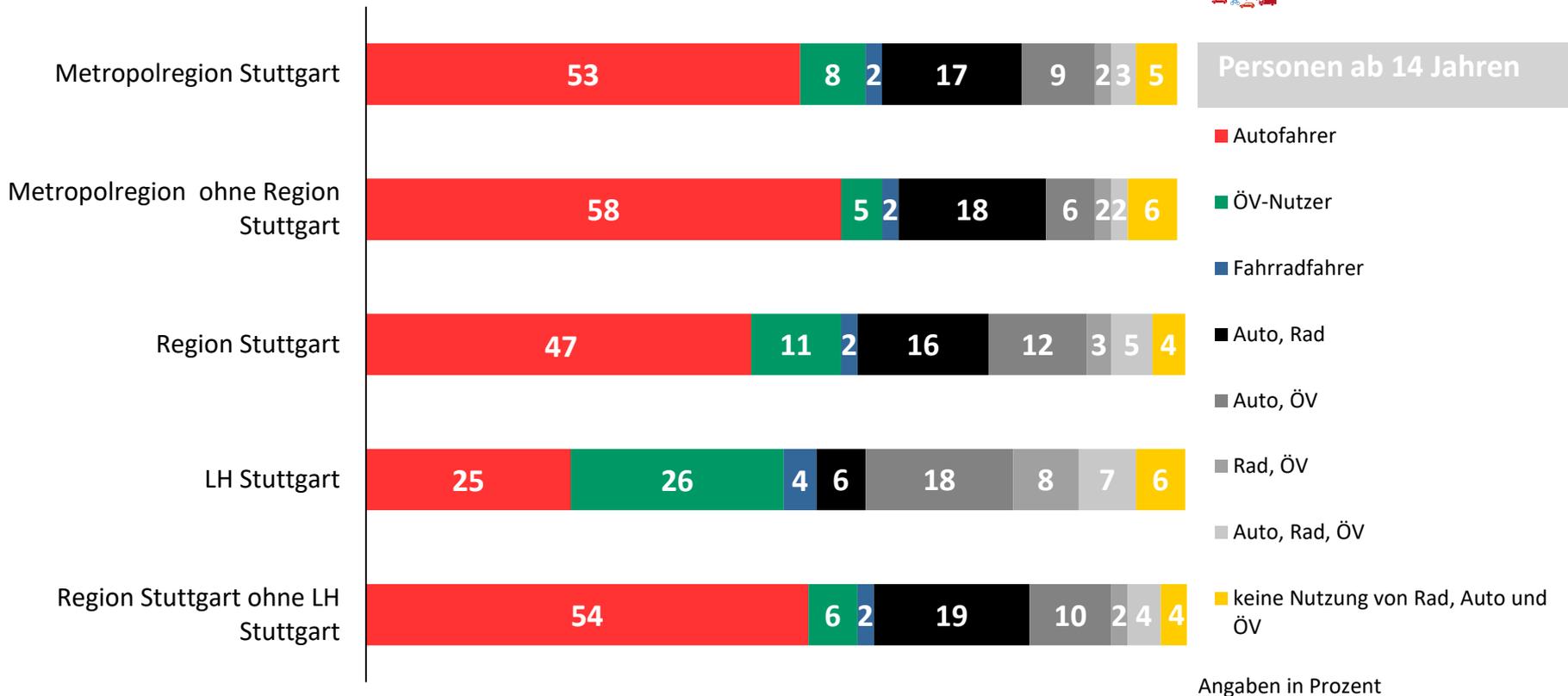


## Haushalte

- Anteile der Haushalte mit Fahrrad (inkl. Elektrofahrern und Pedelecs)
- (auch) mit E-Fahrrad

Angaben in Prozent

# Personen und nicht Wege - Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf: die Multimodalen sind selbst in der LH Stuttgart in der Minderheit

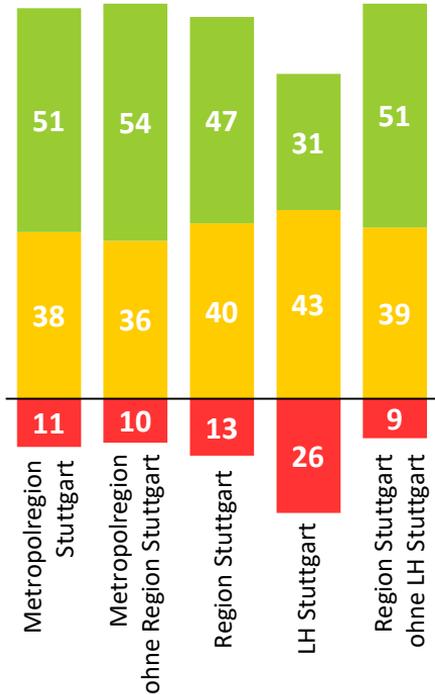


MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

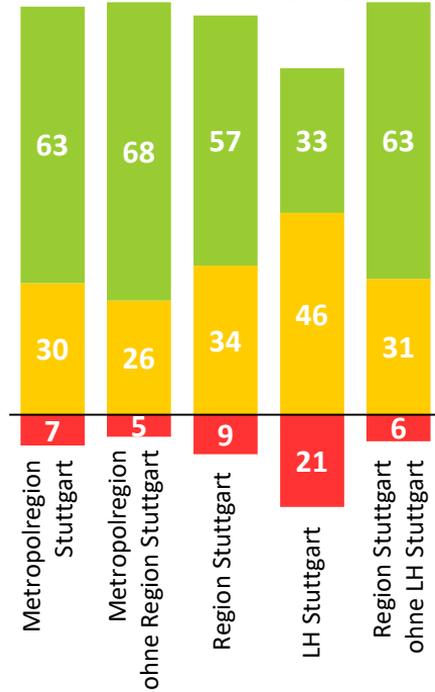
# Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur: in der gesamten Region Spielraum für Verbesserungen



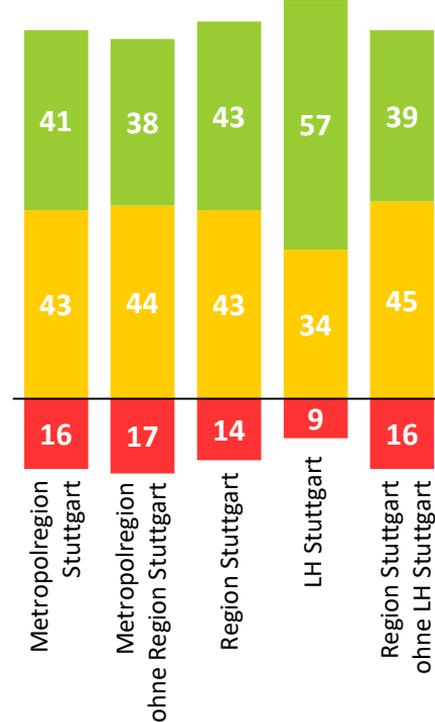
## Fahrradfahren



## Autofahren



## ÖPNV

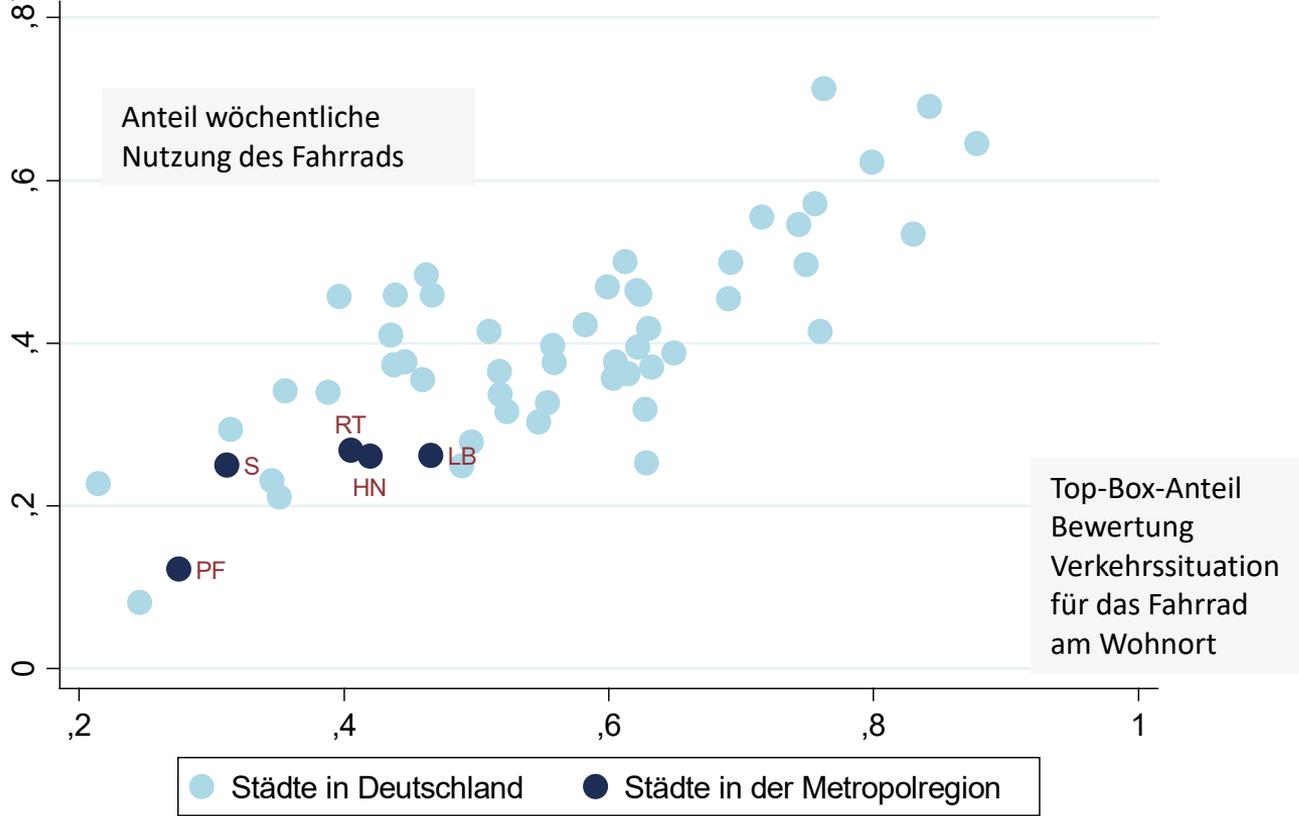


Personen ab 14 Jahren

- sehr gut/gut
- befriedigend/ausreichend
- mangelhaft/ungenügend

Angaben in Prozent, an 100 % Fehlende:  
kann ich nicht beurteilen

# Zufriedenheit mit der Fahrrad-Infrastruktur und übliche Radnutzung: MiD-Städte im Vergleich



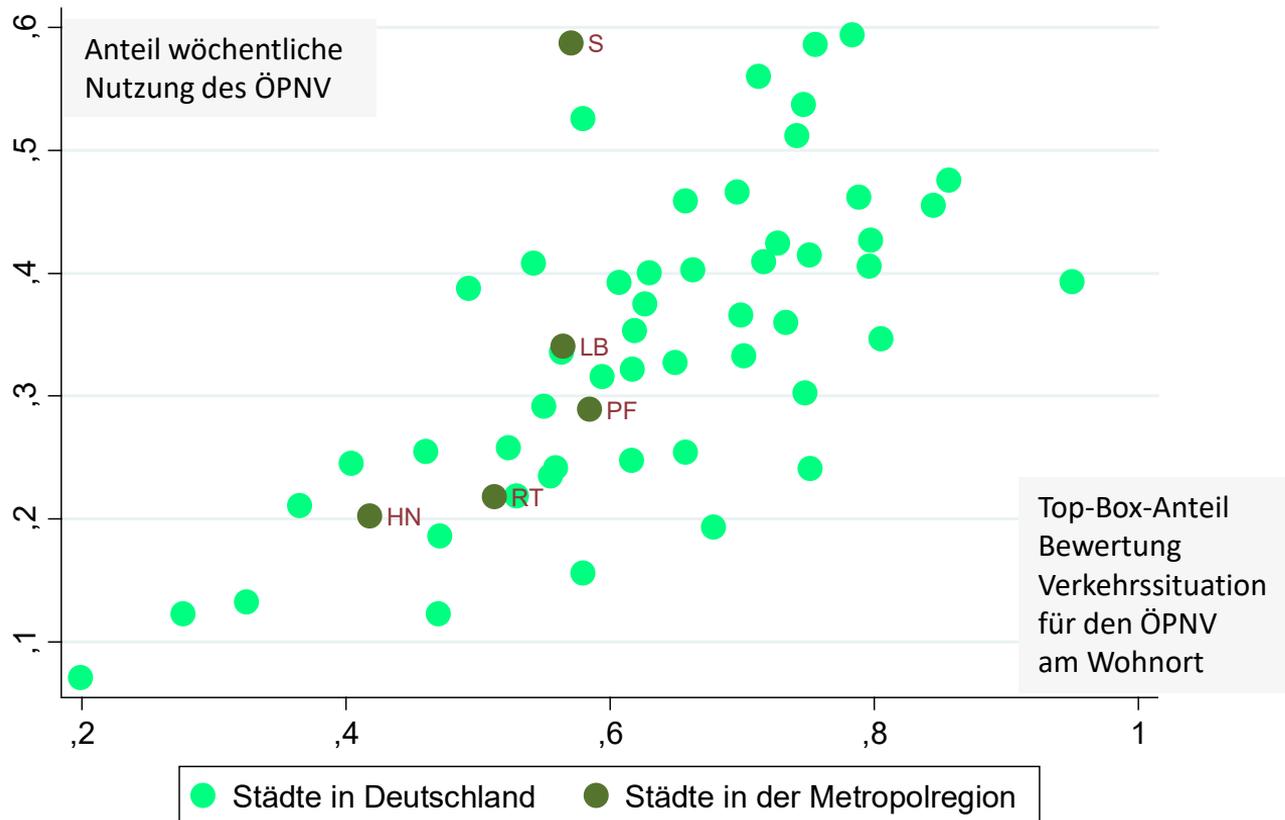
Personen ab 14 Jahren



HN Heilbronn  
LB Ludwigsburg  
PF Pforzheim  
RT Reutlingen  
S Stuttgart

MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

# Zufriedenheit mit der ÖPNV-Infrastruktur und übliche ÖPNV-Nutzung: MiD-Städte im Vergleich



Personen ab 14 Jahren



HN Heilbronn  
LB Ludwigsburg  
PF Pforzheim  
RT Reutlingen  
S Stuttgart

MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die europäische Metropolregion Stuttgart

# Zum Schluss ein kleiner Exkurs - Zukunft des Güterverkehrs: Muss die Branche Sorgen bereiten?



Mobilität  
in Deutschland – MiD

insgesamt leichtes Wachstum, vor allem nach der Wirtschaftskrise 2008 schrittweise wieder auf das vorherige Niveau

punktuell aber deutlich zugespitzt

- in bestimmten Regionen
- für bestimmte Fahrzeugtypen
- bei der Kilometerleistung und durch ausländische Fahrzeuge

Quelle:  
Continental-Mobilitätsstudie 2016  
zur Zukunft des Güterverkehrs,  
international durchgeführt von infas

Automatisiertes Fahren ist eine Chance für die Branche.



Das Transportgewerbe ist gut für die Zukunft aufgestellt.



Die Transportinfrastruktur (Straßen, Brücken, Häfen, Schienenwege) ist gut ausgebaut.



Durch neue Technologien (3D-Druck) werden in den nächsten Jahren weniger Güter transportiert werden müssen.



**Frage:** Bitte geben Sie noch an, wie sehr die folgenden Aussagen Ihrer Meinung nach zutreffen oder nicht zutreffen.

- 1 =trifft voll und ganz zu
- 2
- 3
- 4
- 5+6=trifft überhaupt nicht zu

Angaben in Prozent; an 100% Fehlende:  
kann/möchte ich nicht angeben, n=127

## Zum Schluss ein wenig über die Zahlen und die Region hinaus gedacht: bis zur Verkehrswende ist es noch ein Stück



Mobilität  
in Deutschland – MiD

- Es tut sich etwas – etwas mehr Fahrrad und mehr ÖPNV, in der Region allerdings insbesondere beim Fahrrad im Schnitt auf niedrigem Niveau.
- Aber das ist noch nicht genug – das Auto dominiert weiterhin, selbst in vielen Städten, wenn die Personenkilometer herangezogen werden.
- Die (noch bescheidenen) bundesweiten Veränderungen entstehen nicht zuletzt aufgrund struktureller Effekte - mehr Beschäftigung und vor allem Bevölkerungszuwachs in den Ballungsräumen.
- Große Veränderungshebel wären ein wesentlich besserer ÖPNV, ein effizienterer Autoverkehr und mehr Innovation – oder vergessene Tugenden – im Güterverkehr.
- Radfahren, Carsharing, Multimodalität, E-Mobilität und mehr helfen, sind aber jeweils keine entscheidenden Problemlöser. Sie wirken jedoch bewusstseins- und damit langfristig vielleicht auch verhaltensändernd.
- Allerdings funktioniert das nicht von alleine. Soll dies wirklich wirksam werden, brauchen wir andere Städte und intelligentere Siedlungsentwicklungen.

**infas**

**Robert Follmer**

Bereichsleiter

Tel. 0228/38 22-419

Fax 0228/31 00 71

E-Mail [r.follmer@infas.de](mailto:r.follmer@infas.de)

**Dana Gruschwitz**

Senior-Projektleiterin

Tel. 0228/38 22-431

Fax 0228/31 00 71

E-Mail [d.gruschwitz@infas.de](mailto:d.gruschwitz@infas.de)

**Johannes Eggs**

Projektleiter

Tel. 0228/38 22-525

Fax 0228/31 00 71

E-Mail [j.eggs@infas.de](mailto:j.eggs@infas.de)



**Claudia Nobis**

Gruppenleiterin

Tel. 030/670 55-233

Fax 030/670 55-283

E-Mail [Claudia.Nobis@dlr.de](mailto: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](mailto: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](mailto:m.herter@infas360.de)