



Mobilität in Deutschland – MiD

# Regionalbericht

Landkreis Tübingen

eine Studie des:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

**infas**

in Kooperation mit:



DLR



**infas 360**

Regionalbericht für





**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



IVT Research GmbH  
M 4, 10  
68161 Mannheim



infas 360 GmbH  
Ollenhauerstraße 1  
53113 Bonn



**Regionalbericht für:**  
Landkreis Tübingen  
Landratsamt Tübingen  
Wilhelm-Keil-Straße 50  
72072 Tübingen

**Projekt:**  
5546  
Bonn, Juni 2020  
Version 1.1

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Pirsig, Tim. Belz, Janina. Brand, Thorsten. Eggs, Johannes. Ermes, Bernd. Gruschwitz, Dana. Kellerhoff, Jette. Roggendorf, Martina (2020): Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Landkreis Tübingen. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15) Bonn, Berlin

Kurzform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): 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 hatte.

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 Landkreis Tübingen wurden im Rahmen der Studie 2.057 Personen in 990 Haushalten um Informationen zu ihrem Mobilitätsverhalten gebeten. Die Befragung erfolgte zwischen Mai 2016 und September 2017. Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse vor und gliedert sich in zwei Hauptabschnitte:

- Zunächst wird kurz die Datengrundlage erläutert.
- Danach werden die grundsätzlichen Ergebnisse zur Verkehrsmittelnutzung der Tübinger Bürgerinnen und Bürger ausführlich beschrieben.

Darüber hinaus werden die Befragungsergebnisse für den Landkreis Tübingen in einem eigenen Tabellenband dokumentiert. Dieser enthält eine Grundauswertung aller Merkmale für den Landkreis sowie Auswertungen für einzelne Analysegruppen.

Zusätzlich zum vorliegenden Regionalbericht 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 dazu 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](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de) verfügbar.

infas Institut für angewandte  
Sozialwissenschaft GmbH

## Ein durchschnittlicher Tag im Landkreis Tübingen

**88 %** der Bevölkerung unterwegs



pro Person:

**3,2 Wege** mit insgesamt **43 km** in **90 Min.**

**52 %** der Wege im Auto


**34 %** Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege

## Verfügbare Verkehrsmittel

**77 %** mit Auto 



**78 %** haben ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec

**27 %** nutzen Zeitkarten für Busse und Bahnen 

## Wöchentliche Mobilitätsroutinen

**42 %** nur mit dem Auto

**35 %** kombinieren Auto mit ÖV oder Fahrrad

## Noten für die Verkehrssituation im Landkreis Tübingen

**2** für Fußwege   **2-** für Fahrrad   **3+** für das Auto   **3** für ÖV

# Ergebnistelegamm

## Wie mobil sind die Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Tübingen?

Mit einem Anteil von 88 Prozent ist die absolute Mehrheit an einem durchschnittlichen Tag mindestens für einen kurzen Weg außer Haus. Im Durchschnitt absolvieren alle Einwohnerinnen und Einwohner täglich 3,2 Wege mit insgesamt 43 Kilometern in 90 Minuten. Diese drei Mobilitätskennwerte liegen im Landkreis auf einem etwas höheren Niveau wie in vergleichbaren Landkreisen.

## Welche Verkehrsmittel nutzen sie auf ihren Wegen?

An einem durchschnittlichen Tag werden die meisten Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt (52 Prozent). Wege von Mitfahrerinnen oder Mitfahrern machen davon rund ein Fünftel aus. Rund jeder vierte Weg wird zu Fuß und nur jeder zehnte Weg mit dem Fahrrad absolviert. Für den nicht-motorisierten Individualverkehr (NMIV) ergibt sich damit ein Anteil von 37 Prozent. Die restlichen 12 Prozent entfallen auf die öffentlichen Verkehrsmittel. Im Vergleich zu anderen städtischen Kreisen werden im Landkreis Tübingen deutlich mehr Wege zu Fuß und mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegt und weniger mit dem Auto.

## 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 mehr als 90 Prozent der Personenkilometer. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad werden lediglich rund 6 Prozent der Kilometer absolviert.

## Aus welchen Anlässen werden Wege zurückgelegt?

Wege im Rahmen der Berufsausübung oder Ausbildung, Wege für Freizeit Zwecke und zur Begleitung sowie Wege für Einkäufe und Erledigungen machen jeweils ungefähr ein Drittel der Wege aus.

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

Rund drei von vier Haushalten im Landkreis besitzen ein eigenes Auto. 78 Prozent der Befragten ab 14 Jahren haben ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec. Ungefähr jedem Vierten steht mit einer Zeitkarte zudem der Zugang zu den Bussen und Bahnen in der Region offen. Dieser Wert liegt deutlich über dem Durchschnitt der städtischen Kreise in Deutschland.

## Welche Verkehrsmittel bestimmen die wöchentlichen Mobilitätsroutinen?

Etwas weniger als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner nutzt im Laufe einer üblichen Woche ausschließlich das Auto (42 Prozent). Weiterhin kombinieren in diesem Zeitraum 22 Prozent das Auto mit dem Fahrrad, während 9 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, ist deutlich niedriger (20 Prozent) und entspricht in etwa dem Bundeschnitt. Einen geringen Anteil haben auch 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 im Landkreis Tübingen wahrgenommen?

Die Möglichkeit, Wege vor Ort ausschließlich zu Fuß zurückzulegen, wird mit einer Durchschnittsnote von 1,9 am besten bewertet, darauf folgt die Verkehrssituation für das Fahrrad mit einer Note von 2,3. Die Situation im Auto- und ÖPNV-Verkehr wird mit den Noten 2,7 und 2,8 am schlechtesten bewertet. Insbesondere die Bewertung der Situation im Autoverkehr fällt damit im Vergleich zu Deutschland etwas schlechter aus.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung im Landkreis Tübingen.....</b>	<b>9</b>
1.1	Stichprobe.....	9
1.2	Erhebungsdesign .....	10
1.3	Befragungsinhalte.....	11
<b>2</b>	<b>Landkreis Tübingen – Gebiet und Bevölkerung .....</b>	<b>13</b>
<b>3</b>	<b>Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten.....</b>	<b>15</b>
3.1	Pkw in den Haushalten .....	15
3.2	Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrzeugen.....	16
3.3	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	17
<b>4</b>	<b>Mobilität im Landkreis Tübingen – zentrale Kennwerte .....</b>	<b>19</b>
4.1	Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen .....	19
4.2	Wegelängen und Wegedauern .....	21
4.3	Hauptverkehrsmittel (Modal Split) .....	24
4.4	Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität).....	26
4.5	Wegezwecke .....	27
4.6	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	28
<b>5</b>	<b>Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen .....</b>	<b>31</b>
5.1	Übliche Nutzung des Autos.....	31
5.2	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs.....	31
5.3	Übliche Nutzung des Fahrrads.....	32
5.4	Unterwegs zu Fuß.....	33
5.5	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf (Multimodalität).....	34
<b>6</b>	<b>Bewertung der Verkehrssituation – Zufriedenheit und Alltagseinstellungen .....</b>	<b>39</b>
<b>7</b>	<b>Eine kleine Bilanz .....</b>	<b>43</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Ablauf der Erhebung.....	11
Abbildung 2	Befragungsinhalte.....	12
Abbildung 3	Haushaltsstruktur.....	13
Abbildung 4	Ökonomischer Status der Haushalte.....	14
Abbildung 5	Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner .....	14
Abbildung 6	Autobesitz in den Haushalten.....	15
Abbildung 7	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	17
Abbildung 8	Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich .....	20
Abbildung 9	Mobilitätskennwerte nach Wochentagen.....	21
Abbildung 10	Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel .....	23
Abbildung 11	Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel.....	23
Abbildung 12	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split).....	25
Abbildung 13	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status des Haushalts.....	25
Abbildung 14	Wegezwecke im Regionalvergleich.....	27
Abbildung 15	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	28
Abbildung 16	Übliche Nutzung des Autos.....	31
Abbildung 17	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs .....	32
Abbildung 18	Übliche Nutzung des Fahrrads .....	33
Abbildung 19	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen.....	33
Abbildung 20	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität) .....	35
Abbildung 21	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort.....	39
Abbildung 22	Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag.....	40

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

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz.....	16
Tabelle 2	Multimodale Personen nach ökonomischem Status.....	36
Tabelle 3	Monomodale Personen nach ökonomischem Status.....	37





# 1 Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung im Landkreis Tübingen

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. Der Landkreis Tübingen hat mit einer Regionalstichprobe teilgenommen. Insgesamt wurden 2.057 Personen aus 990 Haushalten im Landkreis befragt und dabei 6.444 Wege erfasst.

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.

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](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de) zu finden.

## 1.1 Stichprobe

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 den 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 Landkreis Tübingen beruht auf einer Kombination aller drei oben genannten Auswahlrahmen.

## 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.

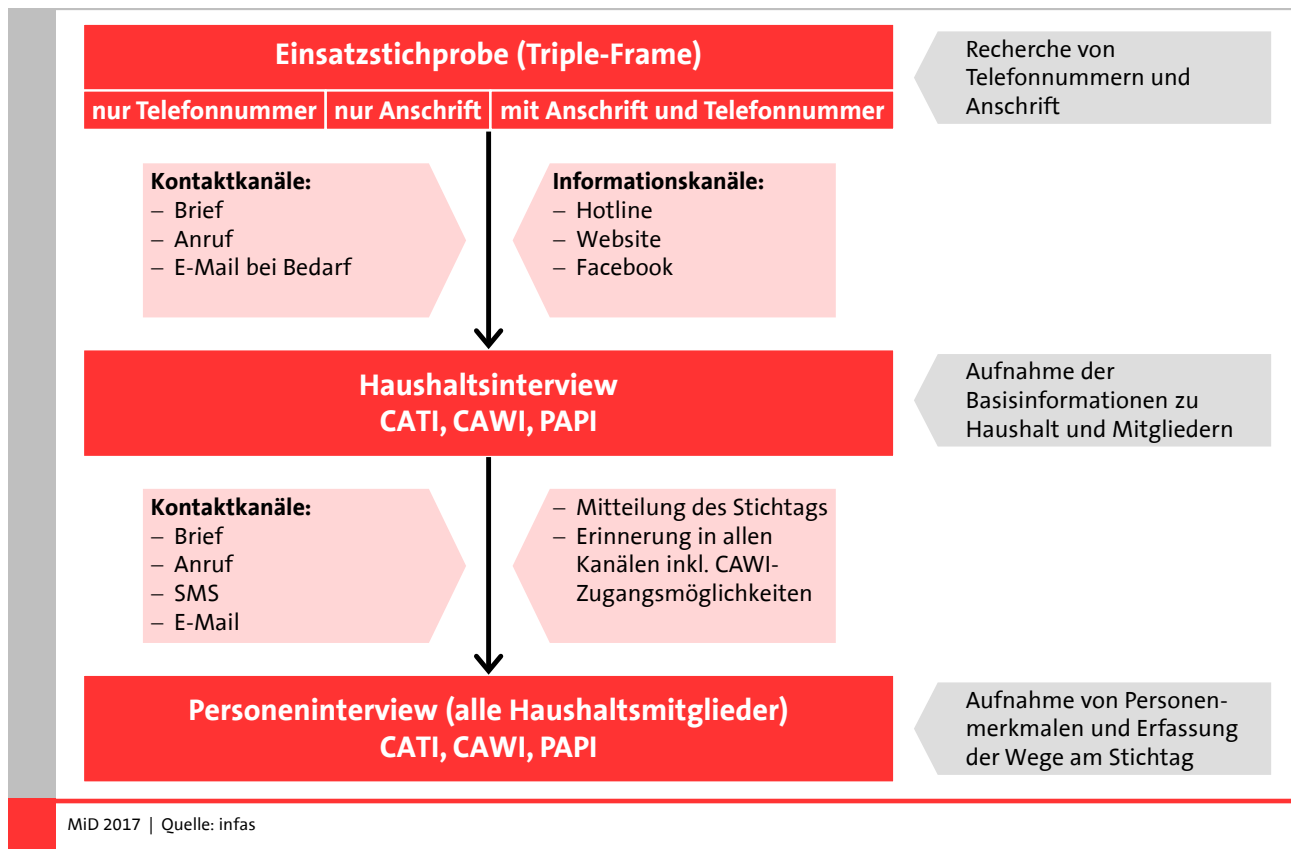
Bei der Erhebung kamen drei Methoden zum Einsatz:

- 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 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.

Abbildung 1 Ablauf der Erhebung



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.

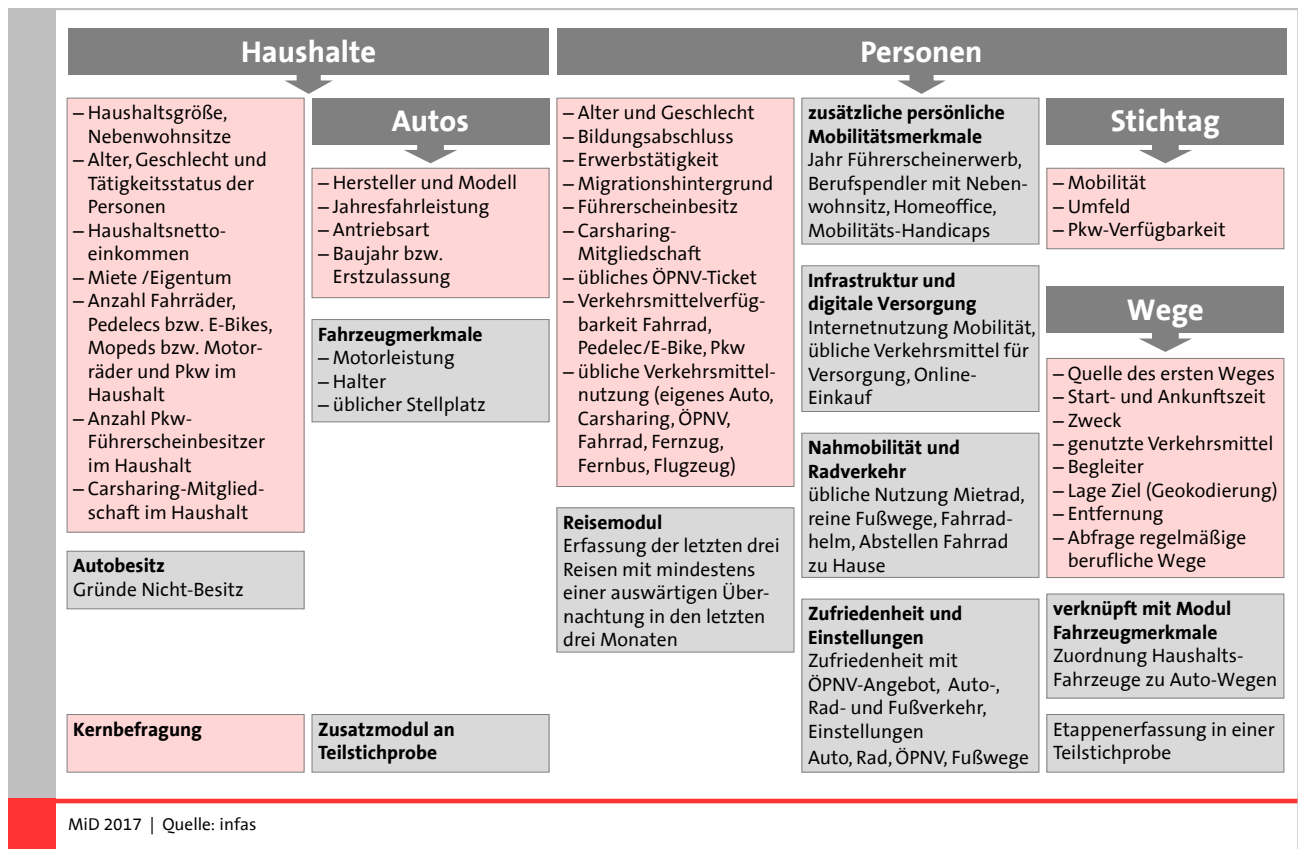
### 1.3 Befragungsinhalte

Abbildung 2 gibt einen Überblick über die verschiedenen Merkmalebenen 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

Abbildung 2 Befragungsinhalte



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.

- 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 Landkreis Tübingen hat die Module „Zufriedenheit und Einstellungen“ sowie „Infrastruktur und digitale Versorgung“ gewählt.

## 2 Landkreis Tübingen – Gebiet und Bevölkerung

Der Landkreis Tübingen umfasst rund 227.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Kreis Tübingen – Daten, Stand 2019). Zur Einordnung werden die Ergebnisse für den Landkreis Tübingen mit denen für Deutschland sowie mit denen für ähnliche Landkreise verglichen. Dazu wird der „Siedlungsstrukturelle Kreistyp“ verwendet, der vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung entwickelt wurde. Diese Raumtypisierung teilt die 363 Kreisregionen Deutschlands anhand des Bevölkerungsanteils in Groß- und Mittelstädten, der Einwohnerdichte der Kreisregion sowie der Einwohnerdichte der Kreisregion ohne Berücksichtigung der Groß- und Mittelstädte in vier Gruppen ein. Weitere Informationen zum „Siedlungsstrukturellen Kreistyp“ sind auf den Internetseiten des BBSR zu finden (z. B. [https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/Kreistypen4/kreistypen\\_node.html](https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/Kreistypen4/kreistypen_node.html), abgerufen am 03.04.2020). Der Landkreis Tübingen wird dem Kreistyp „Städtischer Kreis“ zugeordnet.

### Viele Alleinlebende im Landkreis

Mit einem Anteil von 42 Prozent sind Einpersonenhaushalte im Landkreis Tübingen am häufigsten (siehe Abbildung 3). Damit liegt der Wert etwas über dem für vergleichbare städtische Kreise in Deutschland.

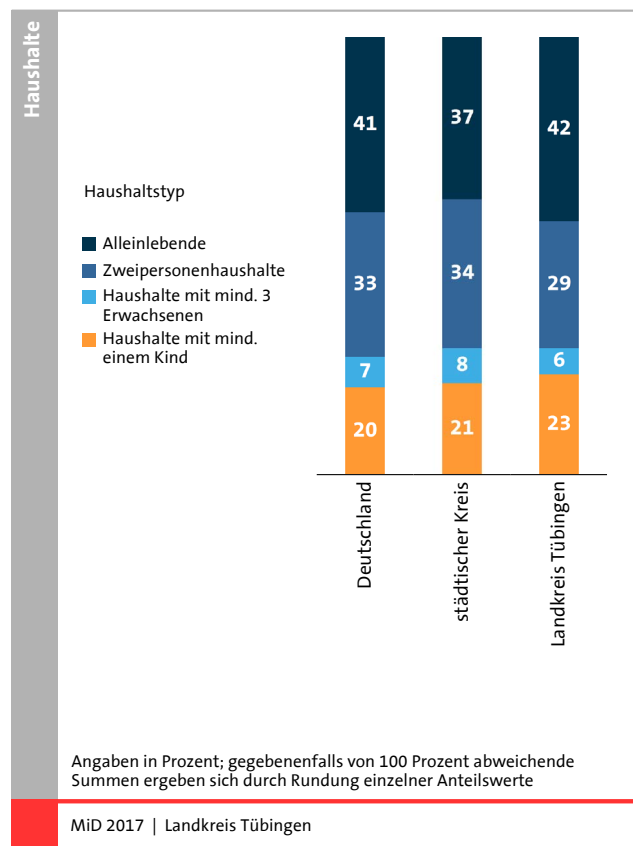
Die zweitgrößte Gruppe im Landkreis stellen die Zweipersonenhaushalte dar. Etwas weniger als jeder dritte Haushalt kann dieser Kategorie zugeordnet werden. Zweipersonenhaushalte von älteren Menschen, in denen die jüngste Person mindestens 60 Jahre alt ist, machen hiervon in etwa die Hälfte aus (ohne Abbildung). Der Anteil von Zweipersonenhaushalten liegt genau wie der Anteil der Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen (6 Prozent) unter dem bundesweiten Durchschnitt und dem Durchschnitt vergleichbarer Kreise.

Ein weiteres wichtiges strukturelles Merkmal ist der Anteil der Haushalte mit Kindern. Mit 23 Prozent liegt dieser Wert geringfügig über dem bundesweiten Schnitt und dem Durchschnitt in städtischen Kreisen.

### Hohe Einkommen überwiegen

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.

Abbildung 3 Haushaltsstruktur



Im Landkreis Tübingen verfügen 43 Prozent der Haushalte über ein Einkommen der höchsten Gruppe und nur 15 Prozent über ein Einkommen der niedrigsten Gruppe, während 42 Prozent der Haushalte der mittleren Kategorie zugeordnet werden können. Die bundesweite Verteilung der Haushalte auf die Statusgruppen zeigt eine im Vergleich zu Tübingen deutliche Verschiebung hin zu den statusniedrigeren Gruppen. Auch im Vergleich zum Kreistyp „Städtischer Kreis“ zeigt sich, dass im Landkreis Tübingen der Anteil der Haushalte mit niedrigem ökonomischem Status 4 Prozentpunkte niedriger und der Anteil der Haushalte mit hohem ökonomischem Status sogar 9 Prozentpunkte höher liegt (siehe *Abbildung 4*).

Folglich fällt die Gruppe der Haushalte mit mittlerem ökonomischem Status im Landkreis Tübingen im Vergleich etwas niedriger aus und ist entgegen den Vergleichsergebnissen nicht die größte Gruppe.

### Überdurchschnittlich viele Studierende

Auch hinsichtlich der Erwerbstätigkeit zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Einwohnerinnen und Einwohnern (siehe *Abbildung 5*). Mit 34 Prozent stellen die Vollzeitbeschäftigten (inklusive der

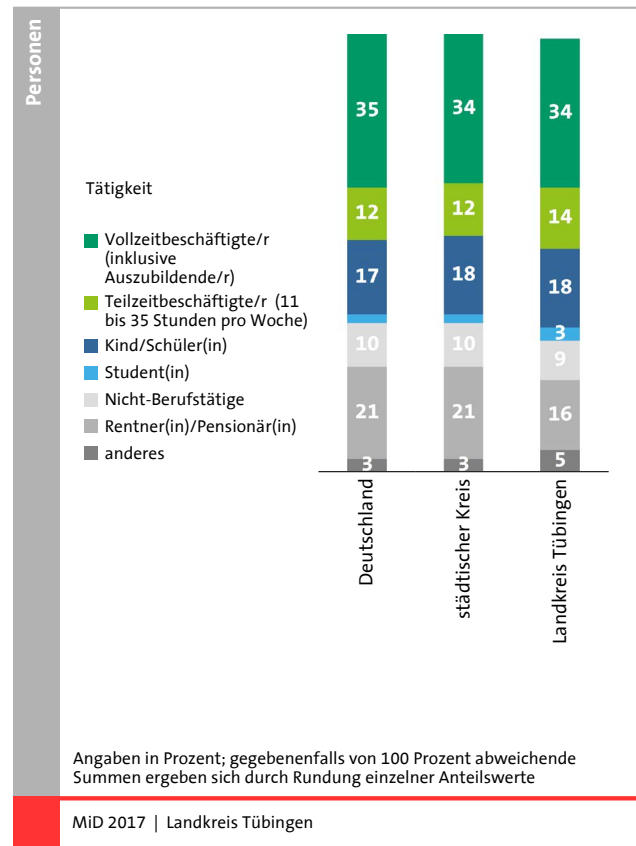
Auszubildenden) die größte Personengruppe dar. Es folgen Kinder und Schülerinnen/Schüler mit 18 Prozent sowie Rentnerinnen/Rentner und Pensionärinnen/Pensionäre mit 16 Prozent. Während die Verteilung der Gruppen im Landkreis Tübingen allgemein sehr ähnlich zu der in Deutschland und städtischen Kreisen ist, fällt insbesondere der niedrige Anteil dieser letzten Gruppe auf: In Deutschland und städtischen Kreisen liegt er bei über einem Fünftel der Bevölkerung und damit 5 Prozentpunkte höher.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Einwohnerstruktur im Landkreis Tübingen von der durchschnittlichen Bevölkerungsstruktur Deutschlands und der in vergleichbaren städtischen Kreisen unterscheidet. Das betrifft insbesondere den ökonomischen Status der Haushalte im Landkreis, welcher auch im Vergleich zu städtischen Kreisen enorm hoch ist.

**Abbildung 4** Ökonomischer Status der Haushalte



**Abbildung 5** Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner





## 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 im Landkreis Tübingen mit verschiedenen Verkehrsmitteln ausgestattet sind. Leisten sich die Haushalte im Landkreis eher ein oder mehrere Autos? Wie viele von ihnen kommen ganz ohne privates Auto aus? Wie viele Fahrräder besitzen die Einwohnerinnen und Einwohner? Werden im Landkreis Tübingen eher einzelne Fahrkarten oder Zeitkarten für die Busse und Bahnen in der Region genutzt?

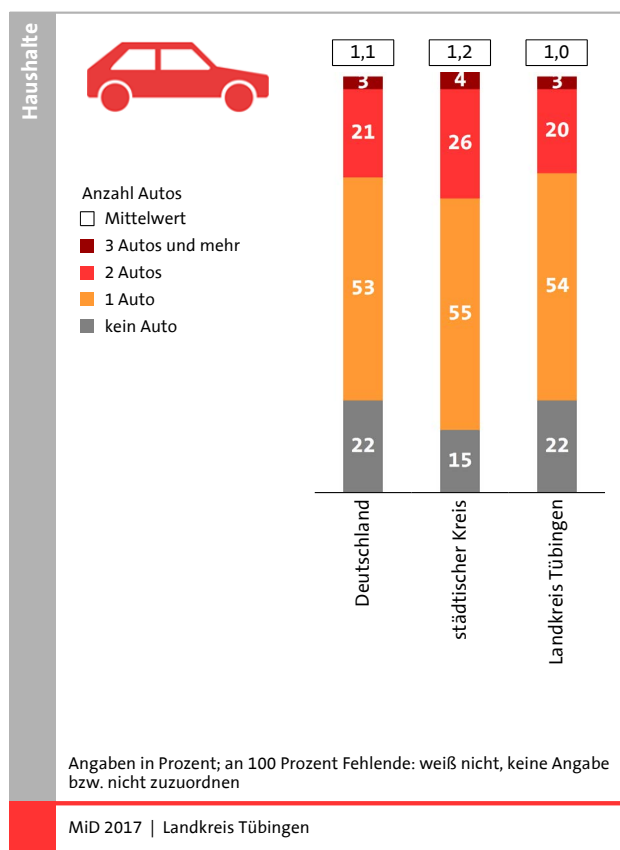
### 3.1 Pkw in den Haushalten

Mit einem Anteil von 77 Prozent verfügen fast vier von fünf Haushalten in Deutschland über ein eigenes Auto (siehe Abbildung 6). Im Landkreis Tübingen liegt der Anteil ebenfalls bei 77 Prozent, fällt damit allerdings deutlich niedriger aus als in vergleichbaren städtischen Kreisen – hier verfügen 85 Prozent der Haushalte über mindestens ein Auto. Wichtige Einflussfaktoren sind in diesem Zusammenhang auch die Strukturmerkmale. Im Landkreis Tübingen ist der Anteil der Nicht-Auto-Besitzer besonders in der oft vertretenen Gruppe der Alleinlebenden, zumeist der jüngeren Alleinlebenden, mit rund zwei Fünfteln vergleichsweise hoch.

Darüber hinaus spielt der konkrete Lebensraum eine Rolle für den Autobesitz: So besitzen in der Stadt Tübingen als Teil des Landkreises rund zwei Fünftel der Haushalte kein Auto; im Umland ist dieser Anteil nur halb so groß. Aufgrund der Kompaktheit der Stadt

sind viele Ziele zu Fuß zu erreichen und es gibt ein flächendeckendes Nahverkehrsangebot. Ein eigenes Auto ist hier also weniger notwendig als im Umland der Stadt. In städtischen Kreisen besitzen im Durchschnitt drei von zehn Haushalten mindestens zwei Autos, im Landkreis Tübingen sind es mit 23 Prozent hingegen deutlich weniger. Die Anteile der Haushalte, die lediglich ein Auto besitzen, sind mit 55 Prozent in städtischen Kreisen sowie 54 Prozent im Landkreis Tübingen hingegen ähnlich hoch.

Abbildung 6 Autobesitz in den Haushalten



## 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). Der Wert für den Landkreis Tübingen liegt mit 78 Prozent auf dem gleichen Niveau.

Der Blick auf die Anteile von Fahrradbesitzerinnen und -besitzern in den verschiedenen Altersgruppen gibt Aufschluss über die Abhängigkeit der Mobilitätsausstattung von soziodemografischen Faktoren. In den Altersgruppen bis einschließlich 74 Jahre werden dabei Anteile von 75 Prozent oder höher erzielt (siehe Tabelle 1). Danach sinkt der Anteil jedoch deutlich und erreicht in der Gruppe der ab 75-Jährigen nur noch 43 Prozent. Insbesondere die unter 30-Jährigen sind überdurchschnittlich gut ausgestattet – mehr als neun von zehn Befragten aus diesen Altersgruppen besitzen mindestens ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec.

### 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. Auch der Landkreis Tübingen erreicht hier nur einen

Anteil von 7 Prozent, wobei jedoch große Unterschiede zwischen den Altersgruppen und den Geschlechtern festzustellen sind.

Die Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen zeigt den höchsten Anteil an Personen, die ein Elektrofahrrad oder Pedelec besitzen. Mit 17 Prozent liegt dieser sogar 4 Prozentpunkte über dem bundesweiten Durchschnitt dieser Altersgruppe. Aber auch die 50- bis 64-Jährigen sowie die über 74-Jährigen weisen mit 8 Prozent überdurchschnittlich hohe Anteile auf.

Bei der Betrachtung der Ergebnisse nach Geschlecht zeigen sich im Landkreis, entgegen dem bundesweiten Trend, keine besonders starken Unterschiede. Männer weisen mit 80 Prozent nur sehr geringfügig höhere Besitzquoten eines Fahrrads, Elektrofahrrads oder Pedelecs als Frauen auf. In den deutschlandweiten Ergebnissen ist dieser Unterschied stärker ausgeprägt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass rund sechs von zehn Haushalten im Landkreis Tübingen sowohl über mindestens ein Auto als auch über mindestens ein Fahrrad verfügen, was in etwa auf dem Niveau von Deutschland liegt. Mit mindestens einem Auto oder mindestens einem Fahrrad sind etwa drei von zehn Haushalten ausgestattet, wobei der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Auto besitzen, etwas größer ist. Weder mit einem Auto noch mit einem Fahrrad ist jeder zehnte Haushalt ausgestattet (ohne Abbildung).

**Tabelle 1** Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz

	gesamt	davon:		
		Fahrradbesitz	Elektrofahrrad-/ Pedelecbesitz	beides
<i>Personen ab 14 Jahren; Ja-Anteile</i>	%	%	%	%
Deutschland	<b>77</b>	71	2	4
städtischer Kreis	<b>76</b>	69	3	4
Landkreis Tübingen	<b>78</b>	71	2	5
<b>Geschlecht</b> (Landkreis Tübingen)				
Männer	<b>80</b>	72	3	5
Frauen	<b>78</b>	71	2	5
<b>Altersgruppen</b> (Landkreis Tübingen)				
0 bis 17 Jahre	<b>97</b>	97	0	0
18 bis 29 Jahre	<b>93</b>	92	0	1
30 bis 49 Jahre	<b>84</b>	77	2	5
50 bis 64 Jahre	<b>78</b>	70	2	6
65 bis 74 Jahre	<b>75</b>	58	8	9
75 Jahre und älter	<b>43</b>	35	3	5

MiD 2017 | Landkreis Tübingen



### 3.3 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Neben dem Auto- und Fahrradbesitz ist auch die Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten ein wichtiger Kennwert. Um die Vergleichbarkeit der Angaben deutschlandweit zu erleichtern, wurden im Interview Antwortvorgaben nach einem bundesweit einheitlichen und vereinfachten Muster gemacht, die in *Abbildung 7* zusammengefasst dargestellt sind.

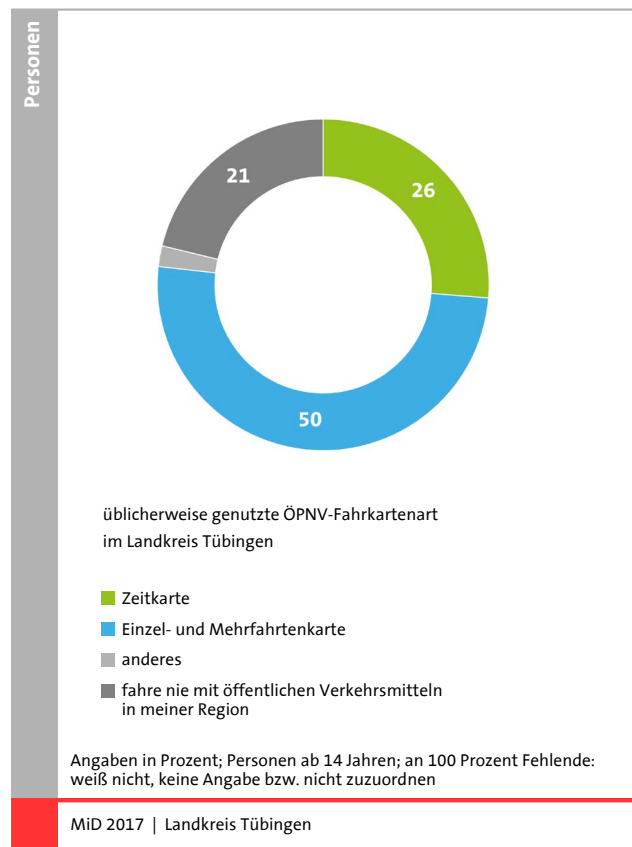
Im Landkreis Tübingen ist der Anteil von Personen, die so selten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region fahren, dass sie keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angeben können, mit 21 Prozent relativ gering (siehe *Abbildung 7*). Auf Bundesebene sowie auf Ebene der städtischen Kreise liegt er mit 26 bzw. 28 Prozent höher (ohne *Abbildung*).

#### Einzel- und Mehrfahrkarten überwiegen

Die Bedeutung des ÖPNV für die Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises wird auch an der Verteilung der genutzten Tickets deutlich. Die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner nutzt Einzel- und Mehrfahrkarten. Eine Zeitkarte nutzt in etwa jeder vierte Befragte (26 Prozent). Damit ist der Anteil der Zeitkartenbesitzer deutlich höher als in vergleichbaren Kreisen (14 Prozent) sowie in Deutschland (18 Prozent). Ein Grund hierfür ist der hohe Anteil der Job- oder Semestertickets im Landkreis Tübingen. Auch der vergleichsweise hohe Studentenanteil im Landkreis spielt hier hinein, verfügt diese Gruppe doch fast immer über ein Semesterticket. Auch der Anteil der Personen, die nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, ist in dieser Gruppe und unter den Kindern sowie Schülerinnen und Schülern sehr niedrig (ohne *Abbildung*).

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Mobilitätsvoraussetzungen im Landkreis Tübingen merkbar von der sozioökonomischen Struktur beeinflusst werden. Das zeigt sich in der im Vergleich zum Kreistyp „Städtischer Kreis“ geringeren Anzahl an Autos in den Haushalten sowie einem geringeren Anteil an Personen, die nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region fahren. Die Abweichungen sind in Teilen durch die Situation im Landkreis geprägt, da die Stadt Tübingen eine relativ starke Zentralfunktion für den gesamten Landkreis bildet und das Nahverkehrsangebot hier dichter ist. Die große Mehrzahl der Haushalte bzw. Personen im Landkreis ist trotzdem jeweils mit Autos und Fahrrädern ausgestattet, ganz wie in städtischen Kreisen und Deutschland üblich.

**Abbildung 7** Genutzte ÖPNV-Fahrkarten





## 4 Mobilität im Landkreis Tübingen – zentrale Kennwerte

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Stichtagsergebnisse der individuellen Wegeerhebung und stellen zentrale Mobilitätskennwerte für den Landkreis Tübingen bereit. Sie liefern Angaben zum Verkehr der Einwohnerinnen und Einwohner ab 0 Jahren für einen durchschnittlichen Tag, Verkehr, der sich durch die Mobilität Nicht-Ortsansässiger ergibt, bleibt unberücksichtigt. Im Folgenden wird zunächst ein Blick auf die Mobilitätsquoten, Wegezahlen, Tagesstrecken sowie Unterwegszeiten 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 Studie betraf die Festlegung der Grundeinheit, in der Mobilität erfasst wird. Die Vorläuferstudien und auch die aktuelle MiD nutzen dazu das Wegekonzept und sind so von anderen Mobilitätserhebungen 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 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.

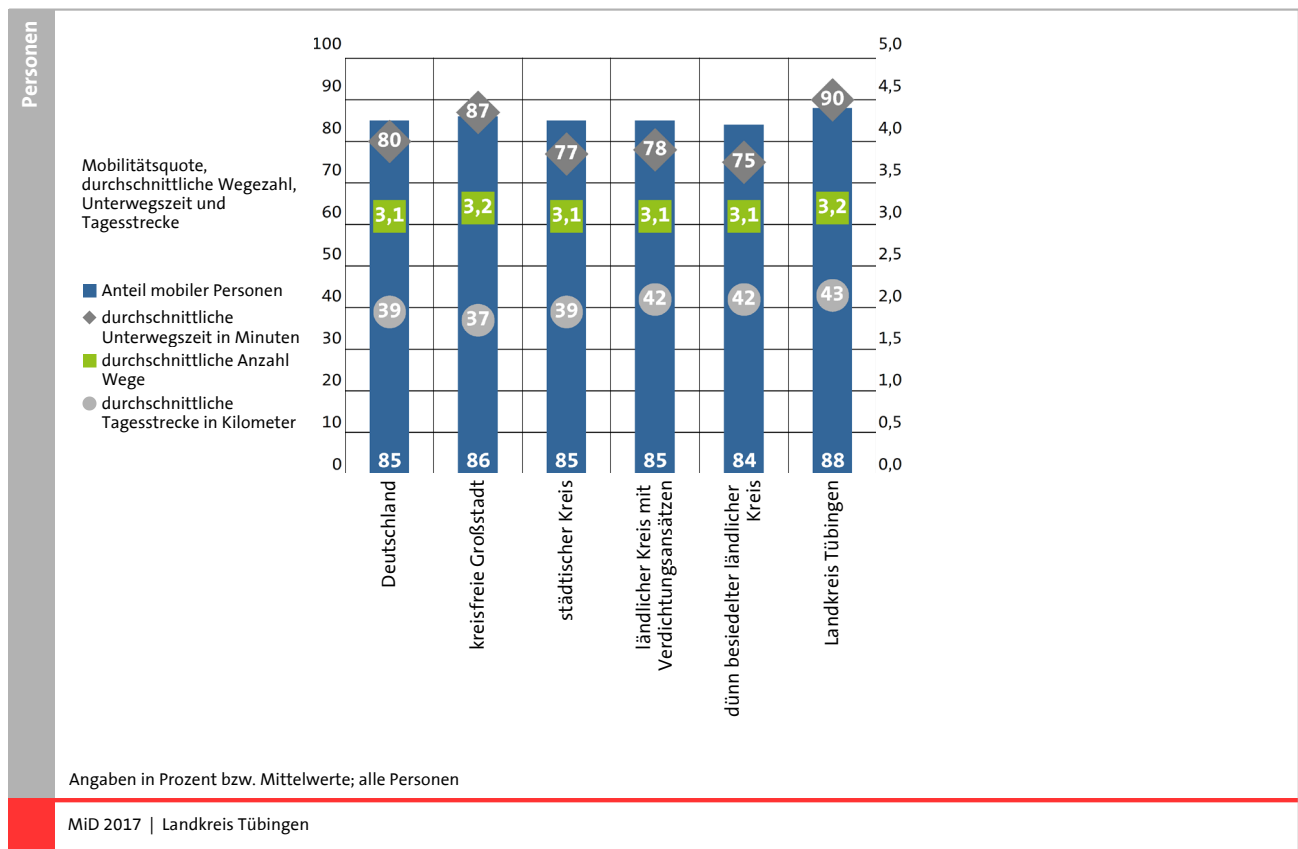
### 4.1 Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen

An durchschnittlichen Tagen sind 88 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Tübingen mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus (siehe *Abbildung 8*). Diese Mobilitätsquote liegt etwas über dem Niveau des Durchschnittswerts für Deutschland sowie der städtischen Kreise. Die Unterwegszeit der Einwohnerinnen und Einwohner fällt mit 90 Minuten sehr hoch aus – dieser Wert liegt 13 Minuten über dem Schnitt städtischer Kreise und 10 Minuten über dem Bundesschnitt. Ursachen für diese Diskrepanz werden im Laufe dieses Kapitels deutlich werden.

Die Mobilitätsquote unterscheidet sich in den verschiedenen Kreistypen kaum. Die durchschnittliche Unterwegszeit hingegen schon. Sie ist in den dünn besiedelten ländlichen Kreisen mit rund 75 Minuten am geringsten und in den kreisfreien Großstädten mit 87 Minuten am höchsten. Der Landkreis Tübingen liegt mit einer durchschnittlichen Unterwegszeit von 90 Minuten also eher im Bereich des Ergebnisses für kreisfreie Großstädte als am Ergebnis der städtischen Kreise.

#### Mobile Personen im Landkreis Tübingen sind täglich rund 103 Minuten unterwegs

Bei der Betrachtung der Aspekte Unterwegszeit, Tagesstrecke sowie Wegezahlen 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 Landkreis Tübingen von 90 auf 103 Minuten (ohne *Abbildung*).

**Abbildung 8** Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich

In den 90 Minuten, die eine Einwohnerin bzw. ein Einwohner im Landkreis am Tag durchschnittlich unterwegs ist, werden im Schnitt 43 Kilometer zurückgelegt. Werden auch hier nur die mobilen Personen betrachtet, steigt der Wert für den Landkreis Tübingen um 6 Kilometer auf 49 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 (ohne Abbildung). Allerdings liegt das Grundniveau im Landkreis Tübingen auch hier über dem Durchschnitt städtischer Kreise oder von Deutschland.

Ähnlich wie die Unterwegszeit variiert auch die Tagesstrecke stark zwischen den Kreistypen, hier aber in umgekehrter Richtung: In den kreisfreien Großstädten ist sie mit 37 Kilometern am geringsten und in den ländlichen Kreisen mit rund 42 Kilometern am höchsten. Je urbaner der Landkreis geprägt ist, desto mehr Zeit wird für die Alltagsmobilität aufgebracht. Je ländlicher der Wohnort, desto mehr Kilometer werden in der Alltagsmobilität zurückgelegt. Dieser Unterschied wird sich später bei der Verkehrsmittelwahl wieder zeigen.

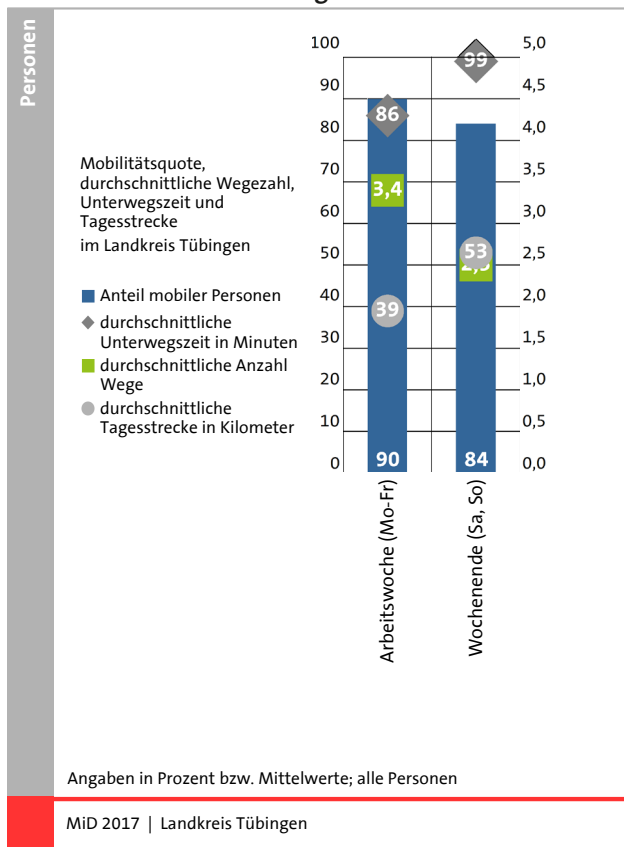
### Am Tag werden im Schnitt 3,2 Wege absolviert

Eine weitere relevante Mobilitätskennziffer ist die Anzahl der zurückgelegten Wege. Im Durchschnitt absolviert jede Person im Landkreis Tübingen täglich 3,2 Wege. In Deutschland sowie den meisten Kreistypen werden niedrigere Werte von 3,1 Wegen gemessen. Werden bei der Berechnung dieses Mittelwerts nur die mobilen Personen einbezogen, also diejenigen, die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs sind, steigen die Werte um etwa um einen halben Weg (ohne Abbildung). Diesbezüglich gibt es kaum regionale Unterschiede. Dafür unterscheiden sich die Ergebnisse stärker entlang soziodemografischer Merkmale. Während Personen unter 17 Jahren sowie über 75 Jahre wesentlich weniger Wege zurücklegen, sind die mittleren Altersstufen deutlich häufiger unterwegs (ohne Abbildung).

### Unter der Woche werden mehr Wege zurückgelegt

Innerhalb der Woche unterscheiden sich die mittleren Wegezahlen erheblich (siehe Abbildung 9). Während die Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) durchschnittlich 3,4 Wege zurücklegen, sind es am Wochenende

**Abbildung 9** Mobilitätskennwerte nach Wochentagen



lediglich 2,5 Wege. Werden nur die mobilen Einwohnerinnen und Einwohner in die Auswertung einbezogen, so erhöht sich der Wert in der Arbeitswoche auf 3,9 Wege und am Wochenende auf 3,1 Wege (ohne Abbildung). Auch bundesweit lässt sich eine deutliche Reduktion der Wegezahlen am Wochenende auf das gleiche Niveau feststellen.

## 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 ist der Zentralwert einer Verteilung, weil er die Mitte der Verteilung angibt. Anders als beim 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.

Ein mittlerer Weg im Landkreis Tübingen ist rund 4 Kilometer lang und dauert rund 15 Minuten (siehe Abbildung 10 und Abbildung 11). Die Wegedauern und -längen entsprechen hiermit dem Bundesschnitt.

### ÖV belegt bei der Wegedauer Platz 1

Die Wegelängen der beiden motorisierten Verkehrsmittel liegen auf ähnlichem Niveau. Die Mediane für den motorisierten Individualverkehr (MIV) – als FahrerIn/Fahrer oder MitfahrerIn/Mitfahrer – und dem ÖPNV betragen im Landkreis 8 bzw. 9 Kilometer pro Weg. Insbesondere für den ÖPNV, aber auch für den MIV liegen die Werte leicht über denen für die Bundesrepublik.

Die mittleren Streckenlängen bei Fuß- und Fahrradwegen liegen mit rund 1 bzw. 2 Kilometern deutlich unter den mittleren Werten der motorisierten Verkehrsmittel (siehe Abbildung 10). Nur wenige Fußwege reichen über 5 Kilometer hinaus und auch bei den Radwegen überschreiten nur 11 Prozent der Wege die 10-Kilometer-Marke (ohne Abbildung).

Unter den Wegen, die mit dem Auto unternommen werden, befinden sich eine Reihe von Wegen, die eine Distanz bewältigen, die in anderen Kontexten auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. So sind immerhin rund ein Fünftel der MIV-Wege nur bis zu 2 Kilometer lang.

Genau wie die Wegelänge variiert auch die Wegedauer mit dem jeweiligen Wegezweck sowie dem gewählten Hauptverkehrsmittel (siehe Abbildung 11). Mit dem ÖPNV wird mit 30 Minuten deutlich mehr Zeit für einen Weg benötigt als mit anderen Verkehrsmitteln. Diese liegen mit Werten von 10 bzw. 15 Minuten für zu Fuß bzw. mit dem Rad und MIV zurückgelegte Wege auf einem deutlich niedrigeren Niveau. Der Vergleich der von den Einwohnerinnen und Einwohnern des Landkreises angegebenen Wegedauern mit den Werten für Deutschland zeigt nur beim Fahrrad und beim ÖV geringe Abweichungen von rund 5 Minuten.

### Wege zu Arbeits- und zu Freizeitwecken dauern am längsten

Die Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Tübingen legen mit je rund 20 Minuten identisch lange Freizeitwege wie Wege zur Arbeit zurück (siehe Abbildung 11). Dienstwege dauern 5 Minuten länger. Wege zu Ausbildungsstellen und für Erledigungen dauern rund 18 bzw. 15 Minuten und Wege zum

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 10 Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel

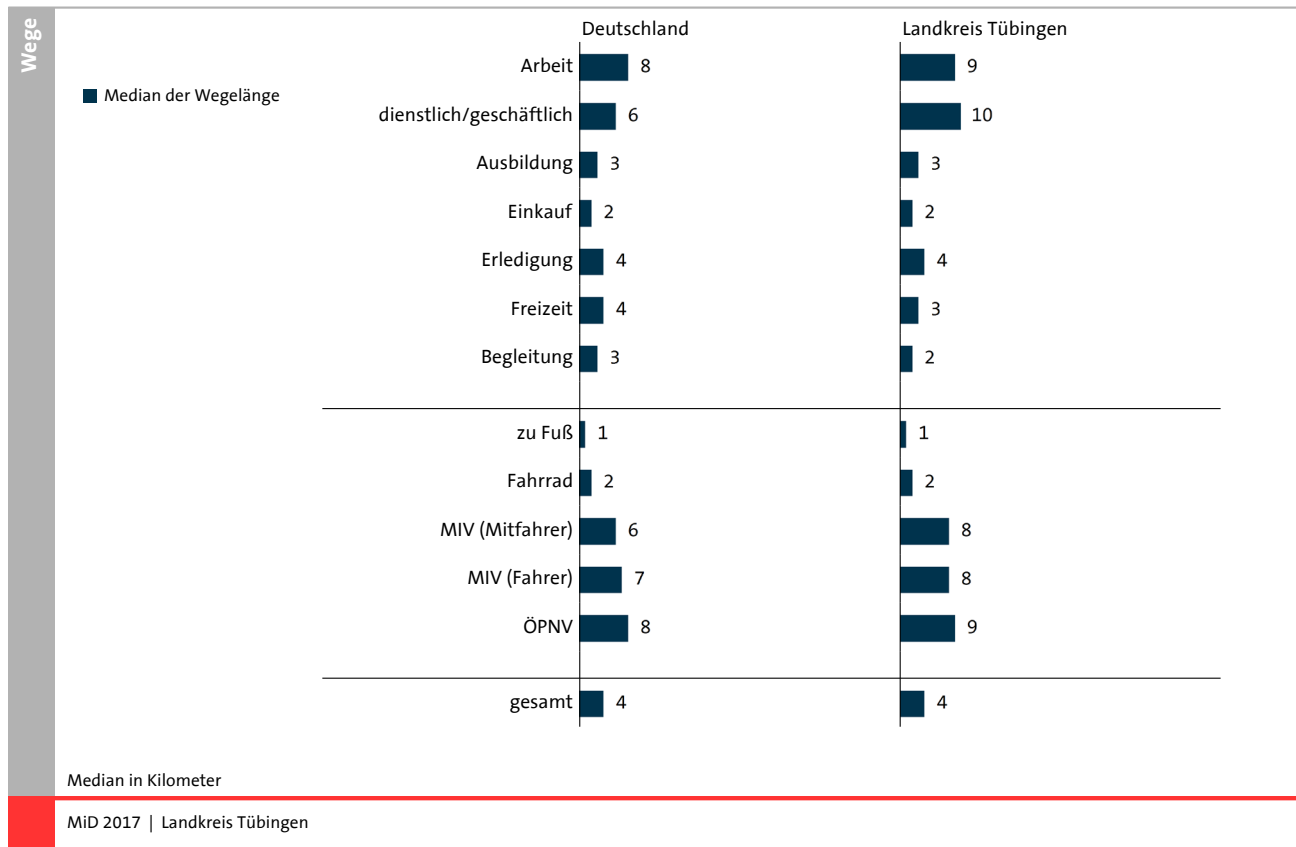
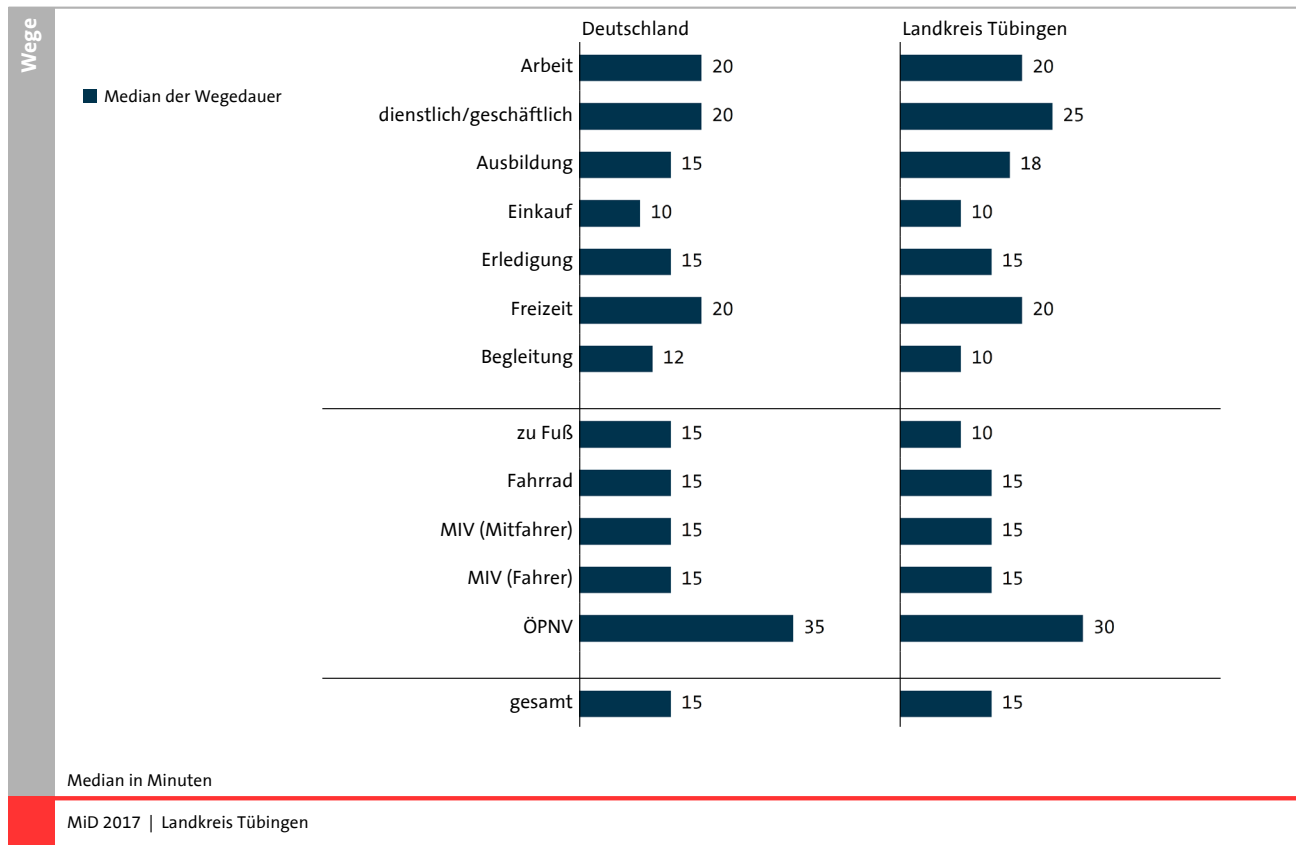


Abbildung 11 Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel





Einkaufen sowie zur Begleitung anderer Personen nehmen im Mittel mit 10 Minuten die geringste Zeit in Anspruch.

Bei den Wegezwecken gibt es – genau wie zu den Medianen der Wegedauer – auch zu den Medianen der Wegelänge im Landkreis Tübingen nur geringfügige Abweichungen im Vergleich zu den in Deutschland gemessenen Werten. Lediglich der Median der dienstlichen Wege ist mit 10 Kilometern im Landkreis Tübingen deutlich höher als im bundesweiten Durchschnitt.

Abgesehen von den Arbeitswegen mit 9 Kilometern, überschreiten die restlichen Wegezwecke die Länge von 4 Kilometern nicht. So sind Wege zur Ausbildungseinrichtung, zum Einkaufen, zu Freizeitaktivitäten sowie zur Begleitung anderer Personen sogar nur 2 bis 3 Kilometer lang.

### 4.3 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Die Modal-Split-Betrachtung beschäftigt sich mit der Verkehrsmittelwahl. Sie basiert 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 basiert auf der Verkehrsleistung und betrachtet die Verkehrsmittelwahl anhand aller zurückgelegten Personenkilometer. Für beide Betrachtungsweisen werden im Folgenden die Ergebnisse dargestellt.

Bevor auf die Ergebnisse für den Landkreis Tübingen eingegangen wird, erfolgt ein kurzer Blick auf die Ergebnisse des Modal Split in Deutschland (siehe *Abbildung 12*). 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 Kreistypen zeigt, dass sich die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel deutlich unterscheiden (ohne Abbildung). Während diese beispielsweise in kreisfreien Großstädten einen Modal-Split-Anteil von 17 Prozent erreichen, sinkt der Wert in den ländlichen Kreisen auf 6 Prozent. Umgekehrt sinkt der MIV-Anteil von rund zwei Dritteln in den ländlichen Kreisen auf 42 Prozent in den kreisfreien Großstädten. Jeder vierte Weg wird in den kreisfreien Großstädten zu Fuß zurückgelegt; in den städtischen und ländlichen Kreisen ist dies bei rund jedem fünften Weg der Fall. Auch Radwege erreichen in den Großstädten 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 3 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 12*).

#### Jeder vierte Weg wird zu Fuß zurückgelegt

Im Landkreis Tübingen werden mit einem Anteil von 52 Prozent etwas mehr als die Hälfte aller Wege mit dem Auto zurückgelegt (siehe *Abbildung 12*). Im Kreistyp „Städtischer Kreis“ fällt dieser Wert mit über 60 Prozent deutlich höher aus. Auch im Vergleich zu Deutschland ist der MIV-Anteil der Wege im Kreis Tübingen etwas niedriger. Der Anteil an Wegen im ÖPNV liegt mit 12 Prozent dagegen etwas über dem Niveau der beiden Vergleichsgruppen.

Wird bei der Berechnung des Modal Split die Verkehrsleistung zugrunde gelegt, verschiebt sich das Gewicht der Anteile der motorisierten Verkehrsmittel noch einmal deutlich. Fast 70 Prozent der Personenkilometer im Landkreis werden mit dem MIV bewältigt, was gemessen an vergleichbaren Kreisen sowie ganz Deutschland erneut unterdurchschnittlich ist. Der ÖV-Anteil steigt bei dieser Betrachtung hingegen sogar auf insgesamt ein Viertel der Verkehrsleistung.

Wie bereits gezeigt wurde, stellt neben dem motorisierten Individualverkehr auch der nicht-motorisierte Individualverkehr (NMIV) eine bedeutsame Größe im Modal Split dar. Mehr als ein Drittel der Wege der



Abbildung 12 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split)

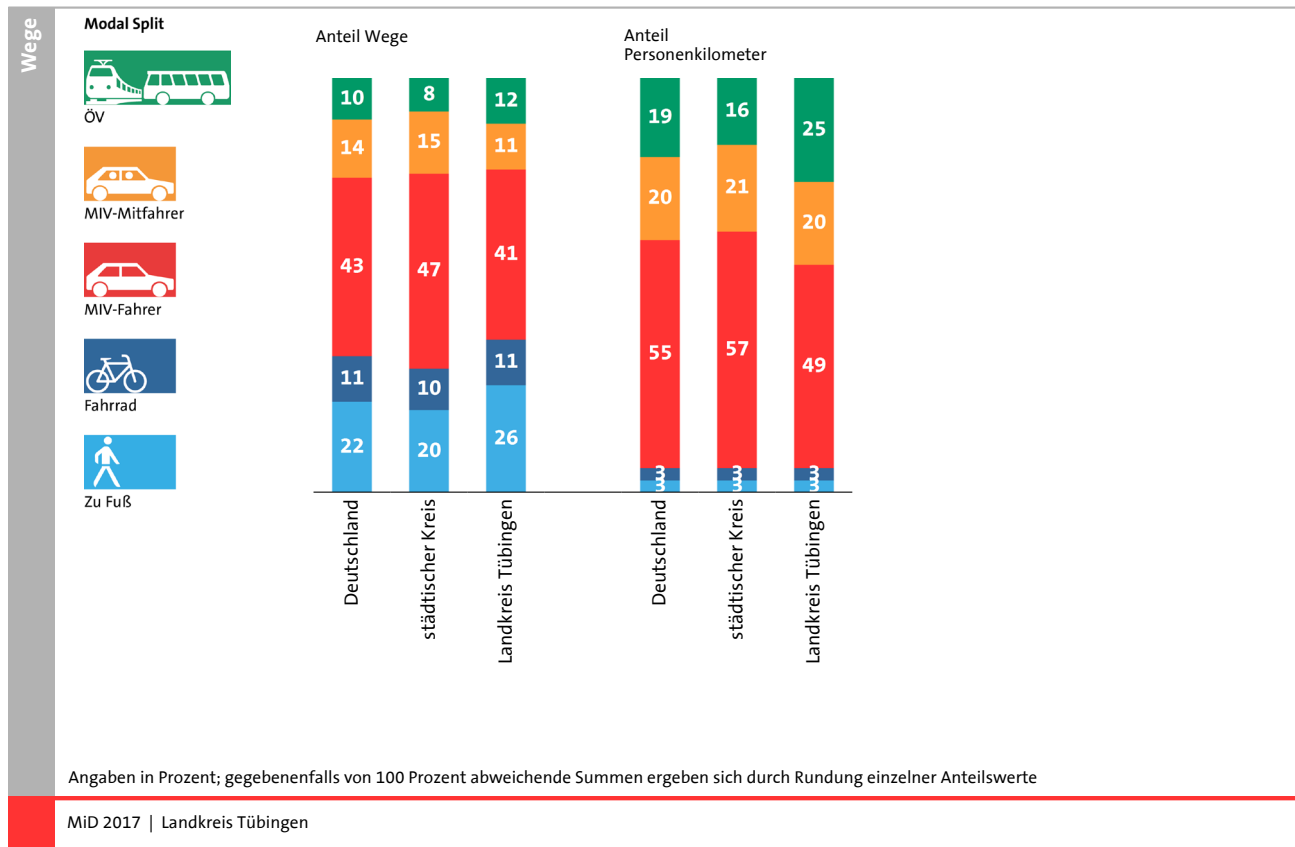
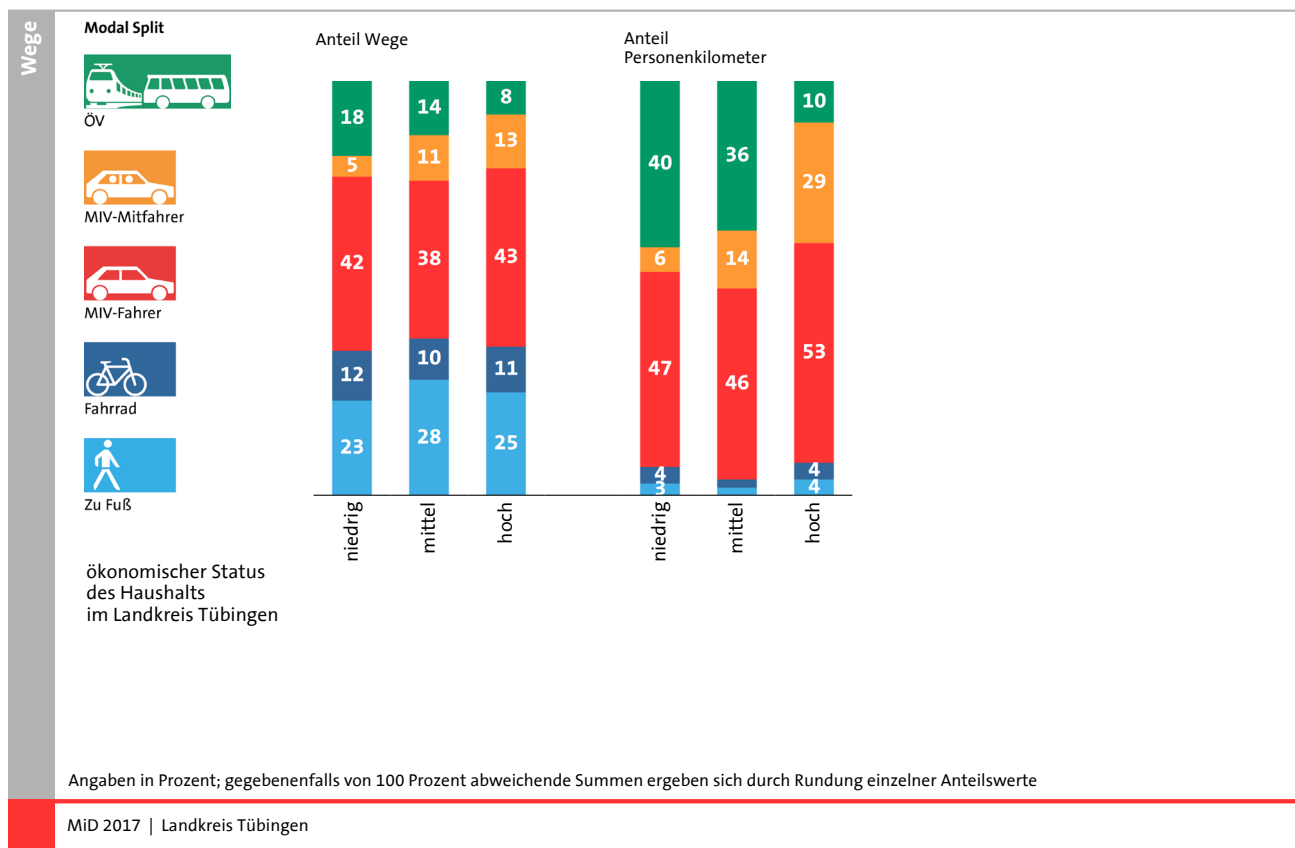


Abbildung 13 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status des Haushalts



Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises werden mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Im Kreistyp „Städtischer Kreis“ ist dieser Anteil deutlich geringer. Während der Anteil der Fahrradwege mit 11 Prozent in etwa auf dem Niveau von Deutschland und vergleichbaren Kreisen liegt, sticht der hohe Anteil von Fußwegen im Landkreis ins Auge (26 Prozent). In vergleichbaren städtischen Kreisen liegt er 6 Prozentpunkte niedriger und auch im Vergleich zu Deutschland (22 Prozent) fällt er recht hoch aus.

Auf die Gewohnheiten der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Tübingen in Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung im Alltag geht das folgende Kapitel 5 genauer ein.

#### **ÖV eher von Beziehern niedriger Einkommen genutzt**

Der ökonomische Status der Befragten hat einen großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Während der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege über alle Statusgruppen etwa gleich hoch ist, zeigen sich für die mit dem ÖPNV sowie dem MIV zurückgelegten Wege deutliche Unterschiede (siehe *Abbildung 13*).

Einwohnerinnen und Einwohner, die einem Haushalt mit hohem Status zugeordnet werden, nutzen überdurchschnittlich häufig das Auto. In dieser Statusgruppe beträgt der Anteil des MIV am Modal Split rund 56 Prozent. Dieser Anteil sinkt auf 47 Prozent unter denjenigen Einwohnerinnen und Einwohnern des Landkreises, die in einem Haushalt mit niedrigem ökonomischem Status leben. Sie nutzen hingegen häufiger den ÖV. Fast jeder fünfte Weg wird von ihnen mit Bussen und Bahnen zurückgelegt – bei den beiden höheren Statusgruppen sind es lediglich 14 bzw. 8 Prozent.

Bei der Betrachtung der Fußwege ist kein eindeutiger Trend erkennbar. Personen aus Haushalten mit niedrigem Status, sind diejenigen, die am wenigsten Wege, nämlich weniger als ein Viertel, ausschließlich zu Fuß zurücklegen. Bei Personen, die aus einem Haushalt mit mittlerem ökonomischem Status stammen, ist der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege mit 28 Prozent am höchsten.

Bei der Betrachtung der Verkehrsleistung fällt auf, dass Personen mit hohem ökonomischem Status sich sehr deutlich von den beiden anderen Gruppen unterscheiden, bei welchen sich die beschriebenen Unterschiede auf der Wegeebe nicht so sehr manifestieren. Diese Gruppe mit hohem Einkommen legt 82 Prozent der Personenkilometer mit dem MIV zurück und lediglich jeden zehnten Kilometer mit dem ÖV. In der statusniedrigsten Gruppe werden dagegen 40 Prozent der zurückgelegten Personenkilometer mit dem ÖV unternommen.

## **4.4 Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität)**

Neben der klassischen Betrachtung 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 nicht gesondert für den Landkreis Tübingen 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 aus 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 22*)

Der ÖV-Anteil am Modal Split differenziert sich bundesweit also in etwa aus 9 Prozent ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel und aus etwa 1 Prozent Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Rad bzw. dem Auto.

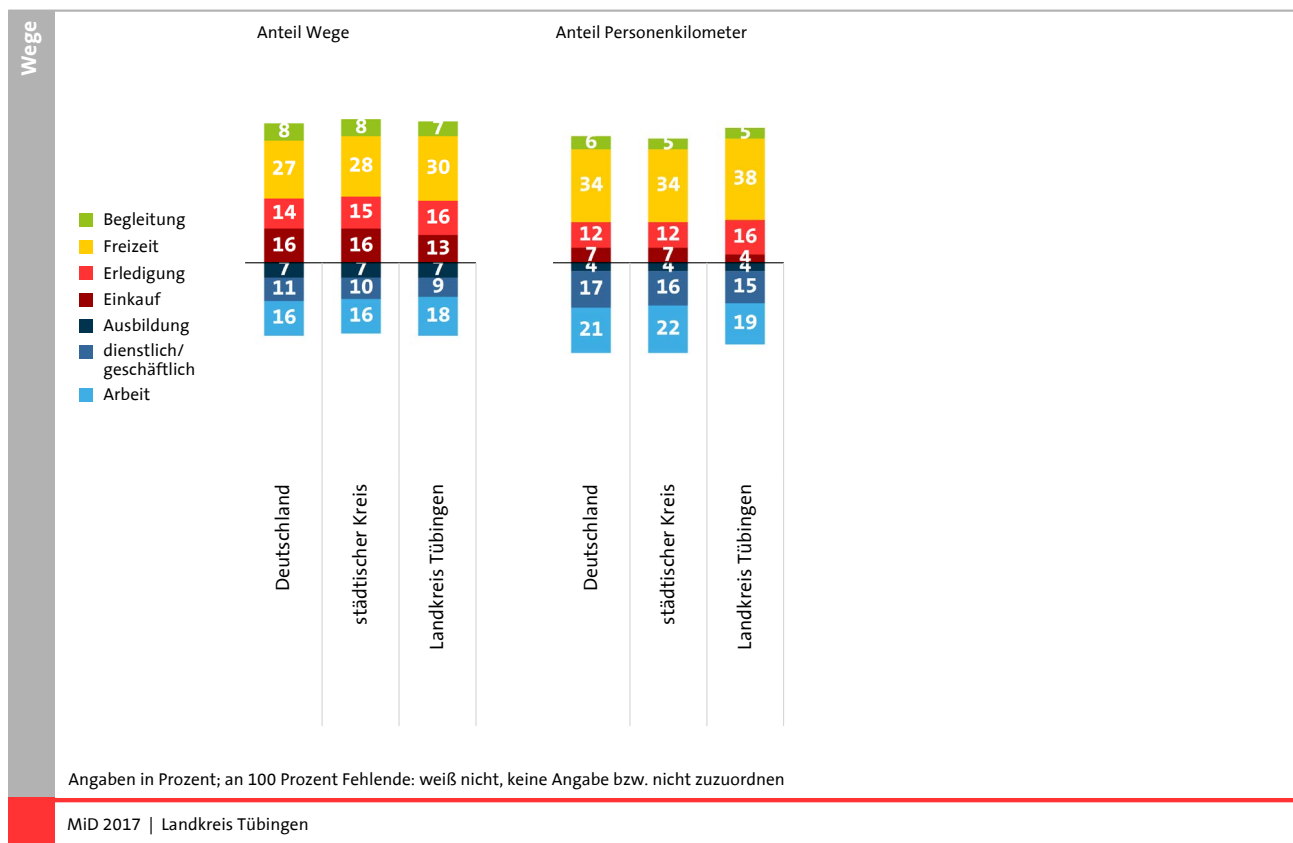
Interessant ist auch die Differenzierung der genutzten Verkehrsmittel innerhalb des ÖV-Systems. Im Schnitt werden bundesweit 1,4 verschiedene Verkehrsmittel aus dem System genutzt: Dazu zählen z. B. Busse, U-/Stadtbahnen, Straßenbahnen, S-Bahnen, Nahverkehrszüge, Fähren, Anruf-Sammel-Taxis, Taxis, Fernzüge, Fernbusse, Reisebusse und Flugzeuge. Umstiege innerhalb des gleichen Subsystems, etwa 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, wodurch häufig Umstiege auf dem Weg zu einem Ziel erforderlich sind. Fahrrad und Auto werden hingegen selten mit anderen Verkehrsmitteln auf einem Weg kombiniert, sondern bringen die Nutzer und Nutzerinnen in der Regel direkt an ihr Ziel. Wenn sie kombiniert werden, übernehmen sie meistens 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. Überraschend ist in diesem Zusammenhang häufig 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. Freizeitwecke erreichen mit 27 Prozent den höchsten Anteil an allen Wegen. 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. Die Bedeutung von Freizeitanlässen wird auch bei der Betrachtung der Ergebnisse auf Basis der Verkehrsleistung sichtbar.

Anders als die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich die Zweckstruktur der Wege regional nur sehr geringfügig. So ähnelt das Ergebnis für den Landkreis

**Abbildung 14** Wegezwecke im Regionalvergleich



Tübingen dem Bundesergebnis und dem des eigenen Kreistyps stark (siehe *Abbildung 14*). Größere Unterschiede in der Zweckstruktur der Wege sind eher und in erwartbarer Weise nach Alter bzw. nach Lebensphasen zu finden.

In der Summe machen die im weitesten Sinne beruflich bedingten Wege (Arbeit, dienstlich und Ausbildung) auch im Landkreis Tübingen rund ein Drittel der Wege aus. Weiterhin ist der Anteil der Freizeitwege im Vergleich leicht erhöht. Auch bei der Betrachtung der Personenkilometer fällt auf, dass diese Freizeitwege hier im Vergleich zur Wegeebene einen etwas höheren Anteil ausmachen, während der Anteil der Einkaufswege jedoch sinkt, letztere also tendenziell nicht sehr weit sind.

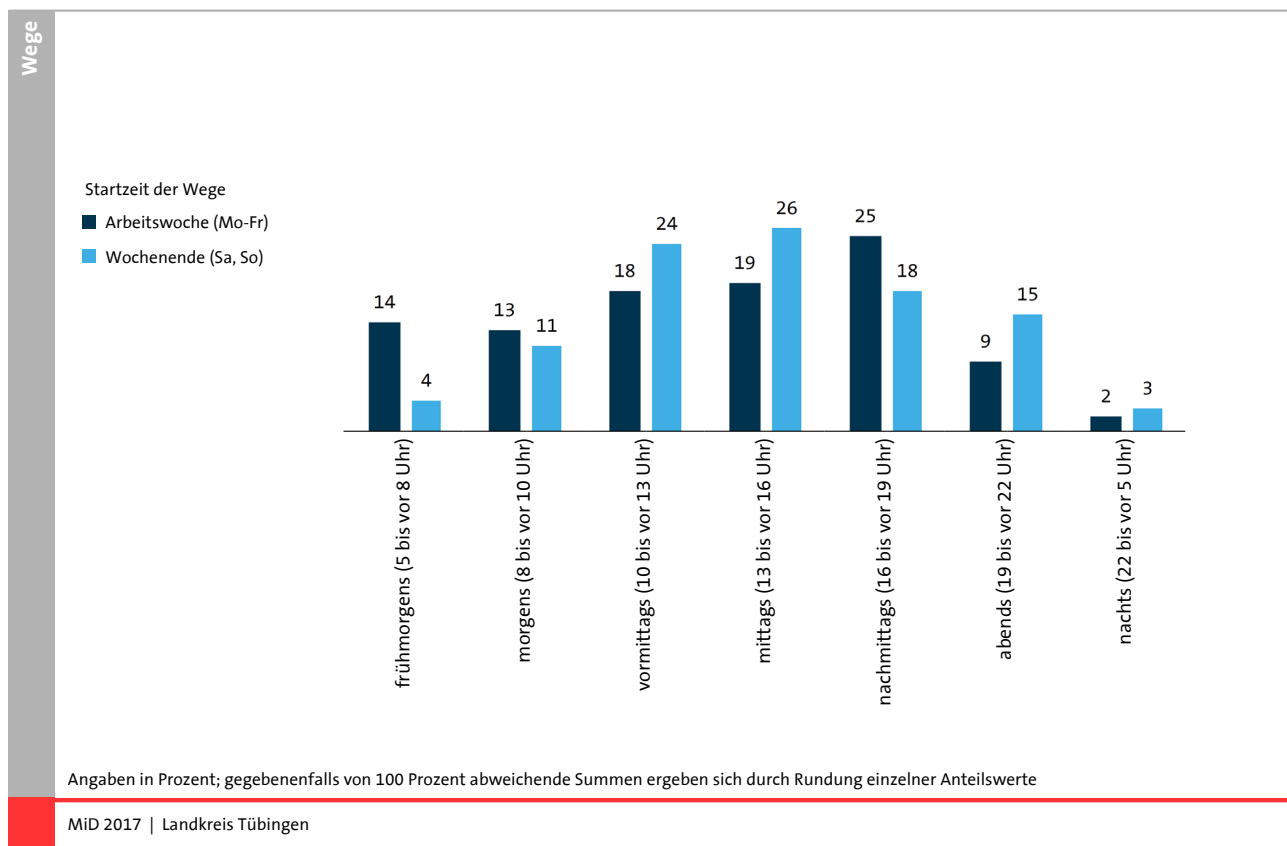
## 4.6 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens

Neben verschiedenen Wegemerkmale 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 15*).

Auffällig, wenn auch wenig überraschend, sind in diesem Zusammenhang vor allem die niedrigen prozentualen Anteile an Wegen zwischen 22 Uhr und 5 Uhr morgens. Von 5 Uhr morgens bis 22 Uhr liegen die Anteile unter der Woche bei mindestens 9 Prozent. Die höchsten Werte werden zwischen 10 und 19 Uhr erreicht. Insgesamt gibt es nur flache Spitzen und das Verkehrsaufkommen verteilt sich zunehmend auf den ganzen Tag, mit Ausnahme der Nachtzeiten. Diese Tendenz ist auch für Deutschland insgesamt festzustellen.

Interessant ist auch die Angleichung der Aktivitätszeiten zwischen den Werktagen und den Wochenendtagen Samstag und Sonntag. Wie in *Abbildung 9* gezeigt, sind an den Wochenendtagen deutlich weniger

**Abbildung 15** Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens



Menschen unterwegs und sie unternehmen deutlich weniger Wege. *Abbildung 15* ergänzt dieses Bild und zeigt, dass die Aktivitäten außer Haus in den Morgenstunden zeitlich etwas nach hinten verschoben starten. Sie beginnen erst ab etwa 8 Uhr morgens. Mit 26 Prozent findet das höchste Wegeaufkommen am Wochenende zwischen 13 und 16 Uhr und mit 25 Prozent unter der Woche zwischen 16 und 19 Uhr statt.

Wenn man nach den beiden Wochenendtagen Samstag und Sonntag differenziert zeigt sich, dass die Verschiebung der Aktivitätszeit nach hinten in den Mittag bzw. Nachmittag am Sonntag noch ausgeprägter als am Samstag ausfällt. So finden am Sonntag quasi keine Wege vor 8 Uhr statt, dafür aber verstärkt zwischen 13 und 16 Uhr. Dieser Trend gilt auch für Deutschland insgesamt.

Außerdem werden am Wochenende generell weniger Wege als unter der Woche zurückgelegt. Von allen betrachteten Wegen entfallen im Landkreis Tübingen 78 Prozent auf die Tage Montag bis Freitag und nur 22 Prozent auf Samstag und Sonntag. Am Sonntag sind es mit 10 Prozent noch einmal weniger als am Samstag mit 12 Prozent. Auf beinahe identische Anteile kommt auch die Bundesrepublik als Ganzes.

Für die Mobilität im Landkreis Tübingen kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die deutliche Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner an einem durchschnittlichen Tag mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus ist. Die Mobilitätsquote liegt etwas über dem Niveau des eigenen Kreistyps, die durchschnittliche Anzahl der Wege ist ebenfalls leicht höher. Auffällig sind insbesondere die im Vergleich deutlich erhöhten Durchschnittswerte für die Unterwegszeit und für die Tagesstrecke. Erstgenannte liegt sogar über dem Niveau von Metropolen, die Letztgenannte über dem Niveau von dünn besiedelten ländlichen Kreisen.

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



# 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 verborgen bleiben.

Es werden folgende Fragen beantwortet: Wie häufig werden Auto, ÖPNV und Fahrrad von den Einwohnerinnen und Einwohnern des Landkreises Tübingen 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?

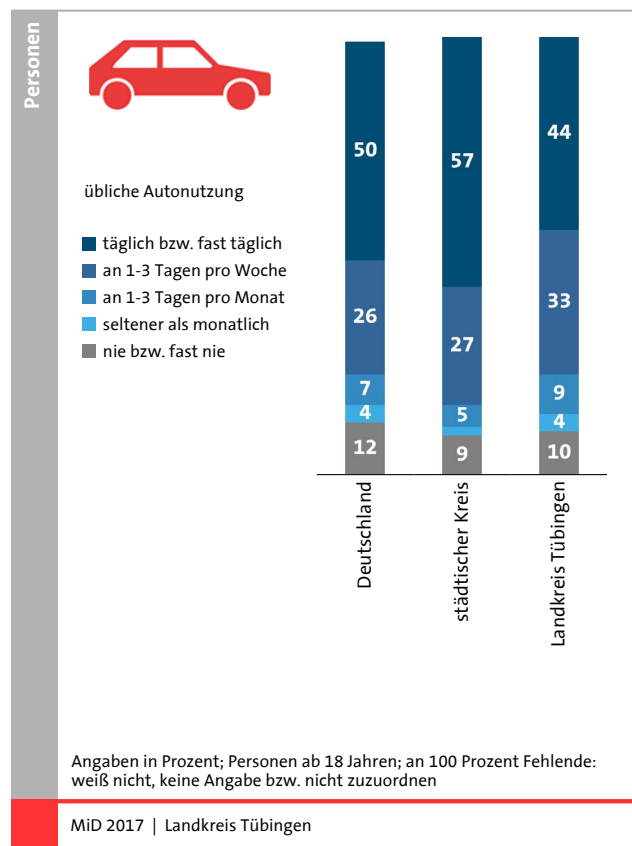
## 5.1 Übliche Nutzung des Autos

Im Landkreis Tübingen fahren 44 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner ab 18 Jahren täglich oder fast täglich selbst mit dem Auto oder bei jemand anderem mit. Damit liegt das Ergebnis deutlich unter dem Niveau anderer städtischer Kreise. Werden die Anteile der (fast) täglichen Autofahrenden mit den Anteilen der Personen addiert, die an einem bis drei Tagen pro Woche mit dem Auto fahren, so greifen drei von vier Personen mindestens einmal in der Woche auf dieses Verkehrsmittel zurück; dieser Anteil ist immer noch geringer als der in vergleichbaren Kreisen, er liegt aber auf dem Niveau von Deutschland. Nur 10 Prozent der Befragten im Landkreis Tübingen fahren nie oder fast nie Auto (siehe Abbildung 16).

## 5.2 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs

Mit 36 Prozent liegt der Anteil der Personen, die nie bzw. fast nie den ÖPNV nutzen, im Landkreis Tübingen deutlich unter dem Niveau der städtischen Kreise und Deutschland insgesamt. Die Anteile der Personen, die seltener als monatlich bzw. an einem bis drei Tagen pro Monat den ÖPNV nutzen, liegen mit zusammengerechnet rund einem Drittel dagegen in etwa auf dem Niveau des Kreistyps. Schlussfolgernd fahren im Landkreis Tübingen mit 30 Prozent überdurchschnittlich viele Personen mindestens einmal pro Woche mit dem öffentlichen Personennahverkehr

Abbildung 16 Übliche Nutzung des Autos





(ÖPNV). Rund jede bzw. jeder sechste Befragte fährt sogar täglich bzw. fast täglich mit dem ÖPNV (siehe Abbildung 17).

### Busse und Bahnen werden häufig genutzt

Einen großen, wenn auch im Vergleich zum Raumtyp unterdurchschnittlichen Anteil machen im Landkreis Tübingen mit rund 55 Prozent die Personen aus, die den ÖPNV seltener als monatlich oder nie bzw. fast nie nutzen. Etwas weniger als die Hälfte der Bevölkerung im Landkreis nutzt die öffentlichen Verkehrsmittel somit mindestens monatlich.

Insgesamt nutzen die Einwohnerinnen und Einwohner aber trotzdem verhältnismäßig häufig den ÖPNV – die hohen Anteile passen zur bereits vorgestellten ÖPNV-Fahrkarten-Nutzung (siehe Kapitel 3). Da mit rund einem Viertel vergleichsweise viele Einwohnerinnen und Einwohner im Besitz einer ÖPNV-Zeitfahrkarte sind, werden die Busse und Bahnen in der Region regelmäßiger genutzt, als es im Durchschnitt der städtischen Kreise der Fall ist. Korrespondierend zu den höheren Anteilen an Zeitkartennutzenden unter den jüngeren Jahrgängen, ist auch die Nutzung der öffentlichen

Verkehrsmittel in diesen Altersgruppen intensiver. In den drei Altersgruppen der bis unter 40-Jährigen geben jeweils über ein Viertel der Befragten an, täglich bzw. fast täglich die Busse und Bahnen in der Region zu nutzen. Auf den höchsten Anteil kommt hier die Altersgruppe der bis einschließlich 17-Jährigen (ohne Abbildung).

Ein Blick auf die Statusgruppen zeigt zudem, dass im Landkreis Tübingen tendenziell mit steigendem Einkommen unregelmäßiger Busse und Bahnen in der Region genutzt werden, wenngleich dieser Effekt in anderen Regionen Deutschlands deutlich stärker hervortritt (ohne Abbildung).

### 5.3 Übliche Nutzung des Fahrrads

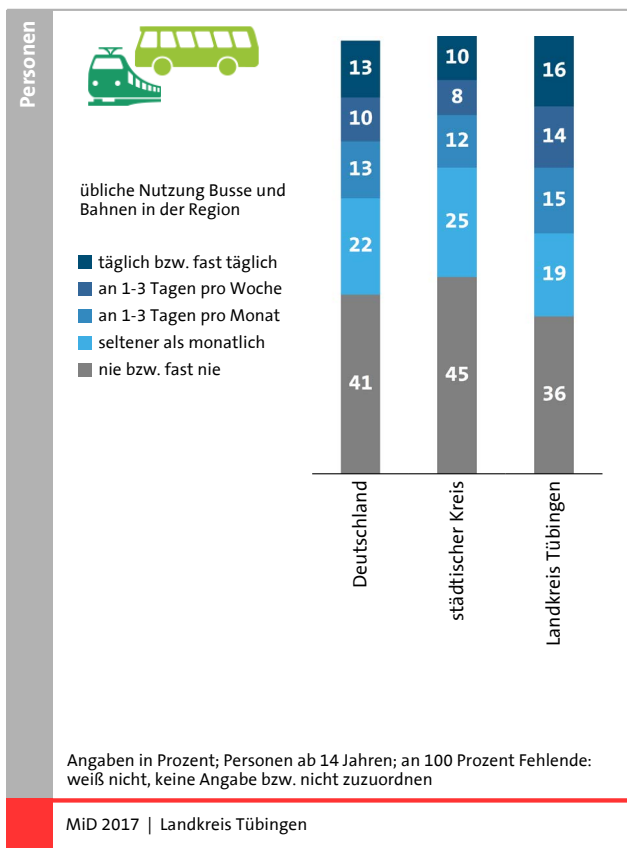
Neben Auto, Bus oder Bahn gilt auch das Fahrrad als beliebtes Fortbewegungsmittel – im Landkreis Tübingen gilt dies ebenso wie in Deutschland allgemein (siehe Abbildung 18). Mit 37 Prozent ist der Anteil derjenigen Personen, die nie oder fast nie Fahrrad fahren, im Landkreis quasi gleichauf mit dem entsprechenden Anteil in Deutschland oder kreisfreien Städten. Wird dieser Wert mit dem der Personen addiert, die seltener als monatlich auf das Verkehrsmittel Fahrrad zurückgreifen, umfasst diese Gruppe knapp über 50 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohnern des Landkreises. In Deutschland sowie in vergleichbaren Kreisen liegt der entsprechende Anteil ebenfalls gleichauf.

Folglich nutzt fast die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner mindestens an einem Tag im Monat das Fahrrad. 19 Prozent können zu der Gruppe der (fast) Täglich-Nutzerinnen bzw. -Nutzer gezählt werden. Im Raumtyp „Städtischer Kreis“ zählen dagegen nur 16 Prozent zu den (fast) täglichen Radfahrerinnen und Radfahrern.

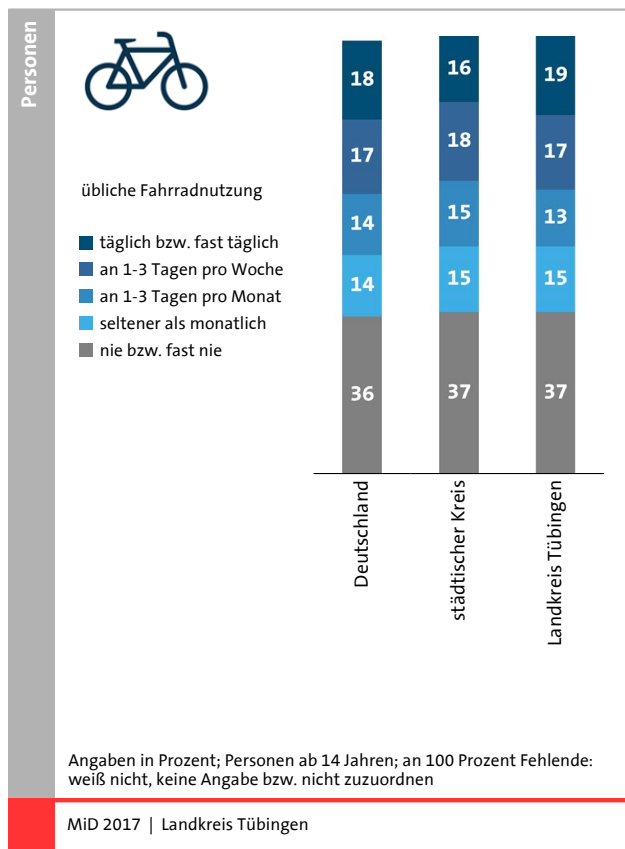
#### Frauen fahren etwas öfter Fahrrad

Frauen sind insgesamt etwas regelmäßiger mit dem Fahrrad unterwegs als Männer. Immerhin geben 20 Prozent der Frauen an, täglich oder fast täglich mit dem Fahrrad zu fahren, während dies nur 18 Prozent der Männer tun (ohne Abbildung). Allerdings ist der Anteil der Frauen, die nie oder fast nie mit dem Fahrrad fahren, etwas höher als bei den Männern. Weitere Unterschiede ergeben sich zwischen den Altersgruppen. Der Anteil der Nicht-Fahrradfahrer steigt ab etwa 50 Jahren deutlich an. In der Altersgruppe ab 75 Jahren zählen zwei Drittel der Personen

**Abbildung 17** Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs





**Abbildung 18** Übliche Nutzung des Fahrrads

zu den Nicht-Fahrradfahrern. Dieses Ergebnis passt zur sinkenden Fahrradausstattung bei zunehmendem Alter, die in Kapitel 3 vorgestellt wurde.

## 5.4 Unterwegs zu Fuß

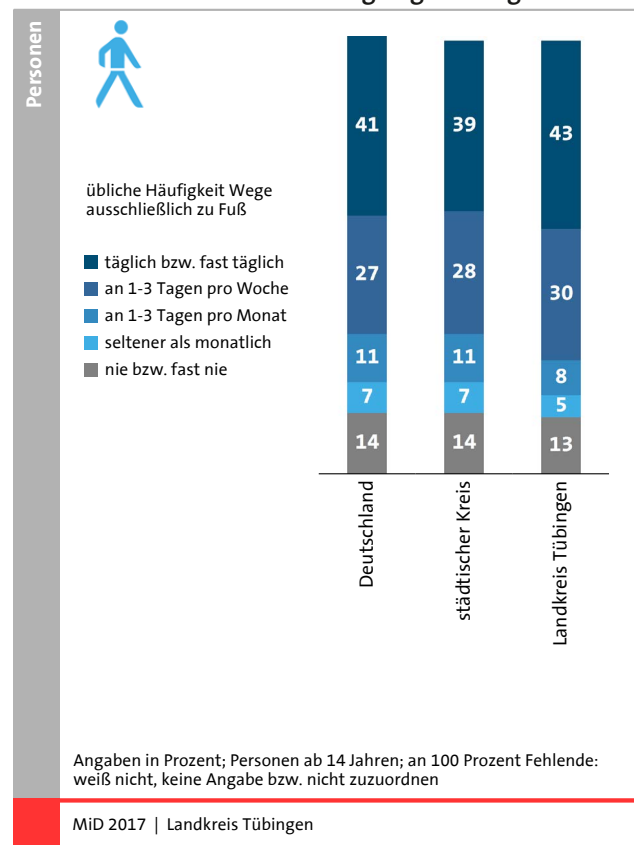
Mobilität wird häufig mit der Nutzung von Verkehrsmitteln wie dem Auto, dem ÖPNV oder auch dem Fahrrad in Verbindung gebracht. Nicht zu vernachlässigen ist jedoch auch die Möglichkeit, Strecken zu Fuß zu gehen.

Jeder vierte Weg im Landkreis Tübingen wird zu Fuß zurückgelegt. Dies ist im Vergleich zu Deutschland sowie zu anderen städtischen Kreisen ein hoher Anteil (siehe Abbildung 12). Hierzu gehören neben kurzen Einkaufs- und Erledigungswegen beispielsweise auch Spaziergänge, Joggingrunden sowie der kurze Weg mit dem Hund.

Im Landkreis Tübingen geben 43 Prozent der Befragten an, dass sie täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen (siehe Abbildung 19). Dieser Wert liegt etwas über dem Niveau des Durchschnitts städtischer Kreise sowie ganz Deutschlands.

Die höchsten Anteile an Personen, die täglich zu Fuß gehen, werden in den kreisfreien Großstädten gemessen, wo die hohe räumliche Dichte sicherlich dazu beiträgt, dass die gewünschten Ziele auch ohne Verkehrsmittel erreicht werden können. Dort legt fast die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück (ohne Abbildung).

Der Anteil derjenigen, die mindestens einmal wöchentlich einen Weg ausschließlich zu Fuß absolvieren, liegt im Landkreis ebenfalls etwas höher wie in Deutschland und in vergleichbaren Kreisen. Nur 13 Prozent der Befragten geben im Landkreis Tübingen hingegen an, nie oder fast nie Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen.

**Abbildung 19** Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen

## 5.5 Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf (Multimodalität)

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.

Momentan gibt es zwar keine Einigkeit über die genaue Definition des Begriffs, häufig wird damit jedoch die 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 für jede Region differenziert beschrieben werden, da keine Daten über mögliche Verbindungen und Alternativen für alle Wege vorliegen. Die verfügbaren Verkehrsmittelalternativen unterscheiden sich aber entlang der betrachteten siedlungsstrukturellen Kreistypen. Es kann davon ausgegangen werden, dass in den städtisch geprägten Räumen mit zunehmender Ortsgröße auch ein breiteres Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden ist, während dies im ländlichen Raum mit abnehmender Siedlungsdichte 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, den Kreistypen sowie dem ökonomischen Status auf Basis der MiD-Gesamtstichprobe beschrieben und die Ergebnisse für den Landkreis Tübingen eingeordnet.

### Wahlfreie, multimodale Personen vor allem in großstädtischen Räumen

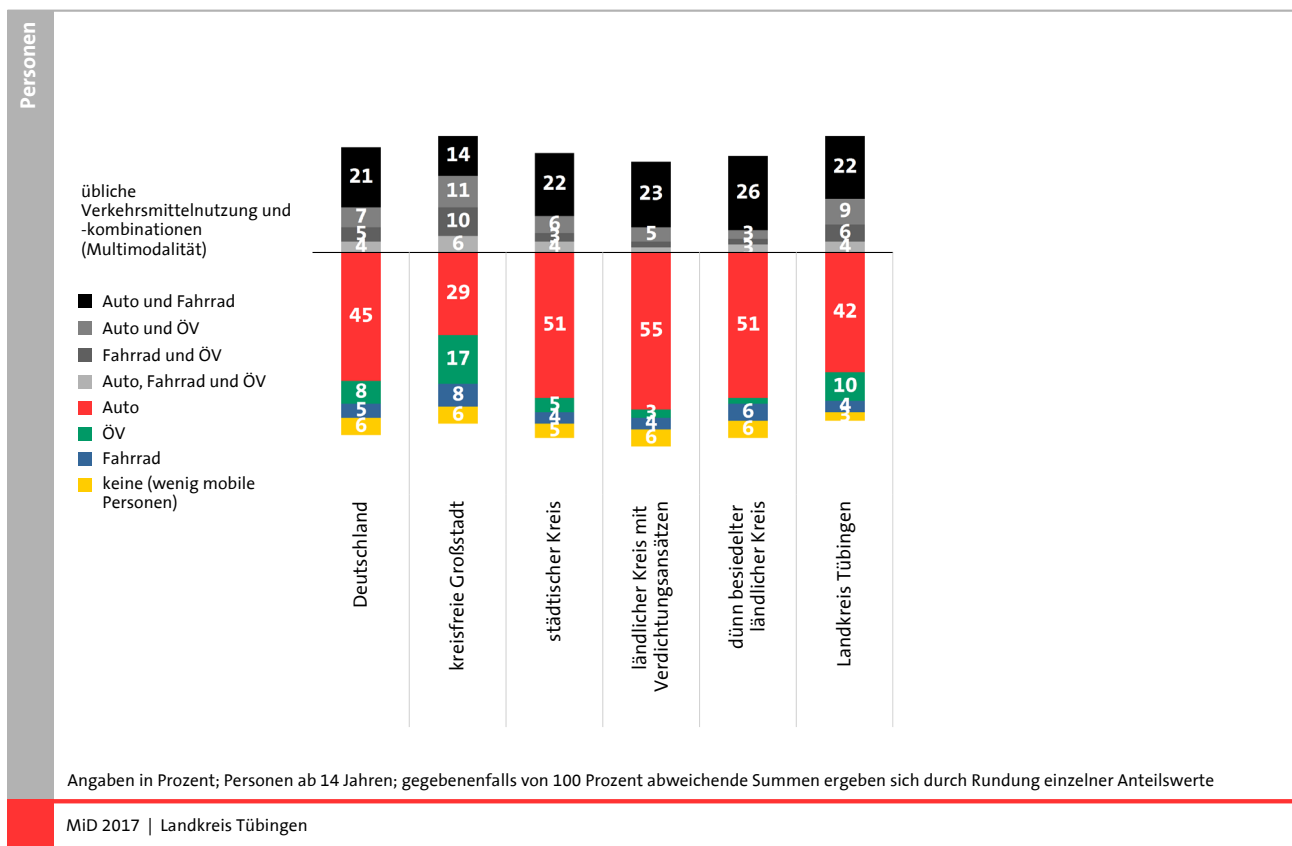
Rund vier von zehn Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Tübingen gehören zur Gruppe der wahlfreien Multimodalen (siehe Abbildung 20). Sie nutzen im Laufe einer üblichen Woche mindestens zwei Verkehrsmittel. Im Raumtyp „Städtischer Kreis“ beträgt dieser Anteil nur rund ein Drittel. Die häufigste Kombination im Landkreis Tübingen besteht dabei aus Auto und Fahrrad, gefolgt von der Kombination Auto und öffentliche Verkehrsmittel sowie Rad und öffentliche Verkehrsmittel.

Vergleichsweise häufig werden von den Einwohnerinnen und Einwohnern öffentliche Verkehrsmittel mit dem Auto oder dem Fahrrad kombiniert. Beide Kombinationen treten im Landkreis etwas häufiger auf als im Durchschnitt der städtischen Kreise und dem von Deutschland.

Eine Kombination von allen drei Verkehrsmitteln im Laufe einer üblichen Woche zeigt sich bei vergleichsweise wenigen Personen: Der Anteil dieser Gruppe beträgt lediglich 4 Prozent – genau wie bundesweit und in den städtischen Kreisen.

Da das multimodale Nutzungsverhalten immer auch ein multimodal angelegtes Verkehrssystem voraussetzt, ist es aufschlussreich, die Anteile dieser Gruppe in den verschiedenen Kreistypen zu betrachten. Wie erwartet, ist in den kreisfreien Großstädten der höchste Anteil Multimodaler zu finden: In diesem Kreistyp steigt er auf 41 Prozent. Das vorhandene ÖV-Angebot in diesen Städten 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. Der Anteil der Personen, die Auto und Fahrrad kombinieren, sinkt in den kreisfreien Großstädten im Vergleich zu den übrigen Kreistypen deutlich.

Abbildung 20 Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität)



### 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 2): In der Bevölkerungsgruppe mit hohem ökonomischem Status steigt der Anteil auf 41 Prozent. Schaut man auf diese Gruppe innerhalb der kreisfreien Großstädte, wächst dieser Wert auf 48 Prozent an. Im Kreistyp „Städtischer Kreis“ liegt der Wert bei 40 Prozent. Besonders deutlich steigt mit dem ökonomischem Status der Anteil der Gruppe, die im üblichen Wochenverlauf das Auto mit dem Fahrrad kombiniert: Er erreicht rund 24 Prozent in der höchsten Statusgruppe, während er in der niedrigsten Statusgruppe lediglich 15 Prozent beträgt.

### Festgelegte, monomodale Personen häufiger in ländlichen Räumen

Der Gruppe der Monomodalen gehören mit rund 59 Prozent die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Tübingen an. Sie ist in den Landkreisen deutlich größer als in den kreisfreien Großstädten. Dort erreicht sie mit 54 Prozent den niedrigsten Wert, während sie in den städtischen Kreisen einen Anteil von 60 Prozent erreicht (siehe Abbildung 20). Die Wahlmöglichkeiten, die das Verkehrssystem für die Einwohnerinnen und Einwohner bereithält, unterscheiden sich also zwischen den Kreistypen. Das wird im Nutzungsverhalten reflektiert und vor allem im hohen Anteil der Autofahrerinnen und Autofahrer

deutlich, die in den städtischen und ländlichen Kreisen fast die komplette Gruppe der festgelegten, monomodalen Nutzer bildet. In den kreisfreien Großstädten schrumpft die Gruppe der monomodalen Autofahrerinnen und Autofahrer auf 29 Prozent, während sie in den Landkreisen 51 bzw. 55 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren umfasst. Im Landkreis Tübingen zählen 42 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner zu dieser Kategorie.

### Auf dem Land und mit steigendem ökonomischem Status dominiert das Auto

17 Prozent der Bevölkerung in den kreisfreien Großstädten gehören zu den monomodalen ÖV-Nutzerinnen und -Nutzern (siehe Abbildung 20). Dieser Wert steigt unter den Personen mit geringem Einkommen auf 25 Prozent deutlich an, während der Anteil der monomodalen Autofahrer auf 21 Prozent sinkt (ohne Abbildung).

Mit steigendem Einkommen sinkt auch in den kreisfreien Großstädten die Festlegung auf die öffentlichen Verkehrsmittel und nimmt die Festlegung auf das Auto zu. Die Gruppe mit hohem ökonomischem Status besteht auch deutschlandweit fast vollständig aus Personen, die im Alltag ausschließlich Auto fahren (siehe Tabelle 3).

**Tabelle 2 Multimodale Personen nach ökonomischem Status**

Anteil multimodaler Personen	niedrig	mittel	hoch
Personen ab 14 Jahren	%	%	%
<b>gesamt</b> (Deutschland)	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>41</b>
<b>Kreistyp</b>			
kreisfreie Großstadt	36	38	48
städtischer Kreis	30	33	40
ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	29	32	35
dünn besiedelter ländlicher Kreis	30	34	38
<b>Anteil der Kombinationen</b> (Deutschland)			
Auto und Fahrrad	15	20	24
Auto und ÖV	7	7	7
Fahrrad und ÖV	6	4	4
Auto, Fahrrad und ÖV	3	3	6

MiD 2017 | Landkreis Tübingen

**Tabelle 3** Monomodale Personen nach ökonomischem Status

Anteil monomodaler Personen	niedrig	mittel	hoch
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%
<b>gesamt</b> (Deutschland)	<b>59</b>	<b>59</b>	<b>56</b>
<b>Kreistyp</b>			
kreisfreie Großstadt	55	56	49
städtischer Kreis	60	61	58
ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	62	62	63
dünn besiedelter ländlicher Kreis	59	59	59
<b>Anteil der Kombinationen</b> (Deutschland)			
Auto	39	46	48
ÖV	12	8	4
Fahrrad	8	5	4

MiD 2017 | Landkreis Tübingen

**Monomodale Fahrradfahrer sehr selten**

Die Anteile der reinen Fahrradnutzer sind in allen Einkommensgruppen gering. 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 bzw. verfügbarem ÖV-Angebot sind dies das Auto oder die öffentlichen Verkehrsmittel. 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 6 Prozent der Bevölkerung in Deutschland. Sie sind häufig älter und seltener außer Haus unterwegs. Ein Großteil von ihnen ist im Verlauf einer üblichen Woche ausschließlich zu Fuß unterwegs (ohne Abbildung). Im Landkreis Tübingen ist der Anteil dieser Gruppe mit 3 Prozent nur halb so groß.

Die Analyse zeigt sehr deutlich, dass das Mobilitätsverhalten sowohl vom Kreistyp als auch vom verfügbaren Einkommen abhängig ist. Der Anteil der wenig Mobilien steigt mit sinkendem Einkommen. Er ist unter den Personen mit hohem ökonomischem Status mit rund 2 Prozent am geringsten und erreicht in der Gruppe der Personen mit geringem ökonomischem Status mit rund 10 Prozent den höchsten Anteil (ohne Abbildung).

Für den Landkreis Tübingen zeigt die Analyse, dass 42 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner in ihrer wöchentlichen Mobilitätsroutine ausschließlich auf das Auto als universelles Verkehrsmittel setzen. Lediglich 10 Prozent der Bevölkerung nutzen ausschließlich das Angebot von Bussen und Bahnen und 4 Prozent ausschließlich das Fahrrad. Rund vier von zehn Personen greifen im wöchentlichen Alltag auf zwei oder sogar drei verschiedene Verkehrsmittel zurück.

Die Verteilung der multimodalen Personen nach ökonomischem Status zeigt ähnliche Ergebnisse wie für Deutschland. Auffällig ist jedoch der hohe Anteil der regelmäßigen Auto-Fahrrad-Kombinierer mit hohem ökonomischem Status. Während dieser in Deutschland 24 Prozent beträgt, liegt der Wert für den Landkreis Tübingen 30 Prozent. In den beiden statusniedrigeren Gruppen sind dagegen die Anteile der Auto-ÖV-Kombinierer höher als im deutschlandweiten Vergleich.



## 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 die Qualität vollständig zu beleuchten. Aus diesem Grund wurde in der MiD 2017 zusätzlich untersucht, wie die Verkehrssituation am Wohnort wahrgenommen wird. Die 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 und das Auto am schlechtesten bewertet

Wie beim Blick auf die Mittelwerte für die einzelnen Fortbewegungsmittel deutlich wird, beurteilen die Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Tübingen die Verkehrssituation beim ÖPNV und dem Auto mit der Gesamtnote 2,8 bzw. 2,7 am schlechtesten (siehe Abbildung 21). 21 Prozent der Befragten vergeben beim ÖPNV und 24 Prozent beim Fahrrad sogar nur ein „ausreichend“ oder schlechter.

Während jedoch die Verkehrssituation beim ÖPNV im Vergleich zum Raumtyp „Städtischer Kreis“ sogar

Abbildung 21 Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort





leicht überdurchschnittlich bewertet wird, fällt die Bewertung der Situation im Autoverkehr im Vergleich zum Raumtyp und zu Deutschland unterdurchschnittlich aus.

Die Verkehrssituation mit dem Fahrrad schneidet mit einer 2,3 besser ab. Dieser Wert kommt vor allem durch die vergleichsweise hohen Anteile der (sehr) guten Noten zustande, die summiert über 60 Prozent ergeben. Der durchschnittliche städtische Kreis schneidet hier nicht ganz so gut ab.

**Fußwege stechen positiv heraus**

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 1,9 deutlich besser bewertet als die Verkehrssituation für Auto & Co. 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 siebte Befragte schätzt die Situation für Fußgänger mit der Note „befriedigend“ oder schlechter ein. Dieses Ergebnis deckt sich in etwa mit denen städtischer Kreise.

**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 subjektive Einstellungsfrage. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der MiD auch dieser Aspekt untersucht.

Wie der Vergleich der Ergebnisse zeigt, sind die Befragten im Landkreis Tübingen von allen „klassischen“ Verkehrsmitteln am liebsten mit dem Auto unterwegs. 76 Prozent der Befragten stimmen der Aussage zu „Ich fahre im Alltag gerne mit dem Auto“, über ein Drittel davon sogar voll und ganz (siehe *Abbildung 22*). Damit ist das Auto das beliebteste Verkehrsmittel im Landkreis. In Deutschland belegt das Autofahren ebenfalls den ersten Platz unter den klassischen Verkehrsmitteln und liegt bei der Zustimmungsrate auf dem gleichen Niveau.

**Abbildung 22** Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag





Der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad“ stimmen 57 Prozent der Befragten im Landkreis Tübingen zu – etwas weniger als in ganz Deutschland (60 Prozent). 40 Prozent nutzen das Fahrrad als Verkehrsmittel hingegen nicht gerne. Ähnlich wie für Deutschland zeigt sich dabei, dass die Fahrradaffinität mit steigendem Alter etwas sinkt.

Der ÖPNV ist sowohl im Landkreis als auch in Deutschland und städtischen Kreisen insgesamt das mit Abstand unbeliebteste Verkehrsmittel. Nur 37 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Tübingen stimmen der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne mit Bus und Bahn“ zu. Für die gesamte Bundesrepublik liegt dieser Wert mit 35 Prozent auf fast derselben Höhe. In städtischen Kreisen sind es sogar noch weniger.

### **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 81 Prozent mit Abstand am höchsten. Nur 14 Prozent der Befragten legen nicht gerne und weitere 4 Prozent überhaupt nicht gerne Wege zu Fuß zurück. Auch in Deutschland insgesamt sowie in städtischen Kreisen wird das Zu-Fuß-Gehen im Vergleich mit der Auto-, ÖPNV- und Fahrradnutzung als am angenehmsten empfunden.

Für die Verkehrssituation im Landkreis Tübingen kann abschließend festgehalten werden, dass diese für Fußgänger mit Abstand am besten und für den ÖPNV am schlechtesten bewertet wird. Trotz der vergleichsweise schlechten Beurteilung der Verkehrssituation vor Ort, wird das Auto von über drei Viertel der Einwohnerinnen und Einwohner gerne zur Fortbewegung im Alltag genutzt. Beliebter ist jedoch die Möglichkeit, Wege zu Fuß zurückzulegen. Schlusslicht in puncto Beliebtheit ist der ÖPNV, der allerdings auch bundesweit schlecht abschneidet. Trotzdem wird er im Landkreis vergleichsweise häufig von den Einwohnerinnen und Einwohnern genutzt.

Insgesamt unterscheidet sich die Bewertung der Verkehrssituation im Landkreis Tübingen nicht grundsätzlich von der für Deutschland, auch wenn die Verkehrssituation für das Fahrrad im Landkreis Tübingen entgegen dem Bundestrend besser bewertet wird als die Verkehrssituation für das Auto.



## 7 Eine kleine Bilanz

Die Ergebnisse der Studie 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.

### Unterschiede nach Einkommen

Die Verkehrsmittelnutzung unterscheidet sich zudem auch entlang des verfügbaren Einkommens. Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status nutzen im Alltag deutlich seltener ein Auto, während die Verkehrsmittel des Umweltverbundes die Alltagsmobilität dominieren.

### 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.

Auch hier lohnt ein genauerer Blick in die Ergebnisse. Einige Städte verzeichnen bereits heute einen Fahrradanteil von rund 30 Prozent an allen Wegen, während dieser Anteil in anderen Städten im einstelligen Bereich verharrt.



# 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).



