



Mobilität in Deutschland – MiD

Regionalbericht

Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

eine Studie des:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

In Kooperation mit:



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:
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
Referat 40
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam

Projekt:
5431
Bonn, Juni 2020
Version 1.2

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Ermes, Bernd. Belz, Janina. Brand, Thorsten. Eggs, Johannes. Follmer, Robert. Gruschwitz, Dana.

Kellerhoff, Jette. Pirsig, Tim. Roggendorf, Martina, Schwehr, Marion (2020):

Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg.

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 hat.

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. In der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg wurden im Rahmen der Studie 9.159 Personen in 4.833 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 drei Hauptabschnitte:

- Zunächst wird kurz die Datengrundlage erläutert.
- Danach werden die grundsätzlichen Ergebnisse zur Verkehrsmittelnutzung der Brandenburger und Berliner Bürgerinnen und Bürger ausführlich beschrieben.
- Im Anschluss werden ausgewählte Themenbereiche vertieft. So werden die Nutzerinnen und Nutzer, aber auch die Potenziale der öffentlichen Verkehrsmittel und des Radverkehrs genauer betrachtet. Weitere Vertiefungsbereiche sind unter anderem die Nahmobilität, regionale Pendlerverflechtungen sowie die Sharing-Angebote.

Darüber hinaus werden die Befragungsergebnisse für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg in einem eigenen Tabellenband dokumentiert. Dieser enthält eine Grundausswertung aller Merkmale sowohl für Brandenburg und Berlin insgesamt als auch 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 verfügbar.

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Ergebnistelegamm

Wie mobil sind die Einwohnerinnen und Einwohner von Brandenburg und Berlin?

Mit einem Anteil von 85 Prozent ist die absolute Mehrheit in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg an einem durchschnittlichen Tag mindestens für einen kurzen Weg außer Haus. Im Durchschnitt absolvieren alle Einwohnerinnen und Einwohner täglich 3,1 Wege mit insgesamt 43 Kilometern in 94 Minuten. Im Land Brandenburg sind 84 Prozent aller Einwohnerinnen und Einwohner täglich mobil. Hier werden im Schnitt 3,0 Wege mit insgesamt 48 Kilometern in 89 Minuten absolviert. In Berlin sind mit 86 Prozent der Bevölkerung täglich etwas mehr Menschen mobil. Hier werden im Schnitt 3,1 Wege mit insgesamt 39 Kilometern in 97 Minuten absolviert.

Welche Verkehrsmittel nutzen sie auf ihren Wegen?

An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt. In der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg sind es – Fahrer und Mitfahrer zusammengerechnet – 44 Prozent, in Brandenburg 59 Prozent und in Berlin 34 Prozent aller Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden. Etwa jeder fünfte Weg in Brandenburg und jeder vierte Weg in Berlin wird zu Fuß absolviert. Etwa ein Fünftel aller Wege (19 Prozent) entfallen in der Hauptstadtregion auf die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV). In Berlin liegt dieser Wert sogar bei 25 Prozent, im Land Brandenburg hingegen nur bei 11 Prozent. Der Fahrradanteil liegt in Brandenburg bei 11 Prozent und in Berlin bei 15 Prozent

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 in der Hauptstadtregion auf mehr als 93 Prozent der Personenkilometer. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad

werden lediglich insgesamt rund 7 Prozent der Kilometer absolviert. In Brandenburg liegen die Anteile für Fuß- und Fahrradkilometer zusammengenommen bei etwa 5 Prozent aller Personenkilometer.

Aus welchen Anlässen werden Wege zurückgelegt?

Die meisten Wege werden im Rahmen der Berufsausübung oder Ausbildung absolviert, also von und zur Arbeit und Bildungseinrichtung oder während der Arbeitszeit. Danach folgen Freizeitwege, Wege zum Einkaufen und für Erledigungen sowie zur Begleitung. Dies gilt gleichermaßen für Brandenburg wie Berlin.

Wie sind die Bewohner von Brandenburg und Berlin mit Pkw, Fahrrädern und Zeitkarten für den ÖPNV ausgestattet?

Mit 60 Prozent besitzt die Mehrheit der Haushalte in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ein eigenes Auto. Dabei unterscheiden sich Brandenburg und Berlin stark voneinander. In Brandenburg besitzen 78 Prozent aller Haushalte ein Auto, in Berlin sind es hingegen „nur“ 49 Prozent der Haushalte. Der Wert für Brandenburg liegt damit auf dem Durchschnittsniveau für ganz Deutschland. Der Fahrradbesitz ist ebenfalls insgesamt hoch. 85 Prozent aller Brandenburgerinnen und Brandenburger sowie 74 Prozent aller Berlinerinnen und Berliner ab 14 Jahren besitzen ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec (78 Prozent in der Hauptstadtregion insgesamt). 28 Prozent steht mit einer Zeitkarte im Abo zudem der Zugang zu den Bussen und Bahnen in der Region offen. In Berlin sind es sogar 38 Prozent, die ein Abonnement oder ein Jobticket etc. für den ÖPNV besitzen, während es in Brandenburg „nur“ 14 Prozent Abonnenten sind.

Welche Verkehrsmittel bestimmen die wöchentlichen Mobilitätsroutinen?

Die Mehrheit der Bewohnerinnen und Bewohner der Hauptstadtregion nutzt im Laufe einer üblichen Woche auf ihren Wegen ausschließlich das Auto. In Berlin sind es mit 19 Prozent vergleichsweise wenige Menschen, die nur mit dem Auto unterwegs sind, entweder indem sie selbst oder bei jemand anderem mitfahren. In Brandenburg steigt dieser Wert auf 42 Prozent an. Weitere 22 Prozent in Brandenburg und 7 Prozent in Berlin kombinieren das Auto in diesem Zeitraum mit dem Fahrrad, während 7 Prozent in Brandenburg bzw. 13 Prozent in Berlin 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 in Berlin mit 48 Prozent relativ hoch, liegt in Brandenburg aber „nur“ bei 20 Prozent. Einen geringen Anteil haben sowohl in Brandenburg als auch in Berlin Personen, die sowohl Auto, öffentliche Verkehrsmittel als auch das Fahrrad im Laufe einer üblichen Woche nutzen (5 bzw. 6 Prozent), sowie Personen, die in diesem Zeitraum auf keines dieser Verkehrsmittel zurückgreifen (ebenfalls 5 bzw. 6 Prozent).

Wie wird die Verkehrssituation in Brandenburg und Berlin wahrgenommen?

Die Möglichkeit, Wege vor Ort ausschließlich zu Fuß zurückzulegen, wird mit einer Durchschnittsnote von 2,0 am besten bewertet. Dabei unterscheiden sich Brandenburg mit 2,1 und Berlin mit 1,9 nur geringfügig. Die Verkehrssituation für das Auto wird mit 2,1 in Brandenburg ebenfalls noch gut bewertet. In Berlin liegt der Notenschnitt hier bei 2,5. Der ÖPNV erhält in Berlin eine Durchschnittsnote von 2,1, in Brandenburg hingegen nur eine 3,1. Am schlechtesten wird die Verkehrssituation in Berlin für das Fahrrad wahrgenommen – die Gesamtnote beträgt hier 2,9, während die Brandenburger im Schnitt eine 2,4 vergeben.

Hochgerechnete Absolut-Werte und mittlere Wegelängen

Für Brandenburg ergeben sich hochgerechnet auf die Bevölkerung etwa 7,6 Millionen Wege, die pro Tag absolviert werden. Insgesamt werden dabei knapp 119 Millionen Personenkilometer zurückgelegt. Die mittlere Wegelänge beträgt in Brandenburg etwa 16 Kilometer. Der Median der Wegelängen beläuft sich auf etwa 5 Kilometer. Das bedeutet, dass 50 Prozent

aller Wege in Brandenburg bis zu 5 Kilometer lang sind und 50 Prozent diesen Wert überschreiten. In Bezug auf das Hauptverkehrsmittel werden von den 7,6 Millionen Wegen insgesamt 4,5 Millionen Wege im motorisierten Individualverkehr und 1,5 Millionen Wege zu Fuß zurückgelegt. Auf das Fahrrad und den ÖV entfallen jeweils noch 0,8 Millionen Wege. Die mittlere Wegelänge ist mit 26,6 Kilometern in Brandenburg mit den Verkehrsmitteln des ÖV am längsten. Mit dem Auto werden in Brandenburg 91 Millionen Personenkilometer pro Tag zurückgelegt. Das entspricht etwa 77 Prozent aller Personenkilometer pro Tag, die mit dem MIV absolviert werden (Fahrerinnen und Fahrer sowie Mitfahrerinnen und Mitfahrer). Auf den ÖV entfallen mit etwa 21 Millionen Personenkilometern knapp 18 Prozent.

Für Berlin ergeben sich hochgerechnet auf die Bevölkerung etwa 11,1 Millionen Wege, die pro Tag absolviert werden. Insgesamt werden dabei etwa 140 Millionen Personenkilometer zurückgelegt. Die mittlere Wegelänge beträgt in Berlin 12,7 Kilometer. Der Median der Wegelängen beläuft sich auf etwa 3,6 Kilometer. Das bedeutet, dass 50 Prozent aller Wege in Berlin bis zu 3,6 Kilometer lang sind und 50 Prozent diesen Wert überschreiten. In Bezug auf das Hauptverkehrsmittel werden von den 11,1 Millionen Wegen insgesamt 3,7 Millionen Wege im motorisierten Individualverkehr und 3 Millionen Wege zu Fuß zurückgelegt. Auf das Fahrrad entfallen 1,7 Millionen Wege und auf den ÖV entfallen 2,8 Millionen Wege. Die mittlere Wegelänge ist mit 27,6 Kilometern in Berlin von den MIV-Mitfahrern am längsten. Mit dem Auto werden in Berlin 78,7 Millionen Personenkilometer pro Tag zurückgelegt. Das entspricht etwa 56 Prozent aller Personenkilometer pro Tag, die mit dem MIV absolviert werden (Fahrerinnen und Fahrer sowie Mitfahrerinnen und Mitfahrer). Auf den ÖV entfallen in Berlin mit etwa 50,6 Millionen Personenkilometern etwa 36 Prozent

Kennwerte zur Mobilität im Zeitvergleich

Im Vergleich zu 2008 ist der Anteil mobiler Personen in Brandenburg von 87 auf 84 Prozent leicht gesunken. Auch die durchschnittliche Wegeanzahl pro Person und Tag ist von 3,2 Wegen in 2008 auf 3,0 Wege zurückgegangen. Allerdings hat sich die Tagesstrecke pro Person und Tag von 45 Kilometern auf 48 Kilometer erhöht und die Unterwegszeit pro Person und Tag ist in 2017 etwa 10 Minuten länger als in 2008. Diese Entwicklungen entsprechen dem bundesweiten Trend im Zeitvergleich.

Ein durchschnittlicher Tag in der Hauptstadtregion

85 % der Bevölkerung unterwegs



pro Person:

3,1 Wege mit insgesamt **43 km** in **94 Min.**

44 % der Wege im Auto

35 % Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege

Verfügbare Verkehrsmittel

60 % haben ein Auto 



78 % haben ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec

35 % nutzen Zeitkarten für Busse und Bahnen 

Wöchentliche Mobilitätsroutinen

29 % nur mit dem Auto

31 % kombinieren Auto mit ÖV oder Fahrrad

Noten für die Verkehrssituation in der Hauptstadtregion

2 für Fußwege

3+ für Fahrrad

2- für Auto und ÖV

Ein durchschnittlicher Tag im Land Berlin

86 % der Bevölkerung unterwegs



pro Person:

3,1 Wege mit insgesamt **39 km** in **97 Min.**

34 % der Wege im Auto

33 % Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege

Verfügbare Verkehrsmittel

49 % haben ein Auto 



74 % haben ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec

48 % nutzen Zeitkarten für Busse und Bahnen 

Wöchentliche Mobilitätsroutinen

19 % nur mit dem Auto

26 % kombinieren Auto mit ÖV oder Fahrrad

Noten für die Verkehrssituation im Land Berlin

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

Ein durchschnittlicher Tag im Land Brandenburg

84 % der Bevölkerung unterwegs



pro Person:

3,0 Wege mit insgesamt **48 km** in **89 Min.**

59 % der Wege im Auto

38 % Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege

Verfügbare Verkehrsmittel

78 % haben ein Auto 



85 % haben ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec

18 % nutzen Zeitkarten für Busse und Bahnen 

Wöchentliche Mobilitätsroutinen

42 % nur mit dem Auto

34 % kombinieren Auto mit ÖV oder Fahrrad

Noten für die Verkehrssituation im Land Brandenburg

2 für Fußwege und Auto

2- für Fahrrad

3 für den ÖV

Inhaltsverzeichnis

1	Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung in Brandenburg und Berlin.....	17
1.1	Stichprobe.....	17
1.2	Erhebungsdesign	18
1.3	Befragungsinhalte.....	19
2	Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg – Gebiet und Einwohner.....	23
3	Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten.....	27
3.1	Pkw in den Haushalten	27
3.2	Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrzeugen.....	28
3.3	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	32
4	Mobilität in Brandenburg und Berlin – zentrale Kennwerte	35
4.1	Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen	35
4.2	Wegelängen und Wegedauern	37
4.3	Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	41
4.4	Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität).....	44
4.5	Wegezwecke	45
4.6	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	46
5	Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen	49
5.1	Übliche Nutzung des Autos.....	49
5.2	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs.....	49
5.3	Übliche Nutzung des Fahrrads.....	51
5.4	Unterwegs zu Fuß.....	52
5.5	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf	53
5.6	Nutzung mobiler Endgeräte für Mobilitätsdienstleistungen	57
5.7	Übliche Verkehrsmittel für Einkäufe und Online-Einkäufe	58
6	Bewertung der Verkehrssituation – Zufriedenheit und Alltagseinstellungen	61
7	Radverkehr in Berlin und Brandenburg.....	65
7.1	Fahrradverfügbarkeit	65
7.2	Übliche Fahrradnutzung.....	67
7.3	Verkehrssituation, Fahrradstellplätze und Einstellungen zum Radfahren	70
7.4	Anlässe, Entfernungen und Dauern von Wegen per Rad.....	75
8	Kundenstruktur und Kundenpotenziale im ÖPNV	81
8.1	Anlässe, Entfernungen und Dauern von ÖV-Wegen.....	81
8.2	Übliche Nutzung von Bussen und Bahnen	82
8.3	ÖPNV-Anbindungsqualität.....	85
8.4	Bewertung der Verkehrssituation und Einstellungen zum ÖPNV	86
8.5	Mögliche Potenziale im ÖPNV.....	89

9	Sharing-Angebote	93
10	Nahmobilität	97
10.1	Was ist überhaupt „Nahmobilität“?	97
10.2	Größenordnung und wichtige Parameter	98
10.3	Was tun in der Nahmobilität?	102
11	Regionale Verkehrsverflechtungen	105
12	CO₂-Bilanz im Alltagsverkehr	109
13	Eine kleine Bilanz	115

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Autobesitz nach Haushaltstyp und ökonomischem Status in Brandenburg und Berlin.....	28
Tabelle 2	Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz	29
Tabelle 3	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten nach Geschlecht und Altersgruppen in Brandenburg und Berlin.....	33
Tabelle 4	Wegelänge und -dauer nach Geschlecht und Altersgruppen in Brandenburg und Berlin	40
Tabelle 5	Multimodale Personen nach Geschlecht, Altersgruppen und ökonomischem Status in Brandenburg und Berlin.....	55
Tabelle 6	Monomodale Personen nach Geschlecht, Altersgruppen und ökonomischem Status in Brandenburg und Berlin.....	57
Tabelle 7	ÖPNV-Kundensegmente	90
Tabelle 8	Übersicht zu ausgewählten Merkmalen der ÖPNV-Kundensegmente.....	91
Tabelle 9	Bikesharing-Nutzungshäufigkeit nach Geschlecht, Alter und Region	95
Tabelle 10	Wegelängen nach Nahversorgungsqualität am Wohnort und Regionen	101
Tabelle 11	Anteil der Wege in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg	105
Tabelle 12	Anteil der Ein- und Auspendlerwege nach Hauptzweck und Hauptverkehrsmittel	106
Tabelle 13	Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel und Wegezweck	106
Tabelle 14	Durchschnittliche Treibhausgas-Emission* einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr, Bezugsjahr 2017.....	109

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Ablauf der Erhebung.....	19
Abbildung 2	Befragungsinhalte.....	20
Abbildung 3	Räumliche Unterteilung – Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg.....	23
Abbildung 4	Haushaltsstruktur.....	24
Abbildung 5	Ökonomischer Status der Haushalte.....	25
Abbildung 6	Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner.....	26
Abbildung 7	Autobesitz in den Haushalten.....	27
Abbildung 8	Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes.....	31
Abbildung 9	Fahrradsicherung zu Hause.....	31
Abbildung 10	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	32
Abbildung 11	Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich.....	36
Abbildung 12	Mobilitätskennwerte nach Wochentagen.....	37
Abbildung 13	Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel.....	39
Abbildung 14	Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel.....	39
Abbildung 15	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Jahresvergleich.....	41
Abbildung 16	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich.....	42
Abbildung 17	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit im Land Brandenburg.....	43
Abbildung 18	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit im Land Berlin.....	43
Abbildung 19	Wegezwecke im Regionalvergleich.....	45
Abbildung 20	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens im Land Brandenburg.....	47
Abbildung 21	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens im Land Berlin.....	47
Abbildung 22	Übliche Nutzung des Autos.....	50
Abbildung 23	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs.....	50
Abbildung 24	Übliche Nutzung des Fahrrads.....	51
Abbildung 25	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen.....	52
Abbildung 26	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität).....	54
Abbildung 27	Nutzung von Mobilitätsinformationen und -diensten.....	58
Abbildung 28	Übliche Verkehrsmittelwahl bei Einkaufs- und Versorgungswegen im Land Brandenburg.....	59
Abbildung 29	Übliche Verkehrsmittelwahl bei Einkaufs- und Versorgungswegen im Land Berlin.....	59
Abbildung 30	Übliche Nutzungshäufigkeit Online-Shopping.....	60
Abbildung 31	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort.....	62
Abbildung 32	Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag.....	63
Abbildung 33	Fahrradbesitz nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit im Land Brandenburg.....	66
Abbildung 34	Fahrradbesitz nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit im Land Berlin.....	66
Abbildung 35	Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen im Land Brandenburg.....	68
Abbildung 36	Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen im Land Berlin.....	68

Abbildung 37	Übliche Nutzung des Fahrrads nach ökonomischem Status des Haushalts I.....	70
Abbildung 38	Übliche Nutzung des Fahrrads nach ökonomischem Status des Haushalts II.....	70
Abbildung 39	Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad nach Regionen	71
Abbildung 40	Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Land Brandenburg.....	72
Abbildung 41	Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Land Berlin.....	72
Abbildung 42	Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach ökonomischem Status I	73
Abbildung 43	Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Land Brandenburg.....	73
Abbildung 44	Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach ökonomischem Status II	73
Abbildung 45	Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Land Berlin.....	74
Abbildung 46	Fahrradsicherung zu Hause nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Land Brandenburg..	74
Abbildung 47	Fahrradsicherung zu Hause nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Land Berlin	75
Abbildung 48	Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck im Land Brandenburg.....	76
Abbildung 49	Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck im Land Berlin.....	76
Abbildung 50	Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel im Land Brandenburg	78
Abbildung 51	Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel im Land Brandenburg.....	78
Abbildung 52	Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel im Land Berlin	79
Abbildung 53	Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel im Land Berlin	79
Abbildung 54	Übliche Nutzung des ÖPNV nach Geschlecht und Altersgruppen im Land Brandenburg.....	83
Abbildung 55	Übliche Nutzung des ÖPNV nach Geschlecht und Altersgruppen im Land Berlin.....	83
Abbildung 56	Übliche Nutzung des ÖPNV nach ökonomischem Status des Haushalts I.....	84
Abbildung 57	Übliche Nutzung des ÖPNV nach ökonomischem Status des Haushalts II	84
Abbildung 58	ÖPNV-Anbindung im Vergleich	86
Abbildung 59	Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV.....	87
Abbildung 60	Bewertung der Verkehrssituation zum ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit I.....	87
Abbildung 61	Bewertung der Verkehrssituation zum ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit II	87
Abbildung 62	Einstellungen zur Verkehrssituation für den ÖPNV	88
Abbildung 63	Einstellung zum ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit I.....	88
Abbildung 64	Einstellung zum ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit II	88
Abbildung 65	ÖPNV-Potenzialgruppen	90
Abbildung 66	Carsharing-Mitgliedschaft.....	94
Abbildung 67	Tagesstrecke nach Regionen.....	98
Abbildung 68	Tagesstrecke nach Tätigkeit im Land Brandenburg.....	99
Abbildung 69	Tagesstrecke nach Tätigkeit im Land Berlin.....	99
Abbildung 70	Nahversorgungsqualität in den Stadtregionen	100
Abbildung 71	Modal Split Tagesbevölkerung.....	107
Abbildung 72	CO ₂ -Emission durch Mobilität.....	110
Abbildung 73	CO ₂ -Fußabdrücke im Alltagsverkehr – nach ökonomischem Status.....	111
Abbildung 74	CO ₂ -Fußabdrücke im Alltagsverkehr – nach Multimodalitätsgruppen.....	111
Abbildung 75	Zielwerte für CO ₂ bei einer Verringerung der Emissionen um 30 Prozent.....	112

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

1 Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung in Brandenburg und Berlin

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. Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg hat mit einer Regionalstichprobe teilgenommen. Insgesamt wurden dort 9.159 Personen aus 4.833 Haushalten befragt und dabei 26.442 Wege erfasst. In Brandenburg wurden 5.953 Personen aus 3.063 Haushalten befragt und dabei 17.072 Wege erfasst.

Auf dieser Datenbasis werden im vorliegenden Bericht die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg beschrieben sowie ausgewählte Themen vertieft.

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 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 Berlin beruht auf einer Ziehung aus dem Melderegister und die Stichprobe für Brandenburg wurde auf Basis von regionalen Festnetztelefonnummern gezogen.

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.

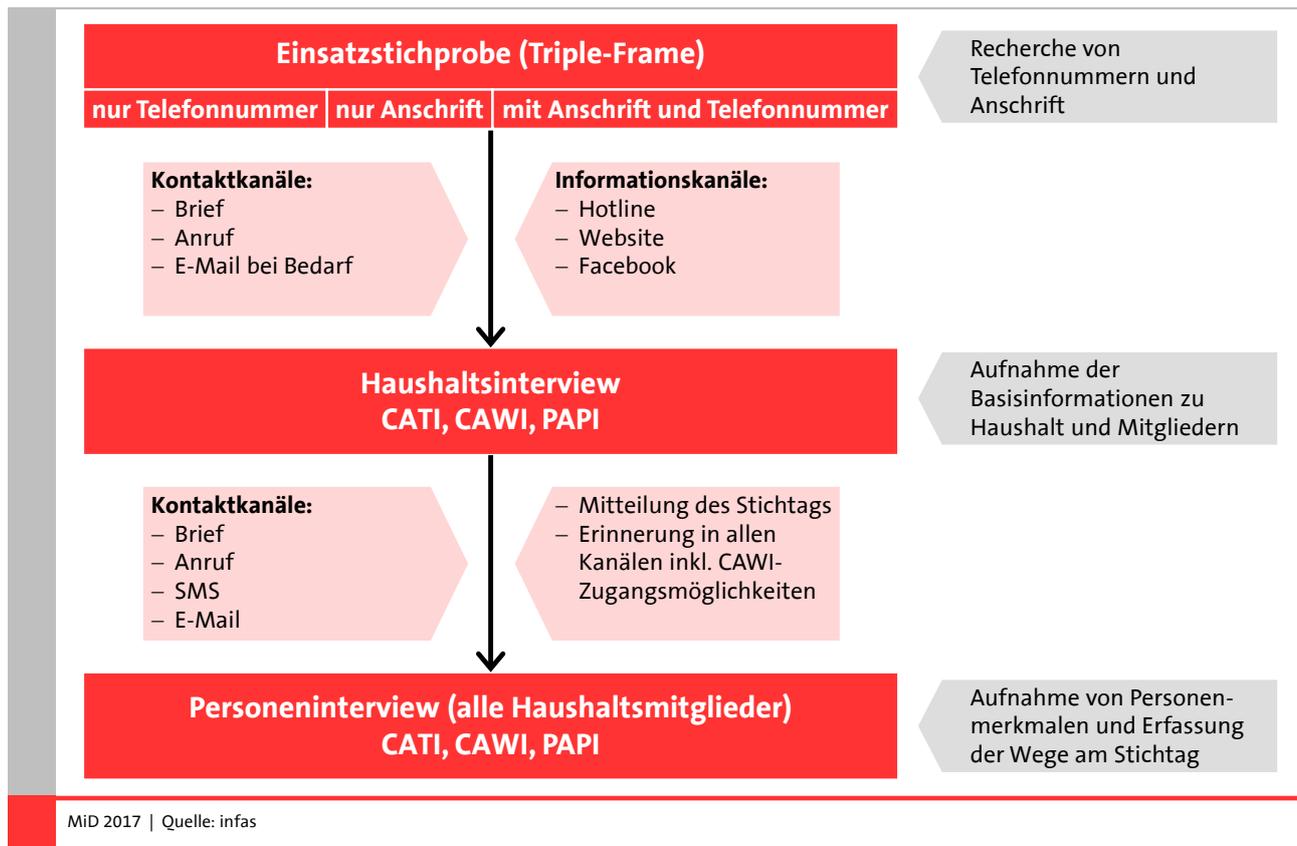
Bei der Erhebung kamen drei Methoden zum Einsatz:

- 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.

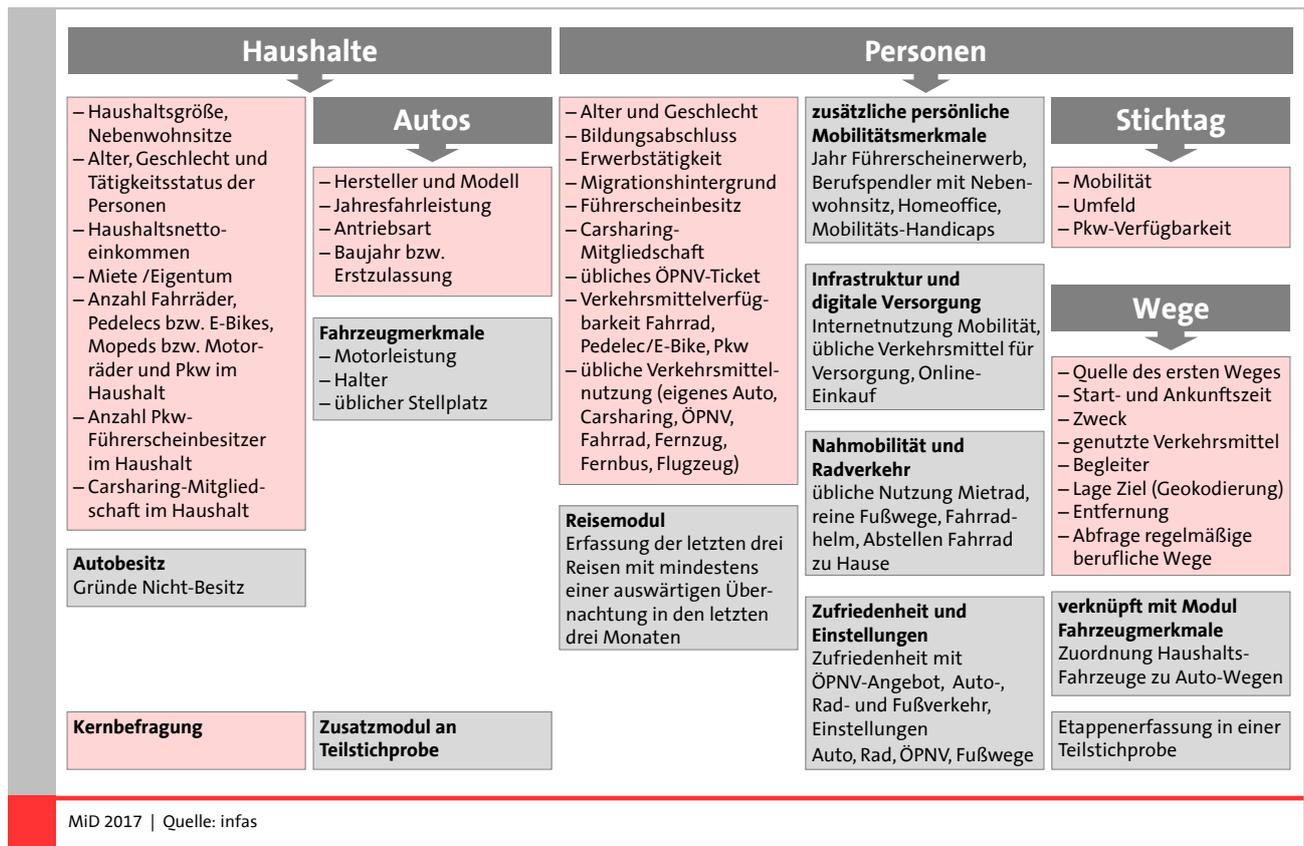
1.3 Befragungsinhalte

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 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.

Das Land Brandenburg hat folgende Module zusätzlich beauftragt:

- Multimodalität: Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf
- Zusatzmodul Radverkehr in Brandenburg und Berlin
- Zusatzmodul Kundenstruktur und Kundenpotenziale im ÖPNV
- Zusatzmodul Sharing-Angebote
- Zusatzmodul Nahversorgung
- Zusatzmodul Regionale Pendlerverflechtungen
- Zusatzmodul Emissionen: Co²-Fußabdrücke im Alltagsverkehr

2 Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg – Gebiet und Einwohner

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg umfasst das Gesamtgebiet der Länder Brandenburg und Berlin. Auf einer Fläche von 30.546 Quadratkilometern wohnen rund sechs Millionen Menschen, davon 3,6 Millionen in Berlin (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Stand 2017).

Zur Einordnung werden die Ergebnisse für Brandenburg und Berlin mit denen für Deutschland verglichen.

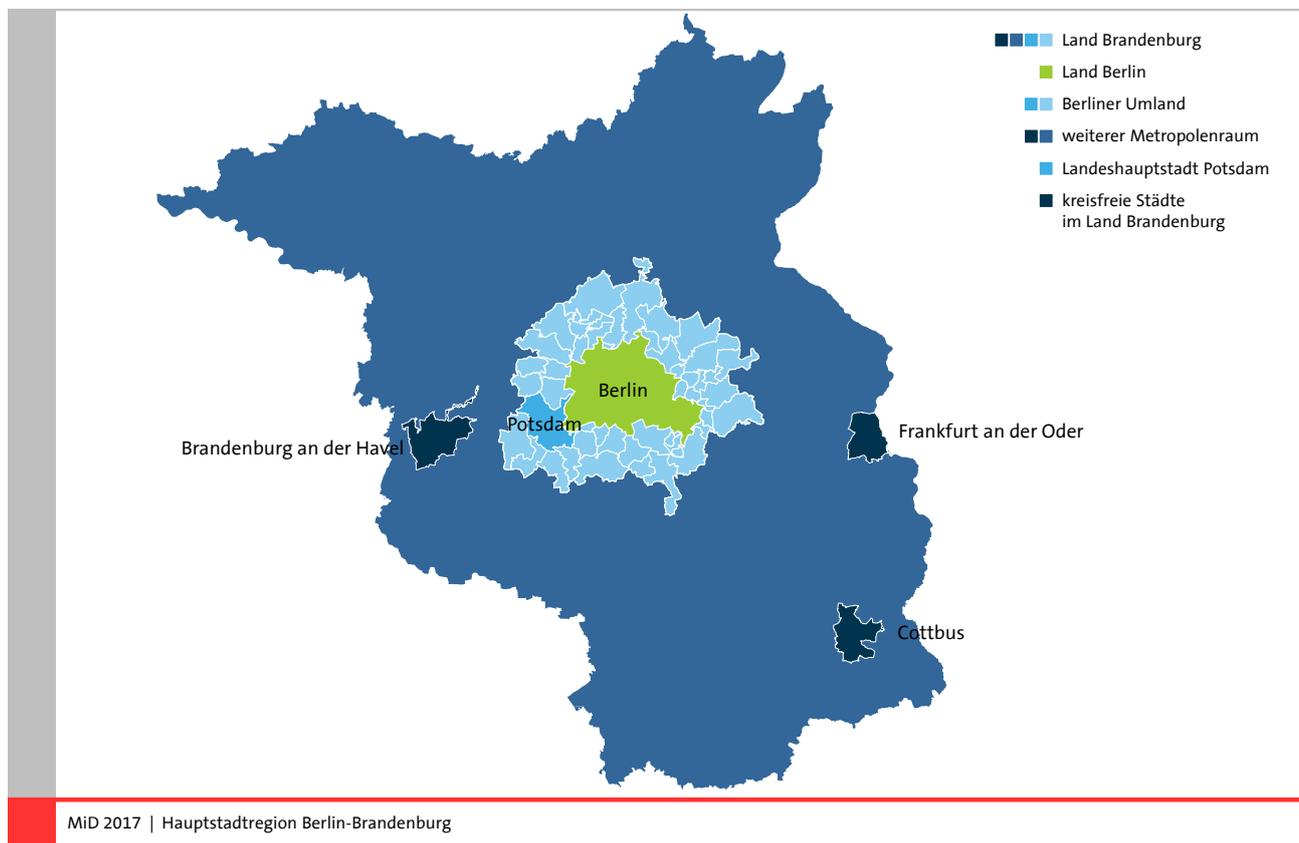
Für die hier dargestellten Auswertungen wird folgende regionale Differenzierung vorgenommen:

- Deutschland insgesamt
- Hauptstadtregion (Berlin und Brandenburg)
- Land Brandenburg
- Land Berlin
- Berliner Umland
- weiterer Metropolenraum.

- Zusätzlich werden die Landeshauptstadt Potsdam und kreisfreie Städte im Land Brandenburg dargestellt.

Im Folgenden werden in dieser Differenzierung die wichtigsten erhobenen Personen- und Haushaltsdaten für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg vorgestellt.

Abbildung 3 Räumliche Unterteilung – Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg



Viele Einpersonenhaushalte in Berlin und ältere Ein- und Zweipersonenhaushalte in Brandenburg

In Brandenburg liegen Ein- und Zweipersonenhaushalte mit einem Anteil von 37 bzw. 38 Prozent in etwa gleichauf (siehe *Abbildung 4*). Ältere Zweipersonenhaushalte, in denen die jüngste Person mindestens 60 Jahre alt ist, machen circa ein Viertel aller Haushalte aus (ohne Abbildung). Der Anteil der Haushalte älterer Alleinlebender folgt mit 22 Prozent.

In Berlin leben mit einem Anteil von 51 Prozent die meisten Einwohnerinnen und Einwohner in Einpersonenhaushalten. Die größte Gruppe unter diesen Haushalten bilden ältere Alleinlebende und Alleinlebende mittleren Alters. Die zweitgrößte Gruppe stellen die Zweipersonenhaushalte dar. Etwa 28 Prozent können in Berlin dieser Kategorie zugeordnet werden.

Ein weiteres wichtiges strukturelles Merkmal ist der Anteil der Haushalte mit Kindern (siehe *Abbildung 4*). Diesbezüglich liegen Brandenburg und Berlin mit 19 bzw. 17 Prozent in etwa gleichauf und damit nur geringfügig unter dem Durchschnittswert für Deutschland, der 20 Prozent beträgt.

Mittlere 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.

Die Anteile dieser Statusgruppen sind in Berlin, Brandenburg und Deutschland teilweise sehr unterschiedlich (siehe *Abbildung 5*). Vor allem in Brandenburg gibt es überdurchschnittlich viele Haushalte mit niedrigem ökonomischem Status. Mit einem Anteil von 27 Prozent befinden sich in dieser Gruppe 5 Prozentpunkte mehr als im Bundesschnitt. Ein Blick auf die städtischen und ländlichen Regionen in Brandenburg zeigt hier nochmals Unterschiede. In den ländlichen Regionen Brandenburgs (weiterer Metropolitanraum) liegt fast jeder dritte Haushalt in dieser Kategorie (siehe *Abbildung 5*).

Abbildung 4 Haushaltsstruktur

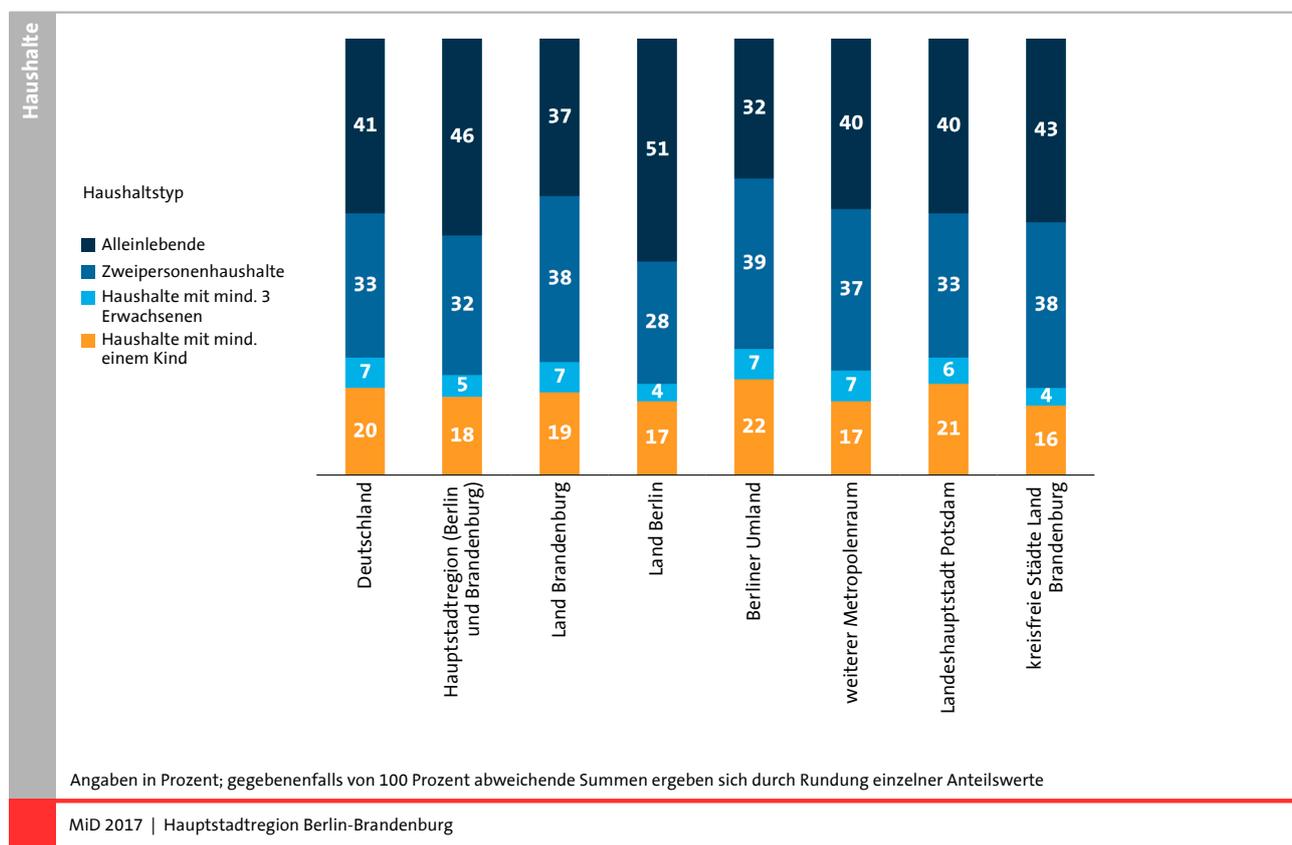
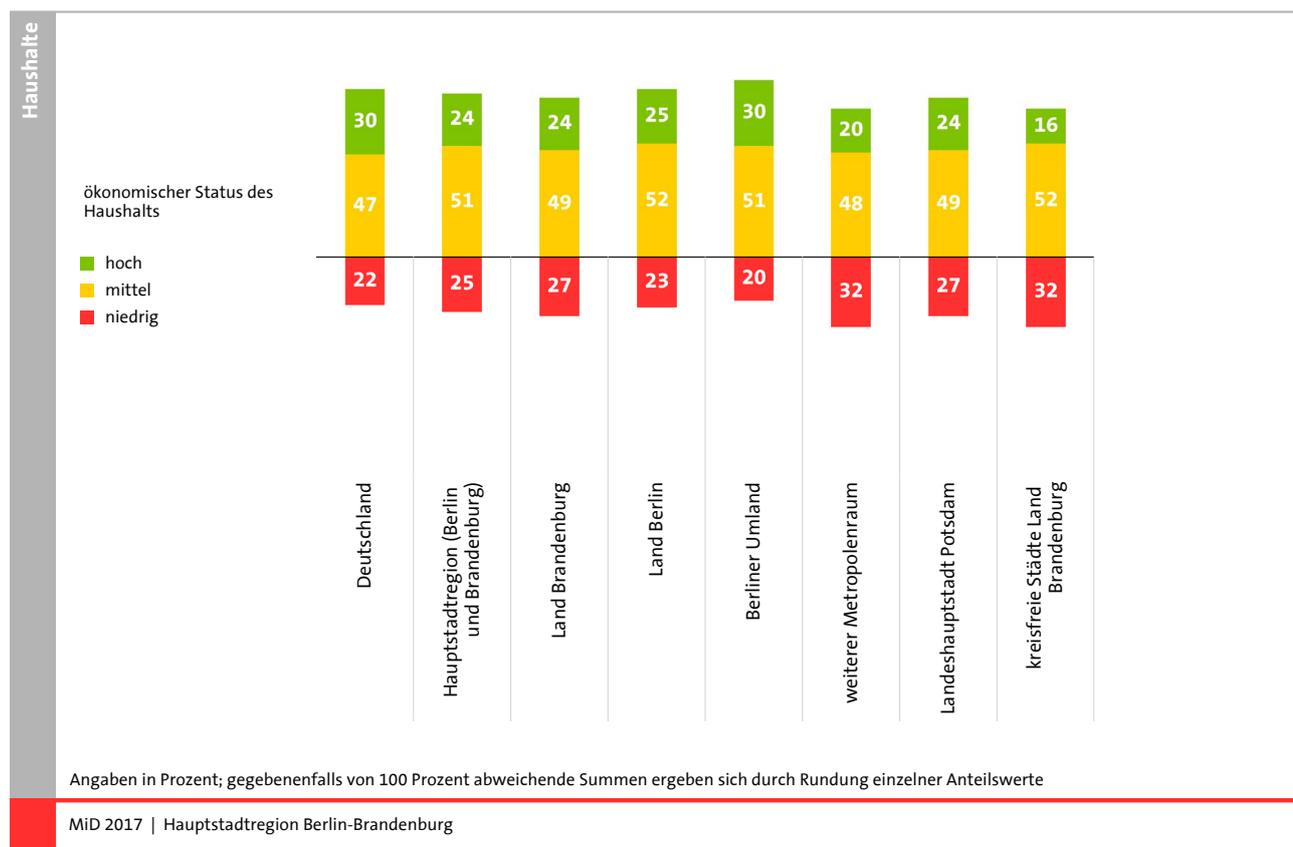


Abbildung 5 Ökonomischer Status der Haushalte



In Berlin sind es mit 23 Prozent nur geringfügig mehr Haushalte mit niedrigem Status als in Deutschland insgesamt. Etwa jeder vierte Berliner und Brandenburger Haushalt weist einen hohen ökonomischen Status auf. Dies sind im Vergleich zur Bundesrepublik insgesamt 5 Prozentpunkte weniger. Etwa die Hälfte aller Haushalte in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg verfügt über einen mittleren ökonomischen Status.

Größtenteils Vollzeitbeschäftigung

Auch hinsichtlich der Erwerbstätigkeit zeigen sich Unterschiede zwischen den Einwohnerinnen und Einwohnern (siehe Abbildung 6). Die Vollzeitbeschäftigten (inklusive Auszubildende) stellen mit 37 Prozent die größte Personengruppe in der Hauptstadtregion. Mit 36 Prozent in Berlin und 38 Prozent in Brandenburg liegen die Ergebnisse sogar wenige Prozentpunkte über denen für Deutschland. Der höchste Anteil an Vollzeitbeschäftigten findet sich im Berliner Umland mit einem Anteil von 39 Prozent aller Personen.

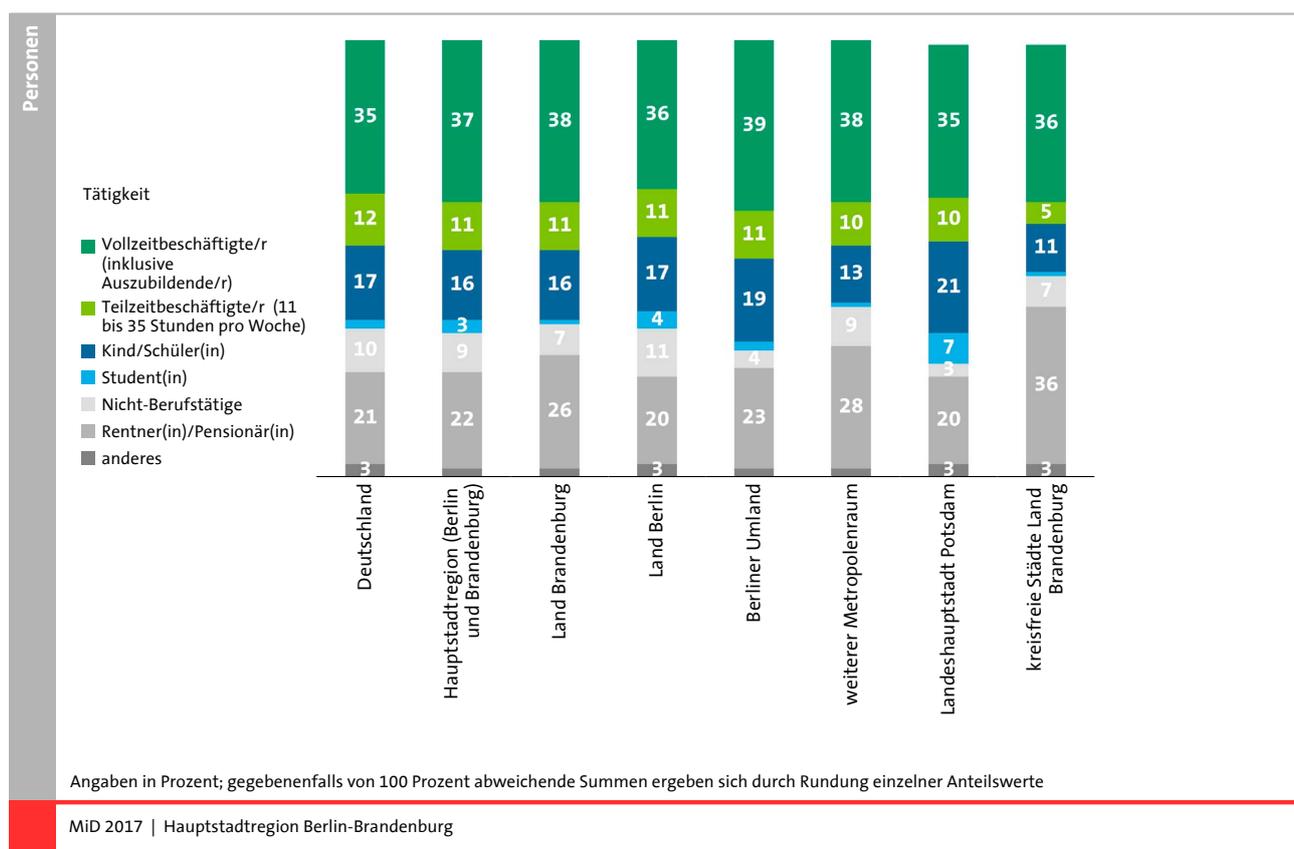
Die zweitgrößte Gruppe bilden die Rentnerinnen und Rentner sowie Pensionärinnen und Pensionäre. In Brandenburg gehören mit 26 Prozent

überdurchschnittlich viele Personen zu dieser Kategorie. In Berlin hingegen liegt dieser Anteil bei nur 20 Prozent. Den höchsten Anteil verzeichnet diese Gruppe mit 36 Prozent in den kreisfreien Städten im Land Brandenburg. In Deutschland gehören hingegen nur 21 Prozent zu dieser Gruppe (siehe Abbildung 6).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Einwohnerstruktur in Brandenburg und Berlin von der durchschnittlichen Bevölkerungsstruktur Deutschlands leicht unterscheidet. Das betrifft vor allem den hohen Anteil an Alleinlebenden in Berlin sowie den höheren Anteil älterer Bürgerinnen und Bürger in Brandenburg mit dem damit zusammenhängenden Status als Ruheständler.

Berlin ist durch einen durchschnittlichen Anteil an vollzeitbeschäftigten Berufstätigen sowie einen leicht überdurchschnittlichen Anteil an Haushalten mit mittlerem ökonomischem Status gekennzeichnet. Der Anteil im niedrigen ökonomischen Status ist etwas höher als im Bundesschnitt, im hohen ökonomischen Status aber deutlich niedriger als im Bundesschnitt.

In Brandenburg ist der Anteil an vollzeitbeschäftigten Berufstätigen etwas höher als im Bundesschnitt. Auch

Abbildung 6 Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner

hier gehört etwa die Hälfte der Haushalte zum mittleren ökonomischen Status. Einen hohen ökonomischen Status weisen dagegen im Bundesvergleich unterdurchschnittlich viele Brandenburger Haushalte auf, dagegen ist der Anteil am niedrigen ökonomischen Status vor allem in den ländlichen Gebieten Brandenburgs überdurchschnittlich hoch.

In Berlin umfasst die durchschnittliche Haushaltsgröße 1,8 Personen und in Brandenburg 2,0 Personen. In Brandenburg lebt in etwa jedem fünften Haushalt auch ein Kind, in Berlin ist dies nur in etwa jedem sechsten Haushalt der Fall.

3 Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten

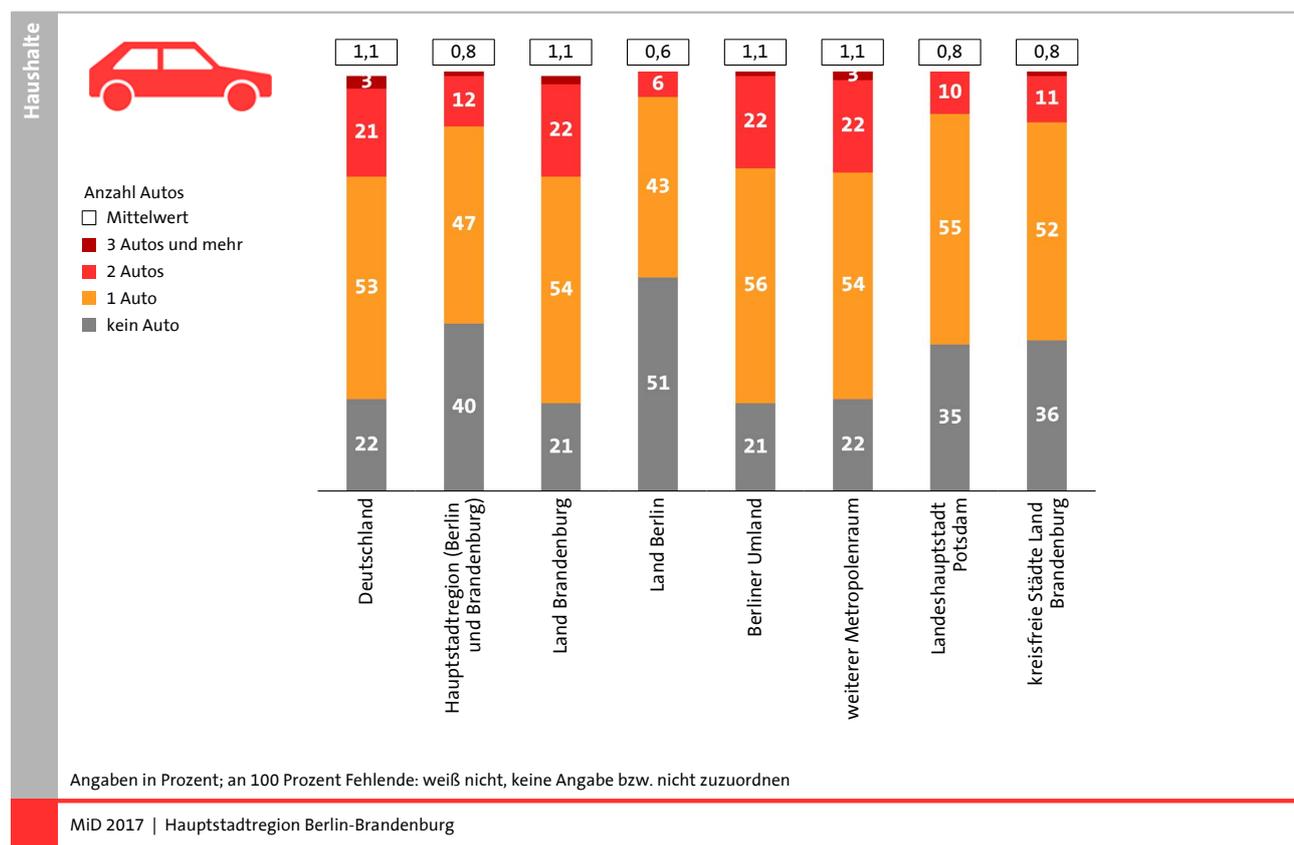
Mobilität gilt als wesentliches Element der heutigen Gesellschaft. Wie häufig jemand unterwegs ist, hängt jedoch von zahlreichen Faktoren ab. Hierzu zählen neben individuellen Vorlieben auch präferierte Freizeitorte, die Lage der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, 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 in Brandenburg und Berlin mit verschiedenen Verkehrsmitteln ausgestattet sind. Leisten sich die Haushalte in Brandenburg und Berlin eher ein oder mehrere Autos? Wie viele von ihnen kommen ganz

ohne privates Auto aus? Wie viele Fahrräder besitzen die Einwohnerinnen und Einwohner und wie einfach gestaltet sich die Sicherung des eigenen Fahrrads am Stellplatz zu Hause? Werden im VBB-Gebiet, also der Hauptstadtregion insgesamt, eher einzelne Fahrkarten oder Zeitkarten für die Busse und Bahnen genutzt?

3.1 Pkw in den Haushalten

Mit einem Anteil von 77 Prozent verfügen etwa vier von fünf Haushalten in Deutschland über ein eigenes Auto (siehe Abbildung 7). In Berlin liegt der Anteil bei nur 49 Prozent und in Brandenburg bei 78 Prozent. Im

Abbildung 7 Autobesitz in den Haushalten



Vergleich zu Berlin liegt der Durchschnittswert aller deutschen Metropolen bei 58 Prozent Autoverfügbarkeit (ohne Abbildung). Damit ist die Autoverfügbarkeit in Berlin deutlich geringer als in den anderen deutschen Metropolen. Im Durchschnitt besitzen die Berliner Haushalte „nur“ 0,6 Autos. Wie in Kapitel 5.2 noch ausführlich dargelegt wird, ist die Nutzung des ÖPNV in Berlin dagegen überdurchschnittlich hoch. Das zeigt sich auch bei der Betrachtung der üblicherweise genutzten ÖPNV-Fahrkarten, die in Kapitel 3.3 vorgestellt wird. Ein eigenes Auto ist weniger notwendig als in dem Raumtyp üblich.

In Brandenburg liegt die Autoverfügbarkeit dagegen in etwa auf dem Niveau des Bundesdurchschnitts. Im Mittel verfügen die Haushalte hier über 1,1 Autos. Das gilt sowohl für das Berliner Umland als auch für den erweiterten Metropolraum. In den kreisfreien Städten Brandenburgs sind es im Mittel 0,8 Autos pro Haushalt.

Wichtige Einflussfaktoren in diesem Zusammenhang sind hier die Strukturmerkmale in der Hauptstadtregion. Besonders in den Haushaltstypen der Alleinlebenden findet sich oftmals kein Auto. Dies gilt sowohl für Brandenburg mit 43 Prozent, aber noch deutlicher in Berlin mit 68 Prozent. Dagegen ist der Anteil der Autoverfügbarkeit in Zweipersonenhaushalten und in

Haushalten mit Kindern vergleichsweise groß (siehe Tabelle 1). Auch der ökonomische Status des Haushaltes hat einen direkten Einfluss auf die Ausstattung des Haushalts mit einem oder mehreren Autos. Während in Brandenburg 39 Prozent der Haushalte mit einem (sehr) niedrigen ökonomischen Status kein Auto besitzen, sind es nur 4 Prozent bei den Haushalten mit einem hohen ökonomischen Status (siehe Tabelle 1).

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 2).

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg liegt mit 78 Prozent Fahrradbesitz insgesamt auf einem ähnlich hohen Niveau. Unterschiede ergeben sich allerdings für Brandenburg und Berlin. So liegt der Fahrradbesitz in Berlin bei 77 Prozent und damit gleichauf mit dem Bundesdurchschnitt, in Brandenburg dagegen sogar bei 85 Prozent.

Tabelle 1 Autobesitz nach Haushaltstyp und ökonomischem Status in Brandenburg und Berlin

	kein Auto	1 Auto	2 Autos	3 Autos und mehr
	%	%	%	%
Brandenburg				
Haushaltstyp				
Alleinlebende	43	55	2	0
Zweipersonenhaushalte	7	66	27	1
Haushalte mit mind. 3 Erwachsenen	1	37	45	17
Haushalte mit mind. einem Kind	13	38	45	4
ökonomischer Status des Haushalts				
niedrig	39	51	9	1
mittel	20	63	15	2
hoch	4	41	50	4
Berlin				
Haushaltstyp				
Alleinlebende	68	32	1	0
Zweipersonenhaushalte	34	57	9	0
Haushalte mit mind. 3 Erwachsenen	31	53	14	2
Haushalte mit mind. einem Kind	32	53	14	1
ökonomischer Status des Haushalts				
niedrig	69	29	2	0
mittel	52	45	3	0
hoch	33	51	15	1

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Tabelle 2 Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz

	gesamt	davon:		
		Fahrradbesitz	Elektro- fahrrad-/ Pedelecbesitz	beides
<i>Personen ab 14 Jahren; Ja-Anteile</i>	%	%	%	%
Deutschland	77	71	2	4
Hauptstadtregion (Berlin und Brandenburg)	78	76	1	1
Land Brandenburg	85	82	1	2
Land Berlin	77	76	0	1
Berliner Umland	84	81	1	2
weiterer Metropolitanraum	86	83	1	2
Landeshauptstadt Potsdam	83	81	0	2
kreisfreie Städte Land Brandenburg	81	78	2	1
Brandenburg				
Geschlecht				
Männer	87	84	1	2
Frauen	82	79	1	2
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	93	92	0	1
18 bis 29 Jahre	91	90	0	1
30 bis 49 Jahre	87	86	0	1
50 bis 64 Jahre	87	84	1	2
65 bis 74 Jahre	86	79	1	6
75 Jahre und älter	67	63	2	2
Berlin				
Geschlecht				
Männer	74	73	0	1
Frauen	70	69	0	1
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	78	78	0	0
18 bis 29 Jahre	73	73	0	0
30 bis 49 Jahre	84	83	0	1
50 bis 64 Jahre	81	79	1	1
65 bis 74 Jahre	64	61	1	2
75 Jahre und älter	44	41	1	2

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Der Blick auf die Anteile in den verschiedenen Altersgruppen in der Hauptstadtregion gibt Aufschluss über die Abhängigkeit der Mobilitätsausstattung von soziodemografischen Faktoren. In Berlin sind insbesondere die 30- bis 49-Jährigen überdurchschnittlich gut ausgestattet – 84 Prozent aus dieser Altersgruppe besitzen mindestens ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec. In Brandenburg sind es dagegen vor allem die jungen Menschen, die ein Fahrrad besitzen. In der Altersgruppe bis 17 Jahre haben 93 Prozent hier ein Fahrrad zur Verfügung (siehe Tabelle 2). In Brandenburg sinkt die Fahrradbesitzquote merklich erst in der Altersgruppe ab 75 Jahren. Aber auch in dieser Gruppe sind es immerhin mit 67 Prozent noch zwei Drittel aller Brandenburgerinnen und Brandenburger, die ein Fahrrad besitzen.

In Berlin sinken die Anteile bereits etwas früher. 64 Prozent der 65- bis 74-Jährigen besitzen hier noch ein Fahrrad, in der Gruppe der ab 75-Jährigen sind es jedoch mit 44 Prozent weniger als die Hälfte der Berlinerinnen und Berliner.

Deutliche Mehrheit mit eigenem Fahrrad, aber Elektrofahräder 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 besitzen in Deutschland ein solches Fahrrad. In der Hauptstadtregion liegt dieser Anteil sogar nur bei 2 Prozent, wobei der Anteil in Berlin bei 1 Prozent und der Anteil in Brandenburg bei 3 Prozent liegt. Hierbei ist zu beachten, dass sich diese Werte auf den Erhebungszeitraum der MiD beziehen und voraussichtlich weiter ansteigen werden.

Die Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen zeigt in Brandenburg den höchsten Anteil an Personen, die sowohl ein Fahrrad als auch ein Elektrofahrrad oder Pedelec besitzen. Mit 7 Prozent ist dieser jedoch auch hier insgesamt (noch) eher gering. Bei der Betrachtung der Ergebnisse nach Geschlecht zeigen sich ebenfalls Unterschiede. Während 87 Prozent der Brandenburger über mindestens ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec verfügen, sind es bei den Brandenburgerinnen „nur“ 82 Prozent. Dieser Unterschied zwischen den Geschlechtern ist auch in den deutschlandweiten Ergebnissen zu sehen. In Berlin ist dieser Unterschied etwas geringer ausgeprägt (siehe Tabelle 2).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Ausstattung mit mindestens einem Auto und mindestens einem Fahrrad in den Brandenburger und Berliner Haushalten sehr unterschiedlich ausfällt. Mehr als drei Viertel der Brandenburger Haushalte besitzen mindestens ein Auto und 85 Prozent mindestens ein Fahrrad. In Berlin hat nur etwa jeder zweite Haushalt mindestens ein Auto und „nur“ 77 Prozent besitzen ein Fahrrad.

Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes gut bewertet

Der Besitz eines Fahrrads geht unmittelbar mit der Anforderung einher, für dieses eine gute Abstellmöglichkeit zu finden. In der Studie wurde daher untersucht, wie einfach das Fahrrad in der Regel vom üblichen Stellplatz auf die Straße befördert werden kann.

Für Berlin lässt sich festhalten, dass von den Fahrradbesitzerinnen und -besitzern die Zugänglichkeit des Stellplatzes auf einer Skala von 1 „sehr einfach“ bis 5 „sehr schwierig“ (aufgrund der kleinen Anteile wurden die Werte 4 und 5 für die Analyse zusammengefasst) mit einem Mittelwert von 1,8 als gut bewertet

wird. 77 Prozent der Berlinerinnen und Berliner bewerten die Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes als (sehr) einfach (siehe Abbildung 8).

Für Brandenburg ergeben sich noch bessere Werte. Der Mittelwert für die Zugänglichkeit des Stellplatzes liegt hier bei 1,6 und 87 Prozent der Brandenburgerinnen und Brandenburger können ihr Fahrrad einfach oder sogar sehr einfach zu Hause abstellen (siehe Abbildung 8).

Trotz des insgesamt positiven Ergebnisses liegen die Ergebnisse leicht unter dem Bundesdurchschnitt (1,5).

Fahrradsicherung zu Hause meist als einfach bewertet

Neben der Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes wurde auch die Einfachheit der Fahrradsicherung zu Hause abgefragt – unter Verwendung derselben Skala.

Hier liegt der Mittelwert in Berlin ebenfalls bei 1,8 auf einer Skala von 1 „sehr einfach“ bis 5 „sehr schwierig“. Etwa vier von fünf Berlinerinnen und Berlinern empfinden die Fahrradsicherung zu Hause als (sehr) einfach. Für Brandenburg ergeben sich auch hier wieder die besseren Werte. Der Mittelwert beträgt hier 1,3 und der Top-Box-Wert für die Kategorien „sehr einfach“ und „einfach“ liegt bei 93 Prozent. Folglich bewerten lediglich 7 Prozent der Brandenburgerinnen und Brandenburger ihre Fahrradsicherung mit einer 3 oder schlechter. Diese Verteilung entspricht auch in etwa der für ganz Deutschland (siehe Abbildung 9).

Abbildung 8 Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes

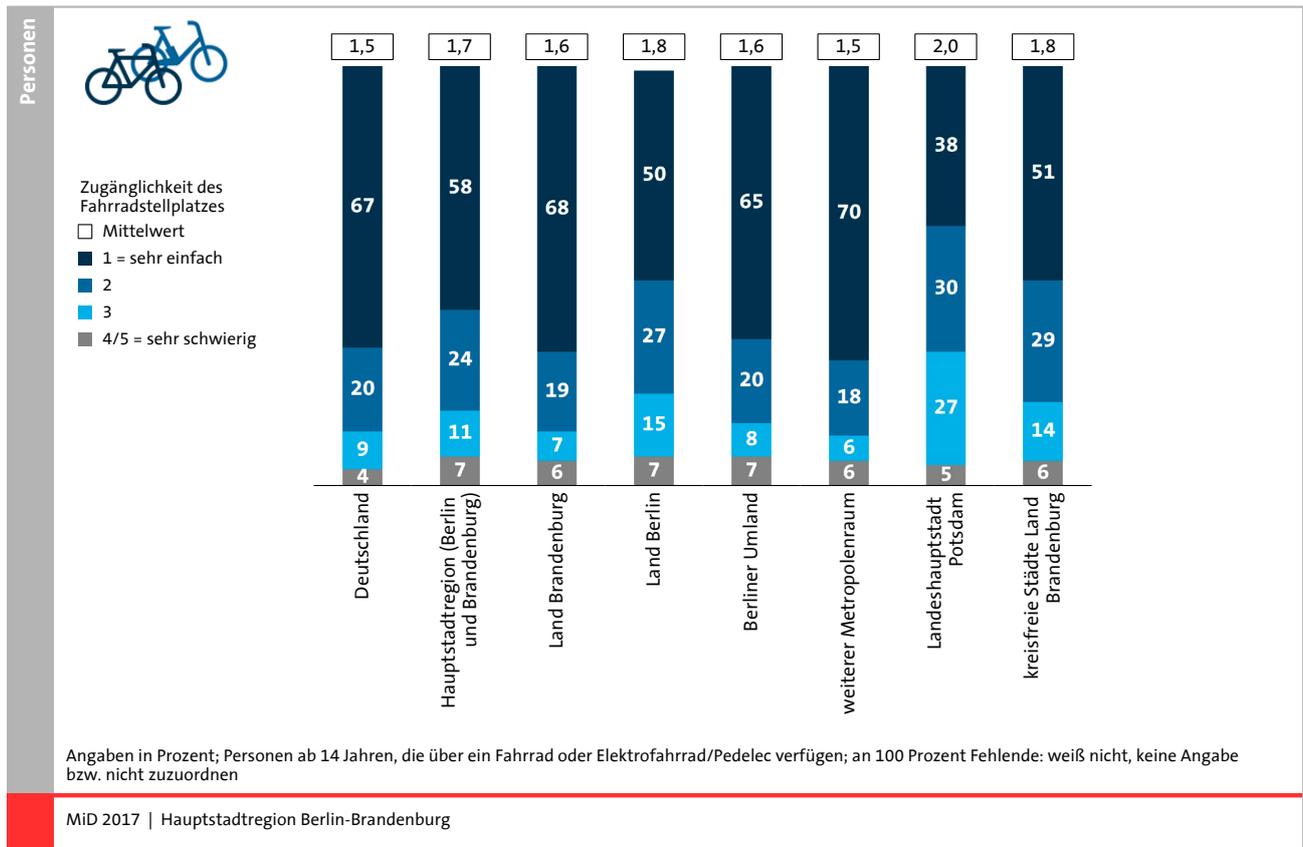
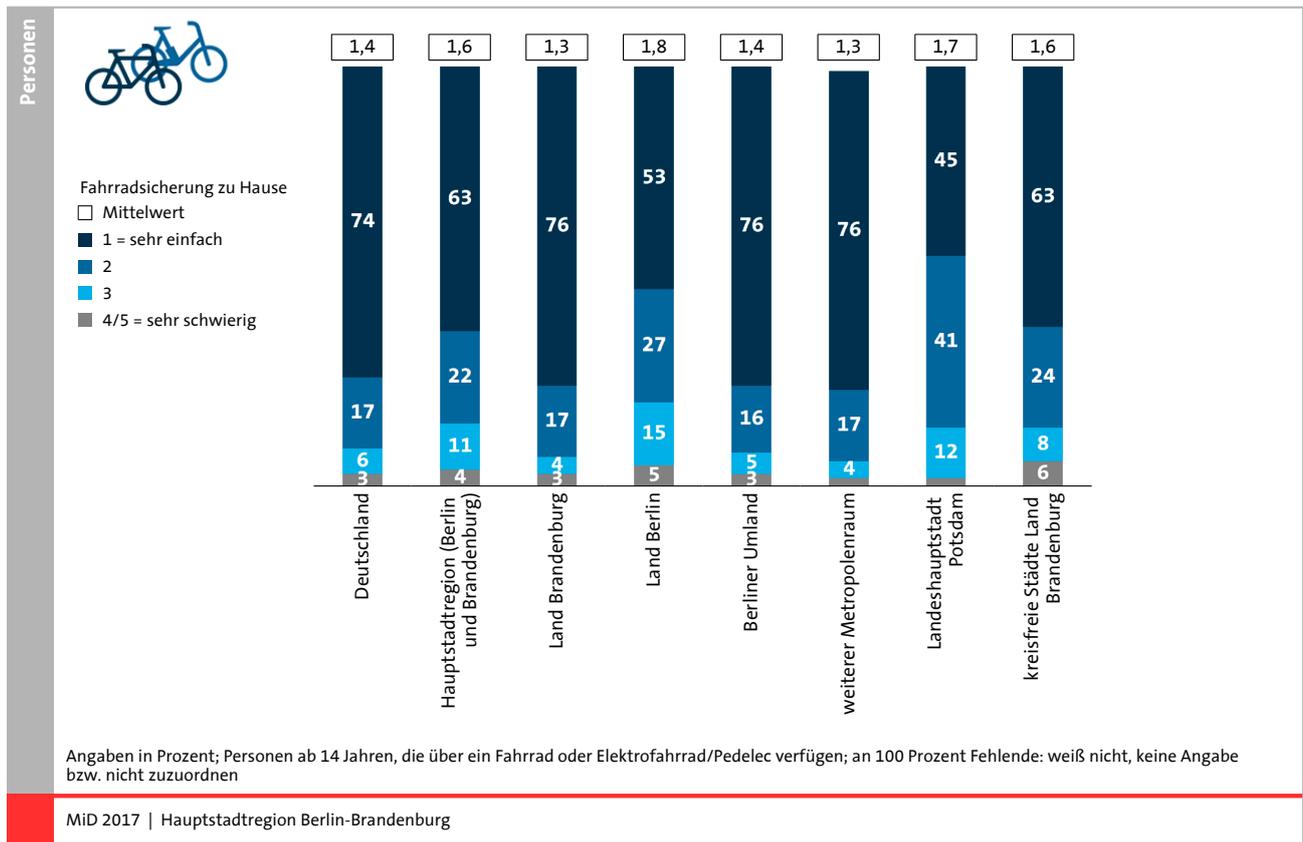


Abbildung 9 Fahrradsicherung zu Hause



3.3 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Neben 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 vereinbarten Muster gemacht, die in der folgenden Abbildung zusammengefasst dargestellt sind.

In Berlin ist der Anteil von Personen, die so selten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region fahren, dass sie keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angeben können, mit 5 Prozent im Vergleich sehr gering, in Brandenburg mit 24 Prozent jedoch deutlich höher, entspricht aber in etwa dem Deutschlandwert mit 26 Prozent (siehe Abbildung 10).

Die Abweichung zwischen Berlin und Brandenburg kann, wie in Kapitel 3.1 bereits thematisiert wurde, auf das gute ÖPNV-Angebot in der Stadt und das weniger gute ÖPNV-Angebot auf dem Land zurückgeführt werden. Dies wird auch innerhalb Brandenburgs deutlich. Während in Potsdam nur 7 Prozent nie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, sind es im

weiteren Metropolenraum Brandenburg, also im ländlichen Gebiet, bereits 31 Prozent, die keine genutzte Fahrkartenart angeben können (siehe Abbildung 10).

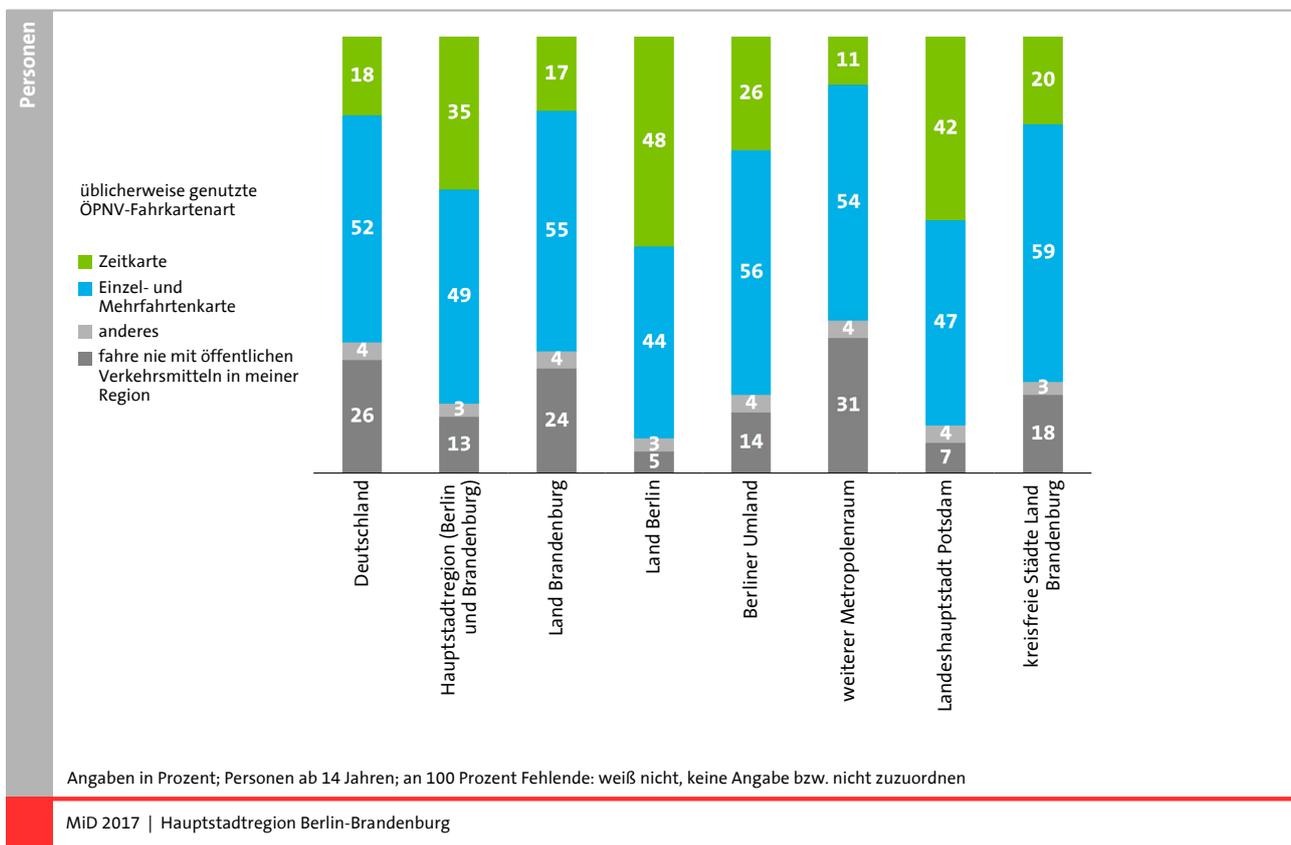
Einzel- und Mehrfahrkarten überwiegen

Die Bedeutung des ÖPNV für die Einwohnerinnen und Einwohner Berlins wird auch an der Verteilung der genutzten Tickets deutlich. Fast die Hälfte der Berlinerinnen und Berliner nutzt Zeitkarten. Es besteht also schon eine recht hohe Bindung der Berliner Bevölkerung an ihren ÖPNV. In Brandenburg dominieren hingegen mit 55 Prozent eindeutig die Einzelfahrscheine, Tageskarten und Kurzstrecken, was auf eine eher sporadische Nutzung des ÖPNV hinweist.

Der Anteil an Zeitfahrkarten wie der Monatskarte ist bei den jüngeren Einwohnerinnen und Einwohnern bis 29 Jahre deutlich höher als in den älteren Altersgruppen. Dies gilt sowohl für Brandenburg als auch für Berlin.

Die Ergebnisse unterscheiden sich auch nach Geschlecht: Insgesamt besitzt jede fünfte Frau in Brandenburg eine Monatskarte im Abo, aber nur etwa

Abbildung 10 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten



jeder siebte Mann. In Berlin ist dieser Unterschied mit 42 Prozent bei den Männern und 54 Prozent bei den Frauen ebenfalls deutlich (siehe Tabelle 3).

ÖPNV-Qualität zahlt sich aus

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Mobilitätsvoraussetzungen in der Berlin merkbar von der hohen ÖPNV-Dichte in der Stadt beeinflusst werden. Dies zeigt sich auch in dem im Vergleich zum Raumtyp „Stadtregion – Metropole“ höheren Anteil an Personen, die eine Zeitfahrkarte im Abo nutzen, sowie der deutlich geringeren Anzahl an Autos in den Berliner Haushalten. Im ländlichen Raum Brandenburgs ist es genau umgekehrt. Hier wird im Vergleich zu Deutschland und zu den Raumtypen im ländlichen Raum überdurchschnittlich oft der Einzelfahrausweis genutzt und drei Viertel aller Einwohnerinnen und Einwohner ab 17 Jahren verfügen über ein Auto.

Das Gleiche gilt für die Ausstattung mit Fahrrädern, Elektrofahrrädern bzw. Pedelecs. Die überwiegende Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner ist mit einer oder mehrerer dieser Optionen ausgestattet.

Tabelle 3 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten nach Geschlecht und Altersgruppen in Brandenburg und Berlin

	Einzel- und Mehrfahrkartenkarte	Zeitkarte	andere	fahre nie mit dem ÖPNV
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%	%
Berlin				
Geschlecht				
Männer	49	42	3	6
Frauen	40	54	3	4
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	31	69	0	1
18 bis 29 Jahre	20	77	2	1
30 bis 49 Jahre	47	47	1	4
50 bis 64 Jahre	47	45	3	6
65 bis 74 Jahre	58	29	6	7
75 Jahre und älter	55	30	7	6
Brandenburg				
Geschlecht				
Männer	53	15	5	28
Frauen	57	20	3	20
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	31	60	3	7
18 bis 29 Jahre	39	40	6	16
30 bis 49 Jahre	55	22	2	20
50 bis 64 Jahre	56	11	4	29
65 bis 74 Jahre	63	6	4	28
75 Jahre und älter	59	8	7	26

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

4 Mobilität in Brandenburg und Berlin – zentrale Kennwerte

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Stichtagsergebnisse der individuellen Wegeerhebung und stellen zentrale Mobilitätskennwerte für Brandenburg und Berlin 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.

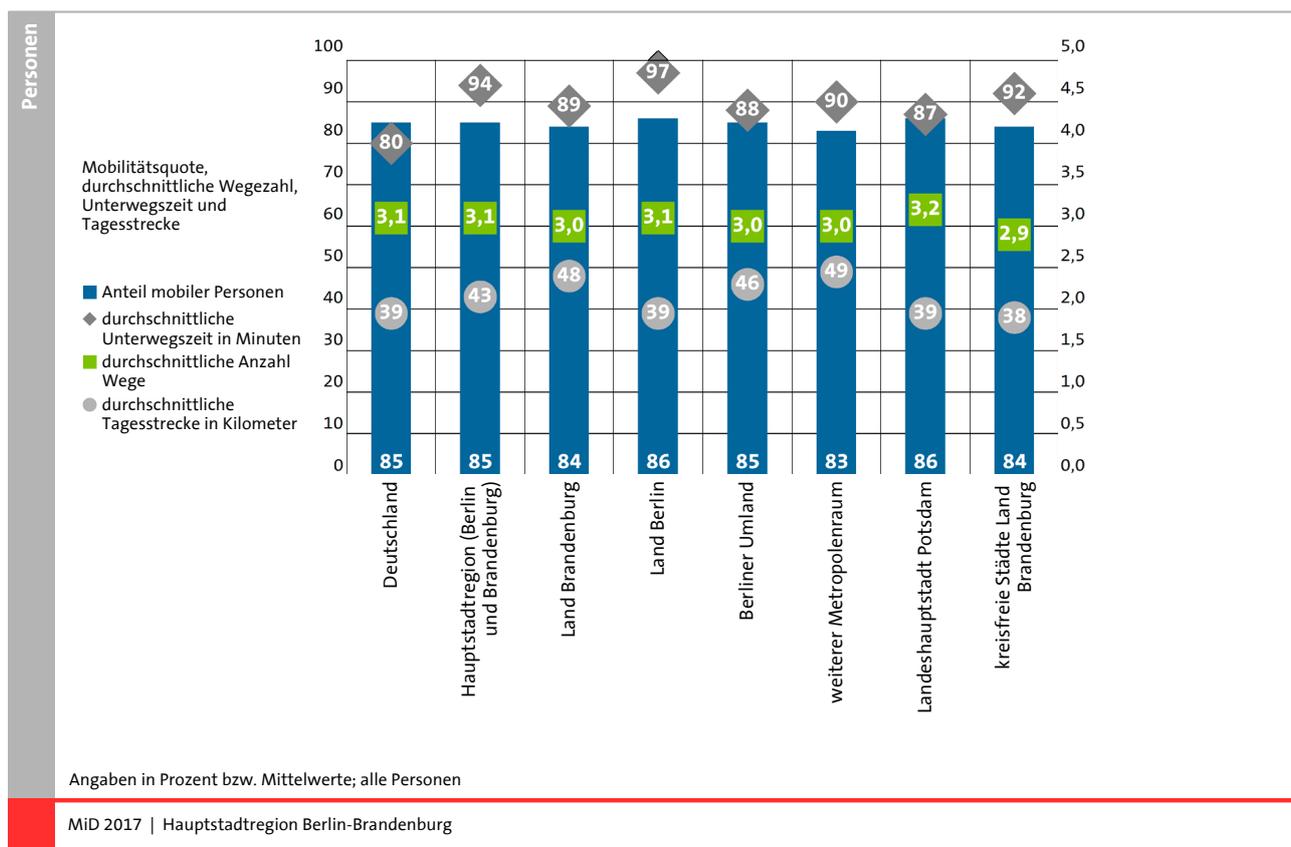
4.1 Mobilitätsquote, - Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen

An durchschnittlichen Tagen sind 84 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Brandenburgs und 86 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner in Berlin mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus (siehe *Abbildung 11*). Diese Mobilitätsquote liegt in etwa auf dem Niveau des Durchschnittswerts für ganz Deutschland (85 Prozent). Der Berliner Wert entspricht auch dem Durchschnittswert anderer deutscher Metropolen (ohne *Abbildung*).

Bei der Unterwegszeit der Einwohnerinnen und Einwohner gibt es jedoch erhebliche Unterschiede. Insgesamt sind die Menschen in Brandenburg und Berlin durchschnittlich 94 Minuten täglich unterwegs und damit deutlich länger als der Durchschnittsdeutsche mit 80 Minuten. Besonders die Berliner sind mit fast 97 Minuten täglicher Unterwegszeit deutschlandweit am längsten unterwegs – auch im Vergleich zu anderen Metropolen mit rund 90 Minuten. Auch die Brandenburgerinnen und Brandenburger sind mit knapp 89 Minuten im Vergleich zu den Bewohnerinnen und Bewohnern anderer Bundesländer fast 9 Minuten länger täglich unterwegs.

Mobile Personen in Brandenburg und Berlin sind täglich 106 bzw. 113 Minuten unterwegs

Bei der Betrachtung der Aspekte Unterwegszeit, Tagesstrecke sowie Wegeanzahl 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 Berlin von 97 auf 113 Minuten und in Brandenburg von 89 auf 106 Minuten (ohne *Abbildung*).

Abbildung 11 Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich

In diesen 106 Minuten, die eine Einwohnerin bzw. ein Einwohner Brandenburgs am Tag durchschnittlich unterwegs ist, werden im Schnitt über 48 Kilometer zurückgelegt. Werden auch hier nur die mobilen Personen betrachtet, steigt der Wert um 8 Kilometer auf knapp 57 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).

Am Tag werden im Schnitt 3,1 Wege absolviert

Eine weitere relevante Mobilitätskennziffer ist die Anzahl der zurückgelegten Wege. Im Durchschnitt absolviert jede Person täglich in der Hauptstadtregion 3,1 Wege. Berlin mit 3,1 Wegen und Brandenburg mit 3,0 Wegen unterscheiden sich hier kaum. In Deutschland wird ein ähnlicher Wert mit 3,1 Wegen gemessen. Werden bei der Berechnung dieses Mittelwertes nur die mobilen Personen einbezogen, d. h. die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs sind, steigen die Werte um etwa einen halben Weg an (ohne Abbildung). Diesbezüglich gibt es kaum regionale Unterschiede. Dafür unterscheiden sich die Ergebnisse

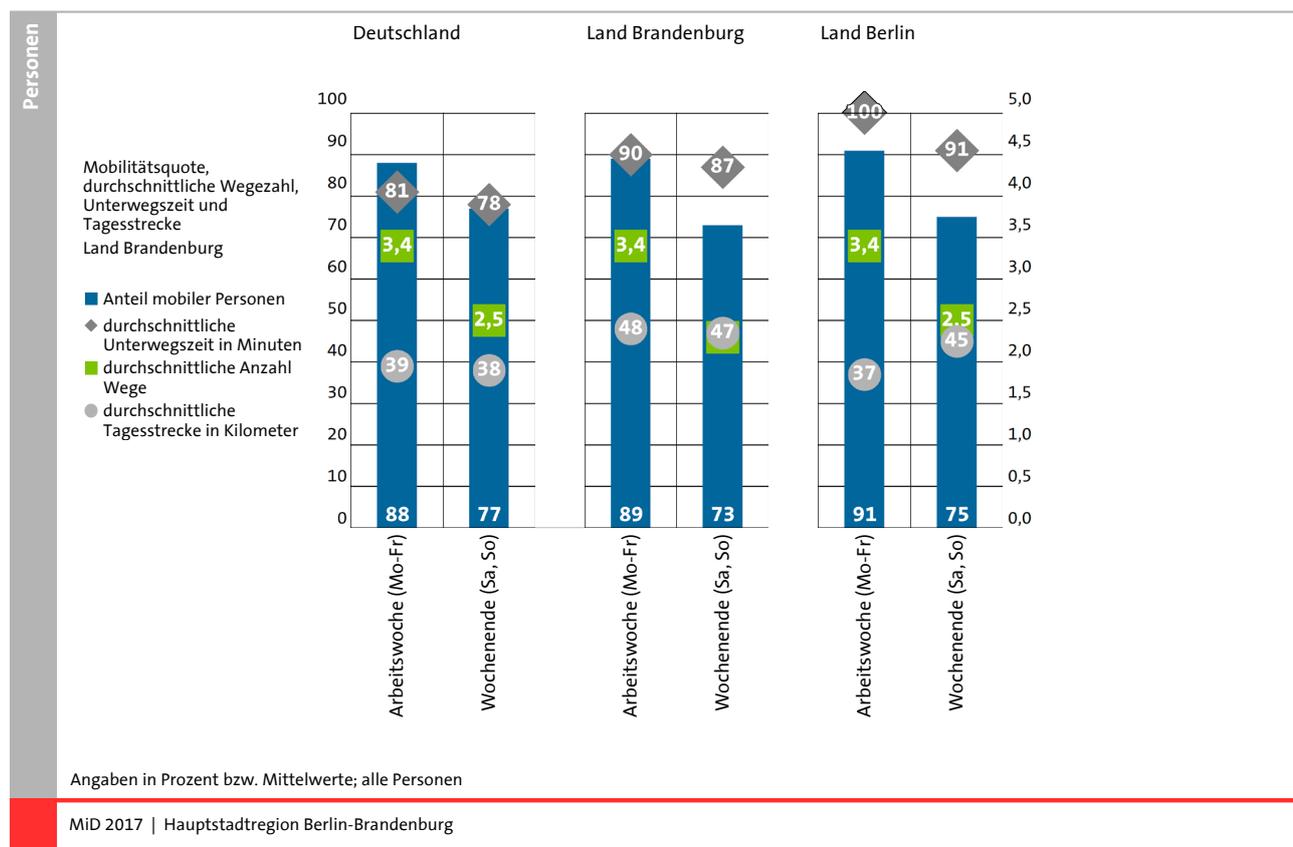
stärker entlang soziodemografischer Merkmale. Während Personen unter 17 Jahren sowie über 75 Jahre deutlich weniger Wege zurücklegen, sind die mittleren Altersstufen deutlich häufiger unterwegs (ohne Abbildung).

Unter der Woche werden mehr Wege zurückgelegt

Innerhalb der Woche unterscheiden sich die mittleren Wegezahlen deutlich (siehe Abbildung 12). Während die Einwohnerinnen und Einwohner Brandenburgs in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) durchschnittlich 3,4 Wege zurücklegen, sind es am Wochenende lediglich 2,3 Wege. Wird nur die mobile Bevölkerung Brandenburgs in die Auswertung einbezogen, so erhöht sich der Wert in der Arbeitswoche auf 3,8 Wege und am Wochenende auf 3,2 Wege (ohne Abbildung).

In Berlin werden in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) durchschnittlich ebenfalls 3,4 Wege zurückgelegt und am Wochenende mit 2,5 Wegen ebenfalls deutlich weniger. Bei den mobilen Personen sind es in Berlin 3,7 Wege von montags bis freitags und 3,3 Wege am Wochenende.

Abbildung 12 Mobilitätskennwerte nach Wochentagen



Auch bundesweit lässt sich eine deutliche Reduktion der Wegezahlen am Wochenende feststellen. Hier werden unter Woche durchschnittlich 3,4 Wege und am Wochenende ebenfalls 2,5 Wege wie in Brandenburg und Berlin zurückgelegt. Bei den mobilen Personen sind es deutschlandweit 3,9 Wege von montags bis freitags und 3,2 Wege am Wochenende.

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 Kennzahl für die folgenden Betrachtungen wird der Median herangezogen. Der Median wird auch als Zentralwert einer Verteilung bezeichnet, weil er die Mitte der Verteilung angibt. Anders als beim sogenannten 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 in Brandenburg ist rund 5 Kilometer lang und dauert etwa 20 Minuten, ein mittlerer Weg in Berlin ist etwa 4 Kilometer lang und dauert ebenfalls rund 20 Minuten (siehe [Abbildung 13](#) und [Abbildung 14](#)). Deutschlandweit ist ein mittlerer Weg ebenfalls 4 Kilometer lang, dauert im Schnitt aber nur 15 Minuten. Bei diesen beiden Kenngrößen zeigen sich generell Unterschiede zwischen Stadt und Land. In den größeren Städten sind die Wege eher kürzer als in den kleinstädtischen und dörflichen Räumen, bedürfen aber mehr Zeit. Dieser Effekt hängt auch mit dem unterschiedlichen Verkehrsangebot und der unterschiedlichen Verkehrsmittelwahl in den Raumtypen zusammen (ohne Abbildung).

ÖV belegt bei der Wegelänge und Wegedauer Platz 1

Bezüglich der verschiedenen Verkehrsmittel können deutliche Unterschiede bei den Wegelängen festgestellt werden. Der Median der ÖV-Wege erreicht mit rund 14 Kilometern in Brandenburg den höchsten Wert und liegt in Berlin sowie in Deutschland insgesamt bei 8 Kilometern (siehe [Abbildung 13](#)). Die Werte der Fahrerinnen und Fahrer sowie Mitfahrerinnen und Mitfahrer im motorisierten Individualverkehr (MIV), der in der Regel mit dem Pkw unternommen

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 13 Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel

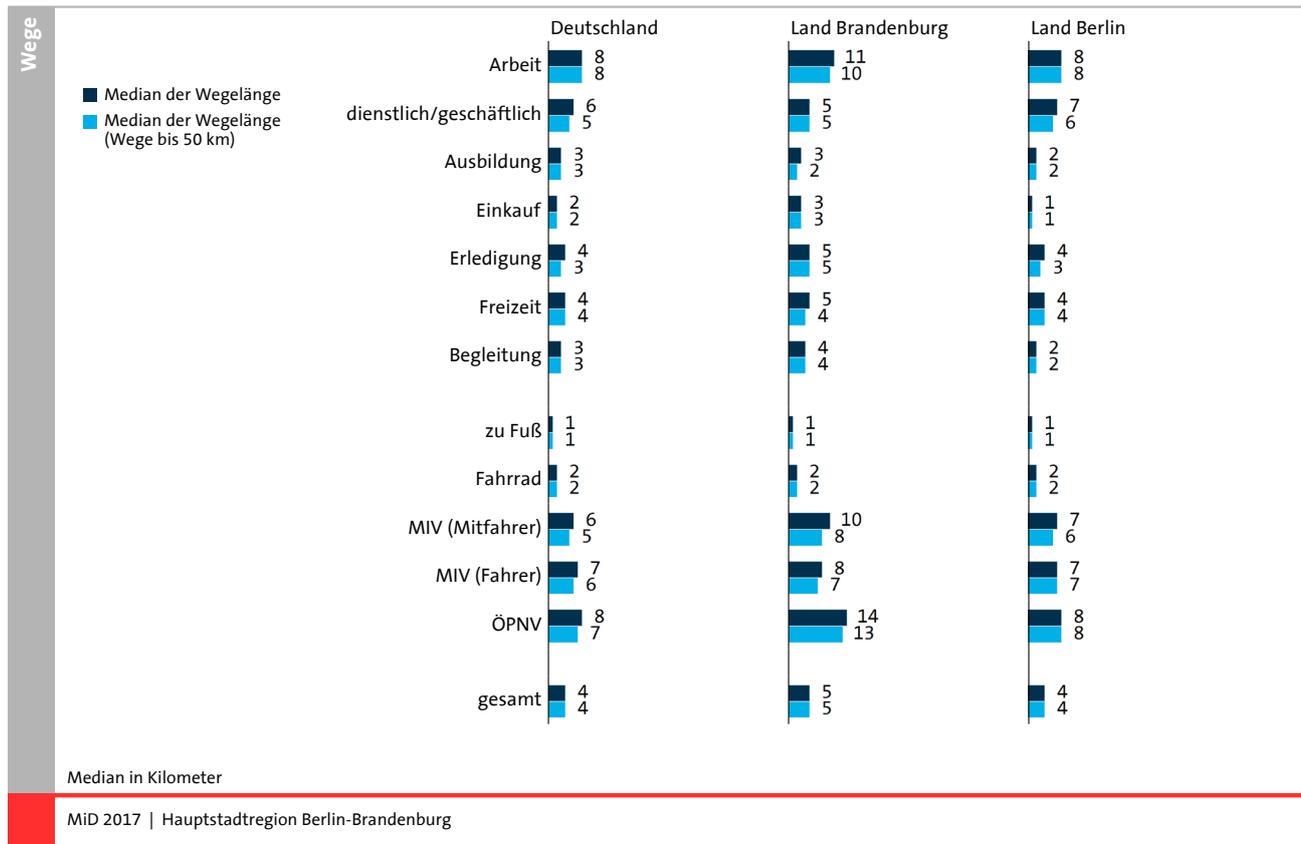


Abbildung 14 Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel

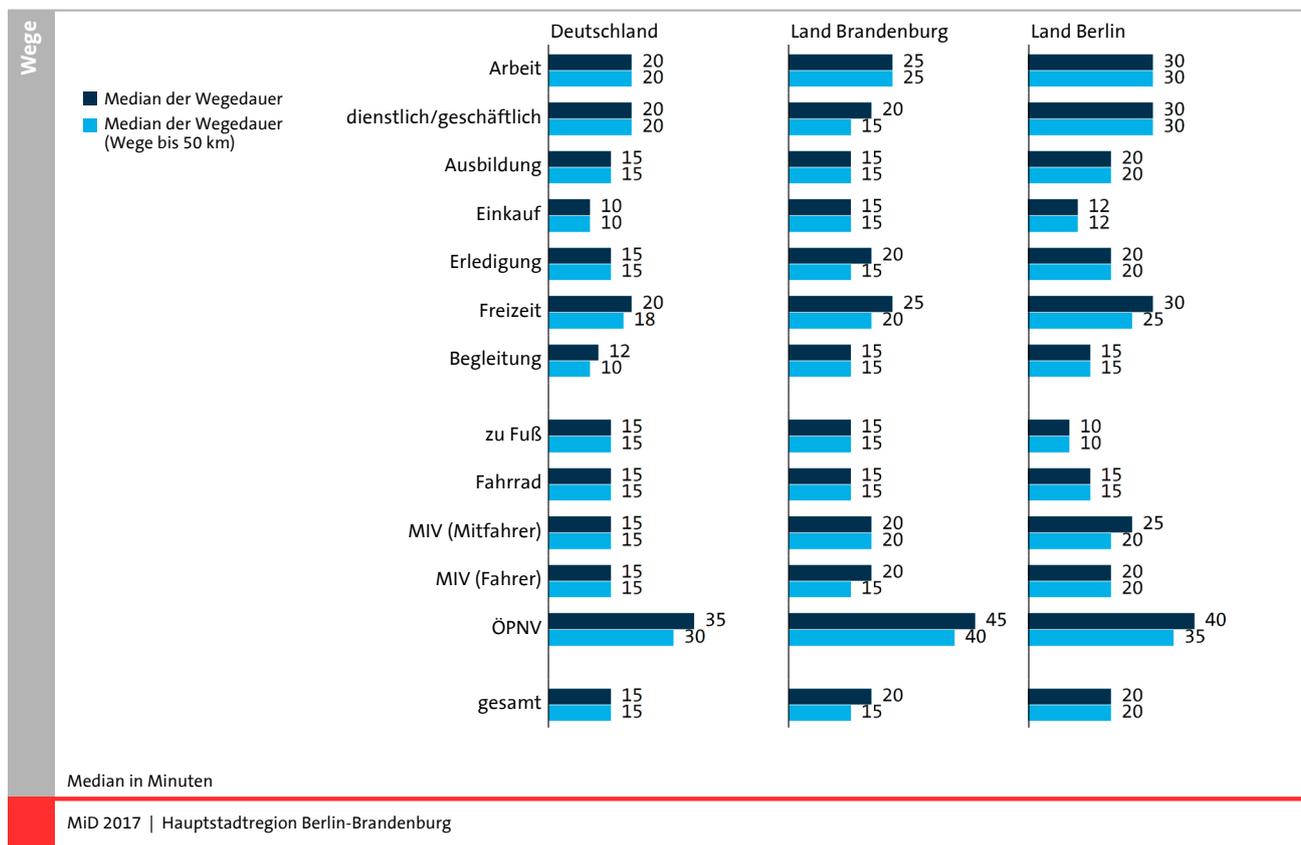


Tabelle 4 Wegelänge und -dauer nach Geschlecht und Altersgruppen in Brandenburg und Berlin

	Wegelänge	Wegelänge (Wege bis 50 km)	Wegedauer	Wegedauer (Wege bis 50 km)
	<i>Median</i>	<i>Median</i>	<i>Median</i>	<i>Median</i>
	<i>km</i>	<i>km</i>	<i>Min.</i>	<i>Min.</i>
Brandenburg				
Geschlecht				
Männer	4,9	4,8	20	15
Frauen	4,8	4,1	20	20
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	2,9	2,9	15	15
18 bis 29 Jahre	7,6	5,9	25	20
30 bis 49 Jahre	5,7	4,9	15	15
50 bis 64 Jahre	5,7	4,8	20	18
65 bis 74 Jahre	4,8	3,9	20	20
75 Jahre und älter	2,9	2,7	20	20
Berlin				
Geschlecht				
Männer	3,9	3,7	20	20
Frauen	3,6	3,2	20	20
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	2,0	2,0	15	15
18 bis 29 Jahre	4,6	4,5	30	25
30 bis 49 Jahre	4,5	3,9	20	20
50 bis 64 Jahre	4,8	4,5	25	25
65 bis 74 Jahre	2,9	2,9	20	20
75 Jahre und älter	2,7	2,7	20	20

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

wird, liegen in Brandenburg mit 8 bzw. 10 Kilometern auf dem zweiten Platz. Zwar liegt auch bei den ÖV- und MIV-Wegen ein Schwerpunkt auf kürzeren Wegen bis 5 Kilometer, ein größerer Anteil der Wege ist aber auch deutlich länger als 50 Kilometer (ohne Abbildung).

Die mittleren Streckenlängen bei Fuß- und Fahrradwegen liegen in Brandenburg mit rund 1 und 2 Kilometern deutlich unter den mittleren Werten der motorisierten Verkehrsmittel (siehe *Abbildung 13*). Nur wenige Fußwege reichen über 5 Kilometer hinaus, während Radwege auch die 50-Kilometer-Marke erreichen. Die gilt auch für Berlin (ohne Abbildung).

Unter den Wegen, die mit dem Auto unternommen werden, befindet sich auch eine Reihe von Wegen über eine Distanz, die in anderen Kontexten zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt wird. Diese Wege werden in den *Kapitel 7* und *Kapitel 8* näher analysiert, um das Potenzial für den Radverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel abzuschätzen.

Genau wie die Wegelänge variiert auch die Wegedauer mit dem jeweiligen Wegezweck sowie dem gewählten Hauptverkehrsmittel.

Der ÖPNV übertrifft auch hier mit einer mittleren für einen Weg benötigten Dauer von rund 45 Minuten in Brandenburg und 40 Minuten in Berlin die anderen Hauptverkehrsmittel. Diese liegen mit Werten zwischen rund 15 und 25 Minuten auf einem deutlich niedrigeren Niveau. Am kürzesten ist die Bevölkerung in Berlin und Brandenburg auf denjenigen Wegen unterwegs, die sie hauptsächlich zu Fuß und mit dem Fahrrad zurücklegen. In Berlin liegt der Median der Fußwege bei nur 10 Minuten, in Brandenburg bei 15 Minuten. Der Vergleich der angegebenen Wegedauern mit den Werten für Deutschland zeigt nur geringe Abweichungen (siehe *Abbildung 14*).

Wege zur Arbeit und zu Freizeitzwecken dauern am längsten

Die Menschen in Brandenburg legen mit jeweils 25 Minuten gleich lange Freizeitwege wie Wege zur Arbeit zurück. In Berlin sind es jeweils 30 Minuten. Damit sind diese Wege 5 bzw. 10 Minuten länger als im

bundesweiten Vergleich. Wege zu Ausbildungsstellen und für Einkäufe und zur Begleitung anderer Personen dauern in Brandenburg jeweils 15 Minuten. Für Wege mit dem Zweck Erledigungen und für dienstliche bzw. berufliche Wege bringen Personen in Brandenburg 20 Minuten auf. Bei den zurückgelegten Strecken in Berlin-Brandenburg sind die Werte in etwa vergleichbar mit denen in Deutschland (siehe Abbildung 13).

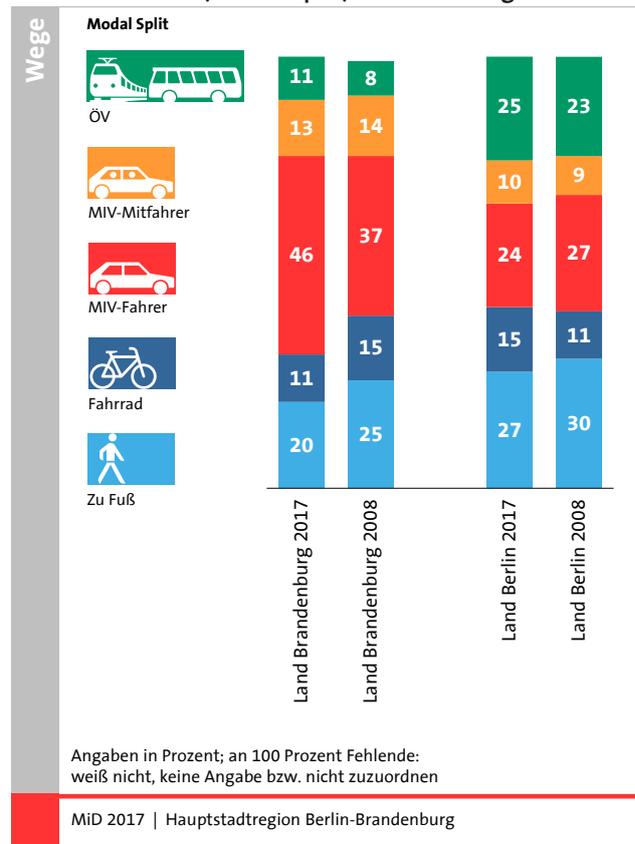
4.3 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Die Modal Split-Betrachtung beschäftigt sich mit der Verkehrsmittelwahl und erfolgt auf Wegeebe. 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. Dabei wird immer das Konzept des sogenannten Hauptverkehrsmittels verfolgt, bei dem im Fall mehrerer für einen Weg angegebener Verkehrsmittel eine Priorisierung erfolgt (siehe auch Erläuterungskasten Seite 38).

Modal Split in Deutschland

Bevor auf die Ergebnisse für Brandenburg und Berlin eingegangen wird, erfolgt ein kurzer Blick auf die Entwicklung des Modal Split in Deutschland. 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. MitfahrerIn 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.

Abbildung 15 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Jahresvergleich



Der Blick auf die regionalstatistischen Raumtypen zeigt, dass sich die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel deutlich unterscheiden (ohne Abbildung). Während beispielsweise die öffentlichen Verkehrsmittel in den Metropolen einen Modal Split-Anteil von 20 Prozent erreichen, sinkt der Wert in den ländlichen Regionen auf 5 bis 7 Prozent. Umgekehrt sinkt der MIV-Anteil von mehr als zwei Dritteln in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen auf unter 40 Prozent in den Metropolen. Der Fahrradanteil erreicht in den Metropolen, Großstädten und zentralen Städten zwischen 13 und 15 Prozent. In diesen Raumtypen erreichen auch die Fußwege 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 3 bis 5 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.

Große Unterschiede bei zurückgelegten Wegen mit dem Auto

Auch in Brandenburg werden mit einem Anteil von 59 Prozent mehr als die Hälfte aller Wege mit dem Auto zurückgelegt (siehe *Abbildung 16*). Mitfahrerinnen bzw. Mitfahrer machen daran etwa ein Fünftel aus. In Berlin ist der MIV-Anteil mit 34 Prozent deutlich niedriger. Dies lässt sich durch das umfangreiche ÖPNV-Angebot in Berlin erklären. Ein Viertel der Wege legen Berlinerinnen und Berliner mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück und damit deutlich mehr als Personen in Brandenburg und im Bundesschnitt, wo für etwa jeden zehnten Weg der ÖPNV genutzt wird. Verwendet man bei der Berechnung des Modal Split die Verkehrsleistung, verschiebt sich das Gewicht der Anteile der motorisierten Verkehrsmittel noch einmal deutlich, ähnlich wie es auch für Deutschland zu sehen ist.

Wie bereits gezeigt wurde, stellt neben dem motorisierten Individualverkehr auch der nicht-motorisierte Individualverkehr (NMIV) eine bedeutsame Größe im Modal Split dar. Vier von zehn Wegen der Berlinerinnen und Berliner werden mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt, in Brandenburg ist es etwa ein Drittel

der Wege. Damit liegt Brandenburg etwa gleichauf mit den bundesweiten Werten. Auf die Gewohnheiten in Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung im Alltag geht das folgende *Kapitel 5* genauer ein.

ÖV in Berlin eher von Beziehern niedriger Einkommen genutzt

Der ökonomische Status der Befragten hat einen großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Wie in *Kapitel 5.5* gezeigt wird, steigt mit dem Einkommen die Anzahl der verfügbaren Mobilitätsoptionen. In allen Statusgruppen dominieren die Wege, die mit dem Auto gefahren werden. Die Anteile steigen dabei mit dem ökonomischen Status (siehe *Abbildung 17* und *Abbildung 18*). Besonders hoch ist die Autonutzung im weiteren Metropolenraum Brandenburgs, also in den eher ländlichen Gebieten. Dort liegt sie bei 61 Prozent, wenn man Fahrer und Mitfahrer zusammenzählt.

Diejenigen Einwohnerinnen und Einwohner, die aus einem Haushalt mit niedrigem ökonomischem Status stammen, nutzen in Berlin hingegen öfter den ÖV. In Brandenburg wird der ÖV unabhängig vom Geldbeutel von etwa jeder zehnten Person genutzt.

Abbildung 16 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich

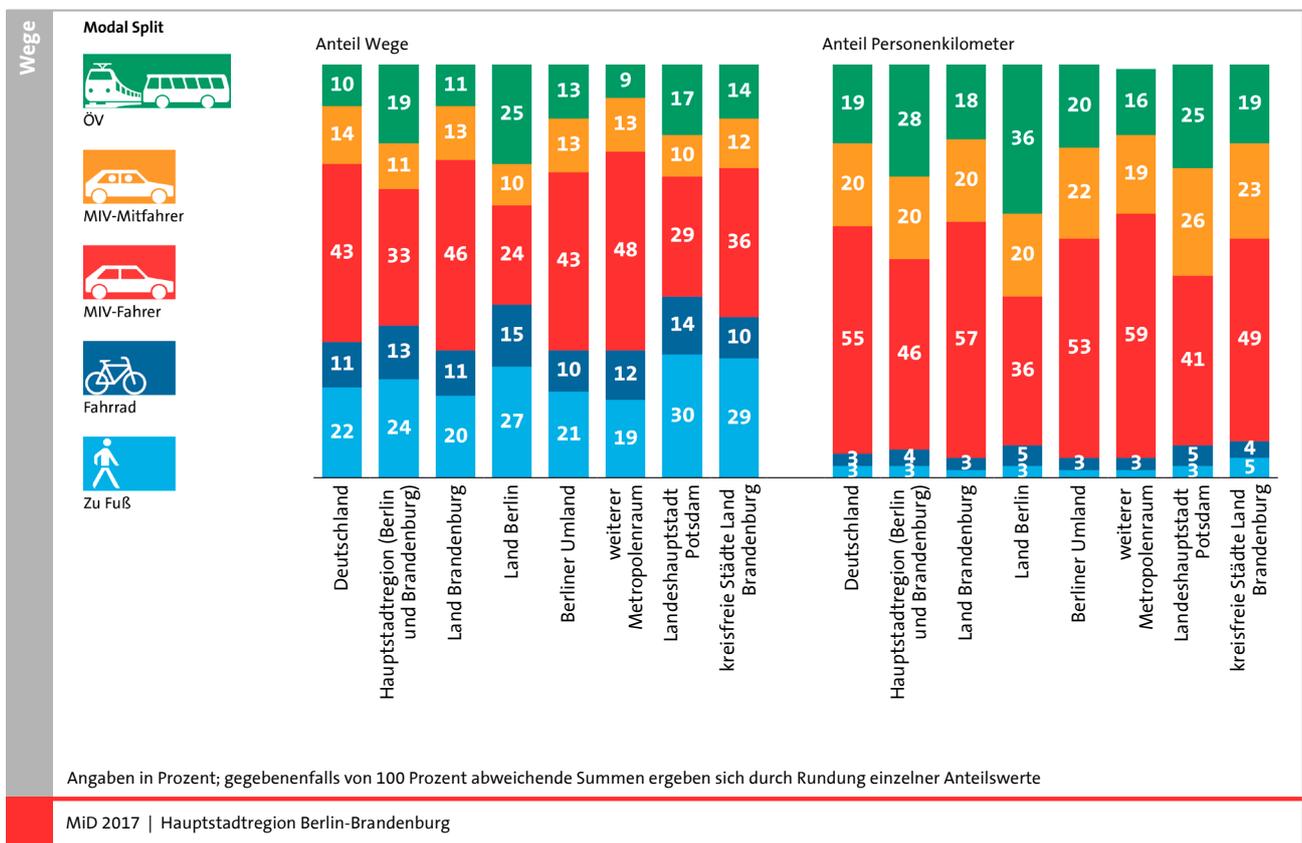


Abbildung 17 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit im Land Brandenburg

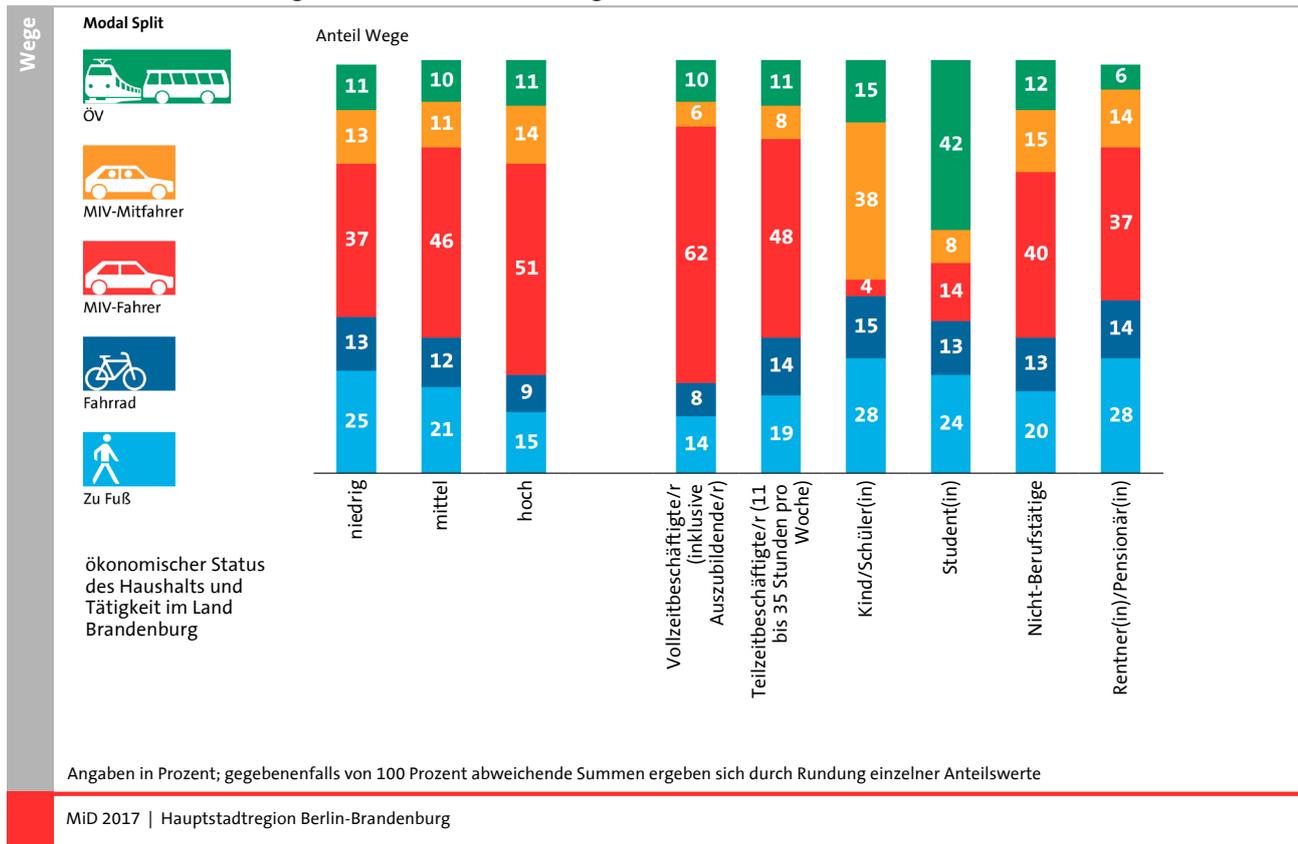
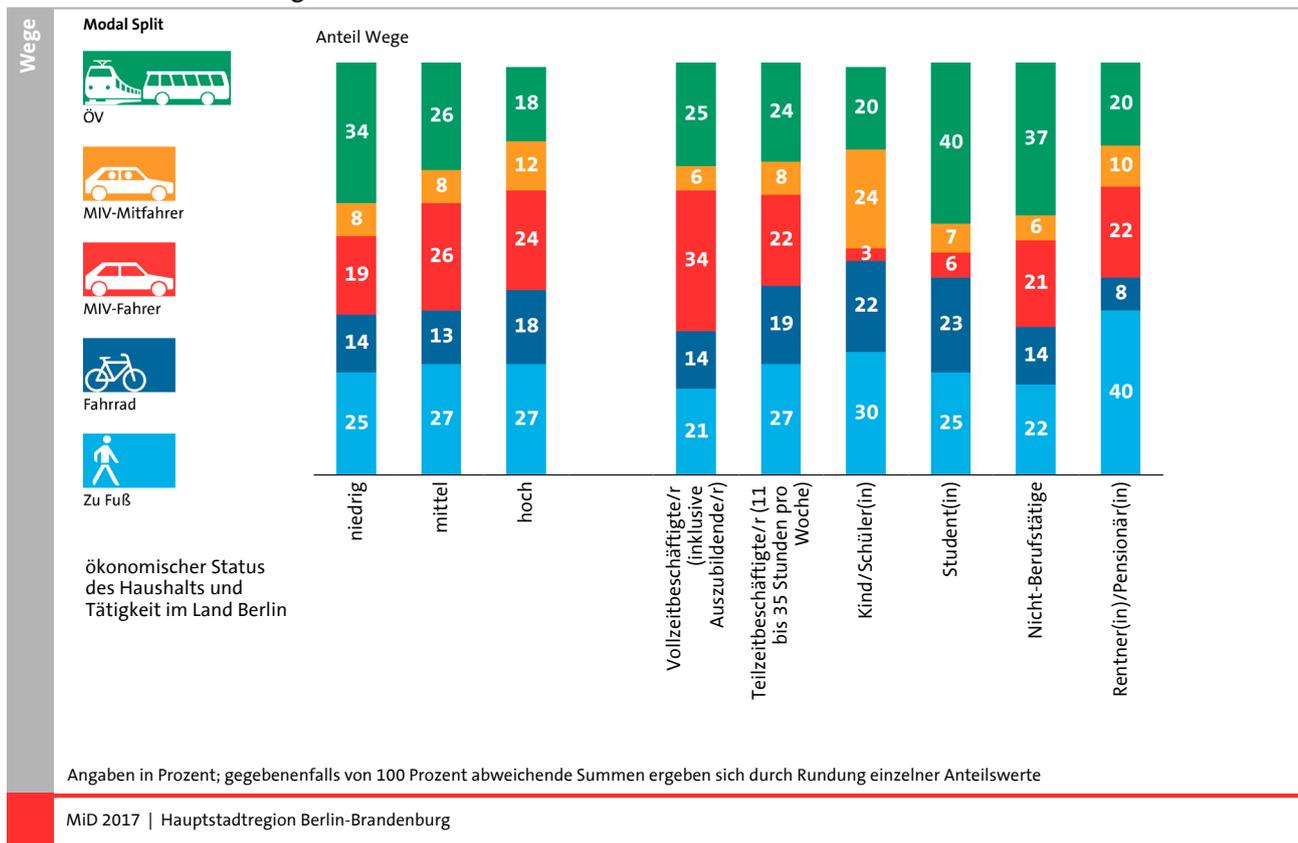


Abbildung 18 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit im Land Berlin



Auch die Betrachtung des nicht-motorisierten Individualverkehrs liefert wichtige Erkenntnisse, insbesondere im Vergleich von Berlin und Brandenburg. So sinken in Brandenburg mit steigendem Status des Haushalts die Fußwege von 25 Prozent bei niedrigem ökonomischem Status auf 15 Prozent bei hohem ökonomischem Status, während in Berlin auch die statushohen Gruppen mit 27 Prozent sehr viele Wege zu Fuß zurücklegen. In dieser Gruppe sind es sogar 2 Prozentpunkte mehr als bei den Berlinerinnen und Berlinern mit niedrigem ökonomischem Status (siehe Abbildung 17 und Abbildung 18).

4.4 Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität)

Neben der klassischen Betrachtung des Modal Split und 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 Fußwegetappen und Etappen mit anderen Verkehrsmitteln bleiben vor dem Hintergrund unberücksichtigt, dass auf nahezu allen Wegen auch Teile zu Fuß zurückgelegt werden.

Intermodalität bundesweit

An dieser Stelle sollen kurz die deutschlandweiten Ergebnisse vorgestellt werden. Verkehrsmittelkombinationen kommen bundesweit bei etwa 1 Prozent aller Wege vor und sind damit vergleichsweise selten.

Die intermodalen Wege teilen sich zu etwa gleichen Teilen auf in eine Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad sowie 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 38). Der ÖV-Anteil am Modal Split differenziert sich bundesweit also in etwa 9 Prozent ausschließlich

öffentliche Verkehrsmittel und 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. Darunter sind Busse, U-/Stadtbahnen, Straßenbahnen, S-Bahnen, Nahverkehrszüge, Fähren, Anruf-Sammel-Taxis, Taxis, Fernzüge, Fernbusse, Reisebusse, Flugzeuge und andere öffentliche Verkehrsmittel. Umstiege innerhalb des gleichen Subsystems, zum Beispiel 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, was Umstiege auf dem Weg zu einem Ziel häufig erforderlich macht. Fahrrad und Auto werden hingegen selten mit anderen Verkehrsmitteln auf einem Weg kombiniert, sondern bringen die Nutzer in der Regel direkt an ihr Ziel. Wenn sie kombiniert werden, übernehmen sie die Zubringerfunktion zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Intermodalität in Brandenburg und Berlin

In Berlin-Brandenburg liegt der Anteil von Verkehrsmittelkombinationen bei 2 Prozent. Die intermodalen Wege teilen sich in Brandenburg zu etwa gleichen Teilen auf in eine Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad sowie öffentlichen Verkehrsmitteln und Auto. In Berlin hat nur die Kombination Fahrrad und ÖV eine signifikante Anzahl an Werten und macht etwa 1 Prozent der Wege aus.

Der ÖV-Anteil am Modal Split differenziert sich in Brandenburg also in etwa 9 Prozent ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel und etwa jeweils 1 Prozent Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Rad bzw. dem Auto, in Berlin zu 24 Prozent ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel und 1 Prozent in die Verkehrsmittelkombination Fahrrad und ÖV (ohne Abbildung).

4.5 Wegezwecke

Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. In der Erhebung werden sieben verschiedene Wegezwecke unterschieden. Dabei steht ein Block aus im weiteren Sinn beruflich bedingten Wegen, Anlässen im Versorgungs- und Freizeitbereich gegenüber. Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang die Erkenntnis, dass Arbeitswege, d. h. Wege zur und von der Arbeitsstelle, nicht dominieren. Zusammen mit den dienstlichen Wegen und Ausbildungswegen machen diese nur etwa ein Drittel aller unternommenen Wege aus.

In Brandenburg sind 38 Prozent der Wege berufsbedingt und in Berlin sind es 34 Prozent (siehe [Abbildung 19](#)). Anders als die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich die Zweckstruktur der Wege regional nur geringfügig. So ähneln sich die Ergebnisse für die betrachteten Regionen allesamt sehr stark.

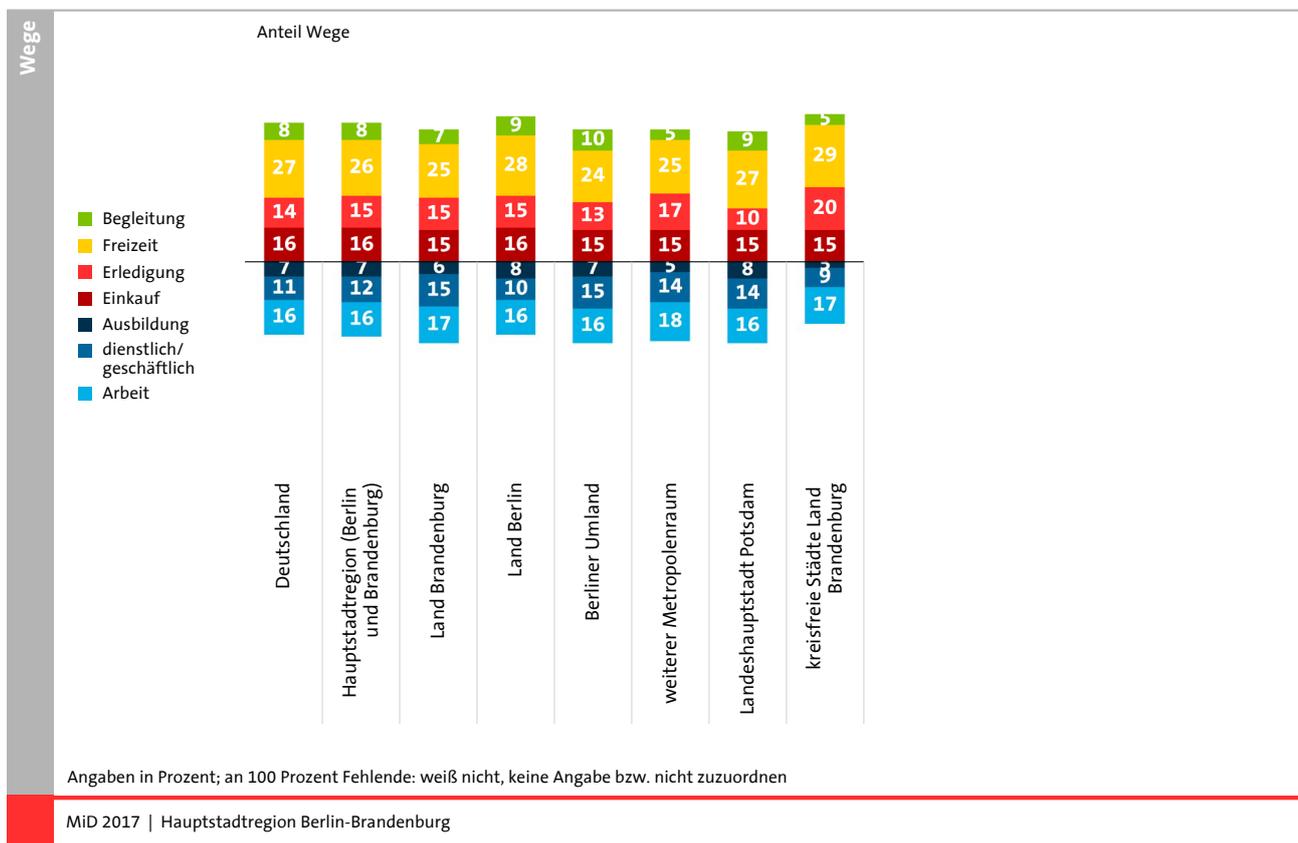
Jeweils etwa ein weiteres Drittel machen Wege für Erledigungen und Einkäufe aus. Ebenfalls ein Drittel entfällt dann noch auf Freizeitwecke und Begleitungen,

wobei der Wert von Berlin hier mit 37 Prozent etwas vor Brandenburg liegt. Dort ergeben diese beiden Wegezwecke zusammen 32 Prozent.

Freizeitwecke erreichen mit 25 Prozent in Brandenburg und 28 Prozent in Berlin 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 Verkehrsleistung sichtbar.

Größere Unterschiede in der Zweckstruktur der Wege sind nach soziodemografischen Merkmalen zu finden. So weisen Frauen und Männer in Brandenburg und Berlin zwar etwa einen gleich hohen Anteil an Arbeitswegen auf, allerdings haben Frauen in beiden Bundesländern einen deutlich geringeren Anteil an dienstlichen und geschäftlichen Wegen (ohne Ausbildung). Die übrigen Zweckkategorien machen hier dementsprechend größere Anteile aus.

Abbildung 19 Wegezwecke im Regionalvergleich



Betrachtet man die unterschiedlichen Altersgruppen, so lassen sich zwischen 18 und 64 Jahren nur geringe Unterschiede feststellen. In den höheren Altersgruppen nehmen dagegen mit vermehrtem Renteneintritt die Arbeits- und Dienstwege sehr stark ab. Die Ergebnisse der Altersgruppen resultieren dabei zu großen Teilen hauptsächlich aus der ausgeübten Tätigkeit der Personen. Ersichtlich ist weiterhin, dass der Anteil der Berufswege mit steigendem ökonomischem Status des Haushaltes zunimmt. Dieser Befund gilt sowohl für Brandenburg als auch für Berlin und ganz Deutschland.

4.6 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens

Neben verschiedenen Wegemerkmalen 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 20](#) und [Abbildung 21](#)).

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 19 Uhr abends liegen die Anteile jeweils über 10 Prozent. Die höchsten Werte werden zwischen 10 Uhr und 19 Uhr erreicht. Insgesamt gibt es nur flache Spitzen und das Verkehrsaufkommen verteilt sich zunehmend auf den ganzen Tag, mit Ausnahme der Nachtzeiten. Dabei gibt es keine besonderen Unterschiede zwischen Brandenburg und Berlin. Diese Wegeverteilung über den Tag ist auch für Deutschland insgesamt festzustellen.

Interessant ist auch die Angleichung der Aktivitätszeiten zwischen den Werktagen und den Wochentagen Samstag und Sonntag. Wie in [Abbildung 12](#) gezeigt, sind am Wochenende deutlich weniger Menschen unterwegs und unternehmen wesentlich weniger Wege. [Abbildung 20](#) und [Abbildung 21](#) ergänzen dieses Bild und zeigen, dass die Aktivitäten außer Haus zeitlich etwas nach hinten verschoben starten. Sie beginnen erst ab etwa 8 Uhr morgens, dehnen sich aber etwas stärker in den Abend und die Nacht aus.

Bezüglich der Mobilität in Berlin und Brandenburg 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 stimmt mit dem Bundesdurchschnitt überein. Sowohl die Unterwegszeit als auch die Länge der zurückgelegten Strecken liegen hingegen leicht über den Bundeswerten.

Die meisten Wege werden in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) zurückgelegt – am Wochenende ist es durchschnittlich ein Weg weniger. Dies gilt sowohl für Brandenburg als auch für Berlin. Auffällig ist, dass in Brandenburg, anders als in Berlin, die Varianz von Werktagen zum Wochenende etwas geringer ist

Abbildung 20 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens im Land Brandenburg

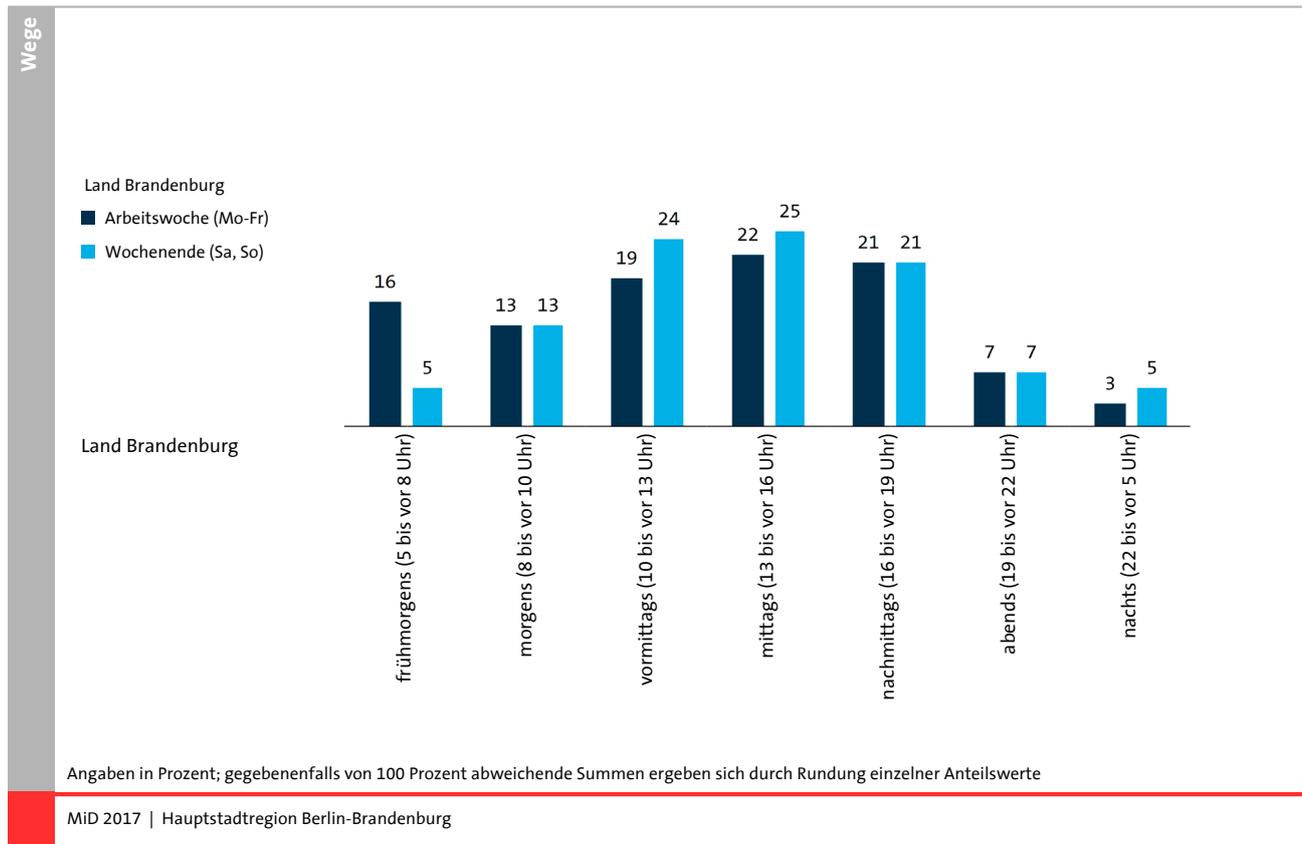
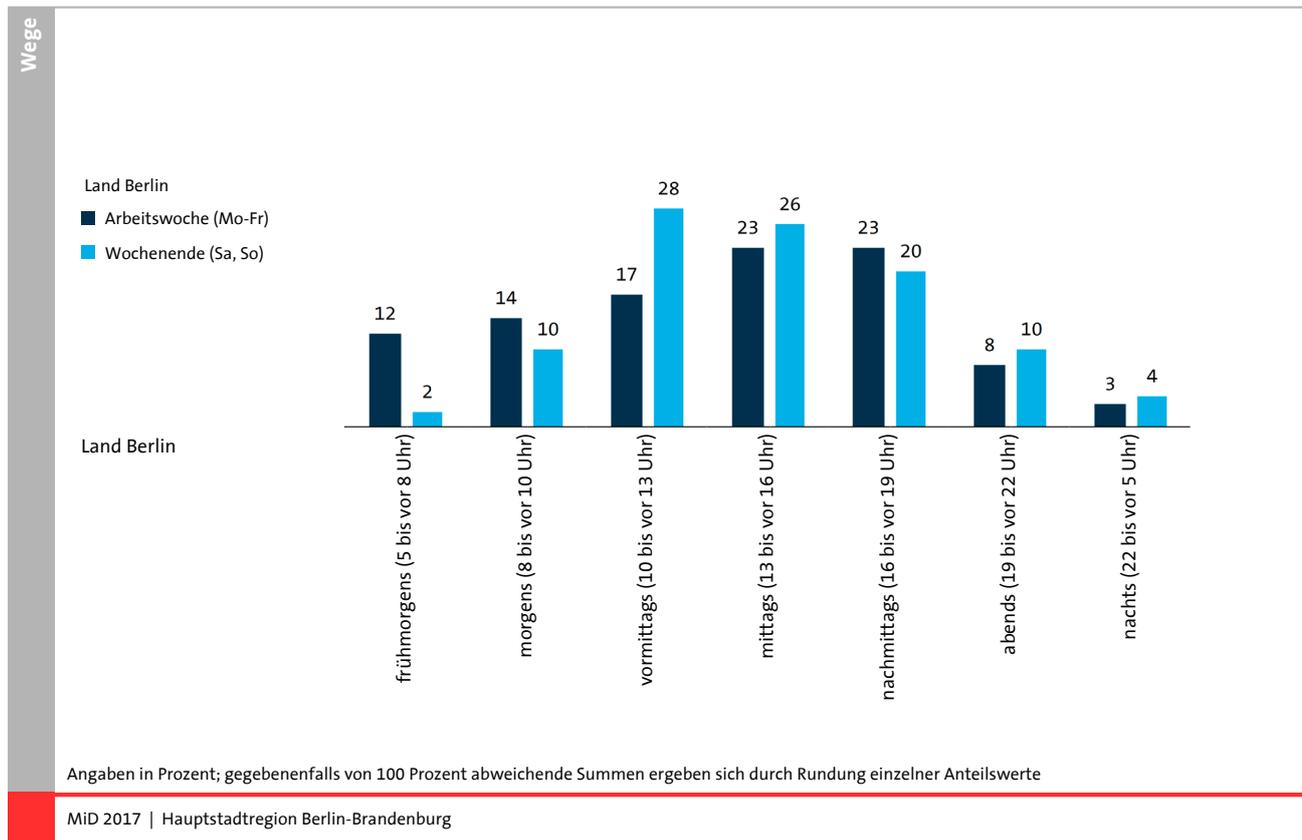


Abbildung 21 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens im Land Berlin



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 nicht beschreibbar sind.

Es werden folgende Fragen beantwortet: Wie häufig werden Auto, ÖPNV und Fahrrad von den Bewohnerinnen und Bewohnern Berlin-Brandenburgs 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

In Brandenburg fährt die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner täglich oder fast täglich selbst mit dem Auto oder bei jemand anderem mit. Damit liegt das Ergebnis Brandenburgs auf dem Niveau Gesamtdeutschlands. In Berlin liegt der Anteil der (fast) täglichen Autonutzerinnen und -nutzer nur bei 21 Prozent und damit deutlich niedriger. Auch der Anteil der Berlinerinnen und Berliner, die nie das Auto nutzen, liegt mit 29 Prozent deutlich über dem Brandenburger Wert mit 13 Prozent. Werden die Anteile der (fast) täglichen Autofahrerinnen und Autofahrer mit den Anteilen der Personen addiert, die an einem bis drei Tagen pro Woche mit dem Auto fahren, so greifen in Brandenburg

mehr als drei von vier Personen mindestens einmal in der Woche auf dieses Verkehrsmittel zurück und in Berlin immerhin noch fast jede oder jeder Zweite. Besonders hoch ist die Autonutzung im erweiterten Metropolitanraum Brandenburgs, also im ländlichen Gebiet. Hier fahren 52 Prozent der Befragten täglich und weitere 26 Prozent zumindest wöchentlich mit dem Auto (Abbildung 22).

Die übliche Autonutzung variiert zwischen Brandenburg und Berlin somit stark. Es lässt sich allgemein feststellen, dass die regelmäßige Autonutzung in Berlin deutlich niedriger ist als in Brandenburg.

Diese unterschiedliche Nutzungsintensität des Autos ist neben der unterschiedlichen Dichte des ÖPNV-Netzes auch den unterschiedlichen Lebensverhältnissen und damit verbundenen unterschiedlichen Mobilitätsmustern der entsprechenden Personen geschuldet.

5.2 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs

Wie sich in Kapitel 3.3 und Kapitel 4 bereits angedeutet hat, kommt den öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) in Berlin eine im Vergleich zu Deutschland und sogar dem Raumtyp „Stadtregion-Metropole“ große Bedeutung zu. Ursache ist das gute ÖPNV-Angebot. Nur jede bzw. jeder zehnte Befragte in Berlin gibt an, den ÖPNV nie oder fast nie zu nutzen (siehe Abbildung 23). Der Wert für den Raumtyp liegt bei 14 Prozent, in ganz Deutschland sogar bei 41 Prozent. Der Deutschlandwert entspricht auch dem Anteil derjenigen Brandenburgerinnen und Brandenburger, die nie oder fast nie den ÖV nutzen. Insgesamt stimmen die Anteile der einzelnen Kategorien in Brandenburg in etwa mit den bundesweiten Werten überein.

Abbildung 22 Übliche Nutzung des Autos

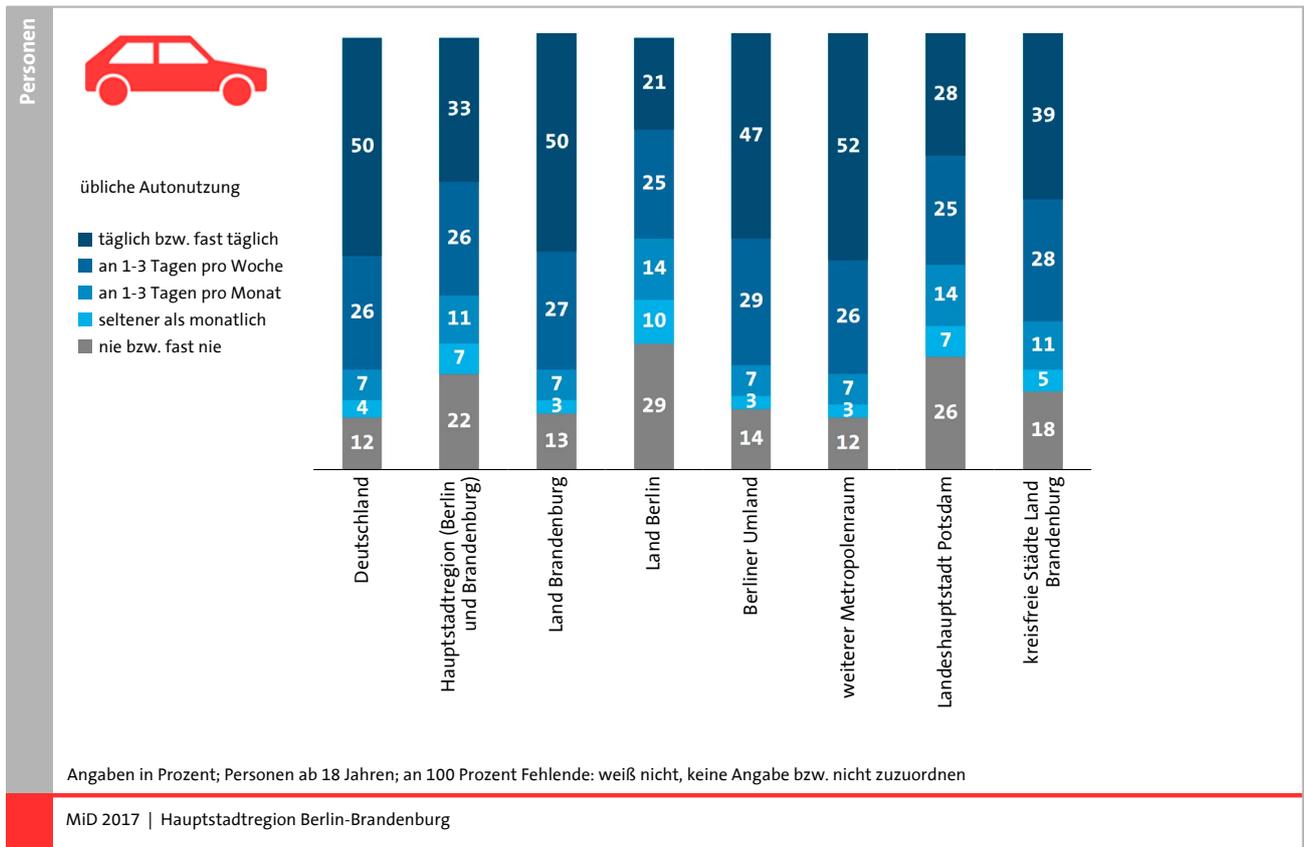
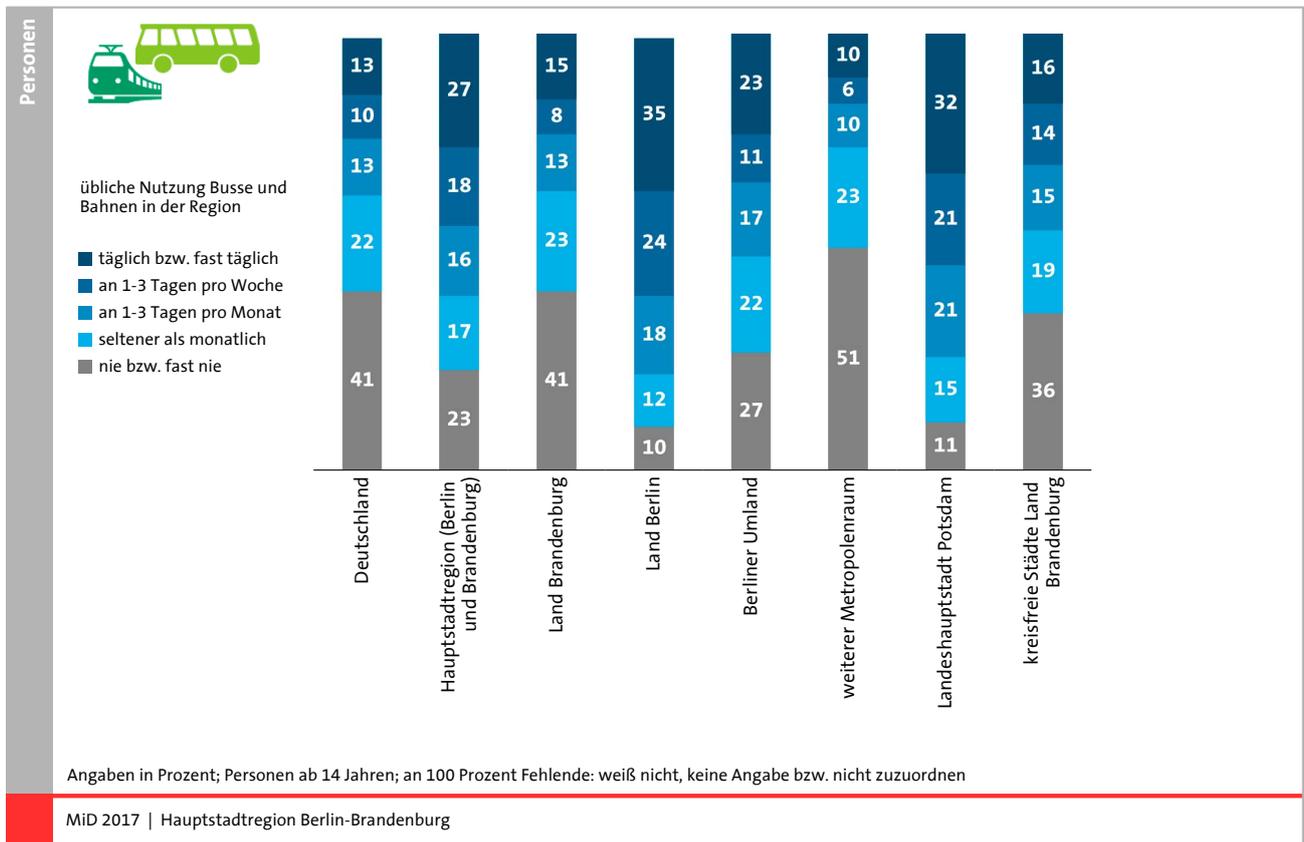


Abbildung 23 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs



Regional sehr unterschiedliche Nutzung

Einen großen Anteil machen in Brandenburg mit rund einem Viertel die Personen aus, die den ÖPNV seltener als monatlich nutzen. In Berlin ist auch dieser Wert deutlich niedriger und liegt bei nur 12 Prozent. Mehr als die Hälfte der Bewohnerinnen und Bewohner Berlins nutzt die öffentlichen Verkehrsmittel mindestens einmal in der Woche, in Brandenburg hingegen nur etwas weniger als ein Viertel der Befragten. Der gleiche Anteil der Bevölkerung Brandenburgs nutzt das öffentliche Verkehrsangebot seltener als einmal im Monat, in Berlin ist dies nur jede bzw. jeder Zehnte. Dieser Anteil ist im Vergleich zu Deutschland sowie zum Raumtyp gering.

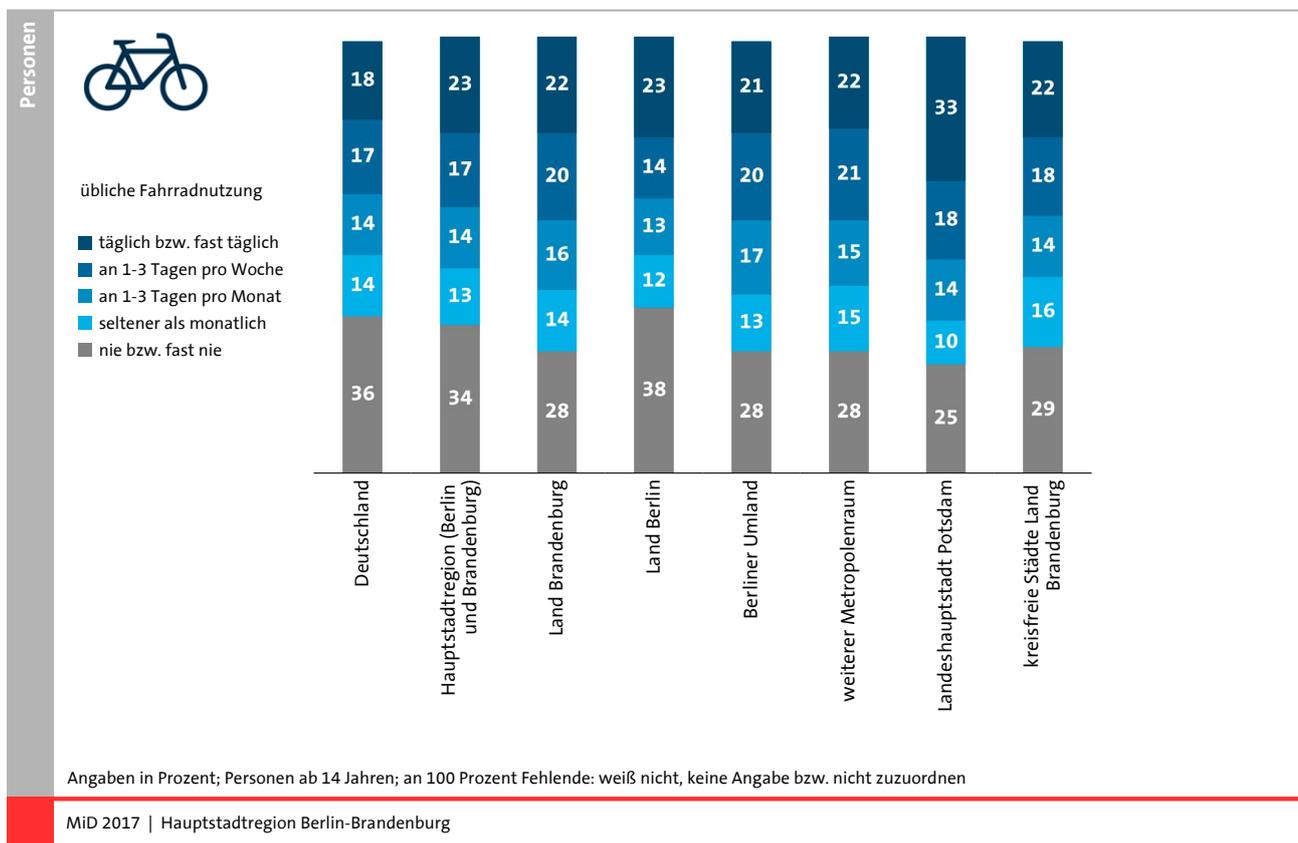
Bei der täglichen Nutzung des ÖPNV lassen sich die regionalen Unterschiede auch innerhalb Brandenburgs deutlich ersehen. Während in Potsdam mit 32 Prozent fast jede bzw. jeder dritte Befragte (fast) täglich den ÖPNV nutzt, sind es im ländlichen, weiteren Metropolenraum Brandenburgs nur 10 Prozent und damit jede bzw. jeder Zehnte (siehe Abbildung 23).

Die übliche Nutzungshäufigkeit des ÖPNV passt dabei auch zur zuvor dargestellten ÖPNV-Fahrkarten-Nutzung in den einzelnen Regionen (siehe Kapitel 3.3).

5.3 Übliche Nutzung des Fahrrads

Neben Auto, Bus oder Bahn gilt auch das (nicht-motorisierte) Fahrrad als beliebtes Fortbewegungsmittel – in Brandenburg etwas mehr, als es in Deutschland üblich ist (siehe Abbildung 24). Mit 28 Prozent ist der Anteil derjenigen Personen, die nie oder fast nie Fahrrad fahren, unterdurchschnittlich. Zum Vergleich: In Berlin liegt der Wert bei 38 Prozent und damit etwa auf dem bundesweiten Niveau (36 Prozent). Wird dieser Wert mit dem der Personen addiert, die seltener als monatlich auf das Verkehrsmittel Fahrrad zurückgreifen, umfasst diese Gruppe die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner Berlins. In Brandenburg liegt der entsprechende Anteil mit rund 42 Prozent hingegen deutlich niedriger.

Abbildung 24 Übliche Nutzung des Fahrrads



Bei der täglichen Nutzung des Fahrrads unterscheiden sich Brandenburg und Berlin hingegen kaum. In beiden Bundesländern fahren mit 22 bzw. 23 Prozent etwas mehr Menschen regelmäßig Fahrrad, als dies in ganz Deutschland mit 18 Prozent der Fall ist. Mindestens einmal in der Woche nutzen 42 Prozent der Menschen in Brandenburg das Rad, in Berlin sind es immerhin noch 37 Prozent. Der Berliner Wert liegt dabei allerdings nur knapp über dem Bundesschnitt mit 35 Prozent.

Am häufigsten wird in der Brandenburger Landeshauptstadt mit dem Fahrrad gefahren. Jede bzw. jeder dritte Befragte in Potsdam fährt (fast) täglich mit dem Fahrrad und über die Hälfte nutzt das Fahrrad wöchentlich.

Zu diesen und weiteren Aspekten, wie soziodemografischen Analysen, liefert das Vertiefungskapitel zum Radverkehr (Kapitel 7) weitere Informationen.

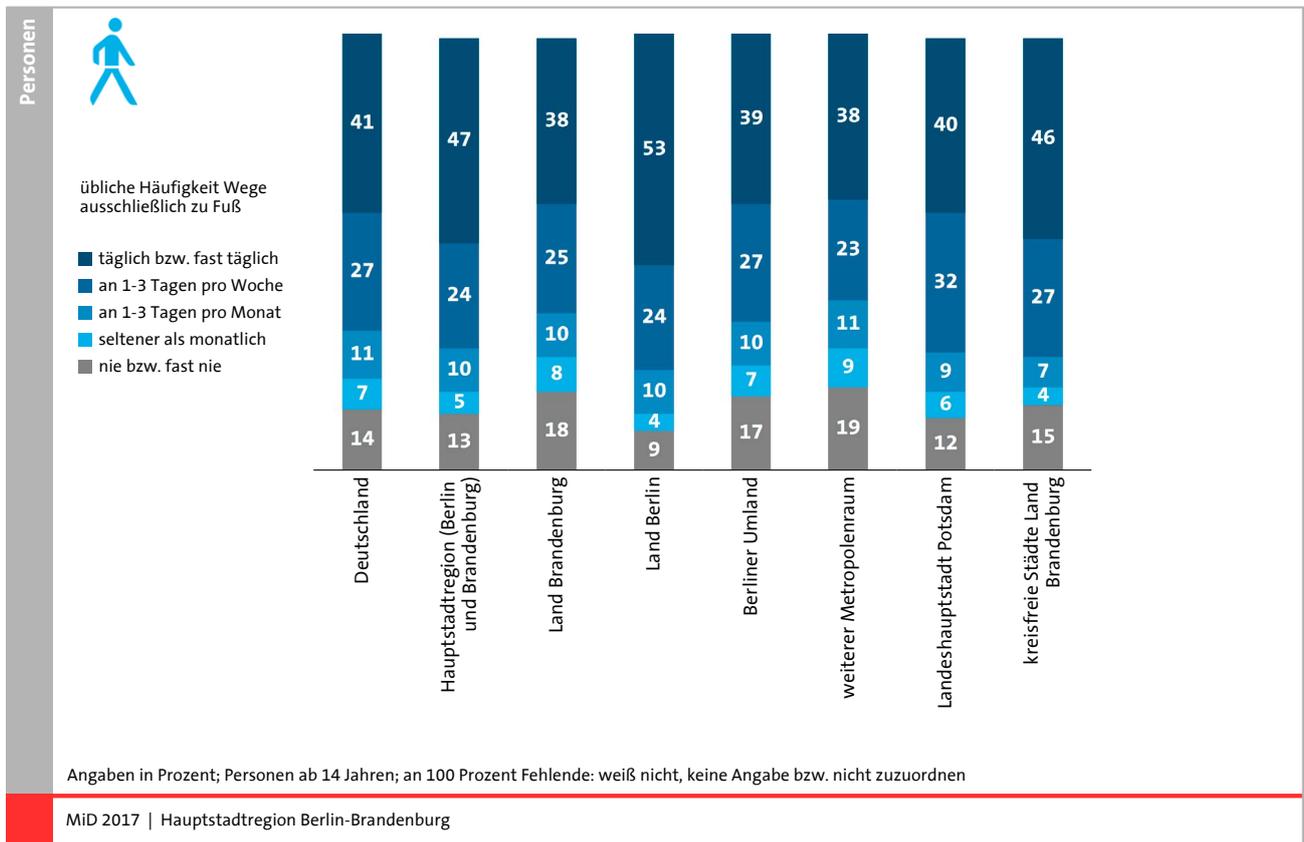
5.4 Unterwegs zu Fuß

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. Etwa jeder fünfte Weg wird in Deutschland ausschließlich zu Fuß zurückgelegt (vergleiche Kapitel 4.3). Hierzu gehören neben kurzen Einkaufs- und Erledigungswegen beispielsweise auch Spaziergänge, Joggingrunden sowie der kurze Weg mit dem Hund.

In Berlin gibt mehr als jede bzw. jeder zweite Befragte an, täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen. Dieser Wert liegt über dem Durchschnittswert für Brandenburg und Deutschland, wo die Anteile bei 38 bzw. 41 Prozent liegen. Der hohe Anteil in Berlin ist wohl auf die hohe räumliche Dichte zurückzuführen, welche sicherlich dazu beiträgt, dass die gewünschten Ziele auch ohne Verkehrsmittel erreicht werden können.

Der Anteil derjenigen, die mindestens einmal wöchentlich einen Weg ausschließlich zu Fuß absolvieren, liegt in Berlin bei 77 Prozent und in Brandenburg bei 63 Prozent. Brandenburg liegt damit etwas unter

Abbildung 25 Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen



dem Niveau von Deutschland insgesamt. Lediglich etwa jede bzw. jeder sechste Befragte in Brandenburg gibt an, nie oder fast nie Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen, in Berlin sogar nicht einmal jede bzw. jeder Zehnte.

Im ländlichen Bereich Brandenburgs, also im weiteren Metropolenraum, werden mit 61 Prozent am wenigsten wöchentlich Wege ausschließlich zu Fuß absolviert (siehe *Abbildung 25*).

5.5 Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

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. Eine Spezialform der Multimodalität, die Intermodalität, bei der auf einem Weg verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden, wurde in *Kapitel 4.4* beschrieben.

Momentan gibt es zwar keine Einigkeit über die genaue Definition des Begriffs Multimodalität, 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. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass in den städtisch geprägten Räumen mit zunehmender Ortsgröße auch das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel vorhanden ist, während dies im ländlichen Raum mit abnehmender Ortsgröße 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 und den unterschiedlichen regionalen Differenzierungen betrachtet. Auch eine Analyse unter Berücksichtigung soziodemografischer Faktoren wird an dieser Stelle für Brandenburg und Berlin beschrieben.

Wahlfreie, multimodale Personen vor allem in großstädtischen Räumen

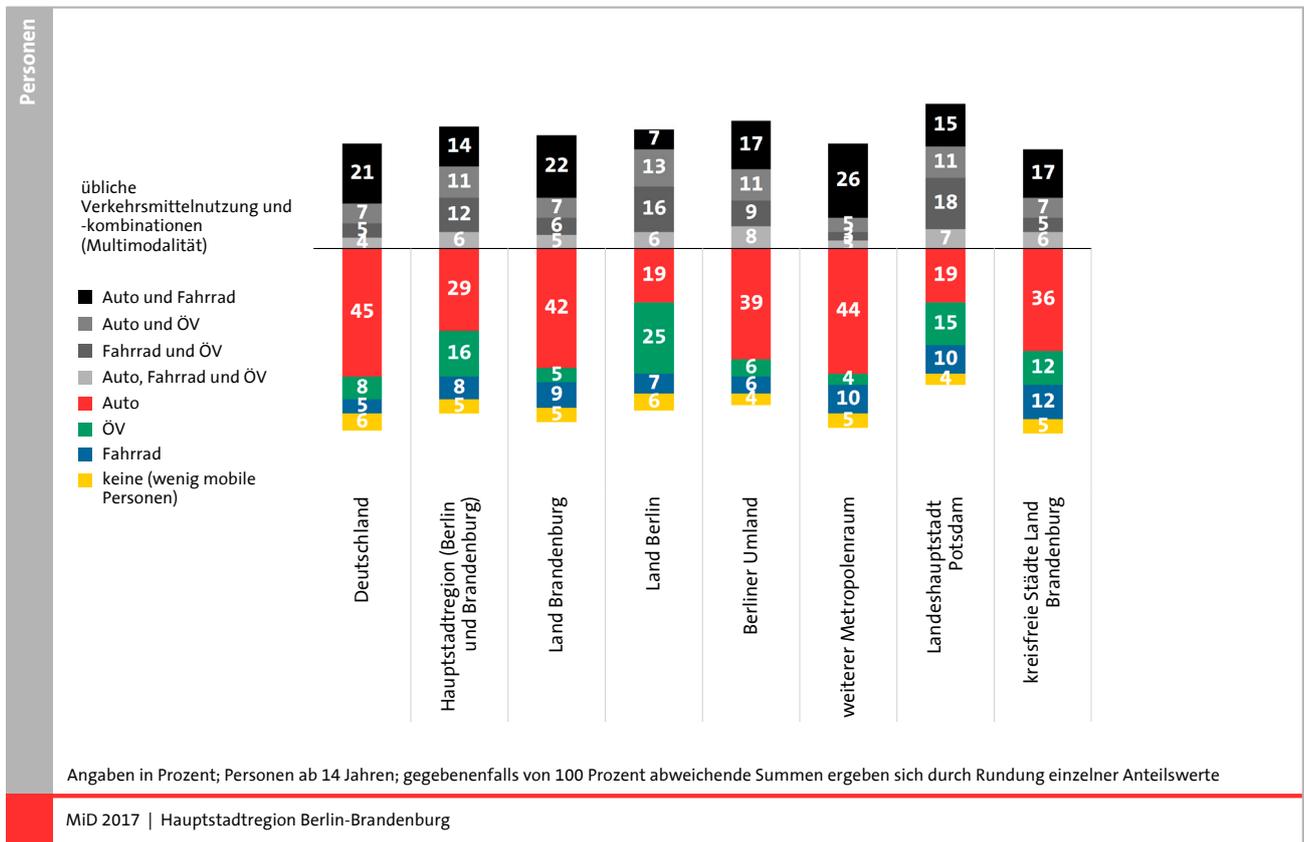
Etwa 40 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Brandenburgs gehören zur Gruppe der wahlfreien Multimodalen (siehe Abbildung 26), in Berlin ist der Anteil mit 42 Prozent nur geringfügig höher. Sie nutzen im Laufe einer üblichen Woche mindestens zwei Verkehrsmittel. Deutliche Unterschiede gibt es im Auftreten der Kombinationen. In Brandenburg besteht die häufigste Kombination aus Auto und Fahrrad, gefolgt von der Kombination Auto und öffentliche Verkehrsmittel sowie Rad und öffentliche Verkehrsmittel. In Berlin kehrt sich die Reihenfolge genau um, dort ist der Anteil der Personen, die Fahrrad und ÖV verbinden, am höchsten unter den multimodalen Nutzerinnen

und Nutzern, gefolgt von Auto und ÖV sowie Auto und Fahrrad. Der höhere Anteil öffentlicher Verkehrsmittelnutzer, der zuvor beschrieben wurde, bestätigt sich hier also. Eine Kombination von allen drei Verkehrsmitteln im Laufe einer üblichen Woche zeigen nur vergleichsweise wenige Personen. Der Anteil dieser Gruppe beträgt lediglich 5 Prozent in Brandenburg und 6 Prozent in Berlin, was in etwa dem bundesweiten Durchschnitt entspricht (siehe Abbildung 26).

Multimodalität innerhalb der Region

Da das multimodale Nutzungsverhalten immer auch ein multimodal angelegtes Verkehrssystem voraussetzt, ist es wenig überraschend, dass die Anteile dieser Gruppe in verschiedenen Teilräumen unterschiedlich hoch ausfallen. Das vorhandene ÖV-Angebot in Berlin sorgt dafür, dass vor allem die wöchentlichen Kombinationen des Fahrrads und/oder Autos mit den Angeboten von Bussen und Bahnen im Vergleich zu ländlichen Teilräumen steigen. In Berlin liegt der Anteil multimodaler Personen, wie bereits beschrieben, bei insgesamt bei 42 Prozent. In den ländlichen Teilräumen Brandenburgs, also dem erweiterten Metropolraum, liegt der Anteil multimodaler Personen zwar insgesamt noch bei 38 Prozent, allerdings

Abbildung 26 Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität)



dominiert hier deutlich die Kombination Auto und Fahrrad mit 28 Prozent, während der ÖV nur von jeder bzw. jedem Zehnten in Brandenburg im üblichen Wochenverlauf mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert wird. Der Anteil der Personen, die Auto und Fahrrad kombinieren, sinkt hingegen in Berlin im Vergleich zu den ländlichen Regionen deutlich.

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 5): In

der Bevölkerungsgruppe mit hohem ökonomischem Status steigt der Anteil auf 44 Prozent in Brandenburg und 51 Prozent in Berlin. Besonders deutlich nimmt in Berlin der Anteil der Gruppe zu, die sowohl ein Auto, ein Fahrrad als auch öffentliche Verkehrsmittel im üblichen Wochenverlauf nutzen: Er erreicht rund 12 Prozent, während er in der Gruppe mit niedrigem ökonomischem Status in Berlin bei lediglich 2 Prozent liegt. In Brandenburg liegt der Anteil derjenigen, die sowohl ein Auto, ein Fahrrad als auch öffentliche Verkehrsmittel im üblichen Wochenverlauf nutzen, in der Gruppe mit hohem ökonomischem Status bei 8 Prozent und in der Gruppe mit niedrigem ökonomischem Status bei 3 Prozent (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5 Multimodale Personen nach Geschlecht, Altersgruppen und ökonomischem Status in Brandenburg und Berlin

Anteil multimodaler Personen	Auto und Fahrrad	Auto und ÖV	Fahrrad und ÖV	Auto, Fahrrad und ÖV
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%	%
Brandenburg				
Geschlecht				
Männer	24	7	6	5
Frauen	20	8	5	5
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	16	18	20	9
18 bis 29 Jahre	10	16	15	13
30 bis 49 Jahre	20	8	7	8
50 bis 64 Jahre	24	6	4	4
65 bis 74 Jahre	33	4	3	2
75 Jahre und älter	21	4	2	2
Ökonomischer Status				
niedrig	24	5	9	3
mittel	22	7	4	5
hoch	20	10	6	8
Berlin				
Geschlecht				
Männer	8	11	15	6
Frauen	7	14	18	6
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	5	6	13	10
18 bis 29 Jahre	3	16	26	6
30 bis 49 Jahre	8	14	19	8
50 bis 64 Jahre	10	11	15	6
65 bis 74 Jahre	8	15	6	5
75 Jahre und älter	7	7	6	2
Ökonomischer Status				
niedrig	5	15	20	2
mittel	7	12	14	6
hoch	10	12	17	12

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Festgelegte, monomodale Personen häufiger in ländlichen Räumen

Der Gruppe der Monomodalen gehören sowohl in Brandenburg als auch in Berlin die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner an. Sie ist in den ländlichen Regionen deutlich größer als in den städtischen Regionen. In Berlin gehören ihr 51 Prozent der Bevölkerung an, während sie im ländlichen Raum Brandenburgs (weiterer Metropolenraum) einen Anteil von 58 Prozent erreicht (siehe [Abbildung 26](#)). Die Wahlmöglichkeiten, die das Verkehrssystem für die Einwohnerinnen und Einwohner bereithält, unterscheiden sich innerhalb der Region also deutlich. Das wird im Nutzungsverhalten reflektiert und vor allem im hohen Anteil der Autofahrerinnen und Autofahrer deutlich, die im ländlichen Raum Brandenburgs den Hauptteil der festgelegten, monomodalen Nutzerinnen und Nutzer bilden (44 Prozent). In der Landeshauptstadt Potsdam und in Berlin sinkt die Gruppe der monomodalen Autofahrerinnen und Autofahrer dagegen deutlich und beträgt nur jeweils 19 Prozent.

Auf dem Land und mit steigendem ökonomischem Status dominiert das Auto

25 Prozent der Bevölkerung in Berlin gehören zu den monomodalen ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer (siehe [Abbildung 26](#)). In Brandenburg liegt der Wert bei 5 Prozent und damit etwas unter dem Durchschnittswert in Deutschland von 8 Prozent. Insbesondere der Anteil der Autofahrer nimmt mit steigendem ökonomischem Status deutlich zu, in Brandenburg von 32 Prozent auf rund 49 Prozent. Mit steigendem Einkommen sinkt auch in Berlin die Festlegung auf die öffentlichen Verkehrsmittel und steigt die Festlegung auf das Auto. Sowohl in Brandenburg als auch in Berlin dominieren in der Gruppe mit hohem ökonomischem Status die Personen, die im Alltag ausschließlich Auto fahren (siehe [Tabelle 6](#)).

Monomodale Fahrradfahrer sehr selten

Die Anteile derjenigen, die ausschließlich das Fahrrad nutzen, 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 insgesamt lediglich eine kleine Rolle als einziges Alltagsverkehrsmittel. Auffällig ist, dass der Anteil

der monomodalen Fahrradfahrerinnen und -fahrer in Brandenburg bei niedrigem ökonomischem Status mit 13 Prozent noch relativ hoch ausfällt, aber bei Personen mit hohem ökonomischem Status bei nur noch 4 Prozent liegt. In Berlin sind die Unterschiede nach ökonomischem Status mit 9 Prozent im niedrigen ökonomischen Status bzw. 8 Prozent im hohen ökonomischen Status deutlich kleiner.

Wenig Mobile ohne Verkehrsmittelnutzung eher mit niedrigem Einkommen

Die Gruppe der Personen, die im üblichen Verlauf einer Woche kein Verkehrsmittel nutzen, umfasst etwa 5 Prozent der Bevölkerung Brandenburgs und 6 Prozent der Bevölkerung Berlins. Sie sind häufig älter und seltener außer Haus unterwegs.

Die Analyse zeigt sehr deutlich, dass das Mobilitätsverhalten sowohl vom Raumtyp als auch vom verfügbaren Einkommen abhängig ist. Der Anteil der Wenig-Mobilen steigt mit sinkendem Einkommen. Er ist unter den Personen mit hohem ökonomischem Status mit rund 2 Prozent in Brandenburg und nur 1 Prozent in Berlin am geringsten und erreicht in der Gruppe der Personen mit geringem ökonomischem Status mit rund 7 Prozent in Brandenburg und 10 Prozent in Berlin den höchsten Anteil (siehe [Tabelle 6](#)).

Multimodalität kurz bilanziert

Für die Region Berlin-Brandenburg zeigt die Analyse, dass es große Unterschiede zwischen der Metropole Berlin und dem Land Brandenburg gibt. Während in Berlin die ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer überwiegen, ist in Brandenburg das Auto das dominierende Verkehrsmittel. Rund 40 Prozent aller Einwohnerinnen und Einwohner der Metropolregion greifen im wöchentlichen Alltag auf zwei oder sogar drei verschiedene Verkehrsmittel zurück. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass die Mehrheit der Bevölkerung weiterhin monomodal unterwegs ist und vor allem in Brandenburg eine klare Präferenz für das Auto besteht.

Tabelle 6 Monomodale Personen nach Geschlecht, Altersgruppen und ökonomischem Status in Brandenburg und Berlin

Anteil monomodaler Personen	Auto	ÖV	Rad	Keine Verkehrsmittelnutzung
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%	%
Brandenburg				
Geschlecht				
Männer	45	3	7	3
Frauen	38	6	11	6
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	8	16	9	5
18 bis 29 Jahre	33	8	4	1
30 bis 49 Jahre	46	3	7	1
50 bis 64 Jahre	46	4	10	3
65 bis 74 Jahre	42	3	9	4
75 Jahre und älter	35	8	11	17
Ökonomischer Status				
niedrig	32	7	13	7
mittel	42	5	9	6
hoch	49	2	4	1
Berlin				
Geschlecht				
Männer	24	22	8	4
Frauen	15	27	7	7
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	0	50	17	0
18 bis 29 Jahre	7	38	4	0
30 bis 49 Jahre	18	20	9	3
50 bis 64 Jahre	25	21	8	3
65 bis 74 Jahre	28	20	7	11
75 Jahre und älter	22	28	5	22
Ökonomischer Status				
niedrig	13	27	9	10
mittel	21	28	6	6
hoch	22	16	8	2

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

5.6 Nutzung mobiler Endgeräte für Mobilitätsdienstleistungen

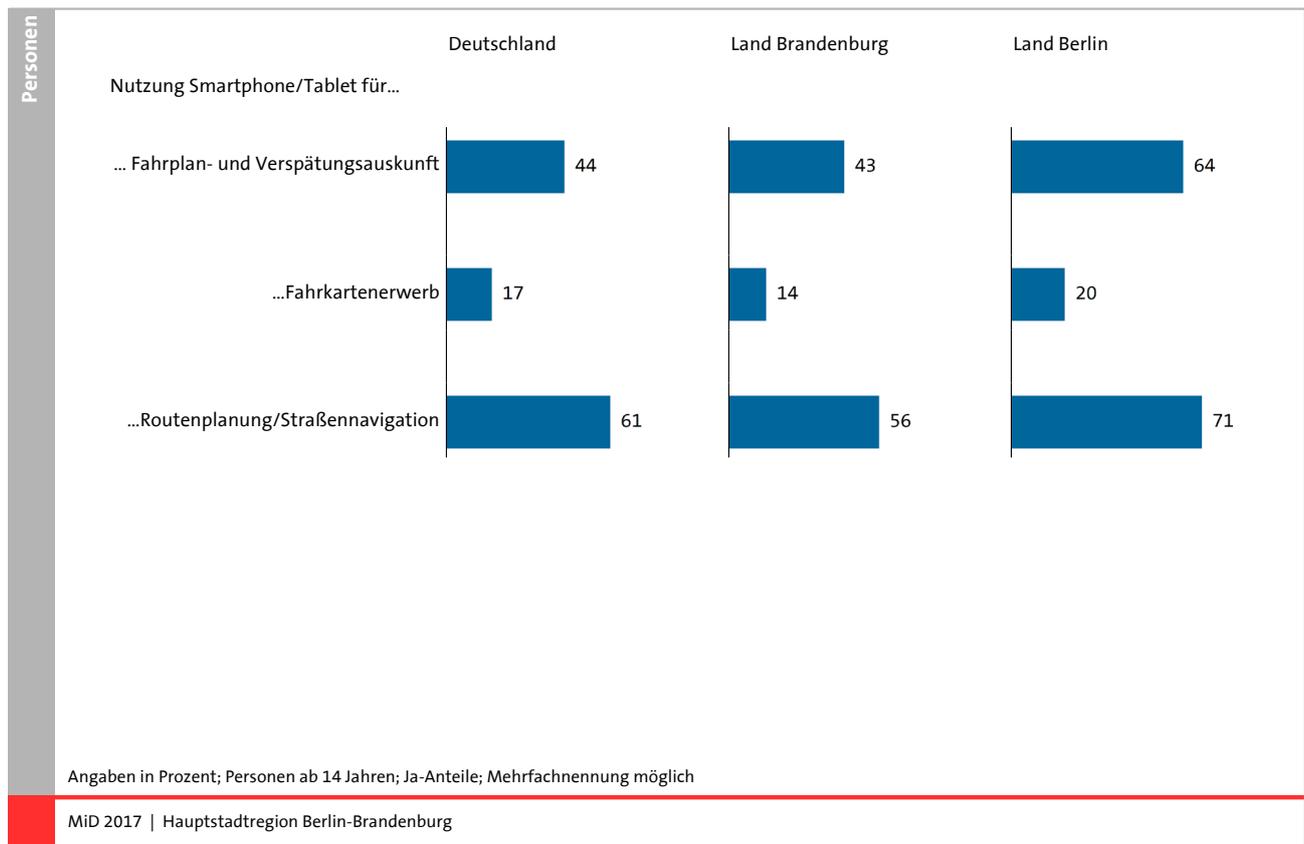
Die Verbreitung von Smartphones und Tablets ermöglicht es, sowohl im Vorfeld eines Weges als auch unterwegs auf Informationen zur Verkehrslage, zu Verbindungen sowie zur Navigation zuzugreifen und diese zu nutzen. Dabei stehen Dienste zur Fahrplanauskunft und Verspätungsinformationen, zum Fahrkartenaufkauf sowie zur Navigation zur Verfügung.

Die Abbildung 27 zeigt die grundsätzliche Nutzung dieser Dienste durch Personen ab 14 Jahren. Am weitesten verbreitet sind Navigationsdienste mit 56 Prozent in Brandenburg und sogar 71 Prozent in

Berlin, gefolgt von Diensten mit Informationen zu Fahrplänen und Verspätungen (43 Prozent in Brandenburg und 64 Prozent in Berlin), während Dienste zum Fahrkartenaufkauf mit 14 Prozent in Brandenburg bzw. 20 Prozent in Berlin die geringste Nutzerzahl aufweisen.

Die Werte der Bevölkerung Berlins liegen deutlich über dem Durchschnittswert von Deutschland insgesamt, während die Werte für Brandenburg leicht unterdurchschnittlich abschneiden.

Der Blick auf die bundesweiten Ergebnisse erlaubt eine Differenzierung nach Altersklassen. Dabei fällt auf, dass vor allem die jungen Erwachsenen zwischen

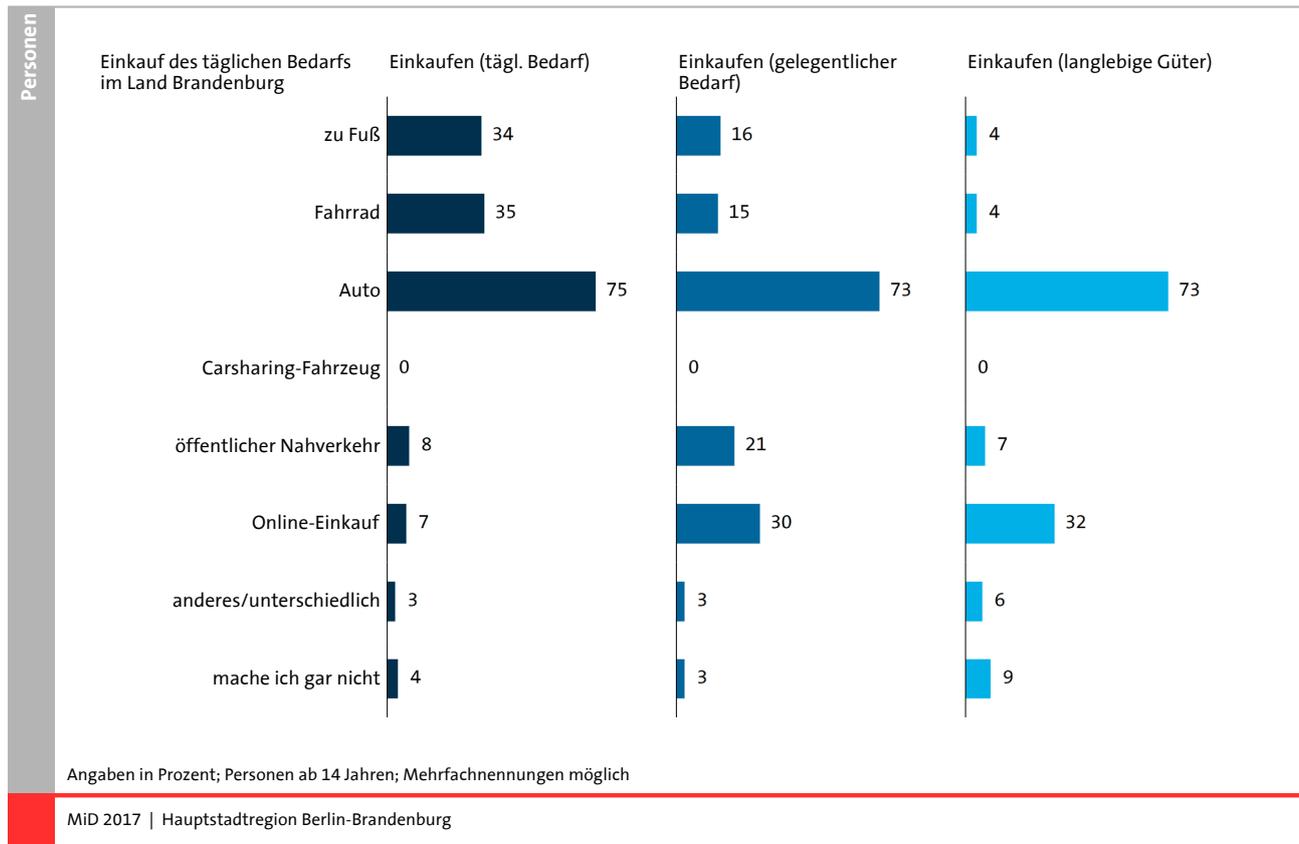
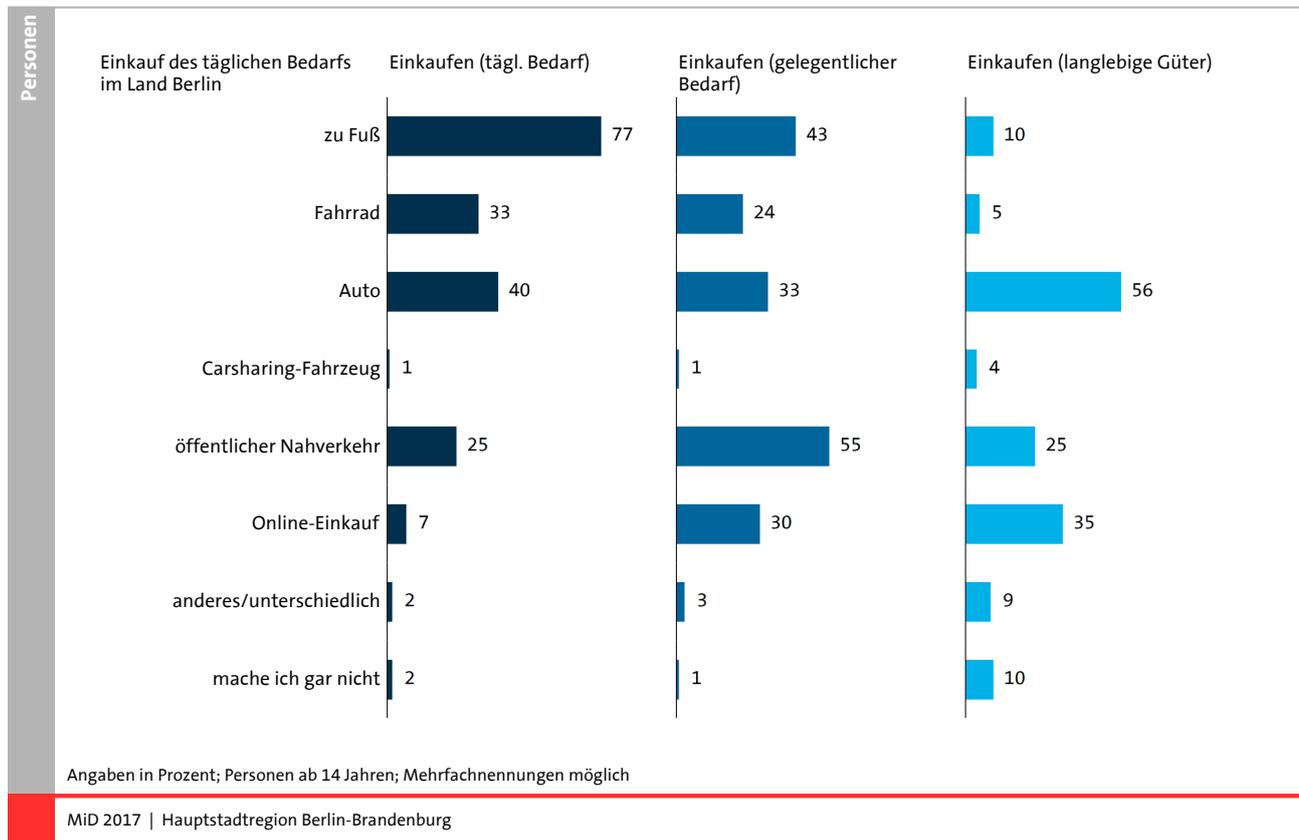
Abbildung 27 Nutzung von Mobilitätsinformationen und -diensten

18 und 29 Jahren die höchsten Nutzungsanteile zeigen. Aber auch in der Altersklasse der 30- bis 39-Jährigen nutzt ein überdurchschnittlich hoher Anteil diese Dienste (ohne Abbildung). Auffällig ist ebenfalls der höhere Anteil Nutzerinnen und Nutzer unter den ÖV-Stammkunden, die das Angebot von Bussen und Bahnen mindestens wöchentlich nutzen. In dieser Gruppe steigen die Anteile von Personen, die Dienste für Fahrplan- bzw. Verspätungsauskünfte nutzen, auf 82 Prozent.

5.7 Übliche Verkehrsmittel für Einkäufe und Online-Einkäufe

Neben der üblichen Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln ist auch der Blick auf typische Anlässe, wie die Versorgung mit Dingen des täglichen und gelegentlichen Bedarfs sowie mit langlebigen Gütern, interessant. Hier zeigt sich bei der Bevölkerung in Brandenburg erneut die deutliche Dominanz des Autos. Für drei Viertel der Personen ab 14 Jahren ist das Auto das Verkehrsmittel der Wahl, um Einkaufswege zurückzulegen (siehe Abbildung 29). Selbst bei Einkaufswegen des täglichen Bedarfs dominiert in Brandenburg das Auto, während nur ein Drittel der Brandenburgerinnen und Brandenburger den Einkauf zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt.

In Berlin ist das Bild dagegen deutlich anders. Wegen der besseren Nahversorgung werden hier Wege für den Einkauf des täglichen Bedarfs von einer deutlichen Mehrheit zu Fuß erledigt (77 Prozent). Das Auto wird hierfür „nur“ von 40 Prozent und das Fahrrad von rund einem Drittel der Berlinerinnen und Berliner genutzt. Erst beim Einkauf langlebiger Güter, wie beispielsweise Möbeln, wird auch in Berlin mit 56 Prozent mehrheitlich das Auto genutzt (siehe Abbildung 29).

Abbildung 28 Übliche Verkehrsmittelwahl bei Einkaufs- und Versorgungswegen im Land Brandenburg**Abbildung 29** Übliche Verkehrsmittelwahl bei Einkaufs- und Versorgungswegen im Land Berlin

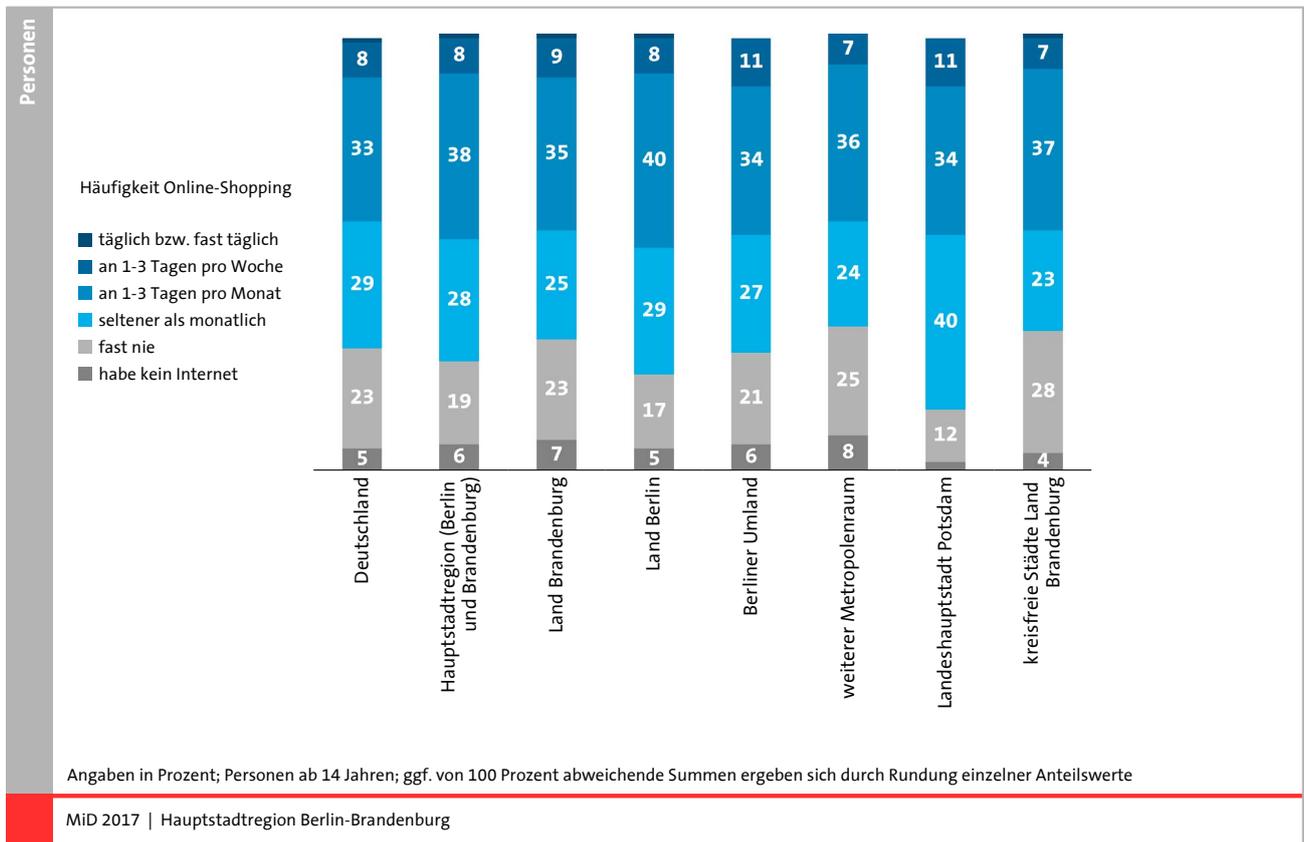
Busse und Bahnen werden sowohl in Brandenburg mit 21 Prozent, aber vor allem in Berlin mit 55 Prozent bei Wegen zur Besorgung von Dingen des gelegentlichen Bedarfs genutzt.

Bei diesen und auch bei langlebigen Gütern spielen auch Onlineshops eine größere Rolle. Etwa ein Drittel der Bevölkerung bestellt solche Produkte zumindest auch online. Dies gilt gleichermaßen für Brandenburg als auch für Berlin (siehe Abbildung 28 und Abbildung 29).

Bei Dingen des täglichen Bedarfs werden sowohl in Brandenburg als auch in Berlin bereits zu 7 Prozent Onlineshops genutzt. Diese Werte werden zukünftig mit den zunehmenden Online-Angeboten des Lebensmittelhandels vermutlich weiter steigen.

Wöchentlich nutzen bereits 48 Prozent in Berlin und 44 Prozent in Brandenburg das Online-Shopping. In Deutschland sind es mit 41 Prozent mindestens wöchentlich im Vergleich etwas weniger Personen (siehe Abbildung 30).

Abbildung 30 Übliche Nutzungshäufigkeit Online-Shopping



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 diese in Gänze 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 in Brandenburg und Berlin deutlich unterschiedlich bewertet

Wie beim Blick auf die Mittelwerte für die einzelnen Fortbewegungsmittel deutlich wird, beurteilt die Bevölkerung in Berlin und Brandenburg die Verkehrssituation unterschiedlich. Bei den Bussen und Bahnen liegt die Gesamtnote in Berlin bei einem guten Wert von 2,1, in Brandenburg hingegen nur bei einer Benotung von 3,1. In Berlin werden von 78 Prozent der Befragten die Noten „sehr gut“ und „gut“ vergeben, in Brandenburg nur von 39 Prozent (siehe *Abbildung 31*).

Bei der Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation für das Fahrrad am Wohnort ergibt sich ein umgekehrtes Bild. Hier liegt die Gesamtnote für Berlin bei 2,9 und für Brandenburg bei 2,4 (siehe *Abbildung 31*). Etwa jede bzw. jeder zehnte Befragte bezeichnet in beiden Bundesländern die Fahrradsituation als mangelhaft oder ungenügend.

Die Verkehrssituation für das Auto schneidet insgesamt mit einer Durchschnittsnote von 2,3 etwas besser ab. Die Werte von Brandenburg und Berlin unterscheiden sich hierbei weniger stark. Während in Berlin im Durchschnitt ein Wert von 2,5 vergeben

wird, ist es in Brandenburg ein Wert von 2,1. Schaut man sich die Anteile der einzelnen Noten an, bewerten in Brandenburg etwa drei von vier Befragte die Verkehrssituation für das Auto am Wohnort mit „sehr gut“ und „gut“. In Berlin ist nur etwas mehr als jede zweite befragte Person besonders zufrieden. 56 Prozent vergeben hier die Noten „sehr gut“ und „gut“.

Fußwege stechen positiv heraus

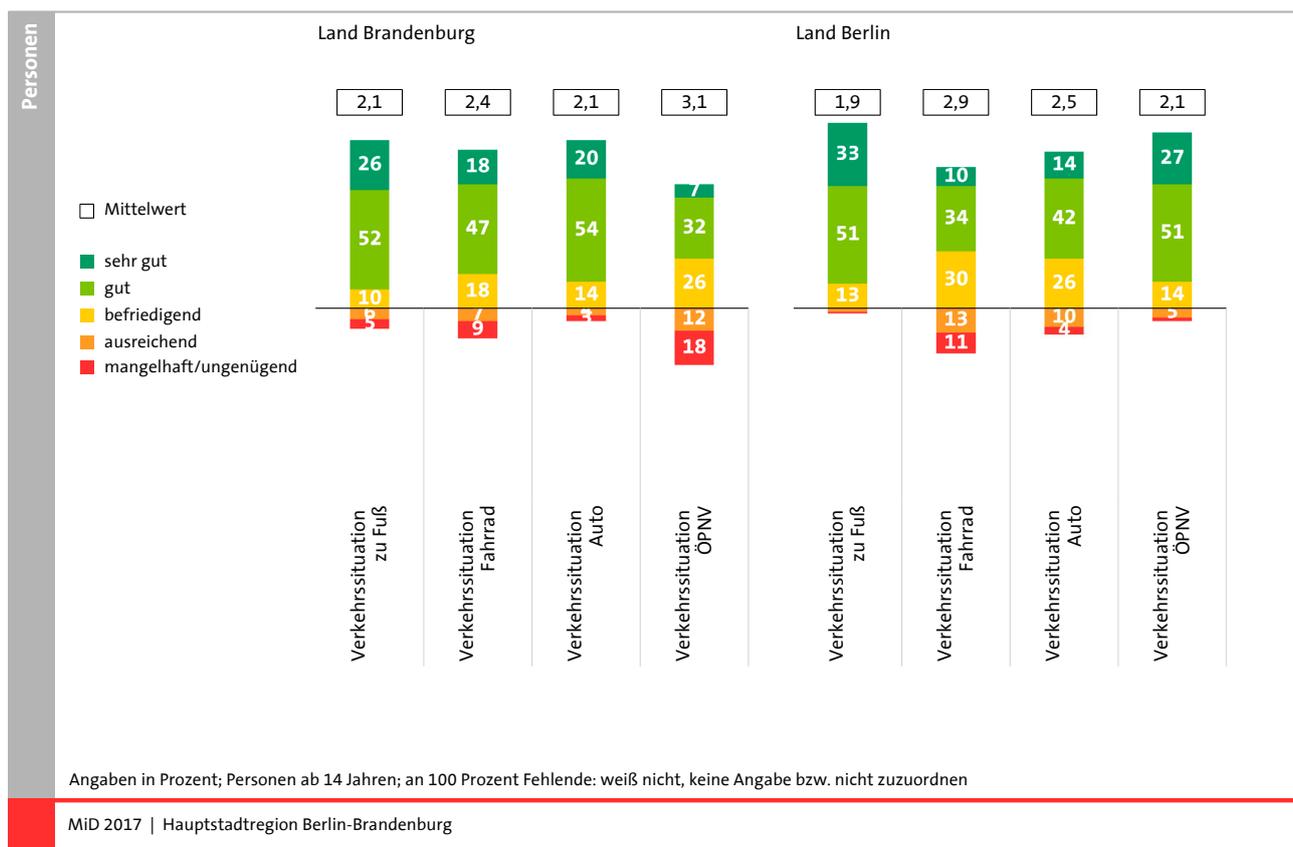
Neben der Wahrnehmung der Bedingungen für die „klassischen“ Verkehrsmittel spielt jedoch auch die Verkehrssituation für Fußwege eine nicht zu unterschätzende Rolle für die tägliche Mobilität. Diese wird mit einer Gesamtnote von 2,0 für die Metropolregion insgesamt besser bewertet als die Verkehrssituation für Auto & Co. Der hohe Wert resultiert vor allem aus dem hohen Anteil an Personen, welche die Verkehrssituation vor Ort als „sehr gut“ und „gut“ beschreiben. Mit zusammen 3 Prozent sind die Noten „mangelhaft“ sowie „ungenügend“ am seltensten vertreten (ohne *Abbildung*). Die Werte für Brandenburg und Berlin unterscheiden sich in diesem Punkt nur wenig voneinander. Wird in Berlin die allgemeine Verkehrssituation für Fußgänger mit 1,9 benotet, liegt der Wert für Brandenburg nur etwas schlechter bei einem Mittelwert von 2,1 (siehe *Abbildung 31*).

Auto und Fahrrad werden dem ÖPNV 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 in Brandenburg von allen „klassischen“ Verkehrsmitteln am liebsten mit dem Auto unterwegs.

Abbildung 31 Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort



77 Prozent der Befragten stimmen der Aussage zu „Ich fahre im Alltag gerne mit dem Auto“. In Berlin stimmen dieser Aussage hingegen nur 55 Prozent zu (siehe Abbildung 32). In Deutschland belegt das Autofahren ebenfalls den zweiten Platz und liegt mit 77 Prozent gleichauf mit dem Ergebnis von Brandenburg (ohne Abbildung).

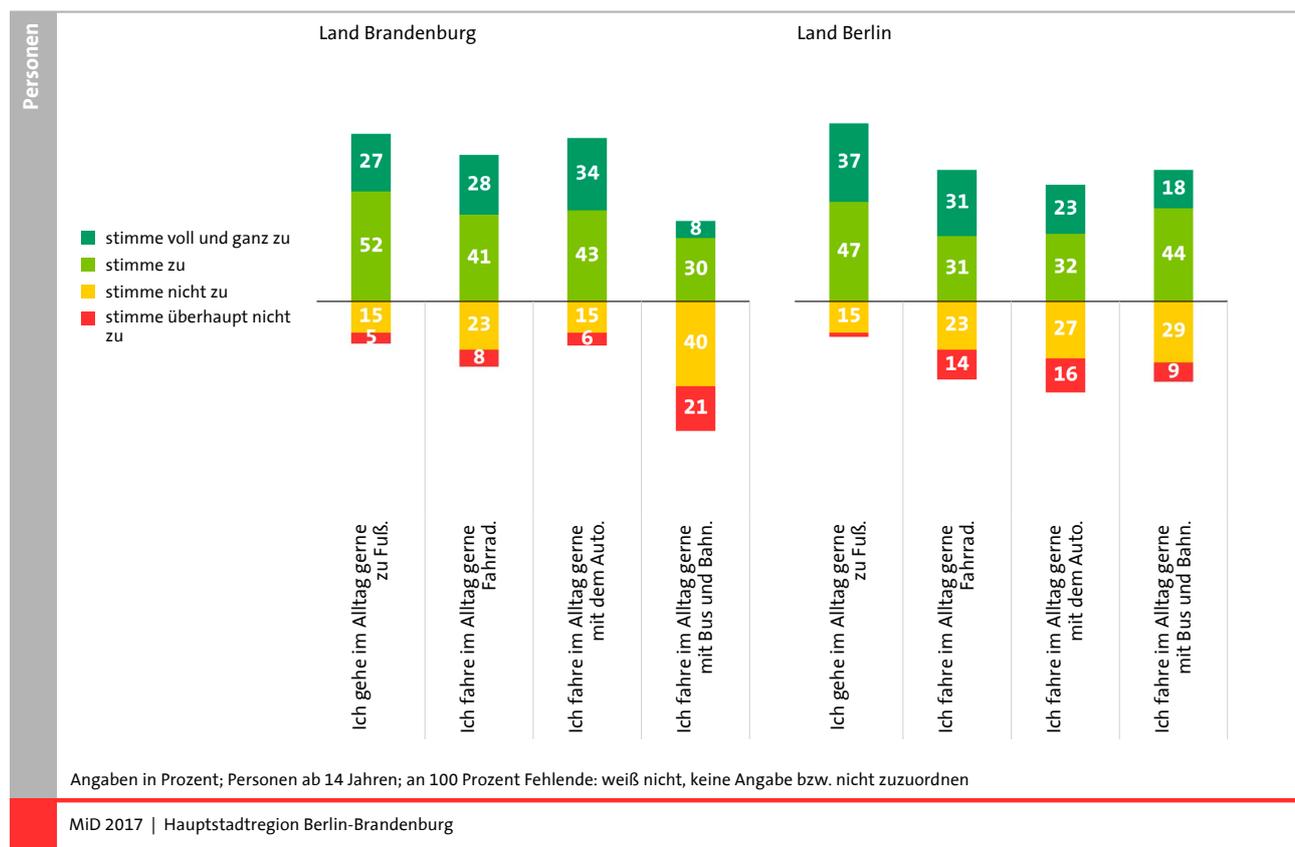
Der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad“ stimmen 69 Prozent der Befragten in Brandenburg und 62 Prozent der Befragten in Berlin zu (siehe Abbildung 32). Damit liegen beide Werte über dem für Deutschland ermittelten Wert von 60 Prozent (ohne Abbildung).

Der ÖPNV ist in Deutschland das mit Abstand unbeliebteste Verkehrsmittel. In Berlin steht es hingegen besser da und rangiert auf einem ähnlichen Niveau wie das Fahrrad mit 62 Prozent und damit noch vor dem Auto. In Brandenburg hingegen stimmen nur 38 Prozent der Befragten der Aussage zu „Ich fahre im Alltag gerne mit Bus und Bahn“.

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 in der Metropolregion mit 82 Prozent mit Abstand am höchsten (79 Prozent in Brandenburg und 84 Prozent in Berlin). In Brandenburg legen 15 Prozent der Befragten nicht gerne und weitere 5 Prozent überhaupt nicht gerne Wege zu Fuß zurück. In Berlin wird etwas lieber zu Fuß gegangen als in Brandenburg. Nur 1 Prozent geht überhaupt nicht gerne zu Fuß (siehe Abbildung 32). Auch in Deutschland insgesamt wird das Zu-Fuß-Gehen im Vergleich mit der Auto-, ÖPNV- und Fahrradnutzung als am angenehmsten empfunden (ohne Abbildung).

Abbildung 32 Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag



Bewertung in Brandenburg und Berlin zusammengefasst

In Brandenburg ergibt sich bezüglich der Verkehrssituation damit folgendes Bild: Am beliebtesten ist unter den „klassischen“ Verkehrsmitteln das Auto mit 77 Prozent, gefolgt vom Fahrrad mit 69 Prozent. Deutlich abgeschlagen rangiert der ÖPNV mit 38 Prozent auf dem letzten Platz. Das Zu-Fuß-Gehen wird in Brandenburg mit 79 Prozent nur etwas besser als das Auto bewertet. Vermutlich spielen hier vor allem die Verkehrsinfrastruktur sowie die Auslastung des Verkehrsnetzes in Brandenburg eine Rolle. Damit unterscheidet sich die Bewertung der Verkehrssituation in Brandenburg nicht grundsätzlich von der für Deutschland.

Für Berlin kann abschließend festgehalten werden, dass die Verkehrssituation für Fußgänger mit Abstand am besten und für das Auto am schlechtesten bewertet wird. Die Ergebnisse für den ÖPNV sowie das Fahrrad liegen auf dem gleichen Niveau und leicht oberhalb des Niveaus für das Auto. Letzten Endes resultiert hieraus eine unterschiedliche Nutzung insbesondere des Autos und des ÖPNV in Berlin und Brandenburg.

In den folgenden Vertiefungskapiteln zum Radverkehr und zum öffentlichen Personennahverkehr wird die hier nur sehr grobe Unterscheidung innerhalb der Region weiter aufgeschlüsselt und um soziodemografische Analysen ergänzt.

7 Radverkehr in Berlin und Brandenburg

Die bisherigen Auswertungen zur Ausstattung der Haushalte, zur Verkehrsmittelwahl an einem durchschnittlichen Tag, zur Wegelänge und -dauer sowie zur üblichen Verkehrsmittelnutzung, die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellt wurden, enthalten bereits zentrale Kenngrößen zum Radverkehr in Brandenburg und Berlin. Im vorliegenden Kapitel werden diese zusammengefasst, verdichtet und um zusätzliche Auswertungen ergänzt.

Bisher wurde festgestellt, dass die Mehrheit der Bevölkerung über ein eigenes Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec verfügt. Mit 85 Prozent liegt dieser Wert in Brandenburg über dem Niveau für Deutschland und dem Wert für Berlin mit jeweils 77 Prozent (vergleiche Kapitel 3.2). Elektrofahrräder und Pedelecs sind darunter aber noch vergleichsweise selten. Nur etwa 3 Prozent der Bevölkerung in Brandenburg und 1 Prozent in Berlin besitzen ein solches Rad. Die Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes wird auf einer Skala von 1 bis 5 mit einem Mittelwert von 1,7 als gut und die Fahrradsicherung mit einem Wert von 1,6 auch als recht einfach beurteilt. Brandenburg erhielt dabei mit 1,6 bzw. 1,3 bessere Bewertungen als Berlin (jeweils 1,8).

An einem durchschnittlichen Tag werden 11 Prozent der Wege in Brandenburg und 15 Prozent der Wege in Berlin mit dem Fahrrad zurückgelegt. Im Median sind diese Wege sowohl in Brandenburg als auch in Berlin 2 Kilometer lang und nehmen 15 Minuten in Anspruch. Damit dauern Wege per Rad im Mittel – genau wie Fußwege – nicht so lange wie Wege mit Bussen und Bahnen oder dem Auto. Zudem werden auf solchen Wegen deutlich kürzere Distanzen als auf Wegen des motorisierten Verkehrs bewältigt (vergleiche Kapitel 4).

Ein großer Teil der Berliner Bevölkerung gibt an, so gut wie gar nicht Fahrrad zu fahren (38 Prozent, vergleiche Kapitel 5.3). Immerhin rund ein Viertel (23 Prozent) fährt jedoch (fast) täglich mit dem Fahrrad. In Brandenburg nutzen nur 28 Prozent das Fahrrad so gut wie gar nicht und 22 Prozent (fast) täglich. Der Anteil der Bevölkerung, der angibt, im Alltag gerne Fahrrad

zu fahren, ist mit 65 Prozent sehr hoch (Berlin 62 Prozent/Brandenburg 69 Prozent).

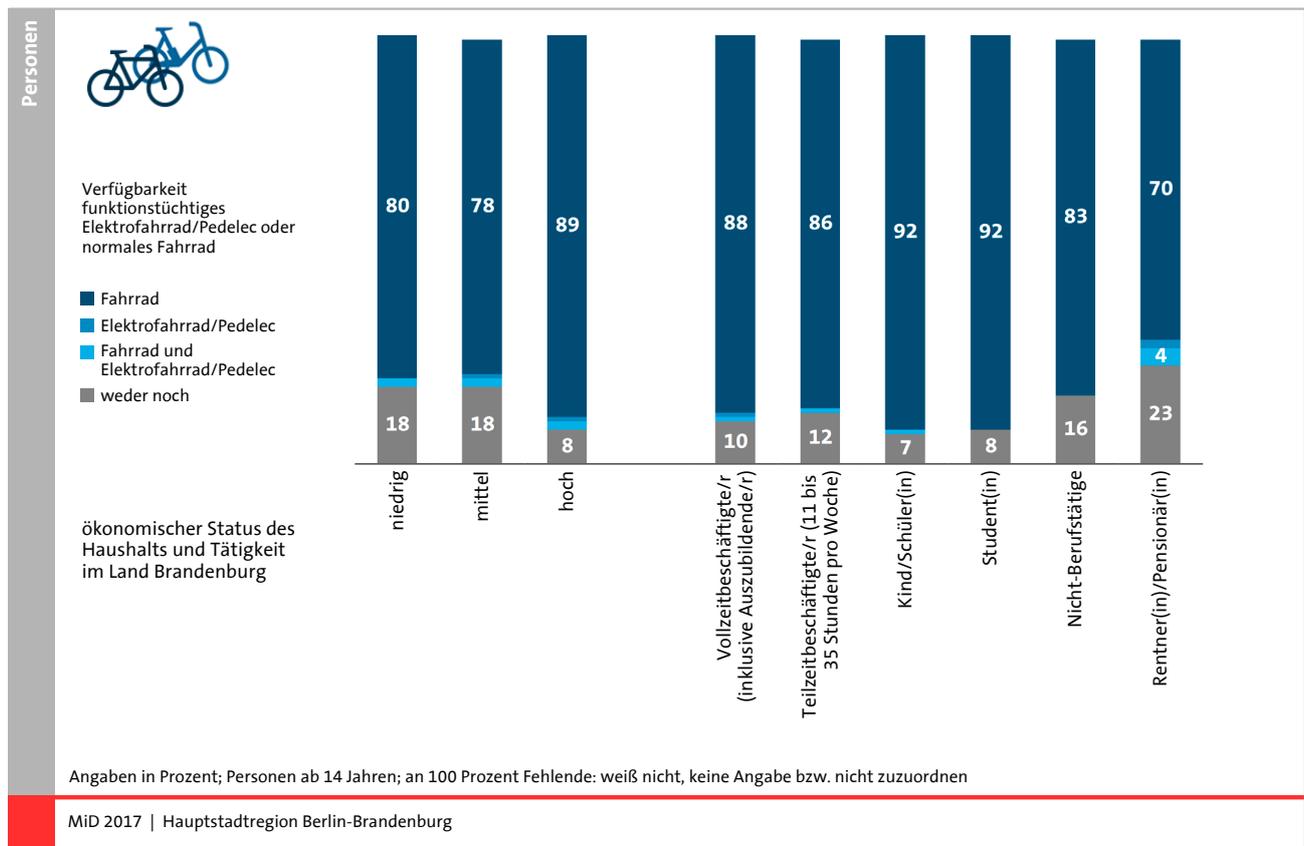
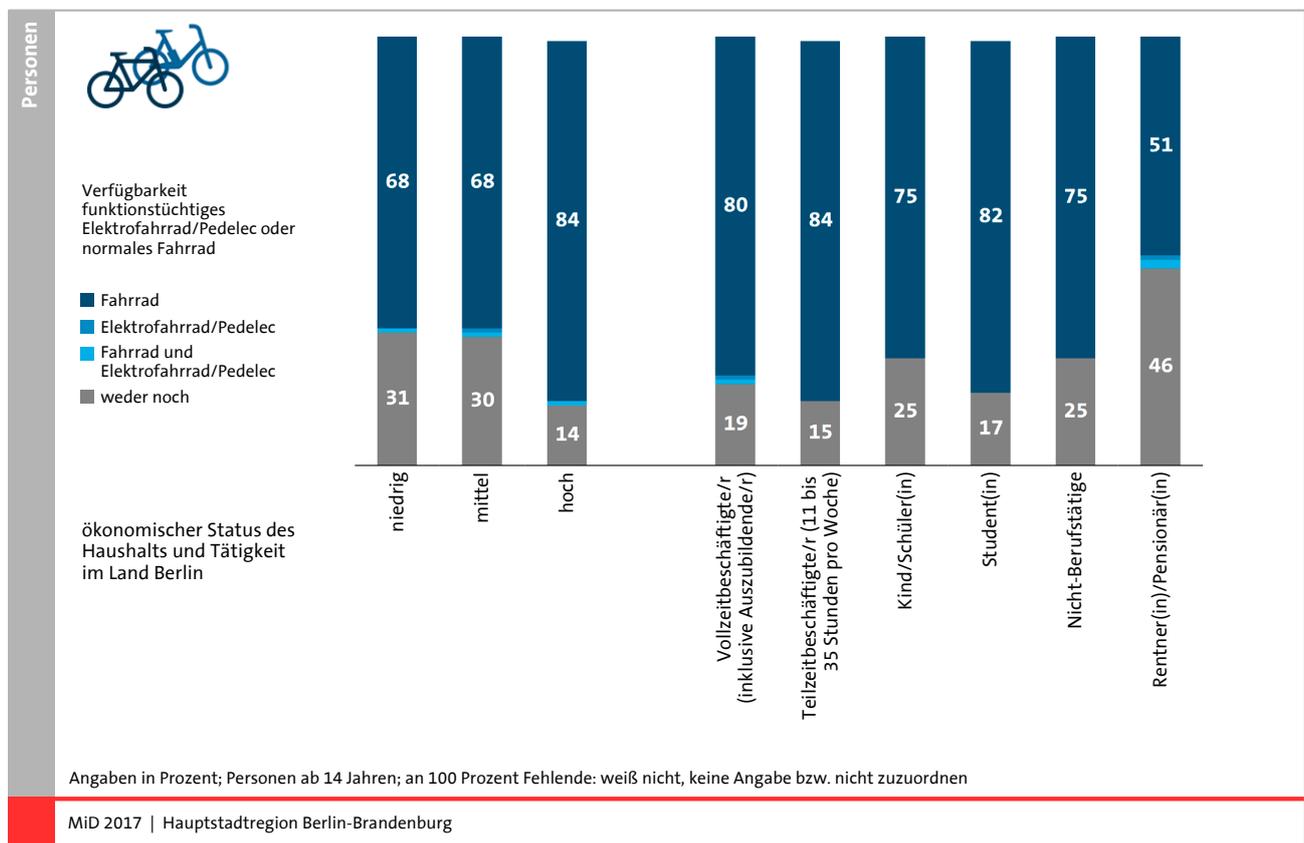
In der Regel ist das Fahrrad eins von mehreren Verkehrsmitteln, die im Alltag genutzt werden. Rund ein Drittel der Berliner und Brandenburger Bevölkerung ab 14 Jahren nutzt das Fahrrad im üblichen Wochenverlauf zusammen mit dem Auto und/oder den öffentlichen Verkehrsmitteln. Lediglich 9 Prozent in Brandenburg und 7 Prozent in Berlin nutzen im üblichen Verlauf einer Woche ausschließlich das Fahrrad (vergleiche Kapitel 5.5). In Brandenburg ist der Anteil der Personen, die sowohl das Auto also auch das Fahrrad im Wochenverlauf nutzen, mit 22 Prozent deutlich höher als in Berlin mit nur 7 Prozent.

Die folgenden Analysen untersuchen das Thema genauer und gehen der grundlegenden Frage nach, welche Bevölkerungsgruppen auffällig viel oder wenig Fahrrad fahren. Welche Faktoren sind für die Fahrradnutzung besonders relevant? Welche Wege werden bevorzugt mit dem Fahrrad unternommen?

7.1 Fahrradverfügbarkeit

In Kapitel 3.2 wurde bereits festgestellt, dass 78 Prozent der Personen ab 14 Jahren in der Hauptstadtregion ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec besitzen. In Berlin sind es 77 Prozent und in Brandenburg 85 Prozent. Dabei haben Männer sowohl in Brandenburg als auch in Berlin etwas häufiger ein Rad als Frauen.

Die höchste Fahrradausstattung wird in Brandenburg mit 93 Prozent in der Altersgruppe der bis 17-Jährigen erreicht. Es folgt die Gruppe der 18- bis 29-Jährigen mit einem Fahrradbesitzanteil von 91 Prozent. Mit steigendem Alter sinkt der Fahrradbesitz. In der Gruppe der ab 75-Jährigen besitzen in Brandenburg immer noch zwei von drei Personen ein Fahrrad. Diese Unterschiede sind auch in den deutschlandweiten Ergebnissen zu beobachten.

Abbildung 33 Fahrradbesitz nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit im Land Brandenburg**Abbildung 34** Fahrradbesitz nach ökonomischem Status des Haushalts und Tätigkeit im Land Berlin

In Berlin besitzt die Gruppe der 30- bis 49-Jährigen mit 84 Prozent am häufigsten ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec. Im höheren Alter ab 75 Jahren nimmt der Fahrradbesitz in der Hauptstadt allerdings deutlich ab. Mit 44 Prozent besitzt in dieser Altersgruppe weniger als jede zweite BerlinerIn bzw. jeder zweite Berliner ein Fahrrad (siehe Kapitel 3.2).

Fahrradbesitz steigt mit verfügbarem Einkommen

Die Abbildung 33 und Abbildung 34 zeigen für Brandenburg und Berlin den Zusammenhang zwischen der Fahrradausstattung und dem ökonomischen Status des Haushalts. Während in Haushalten mit einem niedrigen ökonomischen Status etwa 80 Prozent der Personen in Brandenburg und nur 68 Prozent der Personen in Berlin ein funktionstüchtiges Fahrrad besitzen, sind es in Haushalten mit einem hohen ökonomischen Status in Brandenburg 89 Prozent und in Berlin 84 Prozent. Mit dem verfügbaren Einkommen steigt also die Wahrscheinlichkeit, ein Fahrrad zu besitzen. Dieser Zusammenhang zeigt sich nicht nur in Brandenburg und Berlin, sondern auch bei Betrachtung der Gesamtergebnisse für Deutschland.

Die Verfügbarkeit eines Pedelecs bzw. Elektrofahrrads ist allgemein relativ gering. Deutschlandweit verfügen etwa 6 Prozent der Personen ab 14 Jahren über ein Fahrrad mit Elektroantrieb. In der Berlin liegt der Anteil nur bei etwa 1 Prozent und in Brandenburg bei 3 Prozent. Zu bedenken ist hierbei, dass sich diese Werte auf die Erhebung 2017 beziehen und sich aufgrund steigender Absatzzahlen auch hier die Besitzquoten von Pedelecs bzw. Elektrofahrrädern weiter vergrößern werden. Analog zum „normalen“ Fahrrad zeigt sich auch bei den Fahrrädern mit Elektroantrieb ein leichter Zusammenhang mit dem ökonomischen Status. Personen mit einem geringen verfügbaren Einkommen besitzen seltener ein Elektrofahrrad oder Pedelec.

Vor allem sich in Ausbildung Befindende mit Fahrrad

Die Fahrradausstattung variiert also auch mit der Haupttätigkeit der Personen (siehe Abbildung 33). Mit jeweils 92 Prozent sind in Brandenburg Schülerinnen und Schüler sowie Studierende überdurchschnittlich gut mit dem Verkehrsmittel Fahrrad ausgestattet. Auch die Anteile der Voll- und Teilzeitbeschäftigten liegen in Brandenburg mit 88 bzw. 86 Prozent noch sehr hoch. Etwas weniger häufig besitzen mit 70 Prozent Rentnerinnen und Rentner bzw. Pensionärinnen und Pensionäre in Brandenburg ein normales Fahrrad.

Verglichen mit Berlin ist aber auch dieser Wert noch recht hoch. In Berlin besitzt in dieser Gruppe nur noch etwa jede zweite Person ein Fahrrad (siehe Abbildung 34). Interessant ist zudem, dass auch bei Schülerinnen und Schülern in Berlin der Wert nur bei 75 Prozent liegt, also diese eigentlich klassische Nutzergruppe nur unterdurchschnittlich mit Fahrrädern ausgestattet ist. In der Hauptstadt besitzen vor allem die Berufstätigen in Teilzeit mit 84 Prozent ein Fahrrad. Dies korrespondiert auch, wie bereits beschrieben, mit dem Alter dieser Personengruppe.

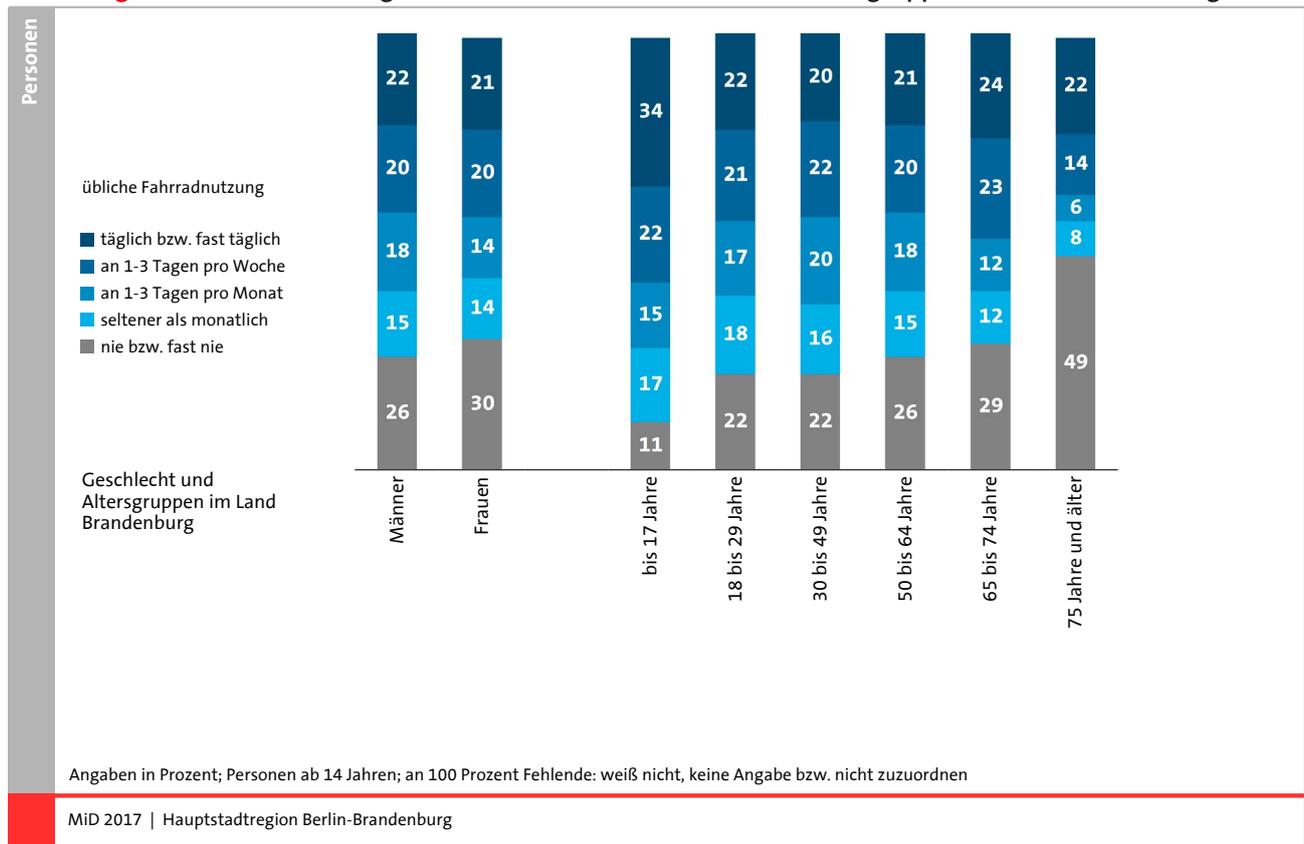
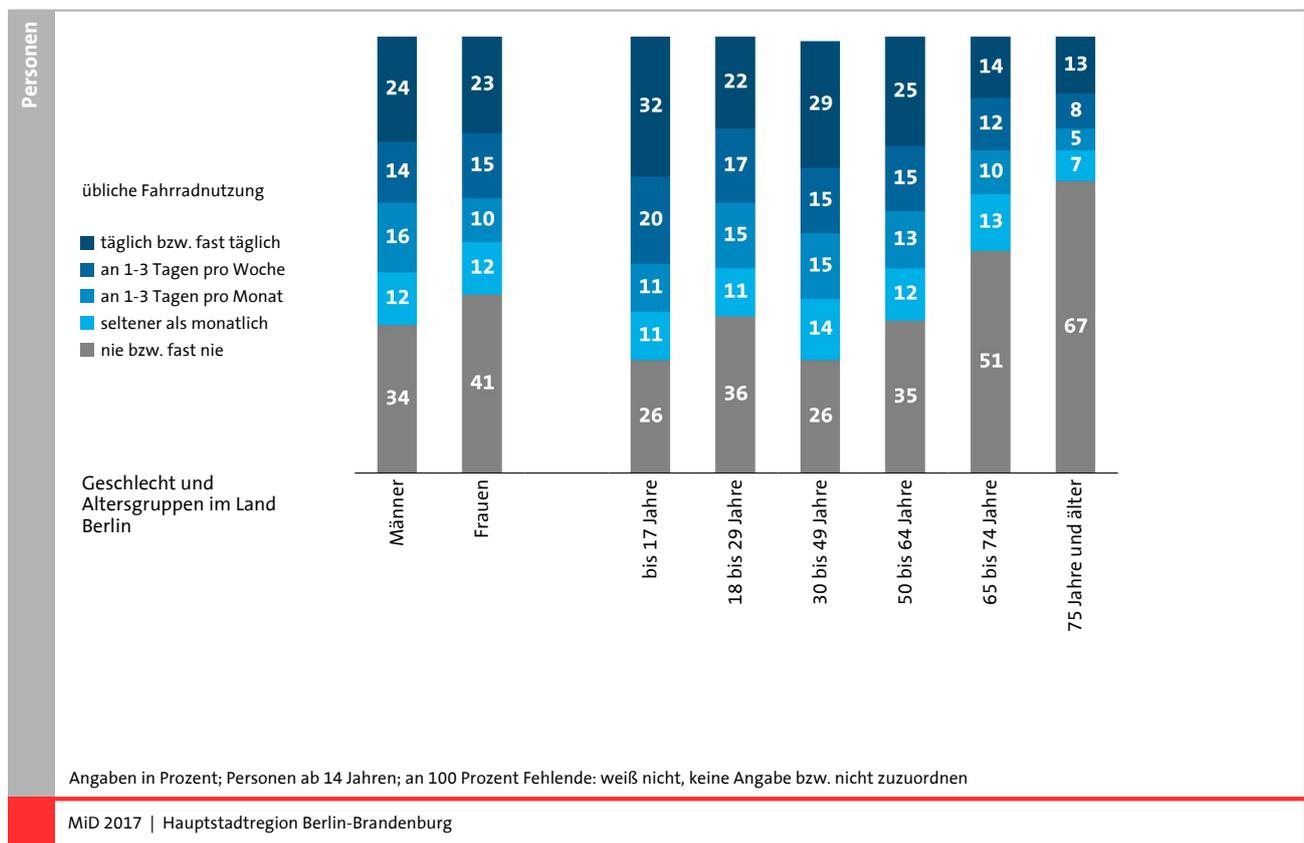
Vor dem Hintergrund der bereits festgestellten abnehmenden Fahrradverfügbarkeit mit steigendem Alter ist die vergleichsweise geringe Fahrradausstattung unter Ruheständlerinnen und Ruheständlern wenig überraschend. Gegensätzlich zur allgemeinen Fahrradverfügbarkeit verhält sich in dieser Personengruppe jedoch die Ausstattung mit Pedelecs und Elektrofahrrädern. Der höchste Anteil an Fahrrädern mit Elektroantrieb ist in dieser Gruppe dabei in Brandenburg mit etwa 5 Prozent zu verzeichnen. Auch hier ist ein weiterer Anstieg in den kommenden Jahren zu erwarten.

7.2 Übliche Fahrradnutzung

Immerhin gibt mehr als jede fünfte Person in Brandenburg und Berlin an, (fast) täglich mit dem Fahrrad zu fahren. Der Blick auf die Nutzungshäufigkeit nach Geschlecht und Alter liefert hier vertiefende Erkenntnisse (siehe Abbildung 35 und Abbildung 36).

Ähnliche Nutzungshäufigkeit bei Frauen und Männern

Zwischen Männern und Frauen gibt es keine großen Unterschiede in der Fahrradnutzung. Insgesamt sind die Männer jedoch etwas häufiger mit dem Rad unterwegs. Die Anteile der regelmäßigen (fast) täglichen Nutzerinnen und Nutzer liegen jedoch fast gleichauf. Einen etwas deutlicheren Unterschied gibt es bei dem Anteil der Personen, die (fast) nie mit dem Fahrrad fahren. Bei den Männern liegt dieser Anteil in Brandenburg bei 26 Prozent und bei den Frauen mit 30 Prozent etwas darüber. In Berlin sind diese Unterschiede noch etwas größer. 34 Prozent der Männer, aber 41 Prozent der Frauen fahren hier nie oder fast nie mit dem Fahrrad (siehe Abbildung 35 und Abbildung 36). Diese Ergebnisse bestätigen sich grundsätzlich auch deutschlandweit.

Abbildung 35 Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen im Land Brandenburg**Abbildung 36** Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen im Land Berlin

Gretchenfrage Fahrradhelm?

Betrachtet man die Nutzung von Fahrradhelmen, zeigt sich, dass die Fahrradhelmträgerinnen und -träger sowohl in Berlin als auch in Brandenburg deutlich in der Unterzahl sind. Insgesamt nutzt in Brandenburg nur etwa jede bzw. jeder zehnte Befragte (fast) immer einen Helm und nur 12 Prozent zumindest gelegentlich. In Berlin nutzen immerhin 21 Prozent (fast) immer einen Fahrradhelm und weiter 15 Prozent zumindest gelegentlich. Auch hier gibt es Unterschiede zwischen den Geschlechtern. Während 34 Prozent der Männer in der Hauptstadtregion zumindest gelegentlich einen Helm tragen, beträgt dieser Anteil unter den Frauen nur 26 Prozent.

Die Helmnutzung unter den Radfahrerinnen und Radfahrern ergibt für die Betrachtung nach Altersgruppen keinen einheitlichen Trend. Für alle Gruppen liegt der Anteil derjenigen, die nie einen Helm benutzen, bei über 58 Prozent. Am häufigsten tragen junge Personen mit 40 Prozent zumindest gelegentlich einen Helm, in der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen sind es nur 25 Prozent (ohne Abbildung).

In allen Altersklassen wird Rad gefahren

Die Analyse der üblichen Fahrradnutzung in den Altersklassen bestätigt, was sich bei Betrachtung der Fahrradverfügbarkeit bereits abzeichnete: Mit steigendem Alter sinken die Fahrradverfügbarkeit und die Fahrradnutzung. Der Anteil der Nicht-Fahrradfahrerinnen und -fahrer steigt in Berlin ab etwa 65 Jahren und in Brandenburg ab 75 Jahren deutlich an. In der Altersgruppe ab 75 Jahren zählen in Brandenburg 49 Prozent der Personen zu den nie bzw. fast nie Fahrrad fahrenden (siehe Abbildung 35) und in Berlin sogar 67 Prozent (siehe Abbildung 36). Sicherlich spielen in dieser Altersklasse neben Gewohnheiten und Präferenzen für andere Verkehrsmittel auch körperliche Einschränkungen eine Rolle. Nichtsdestotrotz nutzen etwa 36 Prozent in Brandenburg in dieser Altersgruppe das Fahrrad noch mindestens wöchentlich. In Berlin sind es hingegen nur noch 21 Prozent. Der Anteil derjenigen, die mindestens wöchentlich Fahrrad fahren, steigt in den jüngeren Altersklassen deutlich an. In Brandenburg ist er in der Altersklasse der 14- bis 17-Jährigen mit 56 Prozent am höchsten. Auch in Berlin fährt mehr als jede zweite Person in dieser Altersgruppe mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad.

Fahrradnutzung steigt mit verfügbarem Einkommen

Wie bereits gezeigt wurde, hat der ökonomische Status einen Einfluss auf die Fahrradverfügbarkeit. Die unterschiedliche Verfügbarkeit wirkt sich auch in diesem Fall auf die Nutzung aus (siehe Abbildung 37 und Abbildung 38). So sind es vor allem Personen, die in einem Haushalt mit niedrigem oder mittlerem ökonomischem Status leben, die nie oder fast nie mit dem Fahrrad unterwegs sind. In Berlin liegt dieser Anteil bei 42 Prozent und in Brandenburg bei etwa 30 Prozent. Dieser Anteil ist unter Personen aus Haushalten mit hohem ökonomischem Status mit 26 Prozent in Berlin und 21 Prozent in Brandenburg deutlich geringer. Auch bezüglich der Fahrradhelmnutzung unterscheiden sich diese Gruppen. Insbesondere in Haushalten mit hohem ökonomischem Status wird häufiger ein Helm getragen und dies auch deutlich regelmäßiger (ohne Abbildung).

Leihfahrräder, die kurzfristig verwendet werden und die Fahrradnutzung vom Fahrradbesitz abkoppeln würden, spielen in Brandenburg und Berlin keine bedeutende Rolle. Nur 7 Prozent der Berlinerinnen und Berliner und nur 4 Prozent der Brandenburgerinnen und Brandenburger geben an, ein solches Angebot seltener als monatlich zu nutzen, wöchentliche Nutzerinnen und Nutzer gibt es hingegen auch in Berlin kaum. Ein Vergleich mit Deutschland ist nur bedingt sinnvoll, da das Angebot von kurzfristig zu nutzenden Leihrädern außerhalb der Metropolen in der Regel nicht vorhanden ist. Für die überwiegende Mehrheit bleibt damit die Fahrradnutzung üblicherweise an den Besitz eines eigenen Fahrrads gebunden (ohne Abbildung).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Fahrradbesitz eine wichtige Voraussetzung für das Fahrradfahren im Alltag darstellt. Vor allem Ältere ab etwa 75 Jahren sowie Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status verfügen seltener über ein Fahrrad und fahren auch seltener mit dem Fahrrad. Soll der Radverkehr gefördert werden, müssen auch Zugänge für unerfahrene Nutzer und Personen mit begrenzten finanziellen Ressourcen geschaffen werden. In Kapitel 5.5 wurde gezeigt, dass vor allem Personen mit niedrigem und mittlerem Einkommen ihr Mobilitätsbudget auf ein Verkehrsmittel konzentrieren. Besonders für diese Gruppen könnten attraktive und alltagstaugliche Angebote den Zugang zum Radfahren erleichtern und die verfügbaren Verkehrsmitteloptionen erweitern. Eine Bereitstellung der Fahrräder ist dabei nur der erste Schritt (siehe

Abbildung 37 Übliche Nutzung des Fahrrads nach ökonomischem Status des Haushalts I

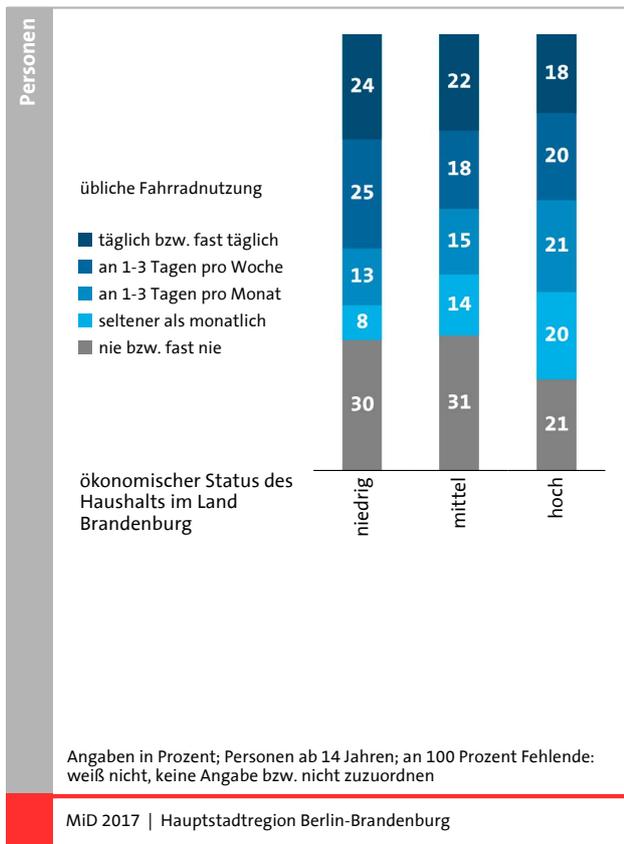
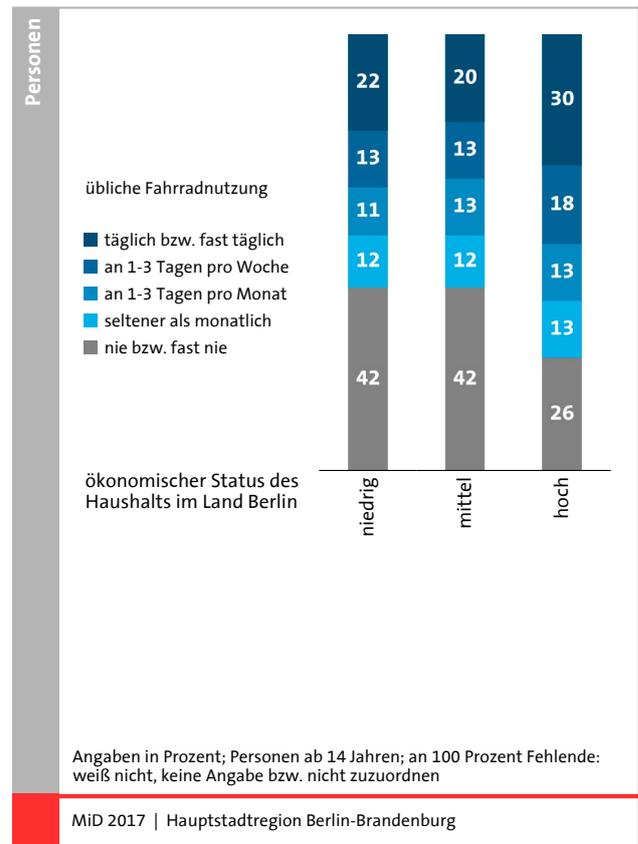


Abbildung 38 Übliche Nutzung des Fahrrads nach ökonomischem Status des Haushalts II



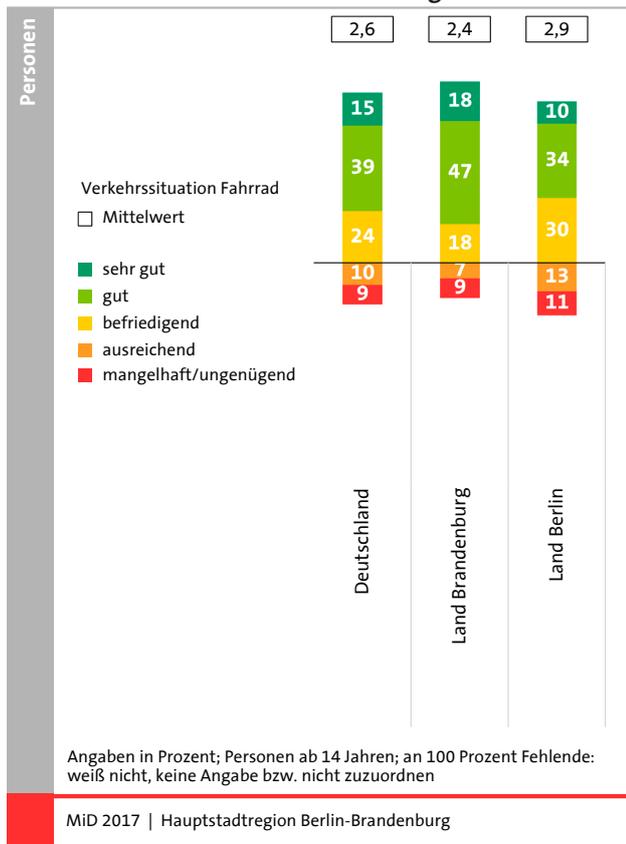
dazu auch das Vertiefungskapitel „Sharing-Angebote“ (Kapitel 9). Sollen auch Personen erreicht werden, die sich unsicher auf dem Fahrrad fühlen oder die Probleme bei der Handhabung des Fahrrads haben, müssen langfristige Angebotsformen gefunden werden, die darauf eingehen können.

7.3 Verkehrssituation, Fahrradstellplätze und Einstellungen zum Radfahren

Wie bereits in Kapitel 6 erläutert wurde, bewerten die Einwohnerinnen und Einwohner Berlins und Brandenburgs die Verkehrssituation für das Fahrrad vor Ort insgesamt mit der Note 2,9 bzw. 2,4 und damit lediglich als befriedigend. Die Bewertungen unterscheiden sich zwischen Männern und Frauen in Berlin (2,7 bzw. 3,0), in Brandenburg jedoch nicht (jeweils 2,4, ohne Abbildung). In Brandenburg sind die Nichtnutzerinnen und -nutzer von Fahrrädern mit einer Benotung von 2,6 am kritischsten. Die Stammnutzerinnen und -nutzer des Fahrrads vergeben hier mit 2,3 eine bessere Benotung. In Berlin sind die Stammnutzerinnen und -nutzer dagegen mit einer Benotung von 2,9 genauso kritisch wie die Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrer, die eine 2,8 vergeben und die Nichtnutzerinnen und -nutzer von Fahrrädern mit einer Benotung von ebenfalls 2,9 (ohne Abbildung).

Im höheren Alter sinkt die Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad sowohl in Brandenburg als auch in Berlin relativ deutlich. In der Gruppe der ab 75-Jährigen wird in Berlin ein Wert von 3,1 und

Abbildung 39 Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad nach Regionen



in Brandenburg von 2,9 vergeben (ohne Abbildung). Dieser Zusammenhang lässt unterschiedliche Bedürfnisse bezüglich Komfort und Sicherheit auf den Radwegen vermuten.

Männer wie Frauen fahren im Alltag gerne Rad

Es zeigen sich in Brandenburg keine großen Unterschiede bei der Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag (siehe Abbildung 40). Etwas mehr als zwei Drittel der Brandenburgerinnen und Brandenburger stimmen der Aussage zu „Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad“. Bei den Frauen sind es 66 Prozent und bei den Männern 70 Prozent. Die Männer stehen dem Fahrradfahren im Vergleich zu den Frauen also etwas positiver gegenüber. In Berlin sind die Frauen etwas kritischer (58 Prozent Zustimmung) als die Männer (67 Prozent).

Noch deutlicher ist hingegen der Unterschied entlang der Nutzungshäufigkeit. Routinierte Radfahrerinnen und Radfahrer stimmen der Aussage zum Fahrradfahren im Alltag deutlich häufiger zu als Personen, die gelegentlich oder gar nicht Rad fahren. Die gilt sowohl für Brandenburg als auch für Berlin (siehe Abbildung 40 und Abbildung 41). Der Hintergrund hierfür ist nur

schwer auszumachen. Entweder fahren nur Personen Rad, die eine grundsätzlich positive Einstellung zum Radfahren im Alltag haben, oder Bewertungen der Selten- und Nicht-Radfahrer beruhen auf Vorurteilen gegenüber dem Radfahren. In jedem Fall müssen diese Vorbehalte adressiert werden. Ebenso spielt hier vermutlich die relativ schlechte Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad mit hinein.

Begeisterung fürs Radfahren unabhängig vom Einkommen

Die positive Einstellung zum Verkehrsmittel Fahrrad unterscheidet sich nach ökonomischem Status nur wenig (siehe Abbildung 42 und Abbildung 43). So stimmen jeweils etwa 70 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner Berlins und Brandenburgs aus einem Haushalt mit hohem ökonomischem Status der Aussage zu „Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad“. Bei den Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status sind es in Brandenburg mit 69 Prozent nur geringfügig weniger. In Berlin ist die Einstellung zum Radfahren mit 62 Prozent bei einem niedrigen ökonomischen Status etwas geringer.

Auch die Zugänglichkeit des eigenen Fahrrads, Elektrofahrrads oder Pedelecs kann sich auf die Nutzungshäufigkeit auswirken. Wenn das jeweilige Verkehrsmittel nur unter Schwierigkeiten vom üblichen Stellplatz zu Hause auf die Straße gebracht werden kann, hält dies eher von der Nutzung ab und die übliche Fahrradnutzung sinkt.

Wie in Kapitel 3.2 bereits dargestellt wurde, wird die Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes von der Bevölkerung Berlins und Brandenburgs auf einer Skala von 1 „sehr einfach“ bis 5 „sehr schwierig“ mit einem Mittelwert von 1,8 in Berlin und 1,6 in Brandenburg recht gut bewertet. Die Bewertungen der Männer fallen in Brandenburg dabei geringfügig höher aus als die Bewertungen der Frauen (siehe Abbildung 44). In Berlin sind auch hier die Frauen mit einer 2,0 etwas kritischer als die Männer mit einer Durchschnittsbewertung von 1,7. Stammnutzerinnen und -nutzer, die das Fahrrad mindestens wöchentlich nutzen, und Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer, die monatlich oder seltener mit dem Fahrrad fahren, bewerten in Brandenburg die Zugänglichkeit deutlich besser, während die Nicht-Nutzerinnen und -Nutzer die Zugänglichkeit mit einer 2,2 durchschnittlich etwas schlechter bewerten.

Abbildung 40 Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Land Brandenburg

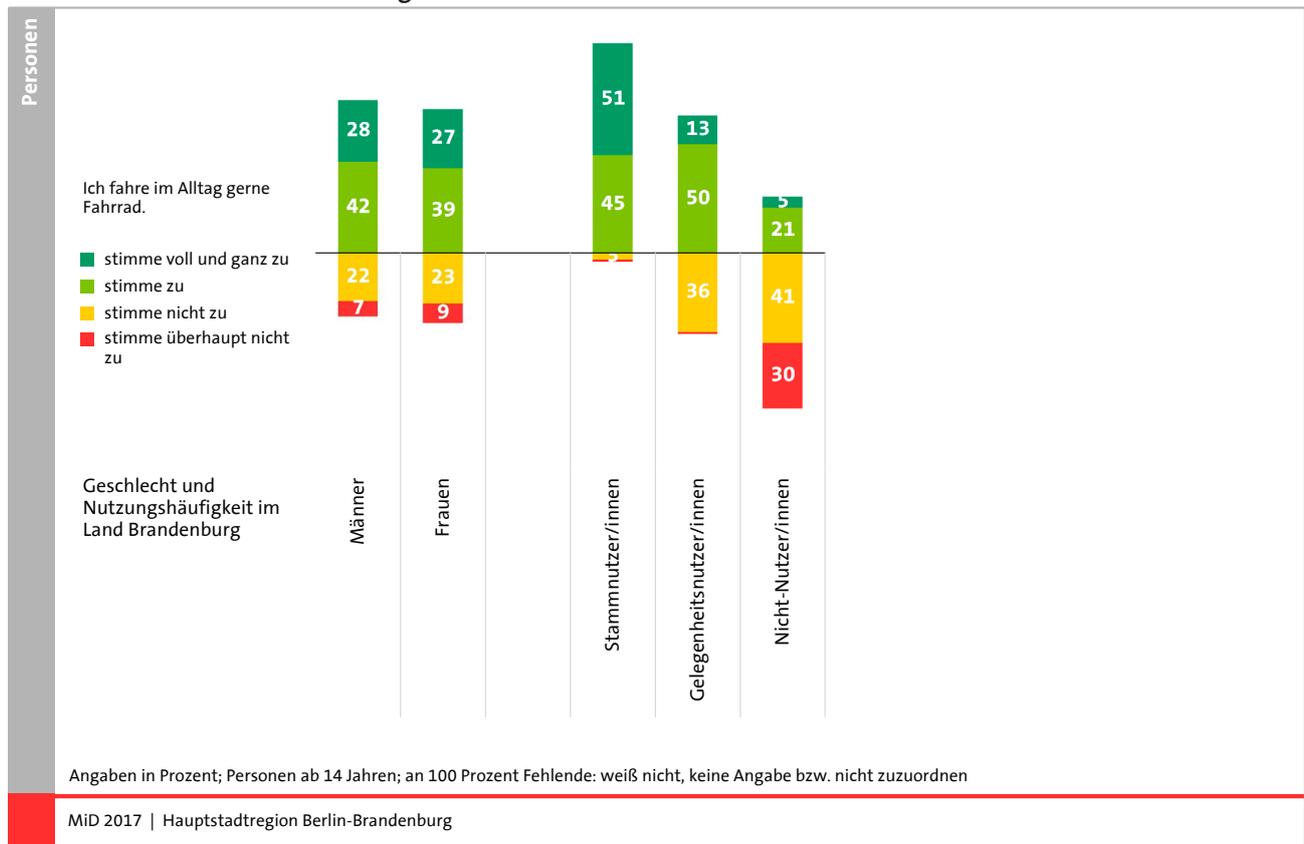


Abbildung 41 Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Land Berlin

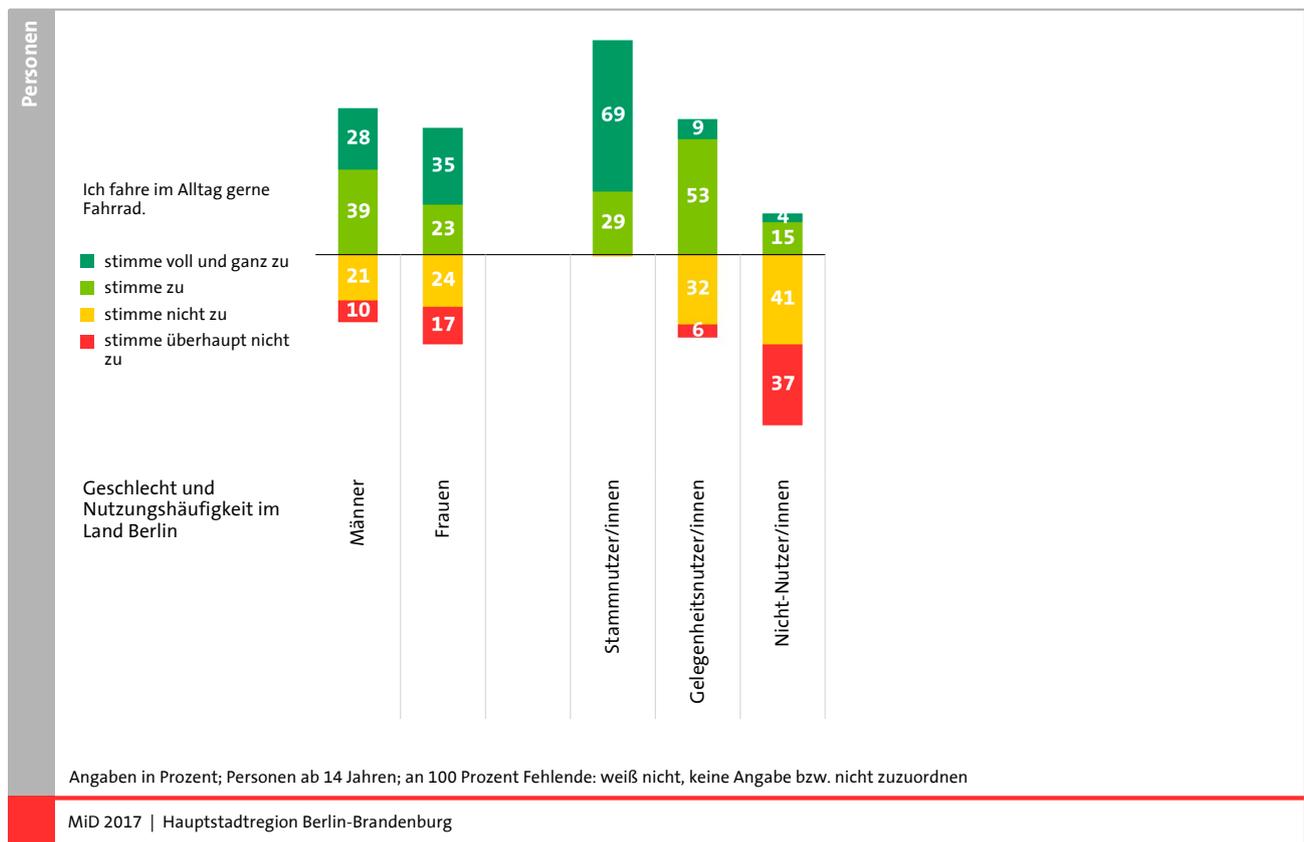


Abbildung 42 Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach ökonomischem Status I

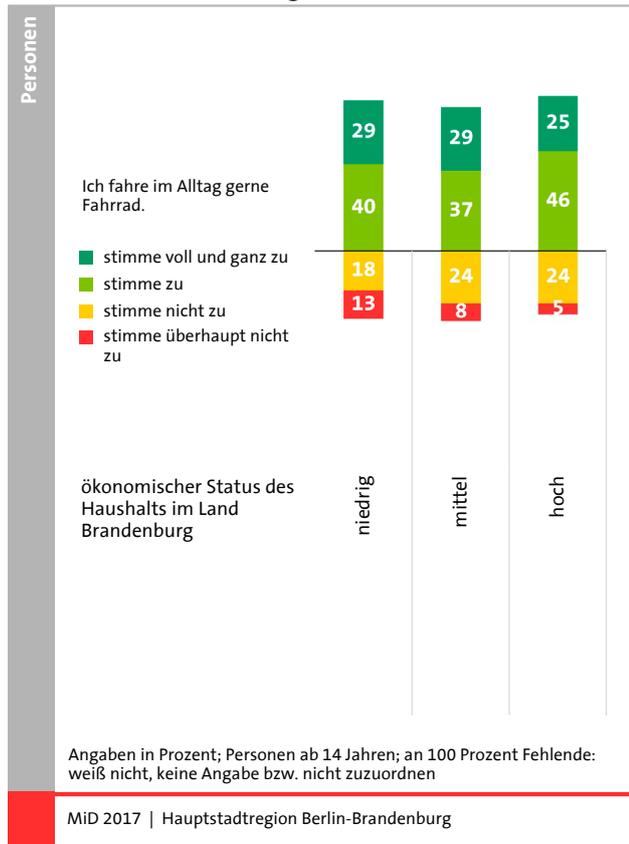


Abbildung 43 Einstellung zur Nutzung des Fahrrads im Alltag nach ökonomischem Status II

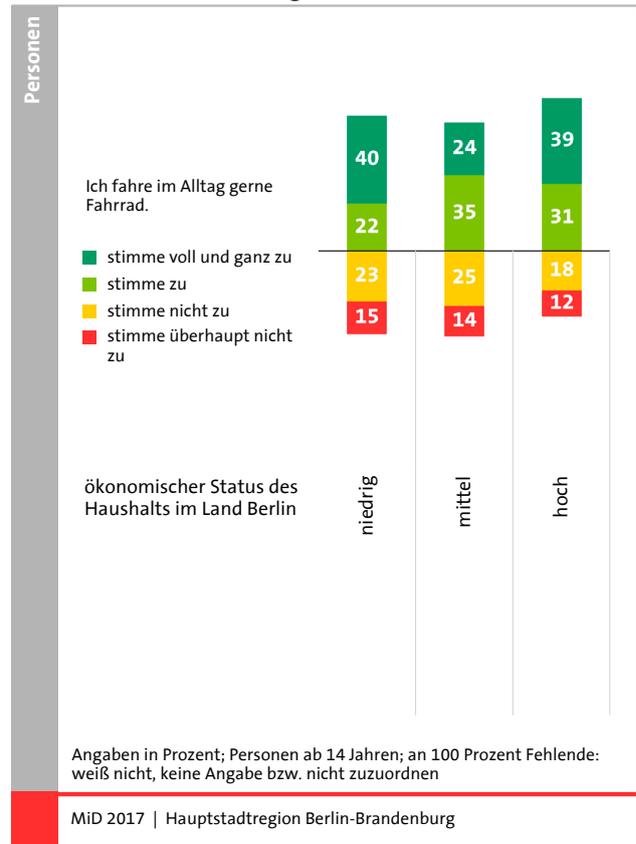


Abbildung 44 Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Land Brandenburg

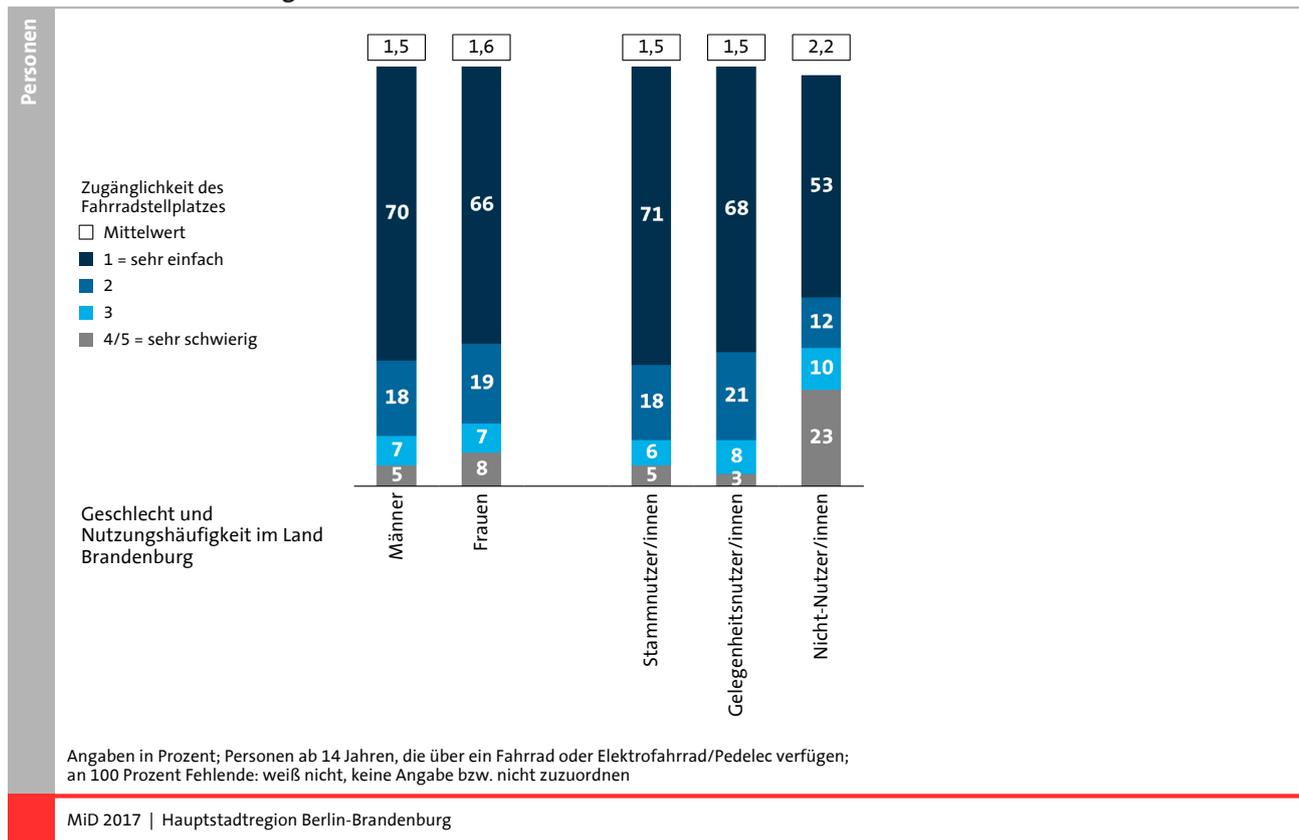


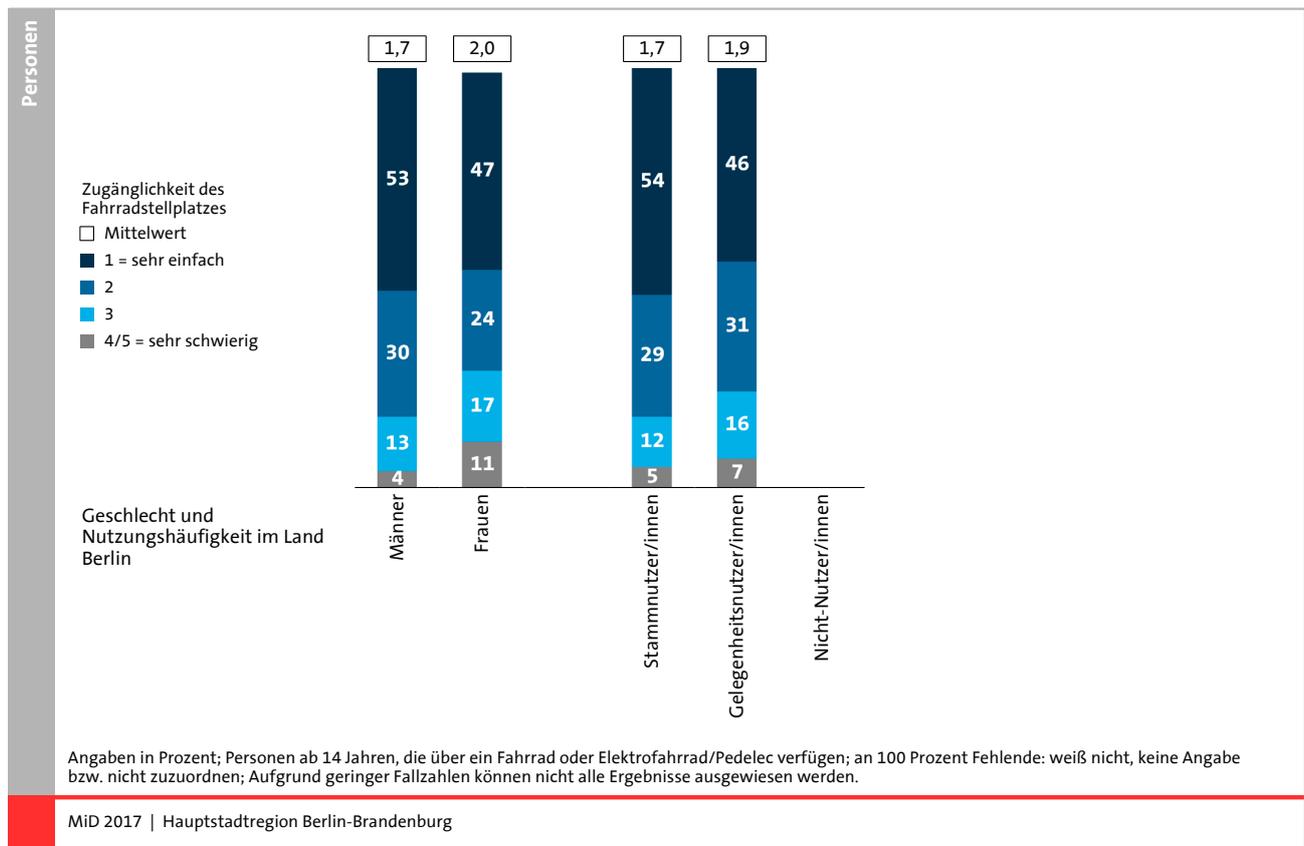
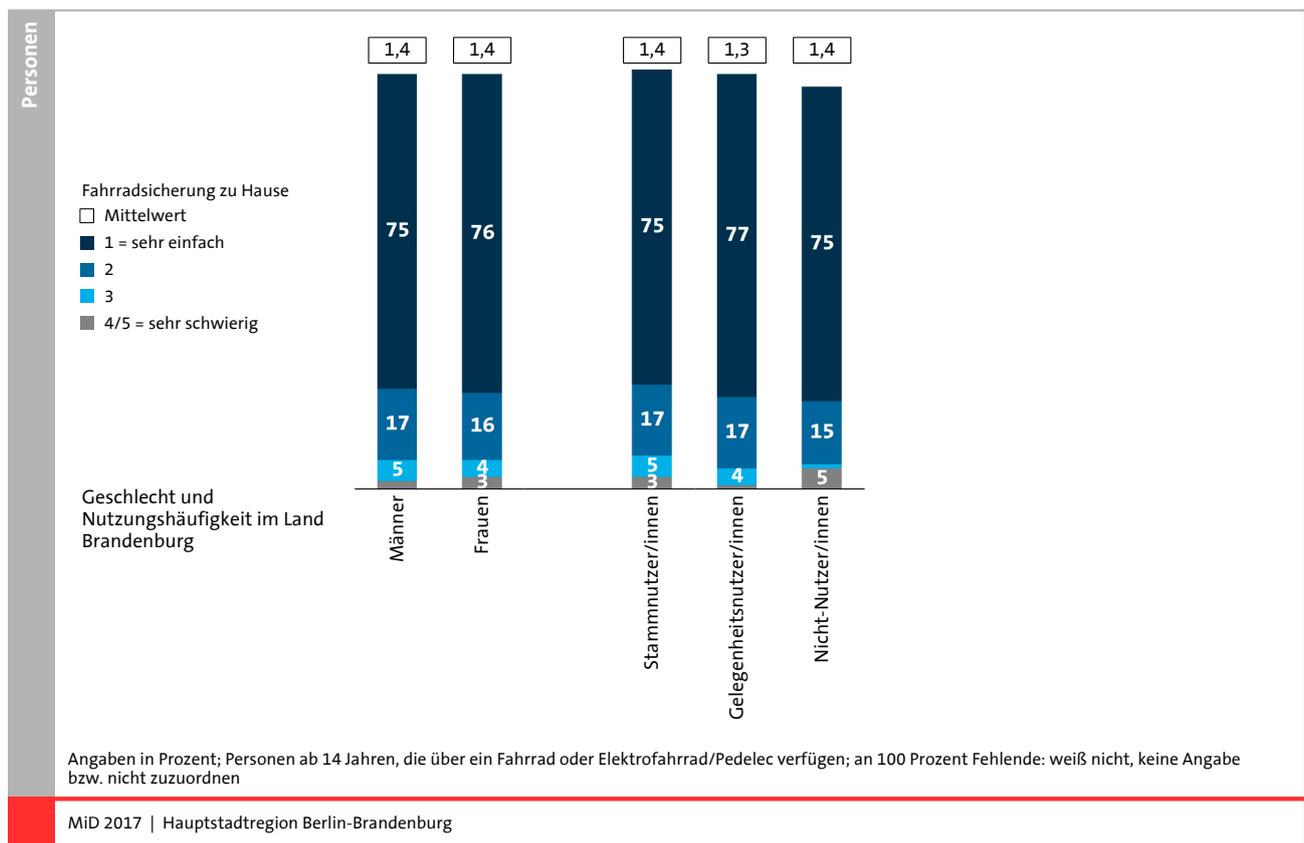
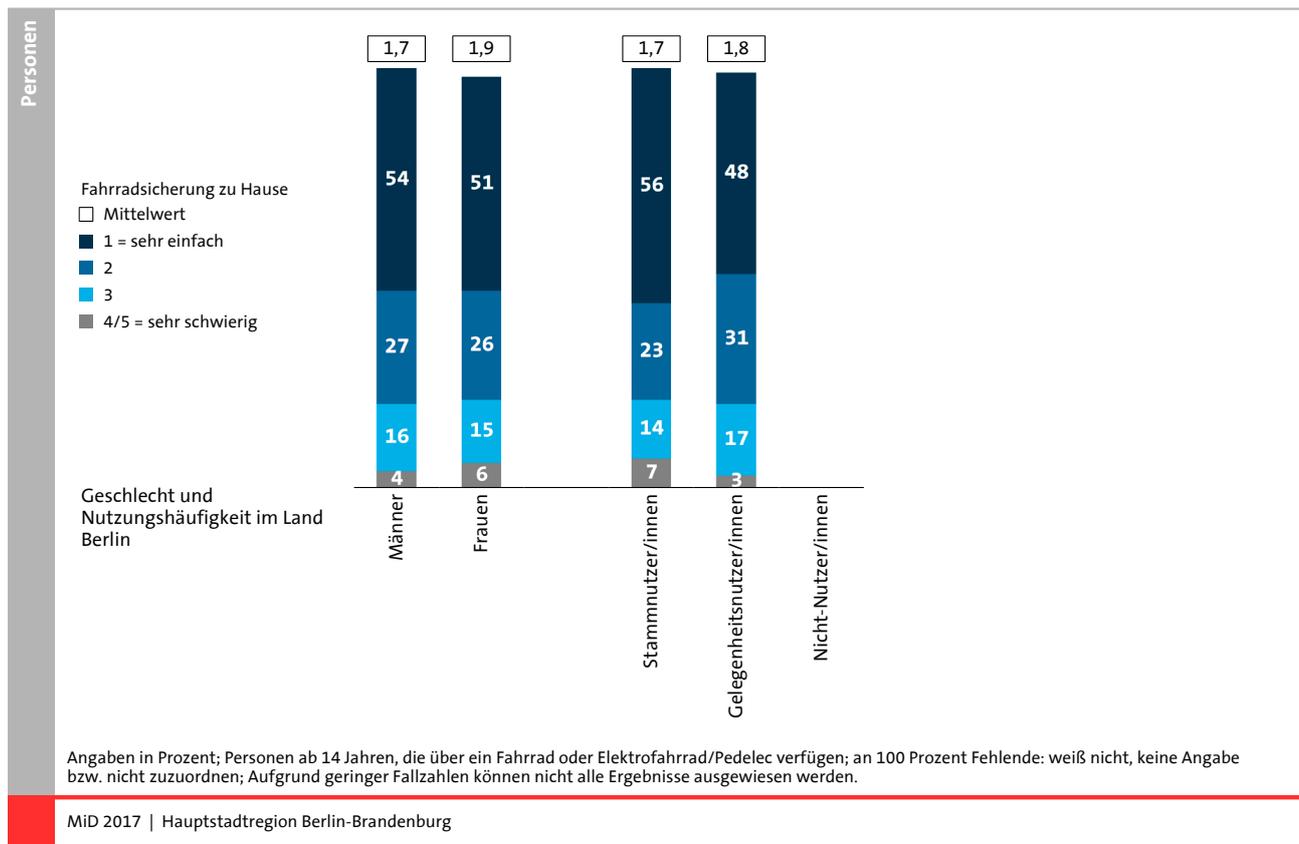
Abbildung 45 Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Land Berlin**Abbildung 46** Fahrradsicherung zu Hause nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Land Brandenburg

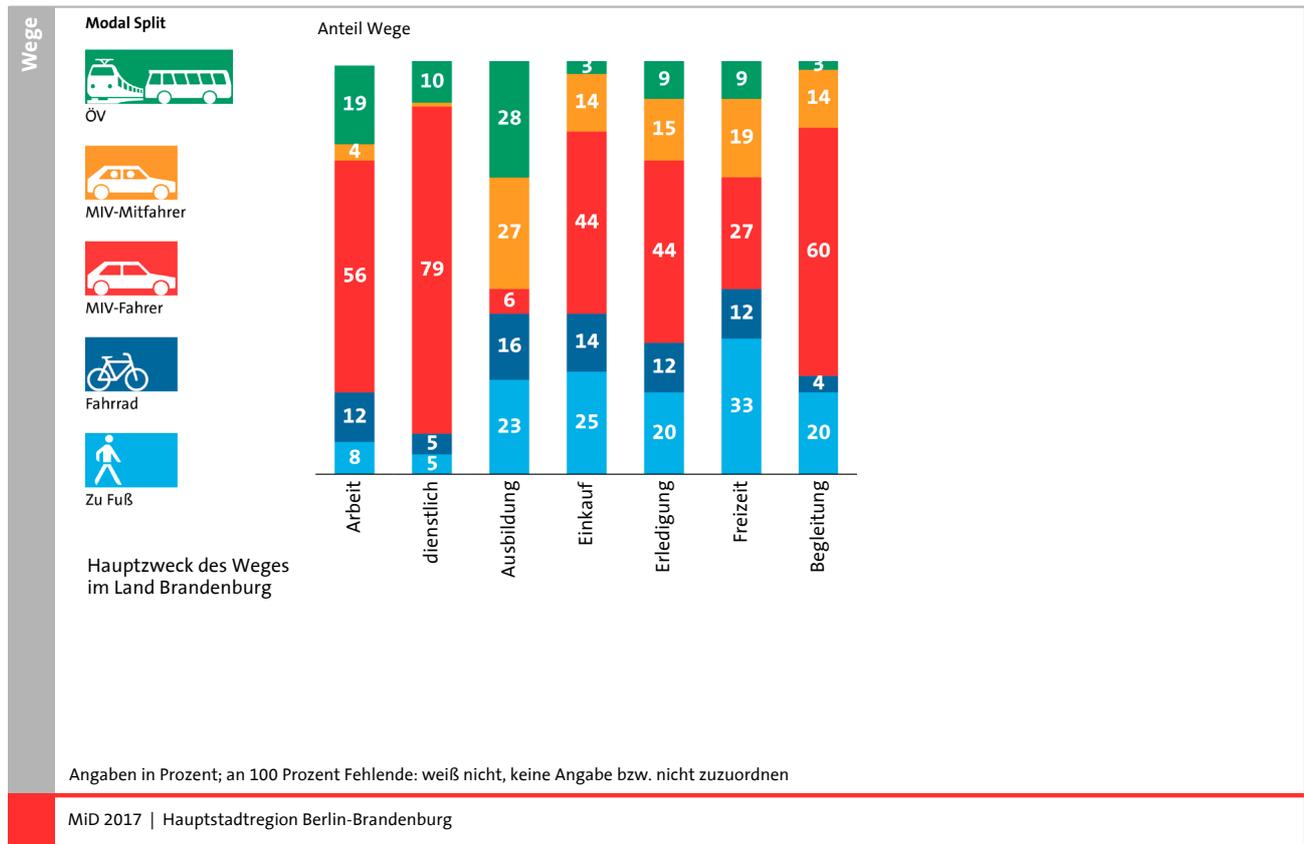
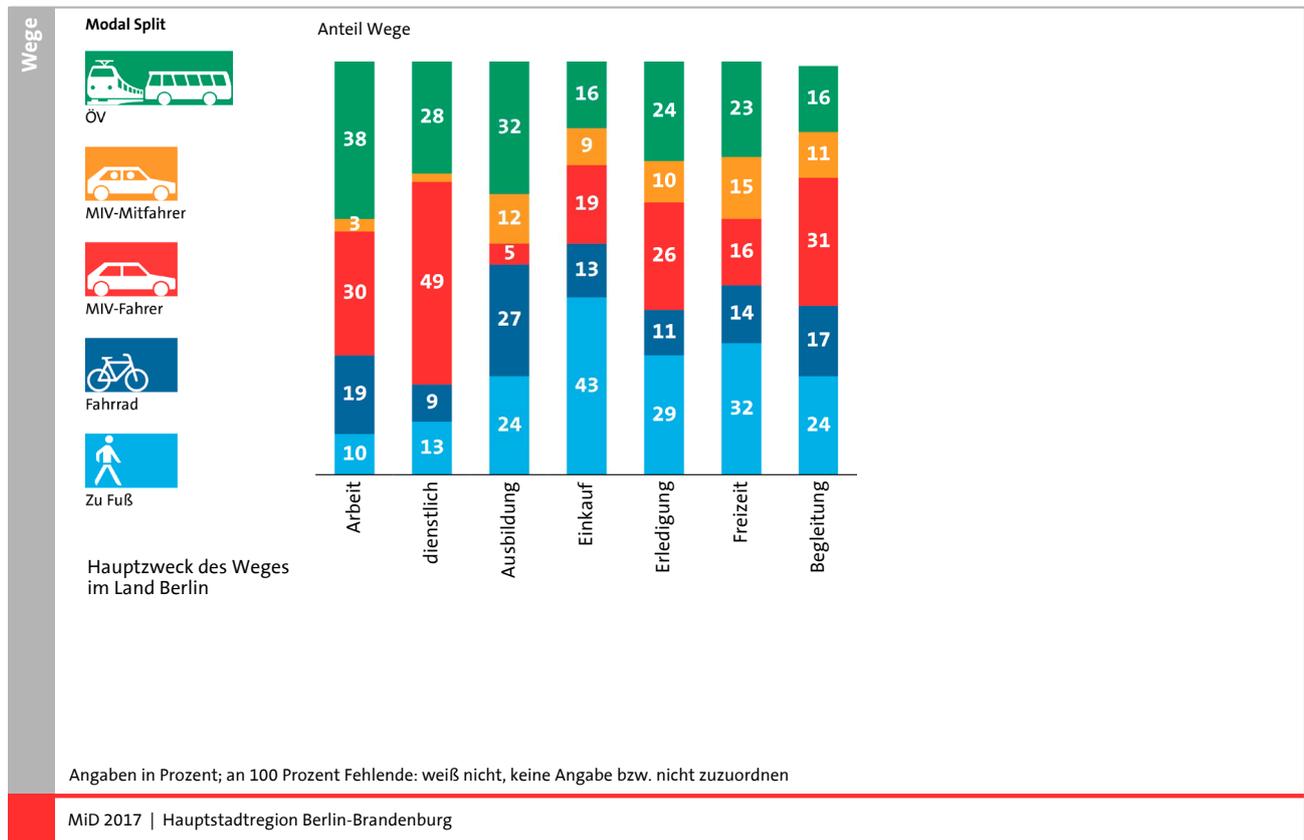
Abbildung 47 Fahrradsicherung zu Hause nach Geschlecht und Nutzungshäufigkeit im Land Berlin

Die Einfachheit der Fahrradsicherung am heimischen Stellplatz wird auf einer Skala von 1 „sehr einfach“ bis 5 „sehr schwierig“ mit einem Mittelwert von 1,8 in Berlin bzw. 1,3 in Brandenburg bewertet (vergleiche Kapitel 3.2). Männer und Frauen unterscheiden sich bei dieser Bewertung in Brandenburg nicht und in Berlin nur leicht (1,7 vs. 1,9). Auch die Urteile der verschiedenen Nutzergruppen liegen bezüglich der Sicherheit des Stellplatzes auf ähnlichem Niveau (siehe Abbildung 46 und Abbildung 47).

7.4 Anlässe, Entfernungen und Dauern von Wegen per Rad

Die Analyse der Einstellungen, Verfügbarkeiten und üblichen Nutzungshäufigkeiten haben unterschiedliche Nutzungsmuster in der Bevölkerung gezeigt. Die folgende Analyse nutzt die Angaben zu den Wegen am Stichtag, um die unternommenen Fahrradwege zu beschreiben. Zentrale Kenngrößen sind die Anlässe bzw. Wegezwecke, die zurückgelegte Entfernung sowie die Dauer der einzelnen Wege.

Werden die Hauptverkehrsmittel nach Wegezwecken für Brandenburg differenziert, fällt auf, dass das Fahrrad in allen Kategorien in signifikantem Ausmaß vertreten ist (siehe Abbildung 48). Wege zur Ausbildungseinrichtung werden dabei mit 16 Prozent vergleichsweise am häufigsten mit dem Fahrrad unternommen. Es folgen Wege zum Einkaufen mit 14 Prozent und Freizeitwege, Wege für private Erledigungen und Wege zur Arbeitsstelle mit jeweils 12 Prozent Fahrradanteil. Wege im Rahmen einer Begleitung oder dienstliche Wege werden in Brandenburg mit 5 bzw. 4 Prozent relativ selten mit dem Fahrrad unternommen. Insgesamt fällt auf, dass mit Ausnahme der Ausbildungs-, Arbeits- und dienstlichen Wege der

Abbildung 48 Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck im Land Brandenburg**Abbildung 49** Hauptverkehrsmittel nach Wegezweck im Land Berlin

Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege über den Anteilen der Fahrradwege in Brandenburg liegt.

In Berlin zeigt sich ein ähnliches Bild, allerdings auf etwas höherem Niveau. Mit 27 Prozent werden hier die meisten Wege mit dem Fahrrad zu Ausbildungszwecken unternommen, gefolgt von Arbeitswegen mit 19 Prozent und Wegen zur Begleitung mit 17 Prozent. Wege für Freizeit, Einkauf und Erledigungen folgen in dieser Reihenfolge. Dienstliche Wege werden in Berlin dann noch zu 9 Prozent mit dem Fahrrad absolviert. Bei Wegen zur Ausbildung und zur Arbeit wird häufiger das Fahrrad verwendet als zu Fuß gegangen. Bei allen übrigen Wegezwecken überwiegt aber auch in Berlin der Fußverkehr (siehe *Abbildung 48*).

Wege mit dem Rad dauern im Schnitt 15 Minuten

Werden die Wegedauern in Abhängigkeit vom genutzten Hauptverkehrsmittel betrachtet, zeigt sich, dass unabhängig von der absolvierten Strecke ein Großteil der zurückgelegten Fahrrad- und Fußwege in Brandenburg bis zu 15 Minuten dauert (Median, vergleiche *Kapitel 4.2*). In Berlin dauern Fahrradwege ebenfalls im Median 15 Minuten. Nur Fußwege dauern in Berlin mit 10 Minuten etwas weniger lange. Während für Fahrrad- und Fußwege also in Brandenburg etwa gleich viel Zeit aufgewendet wird, dauern Wege mit dem Auto rund 5 Minuten länger (siehe *Abbildung 50*). Rein nach der Wegedauer erscheint es also zunächst durchaus plausibel, dass bei guten Verkehrsvoraussetzungen für das Fahrradfahren, Fußwege durch das Rad substituierbar sind. Aufgrund der höheren Wegedauer gilt dieser Schluss nicht unbedingt für die Mehrheit der mit dem Auto zurückgelegten Wege.

Allerdings bedarf es hierzu zusätzlich einer Analyse der Wegeentfernungen, denn bereits *Kapitel 4.2* hat verdeutlicht, dass Wege je nach Raumtyp und Verkehrsmittel bei gleichbleibender Dauer unterschiedliche durchschnittliche Entfernungen aufweisen können.

Wege, die in Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, eignen sich zu geringeren Anteilen für eine Substitution durch das Fahrrad. Denn diese dauern in der Mehrheit mit einem Median von 45 Minuten in Brandenburg und 40 Minuten in Berlin deutlich länger als die Fahrradwege mit einer Median von 15 Minuten und sind zudem auch deutlich weiter.

Die Hälfte der per Rad gefahrenen Wege ist bis zu 2 Kilometer lang

Die Wege der Befragten, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sind sowohl in Brandenburg als auch in Berlin durchschnittlich rund 2 Kilometer lang (siehe *Abbildung 13*). Etwa vier Fünftel der Fahrradwege sind dabei sowohl in Brandenburg als auch in Berlin maximal 5 Kilometer lang (siehe *Abbildung 51* und *Abbildung 53*). Damit ist die durchschnittlich pro Fahrradweg zurückgelegte Entfernung mehr als doppelt so weit wie die durchschnittlicher Fußwege. Gleichzeitig sind die mit dem Fahrrad absolvierten Wege deutlich kürzer als die mit dem Auto oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege. Die weitesten Fahrradwege sind in Berlin bis zu 50 Kilometer lang. In Brandenburg gibt es sogar einzelne Fahrradwege, die mehr als 50 Kilometer lang sind.

Die Abbildungen der Wegelängen für Brandenburg (siehe *Abbildung 51*) und Berlin (siehe *Abbildung 53*) verdeutlichen aber auch, dass es bei den Wegen, die mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, einen vergleichsweise großen Anteil gibt, der im Hauptentfernungsbereich des Fahrrads liegt. So sind in Brandenburg 36 Prozent der Wege, die als MIV-Mitfahrer, 38 Prozent der Wege, die als MIV-Fahrer, und 24 Prozent der Wege, die in Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, ebenfalls maximal 5 Kilometer lang. In Berlin werden etwa 41 Prozent dieser Wege bis maximal 5 Kilometer als MIV-Mitfahrer, 40 Prozent der Wege als MIV-Fahrer und 34 Prozent der Wege mit Bussen und Bahnen zurückgelegt.

Diese vergleichsweise kurzen Wege bieten ein mögliches Potenzial für das Fahrrad. Sicherlich sprechen im Einzelnen Faktoren gegen eine einfache Ersetzung der Nutzung von Pkw oder Bussen und Bahnen. So ist die Verkehrsmittelwahl häufig nicht separiert für einzelne Wege zu betrachten, sondern ergibt sich erst bei der Analyse der Wegeketten, die vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr dorthin reicht. Fahrradwege werden zudem oft allein zurückgelegt, während es vor allem bei den Pkw-Weegen häufiger Begleiter gibt, sodass die Verkehrsmittelwahl keine individuelle Entscheidung ist. Zudem muss beachtet werden, dass nicht alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen über Fahrräder verfügen und sich wahrscheinlich nicht gleichermaßen sicher auf dem Fahrrad fühlen.

Abbildung 50 Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel im Land Brandenburg

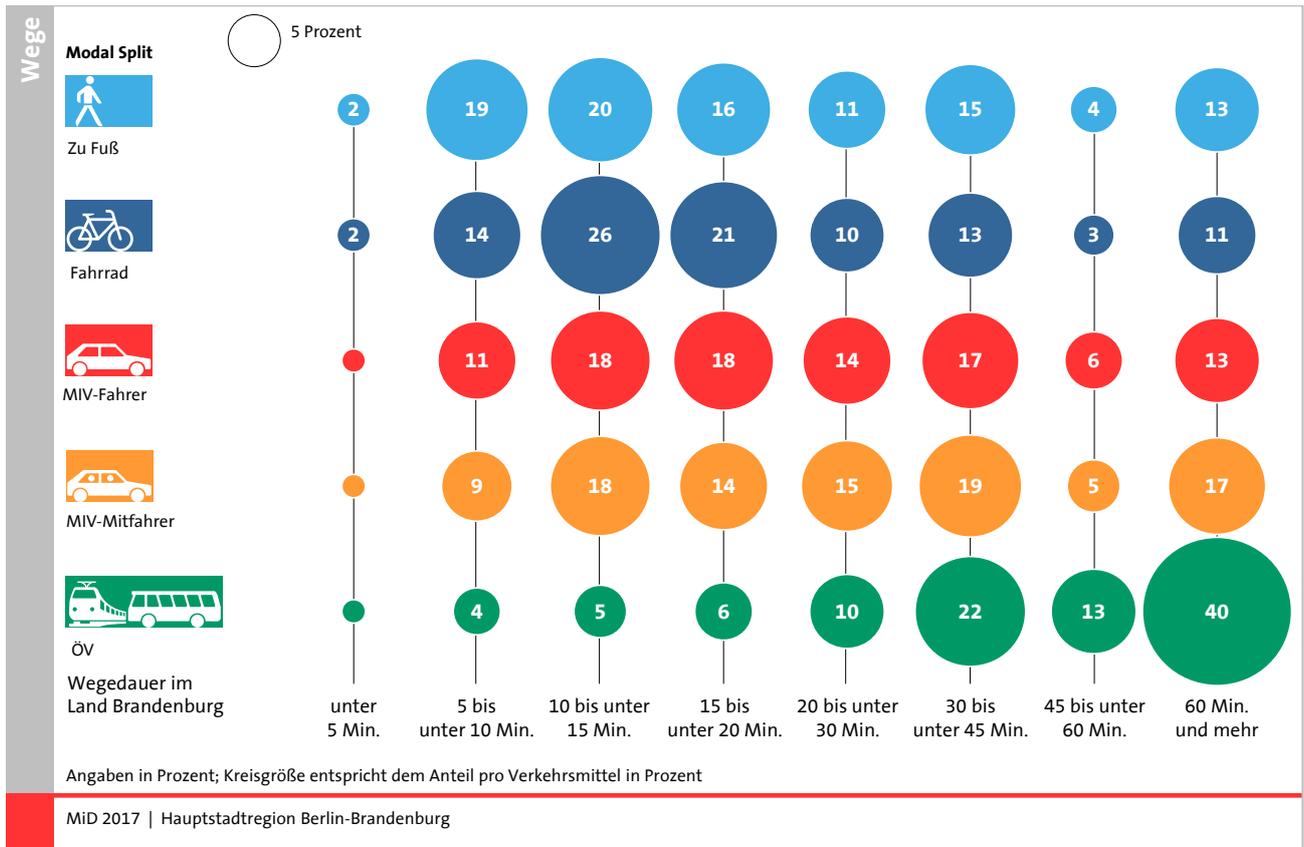


Abbildung 51 Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel im Land Brandenburg

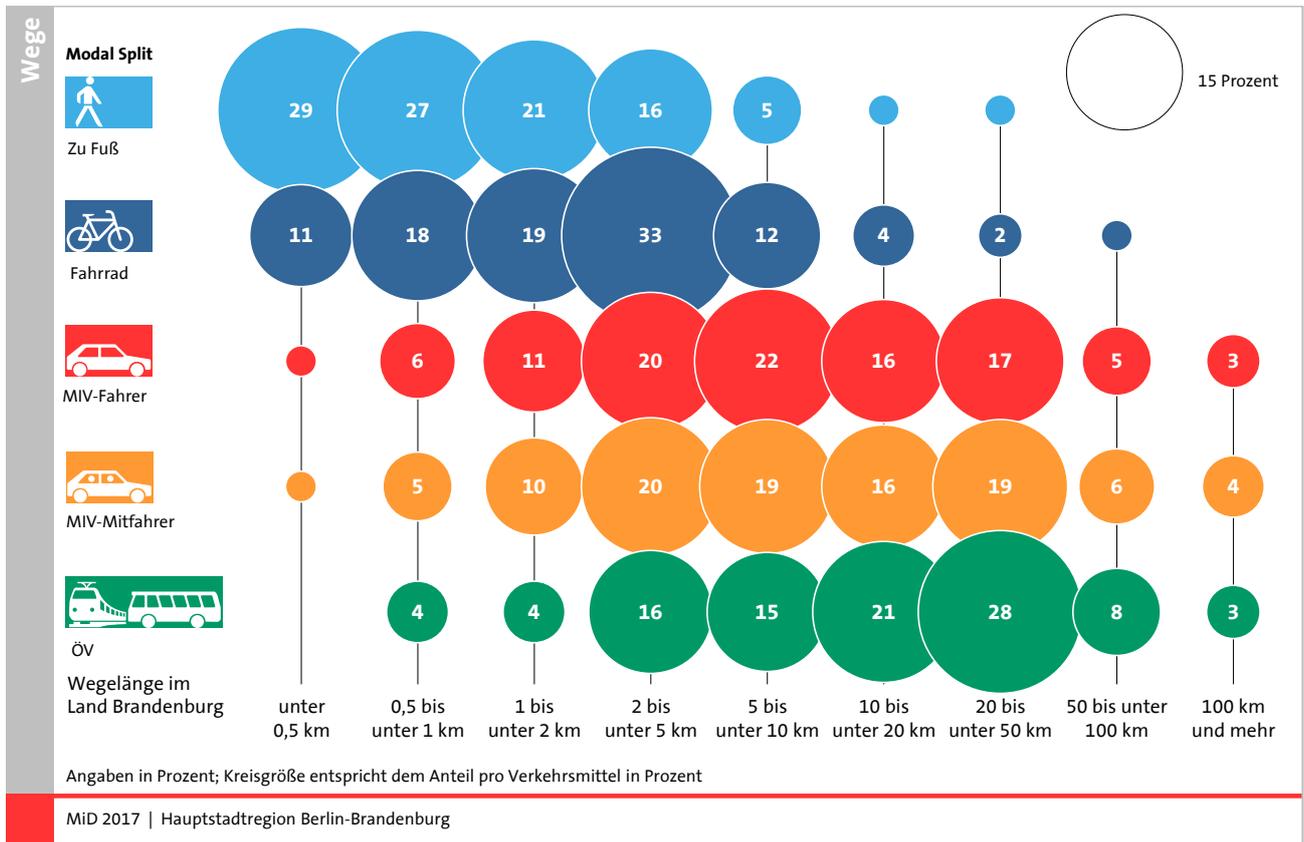


Abbildung 52 Wegedauer nach Hauptverkehrsmittel im Land Berlin

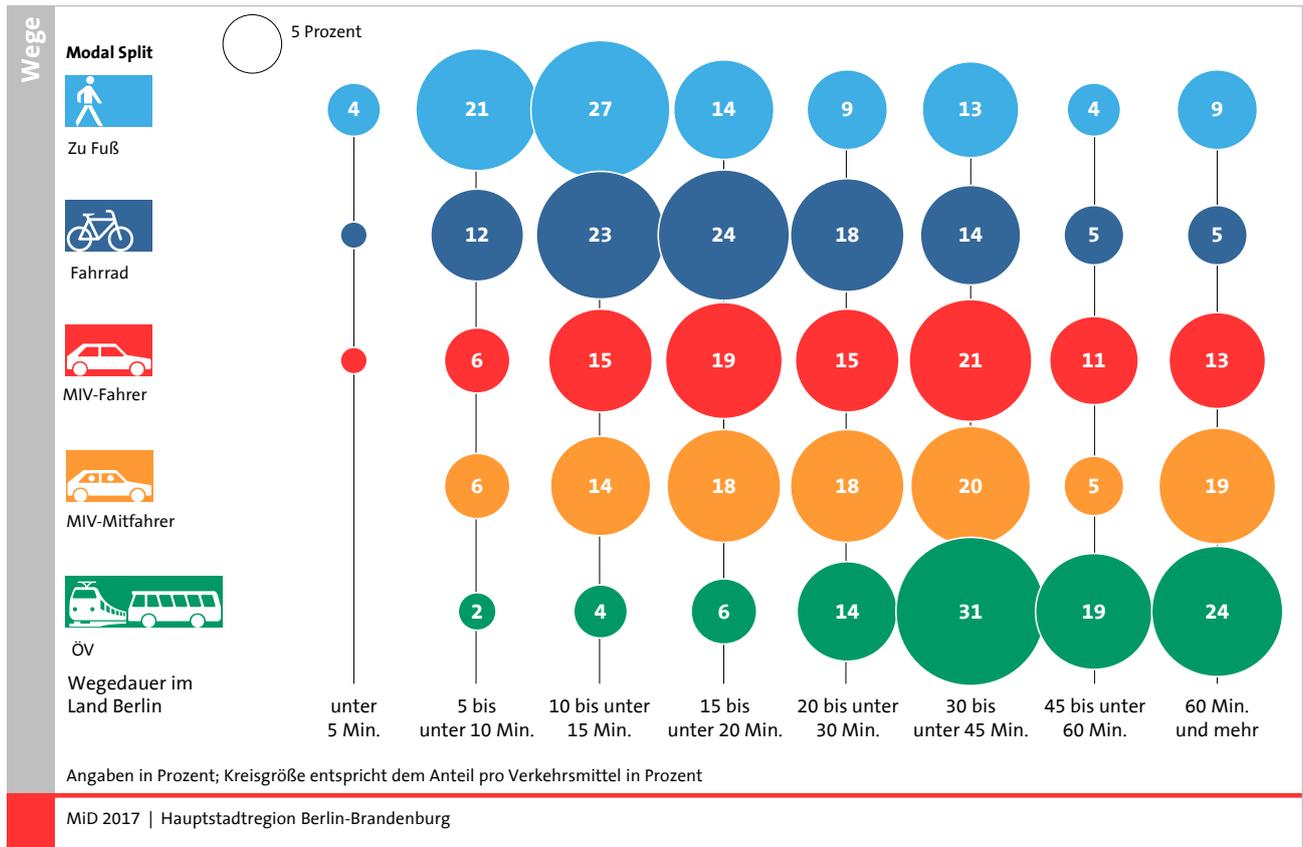
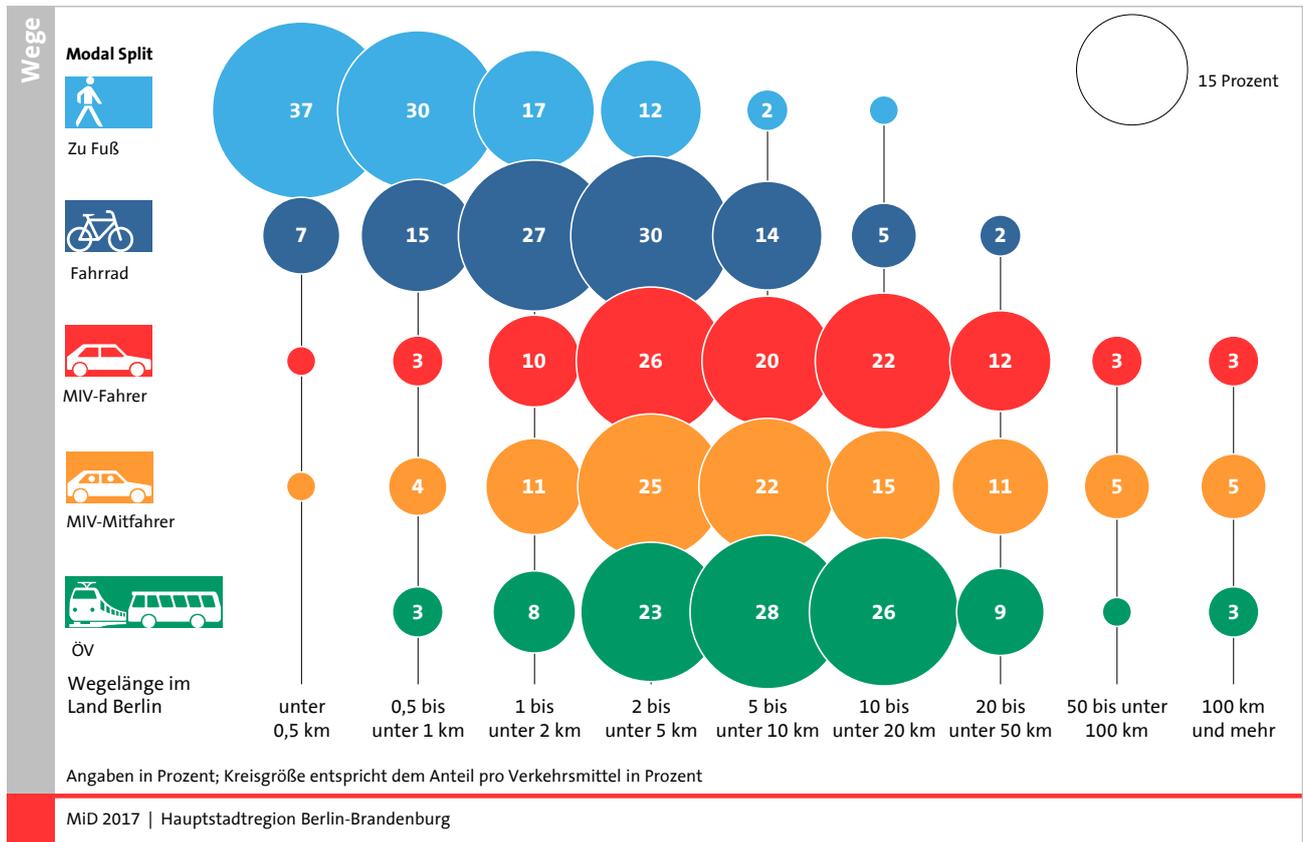


Abbildung 53 Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel im Land Berlin



Was tun in Sachen Fahrrad?

Einem einfachen Umstieg auf das Fahrrad stehen also eingeübte Alltagsroutinen, Unsicherheit auf dem Fahrrad, Vorbehalte gegenüber dem Fahrradfahren und teilweise auch das Fehlen eines Fahrrads entgegen. Ein weiterer zentraler Punkt ist die vergleichsweise schlechte Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad in Berlin und Brandenburg. Diese fiel in Berlin mit der Durchschnittsnote „befriedigend“ (2,9) von allen Verkehrsmitteln am schlechtesten aus. Auch in Brandenburg wird mit einer Benotung von 2,4 nur noch knapp eine „2 minus“ erreicht. Schlechter wird mit einer Durchschnittsnote von 3,1 nur der ÖPNV bewertet.

Diese Punkte müssten adressiert und überwunden werden, um einen Umstieg auf das Fahrrad zu fördern. Die Auswertung zeigt aber, dass die Anteile vergleichsweise kurzer Wege, die mit dem Auto bzw. den Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, sehr hoch sind und mit geeigneten Maßnahmen der Fahrradanteil gesteigert werden könnte.

8 Kundenstruktur und Kundenpotenziale im ÖPNV

Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Grundaussagen zur Mobilität in Brandenburg und Berlin enthalten bereits Ergebnisse zur üblichen Nutzung von Bussen und Bahnen, zu den genutzten Fahrkarten sowie zum Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Modal Split.

Dabei wurde festgestellt, dass die Busse und Bahnen in Berlin von einem Großteil der Bevölkerung bereits genutzt werden. Selbst im Vergleich zu anderen Städten mit ähnlicher Lage und Größe wird dies deutlich. Etwa 90 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Berlins ab 14 Jahren können zu den Stamm- oder Gelegenheitskunden gezählt werden. In Brandenburg nutzen hingegen nur 59 Prozent der Bevölkerung Busse und Bahnen zumindest gelegentlich (vergleiche Kapitel 5.2). Während in Berlin mehr als jede bzw. jeder Dritte angibt, das Angebot täglich bzw. fast täglich zu nutzen, sagt dies in Brandenburg mit 15 Prozent nur etwa jede bzw. jeder Siebte von sich.

25 Prozent der Berlinerinnen und Berliner ab 14 Jahren nutzen im üblichen Wochenverlauf ausschließlich die Angebote von Bussen und Bahnen, in Brandenburg sind es nur 5 Prozent. 36 Prozent kombinieren in Berlin dieses Angebot im Wochenverlauf mit dem Pkw und/oder dem Fahrrad (vergleiche Kapitel 5.5). In Brandenburg liegen diese Anteile bei nur 18 Prozent. Damit liegen die Werte für Brandenburg auf ähnlichem Niveau wie in Deutschland insgesamt, in Berlin dagegen oberhalb des Durchschnittswerts für Deutschland (vergleiche Kapitel 4.3). Das führt in Berlin zu einem hohen ÖV-Anteil im Modal Split. Mit 25 Prozent liegt dieser sowohl oberhalb des Durchschnittswerts für Deutschland als auch oberhalb des Anteils, der in Städten mit ähnlicher Lage und Größe erreicht wird. Für Brandenburg ergeben sich mit 11 Prozent ÖV-Anteil ähnliche Werte wie für die gesamte Bundesrepublik mit 10 Prozent (vergleiche Kapitel 4.3).

Die Verkehrssituation für den ÖPNV wird von der Bevölkerung in Berlin mit einer Durchschnittsnote von 2,1 deutlich besser bewertet als in Brandenburg mit einer Durchschnittsnote von 3,1. Dort ist der ÖPNV

das am schlechtesten bewertete Verkehrsmittel (vergleiche Kapitel 6). Auch geben dort – relativ zu den anderen Verkehrsmitteln gesehen – die wenigsten Befragten an, im Alltag gerne Bus und Bahn zu fahren (38 Prozent). Deutlich lieber fahren sie im Alltag dagegen in Brandenburg mit dem Auto (77 Prozent). In Berlin hingegen hat eine gute Verkehrssituation des öffentlichen Verkehrssystems vermutlich dazu geführt, dass Busse und Bahnen ein besseres Image in der Bevölkerung genießen. Folglich nutzen in Berlin mehr Menschen den ÖPNV und diesen zudem auch noch etwas lieber als das Auto. Natürlich spielen hierbei weitere Qualitätseinschätzungen über die Infrastruktur hinaus sowie persönliche Vorlieben eine Rolle.

Im Folgenden werden die Ergebnisse Brandenburgs und Berlins nach soziodemografischen Merkmalen sowie für die regionalen Einheiten differenziert betrachtet. Abgeschlossen wird das Kapitel mit einer Beschreibung verschiedener Nutzersegmente. Auf Basis der gefundenen Unterschiede werden mögliche Potenziale und Ansatzpunkte für eine weitere Stärkung der Nachfrage des Bus- und Bahnangebots abgeleitet.

8.1 Anlässe, Entfernungen und Dauern von ÖV-Wegen

Die Auswertungen in Kapitel 4 haben gezeigt, dass der Anteil der Wege, die von der Bevölkerung Berlins mit Bussen und Bahnen zurückgelegt werden, mit 25 Prozent über dem Durchschnittswert für Deutschland liegt. In Brandenburg liegt der Anteil der Wege mit Bussen und Bahnen bei 11 Prozent und damit in etwa auf dem Niveau von Deutschland.

In Abbildung 48 und Abbildung 49 im vorangegangenen Kapitel wurde das Hauptverkehrsmittel nach dem Wegezweck differenziert. Wird der Fokus der Betrachtung dieses Mal auf die öffentlichen Verkehrsmittel gelegt, kann festgehalten werden, dass die Anteile bei den verschiedenen Wegezwecken stark variieren,

aber immer bei mindestens 3 Prozent liegen. Ein deutlicher Schwerpunkt ist bei den Wegen zur Arbeit und zur Ausbildungseinrichtung zu finden. Vor allem die Wege zur Arbeit und Ausbildungseinrichtung gehören zu den Routinewegen, die in der Regel auch allein zurückgelegt werden. Doch auch die Wege für Freizeit- oder Erledigungszwecke weisen große Anteile an ÖPNV-Wegen auf. In Berlin werden 23 bzw. 24 Prozent der Wege in diesen beiden Kategorien mit dem ÖPNV bewältigt. In Brandenburg sind es immerhin noch jeweils 9 Prozent in diesen Kategorien. Für Begleitwege werden Bus und Bahn vor allem in Brandenburg nur selten gewählt (Berlin 16 Prozent, Brandenburg 3 Prozent). Und auch für den Einkauf wird der ÖPNV in der Regel in Brandenburg nicht genutzt, hier dominieren das Auto und vor allem die eigenen Füße.

Für Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, wurde die höchste mittlere Dauer gemessen. Das gilt auch dann noch, wenn Wege im Fernverkehr ausgeschlossen und nur Wege mit einer maximalen Distanz von 50 Kilometern betrachtet werden. Im Mittel beträgt die Dauer 40 Minuten in Berlin und 45 Minuten in Brandenburg (vergleiche *Abbildung 14, Kapitel 4*), da sie neben der reinen Fahrzeit auch Fußwege zur Haltestelle sowie Umstiegs- und Wartezeiten beinhaltet. Mit rund 8 Kilometern in Berlin und 14 Kilometern in Brandenburg sind diese Wege zudem länger als Wege, die im Auto zurückgelegt werden (vergleiche *Abbildung 13, Kapitel 4*). Die durchschnittlich 7 bis 8 Kilometer als MIV-Fahrer in Berlin und Brandenburg stehen beim Pkw aber einer durchschnittlichen Dauer von 20 Minuten gegenüber. Für Wege mit Bussen und Bahnen muss also deutlich mehr Zeit aufgebracht werden als für Wege mit dem Auto.

Die Abbildungen in *Kapitel 7* verdeutlichen die Verteilung der Wegedauern und Wegelängen von Wegen, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden (vergleiche *Abbildung 51 bis Abbildung 53*).

8.2 Übliche Nutzung von Bussen und Bahnen

Insgesamt zählen 90 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner Berlins und 59 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner Brandenburgs ab 14 Jahren zu den ÖPNV-Nutzern. Dieser Anteil ist unter den Jüngeren in beiden Bundesländern noch einmal höher und sinkt mit zunehmendem Alter etwas ab. In der Altersklasse ab 75 Jahren liegt der Anteil aber in Berlin immer

noch bei rund 84 Prozent. In Brandenburg nutzen die älteren Personen den ÖPNV deutlich weniger. In der Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen sind es nur noch 49 Prozent, die zumindest selten den ÖPNV nutzen (siehe *Abbildung 54*). Dieser Unterschied nach Altersgruppen ist auch in den deutschlandweiten Ergebnissen zu sehen.

Intensivste ÖV-Nutzung unter Studierenden und Schülern

Auf Basis der umfangreichen Regionalstichprobe können auch die Nutzungshäufigkeiten von Schülerinnen und Schülern sowie Studierenden betrachtet werden. Schülerinnen und Schüler sowie Studierende zeigen in Berlin die häufigste Nutzung von Bussen und Bahnen. In diesen Lebensphasen fahren 86 bzw. 94 Prozent mindestens wöchentlich mit dem ÖPNV. Betrachtet man Brandenburg, sind diese Zahlen etwas niedriger. Schülerinnen und Schüler sowie Studierende nutzen hier zu 60 bzw. 81 Prozent den ÖPNV mindestens wöchentlich. Diese hohe Nutzungsintensität der beiden genannten Gruppen ist auch vor dem Hintergrund der weiten Verbreitung von Zeitkarten im Ausbildungstarif und speziell von Semestertickets für die Studierenden zu sehen (ohne *Abbildung*).

Korrespondierend zu den höheren Anteilen an Zeitkartennutzerinnen und -nutzern unter den jüngeren Jahrgängen, die in *Kapitel 3.3* dargestellt wurden, ist auch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in Brandenburg und Berlin in diesen Altersgruppen intensiver. Mehr als die Hälfte der jungen Erwachsenen bis 29 Jahre gibt an, mindestens wöchentlich die Busse und Bahnen in der Region zu nutzen. 51 Prozent der Personen bis 17 Jahre und 38 Prozent der 18- bis 29-Jährigen nutzen das Angebot in Brandenburg sogar täglich oder fast täglich. In Berlin nutzen sogar 57 Prozent der Personen bis 17 Jahren und 54 Prozent der Personen bis 29 Jahren (fast) täglich. Mit zunehmendem Alter sinkt die Nutzungshäufigkeit kontinuierlich. In der höchsten Altersklasse ab 75 Jahren sinkt der Anteil täglicher Nutzerinnen und Nutzer in Brandenburg auf nur noch 3 Prozent. In Berlin fahren in dieser Altersgruppe immerhin noch 17 Prozent (fast) täglich mit Bussen und Bahnen. Berücksichtigt werden muss an dieser Stelle jedoch auch, dass die allgemeine Mobilität mit zunehmendem Alter abnimmt (siehe *Abbildung 54* und *Abbildung 55*).

Der Blick auf die Nutzungsmuster von Männern und Frauen zeigt deutliche Unterschiede. Frauen gehören in Brandenburg und Berlin häufiger zum

Abbildung 54 Übliche Nutzung des ÖPNV nach Geschlecht und Altersgruppen im Land Brandenburg

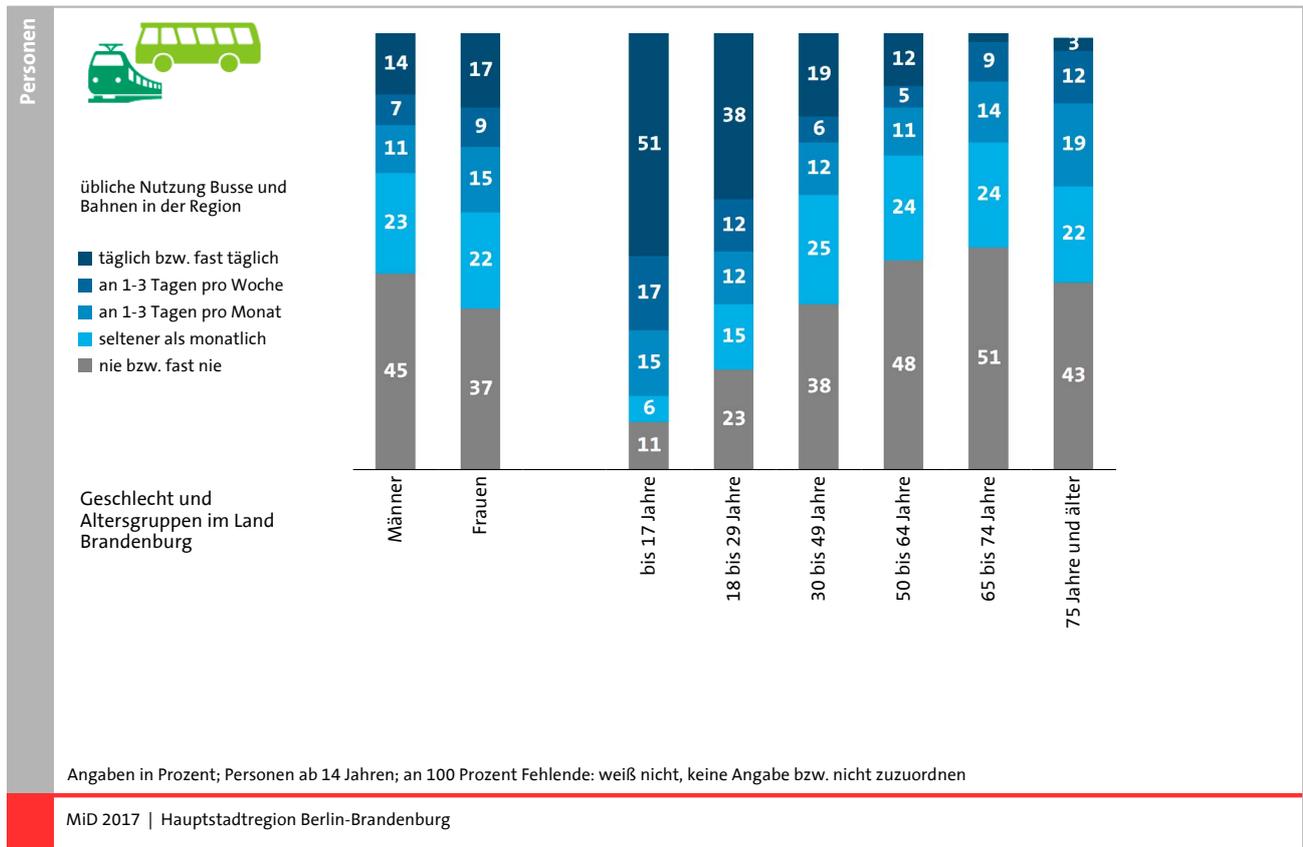
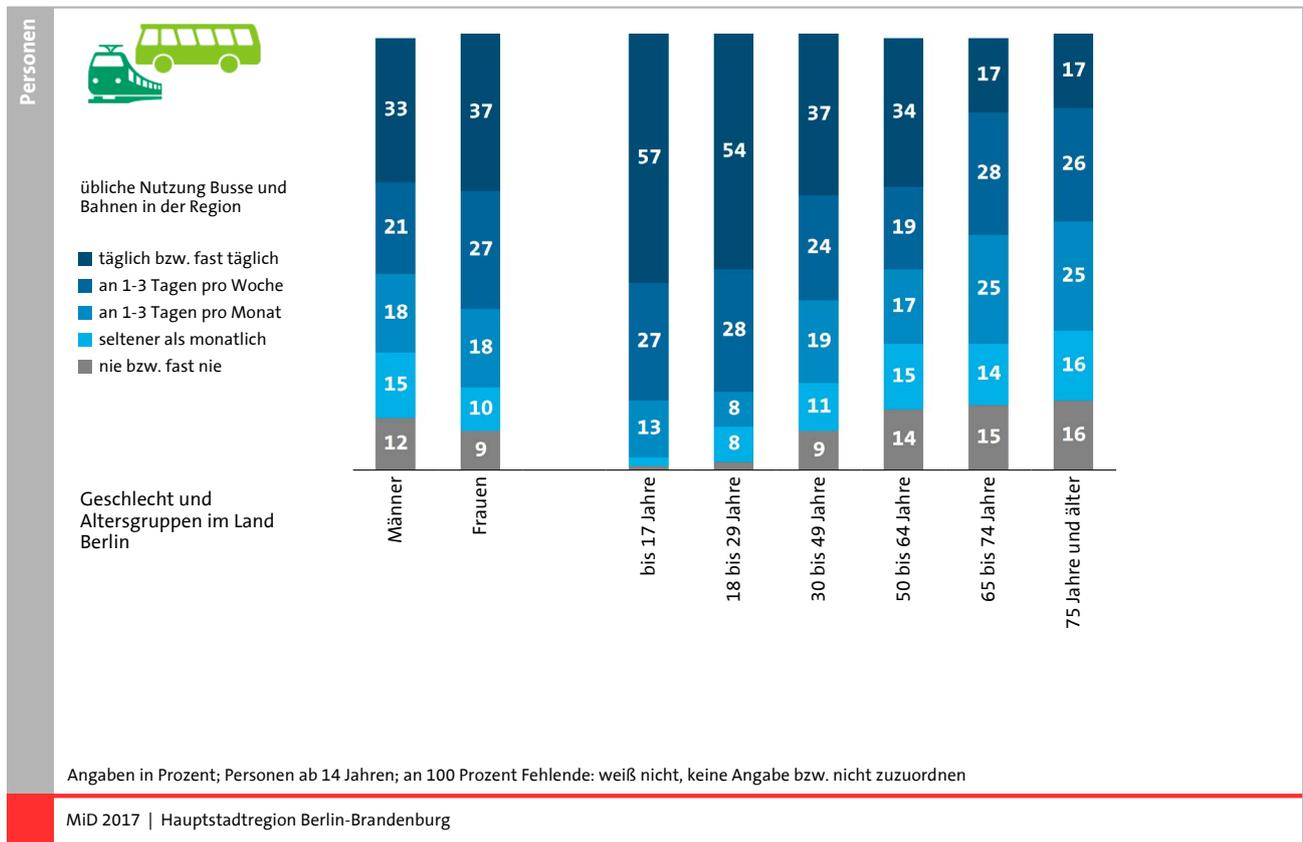


Abbildung 55 Übliche Nutzung des ÖPNV nach Geschlecht und Altersgruppen im Land Berlin



ÖPNV-Kundenkreis und zeigen auch eine höhere Nutzungsintensität als Männer. In Brandenburg nutzen 26 Prozent der Frauen Busse und Bahnen mindestens wöchentlich. Bei den Männern sind es hingegen nur 21 Prozent. In Berlin ist der Unterschied zwischen den Geschlechtern noch deutlicher. Hier nutzen 54 Prozent der Männer, aber 64 Prozent der Frauen mindestens wöchentlich den ÖPNV (vergleiche *Abbildung 54* und *Abbildung 55*).

ÖPNV-Nutzung in Brandenburg nicht unbedingt an den ökonomischen Status gebunden

Die Auswertungen in *Kapitel 5.5* haben bereits gezeigt, dass die übliche Verkehrsmittelnutzung und die verfügbaren Optionen mit dem verfügbaren Einkommen zusammenhängen. Dort wurde festgestellt, dass mit steigendem Einkommen die Anzahl der wöchentlich genutzten Mobilitäts Optionen zunimmt. Bei Personen, die im üblichen Wochenverlauf den ÖPNV als einziges Verkehrsmittel nutzen, ist der Unterschied in Brandenburg bei den drei ökonomischen Statusgruppen allerdings gering (siehe *Abbildung 56*). 24 Prozent der Personen mit niedrigem ökonomischem Status und

26 Prozent der Personen mit hohem ökonomischem Status fahren mindestens wöchentlich mit Bussen und Bahnen. In Brandenburg fahren somit die statushöheren Gruppen sogar etwas öfter mit dem ÖPNV. In Berlin und auch bei den bundesweiten Ergebnissen zeigt sich hingegen, dass bei geringerem verfügbarem Einkommen der Anteil der ÖPNV-Stammkunden, die im Wochenverlauf das Angebot nutzen, leicht steigt. Dieser Zusammenhang wird im folgenden Abschnitt bei der Bewertung der Verkehrssituation und der Einstellung zur Nutzung von Bussen und Bahnen im Alltag näher betrachtet.

Die Effekte des Alters bzw. der Lebensphase und des ökonomischen Status auf die ÖPNV-Nutzungshäufigkeit überlagern sich. Studierende verfügen oft über vergleichsweise niedrige Einkommen und da in die Einordnung der Haushalte nach ökonomischem Status neben dem Einkommen auch die Anzahl der Haushaltsmitglieder eingeht, werden Haushalte mit Kindern eher Kategorien mit niedrigem verfügbarem Einkommen zugeordnet. Die höhere ÖPNV-Nutzung kann also auf die Lebensphase und auf das verfügbare Einkommen zurückgeführt werden.

Abbildung 56 Übliche Nutzung des ÖPNV nach ökonomischem Status des Haushalts I

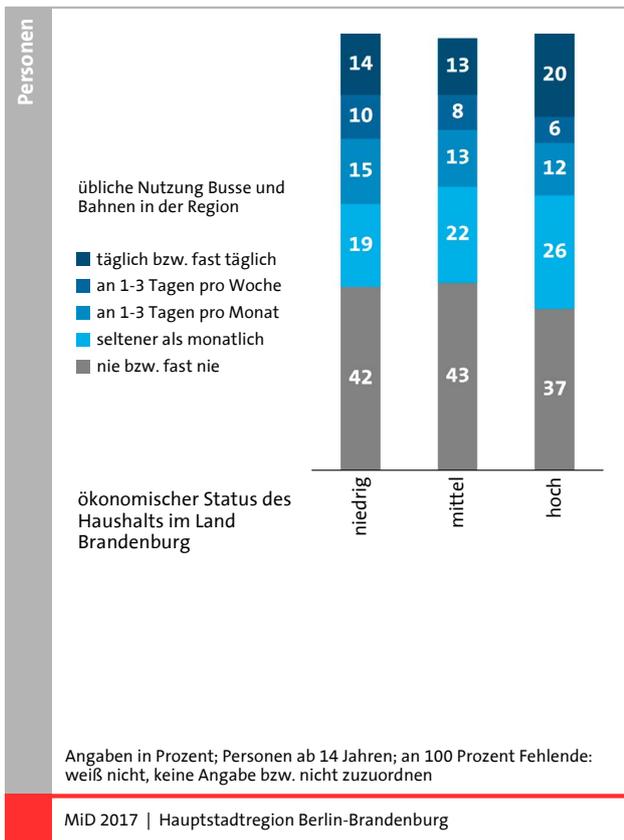
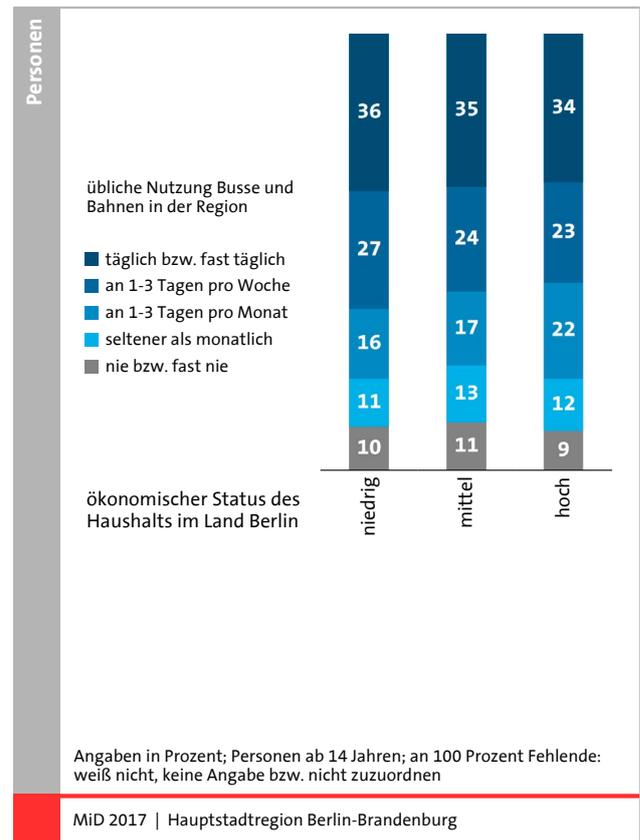


Abbildung 57 Übliche Nutzung des ÖPNV nach ökonomischem Status des Haushalts II



ÖPNV-Nutzungshäufigkeit in einzelnen Gebieten

Deutlich stärker als nach Geschlecht und ökonomischem Status der Befragten variiert die Nutzungshäufigkeit von Bussen und Bahnen zwischen den einzelnen Gebieten der Hauptstadtregion. Insbesondere der erweiterte Metropolenraum in Brandenburg weist einen deutlich erhöhten Anteil von Befragten auf, die (fast) nie den öffentlichen Verkehr nutzen. Ihr Anteil liegt bei 51 Prozent. Die meisten und auch regelmäßigsten Nutzerinnen und Nutzer von Bussen und Bahnen gibt es innerhalb der Region dagegen in den Städten Berlin und Potsdam. 77 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Berlins und 74 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Potsdams nutzen den ÖPNV hier mindestens monatlich. In Deutschland insgesamt sind es dagegen „nur“ 36 Prozent, die zumindest monatlich den ÖPNV nutzen (siehe Kapitel 5.2, Abbildung 23).

8.3 ÖPNV-Anbindungsqualität

Zusätzliche Berücksichtigung zugespielter Haltestellenentfernungen

Zusätzlich zu dieser Betrachtung nach Nutzermerkmalen, die direkt aus den durchgeführten Interviews stammen, können in der MiD-Auswertung zum ÖPNV auch Merkmale zur Bedienungsqualität herangezogen werden, die über externe Klassifikationen zugeordnet und anschließend kategorisiert werden. Hierzu liegen Angaben über die Entfernungen der jeweiligen Wohnadresse von den Haltestellen für Bus und Bahn vor. Diese Angaben konnten bundesweit gesehen für rund vier Fünftel der befragten Haushalte ermittelt werden – immer dann, wenn die freiwillige Angabe zur Wohnadresse vorlag oder diese bereits aus der Stichprobenvorbereitung bekannt war.

Diese Haltestellenentfernungen wurden zu vier Qualitätsstufen zusammengefasst und orientieren sich an der bundesweiten Verteilung (darauf beziehen sich auch die genannten Anteilsangaben hinsichtlich aller Haushalte mit einer Eingruppierung):

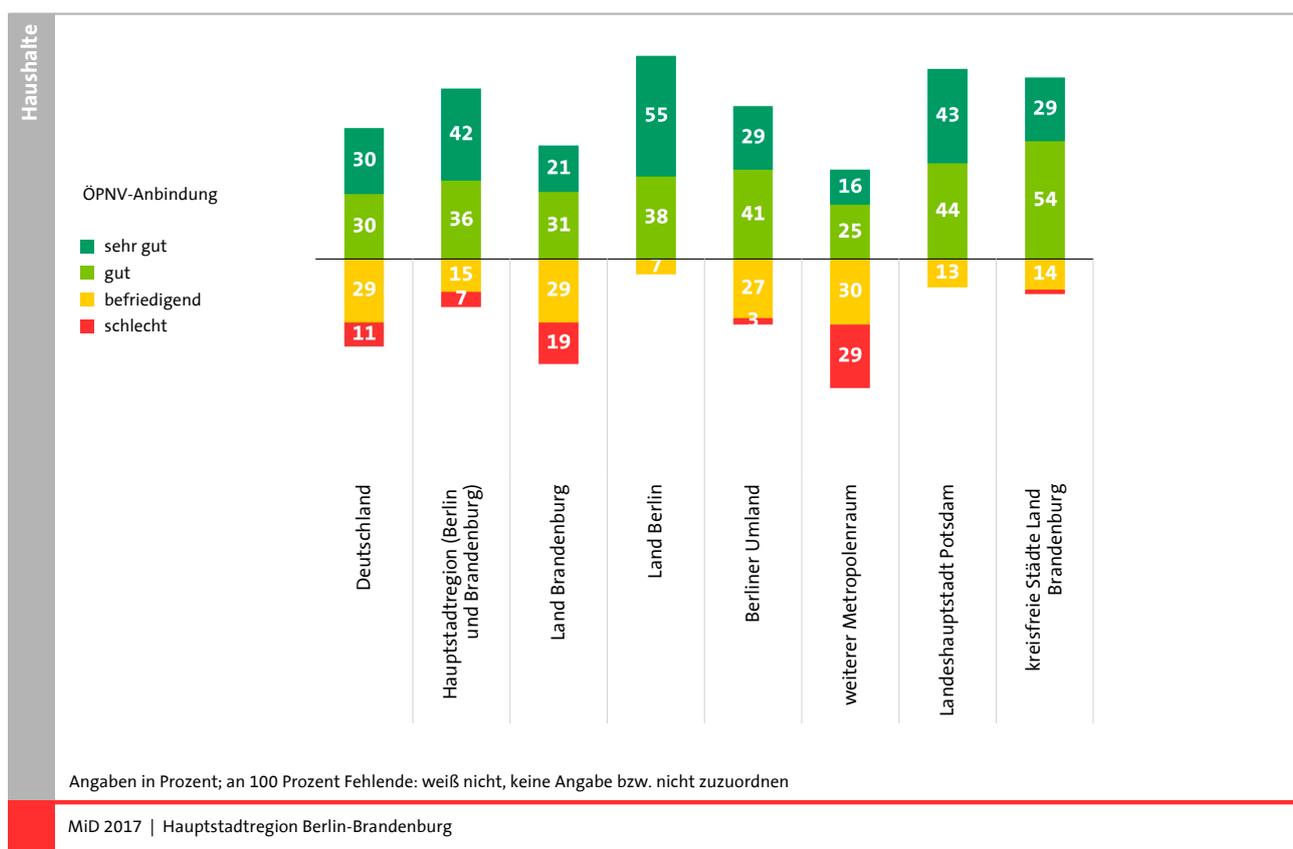
- sehr gut
Bahnhaltelpunkt in maximal 1.000 Meter Entfernung sowie Straßenbahn- oder Bushalt in maximal 500 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 28 Prozent

- gut
Bahnhaltelpunkt in maximal 2.500 Meter Entfernung sowie Straßenbahnhalt in maximal 1.000 Meter oder Bushalt in maximal 500 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 29 Prozent
- befriedigend
Bahnhaltelpunkt in maximal 2.500 Meter oder Straßenbahnhalt in maximal 1.000 Meter oder Bushalt in maximal 500 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 31 Prozent
- schlecht
Bahnhaltelpunkt in mehr als 2.500 Meter, Straßenbahn in mehr als 1.000 Meter und Bus in mehr als 500 Meter Entfernung
Anteil bundesweit 13 Prozent

Die Kategorisierung ist dabei deutschlandweit ausgerichtet. Einen sehr guten Anschluss weisen in Berlin 55 Prozent der Haushalte auf und über einen guten Anschluss verfügen 38 Prozent der Haushalte. Die ÖPNV-Anbindung von 7 Prozent der befragten Personen in Berlin ist befriedigend. Mit dieser Verteilung liegt Berlin über dem Durchschnittswert für die Großstädte in Deutschland und deutlich über dem gesamten Bundesschnitt.

Auch in Potsdam und den kreisfreien Städten im Land Brandenburg ist die ÖPNV-Anbindung vergleichsweise gut. 43 Prozent der Haushalte verfügen in Potsdam über eine sehr gute und weitere 44 Prozent über eine gute Anbindung. Bei 13 Prozent ist die Anbindung befriedigend. In den kreisfreien Städten Brandenburgs haben 29 Prozent eine sehr gute, 54 Prozent eine gute und 14 Prozent eine befriedigende Anbindung.

In den ländlicheren Regionen Brandenburgs des weiteren Metropolenraums fällt die Anbindung dagegen erwartungsgemäß schlechter aus. Nur 16 Prozent der Haushalte verfügen über eine sehr gute ÖPNV-Anbindung und etwa jeder vierte Haushalt verfügt über eine gute Anbindung. Bei weiteren 30 Prozent ist die Anbindungsqualität dagegen nur befriedigend. Mit 29 Prozent ist fast jeder dritte Haushalt in diesem Gebiet sogar nur schlecht an das ÖPNV-Netz angeschlossen (siehe Abbildung 58). Mit dieser Verteilung liegt der weitere Metropolenraum Brandenburgs auch deutlich unter dem Niveau von Deutschland insgesamt.

Abbildung 58 ÖPNV-Anbindung im Vergleich

Die Bedienungsqualität wirkt sich direkt auf die Nachfrage aus. Unter den Personen mit einer „sehr guten“ oder „guten“ Anbindung sind 56 Prozent der gesamten Hauptstadtregion ÖPNV-Stammnutzerinnen und -nutzer. Eine „schlechte“ Anbindung an den ÖPNV sorgt hingegen dafür, dass lediglich 19 Prozent der Befragten in der Hauptstadtregion zu den ÖPNV-Stammnutzerinnen und -nutzern zählen (ohne Abbildung).

8.4 Bewertung der Verkehrssituation und Einstellungen zum ÖPNV

Werden wieder die direkten Angaben der Befragten herangezogen, können die beschriebenen Ergebnisse zur ÖPNV-Anbindung nach der objektiven Klassifikation über die ermittelten Haltestellenentfernungen um eher individuell-subjektiv geprägte Bewertungen ergänzt werden. Wie bereits in Kapitel 6 und auch noch einmal in Abbildung 59 dargestellt, wird die Verkehrssituation für den ÖPNV mit einer Durchschnittsnote von 2,1 durch die Befragten in Berlin grundsätzlich gut bewertet. Ähnlich positiv äußern sich die Berlinerinnen und Berliner, wenn es um die Beliebtheit der ÖV-Nutzung im Alltag geht. 62 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren gibt an, im Alltag gerne mit

Bussen und Bahnen zu fahren (siehe Abbildung 62). Im Land Brandenburg wird die Verkehrssituation für den ÖPNV mit einer Durchschnittsnote von 3,1 allerdings deutlich schlechter bewertet. Hier geben dann auch nur noch 38 Prozent der befragten Personen an, im Alltag gerne mit Bus und Bahn zu fahren (siehe Abbildung 59 und Abbildung 62).

Der Blick auf die Bewertungen und Einstellungen in Abhängigkeit von der Nutzungsintensität zeigt, dass bei häufigerer Nutzung sowohl in Brandenburg als auch in Berlin bessere Noten vergeben werden (siehe Abbildung 60 und Abbildung 61). Dabei dürfte in der Regel die gute subjektive Bewertung ausschlaggebend für die höhere Inanspruchnahme sein – und nicht umgekehrt.

Der Blick auf die Ergebnisse nach Teilregionen zeigt die Unterschiede in den Bewertungen der Verkehrssituation. Vereinfacht lässt sich sagen: Je ländlicher das Gebiet ist, desto schlechter werden die Durchschnittsnoten für den ÖPNV. Hier zeigt sich ganz klar die im Vergleich zu Berlin und den Städten in Brandenburg abfallende ÖPNV-Infrastruktur und geringere Anbindungsqualität der Befragten in den ländlichen Gebieten.

Abbildung 59 Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV



Abbildung 60 Bewertung der Verkehrssituation zum ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit I

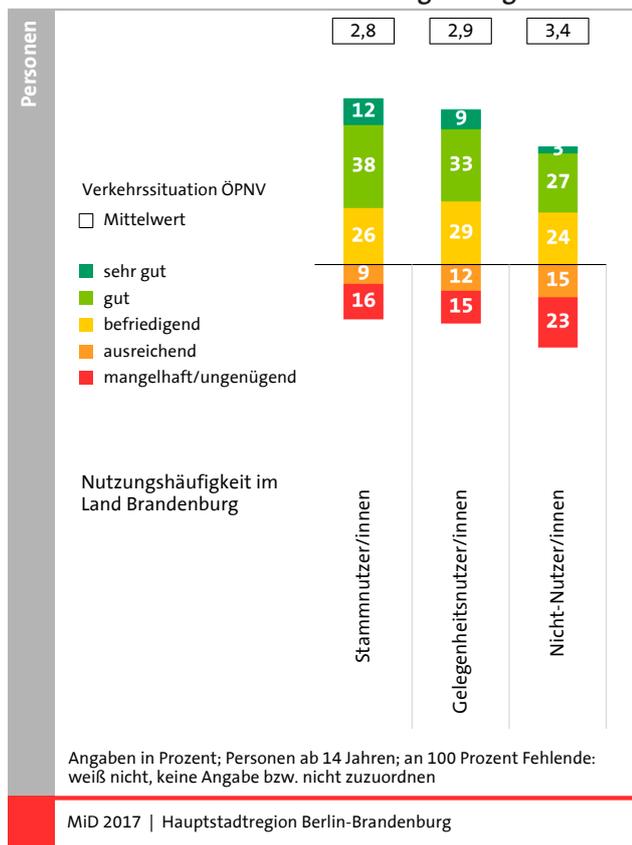


Abbildung 61 Bewertung der Verkehrssituation zum ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit II

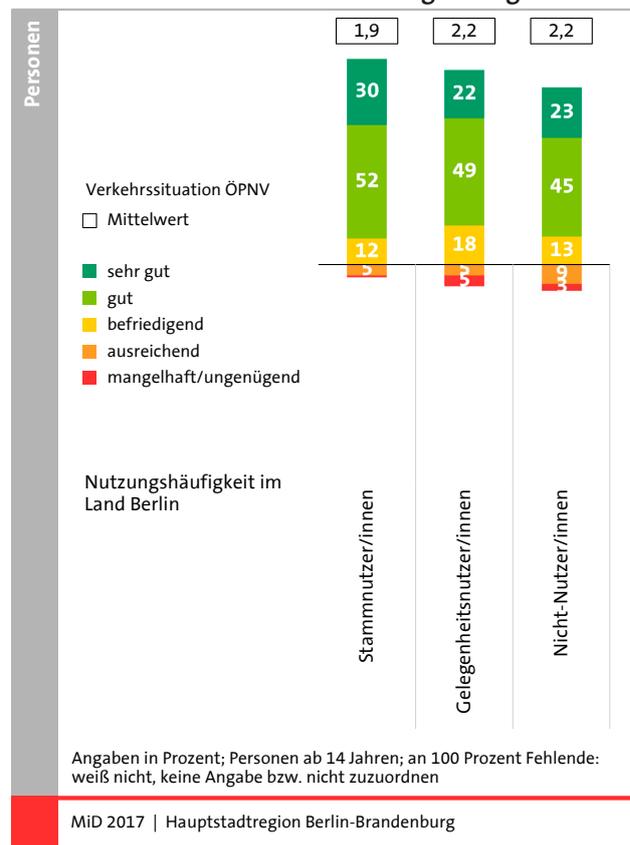


Abbildung 62 Einstellungen zur Verkehrssituation für den ÖPNV

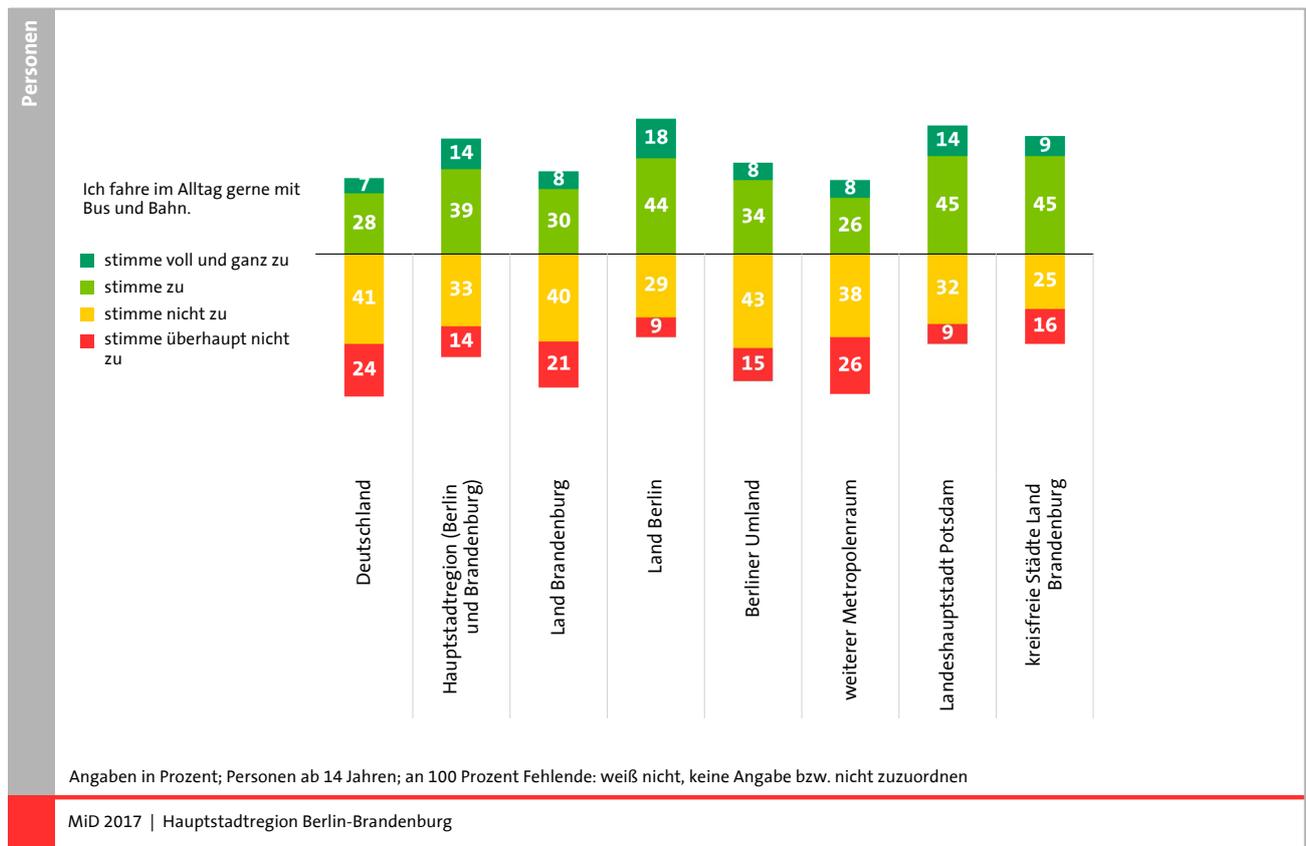


Abbildung 63 Einstellung zum ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit I

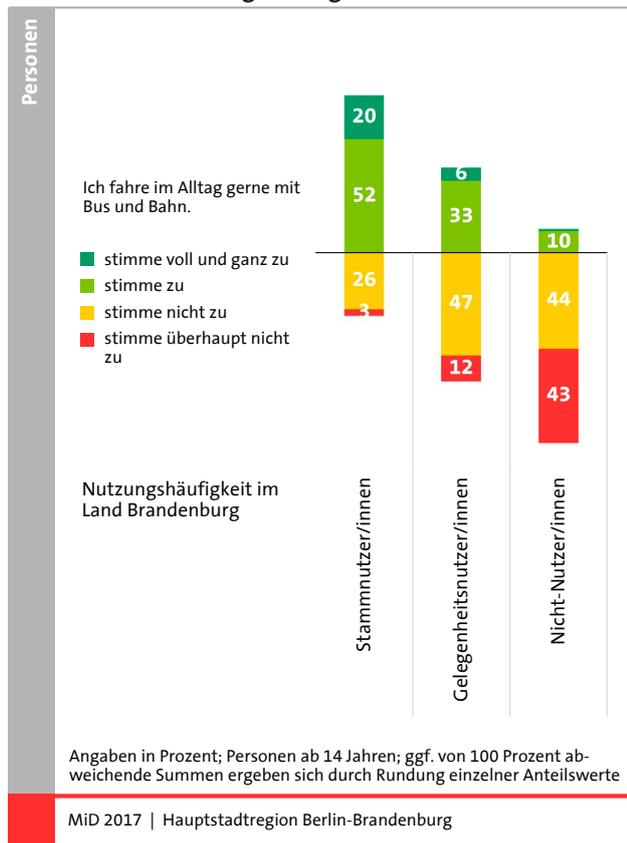
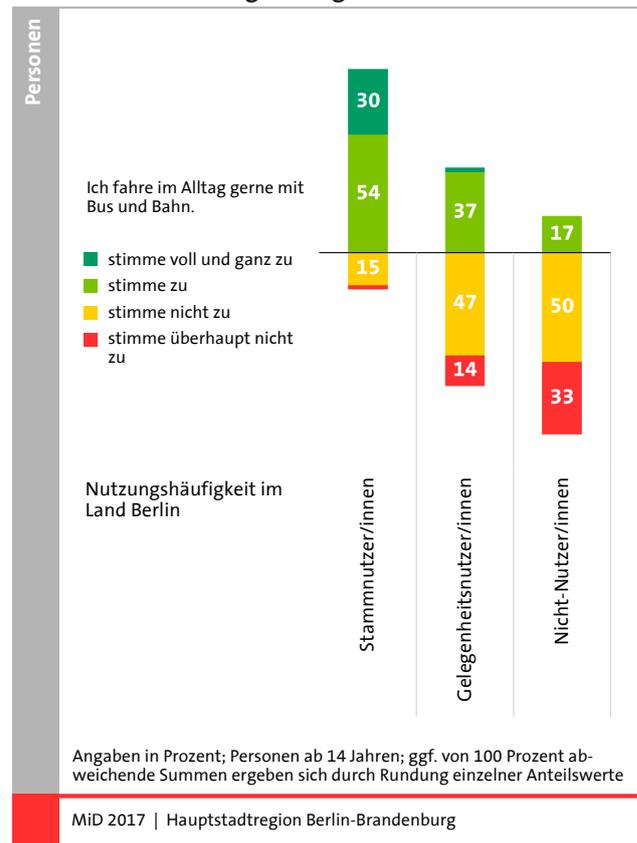


Abbildung 64 Einstellung zum ÖPNV nach Nutzungshäufigkeit II



Mit der Begeisterung, im Alltag Bus und Bahn zu nutzen, verhält es sich ähnlich. Je städtischer man wohnt, desto lieber fährt man im Alltag mit Bus und Bahn. Die Anteile der Zustimmung zu dieser Aussage liegen hier jeweils deutlich über 50 Prozent. Im weiteren Metropolitanraum Brandenburg stimmt der Aussage hingegen nur jede dritte befragte Person zu (vergleiche *Abbildung 62*).

ÖPNV mit gutem Image in Berlin

Anders als in vielen anderen Regionen Deutschlands scheint der ÖPNV in Berlin also kein Imageproblem zu haben. Deutschlandweit ist festzustellen, dass viele Menschen das Angebot von Bussen und Bahnen nicht gerne nutzen, obwohl deren Verkehrssituation vergleichsweise gut bewertet wird. Dahinter liegt in der Regel eine Erwartungslücke, nicht nur bezogen auf die vorhandene „harte“ Infrastruktur, sondern auch bezogen auf „weiche“ Merkmale, die in der MiD jedoch nicht bewertet wurden, wie etwa im Servicebereich oder in der Aufenthaltsqualität. Diese Lücke scheint es in den städtischen Gebieten der Hauptstadtregion nur in geringerem Ausmaß zu geben als in den übrigen, ländlichen Teilräumen.

8.5 Mögliche Potenziale im ÖPNV

Mit den vorgestellten Ergebnissen zur subjektiven Bewertung des jeweils lokalen ÖPNV-Angebots und den Erkenntnissen zur objektiven Bedienungsqualität in Brandenburg und Berlin können Abschätzungen zu den noch nicht ausgeschöpften Potenzialen für den ÖPNV vorgenommen werden. Zwar wurden einige der hierbei herangezogenen Fragen aus Gründen der begrenzten Fragebogenlänge nur in einer Teilstichprobe bzw. der bundesweiten MiD gestellt, trotzdem liefert ihre Kombination verwendbare Hinweise auf die Potenzialgrößen. Hierzu wird von folgenden Annahmen ausgegangen:

- Als Potenzialgruppe kommen Befragte in Betracht, deren Wohnadresse gemäß der ÖPNV-Anbindungsklassifikation mindestens als gut eingestuft wird.
- Es sind Personen, die gegenwärtig den ÖPNV nur monatlich oder seltener nutzen.
- Sie sollten die ÖPNV-Infrastruktur aus ihrer persönlichen Sicht ebenfalls als sehr gut oder gut einstufen.

- Die so abgegrenzte Gruppe kann noch einmal unterteilt werden in diejenigen, die auch zustimmen, den ÖPNV gerne zu nutzen, sowie die verbleibenden Personen, die dies trotz einer sowohl subjektiven als auch objektiven (sehr) guten Anbindungsqualität nicht tun.

Auf diese Weise entstehen zwei Potenzialgruppen:

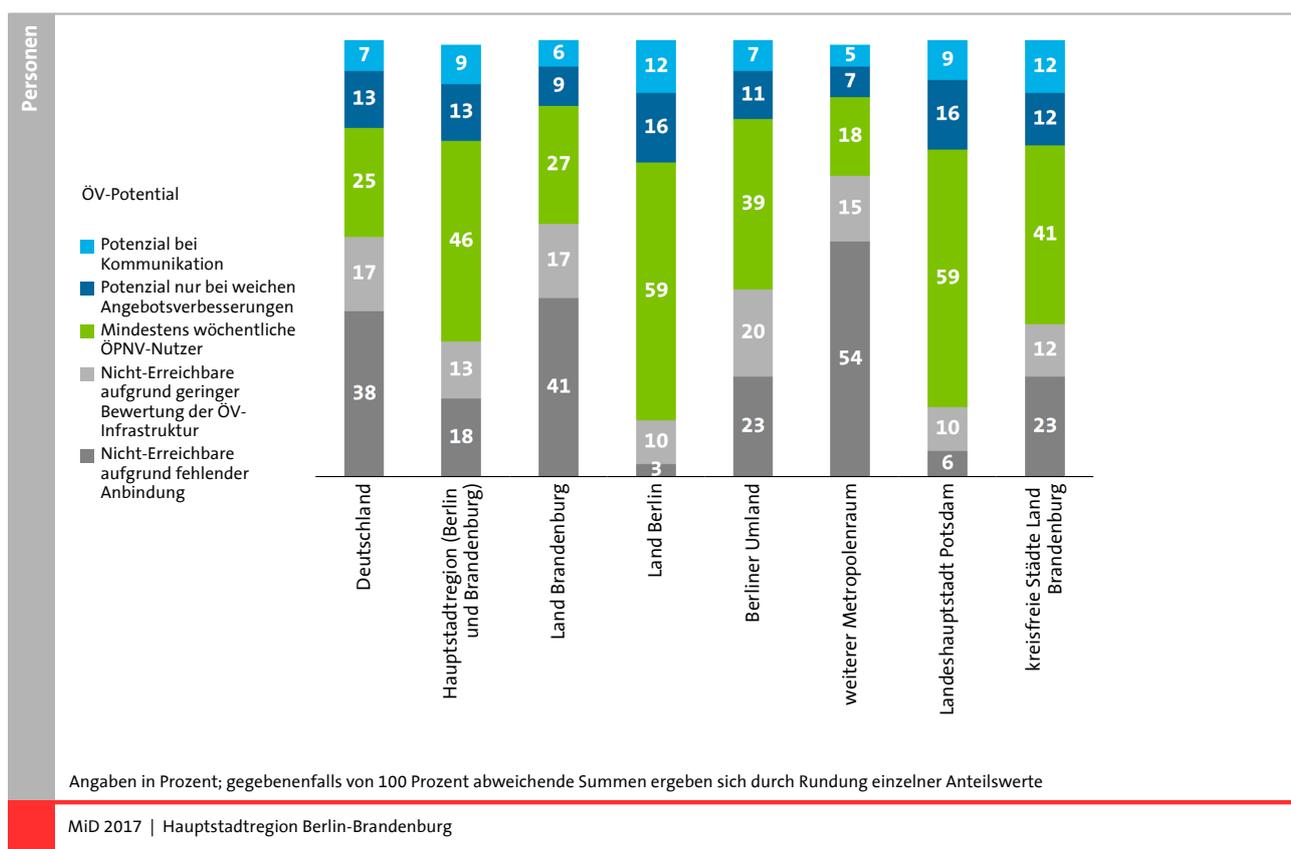
- ein engeres Potenzial, das sowohl gut angebunden ist als auch gerne ÖPNV fährt, dies aber augenblicklich nicht tut,
- und ein erweitertes Potenzial, das zwar gut angebunden ist, aber den ÖPNV nur ungern und selten oder gar nicht in Anspruch nimmt.

In Berlin umfasst, wie in *Abbildung 65* dargestellt, die erste Gruppe 12 Prozent und die zweite Gruppe 16 Prozent der Befragten im Alter ab 14 Jahren. Weitere 59 Prozent nutzen den ÖPNV bereits wöchentlich. Kurz- und mittelfristig eher nicht für den ÖPNV erreichbar sind die verbleibenden insgesamt 13 Prozent – entweder aufgrund ihrer geringen Zufriedenheit mit dem Bus- und Bahnangebot oder aufgrund einer schlechten Anbindung. Dabei überwiegt die Gruppe derjenigen, die den ÖPNV aus individuellen Gründen und Komfortexpectationen gar nicht oder selten nutzen. Zu dieser Gruppe zählen 10 Prozent. Weil sie in ihrem Wohnquartier zu schlecht angebunden sind, halten in Berlin den ÖPNV hingegen nur 3 Prozent für nicht ausreichend.

Dieses Ergebnis unterscheidet sich erneut sehr deutlich in Brandenburg. Hier liegt das addierte Potenzial bei insgesamt nur 15 Prozent bei einem Anteil von 27 Prozent bereits wöchentlicher ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer. Dadurch bleiben 58 Prozent nicht erreichbarer Personen übrig, die vor allem wegen einer mangelnden Anbindung den ÖPNV für nicht ausreichend halten (41 Prozent). Besonders hoch ist dieser Anteil mit sogar 54 Prozent erwartungsgemäß im erweiterten Metropolitanraum, also den ländlichen Gebieten Brandenburgs.

Bei dem ersten Segment des engeren Potenzials mit einem Anteil von 6 Prozent in Brandenburg und 12 Prozent in Berlin kann davon ausgegangen werden, dass durch eine bessere Kommunikation der vorhandenen Qualitäten eine zumindest etwas häufigere ÖPNV-Nutzung erreicht werden kann. Zwar hängt der Erfolg wie auch bei dem erweiterten Potenzial nicht nur von der Wohnortanbindung, sondern auch von der

Abbildung 65 ÖPNV-Potenzialgruppen



(in der MiD nicht erfragt) ÖPNV-Erreichbarkeit der Ziele ab, doch kann diese Gruppe vermutlich am ehesten von einer häufigeren ÖPNV-Nutzung überzeugt werden. In der Gruppe des erweiterten Potenzials, die 16 Prozent in Berlin bzw. 9 Prozent in Brandenburg umfasst, muss dagegen eine Verbesserung der „weichen“ Qualitäten hinzukommen. Dazu zählen Aspekte wie Zuverlässigkeit, Sitzplatzverfügbarkeit, Aufenthaltsqualität, Sauberkeit und mehr.

Für alle weiteren Personen außerhalb dieser beiden Gruppen, die den ÖPNV nicht nutzen, kann angenommen werden, dass erst Verbesserungen der ÖPNV-Infrastruktur oder Taktverdichtungen im bestehenden Netz erfolgreich sind, um mehr ÖPNV-Fahrgäste zu gewinnen. Sie fahren bisher selten oder gar nicht mit dem ÖPNV, sind mit dem verfügbaren Angebot eher nicht zufrieden und auch objektiv eher schlecht an das ÖPNV-Netz angebunden.

Tabelle 7 ÖPNV-Kundensegmente

	Stammkunden	Gelegenheitskunden		Nicht-Kunden	
		mit guter Anbindung	mit schlechter Anbindung	mit guter Anbindung	mit schlechter Anbindung
<i>Personen ab 14 Jahren</i>	%	%	%	%	%
Deutschland	24	21	13	18	23
Hauptstadtregion (Berlin und Brandenburg)	44	25	7	12	11
Land Brandenburg	22	21	14	17	25
Land Berlin	60	28	2	9	2
Berliner Umland	33	29	11	16	11
weiterer Metropolitanraum	15	16	17	17	35
Landeshauptstadt Potsdam	53	32	4	9	2
kreisfreie Städte Land Brandenburg	29	27	8	28	8

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Tabelle 8 Übersicht zu ausgewählten Merkmalen der ÖPNV-Kundensegmente

<i>Personen ab 14 Jahren</i>		Stammkunden	Gelegenheitskunden		Nicht-Kunden	
			mit guter Anbindung	mit schlechter Anbindung	mit guter Anbindung	mit schlechter Anbindung
Durchschnittsalter	<i>in Jahren</i>	45	55	56	60	55
Anteil Frauen	%	56	48	53	46	46
Anteil Zeitkartennutzer im Segment	%	73	10	3	2	2
Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf						
Auto	%	0	41	52	56	59
ÖV	%	38	2	0	0	0
Fahrrad	%	0	20	10	12	7
Auto und Fahrrad	%	0	24	30	19	27
Auto und ÖV	%	23	0	1	0	1
Rad und ÖV	%	27	0	0	1	0
Auto, Rad und ÖV	%	13	0	0	0	0
keine Verkehrsmittelnutzung	%	0	13	6	13	6
Einstellung ÖV im Alltag, Anteil "stimme voll und ganz zu"	%	31	4	5	0	3
Einstellung ÖV im Alltag, Anteil "stimme voll und ganz zu" und "stimme zu"	%	83	39	37	18	12
Bewertung ÖV-Infrastruktur (TopBox)	%	76	62	38	57	27

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

9 Sharing-Angebote

Mit Car- und Bikesharing sind in den letzten Jahren zwei zusätzliche Mobilitätsoptionen hauptsächlich in den urbanen Räumen verfügbar geworden. Moderne Kommunikationstechnologien ermöglichen es, Fahrzeuge in der Nähe zu lokalisieren, zu buchen und damit auch spontan zu nutzen. Das unterscheidet die neuen Sharing-Angebote fundamental von traditionellen, in der Regel stationsbasierten Verleihsystemen. Die neuen Angebote sind häufig mit der Erwartung verbunden, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbands gestärkt werden und das Wachstum des privaten Pkw-Bestands zumindest gebremst wird. Das ist vor allem in den Großstädten, die durch ein starkes Bevölkerungswachstum geprägt sind, ein wichtiger Aspekt. Zudem treffen die Angebote in den Städten auf deutlich mehr Haushalte ohne eigenen Pkw (vergleiche Kapitel 3) und so auf deutlich mehr potenzielle Nutzerinnen und Nutzer.

Bikesharing-Angebote werden als attraktive Ergänzung der öffentlichen Verkehrsmittel etabliert und sollen der städtischen Bevölkerung mehr Wahlmöglichkeiten und Flexibilität für ihre Alltagsmobilität bieten.

Um diesen neuen Entwicklungen nachgehen zu können, wurden in der MiD 2017 beide Aspekte in das Befragungsprogramm aufgenommen. Dies ermöglicht, die Verbreitung und Nutzung der Angebote abzuschätzen und diese sowohl regional als auch anhand soziodemografischer Merkmale zu analysieren. Eine detaillierte Differenzierung der Angebotsformen selbst kann mithilfe der Studie nicht vorgenommen werden. So kann nicht zwischen stationsbasierten und free-floating Angeboten oder Angeboten mit konventionellen und Elektroantrieben differenziert werden. Im Folgenden werden die aktuelle Situation und die Nutzungsmuster beschrieben.

Carsharing als zusätzliche Mobilitätsoption im urbanen Raum

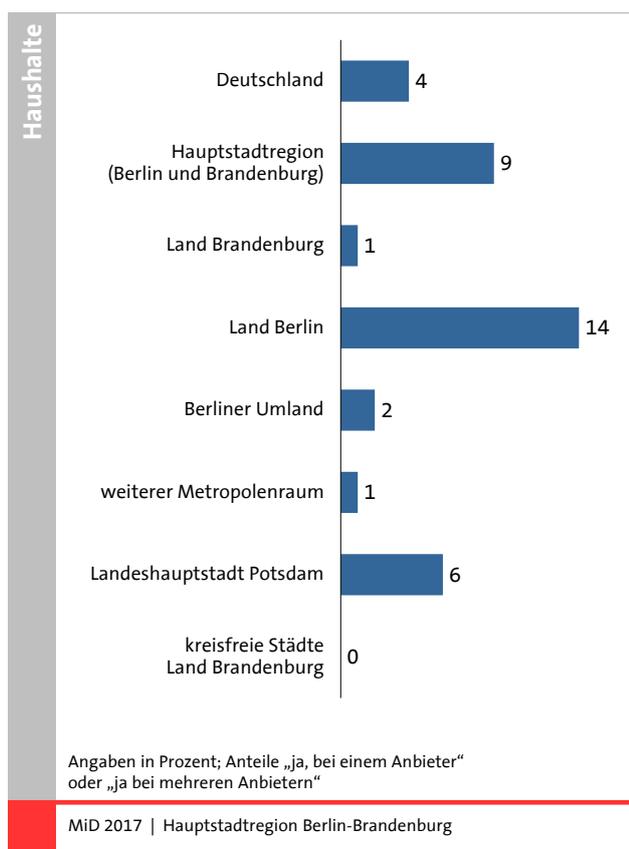
In der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg sind etwa 9 Prozent der Haushalte im Besitz einer Kundenkarte einer oder mehrerer Carsharing-Organisation. Dieser Wert ist mehr als doppelt so hoch wie der Wert für die gesamte Bundesrepublik, erscheint

aber zunächst gering. Die regionale Differenzierung offenbart jedoch deutliche Unterschiede innerhalb des Gesamtergebnisses. In den kreisfreien Städten des Landes Brandenburg ist keine der befragten Personen Mitglied bei einem Carsharing-Anbieter. Auch im Berliner Umland und im weiteren Metropolitanraum nutzen nur 2 bzw. 1 Prozent das Carsharing-Angebot. Während im Land Brandenburg nur 1 Prozent das Angebot nutzen, sind in der Landeshauptstadt Potsdam 6 Prozent der Befragten bei einem oder mehreren Anbietern registriert. Spitzenreiter ist das Land Berlin, in dem 14 Prozent der Haushalte angeben, Carsharing-Mitglied zu sein.

Vor dem Hintergrund der Konzentration der Angebote auf die großen Metropolen und innerhalb dieser teilweise auf die besonders dicht besiedelten Quartiere sind diese Unterschiede zu erwarten.

Carsharing vor allem eine zusätzliche Option für Haushalte mit hohem Einkommen

Innerhalb der urbanen Räume erreichen die Angebote also bereits eine hohe Verbreitung. Werden die Mitgliedschaften entlang des ökonomischen Status differenziert, wird deutlich, dass es vor allem Haushalte mit hohem verfügbarem Einkommen sind, die eine Kundenkarte besitzen. So steigt der Anteil der Carsharing-Mitglieder unter den sehr statushohen Haushalten in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg auf 48 Prozent, während er unter den Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status unterdurchschnittlich ist. Die Zurückhaltung der Haushalte mit niedrigem verfügbarem Einkommen verwundert zunächst, sind die Mitgliedschaften bei den Anbietern doch in der Regel günstig oder kostenlos und besitzen diese Haushalte doch auch seltener ein eigenes Auto. Die Zurückhaltung hängt unter Umständen mit einer anderen Zugangshürde zusammen: dem Pkw-Führerschein. Während auch in der Hauptstadtregion fast alle erwachsenen Personen aus Haushalten mit hohem oder sehr hohem verfügbarem Einkommen einen Pkw-Führerschein besitzen, beträgt dieser Anteil unter den Personen mit geringerem verfügbarem Einkommen etwa drei Viertel.

Abbildung 66 Carsharing-Mitgliedschaft

Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft nicht immer ohne privaten Pkw

In der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg verfügen 20 Prozent der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft auch über mindestens einen Pkw. Damit liegt der Anteil deutlich über dem Gesamtergebnis für Deutschland (10 Prozent). Berücksichtigt man aber, dass die Carsharing-Angebote fast ausschließlich in den Großstädten vorhanden sind, relativiert sich dieser Eindruck. Denn innerhalb der Großstädte besitzt die Hälfte der Haushalte kein Auto. Zusammen mit der bereits festgestellten hohen Beteiligung gut situerter Haushalte liegt die Vermutung nahe, dass Carsharing eine zusätzliche Mobilitätsoption ist, die im Alltag eher selten genutzt wird. Dieser Vermutung wird im Folgenden durch die Analyse der üblichen Nutzung nachgegangen

Carsharing – eine eher selten genutzte Option

Dem beachtlichen Wert der Haushalte mit einem Carsharing-Zugang steht eine verhältnismäßig geringe tatsächliche Inanspruchnahme gegenüber. Etwa ein Drittel der Personen in Brandenburg, die eine Kundenkarte eines Anbieters besitzen, nutzt das Angebot so

gut wie nie. In Berlin nutzen 22 Prozent der Carsharing-Mitglieder das Angebot nie bzw. fast nie. Unter den Personen in Berlin, die mehrere Kundenkarten besitzen, sinkt der Anteil deutlich auf 12 Prozent. Aber auch in dieser Gruppe nutzen 45 Prozent das Angebot seltener als monatlich. Das Angebot ist für diese Nutzergruppe also eher eine zusätzliche Mobilitätsoption, die im Alltag aber eine untergeordnete Rolle spielt. In Brandenburg ist die Fallzahl zu gering, sodass hier keine differenzierten Aussagen getroffen werden können.

Von knapp 24 Prozent der Personen in Berlin mit einer Mitgliedschaft und etwa 40 Prozent der Personen mit mehreren Mitgliedschaften wird das Angebot zumindest im Laufe eines Monats genutzt. Der deutliche Nutzungsunterschied zwischen den Personen mit einer Mitgliedschaft und den Personen mit mehreren Mitgliedschaften könnte auf ein Verfügbarkeits- und Vernetzungsdefizit der Angebote hinweisen, dass zumindest zum Zeitpunkt der Erhebung im Jahr 2017 bestand. Da die Anbieter in der Regel immer nur die eigenen Fahrzeuge vermitteln, macht jede neue Mitgliedschaft eine Vielzahl zusätzlicher Fahrzeuge für die einzelnen Nutzerinnen und Nutzer verfügbar. Vor diesem Hintergrund ist die zunehmende Verknüpfung der Angebote positiv zu sehen.

Verlässt man die Gruppe der Carsharing-Mitglieder und bezieht die Nutzungsfrequenz auf die Gesamtbevölkerung ab 17 Jahren, ist diese verschwindend gering: 97 Prozent der Bevölkerung nutzen das Angebot nicht. In der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg sinkt dieser Anteil auf 92 Prozent, umfasst also auch hier die deutliche Mehrheit der Bevölkerung.

Geringer Verkehrsanteil, doch ein Einstieg in mehr Unabhängigkeit vom Auto

Die insgesamt eher seltene Nutzung führt auch bei hohen Zugangsraten nur zu einem geringen Anteil der Carsharing-Flotte an der Verkehrsleistung. Selbst in der Metropole Berlin, wo der Anteil der Haushalte mit einem Zugang zum Carsharing-Angebot besonders hoch ist, liegt der Anteil der Carsharing-Flotte am Modal Split in einem noch nicht messbaren Bereich. Wird der Fokus auf Wege gerichtet, die mit dem Pkw unternommen wurden, ergibt sich ein Anteil von etwa 1 Prozent für Carsharing-Fahrzeuge.

Diese Tatsache muss vor dem Hintergrund der eingangs genannten Bestrebungen, die Zunahme privater Pkw im urbanen Raum zu bremsen, bewertet

werden. Wenn die zusätzliche Mobilitätsoption durch die Mitgliedschaft dazu führt, dass die Mehrfachmotorisierung der Haushalte geringer wird, ist die geringe Angebotsnutzung durchaus positiv zu bewerten. Die Pkw-Ausstattung der Carsharing-Haushalte deutet zumindest in diese Richtung.

Bikesharing als kurzfristig nutzbares Angebot

Anders als bei den Carsharing-Angeboten wurde bei den Bikesharing-Angeboten die generelle Zugangsmöglichkeit nicht erfasst. Diese Entscheidung wurde vor dem Hintergrund getroffen, dass die Zugangsmöglichkeiten zu Bikesharing-Angeboten in der Regel deutlich niedrigschwelliger sind als zu Carsharing-Angeboten. Denn hier entfällt die Überprüfung des Pkw-Führerscheins. Der Zugang zu den Verleihsystemen ist in der Regel durch die Registrierung und Hinterlegung eines Zahlungsmittels kurzfristig möglich. Wie viele Personen sich für die Nutzung eines Bikesharing-Angebots registriert haben, kann aus den vorliegenden Daten nicht geschätzt werden.

Verbreitung auch außerhalb der Metropolen

Analog zur Nutzungsfrequenz des Carsharing-Angebots wurde aber die Nutzungshäufigkeit für Bikesharing-Angebote erfasst. Auch bei diesem Angebot wird eine grundsätzlich geringe Nutzungsfrequenz festgestellt. In der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg nutzen 6 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren zumindest gelegentlich ein Leihrad. Ähnlich wie bei den Carsharing-Angeboten wird auch hier deutlich, dass sich die Nutzung regional stark unterscheidet. Anders als bei den Carsharing-Angeboten beschränken sie sich aber nicht auf die Großstädte, sondern sind auch in kleineren Städten und Landkreisen zu finden.

Das zeigt sich in den gemessenen Nutzungsfrequenzen. So steigt der Anteil der Nutzerinnen und Nutzer in der Landeshauptstadt Potsdam auf 17 Prozent, im Berliner Umland und im Land Berlin auf 7 Prozent. In den kreisfreien Städten im Land Brandenburg geben 5 Prozent der Befragten an, das Bikesharing-Angebot zu nutzen

Tabelle 9 Bikesharing-Nutzungshäufigkeit nach Geschlecht, Alter und Region

	(fast) täglich	an 1 bis 3 Tagen pro Woche	an 1 bis 3 Tagen pro Monat	seltener als monatlich	(fast) nie
	%	%	%	%	%
<i>Personen ab 14 Jahren</i>					
Deutschland	0	0	1	4	94
Hauptstadtregion (Berlin und Brandenburg)	0	0	0	6	93
Land Brandenburg	0	0	0	4	94
Land Berlin	0	0	0	7	92
Berliner Umland	0	0	1	6	92
weiterer Metropolenraum	0	0	0	3	96
Landeshauptstadt Potsdam	0	2	4	11	82
kreisfreie Städte Land Brandenburg	0	0	0	5	95
Geschlecht Hauptstadtregion (Berlin und Brandenburg)					
Männer	0	0	1	6	92
Frauen	0	0	0	5	94
Altersgruppen Hauptstadtregion (Berlin und Brandenburg)					
bis 17 Jahre	0	4	0	1	94
18 bis 29 Jahre	0	0	1	16	83
30 bis 49 Jahre	1	0	0	5	93
50 bis 64 Jahre	0	0	0	3	95
65 bis 74 Jahre	0	0	0	2	98
75 Jahre und älter	0	1	0	0	99

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Geringe Nutzungsfrequenz

Tatsächlich genutzt wird das Angebot aber in der Regel seltener als monatlich. Personen in der Altersgruppe bis 49 Jahre sowie 75 Jahre und älter nutzen die Angebote etwas häufiger, erreichen aber ebenfalls nur Anteile von 1 bis 4 Prozent bei einer mindestens monatlichen Nutzung. Die geringe Nutzungsfrequenz lässt vermuten, dass diese Verkehrsmittel im Verkehrsaufkommen ebenfalls eine eher untergeordnete Rolle spielen.

10 Nahmobilität

Zahlreiche der täglich zurückgelegten Wege sind mit Routineaktivitäten verknüpft, sei es der Weg zur Arbeit oder Ausbildungsstätte, zum täglichen Einkauf oder sich wiederholende Freizeitaktivitäten wie etwa der Weg in das gebuchte Fitnessstudio oder ein Spaziergang. Viele dieser Wege stehen nicht nur regelmäßig an, sondern werden in Brandenburg und Berlin auch im direkten Wohnumfeld zurückgelegt. Entscheidungen über die Wahl des Verkehrsmittels basieren dann auf Gewohnheiten und werden vermutlich weniger oft hinterfragt als im Fall einer längeren Fahrt zu einem Ziel, das seltener angesteuert wird. Gleichzeitig führen solche Wege oft über relativ kurze Entfernungen, könnten also auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden. Nicht zuletzt aus diesem Grund kommt dieser „Nahmobilität“ ein besonderes Interesse zu. Dabei ist nicht nur von Bedeutung, welche Verkehrsmittel tatsächlich genutzt werden, sondern auch, wie die Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren vor der eigenen Haustür bewertet werden und welche Aktivitäten im eigenen Wohnumfeld denn möglich sind. Gibt es überhaupt eine gute Nahversorgung oder müssen dafür längere Wege in Kauf genommen werden?

10.1 Was ist überhaupt „Nahmobilität“?

Um diesen Fragen genauer nachgehen zu können, muss zunächst entschieden werden, was unter die Rubrik „Nahmobilität“ fällt. Naheliegender ist dabei im ersten Schritt eine Abgrenzung über die Wegelänge bzw. die Entfernung eines Ziels. Hier kommen verschiedene Definitionen in Betracht, wobei in der MiD auf die von den Befragten geschätzten Entfernungen und nicht auf eine Form der objektiven Messung zurückgegriffen werden kann. Für diese Abgrenzung nicht sinnvoll nutzbar sind dagegen die im Interview erhobenen Adressangaben, da sie Wege ausschließen, zu denen aus unterschiedlichen Gründen keine genaue Adresse angegeben wurde bzw. diese nur für den Start oder das Ziel vorliegt. Als am weitesten gesteckter entfernungsbasierter Radius soll die 5-Kilometer-Grenze als einfache Entfernung zu einem Ziel verwendet werden. Dies entspricht einer maximalen Fußwegzeit von etwa einer Stunde bzw. 15 bis 30 Minuten mit

dem Fahrrad. Dies kann für eine Metropole wie Berlin jedoch schon zu großzügig ausfallen. Daher soll unterhalb des 5-Kilometer-Schnitts nach weiteren Entfernungsklassen differenziert werden. Damit können zusätzlich auch engere Grenzen wie etwa die 2-Kilometer-Schwelle vergleichend betrachtet werden, um Nahmobilität abzugrenzen. Wege mit einer längeren Entfernung als 5 Kilometer bleiben dagegen komplett ausgeklammert. Bei der darauf aufbauenden weiteren Schätzung der Größenordnung können ebenfalls verschiedene Definitionen herangezogen werden:

- Unmittelbar auf der Hand liegt die einfache Kilometerabgrenzung pro Weg, also wie hier festgelegt alle Wege bis zu einer Entfernung von 5 Kilometern oder eine darunterliegende Abgrenzung. Dies ist allerdings nur auf den ersten Blick plausibel. Solche Wege können auch Bestandteil längerer Wegekettens sein, die nicht im unmittelbaren Wohnumfeld eines Befragten stattfinden. Dadurch stellen sich zumindest bei der Verkehrsmittelwahl oft nur begrenzte Alternativen. Bei einer Verknüpfung von mehreren Wegen, von denen der erste über eine lange Strecke und erst der dritte oder vierte Weg eines Tages über eine kurze Entfernung führt, werden das Zu-Fuß-Gehen oder Radfahren in der Regel gar nicht in Betracht kommen bzw. nicht erwogen – insbesondere in Fällen, in denen nach einem kurzen Weg zu einem Zwischenziel wieder eine lange Strecke folgt. Damit wird es sinnvoll, auch die Wegeabfolge zu betrachten und etwa gezielt Wege zu untersuchen, deren Rückweg wieder zum Ausgangspunkt oder nach Hause führt.
- Ergänzend dazu sollte auch die zurückgelegte Gesamttagesstrecke einer Person berücksichtigt werden. Diese beträgt in Brandenburg 48 Kilometer und in Berlin 39 Kilometer pro Tag. Bei im Schnitt etwa drei Wegen pro Tag und Person sind dies mehr als 16 bzw. 13 Kilometer pro Weg. Allerdings wird der Mittelwert stark von besonders langen Wegen geprägt. Wird zusätzlich der Median herangezogen, also der Wert, nach dem jeweils die Hälfte der Wege länger bzw. kürzer ausfällt, ergibt sich ein Wert von 4,8 Kilometern in Brandenburg und 3,8 Kilometern in Berlin. Pragmatisch kann

daher entschieden werden, sich bei dem folgenden Blick auf die Nahmobilität auf die Befragten bzw. Mobilitätsbudgets mit einer Tagessumme von bis zu 10 Kilometern am Stichtag zu konzentrieren.

10.2 Größenordnung und wichtige Parameter

Wie **Abbildung 67** zeigt, liegt der Anteil im Land Berlin mit einer Tagesstrecke von bis zu 10 Kilometern bei 28 Prozent. Im Land Brandenburg liegt dieser Anteil bei 26 Prozent. Differenziert nach den Regionen zeigen sich dabei mit 34 bzw. 31 Prozent etwas höhere Anteile in der Landeshauptstadt Potsdam und in den kreisfreien Städten im Land Brandenburg. Im Berliner Umland liegt dieser Anteil bei 26 Prozent. Dies bedeutet insgesamt, dass überall mehrheitlich längere Kilometersummen pro Tag entstehen und mögliche Nahmobilitätsentfernungen in solche Abläufe eingebettet sind oder sogar gar nicht anfallen. Aufschlussreich ist dabei die ebenfalls grafisch dargestellte Differenzierung nach einer Wohnortklassifikation hinsichtlich der Nahversorgungsqualität, die für die Befragten erfolgt ist und als externes Merkmal den Befragungsergebnissen zugespielt wurde. Diese führt zu

vier Gruppen von „sehr gut“ bis „sehr schlecht“. Für den in **Abbildung 70** dargestellten Nahversorgungsindex ist dabei die Distanz zu Geschäften zur alltäglichen Versorgung, zu Ärzten, Apotheken, Schulen, Bank- und Postfilialen, Restaurants, Tankstellen und weiteren Einrichtungen ausschlaggebend (siehe MiD-Nutzerhandbuch für weitere Informationen). Innerhalb der Regionen der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ergeben sich dabei sehr deutliche Unterschiede. Im Land Brandenburg und Berlin bewerten 41 bzw. 60 Prozent die Nahversorgungsqualität mit „gut“ und „sehr gut“. Während in den kreisfreien Städten im Land Brandenburg 71 Prozent ein „gutes“ bis „sehr gutes“ Versorgungsniveau und damit ausgezeichnete Bedingungen für die Nahmobilität aufweisen, schneiden andere Stadtgebiete deutlich ungünstiger ab. Im weiteren Metropolenraum und in der Landeshauptstadt Potsdam bewerten 64 bzw. 62 Prozent ihre Nahversorgungsqualität mit „schlecht“ und „sehr schlecht“.

Noch deutlicher zeigen sich Unterschiede, wenn nicht die Wohnortklassifikation, sondern die Tagesstrecke nach Tätigkeiten der befragten Personen zur Differenzierung herangezogen wird (siehe **Abbildung 68** und **Abbildung 69**).

Abbildung 67 Tagesstrecke nach Regionen

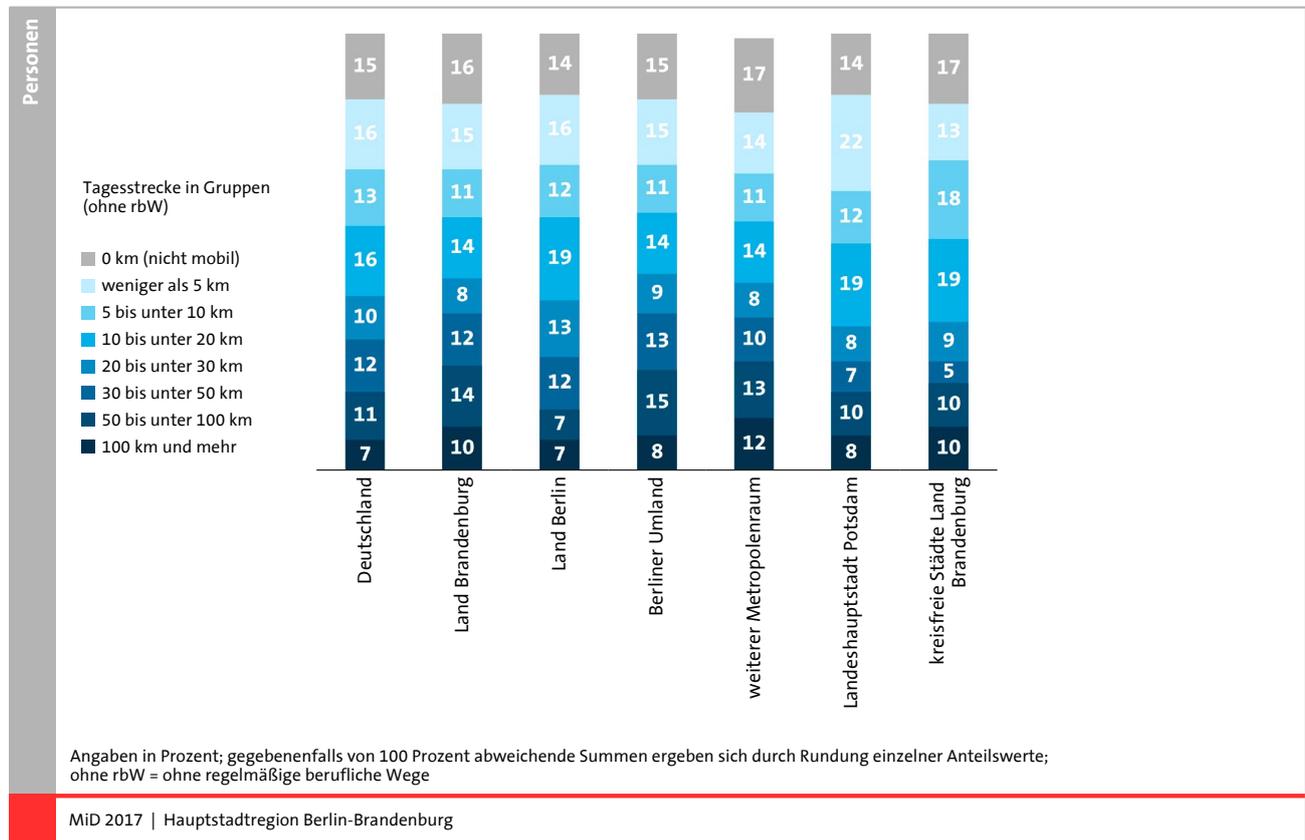


Abbildung 68 Tagesstrecke nach Tätigkeit im Land Brandenburg

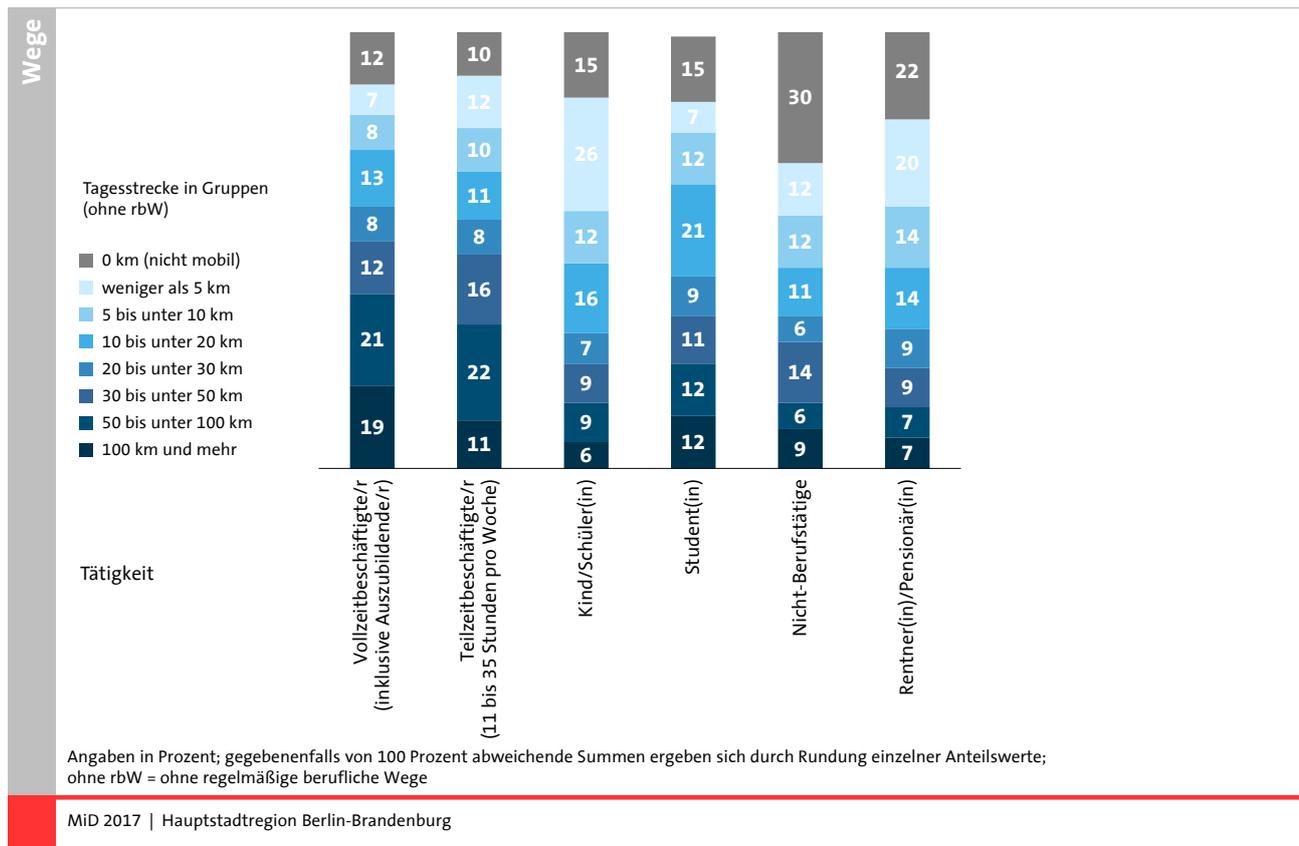
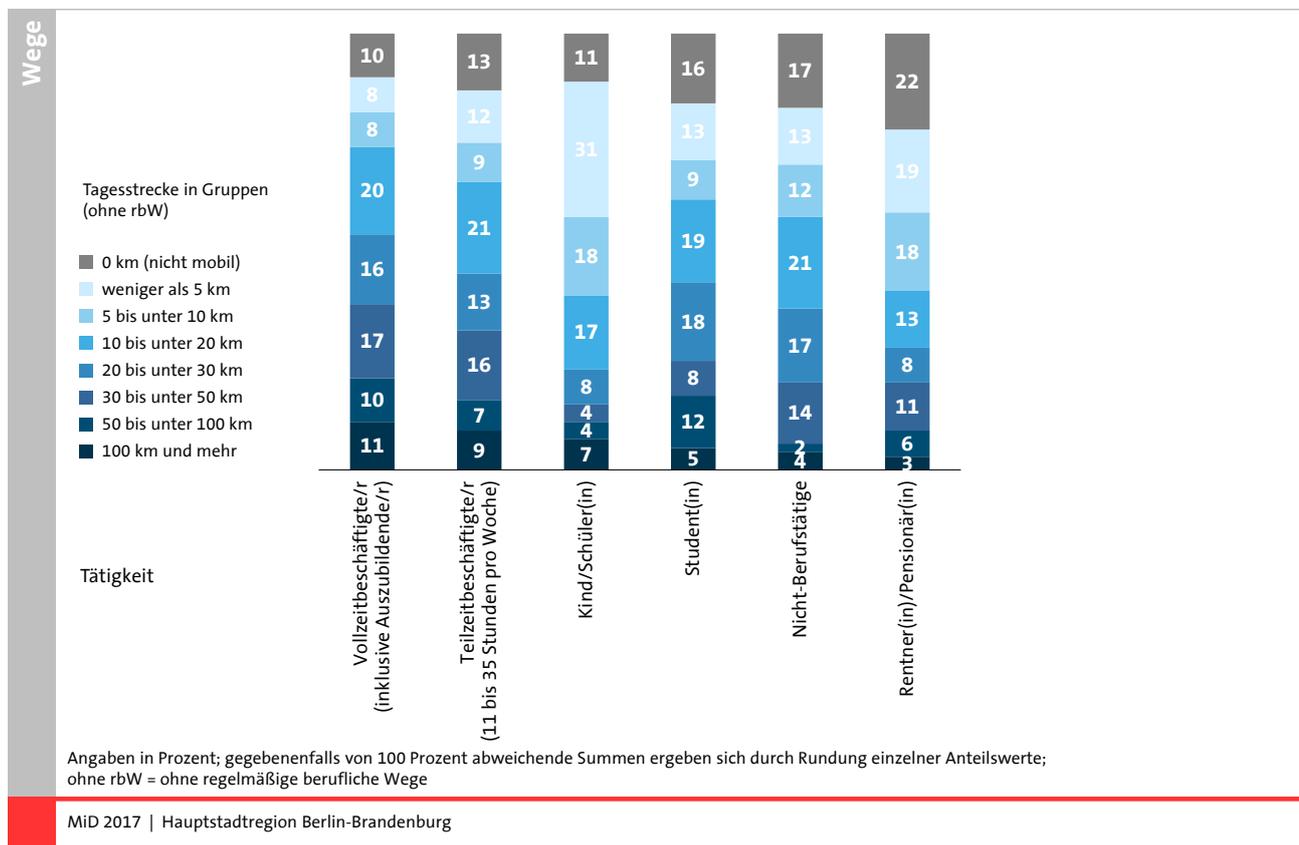


Abbildung 69 Tagesstrecke nach Tätigkeit im Land Berlin



Besonders eine Vollzeitbeschäftigung führt zu langen Tagesstrecken und einem geringeren Anteil unter der 10-Kilometer-Schwelle. Dieser Anteil liegt in Brandenburg bei 15 Prozent und in Berlin bei 16 Prozent. Anders sieht es bei Personen aus, die einer Teilzeitbeschäftigung nachgehen. Hier liegt der Tagesstreckenanteil bis 10 Kilometer in Brandenburg bei 22 Prozent und in Berlin bei 21 Prozent. In der Gruppe der Studierenden liegt der Tagesstreckenanteil in Brandenburg bei 19 Prozent und in Berlin bei 22 Prozent. Auch bei den Befragten ohne Berufstätigkeit ist der Anteil höher. In Brandenburg liegt der Anteil bis 10 Kilometer bei 24 Prozent. In Berlin liegt der Anteil mit 25 Prozent in einem ähnlichen Bereich. Vor allem in der Gruppe der Schüler und Schülerinnen und der Gruppe der Rentnerinnen und Rentner liegt der Anteil bis 10 Kilometer in Brandenburg mit 38 Prozent bzw. 34 Prozent im höchsten Bereich.

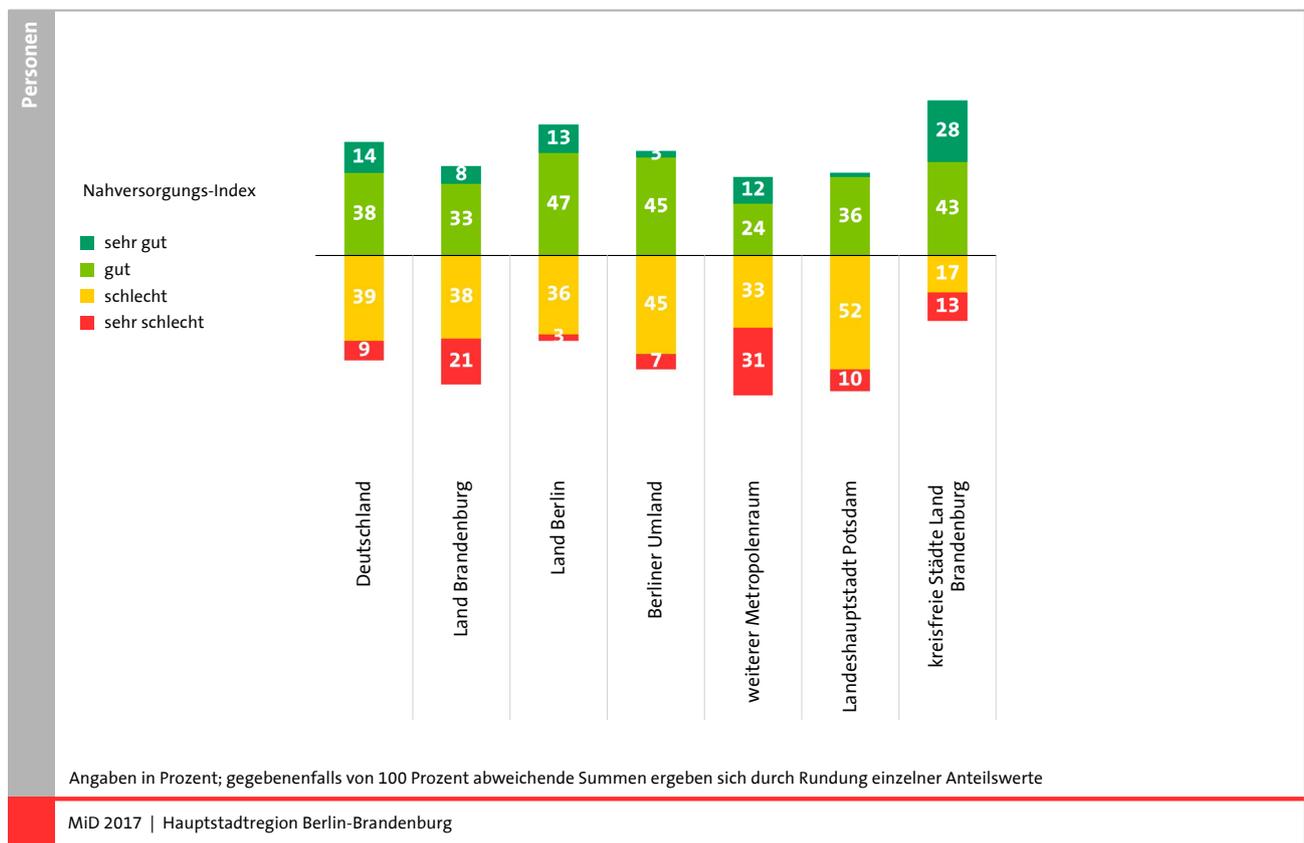
Bezogen auf einzelne Wege statt der Tagessumme bestätigt sich dieses Bild. Wird innerhalb der Wegeentfernungsgruppen die Altersverteilung der diese Wege zurücklegenden Personen in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg aufgeschlüsselt, zeigen sich bei den kürzeren Wegen größere Anteile für Alt und Jung als bei längeren Distanzen. Insbesondere bei

den Kindern im Vorschul- und Grundschulalter fallen die Anteile der Nahmobilität deutlich höher und bei den Jugendlichen etwas höher aus (ohne Abbildung). Diese unterschiedlichen Verhältnisse lassen erkennen, dass die Bedingungen für Wege mit kurzen Entfernungen vor allem im Wohnumfeld in erster Linie auf die Bedürfnisse von Kindern und Seniorinnen und Senioren und oft auch auf Begleitwege bzw. Wege mit dem Kinderwagen oder einer Gehilfe zugeschnitten sein sollten – und damit bei aufmerksamer Gestaltung auch allen übrigen Personen entgegenkommen. Zu solchen, an den Bedürfnissen von Fußgängern orientierten Bedingungen gehören vor allem ausreichend breite, nicht zugestellte und in Übergangsbereichen ebene Fußwegflächen.

Nahmobilität und einzelne Wegeentfernungen

Wird der Fokus auf einzelne Wegestrecken gelegt, zeigen sich höhere Anteile für kurze Entfernungen. Auch diese variieren abhängig von der Wohnlage und der Versorgungssituation. Es gilt erneut, dass eine zentrale Lage Aktivitäten im Nahbereich begünstigt. Insgesamt sind 57 Prozent der Wege der Bewohnerinnen und Bewohner der Hauptstadtregion nicht länger als 5 Kilometer und 36 Prozent nicht

Abbildung 70 Nahversorgungsqualität in den Stadtregionen



länger als 2 Kilometer. In den Ländern Brandenburg und Berlin sind 52 bzw. 57 Prozent der Wege nicht länger als 5 Kilometer und 32 bzw. 37 Prozent nicht länger als 2 Kilometer (siehe Tabelle 10). Im Vergleich zu den kreisfreien Städten im Land Brandenburg und der Landeshauptstadt Potsdam mit 63 bzw. 62 Prozent von Wegen, die nicht länger als 5 Kilometer sind, fallen im Berliner Umland und im weiteren Metropolenraum diese Werte zugunsten der größeren Entfernung etwas geringer aus. Bei einer sehr guten Nahversorgung sind sogar 33 Prozent der Wege in Brandenburg und 27 Prozent der Wege in Berlin nicht länger als 1 Kilometer. In Brandenburg und Berlin liegen weitere 17 bzw. 15 Prozent zwischen 1 und 2 Kilometer und 19 bzw. 20 Prozent zwischen 2 bis unter 5 Kilometer. Zusammen liegt der Anteil der Wege in Brandenburg und Berlin unter 5 Kilometer in dieser Versorgungsstufe bei 69 bzw. 62 Prozent. Dies sieht in den „sehr schlechten“ Nahversorgungskategorien anders aus. Hier führen in Brandenburg weniger als 36 Prozent der berichteten Wege über eine Entfernung von unter 5 Kilometern. In Berlin sind es in dieser Kategorie etwa 32 Prozent der berichteten Wege über eine Entfernung von unter 5 Kilometern. Festzuhalten

bleibt jedoch erneut, dass nur entfernungsdefiniert ein großer Wegeanteil der Nahmobilität zuzurechnen ist. Insgesamt gesehen liegen in der Hauptstadtregion 57 Prozent der Wege unter der genannten Grenze bis 5 Kilometer. Vom Ausbildungs- bzw. Schulverkehr und den bereits hervorgehobenen Begleitwegen abgesehen, stehen hier an erster Stelle die Einkaufswege. Den geringsten Anteil hat der Berufsverkehr.

Verkehrsmittelnutzung in der Nahmobilität

Unabhängig von der Wohnadresse werden in Brandenburg 56 Prozent und in Berlin 67 Prozent der Wege mit einer Entfernung von unter 1 Kilometer zu Fuß absolviert. Dieser Anteil fällt in Berlin etwas höher aus als im Bundesschnitt, wo er etwa 61 Prozent erreicht. In der Entfernungsklasse zwischen 1 und unter 5 Kilometern nimmt das Zu-Fuß-Gehen in Brandenburg 37 Prozent und in Berlin 29 Prozent der Wege ein. Bei Wegen über größere Distanzen reduzieren sich diese Anteile sehr schnell. Länger als 5 Kilometer wird nur selten zu Fuß gegangen. In Brandenburg sind es hier noch 7 Prozent der Wege und in Berlin 3 Prozent. Dem Fahrrad als zweite Nahmobilitätsoption ergeht es auf

Tabelle 10 Wegelängen nach Nahversorgungsqualität am Wohnort und Regionen

Wegelängen	unter 0,5 km	0,5 bis unter 1 km	1 bis unter 2 km	2 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 bis unter 20 km	20 bis unter 50 km	50 bis unter 100 km	100 km und mehr
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Regionen									
Deutschland	10	11	14	23	16	13	9	2	2
Hauptstadtregion (Berlin und Brandenburg)	10	12	14	21	17	13	9	3	2
Land Brandenburg	8	11	13	20	16	12	14	4	2
Land Berlin	11	12	14	22	17	14	6	2	2
Berliner Umland	8	10	15	19	15	14	14	3	2
weiterer Metropolenraum	7	12	11	21	17	11	13	5	2
Landeshauptstadt Potsdam	13	12	16	21	16	9	9	2	2
kreisfreie Städte Land Brandenburg	7	12	13	31	17	6	9	4	2
Brandenburg									
Nahversorgungsqualität am Wohnort									
sehr gut	17	16	17	19	10	9	10	2	1
gut	9	16	16	22	12	10	11	3	2
schlecht	7	9	10	24	17	15	13	4	1
sehr schlecht	6	7	6	17	27	14	14	6	3
Berlin									
Nahversorgungsqualität am Wohnort									
sehr gut	18	9	15	20	18	13	5	1	2
gut	12	14	15	22	17	12	4	2	2
schlecht	9	11	14	2	15	16	8	2	3
sehr schlecht	2	5	7	18	27	28	8	2	2

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

anderem Niveau ähnlich. Spätestens oberhalb der 10-Kilometer-Schwelle schmilzt sein Modal Split-Wert deutlich. Und bereits ab der 2-Kilometer-Grenze dominiert bezogen auf den Wegeanteil der MIV. Fahrer und Mitfahrer addiert bilden hier stets den größten Wert. Ein nicht unbedeutender Teil der Nahmobilität entfällt damit auf das Auto. 39 Prozent der Wege bis 5 Kilometer werden in der gesamten Hauptstadtregion als MitfahrerIn bzw. Mitfahrer im MIV zurückgelegt und 39 Prozent als FahrerIn bzw. Fahrer. Der öffentliche Verkehr wiederum kann seine Stärke, besonders in Brandenburg, erst jenseits der Nahmobilität wirklich ausspielen. Zumindest bei Wegen unterhalb von 2 Kilometern Entfernung wird er in Brandenburg mit einem niedrigen einstelligen Prozentanteil von 8 Prozent kaum in Betracht gezogen. In Berlin verwenden 11 Prozent der Befragten die öffentlichen Verkehrsmittel auch bei Wegen unterhalb von 2 Kilometern. Dafür erreicht er bei längeren Strecken zwischen 5 und 20 Kilometern in Brandenburg Anteilswerte von 36 Prozent und in Berlin sogar 54 Prozent (ohne Abbildung). Somit ist zu konstatieren, dass das Auto als Verkehrsmittel in Brandenburg und Berlin auf kurzen Wegen im direkten Wohnumfeld bereits ab einer Länge von 2 Kilometern dominiert. Das Zu-Fuß-Gehen ist nur unterhalb dieser Entfernung der Favorit. Auch das Radfahren büßt bereits ab der 5-Kilometer-Hürde und spätestens über der 10-Kilometer-Stufe seine Anteile ein.

Zufriedenheit mit Radfahr- und Fußverkehrsbedingungen und objektive Nahversorgungsqualität

Eine mögliche Erklärung dafür können Bewertungen liefern, die, wie bereits dargestellt, eine Teilgruppe der Befragten ab 14 Jahren in Sachen Fuß- und Radverkehrsbedingungen abgegeben haben. Insgesamt sieht es bei dieser Infrastrukturbewertung für beide Verkehrsvarianten gar nicht so schlecht aus. Fast zwei Drittel der Befragten in Brandenburg stufen die regionale Radverkehrsinfrastruktur als „sehr gut“ oder „gut“ ein. Dieser Wert liegt auf dem bundesweiten Niveau. In Berlin wird die Verkehrssituation für das Fahrrad von 44 Prozent mit „sehr gut“ oder „gut“ bewertet. Gefragt nach den Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen ergibt sich eine bessere Einstufung. Hier liegen die guten und sehr guten Bewertungen in Berlin zusammen bei 84 Prozent – etwas höher als im bundesweiten Durchschnitt. In Brandenburg wird das Zu-Fuß-Gehen immer noch von 79 Prozent mit „sehr gut“ oder „gut“ bewertet.

Bezogen auf das Zu-Fuß-Gehen differenziert sich das Bild allerdings, wenn auch an dieser Stelle nach der bereits oben vorgestellten, extern zugeschpielten objektiven Nahversorgungsqualität bis 10 km unterschieden wird. Das besonders hohe Zufriedenheitsniveau von über 79 Prozent in Brandenburg bzw. 84 Prozent in Berlin reduziert sich mit einer schlechteren Nahversorgungseinstufung in Brandenburg auf 69 Prozent bzw. 47 Prozent in Berlin. Bei der Bewertung der Fahrradsituation ist allerdings kein Einfluss der Nahversorgungsqualität zu beobachten, weder in Brandenburg noch in Berlin (ohne Abbildung).

10.3 Was tun in der Nahmobilität?

Je nach Definition nehmen Wege im Bereich des Wohnumfelds einen hohen Stellenwert ein. Bei einer 5-Kilometer-Wegegrenze fällt in der Hauptstadtregion mehr als die Hälfte der zurückgelegten Wege in diese Kategorie. Bei tiefer liegenden Grenzen reduziert sich der Anteil. Aber bereits Wege mit bis zu 2 Kilometern Entfernung umfassen ein Drittel aller Wege der Bewohnerinnen und Bewohner der Hauptstadtregion. Das Zurücklegen kurzer Entfernungen ist also mehr Regel als Ausnahme in unserer Alltagsmobilität. Dies gilt selbst dann, wenn berücksichtigt wird, dass insbesondere viele Berufstätige auf hohe Tageskilometersummen kommen und der Tagesschnitt über alle Personen bei beachtlichen 48 Kilometern in Brandenburg und 39 Kilometern in Berlin liegt, also auch längere Distanzen zum Mobilitätsalltag gehören. Die Voraussetzungen, viele Ziele überhaupt innerhalb des Nahradius erreichen zu können, sind unterschiedlich. Selbst in einer Stadt wie Potsdam leben nur etwa 38 Prozent der Bevölkerung in einem Umfeld, dessen Nahversorgungsqualität nach der hier verwendeten objektiven Einstufung als gut oder sehr gut bezeichnet werden kann. Der verbleibende Teil findet weniger gute Bedingungen vor und muss oft längere Strecken zurücklegen, um beispielsweise einen Einkauf erledigen oder einen Arzt erreichen zu können. Dies produziert Verkehr und schränkt selbst in einer Großstadt die Möglichkeiten der engeren Nahmobilität ein. Die Siedlungsplanung muss darauf wieder mehr Rücksicht nehmen. Wohnen und Versorgung sollten wieder stärker verzahnt, städtische Gebiete teilweise weiter verdichtet werden. Unabhängig davon ist oft das Auto und nicht das Zu-Fuß-Gehen oder das Radfahren die erste Wahl, wenn es darum geht, Strecken im Nahbereich zu bewältigen. Obwohl das Urteil der Bürgerinnen und Bürger über die Rahmenbedingungen des Zu-Fuß-Gehens und sogar des Radfahrens insgesamt

besser ausfällt, als vermutlich mancher Experte diese einstufen würde, besteht Handlungsbedarf. Mitunter wird den heutigen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern die Vorstellungskraft fehlen, welche Qualitäten eine gute und im großstädtischen Bereich vor allem sichere Zu-Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur mit sich bringt. Wiederentdeckt werden können solche Stärken nur mithilfe einer aufmerksameren Gestaltung der diesbezüglichen Verkehrsbedingungen und stetig verbesserter Angebote.

11 Regionale Verkehrsverflechtungen

Die bisher vorgestellten Auswertungen zur Alltagsmobilität berücksichtigen die Bewohnerinnen und Bewohner der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, unabhängig davon, ob sie innerhalb oder außerhalb ihrer Stadt, ihres Kreises oder auch außerhalb der Hauptstadtregion unterwegs waren. Unter administrativen Gesichtspunkten sind das die relevanten Größen für die Bewertung und Planung. Nichtsdestotrotz sind Menschen aus verschiedenen Anlässen und mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln auch über die administrativen Grenzen hinweg unterwegs. Gleichzeitig kommen auch Personen von außerhalb in die Städte und prägen das Verkehrsgeschehen vor Ort. Diese Verkehrsverflechtungen werden häufig unter dem Stichwort „Tagesbevölkerung“ diskutiert. Sie berücksichtigt neben der Wohnbevölkerung auch den Pendlersaldo, also die Summe der Ein- und Auspendelnden aus der Gemeinde bzw. dem Kreis.

In dem vorliegenden Kapitel sollen diese Verflechtungen betrachtet werden. Dabei ist aber die eigentliche Pendlerverflechtung, also der enge Fokus auf die beruflich oder ausbildungsbedingten Wege, nur ein Aspekt. Daneben werden alle Wege betrachtet, die von ortsansässigen und nicht-ortsansässigen Personen in ausgewählten Gebieten der Hauptstadtregion unternommen werden. Die übliche Definition der „Tagesbevölkerung“, bei der die Summe aus Wohnbevölkerung und Berufspendlersaldo zugrunde gelegt wird, wird also auf alle Anlässe ausgedehnt. Erhebungsbedingt bleiben aber Verkehre von Personen, die nicht in Deutschland wohnen, sowie Durchgangsverkehre unberücksichtigt.

Vorgehen

Die Erhebung der Start- und Zieladressen jedes Weges im Rahmen der MiD ermöglicht die räumliche Verortung der Verkehre. Es werden jeweils die Wege betrachtet, die in einer der ausgewählten Regionen starten und/oder enden und den Verkehr vor Ort bestimmen. Damit sind neben den eigentlichen „Grenzübertritten“ auch die Wege enthalten, die innerhalb der ausgewählten Regionen unternommen wurden. Durchgangsverkehre ohne Zwischenziel in der Region lassen sich mit diesem Verfahren nicht zuverlässig abschätzen und bleiben unberücksichtigt.

Die Auswertung erfolgt zum einen für die Großstädte Potsdam und Berlin, die beide eine starke Zentralfunktion für das jeweilige Umland ausüben. Zum anderen soll auch betrachtet werden, wie hoch der Anteil der Wege aus und nach Brandenburg ist.

Deutliche Verflechtung zwischen Stadt und Umland

An dieser Stelle soll die Verflechtung von Brandenburg, Berlin und Potsdam anhand der prozentualen Wegeanteile dargestellt werden. Insgesamt führen etwa 9 Prozent aller Wege der Bewohnerinnen und Bewohner der Hauptstadtregion von Brandenburg nach Berlin. Mit knapp 6 Prozent werden deutlich weniger Wege in der umgekehrten Richtung von Berlin nach Brandenburg unternommen. Wird der Blick nur auf Brandenburg geworfen, lässt sich feststellen, dass lediglich etwa 1 Prozent der Wege von einem Startpunkt in Brandenburg nach Potsdam führen. Wird nun ein Blick auf die Verflechtung von Potsdam und Berlin geworfen, so führen etwa 8 Prozent der Wege von Potsdam nach Berlin. Deutlich weniger Wege sind es hingegen von Berlin nach Potsdam (knapp 1 Prozent).

Tabelle 11 Anteil der Wege in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Anteile der Wege ...	
	%
Von Brandenburg nach Berlin	9
Von Brandenburg nach (nur) Potsdam	1
Von Potsdam nach Berlin	8
Von Berlin nach Brandenburg (inkl. Potsdam)	6
Von Berlin nach nur Potsdam	1

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Unterschiedliche Anlässe zum Pendeln nach Berlin

Wie bereits dargestellt wurde, wird die Tagesbevölkerung üblicherweise als Summe aus Wohnbevölkerung und Berufspendlersaldo definiert. Die MiD bietet die Möglichkeit, alle Wege zu betrachten und so auch die unterschiedlichen Anlässe auszuwerten zu können. Im Folgenden sollen die Wege aus Brandenburg nach Berlin nach Hauptzweck betrachtet werden. Dabei zeigt sich, dass die reinen Berufspendler-

wege aus Brandenburg nach Berlin, also Wege zum Arbeitsplatz oder zur Bildungseinrichtung, hierbei einen Anteil von 37 Prozent ausmachen (siehe Tabelle 12). 36 bzw. 27 Prozent der Wege, die aus Brandenburg nach Berlin führen, sind durch Einkäufe oder Erledigungen bzw. Freizeitaktivitäten motiviert.

Freizeitanlässe dominieren Wege von Berlinerinnen und Berlinern außerhalb von Berlin

Wege zur Arbeitsstelle bzw. zur Ausbildungseinrichtung und Dienstwege sind mit lediglich 20 Prozent der Grund, aus dem die Berlinerinnen und Berliner Wege außerhalb Berlins unternehmen. Dagegen dominieren deutlich die Freizeitwege mit einem Anteil von 52 Prozent. Wege zum Einkaufen, für Erledigungen oder zur Begleitung veranlassen 29 Prozent der Wege außerhalb von Berlin (siehe Tabelle 12).

Tabelle 12 Anteil der Ein- und Auspendlerwege nach Hauptzweck und Hauptverkehrsmittel

	Wege Berliner außerhalb von Berlin	Wege aus Brandenburg nach Berlin
	%	%
Hauptverkehrsmittel		
zu Fuß/Fahrrad	12	8
MIV	72	67
ÖV	16	25
Hauptwegezwecke		
Arbeit/Ausbildung/dienstlich	20	37
Einkauf/Erledigung/Begleitung	29	36
Freizeit	52	27

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

ÖV mit längsten Wegelängen und Wegedauern

In Tabelle 13 sind die durchschnittlichen Wegelängen und Wegedauern nach Verkehrsmittel und Wegezwecken aus Brandenburg nach Berlin und die Wege der Berliner, die nach außerhalb von Berlin führen dargestellt. Bei letzteren sind auch Wege dabei, die über Brandenburg weiter hinaus führen können. Wege aus Brandenburg nach Berlin mit dem ÖV liegen mit 30,5 Kilometern und einer Dauer von knapp 62 Minuten insgesamt vorne. Wege mit dem MIV dauern im Schnitt 42 Minuten und es werden 28 Kilometer zurückgelegt. Am längsten dauern mit etwa 52 Minuten und 32,5 Kilometern die Wege der Brandenburgerinnen und Brandenburger zur Arbeit, Ausbildung und zu dienstlichen Wegen nach Berlin. ÖV-Wege von Berlinerinnen und Berlinern außerhalb von Berlin dauern im Schnitt mit 1:45 Stunden deutlich länger. Die durchschnittliche Wegelänge beträgt dabei fast 76 Kilometer. Die weitesten und längsten Wege der Berlinerinnen und Berlinern werden dabei zu Freizeitzielen unternommen.

Modal Split verschiebt sich bei Auswärtigen in den Großstädten nur leicht

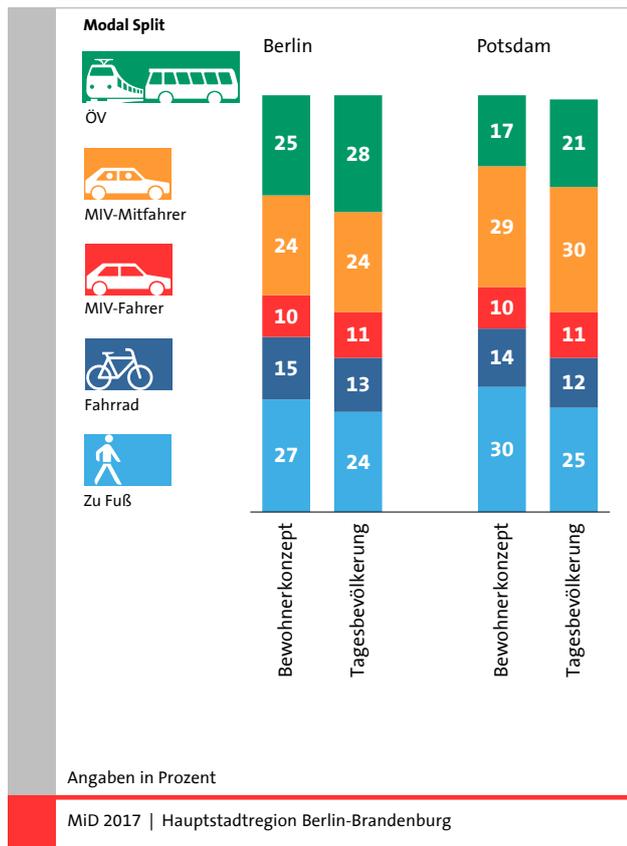
Sowohl für Potsdam als auch für Berlin verschiebt sich der Modal Split bei der Betrachtung der anwesenden Bevölkerung im Vergleich zur Wohnbevölkerung leicht. In beiden Städten sinkt der Fuß- und Radverkehrsanteil am Modal Split, in Potsdam etwas stärker als in Berlin (siehe Abbildung 71).

Wie bereits beschrieben, setzt sich der Modal Split der hier dargestellten Tagesbevölkerung aus allen Wegen innerhalb Berlins bzw. Potsdams zusammen, beinhaltet also Wege sowohl von Einwohnerinnen und Einwohnern als auch von Auswärtigen, die sich am Tag in

Tabelle 13 Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel und Wegezweck

	Wege aus Brandenburg nach Berlin		Wege Berliner außerhalb von Berlin	
	Wegelänge	Wegedauer	Wegelänge	Wegedauer
	in Kilometer	in Minuten	in Kilometer	in Minuten
Hauptverkehrsmittel				
zu Fuß/Fahrrad	2,2	31,5	3,2	51,8
MIV	28,2	41,9	50,2	54,9
ÖV	30,5	61,9	75,8	105,8
Hauptwegezwecke				
Arbeit/Ausbildung/dienstlich	32,5	52,3	52,9	62,7
Einkauf/Erledigung/Begleitung	21,0	38,5	23,9	36,8
Freizeit	26,6	47,1	59,1	75,8

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Abbildung 71 Modal Split Tagesbevölkerung

der Stadt aufhalten. Dies schließt auch Personen mit ein, die nicht im VBB-Gebiet leben, also beispielsweise auch Touristen, die aus anderen Gebieten Deutschlands kommen. Alle Personen mit Wegen nach Berlin bzw. Potsdam wurden leicht höher gewichtet aufgrund fehlender Adressangaben. Personen mit beruflichen Wegen nach Berlin bzw. Potsdam wurden zum Ausgleich zusätzlich noch etwas höher gewichtet. Demgegenüber steht das Bewohnerkonzept mit den Wegen der in Berlin ansässigen Bevölkerung - unabhängig davon, ob die Wege innerhalb oder außerhalb Berlins absolviert wurden.

In Potsdam und Berlin profitieren vor allem die öffentlichen Verkehrsmittel mit einer Zunahme von 4 bzw. 3 Prozentpunkten. In Potsdam nimmt der motorisierte Individualverkehr um 2 Prozentpunkte zu, in Berlin um 1 Prozentpunkt.

Werden ausschließlich die genutzten Verkehrsmittel betrachtet, die Einreisende aus Brandenburg auf ihren Wegen nach Berlin nutzen, verschiebt sich die Verkehrsmittelnutzung deutlicher in Richtung motorisierter Verkehrsmittel. Mit 67 Prozent wird auf zwei Dritteln der Wege nach Berlin das Auto genutzt (siehe Tabelle 12).

Von Brandenburg nach Berlin werden 25 Prozent dieser Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Damit liegen die Einreisenden aus Brandenburg bei diesen Wegen auf einem gleich hohen ÖPNV-Anteil am Modal Split wie die Berliner Wohnbevölkerung (25 Prozent). Die Fuß- und Fahrradwege der Auswärtigen aus Brandenburg nach Berlin spielen mit zusammen 8 Prozent eine deutlich kleinere Rolle als bei der Berliner Wohnbevölkerung.

Der höhere ÖPNV-Anteil von 28 Prozent am Modal Split der Tagesbevölkerung (siehe Abbildung 71) resultiert aus einer deutlich höheren ÖV-Nutzung von auswärtigen Gästen, die außerhalb des VBB-Gebietes in anderen Bundesländern wohnen und Wege in Berlin absolvieren. Von diesen auswärtigen Gästen werden 40 Prozent der Wege mit dem ÖPNV absolviert. Zu Fuß und mit dem Fahrrad werden 21 Prozent und mit dem MIV 39 Prozent der Wege in Berlin von diesen auswärtigen Gästen absolviert (ohne Abbildung). Insbesondere die Gruppe der auswärtigen Gäste aus den anderen Bundesländern bewirkt also, dass der ÖV-Anteil in Berlin von 25 Prozent auf 28 Prozent bei der Tagesbevölkerung steigt.

Berlinerinnen und Berliner sind in Brandenburg hauptsächlich mit dem Auto unterwegs

Während die öffentlichen Verkehrsmittel auf den Wegen von Auswärtigen nach Berlin durchaus genutzt werden, fahren Berlinerinnen und Berliner vornehmlich mit dem Auto nach Brandenburg. Insgesamt ergibt sich ein Anteil von 72 Prozent für den motorisierten Individualverkehr auf diesen Wegen. Der ÖV-Anteil bei Wegen von Berlinerinnen und Berlinern in Brandenburg liegt bei 16 Prozent. Die Anteile der zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege fallen bei den Berlinerinnen und Berlinern, die nach Brandenburg fahren, mit 12 Prozent deutlich geringer aus.

Die Verkehrsmittelwahl hängt eng mit den Zwecken zusammen. So hat die Abbildung 49 bereits gezeigt, dass der Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split bei Freizeitanlässen etwas sinkt, während er bei Wegen zur Ausbildungseinrichtung bzw. zur Arbeitsstelle deutlich steigt. Vor dem Hintergrund der deutlich häufiger aus diesen Anlässen motivierten Wege von Auswärtigen nach Berlin ist der relativ hohe ÖV-Anteil plausibel. Das er nicht noch höher ausfällt, liegt vermutlich an der teils durchwachsenden ÖPNV-Anbindung in Brandenburg, weswegen das Auto häufig die einzige Alternative darstellt.

12 CO₂-Bilanz im Alltagsverkehr

Der Diskurs rund um Klimaschutz und Treibhausgasemissionen hat bereits seit einigen Jahren auch den Verkehrssektor erreicht. Die daran anschließende Diskussion um Luftqualität und Fahrverbote für Fahrzeuge mit hohen Schadstoffemissionen vor allem in den Großstädten haben diesen weiter zugespitzt. Daten liegen hierzu lokal auf Basis von Messstationen oder bundesweit anhand von Gesamtermittlungen vor. Mithilfe der Ergebnisse zur Alltagsmobilität kann

die CO₂-Bilanz aus dem Personenverkehr für einzelne Gruppen betrachtet und damit die Diskussion um eine wichtige Facette erweitert werden.

Dazu wurden den berichteten Wegen, basierend auf der zurückgelegten Strecke und dem gewählten Verkehrsmittel, CO₂-Emissionen hinterlegt. Diese können pro Person und Tag aufsummiert und anhand verschiedener Merkmale analysiert werden.

Wie wurden die CO₂-Emissionen pro Kopf und Tag ermittelt?

Für die Berechnung wird jedem von einer Person berichteten Weg ein CO₂-Wert zugeordnet. Er entsteht aus der Multiplikation der Wegelänge und einem verkehrsmittelspezifischen Emissionsfaktor pro Personenkilometer. Hierzu werden die Angaben des Umweltbundesamtes für das Bezugsjahr 2017 verwendet. Sie sind verkehrsmittelspezifisch der folgenden Tabelle zu entnehmen und wurden um einen externen Pedelec-Schätzwert ergänzt.

Tabelle 14 Durchschnittliche Treibhausgas-Emission* einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr, Bezugsjahr 2017

Verkehrsmittel	g/Pkm	Auslastung
Pkw	139	1,5 Pers./Pkw
Reisebus	32	60 %
Eisenbahn, Fernverkehr	36	56 %
Flugzeug	201	82 %
Linienbus	75	21 %
Eisenbahn, Nahverkehr	60	27 %
Straßen-, Stadt- und U-Bahn	64	19 %
Pedelec (<i>andere Quelle</i>)	5	-

*Angabe in CO₂-Äquivalenten; Werte für Deutschland; Quelle: TREMOD 5.82, Umweltbundesamt 13.11.2018

MiD 2017 | Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Wie Tabelle 14 zeigt, wird für jeden der Werte eine Auslastung unterstellt. Je höher die Auslastung eines Verkehrsmittels ausfällt (etwa eines Nahverkehrszugs oder der Besetzungsgrad im Pkw), desto geringer ist der Emissionswert pro transportierter Person in diesem „Gefäß“. Um dies in der MiD-Berechnung für den Pkw sowie den ÖPNV weiter differenzieren zu können, wurde dabei für den Pkw die Anzahl der Passagiere pro Pkw-Fahrt in dem Pro-Kopf-Ergebnis mit

berücksichtigt. Im ÖPNV erfolgte diese Differenzierung über jeweils 10-prozentige Auf- bzw. Abschläge für die Haupt- und Nebenverkehrszeiten. Bei ihnen wurden also im Fall der Hauptverkehrszeiten (Morgen- und Nachmittagsspitze an den Wochentagen) geringere Pro-Kopf-Werte und für die Nebenverkehrszeiten (werktags abends und am Wochenende) höhere Pro-Kopf-Werte verwendet – jeweils ausgehend von der mittleren Auslastung gemäß Tabelle 14.

Zusätzlich erfolgte eine Spreizung der Pkw-Berechnung abhängig von der angenommenen Größe des Pkw. Anders als in der MiD 2008, in der genaue Fahrzeugmerkmale erhoben wurden, liegt diese Differenzierung in der MiD 2017 aus Gründen eines an dieser Stelle eingeschränkten Fragenprogramms nicht systematisch vor. Da die Pkw-Größe und das Herstellungsjahr jedoch erhebliche Auswirkungen auf die individuellen Rechenwerte haben, wurden aus den Angaben zu den Pkw-Merkmalen 2008 differenziert nach dem ökonomischen Haushaltsstatus ebenfalls Ab- und Aufschläge in der 2017er-Berechnung abgeleitet. Für Personen bzw. deren Pkw in den ökonomisch gesehen unteren Gruppen ergeben sich so etwas geringere Faktoren als im Schnitt (vor allem aufgrund schwächer motorisierter Fahrzeuge), für Personen mit (sehr) hohem ökonomischem Status entsprechend etwas höhere Faktoren. Die sich so ergebenden hochgerechneten Gesamtwerte für die jährliche CO₂-Emission im Alltagsverkehr zeigen eine hohe Übereinstimmung mit den Aggregatberechnungen aus anderen Quellen, sodass das genutzte Verfahren als eine sehr gute Annäherung einzuschätzen ist.

Bundesweit führen die vorgenommenen Berechnungen für das aktuelle MiD-Bezugsjahr 2017 zu einer Summe von rund 132 Millionen Tonnen CO₂ (Alltagsverkehr ohne Besucher, ohne Durchgangsverkehr und überwiegend ohne Güterverkehr). Für die Bevölkerung Brandenburgs ergibt sich ein Jahreswert von rund 5,2 Millionen Tonnen, also ein Anteil von etwa 4 Prozent der verkehrsbedingten bundesweiten Emissionen. Davon entfallen 0,4 Mio. Tonnen auf den ÖV. Für die Bevölkerung Berlins ergibt sich ein Jahreswert von rund 4,6 Millionen Tonnen, also ein Anteil von etwa 3,5 Prozent der verkehrsbedingten bundesweiten Emissionen. Hier entfallen 0,7 Mio. Tonnen auf den ÖV (siehe *Abbildung 72*). Pro Person und Tag beträgt der Wert für die Bevölkerung Brandenburgs rund 5,8 Kilogramm CO₂. Dieser Wert liegt 1,2 Kilogramm über dem bundesweiten Durchschnittsniveau. In Berlin beträgt der Wert pro Person und Tag „nur“ rund 3,7 Kilogramm CO₂ und ist damit etwa 1 Kilogramm geringer als im Bundesschnitt. Dies entspricht dem bundesweiten Trend: In den Metropolen und Großstädten liegen die Werte pro Kopf und Tag rund 1 Kilogramm niedriger, in den ländlichen Regionen rund 1 Kilogramm höher.

Tägliche CO₂-Emission im Alltagsverkehr deutlich lebensphasen- und wohlstandsabhängig

Die tägliche CO₂-Emission im Alltagsverkehr unterscheidet sich zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen. Sie hängt von der jeweiligen Verkehrsmittelnutzung, aber auch dem Mobilitätsniveau und dem individuellen Bewegungsradius ab. Erwerbstätige weisen die höchsten Werte auf, während Kinder und Seniorinnen und Senioren im Alltagsverkehr deutlich geringere Emissionen verursachen. Auffällig sind auch die deutlichen Unterschiede im Zusammenhang mit dem verfügbaren Einkommen. Zur leichteren Orientierung sind die Ergebnisse für die fünf Statusgruppen von sehr niedrig (hellblau) bis sehr hoch (dunkelblau) als Blauabstufungen dargestellt. Wie *Abbildung 73* zeigt, legen Personen mit sehr niedrigem ökonomischem Status nur knapp 33 Kilometer am Tag zurück. Dabei nutzt lediglich ein Drittel dieser Personen (fast) täglich das Auto und verzeichnet so einen CO₂-Tageswert von 2,6 Kilogramm pro Person. Im Segment mit einem sehr hohen ökonomischen Status fallen alle drei Kennwerte etwa doppelt so hoch oder höher aus. Die tägliche Strecke beträgt rund 62 Kilometer. Der Anteil der täglichen Autofahrer erreicht knapp 49 Prozent und der Tageswert der

Abbildung 72 CO₂-Emission durch Mobilität

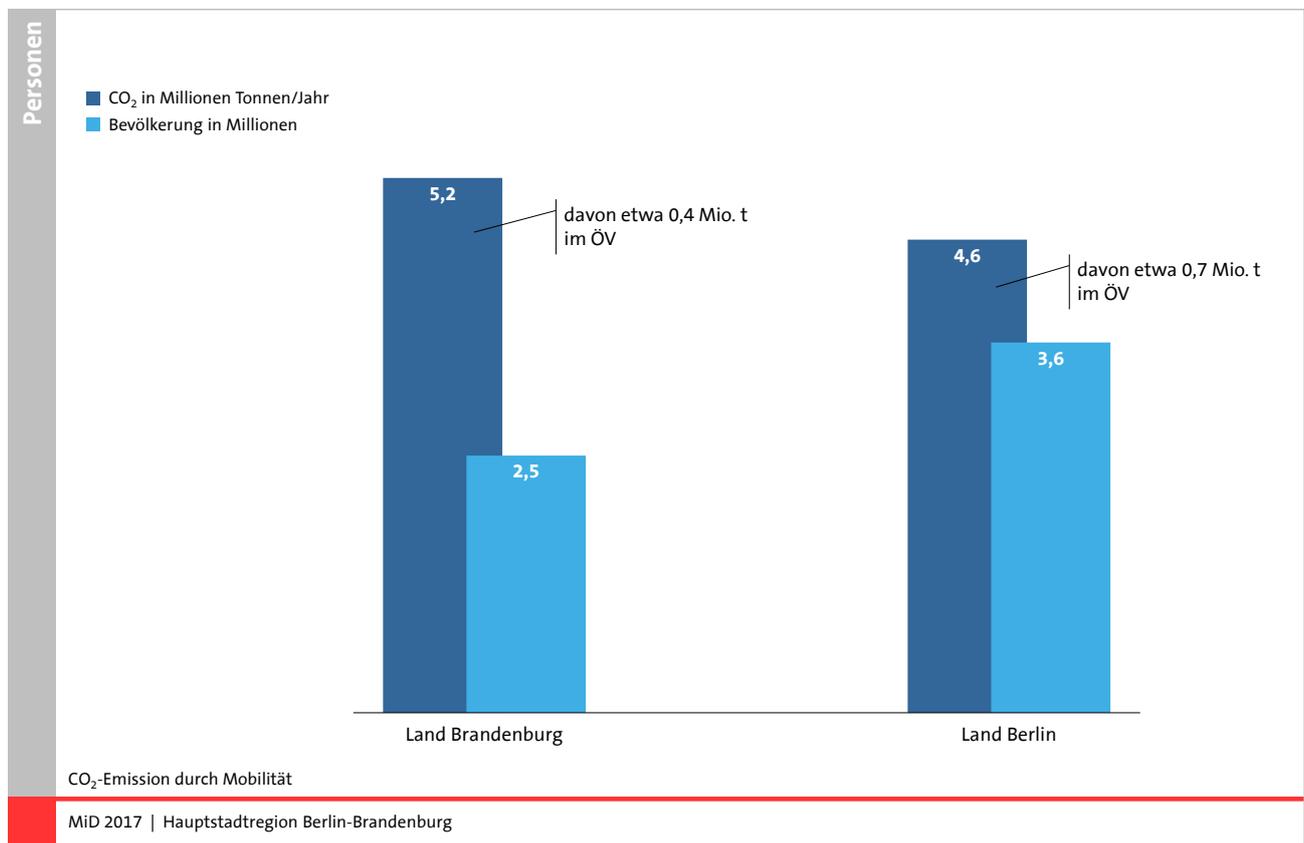


Abbildung 73 CO₂-Fußabdrücke im Alltagsverkehr – nach ökonomischem Status

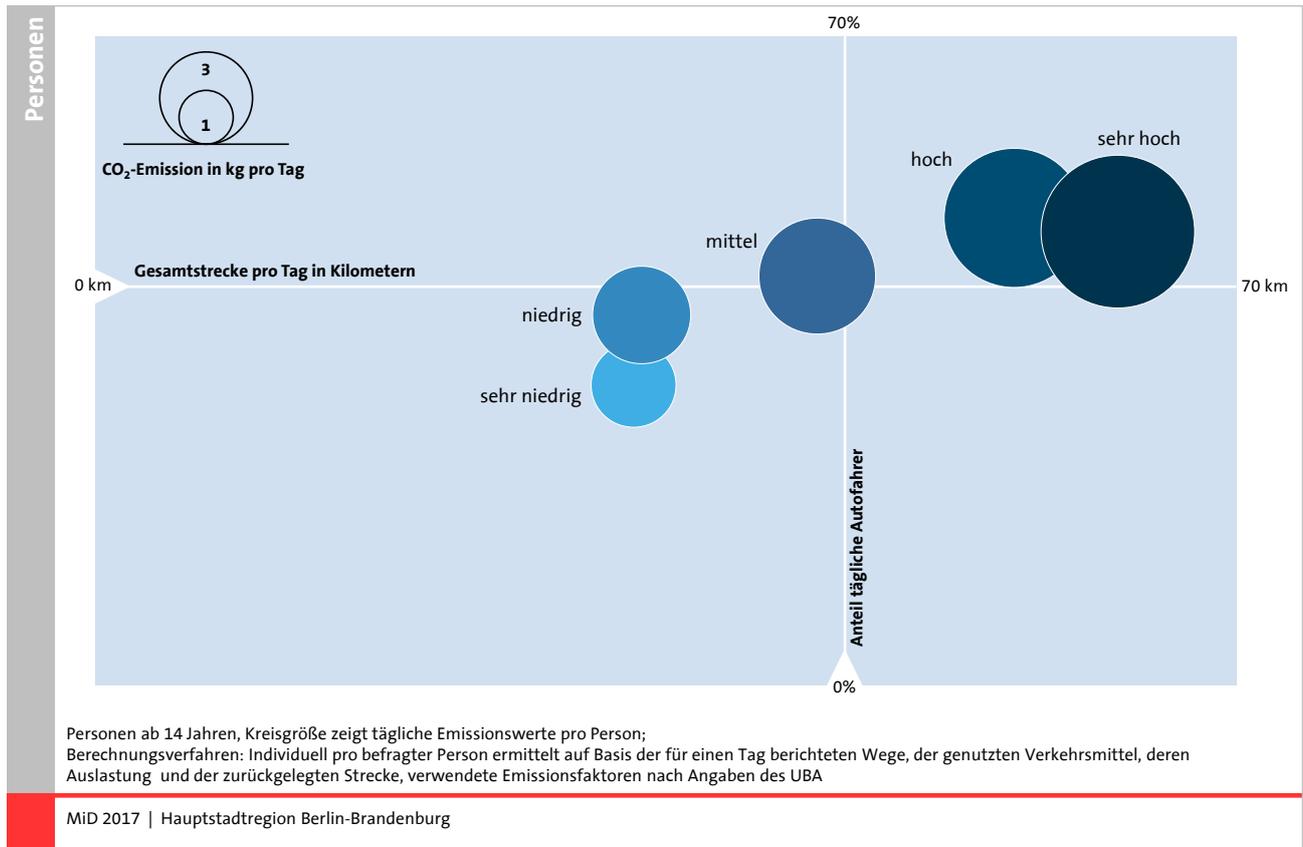
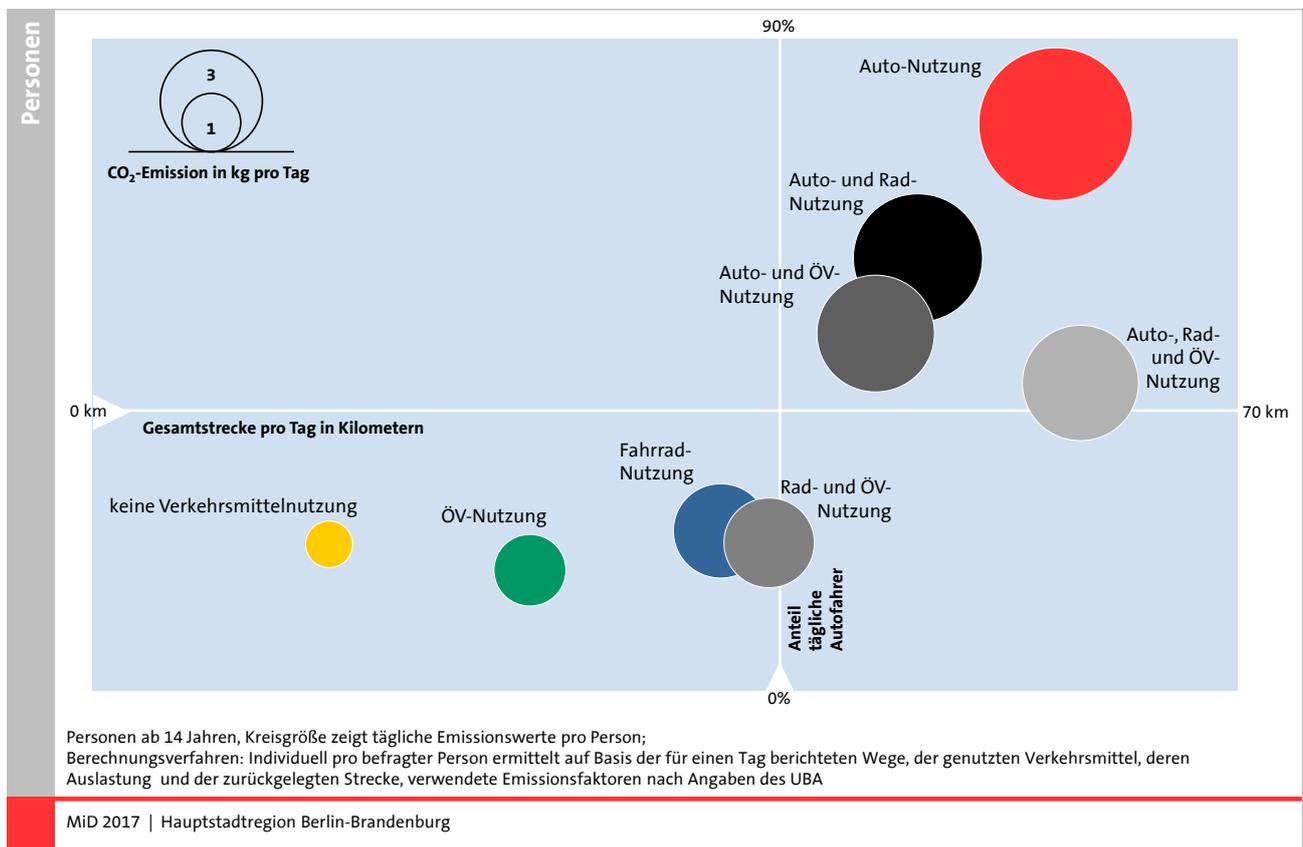


Abbildung 74 CO₂-Fußabdrücke im Alltagsverkehr – nach Multimodalitätsgruppen



CO₂-Emission liegt bei 8 Kilogramm pro Person. Die im Vergleich überproportionale Steigerung des CO₂-Wertes ist dabei sowohl auf die höhere Tagesstrecke in dieser Gruppe als auch auf die höhere Pkw-Nutzung im Alltag zurückzuführen. Daneben spielen aber auch die höhere Motorisierung der Fahrzeuge sowie der höhere Anteil von Fernverkehrsstrecken über den Alltagsverkehr hinaus eine Rolle.

Auch ein Verkehrsmittelmix hilft

Etwas weniger eindeutig, aber immer noch recht unterschiedlich fallen diese Kennwerte aus, wenn eine Unterscheidung nach den in Kapitel 5.5 vorgestellten Multimodalitätsgruppen vorgenommen wird (siehe Abbildung 74). Zur leichteren Orientierung und Vergleichbarkeit werden für die Segmente die gleichen Farben verwendet wie in Abbildung 26, in der die Anteile der Gruppen dargestellt wurden. Definitionsgemäß ist hier die tägliche CO₂-Emission in der Gruppe am geringsten, die im Laufe einer üblichen Woche keine Verkehrsmittel nutzt. Sie kommen auf nur 12 Kilometer am Tag und verursachen dabei durchschnittlich pro Person 0,8 Kilogramm CO₂. Am höchsten ist dieser Wert mit nahezu 9 Kilogramm in der Gruppe, die im Laufe einer üblichen Woche ausschließlich das Auto

nutzt. Fast die Hälfte dieser Personen fährt (fast) täglich mit dem Auto. Der Unterschied in der CO₂-Bilanz dieser Gruppe im Vergleich zu den Gruppen, die das Auto zusammen mit anderen Verkehrsmitteln im Laufe einer üblichen Woche nutzen, beruht ausschließlich auf der Verkehrsmittelwahl. Denn die anderen drei Gruppen, die das Auto mit dem Rad und/oder dem ÖPNV kombinieren, legen vergleichbare oder höhere Tagesstrecken zurück, erzeugen aber 2 bis 3 Kilogramm weniger CO₂ pro Person und Tag. Noch einmal deutlich geringere Werte zeigen sich bei allen Segmenten, die im üblichen Wochenverlauf ohne Auto auskommen. Diese Personen legen viele ihrer Wege mit dem Rad und/oder dem ÖPNV zurück. Entsprechend gering sind ihre Emissionswerte, trotz teilweise sogar hoher Kilometerzahlen pro Tag.

Zusammengenommen zeigt die Auswertung der CO₂-Emissionen auf Personenebene deutliche Unterschiede. Sie nutzt mit dem CO₂-Wert pro Kopf und Tag einen verdichteten und aussagefähigen Indikator. Er belegt, dass Personen mit einem hohen ökonomischen Status am Mobilitätsgeschehen überproportional beteiligt sind und dabei besonders viele Ressourcen in Anspruch nehmen. Andersherum verhält es sich am anderen Ende der Wohlstandsskala: Hier fällt die

Abbildung 75 Zielwerte für CO₂ bei einer Verringerung der Emissionen um 30 Prozent



CO₂-Emission mangels persönlicher Möglichkeiten und dem damit oft verbundenen Verzicht auf ein eigenes Auto oder häufigere Reiseaktivitäten besonders gering aus – ein Umweltvorteil, der aber vor allem durch eine eingeschränkte Teilhabe und nicht durch gewählten Verzicht zustande kommt.

Modal Split Projektion

Soll die CO₂-Summe im Alltagsverkehr um 30 Prozent reduziert werden, müsste sich der Modal Split in Brandenburg und Berlin deutlich anders verteilen. In *Abbildung 75* ist der aktuelle Modal Split der MiD 2017 im Vergleich zu den notwendigen Zielwerten dargestellt. In Brandenburg müsste sich zu dieser Zielerreichung der ÖV-Anteil mit 27 Prozent mehr als verdoppeln und der MIV-Anteil von derzeit 59 Prozent auf nur noch 34 Prozent sinken. Auch in Berlin wäre fast eine Verdoppelung des ÖV notwendig, um dieses Ziel zu erreichen.

13 Eine kleine Bilanz

Die Ergebnisse zeigen die starke Bedeutung des Autos für die Alltagsmobilität. An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege in Brandenburg und in ganz 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 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.

Neue Mobilitätsangebote

Mit Carsharing und Fahrradverleihsystemen haben sich neue Anbieter und Angebotsformen etabliert. In den kommenden Jahren werden aller Voraussicht nach weitere hinzustoßen. Mit ihnen verbinden sich Hoffnungen auf mehr Mobilitätsoptionen und mehr Nachhaltigkeit. Die neuen Mobilitätsangebote werden als Option nachgefragt und helfen auf diesem Weg. Bezogen auf das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung spielen sie bisher jedoch erst eine sehr kleine Rolle.

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).

