



Mobilität in Deutschland – MiD

Regionalbericht

Mecklenburg-Vorpommern

eine Studie des:



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 Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern
Schloßstraße 6-8
19053 Schwerin

Projekt:
5585
Bonn, Mai 2020
Version 1.2

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Pirsig, Tim. Belz, Janina. Brand, Thorsten. Cuypers, Mathias. Eggs, Johannes. Ermes, Bernd. Follmer, Robert. Gruschwitz, Dana. Kellerhoff, Jette. Roggendorf, Martina (2020): Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Mecklenburg-Vorpommern. 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 Mecklenburg-Vorpommern haben im Rahmen der vom Infrastrukturministerium beauftragten regionalen Vertiefungsstudie 6.564 Personen in 3.671 Haushalten Informationen zu ihrem Mobilitätsverhalten gegeben. Die Befragung erfolgte zwischen Mai 2016 und September 2017.

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse vor und gliedert sich in zwei Hauptabschnitte:

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

Die Ergebnisse für das Jahr 2017 werden an wenigen Stellen mit den Resultaten der regionalen MiD aus dem Jahr 2008 verglichen. Da aufgrund der zwischenzeitlichen Zensuskorrektur die Hochrechnungen der bundesweiten MiD 2008 im Auftrag des BMVI rückwirkend angepasst und mit einer Neugewichtung der älteren Erhebungen verknüpft wurden, haben sich für 2008 bisher vorliegende Resultate geringfügig geändert und sind nicht uneingeschränkt mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2008 zu vergleichen.

Diese Änderungen werden im vorliegenden Bericht berücksichtigt. Die ausgewiesenen Ergebnisse für 2008 basieren dabei auf den Ergebnissen für Mecklenburg-Vorpommern aus der neu gewichteten und neu kalibrierten Bundesstichprobe.

Darüber hinaus werden die Befragungsergebnisse für Mecklenburg-Vorpommern in einem eigenen Tabellenband dokumentiert. Dieser enthält eine Grundausswertung aller Merkmale sowohl für Mecklenburg-Vorpommern insgesamt als auch für einzelne Analysegruppen.

Zusätzlich zum vorliegenden Bericht 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 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 Bewohnerinnen und Bewohner Mecklenburg-Vorpommerns?

Mit einem Anteil von 85 Prozent ist die absolute Mehrheit an einem durchschnittlichen Tag mindestens für einen kurzen Weg außer Haus. Im Durchschnitt absolvieren alle Einwohnerinnen und Einwohner täglich 3,1 Wege mit insgesamt 39 Kilometern in 77 Minuten.

Welche Verkehrsmittel nutzen sie auf ihren Wegen?

An einem durchschnittlichen Tag wird mit 56 Prozent etwas mehr als die Hälfte der Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt. Wege von Mitfahrerinnen oder Mitfahrern machen davon ein Fünftel aus (14 Prozent). Etwa jeder vierte Weg wird zu Fuß und jeder siebte Weg mit dem Fahrrad absolviert. Für den nicht-motorisierten Individualverkehr ergibt sich damit ein Anteil von 38 Prozent. Die restlichen 7 Prozent entfallen auf die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV). Trotz der ausgeprägt ländlichen Struktur Mecklenburg-Vorpommerns sind die Ergebnisse mit den deutschlandweiten Durchschnittswerten insgesamt gut vergleichbar.

Auf den für den Fuß- bzw. Radverkehr besonders geeigneten kurzen Wegen ist der Anteil des PKW immer noch recht hoch: Von den Wegen bis einschließlich 3 Kilometer werden 31 Prozent mit dem Auto zurückgelegt, zwischen 3 und einschließlich 5 Kilometer sind es sogar zwei Drittel.

Wie groß ist der Anteil der Verkehrsmittel auf Basis der zurückgelegten Kilometer?

Werden anstelle der Wege die Personenkilometer als Basis herangezogen, verschiebt sich das Verhältnis der Verkehrsmittel deutlich. Der Anteil von MIV und ÖV steigt auf mehr als 90 Prozent der Personenkilometer. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad werden lediglich rund 6 Prozent der Kilometer absolviert.

Aus welchen Anlässen werden Wege zurückgelegt?

Die meisten Wege der Einwohnerinnen und Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns werden mit einem Anteil von etwa einem Viertel für Freizeit Zwecke bewältigt, es folgen Arbeits- und Dienstwege sowie Einkaufs- und Erledigungswege mit Anteilen zwischen 13 und 17 Prozent.

Wie ist die Bevölkerung Mecklenburg-Vorpommerns mit Pkw, Fahrrädern und Zeitkarten für den ÖPNV ausgestattet?

Mit 75 Prozent besitzt ein Großteil der Haushalte in Mecklenburg-Vorpommern mindestens ein eigenes Auto. Rund vier von fünf Personen ab 14 Jahren besitzen ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec. Lediglich 6 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner steht mit einer Zeitkarte zudem der Zugang zu den Bussen und Bahnen in der Region offen.

Welche Verkehrsmittel bestimmen die wöchentlichen Mobilitätsroutinen?

44 Prozent der Befragten nutzen im Laufe einer üblichen Woche auf ihren Wegen ausschließlich das Auto. 24 Prozent kombinieren in diesem Zeitraum das Auto mit dem Fahrrad, während es deutlich weniger mit den Angeboten der öffentlichen Verkehrsmittel kombinieren. Der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner, die ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder die Kombination aus beiden nutzen, ist deutlich niedriger (18 Prozent). Einen noch geringeren Anteil haben Personen, die sowohl Auto, öffentliche Verkehrsmittel als auch das Fahrrad im Laufe einer üblichen Woche nutzen, sowie Personen, die in diesem Zeitraum auf keines dieser Verkehrsmittel zurückgreifen.

Ein durchschnittlicher Tag in Mecklenburg-Vorpommern

85 % der Bevölkerung unterwegs



pro Person:

3,1 Wege mit insgesamt **39 km** in **77 Min.**

56 % der Wege im Auto

35 % Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege

Verfügbare Verkehrsmittel

75 % mit Auto 



83 % haben ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec

6 % nutzen Zeitkarten für Busse und Bahnen



Wöchentliche Mobilitätsroutinen

44 % nur mit dem Auto

29 % kombinieren Auto mit ÖV oder Fahrrad

Inhaltsverzeichnis

1	Datengrundlage – Konzept und Anwendung der MiD 2017	13
1.1	Stichprobenverfahren	13
1.2	Erhebungsdesign	14
1.3	Befragungsinhalte.....	15
2	Mecklenburg-Vorpommern – Gebiet und Einwohner	17
3	Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten.....	23
3.1	Pkw in den Haushalten	23
3.2	Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrrädern.....	25
3.3	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	28
4	Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern – zentrale Kennwerte	31
4.1	Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen	31
4.2	Wegelängen und Wegedauern	33
4.3	Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	37
4.4	Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität).....	41
4.5	Wege Zwecke	41
4.6	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	43
4.7	Zusammenfassung zentraler Mobilitätskennzahlen	44
5	Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen	45
5.1	Übliche Nutzung des Autos.....	45
5.2	Übliche ÖPNV-Nutzung	47
5.3	Übliche Nutzung des Fahrrads.....	47
5.4	Unterwegs zu Fuß.....	50
5.5	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf	51
5.6	Nutzung mobiler Endgeräte für Mobilitätsdienstleistungen	55
5.7	Übliche Verkehrsmittel für Einkäufe und Online-Einkäufe	56
6	Eine kleine Bilanz	59

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Ablauf der Erhebung.....	15
Abbildung 2	Befragungsinhalte.....	16
Abbildung 3	Übersicht der Planungsverbände in Mecklenburg-Vorpommern.....	17
Abbildung 4	Übersicht der Raumkategorien in Mecklenburg-Vorpommern.....	18
Abbildung 5	Haushaltsstruktur.....	19
Abbildung 6	Ökonomischer Status der Haushalte.....	20
Abbildung 7	Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner.....	20
Abbildung 8	Autobesitz in den Haushalten.....	23
Abbildung 9	Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes.....	26
Abbildung 10	Fahrradsicherung zu Hause.....	27
Abbildung 11	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	28
Abbildung 12	Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich.....	32
Abbildung 13	Mobilitätskennwerte nach Wochentagen.....	33
Abbildung 14	Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel.....	35
Abbildung 15	Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel.....	35
Abbildung 16	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich.....	38
Abbildung 17	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Zeitvergleich.....	39
Abbildung 18	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Tätigkeit.....	40
Abbildung 19	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach Geschlecht und Altersgruppen.....	40
Abbildung 20	Wegezwecke im Regionalvergleich.....	42
Abbildung 21	Wegezwecke nach Geschlecht und Altersgruppen.....	42
Abbildung 22	Wegezwecke nach ökonomischem Status und Tätigkeit.....	43
Abbildung 23	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	44
Abbildung 24	Übliche Nutzung des Autos.....	46
Abbildung 25	Übliche Nutzung des Autos nach Geschlecht und Altersgruppen.....	46
Abbildung 26	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs.....	47
Abbildung 27	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs nach Geschlecht und Altersgruppen.....	48
Abbildung 28	Übliche Nutzung des Fahrrads.....	48
Abbildung 29	Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen.....	49
Abbildung 30	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen.....	50
Abbildung 31	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen nach Geschlecht und Altersgruppen.....	51
Abbildung 32	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität).....	53
Abbildung 33	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität) nach Geschlecht und Altersgruppen.....	54
Abbildung 34	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität).....	55
Abbildung 35	Nutzung von mobilen Mobilitätsinformationen und -diensten.....	56
Abbildung 36	Übliche Verkehrsmittelwahl bei Einkaufs- und Versorgungswegen.....	57
Abbildung 37	Übliche Nutzungshäufigkeit Online-Shopping.....	58

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

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Autobesitz nach Haushaltstyp und ökonomischem Status	24
Tabelle 2	Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz	25
Tabelle 3	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten nach ökonomischem Status und Altersgruppen	29
Tabelle 4	Wegelänge und -dauer nach Geschlecht und Altersgruppen.....	37
Tabelle 5	Multimodale Personen nach ökonomischem Status.....	53
Tabelle 6	Monomodale Personen nach ökonomischem Status.....	54

1 Datengrundlage – Konzept und Anwendung der MiD 2017

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.

Befragte in Mecklenburg-Vorpommern

Das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern hat mit einer Regionalstichprobe teilgenommen. Insgesamt wurden hier 6.564 Personen aus 3.671 Haushalten befragt und dabei 19.166 Wege erfasst.

Auf dieser Datenbasis werden im vorliegenden Bericht die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger Mecklenburg-Vorpommerns beschrieben und 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 Stichprobenverfahren

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 Mecklenburg-Vorpommern speist sich aus allen drei Auswahlrahmen.

1.2 Erhebungsdesign

Die Datenerhebung erstreckte sich von Mai 2016 bis September 2017. Die Haushalte der Stichprobe wurden nahezu gleich verteilt über alle Tage innerhalb des Erhebungszeitraums befragt. Der Einsatz erfolgte stichtagsorientiert. Die Erhebung fand in zwei Phasen statt:

- In der ersten Phase wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der die Haushaltszusammensetzung, die vorhandenen Verkehrsmittel im Haushalt und einige weitere Merkmale Gegenstand waren.
- In der zweiten Phase wurden alle Haushaltsmitglieder einzeln zu persönlichen Merkmalen, zur Alltagsmobilität und zu ihren Wegen an einem vorgegebenen Stichtag befragt.

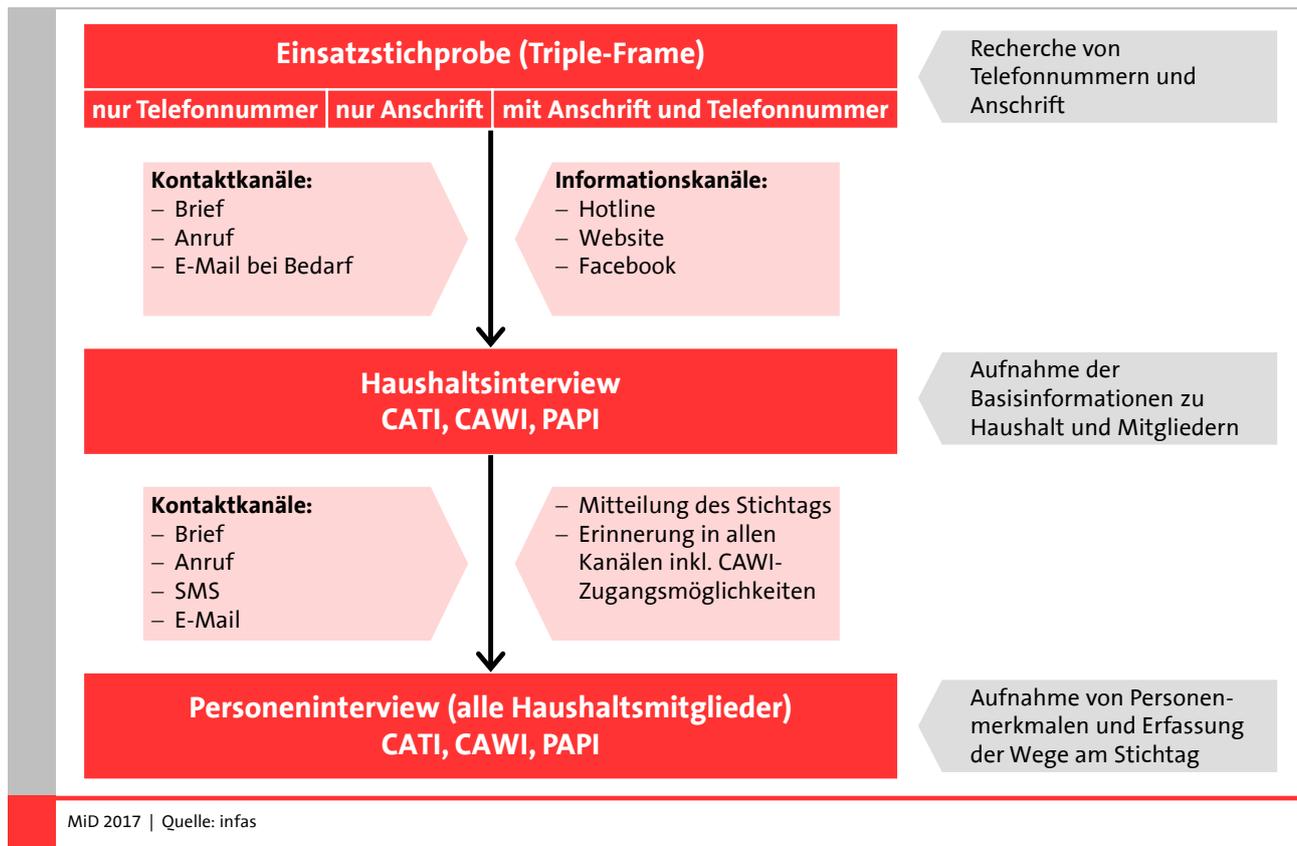
Bei der Erhebung kamen drei Methoden zum Einsatz:

- telefonische Interviews (CATI: *computer assisted telephone interview*)
- webbasierte Fragebögen (CAWI: *computer assisted web interview*)
- klassische Papierfragebögen (PAPI: *paper and pencil interview*)

Die Haushalte konnten frei zwischen diesen drei Methoden wählen. Bei Bedarf konnten die Methoden auch zwischen der ersten Stufe (dem Haushaltsinterview) und der zweiten Stufe (dem Personeninterview) gewechselt werden. Dieser sogenannte Mixed-Mode-Ansatz erleichtert die Teilnahme für die ausgewählten Haushalte und begrenzt gleichzeitig die Erhebungskosten. Der Ablauf der Erhebung ist in *Abbildung 1* dargestellt.

Um die Haushalte vorab gut über die Studie zu informieren und zur Teilnahme zu motivieren, wurde ein umfassendes Kommunikationskonzept entwickelt. Zunächst wurden die Kontaktdaten der ausgewählten Haushalte, soweit möglich, vervollständigt. Dazu wurden öffentlich zugängliche Register wie Telefonbücher verwendet. Für Haushalte aus den Melderegistern wurde, wenn vorhanden, eine Telefonnummer und für Haushalte aus den Telefonstichproben, wenn vorhanden, eine Postanschrift ergänzt. Die Informations- und Kontaktierungskanäle sind ebenfalls in *Abbildung 1* dargestellt.

Abbildung 1 Ablauf der Erhebung



Beim Haushaltsinterview sollten nicht nur die soziodemografischen Angaben und die Verkehrsmittelausstattung erhoben, sondern auch der Haushalt für das spätere Personeninterview gewonnen werden. Die teilnahmebereiten Haushalte erhielten per Post oder E-Mail für jedes Haushaltsmitglied ein individuelles Wegeblatt für den vorgegebenen Stichtag. Darüber hinaus wurde jeder Haushalt einen Tag vor dem Stichtag an das Aufzeichnen der Wege erinnert (telefonisch, per SMS oder per E-Mail).

Das eigentliche Personeninterview fand für alle Haushaltsmitglieder unmittelbar nach dem Stichtag statt, maximal nach zwei Wochen. Soweit möglich sollte jede Person selbst befragt werden. Ausnahmen bildeten Kinder unter zehn Jahren. Für Haushaltsmitglieder ab zehn Jahren konnten andere Personen stellvertretend interviewt werden, falls die eigentlich zu befragende Person in den nächsten Wochen nicht erreichbar oder unter 14 Jahren alt war. Das Hauptziel war jedoch, innerhalb des 14-tägigen Zeitfensters nach dem Stichtag mit jedem Haushaltsmitglied ein Interview zu führen.

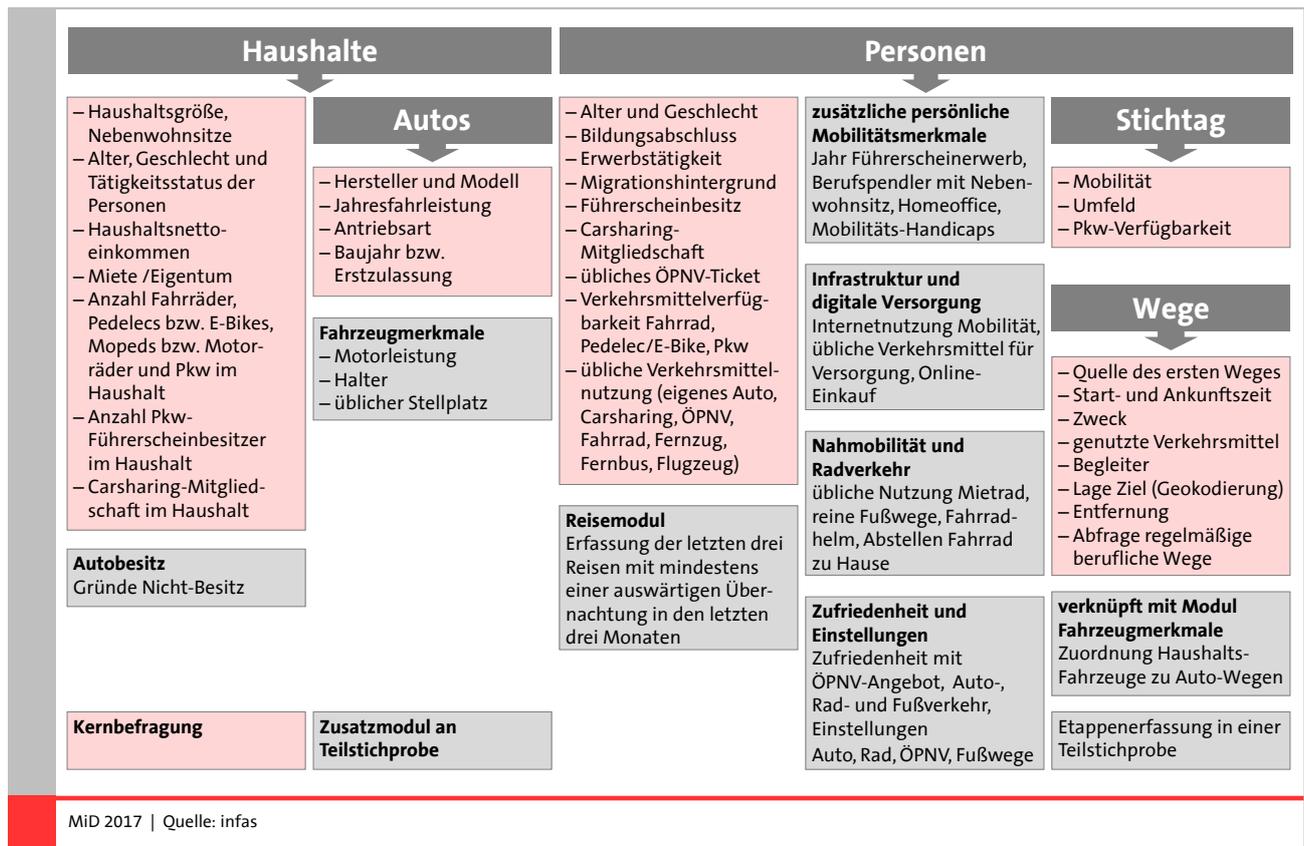
1.3 Befragungsinhalte

Abbildung 2 gibt einen Überblick über die verschiedenen Merkmalebenen und Inhalte der Haushalts- und Personeninterviews in der MiD 2017. Grundsätzlich können allgemeine Angaben zu Haushalten und Autos (aus dem Haushaltsinterview) sowie Angaben zur Person, zu Reisen, zur Mobilität am festgelegten Stichtag, zu Wegen und Etappen (im Personeninterview) unterschieden werden.

Das Kernstück des Personeninterviews bildet die Erfassung der Wege am Stichtag. Dabei wurden von bis zu zwölf Wegen detaillierte Angaben dokumentiert, unter anderem der Wegezweck, der Ausgangspunkt des Weges, die Lage des Ziels, die genutzten Verkehrsmittel, die Anzahl der begleitenden Personen und die Länge des zurückgelegten Weges.

Um Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die im Rahmen ihrer Berufsausübung regelmäßig zahlreiche Wege absolvieren (z. B. Vertreter, Lieferanten, Busfahrer oder Postboten), das Ausfüllen des Fragebogens zu erleichtern, wurden deren Wege in einem speziellen Fragebogenmodul erhoben. Dieses liefert Ergebnisse zur berufsbedingten Mobilität an einem

Abbildung 2 Befragungsinhalte



Tag (Hauptzweck, Entfernung, Anzahl der zurückgelegten Wege und überwiegend genutztes Verkehrsmittel). Auf diese Weise wurde einer Untererfassung dieses Teils des Wirtschaftsverkehrs im Rahmen der Stichtagserhebung vorgebeugt.

Um in der MiD 2017 neue Themen berücksichtigen zu können, ohne dabei die individuelle Befragungsdauer im Vergleich zu den Vorgängerstudien deutlich zu erhöhen, wurde das Befragungsprogramm in ein Kern- und ein Zusatzprogramm unterteilt. Die zentralen Fragen des Kernprogramms sind in der Abbildung 2 hellrot hinterlegt und wurden in jedem Interview erhoben. Die Inhalte des Zusatzprogramms sind in der Abbildung grau hinterlegt und wurden lediglich für Teilstichproben aus der telefonischen und webbasierten Erhebung erfasst. Die Papierfragebögen enthielten keine Fragen aus dem Zusatzprogramm.

Für die Basisstichprobe des Bundes galten folgende Regeln für das Zusatzbefragungsprogramm:

- Das Fahrzeugmodul wurde nach einem Zufallsprinzip in der Hälfte der Haushalte erhoben.

- Das Reisemodul wurde bei 10.000 Personen erhoben.

- Das Etappenmodul kam bei einem Teil der Bundes- sowie der Baden-Württemberg-Stichprobe zum Einsatz, für den es zusätzlich beauftragt wurde.

- Von den übrigen Modulen wurden jedem Haushalt zwei nach dem Zufallsprinzip zugewiesen.

Die Auftraggeber der regionalen Stichproben konnten zwei Module auf der Personenebene festlegen, die dann für alle von ihnen beauftragten Haushalte (mit Ausnahme der PAPI-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer) erhoben wurden. Wurde keine Entscheidung übermittelt, wurden die Module analog zur Basisstichprobe zufällig verteilt.

Das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern hat die Module „Nahmobilität und Radverkehr“ sowie „Infrastruktur und digitale Versorgung“ gewählt. Die entsprechenden Ergebnisse werden im Verlauf des Berichts an verschiedenen Stellen vorgestellt. Eine ausführliche Dokumentation enthält auch dazu der getrennt vorliegende Tabellenband.

2 Mecklenburg-Vorpommern – Gebiet und Einwohner

Mecklenburg-Vorpommern ist mit seinen rund 1,6 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern eines der kleinsten deutschen Bundesländer und zugleich mit nur 69 Einwohnerinnen und Einwohnern pro Quadratkilometer das am dünnsten besiedelte. (Statistisches Bundesamt, Stand 2018). Es besteht aus sechs Landkreisen sowie den beiden kreisfreien Städten Rostock und Schwerin. Zur Koordinierung der Regionalentwicklung wurden diese Gebietseinheiten zu Beginn der 1990er-Jahre in vier Planungsregionen zusammengefasst (siehe *Abbildung 3*):

- Westmecklenburg
- Region Rostock
- Mecklenburgische Seenplatte
- Vorpommern

Zusätzlich gibt es seit einigen Jahren eine Raumkategorisierung, die nicht auf geografischen, sondern auf siedlungsstrukturellen Kriterien basiert. Sie enthält drei Raumkategorien (siehe *Abbildung 4*):

- Stadt-Umland-Räume
- ländliche Gestaltungsräume
- ländliche Räume

Zu den Stadt-Umland-Räumen gehören die sechs bevölkerungsreichsten Städte Mecklenburg-Vorpommerns (neben Rostock und Schwerin noch Neubrandenburg, Stralsund, Greifswald und Wismar) sowie die umliegenden Gebiete.

Abbildung 3 Übersicht der Planungsverbände in Mecklenburg-Vorpommern

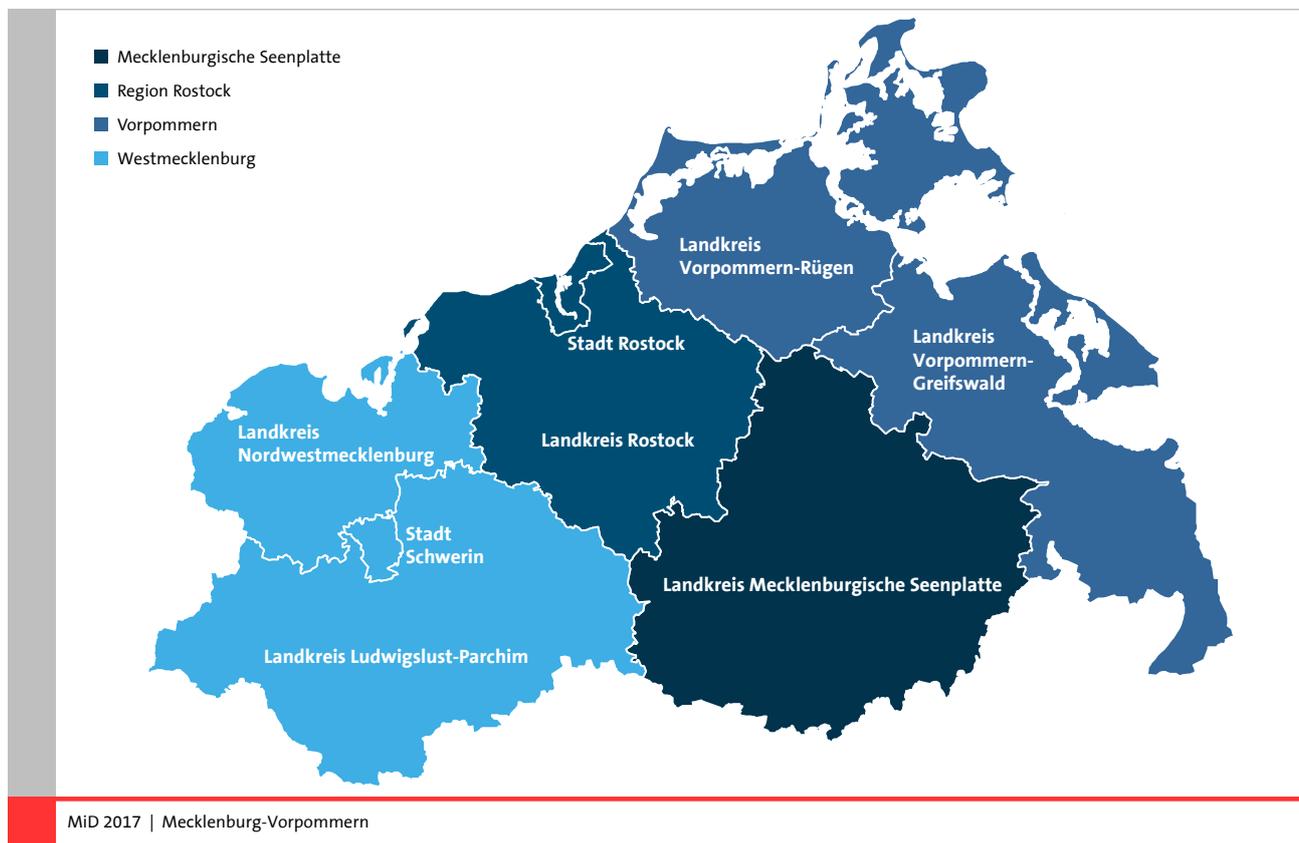
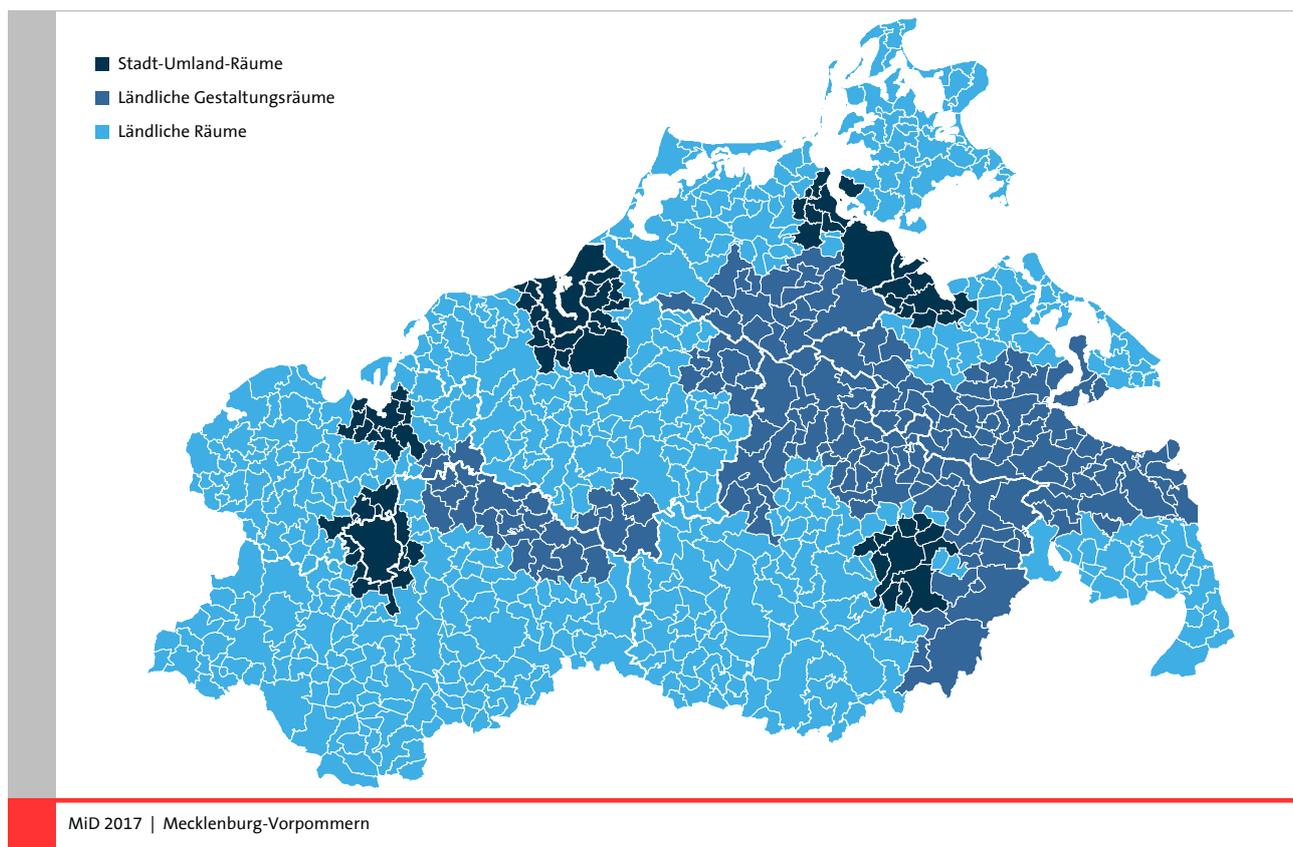


Abbildung 4 Übersicht der Raumkategorien in Mecklenburg-Vorpommern

Die ländlichen Gestaltungsräume stehen im Vergleich zum Landesdurchschnitt vor besonders großen Herausforderungen hinsichtlich ihrer Bevölkerungs- und Wohlstandsentwicklung (Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung). Für die Identifizierung dieser Räume wurden sowohl demografische Kriterien, wie etwa die Einwohnerdichte und -entwicklung, als auch sozioökonomische Kriterien, wie zum Beispiel die Kaufkraft der Einwohnerinnen und Einwohner, herangezogen. Alle übrigen Gebiete wurden als ländliche Räume klassifiziert.

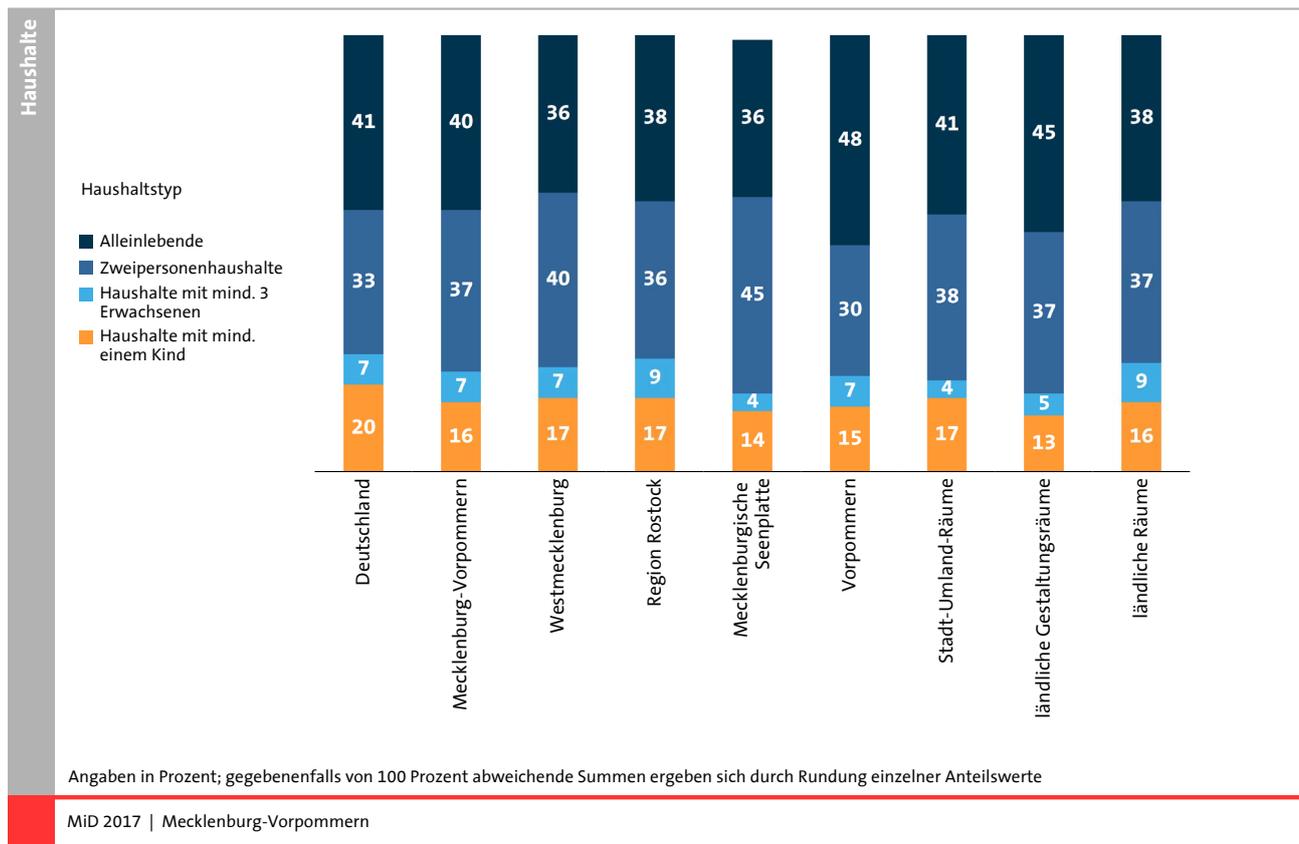
Um ein differenziertes Bild präsentieren zu können, werden die Ergebnisse dieser Studie für Mecklenburg-Vorpommern sowohl für die Planungsregionen als auch für die Raumkategorien aufgeschlüsselt. Dies wird durch die meist ausreichend hohen Fallzahlen in den Kategorien und Regionen ermöglicht: Abweichungen in den Ergebnissen können so als statistisch relevant interpretiert werden. Lediglich für die Region Vorpommern muss einschränkend darauf hingewiesen werden, dass hier die geringste Zahl an befragten Haushalten und Personen realisiert wurde, was zu leichten Unsicherheiten in den Ergebnissen führen kann.

Viele Ein- und Zweipersonenhaushalte in Mecklenburg-Vorpommern

Mehr als drei Viertel der Haushalte in Mecklenburg-Vorpommern bestehen aus maximal zwei Personen. Während der Anteil der Einpersonenhaushalte mit 40 Prozent auf dem Niveau des Schnitts für ganz Deutschland liegt, fällt der Anteil der Zweipersonenhaushalte mit 37 Prozent überdurchschnittlich hoch aus (siehe Abbildung 5). Ältere Alleinlebende ab 60 Jahren sowie ältere Zweipersonenhaushalte, bei denen die jüngste Person mindestens 60 Jahre alt ist, machen jeweils über die Hälfte der Ein- und Zweipersonenhaushalte aus – junge Alleinlebende sowie junge Zweipersonenhaushalte gibt es hingegen nur sehr selten (ohne Abbildung).

Besonders hoch ist der Anteil der Alleinlebenden in der Planungsregion Vorpommern mit fast der Hälfte der Haushalte. Hier gibt es besonders viele Alleinlebende mittleren Alters (ohne Abbildung). Der Anteil der Zweipersonenhaushalte variiert je nach Region zwischen 30 und 45 Prozent. Bei der Differenzierung nach Raumkategorie fällt insbesondere der erhöhte Anteil Alleinlebender in den ländlichen Gestaltungsräumen ins Auge.

Abbildung 5 Haushaltsstruktur



Der Anteil der Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen ist mit 7 Prozent im Vergleich zu ganz Deutschland durchschnittlich, der Anteil der Haushalte mit mindestens einem Kind ist hingegen mit 16 Prozent vergleichsweise niedrig. Dies gilt für alle Planungsregionen sowie Raumkategorien, insbesondere für die ländlichen Gestaltungsräume bei einem Anteil von 13 Prozent.

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 in Mecklenburg-Vorpommern unterscheiden sich deutlich von den bundesweiten Ergebnissen (siehe Abbildung 6). Während die Gruppe der Haushalte mit mittlerem Einkommen wie auch in ganz Deutschland etwa die Hälfte der

Haushalte umfasst, ist die Gruppe mit hohem Status im Bundesland nur halb so groß, während Haushalte mit niedrigem Status deutlich stärker vertreten sind. Dieser Unterschied ist in bestimmten Teilgebieten Mecklenburg-Vorpommerns sogar besonders groß. Nur etwa jeder zehnte Haushalt in der Planungsregion Vorpommern weist einen hohen ökonomischen Status auf, gleichzeitig haben hier 43 Prozent nur einen niedrigen Status. In der Planungsregion Westmecklenburg gleichen die Ergebnisse hingegen etwas stärker den bundesweiten Ergebnissen. In den Raumkategorien unterscheiden sich die Ergebnisse nur geringfügig von den Ergebnissen des Bundeslands. Auffällig ist lediglich, dass die Gruppe mit hohem ökonomischem Status in den ländlichen Gestaltungsräumen vergleichsweise klein ausfällt. Im Gegenzug treten Haushalte mit mittlerem Status häufiger auf.

Rund die Hälfte der Bevölkerung berufstätig

Auch hinsichtlich der Erwerbstätigkeit zeigen sich deutliche Unterschiede innerhalb der Bevölkerung (siehe Abbildung 7). Mit 37 Prozent stellen die Vollzeitbeschäftigten (inklusive Auszubildende/r) die größte Personengruppe dar. Weitere 10 Prozent gehen einer Teilzeitbeschäftigung nach, sodass etwas weniger

Abbildung 6 Ökonomischer Status der Haushalte

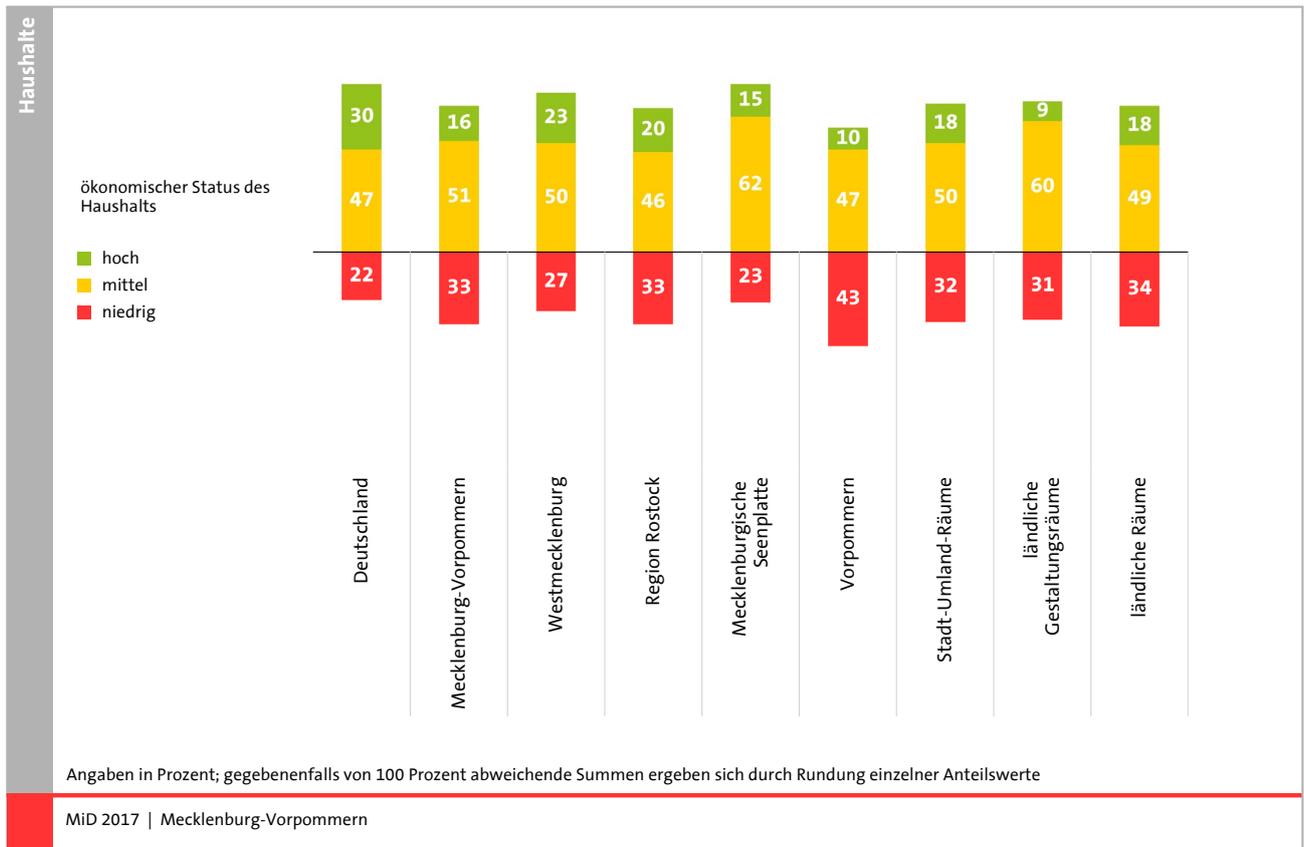
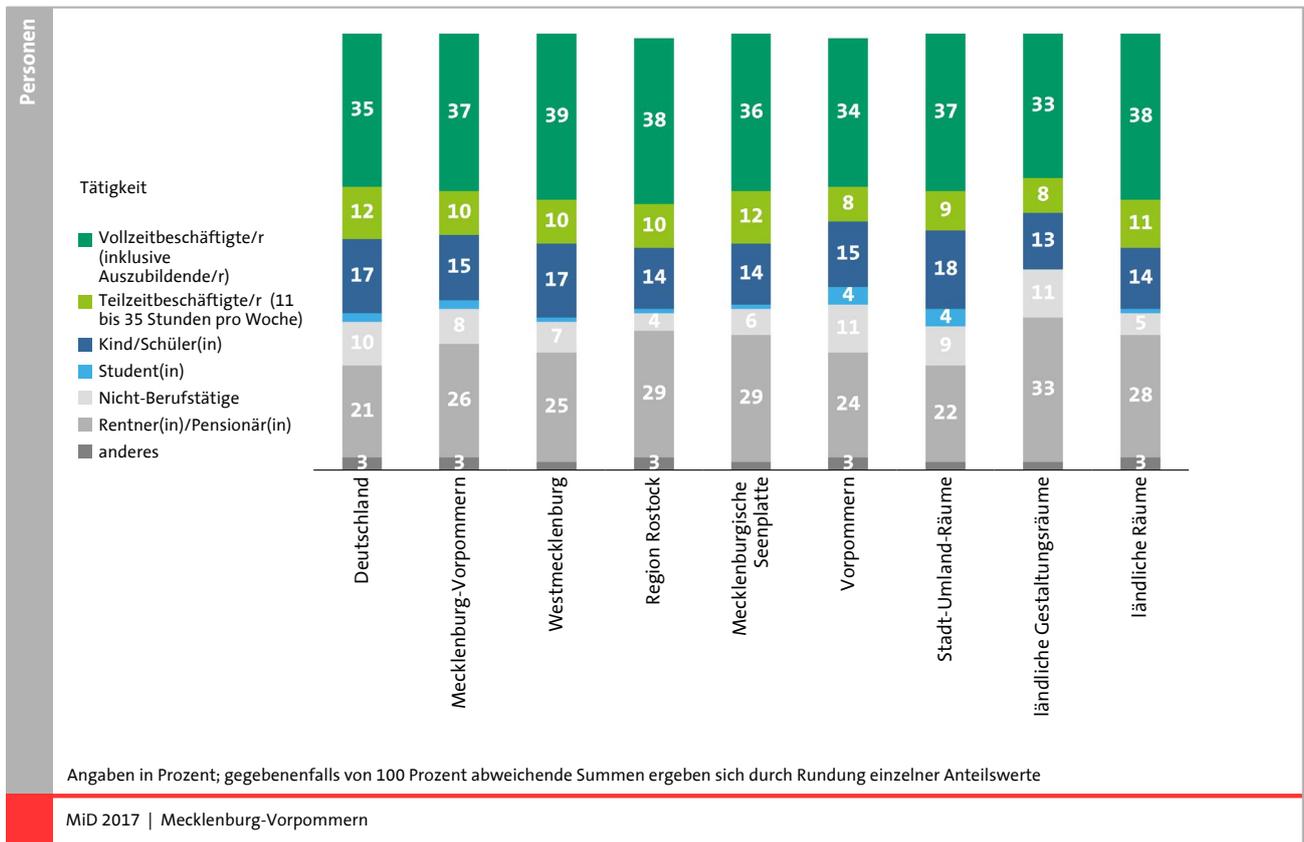


Abbildung 7 Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner



als die Hälfte aller Einwohnerinnen und Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns berufstätig ist.

Die zweitgrößte Gruppe ist die der Rentnerinnen und Rentner, die im Vergleich zu ganz Deutschland einen um 5 Prozentpunkte höheren Anteil aufweist. Regional schwanken die Anteile dieser drei Gruppen durchaus. Besonders auffällig ist dabei die Raumkategorie ländliche Gestaltungsräume: Hier ist ein Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner im Rentenalter, entsprechend arbeitet auch nur ein Drittel der Personen in Vollzeit und weitere 8 Prozent in Teilzeit. Zugleich ist hier der Anteil der nicht-berufstätigen Personen im Vergleich zum gesamten Bundesland erhöht, während der Anteil der Kinder niedriger ausfällt. In den Stadt-Umland-Räumen gleicht die Einwohnerstruktur hingegen sehr deutlich den bundesweiten Ergebnissen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Einwohner- und Haushaltsstruktur in Mecklenburg-Vorpommern insofern von den deutschlandweiten Ergebnissen unterscheidet, als dass hier Rentnerinnen und Rentner sowie Haushalte mit niedrigem ökonomischem Status überrepräsentiert sind. Diese Gegebenheiten treten in einigen Gebieten besonders deutlich zutage, während sie in anderen Gebieten nicht oder in geringerem Umfang auftreten.

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

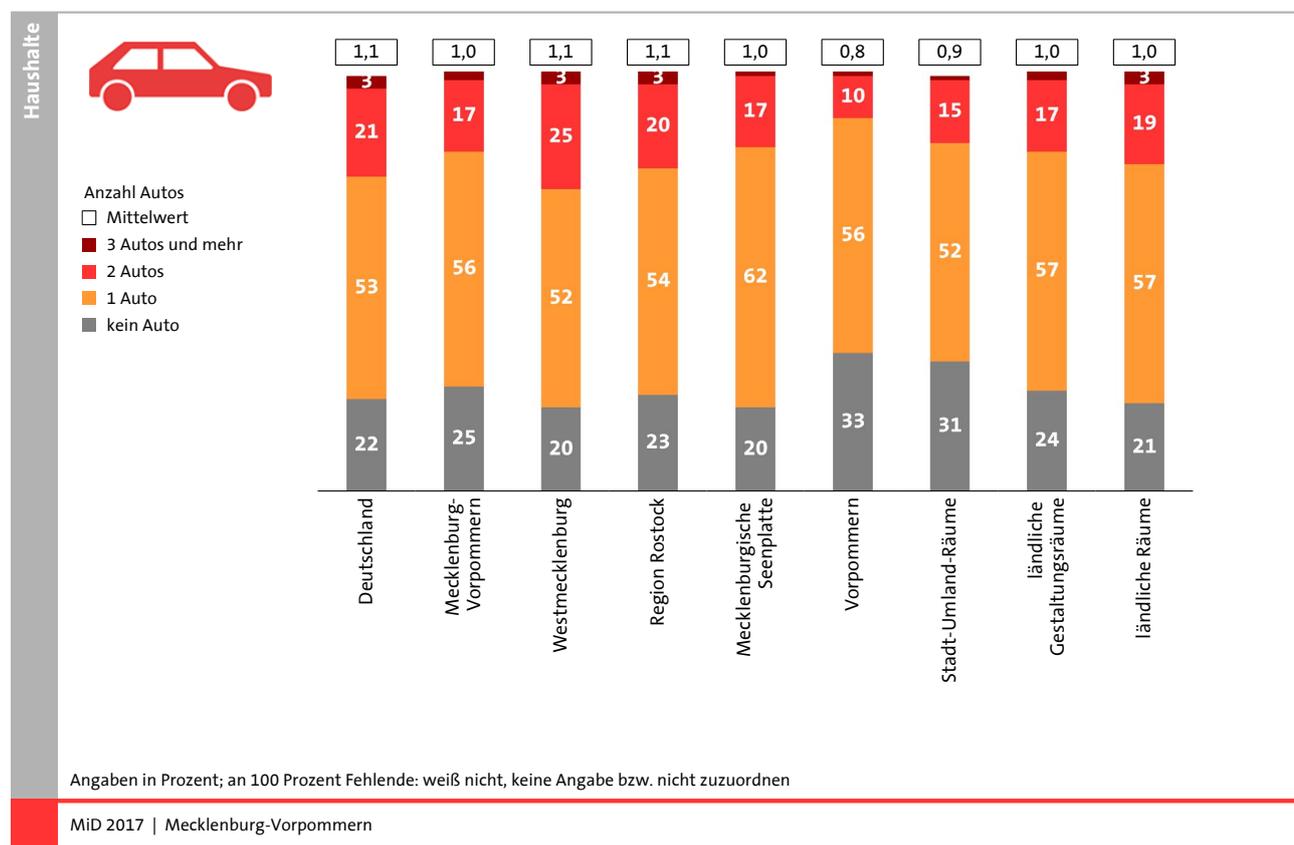
Mobilität gilt als wesentliches Element der heutigen Gesellschaft. Wie häufig jemand unterwegs ist, hängt jedoch von zahlreichen Faktoren ab. Hierzu zählen neben individuellen Vorlieben auch präferierte Freizeitorte, die Lage der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, 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 Mecklenburg-Vorpommern mit verschiedenen Verkehrsmitteln ausgestattet sind. Leisten sich die Haushalte in Mecklenburg-Vorpommern 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 in Mecklenburg-Vorpommern eher einzelne Fahrkarten oder Zeitkarten für die Busse und Bahnen in der Region genutzt?

3.1 Pkw in den Haushalten

Mit einem Anteil von 77 Prozent verfügen etwa vier von fünf Haushalten in Deutschland über ein eigenes Auto (siehe Abbildung 8). In Mecklenburg-Vorpommern

Abbildung 8 Autobesitz in den Haushalten



liegt der Anteil mit 75 Prozent auf einem vergleichbaren Niveau. Die einzelnen regionalen Gebietseinheiten unterscheiden sich dabei durchaus. So ist der Anteil der Haushalte ohne eigenes Auto in Vorpommern mit einem Drittel vergleichsweise hoch, während er in den Planungsregionen Westmecklenburg sowie Mecklenburgische Seenplatte bei nur einem Fünftel liegt. Bei den Raumkategorien zeigen sich ebenfalls Differenzen. Haushalte ohne eigenes Auto gibt es vor allem in den dichter besiedelten Stadt-Umland-Räumen, wo sie einen Anteil von über 30 Prozent erreichen. Dies ist insofern nicht überraschend, da die Siedlungsstrukturen hier in der Regel eine flexiblere Nutzung anderer Verkehrsmittel erlauben, wie in Kapitel 5 noch näher erläutert wird. Auch bei der Betrachtung der üblicherweise genutzten ÖPNV-Fahrkarten (siehe Kapitel 3.3) zeigt sich das.

Der Anteil der Haushalte mit mehr als einem Auto liegt in Mecklenburg-Vorpommern bei vergleichsweise geringen 19 Prozent, während dieser Wert in ganz Deutschland bei 24 Prozent liegt. Dabei variiert er stark zwischen den Planungsregionen: In Vorpommern beträgt er nur 11 Prozent, in Westmecklenburg hingegen 28 Prozent. Der Blick auf die Raumtypen zeigt analog zum Anteil der autolosen Haushalte, dass Haushalte, die mindestens zwei Autos besitzen, in den ländlichen Räumen mit 22 Prozent häufiger vorkommen als in den ländlichen Gestaltungsräumen (19 Prozent) sowie den Stadt-Umland-Räumen (16 Prozent).

Um die Bedingungen des Autobesitzes zu erklären, können jedoch nicht nur siedlungsstrukturelle Faktoren angeführt werden. Auch soziodemografische Faktoren spielen eine Rolle. Tabelle 1 zeigt, dass die Haushaltgröße mit dem Autobesitz zusammenzuhängen scheint. Fast die Hälfte der Alleinlebenden hat beispielsweise kein eigenes Auto, unter den Haushalten mit mehr als einer Person liegen die Anteile

hingegen nur bei 7 bis 10 Prozent. Auch zeigt sich, dass die Haushalte nie bzw. fast nie mit mehr Autos ausgestattet sind, als sie Personen umfassen. Insgesamt kann also gesagt werden, dass die durchschnittliche Autozahl bei größeren Haushalten etwas höher liegt und bei kleineren niedriger. So könnte die bereits beschriebene geringe Autoausstattung in Vorpommern auch damit zusammenhängen, dass der Anteil der Haushalte mit nur einer Person hier fast die Hälfte aller Haushalte umfasst.

Ein weiteres zentrales Kriterium ist der ökonomische Status des Haushalts. Es gilt: Desto höher dieser ausfällt, desto wahrscheinlicher ist der Besitz eines Autos und so höher ist die durchschnittliche Autozahl. Zum Beispiel verfügen nur 5 Prozent der Haushalte mit hohem ökonomischem Status über kein Auto, aber 37 Prozent der Haushalte mit niedrigem Status. Über die Hälfte der Haushalte mit hohem ökonomischem Status besitzt sogar mehr als ein Auto. Dies verdeutlicht, dass jenseits der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten Mobilität auch eine Frage des Geldes ist: Wer finanziell gut ausgestattet ist, hat im Alltag tendenziell auch mehr Möglichkeiten, sich flexibel mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen.

Tabelle 1 Autobesitz nach Haushaltstyp und ökonomischem Status

	kein Auto	1 Auto	2 Autos	3 Autos und mehr
	%	%	%	%
Haushaltstyp				
Alleinlebende	48	51	0	0
Zweipersonenhaushalte	10	67	22	1
Haushalte mit mind. 3 Erwachsenen	7	43	36	15
Haushalte mit mind. einem Kind	7	47	41	5
ökonomischer Status des Haushalts				
niedrig	37	53	8	1
mittel	23	63	13	1
hoch	5	37	50	9

MiD 2017 | Mecklenburg-Vorpommern

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 Einwohnerinnen und Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns sind sogar noch besser mit diesem Verkehrsmittel ausgestattet: 83 Prozent von ihnen sind in Besitz eines solchen.

Der Blick auf die Anteile in den verschiedenen Altersgruppen gibt Aufschluss über die Abhängigkeit der Mobilitätsausstattung von soziodemografischen Faktoren. Insbesondere die Altersgruppen bis 49 Jahre sind überdurchschnittlich gut ausgestattet – jeweils 90 Prozent oder mehr von ihnen besitzen mindestens ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec. Ab diesem Alter sinken die Anteile jedoch kontinuierlich und erreichen in der Gruppe der ab 75-Jährigen mit 53 Prozent ihren niedrigsten Stand.

Regionale Unterschiede lassen sich beim Fahrradbesitz kaum ausmachen. In allen drei Raumtypen ist das Fahrrad in etwa gleich häufig vertreten. Auffällig ist allein die etwas niedrigere Verbreitung in der Region

Rostock (78 Prozent) und die etwas häufigere Verbreitung in Vorpommern (87 Prozent).

Deutliche Mehrheit mit eigenem Fahrrad, aber Elektrofahrräder und Pedelecs selten

Die Besitzquote von Elektrofahrrädern bzw. Pedelecs ist im Gegensatz zum „normalen“ Fahrrad in Deutschland noch immer sehr niedrig. Nur etwa 6 Prozent der Personen ab 14 Jahren haben ein solches Fahrrad. In Mecklenburg-Vorpommern liegt dieser Anteil sogar nur bei 3 Prozent. Dabei spielt das Elektrorad in den Altersgruppen bis 49 Jahre keine nennenswerte Rolle. Erst anschließend steigt seine Besitzquote und erreicht mit jeweils 5 Prozent ihren Höchstwert in den Altersgruppen der 50- bis 64-Jährigen sowie 65- bis 74-Jährigen. Es lässt sich schließen, dass Elektroräder und Pedelecs in diesen Altersgruppe auch ein Ersatz für das Fahrrad sind, das weniger häufig besessen wird. Ab einem Alter von 75 Jahren scheinen die elektrischen Varianten zum Fahrrad aber häufig auch keine lohnenswerte Alternative mehr darzustellen.

Bei der Betrachtung der Ergebnisse nach Geschlecht zeigen sich ähnliche Unterschiede wie in den deutschlandweiten Ergebnissen. Mit 80 Prozent liegt der Anteil der Frauen, die ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder

Tabelle 2 Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz

	gesamt	davon:		
		Fahrradbesitz	Elektrofahrrad-/ Pedelecbesitz	beides
<i>Personen ab 14 Jahren; Ja-Anteile</i>	%	%	%	%
Deutschland	77	71	2	4
Mecklenburg-Vorpommern	83	80	1	2
Westmecklenburg	82	78	1	3
Region Rostock	78	76	1	1
Mecklenburgische Seenplatte	82	79	1	2
Vorpommern	87	85	1	1
Stadt-Umland-Räume	83	80	1	2
ländliche Gestaltungsräume	83	80	1	2
ländliche Räume	83	80	1	2
Geschlecht (Mecklenburg-Vorpommern)				
Männer	86	83	1	2
Frauen	80	77	1	2
Altersgruppen (Mecklenburg-Vorpommern)				
bis 17 Jahre	99	99	0	0
18 bis 29 Jahre	90	90	0	0
30 bis 49 Jahre	92	91	0	1
50 bis 64 Jahre	86	81	2	3
65 bis 74 Jahre	80	75	2	3
75 Jahre und älter	53	51	1	1

MiD 2017 | Mecklenburg-Vorpommern

Pedelec besitzen, 6 Prozentpunkte niedriger als der Anteil bei den Männern.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass etwa vier von fünf Haushalten in Mecklenburg-Vorpommern über mindestens ein Fahrrad verfügen und damit mehr als über eigenes Auto (75 Prozent).

Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes gut bewertet

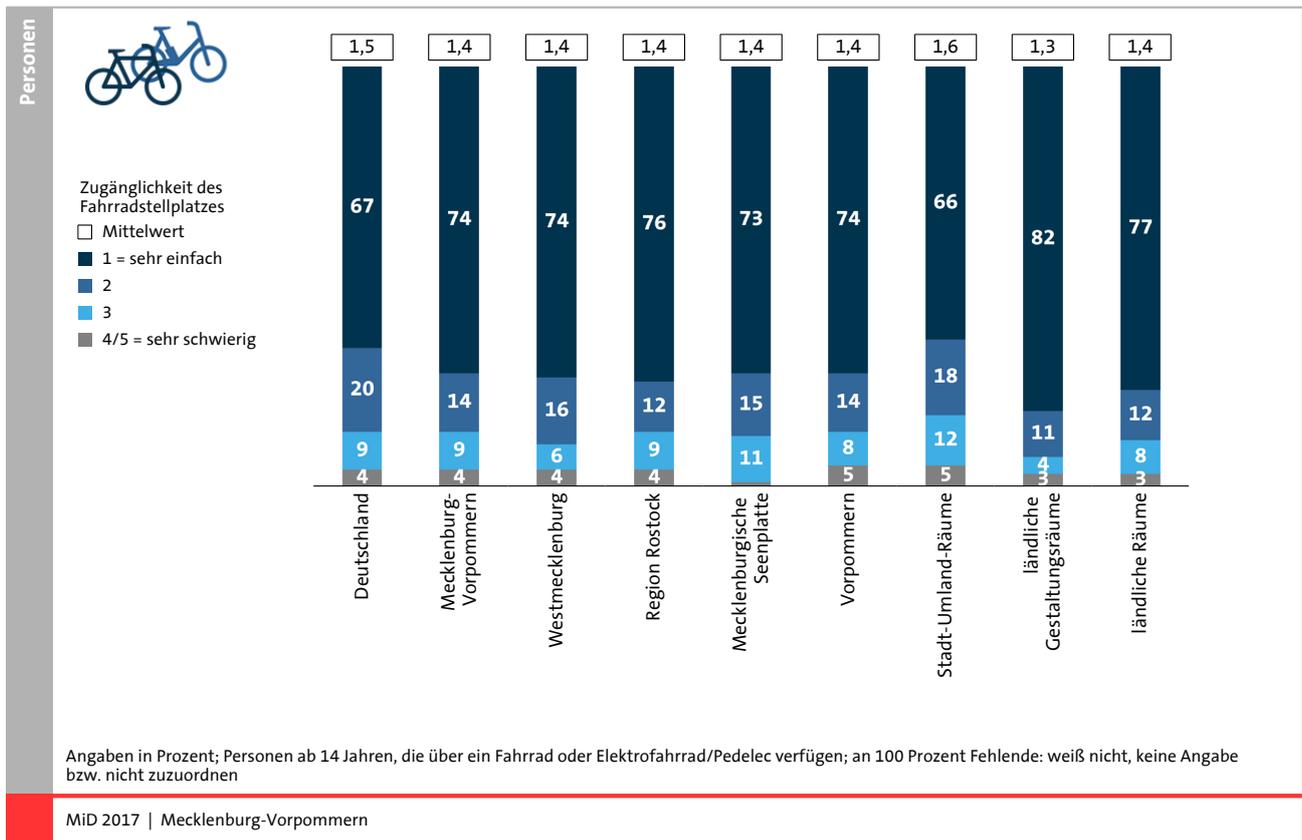
Der Besitz eines Fahrrads geht unmittelbar mit der Anforderung einher, für dieses eine gute Abstellmöglichkeit zu finden. In der MiD 2017 wurde daher untersucht, wie einfach das Fahrrad in der Regel von seinem „üblichen Stellplatz“ auf die Straße befördert werden kann.

Für Mecklenburg-Vorpommern 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 1,4 als sehr gut bewertet wird (siehe *Abbildung 9*). Fast drei Viertel der Einwohnerinnen und Einwohner vergeben den Wert 1 und weitere 14 Prozent den Wert

2. Folglich können fast neun von zehn Befragten in Mecklenburg-Vorpommern ihr Fahrrad nach eigener Einschätzung einfach oder sogar sehr einfach zu Hause abstellen. Als „(sehr) schwierig“ wird die Zugänglichkeit zum Fahrradstellplatz lediglich von 4 Prozent der Befragten eingeschätzt.

Mit diesen Ergebnissen liegt Mecklenburg-Vorpommern leicht über dem bundesweiten Schnitt. Das kann auch mit der geringen Bevölkerungsdichte erklärt werden, denn in dicht besiedelten Räumen gibt es generell weniger Freiflächen und ein – möglichst ebenerdig – separater Fahrradstellplatz steht insbesondere bei Mehrfamilienhäusern nicht immer zur Verfügung. So erklärt sich auch, dass die Bewertung der Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes in den Stadt-Umland-Räumen in Mecklenburg-Vorpommern etwas schlechter ausfällt. Die Ergebnisse der vier Planungsregionen unterscheiden sich indes kaum voneinander. Auch zwischen den Altersgruppen lassen sich innerhalb Mecklenburg-Vorpommerns nur geringe Unterschiede feststellen. Lediglich die Bewertung der Zugänglichkeit durch über 75-Jährige fällt mit einer Note von 1,9 etwas schlechter aus (ohne *Abbildung*).

Abbildung 9 Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes



Sicherheit des Fahrradstellplatzes meistens hoch

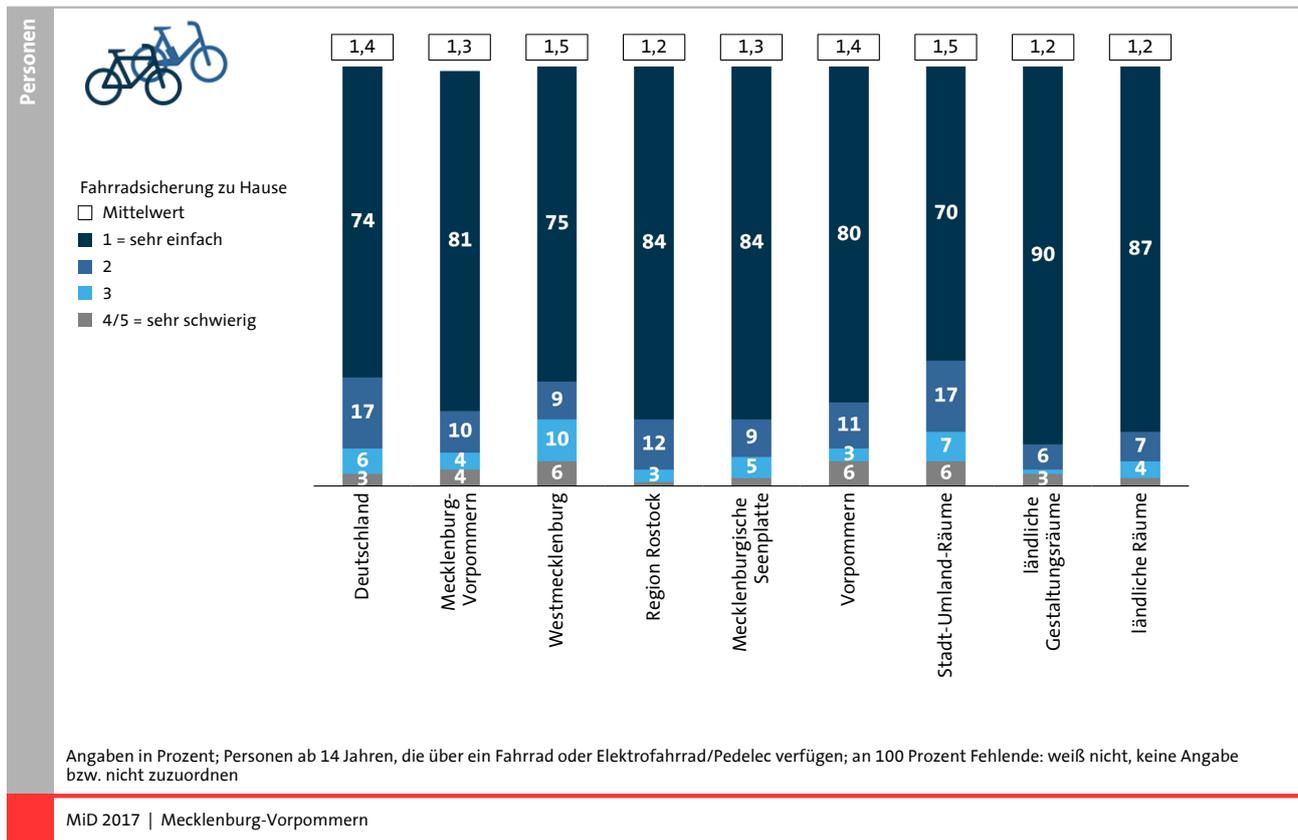
Neben der Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes wurde auch die Einfachheit der Fahrradsicherung zu Hause abgefragt – unter Verwendung derselben Skala. Mit einem Mittelwert von 1,3 wird dieser Aspekt in Mecklenburg-Vorpommern ähnlich gut bewertet wie die Zugänglichkeit (siehe *Abbildung 10*). Die Bewertung ist gegenüber dem deutschlandweiten Schnitt sogar etwas besser. Vier von fünf Befragten in Mecklenburg-Vorpommern bewerten die Fahrradsicherung als „sehr einfach“. Wird der Anteil der Personen addiert, die die Fahrradsicherung mit dem Wert 2 beurteilen, ergibt sich für die beiden höchsten Kategorien ein Anteil von 92 Prozent. Folglich bewertet weniger als jede zehnte Person ihre Fahrradsicherung mit einer 3 oder schlechter.

Regional betrachtet zeigt sich erneut, dass in den Stadt-Umland-Räumen die Fahrradsicherheit mit einer Durchschnittsnote von 1,5 generell schlechter bewertet wird, während in den ländlichen Räumen und ländlichen Gestaltungsräumen sogar jeweils ein Notenschnitt von 1,2 erreicht wird. Auch die Bewertung in den vier Planungsregionen bewegt sich zwischen den Werten 1,2 (Region Rostock) und 1,5

(Westmecklenburg). Signifikante Unterschiede nach soziodemografischen Faktoren wie Alter oder Geschlecht treten nicht auf.

Insgesamt zeigt sich, dass die Fahrradabstellmöglichkeiten sowie die Fahrradsicherung zu Hause in Mecklenburg-Vorpommern sehr positiv bewertet werden und somit keine entscheidenden Faktoren sind, die der Nutzung von Fahrrädern entgegenstehen – auch wenn Aussagen zu den Abstellmöglichkeiten am Zielort damit nicht getroffen werden können. Hier sind tendenziell etwas schlechtere Werte zu erwarten.

Abbildung 10 Fahrradsicherung zu Hause



3.3 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Neben Auto- und Fahrradbesitz ist auch die Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten ein wichtiger Kennwert in Sachen Mobilitätsoptionen. Um die Vergleichbarkeit der Angaben deutschlandweit zu erleichtern, wurden im Interview Antwortvorgaben nach einem bundesweit einheitlichen und vereinfachten Muster vorgelegt, die in der folgenden **Abbildung 11** zusammengefasst dargestellt sind. Sie beziehen sich auf die übliche Nutzung durch die befragten Personen, stellen also keine Statistik auf der Ebene von ÖPNV-Fahrten dar.

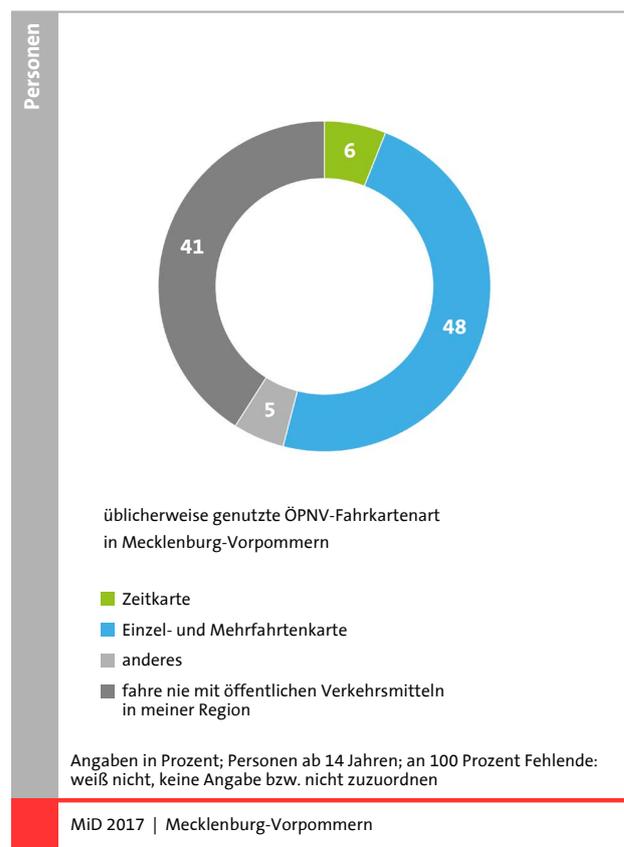
In Mecklenburg-Vorpommern ist der Anteil von Personen, die so selten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region fahren, dass sie keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angeben können, mit 41 Prozent relativ hoch – in ganz Deutschland beträgt dieser Anteil nur 26 Prozent. Diese starke Abweichung ist typisch für dünner besiedelte Gebiete. In den kreisfreien Großstädten Deutschlands nutzen zum Beispiel nur 9 Prozent der Befragten die öffentlichen Verkehrsmittel so selten. Und so ergibt sich auch für die vergleichsweise dicht besiedelten Stadt-Umland-Räume in Mecklenburg-Vorpommern mit 25 Prozent ein deutlich niedrigerer Anteil. Konkrete Aussagen über die übliche Nutzungshäufigkeit des ÖPNV lassen sich aus dieser Betrachtung mit dem Fokus auf die Fahrkartennutzung jedoch nur eingeschränkt ableiten. Hierzu folgen vertiefende Analysen in **Kapitel 5.2**.

Niedriger Anteil von Zeitkarten

Die geringe Bedeutung des ÖPNV für die Einwohnerinnen und Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns wird auch an der Verteilung der genutzten Tickets deutlich. Vier von fünf ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzern setzen für ihre Fahrten Einzel- und Mehrfahrkarten ein, bei denen in regelmäßigen Abständen Kaufentscheidungen getroffen werden müssen. Nur etwa jeder zehnte ÖPNV-Nutzer bzw. jede zehnte ÖPNV-Nutzerin besitzt hingegen eine Zeitkarte und verfügt somit über einen besonders einfachen Zugang zu Bus oder Bahn.

Der Besitz einer Zeitkarte hängt auch von soziodemografischen Faktoren ab: Jüngere Einwohnerinnen und Einwohner zwischen 14 und 17 Jahren besitzen immerhin zu einem Anteil von 22 Prozent ein solches Ticket und 18- bis 29-Jährige zu einem Anteil von 19 Prozent (siehe **Tabelle 3**). Auch der Anteil derjenigen, die den ÖPNV nicht nutzen, ist hier deutlich reduziert. In den übrigen Altersgruppen überschreitet

Abbildung 11 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten



der Zeitkarten-Anteil die 5-Prozent-Marke nicht. Darüber hinaus zeigt sich, dass fast die Hälfte der Personen aus Haushalten mit hohem ökonomischem Status den ÖPNV nie nutzen. Diese geringe generelle Nutzung übersetzt sich in eine seltenere Nutzung von Einzel- und Mehrfahrkarten, allerdings nicht in eine seltenere Nutzung von Zeitkarten.

ÖPNV-Nutzung in bestimmten Lebensphasen

Insgesamt kann festgehalten werden, dass der öffentliche Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern eine eher geringe Bedeutung für die Alltagsmobilität zu haben scheint. Nur ein kleiner Teil der Bewohnerinnen und Bewohner verfügt durch eine Zeitkarte über einen hürdenfreien Zugang zum ÖPNV. Es ist zudem ein Verkehrsmittel, das vor allem von jüngeren Menschen, die zum Beispiel zur Schule gehen oder studieren, genutzt wird. Je älter die Einwohnerinnen und Einwohner sind, desto schlechter ist ihr Zugriff auf das ÖPNV-System.

Zugriff auf Auto und Fahrrad besitzt hingegen die große Mehrheit der befragten Personen. Zudem zeigt sich für das Fahrrad, dass hier zwei zentrale Kriterien für die Nutzungspraktikabilität erfüllt sind:

Tabelle 3 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten nach ökonomischem Status und Altersgruppen

	Einzel- und Mehr- fahrkartenkarte	Zeitkarte	andere	fahre nie mit dem ÖPNV
	%	%	%	%
ökonomischer Status des Haushalts				
niedrig	49	7	3	40
mittel	51	6	6	38
hoch	39	8	5	49
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	49	22	10	18
18 bis 29 Jahre	57	19	2	21
30 bis 49 Jahre	46	3	6	44
50 bis 64 Jahre	45	4	5	45
65 bis 74 Jahre	50	1	4	45
75 Jahre und älter	47	5	6	42

MiD 2017 | Mecklenburg-Vorpommern

Die Möglichkeiten zur Fahrradsicherung und die Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes wurden von den Befragten jeweils sehr gut bewertet. Elektrofahrräder sind hingegen noch ein Randphänomen und erreichen nur unter älteren Personen nennenswerte Marktanteile.

Es stellt sich nun die Frage, wie sich die guten Zugangsvoraussetzungen zu Fahrrad und Auto sowie die eingeschränkten Zugangsvoraussetzungen zum ÖPNV in die tatsächliche Nutzung dieser Verkehrsmittel übertragen. Hierauf soll in den folgenden Kapiteln eingegangen werden.

4 Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern – zentrale Kennwerte

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Stichtagsergebnisse der individuellen Wegeerhebung und stellen zentrale Mobilitätskennwerte für Mecklenburg-Vorpommern bereit. Sie liefern Angaben zum Verkehr der Einwohnerinnen und Einwohner aller Altersgruppen für einen durchschnittlichen Tag. Verkehr, der sich durch die Mobilität Nicht-Ortsansässiger, wie etwa Berufseinpender, ergibt, bleibt bei der überwiegenden Zahl der Auswertungen unberücksichtigt.

Im Folgenden wird zunächst ein Blick auf die Mobilitätsquoten, Wegezahlen, Tagesstrecken sowie Unterwegszeiten der Bewohnerinnen und Bewohner 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 Erhebung betraf die Festlegung der Grundeinheit, in der Mobilität erfasst wird. Die Vorläuferstudien wie auch die aktuelle MiD 2017 nutzen dazu das Wegekonzzept und sind so von anderen Mobilitätserhebungen abzugrenzen, die beispielsweise ein Etappen- oder Ausgangskonzept verwenden. Nach dem Wegekonzzept 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.

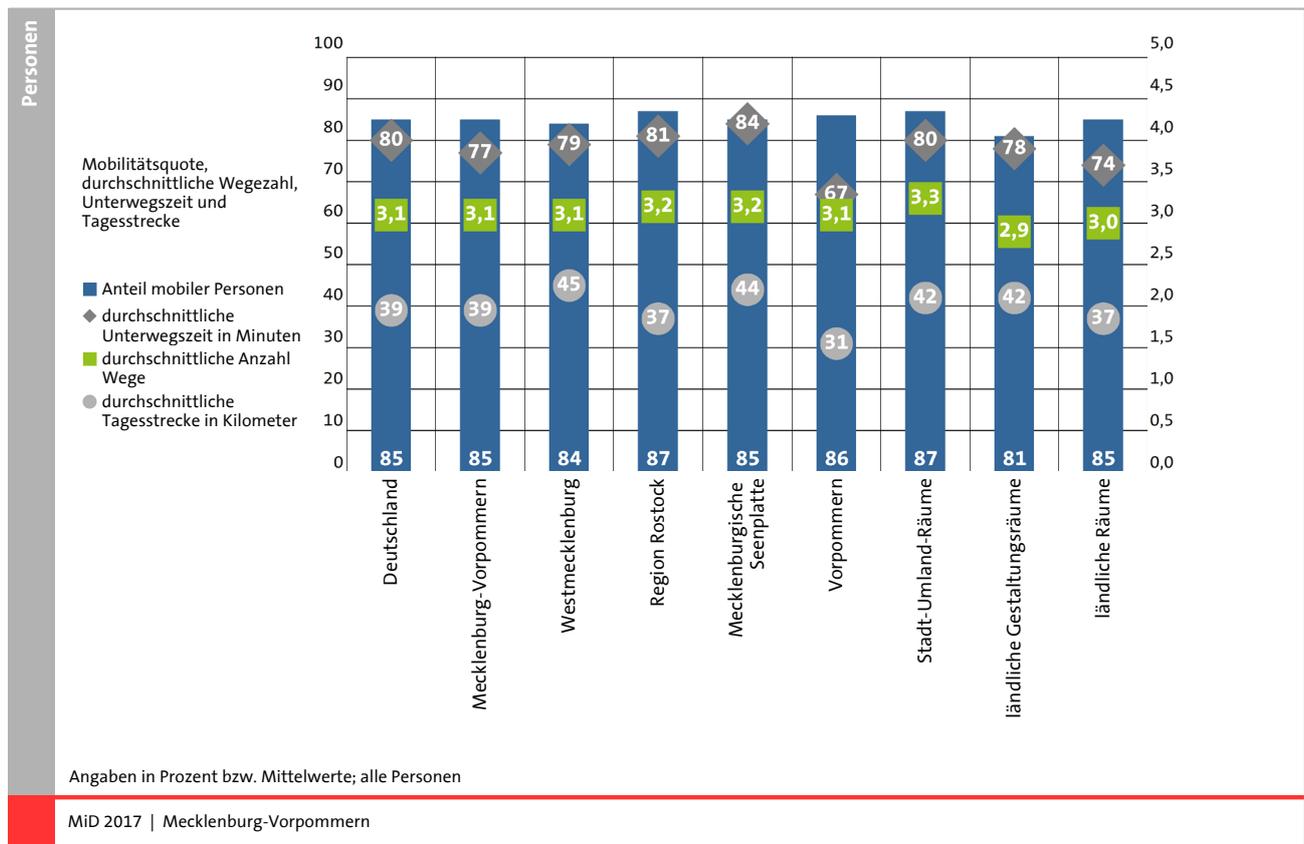
4.1 Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen

An durchschnittlichen Tagen sind 85 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus (siehe [Abbildung 12](#)). Diese Mobilitätsquote liegt auf dem Niveau des Durchschnittswerts für Deutschland und fällt im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2008 etwas geringer aus. 2008 wurde deutschlandweit ein Anteil von 90 Prozent und für Mecklenburg-Vorpommern ein Anteil von 91 Prozent ermittelt.

Die Unterwegszeit der Einwohnerinnen und Einwohner etwas geringer als im Bundesschnitt: 77 Minuten sind sie durchschnittlich täglich unterwegs, unabhängig davon, ob sie am Stichtag tatsächlich außer Haus waren. Auch dieser Wert ist im Vergleich zu 2008 gesunken.

Die Mobilitätsquote unterscheidet sich kaum zwischen den Planungsregionen, allerdings sind zwischen den drei Raumkategorien durchaus Unterschiede zu beobachten. So zählen von den Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt-Umland-Räume überdurchschnittliche 87 Prozent zu den mobilen Personen, während es in den ländlichen Gestaltungsräumen nur 81 Prozent sind. Bei den Unterwegszeiten gibt es sowohl zwischen den Regionen als auch zwischen den Raumkategorien Unterschiede. Es fällt beispielsweise auf, dass die Unterwegszeit in Vorpommern mit 67 Minuten um 10 Minuten unter dem Landesschnitt liegt. In den dichter besiedelten Stadt-Umland-Räumen

Abbildung 12 Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich



liegt die durchschnittliche Unterwegszeit mit 80 Minuten dagegen etwas höher als in den ländlichen Gestaltungsräumen und ländlichen Räumen.

Mobile Personen in Mecklenburg-Vorpommern sind täglich rund anderthalb Stunden unterwegs

Bei Betrachtung der Aspekte Unterwegszeit, Tagesstrecke sowie Wegezanzahl 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 Mecklenburg-Vorpommern auf rund 94 Minuten. Ebenso steigt der Deutschlandwert von 80 auf 94 Minuten an.

In den 77 Minuten, die eine Einwohnerin bzw. ein Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns am Tag durchschnittlich unterwegs ist, werden im Schnitt 39 Kilometer zurückgelegt. Auch dieser Wert ist, analog zur gesunkenen Mobilitätsquote und Unterwegszeit, im Vergleich zu 2008 gesunken, während er in Deutschland relativ konstant geblieben ist. Werden

auch hier nur die mobilen Personen betrachtet, steigt der Wert für Mecklenburg-Vorpommern um 7 Kilometer auf 46 Kilometer an. Auf gleiche Werte kommt die Bundesrepublik als Ganzes bei Ausschluss der am Stichtag nicht mobilen Personen.

Anders als bei den Unterwegszeiten ist bei der Tagesstrecke kein eindeutiger Trend im Vergleich der Raumkategorien festzustellen. Bei den Regionen erweist sich aber erneut Vorpommern als ein besonderer Fall, da auch die durchschnittliche Tagesstrecke um 8 Kilometer deutlich vom landesweiten Schnitt nach unten abweicht. Um 5 bzw. 6 Kilometer nach oben weicht hingegen die durchschnittliche Tagesstrecke in den Regionen Westmecklenburg und Mecklenburgische Seenplatte ab.

Diese Differenzen verdeutlichen, dass stets auch die spezifischen regionalen, siedlungsstrukturellen Bedingungen eine Rolle beim Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner spielen.

Am Tag werden im Schnitt 3,1 Wege pro Person absolviert

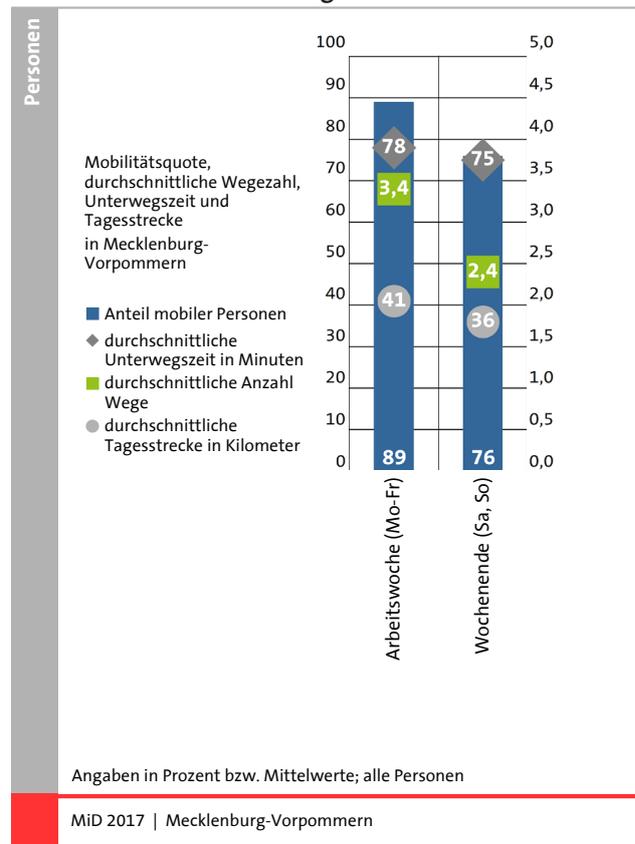
Eine weitere relevante Mobilitätskennziffer ist die Anzahl der zurückgelegten Wege. Im Durchschnitt absolviert jede Person in Mecklenburg-Vorpommern täglich 3,1 Wege. Für ganz Deutschland wird der gleiche Wert gemessen und genau wie in Deutschland ist die durchschnittliche Anzahl der Wege in Mecklenburg-Vorpommern seit 2008 gesunken. Damals wurden noch 3,3 tägliche Wege pro Person erhoben.

Werden bei der Berechnung dieses Mittelwertes nur die mobilen Personen einbezogen, das heißt die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs sind, steigen die Werte um etwa einen halben Weg an. Diesbezüglich gibt es kaum regionale Unterschiede. Gleichwohl kann festgehalten werden, dass Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt-Umland-Räume mit 3,3 Wegen etwas häufiger unterwegs sind als Bewohnerinnen und Bewohner der ländlichen Räume und der ländlichen Gestaltungsräume (3,0 bzw. 2,9 Wege pro Tag). Stärker unterscheiden sich die Ergebnisse aber entlang soziodemografischer Merkmale. Während Personen unter 17 Jahren sowie Personen im Rentenalter ab 65 Jahren und insbesondere ab 75 Jahren wesentlich weniger Wege zurücklegen, sind die mittleren Altersstufen im erwerbsfähigen Alter deutlich häufiger unterwegs (ohne Abbildung).

Unter der Woche werden mehr Wege zurückgelegt

Innerhalb der Woche unterscheiden sich die mittleren Wegezahlen deutlich (siehe *Abbildung 13*). Während die Einwohnerinnen und Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) durchschnittlich 3,4 Wege zurücklegen, sind es am Wochenende lediglich 2,4 Wege. Werden nur die mobilen Personen 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). Auch bundesweit lässt sich eine im Vergleich beinahe genauso hohe Reduktion der Wegezahlen am Wochenende feststellen.

Abbildung 13 Mobilitätskennwerte nach Wochentagen



4.2 Wegelängen und Wegedauern

Die Tagesstrecken und Unterwegszeiten der Personen setzen sich aus den einzelnen Wegen zusammen. Bevor in den folgenden Unterkapiteln die Verkehrsmittelwahl und die Anlässe auf der Wegeebe genauer betrachtet werden, wird zunächst ein Blick auf die mittleren Wegelängen und -dauern geworfen.

Als aussagekräftige Kennzahl für die folgenden Betrachtungen wird zusätzlich 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. In den folgenden Darstellungen werden neben den Ergebnissen über alle erhobenen Wege hinweg auch die Ergebnisse für diejenigen Wege ausgewiesen, die maximal 50 Kilometer lang sind.

In Mecklenburg-Vorpommern ist die Hälfte der Wege bis zu 3 Kilometer lang und dauert rund 15 Minuten pro Weg (siehe *Abbildung 14* und *Abbildung 15*). Während die Wegedauer damit auch dem Wert für

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 14 Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel

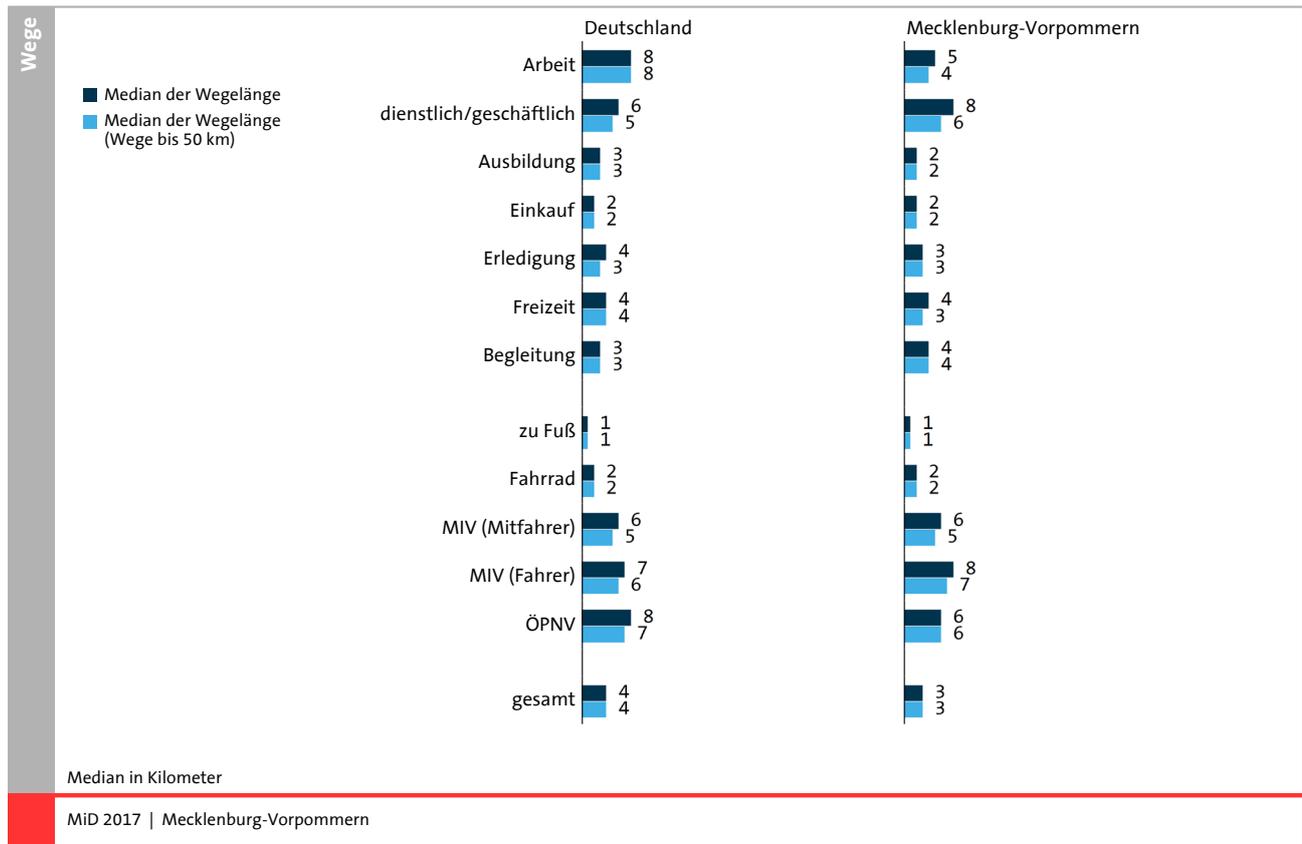
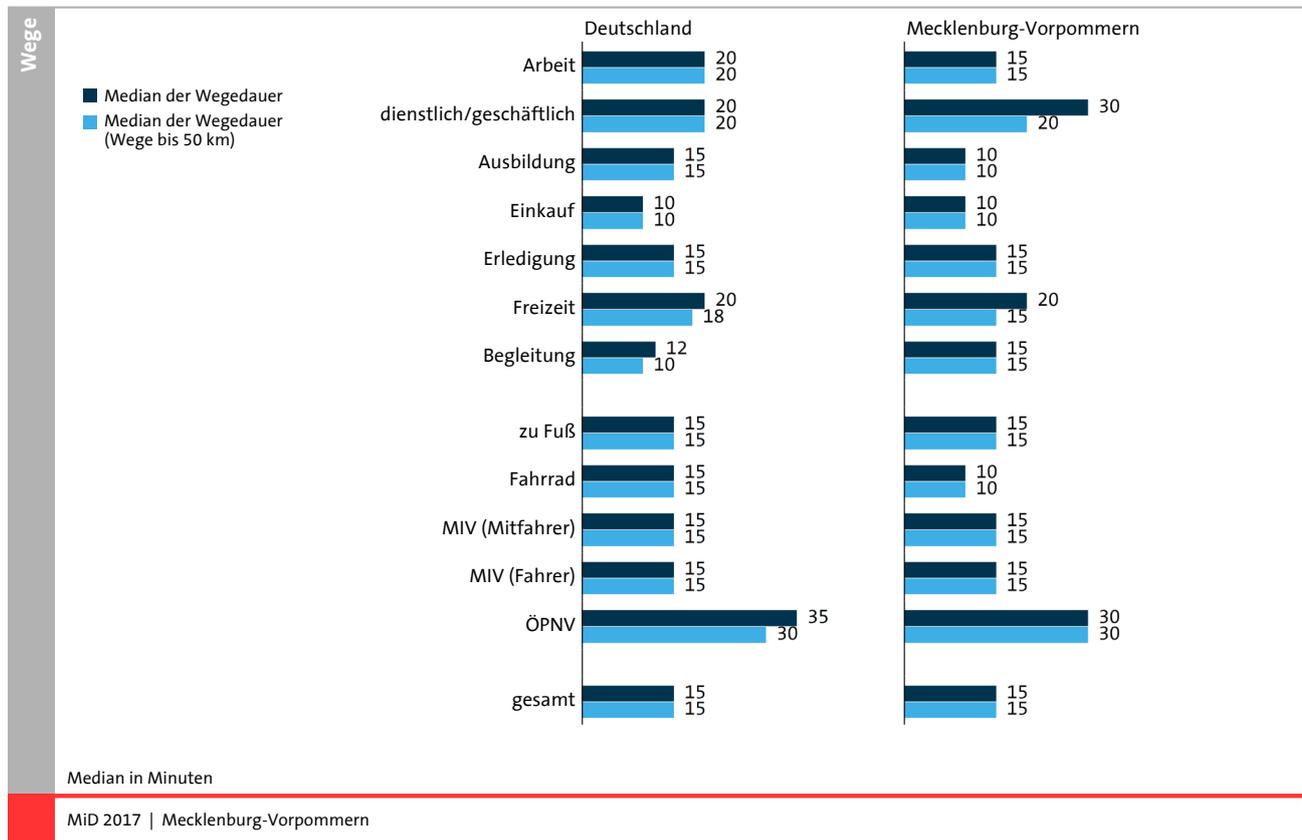


Abbildung 15 Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel



Deutschland entspricht, ist die Wegelänge bei der Medianbetrachtung rund 1 Kilometer niedriger als im Deutschlandvergleich. Zwischen den Regionen gibt es zwar hinsichtlich der mittleren Wegedauer keine Unterschiede, der Median der Wegelänge fällt aber durchaus unterschiedlich aus (ohne Abbildung). So beträgt er in Westmecklenburg 5 Kilometer, im Mittleren Mecklenburg, Rostock, und in der Region Mecklenburgische Seenplatte jeweils 4 Kilometer und in Vorpommern 3 Kilometer.

ÖV liegt bei der Wegelänge und Wegedauer vorne

Bezüglich der verschiedenen Verkehrsmittel können deutliche Unterschiede bei den Wegelängen festgestellt werden. Die Mediane der ÖV-Wege sowie jener der Fahrerinnen und Fahrer sowie der Mitfahrerinnen und Mitfahrer im motorisierten Individualverkehr (MIV), der in der Regel mit Pkw unternommen wird, erreichen mit jeweils 6 bis 8 Kilometern die höchsten Werte (siehe *Abbildung 14*). Entsprechend liegt bei den ÖV- und MIV-Wegen ein Schwerpunkt auf den Wegen zwischen 2 und unter 5 Kilometern, die dort jeweils etwa ein Viertel bis ein Drittel der Wege ausmachen. Aber auch Wege zwischen 5 bis unter 10 Kilometern sowie zwischen 10 bis unter 20 Kilometern weisen hohe Anteile auf (ohne Abbildung).

Die mittleren Streckenlängen bei Fuß- und Fahrradwegen liegen mit rund 1 und 2 Kilometern deutlich unter den Werten der motorisierten Verkehrsmittel (siehe *Abbildung 14*). Auf diese Weise bestrittene Wege haben ihren Schwerpunkt bei Längen unter 5 Kilometern, wobei Fußwege vor allem das untere und Radwege das obere Spektrum dieses Bereichs abdecken. Bei darüber hinausgehenden Distanzen wird etwas häufiger Fahrrad gefahren als zu Fuß gegangen – teilweise auch bei Wegen, die die 20-Kilometer-Marke erreichen (ohne Abbildung). Unter den Wegen, die mit dem Auto unternommen werden, befindet sich auch eine Reihe von Wegen über Distanzen, die in anderen Kontexten auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen werden.

Genau wie die Wegelänge variiert auch die Wegedauer mit dem gewählten Hauptverkehrsmittel (siehe *Abbildung 15*). Der ÖPNV übertrifft hier mit einem Median von rund 30 Minuten die anderen Hauptverkehrsmittel deutlich. Diese liegen mit Werten zwischen rund 10 und 15 Minuten auf einem wesentlich niedrigeren Niveau. Am kürzesten sind die Einwohnerinnen und Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns auf

denjenigen Wegen unterwegs, die sie hauptsächlich mit dem Fahrrad zurücklegen. Im Vergleich zu den Werten für Deutschland sind die ÖV-Wege sowie Wege mit dem Fahrrad in Mecklenburg-Vorpommern rund 5 Minuten kürzer. Für die übrigen Verkehrsmittel ergeben sich keine Unterschiede.

Wege zu Dienstzwecken dauern am längsten

Die durchschnittlichen Wegedauern nach Wegezweck in Mecklenburg-Vorpommern unterscheiden sich in einigen Punkten von den deutschlandweiten Ergebnissen. Abweichungen gibt es bei den Arbeitswegen und den Wegen zur Begleitung, die hier im Schnitt 5 bzw. 3 Minuten kürzer ausfallen, sowie bei den Dienst- und Geschäftswegen, die im Mittel eine halbe Stunde dauern und somit 10 Minuten über dem Median für ganz Deutschland liegen. Dieses Ergebnis kann mit der geringen Bevölkerungsdichte und den entsprechend größeren Entfernungen zwischen den einzelnen Dienstzielen in Verbindung gebracht werden: So sind Dienst- und Geschäftswege in Mecklenburg-Vorpommern im Schnitt 8 Kilometer lang, während sie in ganz Deutschland durchschnittlich nur 6 Kilometer lang sind.

Arbeitswege in Mecklenburg-Vorpommern sind nur 5 km lang, während es in Deutschland 8 km sind. Insbesondere mit diesem Umstand hängt zusammen, dass sie im Schnitt auch um 5 Minuten kürzer sind als in Deutschland (siehe *Abbildung 14*). Arbeitswege sind hier mit also im Gegensatz zu Deutschland nur unwesentlich länger als Freizeitwege mit ihren 4 Kilometern und weisen mit einem Median von 20 Minuten eine identische Wegedauer auf.

Soziodemografisch erklärbare Unterschiede sind weniger stark ausgeprägt als vermutet werden könnte. Im Alter sinkt die mittlere Wegelänge jedoch recht deutlich (siehe *Tabelle 4*). Auch sind Männer im Schnitt über etwas längere Distanzen unterwegs als Frauen. Bei der Wegedauer zeigen sich hingegen keinerlei Unterschiede nach demografischen Gesichtspunkten.

Tabelle 4 Wegelänge und -dauer nach Geschlecht und Altersgruppen

	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>
Geschlecht				
Männer	4	4	15	15
Frauen	3	3	15	15
Altersgruppen				
bis 17 Jahre	3	3	15	15
18 bis 29 Jahre	4	4	15	15
30 bis 49 Jahre	4	4	15	15
50 bis 64 Jahre	5	4	15	15
65 bis 74 Jahre	3	3	15	15
75 Jahre und älter	2	2	15	15

MiD 2017 | Mecklenburg-Vorpommern

4.3 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Die Modal Split-Betrachtung beschäftigt sich mit der Verkehrsmittelwahl und erfolgt auf Wegeebe. Sie basiert also 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 drückt die Verkehrsleistung aus 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).

Modal Split in Deutschland

Bevor auf die Ergebnisse für Mecklenburg-Vorpommern eingegangen wird, erfolgt ein kurzer Blick auf die Ergebnisse des Modal Split in Deutschland (siehe Abbildung 16). Häufig werden die Verkehrsmittel in zwei Kategorien eingeteilt. Auf der einen Seite stehen die Fußwege, die Fahrradwege sowie die Wege, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden und den sogenannten Umweltverbund bilden. Sie haben deutschlandweit einen Anteil von rund 43 Prozent, wobei die Fußwege mit 22 Prozent etwa die Hälfte und die ÖV- und Fahrradwege jeweils rund ein Viertel ausmachen. Auf der anderen Seite steht der motorisierte Individualverkehr, bei dem in der Regel ein Pkw von einer Fahrerin bzw. einem Fahrer

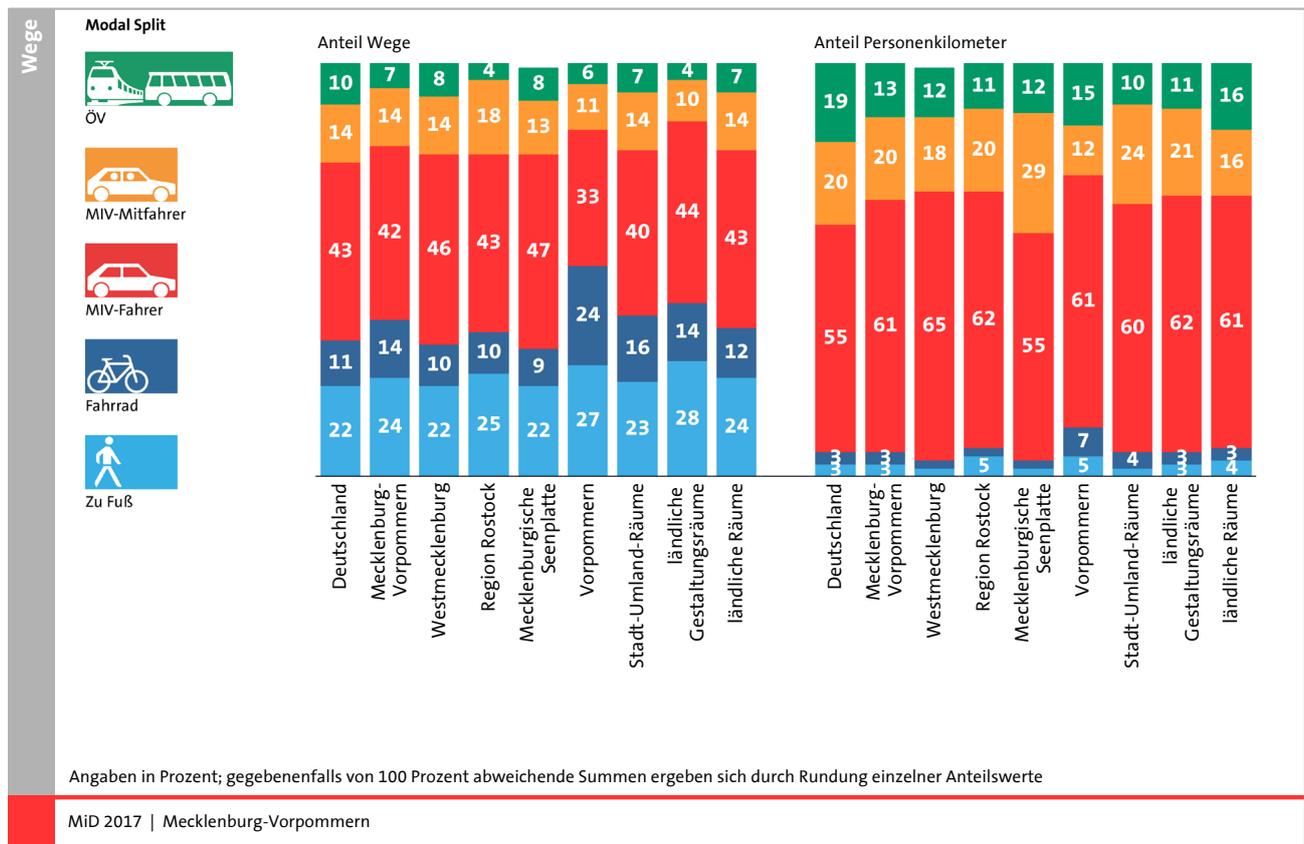
oder Mitfahrerin bzw. Mitfahrer genutzt wird. Diese Wege summieren sich deutschlandweit auf einen Anteil von rund 57 Prozent, wobei der Anteil der Wege von Mitfahrerinnen und Mitfahrern etwa ein Viertel beträgt.

Wird für die Modal Split-Betrachtung die Verkehrsleistung zugrunde gelegt, also die jeweils zurückgelegten Personenkilometer, verändern sich die Proportionen deutlich. Der Anteil der Fahrrad- und Fußwege sinkt auf jeweils 3 Prozent, während die Anteile der motorisierten Verkehrsmittel deutlich steigen. Das gilt vor allem für die öffentlichen Verkehrsmittel, deren Anteile sich bei dieser Betrachtung in etwa verdoppeln.

Die Hälfte der Wege wird mit dem Auto zurückgelegt

Mecklenburg-Vorpommern weist hinsichtlich des Modal Split eine Verteilung auf, die sich nur im Detail von der bundesweiten Verteilung unterscheidet (siehe Abbildung 16): Während das Fahrradfahren sowie das Zu-Fuß-Gehen als Fortbewegungsarten etwas häufiger genutzt werden, spielt der ÖPNV als Hauptverkehrsmittel eine geringere Rolle.

Betrachtet man statt des Anteils der Verkehrsmittel an den Wegen den Anteil der Verkehrsmittel an den Personenkilometern, so verschiebt sich die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel. Es zeigt sich, dass die räumliche Reichweite der Einwohnerinnen und Einwohner stark vom motorisierten Individualverkehr abhängig ist. Vier von fünf Personenkilometern der Einwohnerinnen und Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns werden über den MIV absolviert, während dies bezogen auf ganz Deutschland nur auf drei Viertel der Personenkilometer zutrifft. Auch die Anteile des

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

ÖPNV können im Vergleich zum Wegeanteil zulegen. Das Fahrradfahren sowie das Zu-Fuß-Gehen spielen hier hingegen eine geringere Rolle.

Auf die Gewohnheiten der mecklenburg-vorpommerschen Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung im Alltag geht das folgende Kapitel 5 genauer ein.

Nur geringe regionale Unterschiede

Innerhalb Mecklenburg-Vorpommerns unterscheiden sich die Mobilitätsmuster der Einwohnerinnen und Einwohner je nach den regionalen Rahmenbedingungen sowie der regionalen Soziodemografie nur geringfügig voneinander. Hervor sticht hier erneut die Region Vorpommern: Hier wird noch nicht einmal die Hälfte aller Wege mit dem MIV unternommen, was auch zum geringen Autobesitz in dieser Region passt (siehe Kapitel 3.1). Im Gegenzug gewinnt vor allem das Fahrrad an Relevanz: Beinahe ein Viertel aller Wege wird in Vorpommern auf diese Weise bestritten. Einschränkend muss an dieser Stelle jedoch erneut auf die im Vergleich zu den anderen Planungsregionen etwas geringere Fallzahl von befragten Personen hingewiesen werden. Von Vorpommern abgesehen

unterscheiden sich die Planungsregionen und auch die Raumkategorien aber nur geringfügig voneinander – sowohl hinsichtlich der Wegeanteile als auch der Personenkilometeranteile.

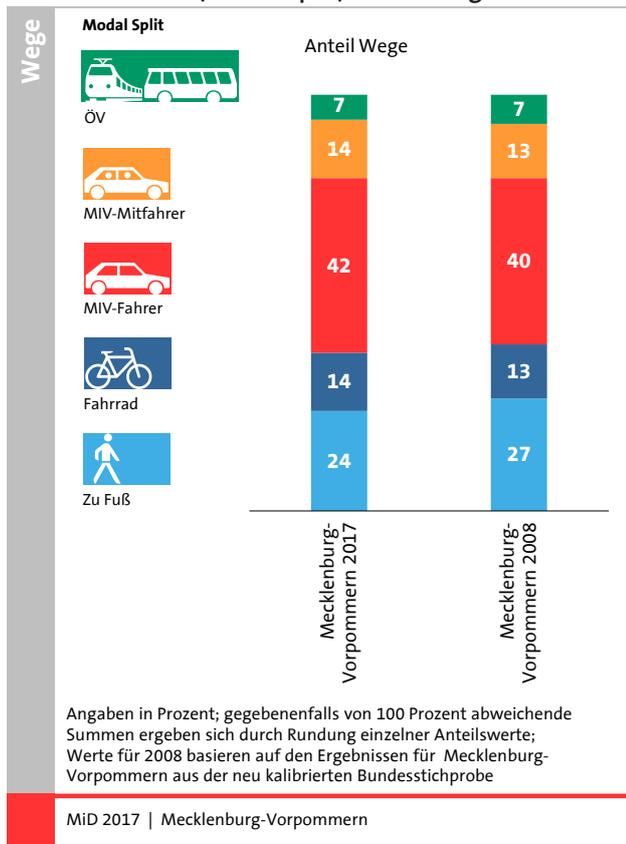
Auto im Vergleich zu 2008 mit leichten Zugewinnen

Im Vergleich zum Erhebungsjahr 2008 hat sich in Mecklenburg-Vorpommern der MIV-Anteil leicht um insgesamt 3 Prozentpunkte erhöht (siehe Abbildung 17). Der Anteil der Fußwege ist um einige Prozentpunkte gefallen, liegt aber wie bereits geschildert noch immer auf einem hohen Niveau. Die Anteile für die öffentlichen Verkehrsmittel und das Fahrrad sind (fast) unverändert.

Hohe Fuß- und Fahrradpotenziale im Nahbereich

Sehr aufschlussreich ist außerdem die Betrachtung des Modal Split nach der Wegelänge (ohne Abbildung). Bei kurzen Wegen bis einschließlich 3 Kilometern Länge dominieren Fußwege mit 44 Prozent. Während Fahrradwege 21 Prozent ausmachen, werden selbst bei dieser kurzen Distanz bereits 31 Prozent der Wege mit dem Auto zurückgelegt. Berücksichtigt man, dass wie bereits in Kapitel 4.2 gezeigt wurde, rund die

Abbildung 17 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Zeitvergleich



Hälfte aller Wege diese Länge von 3 Kilometern nicht überschreiten, belegt dies ein recht hohes weiteres Potenzial für die Fußwege- und Fahrrad-Anteile am Modal Split in Mecklenburg-Vorpommern.

In der Gruppe der Wege zwischen 3 und einschließlich 5 Kilometern macht das Fahrrad nur noch 15 Prozent aus, während genau zwei Drittel dieser Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Noch weitere Wege zwischen 5 und einschließlich 10 Kilometern werden zu 75 Prozent mit dem Auto und nur noch zu 8 Prozent mit dem Fahrrad zurückgelegt. Selbst bei dieser Länge kommen Fußwege jedoch noch auf einen Anteil von 6 Prozent.

Auto häufiger von Beziehern hoher Einkommen genutzt

Der ökonomische Status der Befragten hat einen großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Wie bereits in Kapitel 3 gezeigt wurde, steigt mit dem Einkommen die Anzahl der verfügbaren Mobilitätsoptionen. Bei der Nutzung verändern sich zwischen den Statusgruppen insbesondere die Anteile des motorisierten Verkehrs (siehe Abbildung 18). Unter Personen, die in einem Haushalt mit hohem ökonomischem Status

leben, werden etwa 63 Prozent der Wege mit dem MIV bestritten, bei niedrigem Status sind es hingegen nur etwa 50 Prozent. Hier haben dann wiederum das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrradfahren eine höhere Bedeutung: Ein Viertel der Wege wird dann zu Fuß bewältigt, ein Sechstel mit dem Fahrrad. Der ÖV hat hingegen in allen Statusgruppen in etwa dieselbe Bedeutung.

Geschlecht, Alter und Tätigkeit der Personen

Betrachtet man die Wahl des Hauptverkehrsmittels nach weiteren soziodemografischen Merkmalen, so lassen sich zusätzliche Zusammenhänge feststellen. Bezüglich geschlechterspezifischer Unterschiede kann festgehalten werden, dass Frauen etwas seltener am motorisierten Individualverkehr teilnehmen und dafür häufiger zu Fuß gehen oder die Busse und Bahnen nutzen (siehe Abbildung 19). Unterscheidungen dieser Art sind für sich allein genommen aber wenig aufschlussreich, da sie oft eher aus unterschiedlichen Lebensphasen bzw. Lebensumgebungen resultieren. So unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten einer Vollzeit berufstätigen Frau wenig von dem eines ebenso tätigen Mannes, dafür eher von dem einer Geschlechtsgenossin gleichen Alters, die nicht im Berufsleben steht.

Ein Blick auf die Altersgruppen zeigt, dass auch die aktuellen Lebensumstände einen gewichtigen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels haben. Der motorisierte Individualverkehr hat dabei seine höchste Bedeutung in den mittleren Altersstufen 30 bis 64 Jahre, davor sowie danach eine niedrigere Bedeutung. An seine Stelle tritt dann bei jüngeren Personen verstärkt das Fahrrad und bei älteren Personen vor allem das Zu-Fuß-Gehen. Wie die Ergebnisse zur genutzten ÖPNV-Ticketart bereits angedeutet haben, haben Busse und Bahnen ebenfalls in den jungen Altersgruppen ihre höchste Bedeutung, bleiben aber gleichwohl eher eine Randerscheinung in Mecklenburg-Vorpommern.

Die Ergebnisse des Modal Split nach der Tätigkeit der Personen hängen teils stark mit den bereits herausgearbeiteten soziodemografisch bedingten Unterschieden zusammen (siehe Abbildung 18). Auffällig sind unter anderem die starke Fahrradnutzung der Studierenden und die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs bei Teil- oder Vollzeitberufstätigen.

Abbildung 18 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Tätigkeit

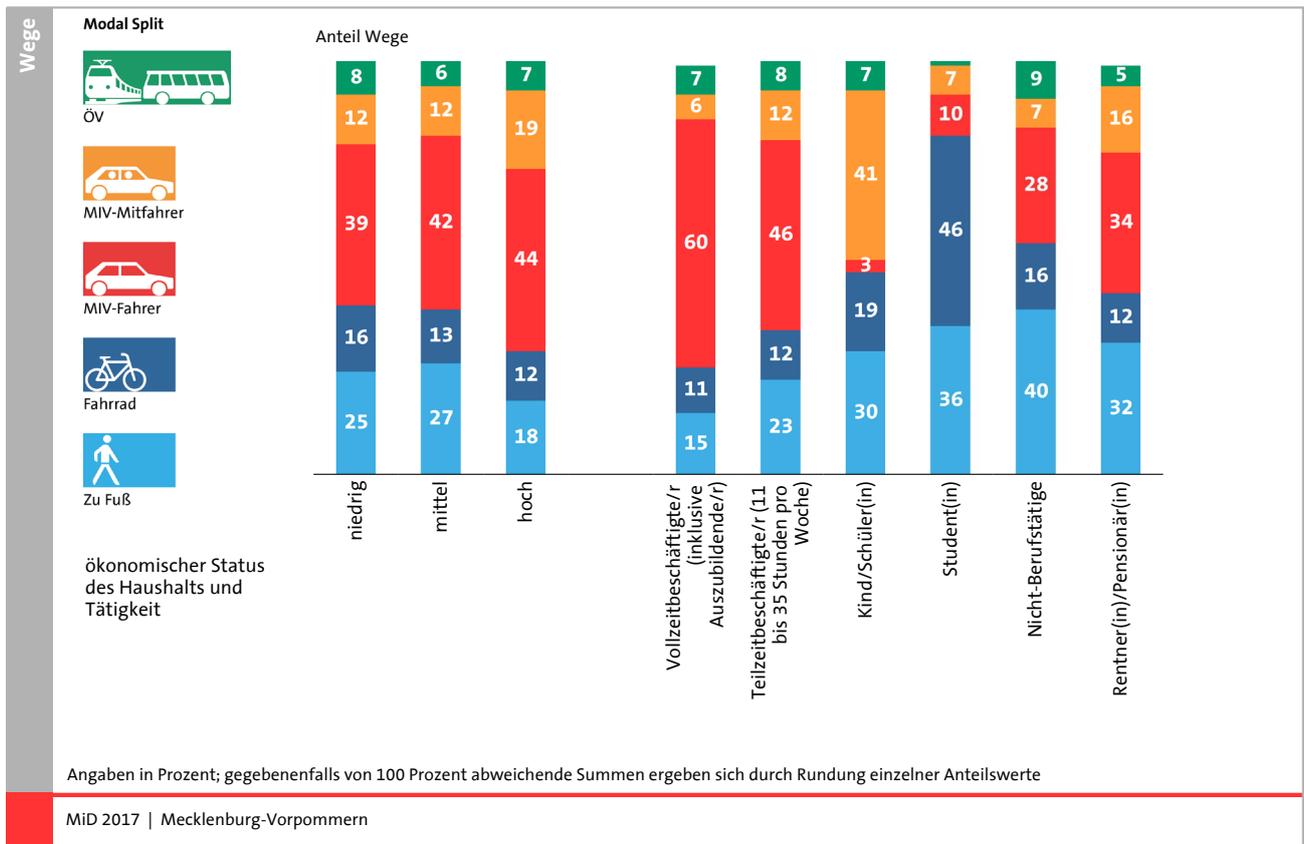
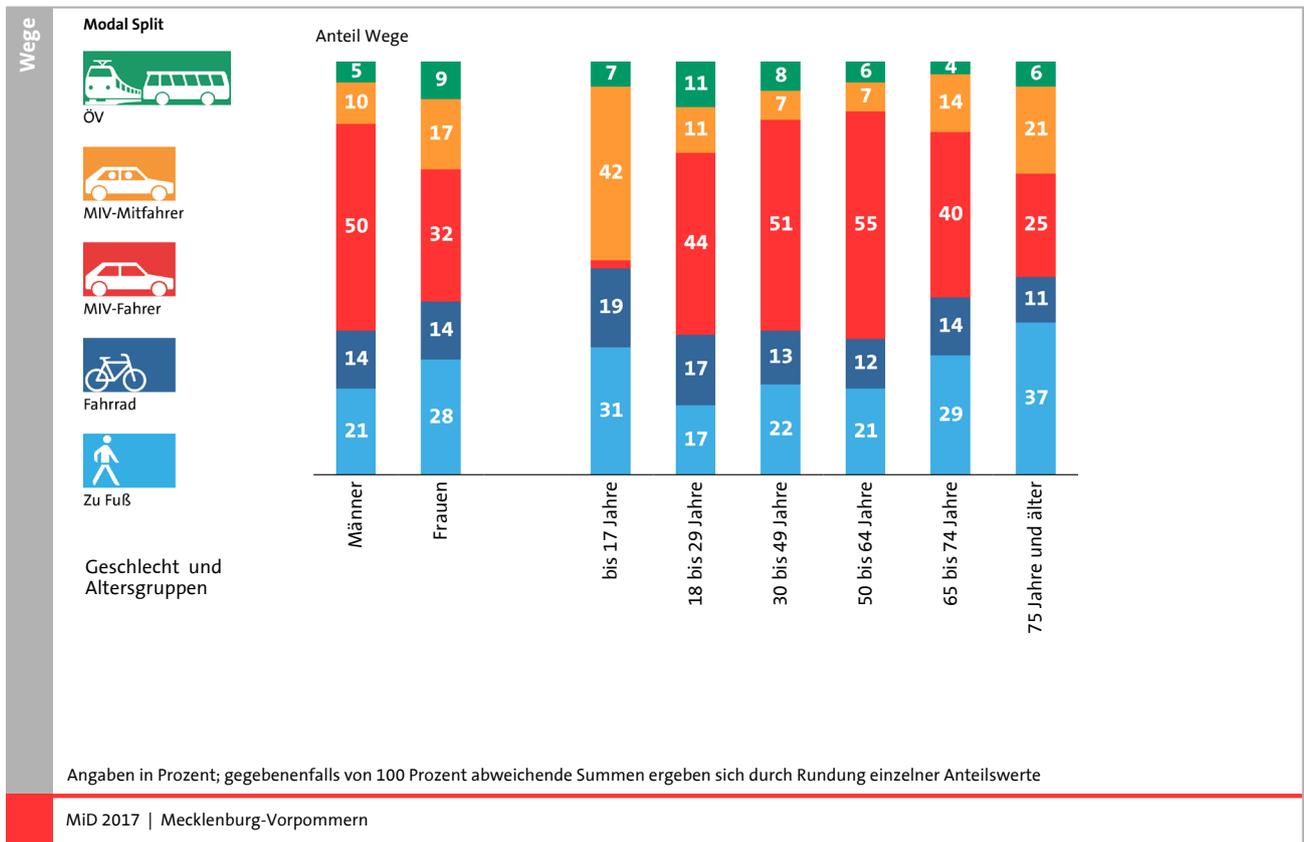


Abbildung 19 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach Geschlecht und Altersgruppen



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, da für eine regionale Auswertung Mecklenburg-Vorpommerns die Fallzahl zu gering ist. 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 34). 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.

4.5 Wegezwecke

Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Wie bereits in den vorangegangenen Erhebungen werden weiterhin sieben verschiedene Wegezwecke unterschieden. Dabei steht ein Block aus im weiteren Sinn beruflich bedingten Wegen Anlässen im Versorgung- und Freizeitbereich gegenüber. Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang die Erkenntnis, dass Arbeitswege, also Wege zur und von der Arbeitsstelle, nicht dominieren. Zusammen mit den dienstlichen Wegen und Ausbildungswegen machen diese in Deutschland nur etwa ein Drittel aller unternommenen Wege aus. Dieser Anteil gilt in der Größenordnung auch in Mecklenburg-Vorpommern (siehe *Abbildung 20*). Regional und siedlungsstrukturell sind dabei nur geringe Abweichungen zu beobachten. Diese betreffen vor allem die Personenkilometer. Beispielsweise unternehmen Bewohnerinnen und Bewohner von Vorpommern oft längere Wege zur Arbeit, während in der Region Mecklenburgische Seenplatte fast die Hälfte aller Personenkilometer zu Freizeit Zwecken bewältigt werden.

Unterschiedliche Verkehrsmittel für unterschiedliche Lebensphasen

Größere Unterschiede in der Zweckstruktur der Wege sind selbstredend nach soziodemografischen Merkmalen zu finden. Interessant sind dabei vor allem die Wegezwecke nach Altersgruppen (siehe *Abbildung 21*). Zum einen lässt sich hier ein klarer Bruch im Verhältnis von Arbeitswegen zu Freizeit- bzw. Versorgungswegen in Mecklenburg-Vorpommern feststellen. Beträgt dieses Verhältnis für alle Altersgruppen bis 64 Jahre jeweils etwa 60 zu 40, ändert sich das mit Beginn des Rentenalters: Dann gibt es keinerlei Arbeitswege mehr, da Ausbildung und Beruf abgeschlossen sind. Zum anderen verschieben sich auch die Einzelzwecke in unterschiedlichen Lebensphasen. Minderjährige wohnen zumeist noch mit Erwachsenen zusammen,

Abbildung 20 Wegezwecke im Regionalvergleich



Abbildung 21 Wegezwecke nach Geschlecht und Altersgruppen

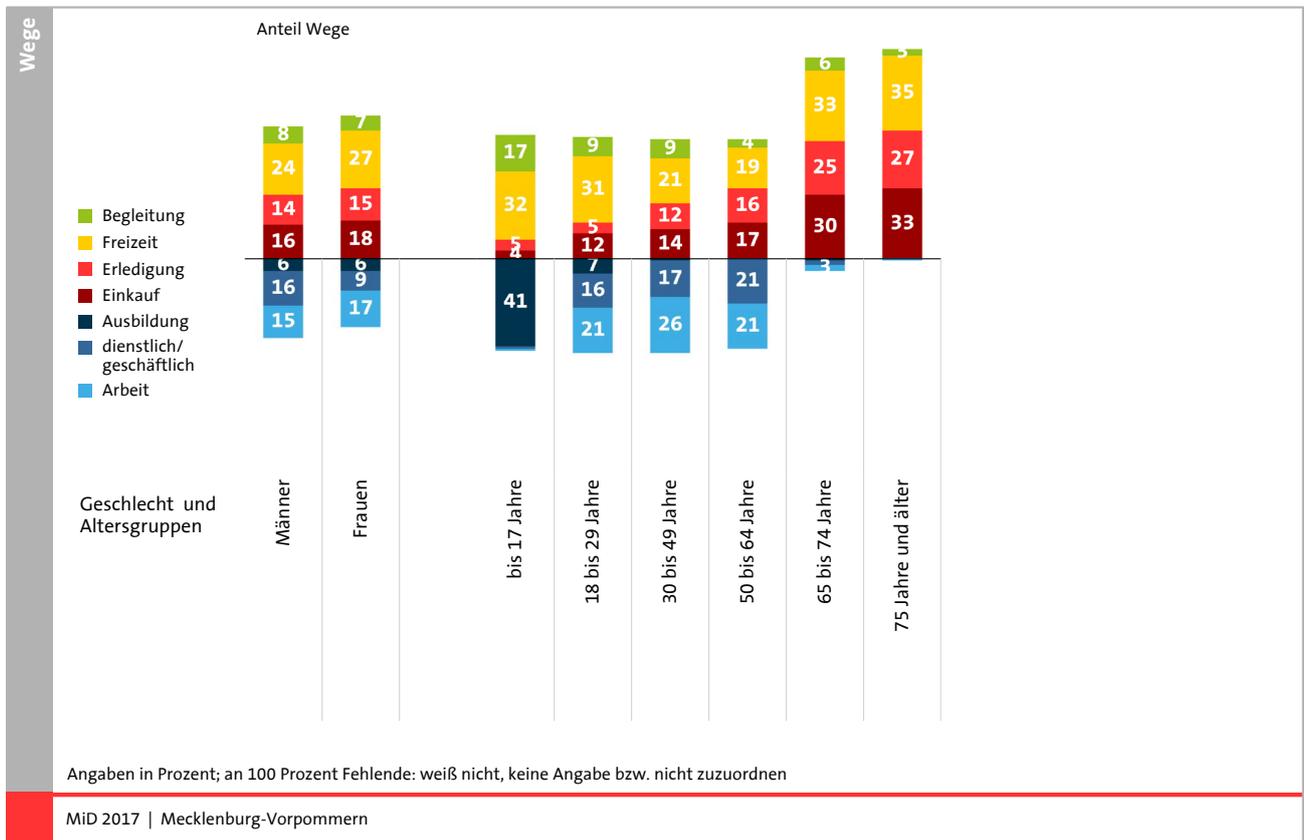
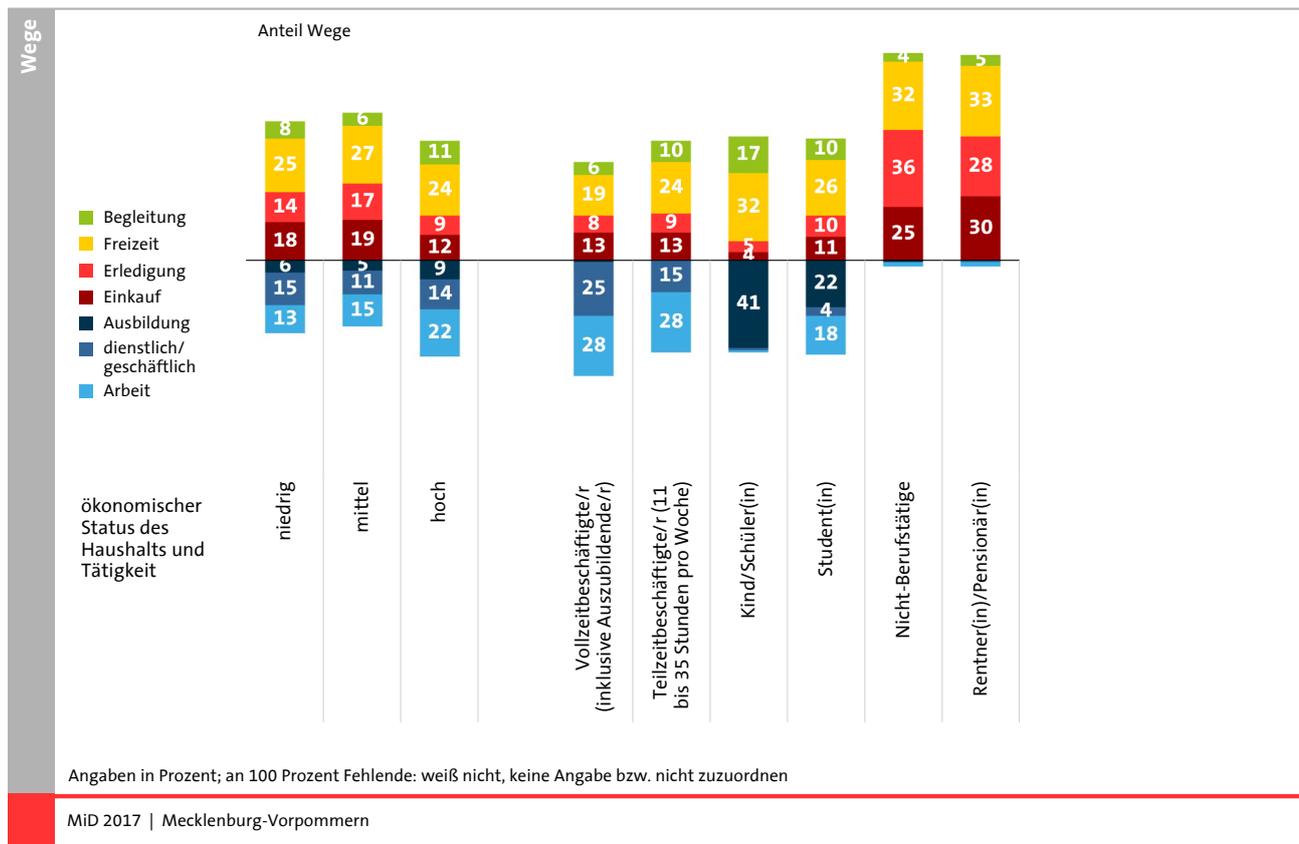


Abbildung 22 Wegezwecke nach ökonomischem Status und Tätigkeit

die sie versorgen. Das hat zur Folge, dass sie nur wenige Versorgungswege und keine Arbeits- oder Dienstwege unternehmen. Stattdessen dominieren bei ihnen die Ausbildungswege sowie die Freizeitwege. Im Erwerbsalter verschieben sich die Zwecke weniger stark. Jedoch ist auffällig, dass die Freizeitwecke kontinuierlich an Bedeutung verlieren, während Erledigungswege immer mehr Platz einnehmen.

Viele der Unterschiede, die die Wegezwecke nach der Tätigkeit aufweisen, hängen mit den erläuterten Unterschieden zusammen (siehe [Abbildung 22](#)). Neu, aber auch erwartbar ist, dass Nicht-Berufstätige eine ähnliche Wegezweckaufteilung wie Rentnerinnen und Rentner haben und logischerweise ebenfalls keine Arbeitswege unternehmen. Arbeits- und Dienstwege dominieren die Nicht-Freizeitwege bei den Voll- und Teilzeitbeschäftigten, während sich bei den Studierenden Ausbildungs-, Arbeits- und Dienstwege in etwa die Waage halten.

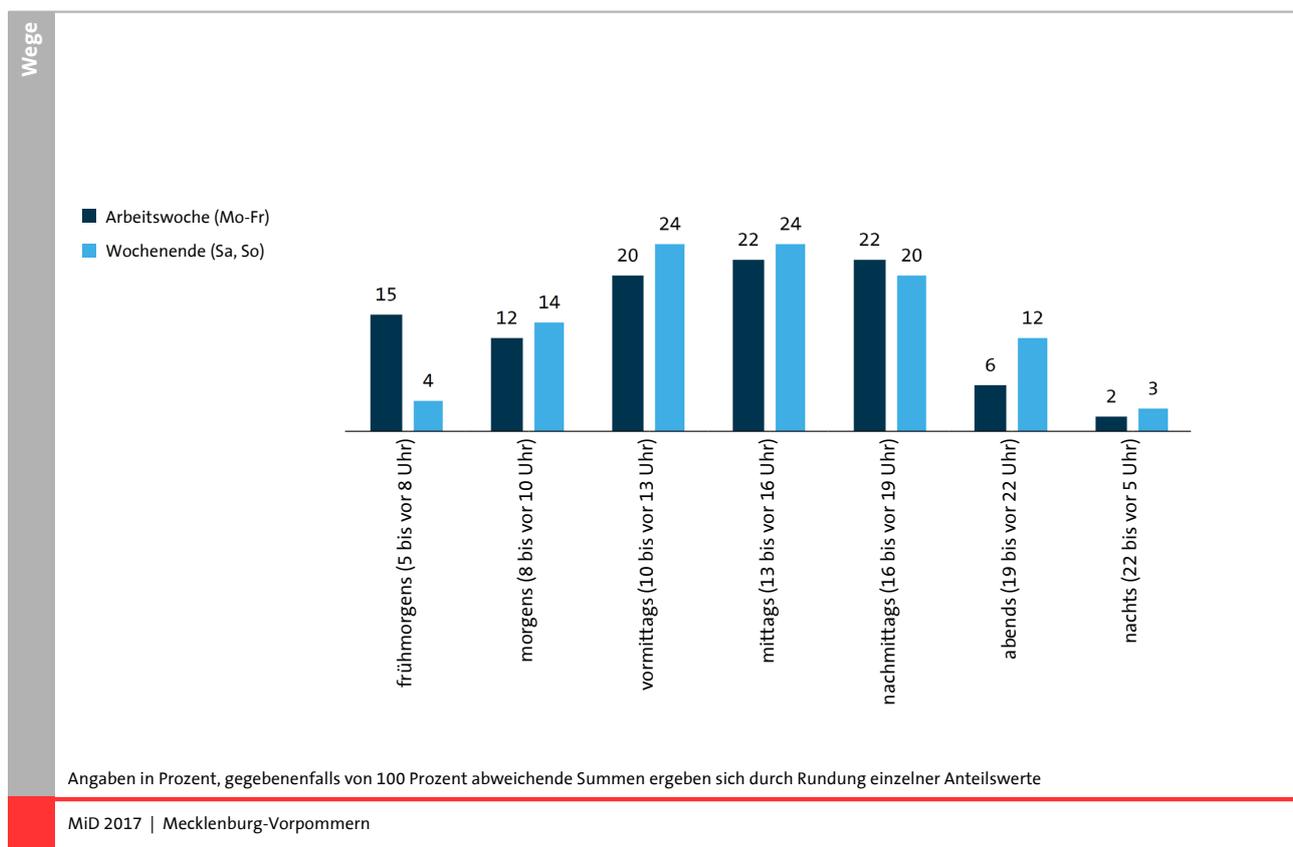
Zwischen den Geschlechtern gibt es kaum Unterschiede bei den Wegezwecken. Werden die Wegezwecke nach ökonomischem Status betrachtet, fällt auf, dass bei hohem ökonomischem Status Wege zu Berufs-, Ausbildungs- und Dienstzwecken etwas häufiger

auftreten. Daher verschiebt sich hier auch etwas das Verhältnis zwischen allen Arbeitswegen und allen Freizeit- und Versorgungswegen (siehe [Abbildung 22](#)).

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 23](#)).

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

Abbildung 23 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens

Hervorzuheben ist auch die Anpassung der Aktivitätszeiten zwischen den Werktagen und den Wochenendtagen Samstag und Sonntag. **Abbildung 23** zeigt, dass die Aktivitäten außer Haus zeitlich etwas nach hinten verschoben starten. Sie beginnen erst ab etwa 8 Uhr morgens. Allerdings wird der tageszeitliche Höhepunkt bereits etwas früher erreicht. Auf die Zeit zwischen 10 und 16 Uhr entfällt bereits fast die Hälfte des Verkehrsaufkommens. Darüber hinaus sind die Einwohnerinnen und Einwohner am Wochenende auch zwischen 19 und 22 Uhr etwas öfter unterwegs.

4.7 Zusammenfassung zentraler Mobilitätskennzahlen

Bezüglich der Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die deutliche Mehrheit der Bevölkerung an einem durchschnittlichen Tag mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus ist. Die Mobilitätsquote und die durchschnittliche Tagesstrecke liegen auf dem Durchschnittswert für Deutschland, die Unterwegszeit fällt aber etwas kürzer aus.

Die meisten Wege werden in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) zurückgelegt – am Wochenende ist es durchschnittlich ein Weg weniger. Die mittleren Wegelängen und -dauern unterscheiden sich in Mecklenburg-Vorpommern in einigen Punkten von den deutschlandweiten Durchschnitt: Einige Wege, wie etwa Arbeitswege oder Ausbildungswege sind beispielsweise etwas kürzer als im Bundesschnitt, dienstliche Wege deutlich länger.

Es zeigt sich zudem, dass der motorisierte Individualverkehr in mehr als 50 Prozent der erhobenen Wege das Hauptverkehrsmittel ist, er mit seinem Anteil an den Personenkilometern aber deutlich stärker dominiert. In vielen Fällen bilden das Zu-Fuß-Gehen oder das Fahrradfahren eine Alternative zum MIV, während der ÖPNV vor allem von jüngeren Personen, insgesamt aber eher wenig genutzt wird.

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 Einwohnerinnen und Einwohnern Mecklenburg-Vorpommerns 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 Mecklenburg-Vorpommern fährt fast jede zweite Einwohnerin bzw. jeder zweite Einwohner täglich oder fast täglich selbst mit dem Auto oder bei jemand anderem mit. Damit liegt das Ergebnis von Mecklenburg-Vorpommern auf dem Niveau des bundesweiten Ergebnisses. 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 drei Viertel der Personen mindestens einmal in der Woche auf dieses Verkehrsmittel zurück. Zugleich geben aber auch 15 Prozent der Befragten an, das Auto nie oder fast nie zu nutzen (siehe *Abbildung 24*).

Die übliche Autonutzung variiert jedoch innerhalb des Bundeslandes. Es lässt sich allgemein feststellen, dass die regelmäßige Autonutzung in den Stadt-Umland-Räumen deutlich niedriger ist als in den ländlichen Räumen und den ländlichen Gestaltungsräumen. Während in den Stadt-Umland-Räumen nur 41 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner angeben, täglich das Auto zu nutzen, trifft dies in den ländlichen Räumen und Gestaltungsräumen auf mehr als jede zweite Person zu. Analog dazu fällt der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner, die das Auto (fast) nie nutzen, in den Stadt-Umland-Räumen etwas höher aus. Innerhalb der Regionen ist die Autonutzung insbesondere in Vorpommern mit einem Anteil täglicher Nutzerinnen und Nutzer von 40 Prozent relativ gering.

Zwischen den Altersgruppen gibt es ebenfalls deutliche Unterschiede in der Nutzergruppenverteilung (siehe *Abbildung 25*). Der Anteil der (fast) täglichen Nutzerinnen und Nutzer steigt bei den 30- bis 49-Jährigen zunächst auf 65 Prozent an, sinkt dann aber kontinuierlich bis auf 19 Prozent bei den Personen über 75 Jahre und älter. Im Gegenzug steigen die Anteile der Nicht-Nutzerinnen und -Nutzer kontinuierlich an, doch sogar in der Altersklasse über 75 Jahre nutzt noch weit über die Hälfte der Personen das Auto mindestens einmal in der Woche. Außerdem fahren die Männer etwas mehr und auch regelmäßiger mit dem Auto als die Frauen.

Abbildung 24 Übliche Nutzung des Autos

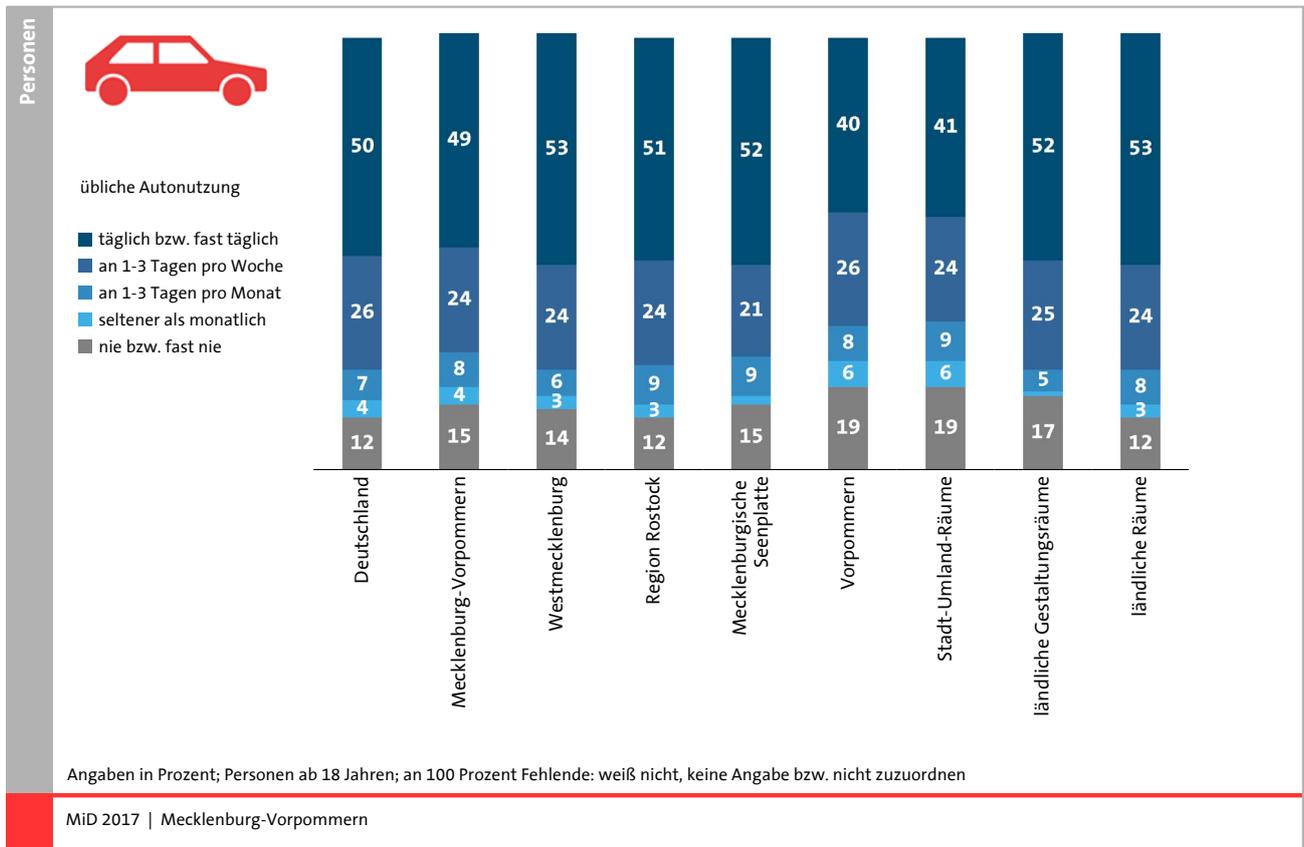
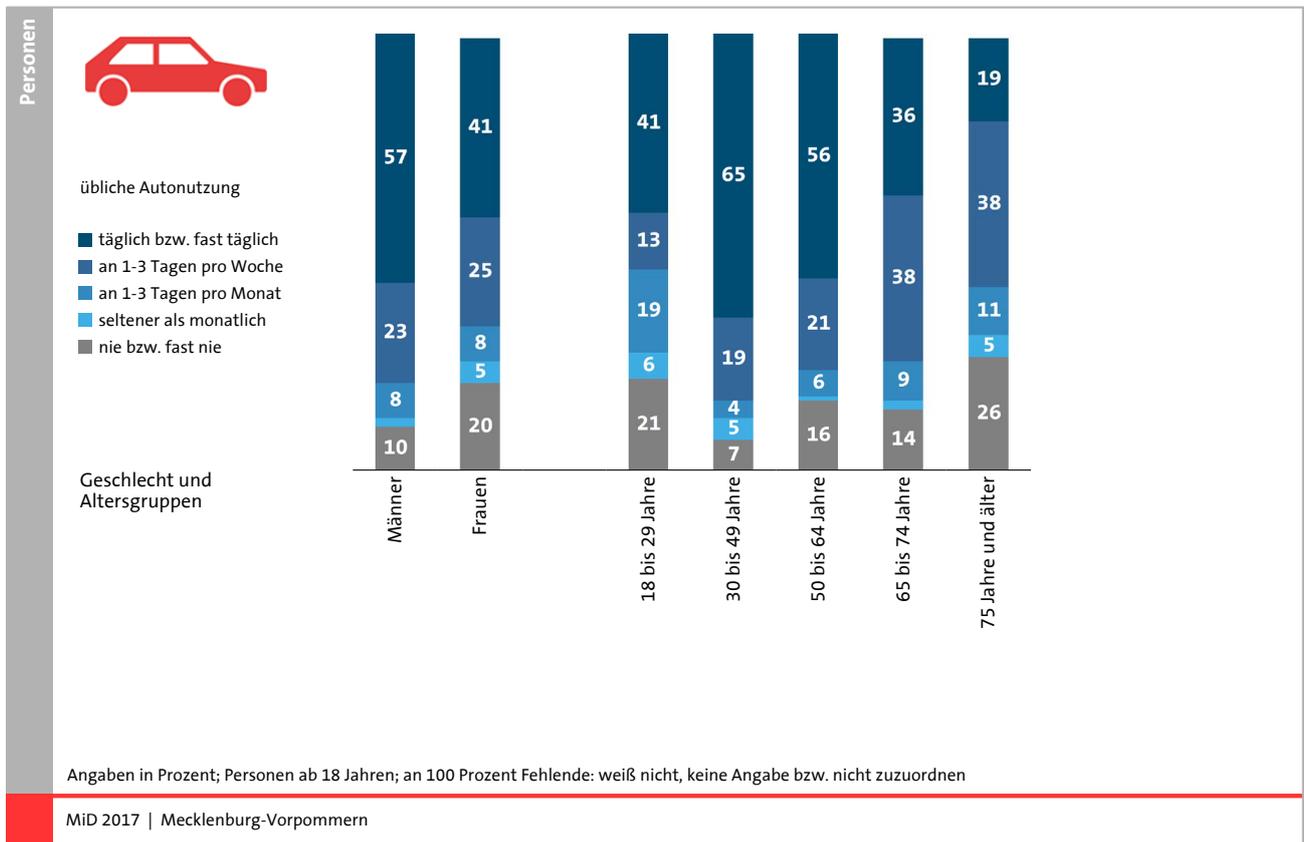


Abbildung 25 Übliche Nutzung des Autos nach Geschlecht und Altersgruppen



5.2 Übliche ÖPNV-Nutzung

Wie sich in Kapitel 3.3 und Kapitel 4 bereits angedeutet hat, kommt den öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) in Mecklenburg-Vorpommern eine eher geringe Bedeutung für die Alltagsmobilität zu. So geben auch 57 Prozent der Befragten in Mecklenburg-Vorpommern an, den ÖPNV nie oder fast nie zu nutzen (siehe Abbildung 26). Dieser Anteil ist wesentlich höher als auf der Bundesebene.

Busse und Bahnen werden selten genutzt

Täglich oder fast täglich nutzen gerade einmal 6 Prozent der Bevölkerung den ÖPNV, weitere 5 Prozent zumindest wöchentlich. Auch die mindestens monatlichen Nutzer machen nur circa ein Fünftel aller Bewohnerinnen und Bewohner des Bundeslandes aus. Zu diesen Daten passt, dass nur 6 Prozent der Bürgerinnen und Bürger über ein hürdenarmes Zeitticket für den ÖPNV verfügen (siehe Kapitel 3.3). Ein Großteil der ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer greift stattdessen auf Einzel- und Mehrfahrentickets zurück.

Zwischen den Planungsregionen gibt es kaum Unterschiede in der ÖPNV-Nutzung. Bei den Raumkategorien ist das hingegen durchaus der Fall: So liegt der Anteil der Nicht-Nutzerinnen und -Nutzer in den Stadt-Umland-Räumen bei nur 46 Prozent, während zugleich 8 Prozent den ÖPNV (fast) täglich und weitere 8 Prozent wöchentlich in Anspruch nehmen. Hier spielt selbstverständlich die bessere ÖPNV-Infrastruktur in urbaneren Gebieten eine bedeutende Rolle.

Die Altersgruppe der bis 29-Jährigen nutzt den ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern am regelmäßigsten. Etwas weniger als ein Fünftel sogar (fast) täglich (siehe Abbildung 27). Danach sinkt die Nutzungshäufigkeit deutlich ab.

5.3 Übliche Nutzung des Fahrrads

Neben Auto, Bus oder Bahn gilt auch das Fahrrad als beliebtes Fortbewegungsmittel – in Mecklenburg-Vorpommern sogar deutlich mehr, als es in Deutschland üblich ist (siehe Abbildung 28). Zu der Gruppe der (fast) täglichen Nutzerinnen und Nutzer kann rund ein Viertel der Personen gezählt werden. In ganz Deutschland ist dieser Anteil etwas geringer. Mehr

Abbildung 26 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs

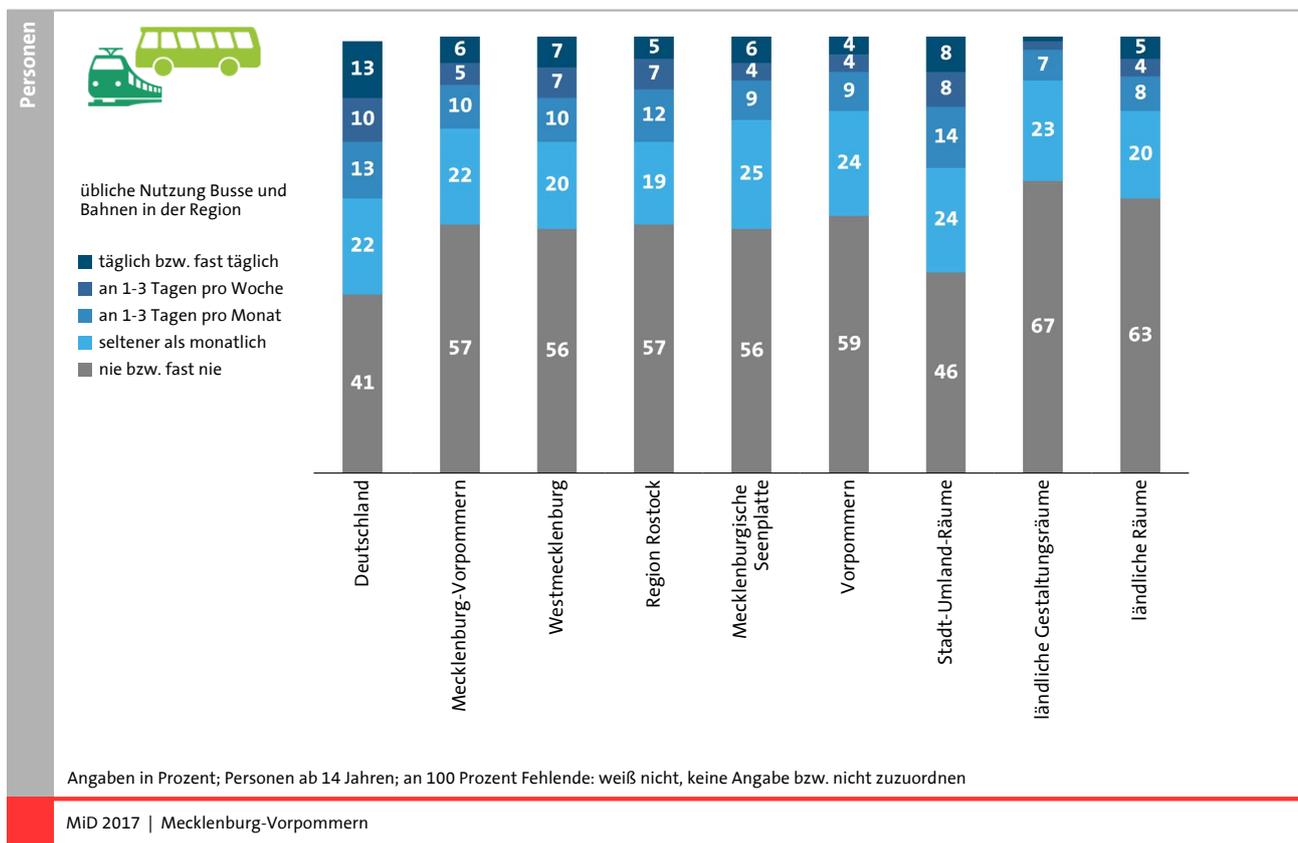


Abbildung 27 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs nach Geschlecht und Altersgruppen

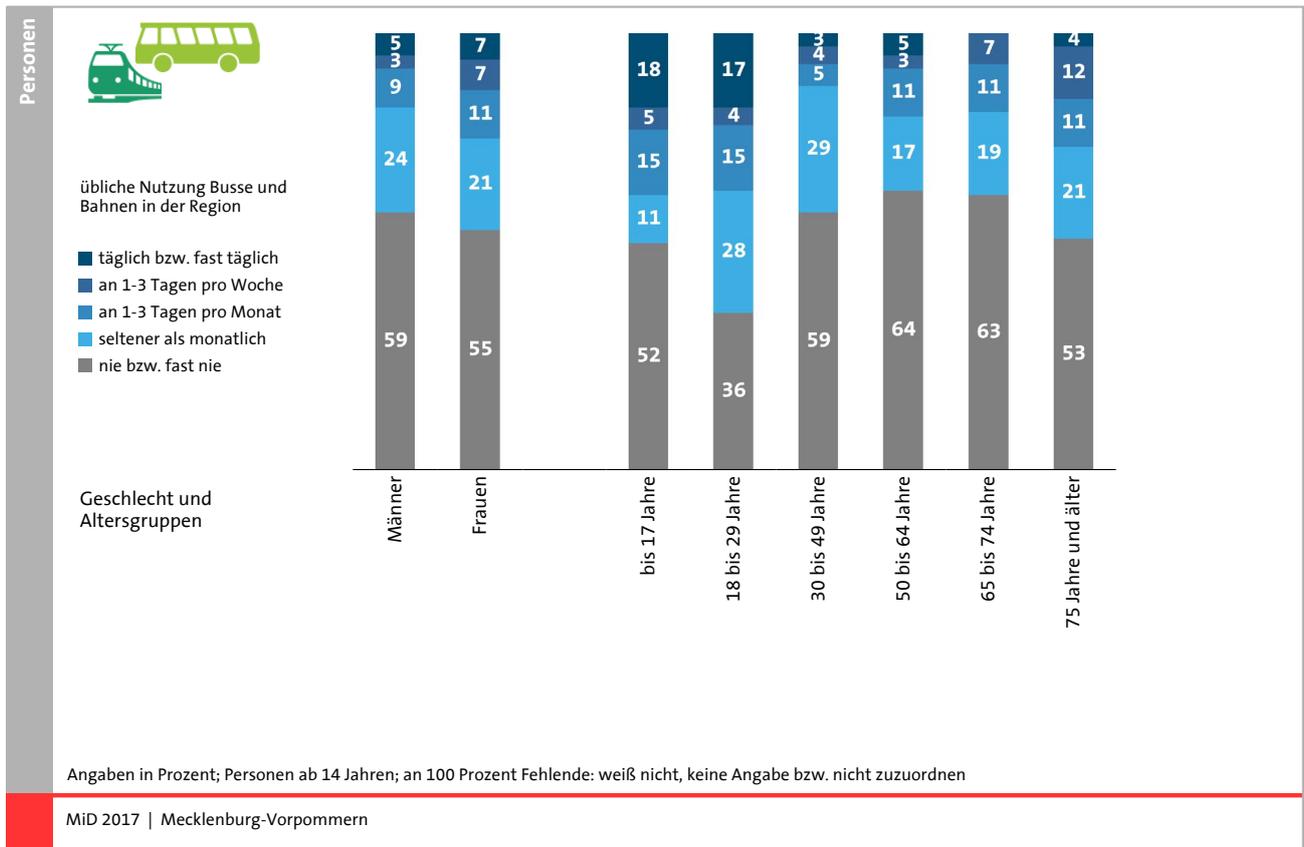
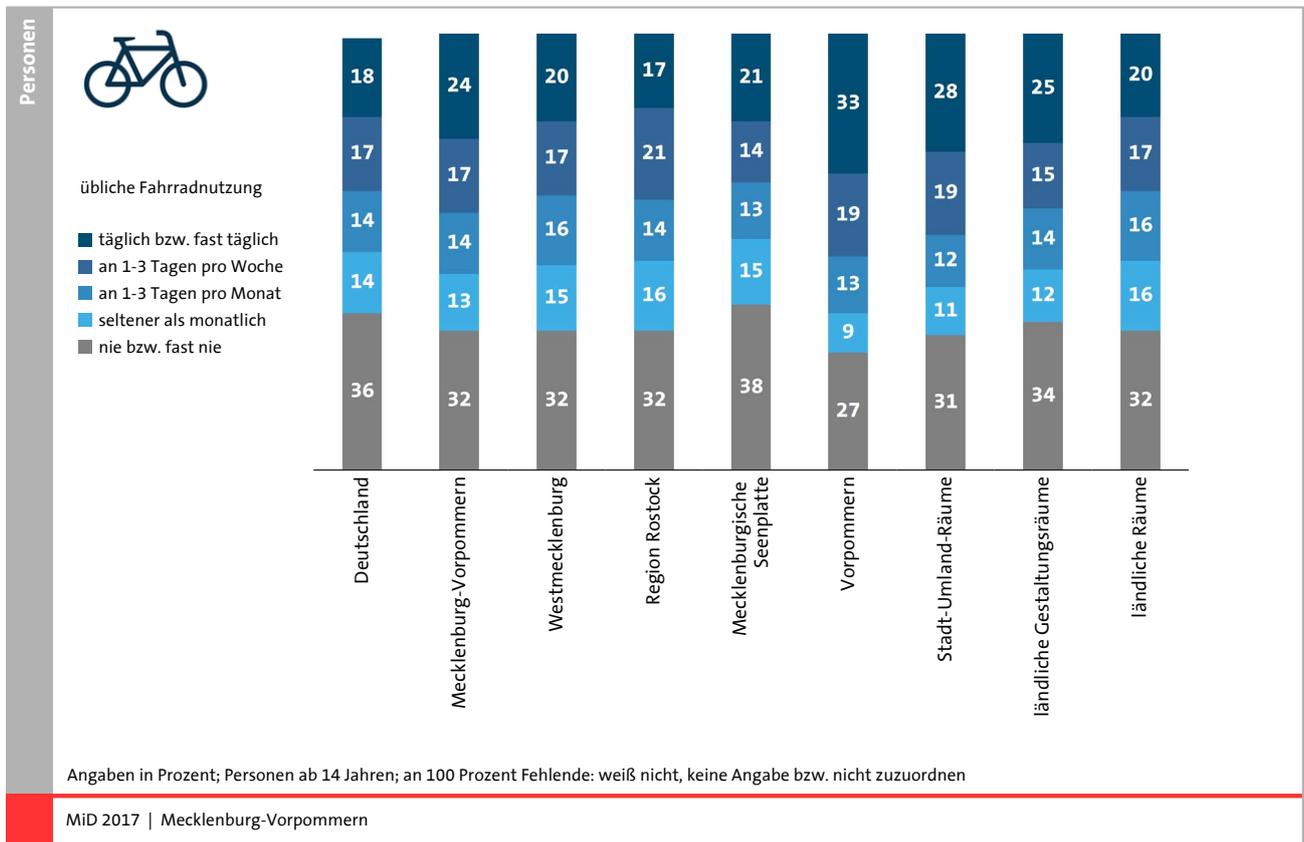


Abbildung 28 Übliche Nutzung des Fahrrads



als jede zweite Person in Mecklenburg-Vorpommern nutzt mindestens an einem Tag im Monat das Fahrrad. Mit 32 Prozent liegt der Anteil derjenigen Personen, die nie oder fast nie Fahrrad fahren, zudem unter dem Durchschnitt. Wird dieser Wert mit dem der Personen addiert, die seltener als monatlich auf das Verkehrsmittel Fahrrad zurückgreifen, umfasst diese Gruppe immer noch weniger als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner. In Deutschland liegt der entsprechende Anteil hingegen 4 Prozentpunkte höher.

Radfahrfhäufigkeit in den Teilregionen

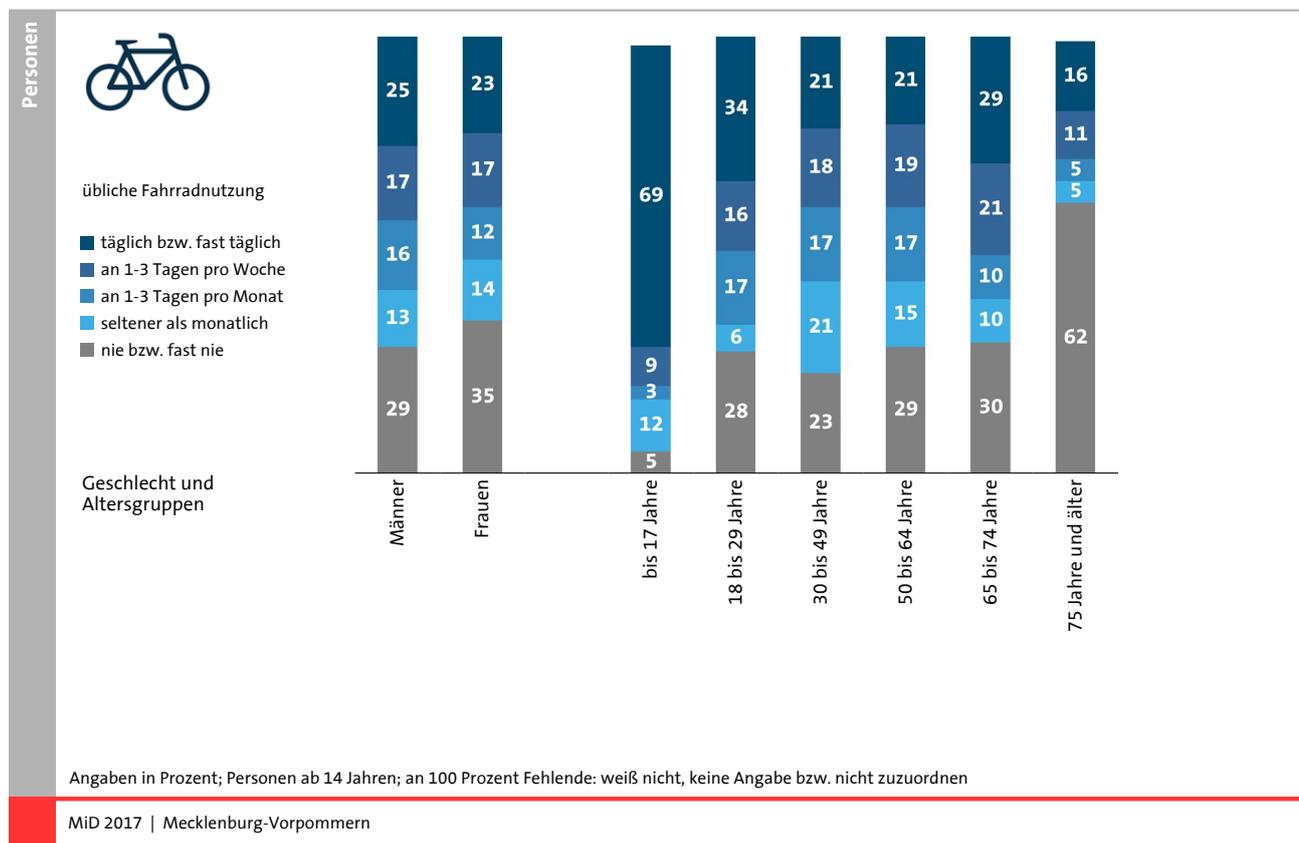
Regional betrachtet gibt es in Mecklenburg-Vorpommern leichte Unterschiede bei der Nutzung des Fahrrads. Zum einen kommt in den dichter besiedelten Stadt-Umland-Räumen das Fahrrad etwas öfter zum Einsatz als in den weniger dicht besiedelten ländlichen Räumen. Während der Anteil derjenigen, die das Fahrrad mindestens wöchentlich nutzen, in den Stadt-Umland-Räumen bei etwa 47 Prozent liegt, sind es in den ländlichen Gestaltungsräumen nur etwa 40 Prozent und in den ländlichen Räumen nur etwa 37 Prozent. Da sich der Anteil von Wegen bis unter 5 Kilometern zwischen den drei Raumtypen nicht sehr stark unterscheidet (er liegt zwischen 59 und

64 Prozent), muss die Erklärung für die unterschiedliche Nutzungshäufigkeit des Fahrrads eher an grundlegenden Einstellungen und Verhaltensmustern der Personen liegen, als an den unterschiedlichen Wegelängen zwischen den Regionen.

Auch in den vier Planungsregionen gibt es Differenzen. Vorpommern, in dem vergleichsweise wenig Auto gefahren wird, zeichnet sich im Gegenzug durch eine sehr ausgeprägte Fahrradnutzung aus: Ein Drittel der dortigen Bevölkerung nutzt das Fahrrad täglich bzw. fast täglich und nur etwas mehr als ein Viertel nutzt es nie bzw. fast nie.

Geschlechterspezifische Unterschiede fallen bei der Nutzungshäufigkeit eher gering aus (siehe Abbildung 29). Gleiches gilt für die Altersgruppen zwischen 18 und 74 Jahren. Allerdings fahren junge Menschen bis 17 Jahre deutlich häufiger mit dem Rad (beinahe 70 Prozent tägliche Nutzung) und von den älteren Menschen ab 75 Jahren nutzen mehr als 60 Prozent das Fahrrad überhaupt nicht mehr.

Abbildung 29 Übliche Nutzung des Fahrrads nach Geschlecht und Altersgruppen



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. In Mecklenburg-Vorpommern liegt dieser Wert sogar noch etwas höher (vergleiche Kapitel 4.3). Hierzu gehören neben kurzen Einkaufs- und Erledigungswegen beispielsweise auch Spaziergänge, Joggingrunden sowie der kurze Weg mit dem Hund.

In Mecklenburg-Vorpommern geben 42 Prozent der Befragten an, dass sie täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen. Dieser Wert liegt auf dem Niveau des Durchschnittswerts für Deutschland. Der Anteil derjenigen, die mindestens einmal wöchentlich einen Weg ausschließlich zu Fuß absolvieren, liegt in Mecklenburg-Vorpommern allerdings etwas niedriger als in Deutschland. Zudem gibt jede bzw. jeder fünfte Befragte an, nie oder fast nie Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen – 6 Prozentpunkte mehr als in ganz Deutschland (siehe Abbildung 30). Insgesamt wird in Mecklenburg-Vorpommern

aber ähnlich häufig zu Fuß gegangen wie in ganz Deutschland.

In den Raumkategorien unterscheiden sich die Ergebnisse nur geringfügig voneinander, insgesamt wird aber in den Stadt-Umland-Räumen etwas öfter zu Fuß gegangen – was nicht überrascht, da hier die Ziele oft näher beieinander liegen. Alles in allem ist das Zu-Fuß-Gehen aber nicht nur von siedlungsstrukturellen Faktoren geprägt, sondern vor allem auch von soziodemografischen. So hängt diese Fortbewegungsart sehr stark mit dem Alter zusammen (siehe Abbildung 31). Weit über die Hälfte der älteren Menschen ab 65 Jahren bewältigt täglich bzw. fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß. Unter den jüngeren Altersgruppen liegt dieser Anteil lediglich zwischen 31 und 38 Prozent. Dieses Phänomen hängt auch damit zusammen, dass mit höherem Alter oft die Notwendigkeit entfällt, täglich oder fast täglich zu einer Arbeitsstelle zu gelangen.

Auch das Geschlecht ist ein relevanter Faktor. So gehen 46 Prozent der Frauen in Mecklenburg-Vorpommern täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß, während es bei den Männern fast 10 Prozentpunkte weniger sind.

Abbildung 30 Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen

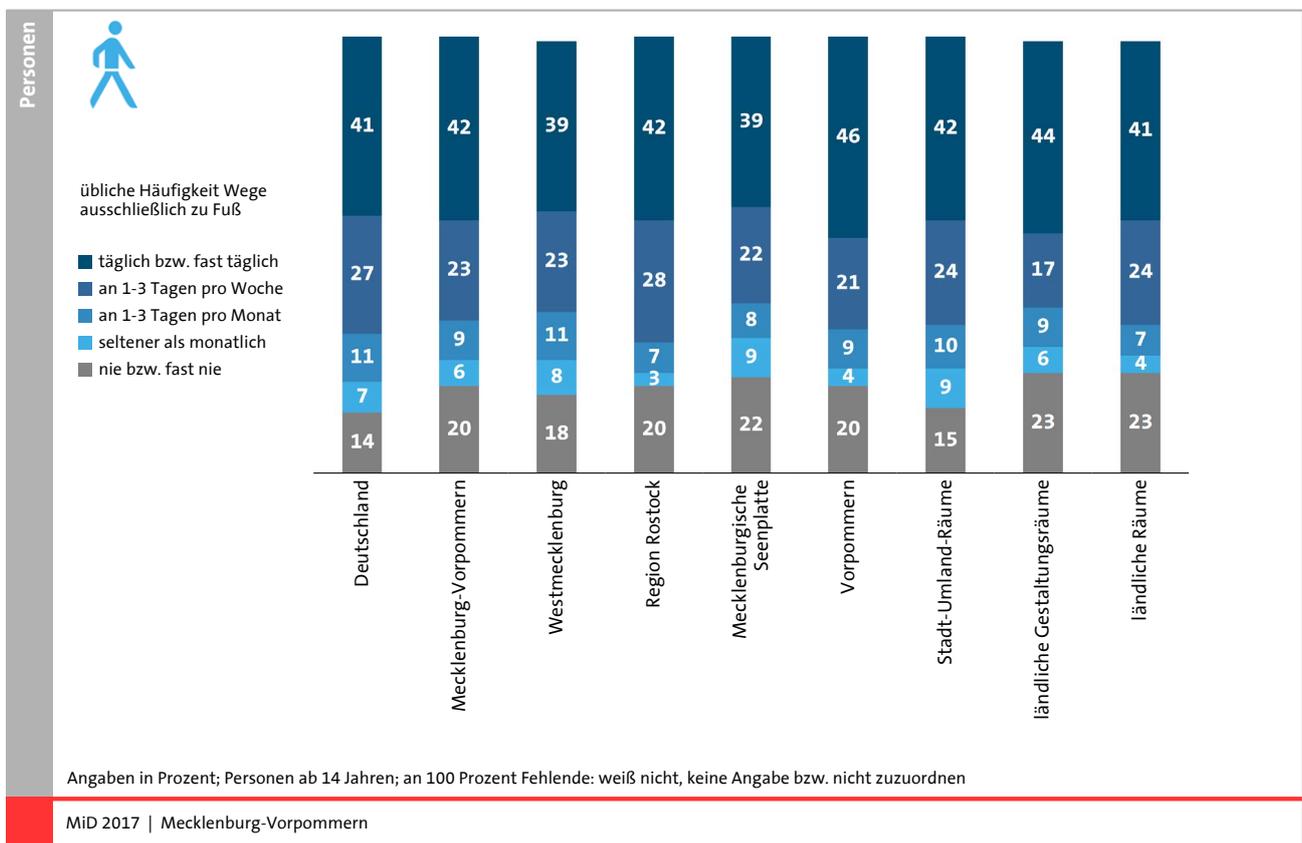
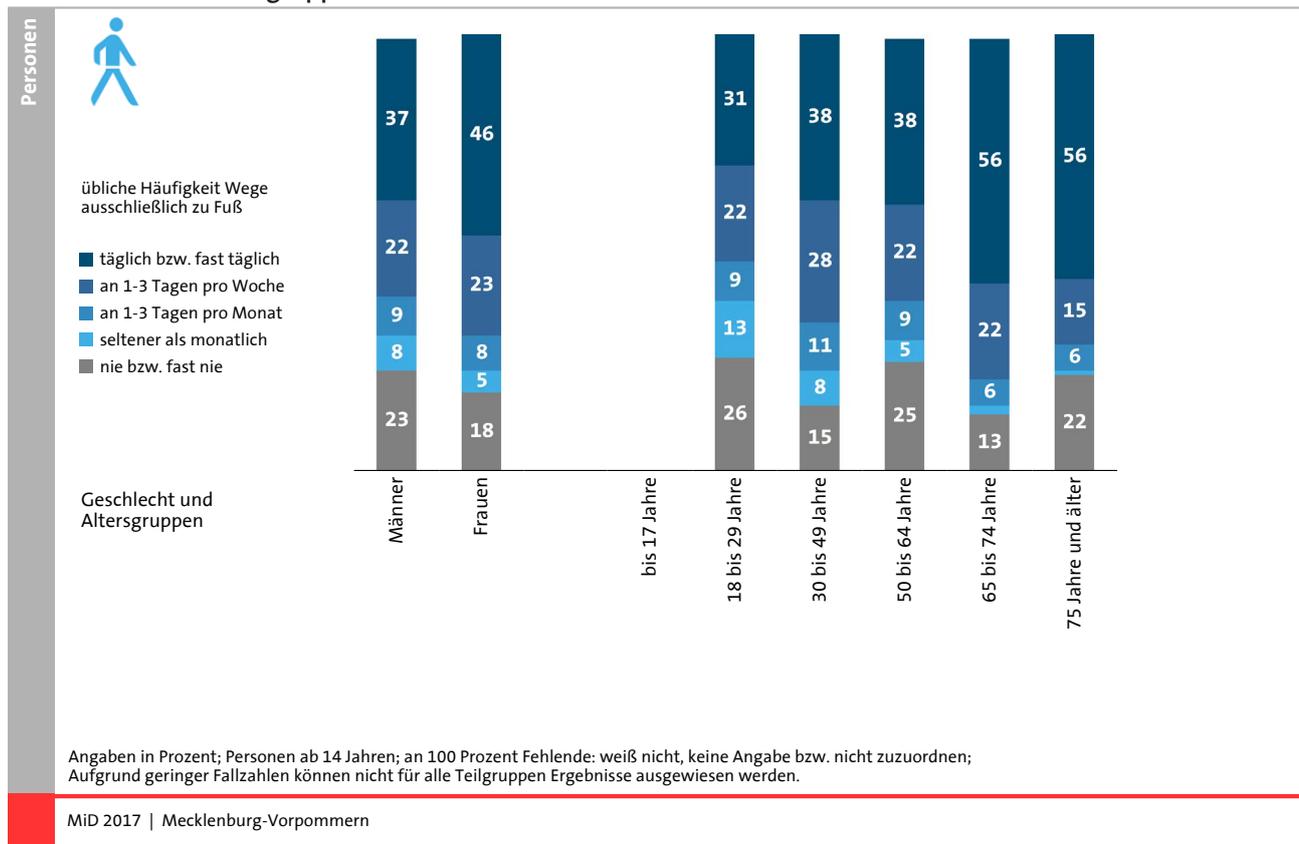


Abbildung 31 Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen nach Geschlecht und Altersgruppen

5.5 Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel Auto, ÖPNV und Fahrrad jeweils separat 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.

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. Multimodales Mobilitätsverhalten beschreibt in der folgenden Analyse die Nutzung von mindestens zwei verschiedenen

Verkehrsmitteln innerhalb einer üblichen Woche. Ein solches multimodales Mobilitätsverhalten setzt also mindestens die Infrastruktur für zwei der drei folgenden Alternativen voraus, mit denen Nutzerinnen und Nutzer ein gewünschtes Ziel erreichen können: 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 differenziert beschrieben werden, da keine Daten über mögliche Verbindungen und Alternativen für alle Wege vorliegen. Insbesondere in ländlich geprägten Räumen muss aber – wie auch die Ergebnisse der vorangegangenen Kapitel gezeigt haben – davon ausgegangen werden, dass das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln nicht immer vorhanden ist und entsprechend keine gute Alternative darstellt. Aufgrund der vorhandenen Fallzahlen für Mecklenburg-Vorpommern ist es möglich, die Ergebnisse zusätzlich auf regionaler und siedlungsstruktureller Ebene auszuwerten.

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 Folgenden werden die Zusammenhänge zwischen den Nutzungsmustern, den unterschiedlichen regionalen Differenzierungen – von der Deutschlandebene bis hin zu den Raumkategorien und Planungsregionen in Mecklenburg-Vorpommern – betrachtet. Auch eine Analyse unter Berücksichtigung soziodemografischer Faktoren wird an dieser Stelle beschrieben.

Geringer Anteil wahlfreier, multimodaler Personen

Weniger als ein Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns gehört zur Gruppe der wahlfreien Multimodalen (siehe *Abbildung 32*). Sie nutzen im Laufe einer üblichen Woche mindestens zwei Verkehrsmittel. Damit liegt das Bundesland unter dem bundesweiten Schnitt von etwa 37 Prozent. Etwa drei Viertel der multimodalen Personen nutzen im Wochenverlauf üblicherweise das Auto und das Fahrrad, aber nicht den ÖPNV. Auch bundesweit tritt diese Kombination am häufigsten auf, allerdings ist ihre Relevanz dort etwas geringer. Dies hängt mit der allgemein geringen Bedeutung des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern zusammen. Personen, die regelmäßig sowohl den ÖPNV als auch das Fahrrad, das Auto oder beide Verkehrsmittel nutzen, erreichen lediglich Anteile zwischen 2 und 3 Prozent, während in ganz Deutschland immerhin Anteile zwischen 4 und 7 Prozent erzielt werden.

Da das multimodale Nutzungsverhalten immer auch ein multimodal angelegtes Verkehrssystem voraussetzt, ist es wenig überraschend, dass die Anteile dieser Gruppe in den verschiedenen Raumkategorien unterschiedlich hoch ausfallen. In den Stadt-Umland-Räumen liegt der Anteil der Multimodalen mit über einem

Drittel der Bevölkerung überdurchschnittlich hoch. Dies hängt vor allen Dingen damit zusammen, dass hier stärker Angebote des öffentlichen Nahverkehrs in die Verkehrsmittelnutzung einbezogen werden können. Besonders in den ländlichen Gestaltungsräumen ist Multimodalität hingegen fast ausschließlich auf regelmäßige Auto-Fahrrad-Nutzungen beschränkt.

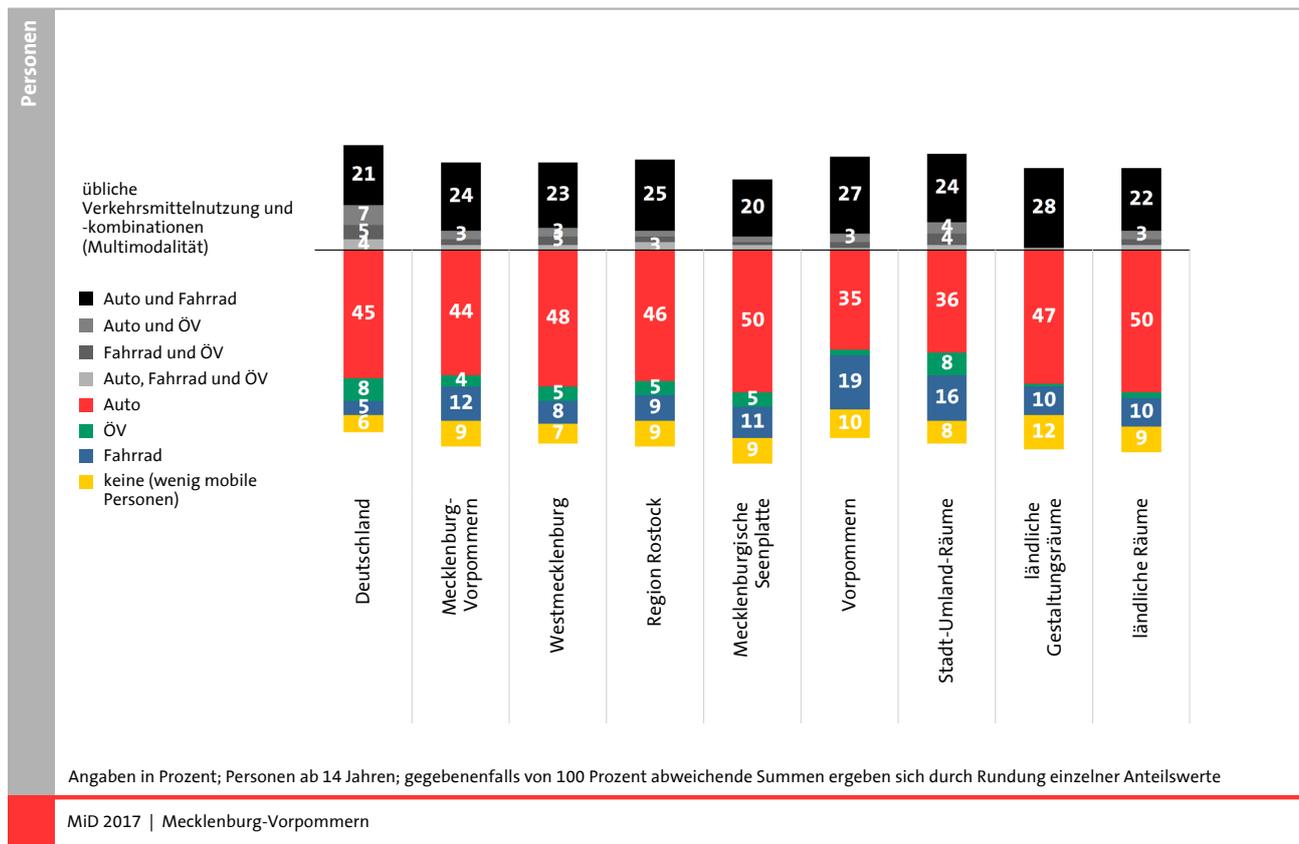
Multimodalität in den Planungsregionen

Auf der Ebene der Planungsregionen lassen sich nur wenige Unterschiede feststellen. In den Regionen Mittleres Mecklenburg und Rostock, Vorpommern und Westmecklenburg liegt der Anteil der Multimodalen jeweils bei Werten auf dem Niveau des Durchschnittswerts für das gesamte Bundesland. Hingegen ist der Anteil der Multimodalen in der Region Mecklenburgische Seenplatte mit einem Viertel recht gering. Regelmäßige Nutzungen des Autos und des Fahrrads treten hier seltener auf als im Landesschnitt.

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 37 Prozent, bei niedrigem Status liegt er hingegen nur bei 27 Prozent. Besonders deutlich steigt dabei der Anteil der Gruppe, die sowohl ein Auto als auch ein Fahrrad im üblichen Wochenverlauf nutzen: Er erreicht rund 29 Prozent, während er in der Gruppe mit niedrigem ökonomischem Status lediglich 20 Prozent beträgt. Regelmäßige Nutzungen von sowohl Fahrrad als auch ÖPNV treten hingegen seltener auf.

Hinsichtlich des Alters zeigt sich, dass die meisten Multimodalen in der Gruppe der 65- bis 74-Jährigen zu finden sind – hier liegt der Anteil bei etwa 38 Prozent (siehe *Abbildung 33*). Allerdings muss eingeschränkt werden, dass hier fast ausschließlich Auto und Fahrrad zusammen regelmäßig genutzt werden. In der jüngeren Altersklasse der 18- bis 29-Jährigen gibt es zwar insgesamt weniger Multimodale (etwa 29 Prozent), jedoch machen hier die Auto-Fahrrad-Nutzungen lediglich 15 Prozent aus und auch Nutzungen des ÖPNV mit den anderen Verkehrsmitteln treten in relevantem Maße auf.

Abbildung 32 Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität)

Festgelegte, monomodale Autofahrer vergleichsweise häufig

Der Gruppe der Monomodalen gehören etwa 60 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns an (siehe Abbildung 32). In Deutschland liegt der Anteil bei 58 Prozent und damit etwas niedriger. Diese Gruppe ist allgemein in den ländlichen Regionen Deutschlands deutlich größer als in den städtischen Regionen (ohne Abbildung). Die Anzahl und Attraktivität der Wahlmöglichkeiten, die das Verkehrssystem für die Einwohnerinnen und Einwohner bereithält, unterscheiden sich regional also deutlich. Das wird im Nutzungsverhalten reflektiert und äußert sich in hohen Anteilen der Autofahrerinnen und Autofahrer unter den festgelegten

Monomodalen. Auch in Mecklenburg-Vorpommern nutzen mit 44 Prozent ähnliche viele der Einwohnerinnen und Einwohner wie in Deutschland im Verlauf einer üblichen Woche ausschließlich das Auto.

Mit steigendem ökonomischem Status gewinnt das Auto an Bedeutung

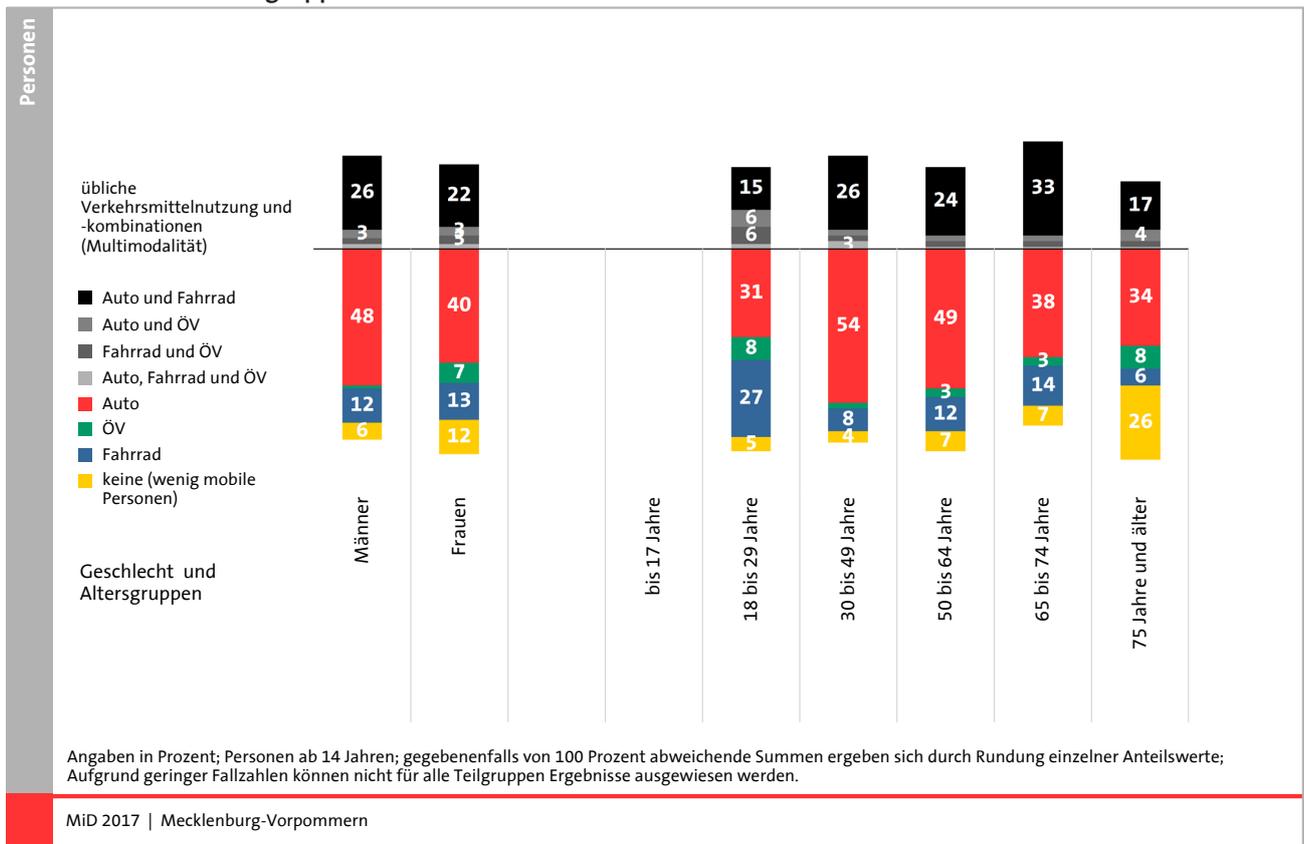
Als ausschließliches Verkehrsmittel hat der öffentliche Nahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern nur geringe Marktanteile von 4 Prozent. Dieser Wert ist unter den Personen mit hohem Einkommen noch einmal wesentlich kleiner und liegt bei 1 Prozent, während er bei mittlerem und niedrigem Einkommen bei jeweils 5 Prozent liegt (siehe Tabelle 6). Mit steigendem Einkommen steigt außerdem die Festlegung auf das Auto.

Tabelle 5 Multimodale Personen nach ökonomischem Status

Anteil multimodaler Personen	Auto und Fahrrad	Auto und ÖV	Fahrrad und ÖV	Auto, Fahrrad und ÖV
Personen ab 14 Jahren	%	%	%	%
Ökonomischer Status				
niedrig	20	3	3	1
mittel	24	3	2	2
hoch	29	3	1	3

MiD 2017 | Mecklenburg-Vorpommern

Abbildung 33 Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität) nach Geschlecht und Altersgruppen



Die Gruppe mit hohem ökonomischem Status besteht zu über der Hälfte aus Personen, die im Alltag ausschließlich Auto fahren, bei niedrigem Einkommen beträgt dieser Anteil lediglich 35 Prozent.

Vergleichsweise viele monomodale Fahrradfahrer

Bei begrenzten ökonomischen Ressourcen werden diese häufig auf ein Verkehrsmittel konzentriert, mit dem möglichst alle Alltagswege bestritten werden können. In den meisten Fällen ist das das Auto, doch reichen die finanziellen Ressourcen dafür nicht, wird ein anderes Verkehrsmittel genutzt. In Mecklenburg-Vorpommern überträgt sich der Verkehr dann nicht so sehr auf den ÖPNV, sondern vielmehr auf das Fahrrad. Während der Anteil der monomodalen ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer auch bei niedrigem

Einkommen recht gering bleibt, gehört ein Fünftel der Personen mit niedrigem Einkommen zu den monomodalen Fahrradfahrenden (siehe Tabelle 6).

Dies ist ein Grund dafür, dass der Anteil derjenigen, die ausschließlich Fahrrad fahren, in Mecklenburg-Vorpommern mit 12 Prozent vergleichsweise hoch ist; deutschlandweit liegt der Wert lediglich bei 5 Prozent (siehe Abbildung 32). Ein weiterer Grund hierfür dürfte die vergleichsweise fahrradfreundliche Topografie im Bundesland sein. Besonders häufig tritt die Gruppe bei den unter 30-Jährigen auf.

Tabelle 6 Monomodale Personen nach ökonomischem Status

Anteil monomodaler Personen	Auto	ÖV	Rad	Keine Verkehrsmittelnutzung
Personen ab 14 Jahren	%	%	%	%
Ökonomischer Status				
niedrig	35	5	20	13
mittel	45	5	10	9
hoch	54	1	7	2

MiD 2017 | Mecklenburg-Vorpommern

Wenig Mobile ohne Verkehrsmittelnutzung eher mit niedrigem Einkommen

Die Gruppe der Personen, die im üblichen Verlauf einer Woche kein Verkehrsmittel nutzen, umfasst etwa 9 Prozent der Bevölkerung Mecklenburg-Vorpommerns. Sie sind häufig älter und seltener außer Haus unterwegs. Ein Großteil von ihnen ist im Verlauf einer üblichen Woche ausschließlich zu Fuß unterwegs.

Die Analyse zeigt sehr deutlich, dass das Mobilitätsverhalten 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 am geringsten und erreicht in der Gruppe der Personen mit geringem ökonomischem Status mit rund 13 Prozent den höchsten Anteil.

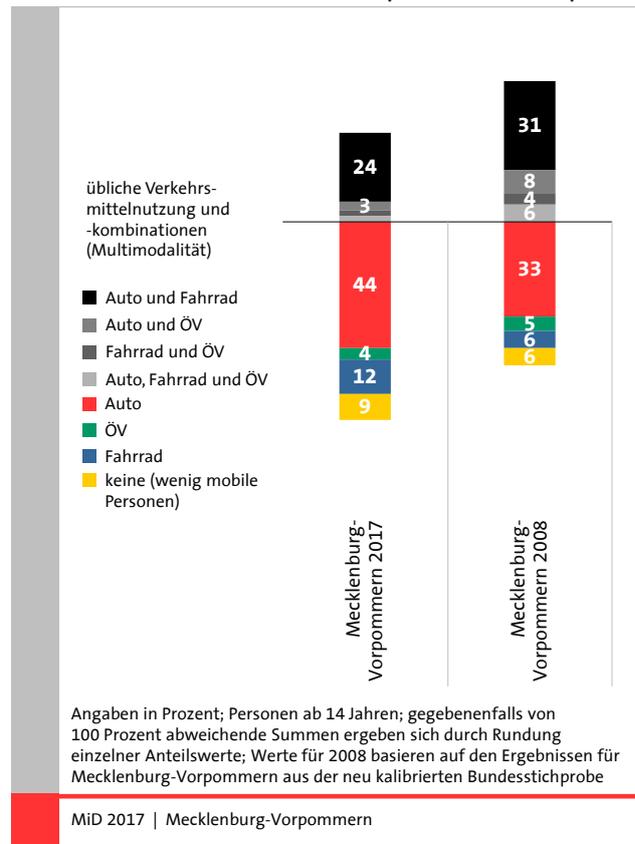
Monomodale Autofahrer mit steigendem Anteil

Betrachtet man die Verkehrsmittelnutzung einer üblichen Woche im Zeitverlauf, so stellt man fest, dass der Anteil der Multimodalen deutlich gesunken ist. 2008 betrug ihr Anteil noch fast die Hälfte, während er jetzt nur noch rund ein Drittel beträgt (siehe Abbildung 34). Auf der anderen Seite sind insbesondere die Anteile der monomodalen Autofahrerinnen und -fahrer sowie monomodalen Fahrradfahrerinnen und -fahrer gestiegen. Die reinen Autofahrenden machen jetzt 44 Prozent statt zuvor 33 Prozent aus und die reinen Fahrradfahrenden haben sich von 6 Prozent auf 12 Prozent verdoppelt. Der Anteil der ÖV-Fahrenden ist dagegen relativ konstant geblieben.

Verloren haben vor allem die multimodalen Gruppen, bei denen das Auto mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert wurde. Diese Entwicklung ist auch vor dem Hintergrund der gestiegenen Pkw-Ausstattung in Mecklenburg-Vorpommern zu betrachten. Pkw stehen zunehmend uneingeschränkt zur Verfügung, so dass eine Abstimmung mit anderen Personen und ein Ausweichen auf andere Verkehrsmittel in vielen Fällen seltener notwendig ist.

Auffällig ist auch der Anstieg bei der Gruppe der wenig Mobilen. Sie machten im Jahr 2008 lediglich 6 Prozent aus. Diese Entwicklung ist vor dem Hintergrund des steigenden Durchschnittsalters ebenfalls plausibel.

Abbildung 34 Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität)



Multimodalität kurz bilanziert

Zusammengenommen belegt die Auswertung für Mecklenburg-Vorpommern, dass ein Großteil der Einwohnerinnen und Einwohner in ihrer wöchentlichen Mobilitätsroutine auf ein einzelnes Verkehrsmittel setzt. Dabei handelt es sich in der überwiegenden Zahl der Fälle um das Auto, bei niedrigem Einkommen hat insbesondere das Fahrrad eine große Bedeutung. Der öffentliche Personennahverkehr spielt hingegen eine untergeordnete Rolle bei der Alltagsmobilität der Einwohnerinnen und Einwohner.

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 Fahrkartenkauf sowie zur Navigation zur Verfügung.

Die Abbildung 35 zeigt die grundsätzliche Nutzung dieser Dienste durch Personen ab 14 Jahren. Am weitesten verbreitet sind in Mecklenburg-Vorpommern mit 55 Prozent Navigationsdienste, gefolgt von Diensten mit Informationen zu Fahrplänen und Verspätungen (35 Prozent), während Dienste zum Fahrkartenerwerb mit 15 Prozent die geringste Nutzerzahl aufweisen. Diese Werte liegen etwas unter den Durchschnittswerten für ganz Deutschland.

Der Blick auf die bundesweiten Ergebnisse erlaubt eine Differenzierung nach Altersklassen. Dabei fällt auf, dass vor allem die jungen Erwachsenen zwischen 18 und 29 Jahren die höchsten Nutzungsanteile zeigen – eine Altersklasse, die in Mecklenburg-Vorpommern unterdurchschnittlich vertreten ist (ohne Abbildung). Aber auch in der Altersklasse der 30- bis 39-Jährigen nutzt ein überdurchschnittlich hoher Anteil diese Dienste. 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 (ohne Abbildung).

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 erneut die Dominanz des Autos. Für rund 70 Prozent der Personen ab 14 Jahren ist das Auto das Verkehrsmittel der Wahl, um Einkaufswege zurückzulegen (siehe Abbildung 36). In Mecklenburg-Vorpommern werden aber Einkaufswege für den täglichen bzw. gelegentlichen Bedarf zu großen Teilen (auch) zu Fuß zurückgelegt.

Das Fahrrad wird von etwa einem Drittel der Bevölkerung ab 14 Jahren auf Einkaufswegen für Dinge des täglichen Bedarfs genutzt, während die Busse und Bahnen bei Wegen zur Besorgung von Dingen des gelegentlichen Bedarfs wichtiger werden. Bei diesen Gütern sowie langlebigen Gütern spielen auch Online-shops eine größere Rolle. Etwa drei von zehn Einwohnerinnen und Einwohnern bestellen solche Produkte zumindest auch online. Der Anteil beträgt aber auch bei Dingen des täglichen Bedarfs bereits 6 Prozent und

Abbildung 35 Nutzung von mobilen Mobilitätsinformationen und -diensten

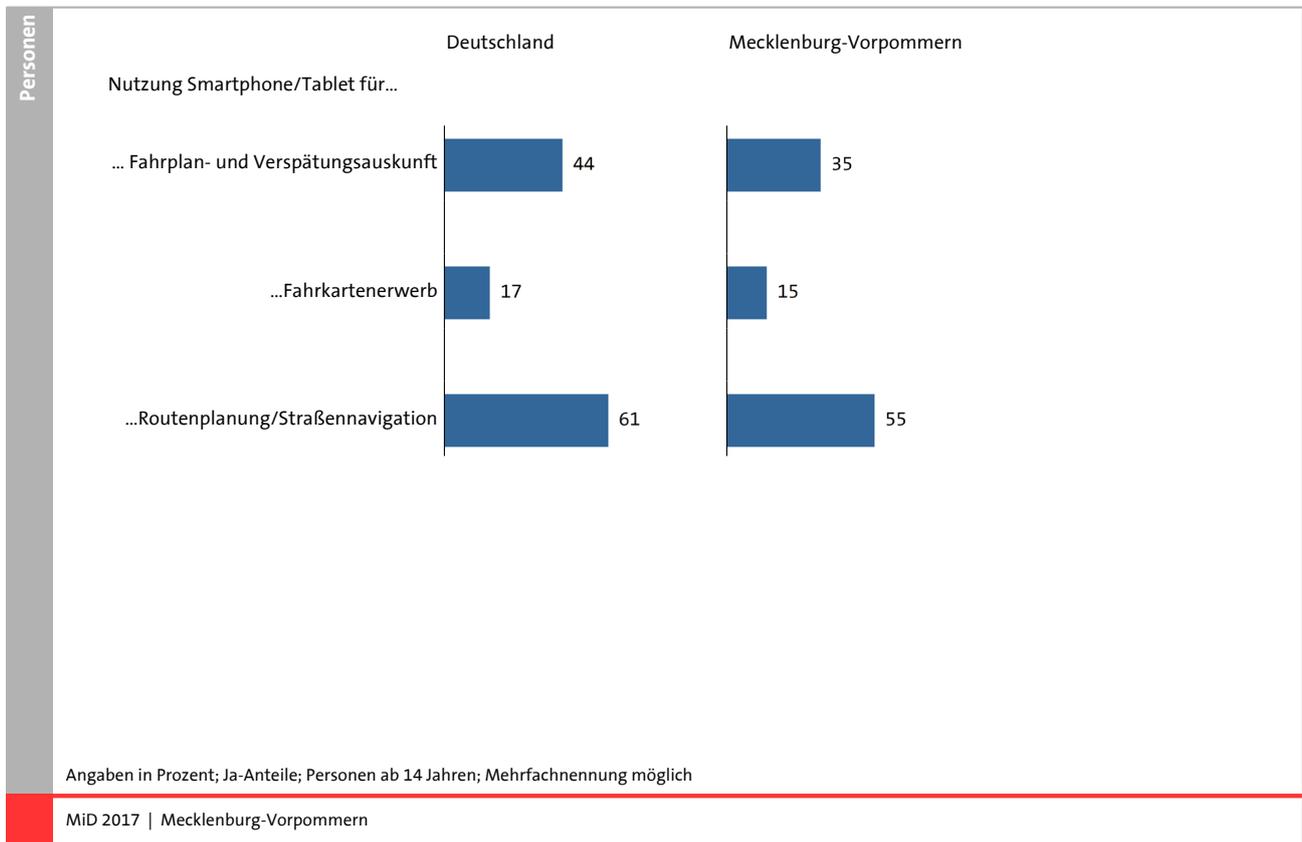
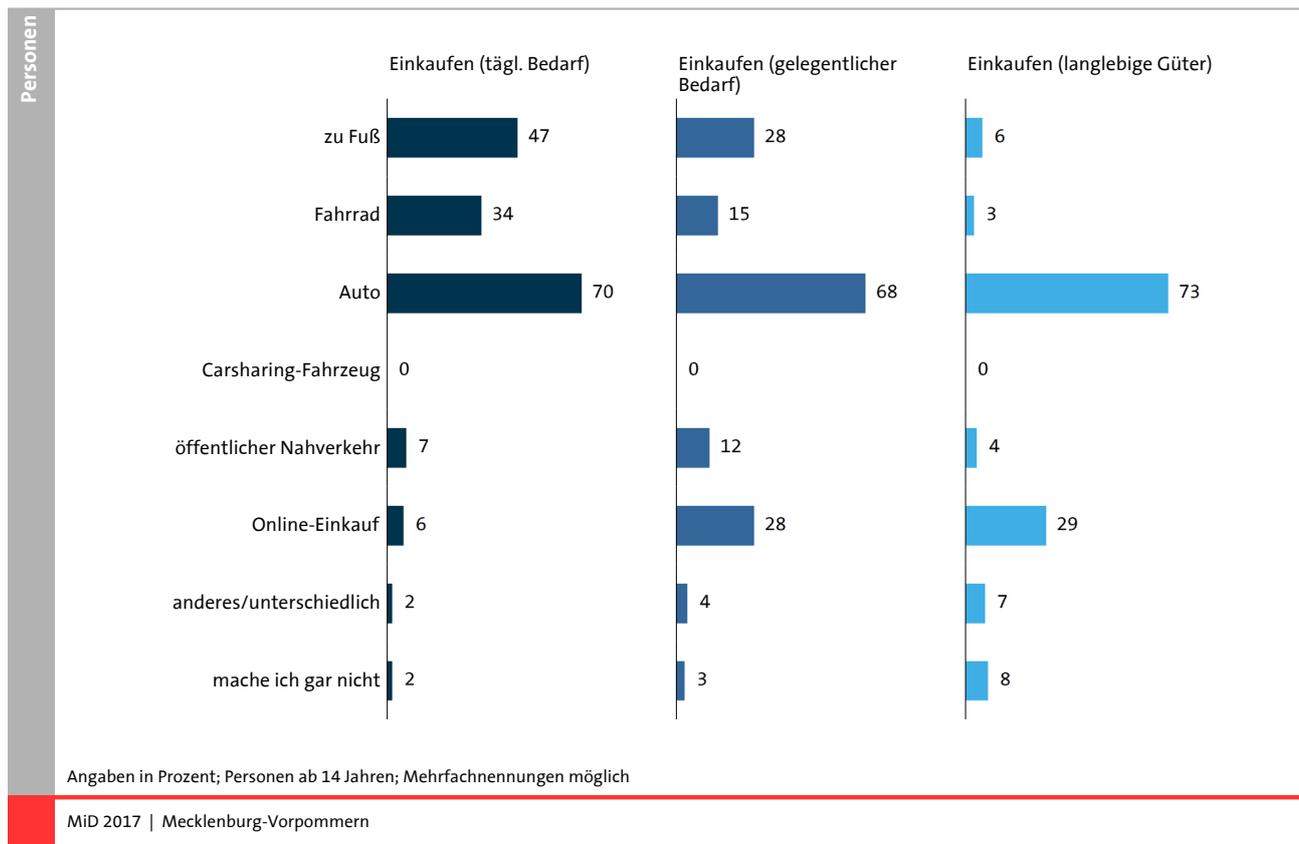


Abbildung 36 Übliche Verkehrsmittelwahl bei Einkaufs- und Versorgungswegen

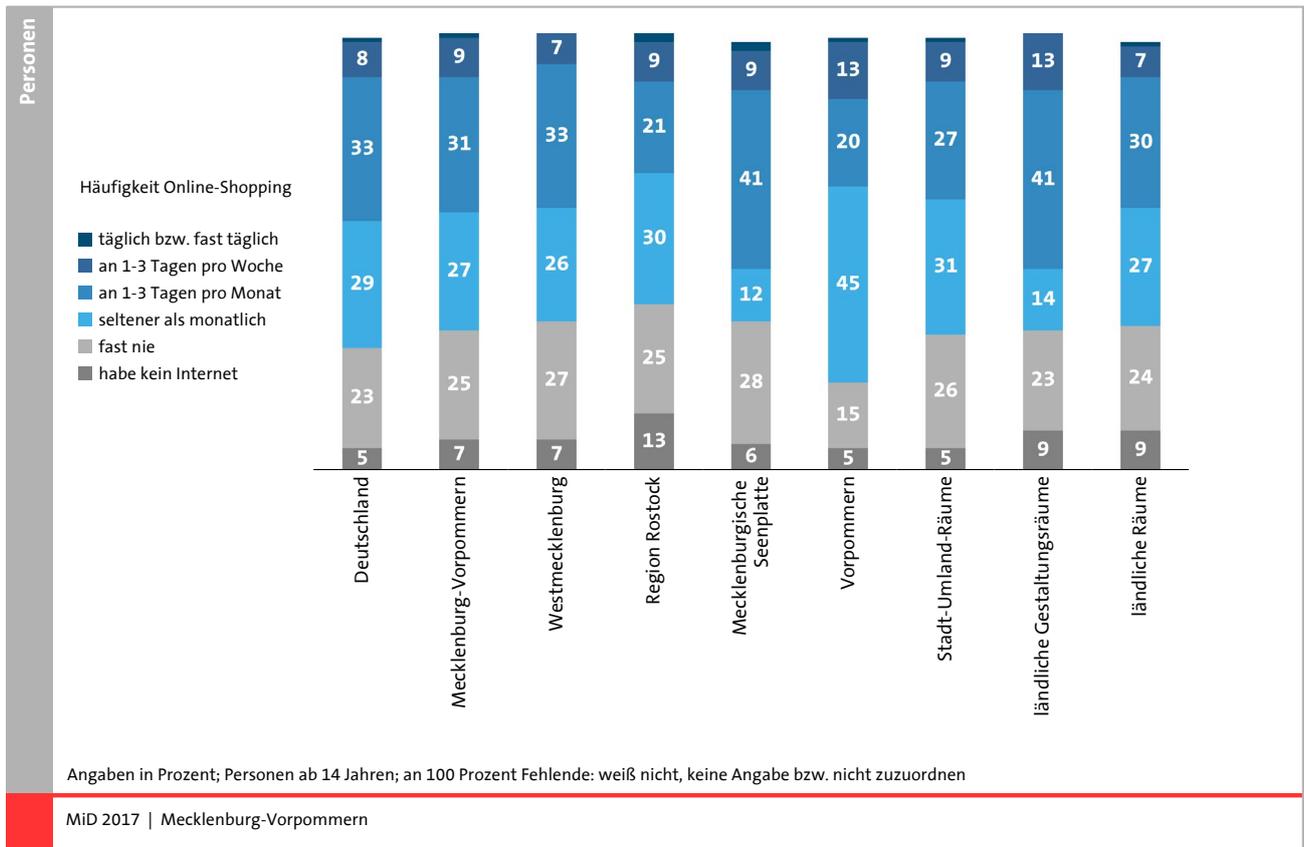
wird mit den zunehmenden Online-Angeboten des Lebensmittelhandels vermutlich weiter steigen.

In den verschiedenen Altersklassen verschiebt sich die Verkehrsmittelwahl zugunsten des sogenannten Umweltverbunds aus Fahrrad, Fußwegen und öffentlichen Verkehrsmitteln bei den jüngeren sowie zugunsten der Autos bei den mittleren und höheren Altersklassen (ohne Abbildung).

Der Bevölkerungsanteil in Mecklenburg-Vorpommern, der – meist als Ergänzung zum Einkauf im stationären Handel – online einkauft, wächst bei allen drei Produktklassen in der Gruppe der 30- bis 49-Jährigen auf den höchsten Wert. Das zeigt sich auch beim Blick auf die übliche Häufigkeit, mit der im Internet eingekauft wird. Den höchsten Anteil der Personen, die mindestens wöchentlich im Internet einkaufen, weisen die Altersgruppen der 18- bis 29-Jährigen und 30- bis 49-Jährigen auf. Ab etwa 65 Jahren steigt der Anteil der Personen, die nie im Internet einkaufen, deutlich an und umfasst in der Gruppe der ab 75-Jährigen über vier Fünftel der Personen (ohne Abbildung).

Auch zwischen den Planungsregionen sowie den Raumkategorien unterscheidet sich die Bedeutung des Online-Shoppings (siehe *Abbildung 37*). Dabei zeigt sich, dass die Menschen in ländlichen Gestaltungsräumen deutlich öfter online bestellen als die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt-Umland-Räume sowie der ländlichen Räume: Deutlich über die Hälfte der Bevölkerung bestellt hier mindestens einmal im Monat online, während dieser Anteil in den anderen beiden Raumkategorien unter 40 Prozent liegt. Dieser Unterschied könnte mit mangelnden regionalen und lokalen Einkaufsmöglichkeiten in den ländlichen Gestaltungsräumen zusammenhängen. Bei den Planungsregionen erweist sich die Region Rostock mit einem Anteil von etwa 30 Prozent mindestens monatlicher Onlinebesteller als relativ zurückhaltend gegenüber dem Einkaufen im Internet. Hingegen kauft rund die Hälfte der Bewohnerinnen und Bewohner der Region Mecklenburgische Seenplatte monatlich online ein.

Abbildung 37 Übliche Nutzungshäufigkeit Online-Shopping



6 Eine kleine Bilanz

Die Ergebnisse zeigen die starke Bedeutung des Autos für die Alltagsmobilität. An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege in Mecklenburg-Vorpommern 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. Dies gilt gleichermaßen auch für Deutschland insgesamt.

In Mecklenburg-Vorpommern sind Fuß- und Fahrrad-Anteile am Modal Split aber vergleichsweise hoch. Dafür spielt der öffentliche Verkehr eine etwas geringere Rolle als im deutschlandweiten Durchschnitt.

Die Verkehrswende, bei der Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger umgestellt und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gestärkt werden, ist mit Blick auf die Ergebnisse im Zeitverlauf sowohl für Mecklenburg-Vorpommern als auch für Deutschland als Ganzes nicht erkennbar

Umweltverbund in urbanen Räumen bedeutender

Ein genauerer Blick offenbart aber auch in Mecklenburg-Vorpommern Unterschiede zwischen Bevölkerungsgruppen und Raumtypen. So wird in den Großstädten und urbanen Räumen deutlich mehr zu Fuß gegangen und Rad gefahren als in den ländlichen und dörflicheren Räumen. Zudem erreichen die öffentlichen Verkehrsmittel hier in der Regel höhere Anteile als anderswo, was insgesamt den Anteil des Umweltverbundes an den Wegen steigen lässt.

Die höhere Siedlungsdichte mit einer Vielzahl zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbarer Ziele drängt den Autoanteil in den urbanen Räumen deutlich zurück. Zugleich sorgt ein besser ausgebautes System öffentlicher Verkehrsmittel für motorisierte Alternativen zur Nutzung des Pkw. Da Mecklenburg-Vorpommern aber ein eher ländlich geprägtes Flächenbundesland ist, spielen die öffentlichen Verkehrsmittel insgesamt eine geringere Rolle als im deutschlandweiten Vergleich.

Hohe Fahrradanteile in allen Altersgruppen

Neben der Trennlinie zwischen Stadt und Land verläuft eine weitere zwischen den Altersgruppen und Lebensphasen. Die Verkehrsmittelwahl von Kindern und Jugendlichen wird noch stark von Fuß- und Fahrradwegen dominiert. Doch mit Eintritt in das Führerscheinalter von 18 Jahren wird das Auto das führende Fortbewegungsmittel. Trotzdem zeigt sich in Mecklenburg-Vorpommern, dass das Fahrrad über alle Altersgruppen hinweg und sogar bis ins hohe Alter im Bundesvergleich überdurchschnittliche Anteile aufweist. Dies vermutlich auch unterstützt durch eine fahrradfreundliche Topografie. Gleiches gilt auch für zu Fuß absolvierte Wege, die in der höchsten Altersgruppe der ab 80-Jährigen fast die Hälfte aller Wege ausmachen. Dass aber noch weitere Potenziale für den Ausbau insbesondere des Radverkehrs bestehen, zeigt der beträchtliche Anteil des PKW an den kürzeren Wegen bis 5 Kilometer Länge, die für das Fahrrad besonders geeignet sind.

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 einen höheren Stellenwert in der Alltagsmobilität haben.

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. Dies trifft auf Mecklenburg-Vorpommern in ganz besonderem Maße zu. Um die Verkehrswende voranzubringen und nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern, muss auch beim Strukturwandel in ländlichen Siedlungsräumen sowie 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.

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).

