



Mobilität in Deutschland – MiD

Regionalbericht Stadt Ingolstadt



eine Studie des:



durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr
Referat G 13 – Prognosen, Statistik und Sondererhebungen
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
FE-Projektnummer VB600001

Regionalbericht für:

Stadt Ingolstadt
Spitalstraße 3
85049 Ingolstadt



vorgelegt von:

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Kurt-Schumacher-Straße 24
53113 Bonn



in Kooperation mit:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
Institut für Verkehrsforschung
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin



IVT Research GmbH
Quadrat P 6, 16-19
68161 Mannheim



infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn

Projekt:

7555, Bonn, Mai 2026
Version 1.0

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Follmer, Robert. Heider, Stefan. Ruppenthal, Merle (2026): Mobilität in Deutschland – Regionalbericht Stadt Ingolstadt. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und weiterer regionaler Partner (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Kurzform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2026): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMV)

Inhaltsverzeichnis

Mobilität in Deutschland 2023 – das Projekt	4
Datengrundlage	5
Ergebnistelegramm	7
Wie oft, womit, warum, wie weit und wie lange sind wir unterwegs?	10
Ingolstadt – Zahlen einer Großstadt im Vergleich	12
Mobilitätsstruktur in Ingolstadt	14
Die Hoffnungsträger – wie steht es um Sharing, Deutschlandticket und Co?	16
Was tun? Mehr als Zahlen	19
Unter der Lupe: Radverkehr in Ingolstadt	20
Unter der Lupe: Homeoffice in Ingolstadt	24
Unter der Lupe: ÖV in Ingolstadt	28
Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2023	32
Zum Weiterlesen – ausgewählte Literaturhinweise	34
Liste der regionalen Beteiligten	35
Erläuterung wichtiger Begriffe	36

Mobilität in Deutschland 2023 – das Projekt

Unterwegssein und Mobilität prägen unseren Alltag. Sie gehören in unterschiedlichem Umfang zum sozialen Leben bei Arbeit und Ausbildung, Freizeitaktivitäten und der täglichen Versorgung. Das genaue Wissen um diese Mobilitätsbedürfnisse und das tägliche Verkehrsgeschehen ist eine Voraussetzung zur Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen. Während auch in einer Stadt wie Ingolstadt mit einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsangebot in den vergangenen Jahrzehnten ein stetig wachsender Autobestand zu verzeichnen war, konzentrieren sich inzwischen viele Bemühungen darauf, den weiteren Verkehrsangeboten und dem Zufußgehen wieder mehr Aufmerksamkeit zukommen zu lassen und die Autonutzung zu reduzieren. Dazu gehören in Ingolstadt auch neue Angebotsformen wie etwa Mietscooter. Immer mehr Beachtung verlangen dabei Umweltaspekte. Nicht nur in Deutschland ist erkennbar, dass ein kontinuierlich wachsender Autoverkehr vor allem in den städtischen Räumen an Grenzen stößt. Trotzdem wird er ein prägender Bestandteil des Verkehrs bleiben und muss aktiv gestaltet werden.

Doch wo stehen wir auf diesem Weg? Wie nutzen Bürgerinnen und Bürger in Deutschland und in der Stadt Ingolstadt die Verkehrsangebote?

Diesen und weiteren Fragen geht die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) in umfassender Form nach. Der vorliegende Bericht der Stadt Ingolstadt stellt zentrale Resultate für 2023 vor. Die wichtigsten Ergebnisse werden in einem Ergebnistelegamm zusammengefasst und in einzelnen Kapiteln ausführlicher besprochen. Zusätzlich erfolgen Queranalysen, die den Radverkehr, die Homeoffice-Aktivität und den öffentlichen Verkehr in Ingolstadt unter die Lupe nehmen.

Wir wünschen eine spannende Lektüre!

Ihr MiD-Projektteam

Datengrundlage

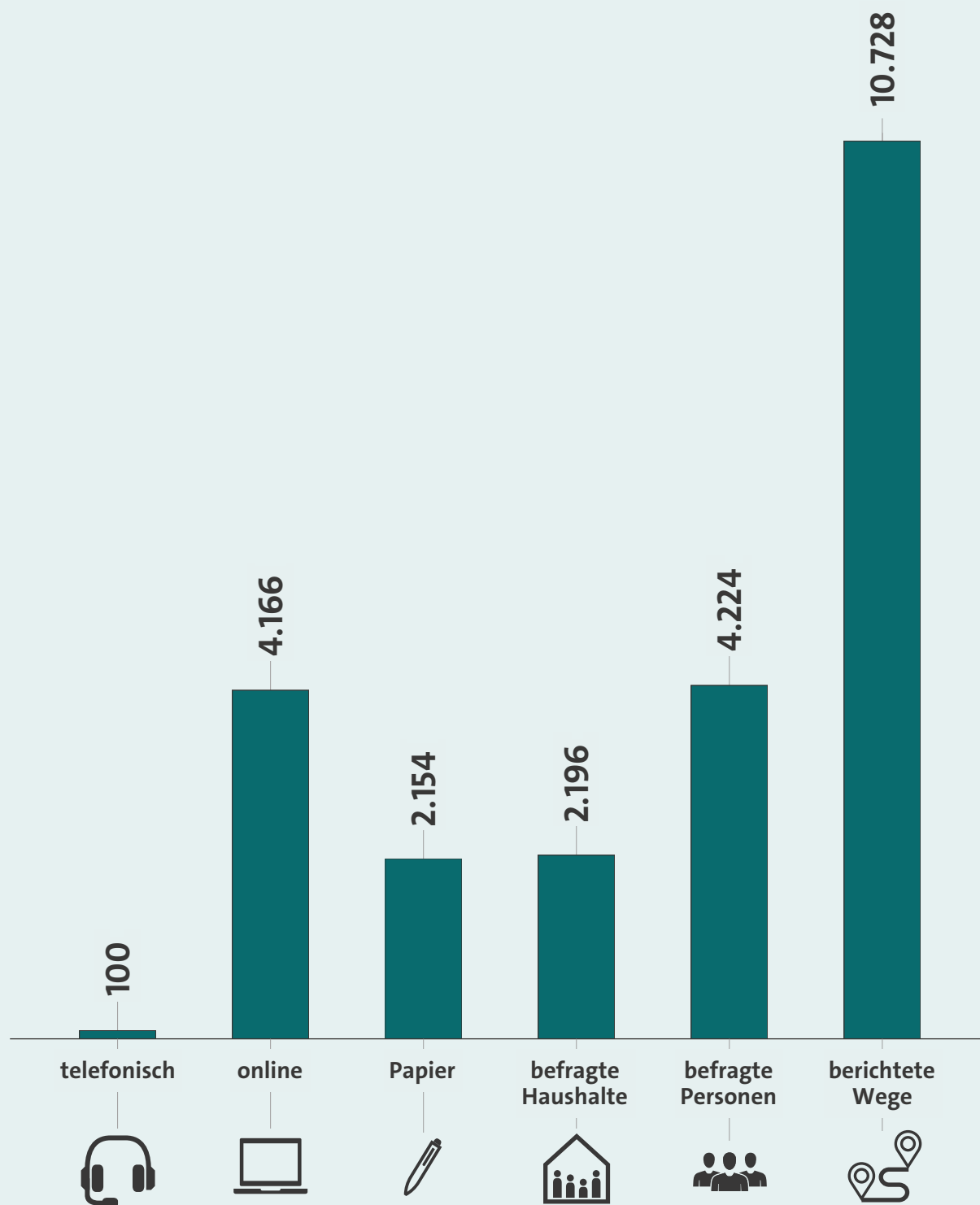
Nach 2002, 2008 und 2017 hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) 2023 das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH zum vierten Mal mit der Durchführung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) beauftragt. Auf Auftraggeberseite beteiligt waren erneut über 60 regionale Partner, die unterschiedliche regionale Vertiefungen in Auftrag gegeben haben. Wie seit 2008 erfolgte die Bearbeitung gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR). Zusätzlich wurde das Projektteam bereits 2017 um die IVT Research GmbH sowie die infas 360 GmbH erweitert.

Die Feldphase der aktuellen Erhebung fiel mit einer mehr als zwölf Monate abbildenden Stichtagserhebung in die Zeit zwischen April 2023 und Juli 2024. Die Studienteilnehmenden konnten sich in einem mehrstufigen Verfahren schriftlich, telefonisch oder online beteiligen. Innerhalb der 2023/24 realisierten bundesweiten Stichprobe entfallen dank einer umfassenden regionalen Aufstockung 2.196 Haushalte auf die Stadt Ingolstadt. In diesen Haushalten wurden 4.224 Personen aus allen Altersgruppen einschließlich der Kinder befragt. Die an ihrem Berichtstag mobilen Personen haben über 10.728 Wege berichtet.

Über die Aufstockung der Stadt Ingolstadt hinaus liegt eine Aufstockung des Landes Bayern vor. Diese umfasst Interviews im gesamten Freistaat und kann den Ergebnissen der Stadt teils gegenübergestellt werden. Für den Freistaat Bayern liegen – einschließlich der Interviews aus Ingolstadt – 39.431 befragte Haushalte, 78.146 befragte Personen und 202.471 erfasste Wege vor.

Die Auswertung auf der Ebene der regionalen Aufstockung beinhaltet auch die dazugehörigen Anteile aus der bundesweiten Basisstichprobe. Die Hochrechnung der Ergebnisse liefert für einen Zwölfmonatszeitraum 2023/24 umfassende Kennwerte zur Alltagsmobilität, hier für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Ingolstadt. Sie bezieht sich gemäß der MiD-Definition auf alle von der Wohnbevölkerung Ingolstadts in Deutschland zurückgelegten Wege, also nicht nur innerhalb der Stadt.

Die Befragungsinhalte dokumentiert eine Übersicht am Ende dieses Berichts.



ART UND ANZAHL DER INTERVIEWS STADT INGOLSTADT

Ergebnistelegamm

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

Das Verkehrsvolumen in der Stadt Ingolstadt, also die Summe der von den Bürgerinnen und Bürgern zurückgelegten Wege, liegt im Jahr 2023 bei rund 0,4 Mio. Wegen pro Tag. Die damit verknüpfte Verkehrsleistung liegt bei 5,6 Mio. Personenkilometern täglich.

Die Corona-Phase fiel in den Zeitraum zwischen der Erhebung 2017 und der aktuellen Erhebung. Vor allem für den öffentlichen Verkehr verursachte sie auch in Ingolstadt vorübergehend deutliche Einbußen. Da die MiD in dieser Phase jedoch keine Messungen vorgenommen hat, kann dies hier nicht genauer quantifiziert werden.

Ein Blick auf die sogenannte „Mobilitätsquote“ zeigt, dass rund 84 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner aus Ingolstadt an einem durchschnittlichen Tag unterwegs waren, im bundesweiten Vergleich liegt dieser Wert bei 82 Prozent. Der Anteil der durchschnittlichen zurückgelegten Wege liegt pro Person und Tag bei 2,9 – und damit auf dem gleichen Niveau wie in Deutschland.

Die durchschnittliche Tagesstrecke und Unterwegszeit liegen in Ingolstadt vergleichsweise etwas über dem entsprechenden deutschlandweiten Wert. So beträgt die Tagesstrecke knapp 40 Kilometer (Deutschland: 35 Kilometer) und die jeweilige Streckenlänge nahezu 14 Kilometer (Deutschland: 12 Kilometer). Die tägliche Unterwegszeit liegt bei 79 Minuten und damit knapp über dem Wert Deutschlands (77 Minuten).

Etwas weniger Wege im Autoverkehr

Die Struktur des Verkehrsaufkommens, also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel (Modal Split), zeigt auf der Wegeebe eine kleine Abnahme im motorisierten Individualverkehr (MIV), eine starke Steigerung im Fußverkehr sowie Einbußen im Radverkehr sowie im öffentlichen Verkehr (ÖV). Der sogenannte Umweltverbund aus zu Fuß, Rad und öffentlichem Verkehr vergrößert in Summe seinen Gesamtanteil von 51 Prozent im Jahr 2017 auf nun 53 Prozent.

Der reine Fußverkehr verzeichnet dabei den anteilig größten Zuwachs. Er verbessert sich von 20 auf 26 Prozent. Ingolstadt stellt damit allerdings keine Besonderheit dar. Auch in anderen Regionen zeigen sich derartige Veränderungen. Der Radverkehrsanteil verliert wegebezogen allerdings und reduziert sich in Ingolstadt seit 2017 von 22 auf 19 Prozent. Und auch der ÖV-Anteil verringert sich, wenn auch weniger stark, und sinkt im Vergleich zu 2017 von 9 auf 8 Prozent. Der kombinierte Anteilswert des Autoverkehrs aus Fahrten und Mitfahrten verringert sich von 49 auf 48 Prozent.

Bei dieser Betrachtung des „Hauptverkehrsmittels“ werden Wege, für die verschiedene Verkehrsmittel genutzt wurden, nach einer Hierarchie zusammengefasst und einem der genannten Verkehrsmittel zugeordnet. Der Rückgang im MIV ist in Ingolstadt zwar festzustellen, findet sich allerdings auch in anderen Regionen bundesweit und ist dort teilweise deutlich stärker ausgeprägt.

Ingolstadt kann nach der Einsortierung regionalstatistischer Raumtypen nach RegioStaR7 des BMV den Regiopolen und Großstädten zugeordnet werden. Vergleicht man Ingolstadt mit diesem bundesweiten Raumtyp, fallen grundsätzlich ähnliche Werte auf, allerdings mit der ein oder anderen Abweichung. So ist der MIV-Gesamtanteil im Jahr 2023 in Ingolstadt mit 48 Prozent noch etwas höher als in vergleichbaren Regiopolen und Großstädten (43 Prozent). Die Anteile des Umweltverbunds liegen mit 53 Prozent etwas niedriger als in vergleichbaren Städten (57 Prozent). Der Wegeanteil des Fahrrads liegt trotz gesunkenem Wert mit 19 Prozent in Ingolstadt noch 4 Prozentpunkte höher als in vergleichbaren Räumen (15 Prozent). Die Anteile des Fußverkehrs bzw. des öffentlichen Verkehrs sind in Ingolstadt 3 bzw. 5 Prozentpunkte niedriger als in vergleichbaren Städten.

Kilometer im Verbund aus Fuß, Rad, Bus und Bahn

Betrachtet man die Verkehrsleistung, also die zurückgelegten Personenkilometer, zeigt sich ein deutlich höherer Wert für den MIV als auf Wegeebe. So werden 71 Prozent der zurückgelegten Kilometer durch den MIV abgedeckt, der öffentliche Verkehr verzeichnet 20 Prozent. Die Werte des Fußverkehrs (3 Prozent) sowie des Radverkehrs (5 Prozent) liegen erwartbar deutlich darunter.

Das Deutschlandticket hat vermutlich zu der Erholung im öffentlichen Verkehr nach dem Corona-Einbruch maßgeblich beigetragen. In Ingolstadt nennen 14 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner ab 14 Jahren das Angebot des Deutschlandtickets während des MiD-Erhebungszeitraums als üblicherweise genutztes Ticket. Dabei beträgt der Wert in anderen bayerischen Regiopolen und Großstädten 20 Prozent, während er im gesamten Freistaat bei 15 Prozent liegt (Deutschland: 16 Prozent).

Der Fußverkehr erreicht mit einem Anteil von 83 Prozent der Befragten, die ihn als (sehr) gut bewerten, die beste Bewertung in Ingolstadt (Mittelwert: 1,8). Auch der Autoverkehr wird von insgesamt 71 Prozent aller Befragten ab 14 Jahren als (sehr) gut bewertet (Mittelwert 2,2). Dahingegen wird in Ingolstadt der ÖPNV am schlechtesten bewertet. Nur 37 Prozent der Befragten sehen ihn als (sehr) gut an (Mittelwert: 3,1). Deutlich besser werden die Radfahrbedingungen gesehen. Hier äußern sich rund 68 Prozent zufrieden (Mittelwert: 2,3). Die Ursachen für diese Bewertungen dürften insgesamt vielfältig sein. Doch mit hoher Wahrscheinlichkeit gehört ein kritischerer Blick auf die allgemeine Infrastruktur bei gleichzeitig leicht steigender Inanspruchnahme dazu.

Wegezwicke

Mit Blick auf die Wegezwicke bilden Freizeitwege mit 33 Prozent den größten Anteil. Einkäufe machen 15 Prozent aller Wege aus, weitere Erledigungen 11 Prozent. Die beruflichen Wege (27 Prozent) kombiniert mit Ausbildungswegen (7 Prozent) liegen insgesamt bei 34 Prozent. Bei den Kilometeranteilen gibt es einige Verschiebungen in den Anteilen. Insgesamt 49 Prozent aller Personenkilometer werden aus Freizeitgründen zurückgelegt. Auf Einkaufs- bzw. Erledigungswege entfallen 4 bzw. 7 Prozent der Kilometer.

Hohe Pkw-Dichte

Die Pkw-Flotte wächst bundesweit gesehen weiterhin und nähert sich der 50-Millionen-Marke. In manchen Regionen ist dieser Trend gebremst und kann sich in absehbarer Zeit umdrehen. Auch in Ingolstadt gibt es eine sehr hohe Pkw-Ausstattung und nur 13 Prozent der Haushalte der Stadt verfügen über keinen Privat-Pkw.

Der Anteil der Carsharing-Mitgliedschaften in den Ingolstädter Haushalten ist aktuell noch recht gering und liegt bei 5 Prozent. Allerdings verfügen auch knapp über 70 Prozent der Mitgliedshaushalte weiterhin über mindestens einen festen Pkw im Haushalt und die tatsächliche Carsharing-Inanspruchnahme bleibt hinter den Mitgliedsanteilen zurück.

Unter dem Strich?

Möglicherweise verändert sich (bundesweit) die Mobilitätspraxis. Dies betrifft vor allem Haushalte, die ökonomisch gesehen im mittleren bis oberen Bereich rangieren. Eher diese Gruppe verändert ihre Auto-nutzung, wenn auch (noch?) nicht ihren Autobesitz. Zudem ist ein Trend zu mehr Wegen zu Fuß beteiligt.

Noch ist zu früh, um sicher von dauerhaften Veränderungen auszugehen, doch sprechen die bundesweiten MiD-Ergebnisse dafür, dass zumindest der Stellenwert des Autos als tägliches Verkehrsmittel rückläufig ist und sich damit die Verkehrsmittelwahl insgesamt langsam wandelt.

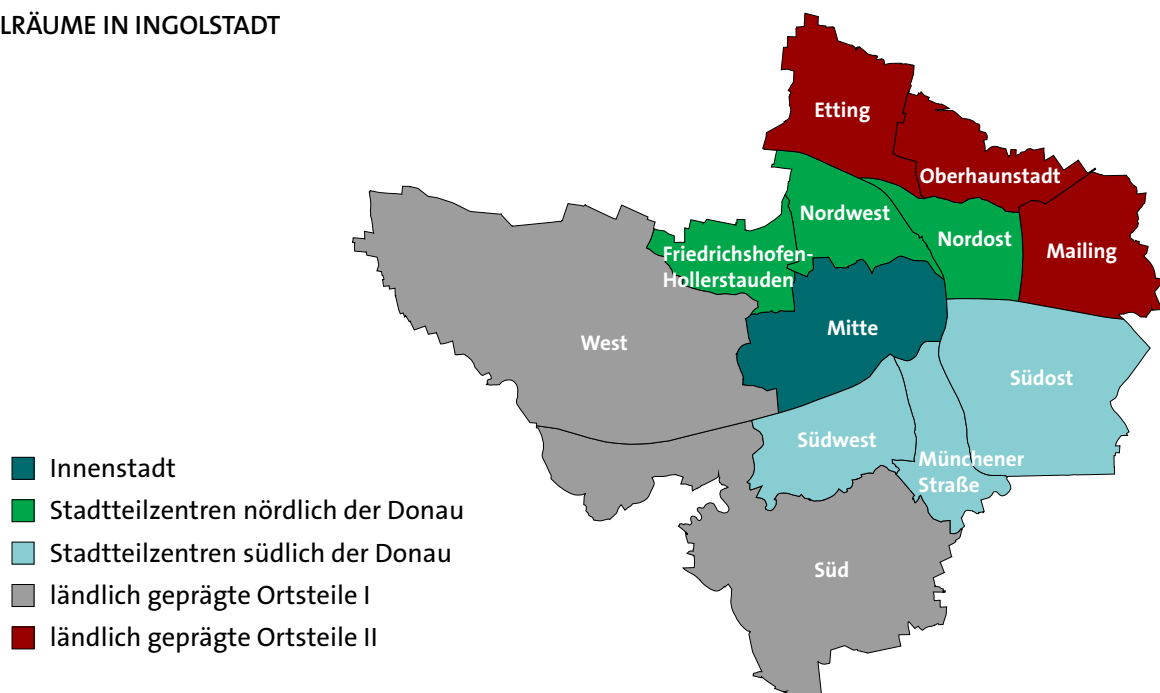
Es sollte jedoch nicht vergessen werden, dass weitere Faktoren auf das Mobilitätsniveau und den Mobilitätsmix einwirken. Die konjunkturelle Gesamtlage beeinflusst die Mobilitätsnachfrage ebenso wie Zersiedelungstendenzen und Flächenverbräuche. Es kommt also nicht nur auf die Wahlentscheidungen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, sondern auch auf die Rahmenbedingungen an.

Exkurs: Ingolstadt unter der Lupe

Für ausgewählte Analysen werden die Stadtteile Ingolstadts zu Teilräumen zusammengefasst. Diese setzen sich folgendermaßen zusammen:

- Innenstadt: Mitte
- Stadtteilzentren nördlich der Donau: Friedrichshofen-Hollerstauden, Nordwest, Nordost
- Stadtteilzentren südlich der Donau: Südwest, Münchener Straße, Südost
- ländlich geprägte Ortsteile I: West, Süd
- ländlich geprägte Ortsteile II: Etting, Oberhaunstadt, Mailing

TEILRÄUME IN INGOLSTADT



Wie oft, womit, warum, wie weit und wie lange sind wir unterwegs?

Wege und Kilometer

Zentrale Größen sind das absolute Verkehrsaufkommen sowie die damit verbundene Verkehrsleistung, also die Summe aller von der Bevölkerung Ingolstadts zurückgelegten Wege und Kilometer – im Erhebungsjahr 2023 rund 140.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Das Aufkommen liegt bei 0,4 Mio. Wege pro Tag und die damit verknüpfte Verkehrsleistung bei 5,6 Mio. Personenkilometer. Die Verkehrsmittel tragen unterschiedlich zu Aufkommen und Leistung bei. Auf die MIV-Fahrt entfallen vergleichsweise viele Wege pro Tag und es werden viele Kilometer auf diese Weise zurückgelegt. Auch auf das Zufußgehen entfallen viele Wege, doch die zurückgelegten Kilometer sind deutlich geringer.

Ingolstadt ist als Großstadt stark durch Einpendelverkehre geprägt – nicht nur im Berufsverkehr und nicht zuletzt durch touristische Nachfragen. In den umliegenden Regionen sind diese Prägungen etwas weniger stark. Das MiD-Konzept beschränkt sich dagegen auf den Verkehr der Ingolstädter Bevölkerung.

Vielfältige Ursachen

Dass Werte für das Verkehrsaufkommen und die -leistung tendenziell (bundesweit) eher zurückgehen, liegt in wirtschaftlichen Faktoren und in Effekten wie dem Homeoffice-Trend begründet. Hinzu kommen noch immer Nachwirkungen der Corona-Pandemie, aber auch langsam veränderte Mobilitätsgewohnheiten sowie Angebotsentwicklungen im öffentlichen und im Radverkehr. Dies alles wirkt, die Einzelbeiträge sind jedoch nicht eindeutig quantifizierbar. Ob damit auch eine dauerhafte Trendwende verbunden ist, bleibt abzuwarten. Das Mobilitätsniveau hängt nicht zuletzt von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und dem damit verbundenen Wohlstandsniveau ab. Ergeben sich hier positive Entwicklungen, können Verkehrsaufkommen und -leistung auch wieder wachsen.

Zentrale Kennwerte

Im Durchschnitt eines Jahresverlaufs sind gegenwärtig 84 Prozent der in Ingolstadt lebenden Menschen an einem zufällig ausgewählten Tag außer Haus unterwegs. Bundesweit liegt dieser Wert bei 82 Prozent. Die mittlere Zahl der Wege pro Person und Tag liegt sowohl in Ingolstadt als auch bundesweit bei 2,9. Die zurückgelegte Tagesstrecke weist in Ingolstadt

einen Wert von knapp 40 Kilometern auf und liegt somit rund 5 Kilometer über dem entsprechenden Wert für Deutschland. Ebenfalls etwas über dem Wert von Deutschland (77 Minuten) liegt der Wert der täglichen Unterwegszeit in Ingolstadt (79 Minuten).

Modal Split: steigender Fuß- und sinkender Radverkehr

Die Struktur des reduzierten Verkehrsaufkommens, also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel (Modal Split), verändert sich. An dieser Stelle ist ein Vergleich mit den Werten aus dem Jahr 2017 möglich. So zeigt sich jeweils ein leichtes Minus im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Verkehr (ÖV), eine Steigerung im Fußverkehr sowie ein Rückgang im Radverkehr. Anteilig sinkt der Radverkehr von 22 auf 19 Prozent, das reine Zufußgehen steigt von 20 auf 26 und der öffentliche Verkehr sinkt leicht von 9 auf 8 Prozent. Der sogenannte Umweltverbund, gebildet aus diesem Trio, vergrößert seinen Gesamtanteil von 51 auf nun 53 Prozent. Entsprechend reduziert sich der Gesamtanteil des Autoverkehrs von 49 auf 48 Prozent (einschließlich Lkw und motorisierte Zweiräder). Der Fahrtanteil sinkt dabei von 36 auf 34 Prozent, der Mitfahrtanteil hingegen steigt minimal von 13 auf 14 Prozent.

Bezogen auf die zurückgelegten Kilometer liegt der kombinierte MIV-Anteil aus Fahrt und Mitfahrt bei 71 Prozent. Der reine Fußverkehr liegt bei 3 Prozent, der Radverkehr bei 5 Prozent und die Anteile im öffentlichen Verkehr liegen bei 20 Prozent.

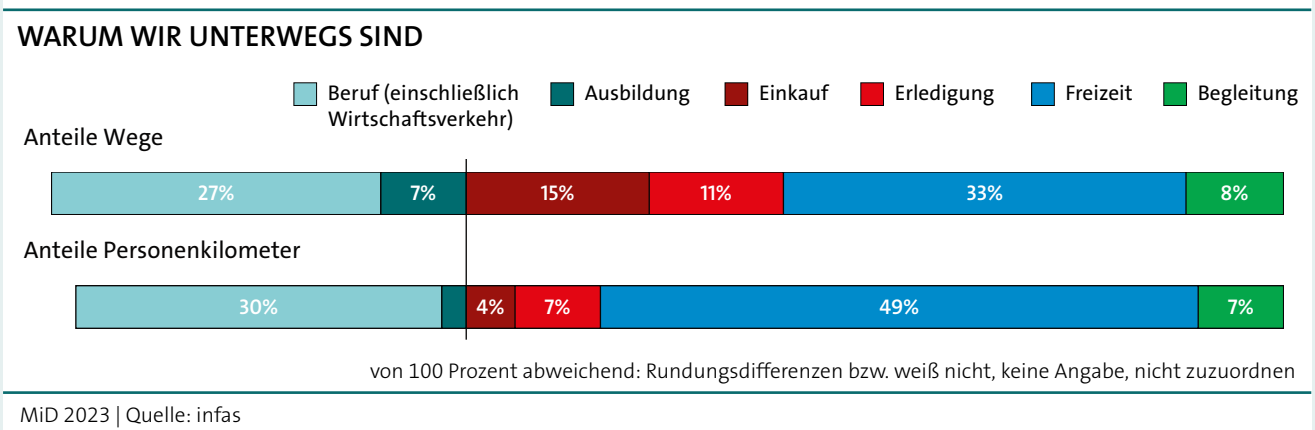
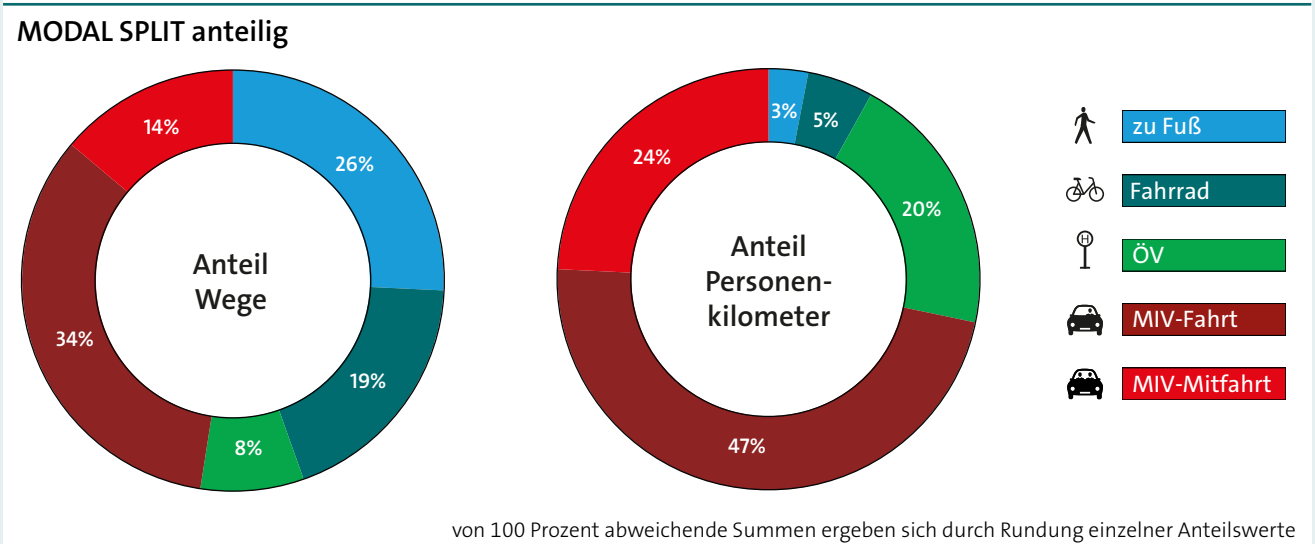
Berücksichtigt man nicht nur die Wege der Bevölkerung Ingolstadts, sondern auch die der Tagesbevölkerung – also die Wege von und nach Ingolstadt, die nicht von Ingolstädterinnen und -städtern zurückgelegt werden – führt dies zu Anstiegen in den MIV- und ÖV-Anteilen. Diese Anteile lassen sich hier aufgrund der Fallzahlen aber nicht näher quantifizieren.

Anlässe und Wegezwecke

Die Mobilitätsanlässe zeigen in der Regel eine sehr stabile Struktur. Auch wenn an dieser Stelle kein Vergleich zu Vorjahren stattfindet, lassen sich die generellen Größenverhältnisse in den Verteilungen der Anteile für 2023 ablesen. Der Anteil der beruflich- oder ausbildungsbedingten Wege liegt bei 27 bzw. 7 Prozent. Einkaufs- und Erledigungswege liegen bei

ECKWERTE			Personen
	Stadt Ingolstadt	Deutschland	
Bevölkerung	0,14	83,5	Anzahl in Mio.
Anteil mobiler Personen alle Tage	84	82	%
Anteil mobiler Personen werktags	87	84	%
Anteil mobiler Personen Samstag	83	79	%
Anteil mobiler Personen Sonntag	75	71	%
Wege pro Person und Tag	2,9	2,9	Anzahl
Tagesstrecke pro Person und Tag	40	35	km
Unterwegszeit pro Person	01:19	01:17	h:min
Quelle Bevölkerungszahlen Destatis: auf Basis der Fortschreibung des Zensus 2022 zum 31.12.2023 (MiD-Ziehungsjahr)			

Wege und Personenkilometer (pkm) pro Tag nach Hauptverkehrsmitteln hochgerechnet		Wege
	Verkehrsaufkommen Wege pro Tag (Anzahl in Mio.)	Verkehrsleistung pkm pro Tag (Anzahl in Mio.)
zu Fuß	0,11	0,17
Fahrrad	0,08	0,30
ÖPNV *	0,03	0,39
ÖPFV **	0,003	0,75
MIV (Fahrt)	0,14	2,63
MIV (Mitfahrt)	0,05	1,35
gesamt	0,40	5,60
Fehlerspielraum Hochrechnungen ca. +/- 2,5 Prozent des Betrags; * inkl. Taxi, anderes;** inkl. innerdeutsche Flüge		



15 bzw. 11 Prozent. Im Freizeitverkehr lässt sich mit 33 Prozent der größte Anteil erkennen: Jeder dritte Weg ist ein Freizeitweg. Betrachtet man die Anteile der Personenkilometer, verschieben sich die Verteilungen und der Freizeitverkehr macht mit 49 Prozent einen noch größeren Anteil aus. Einkaufs- und Erle-

digungsanteile liegen bei 4 bzw. 7 Prozent. Der berufliche Anteil auf Ebene der Personenkilometer liegt mit 30 Prozent etwas höher als im Wegebereich. Es finden demnach anteilig viele Wege aus Freizeitgründen statt und dafür werden anteilig viele Kilometer zurückgelegt.

Ingolstadt – Zahlen einer Großstadt im Vergleich

Der wichtige Blick über die Stadt hinaus

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung Ingolstadts – hier der Modal Split auf Wegeebe – kann mit bestimmten Vergleichsgruppen abgeglichen werden. Es wird der Vergleich von Ingolstadt mit dem auf die Stadt zutreffenden Raumtyp nach RegioStaR7 vorgenommen (Regiopole/Großstadt).

In anderen bundesweiten Regiopolen und Großstädten ist ein um 3 Prozentpunkte höherer Fußverkehrsanteil als in Ingolstadt zu verzeichnen (29 Prozent). Ein höherer Wert wird auch für ÖV-Wege erzielt (13 Prozent). In Ingolstadt werden dagegen anteilig mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt als in vergleichbaren Städten bundesweit (15 Prozent). Der MIV-Anteil ist in Ingolstadt 5 Prozentpunkte höher als in besagten Städten (43 Prozent). Der Umweltverbund, bestehend aus Fuß-, Rad- und ÖV-Wegen macht in Ingolstadt 53 Prozent aus, in vergleichbaren Städten bundesweit sind es 57 Prozent.

Vergleicht man Ingolstadt nun mit anderen bayerischen Regiopolen und Großstädten, fallen Ähnlichkeiten in den Anteilen für Fuß- und Radverkehr auf. Die Unterschiede betragen hier lediglich bis zu 2 Prozentpunkte: In vergleichbaren bayerischen Städten werden etwas mehr Wege zu Fuß und in Ingolstadt etwas mehr Wege mit dem Rad zurückgelegt. Mit 48 Prozent ist der Ingolstädter MIV-Gesamtanteil allerdings 8 Prozentpunkte größer. Um 5 Prozentpunkte unterscheidet sich der ÖV-Wegeanteil: In bayerischen Regiopolen und Großstädten finden anteilig mehr ÖV-Wege statt. Der Umweltverbund erreicht in vergleichbaren Städten Bayerns 59 Prozent und liegt somit 6 Prozentpunkte über Ingolstadt.

Pkw-, Fahrrad- und Ticketausstattung

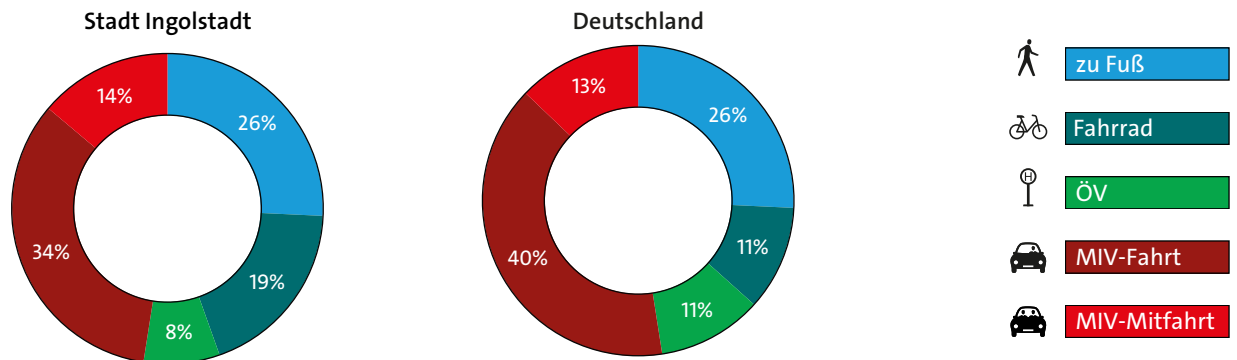
In Ingolstadt verfügen 86 Prozent der Haushalte über mindestens einen Pkw, 25 Prozent davon geben den Mehrfachbesitz an. Damit liegt Ingolstadt über der Autobesitzquote Deutschlands bzw. vergleichbarer Städte (80 bzw. 73 Prozent). Die Fahrradausstattung der Ingolstädter Haushalte liegt bei 86 Prozent. Im Durchschnitt verfügt dabei jeder Haushalt über mehr als zwei Räder. Bundesweit (75 Prozent) sowie in anderen bundesweiten Regiopolen und Großstädten (73 Prozent) besitzen anteilig weniger Haushalte mindestens ein Fahrrad. Zum Befragungszeitpunkt geben 14 Prozent der Ingolstädter Personen ab 14 Jahren an, üblicherweise ein Deutschlandticket zu nutzen. Mit 43 Prozent werden Tickets in Ingolstadt häufig bedarfsweise erworben. Dieser Trend ist stärker ausgeprägt als bundesweit oder in vergleichbaren Städten (35 bzw. 36 Prozent).

Mobilitätssegmente im Vergleich

Eine weitere Betrachtung einer gesamten Region erlaubt die in der MiD vorgenommene Segmentierung der befragten Personen ab 14 Jahren nach ihrer üblichen Verkehrsmittelnutzung quer über die verschiedenen Mobilitätsoptionen. Dieser Segmentierung liegt die übliche tägliche bzw. wöchentliche Nutzung eines Verkehrsmittels zugrunde. Der Anteil der Pkw-Orientierten liegt in Ingolstadt bei insgesamt 47 Prozent (Deutschland: 54 Prozent, Raumtyp: 42 Prozent). Rund jede vierte Person aus Ingolstadt verlässt sich auf das Fahrrad (24 Prozent) – anteilig mehr Personen als in Deutschland bzw. in vergleichbaren Städten (14 bzw. 20 Prozent). Der Anteil der wenig Mobilien erreicht in den Vergleichsregionen 7 bis 8 Prozent.

MODAL SPLIT IM VERGLEICH

Wege



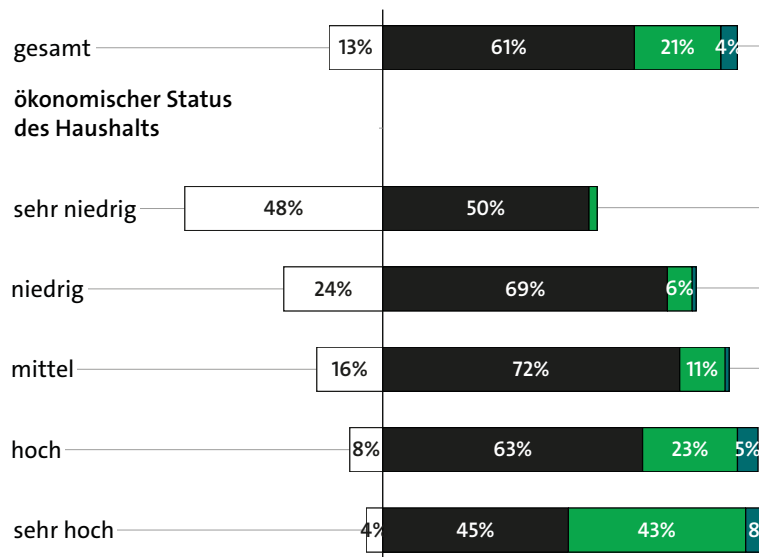
von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

AUTO- UND FAHRRADBESITZ IN STADT INGOLSTADT

Haushalte

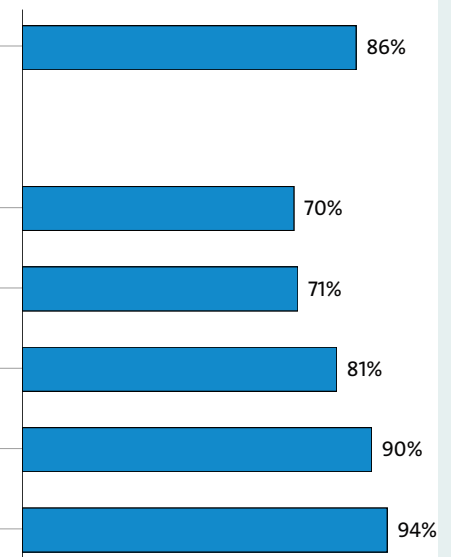
Autobesitz

□ kein Auto ■ ein Auto ■ zwei Autos ■ drei Autos und mehr



Besitz von Fahrrädern/E-Bikes

■ ja-Anteile

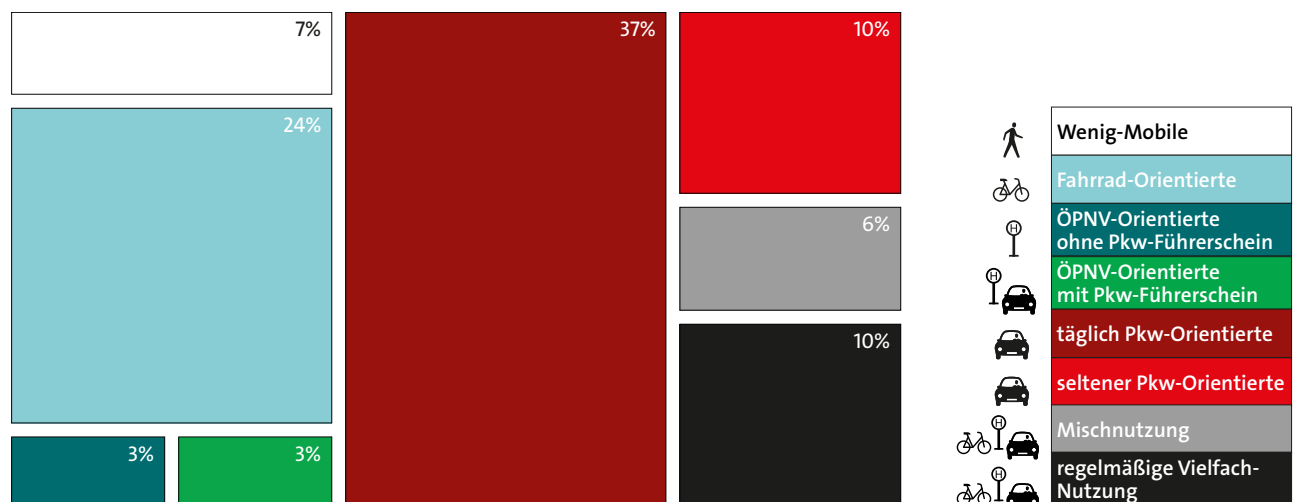


von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

VERKEHRSMITTELNUTZERSEGMENTE ÜBLICHE NUTZUNG

Personen ab 14 Jahren

Stadt Ingolstadt



von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Mobilitätsstruktur in Ingolstadt

Übliche Verkehrsmittelnutzung differenziert nach Verkehrsmitteln

Die Ergebnisse zu den Größenverhältnissen bei den Mobilitätssegmenten – die auf der üblichen täglichen bzw. wöchentlichen Nutzung eines Verkehrsmittels basieren – haben gezeigt, welche Bedeutung der Auto- und Fahrradnutzung zukommt. Wenn auch ohne Vergleich zu 2017 ist ein differenzierter Blick auf die Nutzungshäufigkeit von diesen und weiteren Verkehrsmitteln hilfreich.

Die tägliche Autonutzung liegt bei 40 Prozent. Bei anderen Verkehrsmitteln liegt die tägliche Nutzung etwas niedriger, aber teilweise immer noch bei gut einem Drittel (zu Fuß: 35 Prozent) bzw. knapp einem Drittel (Fahrrad oder Elektrofahrrad: 28 Prozent). Busse und Bahnen in der Region werden von 8 Prozent der Befragten (fast) täglich genutzt. Zudem kommen neue Angebote hinzu. Dies sind Mietscooter und auch das Lastenrad. Für sich genommen spielen sie im Täglichen Sektor in Ingolstadt allerdings kaum eine Rolle. Wird nicht der Täglichen-Anteil, sondern das andere Ende der Skala mit den Nie-Anteilen in den Blick genommen, zeigen sich ebenfalls gewisse Routinen. Für das Auto (12 Prozent) und die Mobilität zu Fuß (11 Prozent) sind die Anteile derjenigen, die die jeweilige Option (fast) nie nutzen, sehr niedrig. Für das Fahrrad (23 Prozent) ist der Anteil dagegen stärker ausgeprägt und 42 Prozent der Befragten in Ingolstadt gibt an, Busse und Bahnen der Regionen (fast) nie zu nutzen.

Routinen verändern sich nur langsam – und Ansprüche wachsen

Die MiD fragt auf einer Schulnotenskala für Auto, ÖPNV, Rad und zu Fuß nach der subjektiven Zufriedenheit mit den jeweiligen Verhältnissen vor Ort. In Ingolstadt fallen diese Urteile beim Zufußgehen am besten aus. Auch die Anteile der Bestnoten beim Radfahren und beim Autoverkehr liegen jeweils bei über zwei Dritteln. Wird hier als Indikator die Summe aus den beiden besten Bewertungen „sehr gut“ und „gut“ (Top-Box) herangezogen, liegt der Wert beim Zufußgehen bei 83 Prozent. Im ÖPNV liegt der Wert insgesamt sehr niedrig und lediglich bei 37 Prozent. Im Radverkehr liegt der Wert der Top-Box bei 68 Prozent und beim Autoverkehr bei 71 Prozent. Auf Bundesebene zeigen sich deutlich geringere „(sehr) gut“-Anteile für Fuß (67 Prozent) und Fahrrad (44 Prozent). Somit sind die Personen in Ingolstadt in dieser Hinsicht

zufrieden(er). Auch in vergleichbaren bundesweiten Städten sind die Top-Boxen für das Zufußgehen (70 Prozent) und das Fahrradfahren (40 Prozent) deutlich kleiner als in Ingolstadt. Dem Autofahren werden bundesweit anteilig ähnlich häufig die Bestnoten verliehen (69 Prozent, Regiopole und Großstädte: 58 Prozent). Nur das ÖPNV-Fahren schneidet in anderen Regiopolen und Großstädten mit einer Top-Box von 44 Prozent besser ab (Deutschland: 36 Prozent).

Erste Zwischenbilanz – Tiefenschärfe und Geduld gefragt

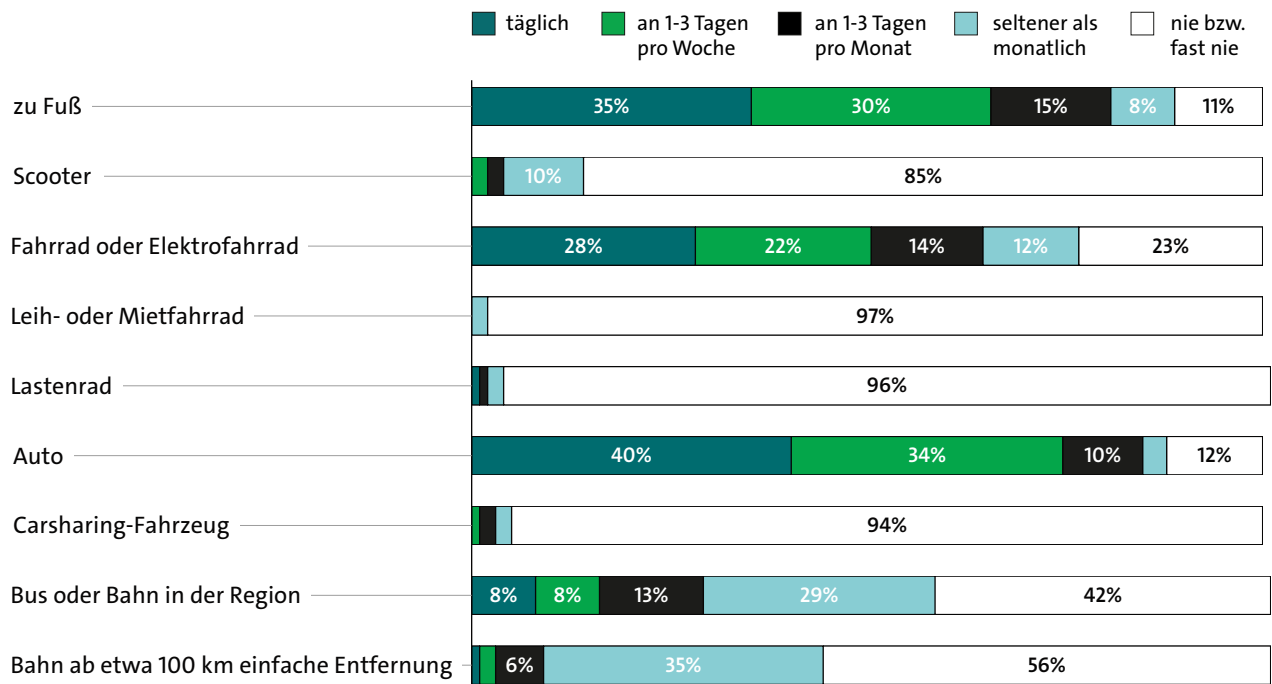
An dieser Stelle lohnt sich eine erste Zwischenbilanz und ein Blick auf die bisherigen Ergebnisse. Wenn die Modal-Split-Entwicklung, die Resultate zur üblichen Verkehrsmittelnutzung und den Mobilitätssegmenten einschließlich der Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie die subjektiven Zufriedenheiten zusammengenommen werden, bleibt in Ingolstadt der prägnanteste Befund ein starker Anstieg bei den zu Fuß zurückgelegten Wegen und ein leichter Rückgang im Autoverkehr. Bundesweit ist ein Rückgang bei der Autonutzung zu erkennen, welcher aber noch nicht mit einer rückläufigen Pkw-Ausstattung der Haushalte einhergeht. Gleichzeitig wachsen offenbar die Ansprüche, insbesondere im Rad-, aber auch im öffentlichen und selbst im Fußverkehr.

Darüber hinaus gibt es generationsbedingte und sozioökonomische Effekte, nicht nur auf Ingolstadt bezogen. Grundsätzlich ist es so, dass bei den älteren Bürgerinnen und Bürgern bestehende (Auto-)Routinen stabiler sind als bei den jüngeren Befragten. Hinzu kommt, dass ein etwas rückläufiges Mobilitätsniveau eher in den ökonomisch mittleren und höher liegenden Gruppen zu konstatieren ist, weniger bei Personen, die wirtschaftlich nicht so gut gestellt sind. Allerdings ist dieses Segment schon bisher etwas weniger mobil und oft eher ÖPNV- als in besonderer Weise Autoorientiert.

Bereits diese wenigen und hier nur kurz berichteten Unterschiede zeigen, dass die Antworten auf die Frage nach dem Hebel für mehr und weitere Veränderungen sehr vielfältig sind und standort- wie zielgruppenspezifisch ausfallen müssen. Damit erfordern Veränderungen langfristig konsequentes und zielgerichtetes Handeln.

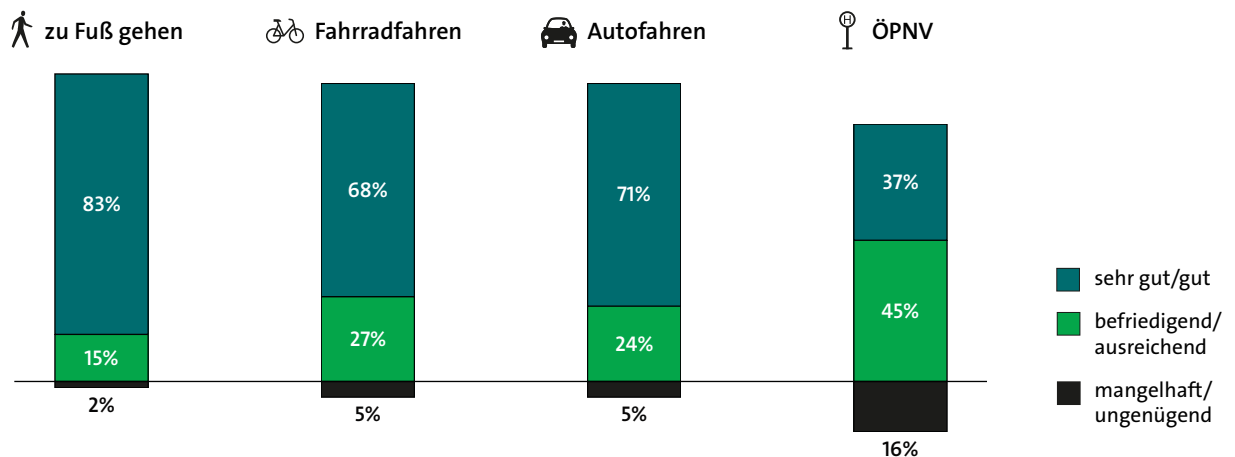
ÜBLICHE VERKEHRSMITTELNUTZUNG

Personen ab 14 Jahren



von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

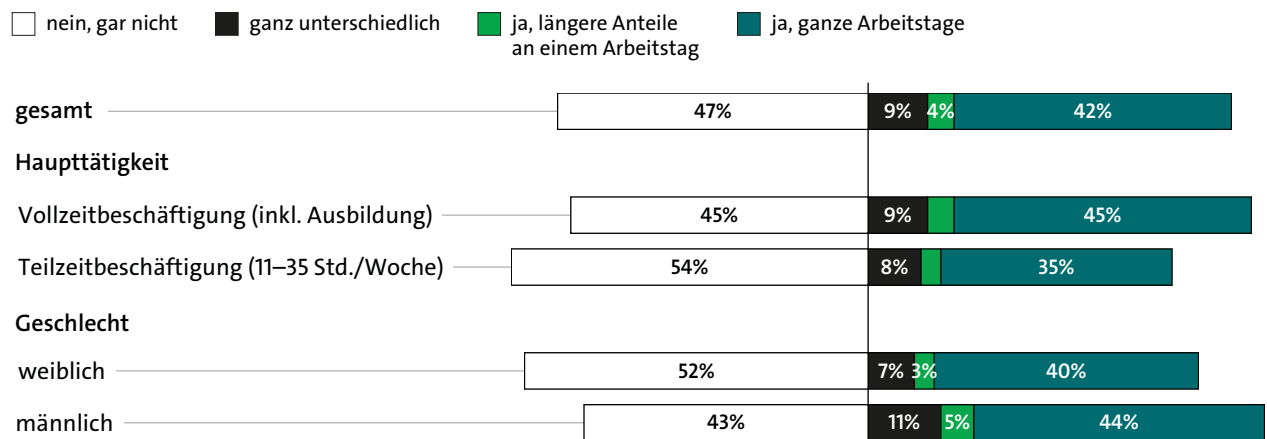
ZUFRIEDENHEIT MIT VERSCHIEDENEN VERKEHRSMITTELN



von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

HOMEOFFICEMÖGLICHKEIT

Erwerbstätige Personen



Breit definiert, einschließlich kurzer Zeitabschnitte; Mehrfachnennung

Die Hoffnungsträger – wie steht es um Sharing, Deutschlandticket und Co?

Carsharing, Scooter und Mieträder

Carsharing sowie weitere Sharing-Angebote werden zunehmend als Beiträge zu einer veränderten Mobilität diskutiert. In Ingolstadt sind diese Verkehrsmittel weniger relevant als in bundesweiten Metropolen und anderen Regiopolen und Großstädten. Dennoch werden geteilte Autos und Leihfahräder, die schon länger etabliert sind, aber auch Scooter, wichtiger, vor allem zum Lückenschluss im ländlichen Raum.

Betrachtet man die Carsharing-Bilanz näher, fällt diese neben auch anderen neuen Verkehrsangeboten ambivalent aus. In Ingolstadt geben 5 Prozent der Haushalte an, Carsharing-Mitglied zu sein. Auffällig ist hier, dass die Verteilung nach ökonomischen Status in Ingolstadt im Vergleich zu anderen Regionen etwas umgekehrt ist. Ist der Anteil normalerweise in den höheren Kategorien stärker ausgeprägt, verhält es sich in Ingolstadt anders. In den ökonomisch definierten (sehr) hohen Statuskategorien liegt der Anteil bei 5 Prozent, in den (sehr) niedrigen Kategorien hingegen sogar bei 7 Prozent. Ist eine Mitgliedschaft in höheren Statusgruppen vermutlich mit der Erweiterung der Mobilitätsoptionen verbunden, könnte es sich in den niedrigen Haushalten eher um eine Notwendigkeit handeln, auf ein Auto zugreifen zu können. Eine Carsharing-Mitgliedschaft ist allerdings nicht gleichbedeutend mit einem autofreien Haushalt. Rund 73 Prozent der Carsharing-Haushalte verfügen zusätzlich über mindestens ein festes Auto, in 13 Prozent davon sind es sogar mehrere. Dies kann als Anzeichen dafür interpretiert werden, dass ein Teil dieser Haushalte grundsätzlich einen hohen Mobilitätsbedarf hat und sich so weitere Optionen sichert.

Die übliche Nutzung erreicht ein deutlich geringeres Niveau. So gibt nur ein Prozent der in Ingolstadt befragten Personen an, zumindest wöchentlich ein Carsharing-Angebot in Anspruch zu nehmen. Allerdings fällt dieser Anteil für andere Sharing-Optionen ebenfalls gering aus. Für Leihräder liegt sie bei unter einem und für Leih scooter immerhin bei 2 Prozent.

Deutschlandticket – einfacher und kostengünstiger im ÖPNV

Dem Deutschlandticket kommt im Vergleich zu Sharing-Angeboten eine sehr viel größere Bedeutung zu. Wie schon berichtet gaben zum Befragungszeitpunkt in der Region bereits 14 Prozent der Personen

ab 14 Jahren in Ingolstadt an, im ÖPNV üblicherweise mit dem Deutschlandticket unterwegs zu sein. Ein größerer Anteil der Befragten erwirbt Tickets dagegen nach Bedarf (43 Prozent). Ingolstadt unterscheidet sich von der Bundesrepublik (35 Prozent) und anderen Regiopolen und Großstädten (36 Prozent), wo anteilig weniger Personen auf den bedarfsweisen Erwerb von Einzelfahrscheinen zurückgreifen. Das Deutschlandticket besitzen bundesweit 16 Prozent der Befragten – in Regiopolen und Großstädten ist der Anteil sogar um 7 Prozentpunkte größer als in Ingolstadt (21 Prozent). Jede vierte Person ab 14 Jahren aus Ingolstadt nutzt nicht das ÖPNV-Angebot (25 Prozent). Dies sind anteilig weniger als deutschlandweit (31 Prozent), aber mehr als in vergleichbaren Städten (18 Prozent).

Mit Strom unterwegs – Elektroautos und E-Bikes

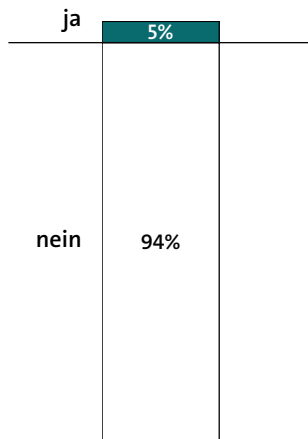
Auch das E-Auto hat es ähnlich wie die Sharing-Angebote bisher noch nicht zu wirklich bedeutenden Marktanteilen geschafft. Werden rein elektrische Autos als Maßstab herangezogen, lag deren Anteil in den privaten Haushalten Ingolstadts zum Befragungszeitpunkt bei 5 Prozent der dort verfügbaren Pkw (Deutschland: 4 Prozent, Regiopolen und Großstädte: 3 Prozent). Dieser Besitz konzentriert sich in besonderer Weise auf die statushohen Haushalte. In der höchsten Statusgruppe liegt der Anteil bereits bei 6 Prozent, in den anderen Gruppen deutlich darunter und lediglich bei jeweils 2 Prozent. Im Zusammenhang mit dem Besitz steht (vermutlich auch) die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten zu Hause. 19 Prozent einer Teilstichprobe der Haushalte geben an, dass bereits eine Ladesäule vorhanden sei. Weitere 22 Prozent geben an, dass eine normale Steckdose zum Laden vorhanden sei – sehr deutlich vor allem in den höheren Statusgruppen. Dies ist ein Indiz für den Besitz eher in Einzelhäusern bei einem entsprechenden ökonomischen Hintergrund.

Bei den E-Bikes hingegen stellt sich die Situation anders dar. Sie sind deutlich weiter verbreitet und inzwischen weniger abhängig von den Möglichkeiten des Haushalts. In Ingolstadt geben 13 Prozent der Haushalte an, ein E-Bike im Haushalt zur Verfügung zu haben. Weitere 8 Prozent berichten sogar vom Mehrfachbesitz. Bundesweit und in vergleichbaren Städten ist der Trend ähnlich. Dennoch verfügen in Ingolstadt vier von fünf Haushalte über keinerlei elektrobetriebenes Fahrrad (80 Prozent).

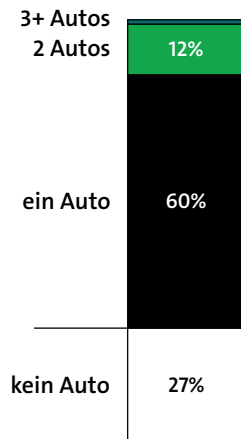
SHARING

Haushalte

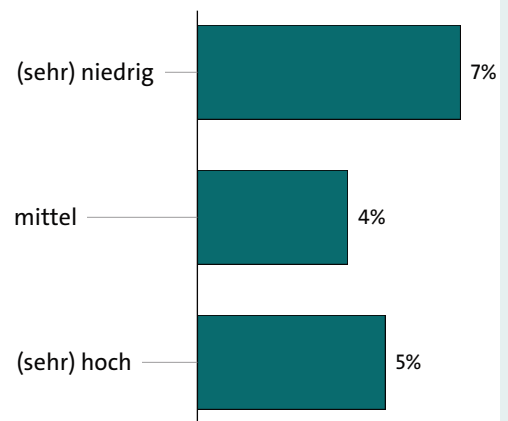
Carsharing-Mitgliedschaft



Autobesitz in Carsharing-Haushalten



... Mitgliedschaft nach ökonomischem Status des Haushalts

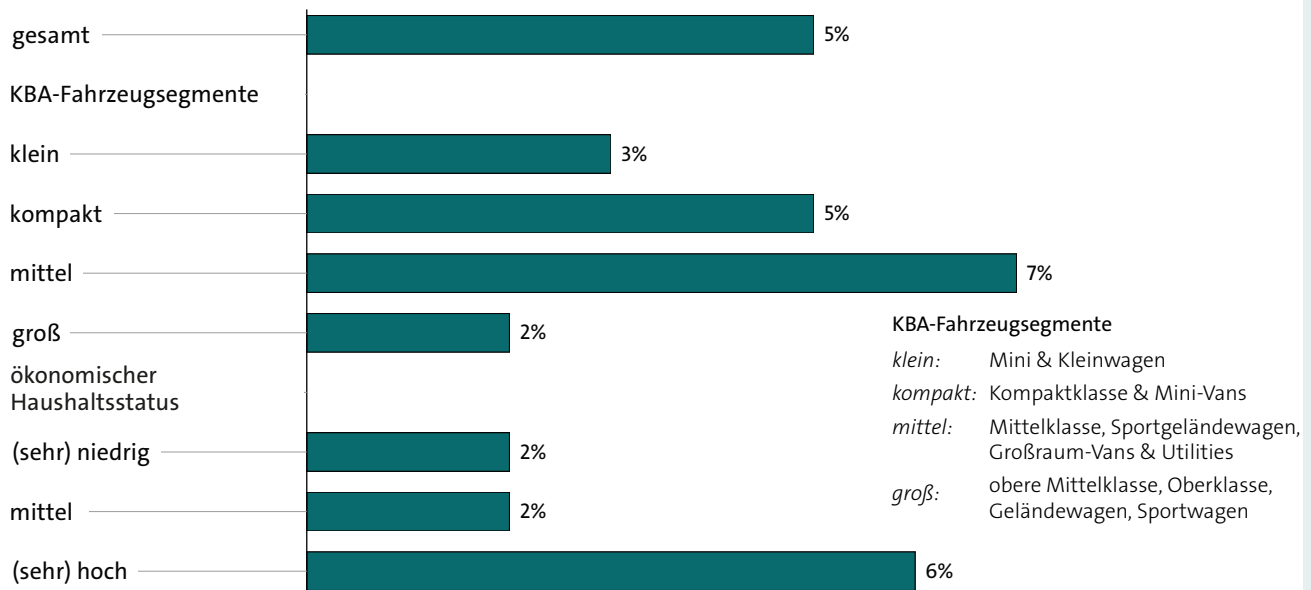


von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

ELEKTROAUTOS IN HAUSHALTEN

Autos

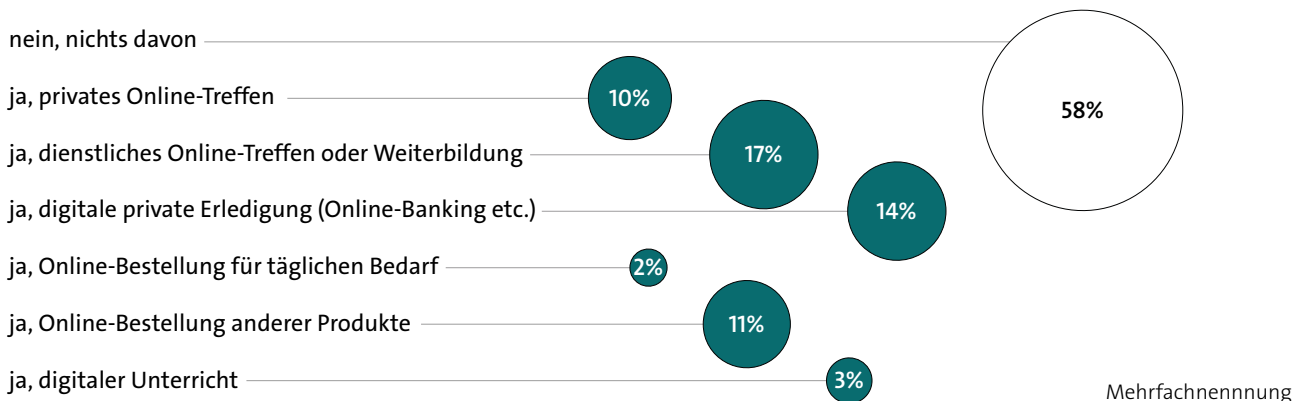
Anteil rein elektrischer E-Autos



in den privaten Haushalten verfügbare Autos

BEISPIELHAFTE ONLINE-AKTIVITÄTEN AM BERICHTSTAG

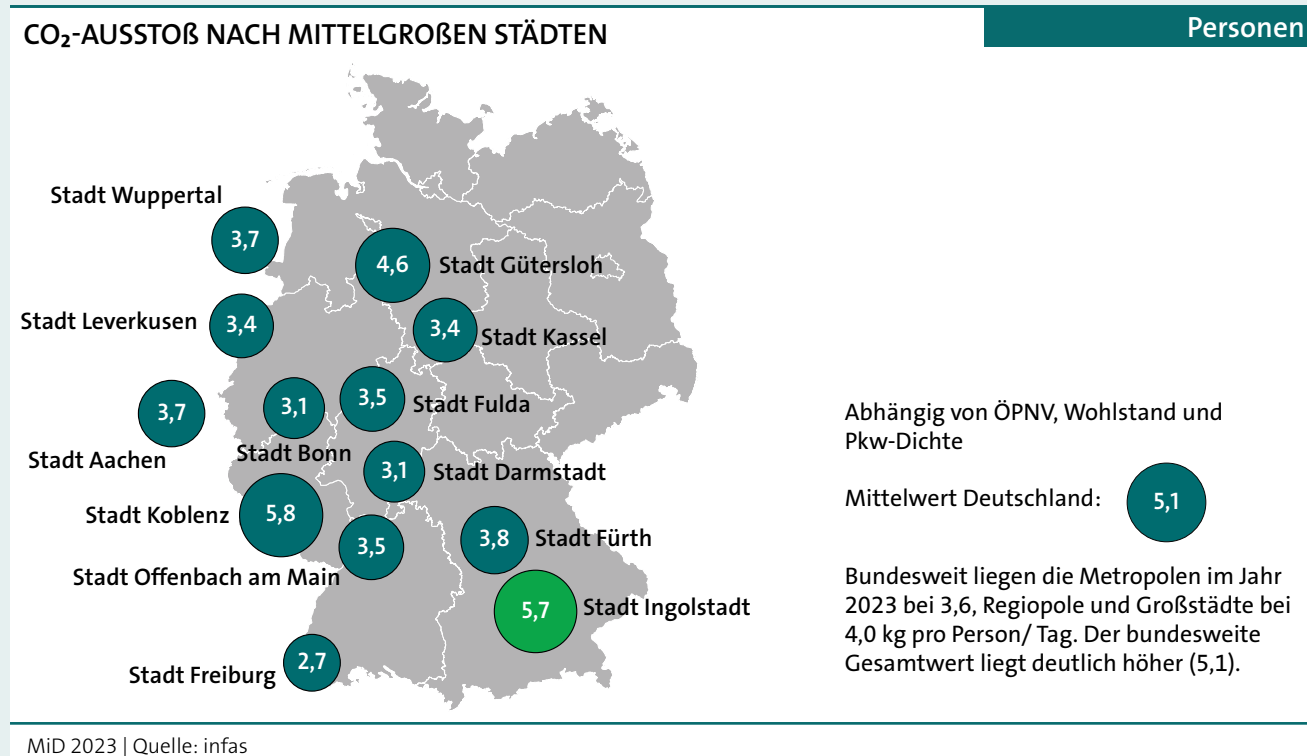
Personen ab 14 Jahren



Nur noch online unterwegs?

Unter den Hoffnungsträgern kann auch die Mobilitätsreduktion durch Online-Angebote verstanden werden. Diese zeigen einen hohen Anteil der reinen Online-Aktivitäten. So geben nur 9 Prozent der ab 14-jährigen Einwohnerinnen und Einwohner aus Ingolstadt mit Internetzugang an, (fast) gar nicht online einzukaufen. Für etwa ein Fünftel handelt es sich um eine mindestens wöchentliche Aktivität (21 Prozent). Auch andere Online-Erledigungen haben sich etabliert.

Doch 58 Prozent der Befragten ab 14 Jahren geben an, an ihrem MiD-Berichtstag diese Möglichkeiten nicht genutzt zu haben. Unter den Nutzenden jedoch fällt das Spektrum recht breit aus. Es gehören – unabhängig von der generellen Nutzung – in 10 Prozent der Fälle private Online-Treffen dazu, ebenso wie mit 17 Prozent dienstliche Termine. Online-Erledigungen liegen in einer ähnlichen Größenordnung bei 14 Prozent. Auch dies wird einen Beitrag zu den berichteten Wegezahlen und der Mobilitätsquote geleistet haben. Allerdings verschaffen Online-Erledigungen mitunter Zeit für andere Aktivitäten und Wege zu anderen Anlässen. Dieses Verhältnis ist also differenziert zu betrachten.



Was tun? Mehr als Zahlen

Hoffungsträger mit Entwicklungspotenzial – und weiterhin der ÖPNV gefordert

Der letzte Abschnitt zu den hier so bezeichneten „Hoffungsträgern“ zeigt, dass diese „unterwegs“ sind, aber Entwicklungszeit und Unterstützung benötigen. Und selbst bei guten Voraussetzungen wird es einige Zeit in Anspruch nehmen, bis deren Wirkungen noch messbarer werden.

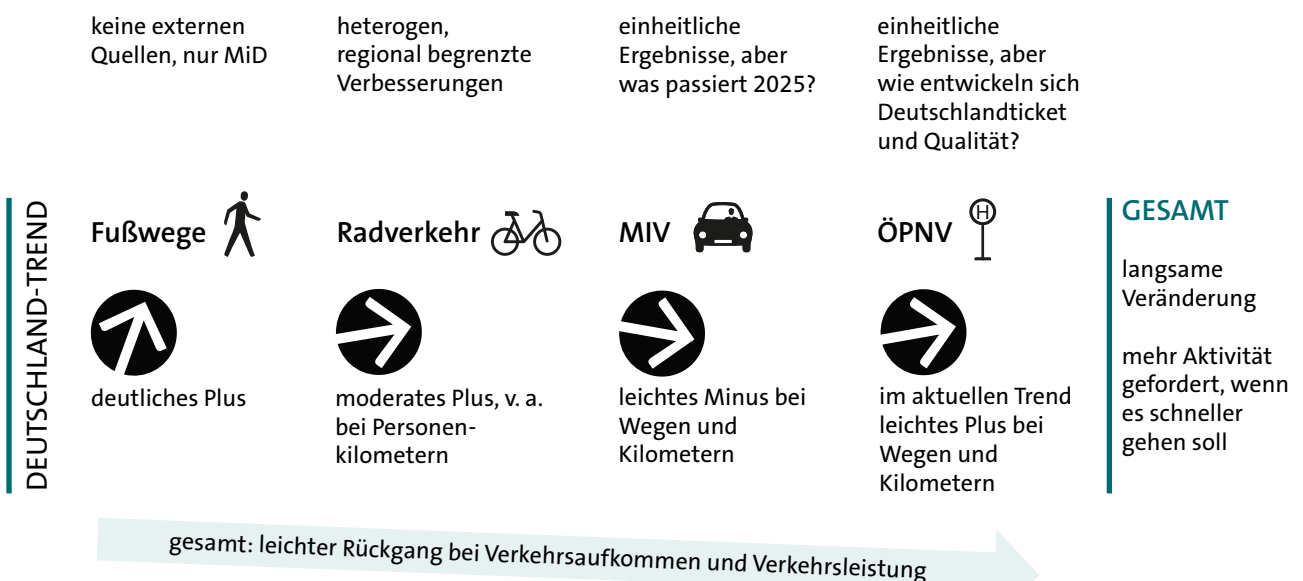
Beim Fokus auf der Verkehrsleistung bleibt vor allem das Auto im Zentrum. Daraus lässt sich ableiten, dass auch der ÖPNV noch besser werden muss, soll die Bilanz wesentlich günstiger ausfallen. Das Deutschlandticket bildet dabei bereits eine wichtige Wegmarke. Hinzukommen müssen weitere „anziehende“ Angebotsverbesserungen, nicht zuletzt mit Blick auf die Einpendlerinnen und Einpendler und in erster Linie im attraktiveren Schienenverkehr. Solche Maßnahmen könnten wirkungsvoller sein als rein beschränkende Eingriffe im Autoverkehr, auch wenn letztere zur Lebensqualität beitragen und dazugehören.

Fuß- und Radverkehr weiter stärken

In Ingolstadt gibt es bereits positive Entwicklungen vor allem im Bereich des Fußverkehrs. Aber auch der Radverkehr, der zwar im Vergleich zu 2017 etwas sinkt, liegt in einem vergleichsweise hohen Bereich. In Summe ist durch diese Entwicklungen auch der gesamte Umweltverbund gestärkt worden. Doch beim Radverkehr sollten auch diejenigen mehr in den Blick genommen werden, die bisher das Fahrrad gar nicht nutzen. Um diese Personen zu erreichen, gehören ein flächendeckend gutes Angebot und mehr wahrgenommene, aber auch tatsächliche Verkehrssicherheit für Radfahrende zu den wichtigen Maßnahmen. Davon profitieren Selten- und Nicht-Radfahrende gleichermaßen. Aber auch Personen, die häufig Rad fahren, kommt dies zweifellos zugute.

Auch der Fußverkehr sollte noch stärker beachtet werden. Er verzeichnet bereits deutliche Zuwächse und ist Bestandteil einer veränderten Mobilitätskultur. Ähnlich wie im Radverkehr erfordert eine bessere Infrastruktur für Fußgängerinnen und Fußgänger breite Aktivitäten im gesamten Gebiet. Dies kann der Fußweg zur Haltestelle sein, aber auch die Qualität für nur zu Fuß zurückgelegte Wege.

WAS DAS ALLES BEDEUTET – UND WIE ES WEITERGEHEN KÖNNTE?



Unter der Lupe: Radverkehr in Ingolstadt

Wie steht es um den Radverkehr in Ingolstadt hinsichtlich Verkehrsaufkommen, -leistung und täglicher Nutzung? Wie häufig besitzen die Menschen in Ingolstadt ein Fahrrad, Elektrofahrrad/Pedelec oder sogar beides? Wie bewerten sie die allgemeine Verkehrssituation für das Fahrrad vor Ort? Und wie sehen zentrale durchschnittliche Kennwerte für Wege mit dem Fahrrad in Ingolstadt aus, beispielsweise die Dauer oder die Streckenlänge?

Ingolstadt in Sachen Fahrradnutzung der Bundesrepublik (weit) voraus

Der Anteil des Fahrrads am Modal Split – also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel – beträgt in Ingolstadt 19 Prozent und liegt damit 8 Prozentpunkte über dem Bundeswert (11 Prozent). Das Fahrrad hat in Ingolstadt demnach einen größeren Beitrag am Verkehrsaufkommen. Bei den zurückgelegten Personenkilometern, also der Verkehrsleistung, ähneln sich der Wert Ingolstadts (5 Prozent) und der bundesweite Anteil (4 Prozent). Bundesweit sind 34 Prozent der Personen ab 14 Jahren mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad unterwegs und 38 Prozent (fast) nie. In Ingolstadt nutzt dagegen jede zweite Person ab 14 Jahren das Fahrrad mindestens wöchentlich (50 Prozent) und nur etwa ein Viertel nutzt es (fast) nie (23 Prozent). Die Anteile der mindestens wöchentlichen Nutzung bewegen sich in fast allen Ingolstädter Teilräumen jeweils um die 50-Prozent-Marke, mit Ausnahme der ländlich geprägten Ortsteile II (Etting, Oberhaunstadt, Mailing: 39 Prozent). Gleichzeitig bewegt sich der jeweilige Anteil derer, die das Fahrrad (fast) nie nutzen, zwischen 19 und 28 Prozent.

Großteil der Ingolstädter Bevölkerung besitzt ein funktionstüchtiges Fahrrad

In Ingolstadt besitzen 78 Prozent aller Personen ein Fahrrad. Damit liegt Ingolstadt 11 Prozentpunkte über dem entsprechenden bundesweiten Anteil (67 Prozent). Hinsichtlich der verschiedenen Teilräume der Stadt zeigen sich nur geringe Unterschiede, von der niedrigsten Besitzquote mit 74 Prozent in Stadtteilzentren nördlich der Donau (Friedrichshofen-Hollerstauden, Nordwest, Nordost) bis zur höchsten Quote von 81 Prozent in der Innenstadt (Mitte). In den Altersgruppen schwankt die jeweilige Besitzquote dagegen stärker – zwischen 49 und 97 Prozent. Dennoch fällt auf, dass lediglich die Altersgruppe über 80-Jähriger mit 49 Prozent knapp unterhalb der

50-Prozent-Marke liegt. Für die anderen Gruppen gilt, dass jeweils mehr als die Hälfte ein Fahrrad besitzt und bei den 7- bis 10-Jährigen (97 Prozent) und den 14- bis 17-Jährigen (95 Prozent) sogar nahezu eine „Vollausstattung“ erreicht ist. Passend dazu erreicht die Gruppe der Schülerinnen und Schüler eine Besitzquote von 95 Prozent. Doch auch Erwerbstätige liegen nur knapp unter der 90-Prozent-Marke, unabhängig vom Stundenumfang der Tätigkeit. Rund zwei Drittel der im Haushalt tätigen Personen (68 Prozent) oder derjenigen in Rente oder Pension (62 Prozent) verfügen ebenfalls über ein funktionstüchtiges Fahrrad.

Doppelausstattung ist keine Seltenheit (mehr)

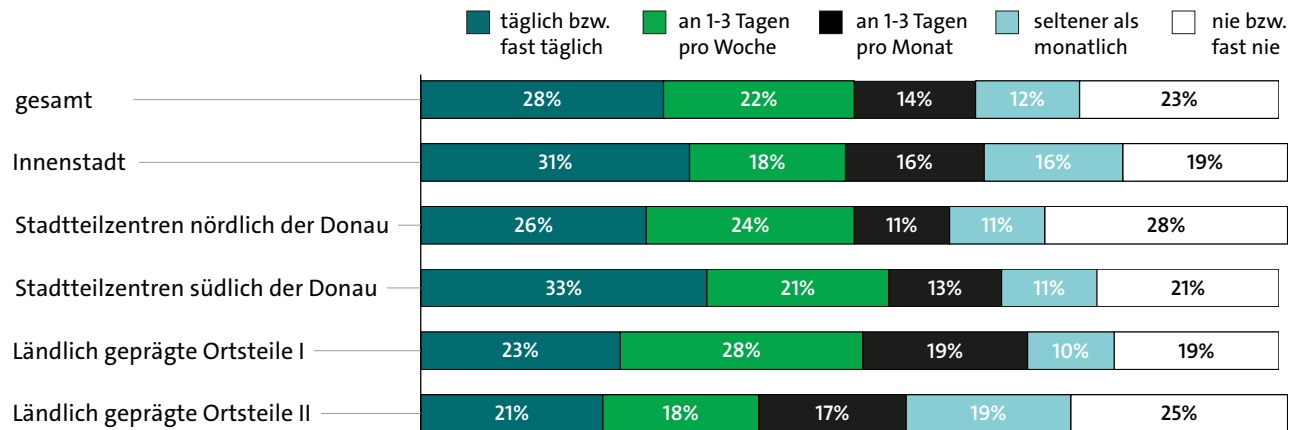
Betrachtet man die Personen ab 14 Jahren in Ingolstadt, besitzen rund zwei Drittel ein normales Fahrrad (66 Prozent), 7 Prozent ein Elektrofahrrad/Pedelec und 12 Prozent sogar beides. Hinsichtlich der Elektrofahrrad-Besitzquote und der Doppelausstattung unterscheidet sich Ingolstadt demnach wenig von der Bundesrepublik (8 bzw. 10 Prozent). Allerdings fällt auch hier der etwas höhere Besitzanteil für normale Fahrräder im Vergleich zum Bund (57 Prozent) auf.

Nur Elektrofahrräder/Pedelecs – ohne das Vorhandensein eines normalen Fahrrads – werden eher von den Altersgruppen ab 60 Jahren besessen. Hier erreichen bzw. übersteigen die Anteile die 10-Prozent-Marke, wobei diese Marke ab einem Alter von 80 Jahren wieder (knapp) unterschritten wird. Sowohl der Besitz eines normalen Fahrrads als auch eines Elektrofahrrads/Pedelecs ist anteilig am häufigsten in den ländlich geprägten Ortsteilen zu finden (zwischen 15 und 18 Prozent), kommt aber auch in der Innenstadt vor (9 Prozent). Die Doppelausstattung trifft ab einem Alter von 30 bis 39 Jahren auf 10 Prozent zu – und von 50 bis 59 Jahren sogar auf 18 Prozent der Befragten.

Unterteilt man die Personengruppen anhand ihres täglichen Nutzungsverhaltens einzelner Verkehrsmittel, besitzen insgesamt 17 Prozent der „Fahrrad-Orientierten“ sowohl ein normales Fahrrad als auch ein Elektrofahrrad/Pedelec. Noch stärker vertreten ist diese Kombination in der Gruppe der regelmäßig Vielfachnutzenden (19 Prozent). Vermutlich, weil diese Personen durch den Doppelbesitz die Bandbreite an Mobilitätsoptionen noch weiter ausbauen. Aber auch täglich und seltener Pkw-Orientierte geben durchaus an, beide Fahrradtypen zu besitzen (jeweils 11 Prozent).

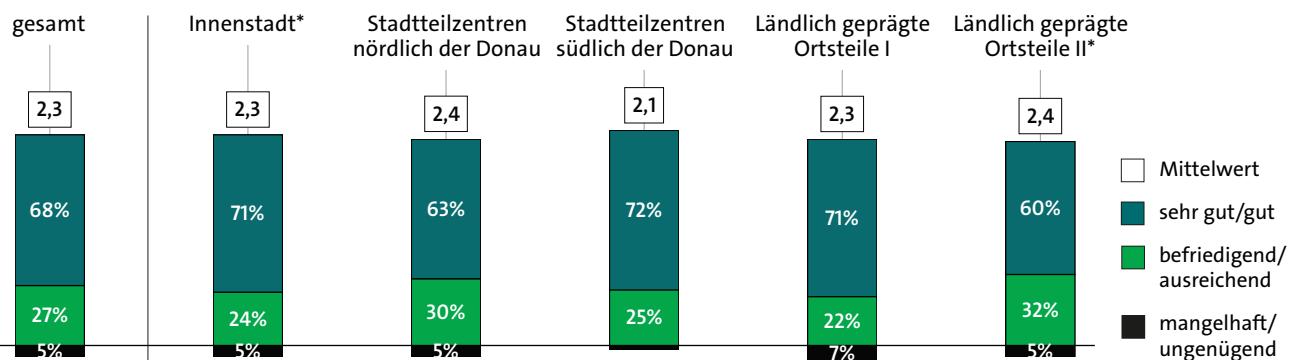
ÜBLICHE FAHRRADNUTZUNG

Personen ab 14 Jahren



von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

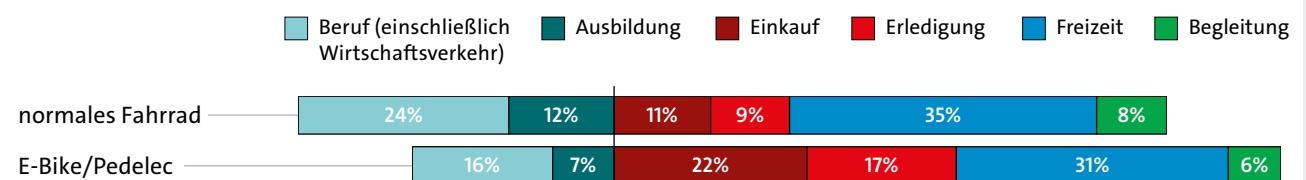
ZUFRIEDENHEIT MIT DEM FAHRRADFAHREN VOR ORT



von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen; *geringe Fallzahl (n<100 Personen)

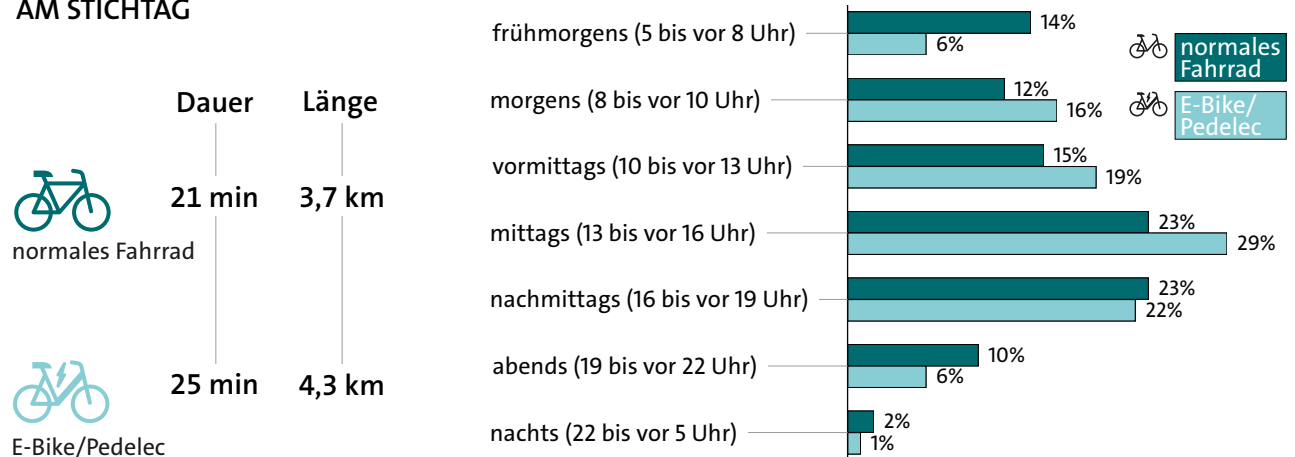
WARUM WIR MIT WELCHEM FAHRRADTYP UNTERWEGS SIND

Wege



von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

DURCHSCHNITTLLICHE DAUER UND LÄNGE SOWIE DAS VERKEHRSaufKOMMEN DER FAHRRADWEGE AM STICHTAG



Dauer/Länge: Mittelwerte; von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Überwiegende Zufriedenheit in Ingolstadt

Die Verkehrssituation für das Fahrrad am Wohnort lässt sich anhand der sechsstufigen Schulnotenskala betrachten. Bundesweit gesehen beträgt der Wert der Top-Box – als der kombinierte Anteil der beiden Bestnoten „sehr gut“ und „gut“ – 44 Prozent und die durchschnittliche Note liegt bei 2,9. Insgesamt 15 Prozent empfinden die Situation als mangelhaft oder ungenügend. Im Vergleich dazu erreicht Ingolstadt eine Durchschnittsnote von 2,3. Rund zwei Drittel der Personen ab 14 Jahren vergeben eine (sehr) gute Note (68 Prozent), wohingegen 5 Prozent die Situation als mangelhaft oder ungenügend beschreiben. In jedem der Ingolstädter Teilräume vergeben rund zwei Drittel oder mehr eine der beiden Bestnoten, sodass sich die Mittelwerte letztlich nur wenig unterscheiden (zwischen 2,1 und 2,4). Menschen in Ingolstadt sind demnach mit der Verkehrssituation für das Fahrrad vor Ort insgesamt zufrieden(er).

Mit dem Fahrrad in die Freizeit

Ausgehend von den am Stichtag zurückgelegten Wegen werden anteilmäßig die meisten Fahrradwege aus Freizeitgründen unternommen (34 Prozent). Nur für Fuß- (38 Prozent) und für die als fahrende Person zurückgelegten Pkw-Wege (41 Prozent) sind die „Freizeit“-Anteile (etwas) größer. Damit ähnelt Ingolstadt sehr der bundesweiten Verteilung: Der Freizeit-zweck liegt für Fußwege bei 32 Prozent, für Pkw-Wege bei 42 Prozent und für Fahrradwege bei 37 Prozent. In Ingolstadt werden 16 Prozent der Fahrradwege zur Arbeit unternommen. Dienstfahrten (7 Prozent) und Begleitungswege (8 Prozent) sind dagegen eher seltene Fahrradwegezwecke.

Bei einigen Wegezwecken macht es hinsichtlich der Anteile einen Unterschied, ob ein normales oder ein Elektrofahrrad genutzt wird. Einkaufswege finden anteilig deutlich häufiger mit dem Elektrofahrrad statt (22 vs. 11 Prozent). Ähnliches gilt für Erledigungen (17 vs. 9 Prozent). Anders – und in die andere Richtung, also mit einer anteilig größeren Nutzung des normalen Fahrrads – sind die Unterschiede für den Zweck der Arbeit (24 vs. 16 Prozent) und der Freizeit

Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz

	gesamt	davon:		
		Fahrrad	E-Bike/Pedelec	beides
gesamt	85%	66%	7%	12%
Innenstadt	84%	71%	4%	9%
Stadtteilzentren nördlich der Donau	81%	63%	7%	11%
Stadtteilzentren südlich der Donau	88%	71%	5%	12%
Ländlich geprägte Ortsteile I	90%	61%	11%	18%
Ländlich geprägte Ortsteile II	86%	62%	9%	15%
Alter				
14 bis 17 Jahre	96%	89%	1%	6%
18 bis 29 Jahre	87%	76%	4%	7%
30 bis 39 Jahre	89%	73%	6%	10%
40 bis 49 Jahre	95%	74%	7%	14%
50 bis 59 Jahre	87%	63%	6%	18%
60 bis 64 Jahre	87%	60%	10%	17%
65 bis 74 Jahre	83%	53%	14%	16%
75 bis 79 Jahre	66%	42%	10%	14%
80 Jahre und älter	57%	42%	8%	7%

Personen ab 14 Jahren; ja-Anteile

(35 vs. 31 Prozent) ausgeprägt. Bundesweit gesehen sind diese Unterschiede in der Nutzung von normalem Fahrrad und Elektrofahrrad, wie sie in Ingolstadt zu beobachten sind, nahezu nicht vorhanden. Es ergeben sich nur geringfügige Differenzen von bis zu 2 Prozentpunkten – mit Ausnahme des Wegezwecks „Ausbildung“, dessen Anteil beim normalen Fahrrad (12 Prozent; Ingolstadt: 12 Prozent) bundesweit gesehen deutlich größer ist als beim Elektrofahrrad (4 Prozent; Ingolstadt: 7 Prozent).

Über 90 Prozent der Fahrradwege in Ingolstadt starten am Stichtag ab 5 Uhr und vor 19 Uhr. Dabei kommt das Fahrrad zwar schon früh am Tag zum Einsatz (5 Uhr bis vor 8 Uhr: 12 Prozent), aber mit insgesamt über 50 Prozent wird jeder zweite Fahrradweg zwischen 13 Uhr und bis vor 19 Uhr zurückgelegt. Die Unterschiede in den Fahrradarten sind eher gering: Der kombinierte Anteil der normalen Fahrradwege von 13 Uhr bis vor 22 Uhr beträgt 56 Prozent und der entsprechende Elektrofahrradanteil 57 Prozent. Im Schnitt dauern Wege mit dem Elektrofahrrad 25 Minuten, mit dem normalen Fahrrad nahezu 21 Minuten. Bundesweit dauern Wege mit dem Elektrofahrrad fast 29 Minuten und normale Fahrradwege fast 23 Minuten. In Ingolstadt wird sowohl das normale als auch das Elektrofahrrad für alle Wegedauern genutzt, da die Unterschiede in den Anteilswerten maximal 4 Prozentpunkte betragen. Auch weitere Strecken finden durchaus ohne Elektroantrieb statt. Die durchschnittliche Fahrradweglänge von 3,8 Kilometern ähnelt dabei dem bundesweiten Wert (4,3 Kilometer). In Ingolstadt sind die Elektrofahrradwege dabei etwas länger (4,3 Kilometer) als Wege mit dem normalen Fahrrad (3,7 Kilometer). Wege über 10 Kilometer finden anteilmäßig selten statt, aber auch diese werden nicht nur mit dem Elektrofahrrad (5 Prozent), sondern auch mit dem normalen Fahrrad (3 Prozent) zurückgelegt.

Unter der Lupe: Homeoffice in Ingolstadt

Wie verbreitet ist in Ingolstadt die Nutzung der Möglichkeit, von zu Hause zu arbeiten? Wer nimmt diese Möglichkeit in Anspruch, und wie oft? Und wie verändert das Homeoffice das Mobilitätsverhalten der Ingolstädter Bevölkerung? Oder ist das Homeoffice sogar ein Grund für Personen, das Haus am Stichtag nicht zu verlassen?

Ist Homeoffice eine Option, wird es etwa die Hälfte der Woche über in Anspruch genommen

In Ingolstadt arbeiten 42 Prozent der erwerbstätigen Personen ganze Arbeitstage von zu Hause aus und 47 Prozent geben an, es gar nicht zu nutzen. Bundesweit ist der Anteil der ganztägigen Homeoffice-Nutzung mit 33 Prozent kleiner – 58 Prozent nehmen es gar nicht in Anspruch. Von denjenigen Erwerbstätigen in Ingolstadt ab 16 Jahren, die eine Nutzung bejahen, werden durchschnittlich 2,7 Tage pro Woche im Homeoffice verbracht. Ein Fünftel gibt eine wöchentliche Nutzungshäufigkeit von zwei bis unter drei Tagen an (20 Prozent), aber für knapp ein Drittel ist die Anzahl der Arbeitstage im Homeoffice ganz unterschiedlich (29 Prozent). Damit ähnelt der Ingolstädter Wert sehr der bundesweiten mittleren Anzahl von 2,6 Homeoffice-Tagen.

Die Inanspruchnahme von Homeoffice ist in den Ingolstädter Teilräumen unterschiedlich. Geben 57 Prozent in den Stadtteilzentren nördlich der Donau (Friedrichshofen-Hollerstauden, Nordwest, Nordost) an, Homeoffice gar nicht zu nutzen, beträgt der Anteil in ländlich geprägten Ortsteilen I (West und Süd) 40 Prozent. Arbeiten 36 Prozent in Stadtteilzentren nördlich der Donau ganze Arbeitstage von Zuhause, entspricht der Anteil in ländlich geprägten Ortsteilen II (Etting, Oberhaunstadt, Mailing) 49 Prozent. Unabhängig von der grundsätzlichen Inanspruchnahme, ähnelt sich die Anzahl der im Homeoffice verbrachten Tage pro Woche, wenn man die mittleren Anzahlen in den Teilräumen rundet: Die Befragten arbeiten in allen Teilräumen jeweils an etwa 3 Tagen pro Woche von zu Hause.

Der Anteil derer in Ingolstadt, die gar nicht von zu Hause arbeiten, liegt bei den Frauen bei 52 Prozent, bei den Männern bei 43 Prozent. Von den befragten Männern geben 44 Prozent an, ganze Arbeitstage im Homeoffice zu verbringen, bei den Frauen sind es 40 Prozent. Bundesweit sind die Verteilungen etwas anders: 56 Prozent der Männer und 60 Prozent der

Frauen geben keine Inanspruchnahme von Homeoffice an. Ganze Arbeitstage verbringen 34 Prozent der Männer und 31 Prozent der Frauen zu Hause. Mit Blick auf die Tätigkeiten der Menschen in Ingolstadt zeigt sich, dass Erwerbstätige in Vollzeit zu 45 Prozent ganztätig im Homeoffice arbeiten, bei den Teilzeiterwerbstätigen ist der Anteil kleiner (35 Prozent). Auch hier zeigen sich im Vergleich dazu niedrigere Bundeswerte: 35 Prozent der Vollzeit- und 27 Prozent der Teilzeiterwerbstätigen arbeiten ganztätig im Homeoffice.

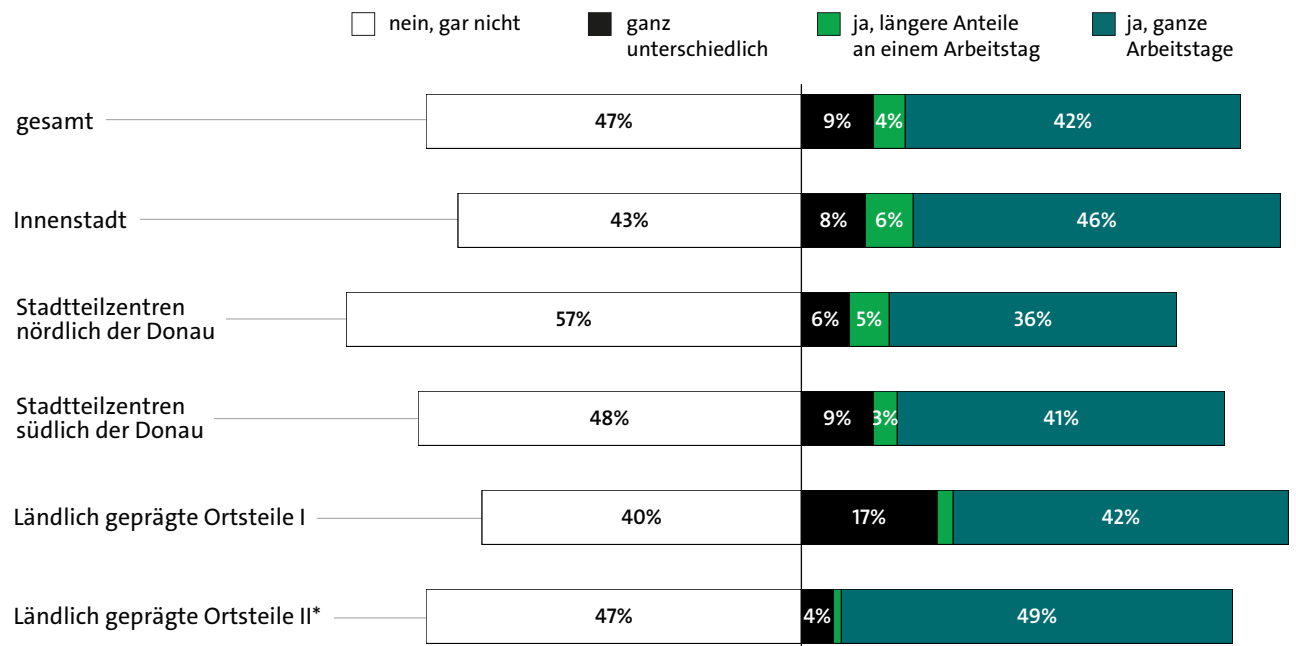
Beim ökonomischen Status der Haushalte zeigen sich Unterschiede bei denjenigen Gruppen, für die die Fallzahlen in Ingolstadt zur Berechnung ausreichend groß sind: 40 Prozent der hohen Einkommensgruppe arbeiten ganze Tage im Homeoffice und 50 Prozent nutzen es gar nicht. Von den Haushalten der sehr hohen Einkommensgruppe nutzen 56 Prozent die Option, ganze Arbeitstage im Homeoffice zu verbringen, wohingegen 33 Prozent es gar nicht nutzen. Damit ähnelt Ingolstadt dem Bund: (Sehr) hohe Einkommensgruppen nutzen eher ganztätig das Homeoffice als niedrigere Einkommensgruppen.

Homeoffice am Stichtag eher in Haushalten mit höherem Einkommen

Von den Personen in Ingolstadt mit beruflicher Tätigkeit arbeitet ein Viertel am Stichtag zu Hause (25 Prozent) und etwa drei Viertel am eigentlichen Arbeitsort (72 Prozent). Für Deutschland ist die Verteilung sehr ähnlich, mit 73 Prozent am Arbeitsort und 21 Prozent zu Hause. In allen Ingolstädter Teilräumen arbeitet jeweils mehr als die Hälfte der Personen am Arbeitsort. Dies trifft gleichermaßen für Männer und Frauen zu (jeweils 72 Prozent) und auch beim Umfang der Erwerbstätigkeit zeigen sich nur geringe Unterschiede in den Anteilen, mit 72 Prozent bei Vollzeit- und mit 75 Prozent bei Teilzeiterwerbstätigen. Dagegen sind in den Statusgruppen mit ausreichender Fallzahl Unterschiede erkennbar: Sind 77 Prozent der hohen Einkommensgruppe am Stichtag am Arbeitsort tätig, beträgt der Anteil in der sehr hohen Statusgruppe 58 Prozent. Vergleichbare Tendenzen zeigen sich deutschlandweit.

HOMEOFFICE-MÖGLICHKEIT

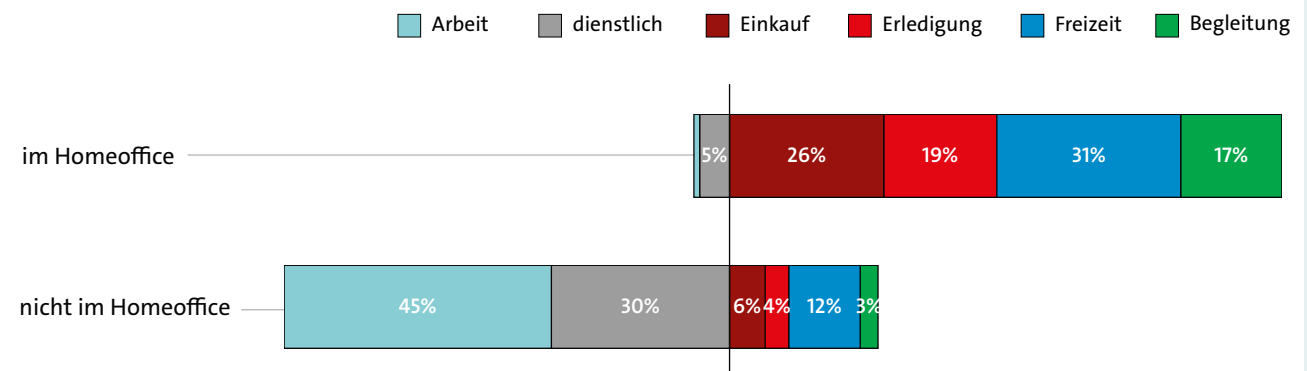
Erwerbstätige Personen



Mehrfachnennung; *geringe Fallzahl (n<100 Personen)

WEGEZWECKE JE NACH ARBEITSORT AM STICHTAG

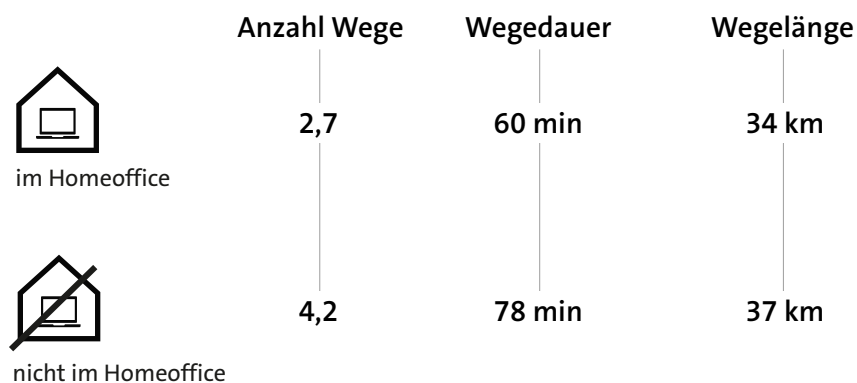
Wege



Wege erwerbstätiger Personen; von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

ZENTRALE MOBILITÄTSKENNWERTE JE NACH ARBEITSORT AM STICHTAG

Erwerbstätige Personen



Mittelwerte

An Homeoffice-Tagen weniger Wege pro Person in Ingolstadt

Das Mobilitätsverhalten derjenigen Erwerbstätigen mit Homeoffice-Tätigkeit am Stichtag unterscheidet sich vom Verhalten der Erwerbstätigen außerhalb des Homeoffice. Zu beachten sind allerdings die teils geringen Fallzahlen (je nach Analyse $n < 300$ Personen). Die durchschnittliche Anzahl der Wege am Stichtag ist mit 2,7 Wegen geringer, wenn man im Homeoffice arbeitet, als wenn man außer Haus tätig ist (4,2 Wege). Die durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke ähnelt sich allerdings: 34 Kilometer (Homeoffice) und 37 Kilometer (nicht im Homeoffice). Diejenigen im Homeoffice sind dabei kürzer unterwegs (60 Minuten) als nicht im Homeoffice Tätige (78 Minuten).

Auf der Wegeebe zeigen sich unterschiedliche Verteilungen der Hauptverkehrsmittel. Der Modal Split für im Homeoffice Tätige setzt sich folgendermaßen zusammen: 29 Prozent zu Fuß, 12 Prozent Fahrrad, 3 Prozent öffentlicher Verkehr und 56 Prozent motorisierter Individualverkehr (davon 48 Prozent als selbst fahrende Person). Arbeitet man nicht von zu Hause: 21 Prozent zu Fuß, 17 Prozent Fahrrad, 8 Prozent öffentlicher Verkehr und 54 Prozent motorisierter Individualverkehr (davon 49 Prozent als selbst fahrende Person). Die Wegezwecke verteilen sich ebenfalls anders, je nach Tätigkeitsort. Ist man im Homeoffice tätig, werden die meisten Wege, die dann am Tag stattfinden, mit dem Zweck der Freizeit zurückgelegt (31 Prozent), gefolgt von Einkaufs- (26 Prozent), Erledigungs- (19 Prozent) und Begleitungswegen (17 Prozent). Ist man am Stichtag außer Haus tätig, ist der häufigste Wegezweck die Arbeit (45 Prozent), gefolgt von dienstlichen Wegen (30 Prozent), Freizeit- (12 Prozent) und Einkaufswegen (6 Prozent). Diese Ergebnisse sind ein Hinweis darauf, wie das Homeoffice das Mobilitätsverhalten der Menschen verändern kann: Es finden in Ingolstadt insgesamt weniger Wege und eher zu Freizeit Zwecken statt, wenn man den Tag über im Homeoffice tätig ist.

Homeoffice kann auch ein Grund für Nicht-Mobilität am Stichtag sein: 10 Prozent aller Personen in Ingolstadt, die am Stichtag nicht unterwegs sind, geben dies als einen der Gründe an. Deutschlandweit gilt dies für 6 Prozent. In den Ingolstädter Teilräumen beträgt der entsprechende Anteil jeweils zwischen 8 und 10 Prozent. Der Umfang der Tätigkeit kann dabei einen Unterschied ausmachen, denn für die Erwerbstätigen in Vollzeit (23 Prozent) ist es häufiger einer der Gründe für Nicht-Mobilität am Stichtag als für Teilzeiterwerbstätige (16 Prozent). Werden mehr Stunden am Stichtag mit Arbeiten verbracht, bleiben vermutlich (zu) wenige Stunden übrig, um unterwegs zu sein.



Unter der Lupe: ÖPNV in Ingolstadt

Welche Rolle spielen Bus und Bahn im Alltag der Bevölkerung in Ingolstadt? Wie steht es in Ingolstadt um das Deutschlandticket? Wie wird die Verkehrssituation für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bewertet – und fahren die Menschen in Ingolstadt gerne mit Bus und Bahn? Welche Fahrten werden im öffentlichen Verkehr (ÖV) unternommen, und wie schätzen die Befragten die Erreichbarkeit bestimmter Ziele ein? Und welche Gründe gibt es, Bus und Bahn nicht zu nutzen?

Busse und Bahnen in der Region sind keine alltägliche Mobilitätsoption(?)

Der Anteil des ÖV am Modal Split – also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel – beträgt in Ingolstadt 8 Prozent und liegt damit 3 Prozentpunkte unter dem Bundeswert (11 Prozent). Der ÖV hat demnach einen eher kleinen Beitrag am Verkehrsaufkommen in Ingolstadt. Bei den zurückgelegten Personenkilometern, also der Verkehrsleistung, ähneln sich der Wert Ingolstadts (20 Prozent) und der bundesweite Anteil (19 Prozent). Bundesweit nutzen 23 Prozent der Personen ab 14 Jahren mindestens wöchentlich Busse und Bahnen in der Region und 44 Prozent (fast) nie. In Ingolstadt sind dagegen 16 Prozent mindestens wöchentlich mit Bus und Bahn unterwegs und 42 Prozent (fast) nie. Die Anteile der mindestens wöchentlichen Nutzung bewegen sich in den Ingolstädter Teilräumen zwischen 13 und 20 Prozent, wobei sich ersteres auf Stadtteile nördlich der Donau (Friedrichshofen-Hollerstauden, Nordwest, Nordost) und letzteres auf ländlich geprägte Ortsteile I (West, Süd) bezieht. Die Anteile der Nicht-Nutzung liegen jeweils (knapp) über der 40-, aber unterhalb der 50-Prozent-Marke.

Kategorisiert man die Befragten ab 14 Jahren hinsichtlich ihrer üblichen Verkehrsmittelnutzung (unabhängig vom Mobilitätsverhalten am Stichtag), fallen 3 Prozent der Personen in Ingolstadt unter die Kategorie „ÖPNV-Orientierte ohne Führerschein“, ebenfalls 3 Prozent machen die Gruppe derjenigen mit ÖPNV-Orientierung und Führerscheinbesitz aus (im Vergleich zu beispielsweise Pkw- oder Fahrrad-Orientierten). Bundesweit liegen die jeweiligen Anteile bei 5 bzw. 7 Prozent. Dieses Ergebnis ist ein Hinweis darauf, dass der ÖPNV in Ingolstadt (noch) kein ausgeprägter Bestandteil der Mobilitätsroutinen zu sein scheint.

Deutschlandticket etabliert, aber Fahrkartenkauf findet überwiegend nach Bedarf statt

Fragt man nach den üblicherweise genutzten Fahrkarten, können nicht alle Personen in Deutschland eine bestimmte Fahrkartenart benennen, da sie so selten oder nie mit Bus und Bahn unterwegs sind und der Bedarf für den Kauf somit (fast) nie eintritt: Fast jede dritte Person fährt (fast) nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region (31 Prozent). In Ingolstadt ist es jede vierte Person (25 Prozent). Der Großteil der Personen ab 14 Jahren aus Ingolstadt ist weiterhin mit Einzelfahrscheinen, Tages- oder Kurzstreckenkarten in Bussen und Bahnen unterwegs (43 Prozent) – anteilig mehr Personen, als dies bundesweit der Fall ist (35 Prozent). Wochen-, Monatskarten oder andere Ticketangebote (z. B. Jobticket) kommen in Ingolstadt und deutschlandweit eher selten zum Einsatz (jeweils weniger als 5 Prozent).

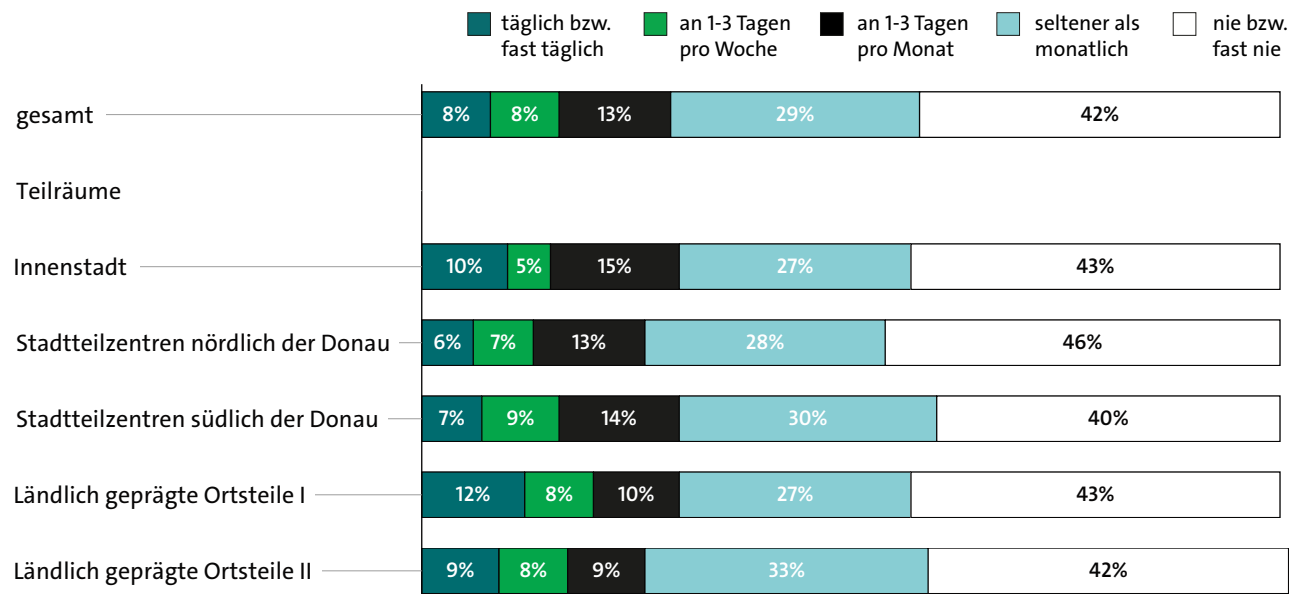
Während des Erhebungszeitraumes lag der Monatspreis für das Deutschlandticket bei 49 Euro. In Ingolstadt geben 14 Prozent der Befragten das Deutschlandticket als üblicherweise genutzte Fahrkartenart an, bundesweit sind es 16 Prozent. Den größten Anteil macht das Deutschlandticket in Ingolstadt innerhalb der Gruppe der Studierenden aus (57 Prozent). Für Vollzeit- (13 Prozent) und Teilzeiterwerbstätige (15 Prozent) ist das Ticket vergleichbar attraktiv. Passend dazu sind die jeweiligen Anteile in den Altersgruppen der 18- bis 29-Jährigen (30 Prozent) und der 30- bis 39-Jährigen (20 Prozent) am größten. In den anderen Altersgruppen ist das Deutschlandticket überwiegend eher selten vorhanden (um 10 Prozent), da Fahrkarten überwiegend nach Bedarf erworben werden. Der Besitz des Deutschlandtickets scheint nicht mit dem Einkommen der Ingolstädter Haushalte im Zusammenhang zu stehen, da sich die Anteile der Haushalte der (sehr) niedrigen (16 Prozent), mittleren (12 Prozent) und (sehr) hohen (15 Prozent) Einkommensgruppen kaum unterscheiden.

Eher gering ausgeprägte Zufriedenheit mit dem ÖPNV vor Ort

Die Verkehrssituation für den ÖPNV am Wohnort lässt sich anhand der sechsstufigen Schulnotenskala betrachten. Bundesweit gesehen beträgt der Wert der Top-Box – als der kombinierte Anteil der beiden Bestnoten „sehr gut“ und „gut“ – 36 Prozent und die durchschnittliche Note liegt bei 3,3. Insgesamt 24 Pro-

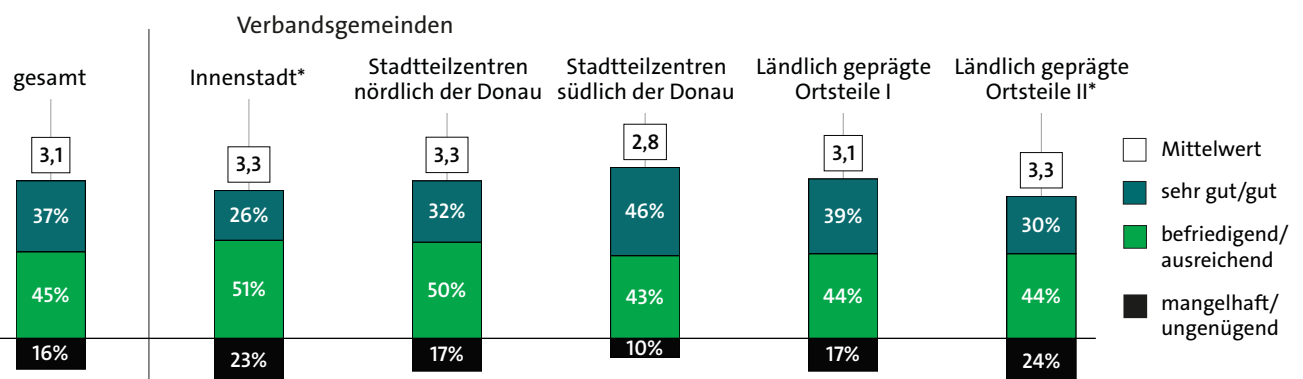
ÜBLICHE NUTZUNG VON BUS UND BAHN IN DER REGION

Personen ab 14 Jahren



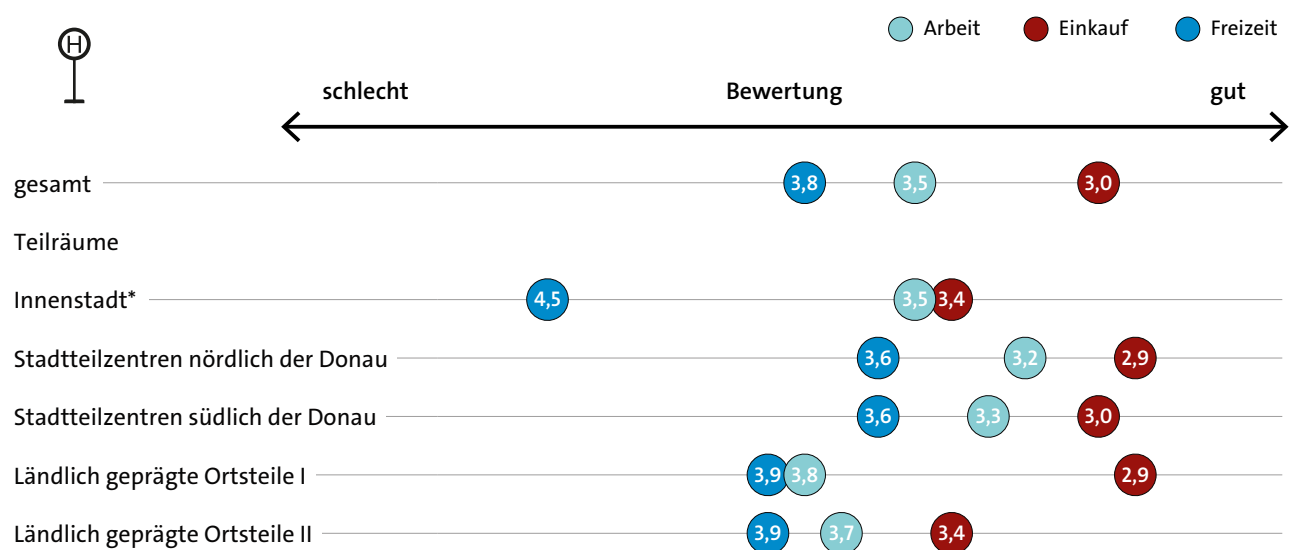
von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

ZUFRIEDENHEIT MIT DEM ÖPNV VOR ORT



von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen; *geringe Fallzahl (n<100 Personen)

ERREICHBARKEIT VON WEGEZWECKEN MIT DEM ÖPNV



Mittelwerte, Notenskala 1 bis 6; *geringe Fallzahl (n<100 Personen)

zent empfinden die Situation als mangelhaft oder ungenügend. Im Vergleich dazu erreicht Ingolstadt eine Durchschnittsnote von 3,1. Rund ein Drittel der Personen ab 14 Jahren vergibt eine (sehr) gute Note (37 Prozent), wohingegen 16 Prozent die Situation als mangelhaft oder ungenügend beschreiben.

Die mittleren Noten der Ingolstädter Teilräume für den ÖPNV bewegen sich zwischen 2,8 und 3,3 – sind demnach also durchaus ähnlich – doch die Top-Boxen weisen je nach Teilraum größere Unterschiede auf: Vergeben 25 Prozent der Personen aus der Innenstadt (Mitte) eine der beiden Bestnoten, sind es in ländlich geprägten Ortsteilen I (West, Süd) 39 Prozent und in Stadtteilzentren südlich der Donau (Südwest, Münchener Straße, Südost) sogar 46 Prozent. Am unteren Ende der Schulnotenskala (mangelhaft und ungenügend) variieren die Anteile ebenfalls, von 10 Prozent in Stadtteilen südlich der Donau (Südwest, Münchener Straße, Südost) bis zu 24 Prozent in ländlich geprägten Ortsteilen II (Etting, Oberhaunstadt, Mailing). Subjektiv – aber vielleicht auch objektiv – scheint es hier unterschiedliche Gegebenheiten in der ÖPNV-Situation je nach Teilraum zu geben, die zu diesen Diskrepanzen in den Bewertungen führen. Insgesamt empfinden die Menschen in Ingolstadt (und bundesweit) die Verkehrssituation für den ÖPNV vor Ort als eher wenig zufriedenstellend, insbesondere im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln (zu Fuß, Auto und Fahrrad).

Eine gute Verkehrssituation macht die Nutzung eines Verkehrsmittels grundsätzlich angenehmer. Ergänzend zu der Bewertung der Verkehrssituation lässt sich die generelle Einstellung der Einwohnerinnen und Einwohner zur ÖPNV-Nutzung erfassen. Insgesamt 10 Prozent der Personen ab 14 Jahren in Ingolstadt stimmen der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne mit Bus und Bahn“ voll und ganz zu und 35 Prozent stimmen überhaupt nicht zu. Bundesweit erreicht der Anteil der Zustimmung 14 Prozent, der Anteil der Ablehnung sogar 41 Prozent.

ÖV wird kaum für alltägliche Erledigungen und Einkäufe genutzt

Ausgehend von den am Stichtag von der Ingolstädter Bevölkerung zurückgelegten Wegen werden anteilmäßig die meisten Wege im öffentlichen Verkehr (ÖV) aus Freizeitgründen unternommen (32 Prozent). Arbeits- und Dienstwege sind mit insgesamt 29 Prozent vergleichbar häufig. Jeder vierte ÖV-Weg findet im Zusammenhang mit der Ausbildung statt (25 Prozent). Für Einkäufe (6 Prozent) und Erledigungen (7 Prozent) ist der ÖV in Ingolstadt eher keine Option. Diese Schwerpunkte in den Nutzungszwecken sind dabei mit dem deutschlandweiten Nutzungsverhalten vergleichbar, wenngleich sie sich anteilig etwas unterscheiden: Insgesamt 36 Prozent der Arbeits- und Dienstwege, 27 Prozent der Freizeitwege und 18 Prozent der Ausbildungswege erfolgen mit Bus und Bahn, Einkäufe (6 Prozent) und Erledigungen (9 Prozent) spielen eine untergeordnete Rolle.

Über 90 Prozent der ÖV-Wege der Menschen aus Ingolstadt starten am Stichtag vor 19 Uhr, mit den „Hoch-Zeiten“ frühmorgens zwischen 5 Uhr und bis 8 Uhr (22 Prozent) und mittags von 13 Uhr bis vor 16 Uhr (23 Prozent). Die Verteilung der Anteile auf die Uhrzeiten spricht dafür, dass der ÖV insbesondere für Arbeits-, aber auch für Ausbildungszwecke genutzt wird. Eine vergleichbare Verteilung findet sich deutschlandweit. Rund 36 Kilometer werden durchschnittlich am Stichtag von denjenigen aus Ingolstadt mit dem ÖV zurückgelegt. Etwa die Hälfte der ÖV-Wege erstreckt sich zwischen 2 und 10 Kilometer. Aber auch weitere Strecken werden zurückgelegt: 14 Prozent der ÖV-Wege liegen über 50 Kilometer. Damit sind diese Wege für diejenigen aus Ingolstadt im Durchschnitt deutlich weiter als dies bundesweit der Fall ist (21 vs. 36 Kilometer). In Ingolstadt dauern die ÖV-Wege am Stichtag durchschnittlich fast 57 Minuten und sind damit wenige Minuten länger als die deutschlandweit getätigten ÖV-Wege (51 Minuten). Vier von fünf Wegen der Menschen aus Ingolstadt benötigen mindestens 20 Minuten (81 Prozent), bundesweit sind es vergleichbare 84 Prozent.

Erreichbarkeit der Wegezwecke mit ÖPNV eher mittelmäßig

Bestimmte Wegezwecke (hier Arbeits- und Ausbildungsplatz, Einkauf sowie Freizeit) können sich darin unterscheiden, wie gut sie jeweils mit dem ÖPNV-Angebot zu erreichen sind. Wenngleich öffentliche Verkehrsmittel in Ingolstadt durchaus häufig für den Weg zur Arbeit und zur Ausbildung genutzt werden, bewerten die Befragten ab 14 Jahren deren Erreichbarkeit mit einer durchschnittlichen Schulnote von 3,5 (Deutschland: 3,6). Etwas schlechter wird die Erreichbarkeit von Freizeitzielen eingeschätzt (3,8, ebenso bundesweit), etwas besser sieht es dagegen für den Einkauf mit einer Note von 3,0 aus (Deutschland: 3,4).

Auch die Erwägung, bei einer anstehenden Fahrt Bus oder Bahn zu nutzen, kann anhand einer 6-stufigen Skala berichtet werden. Die Angaben reichen von „Ich überlege bei (fast) jeder Fahrt, mit Bus oder Bahn zu fahren“ (1) bis hin zu „Bus und Bahn spielen bei meinen Überlegungen keine Rolle“ (6). Der ÖPNV scheint mit einem Mittelwert von 4,3 bundesweit eher eine kleine Rolle bei der Planung von Fahrten zu spielen. Dem Anteil der Befragten von 13 Prozent, von dem der ÖPNV bei (fast) jeder Fahrt mitgedacht wird, steht ein Anteil von 39 Prozent gegenüber, für den dies gar nicht der Fall ist. In Ingolstadt verhält es sich ähnlich. Die Erwägung von Bus und Bahn liegt durchschnittlich bei 4,4. Der Anteil derer, die den ÖPNV bei (fast) jeder Fahrt mitdenken, beträgt 8 Prozent. Keine Rolle in den Überlegungen spielt es für 36 Prozent.

Es gibt verschiedene Gründe, die Personen an der Nutzung von ÖPNV-Angeboten hindern können (Mehrfachnennung). Dazu zählen beispielsweise die Länge der Reisezeit oder die Unzuverlässigkeit von Verbindungen, aber auch mangelnder Komfort. Bundesweit benennen 52 Prozent der Befragten ab 14 Jahren schlechte oder gar fehlende Verbindungen als Hinderungsgrund. Die Unzuverlässigkeit der Verbindungen (41 Prozent), die zu langen Reisezeiten (40 Prozent) sowie zu hohe Preise (36 Prozent) sind ebenfalls häufig genannte Gründe. Im Gegensatz dazu werden die Befragten eher nicht durch zu wenige Informationen über das Angebot (6 Prozent) oder durch ein geringes Sicherheitsgefühl (9 Prozent) von der ÖPNV-Nutzung abgehalten. Auch hier verhält es sich in Ingolstadt

ähnlich, wenngleich sich die Verteilungen etwas verschieben. Fast jede zweite Person benennt die fehlenden oder schlechten Verbindungen (47 Prozent), für 43 Prozent sind auch die hohen Preise und für 41 Prozent die zu langen Reisezeiten ausschlaggebend. Ein Drittel benennt außerdem die Unzuverlässigkeit der Verbindungen (34 Prozent). Zu wenig Sicherheit oder ein schlechtes Erscheinungsbild (5 Prozent) oder zu wenig Information über das Angebot (6 Prozent) sind nur selten ein Grund für Nicht-Nutzung.

Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2023

Neue Auswertungsinhalte, bewährte Datenbereitstellung und „Mobilität in Tabellen“

Einen Einblick in die erhobenen Inhalte gibt die dargestellte Übersicht zu den Bestandteilen des MiD-Fragebogens. Dieser ist modular aufgebaut. Um einzelne Befragte nicht durch zu lange Interviews zu belasten, wurden pro Person einige Module zufällig ausgewählt. Neben festen Inhalten, die obligatorisch für alle Studienteilnehmenden waren, gab es Passagen, die sich nur an zufällig ausgewählte Teilstichproben richteten. Dazu gehören:

- Details zu den in den Haushalten vorhandenen Autos und ihre Nutzung auf Wegen am Berichtstag, was unter anderem die Berechnung und Auswertung von mobilitätsbedingten CO₂-Fußabdrücken insgesamt sowie differenziert für verschiedene Bevölkerungsgruppen gestattet.
- Weitere Merkmale zur ÖPNV-Nutzung und der Kenntnis von Angeboten im öffentlichen Nahverkehr, wodurch genauere Potenzialbestimmungen und die Identifizierung von Nutzungshemmnissen gegenüber diesen Angeboten möglich werden.
- Neue Fragen zum Stichwort „Mobilitätsarmut“, also dem möglichen Verzicht auf Aktivitäten aufgrund finanzieller oder anderer Einschränkungen und eine damit reduzierte Teilhabe.
- Zusätzliche Differenzierungen im Themenbereich „Mobilitätshandicaps“ über die bisher abgefragte Art der Einschränkung wie beispielsweise eine Gehbehinderung hinaus, verbunden mit der Frage nach notwendigen Hilfsmitteln wie einem Rollator, Rollstuhl oder notwendigen Begleitungen durch andere Personen.

- Für die Gesamtstichprobe eine genauere Nachfrage zu einem möglichen Migrationshintergrund und der Unterscheidung verschiedener Gruppen mit Migrationshintergrund in der Auswertung der Alltagsmobilität.
- Eine Vergrößerung der zufällig bestimmten Wegeteilmengen, die nach Etappen unterschieden wird.
- Und schließlich erweiterte befragungsunabhängige Zuspielungen, etwa zum Status des Wohnquartiers und der E-Ladeinfrastruktur am Wohnort. Damit stehen 2023 zusätzliche Inhalte bereit, die über das Spektrum der vorangegangenen Erhebungen hinausreichen.

Hinzu kommen weitere ohnehin mögliche thematische Vertiefungen. Dazu gehören zum Beispiel spezielle Auswertungen der Kindermobilität sowie möglicher Genderspekte, auch verkehrsmittelübergreifend die Ermittlung von personenbezogenen CO₂-Fußabdrücken sowie Analysen zur Nutzung des Deutschlandtickets. Darüber hinaus ist ein Auswertungsansatz nach „Ausgängen“ beziehungsweise „Wegekettens“ möglich, der über das klassische Konzept einzelner Wege hinausgeht. Das vollständige Material steht der Auswertung durch andere Teams zur Verfügung. Dazu werden die Datensätze der MiD 2023 bereitgestellt. Für die Erhebungen 2002, 2008 und 2017 sind diese nach wie vor komplett verfügbar. Ebenso kann erneut der Zugang zu einem aktualisierten Online-Tabellierungswerkzeug genutzt werden. Außerdem liegen weiterhin alle Berichte und Präsentationen zum Download unter www.mobilitaet-in-deutschland.de bereit.

BEFRAGUNGSPROGRAMM IM HAUPTFELD – Kernbefragung und Zusatzmodule (M)

HAUSHALTE	Haushalte	Autos
	Kernbefragungsprogramm Haushaltsmerkmale – Haushaltstyp und -größe – Miete oder Eigentum – Alter und Geschlecht der Personen – Haushaltseinkommen – Verkehrsmittelausstattung – Anzahl Pkw-Führerscheine – Carsharing-Mitgliedschaft	Kernbefragungsprogramm Pkw-Merkmale – Hersteller und Modell – Antriebsart – Baujahr – Jahresfahrleistung M5: Fahrzeugmerkmale und Fahrzeugbesitz – Motorleistung – Halter – Erwerbsjahr – üblicher Stellplatz
PERSONEN	Personen	Stichtag
	Kernbefragungsprogramm Personenmerkmale – Alter und Geschlecht – Erwerbstätigkeit – Führerscheinbesitz – Neben- und Zweitwohnsitz – Ticketnutzung im ÖPNV – Verkehrsmittelverfügbarkeit – Carsharing-Mitgliedschaft – übliche Verkehrsmittelnutzung – Mobilitätseinschränkungen – soziodemografische Merkmale M1: zusätzliche persönliche Mobilitätsmerkmale – Jahr Führerscheinwerb – Nebenwohnsitz M2: Nahmobilität und Radverkehr – übliche Nutzung Mietrad M3: Infrastruktur und digitale Versorgung – Internetnutzung – Online-Einkauf – Online-Aktivitäten am Stichtag M4: Zufriedenheit und Einstellungen – bzgl. ÖPNV-Angebot, Auto-, Rad- und Fußverkehr M6: Übernachtungsreisen – Erfassung der letzten drei Reisen mit mind. einer auswärtigen Übernachtung in den letzten drei Monaten M7: Homeoffice bzw. berufsbedingte Mobilität – Entfernung Arbeitsstätte – Verkehrsmittel Arbeitsweg – Homeoffice-Nutzung M9: Tagesreisen – Erfassung eintägiger Reisen in den letzten drei Monaten M10: Mobilitätsteilhabe – Aktivitäten außer Haus – Mobilitätsverzicht M11: ÖPNV – Kenntnis und Bewertung ÖPNV – Erreichbarkeit von Zielen mit ÖPNV	Kernbefragungsprogramm Stichtagsmerkmale – Mobilitätsverhalten – Merkmale Stichtag – Pkw-Verfügbarkeit – Wetter Wege Kernbefragungsprogramm Wegemerkmale – Start- und Ankunftszeit – Zweck – genutzte Verkehrsmittel – Begleitung – Start- und Zielort – Entfernung – regelmäßige berufliche Wege M8: Etappen – Dauer und Länge von Etappen mit verschiedenen Verkehrsmitteln

Kernbefragungsprogramm an alle,
Fragen-Module (M1–M11) an Auswahl von Befragten

Zum Weiterlesen – ausgewählte Literaturhinweise

Die folgende Liste enthält ohne Anspruch auf Vollständigkeit Literaturhinweise und Links mit weiterführenden Informationen zur aktuellen Entwicklung der Alltagsmobilität.

Bundesministerium für Verkehr (2025): Verkehr in Zahlen 2024/2025, 53. Jahrgang. Online abrufbar unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehr-in-zahlen24-25-pdf.pdf?__blob=publicationFile

Follmer, Robert (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Wegeerfassung im Etappenkonzept. Studie von infas, DLR und IVT im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/infas_Etappenkonzept_MiD5431.pdf

Follmer, Robert und Gruschwitz, Dana (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport. Ausgabe 4.0. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf

infas-Mobilitätsreports 1-8. Regelmäßig veröffentlicht infas, teilweise in Kooperation mit dem Wissenschaftszentrum für Sozialforschung (WZB), Berlin, den Mobilitätsreport. Dabei handelt es sich um eine kompakte Zusammenfassung wesentlicher Ergebnisse aus der Forschung zum aktuellen Mobilitätsgeschehen, Entwicklungen und Trends in Deutschland. Als Grundlage für die Reports dienen verschiedene empirische Studien mit Beteiligung von infas. Online abrufbar unter: <https://www.infas.de/forschung-mobilitaet/mobilitaetsreports/>

Mobilithek. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ist Herausgeber der Plattform Mobilithek, die offene Daten zu Verkehr, Verkehrsplanung und Mobilität bereitstellt. Online abrufbar unter: <https://mobilithek.info/>

Nobis, Claudia (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf

Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit. Online abrufbar unter: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>

Schelewsky, Marc; Follmer, Robert und Dickmann, Christian (2020): CO₂-Fußabdrücke im Alltagsverkehr. Datenauswertung auf Basis der Studie Mobilität in Deutschland. Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020_12_03_texte_224-2020_co2-fussabdruecke_alltagsverkehr_0.pdf

Statistische Ämter der Länder (2024). Pendlerrechnung der Länder – Qualitätsbericht. Düsseldorf. Online abrufbar unter: https://www.statistikportal.de/sites/default/files/2024-10/Qualitätsbericht_PendL_2024-10-16_0.pdf

Statistisches Bundesamt (o. D.): Strukturvergleich von Mobilfunkdaten zweier Mobilfunkanbieter. Online abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXSTAT/Datensaetze/mobilfunkanbieter-strukturvergleich.html>

Statistisches Bundesamt (30.06.2023): Mobilitätsindikatoren auf Basis von Mobilfunkdaten. Online abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXSTAT/Datensaetze/mobilitaetsindikatoren-mobilfunkdaten.html>

Telefónica Deutschland (22.11.2024): Mobilfunkdaten zeigen Mobilitätswandel: Nur noch halb so viele Inlandsflüge wie vor Corona, Zuwachs bei Bahnfahrten. Online abrufbar unter: <https://www.telefonica.de/news/corporate/2024/11/mobilfunkdaten-zeigen-mobilitaetswandel-nur-noch-halb-so-viele-inlandsfluege-wie-vor-corona-zuwachs-bei-bahnfahrten.html>

Liste der regionalen Beteiligten

Bundesländer

- Baden-Württemberg
- Brandenburg
- Freie und Hansestadt Hamburg
- Freistaat Bayern
- Freistaat Thüringen
- Hessen
- Mecklenburg-Vorpommern
- Niedersachsen
- Nordrhein-Westfalen
- Rheinland-Pfalz
- Saarland

Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und Zweckverbände

- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv)
- Hessen Mobil
- ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)
- Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Nahverkehrsgesellschaft Hochstift (NVH)
- Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
- traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
- Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)
- Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr-AöR (VRR)
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)
- Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)
- Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL)
- Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR)/go.Rheinland
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
- Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS)

Überregionale Verbände und Großräume

- Region Stuttgart
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Regionalverband Großraum Braunschweig
- Regionalverband Neckar-Alb
- Regionalverband Ruhr

Landkreise

- Hohenlohekreis
- Landkreis Cuxhaven
- Landkreis Fürth
- Landkreis Trier-Saarburg
- Ostalbkreis
- Region Hannover
- Rhein-Erft-Kreis
- Rhein-Neckar-Kreis
- Rhein-Sieg-Kreis
- Rheinisch-Bergischer Kreis
- StädteRegion Aachen

Städte und Gemeinden

- Stadt Aachen
- Stadt Bonn
- Stadt Brühl
- Stadt Darmstadt
- Stadt Freiburg
- Stadt Fürstenfeldbruck
- Stadt Fürth
- Stadt Fulda
- Stadt Gütersloh
- Stadt Ingolstadt
- Stadt Koblenz
- Stadt Leverkusen
- Stadt Lindau
- Stadt Ludwigsburg
- Stadt Offenbach
- Stadt Stein
- Stadt Stuttgart
- Stadt Wuppertal
- (in Kooperation mit WSW mobil GmbH)

Erläuterung wichtiger Begriffe

Im Folgenden werden zentrale Begriffe vorgestellt. Dabei liegt der Fokus besonders auf der Bedeutung im Personenverkehr.

Etappe

Eine Etappe ist ein Wegeabschnitt mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß.

CO₂-Fußabdruck

Mittels verkehrsmittel- und Pkw-spezifischen Emissionswerten pro Kilometer kann für eine Person die Summe der täglichen verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen berechnet werden.

Hauptverkehrsmittel

Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst und das höchstrangige Verkehrsmittel wird gesetzt. Mit dem höchsten Rang beginnend lautet die Rangfolge ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.

MIV

Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.

Mobilitätsverhalten

Ortsveränderungen einer Person mit ihren räumlichen, zeitlichen und modalen Ausprägungen.

Modal Split

Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.

Multimodalität

Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln beim Absolvieren von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums (häufig eine Woche).

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmittel auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).

On-Demand-Verkehr

Kommerzielles und bedarfsorientiertes Verkehrsangebot, bei dem Fahrten flexibel gebucht werden können. Die Abgrenzung zu ebenfalls bedarfsorientierten, aber zeit- und ortsgebundenen Anruf-Sammel-Taxis (AST) ist nicht trennscharf.

Personenkilometer

Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Person(en) auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.

Stichtag/Berichtstag

Jede befragte Person erhält einen mittels statistischen Zufallsverfahrens ermittelten Stichtag zugewiesen. Für diesen sollen alle Wege angegeben werden. 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 Splits, 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.

Verkehr

Aggregierte Ortsveränderungen von Personen in einer Raumeinheit.

Verkehrsaufkommen

Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Wege dar (z. B. pro Tag oder Jahr).

Verkehrsleistung

Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Personenkilometer dar (z. B. pro Tag oder Jahr).

Weg

In der MiD werden die Befragten gebeten, alle Wege anzugeben, die sie an einem bestimmten Tag unternommen haben. Unter einem Weg wird dabei die Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel für einen bestimmten Zweck verstanden. Bei Umstiegen oder Verkehrsmittelwechseln bleibt es ein Weg. Bei Unterbrechungen oder längeren Zwischenstopps werden es zwei Wege (etwa von der Arbeit nach Hause mit einem Einkaufszwischenstopp).

Studiendurchführung und Auswertung:

Folkert Aust
Marcus Bäumer
Janina Belz
Gerhard Born
Thorsten Brand
Kerstin von der Burg
Peumi Dehnhardt
Dr. Ilka Dubernet
Dr. Johannes Eggs
Andrea Fischer
Sabine Fleger
Robert Follmer
Christine Fredebeul
Dr. Anton Galich
Dr. Reiner Gilberg
Dana Gruschwitz
Seline Günther
Michael Herter

Hannes Jäkel
Zafirios Kiatipis
Katja Köhler
Brigitte Krämer
Prof. Dr. Tobias Kuhnimhof
Karen Marwinski
Lea van Nek
Dr. Claudia Nobis
Denise Obersteller
Manfred Pfeiffer
Dr. Merle Ruppenthal
Thorsten Schröder
Michaela Schürig
Dr. Dennis Schumacher
Marco Stengel
Mehmet Teke
Miriam Vieth
Dr. Barbara Wawrzyniak

Text:

Robert Follmer, Stefan Heider, Merle Ruppenthal

Layout und Grafik:

Lieselotte Fritz, Sigrid Phiesel
