



Mobilität in Deutschland – MiD

Regionalbericht

Stadt Neuwied

eine Studie des:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

In Kooperation mit:



infas 360

Regionalbericht für





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

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:

Stadt Neuwied
Stadtverwaltung Neuwied
Stadtbauamt – Planungsabteilung
Engerser Landstraße 17
56562 Neuwied

Projekt:

5431
Bonn, März 2019
Version 1.0

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Gruschwitz, Dana. Belz, Janina. Brand, Thorsten. Eggs, Johannes. Ermes, Bernd. Follmer, Robert. Hoffmann, Belinda. Kellerhoff, Jette. Pirsig, Tim. Roggendorf, Martina (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt Neuwied. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15) und der Stadt Neuwied. Bonn, Berlin

Kurzform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Vorbemerkung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH die Studie „Mobilität in Deutschland – MiD 2017“ durchgeführt. Die Umsetzung erfolgte in Kooperation mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), der IVT Research GmbH sowie der infas 360 GmbH. Dabei konnte auf Ergebnisse und Erfahrungen aus den Erhebungen der Vorgängerstudien „Mobilität in Deutschland 2002“ und „Mobilität in Deutschland 2008“ aufgebaut werden, an denen infas ebenfalls mitgearbeitet hat.

Neben dem BMVI haben sich verschiedene regionale Auftraggeber mit eigenen Stichproben an der MiD 2017 beteiligt, um zuverlässige Daten zur Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger ihrer Region zu erhalten. In der Stadt Neuwied wurden im Rahmen der Studie 1.093 Personen in 529 Haushalten um Informationen zu ihrem Mobilitätsverhalten gebeten. Die Befragung erfolgte zwischen Mai 2016 und September 2017. Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse vor und gliedert sich in zwei Hauptabschnitte:

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

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

Zusätzlich zum vorliegenden Regionalbericht wurden ein bundesweiter Ergebnisbericht, ein Methodenbericht, ein Tabellenband und ein Datennutzerhandbuch zusammengestellt. Vor allem der Methodenbericht enthält eine detaillierte Darstellung des MiD-Erhebungskonzepts. Dort können bei Bedarf Details dazu nachgeschlagen werden. Daher sind die methodischen Erläuterungen im vorliegenden Regionalbericht knapp gehalten. Weitere Projektinformationen sind auf den Internetseiten der Studie unter www.mobilitaet-in-deutschland.de verfügbar.

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Ergebnistelegamm

Wie mobil sind die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Neuwied?

Mit einem Anteil von 82 Prozent ist die absolute Mehrheit an einem durchschnittlichen Tag mindestens für einen kurzen Weg außer Haus. Im Durchschnitt absolvieren alle Einwohnerinnen und Einwohner täglich 3,2 Wege mit insgesamt 36 Kilometern in 79 Minuten.

Welche Verkehrsmittel nutzen sie auf ihren Wegen?

An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt (65 Prozent). Wege von Mitfahrerinnen oder Mitfahrern machen davon etwa ein Drittel aus (20 Prozent). Etwa jeder fünfte Weg wird zu Fuß und 6 Prozent der Wege werden mit dem Fahrrad absolviert. Für den nicht-motorisierten Individualverkehr (NMIV) ergibt sich damit ein Anteil von 28 Prozent. Die restlichen 7 Prozent entfallen auf die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV). Im Vergleich zu Gemeinden mit ähnlicher Lage und Größe ist der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad gefahren werden, geringer.

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 weniger als 10 Prozent der Kilometer absolviert.

Aus welchen Anlässen werden Wege zurückgelegt?

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

Wie sind die Neuwiederinnen und Neuwieder mit Pkw, Fahrrädern und Zeitkarten für den ÖPNV ausgestattet?

Mit 86 Prozent besitzt die überwiegende Mehrheit der Haushalte in der Stadt ein eigenes Auto. Knapp zwei von drei Personen ab 14 Jahren haben ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec. Zeitkarten für den Zugang zu Bussen und Bahnen werden in der Stadt nur selten genutzt.

Welche Verkehrsmittel bestimmen die wöchentlichen Mobilitätsroutinen?

Die Mehrheit nutzt im Laufe einer üblichen Woche auf ihren Wegen ausschließlich das Auto (62 Prozent). Weitere 15 Prozent kombinieren in diesem Zeitraum das Auto mit dem Fahrrad, während es nur 4 Prozent 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 geringer (7 Prozent). Einen geringen Anteil haben auch Personen, die sowohl Auto, öffentliche Verkehrsmittel als auch das Fahrrad im Laufe einer üblichen Woche nutzen, sowie Personen, die in diesem Zeitraum auf keines dieser Verkehrsmittel zurückgreifen.

Wie wird die Verkehrssituation in Neuwied wahrgenommen?

Die Möglichkeit, Wege vor Ort ausschließlich zu Fuß zurückzulegen, wird mit einer Durchschnittsnote von 2,0 am besten bewertet. Der zweite Platz geht mit einer Durchschnittsnote von 2,1 an das Auto. Am schlechtesten wird die Verkehrssituation für das Fahrrad und die öffentlichen Verkehrsmittel wahrgenommen – die Gesamtnote beträgt hier 3,1 bzw. 3,2.

Ein durchschnittlicher Tag in der Stadt Neuwied

82 % der Bevölkerung unterwegs



pro Person:

3,2 Wege mit insgesamt **36 km** in **79 Min.**

65 % der Wege im Auto

32 % Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege

Verfügbare Verkehrsmittel

86 % mit Auto 



64 % haben ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec

8 % nutzen Zeitkarten für Busse und Bahnen



Wöchentliche Mobilitätsroutinen

62 % nur mit dem Auto

22 % kombinieren Auto mit ÖV oder Fahrrad

Noten für die Verkehrssituation in Neuwied

2 für Fußwege

3 für Fahrrad und ÖV

2 für das Auto

Inhaltsverzeichnis

1	Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung in Neuwied	11
1.1	Stichprobe	11
1.2	Erhebungsdesign	12
1.3	Befragungsinhalte.....	13
2	Stadt Neuwied – Gebiet und Einwohner	15
3	Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten.....	17
3.1	Pkw in den Haushalten	17
3.2	Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrrädern.....	18
3.3	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten.....	20
4	Mobilität in der Stadt Neuwied – zentrale Kennwerte	21
4.1	Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen	21
4.2	Wegelängen und Wegedauern	23
4.3	Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	26
4.4	Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität).....	27
4.5	Wege Zwecke	29
4.6	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	29
5	Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen	31
5.1	Übliche Nutzung des Autos.....	31
5.2	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs.....	32
5.3	Übliche Nutzung des Fahrrads.....	32
5.4	Unterwegs zu Fuß.....	33
5.5	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf.....	34
6	Bewertung der Verkehrssituation – Zufriedenheit und Alltagseinstellungen	39
7	Eine kleine Bilanz	43

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1	Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz	18
Tabelle 2	Multimodale Personen nach ökonomischem Status.....	36
Tabelle 3	Monomodale Personen nach ökonomischem Status.....	37
Abbildung 1	Ablauf der Erhebung.....	13
Abbildung 2	Befragungsinhalte	14
Abbildung 3	Haushaltsstruktur.....	15
Abbildung 4	Ökonomischer Status der Haushalte.....	16
Abbildung 5	Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner	16
Abbildung 6	Autobesitz in den Haushalten	17
Abbildung 7	Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes	19
Abbildung 8	Fahrradsicherung zu Hause	19
Abbildung 9	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten	20
Abbildung 10	Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich	22
Abbildung 11	Mobilitätskennwerte nach Wochentagen.....	23
Abbildung 12	Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel	25
Abbildung 13	Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel.....	25
Abbildung 14	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich	26
Abbildung 15	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status des Haushalts	28
Abbildung 16	Wegezwecke im Regionalvergleich.....	29
Abbildung 17	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens.....	30
Abbildung 18	Übliche Nutzung des Autos	31
Abbildung 19	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs	32
Abbildung 20	Übliche Nutzung des Fahrrads	33
Abbildung 21	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen.....	33
Abbildung 22	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität)	35
Abbildung 23	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort.....	40
Abbildung 24	Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag.....	41

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

1 Datengrundlage – Konzept der MiD 2017 und Anwendung in Neuwied

Die Auswertungen im vorliegenden Bericht beruhen auf der Erhebung „Mobilität in Deutschland – MiD 2017“. Die MiD wird als Leitstudie zum Alltagsverkehr in Deutschland vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt. Sie wurde im Jahr 2017, nach 2002 und 2008, zum dritten Mal durchgeführt. Ziel der Erhebung ist es, die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger zusammen mit grundlegenden Merkmalen der Haushalte und Personen zu erfassen. Neben Ergebnissen für das gesamte Bundesgebiet können Kennzahlen für Bundesländer und Gebietstypen abgeleitet werden.

Da auf allen administrativen Ebenen zuverlässige Daten für die Verkehrsplanung benötigt werden, eröffnete das BMVI regionalen öffentlichen Institutionen die Möglichkeit, zusätzliche Regionalstichproben zu beauftragen. Diese erlauben detailliertere Analysen zum Verkehrsgeschehen sowie zur Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln für diese Regionen.

Letztlich haben sich rund 60 Institutionen an der MiD 2017 beteiligt. Neben Bundesländern und Verkehrsverbänden gehören Städte und Landkreise dazu. Die Stadt Neuwied hat mit einer Regionalstichprobe teilgenommen. Insgesamt wurden 1.093 Personen aus 529 Haushalten in der Stadt befragt und dabei 3.234 Wege erfasst.

Auf dieser Datenbasis werden im vorliegenden Bericht die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Neuwied beschrieben und ausgewählte Themen vertieft. Die Ergebnisse werden zudem mit denen ähnlicher Gemeinden in Deutschland verglichen.

Zur Ermittlung zentraler Mobilitätskennzahlen nutzt die MiD das sogenannte Bewohnerkonzept. Dabei wird die Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner einer Region erhoben und analysiert. Um auch Pendelbeziehungen und daraus resultierende verkehrliche Verflechtungen einzubeziehen, die vor allem zwischen zentralen Städten und ihrem Umland bestehen, werden die Untersuchungsregionen entsprechend groß angelegt. Die Basisauswertungen der MiD

zum Alltagsverkehr beruhen auf der Auswertung der erfassten Wege der Einwohnerinnen und Einwohner der betrachteten Region. Der Verkehr, der von Besucherinnen und Besuchern in der Region verursacht wird, bleibt dabei unberücksichtigt.

Im Folgenden werden zunächst die Stichprobe, das Erhebungsdesign und die Befragungsinhalte erläutert. Neben dieser Kurzdarstellung liegen auch ein ausführlicher Methodenbericht sowie ein Nutzerhandbuch für die MiD 2017 vor. Zusammen mit dem Ergebnisbericht für die Bundesrepublik sind diese auf der Projektseite unter www.mobilitaet-in-deutschland.de zu finden.

1.1 Stichprobe

Die MiD 2017 stützt sich auf eine bundesweite Basisstichprobe mit 30.000 Haushalten aus dem Auftrag des BMVI. Zusätzlich wurden Regionalstichproben mit einem Gesamtumfang von 106.650 Haushalten von regionalen Auftraggebern finanziert. Bei der Erhebung wurden diese Vorgaben um rund 15 Prozent übertroffen und 316.361 Personen in 156.420 Haushalten befragt, die von 960.619 Wegen berichteten.

Wie bereits in den MiD 2002 und 2008 umfasst die Grundgesamtheit der aktuellen MiD die deutschsprachige Wohnbevölkerung in Deutschland im Alter ab 0 Jahren.

Die Stichprobe wurde in einem sogenannten Triple-Frame-Ansatz gezogen. Als Auswahlrahmen (Frames) dienten die drei Grundlagen Melderegister, Festnetztelefonnummern und Mobilfunktelefonnummern.

Da die Melderegister in Deutschland auf der Gemeindeebene organisiert sind, erfolgte die Stichprobenziehung aus diesem Auswahlrahmen zweistufig: Im ersten Schritt wurden pro Bundesland mittels einer geschichteten Zufallsauswahl Gemeinden gezogen. Bei der Schichtung wurden Lage und Gemeindegröße

kombiniert, um die räumliche und siedlungsstrukturelle Repräsentativität der Stichprobe zu gewährleisten. Die so ausgewählten Gemeinden wurden im zweiten Schritt jeweils um eine Zufallsstichprobe ihrer Einwohnerinnen und Einwohner gebeten. In den beiden zurückliegenden MiD-Erhebungen 2002 und 2008 wurde die Stichprobe ausschließlich aus den Melderegistern gewonnen.

In der MiD 2017 wurde dieser Auswahlrahmen durch den aller deutschen Festnetztelefonnummern sowie den aller deutschen Mobilfunktelefonnummern ergänzt. Die beiden letztgenannten Frames bestehen aus zufällig generierten Nummern (RDD, Random Digit Dialing), wobei auch Telefonnummern aus nicht öffentlich zugänglichen Verzeichnissen berücksichtigt wurden. Die Stichprobenziehung aus diesen beiden Auswahlrahmen erfolgte jeweils einstufig, also ohne zusätzliche Vorauswahl von Gemeinden.

In der bundesweiten Basisstichprobe des BMVI wurden alle drei Auswahlrahmen kombiniert. Dabei wurde darauf geachtet, mindestens 20.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Melderegister, 7.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Festnetztelefonnummern und 3.000 Haushalte aus dem Auswahlrahmen Mobilfunktelefonnummern zu befragen.

Die Regionalstichproben für Städte wurden nach Möglichkeit aus dem Melderegister gezogen, während für Landkreise oder andere Gebiete mit zahlreichen Gemeinden Stichproben aus der regionalen Gesamtheit der Festnetztelefonnummern gewonnen wurden. Zusätzliche Stichproben aus Mobilfunktelefonnummern gab es hier nicht, da diese nicht im Vorfeld einer Region zugeordnet werden können. Die Kombination der drei Auswahlrahmen erlaubte eine optimale Abdeckung der verschiedenen Regionen und deren Einwohnerinnen und Einwohner. Die Stichprobe für die Stadt Neuwied beruht auf dem Melderegister.

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.

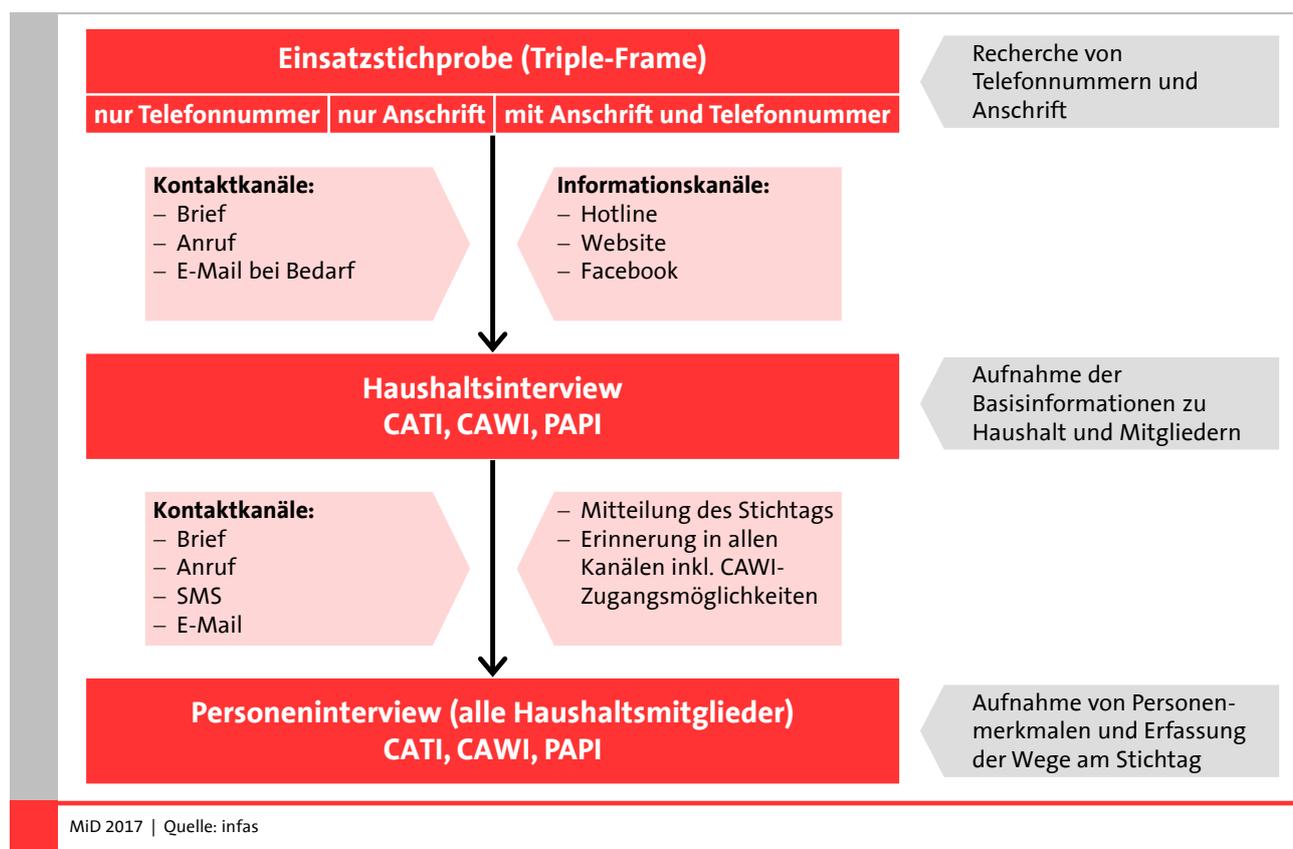
Bei der Erhebung kamen drei Methoden zum Einsatz:

- 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.

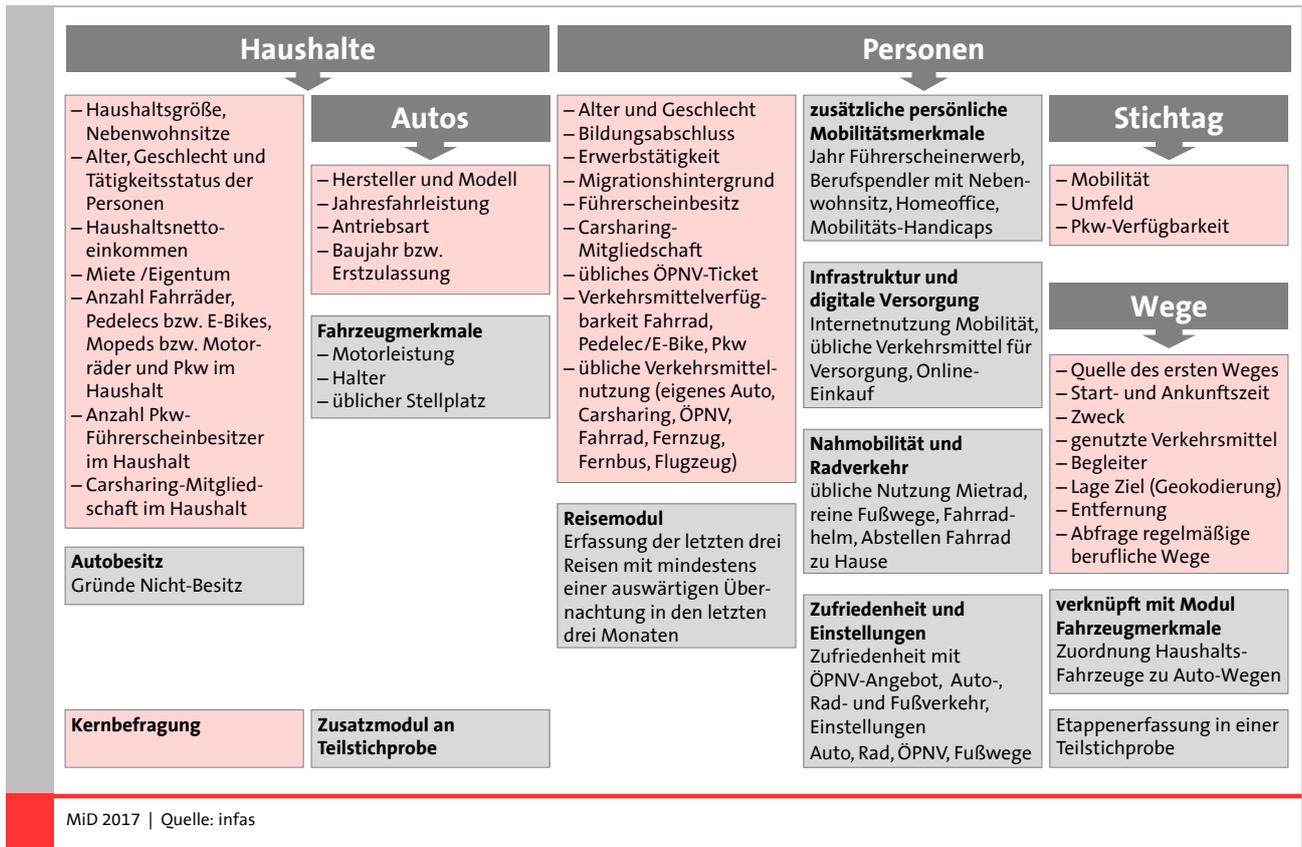
1.3 Befragungsinhalte

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



MiD 2017 | Quelle: infas

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.

Die Stadt Neuwied hat die Module „Nahmobilität und Radverkehr“ sowie „Zufriedenheit und Einstellungen“ gewählt.

2 Stadt Neuwied – Gebiet und Einwohner

Die Stadt Neuwied zählt mit ihren rund 66.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zur siebtgrößten Stadt in Rheinland-Pfalz und zu den „Mittelstädten und städtischen Räumen innerhalb der Stadtregionen“ (<https://www.neuwied.de/unsere-stadt-in-zahlen.html>, Stand: 30.06.2018). Zur Einordnung werden die Ergebnisse für die Stadt mit denen für Deutschland sowie mit denen für ähnliche Gemeinden verglichen. Dazu wird der „Regionalstatistische Raumtyp – RegioStaR“ verwendet, der vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) und vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung 2018 entwickelt wurde. Diese Raumtypisierung verfolgt ein räumliches Drei-Ebenen-Konzept, welches sowohl relevante kleinräumige (innerstädtische), lokale (auf Gemeinde- bzw. Stadtebene) als auch regionale Gegebenheiten mit einbezieht. Die Typisierung basiert auf einer hierarchischen Unterscheidung von städtischen und ländlichen Regionen auf Basis der Einwohnerzahl und Verflechtungsbereiche sowie weiterer Differenzierungen anhand des Bevölkerungspotenzials, der Zentralität und des Urbanisierungsgrads. Im Vergleich zu anderen Gemeindetypisierungen spielt die Lage der Gemeinde eine entscheidende Rolle. Weitere Informationen zum „Regionalstatistischen Raumtyp – RegioStaR“ sind auf den Internetseiten des BMVI zu finden (z. B. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>, abgerufen am 19.07.2018). Neuwied wird dem Raumtyp „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“ zugeordnet.

Viele ältere Alleinlebende in Neuwied

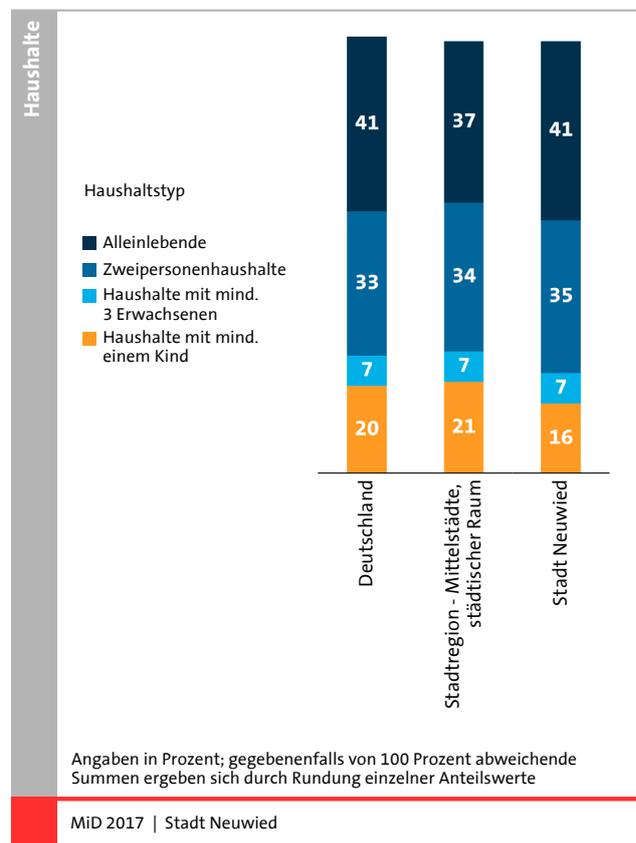
Mit einem Anteil von 41 Prozent sind Einpersonenhaushalte in der Stadt Neuwied am häufigsten (siehe Abbildung 3). Die größte Gruppe unter diesen Haushalten bilden ältere Personen ab 60 Jahren.

Die zweitgrößte Gruppe in der Stadt stellen die Zweipersonenhaushalte dar. Etwa jeder dritte Haushalt kann dieser Kategorie zugeordnet werden. Ältere Zweipersonenhaushalte, in denen die jüngste Person mindestens 60 Jahre alt ist, machen circa zwei Drittel

davon aus (ohne Abbildung). Der Anteil der Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen ist mit 7 Prozent identisch mit dem Durchschnittswert für Deutschland und ähnliche Stadtregionen.

In Neuwied lebt in 16 Prozent der Haushalte mindestens ein Kind. Haushalte mit Kindern sind in der Stadt damit etwas seltener als in Städten vergleichbarer Größe und Lage.

Abbildung 3 Haushaltsstruktur



Mittlere Einkommen überwiegen

Eine Differenzierung der Haushalte nach ihrem ökonomischen Status gibt weitere Aufschlüsse. Zu diesem Zweck wurde – in Anlehnung an das OECD-Berechnungsverfahren eines Äquivalenzeinkommens – das verfügbare Haushaltseinkommen auf die Personenzahl sowie die Zusammensetzung des Haushalts bezogen. Darauf basierend wurden drei ökonomische Statusgruppen von hoch über mittel bis niedrig gebildet.

Die Anteile dieser Statusgruppen sind in der Stadt Neuwied und in Deutschland insgesamt sehr ähnlich (siehe Abbildung 4). Etwa jeder fünfte Haushalt verfügt über ein Einkommen der niedrigsten Gruppe und etwa jeder dritte Haushalt über ein Einkommen der höchsten Gruppe, während die Hälfte der Haushalte der mittleren Kategorie zugeordnet werden können.

Größtenteils Vollzeitbeschäftigung

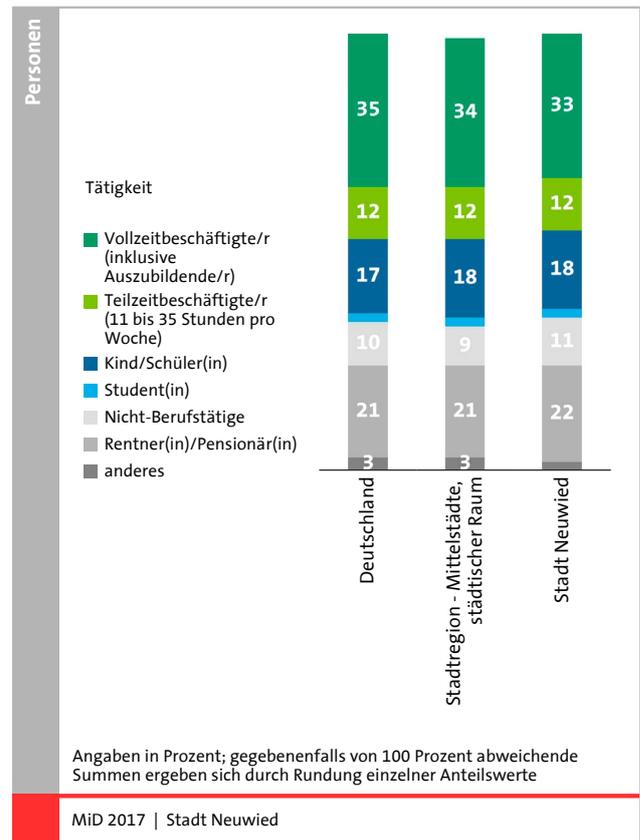
Auch hinsichtlich der Erwerbstätigkeit zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Einwohnerinnen und Einwohnern (siehe Abbildung 5). Mit 33 Prozent stellen die Vollzeitbeschäftigten (inklusive Auszubildende/r) die größte Personengruppe dar. Insgesamt liegen die Ergebnisse für die Stadt auf dem Niveau von Deutschland. Die zweitgrößte Gruppe bilden die Rentnerinnen und Rentner sowie Pensionärinnen und Pensionäre (22 Prozent), gefolgt von den Kindern (18 Prozent).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Einwohnerstruktur in der Stadt Neuwied von der durchschnittlichen Bevölkerungsstruktur Deutschlands kaum unterscheidet, ebenso wenig von Gemeinden mit ähnlicher Lage und Größe. Die Hälfte der Haushalte verfügt über ein mittleres Einkommen. Die Alleinlebenden bilden die größte Gruppe in der Stadt. Nur jeder dritte Haushalt besteht aus zwei Erwachsenen und in jedem sechsten lebt ein Kind.

Abbildung 4 Ökonomischer Status der Haushalte



Abbildung 5 Tätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner



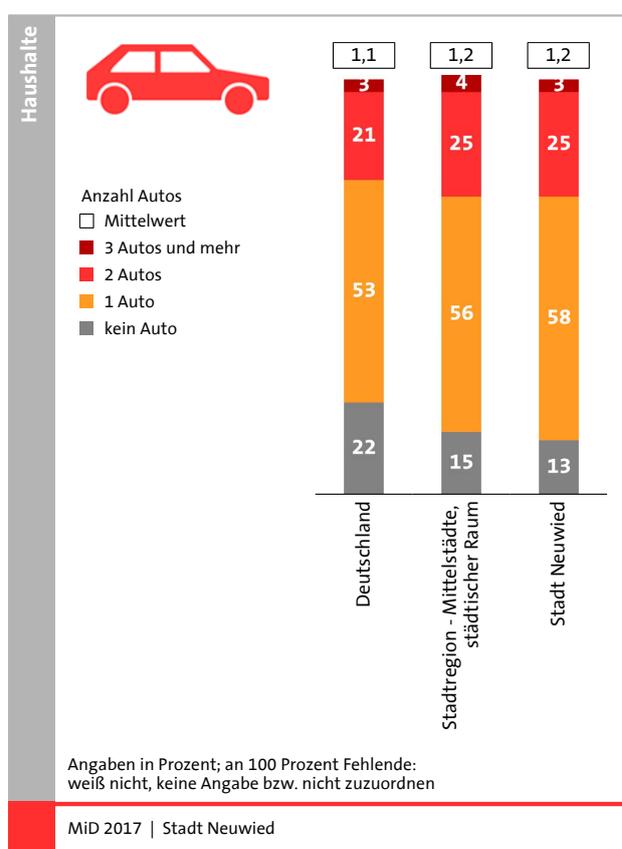
3 Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten

Mobilität gilt als wesentliches Element der heutigen Gesellschaft. Wie häufig jemand unterwegs ist, hängt jedoch von zahlreichen Faktoren ab. Hierzu zählen neben individuellen Vorlieben auch präferierte Freizeitorte, die Lage der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, die jeweilige Mobilitätsausstattung sowie die persönliche Lebenssituation. Diese sowie weitere relevante Mobilitätsaspekte werden in den folgenden Kapiteln analysiert. Begonnen wird mit der Frage, wie die Haushalte bzw. Personen in der Stadt Neuwied mit verschiedenen Verkehrsmitteln ausgestattet sind. Leisten sich die Haushalte in der Stadt Neuwied eher ein oder mehrere Autos oder 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 der Stadt Neuwied 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 6](#)). In der Stadt Neuwied liegt der Anteil mit 86 Prozent höher. Der Anteil der Haushalte ohne Pkw ist mit 13 Prozent also deutlich geringer. Das gilt auch im Vergleich zu anderen Städten mit ähnlicher Größe und Lage, auch wenn die mittlere Anzahl der Pkw pro Haushalt mit 1,2 vergleichbar ist.

Abbildung 6 Autobesitz in den Haushalten



3.2 Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrrädern

Der Besitz eines Fahrrads ist in Deutschland die Regel – 77 Prozent aller Personen besitzen ein eigenes, nach ihren Angaben funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec (siehe Tabelle 1). Während der Wert für den Raumtyp „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“ mit 79 Prozent etwas höher liegt, ist der Anteil der Fahrradbesitzerinnen und -besitzer in der Stadt Neuwied mit 64 Prozent deutlich geringer.

Der Blick auf die Anteile in den verschiedenen Altersgruppen gibt Aufschluss über die Abhängigkeit der Mobilitätsausstattung von soziodemografischen Faktoren. Insbesondere die älteren Personen sind nur selten mit einem Rad ausgestattet. Beträgt der Anteil bei den jüngeren und mittleren Altersgruppen zwischen 70 und 75 Prozent, sinkt er bei Personen ab 65 Jahren auf 52 Prozent und ab 75 Jahren auf 25 Prozent. Auffällig ist vor allem, dass auch die jüngeren und mittleren Altersgruppen hinter den deutschlandweiten Ausstattungsraten und denen anderer Städte mit ähnlicher Lage und Größe zurückbleiben (siehe Tabelle 1).

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 der Stadt Neuwied liegt dieser Anteil auf ähnlich geringem Niveau.

Die Altersgruppe der 65- bis 74-Jährigen zeigt den höchsten Anteil an Personen, die ein Elektrofahrrad oder Pedelec besitzen (11 Prozent).

Bei der Betrachtung der Ergebnisse nach Geschlecht zeigen sich ebenfalls Unterschiede. Während 71 Prozent der Neuwieder über mindestens ein Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec verfügen, sind es bei den Neuwiederinnen nur 58 Prozent. Dieser Unterschied zwischen den Geschlechtern ist auch in den deutschlandweiten Ergebnissen zu sehen, ist aber deutlicher geringer ausgeprägt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass rund 60 Prozent der Haushalte in Neuwied sowohl über mindestens ein Auto als auch über mindestens ein Fahrrad verfügen. Mit mindestens einem Auto oder mindestens einem Fahrrad ist etwa ein Drittel der Haushalte ausgestattet, wobei der Anteil der Haushalte, die mindestens ein Auto besitzen, deutlich größer ist. Weder mit einem Auto noch mit einem Fahrrad ist etwa jeder zehnte Haushalt ausgestattet. Diese Verteilung findet sich auch für Deutschland, wobei diese deutschlandweit stärker in Richtung Ausstattung mit Fahrrädern verschoben ist (ohne Abbildung).

Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes gut bewertet

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

Tabelle 1 Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz

	gesamt	davon:		
		Fahrradbesitz	Elektrofahrrad-/ Pedelecbesitz	beides
<i>Personen ab 14 Jahren; Ja-Anteile</i>	%	%	%	%
Deutschland	77	71	2	4
Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	79	72	3	4
Stadt Neuwied	64	60	3	1
Geschlecht (Stadt Neuwied)				
Männer	71	66	3	2
Frauen	58	55	2	1
Altersgruppen (Stadt Neuwied)				
18 bis 29 Jahre	70	70	0	0
30 bis 49 Jahre	75	74	1	0
50 bis 64 Jahre	75	69	4	2
65 bis 74 Jahre	52	41	9	2
75 Jahre und älter	25	20	1	4

MiD 2017 | Stadt Neuwied

Für Neuwied 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 1,6 als recht gut bewertet wird (siehe *Abbildung 7*). Mit einem Anteil von 62 Prozent vergibt die absolute Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner den Wert 1 und weitere 18 Prozent nennen den Wert 2. Folglich können 80 Prozent der Neuwiederinnen und Neuwieder ihr Fahrrad einfach oder sogar sehr einfach zu Hause abstellen. Als „(sehr) schwierig“ wird die Zugänglichkeit zum Fahrradstellplatz lediglich von 4 Prozent der Befragten eingeschätzt.

Trotz des insgesamt positiven Ergebnisses, liegen die Werte der Stadt Neuwied unter dem Bundesdurchschnitt sowie auch dem im städtischen Raum ermittelten Durchschnittswert (beide 1,5). Dies kann vor allem mit dem vergleichsweise höheren Anteil an Personen erklärt werden, die den Wert „eher schwierig“ vergeben haben (16 Prozent). Mit zunehmendem Alter steigen die Anteile der Fahrradbesitzerinnen und -besitzer, die angeben, dass der übliche Fahrradabstellplatz „eher schwierig“ zugänglich ist (ohne

Abbildung 7 Zugänglichkeit des Fahrradstellplatzes

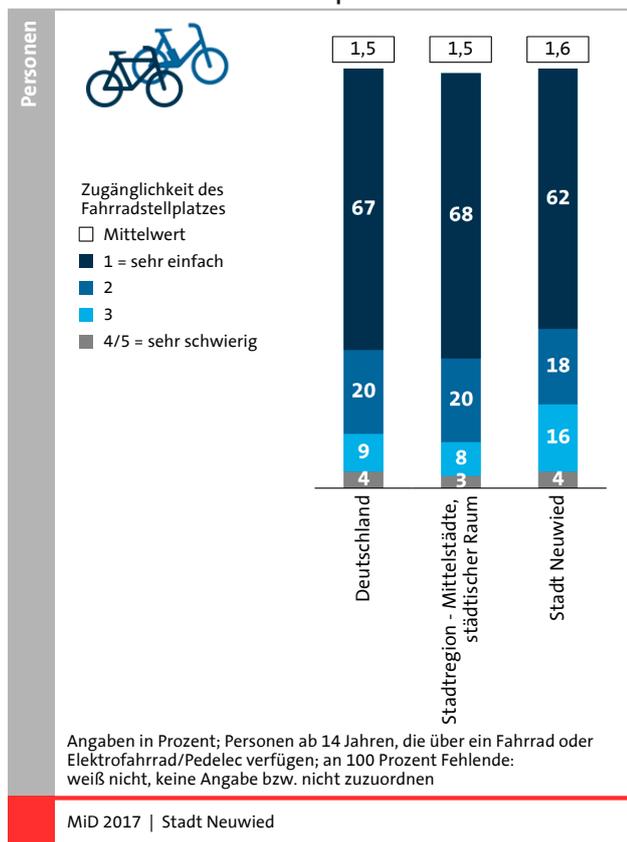


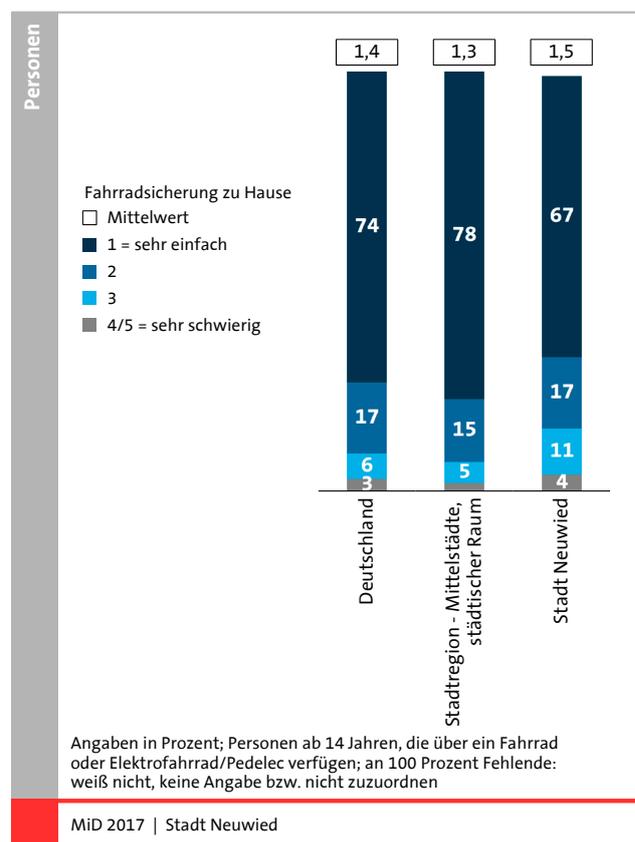
Abbildung). Hier liegt die Vermutung nahe, dass körperliche und gesundheitliche Gegebenheiten einen Einfluss auf die Bewertungen haben.

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 1,5 wird dieser Aspekt in der Stadt Neuwied besser bewertet als die Zugänglichkeit (siehe *Abbildung 8*). Hier wird mit 67 Prozent etwas häufiger der Wert 1 vergeben. Wird der Anteil der Personen addiert, die die Fahrradsicherung mit einer 2 beurteilen, ergibt sich für die beiden höchsten Kategorien sogar ein Anteil von 84 Prozent. Folglich bewerten etwa 16 Prozent der Neuwiederinnen und Neuwieder ihre Fahrradsicherung mit einer 3 oder schlechter. Die Fahrradabstellmöglichkeiten der Neuwiederinnen und Neuwieder sind gut zugänglich und werden mehrheitlich als sehr sicher eingestuft.

Auch wenn das für sich genommen gute Bewertungen sind, zeigt der Vergleich mit dem Ergebnis für Deutschland und für Gemeinden mit ähnlicher Lage und Größe, dass die positiven Beurteilungen am

Abbildung 8 Fahrradsicherung zu Hause



unteren Rand des Spektrums liegen. Vor allem die Anteile von Personen, die die Fahrradsicherung am Arbeitsplatz zu Hause als „sehr einfach“ beschreiben, sind in anderen Städten etwas höher.

3.3 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

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

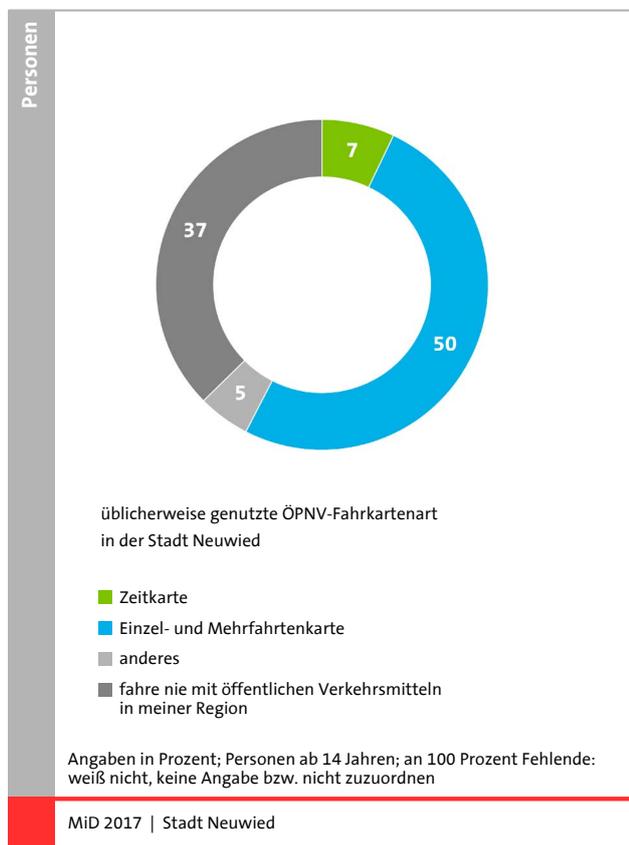
In der Stadt Neuwied ist der Anteil von Personen, die so selten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Region fahren, dass sie keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angeben können, mit 37 Prozent deutlich höher als in vergleichbaren Städten (siehe Abbildung 9).

Einzel- und Mehrfahrkarten überwiegen

Die geringe Bedeutung des ÖPNV für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Neuwied wird auch an der Verteilung der genutzten Tickets deutlich. Die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner nutzt Einzel- und Mehrfahrkarten. Eine Zeitkarte haben lediglich 7 Prozent der Befragten. Dieser Anteil steigt unter den jüngeren Einwohnerinnen und Einwohnern zwischen 18 und 29 Jahren auf rund 13 Prozent und erreicht dort den höchsten Wert unter der Neuwieder Bevölkerung (ohne Abbildung). Aber auch dieser Wert liegt unterhalb des durchschnittlichen Anteils für alle Einwohnerinnen und Einwohner im Raumtyp „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“, der rund 15 Prozent beträgt.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Mobilitätsvoraussetzungen in der Stadt Neuwied merkbar vom Zugang zum Auto beeinflusst werden. Dies zeigt sich in dem im Vergleich zum Raumtyp „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“ hohen Anteil an Personen, die nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region fahren, sowie dem geringeren Anteil autofreier Haushalte in der Stadt. Der grundsätzliche Zugang zum Auto ist jedoch gegeben. Das Gleiche gilt auch für die Ausstattung mit Fahrrädern, Elektrofahrrädern bzw. Pedelecs. Die überwiegende Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner ist mit einer oder mehrerer dieser Optionen ausgestattet, insgesamt aber deutlich seltener als der bundesweite Durchschnitt und in vergleichbaren Städten.

Abbildung 9 Genutzte ÖPNV-Fahrkarten



4 Mobilität in der Stadt Neuwied – zentrale Kennwerte

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Stichtagsergebnisse der individuellen Wegeerhebung und stellen zentrale Mobilitätskennwerte für die Stadt Neuwied bereit. Sie liefern Angaben zum Verkehr der Einwohnerinnen und Einwohner ab 0 Jahren für einen durchschnittlichen Tag. Verkehr, der sich durch die Mobilität Nicht-Ortsansässiger ergibt, bleibt unberücksichtigt. Im Folgenden wird zunächst ein Blick auf die Mobilitätsquoten, Wegezahlen, Tagesstrecken sowie Unterwegszeiten geworfen. Anschließend folgt eine Vorstellung der zentralen Merkmale der erhobenen Wege sowie eine vertiefende Darstellung der Verkehrsmittelwahl und der Wegezwecke, jeweils auf Basis des Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsleistung.

Was ist ein Weg?

Eine zentrale Entscheidung bei der Konzeption der Studie betraf die Festlegung der Grundeinheit, in der Mobilität erfasst wird. Die Vorläuferstudien und auch die aktuelle MiD nutzen dazu das Wegekonzept und sind so von anderen Mobilitätserhebungen abzugrenzen, die beispielsweise ein Etappen- oder Ausgangskonzept verwenden. Nach dem Wegekonzept besteht ein Weg aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt blieb es bei einem Weg. Durch Mehrfachnennungen war es möglich, alle im Verlauf eines Weges genutzten Verkehrsmittel und Fußwegeabschnitte zu erfassen. Hin- und Rückwege wurden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, wie einem Einkauf, wurden die Wege getrennt angegeben.

Zu beachten ist auch, dass im Rahmen der Auswertung der MiD diejenigen Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands, als „nicht mobil“ betrachtet werden.

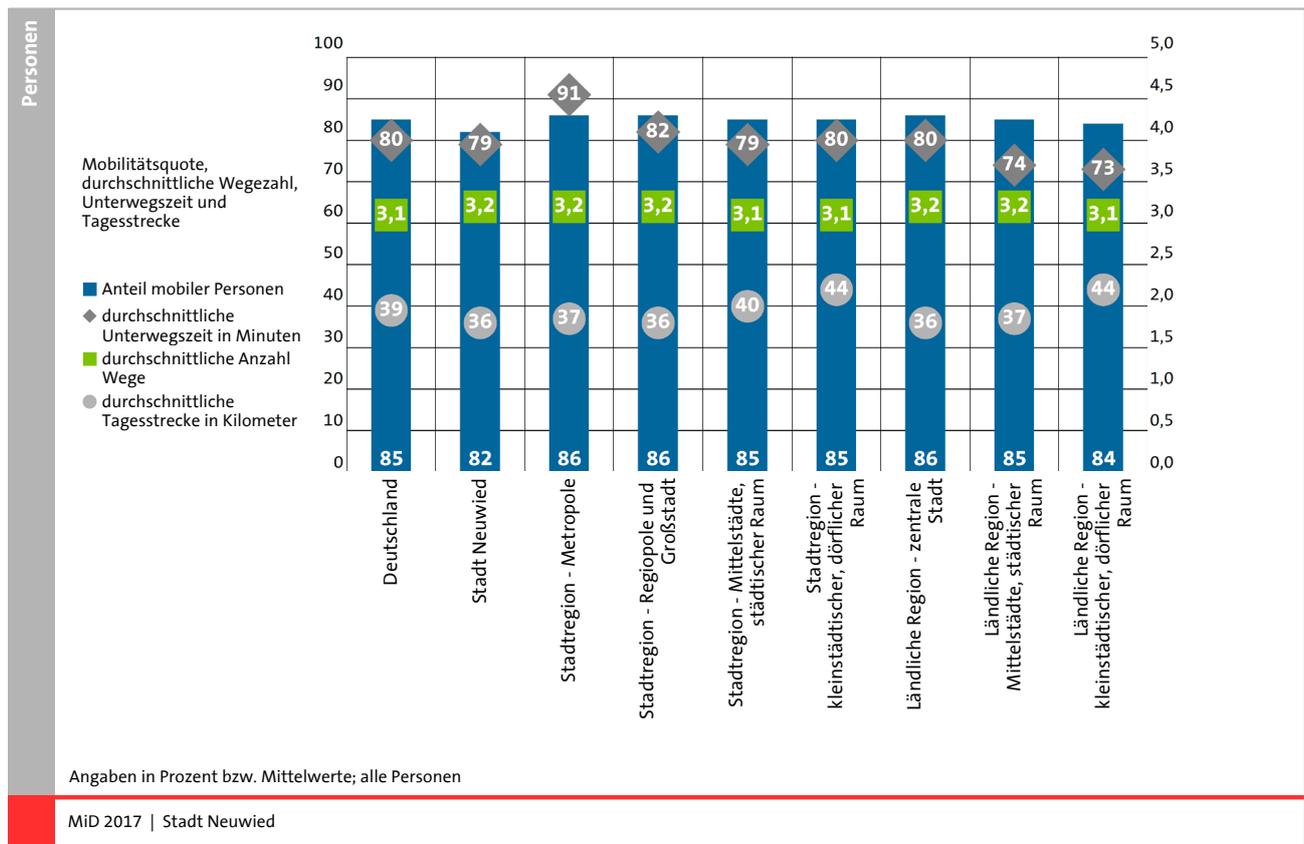
4.1 Mobilitätsquote, Unterwegszeiten, Tagesstrecken und Wegezahlen

An durchschnittlichen Tagen sind 82 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner Neuwieds mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus (siehe *Abbildung 10*). Diese Mobilitätsquote liegt auf dem Niveau des Durchschnittswerts für Deutschland sowie des Durchschnittswerts für den Raumtyp „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“ und spiegelt sich auch in einer ähnlichen Unterwegszeit der Einwohnerinnen und Einwohner wider: 79 Minuten sind sie im Durchschnitt täglich unterwegs.

Die Mobilitätsquote unterscheidet sich kaum zwischen den Raumtypen. Die durchschnittliche Unterwegszeit hingegen schon. Sie ist in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen in den ländlichen Regionen mit rund 73 Minuten am geringsten und in den Metropolen der Stadtregionen mit fast 91 Minuten am höchsten.

Mobile Personen in Neuwied sind täglich rund 80 Minuten unterwegs

Bei der Betrachtung der Aspekte Unterwegszeit, Tagesstrecke sowie Wegeanzahl sind grundsätzlich jeweils zwei Werte von Bedeutung: der soeben angeführte Wert, der alle Personen berücksichtigt, die zu ihrem Stichtag befragt wurden, sowie der Wert, der sich ausschließlich auf die an ihrem Stichtag mobilen Personen bezieht. Werden nur die Unterwegszeiten der mobilen Personen bei der Mittelwertberechnung verwendet, so steigt dieser für die Stadt Neuwied ähnlich wie in Deutschland und dem Raumtyp von 79 auf 95 Minuten (ohne *Abbildung*). In den 79 Minuten, die eine Einwohnerin bzw. ein Einwohner der Stadt Neuwied am Tag durchschnittlich unterwegs ist, werden im Schnitt 36 Kilometer zurückgelegt. Werden auch hier nur die mobilen Personen betrachtet, steigt der Wert für die Stadt Neuwied um 8 Kilometer auf 44 Kilometer an. Dieser Effekt gilt auch für die Bundesrepublik als Ganzes. Hier steigt die Tagesstrecke von

Abbildung 10 Mobilitätskennwerte im regionalen Vergleich

rund 39 Kilometern bei Betrachtung aller Einwohnerinnen und Einwohner auf rund 46 Kilometer beim Ausschluss der am Stichtag nicht mobilen Personen (ohne Abbildung).

Ähnlich wie die Unterwegszeit variiert auch die Tagesstrecke stark zwischen den Raumtypen, hier aber in umgekehrter Richtung: In den Metropolen, Regiopolen und Großstädten ist sie mit 37 bzw. 36 Kilometern am geringsten und in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen der städtischen und ländlichen Regionen mit 44 Kilometern am höchsten. Je größer die Stadt, desto mehr Zeit wird für die Alltagsmobilität aufgebracht. Je kleinstädtischer bzw. dörflicher der Wohnort, desto mehr Kilometer werden in der Alltagsmobilität zurückgelegt. Dieser Unterschied wird sich später bei der Verkehrsmittelwahl wieder zeigen.

Am Tag werden im Schnitt 3,2 Wege absolviert

Eine weitere relevante Mobilitätskennziffer ist die Anzahl der zurückgelegten Wege. Im Durchschnitt absolviert jede Person in der Stadt Neuwied täglich 3,2 Wege. In Deutschland wird ein ähnlicher Wert gemessen. Werden bei der Berechnung dieses Mittelwertes nur die mobilen Personen einbezogen, d. h.

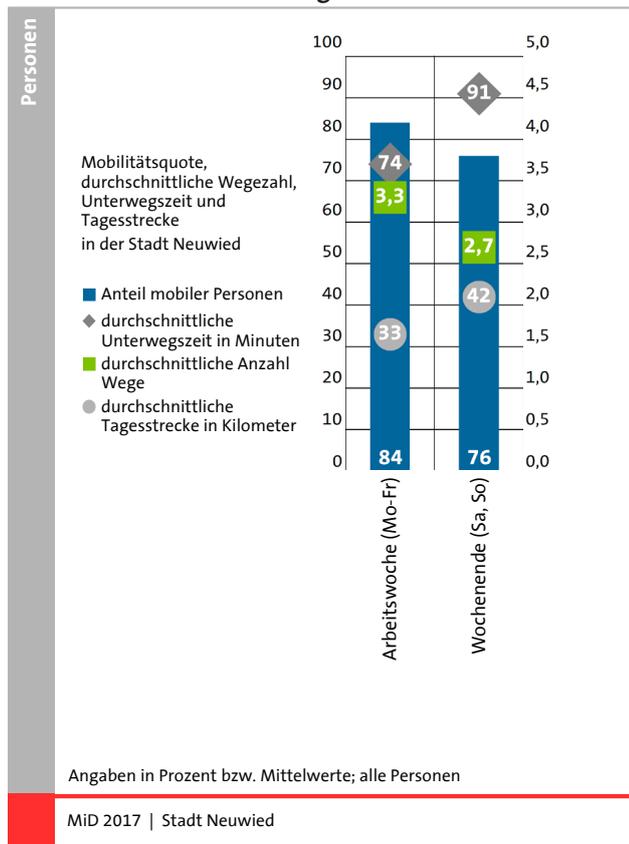
die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs sind, steigt der Wert für Neuwied auf 3,8 Wege an (ohne Abbildung). Diesbezüglich gibt es kaum regionale Unterschiede. Dafür unterscheiden sich die Ergebnisse stärker entlang soziodemografischer Merkmale. Während Personen unter 17 Jahren sowie über 75 Jahre wesentlich weniger Wege zurücklegen, sind die mittleren Altersstufen deutlich häufiger unterwegs (ohne Abbildung).

Unter der Woche werden mehr Wege zurückgelegt

Innerhalb der Woche unterscheiden sich die mittleren Wegezahlen deutlich (siehe Abbildung 11). Während die Einwohnerinnen und Einwohner Neuwieds in der Arbeitswoche (Montag bis Freitag) durchschnittlich 3,3 Wege zurücklegen, sind es am Wochenende lediglich 2,7 Wege. Werden nur die mobilen Neuwiederinnen und Neuwieder in die Auswertung einbezogen, so erhöht sich der Wert in der Arbeitswoche auf 3,9 Wege und am Wochenende auf 3,6 Wege (ohne Abbildung). Auch bundesweit lässt sich eine deutliche Reduktion der Wegezahlen am Wochenende feststellen.

Die Unterschiede in der Tagesstrecke und täglichen Unterwegszeit sind vor dem Hintergrund der

Abbildung 11 Mobilitätskennwerte nach Wochentagen



vergleichsweise kleinen Stichprobe vorsichtig zu interpretieren. In den bundesweiten Ergebnissen unterscheiden sich lediglich die Wegezahlen am Wochenende von denen innerhalb der Arbeitswoche. Unterschiede bezüglich der Tagesstrecke und Unterwegszeit sind nicht zu beobachten. Hintergrund für diese deutlicheren Unterschiede ist auch die geringere Stichprobengröße in Neuwied, in der einzelne extreme Werte einen stärkeren Einfluss auf das Gesamtergebnis haben.

4.2 Wegelängen und Wegedauern

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

Als aussagekräftige Kennzahl für die folgenden Betrachtungen wird der Median herangezogen. Der Median wird auch als Zentralwert einer Verteilung bezeichnet, weil er die Mitte der Verteilung angibt. Anders als beim sogenannten arithmetischen Mittel

wird der Median nicht so stark durch besonders hohe oder niedrige Einzelwerte beeinflusst und ermöglicht eine robuste Einordnung und einen Vergleich der Angaben.

Ein mittlerer Weg in der Stadt Neuwied ist rund 4 Kilometer lang und dauert rund 15 Minuten (siehe [Abbildung 12](#) und [Abbildung 13](#)). Diese Werte entsprechen denen für Deutschland, aber auch bei diesen beiden Kenngrößen zeigen sich die Unterschiede zwischen den Raumtypen: In den größeren Städten sind die Wege eher kürzer als in den kleinstädtischen und dörflichen Räumen, bedürfen aber mehr Zeit. Dieser Effekt hängt auch mit dem Verkehrsangebot und der Verkehrsmittelwahl in den Raumtypen zusammen (ohne [Abbildung](#)).

ÖV belegt bei der Wegelänge und Wegedauer Platz 1

Bezüglich der verschiedenen Verkehrsmittel können deutliche Unterschiede bei den Wegelängen festgestellt werden. Der Median der ÖV-Wege erreicht mit rund 12 Kilometern den höchsten Wert (siehe [Abbildung 12](#)). Die Werte der Fahrerinnen und Fahrer sowie Mitfahrerinnen und Mitfahrer im motorisierten Individualverkehr (MIV), der in der Regel mit Pkw unternommen wird, liegen mit 6 Kilometern deutlich darunter. Zwar liegt auch bei den ÖV- und MIV-Wegen ein Schwerpunkt auf kürzeren Wegen bis 5 Kilometer, ein größerer Anteil der Wege ist aber auch deutlich länger als 50 Kilometer (ohne [Abbildung](#)).

Die mittleren Streckenlängen bei Fuß- und Fahrradwegen liegen mit rund 1 und 2 Kilometern deutlich unter den mittleren Werten der motorisierten Verkehrsmittel (siehe [Abbildung 12](#)). Nur wenige Fußwege reichen über 5 Kilometer hinaus, während Radwege auch die 50-Kilometer-Marke erreichen (ohne [Abbildung](#)).

Unter den Wegen, die mit dem Auto unternommen werden, befindet sich auch eine Reihe von Wegen über eine Distanz, die in anderen Kontexten auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen werden.

Genau wie die Wegelänge variiert auch die Wegedauer mit dem jeweiligen Wegezweck sowie dem gewählten Hauptverkehrsmittel (siehe [Abbildung 13](#)). Der ÖPNV übertrifft auch hier mit einer mittleren, für einen Weg benötigten Dauer von rund 39 Minuten die anderen Hauptverkehrsmittel. Diese liegen mit Werten zwischen rund 10 und 15 Minuten auf einem deutlich niedrigeren Niveau. Am kürzesten sind die Neuwiederinnen und Neuwieder auf denjenigen

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 Wegs 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 Wegs 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 12 Wegelänge nach Zweck und Hauptverkehrsmittel

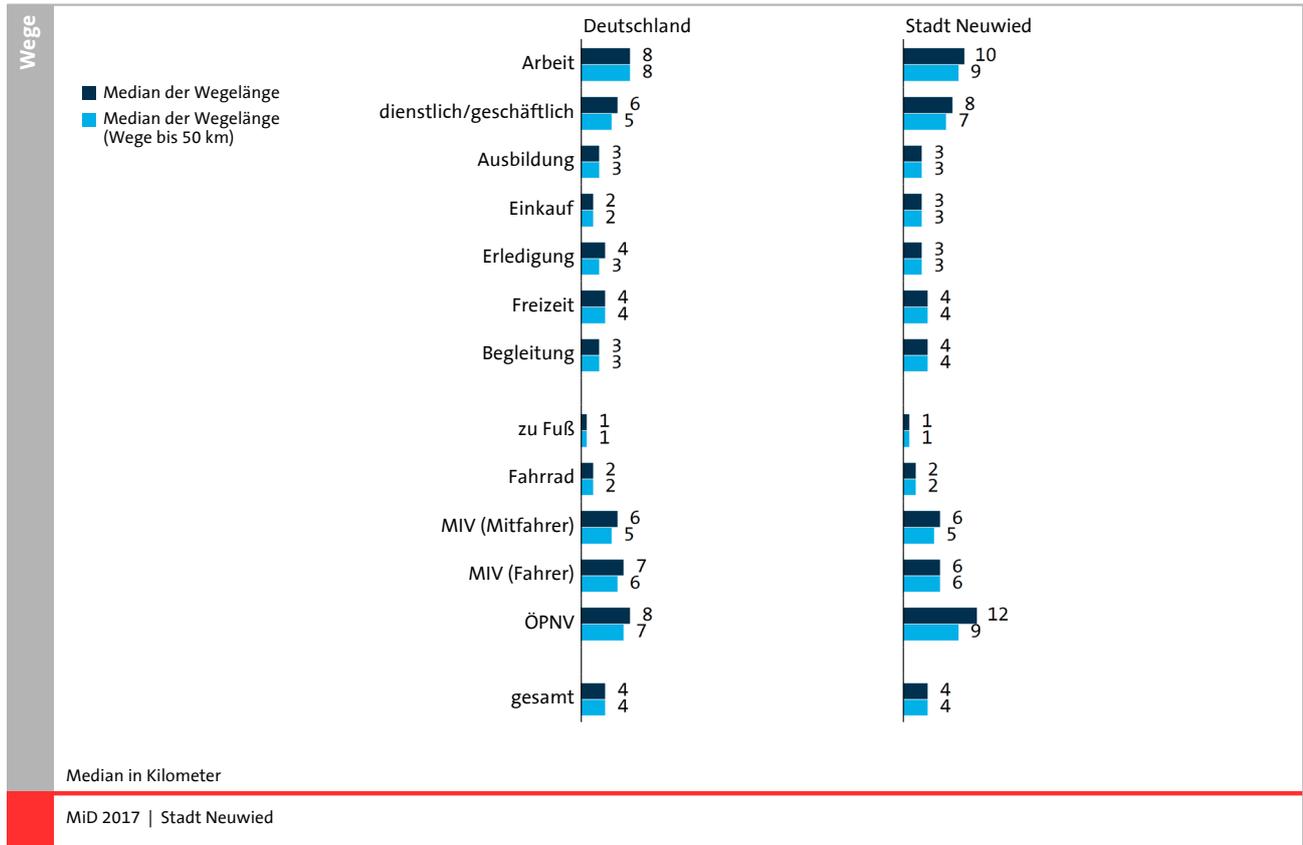
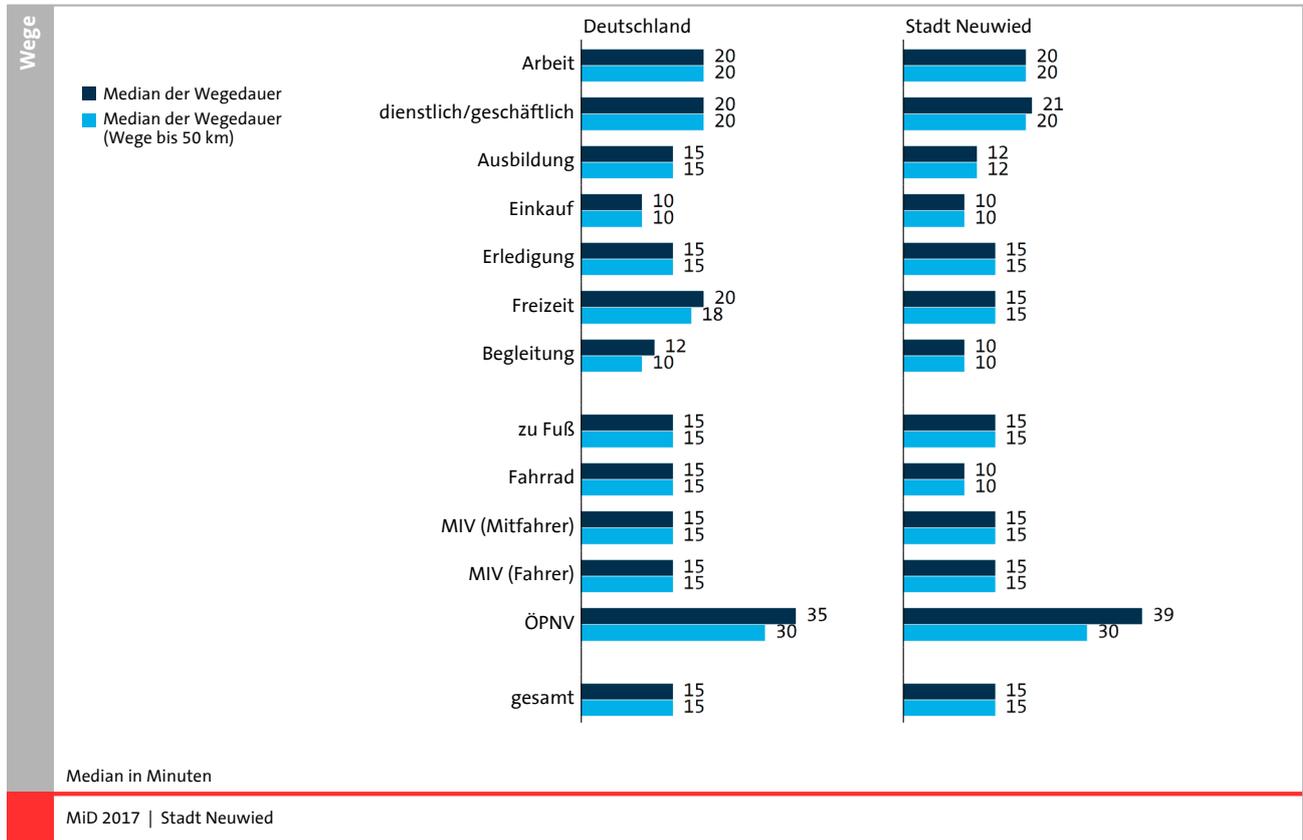


Abbildung 13 Wegedauer nach Zweck und Hauptverkehrsmittel



Wegen unterwegs, die sie hauptsächlich mit dem Fahrrad zurücklegen. Der Vergleich der von den Neuwiederinnen und Neuwiedern angegebenen Wegedauern mit den Werten für Deutschland zeigt nur geringe Abweichungen.

Wege zur Arbeit und während der Arbeitszeit dauern am längsten

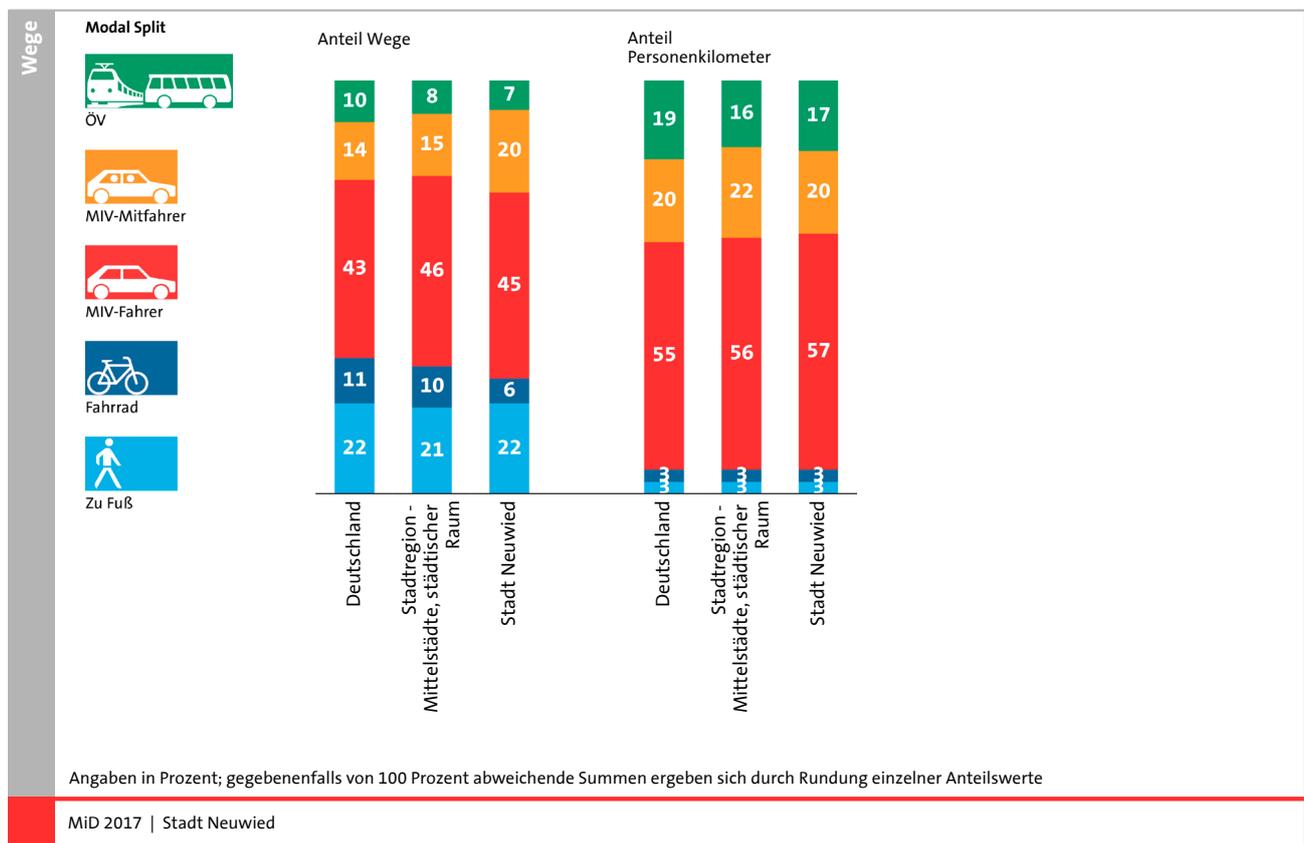
Die Neuwiederinnen und Neuwieder legen mit jeweils rund 20 Minuten ähnlich lange Wege zur Arbeit wie im Rahmen der Berufsausübung zurück (siehe Abbildung 13). Wege zu Ausbildungsstellen, zum Einkaufen und zur Begleitung anderer Personen sind im Mittel mit 10 bis 12 Minuten kürzer. Mit 15 Minuten liegen die mittleren Erledigungs- und Freizeitwege dazwischen. Die mittleren Wegedauern und -strecken in Neuwied entsprechen mit kleinen Abweichungen den für Deutschland ermittelten Werten.

4.3 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Die Modal Split-Betrachtung beschäftigt sich mit der Verkehrsmittelwahl. Sie basiert auf der stichtagsbezogenen Erfassung der zurückgelegten Wege und zeigt auf, welche Verkehrsmittel genutzt wurden. Dabei sind grundsätzlich zwei Betrachtungsweisen interessant: Die erste basiert auf dem Verkehrsaufkommen und betrachtet die Verkehrsmittelwahl anhand aller Wege. Die zweite basiert auf der Verkehrsleistung und betrachtet die Verkehrsmittelwahl anhand aller zurückgelegten Personenkilometer. Für beide Betrachtungsweisen werden im Folgenden die Ergebnisse dargestellt.

Bevor auf die Ergebnisse für die Stadt Neuwied eingegangen wird, erfolgt ein kurzer Blick auf die Ergebnisse des Modal Split in Deutschland. Häufig werden die Verkehrsmittel in zwei Kategorien eingeteilt. Auf der einen Seite stehen die Fußwege, die Fahrradwege sowie die Wege, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden und den sogenannten Umweltverbund bilden. Sie haben deutschlandweit einen Anteil von rund 43 Prozent, wobei die Fußwege mit 22 Prozent etwa die Hälfte und die ÖV- und

Abbildung 14 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich



Fahrradwege jeweils rund ein Viertel ausmachen. Auf der anderen Seite steht der motorisierte Individualverkehr, bei dem in der Regel ein Pkw von einer Fahrerin bzw. einem Fahrer oder Mitfahrerin bzw. Mitfahrer genutzt wird. Diese Wege summieren sich deutschlandweit auf einen Anteil von rund 57 Prozent, wobei der Anteil der Wege von Mitfahrerinnen und Mitfahrern etwa ein Viertel beträgt.

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

Wird für die Modal Split-Betrachtung die Verkehrsleistung zugrunde gelegt, also die jeweils zurückgelegten Personenkilometer, verändern sich die Proportionen deutlich. Der Anteil der Fahrrad- und Fußwege sinkt auf jeweils 3 Prozent, während die Anteile der motorisierten Verkehrsmittel deutlich steigen. Das gilt vor allem für die öffentlichen Verkehrsmittel, deren Anteile sich bei dieser Betrachtung in etwa verdoppeln (siehe Abbildung 14).

Mehr als jeder zweite Weg wird im Auto zurückgelegt

Auch in der Stadt Neuwied werden mit einem Anteil von 65 Prozent fast zwei Drittel aller Wege mit dem Auto zurückgelegt (siehe Abbildung 14). Mitfahrerinnen bzw. Mitfahrer machen daran etwa ein Drittel aus. Im Raumtyp „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“ liegt der Wert mit 61 Prozent etwas niedriger. Der Anteil an Wegen im ÖPNV in der Stadt Neuwied liegt mit 7 Prozent etwa auf dem Niveau des Raumtyps (8 Prozent). Im Vergleich zum Raumtyp und zu Deutschland wird in Neuwied weniger Rad gefahren (6 Prozent), was sich bei der Fahrradausstattung, die in Kapitel 3.2 vorgestellt wurde, bereits angedeutet hatte. Wird bei der Berechnung des Modal Split die Verkehrsleistung zugrunde gelegt, verschiebt sich das Gewicht der Anteile der motorisierten Verkehrsmittel noch einmal deutlich, ähnlich wie es auch für Deutschland zu sehen ist.

Wie bereits gezeigt wurde, stellt neben dem motorisierten Individualverkehr auch der nicht-motorisierte Individualverkehr (NMIV) eine bedeutsame Größe im Modal Split dar. Fast drei von zehn Wegen der Neuwiederinnen und Neuwieder werden mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Im Raumtyp „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“ ist dieser Anteil sehr ähnlich, es werden jedoch anteilig mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt (siehe Abbildung 14). Auf die Gewohnheiten der Neuwiederinnen und Neuwieder in Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung im Alltag geht das folgende Kapitel 5 genauer ein.

ÖV eher von Beziehern niedriger Einkommen genutzt

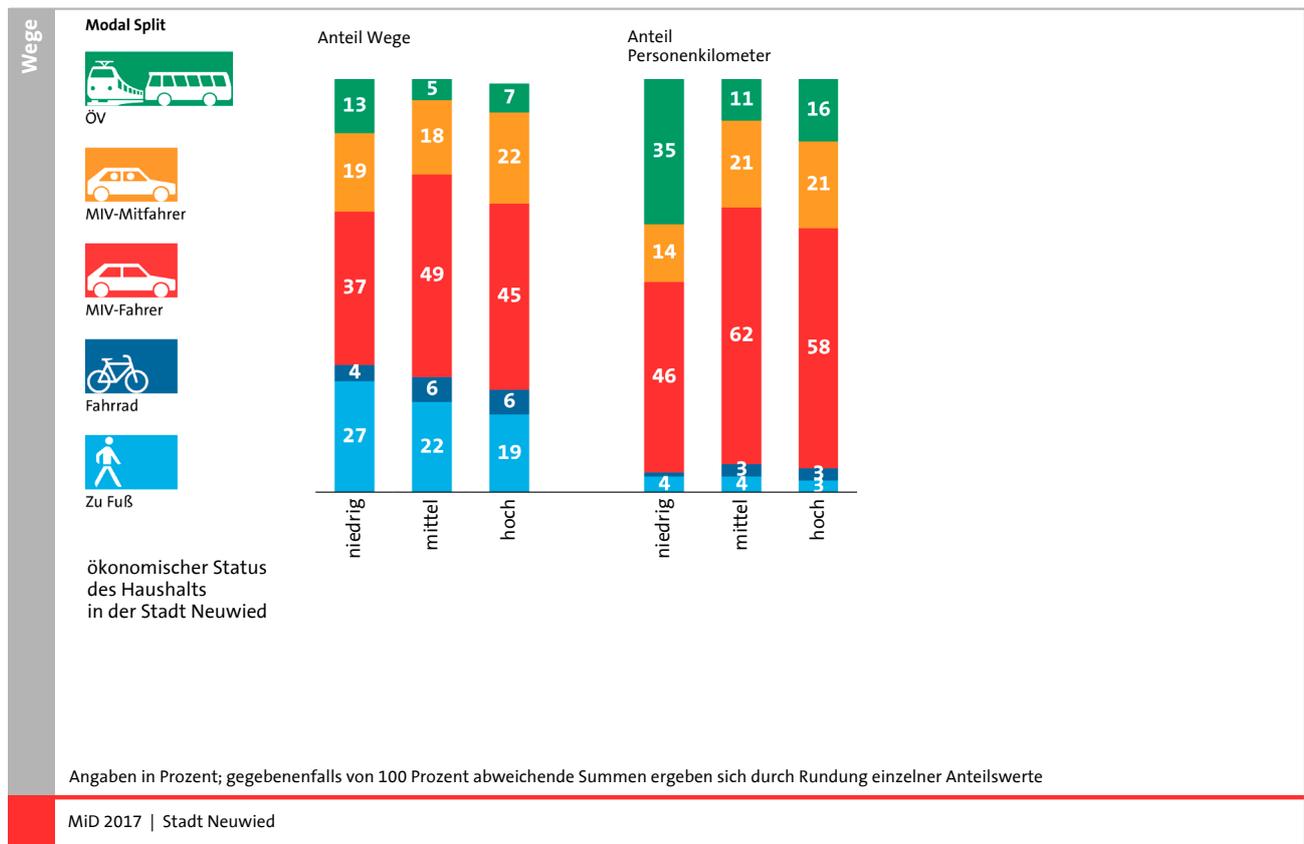
Der ökonomische Status der Befragten hat einen großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Wie in Kapitel 5.5 gezeigt wird, steigt mit dem Einkommen die Anzahl der verfügbaren Mobilitätsoptionen. Zwar dominieren in allen Statusgruppen die Wege, die mit dem Auto gefahren werden, die Anteile fallen jedoch unterschiedlich aus (siehe Abbildung 15). Insbesondere Personen, die einem Haushalt mit mittlerem oder hohem Status zugeordnet werden, nutzen das Auto. In diesen beiden Statusgruppen beträgt der Anteil des MIV am Modal Split deutlich über 60 Prozent. Diejenigen Neuwiederinnen und Neuwieder, die aus einem Haushalt mit niedrigem ökonomischem Status stammen, nutzen hingegen öfter den ÖV.

Auch die Betrachtung des nicht-motorisierten Individualverkehrs liefert wichtige Erkenntnisse. So gehen vor allem Personen aus Haushalten mit geringem Einkommen Wege zu Fuß. Mehr als ein Viertel aller Wege in dieser Gruppe sind Fußwege. Mit 19 Prozent ist der Anteil dieser Wege bei den Neuwiederinnen und Neuwiedern, die aus einem Haushalt mit hohem ökonomischem Status stammen, deutlich geringer.

4.4 Verkehrsmittelkombinationen (Intermodalität)

Neben der klassischen Betrachtung des Hauptverkehrsmittels ist auch die Analyse der genutzten Verkehrsmittelkombinationen interessant. Sie werden häufig unter dem Stichwort „Intermodalität“ diskutiert und sind eine Spezialform der Multimodalität, die in Kapitel 5.5 vorgestellt wird.

Für die folgenden Analysen werden für jeden Weg alle genutzten Verkehrsmittel herangezogen, nicht nur das Hauptverkehrsmittel. Lediglich Kombinationen von

Abbildung 15 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status des Haushalts

Fußwegetappen und Etappen mit anderen Verkehrsmitteln bleiben vor dem Hintergrund unberücksichtigt, dass auf nahezu allen Wegen auch Teile zu Fuß zurückgelegt werden.

Verkehrsmittelkombinationen kommen bundesweit bei etwa 1 Prozent aller Wege vor und sind damit vergleichsweise selten. Aufgrund des seltenen Vorkommens können sie nicht gesondert für die Stadt Neuwied ausgewertet werden. Um dennoch einen Eindruck von diesen intermodalen Wegen zu bekommen, werden die deutschlandweiten Ergebnisse vorgestellt.

Die intermodalen Wege teilen sich zu etwa gleichen Teilen auf in eine Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad sowie 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 24). 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. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Überraschend ist in diesem Zusammenhang häufig die Erkenntnis, dass Arbeitswege, d. h. Wege zur und von der Arbeitsstelle, in Deutschland nicht dominieren. Zusammen mit den dienstlichen Wegen und Ausbildungswegen machen diese nur etwa ein Drittel aller unternommenen Wege aus. Jeweils ein weiteres Drittel machen Wege für Erledigungen und Einkäufe aus sowie für Freizeitwecke und Begleitungen.

Freizeitwecke erreichen mit 27 Prozent den höchsten Anteil an allen Wegen. Dahinter verbergen sich ganz unterschiedliche Tätigkeiten, wie ein Besuch oder ein Treffen mit Freunden, Verwandten und Bekannten, sportliche Aktivitäten, ein Spaziergang oder das Ausführen eines Hundes oder der Besuch eines Restaurants, einer Gaststätte oder Kneipe. Die Bedeutung von Freizeitanslässen wird auch bei der Betrachtung der Ergebnisse auf Basis der Verkehrsleistung sichtbar.

Anders als die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich die Zweckstruktur der Wege regional nur geringfügig.

So ähnelt das Ergebnis für die Stadt Neuwied dem Bundesergebnis und dem des Raumtyps stark (siehe Abbildung 16). Größere Unterschiede in der Zweckstruktur der Wege sind nach Alter bzw. nach Lebensphase zu finden.

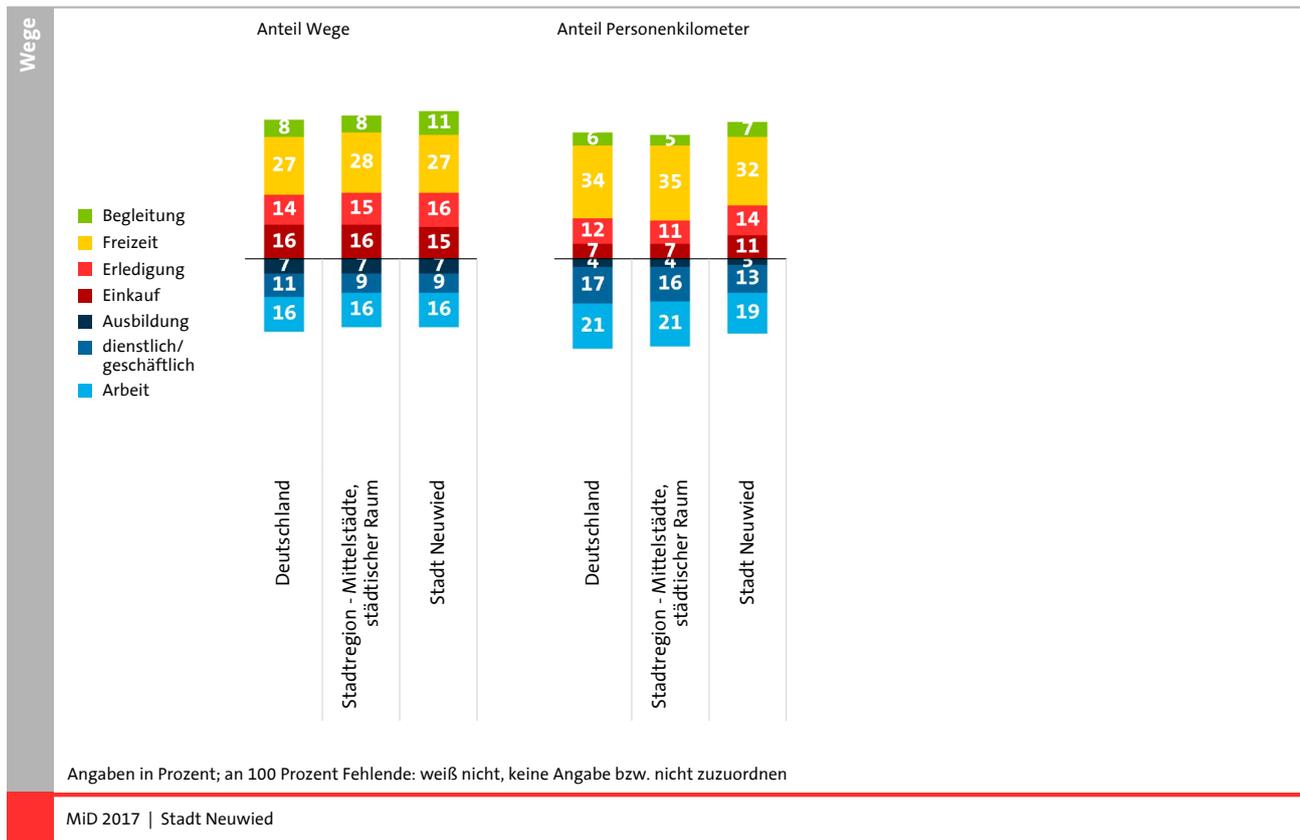
Auffällig ist lediglich der etwas höhere Anteil an Begleitwegen. In der Summe machen die im weitesten Sinne beruflich bedingten Wege (Arbeit, dienstlich und Ausbildung) auch in der Stadt Neuwied ein knappes Drittel der Wege aus (siehe Abbildung 16).

4.6 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens

Neben verschiedenen Wegemerkmale wurden in der MiD auch die Start- sowie Ankunftszeiten der berichteten Wege erfasst. Folglich kann abgebildet werden, wie sich das Wegeaufkommen über den Tag verteilt und wo die Verkehrsspitzen liegen (siehe Abbildung 17).

Auffällig, wenn auch wenig überraschend, sind in diesem Zusammenhang vor allem die niedrigen prozentualen Anteile an Wegen zwischen 22 Uhr und

Abbildung 16 Wegezwecke im Regionalvergleich



5 Uhr morgens. Von 5 Uhr morgens bis 19 Uhr liegen die Anteile jeweils über 10 Prozent. Die höchsten Werte werden zwischen 10 Uhr und 19 Uhr erreicht. Insgesamt gibt es nur flache Spitzen und das Verkehrsaufkommen verteilt sich zunehmend auf den ganzen Tag, mit Ausnahme der Nachtzeiten. Diese Tendenz ist auch für Deutschland insgesamt festzustellen.

Interessant ist auch die Angleichung der Aktivitätszeiten zwischen den Werktagen und den Wochenendtagen Samstag und Sonntag. Wie in **Abbildung 11** gezeigt, sind an den Wochenendtagen deutlich weniger Menschen unterwegs und unternehmen deutlich weniger Wege. Die **Abbildung 17** ergänzt dieses Bild und zeigt, dass die Aktivitäten außer Haus zeitlich etwas nach hinten verschoben starten. Sie beginnen erst ab etwa 8 Uhr morgens, dehnen sich aber stärker in den Abend und die Nacht aus.

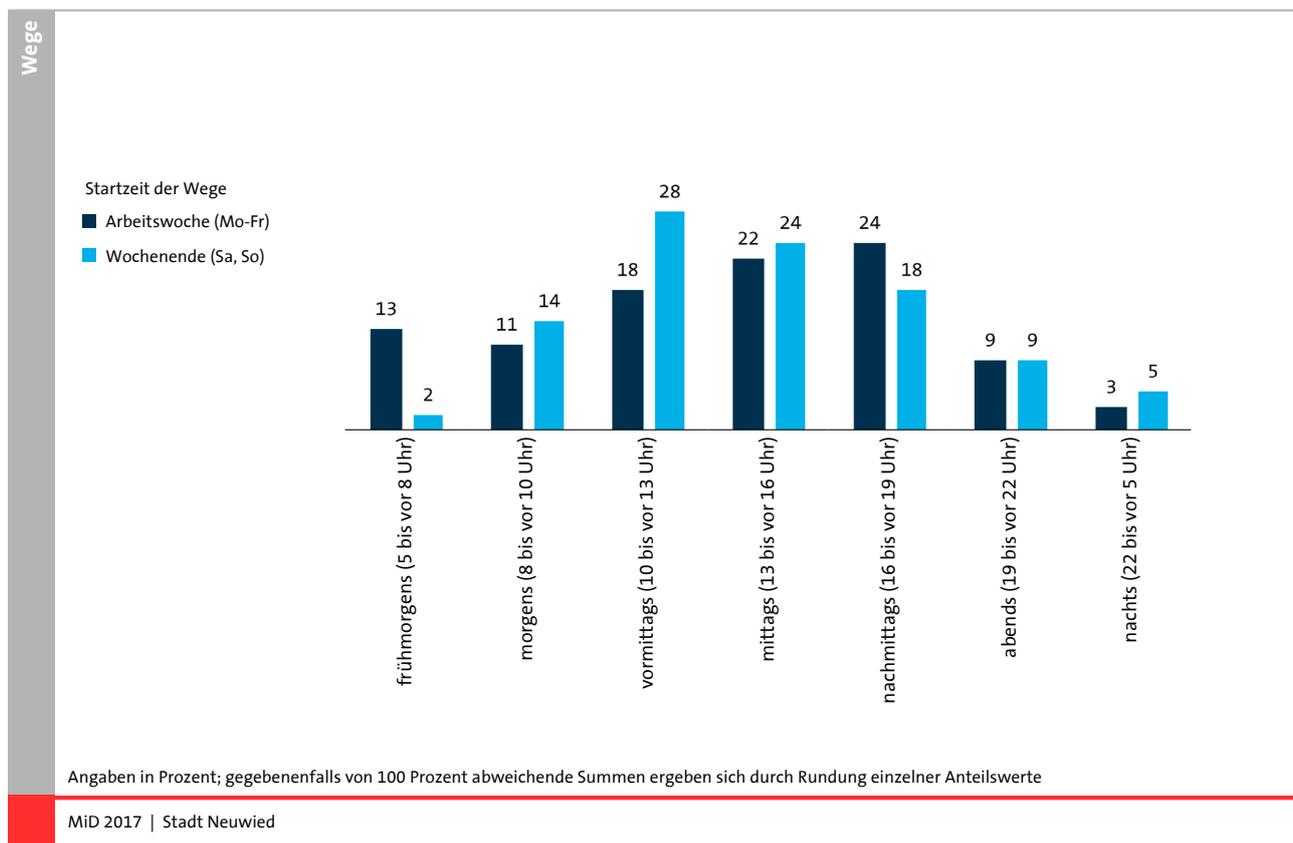
Bezüglich der Mobilität in der Stadt Neuwied kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die deutliche Mehrheit der Bevölkerung an einem durchschnittlichen Tag mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus ist. Die Mobilitätsquote liegt leicht unter dem Durchschnittswert für den Raumtyp, was sich auch in einer etwas geringeren Unterwegszeit

widerspiegelt. Die durchschnittliche Unterwegszeit liegt hingegen auf vergleichbarem Niveau.

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

Die mittleren Wegelängen und Wegedauern unterscheiden sich nur geringfügig von den deutschlandweiten Ergebnissen. Wege im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr sind deutlich länger als Fahrrad- und Fußwege, nehmen mit Ausnahme der ÖV-Wege aber ähnlich viel Zeit in Anspruch. Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu denen neben den Nahverkehrsmitteln in geringem Umfang auch Fernzüge, Fernbusse und Flugzeuge gehören, nehmen die längste Zeit in Anspruch. Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) fällt der vergleichsweise geringe Anteil ÖV- und Fahrradwege in Neuwied auf.

Abbildung 17 Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens



5 Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen

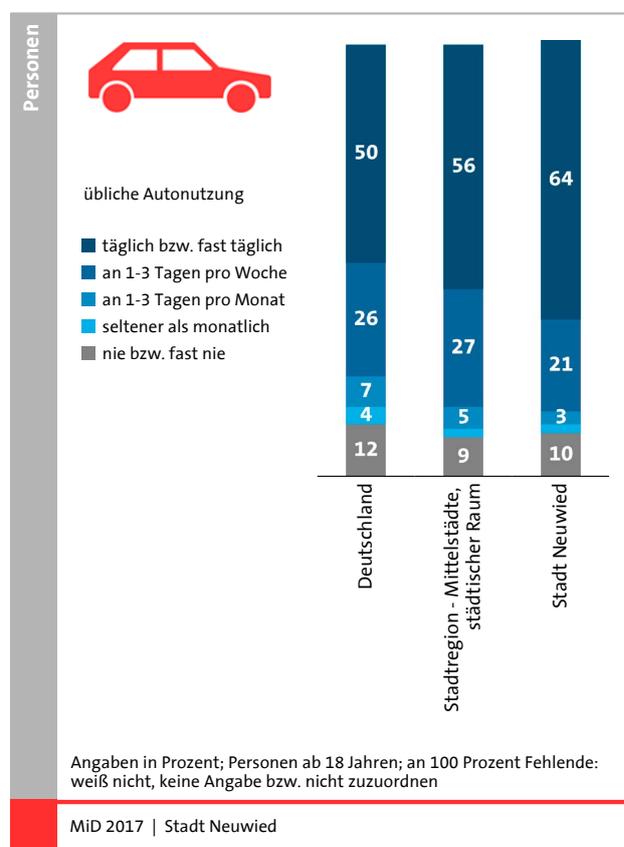
Die in den vorangegangenen Kapiteln beschriebene Ausstattung der Haushalte und Personen mit Verkehrsmitteln sowie die Mobilitätskennzahlen auf Basis der Stichtagsbefragung werden im folgenden Kapitel um Analysen der üblichen Verkehrsmittelnutzung ergänzt. Diese Ergebnisse lenken den Blick von den Wegen wieder auf die Personen. Denn sie basieren nicht auf den Mobilitätsangaben zu einem einzelnen Stichtag, der für die einzelne Person unter Umständen ganz untypisch sein kann. Vielmehr wurde erfragt, wie häufig verschiedene Verkehrsmittel üblicherweise genutzt werden. Damit können Nutzungsgewohnheiten und -muster der Personen identifiziert werden, die mit einer reinen Betrachtung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung verborgen bleiben.

Es werden folgende Fragen beantwortet: Wie häufig werden Auto, ÖPNV und Fahrrad von den Neuwiederinnen und Neuwiedern 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 Neuwied fahren fast zwei Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner täglich oder fast täglich selbst mit dem Auto oder bei jemand anderem mit. Damit liegt das Ergebnis der Stadt Neuwied deutlich über dem Niveau des Raumtyps „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“. 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 immerhin mehr als vier von fünf Personen mindestens einmal in der Woche auf dieses Verkehrsmittel zurück. Nur jede bzw. jeder zehnte Befragte fährt nie oder fast nie Auto (siehe Abbildung 18).

Abbildung 18 Übliche Nutzung des Autos



5.2 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs

Mit einem Anteil von 52 Prozent gibt über die Hälfte der Befragten in der Stadt Neuwied an, den ÖPNV nie oder fast nie zu nutzen (siehe Abbildung 19). Die Werte für den Raumtyp bzw. für Deutschland liegen mit jeweils 41 Prozent deutlich niedriger. Umgekehrt nutzt mit jeweils 6 Prozent ein kleinerer Teil der Bevölkerung die Busse und Bahnen in der Region (fast) täglich bzw. wöchentlich. Der Anteil der Personen, die das Angebot zwar seltener als monatlich, aber dennoch hin und wieder nutzen, liegt mit 26 Prozent gleich auf mit dem Ergebnis für Städte vergleichbarer Größe und Lage.

Busse und Bahnen werden selten genutzt

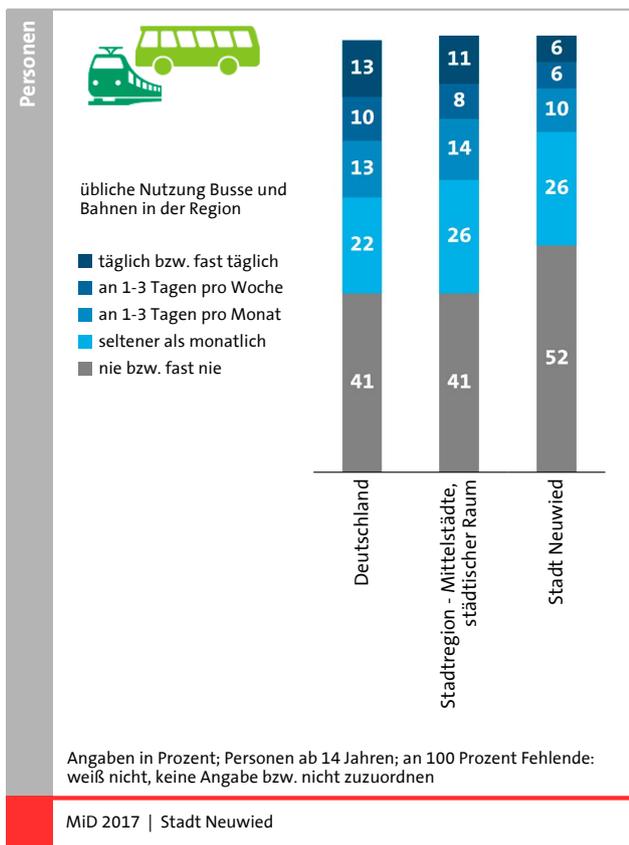
Der Anteil der Personen, die mindestens wöchentlich das Angebot von Bussen und Bahnen nutzen, ist im Vergleich zu Deutschland sowie zum Raumtyp gering. Das gilt auch für den Anteil von Seltennutzern, die das Angebot im Laufe eines üblichen Monats nutzen.

Diese vergleichsweise geringen Anteile passen zur bereits dargestellten ÖPNV-Fahrkarten-Nutzung (siehe Kapitel 3.3). Mit Einzel- und Mehrfahrkarten dominiert hier das sogenannte Bartarifsortiment, bei dem jede Fahrt separat bezahlt wird. Zeitkarten werden nur selten erworben. Das gilt auch für die jüngeren Jahrgänge, die üblicherweise die höchsten ÖV-Nutzungsraten zeigen.

Nur etwa ein Fünftel der jüngeren Jahrgänge zwischen 18 und 29 Jahren nutzt die öffentlichen Verkehrsmittel wöchentlich. Im Vergleich zu den höheren Altersjahrgängen ist das ein hoher Wert, der aber in vergleichbaren Städten deutlich übertroffen wird (ohne Abbildung).

Ein Blick auf die Nutzungshäufigkeiten der öffentlichen Verkehrsmittel von Frauen und Männern zeigt, dass sowohl die Neuwiederinnen als auch die Neuwieder mit rund 50 Prozent die Busse und Bahnen nie bzw. fast nie nutzen. Frauen nutzen dennoch etwas häufiger das Angebot von Bussen und Bahnen als Männer. Dieser Geschlechterunterschied ist auch in den bundesweiten Ergebnissen zu finden (ohne Abbildung).

Abbildung 19 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs



5.3 Übliche Nutzung des Fahrrads

Neben Auto, Bus oder Bahn gilt auch das Fahrrad als beliebtes Fortbewegungsmittel – in der Stadt Neuwied jedoch scheinbar deutlich weniger, als es in Deutschland und dem Raumtyp üblich ist (siehe Abbildung 20). Mit 48 Prozent ist der Anteil derjenigen Personen, die nie oder fast nie Fahrrad fahren, überdurchschnittlich hoch. Wird dieser Wert mit dem der Personen addiert, die seltener als monatlich auf das Verkehrsmittel Fahrrad zurückgreifen, umfasst diese Gruppe rund zwei Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt. In Deutschland sowie im zugehörigen Raumtyp liegt der entsprechende Anteil mit rund 50 Prozent hingegen deutlich niedriger.

Folglich nutzt ein gutes Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner mindestens an einem Tag im Monat das Fahrrad. Nur etwa jede bzw. jeder Zwölfte kann zu der Gruppe der (fast) Täglich-Nutzerinnen bzw. -Nutzer gezählt werden. In Deutschland und im Raumtyp „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“ fährt hingegen jede bzw. jeder Fünfte bis Sechste (fast) täglich Fahrrad.

Männer fahren öfter Fahrrad

Männer sind insgesamt häufiger mit dem Fahrrad unterwegs als Frauen. Immerhin geben etwa 11 Prozent der Männer an, täglich oder fast täglich mit dem Fahrrad zu fahren, während dies nur etwa halb so viele Frauen tun (ohne Abbildung). Zudem nimmt die Fahrradnutzung mit zunehmendem Alter ab. Der Anteil der Nicht-Fahrradfahrer steigt ab etwa 50 Jahren deutlich an. In der Altersgruppe ab 75 Jahren fahren vier von fünf Personen nicht mehr Rad. Dieses Ergebnis passt zur sinkenden Fahrradausstattung sowie zur schlechteren Bewertung der Fahrradabstellmöglichkeiten bei zunehmendem Alter, die im Kapitel 3 vorgestellt wurden.

5.4 Unterwegs zu Fuß

Mobilität wird häufig mit der Nutzung von Verkehrsmitteln wie dem Auto, dem ÖPNV oder auch dem Fahrrad in Verbindung gebracht. Nicht zu vernachlässigen ist jedoch auch die Möglichkeit, Strecken zu Fuß zu gehen. Etwa jeder fünfte Weg wird in Deutschland ausschließlich zu Fuß zurückgelegt (vergleiche Kapitel 4.3). Hierzu gehören neben kurzen Einkaufs- und Erledigungswegen beispielsweise auch Spaziergänge, Joggingrunden sowie der kurze Weg mit dem Hund.

In der Stadt Neuwied gibt ein gutes Drittel der Befragten an, dass sie täglich oder fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen. Dieser Wert liegt unterhalb des Durchschnittswerts für Deutschland. Die höchsten Anteile an Personen, die täglich zu Fuß gehen, werden in den Metropolen gemessen, wo die hohe räumliche Dichte sicherlich dazu beiträgt, dass die gewünschten Ziele auch ohne Verkehrsmittel erreicht werden können. Dort legt etwa die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück (ohne Abbildung).

Abbildung 20 Übliche Nutzung des Fahrrads

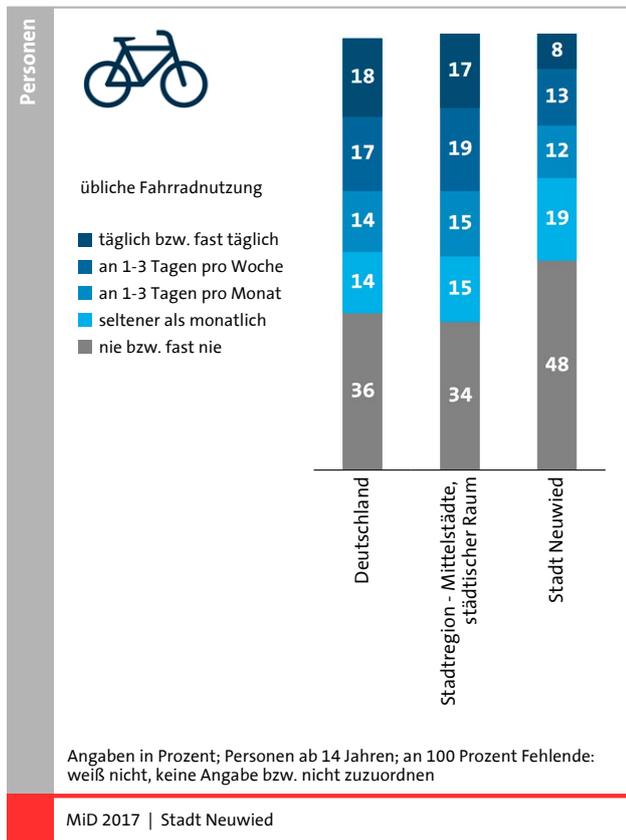
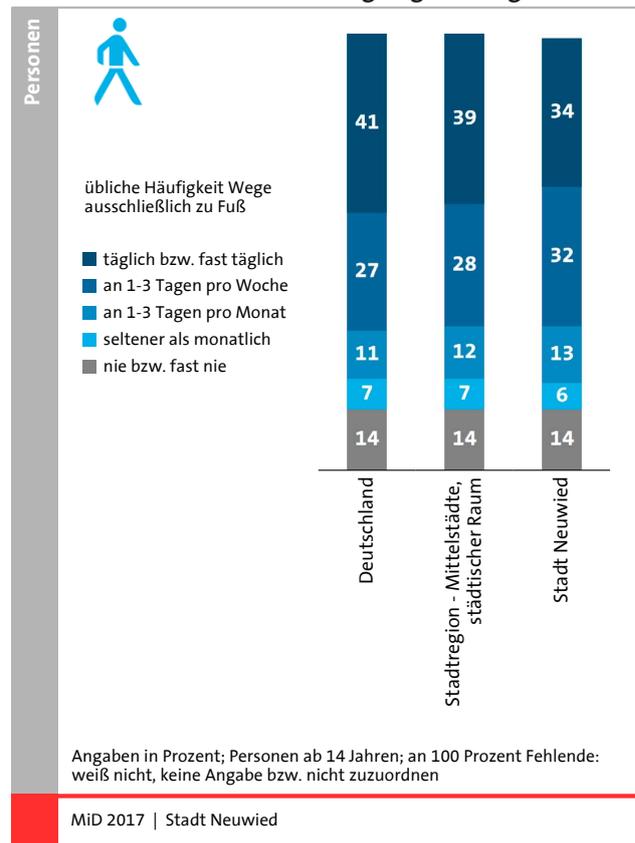


Abbildung 21 Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen



Der Anteil derjenigen, die mindestens einmal wöchentlich einen Weg ausschließlich zu Fuß absolvieren, liegt in der Stadt Neuwied bei einem Drittel und damit etwas unter dem Niveau von Deutschland und dem Durchschnitt über Städte vergleichbarer Größe und Lage. Lediglich etwa jede bzw. jeder achte Befragte gibt an, nie oder fast nie Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen (siehe *Abbildung 21*). Die übliche Häufigkeit, mit der Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden, unterscheidet sich vom Durchschnitt also lediglich im Verhältnis zwischen Personen, die (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß unternehmen, und jenen, die dies an einem bis drei Tagen pro Woche tun.

5.5 Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel Auto, ÖPNV und Fahrrad jeweils separiert voneinander betrachtet. Um einen Eindruck von Mobilitätsoptionen zu gewinnen, ist es aufschlussreich, die Einzelergebnisse miteinander zu kombinieren und die Anzahl und Kombinationen zu analysieren. Im Allgemeinen wird dies unter dem Schlagwort „Multimodalität“ diskutiert. Momentan gibt es zwar keine Einigkeit über die genaue Definition des Begriffs, häufig wird damit jedoch die schwindende Festlegung auf ein einziges Verkehrsmittel im Alltag und die Zunahme der Wahlfreiheit und Optimierung persönlicher Mobilitätsroutinen beschrieben. Ebenso häufig wird „Multimodalität“ unter der Annahme besprochen, dass die Kombination verschiedener Verkehrsmittel im Alltag einen Vorteil für eine umweltgerechtere Mobilität bietet. Unabhängig von solchen Erwartungen beschreibt die folgende Analyse das Mobilitätsverhalten mit Fokus auf die genutzten Verkehrsmittelalternativen der Bürgerinnen und Bürger.

Multimodalität – Beschreibung des Verkehrssystems und des Nutzerverhaltens

Interessant am Begriff Multimodalität ist, dass er in zwei Richtungen weist. Zum einen eignet er sich dazu, das Mobilitätsverhalten der Menschen zu beschreiben, und zum anderen dazu, die Alternativen des Verkehrssystems zu charakterisieren. Je nach Definition beschreibt multimodales Mobilitätsverhalten die Nutzung von zwei oder drei verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb eines bestimmten Zeitraums. Ein multimodal angelegtes Verkehrssystem hingegen bietet den Nutzerinnen und Nutzern mindestens zwei

Alternativen, um ein gewünschtes Ziel zu erreichen. Es setzt also mindestens die Infrastruktur für zwei der drei folgenden Optionen voraus: Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel sowie Pkw. Dieser zweite Aspekt weitet die Analyse von der reinen Betrachtung des Mobilitätsverhaltens auf das Mobilitätsangebot und die Wahlmöglichkeiten der Menschen, die sich entlang regionaler und lokaler Gegebenheiten sowie individueller finanzieller und körperlicher Voraussetzungen unterscheiden.

Die Multimodalität des Verkehrssystems kann mithilfe der MiD nicht für jede Region differenziert beschrieben werden, da keine Daten über mögliche Verbindungen und Alternativen für alle Wege vorliegen. Die regionalstatistischen Raumtypen bieten aber einen guten Ansatzpunkt für die Verkehrsmittelalternativen der Menschen. Es kann davon ausgegangen werden, dass in den städtisch geprägten Räumen mit zunehmender Ortsgröße auch das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel vorhanden ist, während dies im ländlichen Raum mit abnehmender Ortsgröße eher nicht der Fall ist.

Drei Nutzungsmuster

Die vorgenommene Segmentierung des Mobilitätsverhaltens basiert auf den im Alltag genutzten Mobilitätsoptionen. Dazu wird die übliche Verkehrsmittelnutzung im Laufe einer Woche herangezogen. Die Nutzungsmuster lassen sich in drei Kategorien einteilen:

- Personen, die kein Verkehrsmittel regelmäßig nutzen,
- Personen, die ein Verkehrsmittel regelmäßig nutzen, sowie
- multimodale Personen, die mindestens zwei Verkehrsmittel regelmäßig nutzen.

Im Rahmen der Auswertung wird bewusst von einer häufig verwendeten Differenzierung abgewichen, wonach ausschließlich Personen, die sowohl das Auto, das Fahrrad als auch die öffentlichen Verkehrsmittel im Verlauf einer üblichen Woche nutzen, als multimodal bezeichnet werden. Vielmehr steht die grundsätzliche Wahlfreiheit in Abgrenzung zur Festlegung auf ein einziges Verkehrsmittel im Fokus der Auswertungen. Vor diesem Hintergrund werden die drei oben genannten Gruppen differenziert. Dies geschieht vor allem auch mit Blick auf die ländlichen Räume, in denen die öffentlichen Verkehrsmittel nur selten alltagstaugliche Angebotsalternativen bieten.

Im Folgenden werden die Zusammenhänge zwischen den Nutzungsmustern, den regionalstatistischen Raumtypen sowie dem ökonomischen Status auf Basis der MiD-Gesamtstichprobe beschrieben und die Ergebnisse für die Stadt Neuwied eingeordnet.

Wahlfreie, multimodale Personen vor allem in großstädtischen Räumen

Nur etwa ein Fünftel der Einwohnerinnen und Einwohner Neuwieds gehört zur Gruppe der wahlfreien Multimodalen (siehe *Abbildung 22*). Sie nutzen im Laufe einer üblichen Woche mindestens zwei Verkehrsmittel. Die häufigste Kombination besteht dabei aus Auto und Fahrrad, gefolgt von der Kombination Auto und öffentliche Verkehrsmittel sowie Rad und öffentliche Verkehrsmittel. Der geringe Anteil an Personen, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen und Fahrrad fahren, der zuvor beschrieben wurde, zeigt sich also auch hier. Eine Kombination von allen drei Verkehrsmitteln im Laufe einer üblichen Woche zeigen nur vergleichsweise wenige Personen. Der Anteil dieser Gruppe beträgt lediglich 3 Prozent. Im Vergleich zu Deutschland sowie der „Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“ gehören nur sehr wenige Befragte zur Gruppe der wahlfreien Multimodalen.

Deutschlandweit umfasst diese Gruppe gut ein Drittel der Bevölkerung. In Städten vergleichbarer Größe und Lage liegt der Anteil mit 38 Prozent noch einmal höher.

Da das multimodale Nutzungsverhalten immer auch ein multimodal angelegtes Verkehrssystem voraussetzt, ist es aufschlussreich, die Anteile dieser Gruppe in den verschiedenen regionalstatistischen Raumtypen zu betrachten. Wie erwartet, ist in den Metropolen der höchste Anteil Multimodaler zu finden. In diesem Raumtyp steigt er auf 43 Prozent. Das vorhandene ÖV-Angebot in diesen Städten sorgt dafür, dass vor allem die wöchentlichen Kombinationen des Fahrrads und/oder Autos mit den Angeboten von Bussen und Bahnen im Vergleich zu ländlichen Regionen steigen. Der Anteil der Personen, die Auto und Fahrrad kombinieren, sinkt in den Metropolen im Vergleich zu den ländlichen Regionen deutlich. Der zuvor festgestellte vergleichsweise geringe Anteil an Fahrradfahrerinnen und -fahrern in der Stadt Neuwied findet sich auch in dieser Betrachtung wieder. Die Kombinationen von Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Fahrrad sind seltener als in vergleichbaren Städten, während vor allem der Anteil der reinen Autofahrerinnen und -fahrer deutlich höher ist.

Abbildung 22 Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf (Multimodalität)

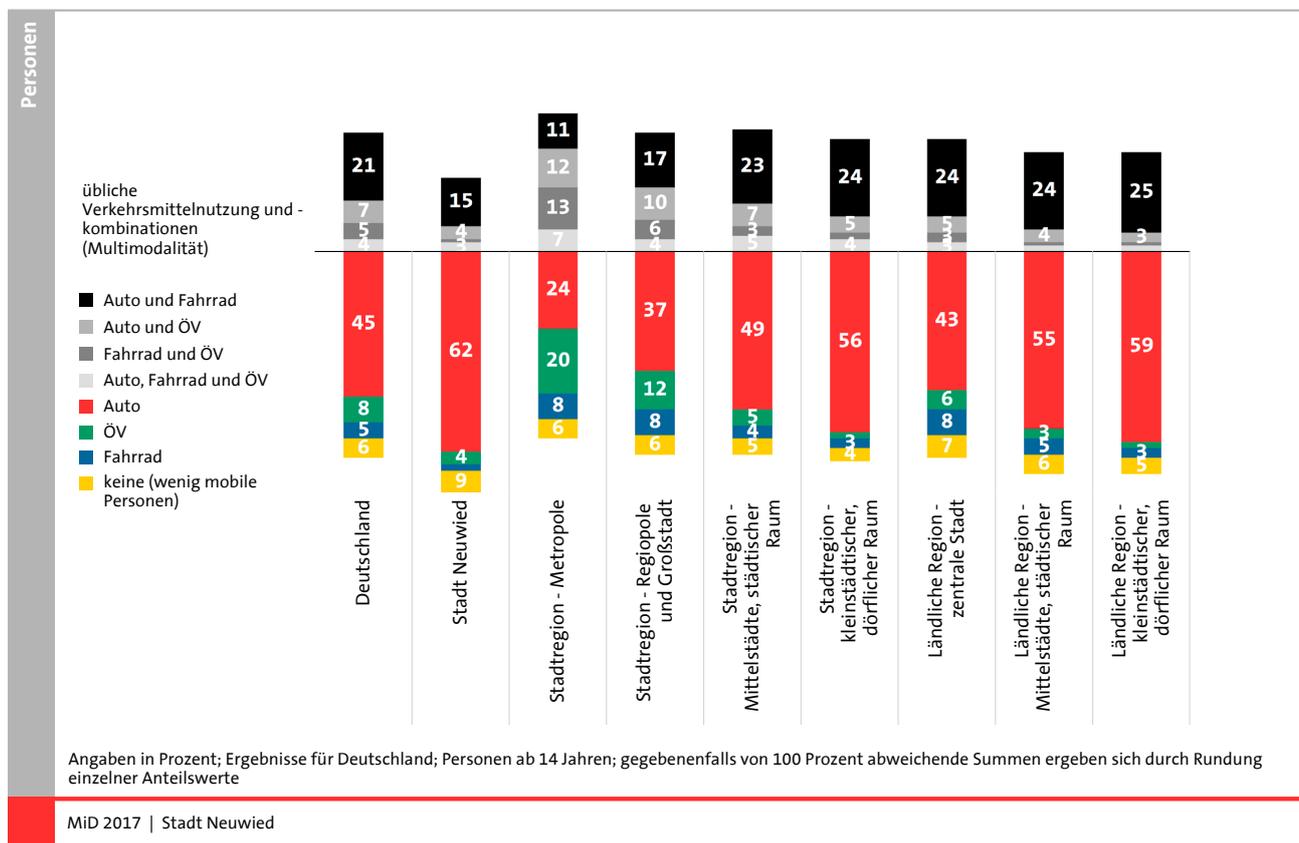


Tabelle 2 Multimodale Personen nach ökonomischem Status

Anteil multimodaler Personen	niedrig	mittel	hoch
	%	%	%
gesamt (Deutschland)	32	34	41
Stadtregion – Metropole	37	39	50
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	33	35	44
Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum	32	36	42
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	32	34	37
ländliche Region – zentrale Stadt	28	36	41
ländliche Region – Mittelstadt, städtischer Raum	28	30	35
ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	29	29	34
Anteil der Kombinationen (Deutschland)			
Auto und Fahrrad	15	20	24
Auto und ÖV	7	7	7
Fahrrad und ÖV	6	4	4
Auto, Fahrrad und ÖV	3	3	6

MiD 2017 | Stadt Neuwied

Wahlfreie, multimodale Personen häufiger mit höherem Einkommen

Dass die Wahlfreiheit nicht nur von den regionalen Voraussetzungen des Verkehrssystems abhängt, sondern auch von den individuellen ökonomischen Ressourcen, zeigt ein Blick auf die Verteilung der Multimodalen nach ökonomischem Status (siehe Tabelle 2): In der Bevölkerungsgruppe mit hohem ökonomischem Status steigt der Anteil auf 41 Prozent. Schaut man auf diese Gruppe innerhalb der Metropolen, wächst dieser Wert auf 50 Prozent an. Besonders deutlich steigt hier der Anteil der Gruppe, die sowohl ein Auto, ein Fahrrad als auch öffentliche Verkehrsmittel im üblichen Wochenverlauf nutzen: Er erreicht rund 10 Prozent, während er in der Gruppe mit niedrigem ökonomischem Status lediglich 4 Prozent beträgt (ohne Abbildung).

Festgelegte, monomodale Personen häufiger in ländlichen Räumen

Der Gruppe der Monomodalen gehören mit rund 58 Prozent die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner Deutschlands an. Sie ist in den ländlichen Regionen deutlich größer als in den städtischen Regionen. In den Metropolen erreicht sie mit 52 Prozent den niedrigsten Wert, während sie in kleineren und Mittelstädten im ländlichen Raum fast einen Anteil von zwei Dritteln erreicht (siehe Abbildung 22). Die Wahlmöglichkeiten, die das Verkehrssystem für die Einwohnerinnen und Einwohner bereithält, unterscheiden sich zwischen den Raumtypen also deutlich. Das wird im Nutzungsverhalten reflektiert und vor allem im hohen Anteil der Autofahrerinnen und -fahrer deutlich, die in den kleinen und Mittelstädten

des ländlichen Raums fast die komplette Gruppe der festgelegten, monomodalen Nutzer bildet. In den Metropolen schrumpft die Gruppe der monomodalen Autofahrerinnen und -fahrer auf rund ein Viertel. In der Stadt Neuwied gehören mit fast 70 Prozent die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner in diese Kategorie.

Auf dem Land und mit steigendem ökonomischem Status dominiert das Auto

Jede fünfte Einwohnerin bzw. jeder fünfte Einwohner in den Metropolen gehört zu den monomodalen ÖV-Nutzerinnen und ÖV-Nutzern (siehe Abbildung 22). Dieser Wert steigt unter den Personen mit geringem Einkommen auf rund 28 Prozent deutlich an, während der Anteil der monomodalen Autofahrerinnen und -fahrer auf rund 17 Prozent sinkt (ohne Abbildung). Mit steigendem Einkommen sinkt auch in den Metropolen die Festlegung auf die öffentlichen Verkehrsmittel und nimmt die Festlegung auf das Auto zu. Die Gruppe mit hohem ökonomischem Status besteht fast vollständig aus Personen, die im Alltag ausschließlich Auto fahren (siehe Tabelle 3).

Monomodale Fahrradfahrer sehr selten

Die Anteile der reinen Fahrradnutzerinnen und -nutzer sind in allen Einkommensgruppen gering. Bei begrenzten ökonomischen Ressourcen werden diese in der Regel auf ein Verkehrsmittel konzentriert, mit dem möglichst alle Alltagswege bestritten werden können. Je nach Familiensituation und Wohnlage bzw. verfügbarem ÖV-Angebot sind dies das Auto oder die öffentlichen Verkehrsmittel. Das

Tabelle 3 Monomodale Personen nach ökonomischem Status

Anteil monomodaler Personen	niedrig	mittel	hoch
	%	%	%
gesamt (Deutschland)	58	59	57
Stadtregion – Metropole	53	54	53
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	57	58	56
Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum	59	58	56
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	60	61	62
ländliche Region – zentrale Stadt	60	57	57
ländliche Region – Mittelstadt, städtischer Raum	60	63	63
ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	63	64	64
Anteil der Kombinationen (Deutschland)			
Auto	39	46	48
ÖV	12	8	4
Fahrrad	8	5	4

MiD 2017 | Stadt Neuwied

Fahrrad spielt lediglich eine kleine Rolle als einziges Alltagsverkehrsmittel.

Wenig Mobile ohne Verkehrsmittelnutzung eher mit niedrigem Einkommen

Die Gruppe der Personen, die im üblichen Verlauf einer Woche kein Verkehrsmittel nutzen, umfasst etwa 6 Prozent der Bevölkerung. 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 sowohl vom Raumtyp als auch vom verfügbaren Einkommen abhängig ist. Der Anteil der wenig Mobilen steigt mit sinkendem Einkommen. Er ist unter den Personen mit hohem ökonomischem Status mit rund 2 Prozent am geringsten und erreicht in der Gruppe der Personen mit geringem ökonomischem Status mit rund 10 Prozent den höchsten Anteil (ohne Abbildung).

Für die Stadt Neuwied zeigt die Analyse, dass die überwiegende Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner in ihrer wöchentlichen Mobilitätsroutine ausschließlich auf das Auto als universelles Verkehrsmittel setzt. Lediglich 6 Prozent der Bevölkerung nutzen ausschließlich das Angebot von Bussen und Bahnen oder das Fahrrad. Etwa ein gutes Fünftel der Einwohnerinnen und Einwohner greift im wöchentlichen Alltag auf zwei oder sogar drei verschiedene Verkehrsmittel zurück.

6 Bewertung der Verkehrssituation – Zufriedenheit und Alltagseinstellungen

Auch wenn die Verkehrsmittelnutzung einen wichtigen Indikator für die Qualität der Verkehrsinfrastruktur am Wohnort darstellt, reicht sie nicht aus, um die Qualität vollständig zu beleuchten. Aus diesem Grund wurde in der MiD 2017 zusätzlich untersucht, wie die Verkehrssituation am Wohnort wahrgenommen wird. Die Bewertung erfolgte anhand der gängigen Schulnoten (sehr gut, gut, befriedigend, ausreichend, mangelhaft, ungenügend). Für die Auswertung wurden die Noten „mangelhaft“ sowie „ungenügend“ aufgrund ihrer geringen Anteile zusammengefasst. Thematisiert wurden neben der Verkehrssituation für das Auto, den ÖPNV sowie das Fahrrad auch die Gegebenheiten für Fußwege vor Ort.

Situation für den ÖPNV am schlechtesten bewertet

Wie beim Blick auf die Mittelwerte für die einzelnen Fortbewegungsmittel deutlich wird, beurteilen die Neuwiederinnen und Neuwieder die Verkehrssituation bei den Bussen und Bahnen mit einer Gesamtnote von 3,2 sowie beim Fahrrad mit einer Gesamtnote von 3,1 am schlechtesten (siehe *Abbildung 23*). Mit einem Anteil von 39 Prozent beurteilt mehr als jede bzw. jeder dritte Befragte die Verkehrssituation für den ÖPNV als „ausreichend“ oder schlechter. Bezüglich der Verkehrssituation beim Fahrrad urteilt ein knappes Drittel der Befragten in dieser Form. Im Vergleich zu Deutschland werden die Verkehrssituationen für diese beiden Verkehrsmittel deutlich schlechter bewertet.

Besser schneidet die Verkehrssituation für das Auto ab. Mit einem Mittelwert von 2,1 wird diese insgesamt als „gut“ eingeschätzt. Dieser Wert kommt vor allem durch die vergleichsweise hohen Anteile der Noten „gut“ sowie „sehr gut“ zustande, die summiert 76 Prozent ergeben. Am häufigsten wird die Verkehrssituation für das Auto mit einem Anteil von 54 Prozent jedoch als „gut“ angesehen.

Fußwege stechen positiv heraus

Neben der Wahrnehmung der Bedingungen für die „klassischen“ Verkehrsmittel spielt jedoch auch die Verkehrssituation für Fußwege eine nicht zu unterschätzende Rolle für die tägliche Mobilität. Diese wird mit einer Gesamtnote von 2,0 deutlich besser bewertet als die Verkehrssituation für Auto & Co. Der hohe Wert resultiert vor allem aus dem hohen Anteil an Personen, die die Verkehrssituation vor Ort als „sehr gut“ und „gut“ beschreiben. Lediglich etwa jede bzw. jeder fünfte Befragte schätzt die Verkehrssituation für Fußgänger mit der Note „befriedigend“ oder schlechter ein. Mit zusammen 3 Prozent sind die Noten „mangelhaft“ sowie „ungenügend“ am seltensten vertreten.

Dieses Ergebnis zeigt sich auch deutschlandweit, wo die Verkehrssituation für Fußwege ähnlich gut bewertet wird. In Neuwied führt es aber nicht zum häufigen Zu-Fuß-Gehen. Die Auswertungen in *Kapitel 5.4* haben gezeigt, dass in der Stadt mit etwa einem Drittel der Einwohnerinnen und Einwohner ein vergleichsweise geringer Teil (fast) täglich zu Fuß geht.

Auto wird ÖPNV sowie Fahrrad vorgezogen

Eine gute Verkehrssituation macht die Nutzung des jeweiligen Verkehrsmittels grundsätzlich angenehmer. Ob jedoch generell gerne zu Fuß gegangen oder mit dem Auto, ÖPNV bzw. Fahrrad gefahren wird, bleibt letztlich vor allem eine subjektive Einstellungsfrage. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der MiD auch dieser Aspekt untersucht.

Wie der Vergleich der Ergebnisse zeigt, sind die Befragten in der Stadt Neuwied von allen „klassischen“ Verkehrsmitteln am liebsten mit dem Auto unterwegs. 86 Prozent der Befragten stimmen der Aussage zu „Ich fahre im Alltag gerne mit dem Auto“, über ein Drittel davon sogar voll und ganz (siehe *Abbildung 24*). In Deutschland belegt das Autofahren ebenfalls den

Abbildung 23 Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort



ersten Platz unter den klassischen Verkehrsmitteln. Mit 77 Prozent liegt der Anteil derer, die gerne Auto fahren, jedoch unter dem Ergebnis von Neuwied.

Der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad“ stimmen 45 Prozent der Befragten in der Stadt Neuwied zu. Damit liegt die Stadt deutlich unter dem für Deutschland ermittelten Wert von 60 Prozent. Folglich wird das Fahrrad in der Stadt Neuwied von 54 Prozent der Befragten nicht gerne als Verkehrsmittel genutzt. Fast jede bzw. jeder Fünfte gibt sogar an, überhaupt nicht gerne Fahrrad zu fahren. Die Ablehnung des Fahrrads als Verkehrsmittel zusammen mit der schlechten Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad passen zu den unterdurchschnittlichen Ausstattungsraten, der unterdurchschnittlichen üblichen Nutzung sowie dem geringeren Anteil am Modal Split.

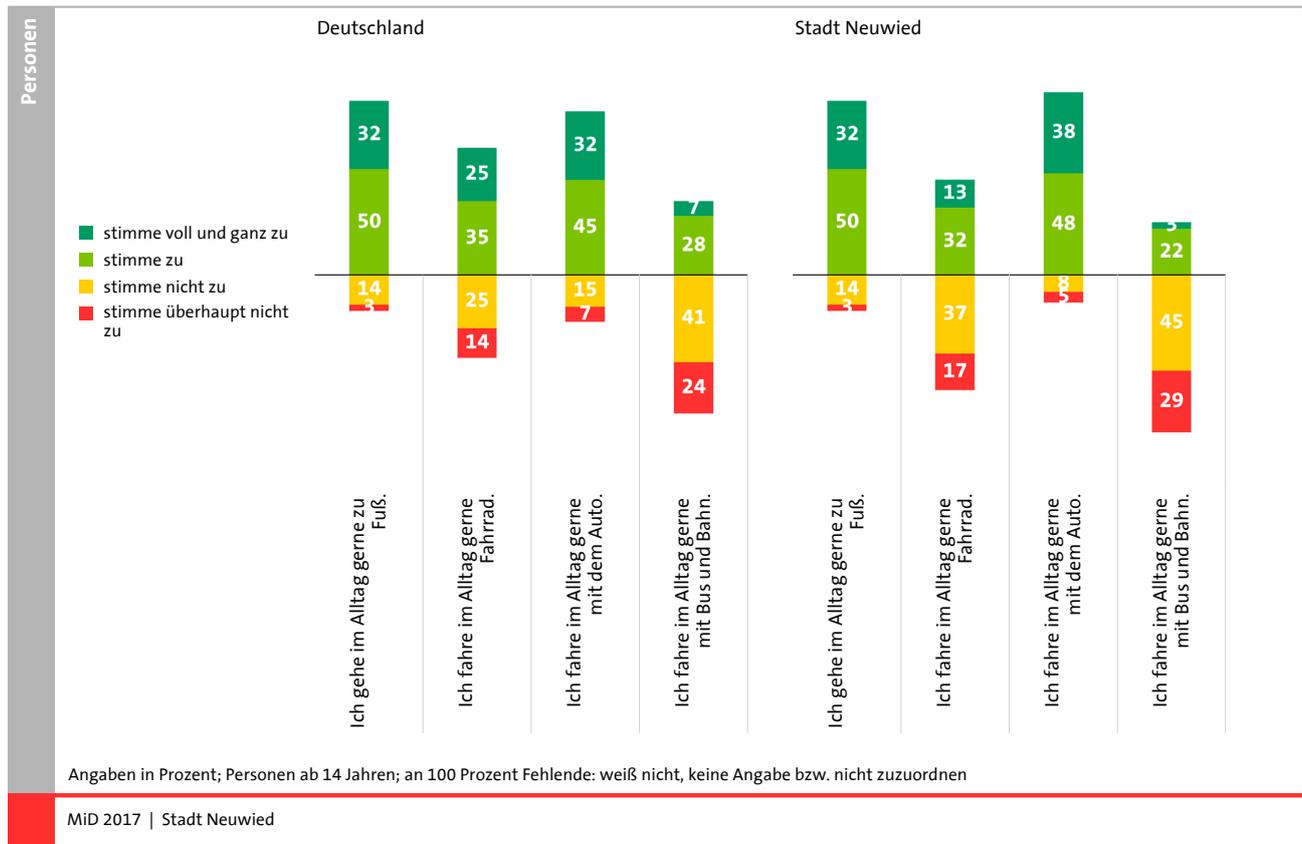
Der ÖPNV ist in Deutschland das mit Abstand unbeliebteste Verkehrsmittel. In der Stadt Neuwied wird der ÖPNV sogar noch schlechter bewertet. Knapp drei Viertel der Befragten geben an, im Alltag nicht gerne mit Bus und Bahn zu fahren. Dieses Ergebnis zeigt sich auch in der geringen Nutzung des ÖPNV in der Stadt Neuwied (vergleiche Kapitel 3.3 und 5.2).

Zu-Fuß-Gehen auch bei der Beliebtheit ganz vorne

Beliebter als die Nutzung von Auto, Fahrrad und ÖPNV ist jedoch die Fortbewegung „zu Fuß“. Der Anteil der Personen, die der Aussage „Ich gehe im Alltag gerne zu Fuß“ zustimmen, ist mit 82 Prozent mit Abstand am höchsten. Nur 14 Prozent der Befragten legen nicht gerne und weitere 3 Prozent überhaupt nicht gerne Wege zu Fuß zurück. Auch in Deutschland insgesamt wird das Zu-Fuß-Gehen im Vergleich mit der Auto-, ÖPNV- und Fahrradnutzung als am angenehmsten empfunden.

Bezüglich der Verkehrssituation in Neuwied kann abschließend festgehalten werden, dass diese für Fußgängerinnen und Fußgänger mit Abstand am besten und für den ÖPNV am schlechtesten bewertet wird.

Abbildung 24 Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag



7 Eine kleine Bilanz

Die Ergebnisse zeigen die starke Bedeutung des Autos für die Alltagsmobilität. An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege in Deutschland mit einem motorisierten Individualverkehrsmittel, in der Regel einem Auto, zurückgelegt. Bei den genutzten Autos handelt es sich fast ausschließlich um Pkw mit Verbrennungsmotoren. Elektroautos, die mit Energie aus nachhaltigen Quellen betrieben werden können, sind in den Haushalten selten. Die Verkehrswende, bei der Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger umgestellt und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gestärkt werden, ist auf den ersten Blick in den Ergebnissen nicht erkennbar.

Umweltverbund in urbanen Räumen bedeutend

Ein genauerer Blick offenbart aber Unterschiede zwischen Bevölkerungsgruppen und Raumtypen. So wird in den Metropolen und Großstädten deutlich mehr zu Fuß gegangen und Rad gefahren als in den ländlicheren und dörflicheren Räumen. Die öffentlichen Verkehrsmittel erreichen in den Metropolen einen Anteil von 20 Prozent und der Anteil des Umweltverbundes an den Wegen steigt insgesamt auf fast zwei Drittel. Die hohe Siedlungsdichte mit einer Vielzahl zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbarer Ziele drängt den Autoanteil deutlich zurück. Zugleich sorgt ein gut ausgebautes System öffentlicher Verkehrsmittel für motorisierte Alternativen zur Nutzung des Pkw.

ÖV vor allem bei jungen Erwachsenen wichtig

Neben der Trennlinie zwischen Stadt und Land verläuft eine weitere zwischen den Altersgruppen und Lebensphasen. Die Verkehrsmittelwahl junger Erwachsener unterscheidet sich zum Teil deutlich von der Verkehrsmittelwahl der mittleren Altersstufen. Junge Erwachsene nutzen die Angebote der öffentlichen Verkehrsmittel deutlich häufiger, vor allem dann, wenn sie in der Ausbildung sind und über vergleichsweise geringe Einkommen verfügen. Die Semester- und Ausbildungstickets werden in dieser Lebensphase häufig genutzt, sodass sich der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel in diesen Altersgruppen verdoppelt. Ob dieses Verhalten mit steigendem Alter und Einkommen beibehalten und damit zu einer Verkehrswende beitragen wird, bleibt abzuwarten.

Vorbehalte gegenüber dem ÖV

Dabei darf nicht übersehen werden, dass die gemeinschaftlich genutzten öffentlichen Verkehrsmittel deutlich weniger beliebt sind als die individuellen Verkehrsmittel Fahrrad, Auto und auch das Zu-Fuß-Gehen. Das mag daran liegen, dass die individuellen Verkehrsmittel die Menschen in der Regel direkt und ohne Umstiege ans gewünschte Ziel bringen. Eine Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel bedingt also neben der Verbesserung des Angebots an Linien, Taktung, Zuverlässigkeit, Tarifgestaltung und Komfort immer auch die Überwindung individueller Hemmnisse und Vorbehalte.

Unterschiede nach Einkommen

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

Verkehr wird stark von externen Faktoren beeinflusst

Veränderungen am Verkehrsangebot sind zudem nur ein Faktor, der die Verkehrsmittelwahl beeinflusst. Auch die Urbanisierung, also das Wachsen der Städte, die Beschäftigungssituation, die Siedlungsstruktur und die Gestaltung von Wohnquartieren beeinflussen das Mobilitätsverhalten. Um die Verkehrswende voranzubringen und nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern, muss auch bei der Gestaltung der Wohnquartiere, Arbeitsformen und Arbeitsorte angesetzt werden. Neue Lösungen in diesen Bereichen können einen langfristigen Beitrag für die Umsetzung der Verkehrswende leisten.

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

Erläuterung wichtiger Begriffe

Im Folgenden werden die zentralen Begriffe aus dem Regionalbericht vorgestellt. Dabei liegt der Fokus besonders auf den Fachausdrücken zur Beschreibung der Datenerhebung sowie auf den Begriffen der Mobilitätsforschung mit Bezug zum Personenverkehr.

CATI (Computer Assisted Telephone Interview)

Befragungsmethode, bei der eine Interviewerin/ein Interviewer telefonisch eine Teilnehmerin/einen Teilnehmer befragt. Im Interview wird ein computergestütztes Fragebogenskript verwendet, das automatisch die Filterführung steuert und die Angaben speichert.

CAWI (Computer Assisted Web Interview)

Befragungsmethode, bei der Teilnehmerinnen bzw. Teilnehmer einen schriftlichen Fragebogen selbst ausfüllen, der über das Internet bereitgestellt wird. Der programmierte Fragebogen übernimmt dabei die Filtersteuerung.

Dual-Frame-Stichprobe

Ein aus zwei Rahmen („frames“) bestehender Stichprobenansatz, in der Regel eine Kombination aus einer Zufallsauswahl aus dem Festnetz sowie entsprechend aus dem Mobilfunkbereich im Zusammenhang mit telefonischen Interviews.

Hauptverkehrsmittel

Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst. Als Hauptverkehrsmittel wird das gesetzt, mit dem wahrscheinlich die längste Strecke des Weges unternommen wurde. Die Rangfolge lautet dabei ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.

Haushaltsinterview

Bildete den ersten Erhebungsschritt im Rahmen der Studie und diente zur Erhebung von soziodemografischen Angaben sowie der Verkehrsmittelausstattung der Haushalte. Zudem sollten die Haushalte für den zweiten Erhebungsschritt (Personeninterview) gewonnen werden.

Mixed-Mode-Design

Kombination verschiedener Befragungsmethoden in einem Studiendesign. In der MiD wurden telefonische (CATI), schriftliche (PAPI) und Online-Befragungen (CAWI) kombiniert.

Mobilitätsquote

Anteil mobiler Personen, d. h. von Personen, die am Stichtag mindestens einen Weg außer Haus zurückgelegt haben. Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, werden im Rahmen der Studie und bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands als „nicht mobil“ betrachtet.

Modal Split

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

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.

Multimodalität

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

Nicht-motorisierter Individualverkehr (NMIV)

Teil des Verkehrs, bei dem kein motorisiertes Verkehrsmittel zum Einsatz kommt, z. B. Fußverkehr oder Fahrradverkehr.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Teil des öffentlichen Verkehrs, der die Beförderung von Personen im Nahbereich sicherstellt. Dazu gehören unter anderem Straßenbahnen, U- und S-Bahnen, Stadt- und Regionalbusse sowie Taxis.

Öffentlicher Personenfernverkehr (ÖPFV)

Teil des öffentlichen Verkehrs, der die Beförderung von Personen im Fernbereich sicherstellt. Dazu gehören unter anderem Fern- und Reisebusse, Fernzüge, Flugzeuge und Schiffe.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmitteln 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).

