

Verkehrsmittelwahl bei Freizeitwegen

Analyse auf Basis von Modalgruppen

Nahverkehrs-Tage 2015
Kassel, 24. September 2015

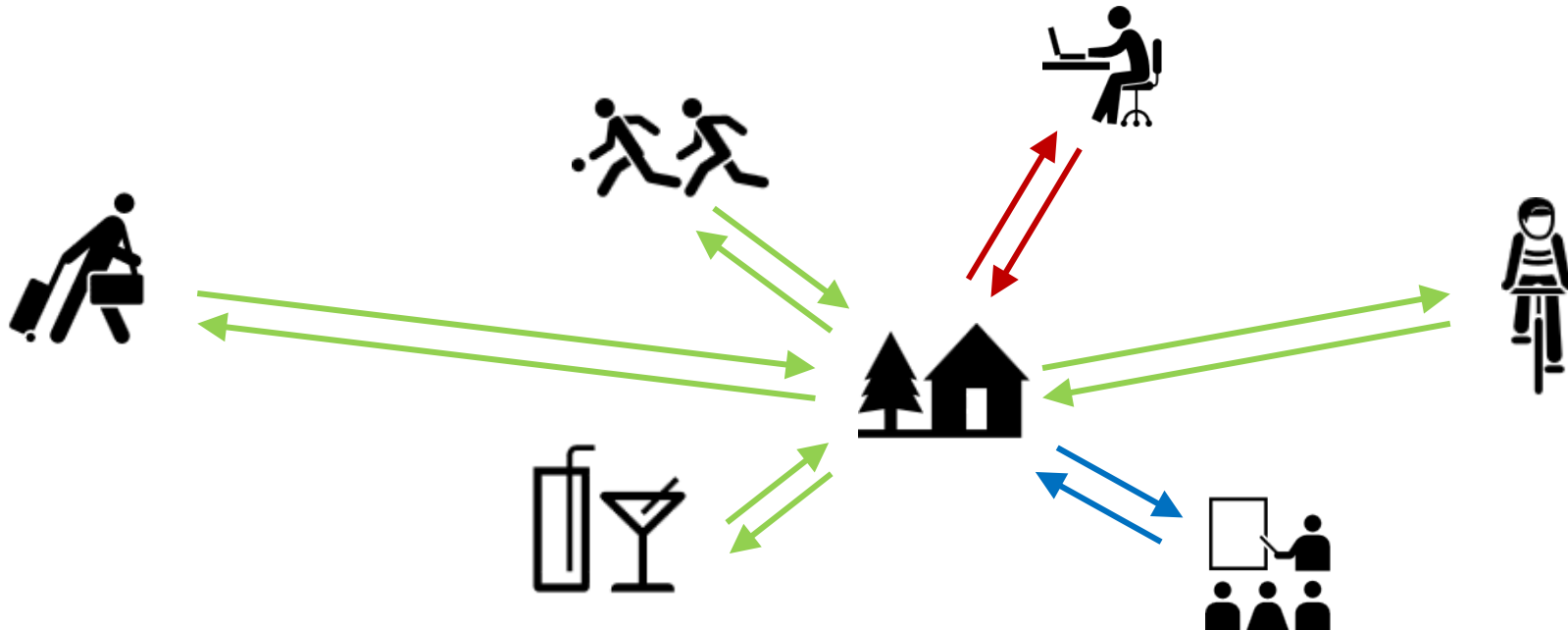
Dr. Claudia Nobis



Wissen für Morgen



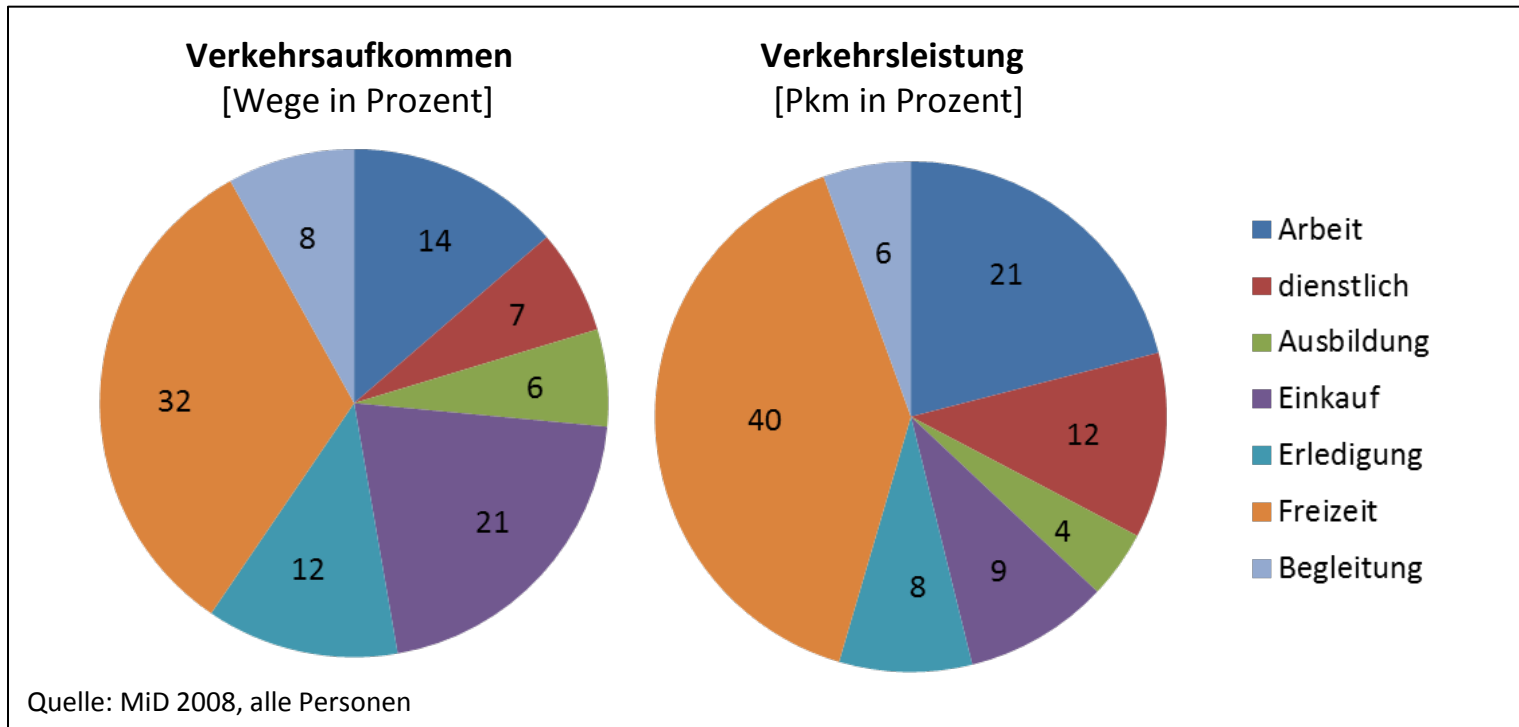
Zusammenhang von Wegezweck und Verkehr



- Freizeitwege sind heterogen
- Freizeitverkehr: lange Zeit Restgröße nach Abzug anderer Wegezwecke



Verkehr in Abhängigkeit vom Wegezweck



Gliederung

- Datengrundlage & Methode
- Charakteristika Freizeitverkehr
- Analyse Freizeitverkehr auf Basis von Modalgruppen
- Wechselwirkung Alltagsmobilität & Reisen
- Zusammenfassung & Fazit

Datengrundlage & Methode

- Daten des Deutschen Mobilitätspanels (MOP) von 1999 bis 2008
- Daten der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) von 2008
- Einteilung der Personen in Modalgruppen anhand der im Verlauf einer Woche genutzten Verkehrsmittel (MIV, ÖV, Fahrrad)



Datengrundlage & Methode



Einteilung in Personengruppen

Längsschnittdaten MOP

Basis: Verkehrsmittelnutzung innerhalb der Berichtswoche

Querschnittsdaten MiD

Basis: Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

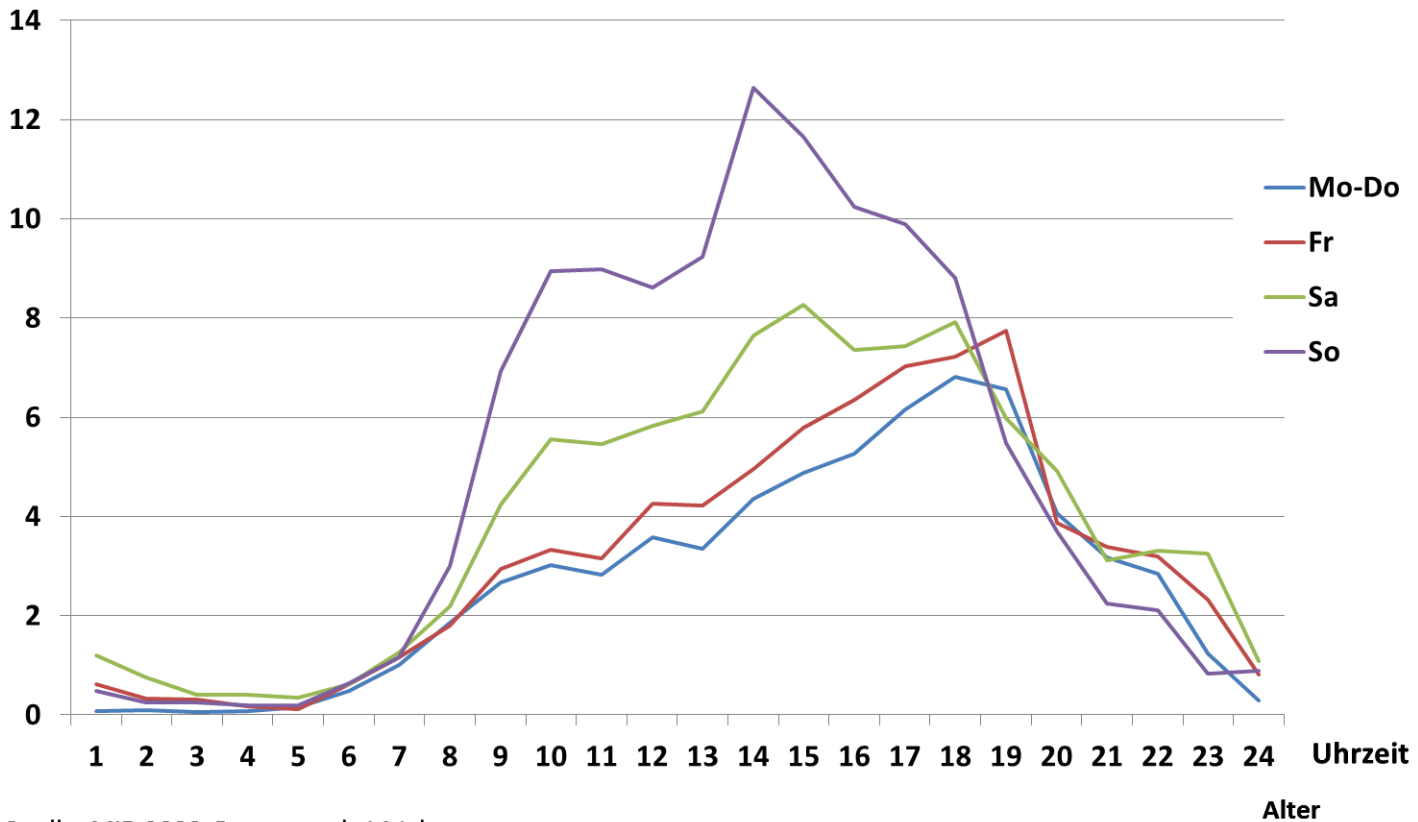
Monomodale Personengruppen	MIV		
	ÖV		
	Rad		
Multimodale Personengruppen	MIV und Rad		
	MIV und ÖV		
	ÖV und Rad		
	MIV, ÖV und Rad		



Charakteristika Freizeitverkehr

Freizeitverkehr weist deutliches Wochenprofil auf

Wege absolut [Mio. pro Tag]

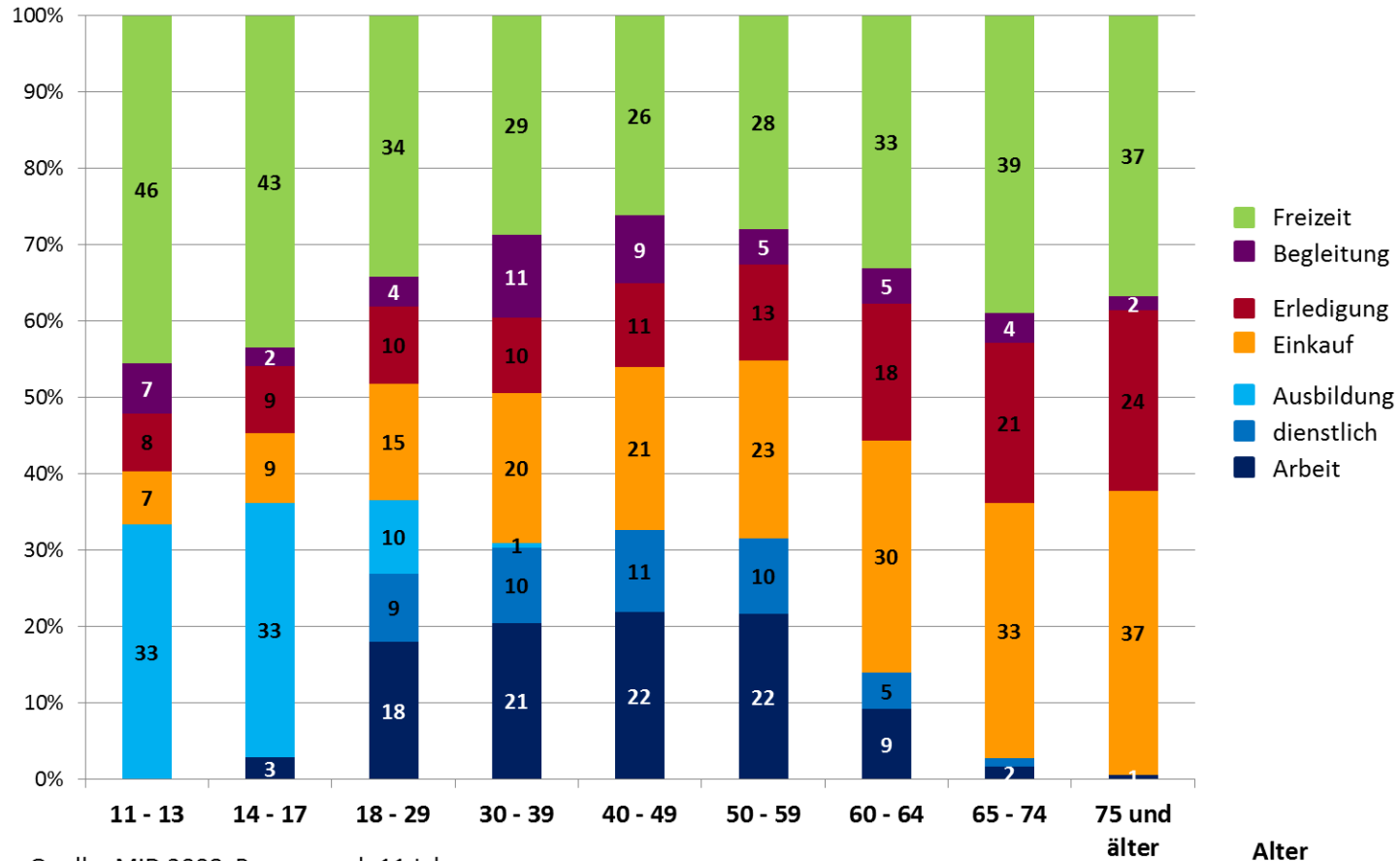


Quelle: MiD 2008, Personen ab 14 Jahren



Charakteristika Freizeitverkehr

Anteil an Freizeitwegen variiert nach Alter

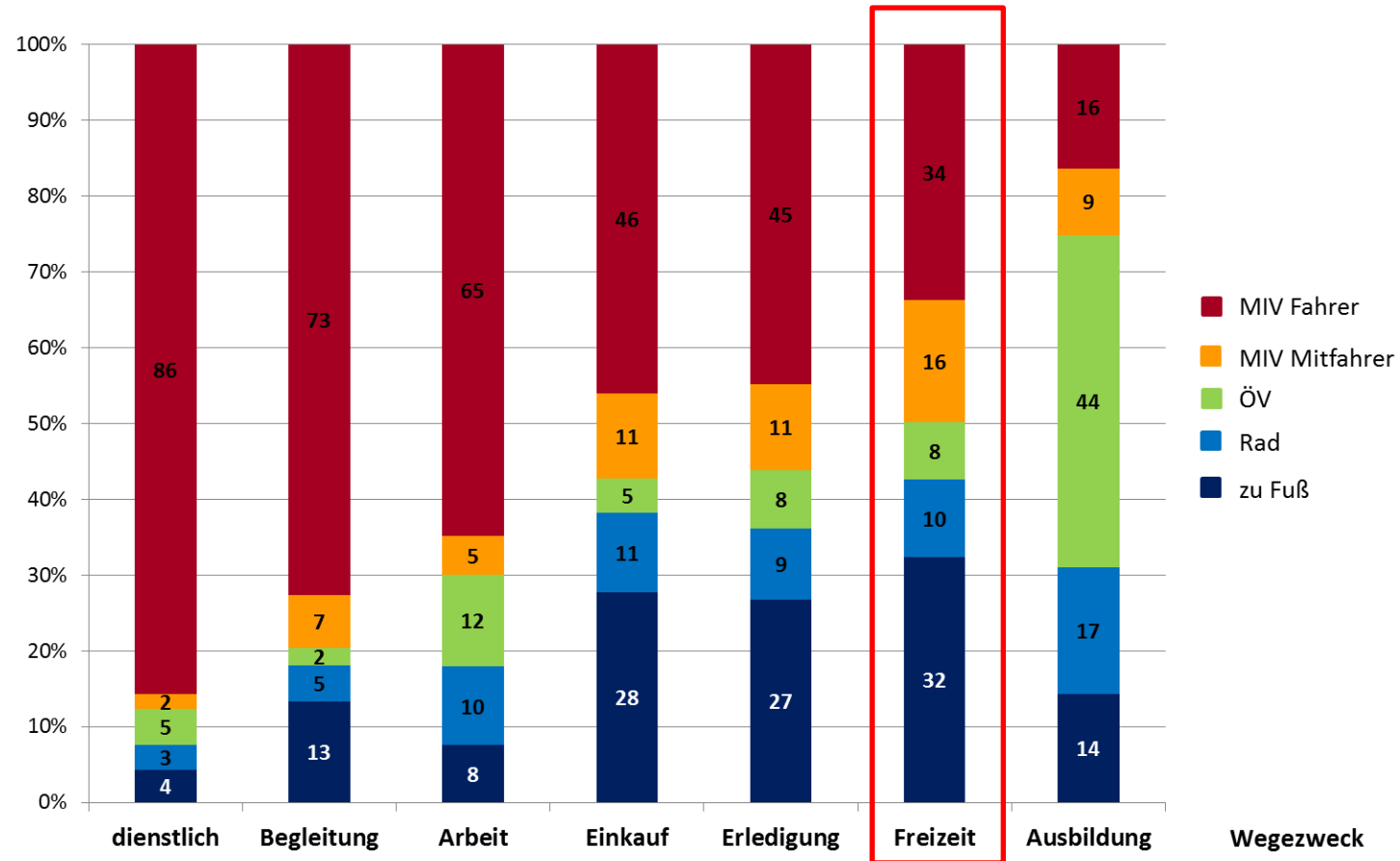


Quelle: MiD 2008, Personen ab 11 Jahren



Charakteristika Freizeitverkehr

Freizeitwege weisen hohen Anteil zu Fuß auf



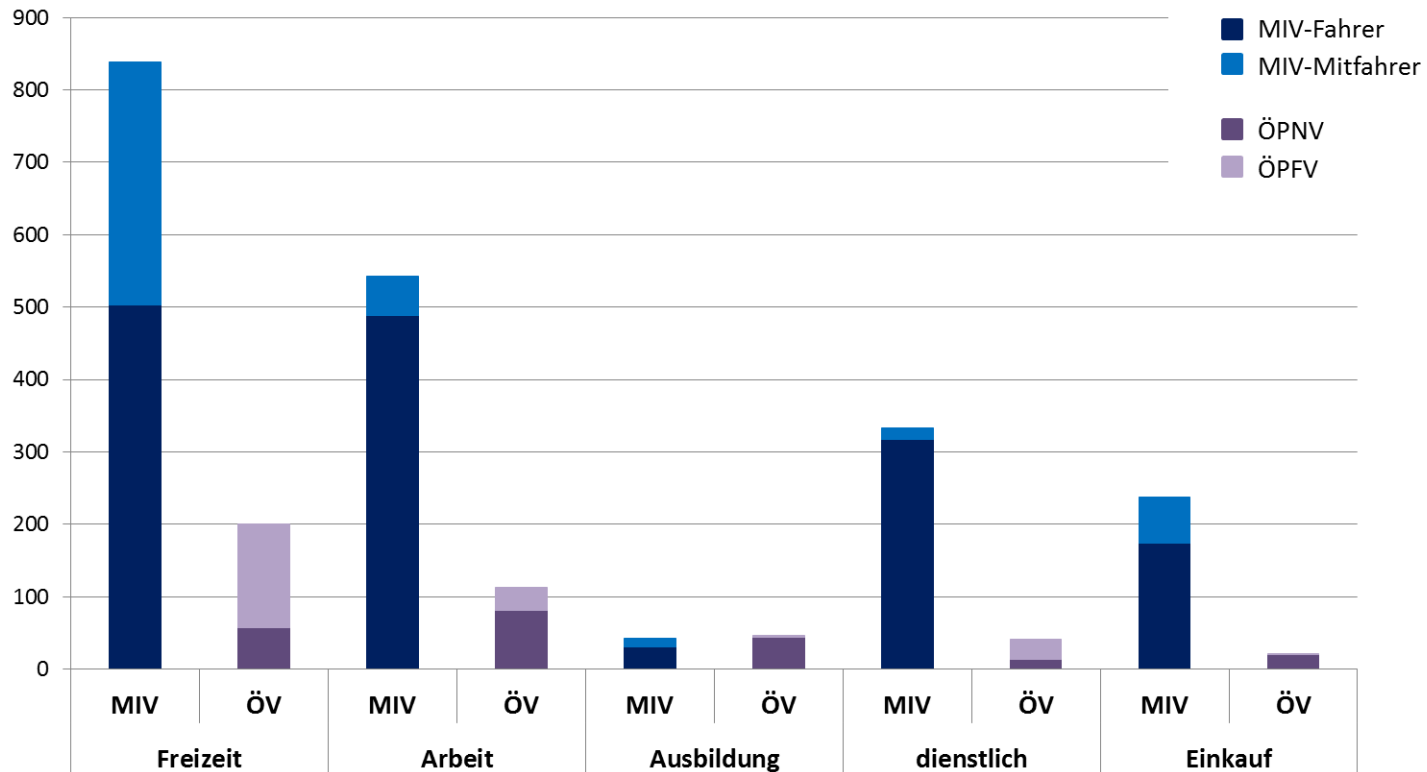
Quelle: MiD 2008, Personen ab 14 Jahren



Charakteristika Freizeitverkehr

Verkehrsleistung fällt in der Freizeit am höchsten aus

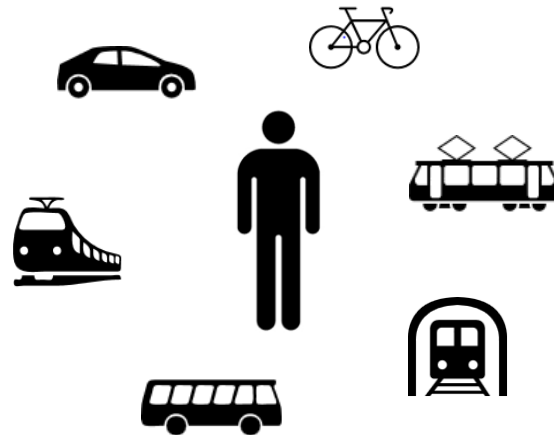
**Personenkilometer
[Mio. pro Tag]**



Quelle: MiD 2008, Personen ab 14 Jahren



Analyse auf Basis von Modalgruppen



Kernfrage:

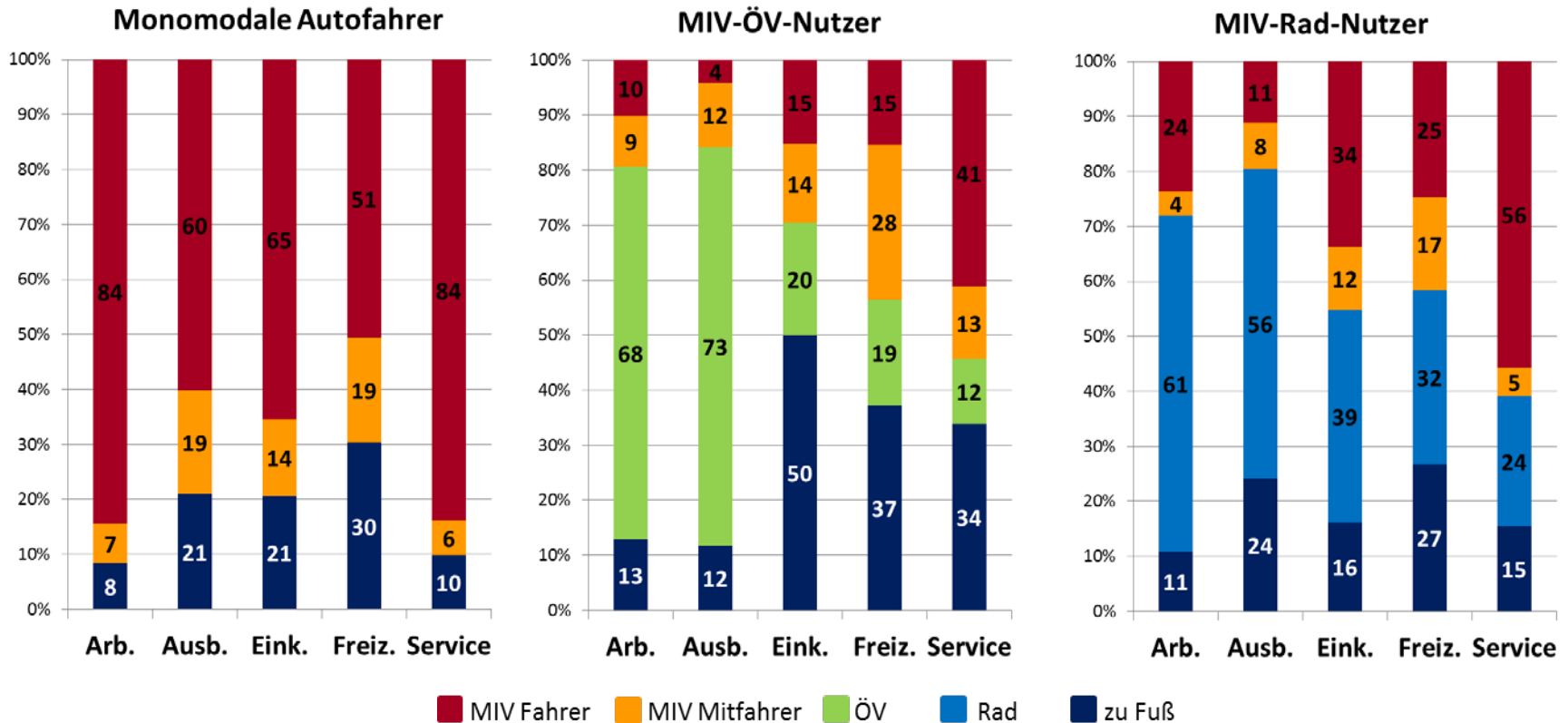
Nutzen multimodale Personen das eine Verkehrsmittel für die eine Aktivität und das andere Verkehrsmittel für die andere Aktivität?

Oder: Findet bei jedem Wegezweck eine wechselnde Verkehrsmittelnutzung statt?



Analyse auf Basis von Modalgruppen

Verkehrsmittelnutzung nach Aktivität

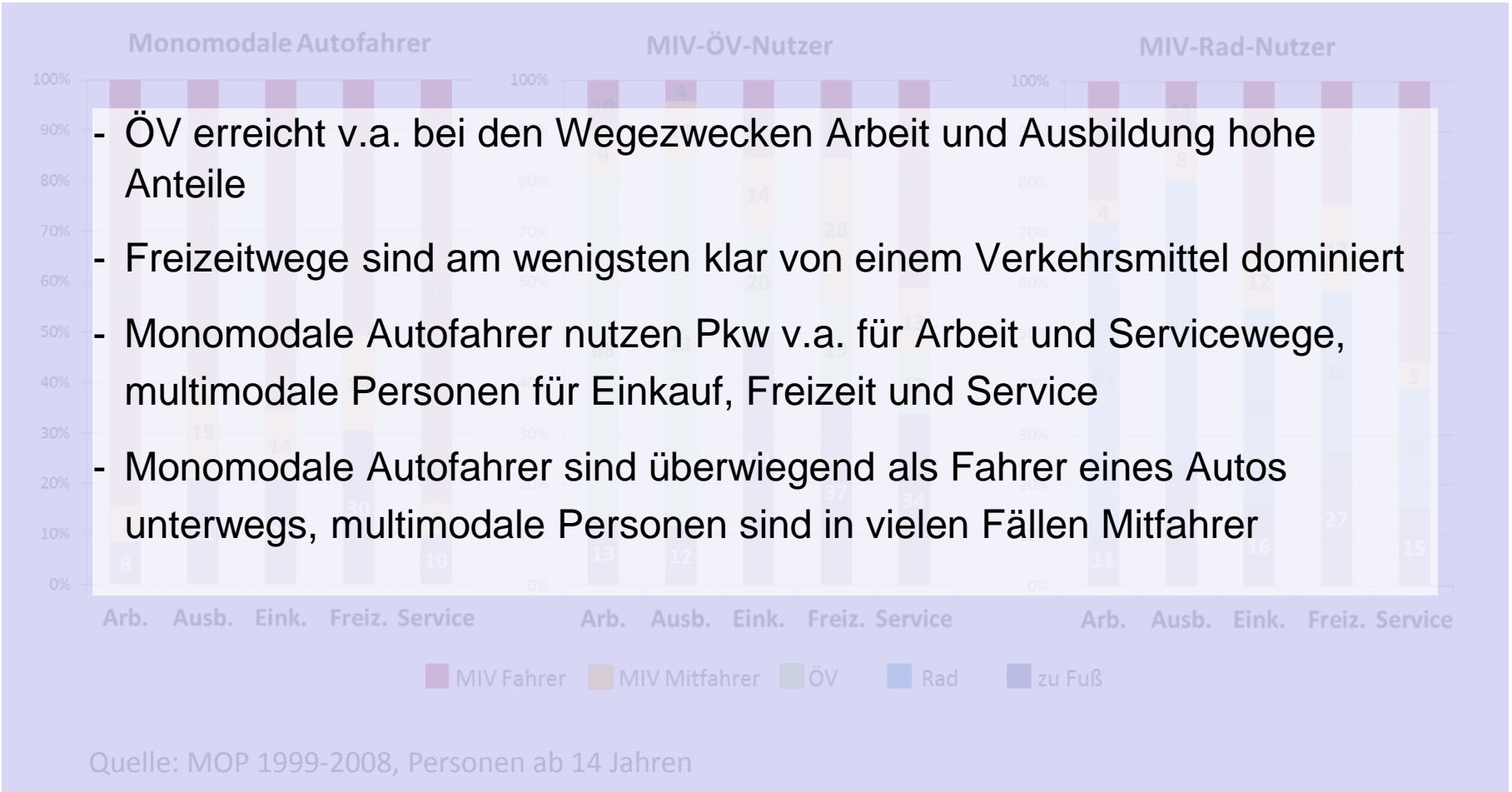


Quelle: MOP 1999-2008, Personen ab 14 Jahren



Analyse auf Basis von Modalgruppen

Verkehrsmittelnutzung nach Aktivität



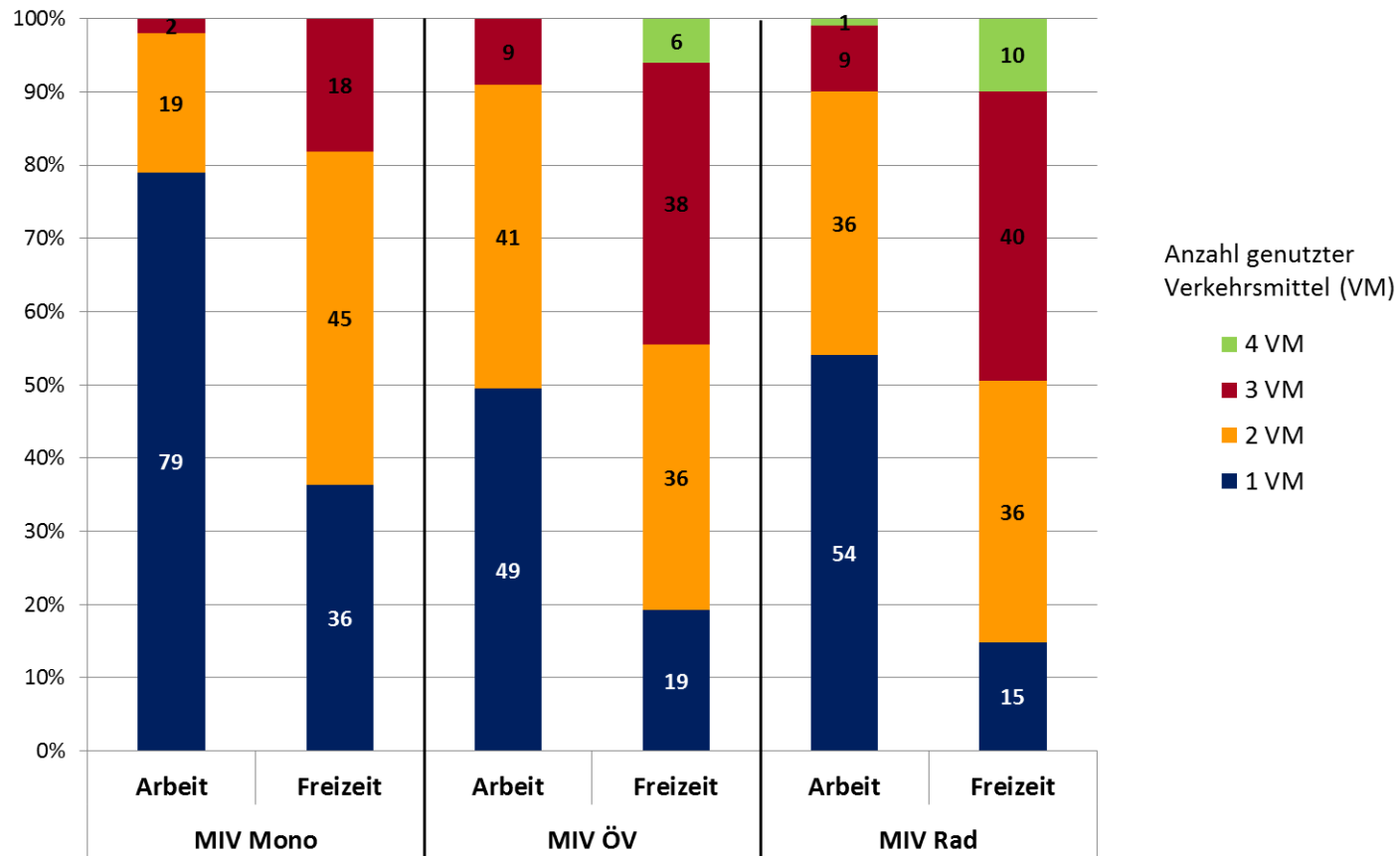
- ÖV erreicht v.a. bei den Wegezwecken Arbeit und Ausbildung hohe Anteile
- Freizeitwege sind am wenigsten klar von einem Verkehrsmittel dominiert
- Monomodale Autofahrer nutzen Pkw v.a. für Arbeit und Servicewege, multimodale Personen für Einkauf, Freizeit und Service
- Monomodale Autofahrer sind überwiegend als Fahrer eines Autos unterwegs, multimodale Personen sind in vielen Fällen Mitfahrer

Quelle: MOP 1999-2008, Personen ab 14 Jahren



Analyse auf Basis von Modalgruppen

Hohe Variation der Verkehrsmittelwahl in der Freizeit

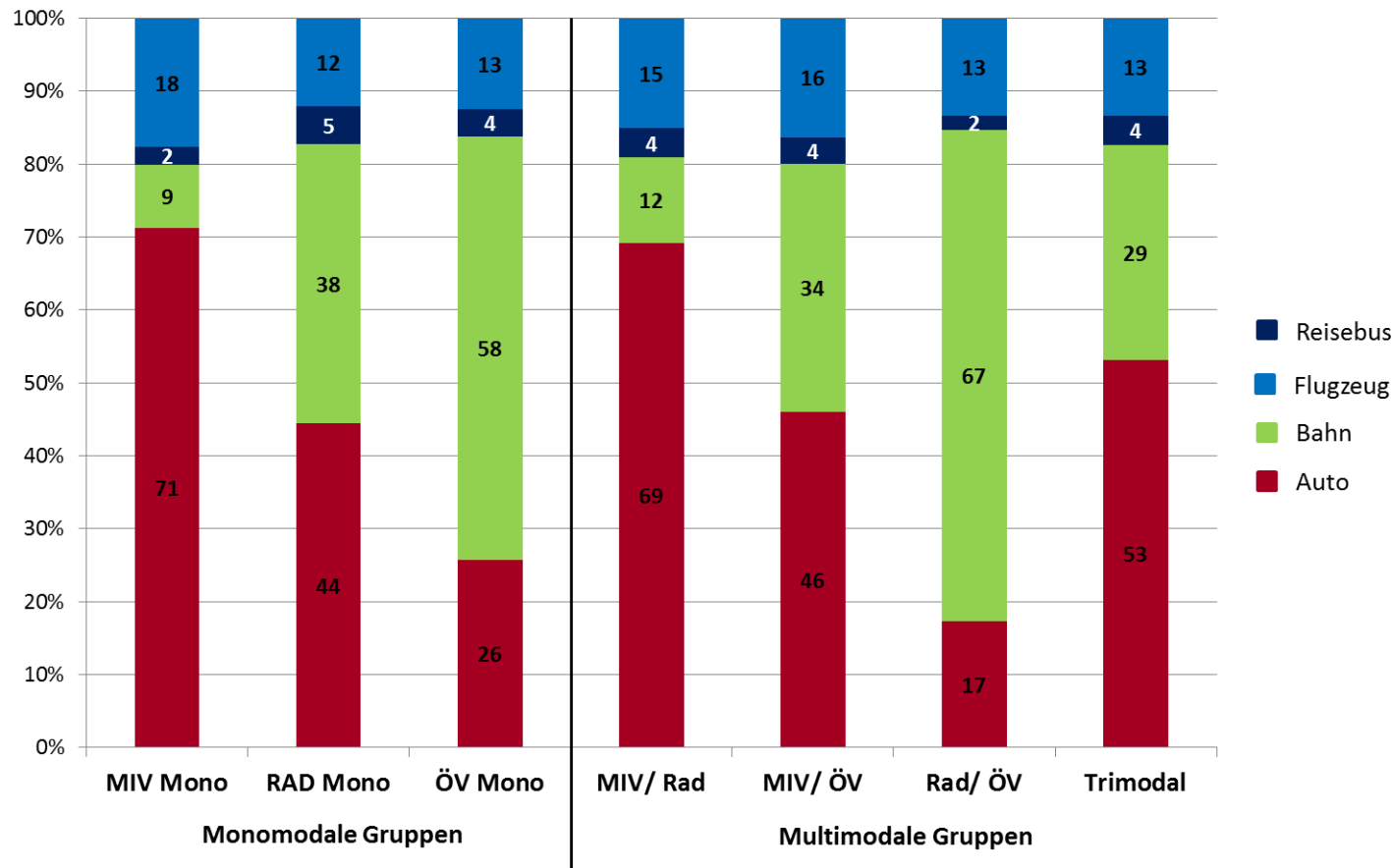


Quelle: MOP 1999-2008, Personen ab 14 Jahren



Wechselwirkung Alltagsmobilität & Reisen

Reiseverhalten spiegelt Alltagsmobilität wider



Quelle: MiD 2008, Personen ab 14 Jahren



Zusammenfassung & Fazit

- Hohe Verkehrsleistung im Freizeitverkehr => hohe CO₂-Emissionen
 - Kennzeichen Freizeitwege: Intensive Nutzung verschiedener Verkehrsmittel
 - Multimodale nutzen gerade bei Freizeitwegen besonders oft das Auto, aber seltener als monomodale Autofahrer
 - Multimodale nutzen bei Reisen häufiger die Bahn als reine Autofahrer
-
- Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zieht sich bei Multimodalen durch alle Mobilitätsbereiche
 - Förderung multimodalen Verhaltens wirkt sich positiv auf die CO₂-Bilanz aus



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

Institut für Verkehrsforschung | Rutherfordstraße 2 | 12489 Berlin

Dr. Claudia Nobis

claudia.nobis@dlr.de

www.DLR.de/vf

