



Mobilität in Deutschland

# Tabellarische Grundausswertung

Bayern

eine Studie des:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

**infas**

In Kooperation mit:



**infas 360**



Ausgabe Dezember 2018



**eine Studie des:**

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Referat G 13 – Prognosen, Statistik und Sondererhebungen  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn  
FE-Projektnummer 70.904/15,  
sowie weiteren regionalen Partnern (siehe Übersicht auf den folgenden Seiten)



**vorgelegt von:**

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH  
Friedrich-Wilhelm-Straße 18  
53113 Bonn

**Kontakt:**

Robert Follmer  
Bereichsleiter  
Tel. +49(0)228/38 22-419  
Fax +49(0)228/31 00 71



**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

**Projekt:**

5431  
Bonn, Dezember 2018

## Vorbemerkung

Nach 2002 und 2008 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH für das Jahr 2017 zum dritten Mal mit der Durchführung der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) beauftragt. Auf Auftraggeberseite waren neben dem BMVI über 60 regionale Partner mit regionalen Stichprobenvertiefungen beteiligt.

Wie bereits 2008 erfolgte die Bearbeitung gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR). Zusätzlich wurde das Bearbeitungsteam um die IVT Research GmbH sowie die infas 360 GmbH erweitert. Der Auftrag wurde Mitte 2015 erteilt. Die Feldphase der Studie mit einer sich operativ über mehr als zwölf Monate erstreckenden Stichtagserhebung fiel in die Zeit zwischen Mai 2016 und September 2017. Innerhalb der Gesamtstichprobe von 156.420 befragten Haushalten zählen über 30.000 Haushalte zur bundesweiten Basisstichprobe und über 120.000 Haushalte zu den regionalen Vertiefungen. Der vorliegende Tabellenband enthält die wesentlichen Befragungsergebnisse für Deutschland.

Der Tabellenband dient vor allem als Nachschlagewerk für zentrale Kennzahlen sowohl für die Gesamtheit als auch für soziodemografische oder regionale Teilgruppen. Neben dem Tabellenband liegen folgende Berichte vor:

### Methodenbericht

Er beschreibt die Konzeption, die Vorbereitung und die Durchführung der Studie und stellt das Erhebungsdesign, die Stichprobenziehung und die Fragebogenentwicklung dar. Ebenfalls werden der Erhebungsverlauf, die Ergebnisse der Non-Response-Studie sowie der Selektivitätsanalyse und das Vorgehen bei der Gewichtung und Hochrechnung beschrieben. Gleichfalls ist eine kurze Beschreibung der Datenaufbereitung sowie der Zuspelung von externen Merkmalen zum Befragungsdatensatz enthalten.

### Nutzerhandbuch

Das Handbuch bietet vertiefende Hinweise und Informationen zum Umgang mit den Daten und deren Aufbereitung im Detail. Es enthält ausführliche Darstellungen zur Datenaufbereitung.

### Ergebnisbericht

Der Ergebnisbericht stellt die zentralen Ergebnisse sowie vertiefte inhaltliche Analysen zu verschiedenen Themen zusammen. Darüber hinaus sind ein Kurzreport, verschiedene Regionalberichte sowie Ergebnisberichte mit Fokus auf spezielle Themen verfügbar.

Alle aufgeführten Materialien sowie weitere Projektinformationen und Auswertungen zu allen drei Erhebungen 2002, 2008 und 2017 stehen schrittweise nach ihrer Freigabe online unter [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de) bereit.

Ihr MiD-Projektteam  
Bonn im Dezember 2018

Tabellennummer  
(auch Kennzeichnung im  
PDF-Inhaltsverzeichnis)

Gebietskennung, Analyseebene  
(Haushalte, Personen oder Wege)  
und Versionskennung

infas

Filterhinweis

bei ausgewählten  
Variablen Angabe  
Summe 1+2  
(im Beispiel  
sehr gut + gut)

bei ausgewählten  
Variablen Angabe  
des Mittelwerts

Gesamtergebnis  
 („Kopfgruppe“ - immer  
Zeilenprozente gewichtet  
inkl. regionaler Anpassung)

In diesem Bereich werden, soweit  
verfügbar, regionale Untergliederungen  
als Teilgruppen ausgewiesen.

gewichtete Fallzahl  
(bezieht sich auf den  
Anteil in der bundes-  
weiten Stichprobe und  
die Proportion innerhalb  
der Region)

ungewichtete Fallzahl  
(gibt die tatsächliche  
Zahl der Befragten bzw.  
Einheiten an)

Teilergebnis („Seitengruppe“  
- ebenfalls immer Zeilen-  
prozente gewichtet für  
einzelne Segmente)

bei ungewichteten Fallzahlen < 30  
in einer Untergruppe werden die  
Ergebnisse nicht ausgewiesen

Variablenname  
im Datensatz

Frageformulierung  
im Fragebogen oder  
Hinweis zur Bildung  
einer Variable

5431 MID 2017  
Juni 2018

Zeilen%	Anzahl Personen (gewichtet)	Anzahl Personen (ungewich- tet)	Bewertung allgemeine Verkehrssituation für das Fahrrad am Wohnort							TopBox 1-2	Mittel
			sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	ungenügend	keine Angabe		
<b>Gesamt</b>	<b>291</b>	<b>525</b>	7	35	31	12	9	3	3	42	<b>2,9</b>
<b>Stadtteil</b>											
- Stadtteil 1	52	105	-	-	-	-	-	-	-	4	3,1
- Stadtteil 2	13	19	-	-	-	-	-	-	-	6	3,0
- Stadtteil 3	7	16	-	-	-	-	-	-	-	5	2,9
<b>Bundesland</b>											
-	291	525	7	35	31	12	9	3	3	42	2,9
-	291	525	-	-	-	-	9	3	3	42	2,9
-	148	258	-	-	-	-	8	2	4	44	2,8
-	143	267	-	-	-	-	9	3	2	40	2,9
-	6	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18 bis 29 Jahre	52	64	5	43	38	4	8	2	0	48	2,7
30 bis 49 Jahre	120	176	8	36	30	15	6	3	2	44	2,8
50 bis 64 Jahre	74	155	8	28	28	14	14	3	5	36	3,1
65 bis 74 Jahre	20	61	10	26	29	18	6	2	10	35	2,9
75 Jahre und und älter	18	55	5	34	37	4	10	2	8	38	2,8
<b>Ökonomischer Status des Haushalts</b>											
sehr niedrig	25	32	13	20	47	9	0	0	10	33	-
niedrig	38	43	5	35	36	4	13	6	0	40	3,0
mittel	229	229	6	36	26	14	11	2	5	42	2,9
hoch	165	165	6	37	34	13	6	2	1	43	2,8
sehr hoch	56	56	15	42	24	8	5	4	0	58	2,6
<b>Haupttätigkeit (g)</b>											
Vollzeitbeschäftigte	229	229	10	35	30	13	7	3	2	45	2,8
Teilzeitbeschäftigte/r (11 bis 35 Stunden pro Woche)	64	95	1	33	32	14	15	3	2	34	3,2
Schüler/in (einschließlich Vorschule)	12	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Student/in	8	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nicht berufstätig	30	40	10	37	39	3	4	4	4	47	2,6
Rentner/in, Pensionär/in	37	117	7	31	29	13	9	1	9	38	2,9
<b>Stichtag</b>											
Montag	49	84	3	34	29	12	15	0	8	37	3,0
Dienstag	35	71	2	43	23	12	9	4	6	45	3,0
Mittwoch	47	82	13	29	34	20	2	1	1	42	2,7
Donnerstag	46	77	-	-	-	-	-	-	-	0	2,8
Freitag	34	64	-	-	-	-	-	-	-	0	2,5
Samstag	40	79	-	-	-	-	-	-	-	7	3,1
Sonntag	40	68	-	-	-	-	-	-	-	7	2,9
Arbeitswoche (Mo bis Fr)	211	378	8	37	29	13	9	1	4	45	2,8
Kernwoche (Di bis Do)	128	230	9	34	29	15	8	2	3	44	2,8
Wochenende (Sa, So)	79	147	7	29	38	9	7	7	2	36	3,0
Feiertag	9	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## Wie lese ich die Tabellen?

Der vorliegende Tabellenband gliedert sich in die Auswertungsebenen Haushalte, Personen, Wege und Autos. Auf jeder dieser Ebenen werden unterschiedliche Merkmale ausgewertet. Welche Inhalte wo zur Verfügung stehen, ist dem Inhaltsverzeichnis zu entnehmen.

### Hinweise zur Mustertabelle

Wie die jeweiligen Tabellenseiten im Detail aufgebaut und wie sie zu lesen sind, erläutert die nebenstehende Mustertabelle. Alle Tabellenseiten sind für die fünf Auswertungsebenen getrennt durchnummeriert. Zur leichteren Orientierung ist jeder Tabellennummer das Kürzel der jeweiligen Auswertungsebene vorangestellt (H für Haushalte, P für Personen, W für Wege, A für Autos). Grundsätzlich gilt, dass die Merkmale der Reihe nach im Kopf jeder Tabellenseite aufgenommen sind. Dies kann sich bei zahlreichen Antwortmöglichkeiten auch auf mehrere Tabellenseiten verteilen und wird durch entsprechende Ziffern angezeigt.

Die erste Zeile jeder Tabellenseite gibt das Gesamtergebnis an. Darunter enthält jede Tabellenseite „Seitengruppen“, die die Merkmalsverteilungen differenziert für diese Teilgruppen anzeigen. So wird die Betrachtung einzelner Segmente bereits innerhalb der Tabellen möglich und verlangt nicht die Nutzung der Datensätze. Die Seitengruppen unterscheiden sich zwischen den Auswertungsebenen, da analytisch jeweils andere Teilsegmente von Interesse sind.

Die Ergebnisse werden in Zeilenprozenten dargestellt. Die 100-Prozent-Summe ergibt sich also in der Zeile. Eine Spaltenbetrachtung ist nicht möglich.

In der ersten Tabellenspalte werden die jeweils dazugehörigen Fallzahlen sowohl ungewichtet als auch gewichtet dargestellt. Die Gewichtung sichert eine bevölkerungsproportionale Auswertung sowohl nach Regionstyp als auch nach soziodemografischen Merkmalen. Die gewichtete Fallzahl bezieht sich also auf den jeweils proportionalen Anteil der Gruppe. Die ungewichtete Fallzahl gibt die Anzahl der jeweils befragten bzw. erfassten Einheiten an und vermittelt so einen Eindruck von der statistischen Sicherheit der Ergebnisse. Enthalten sind immer alle geführten Interviews im ausgewerteten Gebiet,

unabhängig davon, ob sie im Rahmen der bundesweiten Basisstichprobe oder einer der regionalen Stichprobenvertiefungen erfolgt ist.

### Regionstypen

Die MiD-Auswertung nutzt die unter Federführung des BMVI neu entwickelten sogenannten regionalstatistischen Raumtypen RegioStaR. Sie sind als Seitengruppe in den Tabellen enthalten. Eine Erläuterung enthält die Kartenabbildung auf den folgenden Seiten.

### Fallzahlbeschränkungen und Zusatzmodule

Trotz des großen Stichprobenumfangs kann es bei gefilterten Fragen oder Teilgruppen vorkommen, dass einzelne Tabellenzeilen eine zu geringe ungewichtete Fallzahl aufweisen, um ein zuverlässiges Ergebnis zu zeigen. Daher werden alle Ergebniszeilen für Untergruppen, die auf weniger als 30 Fällen (Haushalten, Personen, Wegen oder Autos) basieren, nicht ausgewiesen und mit einem „\*“ gekennzeichnet. Wie jedes Stichprobenergebnis sind auch die Kennwerte aus der MiD2017 mit statistischen Stichprobenfehlern behaftet. Vor allem bei geringen Fallzahlen nimmt die statistische Genauigkeit der ermittelten Werte ab. Aus diesem Grund sollten Ergebnisse, die auf weniger als 35 Haushalten, 70 Personen bzw. 210 Wegen beruhen, nur sehr vorsichtig interpretiert werden. Ab einer Fallzahl von 140 Haushalten, 280 Personen bzw. 630 Wegen gelten Ergebnisse als hinreichend zuverlässig.

Eine solche Einschränkung ist insbesondere bei Filterfragen innerhalb der inhaltlichen Zusatzmodule möglich. Diese Zusatzmodule wurden jeweils nur in Teilstichproben berücksichtigt. Dies entsteht durch die einheitliche Gestaltung der Tabellenbände bei sehr unterschiedlichen regionalen Stichprobengrößen. Ein ähnlicher Vermerk für die gesamte Tabelle erfolgt bei Fragen aus den wählbaren Zusatzmodulen, wenn diese in der jeweiligen Region nicht berücksichtigt wurden. In diesem Fall sind aufgrund der bundesweiten Einheitlichkeit des Tabellenaufbaus die entsprechenden Tabellen vorhanden, aber leer bzw. mit sehr geringen Fallzahlen. Welche Zusatzmodule verfügbar sind, kann der Abbildung auf der folgenden Seite entnommen werden. In den vorliegenden Tabellen werden

die Zusatzmodule durch Angaben im Filterhinweis mittels eines Kürzels gekennzeichnet:

- PM für persönliche Mobilitätsmerkmale (Personenebene)
- IV für Infrastruktur und digitale Versorgung (Personenebene)
- ZE für Zufriedenheit und Einstellungen (Personenebene)
- NR für Nahmobilität und Radverkehr (Personenebene)
- Fahrzeugmerkmale (Autoebene)
- Reisen (eigene Auswertungsebene auf Bundesebene)

Zusätzlich stellt die Abbildung unten alle weiteren Fragebogeninhalte in der Übersicht dar.

### Vorbereitung der Hochrechnung

Einige Tabellen zeigen die Ergebnisse für sogenannte „imputierte“ Variablen. Dazu gehören auch ausgewählte wichtige Kennwerte. Bei Imputationen werden für Fälle mit fehlenden oder nicht vollständig ermittelbaren Angaben durch verschiedene statistische Verfahren die Ergebnisse auf Basis der Zusammenhänge bei den Befragten mit einer gültigen Angabe geschätzt. Ein solches Vorgehen vereinfacht vor allem die direkte Hochrechnung innerhalb der Datensätze, die die MiD 2017 ihren Anwendern anbietet. Eine genaue Beschreibung dieses Verfahrens wird das Nutzerhandbuch enthalten.

### Umgang mit Rundungen

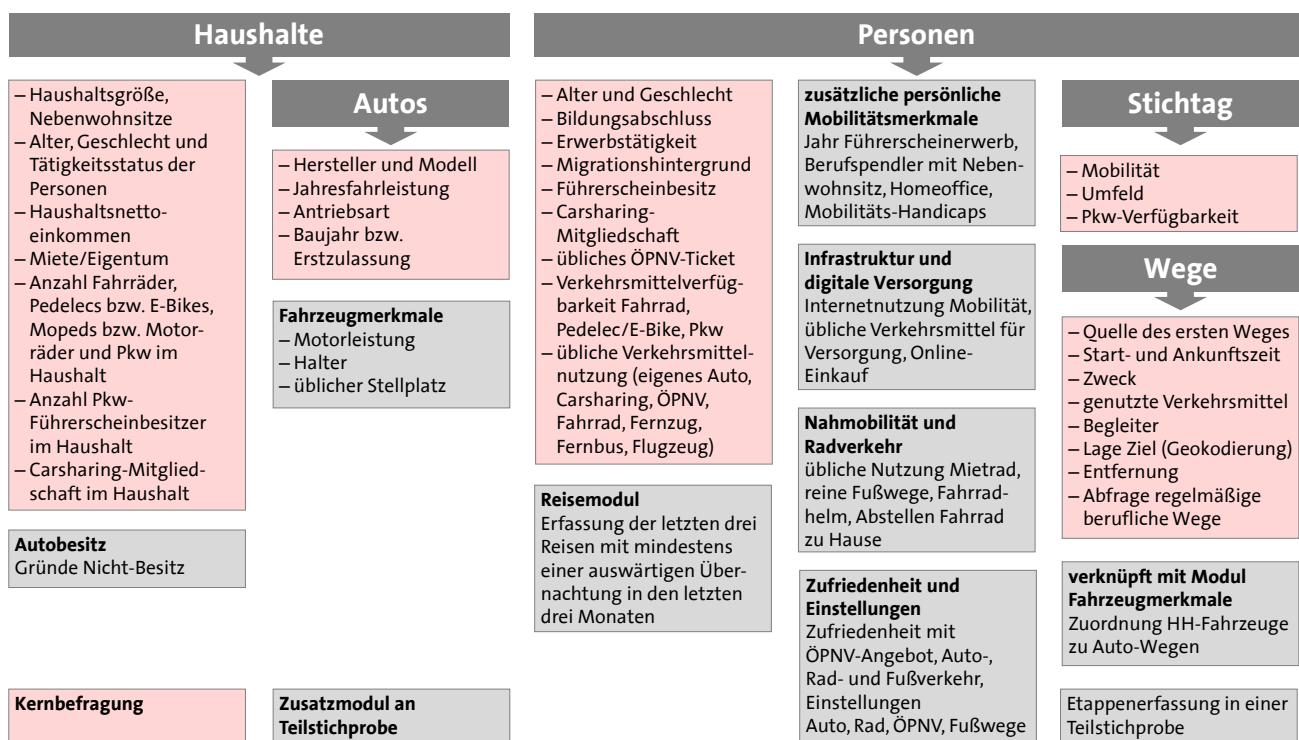
In den Tabellen werden grundsätzlich alle Anteile ohne Nachkommastelle ausgewiesen. Dadurch kann es rundungsbedingt zu Abweichungen von 100 Prozent kommen. Bei der späteren Auswertung in Berichts- oder Abbildungsform werden die sich tabellarisch ergebenden Ergebnisse der zentralen Kennwerte diesbezüglich noch einmal manuell geprüft und, falls erforderlich, angepasst, um etwa für die Modal Split-Verteilungen eine 100-Prozent-Summe sicherzustellen.

### Analytische Merkmale

Für einige Fragestellungen wurden analytische Variablen gebildet. Diese enthalten Informationen, die aus vorliegenden Angaben abgeleitet wurden. Genaue Informationen zur Bildung der Variablen sind im Nutzerhandbuch enthalten. An dieser Stelle werden die wichtigsten Informationen zu den analytischen Variablen zusammengestellt, die im Tabellenband aufgeführt sind:

### Haushaltstyp

Die Einteilung des differenzierten Haushaltstyps erfolgte über die Anzahl erwachsener Personen und Kinder im Haushalt. Da in Abhängigkeit vom Alter deutliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten bestehen, wurde bei den Ein- und Zweipersonenhaushalten zusätzlich eine Differenzierung nach dem Alter vorgenommen. Unterschieden werden die Altersgruppen unter 30 Jahre, 30 bis 59 Jahre sowie 60 Jahre und



mehr. Bei den Zweipersonenhaushalten erfolgt die Zuordnung über das Alter der jüngeren Person im Haushalt. Mehrpersonenhaushalte mit Kindern wurden nach dem Alter des Kindes oder der Kinder ebenfalls weiter unterteilt.

- Alleinlebende wohnen in Einpersonenhaushalten, die je nach Alter der Person noch einmal differenziert werden:
- junge Alleinlebende: Personen zwischen 18 bis und 30 Jahre
- Alleinlebende mittleren Alters: Personen zwischen 30 und 60 Jahre
- ältere Alleinlebende: Personen über 60 Jahre
- In Zweipersonenhaushalten leben zwei Erwachsene. Diese Haushalte werden nach dem Alter der jüngeren Person noch einmal differenziert in:
- junge Zweipersonenhaushalte: die jüngere Person ist zwischen 18 und 29 Jahre alt
- Zweipersonenhaushalte mittleren Alters: die jüngere Person ist zwischen 30 und 59 Jahre alt
- ältere Zweipersonenhaushalte: die jüngere Personen ist über 60 Jahre alt
- Haushalte mit mindestens zwei Erwachsenen und Kindern. Diese werden nach dem Alter des jüngsten Kindes noch einmal differenziert in:
- Haushalte mit mindestens einem Kind unter sechs Jahre
- Haushalte mit mindestens einem Kind unter 14 Jahre
- Haushalte mit mindestens einem Kind unter 18 Jahre
- Alleinerziehende: Haushalte mit einem Erwachsenen und mindestens einem Kind
- Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen

### Ökonomischer Status

Der ökonomische Status eines Haushalts leitet sich dem Prinzip des Äquivalenzeinkommens entsprechend, das sich in der Sozial- und Armutsforschung für Analysen der Einkommensverteilung etabliert hat, aus dem Haushaltsnettoeinkommen und der gewichteten Haushaltsgröße ab. Ohne Gewichtung der Haushaltsgröße wären Familien überproportional oft in den niedrigen Einkommensgruppen vertreten.

Die gewichtete Haushaltsgröße wird aus der Anzahl und dem Alter der Haushaltsmitglieder bestimmt. Kinder unter 14 Jahren gehen mit dem Faktor 0,3 ein. Die erste Person ab 14 Jahren im Haushalt erhält den Gewichtungsfaktor 1, alle weiteren Personen ab 14 Jahren den Faktor 0,5. Für eine vierköpfige Familie mit zwei Kindern unter 14 Jahren ergibt sich so eine gewichtete Haushaltsgröße von  $1 + 0,5 + 0,3 + 0,3 = 2,1$  anstelle einer ungewichteten Haushaltsgröße von 4. Anhand der Matrix aus Haushaltsnettoeinkommen und gewichteter Haushaltsgröße wird jeder Haushalt einer von fünf Kategorien, die von sehr niedrig bis sehr hoch reichen, zugeordnet.

### Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

Diese Einteilung orientiert sich an den Modalgruppen und basiert auf den Angaben zur allgemeinen Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel Auto, Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln. Wird üblicherweise nur eines der drei Verkehrsmittel im Wochenverlauf genutzt (ein bis drei Mal pro Woche oder häufiger), handelt es sich um eine monomodale Person, werden zwei oder alle drei der Verkehrsmittel innerhalb einer Woche genutzt um eine multimodale Person. In Summe können drei monomodale und je nach Kombination der Verkehrsmittel vier multimodale Personengruppen unterschieden werden.

- Monomodale Autofahrer
- Monomodale ÖV-Nutzer
- Monomodale Fahrradfahrer
- Multimodale Auto-Fahrrad-Nutzer
- Multimodale Auto-ÖV-Nutzer
- Multimodale Fahrrad-ÖV-Nutzer
- Multimodale Auto-Fahrrad-ÖV-Nutzer

### Hauptwegezweck

Im Rahmen der MiD erfolgte eine differenzierte Erfassung des Wegezwecks, für die mehr als 40 Detailzwecke vorgesehen waren. Bei der Variable Hauptwegezweck wurde die Anzahl der Zwecke auf die sieben wesentlichen reduziert. Zudem wurde den Rückwegen vom vorherigen Weg und den Wegen nach Hause der Zweck des zuvor genannten Weges bzw. bei einer Wegekette der Zweck mit dem höchsten Rang zugeordnet. Damit hat der Hauptwegezweck folgende Ausprägungen: Arbeit, dienstlich, Ausbildung, Einkauf, Erledigung, Freizeit, Begleitung.

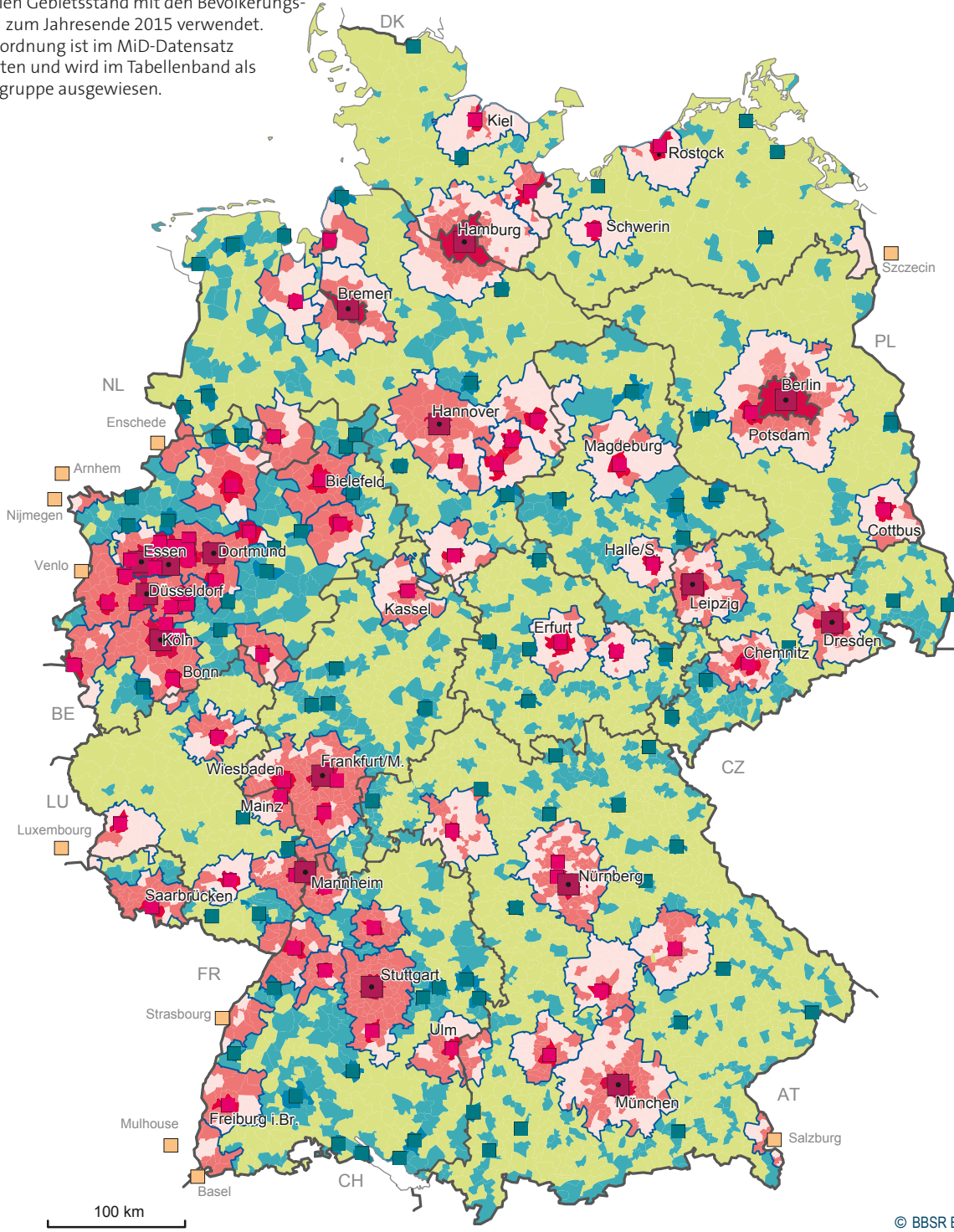
**Hauptverkehrsmittel**

Pro Weg wurden alle genutzten Verkehrsmittel erfasst. Wurde nur ein Verkehrsmittel genutzt, so war dieses das Hauptverkehrsmittel. Besteht ein Weg dagegen aus mehreren Etappen, für die unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt wurden, wird das Verkehrsmittel zum Hauptverkehrsmittel erklärt, mit dem aller Wahrscheinlichkeit nach die längste Teilstrecke des Weges zurückgelegt wurde. Dazu wurde auf eine Hierarchie der Verkehrsmittel zurückgegriffen. Weitere Informationen dazu sind im Nutzerhandbuch zu finden.



### Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7)

Die in der Karte dargestellte Kategorisierung wurde 2018 neu erstellt. Sie wird für den aktuellen Gebietsstand mit den Bevölkerungszahlen zum Jahresende 2015 verwendet. Die Zuordnung ist im MiD-Datensatz enthalten und wird im Tabellenband als Seitengruppe ausgewiesen.



**Stadregionen**

- Metropole
- Regiopolen, Großstädte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

**Ländliche Regionen**

- Zentrale Städte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

— Stadregionengrenze

Name  
 Grenznahe Großstadt mit stadregionaler Verflechtung zu Deutschland

Datenbasis: Laufende Raumbearbeitung des BBSR  
 Geometrische Grundlage: Einheitsgemeinden und Gemeindeverbände (generalisiert), 31.12.2015 © GeoBasis-DE/BKG  
 Grundkonzeption: BMVI  
 Bearbeitung: A. Milbert

## Liste der regionalen Beteiligten

### Bundesländer

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

### Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen

- Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV)
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
- Nordhessischer Verkehrsverbund GmbH (NVV)
- Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)
- Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH (VRR)
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)
- Verkehrsverbund Vogtland (VVV)

### Überregionale Verbände und Großräume

- Verband Region Rhein-Neckar (VRRN)
- Regionalverband Ruhr (RVR)
- Metropolregion Hamburg
- Metropolregion Rhein-Neckar (MRN)
- Region Westmecklenburg
- StädteRegion Aachen
- Region Hannover
- Hessen Mobil
- ivm GmbH
- Planungsregion Nordschwarzwald
- Planungsregion Schwarzwald-Baar-Heuberg
- Regionalverband FrankfurtRheinMain (RVFRM)
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

### Landkreise

- Landkreis Ansbach
- Landkreis Bamberg
- Bodenseekreis
- Landkreis Cuxhaven
- Landkreis Darmstadt-Dieburg
- Landkreis Erlangen-Höchstadt
- Landkreis Forchheim
- Landkreis Fürth
- Landkreis Kitzingen
- Landkreis Lichtenfels
- Landkreis Lörrach
- Landkreis Ludwigslust-Parchim
- Landkreis München
- Landkreis Neumarkt i. d. OPf.
- Landkreis Neustadt-Aisch-Bad Windsheim
- Landkreis Nordwestmecklenburg
- Landkreis Nürnberger Land
- Rhein-Sieg-Kreis
- Landkreis Roth
- Landkreis Tübingen
- Landkreis Uelzen
- Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

### Städte und Gemeinden

- Stadt Aachen
- Stadt Ansbach
- Bundesstadt Bonn
- Stadt Brühl
- Stadt Darmstadt
- Stadt Frankfurt am Main
- Stadt Fürstfeldbruck
- Stadt Fulda
- Stadt Koblenz
- Stadt Köln
- Hansestadt Lübeck
- Stadt Ludwigsburg
- Landeshauptstadt München
- Stadt Neuwied
- Stadt Nürnberg
- Stadt Offenbach am Main
- Stadt Schwabach
- Landeshauptstadt Schwerin
- Stadt Stein
- Stadt Wuppertal

Wir danken allen regionalen Beteiligten, dem Projektteam im BMVI und vor allem mehr als 300.000 Bürgerinnen und Bürgern für die kooperative Mitwirkung an der MiD 2017.

# Inhaltsverzeichnis

Die folgende Übersicht listet getrennt nach den Auswertungsebenen alle Tabellentitel auf. Jeder Tabellentitel entspricht dabei einer Frage aus der Erhebung oder einer analytischen Variable.

Innerhalb des PDF-Dokuments kann anhand der Lesezeichenfunktion navigiert und zu den einzelnen Tabellenseiten gesprungen werden (soweit der verwendete PDF-Reader dies unterstützt).

## Haushalte

<b>Tabelle H1</b>	Haushaltsgröße
<b>Tabelle H2</b>	Haushaltstyp
<b>Tabelle H3.1</b>	Personen mit mehreren Wohnsitzen im Haushalt
<b>Tabelle H3.2</b>	Anzahl Personen mit mehreren Wohnsitzen im Haushalt
<b>Tabelle H4</b>	Art der Wohnung bzw. des Hauses (Miete oder Eigentum)
<b>Tabelle H5</b>	Ökonomischer Status des Haushalts
<b>Tabelle H6</b>	Anzahl Pkw-Führerscheinbesitzer/innen im Haushalt
<b>Tabelle H7.1</b>	Carsharing-Mitgliedschaft im Haushalt I
<b>Tabelle H7.2</b>	Carsharing-Mitgliedschaft im Haushalt II
<b>Tabelle H8</b>	Anzahl Autos im Haushalt
<b>Tabelle H9.1</b>	Summe Jahresfahrleistung aller Autos im Haushalt I (inklusive Haushalte ohne Auto)
<b>Tabelle H9.2</b>	Summe Jahresfahrleistung aller Autos im Haushalt II (nur Haushalte mit Auto)
<b>Tabelle H9.3</b>	Gründe für Pkw-Nicht-Besitz (Mehrfachnennung)
<b>Tabelle H9.4</b>	Gründe für Pkw-Nicht-Besitz (Priorisierte Nennung)
<b>Tabelle H10</b>	Anzahl Motorräder, Mopeds und Mofas im Haushalt
<b>Tabelle H11.1</b>	Anzahl Elektrofahrräder und Pedelecs im Haushalt
<b>Tabelle H11.2</b>	Anzahl Fahrräder im Haushalt
<b>Tabelle H11.3</b>	Anzahl Elektrofahrräder, Pedelecs und Fahrräder im Haushalt
<b>Tabelle H12</b>	Mobilitätsausstattung des Haushalts

## Personen

### Personenmerkmale

<b>Tabelle P1</b>	Alter (1/2)
<b>Tabelle P1</b>	Alter (2/2)
<b>Tabelle P2</b>	Geschlecht
<b>Tabelle P3</b>	Migrationshintergrund
<b>Tabelle P4</b>	Bildungsabschluss
<b>Tabelle P5</b>	Haupttätigkeit
<b>Tabelle P6.1</b>	Gesundheitliche Einschränkung
<b>Tabelle P6.2</b>	Art der gesundheitlichen Einschränkung
<b>Tabelle P6.3</b>	Gesundheitliche Einschränkung mit Auswirkung auf die Mobilität
<b>Tabelle P7.1</b>	Person mit Zweitwohnsitz
<b>Tabelle P7.2</b>	Häufiger arbeitsbedingter Aufenthalt am Zweitwohnsitz
<b>Tabelle P8.1</b>	Allgemeine Nutzung Home-Office
<b>Tabelle P8.2</b>	Übliche Nutzung Home-Office
<b>Tabelle P8.3</b>	Übliche Nutzung Home-Office (mit mindestens einem Tag pro Woche)

### Verkehrsmittelverfügbarkeit

<b>Tabelle P9</b>	Führerscheinbesitz Motorrad, Moped, Mofa und Motorroller
<b>Tabelle P10.1</b>	Führerscheinbesitz Auto
<b>Tabelle P10.2</b>	Jahr des Pkw-Führerscheinenerwerbs
<b>Tabelle P11.1</b>	Carsharing-Mitgliedschaft
<b>Tabelle P11.2</b>	Carsharing-Mitgliedschaft (zusammengefasst)
<b>Tabelle P12</b>	Verfügbarkeit Auto (einschließlich Carsharing)
<b>Tabelle P13</b>	Verhaltenshomogene Gruppen
<b>Tabelle P14</b>	Besitz Elektrofahrrad/Pedelec
<b>Tabelle P15</b>	Besitz Fahrrad
<b>Tabelle P16</b>	Besitz Fahrrad, Elektrofahrrad/Pedelec
<b>Tabelle P17.1</b>	Zugänglichkeit Fahrradstellplatz zu Hause
<b>Tabelle P17.2</b>	Fahrradsicherung am Stellplatz zu Hause
<b>Tabelle P17.3</b>	Nutzung Fahrradhelm I
<b>Tabelle P17.4</b>	Nutzung Fahrradhelm II
<b>Tabelle P18.1</b>	Üblicherweise genutzte ÖPNV-Fahrkartenart I
<b>Tabelle P18.2</b>	Üblicherweise genutzte ÖPNV-Fahrkartenart II

## Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

- Tabelle P19.1** Allgemeine Nutzungshäufigkeit Auto
- Tabelle P19.2** Allgemeine Nutzungshäufigkeit Carsharing-Fahrzeug
- Tabelle P19.3** Allgemeine Nutzungshäufigkeit Carsharing-Fahrzeug (Carsharing-Mitglieder)
- Tabelle P19.4** Allgemeine Nutzungshäufigkeit Busse und Bahnen in der Region
- Tabelle P19.5** Allgemeine Nutzungshäufigkeit Bahn ab 100 km Entfernung
- Tabelle P19.6** Allgemeine Nutzungshäufigkeit Fernbusse ab 100 km Entfernung
- Tabelle P19.7** Allgemeine Nutzungshäufigkeit Flugzeug
- Tabelle P19.8** Allgemeine Nutzungshäufigkeit Fahrrad
- Tabelle P19.9** Allgemeine Nutzungshäufigkeit Miet- und Leihfahräder
- Tabelle P19.10** Allgemeine Häufigkeit ausschließlich zu Fuß zurückgelegter Wege
- Tabelle P19.11** Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf
- Tabelle P19.12** Verkehrsmittelnutzergruppen
- Tabelle P19.13** Mobilitätssegmente

## Nutzung Handhelds und Versorgung

- Tabelle P20** Handheld-Nutzung für Mobilitätsinformationen (Fahrplan, Fahrkarte und Navigation)
- Tabelle P21.1** Übliche/s Verkehrsmittel für Einkäufe des täglichen Bedarfs
- Tabelle P21.2** Übliche/s Verkehrsmittel für Einkäufe des gelegentlichen Bedarfs
- Tabelle P21.3** Übliche/s Verkehrsmittel für Einkäufe von langlebigen Gütern
- Tabelle P21.4** Häufigkeit Online-Shopping

## Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort und Einstellungen zu Verkehrsmitteln

- Tabelle P22.1** Bewertung allgemeine Verkehrssituation für Fußgänger am Wohnort
- Tabelle P22.2** Bewertung allgemeine Verkehrssituation für das Fahrrad am Wohnort
- Tabelle P22.3** Bewertung allgemeine Verkehrssituation für das Auto am Wohnort
- Tabelle P22.4** Bewertung allgemeine Verkehrssituation für den ÖPNV am Wohnort
- Tabelle P23.1** Einstellung zu Mobilität im Alltag: Ich gehe im Alltag gerne zu Fuß
- Tabelle P23.2** Einstellung zu Mobilität im Alltag: Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad
- Tabelle P23.3** Einstellung zu Mobilität im Alltag: Ich fahre im Alltag gerne mit dem Auto
- Tabelle P23.4** Einstellung zu Mobilität im Alltag: Ich fahre im Alltag gerne mit Bus und Bahn

## Reisen mit auswärtigen Übernachtungen

- Tabelle P24.1** Reisen mit auswärtiger Übernachtung in den letzten drei Monaten
- Tabelle P24.2** Anzahl Reisen mit auswärtiger Übernachtung in den letzten drei Monaten I
- Tabelle P24.3** Anzahl Reisen mit auswärtiger Übernachtung in den letzten drei Monaten II

## Mobilität am Stichtag

- Tabelle P25**      Verfügbarkeit Auto am Stichtag
- Tabelle P26**      Stichtag im gewohnten Umfeld
- Tabelle P27**      Mobilität am Stichtag in Deutschland
- Tabelle P28**      Mobilität am Stichtag (differenziert)
- Tabelle P29**      Gründe für Nicht-Mobilität am Stichtag
- Tabelle P30**      Regelmäßige berufliche Wege am Stichtag
- Tabelle P31.1**    Hauptzweck der regelmäßigen beruflichen Wege am Stichtag
- Tabelle P31.2**    Gesamtstrecke der regelmäßigen beruflichen Wege am Stichtag
- Tabelle P31.3**    Anzahl regelmäßiger beruflicher Wege am Stichtag
- Tabelle P31.4**    Überwiegend genutztes Verkehrsmittel  
auf regelmäßigen beruflichen Wegen am Stichtag (1/2)
- Tabelle P31.4**    Überwiegend genutztes Verkehrsmittel auf  
regelmäßigen beruflichen Wegen am Stichtag (2/2)
- Tabelle P32.1**    Anzahl Wege am Stichtag (alle Personen)
- Tabelle P32.2**    Anzahl Wege am Stichtag (mobile Personen)
- Tabelle P33.1**    Gesamtsumme am Stichtag zurückgelegter Kilometer (alle Personen)
- Tabelle P33.2**    Gesamtsumme am Stichtag zurückgelegter Kilometer (mobile Personen)
- Tabelle P34.1**    Unterwegszeit am Stichtag (alle Personen)
- Tabelle P34.2**    Unterwegszeit am Stichtag (mobile Personen)

## Wege

<b>Tabelle W1</b>	Hauptwegezweck (analog MiD2008)
<b>Tabelle W2</b>	Hauptwegezweck (unter Berücksichtigung der Wegekette)
<b>Tabelle W3</b>	Wegezweck Einkauf differenziert
<b>Tabelle W4</b>	Wegezweck private Erledigung differenziert (1/2)
<b>Tabelle W4</b>	Wegezweck private Erledigung differenziert (2/2)
<b>Tabelle W5</b>	Wegezweck Freizeit differenziert (1/2)
<b>Tabelle W5</b>	Wegezweck Freizeit differenziert (2/2)
<b>Tabelle W6</b>	Übersicht Detailwegezwecke (1/3)
<b>Tabelle W6</b>	Übersicht Detailwegezwecke (2/3)
<b>Tabelle W6</b>	Übersicht Detailwegezwecke (3/3)
<b>Tabelle W7</b>	Startzeit
<b>Tabelle W8</b>	Ankunftszeit
<b>Tabelle W9</b>	Wegedauer
<b>Tabelle W10.1</b>	Genutzte/s Verkehrsmittel I (1/2)
<b>Tabelle W10.1</b>	Genutzte/s Verkehrsmittel I (2/2)
<b>Tabelle W10.2</b>	Genutzte/s Verkehrsmittel II
<b>Tabelle W10.3</b>	Genutzte Verkehrsmittel und -kombinationen
<b>Tabelle W10.4</b>	Hauptverkehrsmittel
<b>Tabelle W10.5</b>	Hauptverkehrsmittel (zusammengefasst)
<b>Tabelle W10.6</b>	Nutzung Fahrradhelm
<b>Tabelle W11.1</b>	Anzahl Personen (Summe aus Wegbegleiter und berichtender Person)
<b>Tabelle W11.2</b>	Charakterisierung Wegbegleiter (aus dem Haushalt)
<b>Tabelle W12</b>	Wegelänge

## Autos

<b>Tabelle A1</b>	Fahrzeugsegment nach KBA
<b>Tabelle A2</b>	Zusammengefasste KBA-Fahrzeugsegmente
<b>Tabelle A3</b>	Antriebsart
<b>Tabelle A4</b>	Baujahr
<b>Tabelle A5</b>	Jahresfahrleistung
<b>Tabelle A6</b>	Art der Zulassung
<b>Tabelle A7.1</b>	Motorleistung in PS
<b>Tabelle A7.2</b>	Motorleistung in kw
<b>Tabelle A8</b>	Üblicher Pkw-Stellplatz (zu Hause)