



*Beratungsgegenstand:*

**Förderung von Maßnahmen des öffentlichen Nahverkehrs gem. § 7 Abs. 5 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)**

*Sachbearbeitende Dienststelle:*

Schul- und Kulturamt

*Datum*

13.10.2015

*Beratungsfolge (Zuständigkeit)*

Wirtschaftsförderungsausschuss (Vorberatung)

*Sitzungstermin*

04.11.2015

*Status*

Ö

Kreisausschuss (Entscheidung)

10.11.2015

N

**Sachverhalt:**

Aus den Haushaltsjahren 2012 und 2013 verbleiben Regionalisierungsmittel in Höhe von 686.075,89 €, die im Haushaltsjahr 2015 im Sinne des Verwendungskataloges und der Zuschussrichtlinie einzusetzen sind.

Folgende Ausgaben sind 2015 bereits erfolgt bzw. stehen noch an:

€

Mittel, die in 2015 zu verbrauchen sind	<b>686.075,89</b>
Entdeckerbus 2015	118.895,95
Ausgleichsbeitrag Übergangstarif HVV voraussichtliche Höhe	83.356,56
Vertriebskostenpauschale Übergangstarif HVV	6.074,71
Marketing Übergangstarif HVV	3.387,39
Anrufsammeltaxi (geschätzt)	42.000,00
Marketing Anrufsammeltaxi	15.891,87
Gesellschaftsbeitrag VNO	42.315,57
Voraussichtliche Gesamtausgaben	<b>311.922,05</b>
Summe vorliegende Anträge 2015	61.800,00
Voraussichtlich verbleibende Mittel im Jahr 2015	312.353,84

Es liegen 9 Anträge auf Förderung von Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 7 Abs. 5 des NNVG vor, über die der Kreisausschuss, auf der Grundlage eines Verteilungsvorschlages des Ausschusses zur Förderung der Wirtschaft, der Landwirtschaft und des Verkehrs, entscheidet.

## I. Förderung von 50 % nach Nr. 3 c der Zuschussrichtlinie

### Umgestaltung der Bushaltestelle Domänenplatz in Ebstorf

Die Haltestelle wird für den ÖPNV und die Schülerbeförderung genutzt. Im Rahmen der Umgestaltung des Domänenplatzes wird die Haltestelle barrierefrei gestaltet. Weiterhin werden neue Wartehäuschen errichtet. Die nicht durch Dritte gedeckten förderfähigen Kosten werden sich voraussichtlich auf 62.500,00 € belaufen. Nach der Förderrichtlinie ergibt sich ein Förderbetrag von 31.250,00 €.

### Erneuerung der Buswartehäuschen in Gr. Ellenberg und Wellendorf

Die Haltestellen werden für den ÖPNV und die Schülerbeförderung genutzt. Die Wartehäuschen müssen auf Grund ihres Zustandes erneuert werden. Die nicht durch Dritte gedeckten förderfähigen Kosten werden sich voraussichtlich auf 5.000,00 € belaufen. Nach der Förderrichtlinie ergibt sich ein Förderbetrag von 2.500,00 €.

### Erneuerung der Buswartehäuschen in Stoetze und Nievelitz

Die Haltestellen werden für den ÖPNV und die Schülerbeförderung genutzt. Die Wartehäuschen müssen auf Grund ihres Zustandes erneuert werden. Die nicht durch Dritte gedeckten förderfähigen Kosten werden sich voraussichtlich auf 5.000,00 € belaufen. Nach der Förderrichtlinie ergibt sich ein Förderbetrag von 2.500,00 €.

### Umgestaltung der Bushaltestellen Bahnhofstr. 46 A und 46 sowie Gudesstr. 70 in Uelzen

Die Haltestellen werden für den ÖPNV genutzt. Die Haltestellen werden barrierefrei umgestaltet. Die nicht durch Dritte gedeckten förderfähigen Kosten werden sich voraussichtlich auf 13.000,00 € belaufen. Nach der Förderrichtlinie ergibt sich ein Förderbetrag von 6.500,00 €.

### Neuerrichtung des Buswartehäuschens in Almstorf

Die Haltestelle wird für den ÖPNV und die Schülerbeförderung genutzt. Das Buswartehäuschen wurde durch einen Sturm stark beschädigt und musste ersetzt werden. Die nicht durch Dritte gedeckten förderfähigen Kosten belaufen sich auf 1.650,00 €. Nach der Förderrichtlinie ergibt sich ein Förderbetrag von 825,00 €.

### Neueinrichtung einer Bushaltestelle in Melzingen

Die Haltestelle wird für den ÖPNV und die Schülerbeförderung genutzt. Sie wurde nach Abstimmung mit der Polizei, RBB und Straßenverkehrsamt eingerichtet, da die bestehende Haltestelle an der Hauptstraße von den Schulkindern nur nach Überquerung der Landesstraße 250 erreicht werden kann. Die nicht durch Dritte gedeckten förderfähigen

Kosten werden sich voraussichtlich auf 2.200,00 € belaufen. Nach der Förderrichtlinie ergibt sich ein Förderbetrag von 1.100,00 €.

#### Erneuerung des Buswartehäuschens in Weste, Ortsteil Höver

Die Haltestelle wird für den ÖPNV und die Schülerbeförderung genutzt. Das Wartehäuschen muss auf Grund seines Zustandes erneuert werden. Die nicht durch Dritte gedeckten förderfähigen Kosten werden sich voraussichtlich auf 6.250,00 € belaufen. Nach der Förderrichtlinie ergibt sich ein Förderbetrag von 3.125,00 €.

### II. Förderung von 100 % nach Nr. 4 der Zuschussrichtlinie

#### Studie „Mobilität in Deutschland“

Im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur werden 2016 bundesweit 30.000 Haushalte mit 60.000 Personen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. In Niedersachsen werden 2.800 Haushalte befragt. Um Aussagen auf Landkreisebene zu erhalten, können vertiefende Befragungen hinzubestellt werden. Der HVV wird für „seine“ Landkreise eine Vertiefung bestellen, die voraussichtlich zu 50 % von der Metropolregion Hamburg mitfinanziert wird. Für die Landkreise Cuxhaven, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Rotenburg (Wümme) und Uelzen stellt sich die Frage, ob sie ebenfalls Daten für ihre Landkreise erheben lassen wollen. Die Ergebnisse könnten Grundlage für zukünftige ÖPNV-Planungen sein. Das zuständige Fachamt und die VNO sprechen sich für eine Teilnahme aus. Weitere Informationen sind als Anlagen beigefügt. Für stichhaltige Ergebnisse müssen mindestens 500 Haushalte pro Gebiet zusätzlich befragt werden. Eine Befragung kostet 47,00 € netto (55,93 € brutto), somit müsste eine Summe von fast 28.000,00 € (brutto) pro Landkreis finanziert werden. Die Metropolregion Hamburg würde – vorbehaltlich der Zustimmung ihrer Gremien – analog zum HVV – 50 % der Kosten übernehmen, sodass 14.000,00 € pro Landkreis verbleiben.

### III. Förderung von 100 % nach Nr. 3 f der Zuschussrichtlinie

#### Abdeckung von Betriebskostendefiziten

Die verbleibenden nicht verbrauchten Mittel in Höhe von 312.353,84 € sollen 2016 gemäß Nr. 3f der Zuschussrichtlinie als Beitrag zur Deckung von Betriebskostendefiziten im neuen Liniennetz sowie für nachfrageorientierte Bedienungsangebote eingesetzt werden. Falls notwendig, wird bei der LNVG eine Übertragung in das Jahr 2016 beantragt.

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss zur Förderung der Wirtschaft, der Landwirtschaft und des Verkehrs empfiehlt dem Kreisausschuss zu beschließen, diese Maßnahmen entsprechend der Richtlinie des Landkreises Uelzen über die Förderung von Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs gem. § 7 Abs. 5 NNVG zu bezuschussen. Die dafür vorgesehenen Regionalisierungsmittel stehen zur Verfügung.

**Anlagen:**

Dr. Blume

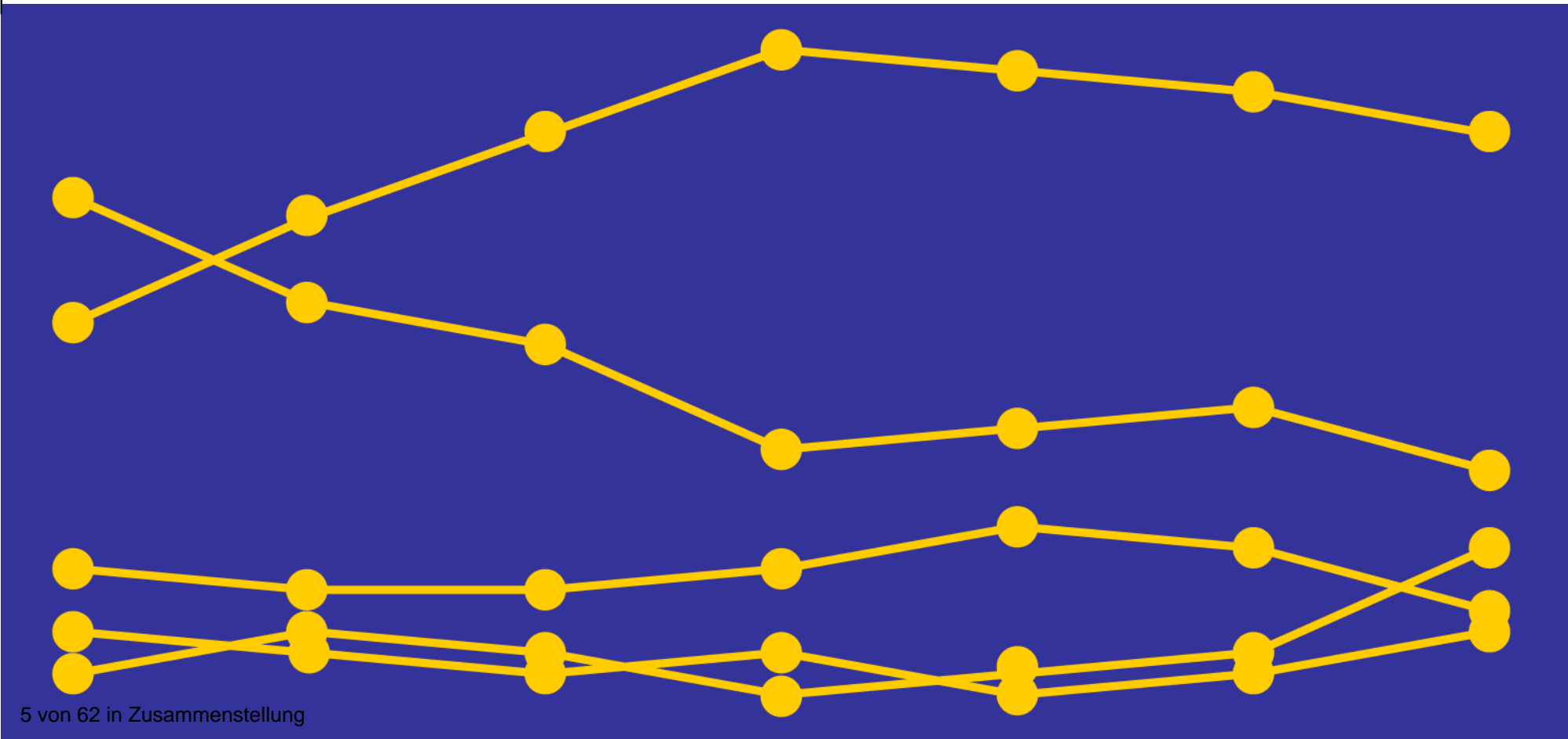
# Mobilität in Deutschland 2016

## Stichprobenkonzept und Fragebogendimensionen



infas 360

Region Nord, Stand: 31. August 2015



Auf den folgenden Seiten wird der aktuelle Status in der Vorbereitung der MiD 2016 zum Stichprobenkonzept der Basisstichprobe sowie zur Fragebogenentwicklung dargestellt. Dies spiegelt den Abstimmungsstand zum jetzigen Zeitpunkt wider. Die endgültige Festlegung der Vorgehensweise erfolgt voraussichtlich bis Ende September 2015. Beides wird zentral zwischen dem BMVI und dem Auftragnehmerteam abgestimmt.

Um eine bundesweit einheitliche Vorgehensweise zu gewährleisten, werden auch die detaillierten Fragebogeninhalte sowie die genauen Operationalisierungen zentral abgestimmt. Sobald dieser Prozess abgeschlossen ist, wird der Fragebogen den interessierten Auftraggebern regionaler Vertiefungen zur Verfügung gestellt. Regionale Veränderungen dieses Programms sind nicht vorgesehen, so dass die bundesweit einheitliche Fassung verbindlich ist. Bei Interesse steht bereits zum jetzigen Zeitpunkt ein Fragebogenschema als Entwurf zur Verfügung. Es dokumentiert weitere Details der geplanten Operationalisierungen und ist auf Anfrage ab sofort zur Einsicht erhältlich.

Der Fragebogen umfasst inhaltliche Zusatzmodule. In der bundesweiten Basisstichprobe werden diese nach einem Zufallsverfahren auf Teile der Gesamtstichprobe gleichverteilt, so dass diese jeweils nicht in der vollen Stichprobe erhoben werden. Wie angekündigt besteht für jede regionale Vertiefung die Möglichkeit, stattdessen zwei bis drei der inhaltlichen Zusatzmodule für die komplette Vertiefungsstichprobe auszuwählen. Dafür wird in diesen Fällen im Rahmen der jeweiligen Vertiefung auf die nicht ausgewählten Zusatzmodule komplett verzichtet.

**infas**

- Gesamtleitung
- Stichprobe, Gewichtung, Hochrechnung und Small Area-Schätzverfahren gemeinsam mit IVT
- Koordination der Aufstockungen
- Erhebungsinhalte
- Durchführung der Erhebung
- Auswertung gemeinsam mit DLR
- Mitglied im ADM sowie bei ESOMAR



- Erhebungsinhalte
- Datenaufbereitung und Dokumentation
- Auswertung gemeinsam mit infas



- Federführung für die Prozesse Stichprobe, Gewichtung, Hochrechnung
- Small-Area-Schätzverfahren

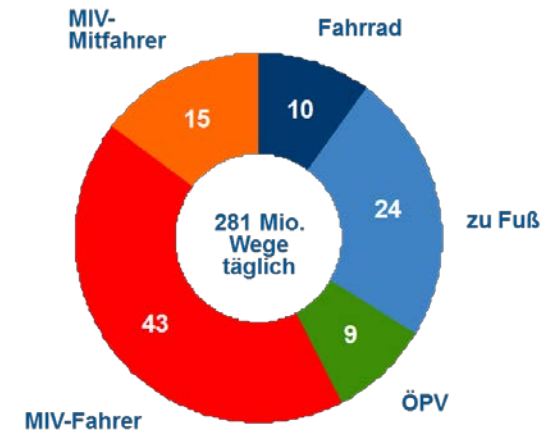
**infas 360**

- Bereitstellung mikrogeografischer Daten für Stichprobe und Auswertung
- Geokodierung
- Beteiligung an Small-Area-Schätzverfahren

# Leitfragen der Studie: zentrale Aspekte

- Wie oft und wie lange sind die Bundesbürger unterwegs?
- Welche Verkehrsmittel werden dabei genutzt?
- Zu welchen Zwecken bzw. Anlässen sind sie unterwegs?
- Wie weit sind die Wege?
- Welche Unterschiede gibt es nach sozioökonomischen, regionalen und raumtypischen Differenzierungen?
- Zu welchen Ergebnissen führt eine Hochrechnung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung?
- Was hat sich seit der letzten Erhebung 2008 verändert?
- Welche Mobilitätseckwerte entstehen für unterschiedliche administrative Einheiten, wenn die Ergebnisse auf Basis der Erhebung flächendeckend werden, zum Beispiel für Landkreise und kreisfreie Städte?

## Modal Split und Verkehrsaufkommen





# Eckwerte der Basisstichprobe und der regionalen Vertiefungen: Besonderheiten im Überblick

- 30.000 befragte Haushalte
- 60.000 befragte Personen
- etwa 200.000 erfasste Wege
- wie schon in der MiD 2008 repräsentativ nach Bundesländern und für Regionstypen
- kombiniertes Stichprobenkonzept
  - mit einer Ziehung aus Einwohnermeldeverzeichnissen (etwa 20.000 Haushalte netto)
  - sowie im Dual-Frame-Verfahren aus generierten Festnetz- bzw. Mobilfunknummern (etwa 10.000 Haushalte netto)
- innerhalb der Haushalte möglichst (Stellvertreter-)Befragung *aller* Personen ab 0 Jahren
- regionale Aufstockungen bis zu einem Gesamtumfang von 150.000 Haushalten möglich, Kosten 47,- Euro netto pro Haushalt, empfohlenes Mindestpaket pro regionaler Einheit: 500 Haushalte
- Einsatz von Small-Area-Schätzverfahren, um auch Ergebnisse für nicht oder nicht ausreichend in die Erhebung eingeschlossene Regionen bereitzustellen

# Bundesstichprobe - Schichtung: im ersten Schritt nach Bundesländern

Die Basisstichprobe der MiD 2016 wird mehrstufig angelegt.

Die erste Stufe bildet dabei eine weitgehend bevölkerungsproportionale Abbildung der Bundesländer.

Die Mindestzahl beträgt 1.000 Haushalte pro Bundesland, um auch in den kleineren Ländern ausreichend hohe Anteile der insgesamt 30.000 Haushalte zu erhalten.

Bundesland	%-Anteil Grund- gesamtheit	Basis- Stichpro- bengröße 2008	Basis- Stichprob- engröße 2016
Schleswig-Holstein	3,4	1.000	1.300
Hamburg	2,1	750	1.000
Niedersachsen	9,6	2.500	2.800
Bremen	0,8	750	1.000
Nordrhein-Westfalen	22,0	4.000	4.500
Hessen	7,4	2.200	2.500
Rheinland-Pfalz	4,9	1.400	1.500
Baden-Württemberg	12,7	2.500	3.000
Bayern	14,7	2.500	3.000
Saarland	1,3	750	1.000
Berlin	4,1	1.300	1.500
Brandenburg	3,1	1.000	1.300
Mecklenburg-Vorpommern	2,2	750	1.000
Sachsen	5,5	1.600	2.000
Sachsen-Anhalt	3,3	1.000	1.300
Thüringen	3,0	1.000	1.300
<b>Bundesgebiet insgesamt</b>	<b>100,0</b>	<b>25.000</b>	<b>30.000</b>

# Zeitplan für regionale Stichprobenaufstockungen:

Auftragsvergabe bis September 2015, erste Ergebnisse Ende 2017

infas



## Vorbereitungen

---

### Juni 2015

Vergabe der MiD 2016 durch das BMVI  
Informationsveranstaltungen für Aufstockungsinteressierte

### Juli 2015

Angebotserstellung für Aufstockungsinteressierte  
Vernetzung regionaler Akteure und Stichprobenkonzeption

### August/September 2015

Auftragsvergabe / LOI durch Vertiefer

### September 2015

Stichprobenziehung Basisstichprobe und Vertiefungen

### Oktober 2015

Start Stichprobenziehung durch Einwohnermeldeämter

### März 2016

Erstellung der Einsatzstichprobe

## Erhebung und Ergebnisse

---

### April 2016

Beginn der Feldphase MiD 2016

### Mai 2017

Abschluss der Feldphase

### Juli 2017

Abschluss Gewichtung und Hochrechnung

### September 2017

Abschluss der Datenaufbereitung

### November/Dezember 2017

Übergabe der Tabellenbände mit den Ergebnissen

### März / April 2018

Vorstellung der bundesweiten Ergebnisse  
Übergabe des bundesweiten Ergebnisberichts,  
Veröffentlichung der Datensätze und Bereitstellung  
des MiT-Tools

# Fragebogeninhalte: Haushalte - Autos - Wege - Personen

## Haushalte

- Haushaltsgröße, Nebenwohnsitze
- Alter, Geschlecht und Tätigkeitsstatus der Personen
- Haushaltseinkommen
- Miete / Eigentum
- Anzahl Fahrräder, Pedelecs bzw. E-Bikes, Mopeds bzw. Motorrad und Pkw im Haushalt
- Anzahl Pkw-Führerscheinbesitzer im Haushalt
- Carsharing-Mitgliedschaft im Haushalt

## Autos

- Hersteller und Modell
- Jahresfahrleistung
- Antriebsart
- Baujahr bzw. Erstzulassung

**Autobesitz**  
Gründe Nicht-Besitz

**Fahrzeugmerkmale**  
Motorleistung  
Hauptnutzer  
Halter  
üblicher Stellplatz

50 % der Bundesstichprobe

## Personen

- Bildungsabschluss
- Erwerbstätigkeit
- Migrationshintergrund
- Pkw-Führerscheinbesitz
- übliches ÖPNV-Ticket
- Verkehrsmittelverfügbarkeit Fahrrad, Motorrad bzw. Moped, Pkw,
- übliche Verkehrsmittelnutzung (eigenes Auto, Carsharing, ÖPNV, Fahrrad, Fernzug, Fernbus, Flugzeug)

**zusätzliche persönliche Mobilitätsmerkmale**  
Jahr Führerschein-Erwerb, Berufspendler mit Nebenwohnsitz, Homeoffice, Mobilitäts-Handicaps

25 %

**Infrastruktur und digitale Versorgung**  
Internetnutzung Mobilität, übliche Verkehrsmittel für Versorgung, Online-Einkauf

25 %

**Nahmobilität und Radverkehr**  
übliche Nutzung Mietrad, reine Fußwege, Fahrradhelm, Abstellen Fahrrad zu Hause

25 %

**Zufriedenheit und Einstellungen**  
Zufriedenheit mit ÖPNV-Angebot und Straßen / Autoverkehr / Rad- und Fußverkehr, Einstellungen Auto, Rad, ÖPNV

25 %

## Stichtag

- Mobilität am Stichtag
- Normalität Stichtag
- Pkw-Verfügbarkeit
- Wetter (zuspielen?)

## Wege

- Quelle des ersten Weges (Adresse und Kategorie)
- Start- und Ankunftszeit
- Zweck
- genutzte Verkehrsmittel
- Begleiter
- Lage Ziel (Geokodierung)
- Entfernung
- Abfrage regelmäßige berufliche Wege

50 % der Bundesstichprobe

**verknüpft mit Modul Fahrzeugmerkmale**  
Zuordnung HH-Fahrzeuge zu Auto-Wege

Anmerkung:  
Die Übersicht zeigt den Diskussionsstand Ende August 2015. In der abschließenden Abstimmung können sich noch geringfügige Änderungen ergeben. Ein optionales Modul zur zusätzlichen Erhebung längerer Reisen ist in der Diskussion. Darüber wurde jedoch noch nicht endgültig entschieden. Daher wird es hier nicht dargestellt. Alle Inhalte werden voraussichtlich im Oktober 2015 dem forschungsbegleitenden Ausschuss der MiD vorgestellt.

### BEISPIELE

Zusätzlich zu den umfangreichen Standardauswertungen sind spezielle Themenbereiche vorgesehen, die Inhalte aus allen Fragebogen teilen miteinander kombinieren. Sie erhalten kein explizites eigenes Standard- oder Wahlmodul, sind aber auf Basis der Fragebogeninhalte vorgesehen.

Darüber hinaus können auf Basis der Geokodierung von Wegeausgangspunkten und Zielen auf mikrogeographischer Ebene zahlreiche weitere Informationen zugespielt und in die Auswertung einbezogen werden.

#### Elektromobilität

- Unterscheidung zwischen Haushalten mit und ohne E-Autos sowie entsprechende Nutzerprofile
- Nutzung von E-Autos auf den erfassten Wegen im Vergleich zu anderen Fahrzeugtypen
- Elektrofahrräder und nutzende Personen
- Nutzung von E-Fahrrädern auf den erfassten Wegen im Vergleich zu üblichen Fahrrädern
- Potenzialrechnungen für E-Mobilität

#### Versorgung von Personen

- Bestimmung und Abgrenzung von Versorgungswegen auf Basis von detaillierten Zweckerfassungen auf Wegeebe
- zeitliche Inanspruchnahme von Personen durch Versorgungswege, sowohl für die Begleitung anderer Personen als auch die Übernahme von Erledigungen und Betreuungen außerhalb des eigenen Haushalts
- Beschreibung entsprechender Personenprofile

#### Infrastrukturmerkmale

- ÖPNV-Erreichbarkeiten und Bedienungsqualitäten für Wegeausgangspunkte und Wegeziele – kombinierbar mit genutzten Verkehrsmitteln
- Erreichbarkeiten von Autobahnanschlüssen und weiteren Merkmalen der Straßeninfrastruktur
- topographische Bedingungen und Wetterdaten

#### Situation im Wohnquartier

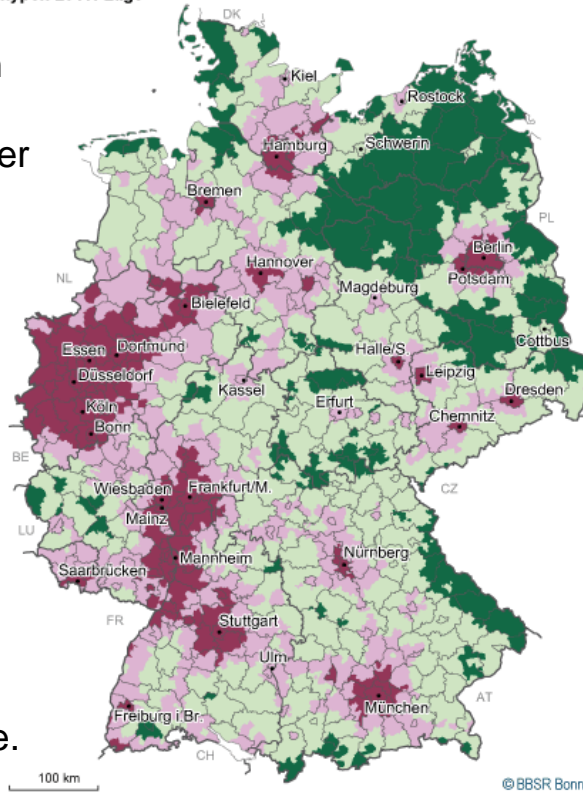
- Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen
- Gebäudemerkmale und Sozialstruktur im Umfeld
- unterschiedliche Mobilitätsmuster auf Basis dieser Versorgungsmerkmale und / oder sozio-ökonomischer Merkmale

und mehr wie etwa ...  
- Nutzungsmuster im Carsharing,  
- ÖPNV-Ticketnutzung auf Wegeebe etc.

# Bundesstichprobe - Schichtung: innerhalb der Bundesländer nach Lagetyp und Gemeindegröße

Der zweite Schritt besteht in einer Schichtung nach Gemeindetypen innerhalb der Bundesländer. Um sowohl Ortsgrößen als auch Lagemerkmale zu berücksichtigen, werden zwei Typisierungen des *Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)* miteinander kombiniert. Ausgangspunkt sind dabei die auf der linken Seite dargestellten Lagemerkmale.

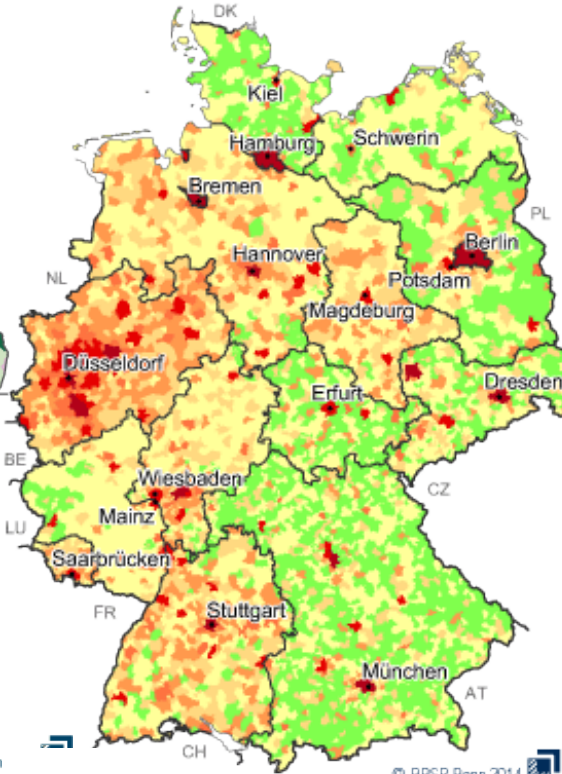
Raumtypen 2010: Lage



Lagetypen nach erreichbarer Tagesbevölkerung

- sehr peripher
- peripher
- zentral
- sehr zentral

Datenbasis:  
Laufende Raumbewertung  
Geometrische Grundlage:  
BKG, Gemeindeverbände, 31.12.2009



Stadt- und Gemeindetyp

**Großstädte**

- große Großstädte um 500.000 Einwohner und mehr
- kleinere Großstädte unter 500.000 Einwohner

- größere Mittelstädte mit Zentrum 50.000 Einwohner und mehr
- kleinere Mittelstädte mit Zentrum 20.000 bis 50.000 Einwohnern

**Kleinstädte**

- größere Kleinstädte mit Zentrum 10.000 Einwohner und mehr
- kleine Kleinstädte mit Zentrum weniger 5.000 bis 10.000 Einwohnern oder grundzentraler Funktion

**Landgemeinden**

Datenbasis:  
Laufende Raumbewertung  
des BBSR  
Geometrische Grundlage:  
BKG, Gemeinden, 31.12.2012  
Bearbeitung: A. Milbert

Erläuterungen zur Systematik der Raumtypen sind zu finden unter:

[http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbewertung/Raumabgrenzungen/Raumtypen2010\\_vbg/Raumtypen2010\\_alt.html?nn=443270](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbewertung/Raumabgrenzungen/Raumtypen2010_vbg/Raumtypen2010_alt.html?nn=443270)

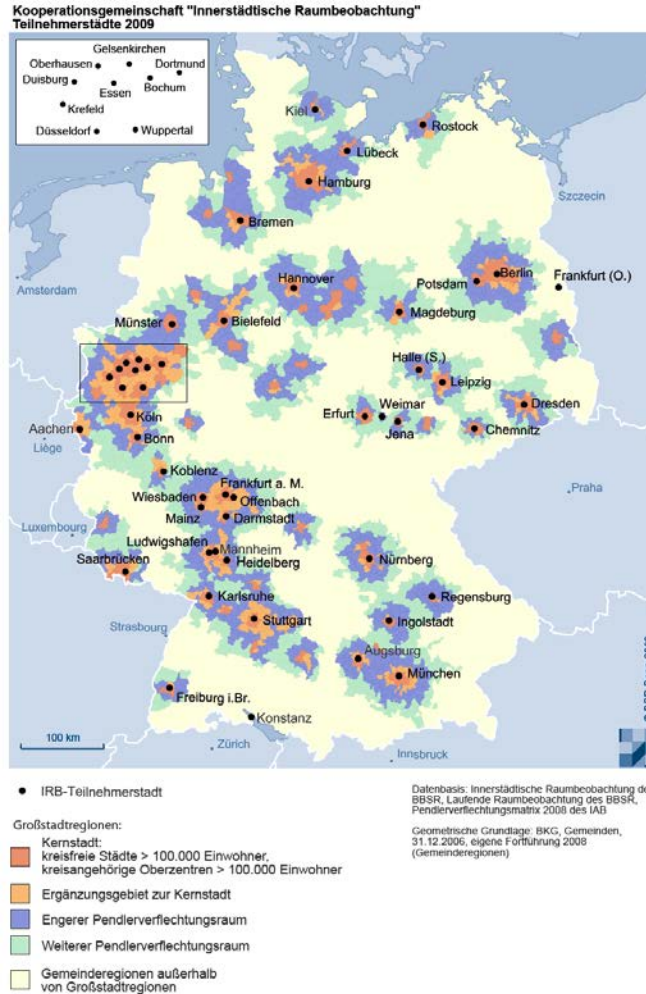
[http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbewertung/Raumabgrenzungen/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp\\_node.html](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbewertung/Raumabgrenzungen/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp_node.html)

# Bundesstichprobe - Schichtung: innerhalb der IRB-Städte nach IRB-Lagetypp

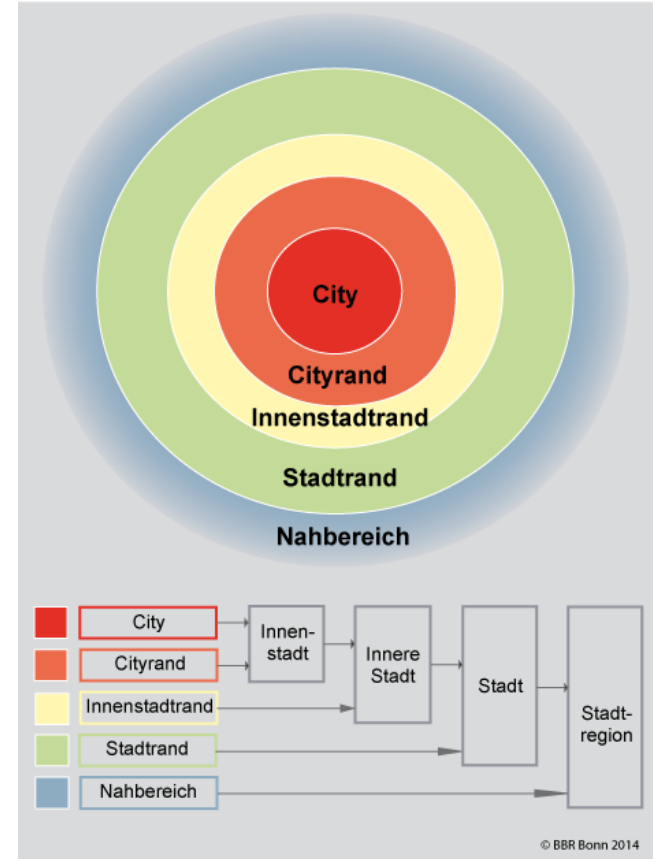
Ebenfalls Bestandteil des zweiten Schritts ist eine weitere Unterteilung größerer Städte unterhalb der Gemeindeebene.

Dazu wird die Stichprobe in Städten aus der Innerstädtischen Raubeobachtung (IRB) – insoweit diese in die MiD 2016 fallen – nach fünf in diesen Städten einheitlich gebildeten innerstädtischen Lagetypen unterschieden.

Auf diese Weise erfolgt hier eine ähnliche auf den Lagetyp bezogene Steuerung wie auf Gemeindeebene in kleineren Kommunen.



IRB-Lagetypen



Erläuterungen zur Systematik sind zu finden unter:

<http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raubeobachtung/UeberRaubeobachtung/Komponenten/VergleichendeStadtbeobachtung/IRB-St%C3%A4dte.html?nn=444776>

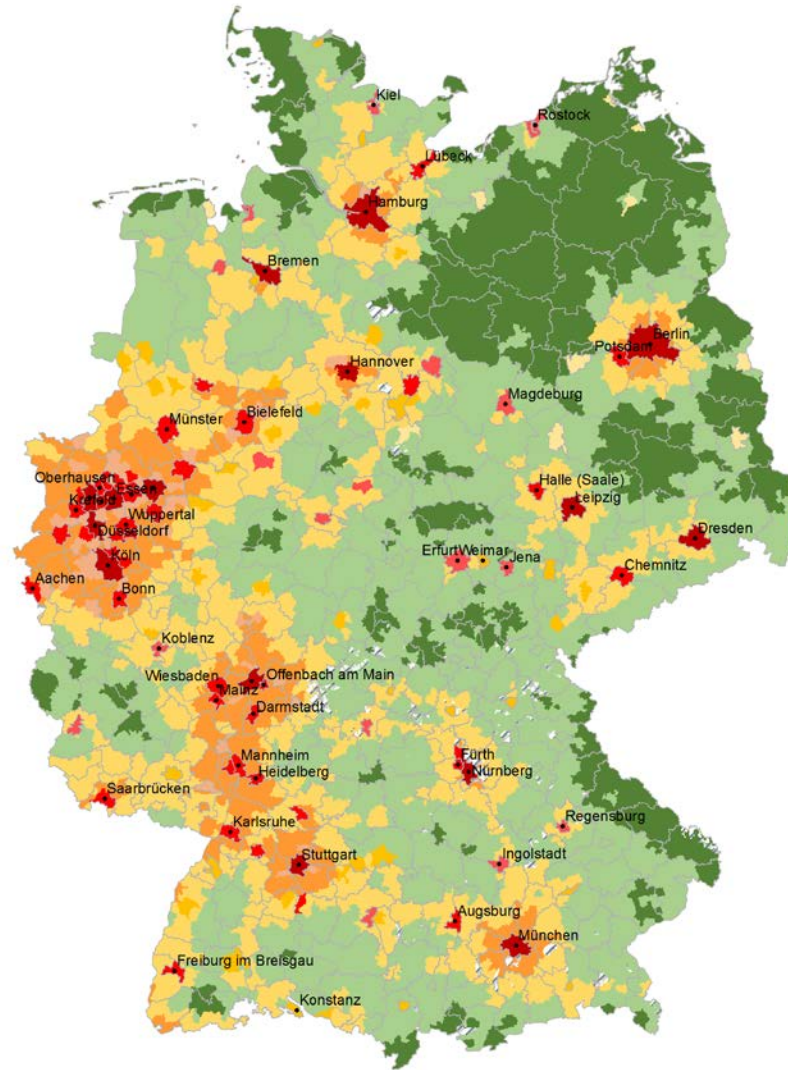
[http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raubeobachtung/UeberRaubeobachtung/Komponenten/VergleichendeStadtbeobachtung/IRB\\_Lagetypp.html?nn=444776](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raubeobachtung/UeberRaubeobachtung/Komponenten/VergleichendeStadtbeobachtung/IRB_Lagetypp.html?nn=444776)

# Bundesstichprobe – Gemeindeklassifikation und IRB-Städte: Übersicht

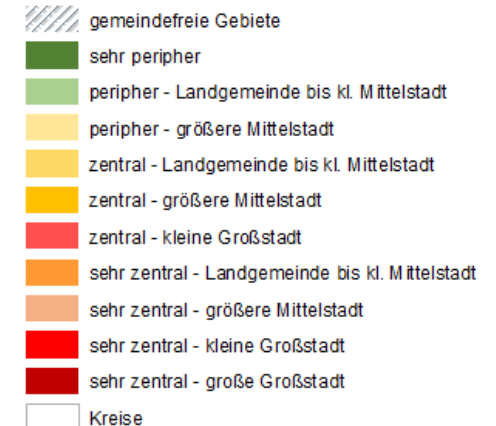
Die Karte stellt das Ergebnis der Kombination der beiden verwendeten Gebietsklassifikationen sowie die Lage der IRB-Städte dar.

Bei der Kombination werden innerhalb der Lagetypen „peripher“, „zentral“ und „sehr zentral“ die Gemeindetypen ab den größeren Mittelstädten einzeln ausgewiesen. Im Lagetyp „sehr peripher“ entfällt dieser Schritt, da dieser keine entsprechenden Städte umfasst.

Diese Unterscheidung dient vor allem einer besseren Differenzierung größerer und sehr großer Städte.



Gemeindeklassifikation für die bundesweite Stichprobe der MiD 2016















Kombination BBSR-Lagetypen mit BBSR-Stadt- und Gemeindetyp  
© infas GmbH

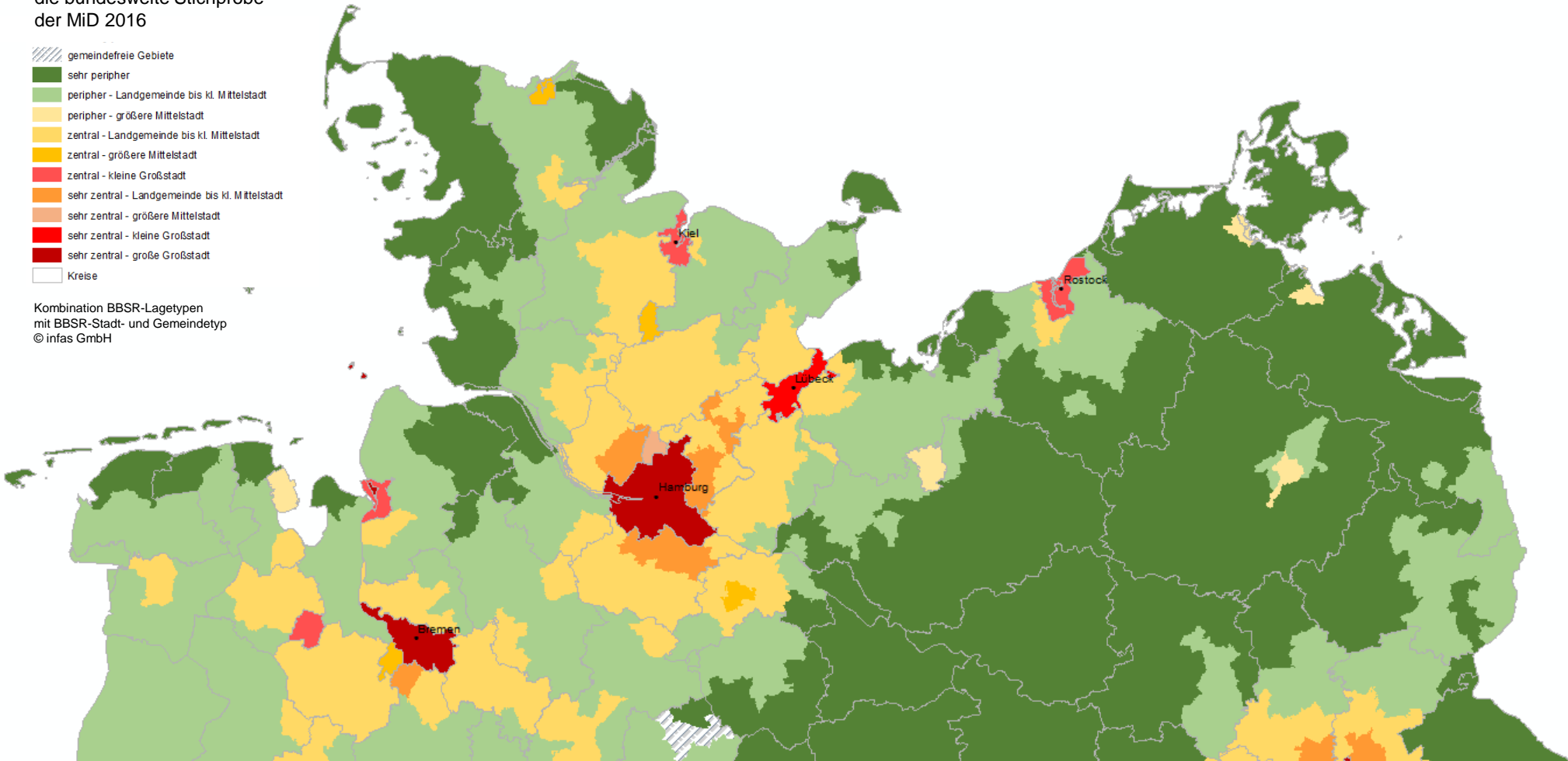


# Bundesstichprobe – Gemeindeklassifikation und IRB-Städte: regionales Fenster Nord

Gemeindeklassifikation für  
die bundesweite Stichprobe  
der MiD 2016

-  gemeindefreie Gebiete
-  sehr peripher
-  peripher - Landgemeinde bis kl. Mittelstadt
-  peripher - größere Mittelstadt
-  zentral - Landgemeinde bis kl. Mittelstadt
-  zentral - größere Mittelstadt
-  zentral - kleine Großstadt
-  sehr zentral - Landgemeinde bis kl. Mittelstadt
-  sehr zentral - größere Mittelstadt
-  sehr zentral - kleine Großstadt
-  sehr zentral - große Großstadt
-  Kreise

Kombination BBSR-Lagetypen  
mit BBSR-Stadt- und Gemeindetyp  
© infas GmbH



# Bundesstichprobe - Schichtungszellen Gemeindeebene:

## Übersicht nach Bundesländern

Kombination aus Lagetyp 2010 und Stadt- und Gemeindetyp. Die Tabelle enthält unabhängig von der späteren Ziehung alle Gemeinden. Für jede besetzte Zelle wird in der MiD-Bundesstichprobe mindestens eine Gemeinde zufällig gezogen. Insgesamt wird die Bundesstichprobe etwa 300 Gemeinden umfassen.

	kombinierter Gemeindetyp für MiD										gesamt
	sehr peripher	peripher Land-gemeinde bis kleine Mittelstadt	peripher größere Mittelstadt	zentral Land-gemeinde bis kleine Mittelstadt	zentral größere Mittelstadt	zentral kleine Großstadt	sehr zentral Land-gemeinde bis kleine Mittelstadt	sehr zentral größere Mittelstadt	sehr zentral kleine Großstadt	sehr zentral große Großstadt	
Schleswig-Holstein	281	396	-	395	2	1	35	1	1	-	1.112
Hamburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Niedersachsen	133	521	2	327	9	3	16	2	2	1	1.016
Bremen	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	2
NRW	2	25	-	125	7	1	170	39	22	5	396
Hessen	8	142	-	142	2	1	126	5	3	1	430
Rheinland-Pfalz	204	1.016	-	894	2	2	183	2	2	-	2.305
Baden-Württemberg	16	378	-	449	28	1	219	4	7	1	1.103
Bayern	201	1.212	-	583	7	3	87	1	3	2	2.099
Saarland	-	1	-	39	-	-	11	-	1	-	52
Berlin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Brandenburg	230	120	3	45	-	-	19	-	1	-	418
Mecklenburg-Vorpommern	576	159	4	17	-	1	-	-	-	-	757
Sachsen	35	260	-	130	3	-	-	-	1	2	431
Sachsen-Anhalt	46	141	1	28	-	1	-	-	1	-	218
Thüringen	180	626	-	39	2	2	-	-	-	-	849
gesamt	1.912	4.997	10	3.213	62	17	866	54	44	15	11.190
Bevölkerungsanteil in Prozent (Zeile)	4,2	19,9	0,9	21,1	3,8	3,2	14,6	4,5	10,8	17,1	100,0

alle Gemeinden, Gebietsstand 2014

# Bundesstichprobe:

## nachträgliche Kontrolle und Zuspiegelung weiterer Merkmale

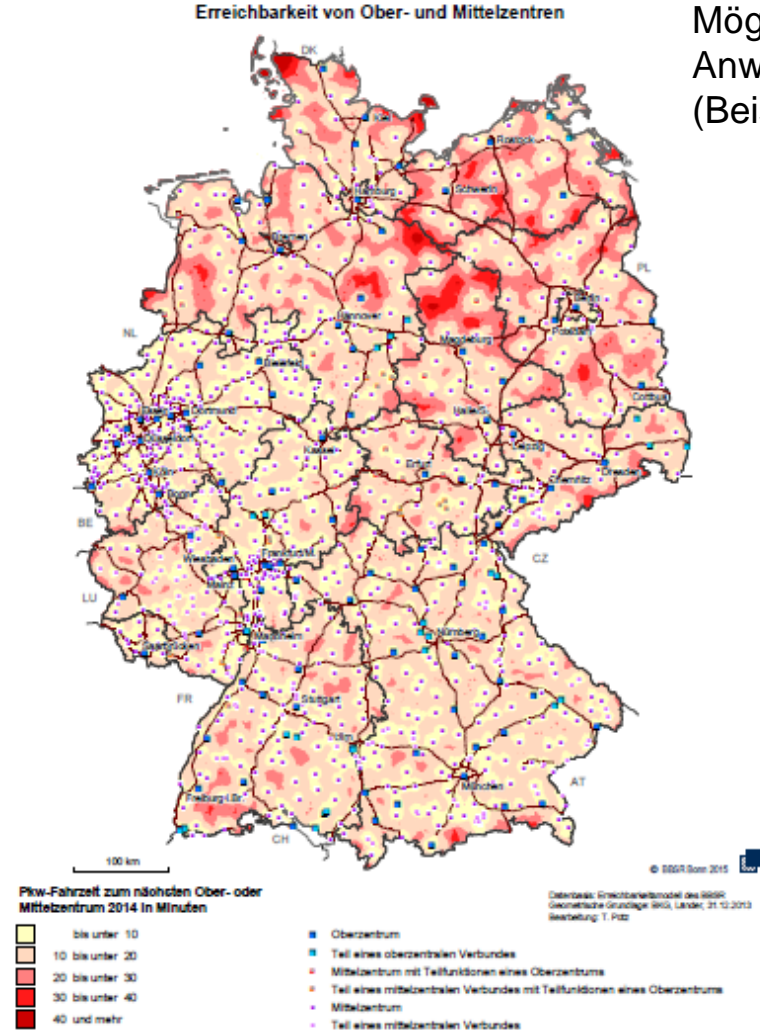
Neben den für die Schichtung verwendeten Merkmalen wird die Stichprobe der MiD 2016 mit einer Reihe weiterer Lagemerkmale verknüpft.

Dies geschieht nach der Erhebung kleinräumig auf den jeweils verfügbaren räumlichen Aggregaten. Die Zuspiegelungen reichen von Ebenen unterhalb der Gemeinden über die Gemeindeabgrenzungen bis hin zu Landkreisen. Sie umfassen beispielsweise folgende Dimensionen:

- weitere Raumkategorisierungen
- Erreichbarkeitskennwerte für verschiedene Verkehrsmittel
- Versorgungsmerkmale bezogen auf die Nahversorgung
- sozioökonomische Merkmale

sowie weitere Kennwerte, deren Verfügbarkeit und Qualität zurzeit geprüft werden.

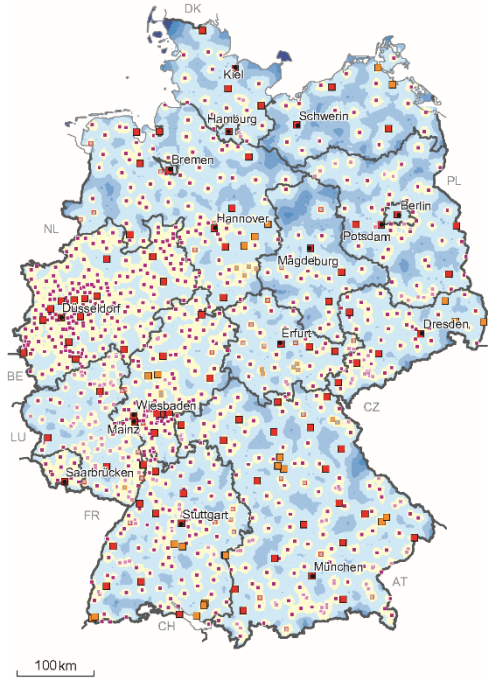
Mögliche Anwendung (Beispiel)



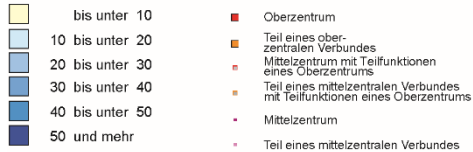
# Bundesstichprobe: weitere Beispiel für spätere Zuspiegelung - Erreichbarkeiten

## Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren

Motorisierter Individualverkehr

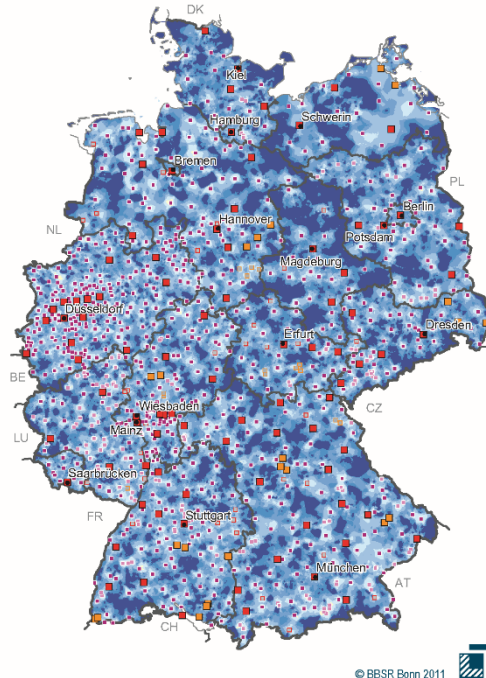


Pkw-Fahrtzeit zum nächsten Ober- oder Mittelzentrum 2010 in Minuten



Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR, HACOIN GmbH

Öffentlicher Verkehr



Fahrtzeit mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) zum nächsten Ober- oder Mittelzentrum in Minuten (Fahrzeit wurde ermittelt am 6.10.2009 zwischen 6:30 Uhr und 8:30 Uhr)

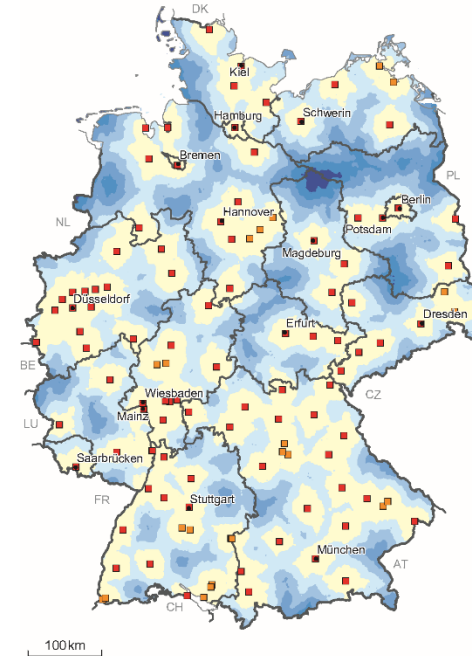


Geometrische Grundlage: BKG, Länder, 31.12.2008

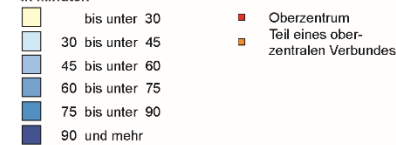
© BBSR Bonn 2011

## Erreichbarkeit von Oberzentren

Motorisierter Individualverkehr

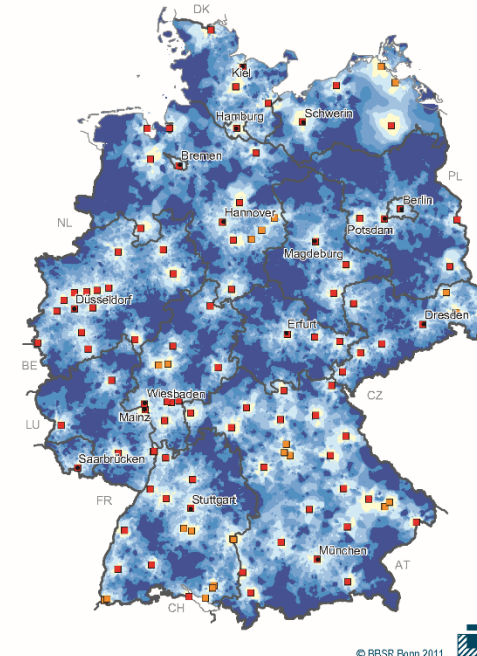


Pkw-Fahrtzeit zum nächsten Oberzentrum 2010 in Minuten

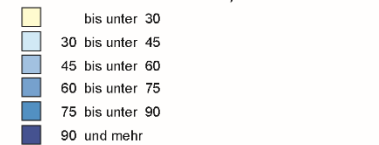


Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR, HaCon Ing GmbH

Öffentlicher Verkehr



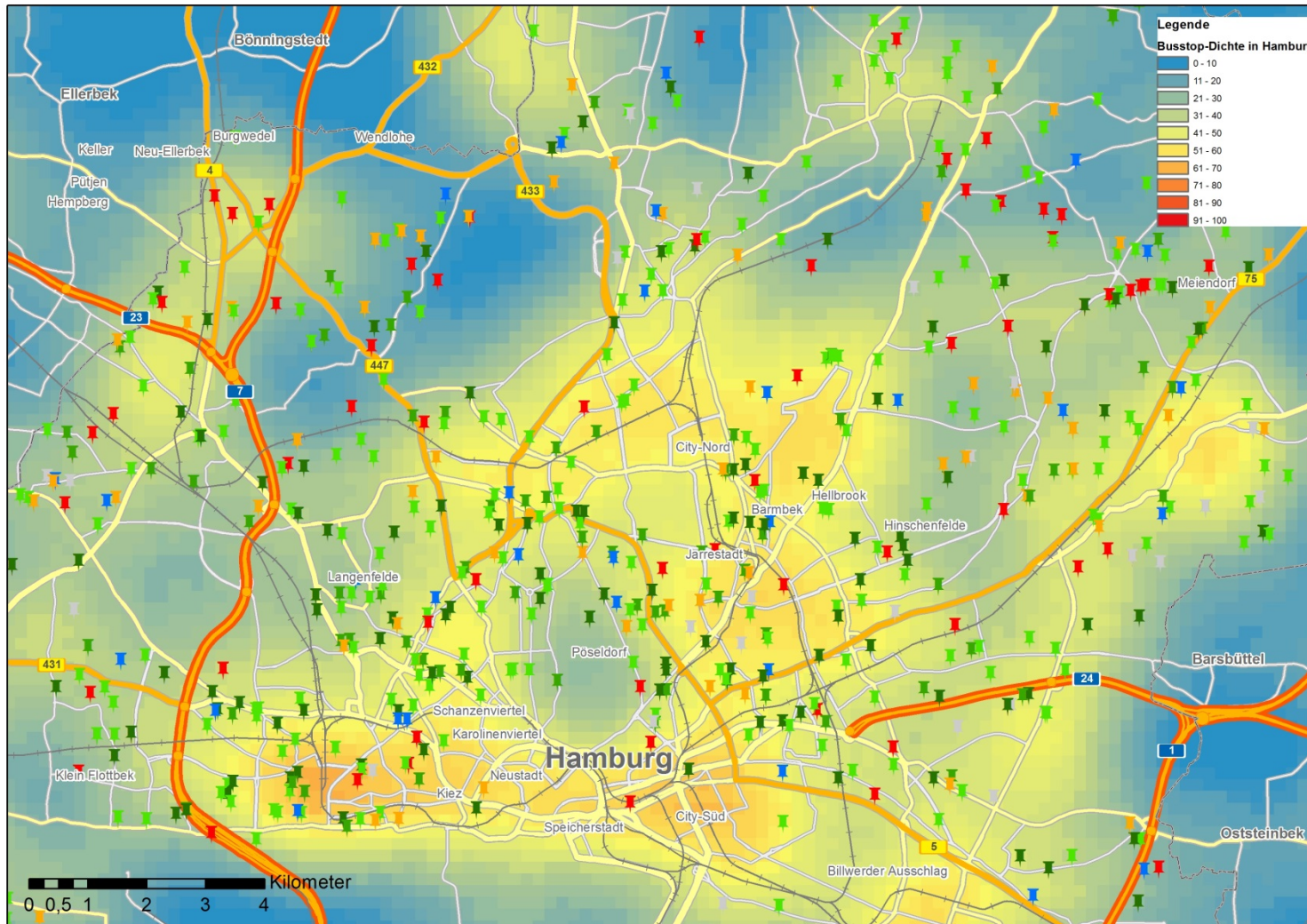
Fahrtzeit mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) zum nächsten Oberzentrum in Minuten (ermittelt am 6.10.2009 zwischen 6:30 Uhr und 8:30 Uhr)



Geometrische Grundlage: BKG, Länder, 31.12.2008

© BBSR Bonn 2011

# Beispiel für Visualisierung der ÖPNV-Infrastruktur: Hamburg – Busnetz und MiD-Nutzersegmente 2008



© infas 360 GmbH

# Stichprobe – Hamburg:

## Anforderungen und Vorschlag

Basisstichprobe Bund: 1000 Haushalte

erforderlich:

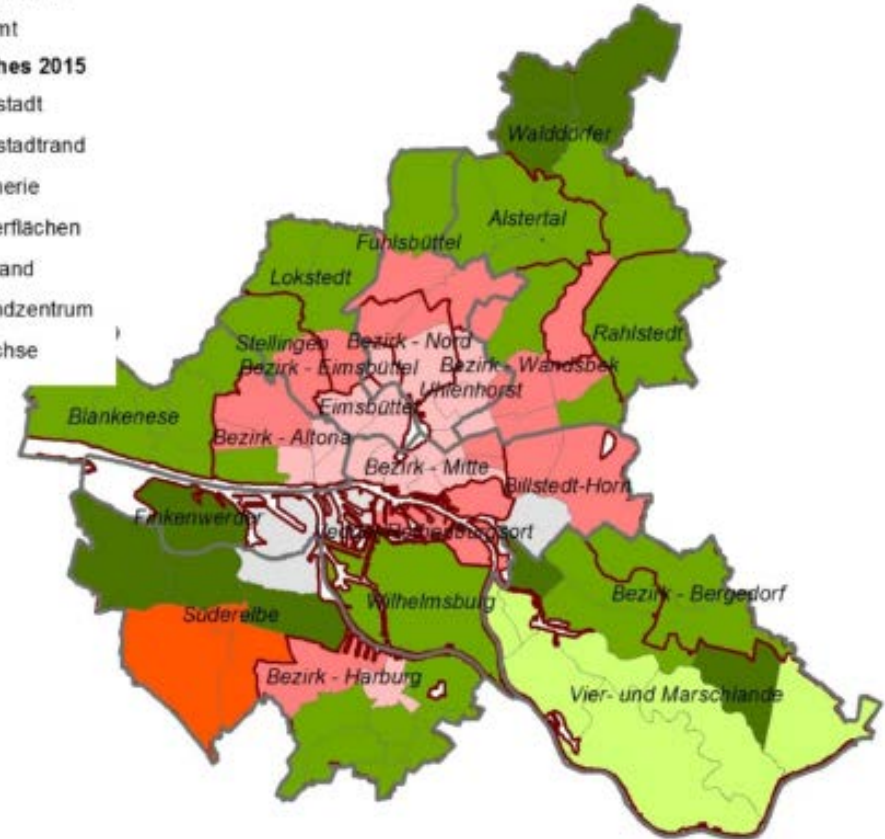
- Auswertung nach sieben Stadtbezirken
- Unterteilung nach Lagetyp (z.B. IRB)
- zusätzlich nach ÖPNV-Infrastruktur
- Wilhelmsburg
- insgesamt 10 bis 12 Teilräume

Vorschlag:

- Mindestaufstockung um 750 Haushalte pro Stadtbezirk auf 6.250 Haushalte insgesamt (7x750 + 1.000)
- Schichtung nach IRB-Lagetypen, kontrolliert für Stadtbezirke
- ex-post Zuspiegung weiterer Lagemerkmale (z.B. Matthes, ÖPNV-Infrastruktur nach infas 360, weitere Optionen)

### Legende

- Bezirke FHH
- Ortsamt
- Cluster Matthes 2015**
- Innenstadt
- Innenstadtrand
- Peripherie
- Sonderflächen
- Stadtrand
- Umlandzentrum
- ÖV-Achse



Beispiel: Raumtypen in Hamburg nach Matthes 2015

# Stichprobe – HVV-Umland: Anforderungen und Vorschlag

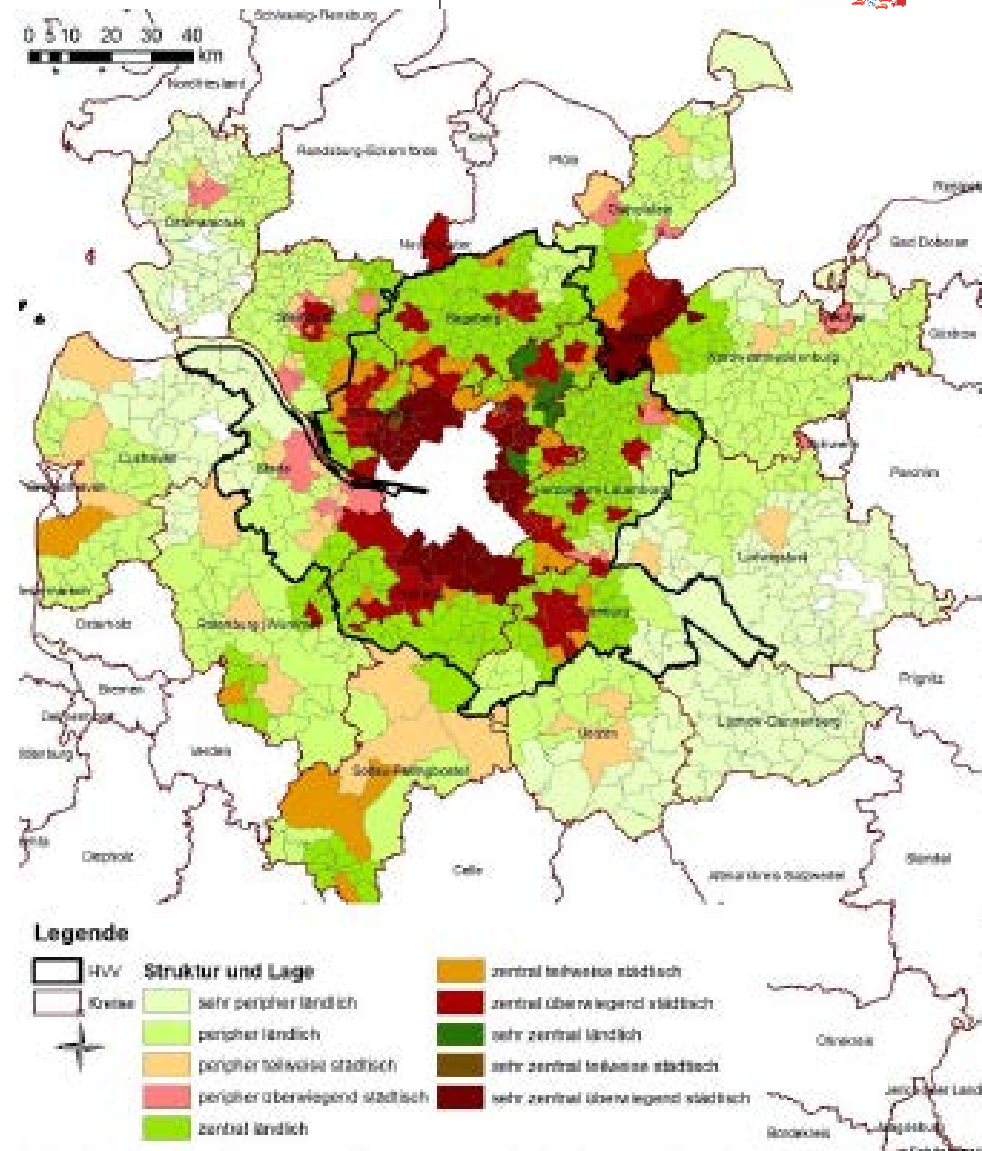
Basisstichprobe Bund etwa 600 Haushalte

erforderlich:

- wie 2008 Konzept nach den sieben Landkreisen
- zusätzlich nach ÖPNV-Infrastruktur

Vorschlag:

- Aufstockung um 500 bzw. alternativ 700 Haushalte pro Landkreis
- Schichtung nach BBSR-Lagetypen mit einer Erhöhung der Zahl der Sample-Points (Gemeinden in der Stichprobe)
- ex-post Zuspiegelung weiterer Lagemerkmale (z.B. Matthes, ÖPNV-Infrastruktur nach infas 360, weitere Optionen)



# Stichprobe – Mecklenburg-Vorpommern: Anforderungen und Vorschlag

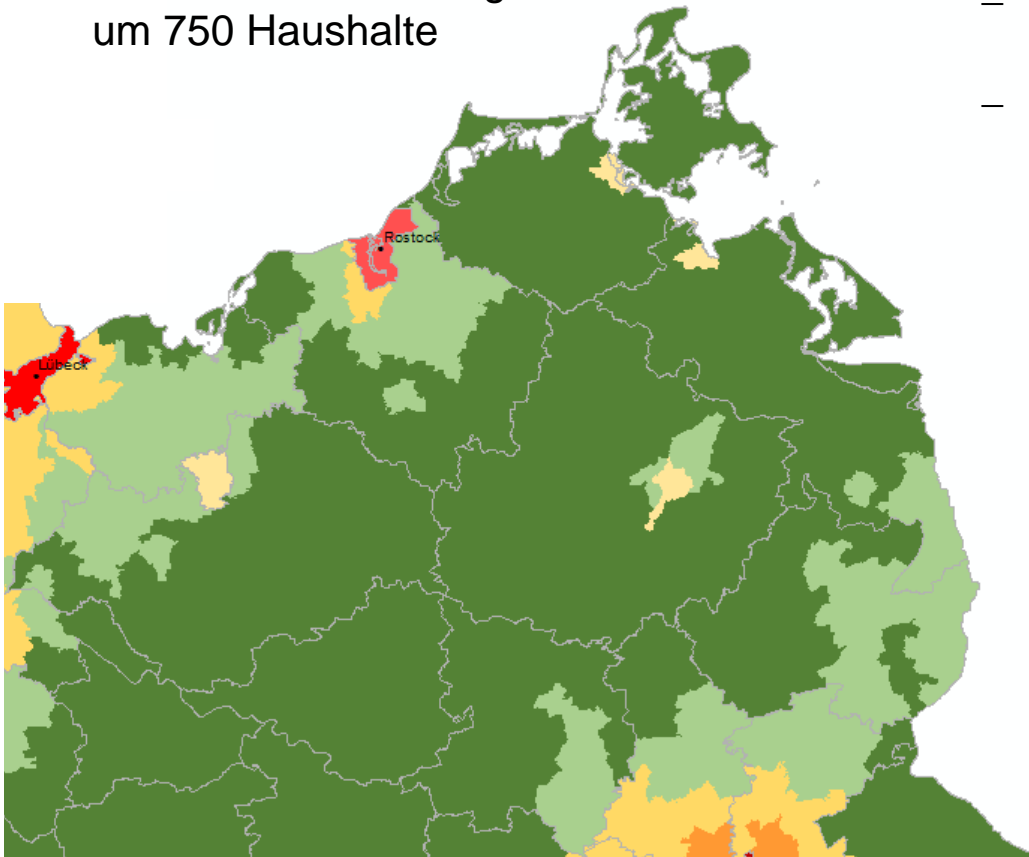
Basisstichprobe Bund 1.000 Haushalte

erforderlich:

- wie 2008 Aufstockung um 750 Haushalte

Vorschlag:

- insgesamt 1.750 Haushalte
- Schichtung nach MiD-Konzept auf Basis BBSR
- Auswertung nach diesen MiD-Gemeindetypen und weiteren Raumtypen
- weitere Interessen wie z.B. Planungsregionen, Regionen des LEP?



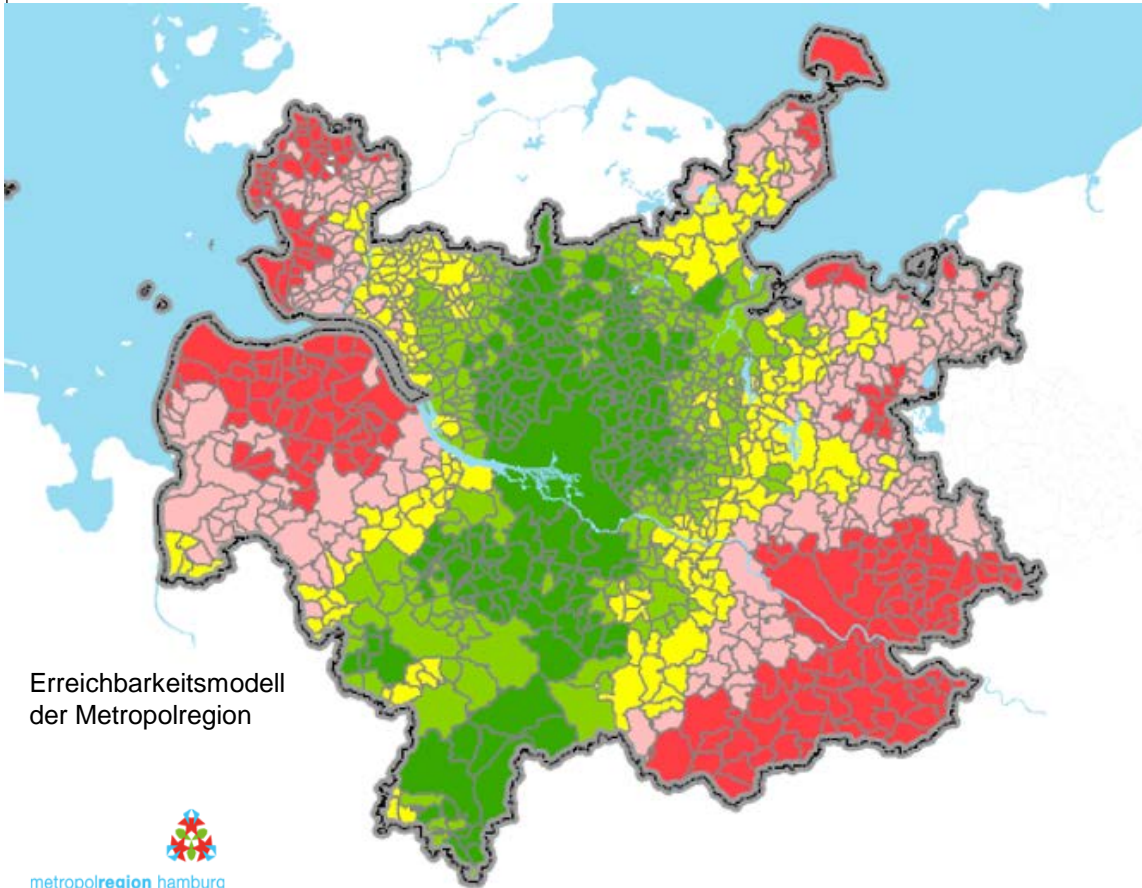
Gemeindeklassifikation für die bundesweite Stichprobe der MiD 2016

- gemeindefreie Gebiete
- sehr peripher
- peripher - Landgemeinde bis kl. Mittelstadt
- peripher - größere Mittelstadt
- zentral - Landgemeinde bis kl. Mittelstadt
- zentral - größere Mittelstadt
- zentral - kleine Großstadt
- sehr zentral - Landgemeinde bis kl. Mittelstadt
- sehr zentral - größere Mittelstadt
- sehr zentral - kleine Großstadt
- sehr zentral - große Großstadt
- Kreise

Kombination BBSR-Lagetypen mit BBSR-Stadt- und Gemeindetyp  
© infas GmbH



# Stichprobe – Mecklenburg-Vorpommern: Anforderungen und Vorschlag



Basisstichprobe Bund  
etwa 2.000 Haushalte  
(einschließlich Hamburg)

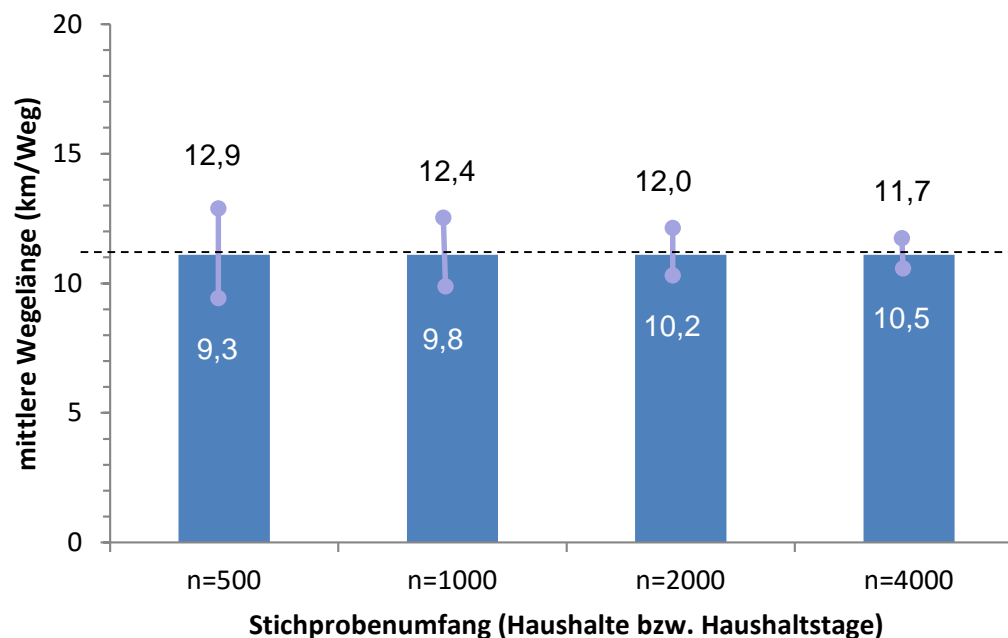


erforderlich:

- Ergebnisse für 12 Landkreise und weitere kreisfreie Städte?
- „quer“ dazu eine Auswertung nach Erreichbarkeitstypen?
- Aufstockung zusätzlich zu Hamburg und HVV-Umland und Teilgebiete MVP für die verbleiben Kreise bzw. Städte?

Notwendiger Stichprobenumfang  
für die Schätzung von Mittelwerten

### Konfidenzintervall für die mittlere Wegelänge

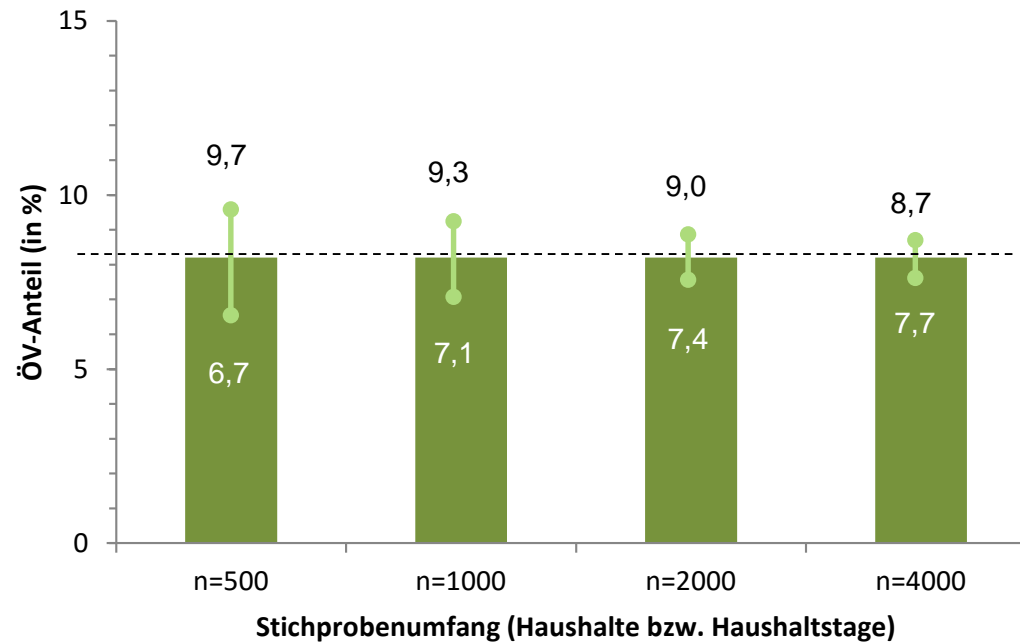


#### Berechnungsgrundlagen:

- Auswahlverfahren: Klumpenauswahl (gleiche Auswahlchancen)
- Auswahleinheiten: Haushaltstage
- Analyseeinheiten: Wege
- Sicherheitsgrad: 95 %
- Vorinformationen aus MiD 2008 (ungewichtete Kennzahlen):
  - Wege/Haushalt und Tag: 8,4
  - mittlere Wegelänge: 11,1 km/Weg
  - Streuung der Wegelänge zwischen Haushalten und Tagen:  $s = 169,6$

Notwendiger Stichprobenumfang  
für die Schätzung von Anteilen

### Konfidenzintervall für den ÖV-Anteil am Verkehrsaufkommen



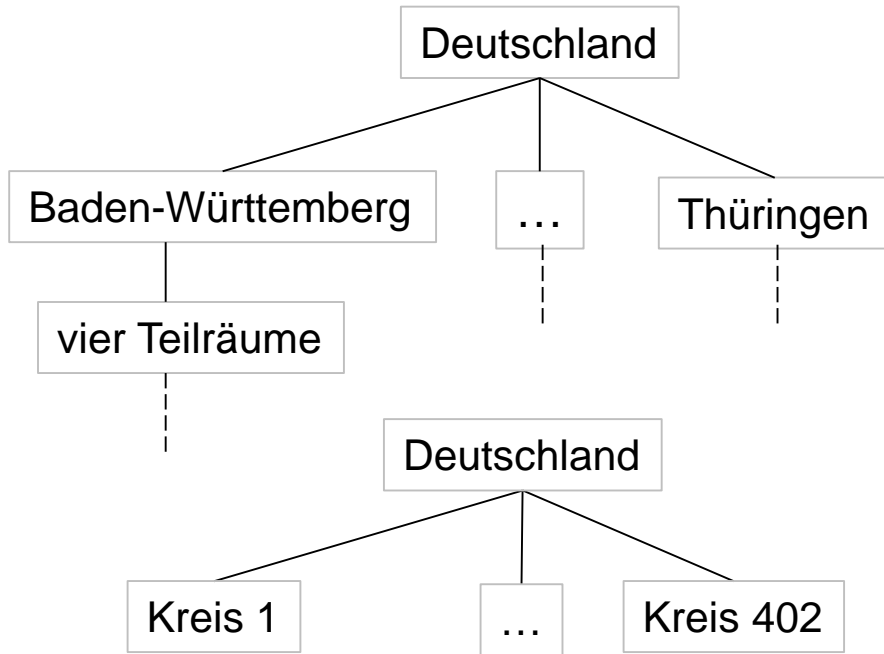
**Berechnungsgrundlagen:**

- Auswahlverfahren: Klumpenauswahl (gleiche Auswahlchancen)
- Auswahleinheiten: Haushaltstage
- Analyseeinheiten: Wege
- Sicherheitsgrad: 95 %
- Vorinformationen aus MiD 2008 (ungewichtete Kennzahlen):
  - Wege/Haushalt und Tag: 8,4
  - ÖV-Anteil: 8,2 %
  - Streuung der Zahl der ÖV-Wege zwischen Haushalten und Tagen:  $s = 1,44$

# Methodik:

## Notwendiger Stichprobenumfang - Teilräume

Auswirkungen bei Schichtung auf unteren Ebenen



**Anteil ÖV-Wege**  
 (notwendiger Stichprobenumfang bei Genauigkeit je Ebene: +/- 1,5 Prozentpunkte)

n = 516 Haushalte

n = 16 \* 516 = 8.256 Haushalte

n = 4 \* 16 \* 516 = 33.024 Haushalte

n = 516 Haushalte

n = 402 \* 500 = 207.432 Haushalte

**mittlere Wegelänge (km/Weg)**  
 (notwendiger Stichprobenumfang bei Genauigkeit je Ebene: +/- 1,5 km/Weg)

n = 714 Haushalte

n = 16 \* 714 = 11.424 Haushalte

n = 4 \* 16 \* 714 = 45.696 Haushalte

n = 714 Haushalte

n = 402 \* 714 = 287.028 Haushalte

Stichprobenumfang insgesamt (Haushaltstage)	Schätzgenauigkeit (ÖV-Anteil) in %-Punkte		
	Untersuchungsgebiet insgesamt	5 Teilgebiete	10 Teilgebiete
4000	± 0,54	± 1,20	± 1,70
2000	± 0,76	± 1,70	± 2,41
1000	± 1,08	± 2,41	± 3,41
500	± 1,52	± 3,41	± 4,82

**Robert Follmer**  
Bereichsleiter

Tel. 0228/38 22-419  
Fax 0228/31 00 71  
E-Mail [r.follmer@infas.de](mailto:r.follmer@infas.de)

**Dana Gruschwitz**  
Senior-Projektleiterin

Tel. 0228/38 22-431  
Fax 0228/31 00 71  
E-Mail [d.gruschwitz@infas.de](mailto:d.gruschwitz@infas.de)

# Fragebogenschema Mobilität in Deutschland 2016

Stand 31.8.2015  
infas, DLR

MiD 2016  
Mobilität in Deutschland



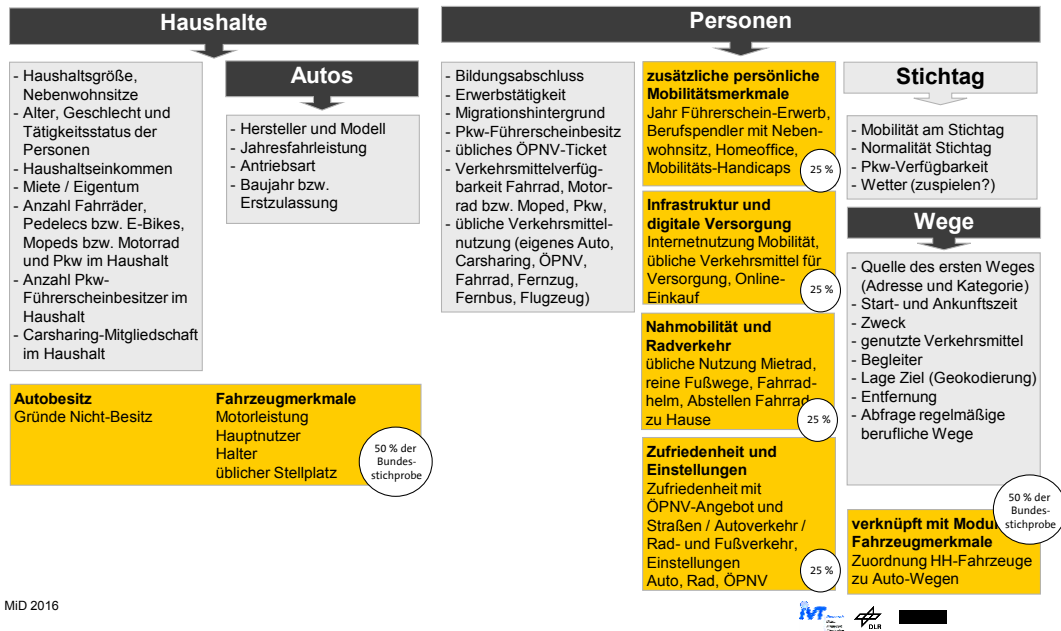
infas Institut für angewandte  
Sozialwissenschaft GmbH

Friedrich-Wilhelm-Straße 18  
D-53113 Bonn  
Tel. +49 (0)228/38 22-0  
Fax +49 (0)228/31 00 71  
info@infas.de  
[www.infas.de](http://www.infas.de)

## Überblick (Zwischenstand 31.8.2015)

### Fragebogeninhalte: Haushalte - Autos - Wege - Personen

infas



MID 2016

infas



### Zusätzliche Auswertungsdimensionen: Elektromobilität - Versorgung - Infrastruktur - Wohnquartier

#### BEISPIELE

Zusätzlich zu den umfangreichen Standardauswertungen sind spezielle Themenbereiche vorgesehen, die Inhalte aus allen Fragebogen teilen miteinander kombinieren. Sie erhalten kein explizites eigenes Standard- oder Wahlmodul, sind aber auf Basis der Fragebogeninhalte vorgesehen.

Darüber hinaus können auf Basis der Geokodierung von Wegeausgangspunkten und Zielen auf mikrogeographischer Ebene zahlreiche weitere Informationen zugespielt und in die Auswertung einbezogen werden.

**Elektromobilität**

- Unterscheidung zwischen Haushalten mit und ohne E-Autos sowie entsprechende Nutzerprofile
- Nutzung von E-Autos auf den erfassten Wegen im Vergleich zu anderen Fahrzeugtypen
- Elektrofahrräder und nutzende Personen
- Nutzung von E-Fahrrädern auf den erfassten Wegen im Vergleich zu üblichen Fahrrädern
- Potenzialrechnungen für E-Mobilität

**Infrastrukturmerkmale**

- ÖPNV-Erreichbarkeiten und Bedienungsqualitäten für Wegeausgangspunkte und Wegeziele – kombinierbar mit genutzten Verkehrsmitteln
- Erreichbarkeiten von Autobahnanschlüssen und weiteren Merkmalen der Straßeninfrastruktur
- topographische Bedingungen und Wetterdaten

**Versorgung von Personen**

- Bestimmung und Abgrenzung von Versorgungswegen auf Basis von detaillierten Zweckerfassungen auf Wegebene
- zeitliche Inanspruchnahme von Personen durch Versorgungswege, sowohl für die Begleitung anderer Personen als auch die Übernahme von Eriedigungen und Betreuungen außerhalb des eigenen Haushalts
- Beschreibung entsprechender Personenprofile

**Situation im Wohnquartier**

- Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen
- Gebäudemerkmalen und Sozialstruktur im Umfeld
- unterschiedliche Mobilitätsmuster auf Basis dieser Versorgungsmerkmale und / oder sozio-ökonomischer Merkmale

und mehr wie etwa ...  
- Nutzungsmuster im Carsharing,  
- ÖPNV-Ticketnutzung auf Wegebene etc.

MID 2016



## Haushaltsfragebogen

K Kernfragebogen ? optional, abhängig von endgültiger Interviewlänge

Für 50 Prozent der Basisstichprobe:

Modul F Fahrzeugmerkmale und Auto-Nichtbesitz

Variable	Inhalt	Antwortmöglichkeiten	Modul
2 H02 <sup>1</sup>	Haushaltsgröße	Anzahl Personen im Haushalt	K
Matrix zur Aufnahme von bis zu acht Personen im Haushalt			
2.5 H025_1 – H025_8	Alter	offen	K
2.4 H024_1 – H024_8	Geschlecht	1: männlich 2: weiblich	K
2.1 H021_1 – H021_8	Berufstätigkeit	1: ja 2: nein	K
2.2 H022_1 – H022_8	Umfang Berufstätigkeit	1: Vollzeit 2: Teilzeit 3: anderes	K
2.3 H023_1 – H023_8	nicht berufstätig: genaue Tätigkeit	1: Kind zu Hause betreut (ohne Besuch von Schule, Kindergarten etc.) 2: Kind betreut im Kindergarten, Krippe, Tagesmutter etc. 3: Schüler(in) einschließlich Vorschule 4: Auszubildend(e)r 5: Student(in) 6: Hausfrau /Hausmann 7: Rentner(in) / Pensionär(in) 8: anderes	K
	Person im HH mit gemeldetem Neben- wohnsitz	1: ja Nachfrage: Person zuordnen 2: nein	K
	Personen im HH, die regelmäßig auch in anderen Haushalten leben	1: ja Nachfrage: Person zuordnen 2: nein	K?
Ende der Matrix zur Aufnahme der Personen im Haushalt			

<sup>1</sup> Die Variablenbezeichnungen sind noch nicht final. Fehlende Einträge werden nach der endgültigen Abnahme ergänzt.



Variable	Inhalt	Antwortmöglichkeiten	Modul
4. H04_1 – H04_4	Anzahl der Fahrzeuge im Haushalt	1: Anzahl Autos (auch Kombis, Vans, Kleinbusse, Wohnmobile etc.) 2: Anzahl Motorräder 3: Anzahl Mopeds, Mofas 4: Anzahl funktionstüchtiger Pedelecs, E-Bikes 5: Anzahl weitere funktionstüchtige Fahrräder	K
4.0 H040	Grund für Nicht-Besitz eines Autos	1: kein Auto benötigt 2: bewusster Verzicht 3: Anschaffung oder Unterhalt zu teuer 4: gesundheitliche Gründe 5: Altersgründe 4: aus anderen Gründen	Modul Fahrzeugmerkmale und Autobesitz
	Anzahl Pkw-Führerschein-Besitzer im Haushalt	_____ offen	K
	Carsharing-Mitgliedschaft im HH	1: ja 2: nein	K
	bei Carsharing-Mitgliedschaft im HH	Anzahl Anbieter? welche Person im Haushalt mit Vertrag?	K?

Variable	Inhalt	Antwortmöglichkeiten	Modul
	Wohnen zur Miete oder Eigentum	1: Miete 2: Eigentum	K
7. H702	monatliches Haushaltsnettoeinkommen	01: bis unter 500 € pro Monat 02: 500 € bis unter 1.000 € 03: 1.000 € bis unter 1.500 € 04: 1.500 € bis unter 2.000 € 05: 2.000 € bis unter 2.500 € 06: 2.500 € bis unter 3.000 € 07: 3.000 € bis unter 3.500 € 08: 3.500 € bis unter 4.000 € 09: 4.000 € bis unter 4.500 € 10: 4.500 € bis unter 5.000 € 11: 5.000 € bis unter 5.500 € 12: 5.500 € bis unter 6.000 € 13: 6.000 € bis unter 6.500 € 14: 6.500 € bis unter 7.000 € 14: 7.000 € bis unter 7.500 € 14: 7.500 € bis unter 10.000 € 15: mehr als 10.000 € pro Monat 97: möchte ich nicht angeben	K

## Detailerfassung Pkw innerhalb des Haushaltsfragebogens

- Abfrage im Haushaltsinterview
- Berücksichtigung von bis zu drei Pkw des Haushalts
- Beginn mit meistgenutztem Pkw

Variable	Inhalt	Antwortmöglichkeiten	Modul
4.1	Hersteller	Markenliste	K
4.2	Modellbezeichnung	offen	K
4.3 H043_1 – H043_3	Kurzbezeichnung für Pkw im Haushalt	offen	ab zwei Fahrzeugen im Modul Fahrzeugmerkmale und Autobesitz
4.8 H048_1 – H048_3	Antriebsart	1: Benzin 2: Diesel 3: Gas 4: Hybrid 5: Elektro 6: anderes	K
4.12 H0412_1 – H0412_3	Baujahr	offen	K
4.15 H0415_1 – H0415_3	Jahresfahrleistung	offen in km	K
4.9.1 H0492_1 – H0492_3	Leistung	offen in kW oder PS	Modul Fahrzeugmerkmale und Autobesitz
	Halter	1: privat 2: Firmenwagen 3: anderes	Modul Fahrzeugmerkmale und Autobesitz?
	Hauptnutzer innerhalb des Haushalts	Person aus Haushaltsmatrix	Modul Fahrzeugmerkmale und Autobesitz?
4.11 H0411_11 – H0411_63	üblicher Pkw-Stellplatz zu Hause (pro Pkw)	1: Garage / Carport / privater Stellplatz 2: im öffentlichen Straßenraum 3: unterschiedlich  1: auf dem Grundstück der Wohnung / des Hauses 2: unmittelbar in der Nähe der Wohnung / des Hauses 3: in weiterer Entfernung 4: unterschiedlich	Modul Fahrzeugmerkmale und Autobesitz

## Personenfragebogen

- Aufnahme von bis zu acht Personen im Haushalt
- Personen unter 14 mit verkürztem Kinderfragebogen
- Stellvertreterfragebogen für Personen ab 14 Jahre ebenfalls gekürzt

– K Kernfragebogen ? optional, abhängig von endgültiger Interviewlänge

jeweils ein Viertel der Stichprobe:

<i>Modul PM</i>	<i>persönliche Mobilitätsmerkmale</i>
<i>Modul NR</i>	<i>Nahmobilität und Radverkehr</i>
<i>Modul ID</i>	<i>Infrastruktur und digitale Versorgung</i>
<i>Modul ÖV:</i>	<i>Zufriedenheit und Einstellungen (noch in Abstimmung)</i>

Hinweis Kategorisierung der ÖPNV-Anschlussqualität für den Wohnort sowie Erreichbarkeiten von Nahversorgung (Geschäfte und andere Einrichtungen) erfolgt über Zuspiegelung aus Geodaten

Variable	Inhalt	Antwortmöglichkeiten	Modul
1.1 P01_1	Pkw-Verfügbarkeit als Fahrer(in) unabhängig vom Stichtag einschließlich Carsharing	1: jederzeit 2: gelegentlich 3: gar nicht 6: habe keinen Führerschein	K
2. P02	Verfügbarkeit funktionstüchtiges E-Bike oder Pedelec	1: ja 2: nein	K
2. P02	Verfügbarkeit funktionstüchtiges anderes Fahrrad	1: ja 2: nein	K
	<i>Fahrrad-zugänglichkeit zu Hause und Sicherung / Abschließen</i>	<i>jeweils skaliert:</i> <i>1: sehr leicht (sicher)</i> <i>...</i> <i>5: sehr schwer (unsicher)</i>	<i>Modul Nahmobilität und Radverkehr?</i>
3. P033	übliche Fahrrad-Nutzung	1: täglich bzw. fast täglich, 2: an einem bis drei Tagen pro Woche, 3: an einem bis drei Tagen pro Monat, 4: seltener als monatlich 5: nie bzw. fast nie	K

Variable	Inhalt	Antwortmöglichkeiten	Modul
	Miet- bzw. Leihfahrrad-nutzung im Alltag	1: täglich bzw. fast täglich, 2: an einem bis drei Tagen pro Woche, 3: an einem bis drei Tagen pro Monat, 4: seltener als monatlich 5: nie bzw. fast nie	Modul Nah- mobilität und Rad- verkehr
2.1 P021	Tragen von Fahrradhelm	1: immer 2: gelegentlich 3: nie	Modul Nah- mobilität und Rad- verkehr
3.1. P031	übliche Auto-Nutzung	1: täglich bzw. fast täglich, 2: an einem bis drei Tagen pro Woche, 3: an einem bis drei Tagen pro Monat, 4: seltener als monatlich 5: nie bzw. fast nie	K
	nur HH mit Carsharing: übliche Carsharing-Nutzung	1: täglich bzw. fast täglich, 2: an einem bis drei Tagen pro Woche, 3: an einem bis drei Tagen pro Monat, 4: seltener als monatlich 5: nie bzw. fast nie	K
3.2 P032	übliche Nutzung Busse oder Bahnen in der Region	1: täglich bzw. fast täglich, 2: an einem bis drei Tagen pro Woche, 3: an einem bis drei Tagen pro Monat, 4: seltener als monatlich 5: nie bzw. fast nie	K
	übliche Häufigkeit reine Fußwege	1: täglich bzw. fast täglich, 2: an einem bis drei Tagen pro Woche, 3: an einem bis drei Tagen pro Monat, 4: seltener als monatlich oder 5: nie bzw. fast nie	Modul Nah- mobilität und Rad- verkehr
3.4 P034	übliche Nutzung Bahn ab etwa 100 km einfache Entfernung	1: täglich bzw. fast täglich, 2: an einem bis drei Tagen pro Woche, 3: an einem bis drei Tagen pro Monat, 4: seltener als monatlich oder 5: nie bzw. fast nie	K
	übliche Nutzung Fernbusse ab etwa 100 km einfache Entfernung	1: täglich bzw. fast täglich, 2: an einem bis drei Tagen pro Woche, 3: an einem bis drei Tagen pro Monat, 4: seltener als monatlich oder 5: nie bzw. fast nie	K
3.5 P035	übliche Nutzung des Flugzeugs	1: mindestens monatlich 2: mindestens einmal alle zwei bis sechs Monate 3: mindestens einmal alle sechs bis zwölf Monate 4: seltener 5: nie	K?

Variable	Inhalt	Antwortmöglichkeiten	Modul
11 P11	Geschlecht	1: männlich 2: weiblich	K
13 P13	Alter	offen in Jahren	K
6 P06	Führerscheinbesitz	1: ja 2: nein	K
6.1 P061_1– P061_4	Führerscheinkategorien	MFN a. Moped, Mofa oder Motorroller b. Motorrad c. Pkw	K
6.2 P06_1J – P06_4J	<i>nur Pkw: Besitz Pkw- Führerschein seit ... ?</i>	<i>Jahresangabe / erworben mit xx Jahren</i>	<i>Modul persönliche Mobilitäts- merkmale</i>
15 P15	Berufstätigkeit	1: ja 2: nein	K
16 P16	Erwerbstätigkeit (auch bei Doppeltätigkeit, z.B. Studium und Erwerbstätigkeit)	1: Vollzeit erwerbstätig 2: Teilzeit erwerbstätig, d.h. 18 bis unter 35 Stunden pro Woche 3: geringfügig erwerbstätig, d.h. 11 bis 18 Stunden pro Woche 4: Auszubildende(r)	K
	<i>für Vollzeit / Teilzeit / Azubi: Fern- pendler mit zweitem Wohnsitz (nur für Filter aus HH-Info)</i>	<i>1: ja 2: nein</i>	<i>Modul persönliche Mobilitäts- merkmale</i>
	<i>regelmäßige Tätigkeit im Homeoffice</i>	<i>1: ja - übliche Anzahl Tage pro Woche? 2: nein</i>	<i>Modul persönliche Mobilitäts- merkmale</i>
	Migrationshintergrund: Selber oder ein Elternteil nicht in Deutschland bzw. der EU aufgewachsen?	1: ja 2: nein	K

Variable	Inhalt	Antwortmöglichkeiten	Modul
	nicht berufstätig; Hauptbeschäftigung / Schulstatus	1: Kind in Krippe   KITA   Kindergarten 2: Kind, besucht keine Einrichtung 3: Kind in Vorschule, Grundschule 4: Besuch Hauptschule 5: Besuch Realschule 6: Besuch Gesamtschule 7: Besuch Gymnasium 8: Besuch andere Schule oder Einrichtung 9: Auszubildende   Auszubildender 10: Student(in) 11: arbeitslos 12: vorübergehend freigestellt (z.B. Elternzeit) 13: Hausfrau   Hausmann 14: Rentner(in), Pensionär(in), Vorruhestand 15: anderes	K
	Höchster Schul- bzw. Bildungsabschluss	1: einfach (Schule beendet ohne Abschluss, Volks- oder Hauptschule, POS 8. Klasse) 2: mittel (mittlere Reife, Realschulabschluss, POS 10. Klasse) 3: hoch (Fachhochschulreife, Abitur, EOS 12. Klasse bzw. Berufsausbildung mit Abitur) 4: sehr hoch (Hochschulabschluss) 5: anderer Abschluss	erwachsene Nicht-Schüler  K?
9.1 P091_1 – P091_5	körperliche Behinderung oder dauerhafte gesundheitliche Einschränkung	1: Gehbehinderung 2: Sehbehinderung 3: andere (gesundheitliche) Einschränkungen 4: keine körperliche Behinderung	Modul persönliche Mobilitätsmerkmale
9 P091	Mobilitätseinschränkung durch körperliche Behinderung bzw. gesundheitliche Einschränkung	1: ja 2: nein	Modul persönliche Mobilitätsmerkmale
	übliche Nutzung bestimmter Internetangebote im Mobilitätsbereich	a: Fahrplan- oder Verspätungsauskunft b: Routenplanung oder Straßennavigation  1: ja 2: nein 3: kein Internet verfügbar	Modul Infrastruktur und digitale Versorgung?
	Muster in der Nahversorgung: was üblicherweise genutzt, um solche Einrichtungen zu erreichen	– für täglicher Bedarf – für gelegentlichen Bedarf – für langlebige Gebrauchsgüter  übliche Nutzung mit bis zu zwei Nennungen a: zu Fuß b: Rad c: eigenes / privates Auto Fahrer d: eigenes / privates Auto-Mitfahrer e: Carsharing-Nutzung f: ÖPNV g: anderes h: Online-Einkauf i: mache ich gar nicht	Modul Infrastruktur und digitale Versorgung

<b>Variable</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Antwortmöglichkeiten</b>	<b>Modul</b>
	<i>Nachfrage Häufigkeit Online-Einkauf</i>	<i>1: täglich bzw. fast täglich 2: an einem bis drei Tagen pro Woche 3: an einem bis drei Tagen pro Monat 4: seltener als monatlich 5: nie bzw. fast nie 6: habe kein Internet / keinen Online-Anschluss</i>	<i>Modul Infrastruktur und digitale Versorgung</i>
7. P07	übliche ÖPNV- Fahrkartenart	1: Einzelfahrschein, Tageskarte, Kurzstrecke 2: Mehrfachkarte, Streifenkarte 3: Wochenkarte, Monatskarte ohne Abo 4: Monatskarte im Abonnement, Jahreskarte 5: Jobticket, Semesterticket etc. 6: anderes 9: fahre nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln  Hinweis: In der Auswertung werden Ausbildungs- und Semestertickets nach Personenstatus getrennt	K
P073	<i>BahnCard- Besitz</i>	<i>1: ja 2: nein</i>	<i>Modul persönliche Mobilitäts- merkmale</i>



<b>Variable</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Antwortmöglichkeiten</b>	<b>Modul</b>
	<i>Zufriedenheit mit der Verkehrssituation zu Fuß</i>	<i>1: sehr zufrieden, 2-5 6: sehr unzufrieden</i>	<i>Modul Zufriedenheit und Einstellungen</i>
	<i>Zufriedenheit mit der Verkehrssituation Fahrrad</i>	<i>1: sehr zufrieden, 2-5 6: sehr unzufrieden</i>	<i>Modul Zufriedenheit und Einstellungen</i>
	<i>Zufriedenheit mit den Angeboten im ÖPNV</i>	<i>1: sehr zufrieden, 2-5 6: sehr unzufrieden</i>	<i>Modul Zufriedenheit und Einstellungen</i>
	<i>Zufriedenheit mit der Verkehrssituation Auto</i>	<i>1: sehr zufrieden, 2-5 6: sehr unzufrieden</i>	<i>Modul Zufriedenheit und Einstellungen</i>
	<i>Einstellung Verkehrsmittel</i>	<i>– Ich fahre im Alltag gerne Fahrrad. – Ich fahre gerne mit Bus oder Bahn. – Ich fahre gerne Auto.  Skala 1-5 oder ähnlich</i>	<i>Modul Zufriedenheit und Einstellungen</i>

### Allgemeine Angaben zum Stichtag (im Personenfragebogen)

Variable	Inhalt	Antwortmöglichkeiten	Hinweis
3 S03	Einstufung Wetter	1: sonnig 2: leicht bewölkt, heiter 3: stark bewölkt 4: regnerisch 5: es hat geschneit	K? <i>noch Prüfung, ob zu- spielbar, dann zu streichen</i>
4 S04	Pkw- Verfügbarkeit am Stichtag - einschließlich Carsharing	1: ja, ständig 2: ja, teilweise 3: nein, gar nicht	K
1 S01	Normalität des Tages für Ziel- person	1: ja, ein normaler WTAG 2: nein, kein normaler WTAG	K
2 S02_1 – S02_9	Gründe für Abweichung von Normalität	1: ich (er   sie) hatte Urlaub, war unterwegs innerhalb Deutschlands 2: ich (er   sie) war unterwegs außerhalb Deutschlands 3: ich (er   sie) war krank 4: ich (er   sie) war an diesem Tag gar nicht außer Haus 6: andere Gründe	K
S07	Teilwege in Deutschland bei Auslandsreise am Stichtag	1: ich (er   sie) war nur im Ausland unterwegs 2: ich (er   sie) war auch innerhalb Deutschlands unterwegs	K
5 S05	außer Haus am Stichtag	1: ja 2: nein	K
	außer Haus am Stichtag Nach- frage bei „nein“ mit Bei- spielnennungen	1: ja, doch unterwegs 2: nein, nicht unterwegs	K

### Regelmäßige berufliche Wege am Stichtag (im Personenfragebogen)

Variable	Inhalt	Antwortmöglichkeiten	Hinweis
RBW0	regelmäßige berufliche Wege am Stichtag	1: ja 2: nein	K
2 RBW2	Hauptzweck dieser berufliche Wege am Stichtag	1: Besuch / Besichtigung / Besprechung 2: Kundendienst / Erledigung 3: Sozialdienst / Betreuung 4: Transport / Abholung / Zustellung von Waren 5: Personenbeförderung 6: anderer Zweck	K
3 RBW3	Gesamtkilometer RBW am Stichtag	offen in Kilometern	K
4 RBW04	Anz. Wege RBW Stichtag	Anzahl offen	K
5 RBW05	überwiegendes Verkehrsmittel RBW am Stichtag	01: zu Fuß 02: Fahrrad 03: Moped, Mofa 04: Motorrad 05: privater Pkw 06: gewerblicher Pkw 07: LKW bis 3,5 t Nutzlast 08: LKW über 3,5 t Nutzlast 09: Sattelzugmaschine / Zugmaschine 10: Kleinbus mit maximal neun Sitzplätzen 11: Bus mit mehr als neun Sitzplätzen 12: Bahn 13: Flugzeug 14: anderes Verkehrsmittel	K

## Wegeerfassung

Im CATI- und CAWI-Interviews vor der Detailerfassung zusätzlich Tageswegeübersicht mit den Merkmalen Start / Ankunft / Zweck / Beschreibung

Variable	Inhalt	Antwortmöglichkeiten	Modul
	Startzeit	Uhrzeit	K
W01 etc.	Zweck, Anlass oder Kategorie	01: Erreichen des Arbeitsplatzes 02: dienstlich oder geschäftlich 03: Erreichen der Ausbildungsstätte 04: Einkauf 05: private Erledigungen 06: Bringen oder Holen von Personen 07: Freizeitaktivität 08: nach Hause 09: Rückweg vom vorherigen Weg 10: andere Aktivität  40 NUR PAPI: Betreuung oder Erledigung für andere Person (Hinweis: in CATI und CAWI Zuordnung über Detailzwecke, s.u.)  Kinder unter 14 Jahren: 31: (Vor-)Schule 32: Kindertagesstätte oder Kindergarten 11: Begleitung Erwachsener	K
	Ankunftszeit	Uhrzeit	K
Matrix zur Detailaufnahme von bis zu acht Wegen			
1 W01	Ausgangspunkt erster Weg	1: zu Hause 2: Arbeitsplatz 3: bei Freunden, Bekannten, Partnern etc. 4: anderes	K
2.1 W021	Startpunkt	Adressangabe, POI	K
14.1 W141	Ziel	Adressangabe, POI  Rundweg	K

Variable	Inhalt	Antwortmöglichkeiten	Modul
W04.1 W041	Detailzweck bei Einkauf	501: täglicher Bedarf 502: sonstige Waren 503: allgemeiner Einkaufsbummel 504: Dienstleistungen 505: sonstiges	K nur CATI / CAWI
W04.2 W042	Detailzweck bei privater Erledigung	601: Arztbesuch 602: Behörde, Bank, Post, Geldautomat 504: Dienstleistungen (Friseur, Schuster etc.) 603: private Erledigung für andere Person (unentgeltlich) 701: Besuch oder Treffen mit/von Freunden, Verwandten, Bekannten 705: Weiterbildung (z.B. Sprachkurs, Volkshochschule etc.) 706: Restaurant, Gaststätte, Mittagessen etc. 711: Hund ausführen 713: Kirche, Friedhof 714: Ehrenamt, Verein, politische Aktivitäten 717: Hobby (z.B. Musizieren) 715: Jobben in der Freizeit gegen Entgelt (z.B. Zeitungen austragen) 716: Begleitung von Kindern (z.B. Spielplatz etc.) 503: allgemeiner Einkaufsbummel 605: Betreuung Familienmitglieder, Bekannter 604: sonstiges	K nur CATI / CAWI

Variable	Inhalt	Antwortmöglichkeiten	Hinweis
W04.3 W043	Hauptzweck bei Freizeitaktivität	701: Besuch oder Treffen mit/von Freunden, Verwandten, Bekannten 702: Besuch kultureller Einrichtung (z.B. Kino, Theater, Museum) 703: Besuch einer Veranstaltung (z.B. Fußballspiel, Markt, Popkonzert) 704: Sport (selbst aktiv), Sportverein (z.B. Fußball, Tennis, Training, Wettkampf) 717: Hobby (z.B. Musizieren) 705: Weiterbildung (z.B. Sprachkurs, Volkshochschule etc.) 706: Restaurant, Gaststätte, Kneipe, Disco 707: Schrebergarten, Wochenendhaus 708: Tagesausflug, Kurzreise bis zu drei Übernachtungen 709: Urlaub (ab vier Übernachtungen) 710: Spaziergang, Spazierfahrt 711: Hund ausführen 712: Joggen, Inlineskating etc. 713: Kirche, Friedhof 714: Ehrenamt, Verein, politische Aktivitäten 716: Begleitung von Kindern (z.B. Spielplatz etc.) 717: Spielplatz, Spielen auf der Straße etc. 503: allgemeiner Einkaufsbummel 603: private Erledigung für andere Person (unentgeltlich) 605: Betreuung Familienmitglieder, Bekannter 720: Sonstiges	K nur CATI / CAWI
5 W05_1 – W05_xx	genutzte Verkehrsmittel	01: zu Fuß 02: normales Fahrrad 0x: E-Bike oder Pedelec 03: Moped; Mofa; Motorrad 05: eigener oder anderer privater Pkw 0x: Carsharing-Fahrzeug 07: Lkw 11: Linienbus   Stadtbus 12: U-Bahn   Straßenbahn 13: S-Bahn   Nahverkehrszug 14: Taxi 15: Schiff, Fähre 16: Fernzug (z.B. ICE, InterCity, EuroCity) xx: Fernbus im Linienverkehr 17: Reisebus nicht im Linienverkehr 18: Flugzeug 20: anderes Verkehrsmittel	K
6.1 W061	bei Pkw: Fahrer oder Mitfahrer	1: als Fahrer   -in 2: als Mitfahrer   -in 3: unterschiedlich	K

Variable	Inhalt	Antwortmöglichkeiten	Hinweis
6.2 W062	Fahrzeug aus dem Haushalt	1: ja 2: nein	Modul F
6.3 W063	Nennung des PKW aus dem Haushalt	1: FHRZNAME[ 1] 2: FHRZNAME[ 2] 3: FHRZNAME[ 3] 5: anderes Fahrzeug	Modul F
7 W07	Begleiter auf dem Weg	Anzahl offen	K
7.1 W071	Begleiter aus dem Haushalt	1: ja 2: nein	K
7.2 W072	Nennung Begleiter aus dem Haushalt	1: NAME[ 1] 2: NAME[ 2] 3: NAME[ 3] 4: NAME[ 4] 5: NAME[ 5] 6: NAME[ 6] 7: NAME[ 7] 8: NAME[ 8]	K
7.3 W073	Nennung Personen aus dem Haushalt Fahrer oder Fahrerin	1: NAME[ 1] 2: NAME[ 2] 3: NAME[ 3] 4: NAME[ 4] 5: NAME[ 5] 6: NAME[ 6] 7: NAME[ 7] 8: NAME[ 8]	K
8 W08	Wegelänge	offen in Kilometern, eine Nachkommastelle	K



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

# „Mobilität in Deutschland 2016“

Informationsveranstaltung 24.06.2015





## Bausteine zur Erfassung des Verkehrs

- **Deutsches Mobilitätspanel (MOP)**  
Längsschnittstudie zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung
- **Mobilität in Deutschland (MiD)**  
Querschnittstudie zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung
- **Amtliche Güterkraftverkehrsstatistik**  
Güterverkehr der Lkw über 3,5 t Nutzlast und der Sattelzugmaschinen
- **Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland (KiD)**  
Mobilitätsstudie zu Einsatz und Nutzung von Kraftfahrzeugen
- **Fahrleistungserhebung (FLE)**  
Erhebung der Fahrzeugfahrleistung
- **Straßenverkehrszählung**  
Erhebung der Verkehrsstärken auf Autobahnen und Bundesstraßen
- **... weitere Fachstatistiken**  
z.B. Luftverkehr, Binnenschifffahrt



## Ziele der Bundeserhebung MiD

Die MiD dient vorrangig dem Datenbedarf des BMVI/ des Bundes:

- für die Verkehrspolitik des Bundes
  - Kennwerte zur Identifizierung der Wirkungszusammenhänge  
Verkehr - Infrastruktur - Gesellschaft - Natur – Umweltbelastungen
- für die Verkehrs- und Infrastrukturplanung des Bundes  
(z.B. Bundesverkehrswegeplan, Verkehrsprognose)
- ... und als Teil der Infrastruktur
  - ⇒ das Datenangebot der amtlichen Statistik ergänzen
  - ⇒ Bundesinteresse an homogener und belastbarer Datengrundlage
    - für kommunale und regionale Verkehrsplanung)
    - für die Wissenschaft
    - für die Wirtschaft



## Anforderungen und Rahmenbedingungen

- Schwerpunkt: Erhebung der Alltagsmobilität
  - Vergleichbarkeit der Ergebnisse - Zeitreihe
  - Repräsentativität
    - ⇒ für wichtige Nutzersegmente (z.B. Altersgruppen)
    - ⇒ für Bundesländer und siedlungsstrukturelle Raumtypen
  - Datenschutz und Datensparsamkeit
  - Kosten
    - ⇒ Bundesstichprobe 30.000 Haushalte
    - ⇒ Regionalisierbarkeit begrenzt
  - Akzeptanz / keine Überforderung der Befragten
    - ⇒ Beteiligung / Rücklauf
    - ⇒ Antwortqualität
- } Befragungsumfang limitiert



## MiD 2016 – „Wunschliste“ von Befragungsthemen

- Fuhrpark des Haushalts
  - Fahrzeugmerkmale (Kürzungsvorschläge)
  - Art der Umweltplakette
- ÖV-Angebot
  - Haltestellenentfernung von HH und Zielen
  - Angebot
  - Verkehrsmittelalternative auf Weg
- Rollenverteilung im Haushalt (Gender)
- Fahrradverkehr
  - Fahrradarten
  - Leihfahrräder
  - Nutzungsintensität
  - Stellplätze am Ziel
  - Ride+Bike
- Carsharing
  - Pkw-Verfügbarkeit
  - Nutzungsintensität
  - Verkehrsmittelnutzung auf Weg
- Weiter differenzierte Wegezwecke
- Elektromobilität
  - Elektroautos
  - E-Bikes, Pedelecs
  - Stromanschluss am Stellplatz
  - Verkehrsmittelnutzung auf Weg
- Jugendmobilität
  - Kinder unter 6 Jahre
  - Jugendliche
- Schülermobilität
- Studentenmobilität
- Seniorenmobilität / Hochbetagte Senioren
- Mobilität von Personen mit Migrationshintergrund
- Fernverkehrsmobilität
  - Fernreisen
  - Fernpendeln, Langdistanzpendeln
  - Geschäftsreisen kurz/lang, Dienstreisen
- Genutzte Informationsmedien

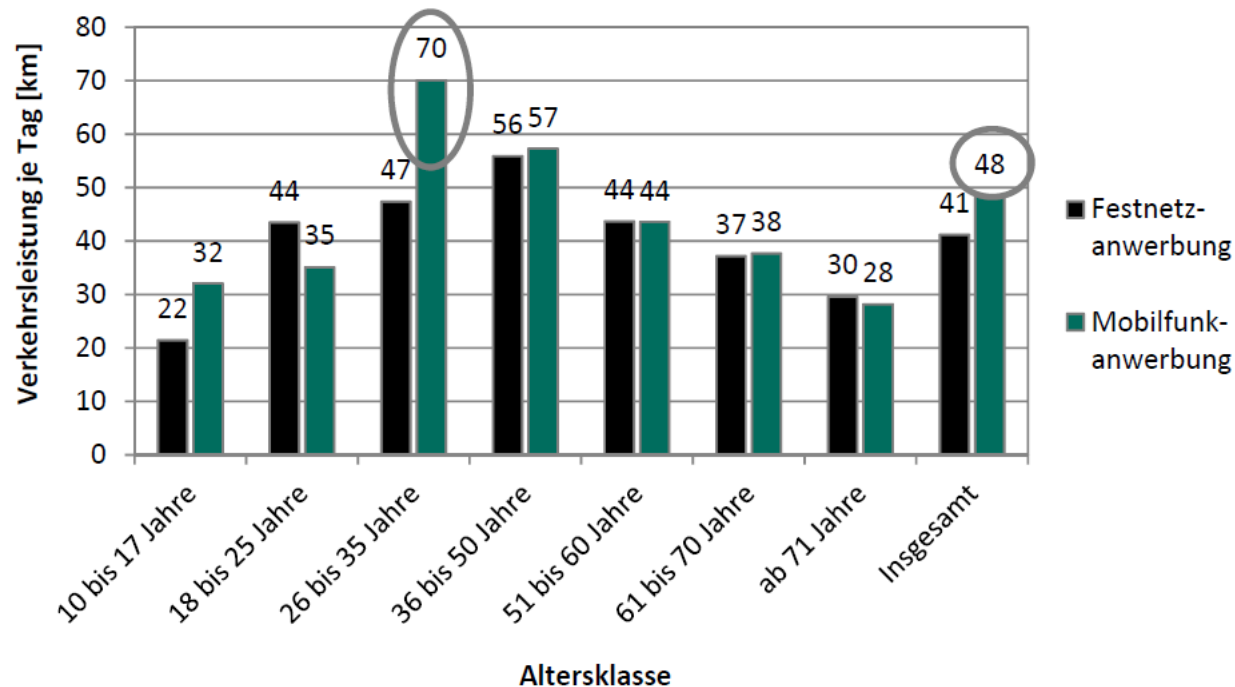


## Neuerungen in der Ausschreibung

- Erhebungsinhalte Kern- und Zusatzbefragungsprogramm
- Alle Erhebungsmodi CATI, CAWI und PAPI bei der Wegeerfassung
- Triple frame Auswahlrahmen
  - ⇒ Einwohnermeldestichprobe: „Klassiker“ und gleiche Auswahlchance
  - ⇒ Ergänzung Telefonstichprobe Dual frame (Festnetz- und Mobilfunkstichprobe)



## Beispiel: Verkehrsmittelwahl „Öffentlicher Verkehr“ in großen Kernstädten (>500.000 Einwohner)





## Neuerungen in der Ausschreibung

- Erhebungsinhalte Kern- und Zusatzbefragungsprogramm
- Alle Erhebungsmodi CATI, CAWI und PAPI bei der Wegeerfassung
- Triple frame Auswahlrahmen
  - ⇒ Einwohnermeldestichprobe: „Klassiker“ und gleiche Auswahlchance
  - ⇒ Ergänzung Telefonstichprobe Dual frame (Festnetz- und Mobilfunkstichprobe)
- Schichtung, Gewichtung, Hochrechnung: kleinräumige Zensusdaten



## Beispiel: Verkehrsmittelwahl „Öffentlicher Verkehr“ in großen Kernstädten (>500.000 Einwohner)

Anteil der Wege (%)		Einwohnerdichte Nahumfeld ( 1 km * 1 km)				
			1.000 bis	2.000 bis	5.000 bis	10.000
ökonom. Status	Ins-gesamt	bis unter 1.000	unter 2.000	unter 5.000	unter 10.000	10.000 und mehr
<b>Insgesamt</b>	<b>18%</b>	<b>13%</b>	<b>15%</b>	<b>15%</b>	<b>19%</b>	<b>21%</b>
sehr hoch	<b>13%</b>	4%	7%	13%	13%	17%
hoch	<b>16%</b>	12%	11%	15%	18%	17%
mittel	<b>17%</b>	13%	16%	12%	18%	22%
niedrig	<b>25%</b>	38%	36%	22%	23%	28%
sehr niedrig	<b>29%</b>	27%	14%	28%	30%	30%

Quelle: Mobilität in Deutschland 2008; eigene Auswertung





## Neuerungen in der Ausschreibung

- Erhebungsinhalte Kern- und Zusatzbefragungsprogramm
  - Alle Erhebungsmodi CATI, CAWI und PAPI bei der Wegeerfassung
  - Triple frame Auswahlrahmen
    - ⇒ Einwohnermeldestichprobe: „Klassiker“ und gleiche Auswahlchance
    - ⇒ Ergänzung Telefonstichprobe Dual frame (Festnetz- und Mobilfunkstichprobe)
  - Schichtung, Gewichtung, Hochrechnung: kleinräumige Zensusdaten
  - Georeferenzierung aller Wege mit neuem Datenschutzkonzept
  - Kleinräumige Schätzung von Mobilitätseckwerten
  - Herausforderung Vergleichbarkeit
    - ⇒ mit Methodenänderung genauso wie ohne Methodenänderung
    - ⇒ Beispiel: Teilnahme mit recherchierbarer Tel.nr 53% der HH, ohne 5% der HH;
- Verfügbarkeit von Telefonnummern SrV 2015: rd. 33% der HH

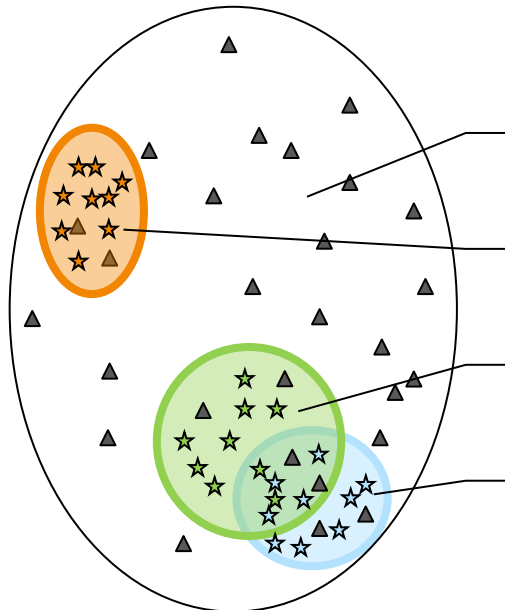


## Ausschreibung: Möglichkeit der Vertiefungsstichproben

- Im Rahmen eines festgelegten Befragungsprogramms
- Kompatibel zum Stichprobenplan / Gewichtungsverfahren
- Gleicher Erhebungszeitraum
- Übernahme der Erhebungs- und Zusatzkosten
- Erhebungskosten je Nettofall Bund = Vertiefungsstichprobe
- Bereitstellung der Daten für MiD-Stichprobe



## Stichproben und Datensätze der MiD 2016



### MiD-Stichprobe

▲ Bundesstichprobe

★ Vertiefungsstichprobe A

★ Vertiefungsstichprobe B

★ Vertiefungsstichprobe C

### Anonymisierte Datensätze an:

- ✓ MiD-Auftraggeber  
(Bund, Länder, Gemeinden,  
andere Gebietskörperschaften  
und öffentlich bestimmte  
Verkehrsverbände oder –  
unternehmen zum Zweck von  
Verkehrs- und Stadtplanung )
- ✓ Forschung  
(Zweck Verkehrs-, Stadt-,  
Raum- und Sozialforschung)



## Vorteile der Auftraggeber von Vertiefungsstichproben

- Methodisches Konzept (Stichprobenplan, Gewichtung, Hochrechnung)
- Nonresponse- und Selektivitätsuntersuchung
- Professioneller organisatorischer Rahmen (Hotline, live chat Assistenz)
- Datenschutzkonzept
- Vergleichbarkeit
- MiD 2016: nach Zensus und Mikrozensus größte Haushaltsbefragung in Deutschland



## Projektdurchführung

- **Konsortium mit großer Expertise**
  - ⇒ Infas
  - ⇒ DLR Institut für Verkehrsforschung
  - ⇒ IVT Research
  - ⇒ Infas360
  
- **Projektbegleitender Fachausschuss**
  - ⇒ Inhaltliche, methodische Fragestellungen
  - ⇒ Enormes Interesse an Vertiefungsstichproben: Verschiedene Möglichkeiten einer langfristigen Institutionalisierung der MiD prüfen
  
- **Projektbeginn 1.6.2015; Erhebungsbeginn 1.4.2016**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Vielen Dank für das Interesse an der MiD.

Bundesministerium für Verkehr,  
und digitale Infrastruktur (BMVI)

Referat K14 „Prognosen, Statistik und Sondererhebungen“  
Robert-Schuman-Platz 1  
D-53175 Bonn

Ansprechpartner im BMVI  
Markus Sigismund (Tel. 0228 300-7142)  
Christian Neef (Tel. 0228 300-7144)

E-Mail: [statistik@bmvi.bund.de](mailto:statistik@bmvi.bund.de)