ADAC

ADAC Monitor „Mobil auf dem Land“

Gesamtbericht 26.11.2018

www.adac.de/monitor
#MobilaufdemLand
verkehr.team@adac.de

Projektleitung: ADAC e.V., Ressort Verkehr
Durchführung: ADAC S.E., Markt- und Meinungsforschung und komma Forschungs- und Beratungsgesellschaft mbH

Agenda

1. Zusammenfassung
2. Ziele und Methodik der Studie
3. Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsarten
4. Zufriedenheiten mit den einzelnen Fortbewegungsarten
5. Index „Mobil auf dem Land“
6. Erreichbarkeit relevanter Ziele
7. Gründe für Nichtnutzung von ÖV und Fahrrad
8. Allgemeine Einstellungen zu Mobilität auf dem Land
9. Fazit
10. Zielgruppen 15-17 Jährige und 75 Jährige und älter im Fokus
11. Zusätzliche Auswertungen
12. Auswertungen für 12 Bundesländer (ohne Stadtstaaten und Saarland)

Zusammenfassung

Hohe Zufriedenheit mit der Mobilität auf dem Land

Die Zufriedenheit mit der individuellen Mobilität auf dem Land ist hoch, wobei diese v.a. durch die gute Erreichbarkeit relevanter Ziele und die hohe Zufriedenheit mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gespeist wird. Die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) ist dagegen deutlich geringer.

Dabei zeigen sich regionale Unterschiede zwischen den Bundesländern, mit der insgesamt höchsten Zufriedenheit in Mecklenburg-Vorpommern und der geringsten in Brandenburg und Rheinland-Pfalz.

In besonders dünn besiedelten Gemeinden ist die Zufriedenheit mit ÖV, Fahrrad und Wegen zu Fuß etwas geringer, zudem fühlen sich die Menschen dort stärker in der Mobilität abgehängt. Insgesamt sind die Unterschiede zu Gemeinden mit vergleichsweise dichterer Besiedlung jedoch eher gering.

Bemerkenswert ist die sehr hohe Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele wie Arbeitsstätte, Einkaufen, Apotheke oder Sportplatz. Dabei muss allerdings beachtet werden, dass es eine Teilmenge gibt, für die dies nicht gilt. Diese benachteiligten Minderheiten - man kann sie in den einzelnen Ergebnisgrafiken als rot markiert nicht übersehen - sollten daher bei der Entwicklung der Mobilität auf dem Land immer berücksichtigt werden.

Wie kommen die hohen Zufriedenheitswerte zustande, wo doch das Bild verlassener Dörfer und überalterter Bevölkerung die Fernsehberichte und Presseartikel dominiert? Die Antwort lautet: Ein solches Bild ist zwar öffentlichkeitswirksam, aber nicht repräsentativ für den ländlichen Raum insgesamt in Deutschland.

Zusammenfassung

Die Einschätzung der die Mobilität betreffenden Lebensbedingungen auf dem Land

Der Aussage „Die Menschen auf dem Land sind auf das Auto angewiesen, um mobil zu sein“ stimmt eine deutliche Mehrheit (Top2=86%) zu, wobei die Zustimmung mit dem Alter der Befragten steigt.

Der ländliche Raum wird von der Landbevölkerung politisch als benachteiligt gesehen: Für über drei Viertel (Top2=78%) ist das Leben auf dem Land mit höheren Mobilitätskosten verbunden und mehr als zwei Drittel (Top2=70%) wünscht sich mehr Fahrdienst- und Mobilitätsangebote auf dem Land. Ebenfalls hohe Zustimmung (Top2=60%) erhält die These „Der ländliche Raum ist bezogen auf die Mobilität ausgebremst und abgehängt“.

Für Viele könnten auch die Investitionen höher sein, wobei der größte Investitionsbedarf im Ausbau des schnellen Internets und in Ausbau/Erhalt der Bahninfrastruktur gesehen wird. Mit den Investitionen in den Ausbau und Erhalt von Straße ist man im Durchschnitt recht zufrieden, wobei es große regionale Unterschiede gibt. Während in Bayern diese Zufriedenheitswerte sehr groß sind, fällt das Urteil in Hessen weniger zufrieden aus (Top2-Bottom2 = 13).

Diese Statements stehen im starken Gegensatz zu der subjektiv empfundenen hohen Zufriedenheit mit der eigenen (Auto-) Mobilität. Anscheinend nimmt man Nachteile bewusst in Kauf, arrangiert sich damit und kompensiert sie durch die vielen Vorteile des Landlebens. Auch die Erwartungshaltung der Landbevölkerung dürfte in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle spielen.

Das Auto nutzt man zwar gern, oft und effizient, um seine Ziele zu erreichen, sieht dieses Mobilitätsverhalten angesichts der bestehenden Rahmenbedingungen aber auch als alternativlos. Entsprechend würden die Menschen im ländlichen Raum sicherlich sensibel auf Einschränkungen und Verschlechterungen beim MIV reagieren.

Zusammenfassung

Nutzungsverhalten

Der MIV, und hier v.a. das Auto, ist die stark dominierende Fortbewegungsart auf dem Land (96,6%), sowohl was Verbreitung als auch Nutzungsfrequenz anlangt. Gut die Hälfte (51,7%) nutzt das Fahrrad, nur knapp die Hälfte den ÖV (45,0%), obwohl in diesen Zahlen auch die gelegentliche Nutzung ab 3 Tagen im Jahr bereits berücksichtigt ist.

Voraussetzungen für mehr ÖV- und Fahrradnutzung

Zentrale Barrieren für eine häufigere Nutzung des ÖV sind fehlende Direktverbindungen, ein unzureichender Takt und die subjektiv zu lange Fahrtdauer. Umgekehrt sind Verbesserungen bei diesen zentralen Aspekten wichtige Voraussetzungen, um Menschen auf dem Land zum Umstieg auf den ÖV zu motivieren.

Individualisierte Mobilitätsangebote wie z.B. Anrufsammeltaxis oder Ruf-/Bürgerbusse stellen sicherlich eine sinnvolle Option für die Mobilität auf dem Land dar. Allerdings bieten sie subjektiv nicht dieselbe Planbarkeit bei gleichzeitiger Flexibilität wie klassische ÖV-Angebote.

Beim Fahrrad zeigen sich Potenziale für einen weiteren Ausbau des Fahrradverkehrs v.a. im Ausbau der Radwegeinfrastruktur.

Zusammenfassung

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Fast jeder Befragte nutzt das Auto oder ein motorisiertes Zweirad mindestens gelegentlich, davon gehört der Großteil zur Gruppe der Vielnutzer.

MIV wird auf dem Land nicht nur am meisten benutzt, sondern auch am besten bewertet. Regionale Unterschiede je Bundesland gibt es für diesen Verkehrssektor kaum. Am zufriedensten sind die Kraftfahrer in Bayern (Indexwert 48), am wenigsten zufrieden in Brandenburg (Indexwert 36).

Die mittlere Altersgruppe der 30-65 Jährigen ist im Vergleich zu den Älteren und Jüngeren erkennbar unzufriedener als Auto- oder Motorradfahrer.

Die Zuverlässigkeit der Zielerreichung im nahen Umkreis und die Anbindung des Wohnorts an Bundesstraßen werden hier am besten bewertet (beide mit Top2-Bottom2 = 67). Die größte Unzufriedenheit herrscht mit dem Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (Top2-Bottom2 = 2) und dem Verhalten von Radfahrern (Top2-Bottom2 = 13).

Zusammenfassung

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Fast die Hälfte der Befragten nutzt den ÖV so gut wie überhaupt nicht, nicht einmal jeder Zehnte ist Vielfahrer. Über die Hälfte der Befragten geben an, dass der ÖV überhaupt keine Rolle für sie spielt. Gründe hierfür sind vor allem die schlechte direkte Verbindung und die unzumutbare Zeit der Zielerreichung. Auch flexible Bedienformen wie etwa Rufbusse oder Anrufsammeltaxis spielen auf dem Land bisher kaum eine Rolle.

Im Vergleich zu allen anderen Verkehrsmitteln ist man mit dem ÖV mit Abstand am wenigsten zufrieden, wobei unter den Bundesländern es zum Teil relevante Unterschiede gibt. So schneidet der ÖV im Westen deutlich schlechter ab als im Osten der Republik. In Sachsen-Anhalt ist man mit dem Indexwert von 30 am zufriedensten, Schleswig-Holstein und Rheinland-Pfalz belegen die letzten beiden Plätze mit einem Indexwert von jeweils nur 1.

Wie schon beim MIV, ist die mittlere Altersgruppe der 30-65 Jährigen im Vergleich zu den unter 30 und über 65 Jährigen auch beim ÖV erkennbar unzufriedener.

Die Kosten für Bus- und Bahntickets (Top2-Bottom2 = -16), die Information durch den Anbieter bei Störungen (Top2-Bottom2 = -10) und die Taktung bzw. tageszeitliche Verteilung der Verbindungen (Top2-Bottom2 = -4) gehören zu den drei am schlechtesten bewerteten Faktoren im gesamten Mobilitätsindex für den ländlichen Raum.

Zusammenfassung

Fahrrad

Knapp die Hälfte der Landbevölkerung nutzt das Fahrrad, wobei lediglich ein Zehntel Vielfahrer sind. Für über die Hälfte der Fahrrad-Nichtnutzer spielt das Zweirad generell keine Rolle. Als Hauptgrund wird die unzumutbare Zeit der Zielerreichung genannt.

Der Westen schneidet dabei etwas besser ab als der Osten. Am höchsten ist die Zufriedenheit in Niedersachsen (Top2-Bottom2 = 33), am geringsten in Sachsen-Anhalt (Indexwert 10).

Die Generation über 30 Jahre ist - ähnlich wie bei allen anderen Verkehrsarten - auch mit der Fortbewegung mit dem Fahrrad auf dem Land deutlich unzufriedener als die Jüngeren.

Das Angebot an Radewegen wird am besten (Top2-Bottom2=27) und der Winterdienst am schlechtesten (Top2-Bottom2=-2) bewertet.

Zusammenfassung

Fußverkehr

Mehr als Dreiviertel der Befragten legen Wege zu Zielen wie Einkaufen, Freizeitgestaltung oder zur Haltestelle regelmäßig zu Fuß zurück.

Der Fußverkehr schneidet im Gesamtindex mit ähnlich guten Bewertungen wie der MIV ab. Aussagekräftige regionale Unterschiede gibt es hierbei nicht.

Lediglich Menschen des mittleren Alters (30-65 Jahre) sind mit ihren Wegen zu Fuß etwas unzufriedener.

Am zufriedensten sind die Landbewohner mit dem Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet (Top2-Bottom2 = 54), bemängeln aber fehlende Sitzmöglichkeiten (Top2-Bottom2 = 1).

Zusammenfassung

Zielerreichbarkeit

Wenn man die Erreichbarkeit der Ziele von Erwachsenen über 18 Jahre wie beispielsweise Arbeitsstätte, Einkaufen oder Apotheke mit den der Jugendlichen bis 18 (z.B. Schule, Club oder Kino) vergleicht, so fällt das Urteil der älteren Altersgruppe deutlich positiver aus, wenngleich das Niveau insgesamt bei beiden Gruppe sehr hoch ist.

Wer seine Ziele mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreicht, ist deutlich zufriedener als Landbewohner die den ÖV nutzen.

Die Erreichbarkeit der Clubs/Diskos wird von Jugendlichen mit Abstand am schlechtesten bewertet (Top2-Bottom2 = 21).

Agenda

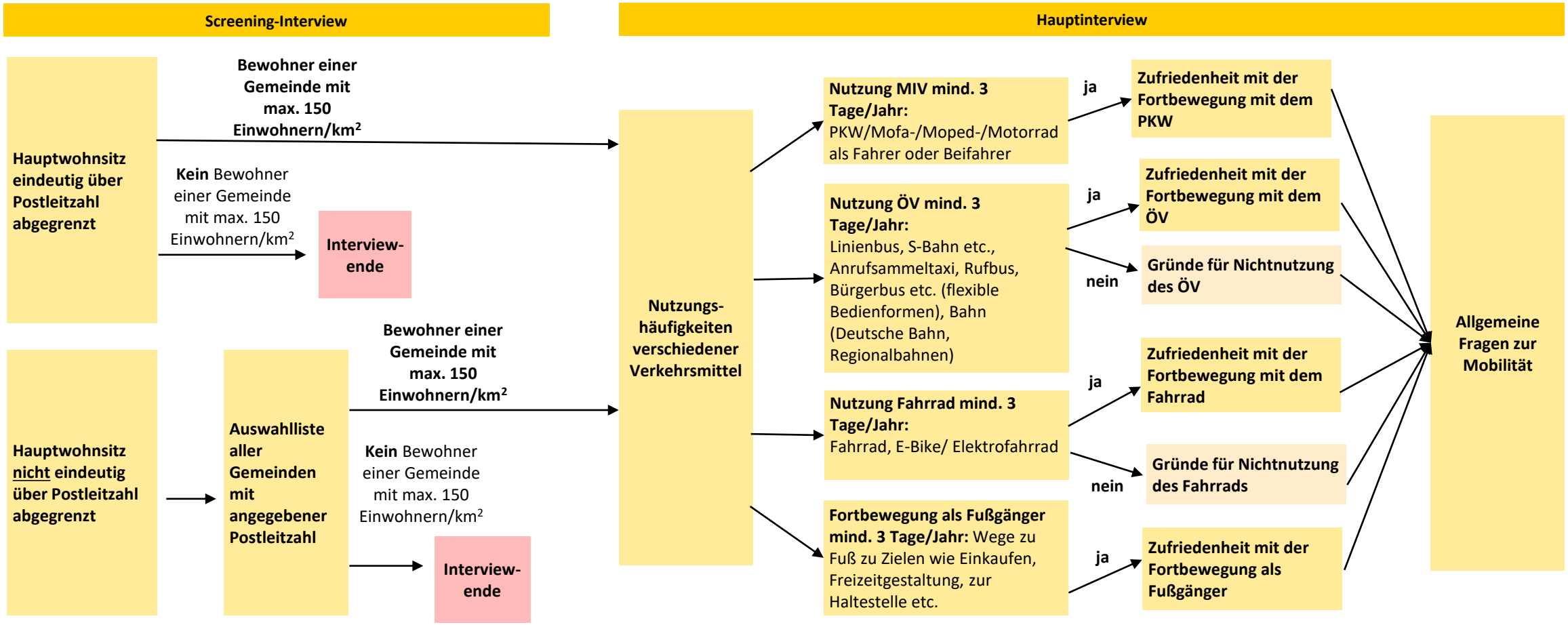
1. Zusammenfassung
2. Ziele und Methodik der Studie
3. Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsarten
4. Zufriedenheiten mit den einzelnen Fortbewegungsarten
5. Index „Mobil auf dem Land“
6. Erreichbarkeit relevanter Ziele
7. Gründe für Nichtnutzung von ÖV und Fahrrad
8. Allgemeine Einstellungen zu Mobilität auf dem Land
9. Fazit
10. Zielgruppen 15-17 Jährige und 75 Jährige und älter im Fokus
11. Zusätzliche Auswertungen
12. Auswertungen für 12 Bundesländer (ohne Stadtstaaten und Saarland)

Ziele und Methodik der Studie

Untersuchungsziele	Erhebung der Zufriedenheit mit der Mobilität im ländlichen Raum. Erhoben wurde die Zufriedenheit der Nutzer der Fortbewegungsarten MIV (PKW als Fahrer, PKW als Beifahrer, Mofa/Moped/Motorrad als Fahrer), ÖV (Bus, Bahn, S-Bahn, flexible Bedienformen), Fahrrad und zu Fuß mit diesen Fortbewegungsarten und mit der Erreichbarkeit wichtiger Ziele. Ein weiteres Thema bildeten Einstellungen zur Mobilität im ländlichen Raum.
Erhebungszeitraum	03. bis 22. September 2018
Grundgesamtheit	• Deutschsprachige Personen ab 15 Jahren in Gemeinden mit einer Bevölkerungsdichte von bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/zu/in ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV, ÖV, Fahrrad oder als Fußgänger zurücklegen (an mindestens 3 Tagen in den letzten 12 Monaten) • Die Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg fallen damit von vornherein nicht in die Grundgesamtheit. • Repräsentativstichprobe, Gewichtung nach Alter, Geschlecht und Bundesland
Stichprobengröße	• n=3.398, darin enthalten Aufstockungen für 15-17-Jährige und über 75-Jährige, um für diese beiden schwer zu erreichenden Altersgruppen eine Fallbasis von mindestens ca. 200 Interviews zu erreichen • mindestens 200 Interviews pro Bundesland (außer Saarland)
Methode	CAWI, Einschaltung in das Online Access Panel von Norstat

Durchführendes Institut	komma Forschungs- und Beratungsgesellschaft mbH, München
Projektleitung ADAC	Andreas Lederer, MFO Johann Nowicki, VEK

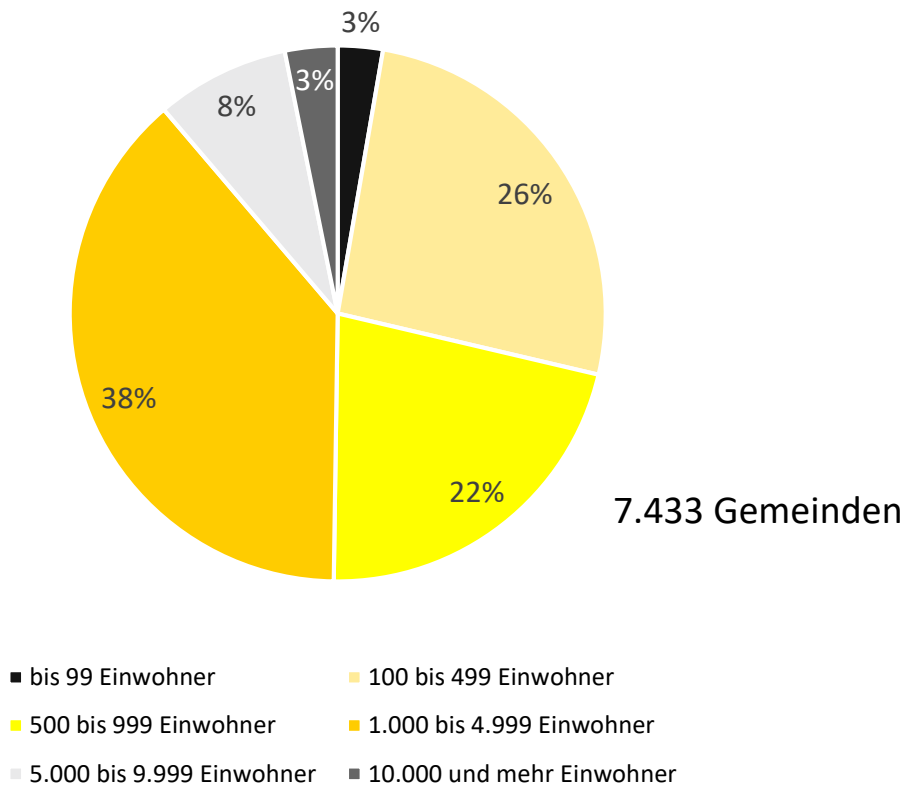
Schematische Übersicht über den Befragungsablauf



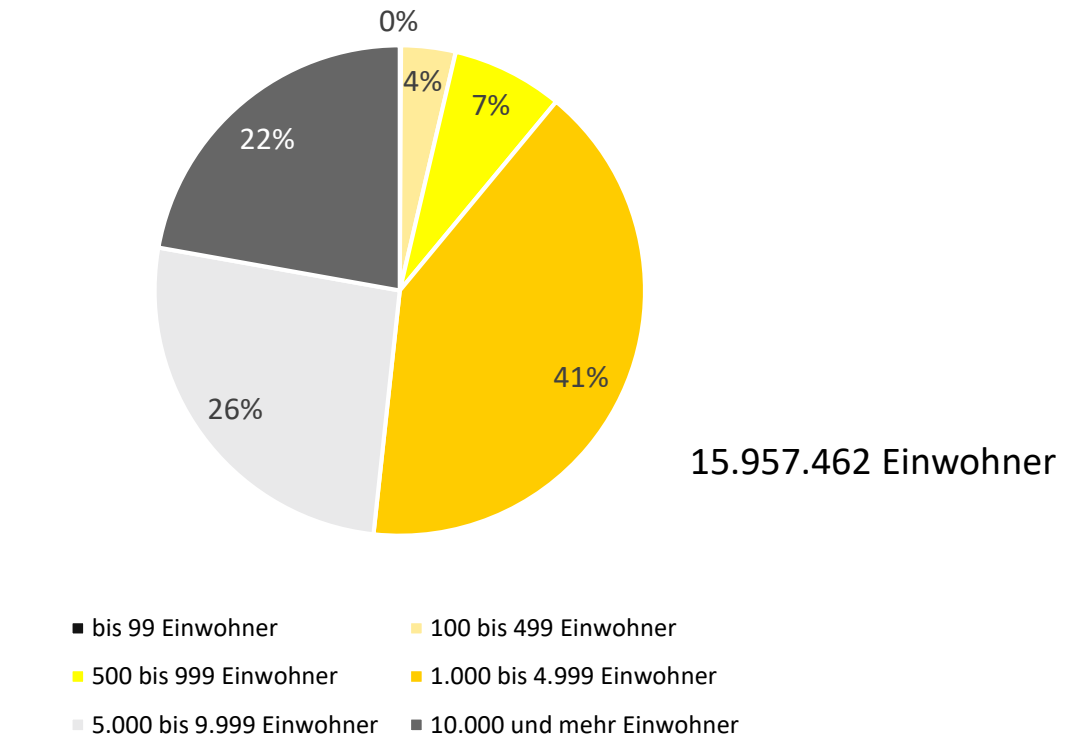
Gut 90% der Grundgesamtheit wohnt in Gemeinden mit mehr als 1.000 Einwohnern

Struktur der Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km²

Gemeindegrößen nach Anzahl Gemeinden



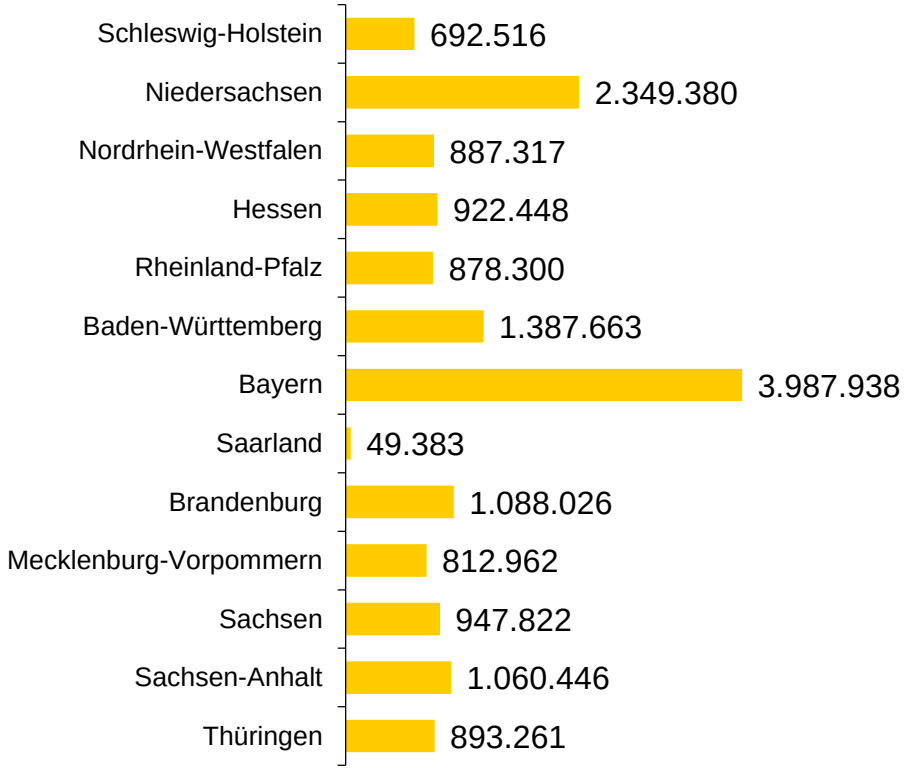
Gemeindegrößen nach Anzahl Einwohner = Struktur der Grundgesamtheit der Befragung



Quelle: Statistisches Bundesamt, Gebietsstand 31.12.2016

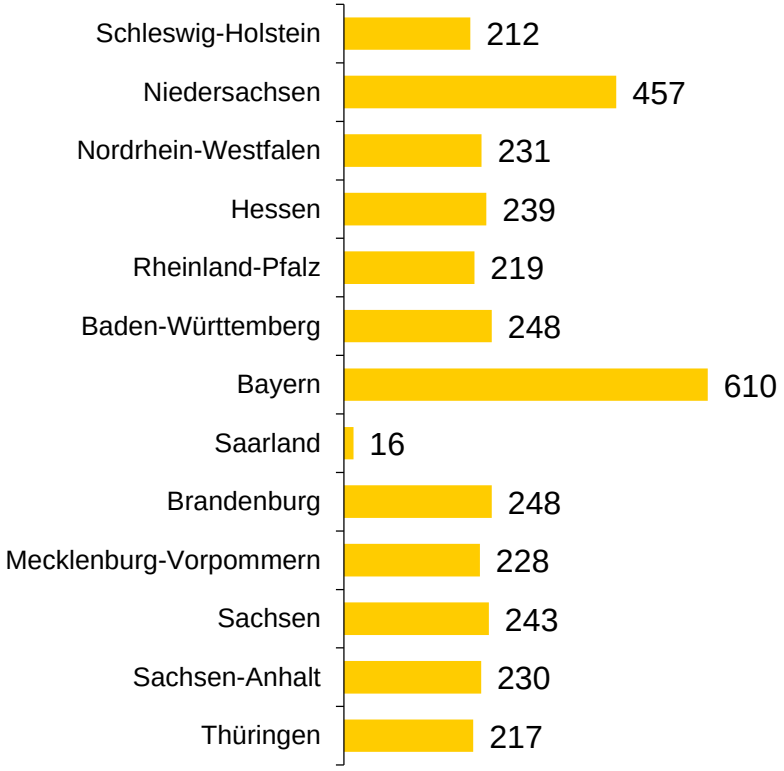
Stichprobenaufbau: Mindestens 200 Interviews je ausgewertetem Bundesland

Anzahl der Einwohner in Gemeinden mit max. 150 EW/km²



Gesamt: 15.957.462

Verteilung der Interviews



Gesamt: 3.398

Quelle: Statistisches Bundesamt, Gebietsstand 31.12.2016

Agenda

1. Zusammenfassung
2. Ziele und Methodik der Studie
3. Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsarten
4. Zufriedenheiten mit den einzelnen Fortbewegungsarten
5. Index „Mobil auf dem Land“
6. Erreichbarkeit relevanter Ziele
7. Gründe für Nichtnutzung von ÖV und Fahrrad
8. Allgemeine Einstellungen zu Mobilität auf dem Land
9. Fazit
10. Zielgruppen 15-17 Jährige und 75 Jährige und älter im Fokus
11. Zusätzliche Auswertungen
12. Auswertungen für 12 Bundesländer (ohne Stadtstaaten und Saarland)

Die Mobilität auf dem Land wird stark dominiert vom MIV, es folgt die Fortbewegung zu Fuß, per Fahrrad und dann erst der ÖV

Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsarten

	PKW als Fahrer	PKW als Beifahrer	Mofa, Moped, Motorrad als Fahrer	Öffentliche Verkehrsmittel / ÖV (ohne Bahn)	Flexible Bedien-formen*	Bahn (DB, Regional-bahnen)	Taxi	Fahrrad, E-Bike	Wege zu Fuß	Carsharing, Dorfauto etc.
100 Tage und mehr	69,0	19,2	2,0	6,6	0,6	3,9	0,3	10,4	33,3	0,3
50 bis unter 100 Tage	10,0	19,1	2,4	4,5	0,8	2,6	0,5	10,6	19,0	0,8
10 bis unter 50 Tage	5,6	24,2	5,0	11,6	2,4	8,9	2,4	19,3	20,7	1,2
3 bis unter 10 Tage	1,6	15,9	3,1	15,8	3,8	18,4	9,7	11,4	9,5	1,6
NETTO: 3 Tage und mehr	86,3	78,4	12,5	38,4	7,6	33,8	13,0	51,7	82,6	3,9
1 bis 2 Tage	1,1	7,9	2,3	15,6	6,5	18,0	19,0	6,2	4,0	2,0
Nie	11,6	11,9	83,4	43,8	82,8	46,2	65,3	40,1	12,2	90,2
Weiß nicht	1,1	1,7	1,8	2,1	3,1	2,0	2,7	2,0	1,2	4,0

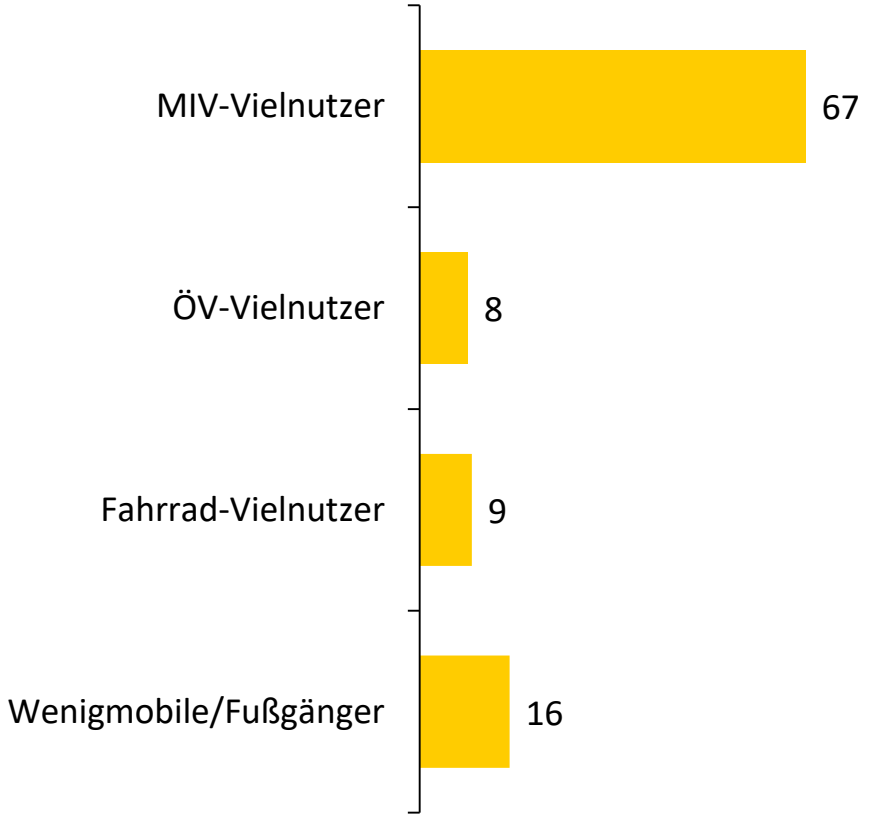
Netto MIV = 96,6%

Netto ÖV = 45,0%

Q1: Wenn Sie jetzt einmal an alle Fortbewegungsarten denken, die Sie von, zu oder an Ihrem Hauptwohnort – auch für Teilstrecken – genutzt haben: An wie vielen Tagen in den letzten 12 Monaten haben Sie diese genutzt? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=3.398; *=Anrufsammeltaxi, Rufbus, Bürgerbus etc.

Zwei Drittel sind Vielnutzer des MIV, nur jeweils unter 10% Vielnutzer des ÖV oder Fahrrads

Mobilitätstypen auf Basis der Nutzungshäufigkeit verschiedener Fortbewegungsarten



Vielnutzer: Nutzung einer Fortbewegungsart (außer zu Fuß) an **100 Tagen und mehr** im Jahr

Bei Nutzung mehrerer Fortbewegungsarten an 100+ Tagen erfolgt die **Zuordnung** zu einem Mobilitätstyp **nach folgender Hierarchie**:

1. ÖV
2. Fahrrad
3. MIV

Beispiele:

Wer MIV, ÖV und Fahrrad an 100+ Tagen nutzt, ist ein ÖV-Vielnutzer.

Wer MIV, Fahrrad und zu Fuß an 100+ Tagen nutzt, ist ein Fahrrad-Vielnutzer.

Menschen, die weder MIV noch ÖV oder Fahrrad an 100+ Tagen nutzen, gelten als **Wenigmobile/Fußgänger**.

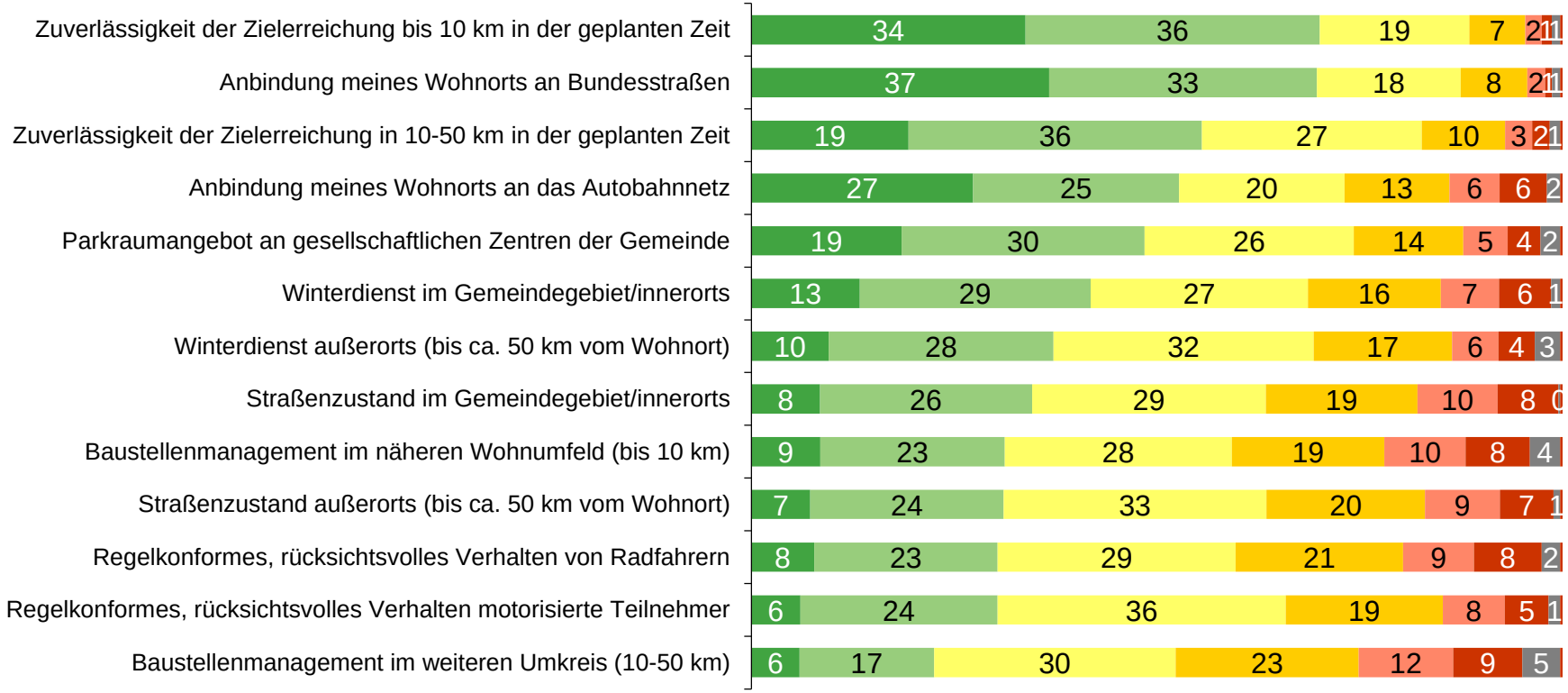
Q1: Wenn Sie jetzt einmal an alle Fortbewegungsarten denken, die Sie von, zu oder an Ihrem Hauptwohnort – auch für Teilstrecken – genutzt haben: An wie vielen Tagen in den letzten 12 Monaten haben Sie diese genutzt? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km^2, die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=3.398

Agenda

1. Zusammenfassung
2. Ziele und Methodik der Studie
3. Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsarten
4. Zufriedenheiten mit den einzelnen Fortbewegungsarten
5. Index „Mobil auf dem Land“
6. Erreichbarkeit relevanter Ziele
7. Gründe für Nichtnutzung von ÖV und Fahrrad
8. Allgemeine Einstellungen zu Mobilität auf dem Land
9. Fazit
10. Zielgruppen 15-17 Jährige und 75 Jährige und älter im Fokus
11. Zusätzliche Auswertungen
12. Auswertungen für 12 Bundesländer (ohne Stadtstaaten und Saarland)

Hohe Zufriedenheit mit Zuverlässigkeit & Anbindung; Baustellen, Straßenzustand & das Verhalten Anderer am problematischsten

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen, gerankt nach Top 2

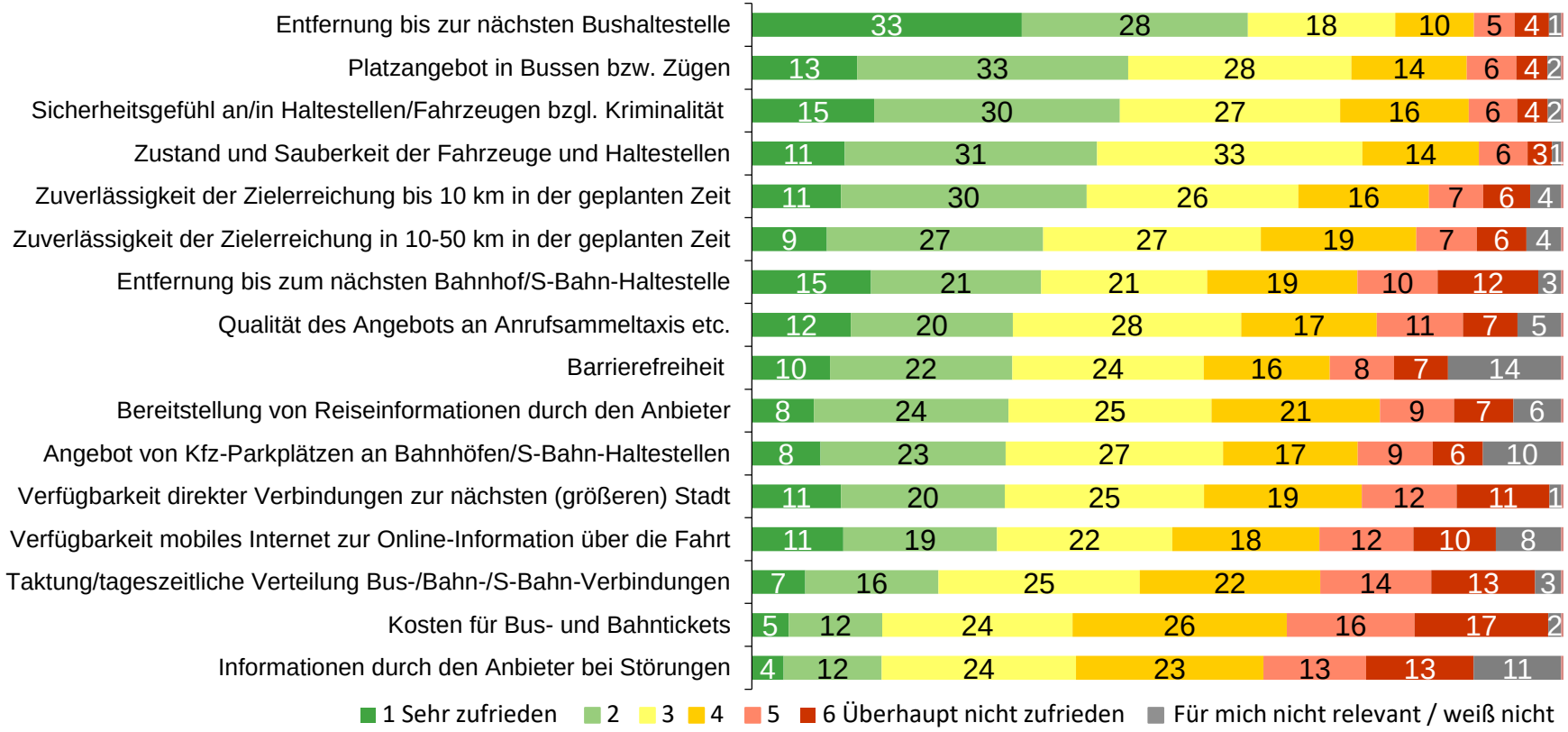


	Top 2	Bot 2
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	70	3
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	70	3
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	56	6
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	53	12
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	49	10
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	42	14
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	37	10
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	35	17
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	31	18
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	31	16
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	30	17
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	30	13
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	23	20

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen n=3.284; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach Top 2-Werten

Nicht das Netz/die Flächenabdeckung, sondern der Takt/die Frequenz ist als limitierender Faktor für den ÖV erkennbar

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen, gerankt nach Top 2

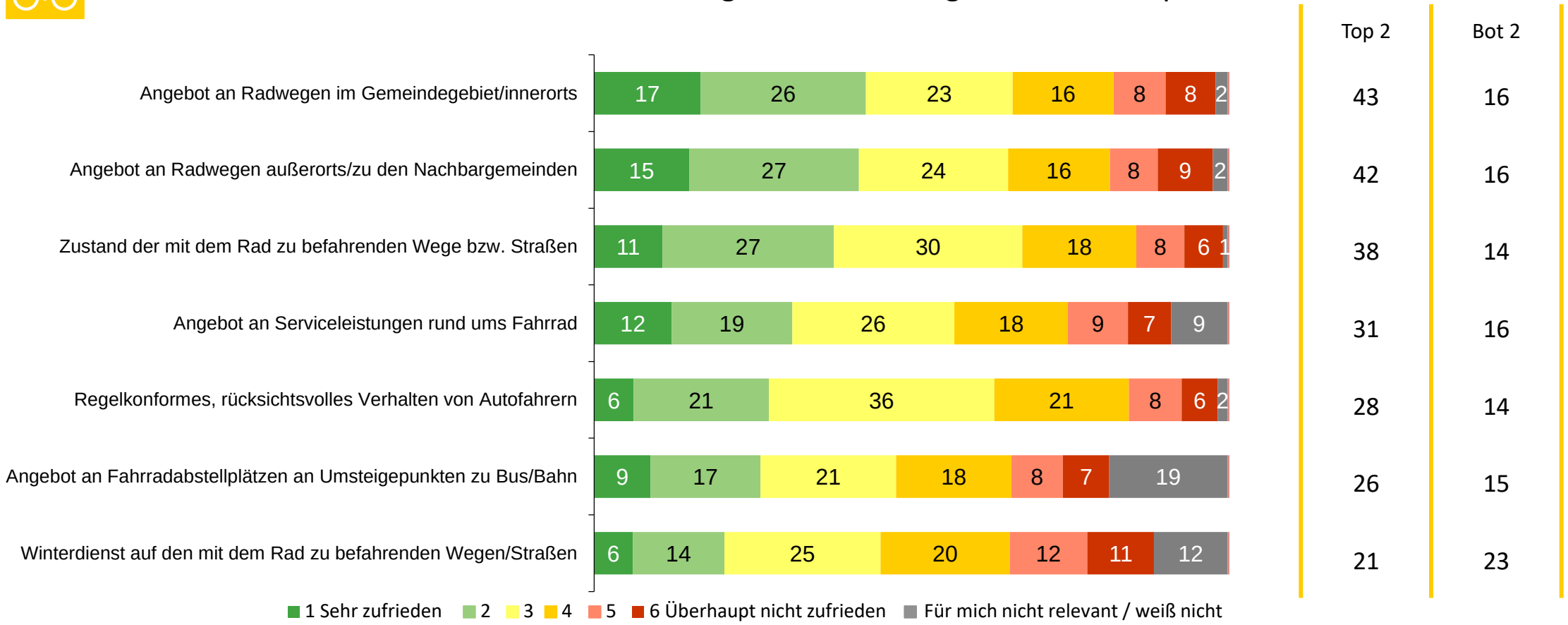


	Top 2	Bot 2
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	61	9
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	47	10
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	45	10
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	43	9
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	41	13
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	36	14
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	36	22
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.	32	17
Barrierefreiheit	32	15
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	32	16
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	31	15
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	31	23
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	30	22
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	23	27
Kosten für Bus- und Bahntickets	16	32
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	16	26

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n=1.504 (bei „Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis, Rufbussen, Bürgerbussen etc.“ nur Nutzer, n=242); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach Top 2-Werten

Angebot und Zustand der Radwege werden eher zurückhaltend beurteilt

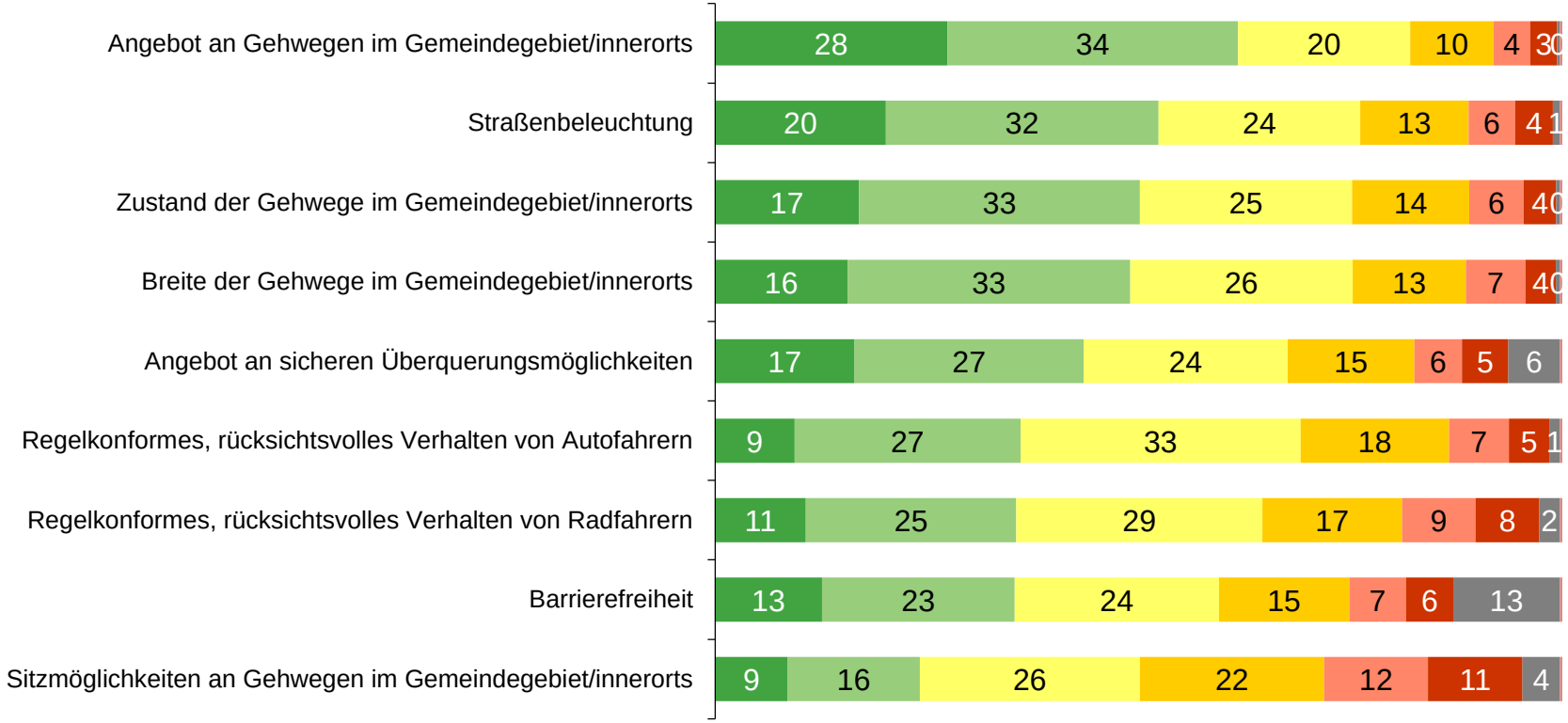
Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen, gerankt nach Top 2



Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n=1.744; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach Top 2-Werten

Zufriedenheit mit Angebot und Zustand der Gehwege sowie Straßenbeleuchtung, dagegen Wunsch nach mehr Sitzmöglichkeiten

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen, gerankt nach Top 2



	Top 2	Bot 2
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	62	8
Straßenbeleuchtung	53	10
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	50	10
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	49	11
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	44	11
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	36	12
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	36	16
Barrierefreiheit	35	12
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	24	23

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n=2.810; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach Top 2-Werten

Agenda

1. Zusammenfassung
2. Ziele und Methodik der Studie
3. Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsarten
4. Zufriedenheiten mit den einzelnen Fortbewegungsarten
5. Index „Mobil auf dem Land“
6. Erreichbarkeit relevanter Ziele
7. Gründe für Nichtnutzung von ÖV und Fahrrad
8. Allgemeine Einstellungen zu Mobilität auf dem Land
9. Fazit
10. Zielgruppen 15-17 Jährige und 75 Jährige und älter im Fokus
11. Zusätzliche Auswertungen
12. Auswertungen für 12 Bundesländer (ohne Stadtstaaten und Saarland)

Der Index „Mobil auf dem Land“ ist ein aggregierter Index auf Basis der Fortbewegungsarten und der Erreichbarkeit von Zielen

Die Gewichtungslogik des Index „Mobil auf dem Land“

Index „Mobil auf dem Land“

70% | **30%**

Gewichtung der 4 Fortbewegungsarten anhand ADAC Expertenurteil

35% (50%) — Teilindex **MIV**

Item 1	19%
Item 2	17%
Item 3	16%
…	
…	
…	
Item 13	2%
	100%

17,5% (25%) — Teilindex **ÖV**

Item 1	22%
Item 2	21%
Item 3	8%
…	
…	
…	
Item 16	1%
	100%

8,75% (12,5%) — Teilindex **Fahrrad**

Item 1	32%
Item 2	21%
Item 3	19%
…	
…	
…	
Item 7	4%
	100%

8,75% (12,5%) — Teilindex **Fußgänger**

Item 1	34%
Item 2	13%
Item 3	11%
…	
…	
…	
Item 9	2%
	100%

Teilindex **Ziel-erreichbarkeit**

Item 1	30%
Item 2	25%
Item 3	15%
…	Gewichtung anhand von Besuchsfrequenz und Priorität
…	
…	
Item 6	10%
	100%

Das Gewicht der Einzelitems je Fortbewegungsart wurde anhand ihrer Relevanz für die Zufriedenheit der Nutzer empirisch ermittelt. Hierzu wurden multivariate Treiberanalysen gerechnet: Wie stark treibt die Zufriedenheit mit einem Einzelitem die Zufriedenheit mit der Fortbewegungsart insgesamt?

Für die multivariaten Treiberanalysen zur Bestimmung der Treiberwirkung der Einzelitems wurde folgendes Rechenverfahren verwendet: semi-partielle Kruskal-Wichtigkeiten, ein Verfahren, das Interkorrelationen zwischen den Items berücksichtigt und das Problem der Multikollinearität eliminiert.

Das Gewicht der einzelnen Leistungsdimensionen spiegelt deren Relevanz für die Zufriedenheit der Nutzer wider

Die Gewichtung der Einzelitems im Detail (1)

Teilindex MIV

	Gewicht
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	19
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	17
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	16
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	9
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	7
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	5
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	5
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	4
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	4
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	4
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	4
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	4
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	2
	100

Teilindex ÖV

	Gewicht
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	22
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	21
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	8
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	8
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	7
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	7
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	6
Barrierefreiheit	5
Kosten für Bus- und Bahntickets	4
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	3
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	2
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	2
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	2
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	1
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.	1
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	1
	100

Für die multivariaten Treiberanalysen zur Bestimmung der Treiberwirkung der Einzelitems wurde folgendes Rechenverfahren verwendet: semi-partielle Kruskal-Wichtigkeiten, ein Verfahren, das Interkorrelationen zwischen den Items berücksichtigt und das Problem der Multikollinearität eliminiert.

Das Gewicht der einzelnen Leistungsdimensionen spiegelt deren Relevanz für die Zufriedenheit der Nutzer wider

Die Gewichtung der Einzelitems im Detail (2)

Teilindex Fahrrad

	Gewicht
Angebot an Radwegen im Gemeindegebiet/innerorts	32
Angebot an Radwegen außerorts/zu den Nachbargemeinden	21
Zustand der mit dem Rad zu befahrenden Wege bzw. Straßen	19
Angebot an Fahrradabstellplätzen an Umsteigepunkten zu Bus/Bahn	9
Angebot an Serviceleistungen rund ums Fahrrad	9
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	6
Winterdienst auf den mit dem Rad zu befahrenden Wegen/Straßen	4
	100

Teilindex Fußgänger

	Gewicht
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	34
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	13
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	11
Barrierefreiheit	10
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	10
Straßenbeleuchtung	9
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	6
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	5
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	2
	100

Für die multivariaten Treiberanalysen zur Bestimmung der Treiberwirkung der Einzelitems wurde folgendes Rechenverfahren verwendet: semi-partielle Kruskal-Wichtigkeiten, ein Verfahren, das Interkorrelationen zwischen den Items berücksichtigt und das Problem der Multikollinearität eliminiert.

Die Gewichtung der Ziele zueinander wurde festgelegt anhand der Frequenz, mit der diese besucht werden, sowie ihrer Priorität

Die Gewichtung der Einzelitems im Detail (3)

Teilindex Zielerreichbarkeit 18+-Jährige

	Gewicht
Erreichbarkeit Arbeitsstätte/Ausbildungsstätte	30
Erreichbarkeit nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit	25
Erreichbarkeit nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz etc.)	15
Erreichbarkeit Hausarzt	10
Erreichbarkeit nächstgelegene Apotheke	10
Erreichbarkeit am häufigsten besuchte Gaststätte/Lieblingsrestaurant	10
	100

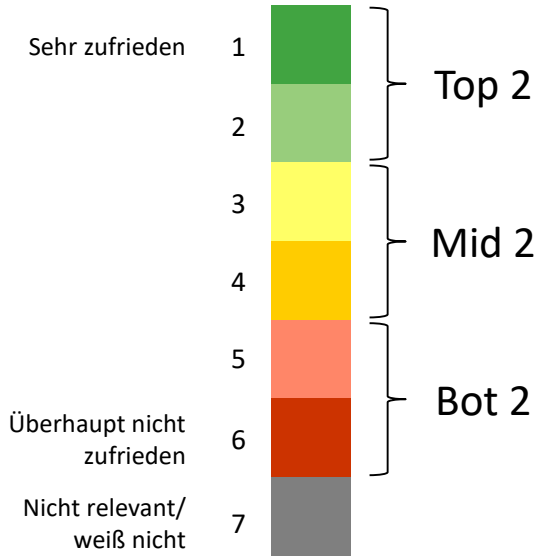
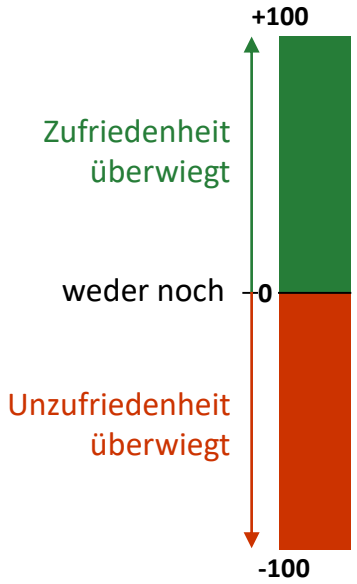
Teilindex Zielerreichbarkeit 15-17-Jährige

	Gewicht
Erreichbarkeit Ausbildungsstätte/Schule	50
Erreichbarkeit nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz etc.)	20
Erreichbarkeit nächstgelegener Club/Disko	10
Erreichbarkeit nächstgelegenes Kino	10
Erreichbarkeit nächstgelegenes Jugendlokal oder -zentrum	10
	100

Verrechnung dieser beiden Teilgruppen entsprechend ihrer Bevölkerungsanteile zu einem Teilindex Zielerreichbarkeit Gesamt

Teilindex Zielerreichbarkeit Gesamt

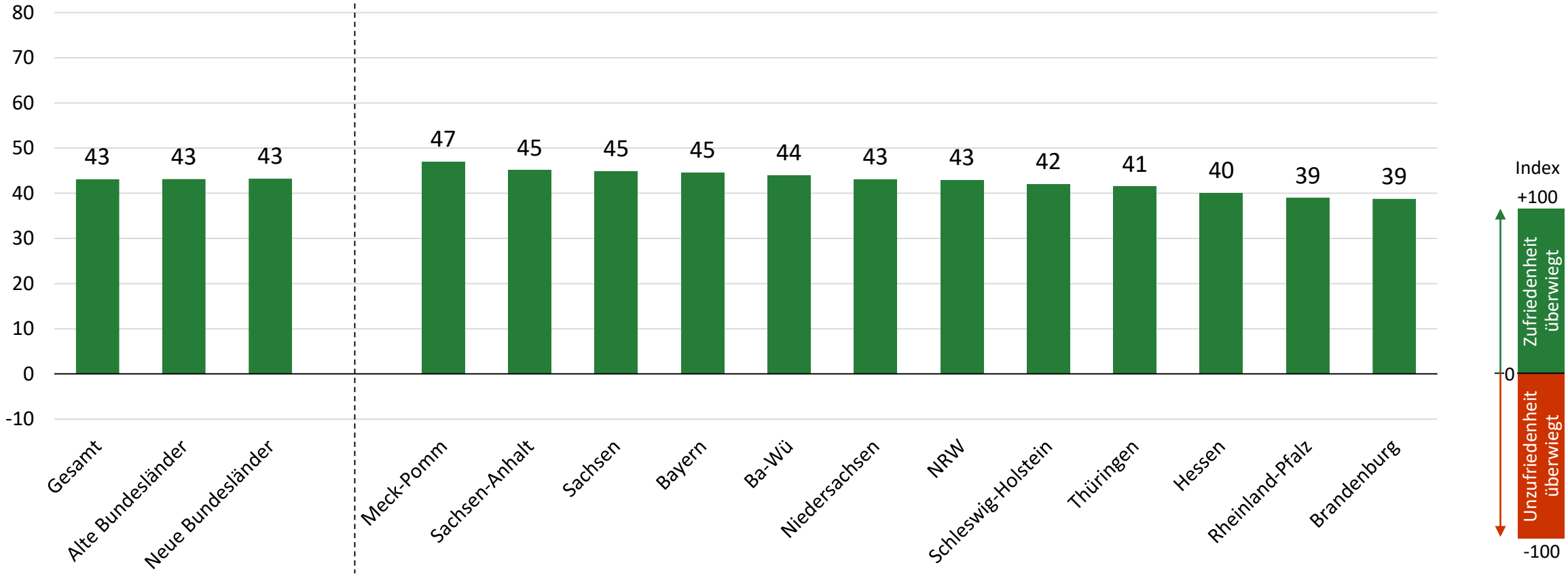
Die Berechnung des Index „Mobil auf dem Land“

1. Die im Fragebogen verwendete Zufriedenheitsskala	2. Die Berechnung der Indexwerte	3. Index „Mobil auf dem Land“ (analog für Teilindices Fortbewegungsarten)
	Teilindex pro Fortbewegungsart/Zielerreichung = Gewichtete Summe der Deltas Top 2 minus Bot 2 (Top 2 - Bot 2) Item 1 x Gewicht Item 1 + (Top 2 - Bot 2) Item 2 x Gewicht Item 2 + etc. (je Teilindex) Gesamtindex „Mobil auf dem Land“ = Gewichtete Aggregation der 5 Teilindices	

- Der Index „Mobil auf dem Land“ drückt aus, ob und um wie viel Prozent die Zufriedenen die Unzufriedenen überwiegen
- Das Maximum ist 100 (d.h. 100 Prozent mehr Zufriedene als Unzufriedene, wenn alle zufrieden sind)
- Das Minimum ist -100 (d.h. 100 Prozent weniger Zufriedene als Unzufriedene, wenn alle unzufrieden sind)
- 0 bedeutet, dass gleich viel Zufriedenheit und Unzufriedenheit mit der Mobilität mit einer Fortbewegungsart herrscht

Die Zufriedenheit mit der Mobilität auf dem Land ist hoch, am höchsten in Mecklenb.-Vorpommern, am geringsten in BB und RP

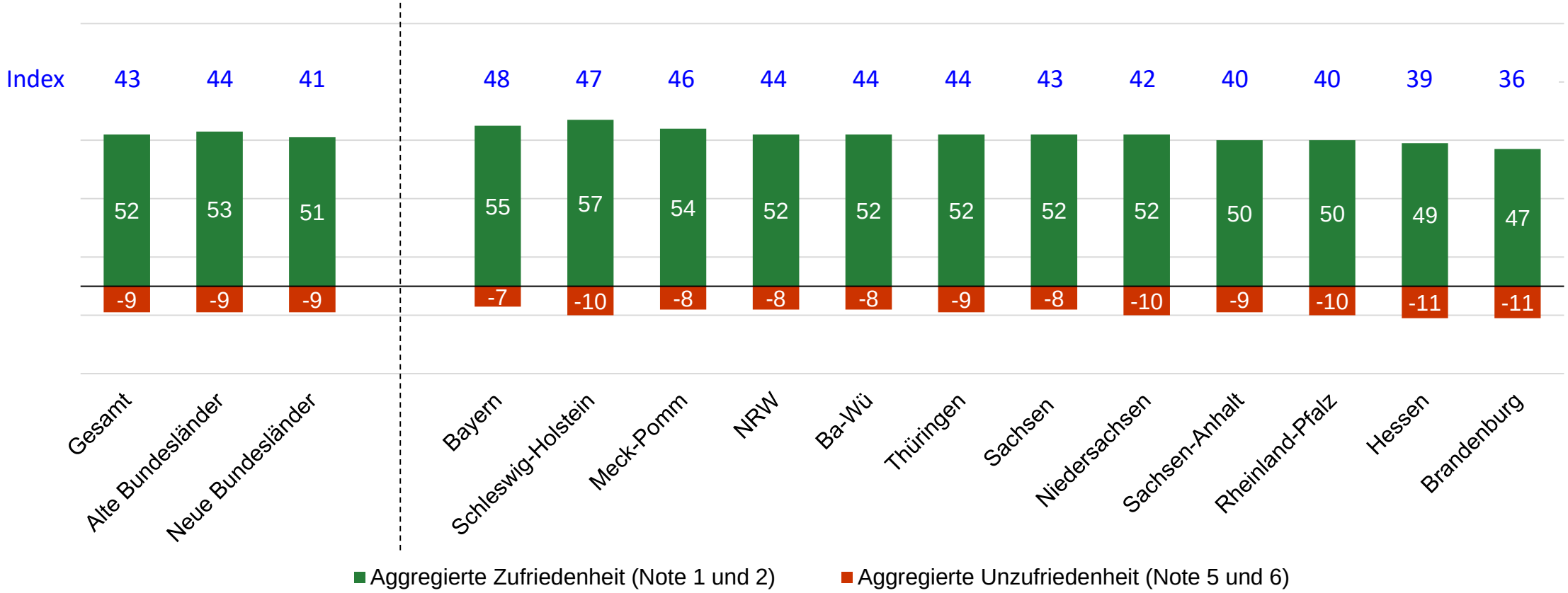
Gesamtindex nach Bundesland



Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398 / in den Bundesländern von n=212 bis n=610; Gesamtindex, berechnet aus den Teilindices für MIV, ÖV, Fahrrad, Fußgänger und Zielerreichbarkeit

Etwas größere Unterschiede beim MIV, am zufriedensten sind die Menschen in Bayern, am unzufriedensten in Brandenburg

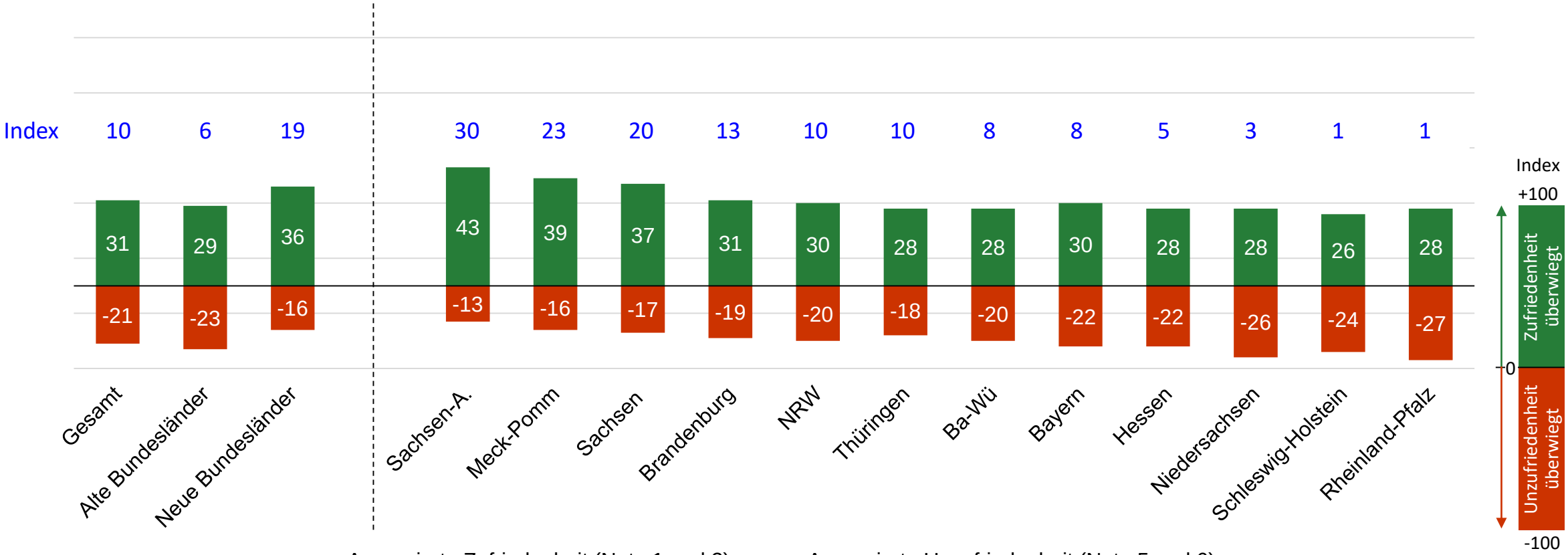
Teilindex MIV nach Bundesland



Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen n= 3.284 / in den Bundesländern von n=205 bis n=592; Teilindex MIV
Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Deutlich schlechtere Beurteilung des ÖV, v.a. in den alten Bundesländern; Sachsen-Anhalt vorne, Schlusslichter sind RP, SH und NI

Teilindex ÖV nach Bundesland

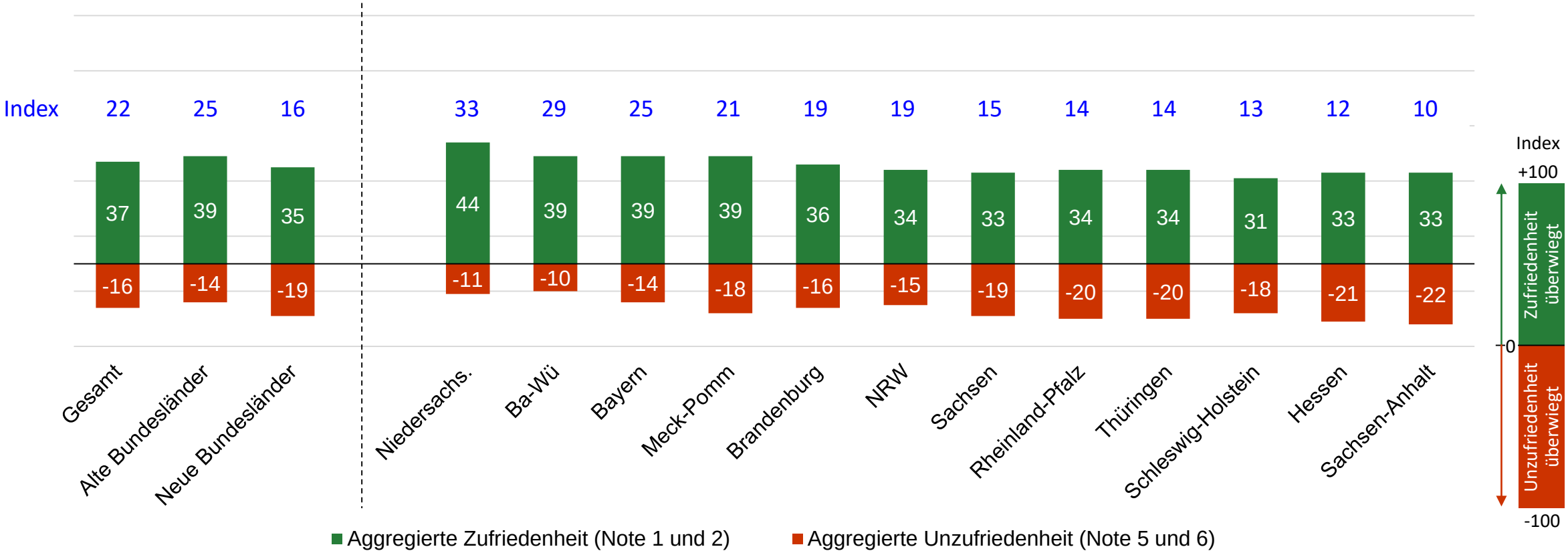


Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n= 1.504 / in den Bundesländern von n=71 bis n=275; Teilindex ÖV

Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Auch Zufriedenheit mit Fahrrad-Mobilität gedämpft; am höchsten in Niedersachsen, BW und BY, hier Sachsen-Anhalt Schlusslicht

Teilindex Fahrrad nach Bundesland

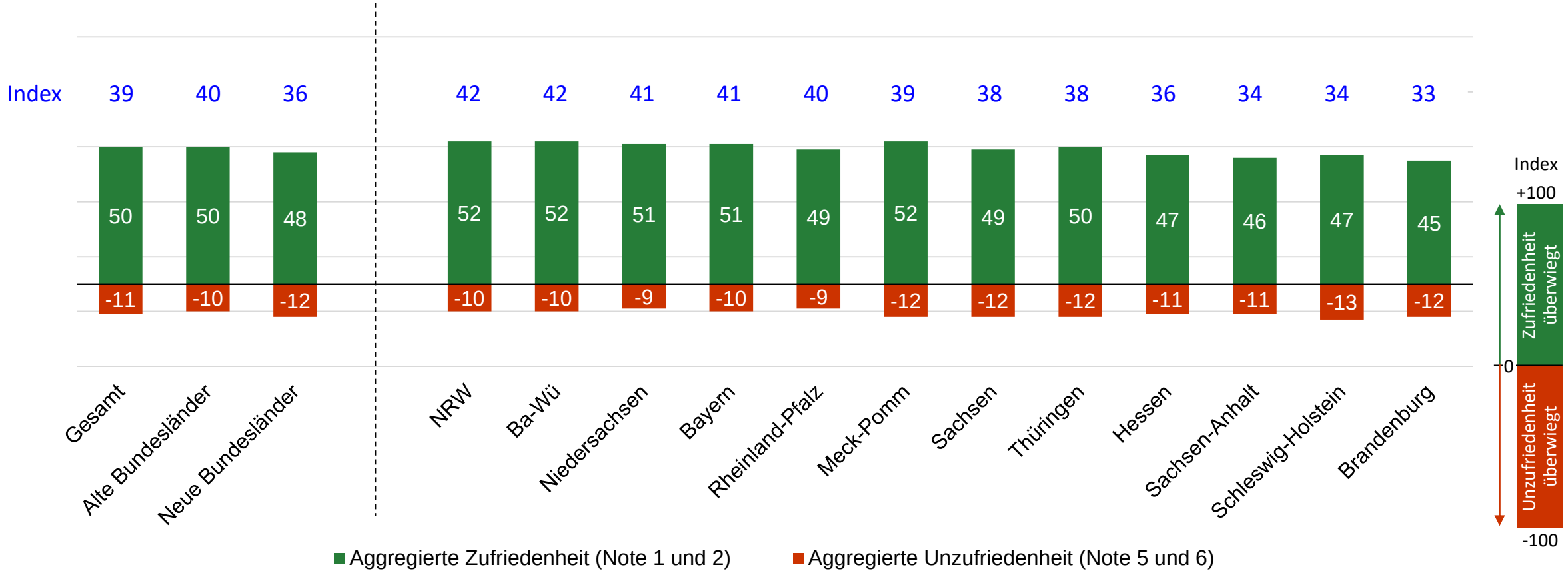


Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n= 1.744 / in den Bundesländern von n=71 bis n=312; Teilindex Fahrrad

Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Hohe Zufriedenheit mit der Fortbewegung zu Fuß, v.a. in den alten Bundesländern, NRW und BW knapp vorne

Teilindex Fußgänger nach Bundesland

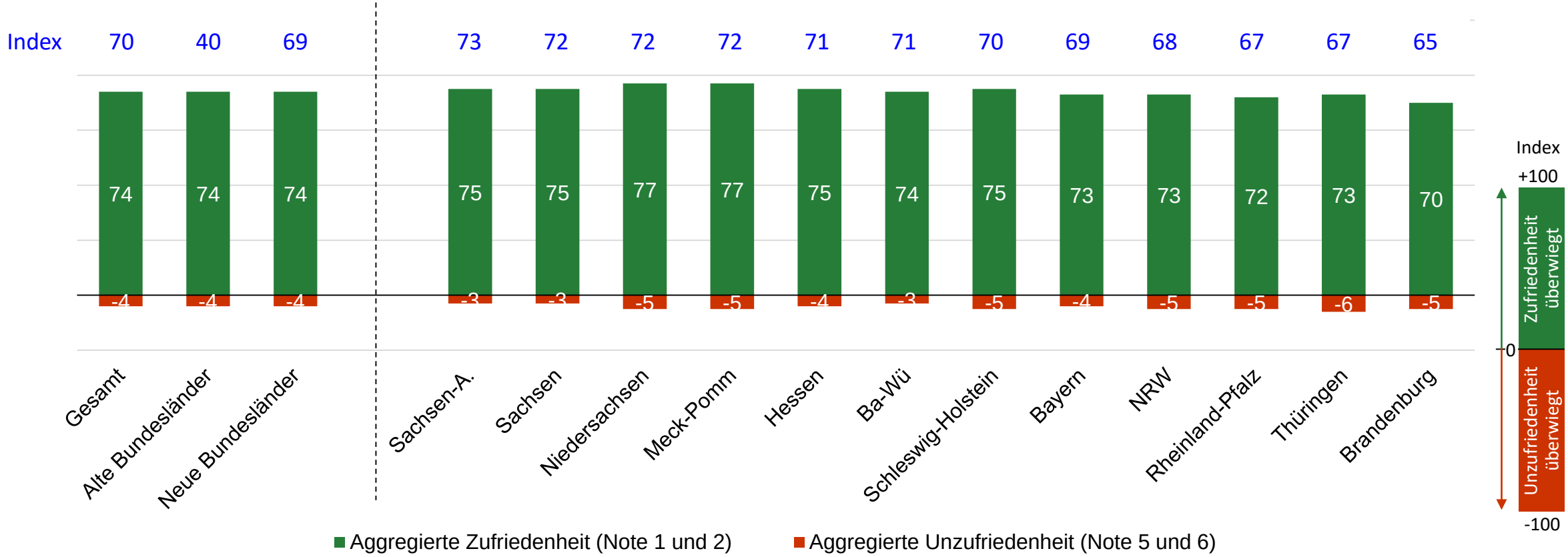


Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n= 2.810 / in den Bundesländern von n=172 bis n=506; Teilindex Fußgänger

Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Die Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele ist hervorragend, am geringsten – wie bei MIV und zu Fuß – noch in BB

Teilindex Zielerreichung nach Bundesland



Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398; Teilindex Zielerreichbarkeit

Index: Aggregierte Zufriedenheit minus Aggregierte Unzufriedenheit; rundungsbedingte Differenzen sind möglich

Indexübersicht „Mobil auf dem Land“

Sortierung nach Gesamtindex

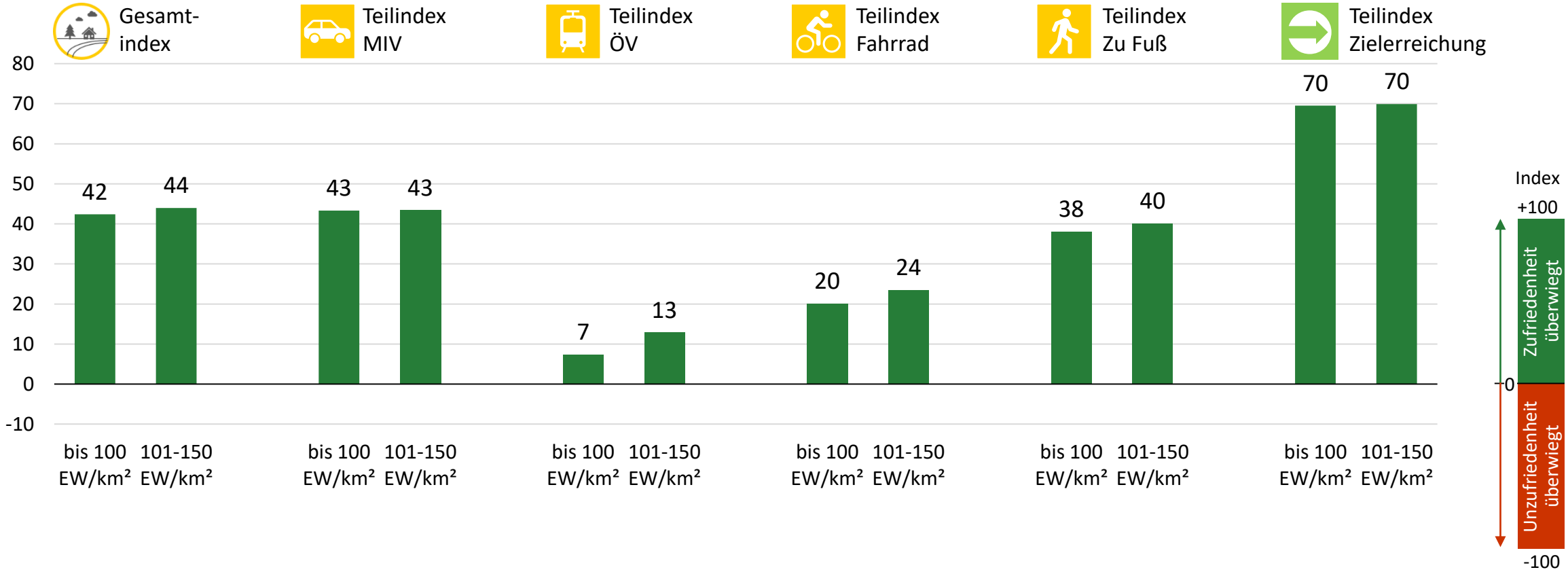
Überblick über Gesamtindex und Teilindizes

	Meck-Pomm	Sachsen-Anhalt	Sachsen	Bayern	Ba-Wü	Nieder-sachsen	NRW	Schleswig-Holstein	Thüringen	Hessen	Rheinland-Pfalz	Branden-burg
Gesamtindex	**47**	**45**	**45**	**45**	**44**	**43**	**43**	**42**	**41**	**40**	**39**	**39**
Rang	1	2	2	2	5	6	6	8	9	10	11	11
MIV	**46**	**40**	**43**	**48**	**44**	**42**	**44**	**47**	**44**	**39**	**40**	**36**
Rang	3	9	7	1	4	8	4	2	4	11	9	12
ÖPNV	**23**	**30**	**20**	**8**	**8**	**3**	**10**	**1**	**10**	**5**	**1**	**13**
Rang	2	1	3	7	7	10	5	11	5	9	11	4
Fahrrad	**21**	**10**	**15**	**25**	**29**	**33**	**19**	**13**	**14**	**12**	**14**	**19**
Rang	4	12	7	3	2	1	5	10	8	11	8	5
Fußgänger	**39**	**34**	**38**	**41**	**42**	**41**	**42**	**34**	**38**	**36**	**40**	**33**
Rang	6	10	7	3	1	3	1	10	7	9	5	12
Zielerreichung	**72**	**73**	**72**	**69**	**71**	**72**	**68**	**70**	**67**	**71**	**67**	**65**
Rang	2	1	2	8	5	2	9	7	10	5	10	12

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398

ÖV, Fahrrad und Wege zu Fuß werden in dichter besiedelten Gemeinden etwas besser beurteilt, MIV dagegen gleich

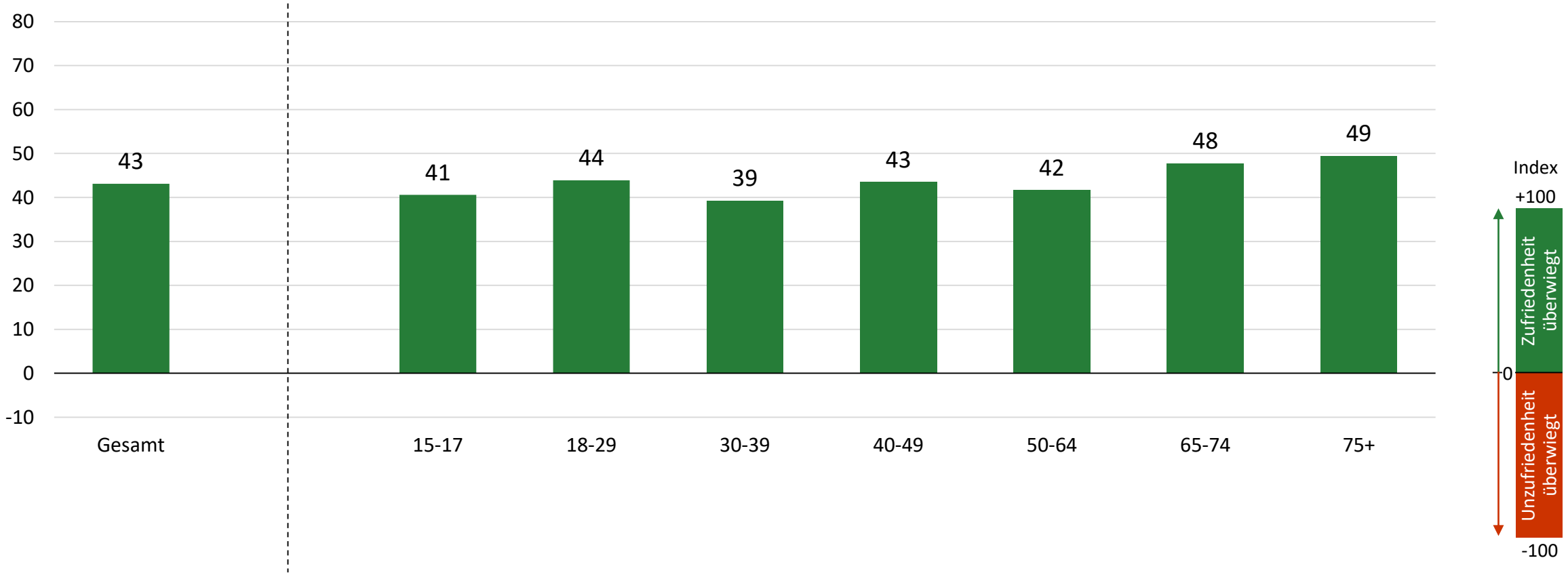
Übersicht nach Einwohnerdichte



Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 1.953 (bis 100 Einwohner/km²) / n=1.445 (101-150 Einwohner/km²); Gesamtindex, berechnet aus den Teilindices für MIV, ÖV, Fahrrad, Fußgänger und Zielerreichbarkeit

Die Zufriedenheit mit der Mobilität schwankt zwischen den Altersgruppen etwas, mit den höchsten Werten bei Älteren

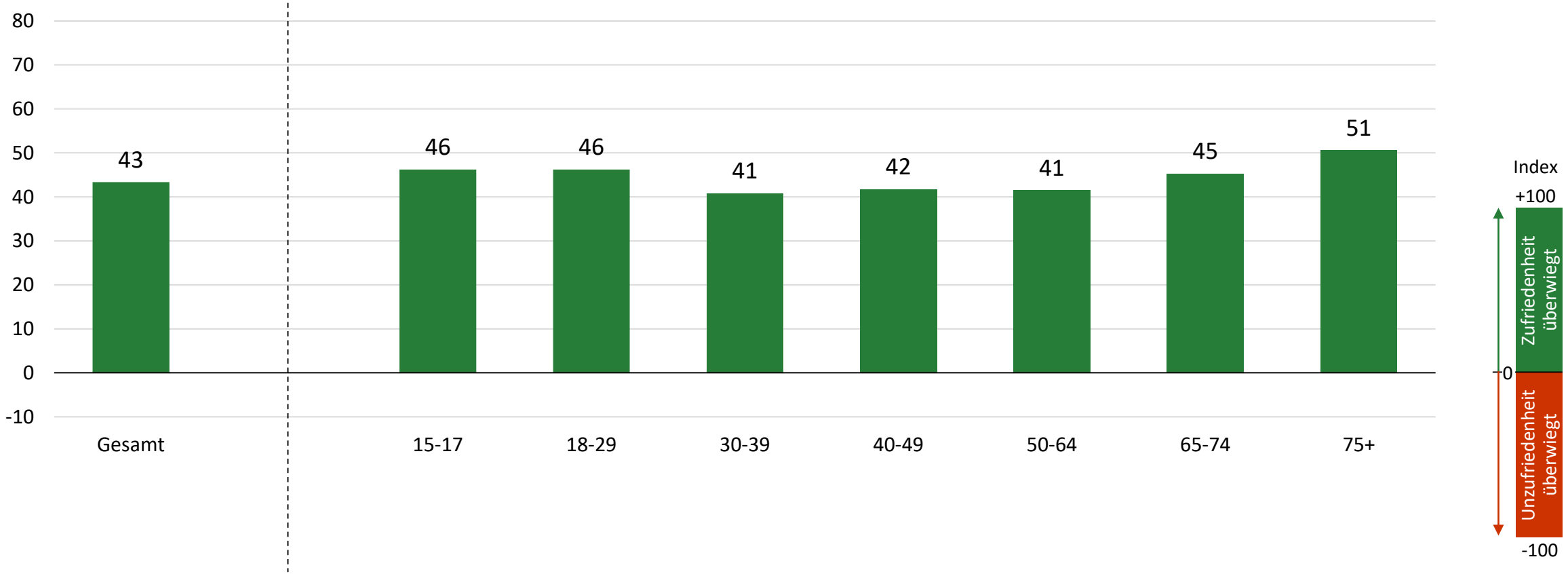
Gesamtindex nach Altersgruppen



Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398 / in den Altersgruppen von n=187 bis n=1.224; Gesamtindex, berechnet aus den Teilindices für MIV, ÖV, Fahrrad, Fußgänger und Zielerreichbarkeit

Die Zufriedenheit mit dem MIV ist in den mittleren Altersgruppen zwischen 30 und 64 am geringsten

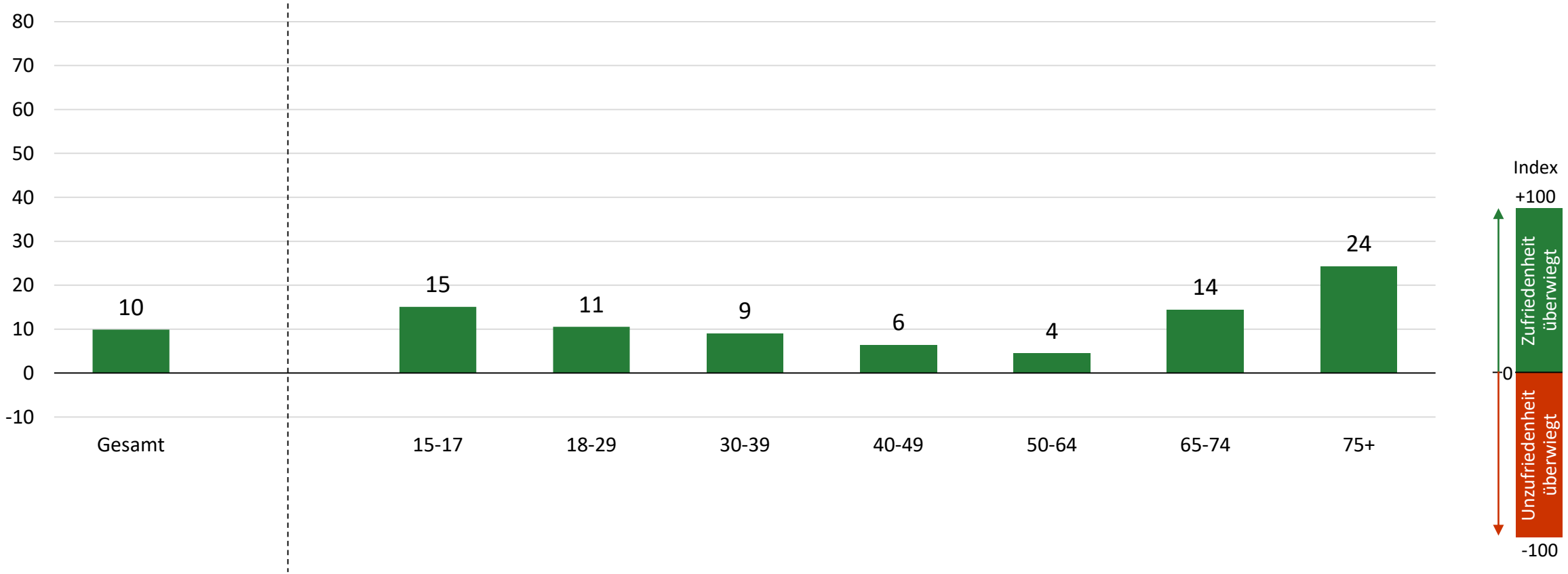
Teilindex MIV nach Alter



Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen n= 3.284 / in den Altersgruppen von n=183 bis n=1.182; Teilindex MIV

Auch beim ÖV erreicht die Zufriedenheit bei den 50-64-Jährigen ihren Tiefpunkt

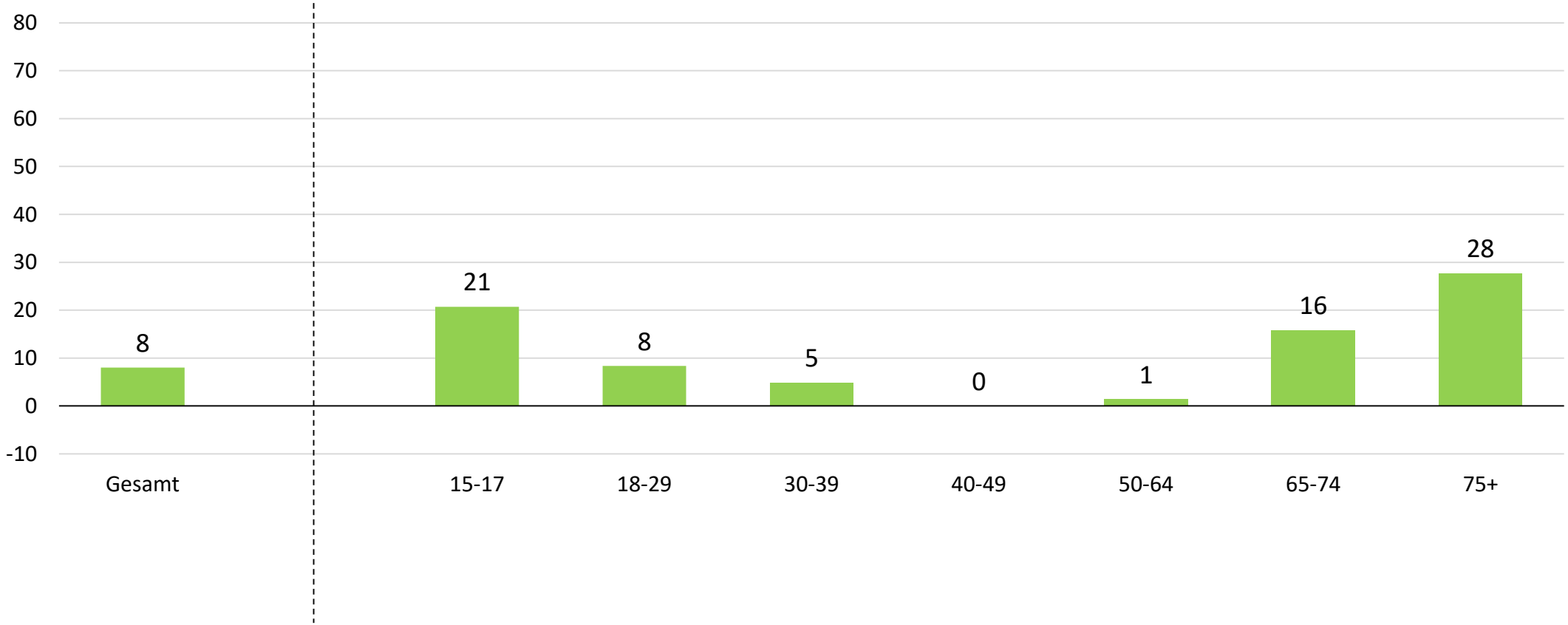
Teilindex ÖV nach Alter



Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n= 1.504 / in den Altersgruppen von n=74 bis n=438; Teilindex ÖV

Besonders die (wichtige) Verfügbarkeit direkter Verbindungen erklärt die schlechte Beurteilung der mittleren Altersgruppen.

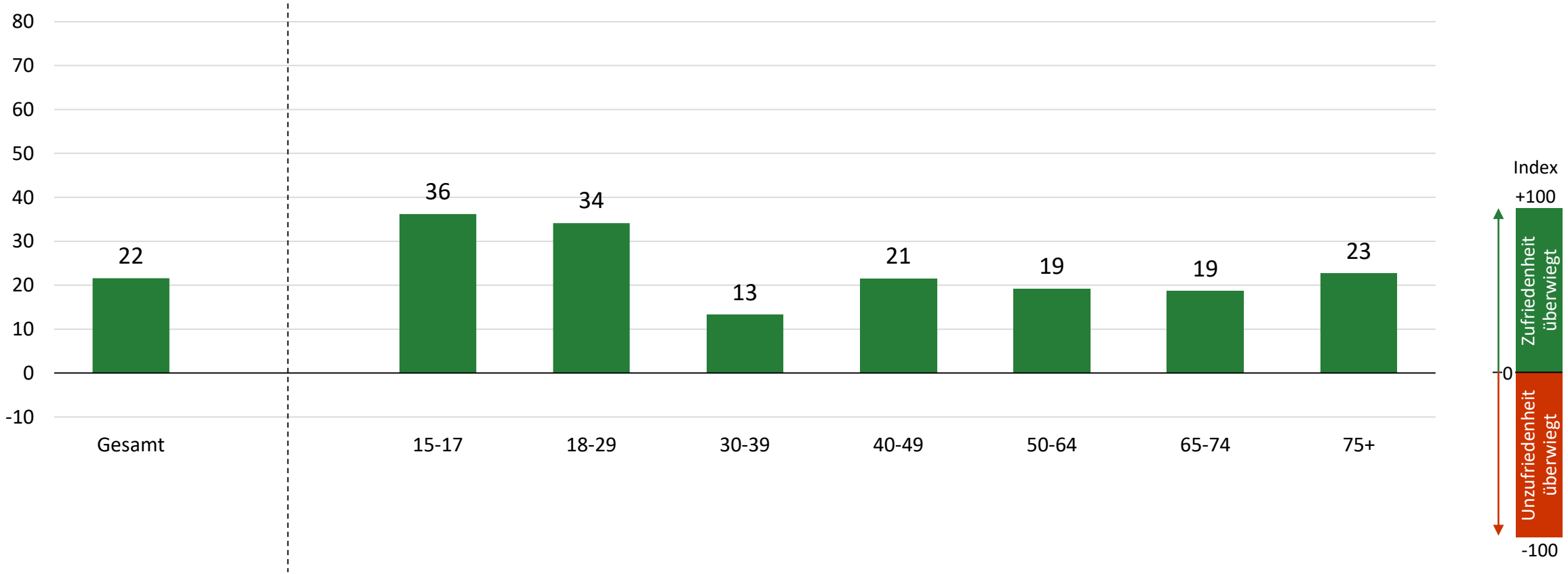
Top2-Bot2 für das Item: „Verfügbarkeit direkter Verbindungen vom Wohnort bis zur nächsten (größeren) Stadt Marktgemeinde“ nach Alter



Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n= 1.504 / in den Altersgruppen von n=74 bis n=438; Dargestellt Top2-Bot2

Die Zufriedenheit mit dem Fahrrad ist bei Jüngeren am höchsten

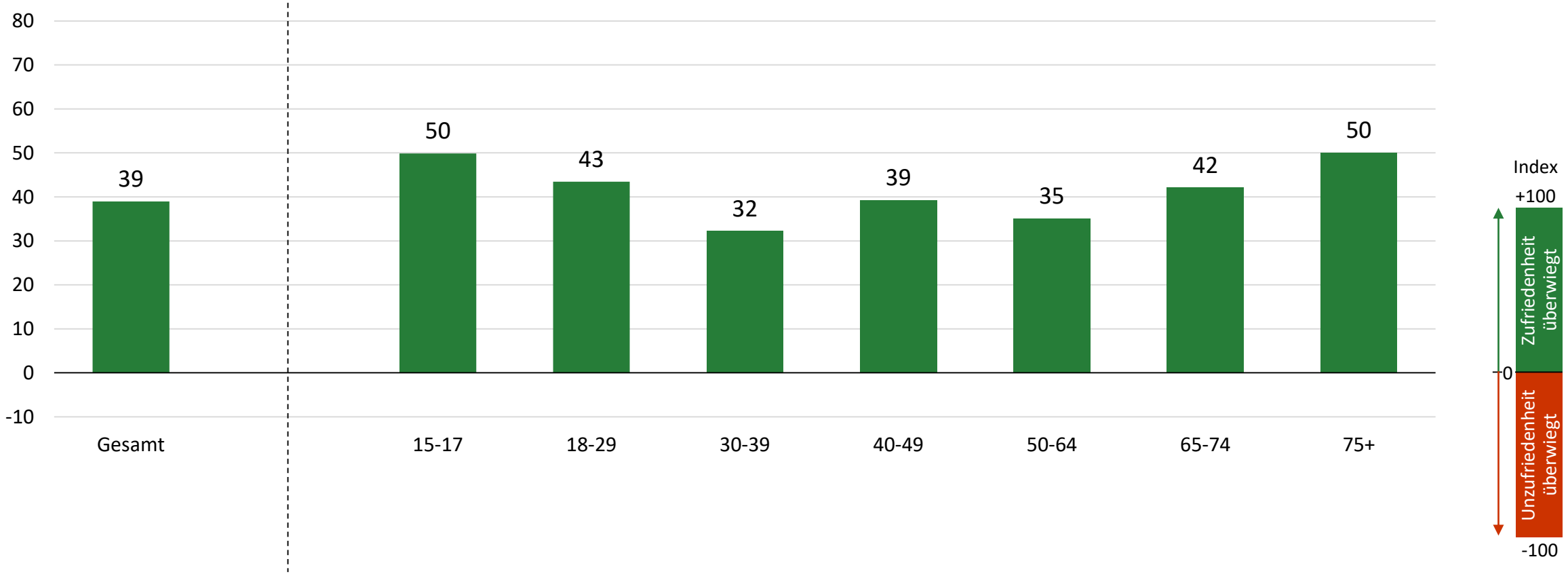
Teilindex Fahrrad nach Alter



Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n= 1.744 / in den Altersgruppen von n=82 bis n=586; Teilindex Fahrrad

Auch bei Wegen zu Fuß ist die Zufriedenheit bei Jüngeren und Älteren höher als in den mittleren Altersgruppen

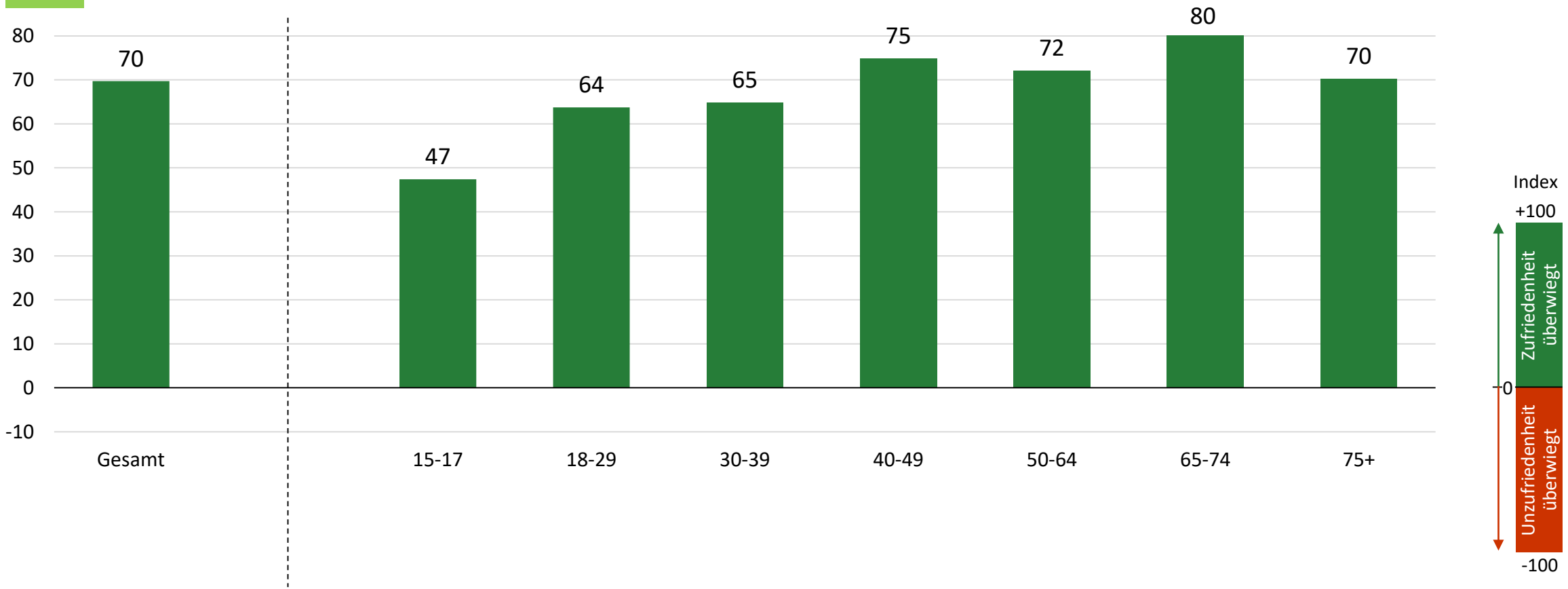
Teilindex Fußgänger nach Alter



Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n= 2.810 / in den Altersgruppen von n=145 bis n=987; Teilindex Fußgänger

Anders als bei den Fortbewegungsarten ist die Zufriedenheit mit der Zielerreichung in den mittleren Altersgruppen hoch

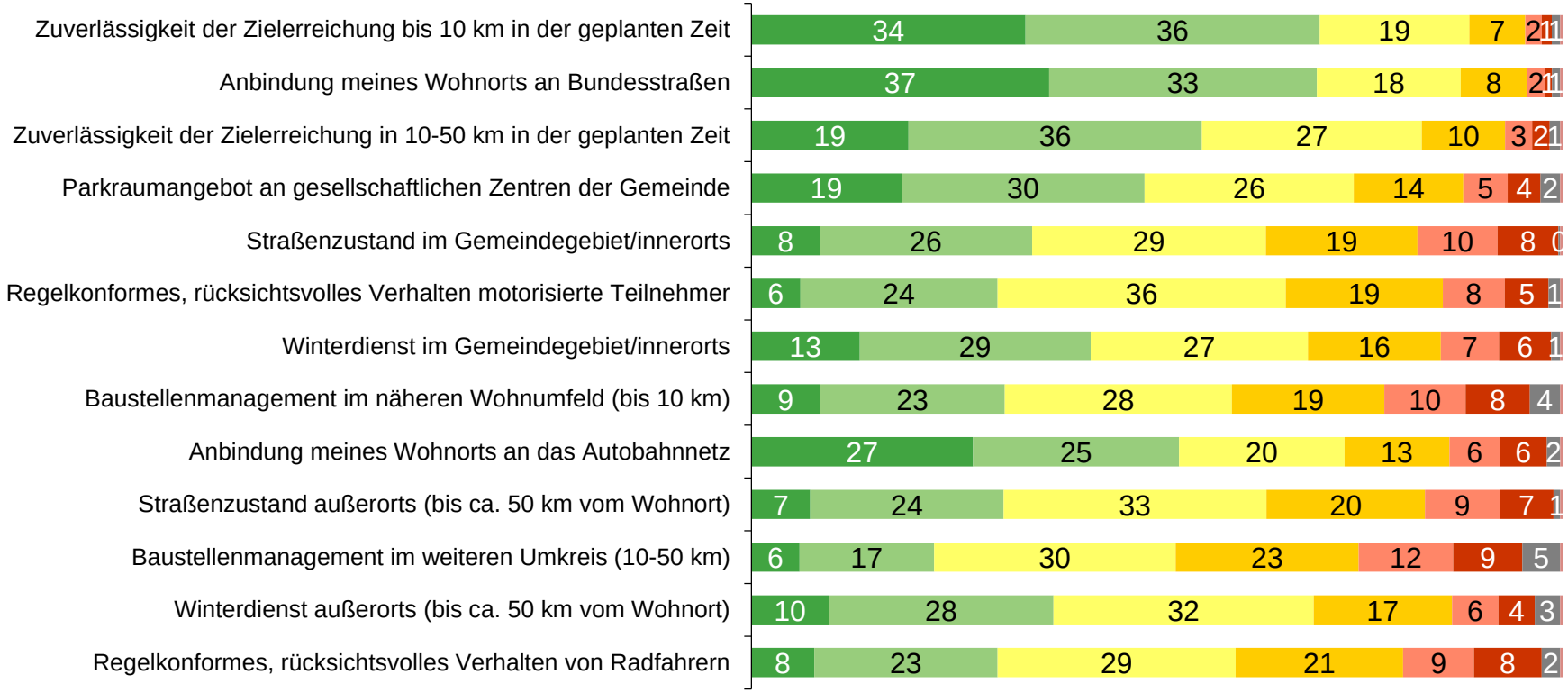
Teilindex Zielerreichung nach Alter



Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398; Teilindex Zielerreichbarkeit

Das ideale Bild: die drei wichtigsten Zufriedenheitstreiber werden am positivsten beurteilt, Potenzial z.B. beim Straßenzustand

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen, gerankt nach Gewicht

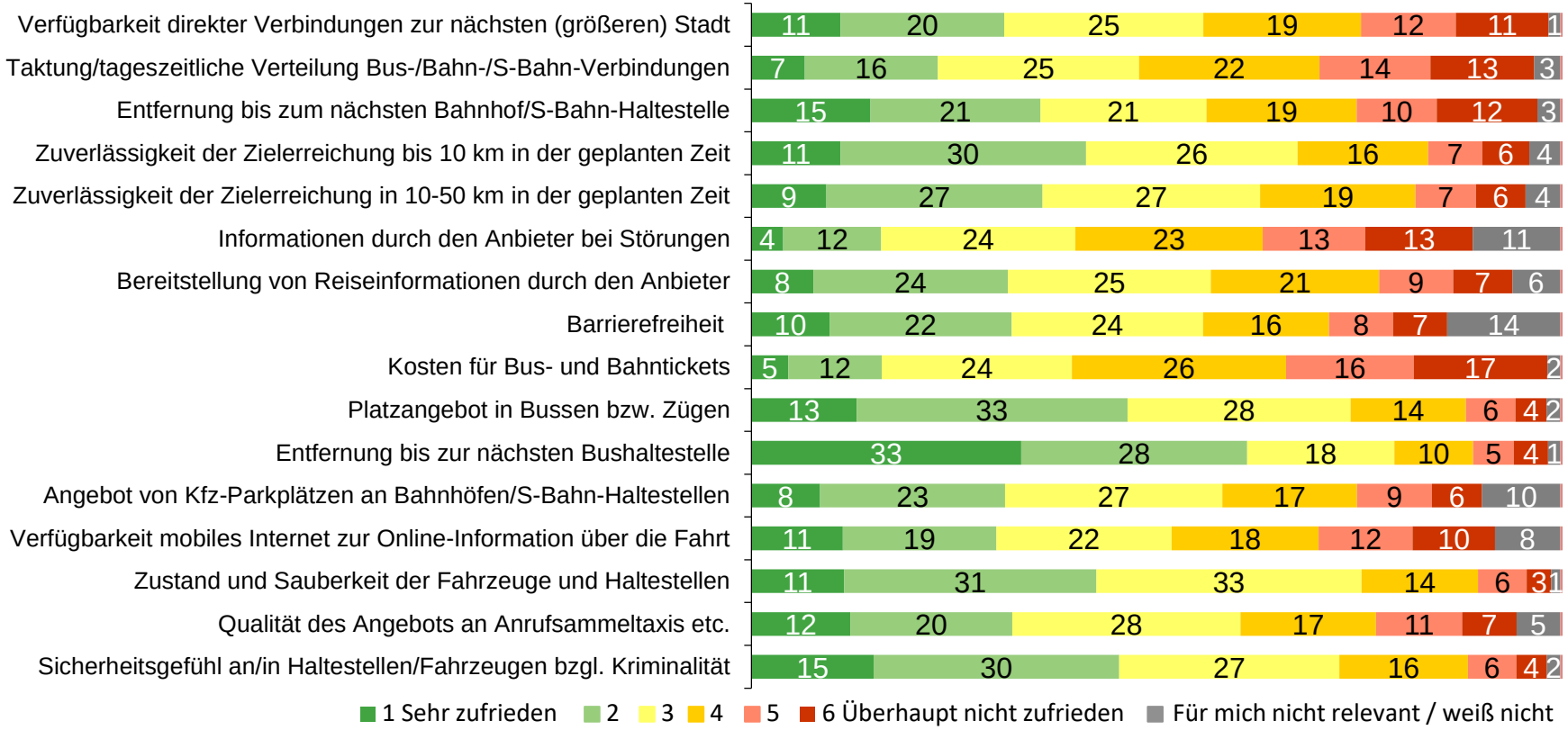


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	70	3	67
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	70	3	67
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	56	6	50
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	49	10	39
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	35	17	17
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	30	13	17
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	42	14	28
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	31	18	13
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	53	12	41
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	31	16	15
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	23	20	2
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	37	10	27
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	30	17	13

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen n= 3.284; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index

Anders beim ÖV: hier werden mit Taktung & Direktverbindungen die beiden zentralen Anforderungen nur unzureichend erfüllt

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen, gerankt nach Gewicht

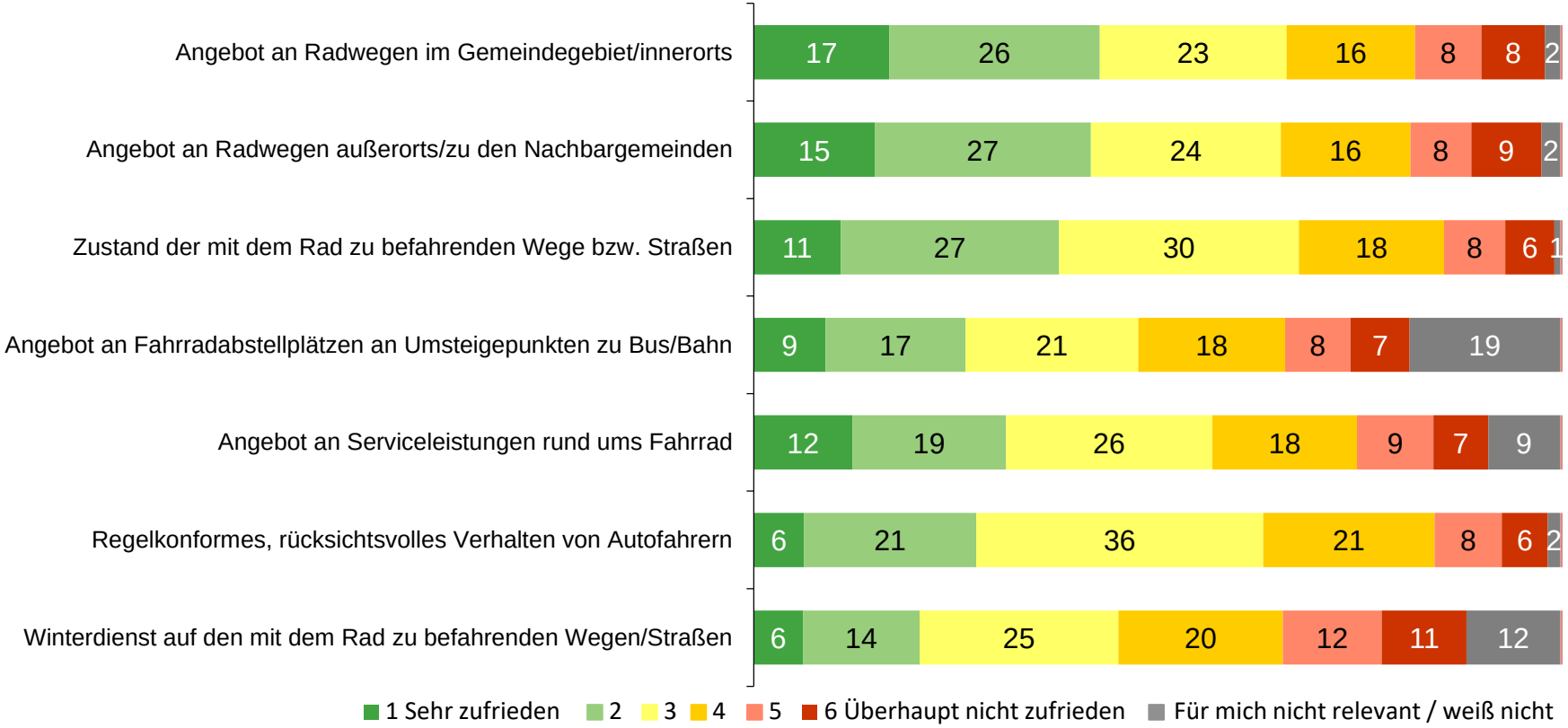


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	31	23	8
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	23	27	-4
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	36	22	13
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	41	13	29
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	36	14	22
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	16	26	-10
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	32	16	15
Barrierefreiheit	32	15	18
Kosten für Bus- und Bahntickets	16	32	-16
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	47	10	37
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	61	9	52
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	31	15	16
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	30	22	8
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	43	9	34
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.	32	17	15
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	45	10	36

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n=1.504; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index

Angebot und Zustand der Radwege werden mehrheitlich positiv gesehen, dabei „Luft nach oben“, Winterdienst häufiges Ärgernis

Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen, gerankt nach Gewicht

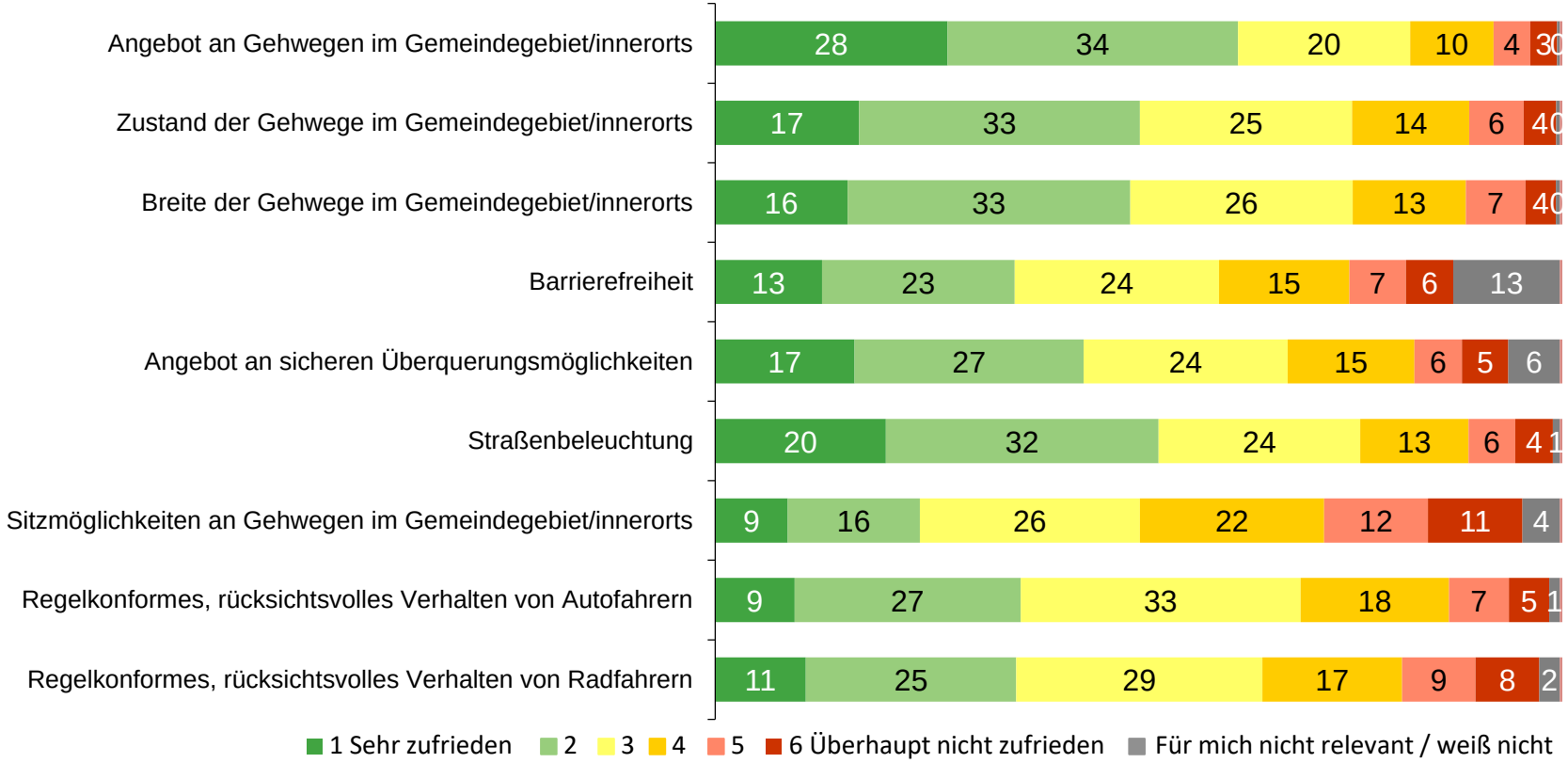


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Radwegen im Gemeindegebiet/innerorts	43	16	**27**
Angebot an Radwegen außerorts/zu den Nachbargemeinden	42	16	**26**
Zustand der mit dem Rad zu befahrenden Wege bzw. Straßen	38	14	**24**
Angebot an Fahrradabstellplätzen an Umsteigepunkten zu Bus/Bahn	26	15	**11**
Angebot an Serviceleistungen rund ums Fahrrad	31	16	**15**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	28	14	**14**
Winterdienst auf den mit dem Rad zu befahrenden Wegen/Straßen	21	23	**-2**

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n=1.744; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index

Verbesserungspotenziale bei Barrierefreiheit, Sitzmöglichkeiten und Verhalten Anderer

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen, gerankt nach Gewicht



	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	62	8	**54**
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	50	10	**40**
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	49	11	**38**
Barrierefreiheit	35	12	**23**
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	44	11	**33**
Straßenbeleuchtung	53	10	**43**
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	24	23	**1**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	36	12	**24**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	36	16	**19**

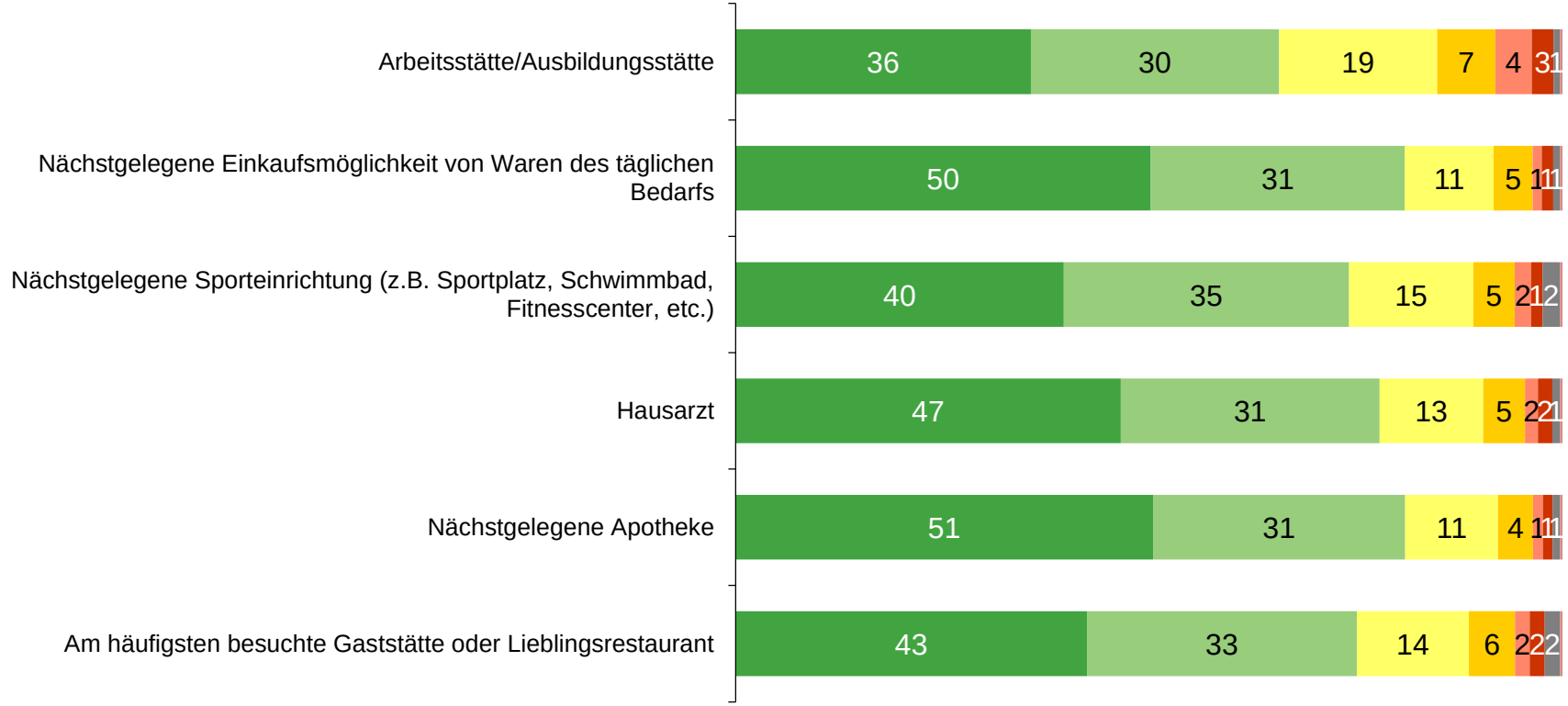
Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n=2.810; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index

Agenda

1. Zusammenfassung
2. Ziele und Methodik der Studie
3. Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsarten
4. Zufriedenheiten mit den einzelnen Fortbewegungsarten
5. Index „Mobil auf dem Land“
6. Erreichbarkeit relevanter Ziele
7. Gründe für Nichtnutzung von ÖV und Fahrrad
8. Allgemeine Einstellungen zu Mobilität auf dem Land
9. Fazit
10. Zielgruppen 15-17 Jährige und 75 Jährige und älter im Fokus
11. Zusätzliche Auswertungen
12. Auswertungen für 12 Bundesländer (ohne Stadtstaaten und Saarland)

Hohe Zufriedenheit; bei der Erreichbarkeit der Arbeits-/Ausbildungsstätte am geringsten, dabei Dauer am höchsten

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele – ab 18 Jahre



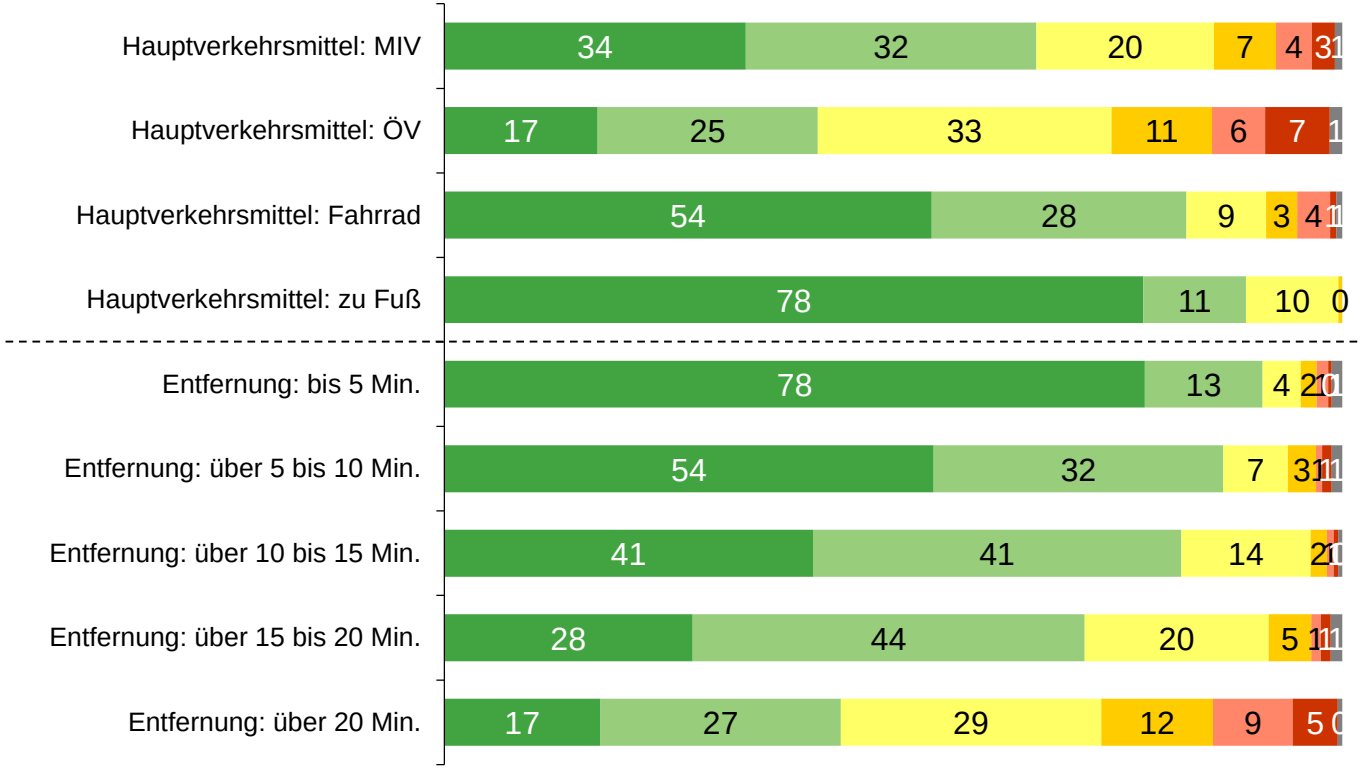
	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2	Entfern. in Min. (∅)
Arbeitsstätte/Ausbildungsstätte	66	7	**59**	26
Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit von Waren des täglichen Bedarfs	81	2	**79**	9
Nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz, Schwimmbad, Fitnesscenter, etc.)	74	3	**71**	12
Hausarzt	78	3	**75**	11
Nächstgelegene Apotheke	81	2	**79**	9
Am häufigsten besuchte Gaststätte oder Lieblingsrestaurant	75	4	**72**	14

1 Sehr zufrieden | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 Überhaupt nicht zufrieden | Für mich nicht relevant / weiß nicht

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 1.953 (Arbeits-/Ausbildungsstätte) / n=3.186 (Einkauf) / n=2.608 (Sport) / n=3.168 (Hausarzt) / n=3.161 (Apotheke) / n=2.867 (Gaststätte); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index

Mit einer Fahrdauer über 20 Minuten geht die Zufriedenheit deutlich zurück; glücklich, wer die Arbeit zu Fuß erreicht

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit der Arbeits-/Ausbildungsstätte im Detail – ab 18 Jahre



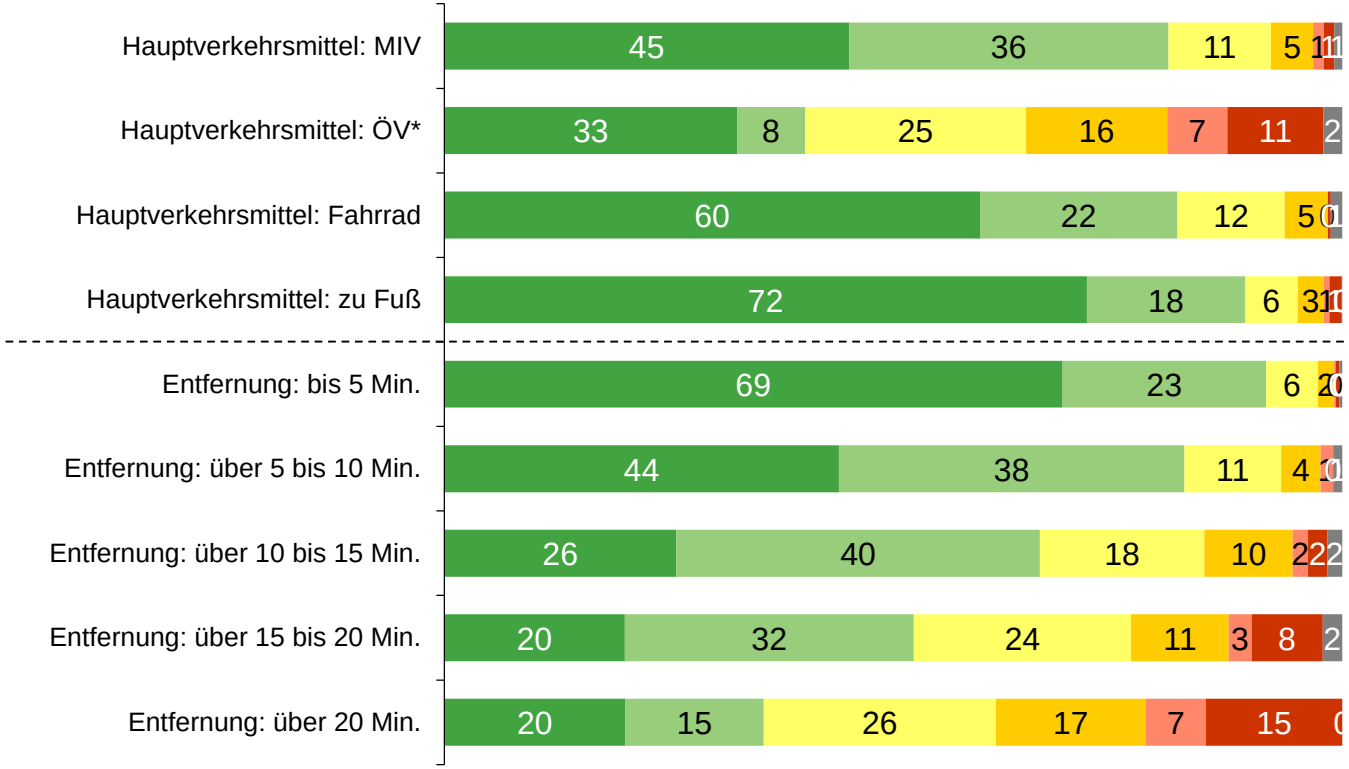
	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Hauptverkehrsmittel: MIV	66	7	**59**
Hauptverkehrsmittel: ÖV	42	13	**28**
Hauptverkehrsmittel: Fahrrad	83	4	**78**
Hauptverkehrsmittel: zu Fuß	89	0	**89**
Entfernung: bis 5 Min.	91	2	**89**
Entfernung: über 5 bis 10 Min.	87	2	**85**
Entfernung: über 10 bis 15 Min.	82	1	**81**
Entfernung: über 15 bis 20 Min.	71	2	**69**
Entfernung: über 20 Min.	44	14	**30**

1 Sehr zufrieden | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 Überhaupt nicht zufrieden | Für mich nicht relevant / weiß nicht

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen: MIV n=1.545, ÖV n=159, Fahrrad n=107, zu Fuß n=135, nach Entfernung in Minuten von n=253 bis n=831, Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Hier sinkt die Zufriedenheit bereits bei kürzerer Dauer merklich; wieder ist der ÖV nicht ideal, das Ziel zu erreichen

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit der nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeit im Detail – ab 18 Jahre



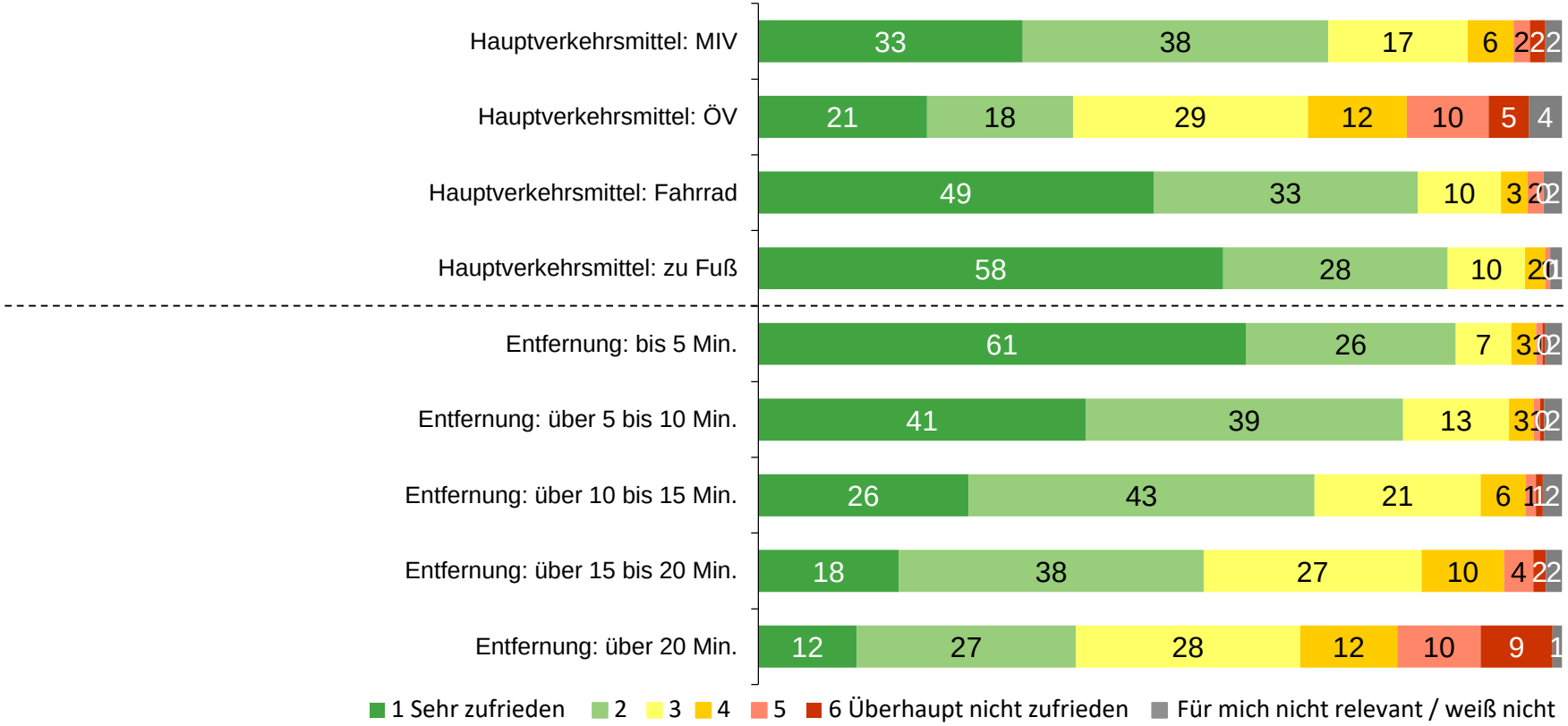
	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Hauptverkehrsmittel: MIV	81	2	**78**
Hauptverkehrsmittel: ÖV*	40	17	**23**
Hauptverkehrsmittel: Fahrrad	82	0	**81**
Hauptverkehrsmittel: zu Fuß	89	2	**87**
Entfernung: bis 5 Min.	92	1	**91**
Entfernung: über 5 bis 10 Min.	82	1	**81**
Entfernung: über 10 bis 15 Min.	66	4	**63**
Entfernung: über 15 bis 20 Min.	52	10	**42**
Entfernung: über 20 Min.	36	22	**14**

1 Sehr zufrieden | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 Überhaupt nicht zufrieden | Für mich nicht relevant / weiß nicht

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen: MIV n=2.344, ÖV n=64, Fahrrad n=232, zu Fuß n=540, nach Entfernung in Minuten von n=108 bis n=1.364, Angaben in %; ; ggf. rundungsbedingte Differenzen; *Achtung: geringe Fallzahl

Erreichbarkeit der Sporteinrichtung wird über alle Fortbewegungsarten zurückhaltender beurteilt als die der Einkaufsstätte

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit der nächstgelegenen Sporteinrichtung im Detail – ab 18 Jahre

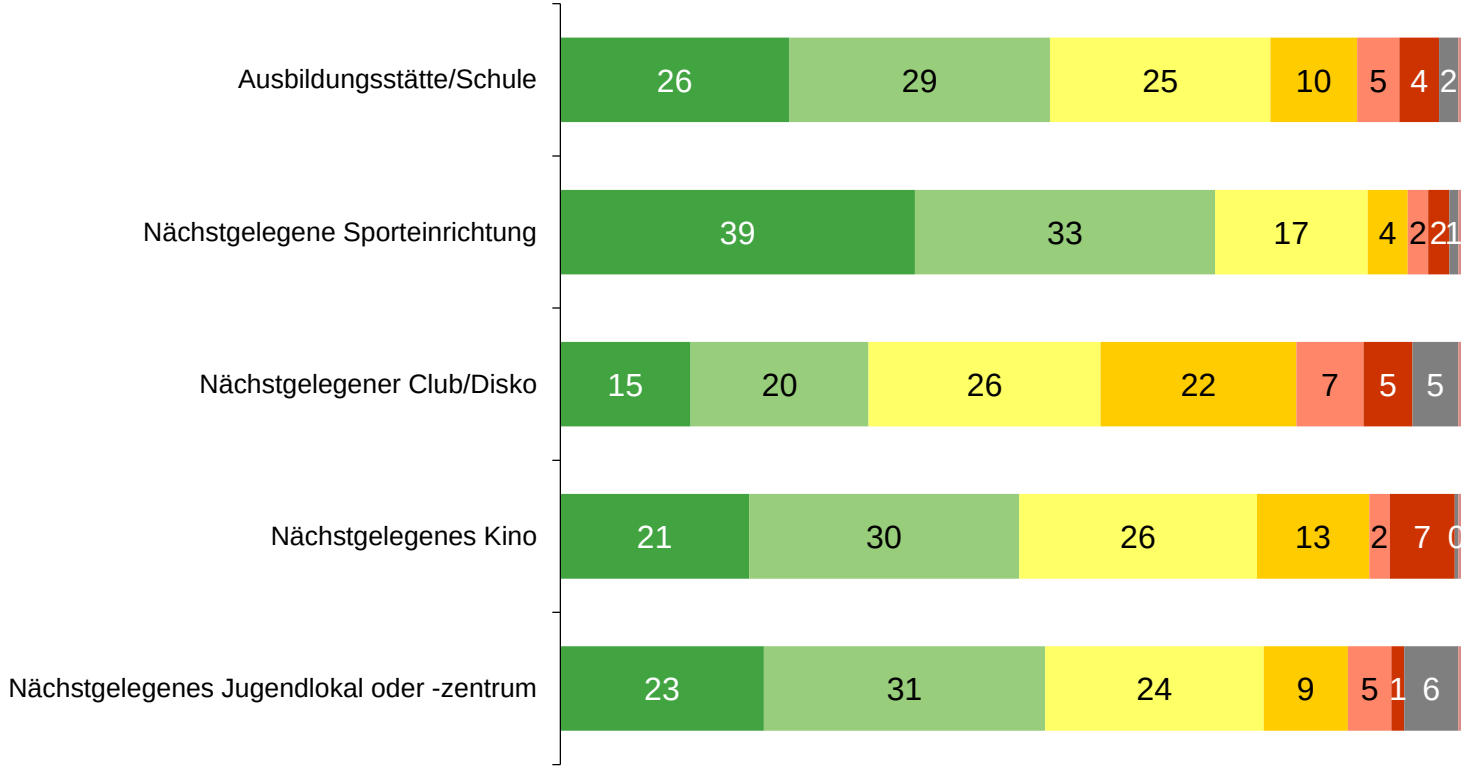


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Hauptverkehrsmittel: MIV	71	4	**67**
Hauptverkehrsmittel: ÖV	39	15	**24**
Hauptverkehrsmittel: Fahrrad	82	2	**80**
Hauptverkehrsmittel: zu Fuß	86	1	**85**
Entfernung: bis 5 Min.	87	1	**86**
Entfernung: über 5 bis 10 Min.	80	1	**79**
Entfernung: über 10 bis 15 Min.	69	2	**67**
Entfernung: über 15 bis 20 Min.	55	5	**50**
Entfernung: über 20 Min.	40	19	**20**

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen: MIV n = 1.644, ÖV n=82, Fahrrad n=392, zu Fuß n=484, nach Entfernung in Minuten von n=244 bis n=852, Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Am besten erreichbar ist die nächstgelegene Sporteinrichtung, die Erreichbarkeit der anderen Ziele könnte durchaus besser sein

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele – 15 bis 17 Jahre



	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2	Entfern. in Min. (∅)
Ausbildungsstätte/Schule	55	9	**45**	24
Nächstgelegene Sporteinrichtung	73	5	**68**	13
Nächstgelegener Club/Disko	34	13	**21**	28
Nächstgelegenes Kino	51	10	**42**	25
Nächstgelegenes Jugendlokal oder -zentrum	54	6	**48**	15

1 Sehr zufrieden | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 Überhaupt nicht zufrieden | Für mich nicht relevant / weiß nicht

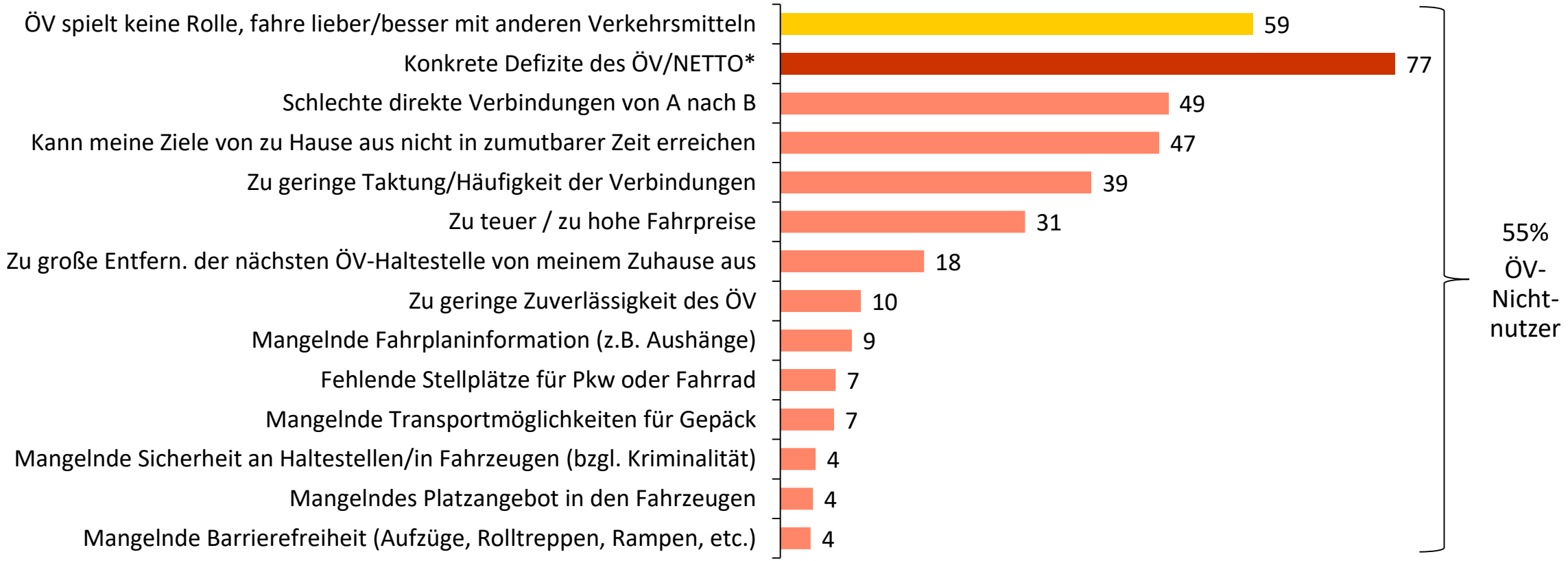
Basis: 15-17-jährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=205 (Ausbildungsstätte/Schule) / n=162 (Sport) / n=156 (Club/Disko) / n=203 (Kino) / n=126 (Jugendlokal/-zentrum); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index

Agenda

1. Zusammenfassung
2. Ziele und Methodik der Studie
3. Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsarten
4. Zufriedenheiten mit den einzelnen Fortbewegungsarten
5. Index „Mobil auf dem Land“
6. Erreichbarkeit relevanter Ziele
7. Gründe für Nichtnutzung von ÖV und Fahrrad
8. Allgemeine Einstellungen zu Mobilität auf dem Land
9. Fazit
10. Zielgruppen 15-17 Jährige und 75 Jährige und älter im Fokus
11. Zusätzliche Auswertungen
12. Auswertungen für 12 Bundesländer (ohne Stadtstaaten und Saarland)

Das Gros nennt konkrete Defizite des ÖV, v.a. fehlende Direktverbindungen, den Zeitfaktor (Dauer, Takt) und die Fahrpreise

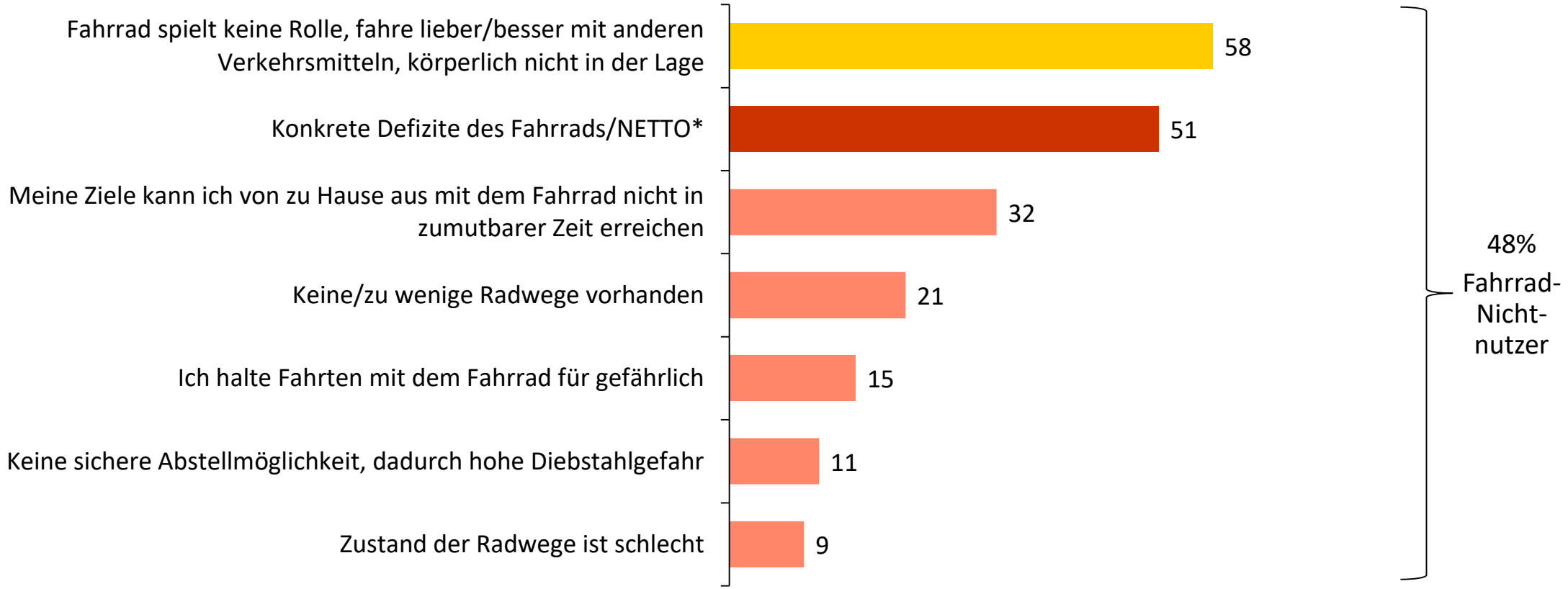
Gründe für die Nichtnutzung des ÖV



Q12: Sie haben […] angegeben, dass Sie in den letzten 12 Monaten den ÖV, d.h. öffentliche Verkehrsmittel wie z.B. den Bus oder die Bahn, nie bzw. nicht öfter als 1-2 mal für Fahrten von, zu oder an Ihrem Wohnort genutzt haben. Welche der folgenden Punkte spielen hierfür für Sie eine Rolle? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die den ÖV nicht nutzen n=1.859; *ohne Sonstige

Präferenz für andere Verkehrsmittel & Defizite des Radfahrens (v.a. Fahrdauer & fehlende Radwege) halten sich eher die Waage

Gründe für die Nichtnutzung des Fahrrads



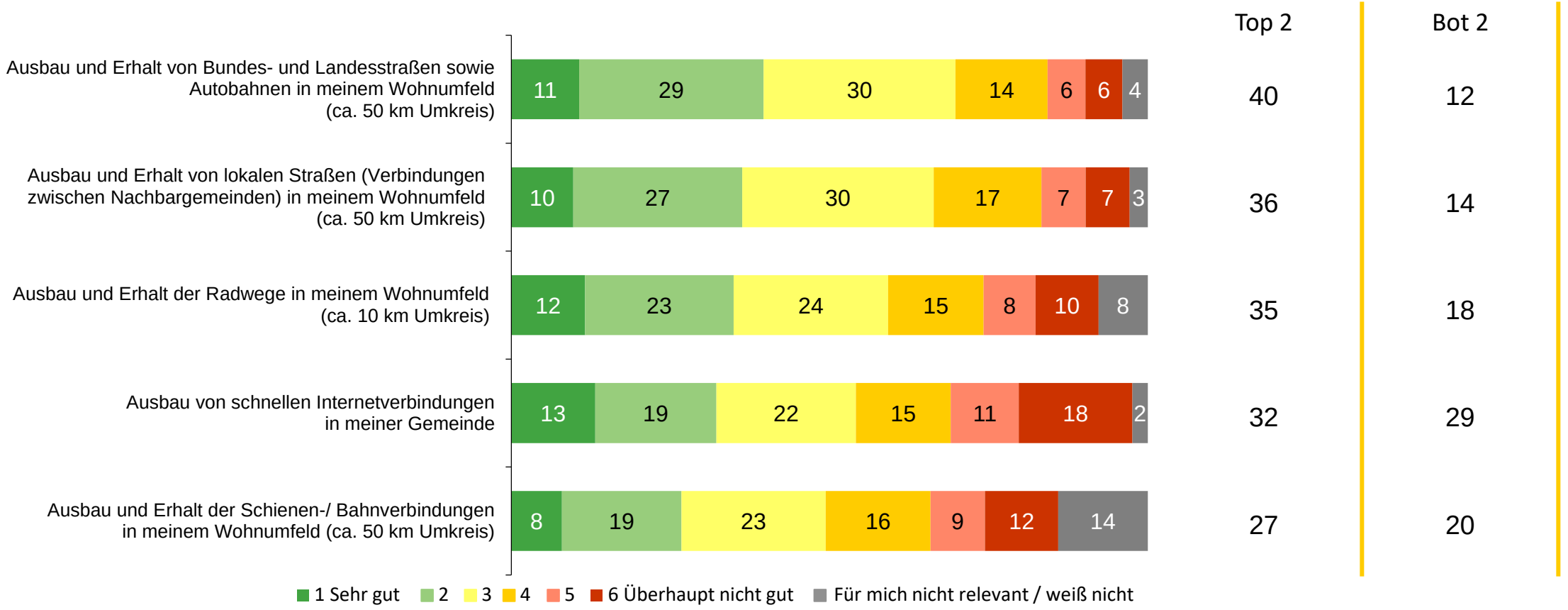
Q13: Sie haben […] angegeben, dass Sie in den letzten 12 Monaten nie bzw. nicht öfter als 1-2mal das Fahrrad oder ein E-Bike/Elektrofahrrad für Fahrten von, zu oder an Ihrem Wohnort genutzt haben. Welche der folgenden Punkte spielen hierfür für Sie eine Rolle? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die das Fahrrad nicht nutzen n=1.638; *ohne Sonstige

Agenda

1. Zusammenfassung
2. Ziele und Methodik der Studie
3. Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsarten
4. Zufriedenheiten mit den einzelnen Fortbewegungsarten
5. Index „Mobil auf dem Land“
6. Erreichbarkeit relevanter Ziele
7. Gründe für Nichtnutzung von ÖV und Fahrrad
8. Allgemeine Einstellungen zu Mobilität auf dem Land
9. Fazit
10. Zielgruppen 15-17 Jährige und 75 Jährige und älter im Fokus
11. Zusätzliche Auswertungen
12. Auswertungen für 12 Bundesländer (ohne Stadtstaaten und Saarland)

Der größte Investitionsbedarf wird im Ausbau des schnellen Internets und in Ausbau/Erhalt der Bahninfrastruktur gesehen

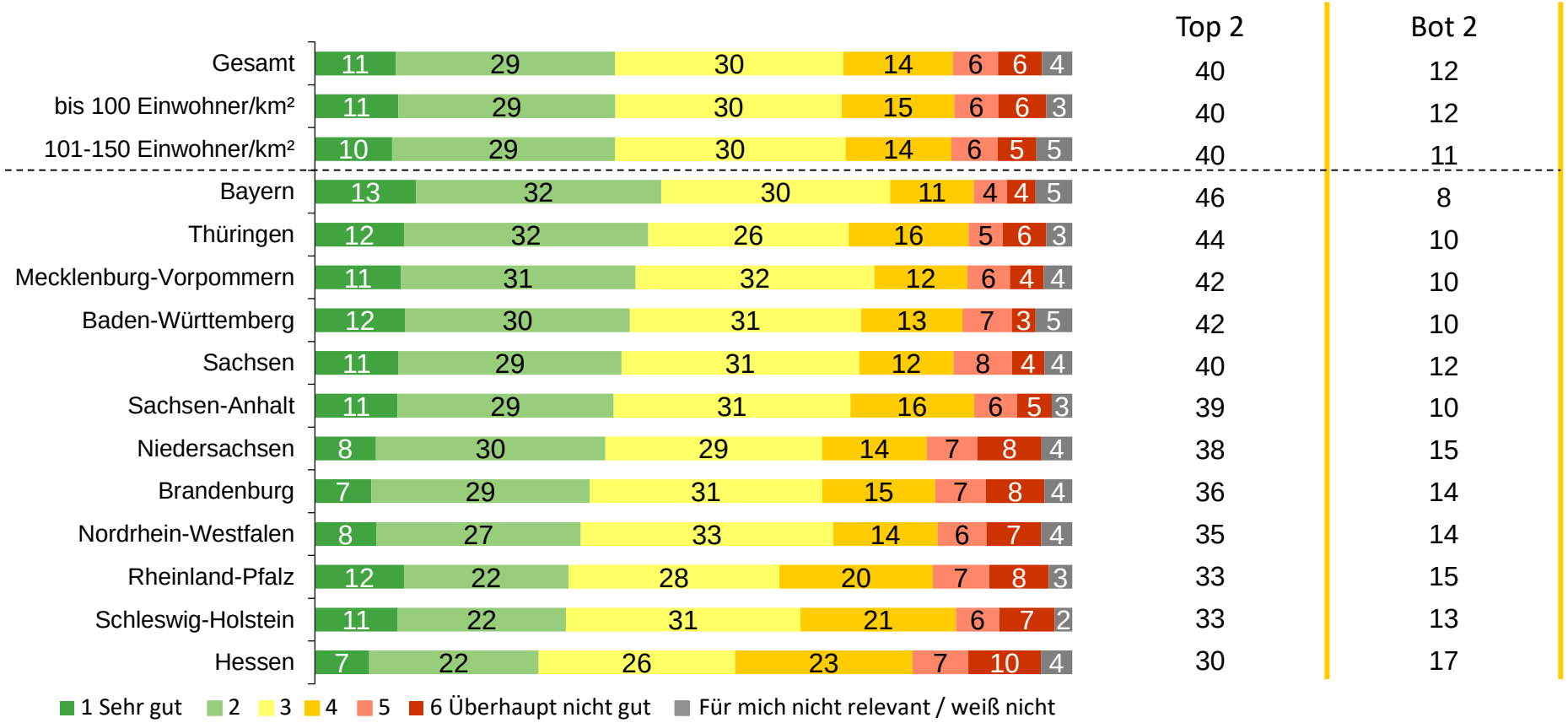
Bewertung von Investitionen im ländlichen Raum



Q14: Wie bewerten Sie folgende Investitionen, d.h. Ausgaben von Staat/Bund, Ländern und Gemeinden oder auch Unternehmen für die Infrastruktur? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Die Investitionen werden über die Bundesländer unterschiedlich bewertet, das positivste Bild in Bayern, das negativste in Hessen

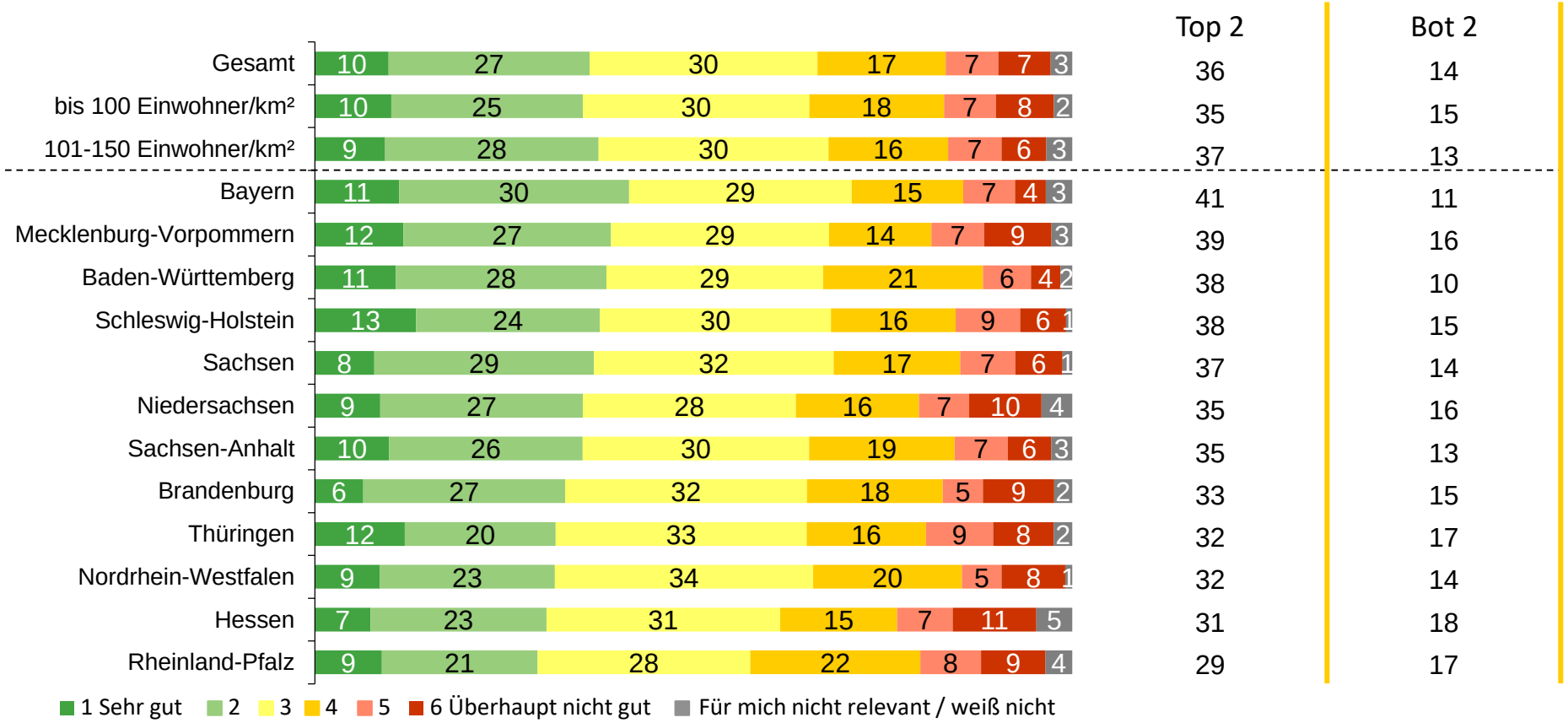
Bewertung von Investitionen: Ausbau/Erhalt von Bundes-, Landesstraßen & Autobahnen im Wohnumfeld (50 km)



Q14: Wie bewerten Sie folgende Investitionen, d.h. Ausgaben von Staat/Bund, Ländern und Gemeinden oder auch Unternehmen für die Infrastruktur? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398 (Gesamt) / n=1.953 (bis 100 Einwohner/km²) / n=1.445 (101-150 Einwohner/km²) / in den Bundesländern von n=212 bis n=610; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Wieder die beste Bewertung in Bayern; Rheinland-Pfalz, Hessen, NRW und Thüringen auf den hinteren Plätzen

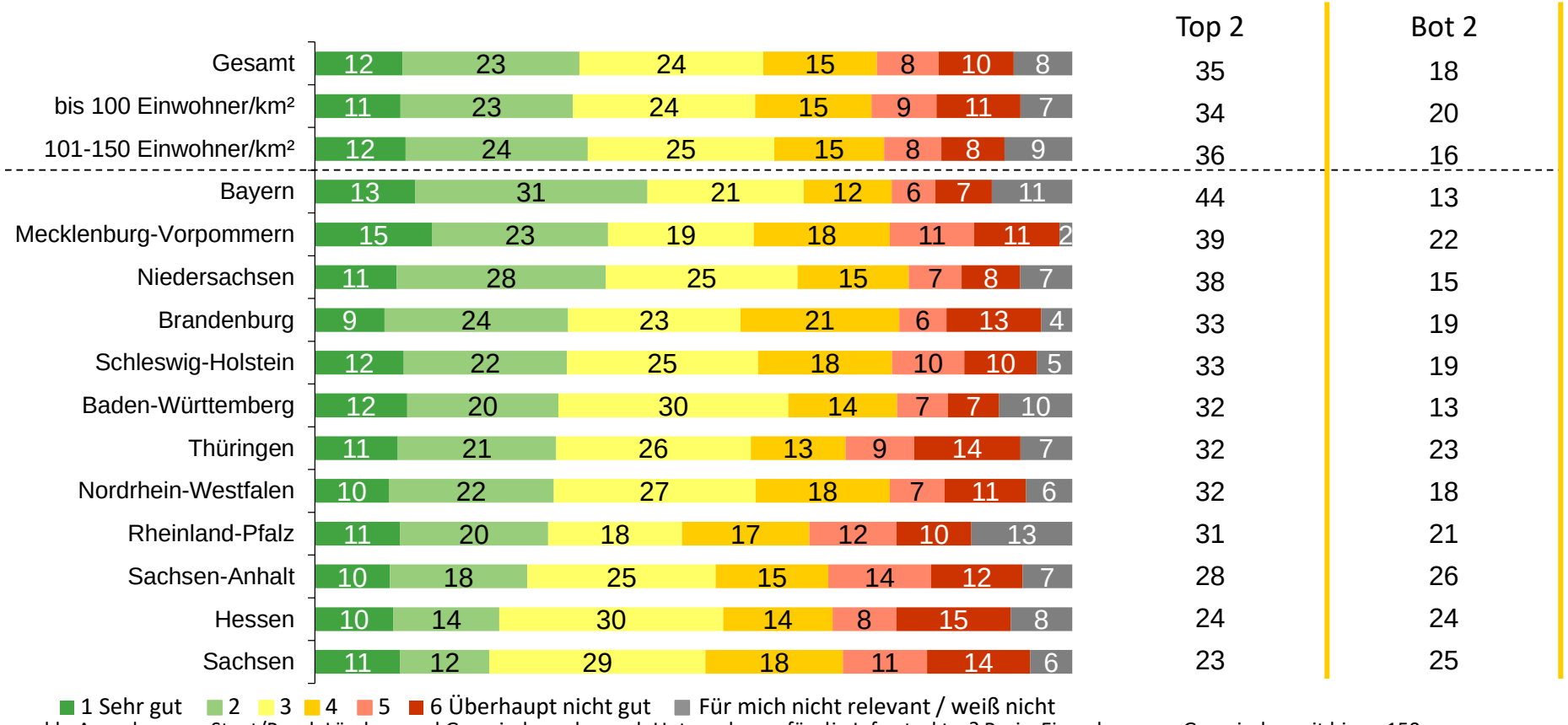
Bewertung von Investitionen: Ausbau/Erhalt von lokalen Straßen im Wohnumfeld (50 km)



Q14: Wie bewerten Sie folgende Investitionen, d.h. Ausgaben von Staat/Bund, Ländern und Gemeinden oder auch Unternehmen für die Infrastruktur? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398 (Gesamt) / n=1.953 (bis 100 Einwohner/km²) / n=1.445 (101-150 Einwohner/km²) / in den Bundesländern von n=212 bis n=610; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Bayern deutlich vor den norddeutschen Bundesländern, einmal mehr keine Systematik nach alten vs. neuen Bundesländern

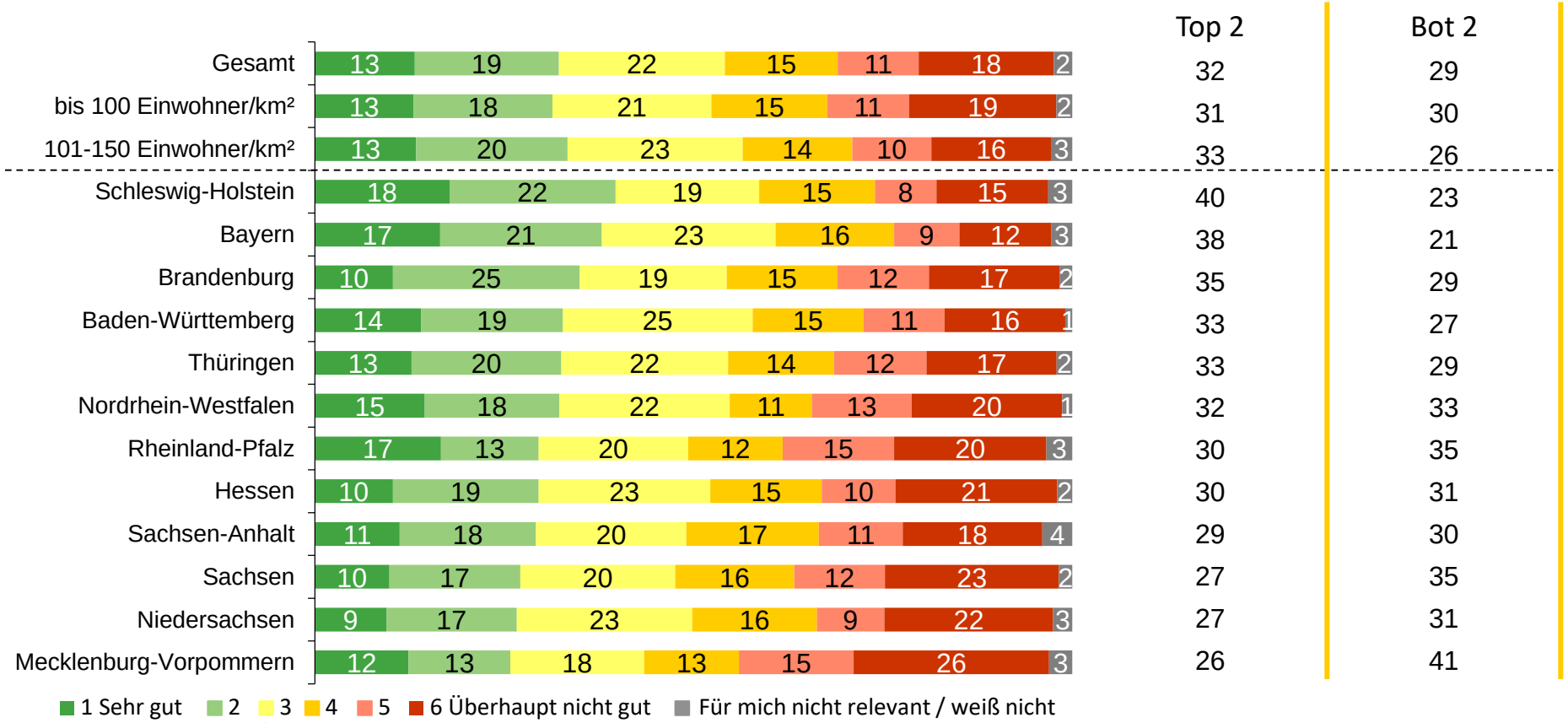
Bewertung von Investitionen: Ausbau/Erhalt der Radwege im Wohnumfeld (10 km)



Q14: Wie bewerten Sie folgende Investitionen, d.h. Ausgaben von Staat/Bund, Ländern und Gemeinden oder auch Unternehmen für die Infrastruktur? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398 (Gesamt) / n=1.953 (bis 100 Einwohner/km²) / n=1.445 (101-150 Einwohner/km²) / in den Bundesländern von n=212 bis n=610; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Schleswig-Holstein vor Bayern als Taktgeber, Mecklenburg-Vorpommern hier anders als bei anderen Investitionen Schlusslicht

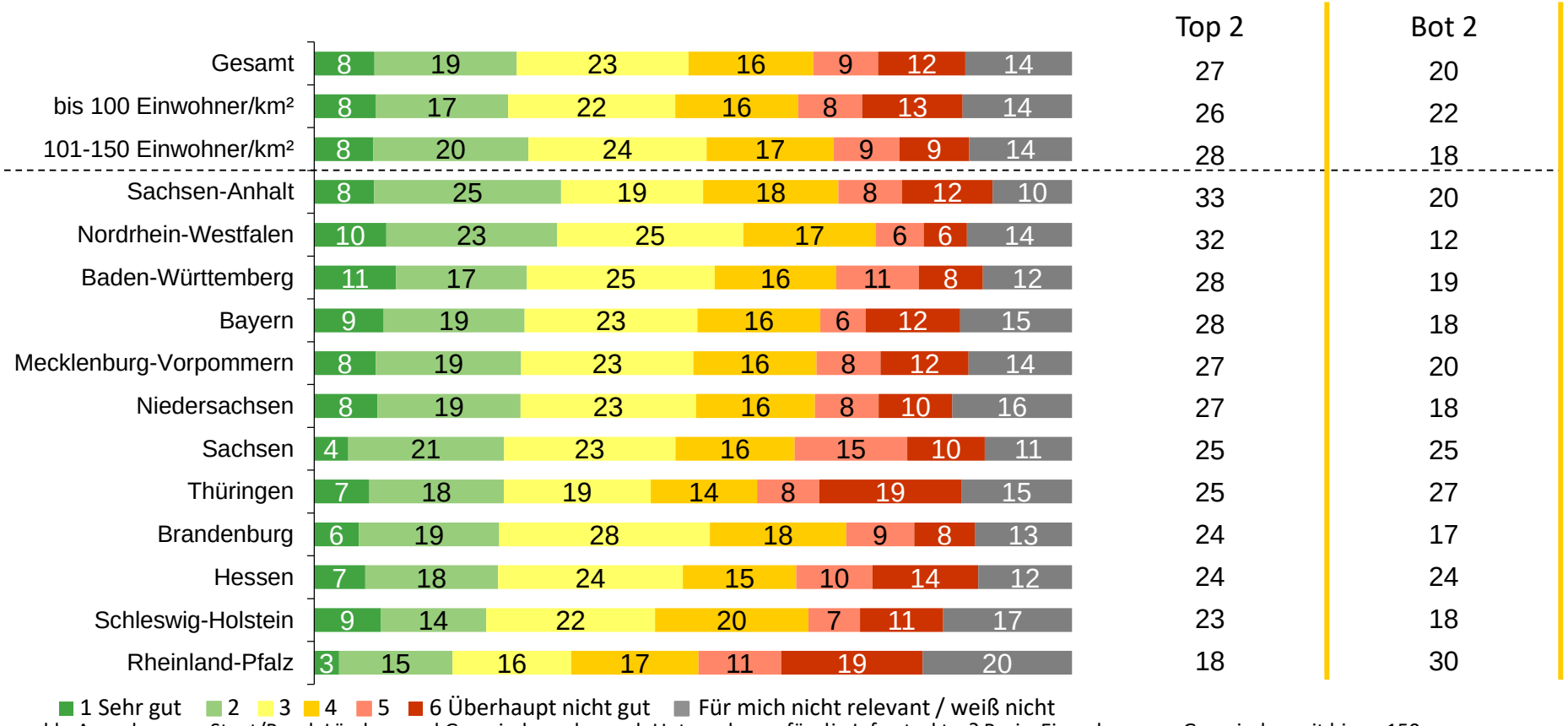
Bewertung von Investitionen: Ausbau von schnellen Internetverbindungen in meiner Gemeinde



Q14: Wie bewerten Sie folgende Investitionen, d.h. Ausgaben von Staat/Bund, Ländern und Gemeinden oder auch Unternehmen für die Infrastruktur? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398 (Gesamt) / n=1.953 (bis 100 Einwohner/km²) / n=1.445 (101-150 Einwohner/km²) / in den Bundesländern von n=212 bis n=610; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Auffällig viele sehen Investitionen in die Bahninfrastruktur als nicht relevant; Sachsen-Anhalt und NRW vorne, RP Schlusslicht

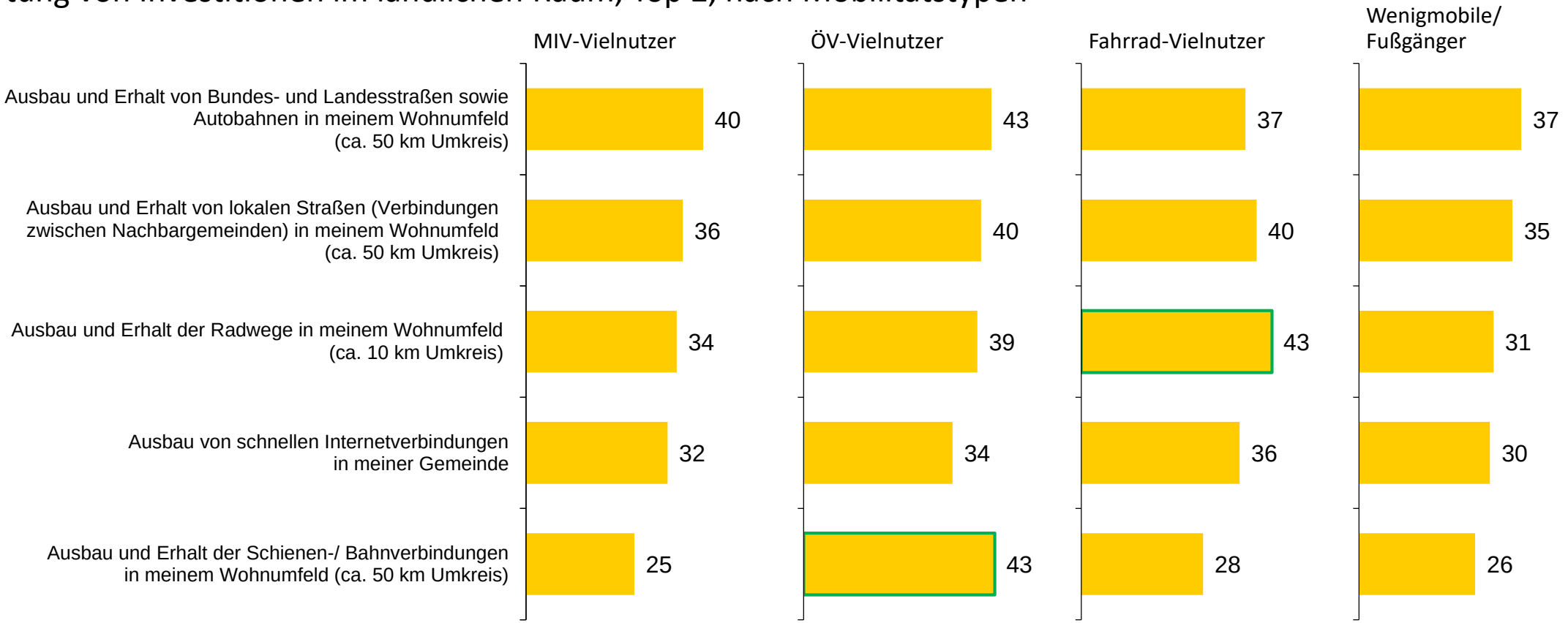
Bewertung von Investitionen: Ausbau/Erhalt der Schienen-/Bahnverbindungen im Wohnumfeld (50 km)



Q14: Wie bewerten Sie folgende Investitionen, d.h. Ausgaben von Staat/Bund, Ländern und Gemeinden oder auch Unternehmen für die Infrastruktur? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398 (Gesamt) / n=1.953 (bis 100 Einwohner/km²) / n=1.445 (101-150 Einwohner/km²) / in den Bundesländern von n=212 bis n=610; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Die Nutzer von ÖV und Radwegen sind mit den Investitionen in diesen Bereichen deutlich zufriedener.

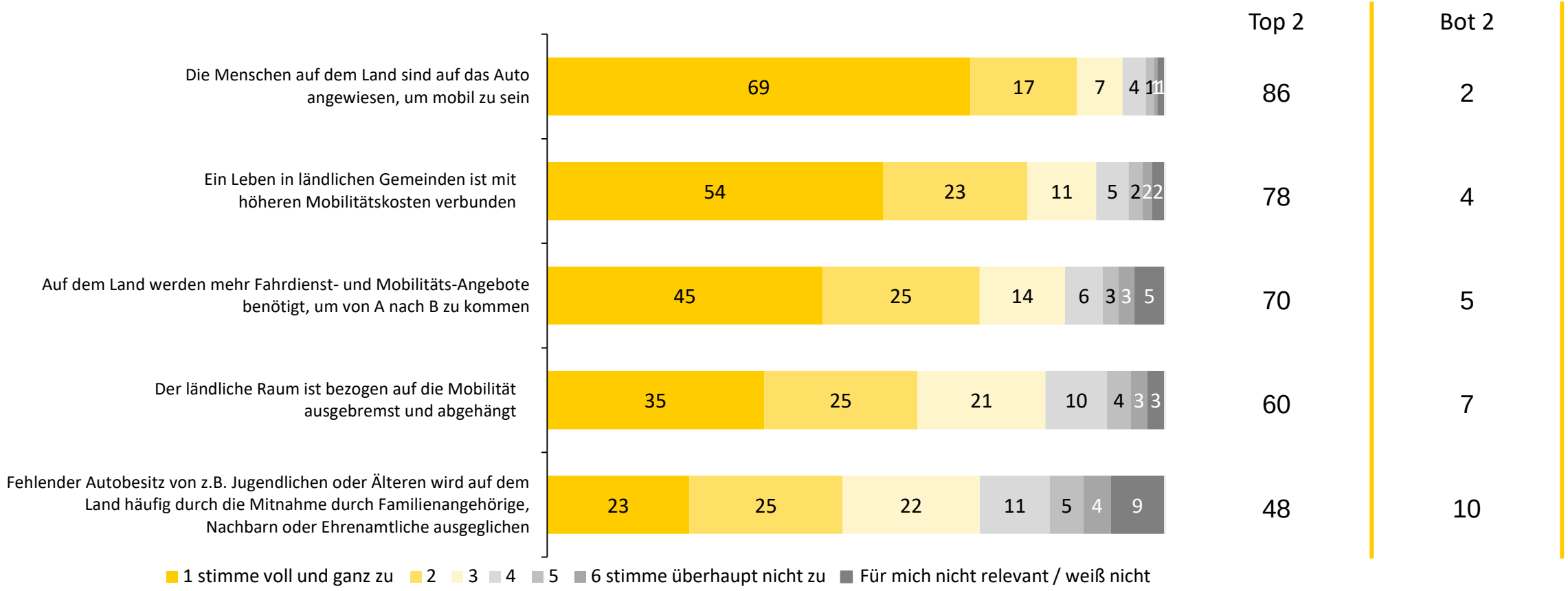
Bewertung von Investitionen im ländlichen Raum, Top 2, nach Mobilitätstypen



Q14: Wie bewerten Sie folgende Investitionen, d.h. Ausgaben von Staat/Bund, Ländern und Gemeinden oder auch Unternehmen für die Infrastruktur? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 2.264 (MIV), n=298 (ÖV), n=307 (Fahrrad), n=529 (Wenigmobile/Fußgänger)

Im Gegensatz zur subjektiven Zufriedenheit mit der eigenen (oft MIV-)Mobilität sehen viele den ländlichen Raum als benachteiligt

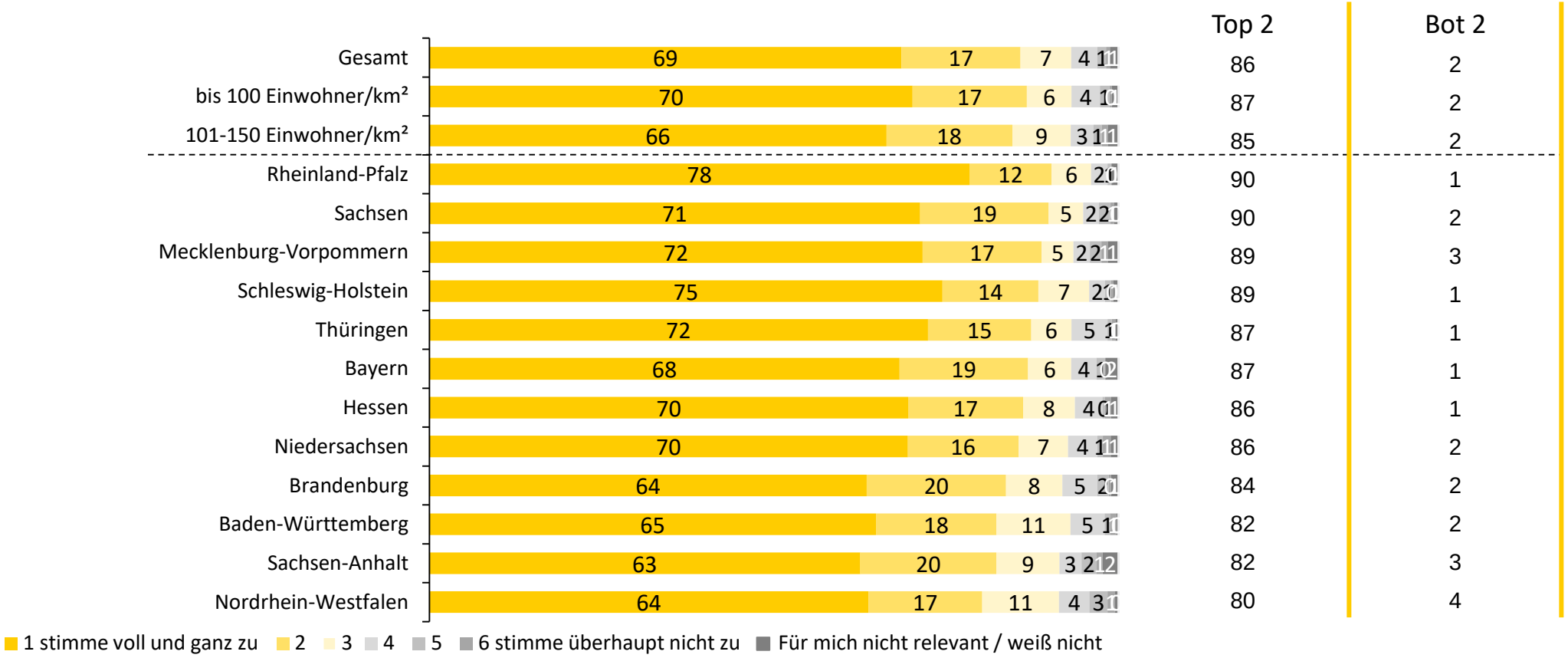
Meinung zur Mobilität im ländlichen Raum



Q15: Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen und Thesen zu? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Gefühlt ist das Auto der Garant für Mobilität auf dem Land, kaum Unterschiede zw. Gemeinden bis/über 100 EW/km²

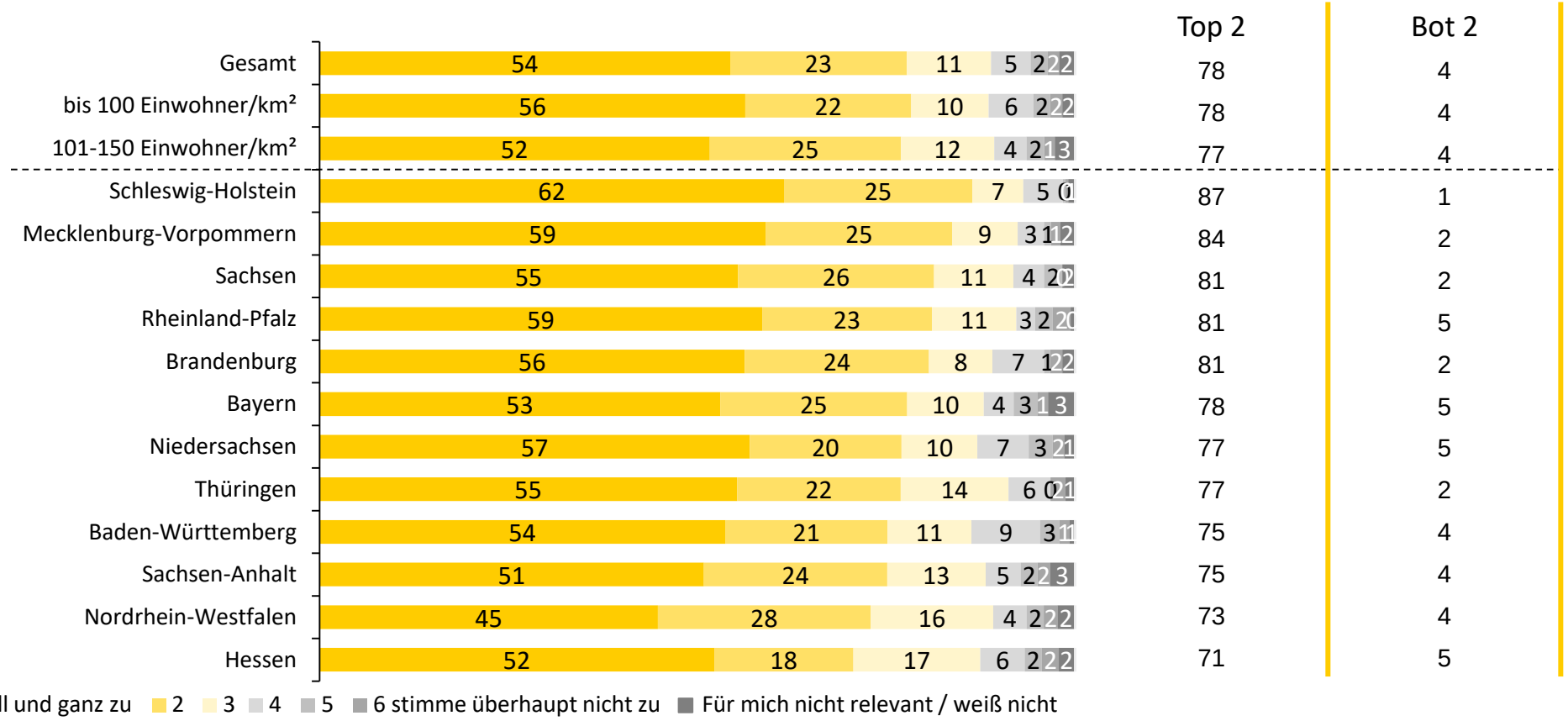
Meinung zur Aussage: „Die Menschen auf dem Land sind auf das Auto angewiesen, um mobil zu sein“



Q15: Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen und Thesen zu? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398 (Gesamt) / n=1.953 (bis 100 Einwohner/km²) / n=1.445 (101-150 Einwohner/km²) / in den Bundesländern von n=212 bis n=610; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Mit Unterschieden zwischen den Bundesländern werden die Mobilitätskosten allgemein als höher empfunden als anderswo

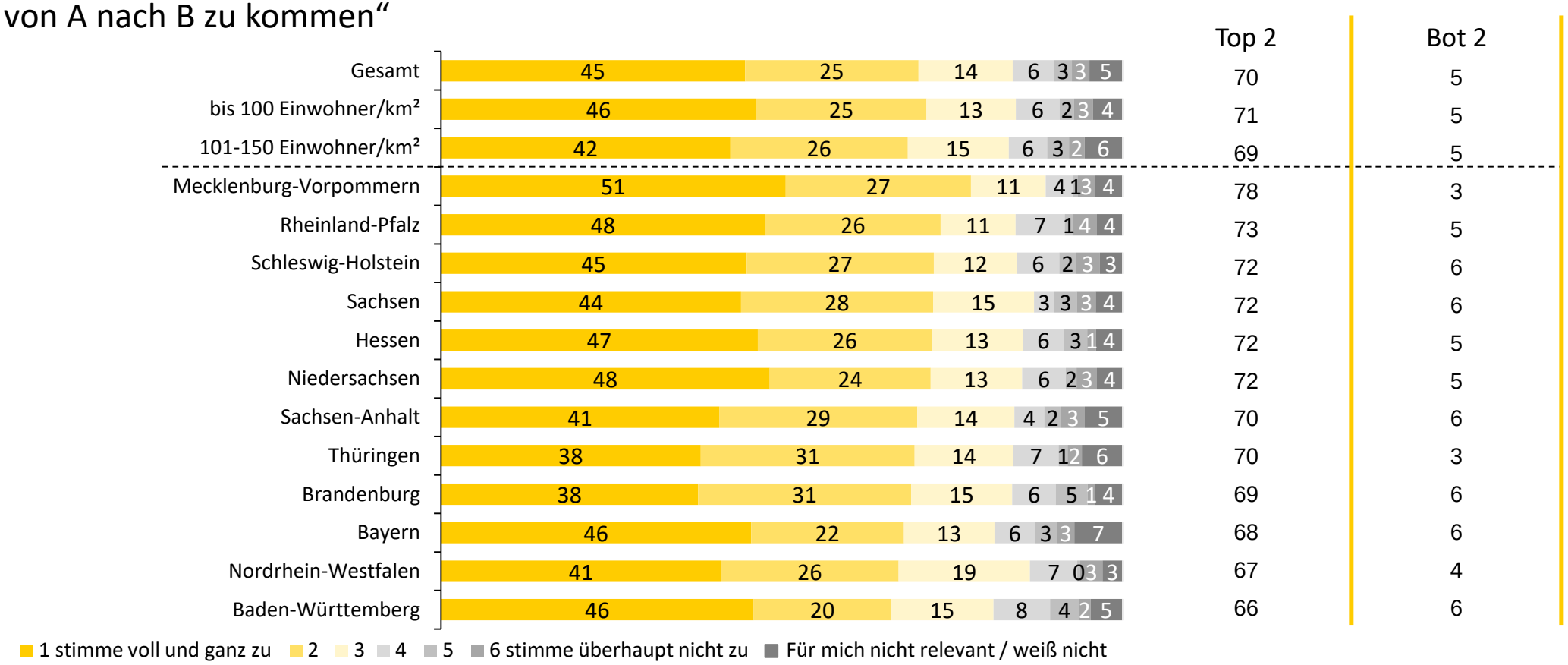
Meinung zur Aussage: „Ein Leben in ländlichen Gemeinden ist mit höheren Mobilitätskosten verbunden“



Q15: Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen und Thesen zu? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398 (Gesamt) / n=1.953 (bis 100 Einwohner/km²) / n=1.445 (101-150 Einwohner/km²) / in den Bundesländern von n=212 bis n=610; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Der Wunsch nach mehr Fahrdienst- und Mobilitäts-Angeboten ist weit verbreitet

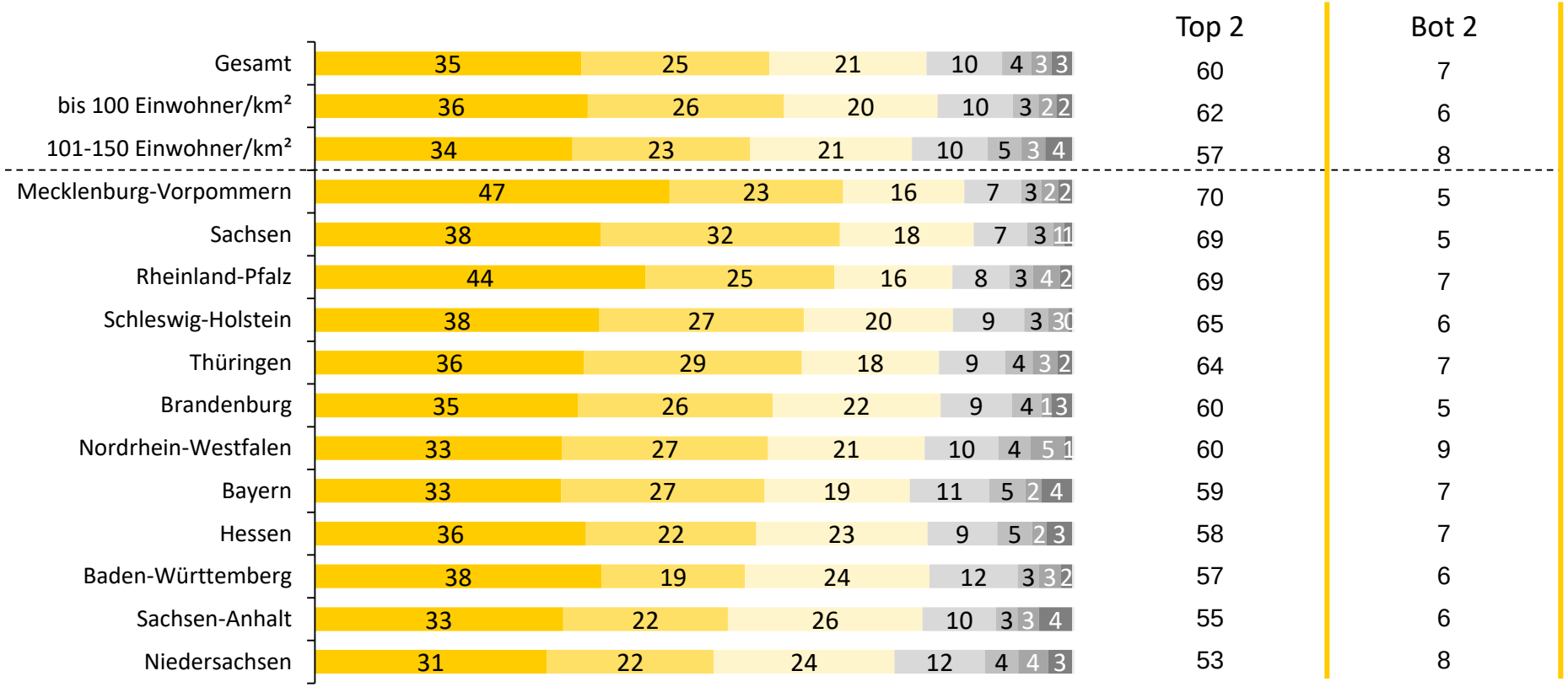
Meinung zur Aussage: „Auf dem Land werden mehr Fahrdienst- und Mobilitäts-Angebote benötigt, um von A nach B zu kommen“



Q15: Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen und Thesen zu? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398 (Gesamt) / n=1.953 (bis 100 Einwohner/km²) / n=1.445 (101-150 Einwohner/km²) / in den Bundesländern von n=212 bis n=610; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Insbesondere in Meck-Pomm, Sachsen & Rheinland-Pfalz fühlen sich die Menschen abgehängt, am wenigsten in NI und ST

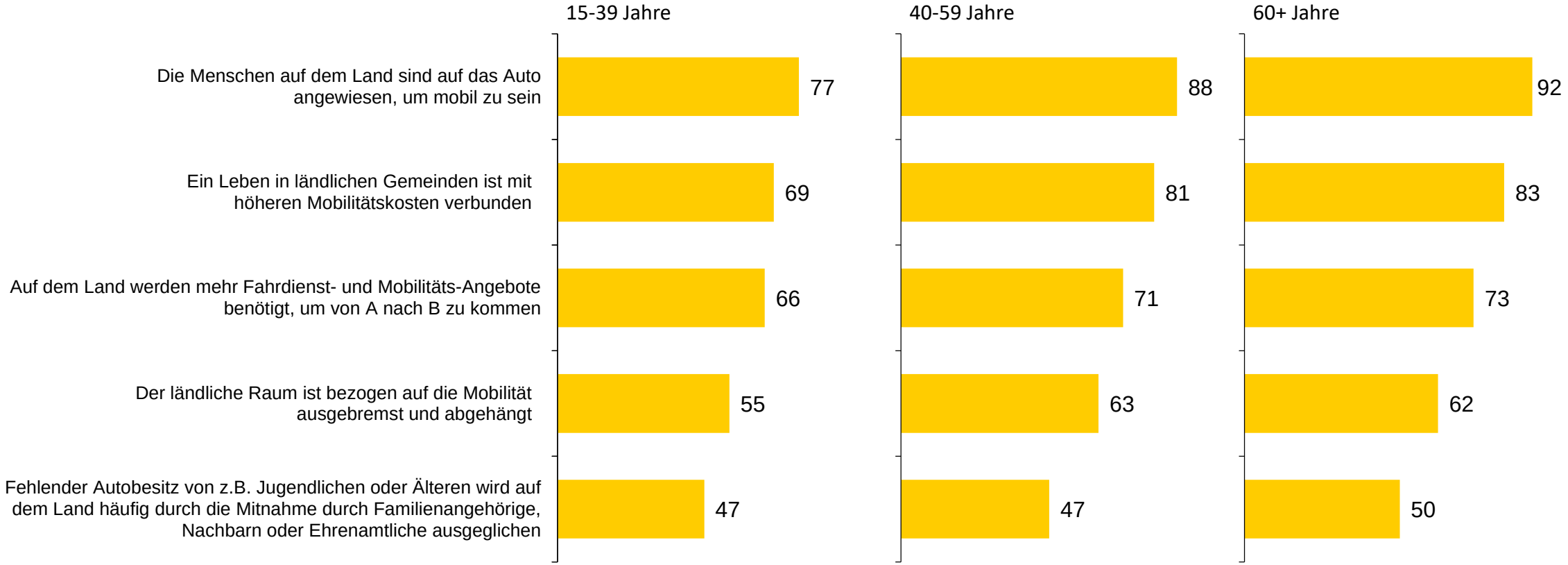
Meinung zur Aussage: „Der ländliche Raum ist bezogen auf die Mobilität ausgebremst und abgehängt“



Q15: Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen und Thesen zu? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398 (Gesamt) / n=1.953 (bis 100 Einwohner/km²) / n=1.445 (101-150 Einwohner/km²) / in den Bundesländern von n=212 bis n=610; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Die Jüngeren beurteilen die Mobilität auf dem Land insgesamt positiver als Ältere.

Meinung zur Mobilität im ländlichen Raum, Top 2, nach Alter



Q15: Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen und Thesen zu? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 908 (15-39), n=1.419 (40-59), n=1.071 (60+)

Agenda

1. Zusammenfassung
2. Ziele und Methodik der Studie
3. Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsarten
4. Zufriedenheiten mit den einzelnen Fortbewegungsarten
5. Index „Mobil auf dem Land“
6. Erreichbarkeit relevanter Ziele
7. Gründe für Nichtnutzung von ÖV und Fahrrad
8. Allgemeine Einstellungen zu Mobilität auf dem Land
9. Fazit
10. Zielgruppen 15-17 Jährige und 75 Jährige und älter im Fokus
11. Zusätzliche Auswertungen
12. Auswertungen für 12 Bundesländer (ohne Stadtstaaten und Saarland)

Fazit (1/3)

Nutzungsverhalten:

- Der **MIV**, und hier v.a. das Auto, ist die **dominierende Fortbewegungsart auf dem Land**, sowohl was Verbreitung als auch Nutzungsfrequenz anlangt. Nur eine Minderheit nutzt ihn nicht. Gut die Hälfte nutzt das Fahrrad, knapp die Hälfte den ÖV wenigstens gelegentlich (3 und mehr Tage im Jahr).

Zufriedenheit mit der Mobilität:

- Die **Zufriedenheit** mit der individuellen Mobilität auf dem Land **ist hoch**, wobei diese v.a. durch die **gute Erreichbarkeit relevanter Ziele** und die **hohe Zufriedenheit mit dem MIV** und der Fortbewegung zu Fuß gespeist wird. Die Zufriedenheit mit dem Fahrrad, v.a. aber dem ÖV ist dagegen deutlich geringer.
- Angesichts der bemerkenswert hohen Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit der eigenen relevanten Ziele sollte nicht unerwähnt bleiben, dass es eine Minderheit gibt, für die dies nicht gilt, und für die Ziele wie die Arbeitsstätte, die nächste Sporteinrichtung oder der Hausarzt schwer erreichbar sind.
- Dabei zeigen sich bei der Zufriedenheit regionale Unterschiede zwischen den Bundesländern, mit der insgesamt **höchsten Zufriedenheit in Mecklenburg-Vorpommern** und der **geringsten in Brandenburg und Rheinland-Pfalz**.
- In Gemeinden mit einer besonders dünnen Besiedlung (bis 100 EW/km^2) ist die Zufriedenheit mit ÖV, Fahrrad und Wegen zu Fuß etwas geringer, zudem fühlen sich die Menschen in diesen Gemeinden nochmals stärker in der Mobilität abgehängt. Insgesamt sind die **Unterschiede zu Gemeinden mit vergleichsweise dichterer Besiedlung** (101-150 EW/km^2) jedoch eher **gering**.

Fazit (2/3)

Voraussetzungen für mehr ÖV- und Fahrradnutzung:

- Zentrale **Barrieren für eine häufigere Nutzung des ÖV** sind **fehlende Direktverbindungen, ein unzureichender Takt** und die – sicher auch durch fehlende Direktverbindungen mitverursachte – **zu lange Fahrdauer**. Umgekehrt sind Verbesserungen bei diesen zentralen Aspekten Voraussetzungen, um Menschen auf dem Land zum Umstieg auf den ÖV zu motivieren – was angesichts der geringen Bevölkerungsdichte und Bevölkerungszahlen, also quasi der fehlen-den kritischen Masse, sicherlich eine große Herausforderung darstellt.
- Stark **individualisierte Mobilitätsangebote** (wie z.B. Anrufsammeltaxis, Ruf-/Bürgerbus etc.) stellen hier sicherlich eine sinnvolle Option dar, wobei sie subjektiv nicht dieselbe Planbarkeit bei gleichzeitiger Flexibilität bieten wie klassische ÖV-Angebote.
- Beim Fahrrad zeigen sich Potenziale für einen weiteren Ausbau des Fahrradverkehrs v.a. im Ausbau der Radwege-infrastruktur.

Die Einschätzung der die Mobilität betreffenden Lebensbedingungen auf dem Land:

- Im Gegensatz zu der subjektiv empfundenen hohen Zufriedenheit mit der eigenen (meist MIV-)Mobilität wird der ländliche Raum politisch als benachteiligt gesehen: die Investitionen könnten höher sein, man fühlt sich ausge-bremst und abgehängt in der Mobilität und hat den Eindruck, mehr Geld für Mobilität ausgeben zu müssen als die Menschen anderswo.

Fazit (3/3)

zur Einschätzung der die Mobilität betreffenden Lebensbedingungen auf dem Land:

- Und man nutzt das Auto zwar gern, oft und effizient, um seine Ziele zu erreichen – sieht dieses Mobilitätsverhalten angesichts der bestehenden Rahmenbedingungen aber auch als alternativlos. Entsprechend würden die Menschen im ländlichen Raum sicherlich sensibel auf Einschränkungen und Verschlechterungen beim MIV reagieren.
- Möchte man Reaktanzen vermeiden, legt dies nahe, bei Initiativen zu einer Stärkung der ÖV-Nutzung und des Fahr-radverkehrs auf positive Anreize zu setzen.

Der ländliche Raum wird zwar als „ausgebremst und abgehängt“ gesehen, jedoch gelingt es den Bewohnern noch recht gut, sich so zu arrangieren, dass die individuelle Mobilität vergleichsweise sehr gut bewertet wird. Hierzu ist aber fast immer eine starke Inanspruchnahme des motorisierten Individualverkehrs notwendig.

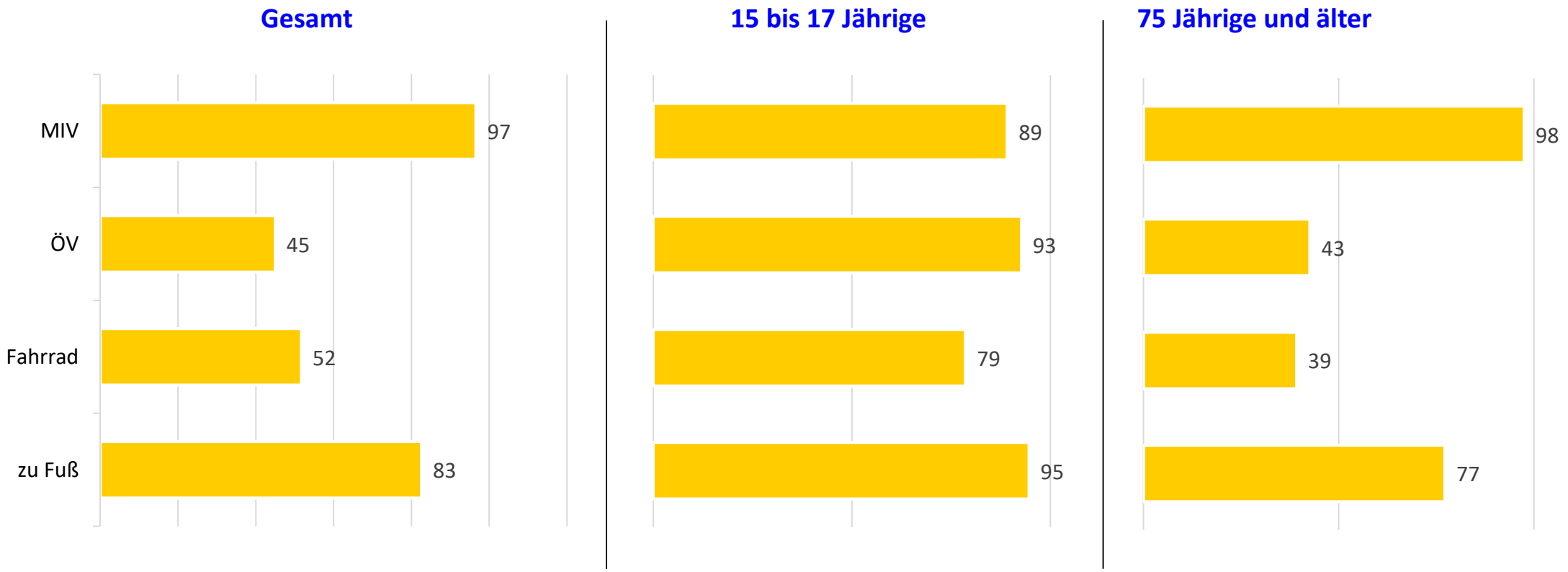
Agenda

1. Zusammenfassung
2. Ziele und Methodik der Studie
3. Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsarten
4. Zufriedenheiten mit den einzelnen Fortbewegungsarten
5. Index „Mobil auf dem Land“
6. Erreichbarkeit relevanter Ziele
7. Gründe für Nichtnutzung von ÖV und Fahrrad
8. Allgemeine Einstellungen zu Mobilität auf dem Land
9. Fazit
10. Zielgruppen 15-17 Jährige und 75 Jährige und älter im Fokus
11. Zusätzliche Auswertungen
12. Auswertungen für 12 Bundesländer (ohne Stadtstaaten und Saarland)

Der ÖV wird von fast jedem in der Altersgruppe 15 bis 17-Jährige mind. 3 mal im Jahr genutzt

Betrachtung Alters-Zielgruppen

Anteil der Nutzung verschiedener Fortbewegungsarten (Nettosummen) mind. 3 mal im Jahr

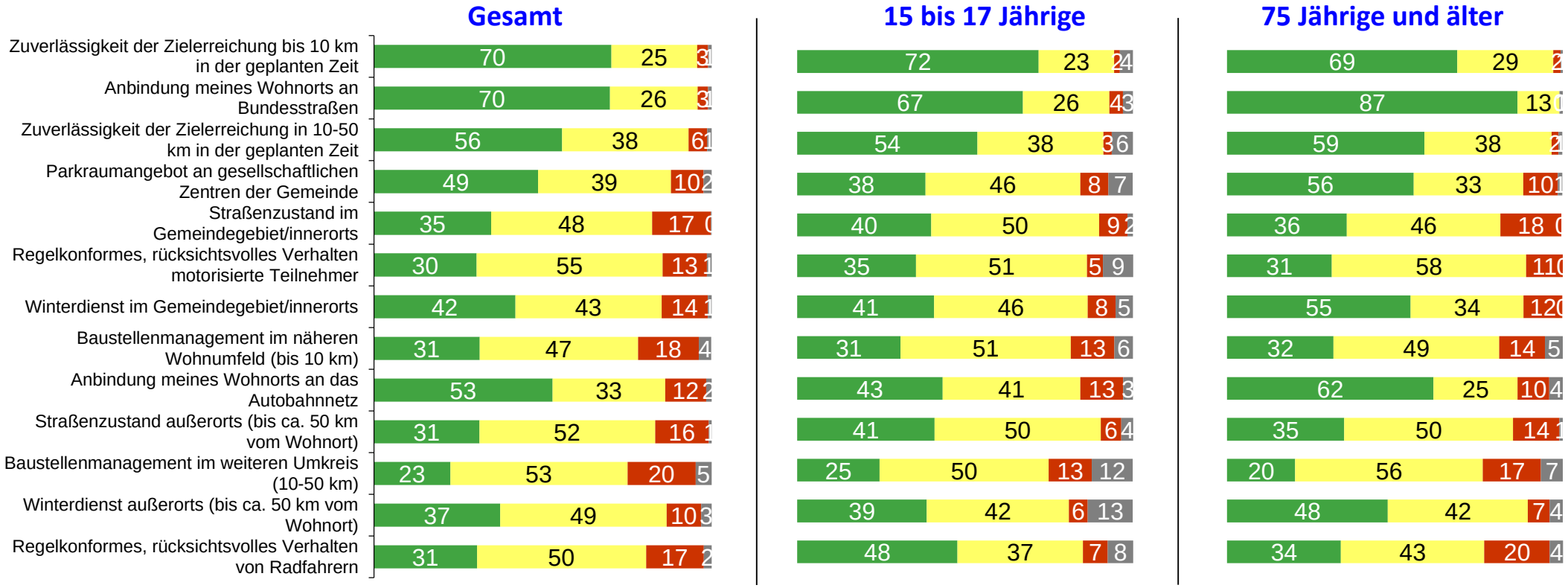


Q1: Wenn Sie jetzt einmal an alle Fortbewegungsarten denken, die Sie von, zu oder an Ihrem Hauptwohnort – auch für Teilstrecken – genutzt haben: An wie vielen Tagen in den letzten 12 Monaten haben Sie diese genutzt? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen Gesamt: n=3.398; 15-17 Jahre: n=205; 75 Jahre und älter: n=187

75 Jährige und Ältere sind mit einzelnen Punkten beim MIV deutlich zufriedener als der Gesamtdurchschnitt

Betrachtung Alters-Zielgruppen

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen, gerankt nach Gewicht

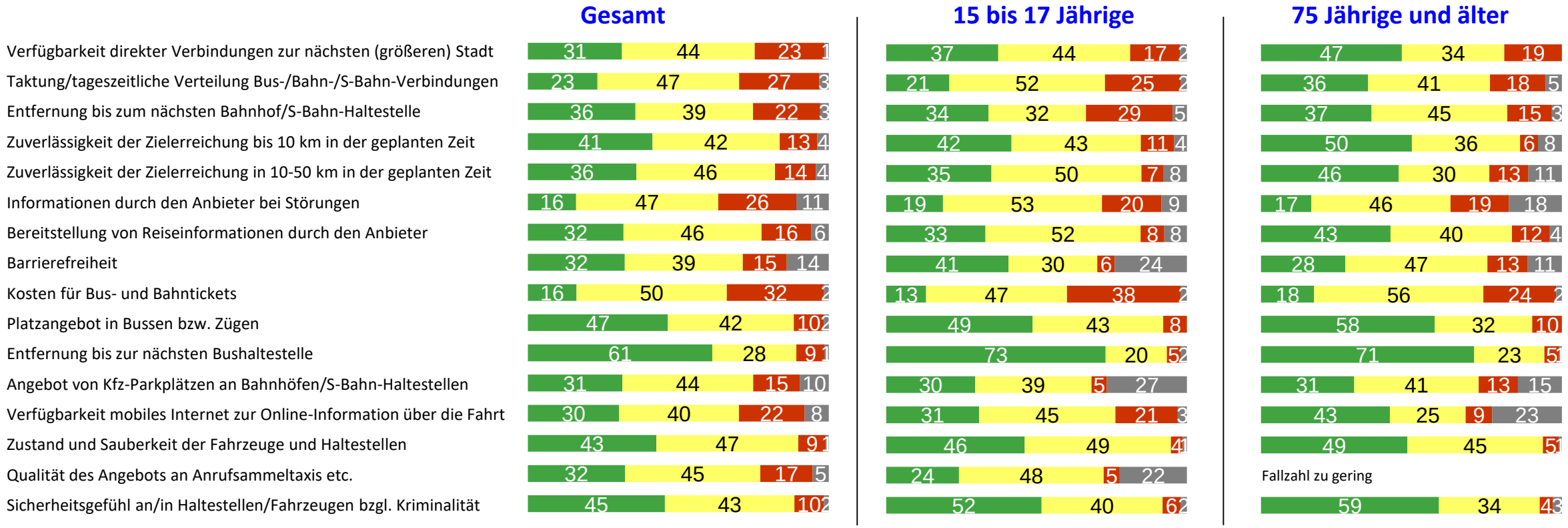


Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen; Gesamt: n= 3.284; 15 bis 17 Jährige: n=183; 75 Jährige und älter: n=184; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index

75 Jährige und älter sind sowohl mit der Verfügbarkeit direkter Verbindungen als auch mit der Taktung zufriedener

Betrachtung Alters-Zielgruppen

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen, gerankt nach Gewicht

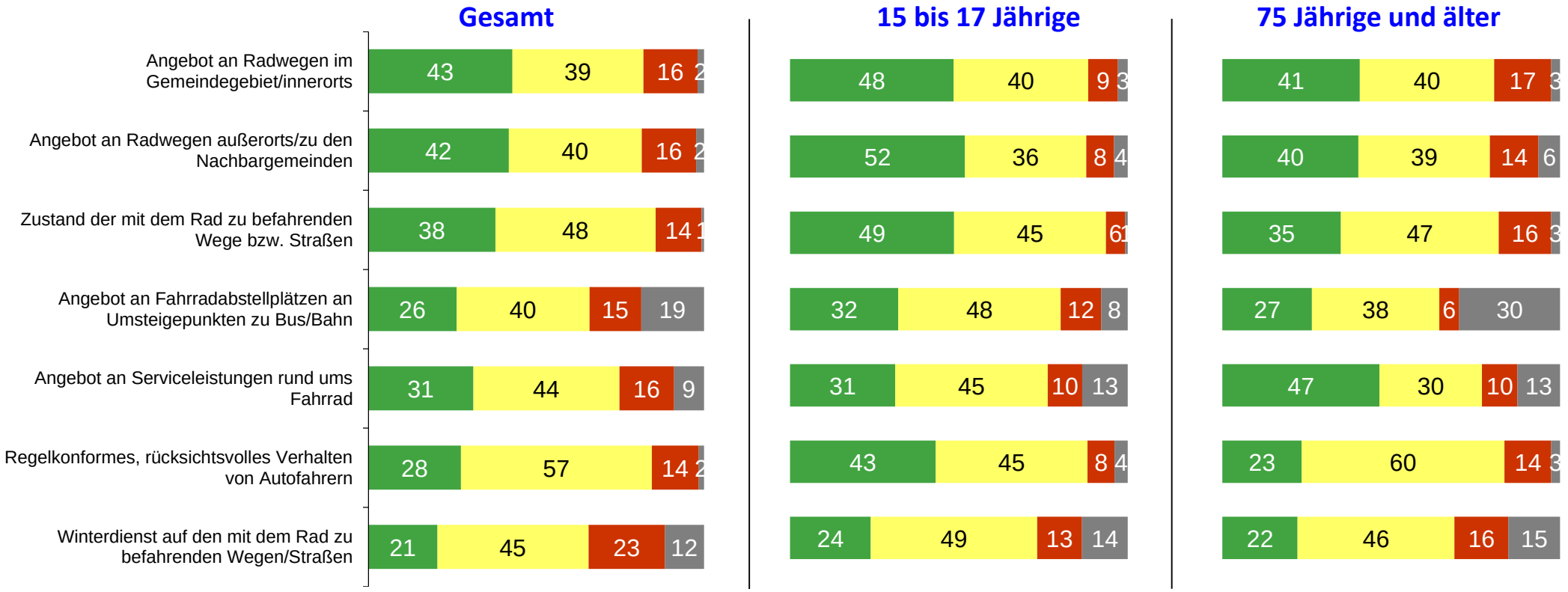


Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen; Gesamt: n= 1.504; 15 bis 17 Jährige: n=190; 75 Jährige und älter: n=74; Qualität Angebot Anrufsammeltaxis etc.: Gesamt n=242; 15-17 Jährige: n=42, 75 Jährige und älter: n=5; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index

Mit dem Angebot und Zustand der Radwege sind Jugendliche zufriedener als Erwachsene

Betrachtung Alters-Zielgruppen

Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen, gerankt nach Gewicht

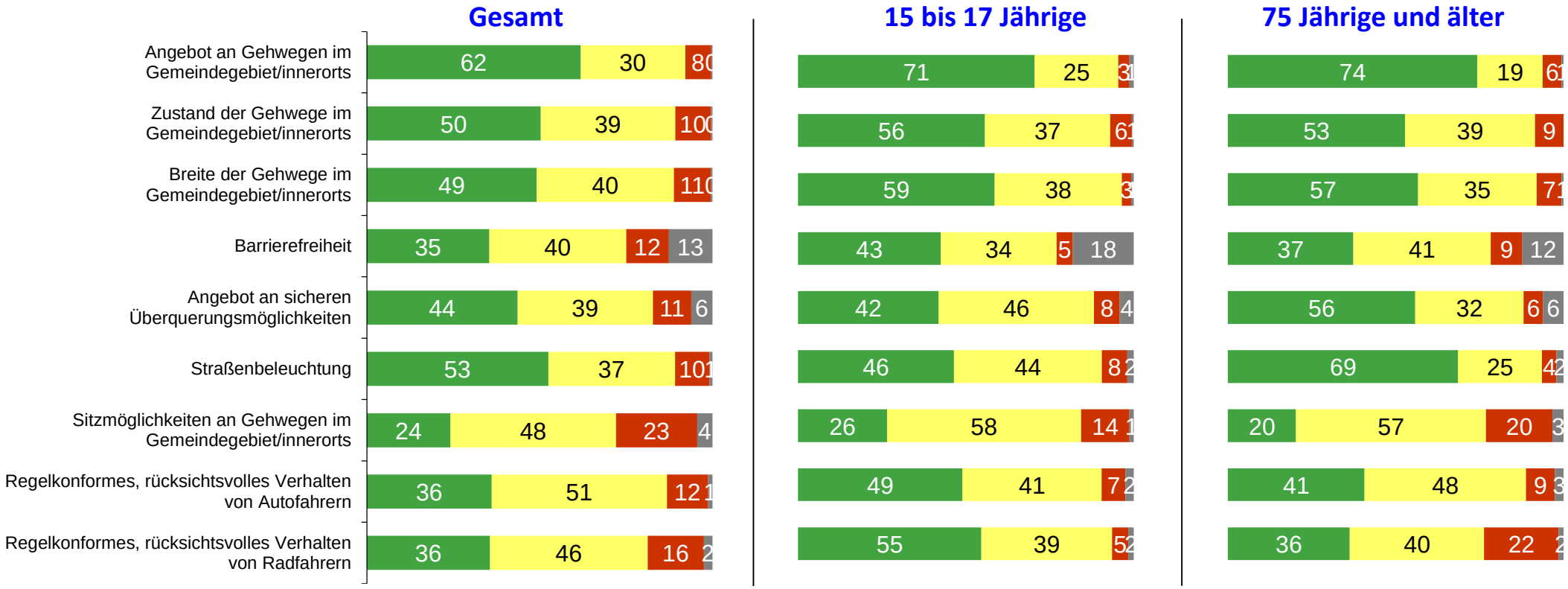


Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen; Gesamt: n= 1.744; 15 bis 17 Jährige: n=149; 75 Jährige und älter: n=82; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index

Das Angebot an Gehwegen innerorts bewerten sowohl Jugendliche als auch 75 Jährige und ältere deutlich besser

Betrachtung Alters-Zielgruppen

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen, gerankt nach Gewicht

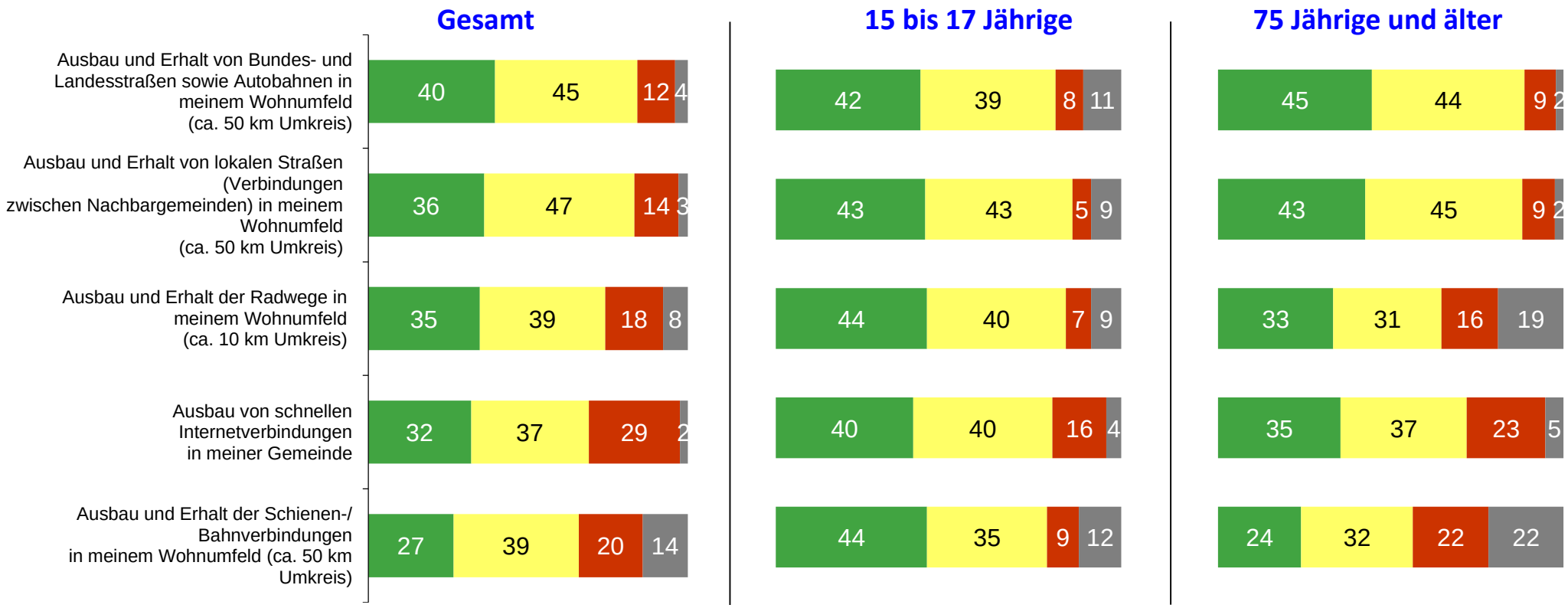


Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen; Gesamt: n= 2.810; 15 bis 17 Jährige: n=194; 75 Jährige und älter: n=145; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index

Jugendliche sind mit den Investitionen überdurchschnittlich zufrieden

Betrachtung Alters-Zielgruppen

Bewertung von Investitionen im ländlichen Raum

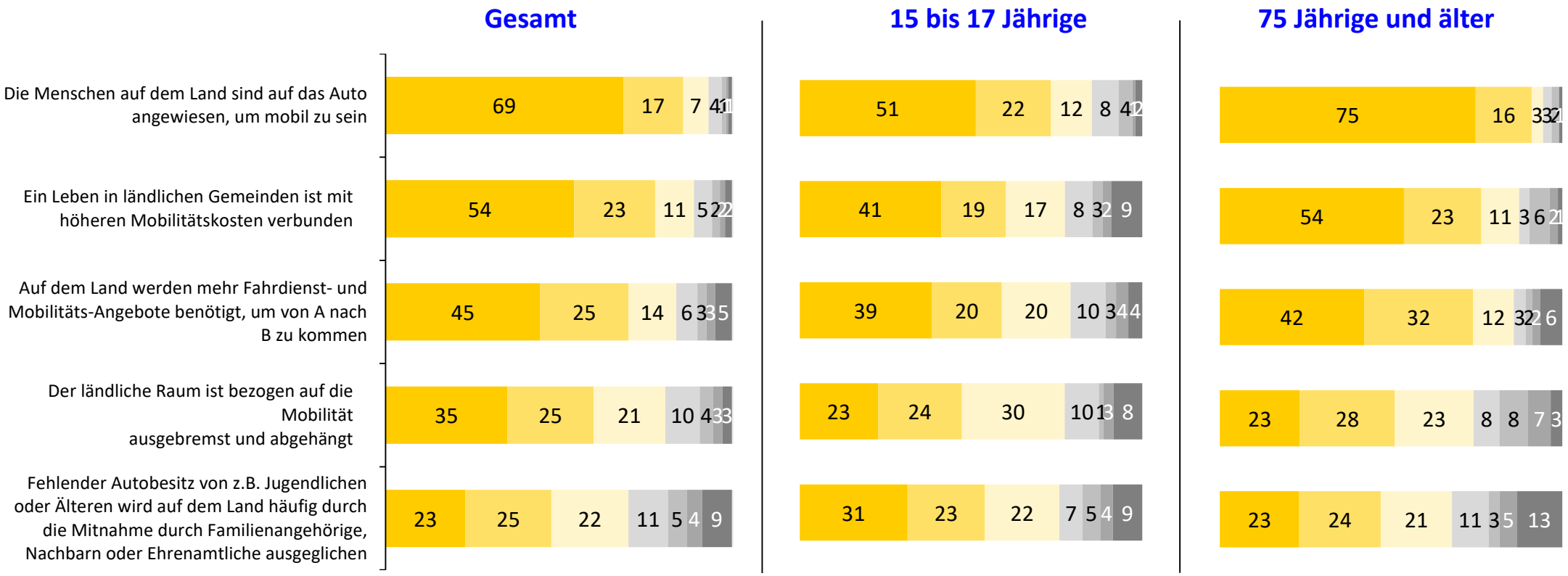


Q14: Wie bewerten Sie folgende Investitionen, d.h. Ausgaben von Staat/Bund, Ländern und Gemeinden oder auch Unternehmen für die Infrastruktur? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen; Gesamt: n= 3.398, 15 bis 17 Jährige: n=205; 75 Jährige und älter: n=187; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Jugendliche sehen die Mobilität im ländlichen Raum positiver – Ausnahme: Ausgleich eines fehlenden Autobesitzes

Betrachtung Alters-Zielgruppen

Meinung zur Mobilität im ländlichen Raum



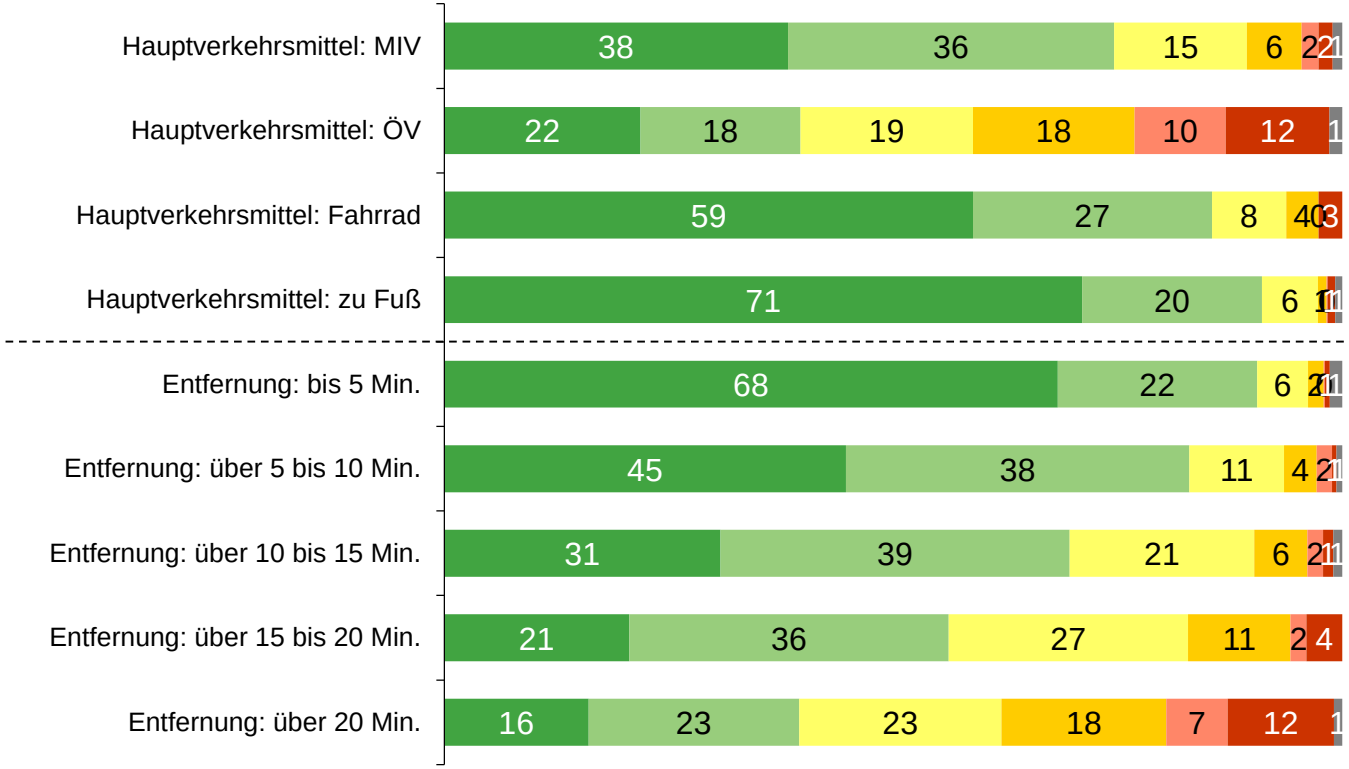
Q15: Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen und Thesen zu? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen Gesamt: n= 3.398, 15 bis 17 Jährige: n=205; 75 Jährige und älter: n=187; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Agenda

1. Zusammenfassung
2. Ziele und Methodik der Studie
3. Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsarten
4. Zufriedenheiten mit den einzelnen Fortbewegungsarten
5. Index „Mobil auf dem Land“
6. Erreichbarkeit relevanter Ziele
7. Gründe für Nichtnutzung von ÖV und Fahrrad
8. Allgemeine Einstellungen zu Mobilität auf dem Land
9. Fazit
10. Zielgruppen 15-17 Jährige und 75 Jährige und älter im Fokus
11. Zusätzliche Auswertungen
12. Auswertungen für 12 Bundesländer (ohne Stadtstaaten und Saarland)

Erreichbarkeit relevanter Ziele

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Hausarztes im Detail – ab 18 Jahre



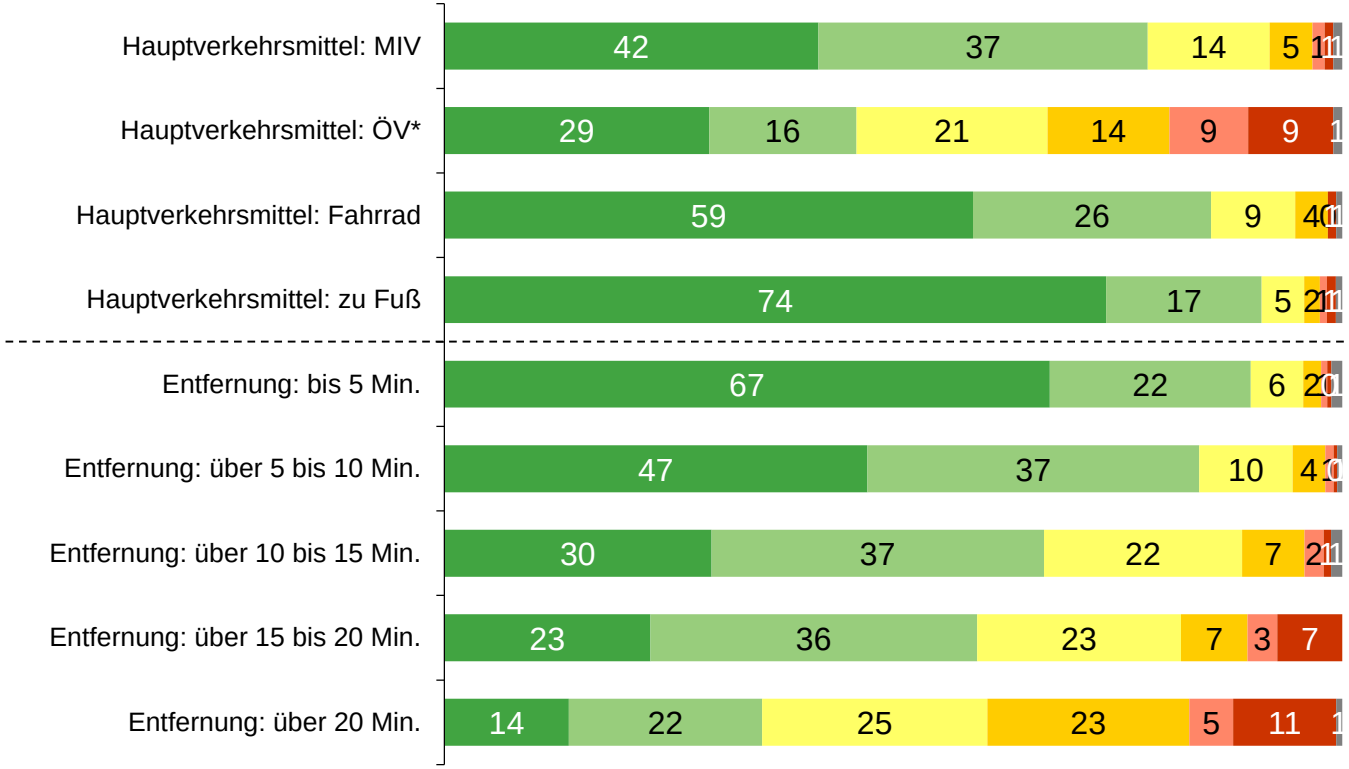
	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Hauptverkehrsmittel: MIV	75	3	**71**
Hauptverkehrsmittel: ÖV	40	22	**18**
Hauptverkehrsmittel: Fahrrad	85	3	**83**
Hauptverkehrsmittel: zu Fuß	91	1	**90**
Entfernung: bis 5 Min.	91	1	**90**
Entfernung: über 5 bis 10 Min.	83	2	**81**
Entfernung: über 10 bis 15 Min.	70	3	**67**
Entfernung: über 15 bis 20 Min.	56	6	**50**
Entfernung: über 20 Min.	40	19	**21**

1 Sehr zufrieden | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 Überhaupt nicht zufrieden | Für mich nicht relevant / weiß nicht

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen: MIV n = 2.161, ÖV n = 84, Fahrrad n = 218, zu Fuß n = 694, nach Entfernung in Minuten von n=249 bis n=1.101, Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Erreichbarkeit relevanter Ziele

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit der nächstgelegenen Apotheke im Detail – ab 18 Jahre

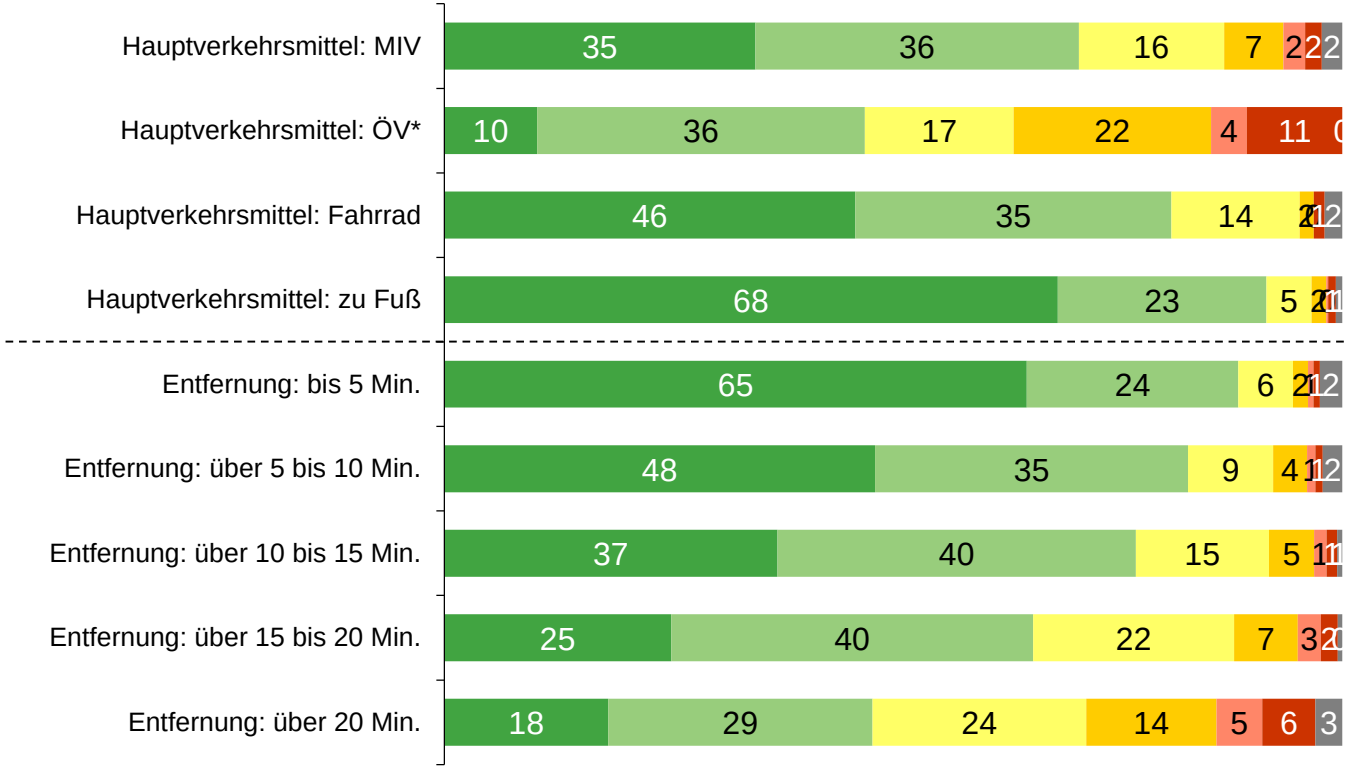


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Hauptverkehrsmittel: MIV	78	2	**76**
Hauptverkehrsmittel: ÖV*	46	18	**28**
Hauptverkehrsmittel: Fahrrad	85	1	**84**
Hauptverkehrsmittel: zu Fuß	91	2	**89**
Entfernung: bis 5 Min.	90	1	**89**
Entfernung: über 5 bis 10 Min.	84	1	**83**
Entfernung: über 10 bis 15 Min.	67	3	**64**
Entfernung: über 15 bis 20 Min.	59	11	**49**
Entfernung: über 20 Min.	35	16	**19**

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen: MIV n = 2.048, ÖV n = 67, Fahrrad n = 303, zu Fuß n = 738, nach Entfernung in Minuten von n=101 bis n=1.245, Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; *Achtung: geringe Fallzahl

Erreichbarkeit relevanter Ziele

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Lieblingsrestaurants im Detail – ab 18 Jahre



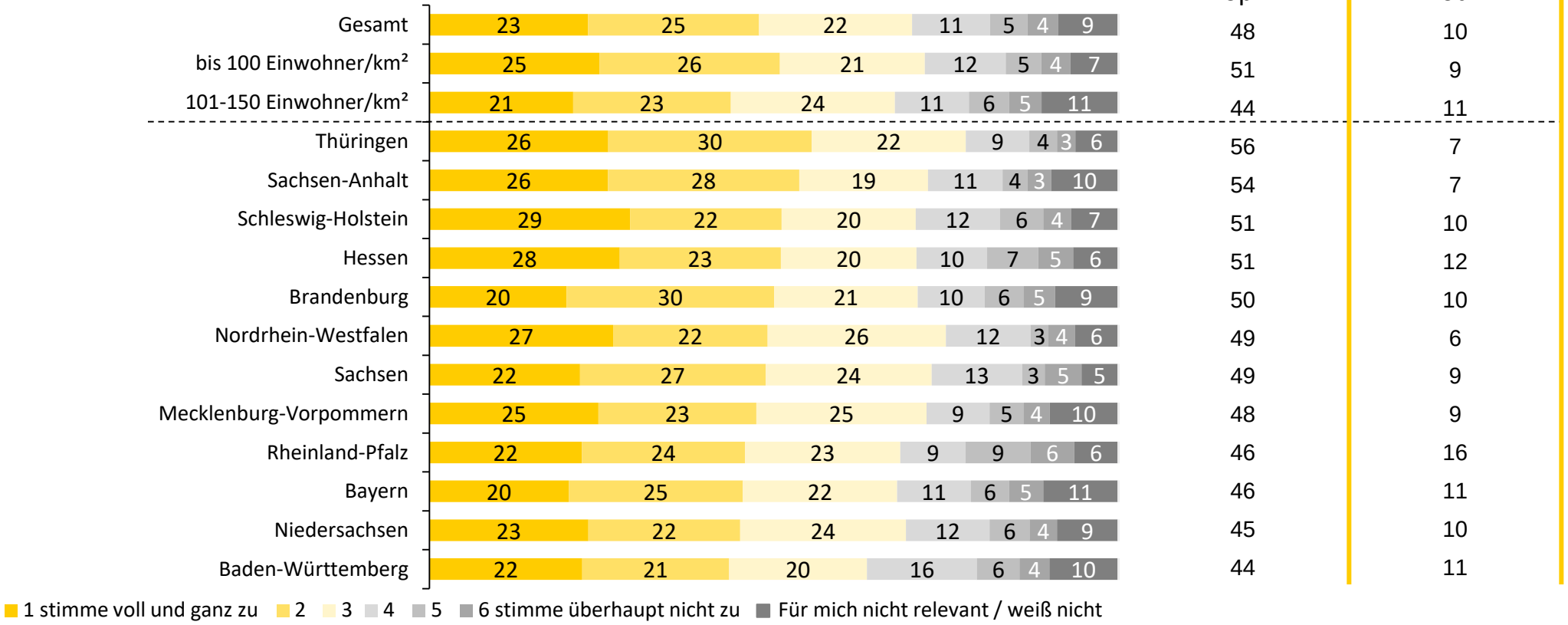
	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Hauptverkehrsmittel: MIV	71	4	**66**
Hauptverkehrsmittel: ÖV*	47	15	**32**
Hauptverkehrsmittel: Fahrrad	81	1	**80**
Hauptverkehrsmittel: zu Fuß	92	1	**90**
Entfernung: bis 5 Min.	88	1	**87**
Entfernung: über 5 bis 10 Min.	83	2	**81**
Entfernung: über 10 bis 15 Min.	77	3	**74**
Entfernung: über 15 bis 20 Min.	66	4	**61**
Entfernung: über 20 Min.	48	11	**37**

1 Sehr zufrieden | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 Überhaupt nicht zufrieden | Für mich nicht relevant / weiß nicht

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen: MIV n = 1.940, ÖV n = 66, Fahrrad n = 146, zu Fuß n = 689, nach Entfernung in Minuten von n=374 bis n=745, Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; *Achtung: geringe Fallzahl

Etwa die Hälfte sieht private Initiative als Ausgleich für fehlenden Autobesitz

Meinung zur Aussage: „Fehlender Autobesitz von z.B. … wird auf dem Land häufig durch die Mitnahme durch Familienangehörige, Nachbarn oder Ehrenamtliche ausgeglichen“

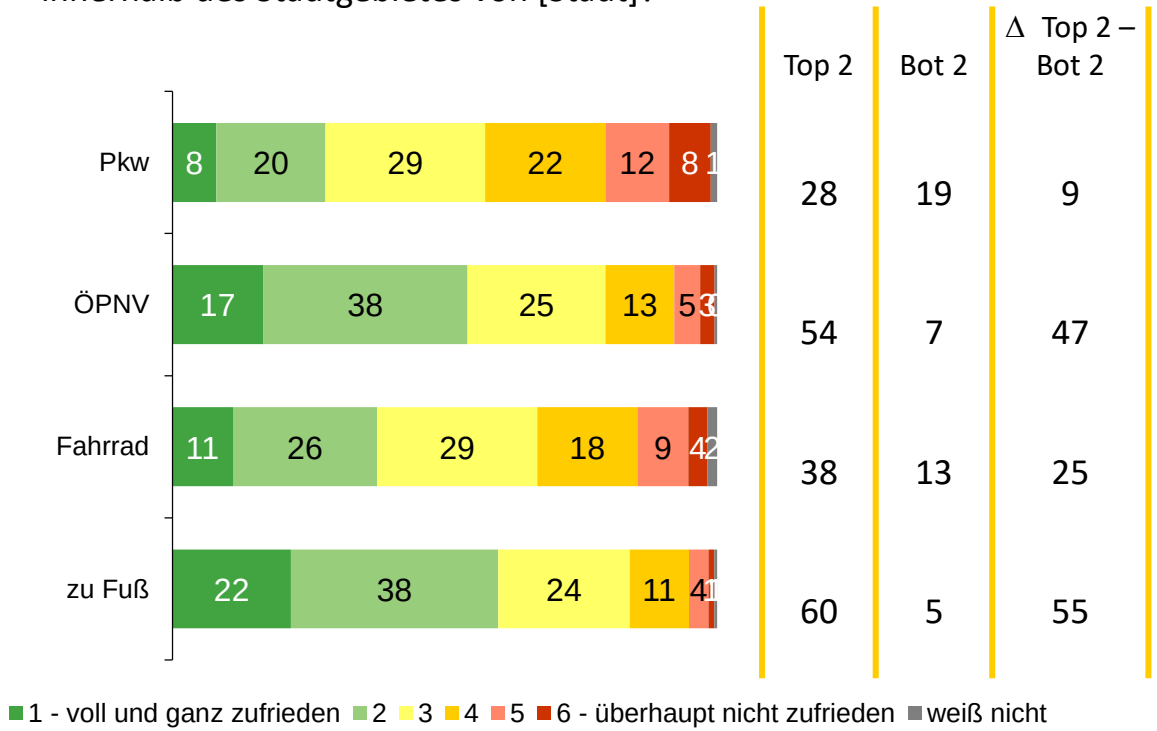


Q15: Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen und Thesen zu? Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n= 3.398 (Gesamt) / n=1.953 (bis 100 Einwohner/km²) / n=1.445 (101-150 Einwohner/km²) / in den Bundesländern von n=212 bis n=610; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Vergleich Gesamtzufriedenheiten

Mobil in der Stadt (15 Großstädte, November 2017)

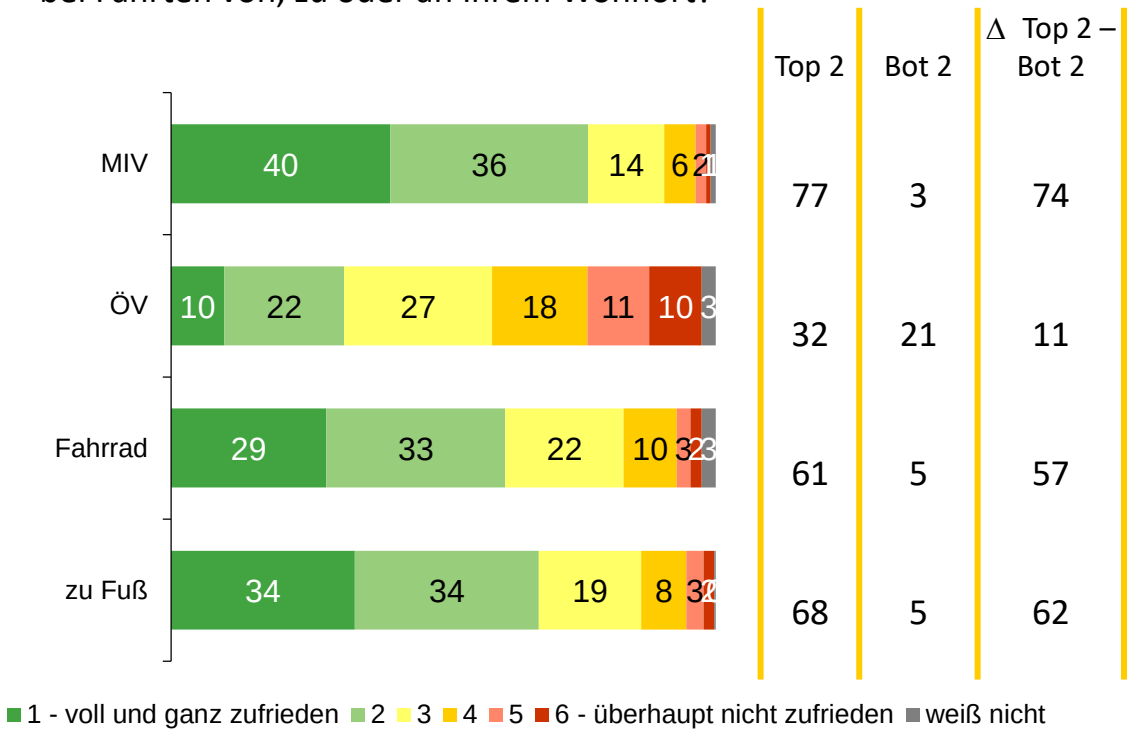
Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit der Fortbewegung mit dem … innerhalb des Stadtgebietes von [Stadt]?



Basis: Einwohner und Einpendler/Besucher, die Wege in den 15 Großstädten zurücklegen, Pkw: n=7.367; ÖPNV: n=7.195; Fahrrad: n=3.861; zu Fuß: n=7.970; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen;

Mobil auf dem Land (13 Bundesländer, November 2018)

Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit der Fortbewegung mit dem ... bei Fahrten von, zu oder an Ihrem Wohnort?



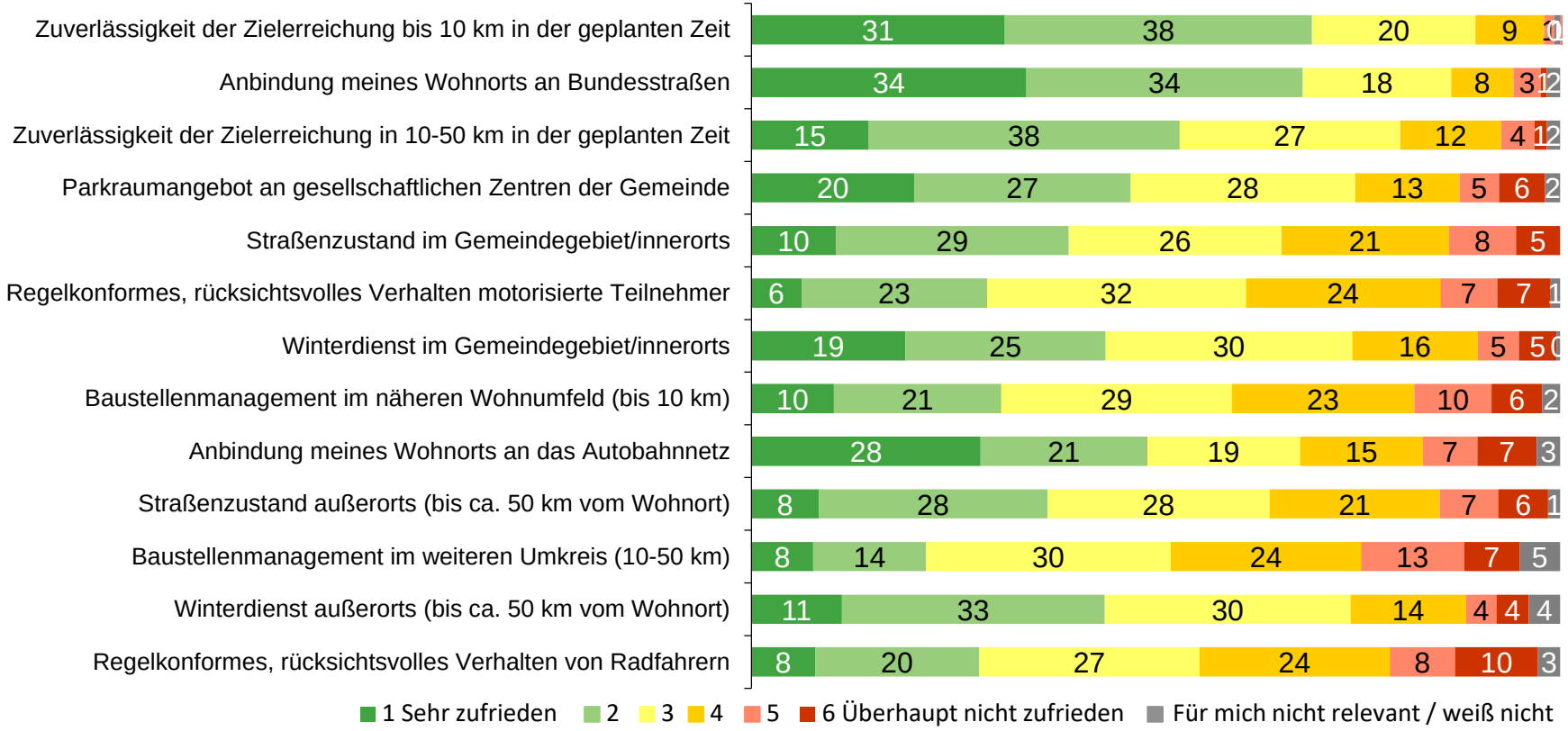
Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem … zurücklegen MIV: n=3.284; ÖV: n=1.504; Fahrrad: n=1.744; zu Fuß: n=2.810; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

Agenda

1. Zusammenfassung
2. Ziele und Methodik der Studie
3. Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsarten
4. Zufriedenheiten mit den einzelnen Fortbewegungsarten
5. Index „Mobil auf dem Land“
6. Erreichbarkeit relevanter Ziele
7. Gründe für Nichtnutzung von ÖV und Fahrrad
8. Allgemeine Einstellungen zu Mobilität auf dem Land
9. Fazit
10. Zielgruppen 15-17 Jährige und 75 Jährige und älter im Fokus
11. Zusätzliche Auswertungen
12. Auswertungen für 12 Bundesländer (ohne Stadtstaaten und Saarland)

MIV – Baden-Württemberg

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

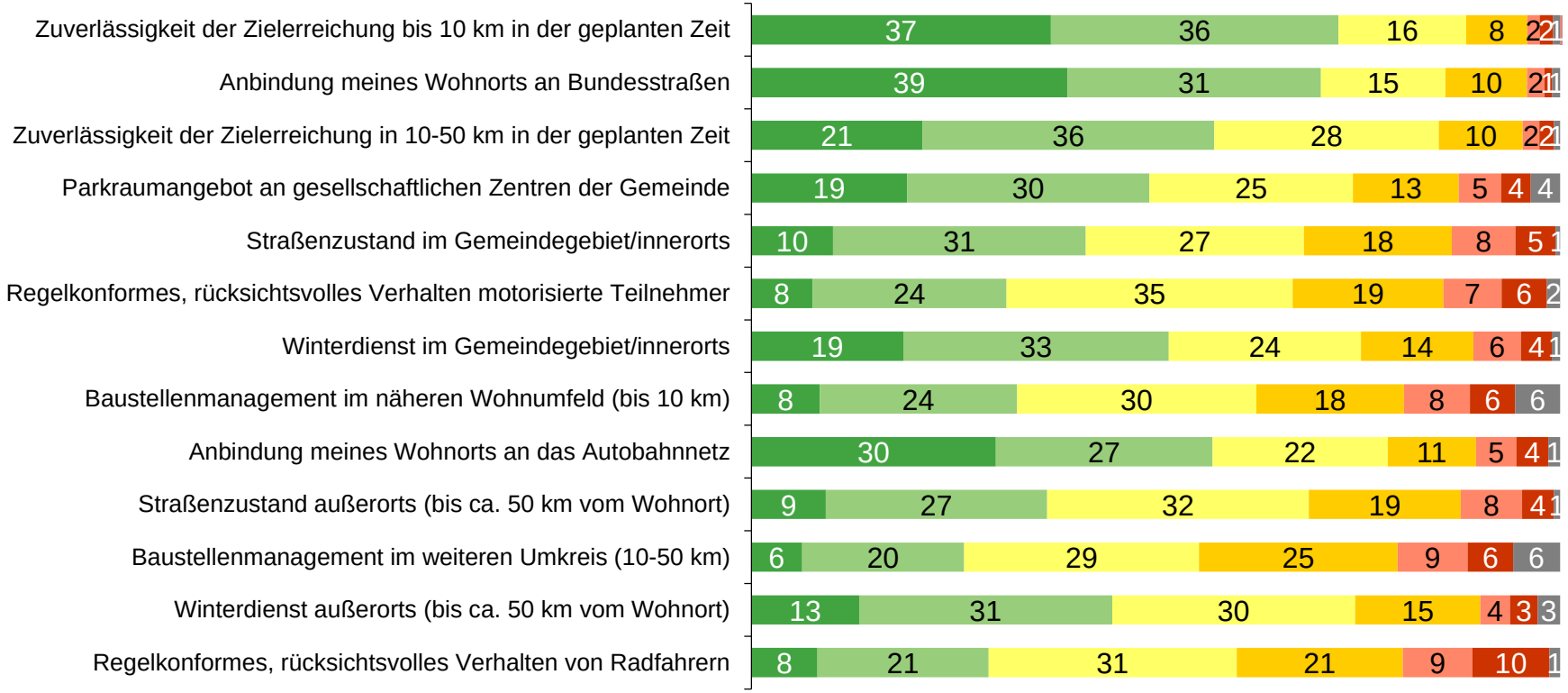


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	69	1	**68**
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	68	4	**64**
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	53	6	**47**
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	47	11	**36**
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	39	14	**25**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	29	14	**16**
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	44	10	**34**
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	31	16	**15**
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	49	14	**35**
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	37	13	**23**
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	22	20	**2**
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	69	1	**68**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	68	4	**64**

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen Einwohner n= 236; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

MIV - Bayern

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

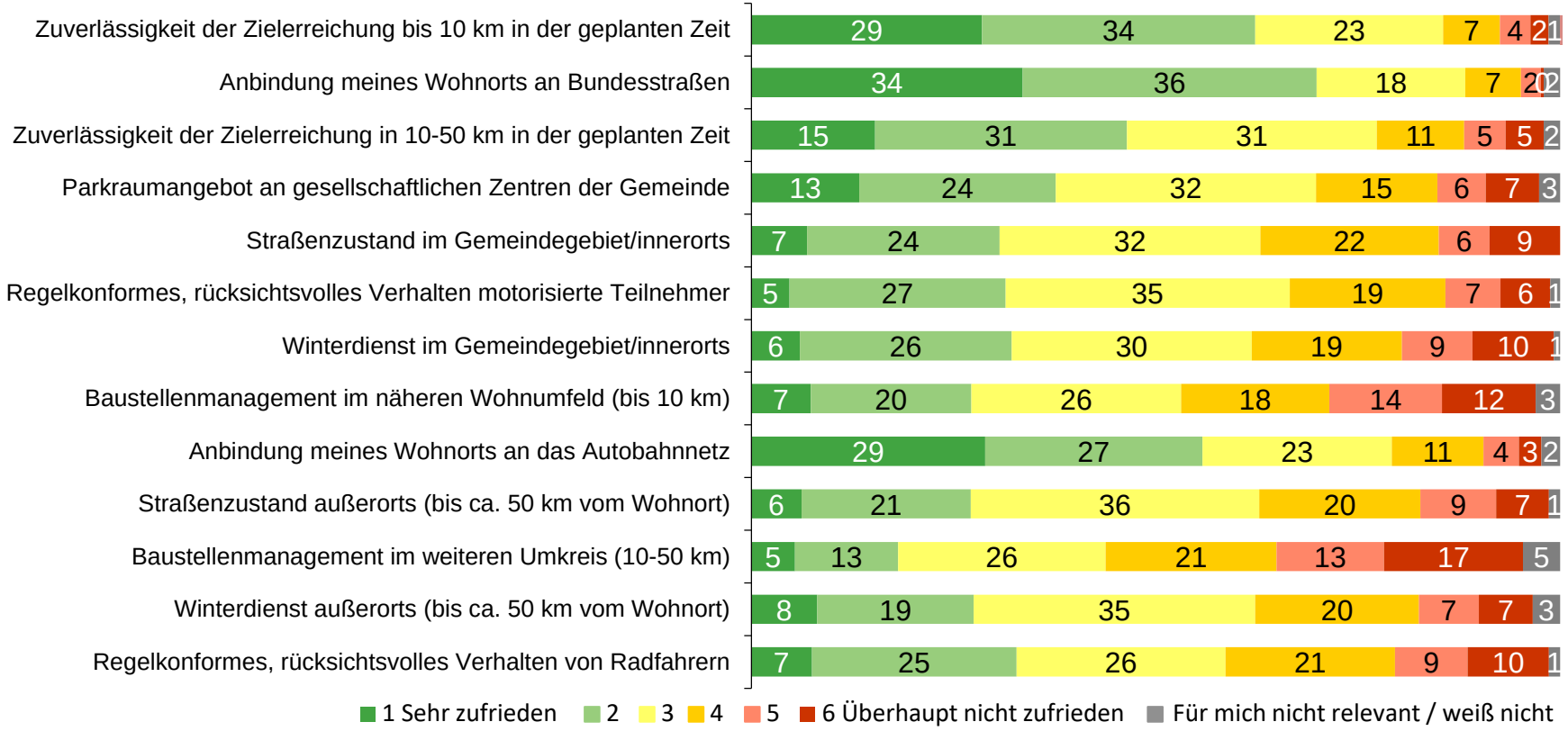


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	73	3	69
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	70	3	67
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	57	4	53
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	49	9	40
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	41	13	29
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	32	13	19
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	52	10	42
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	33	14	19
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	57	9	48
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	37	12	25
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	26	14	12
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	45	7	38
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	29	18	11

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen Einwohner n= 592; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

MIV - Brandenburg

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

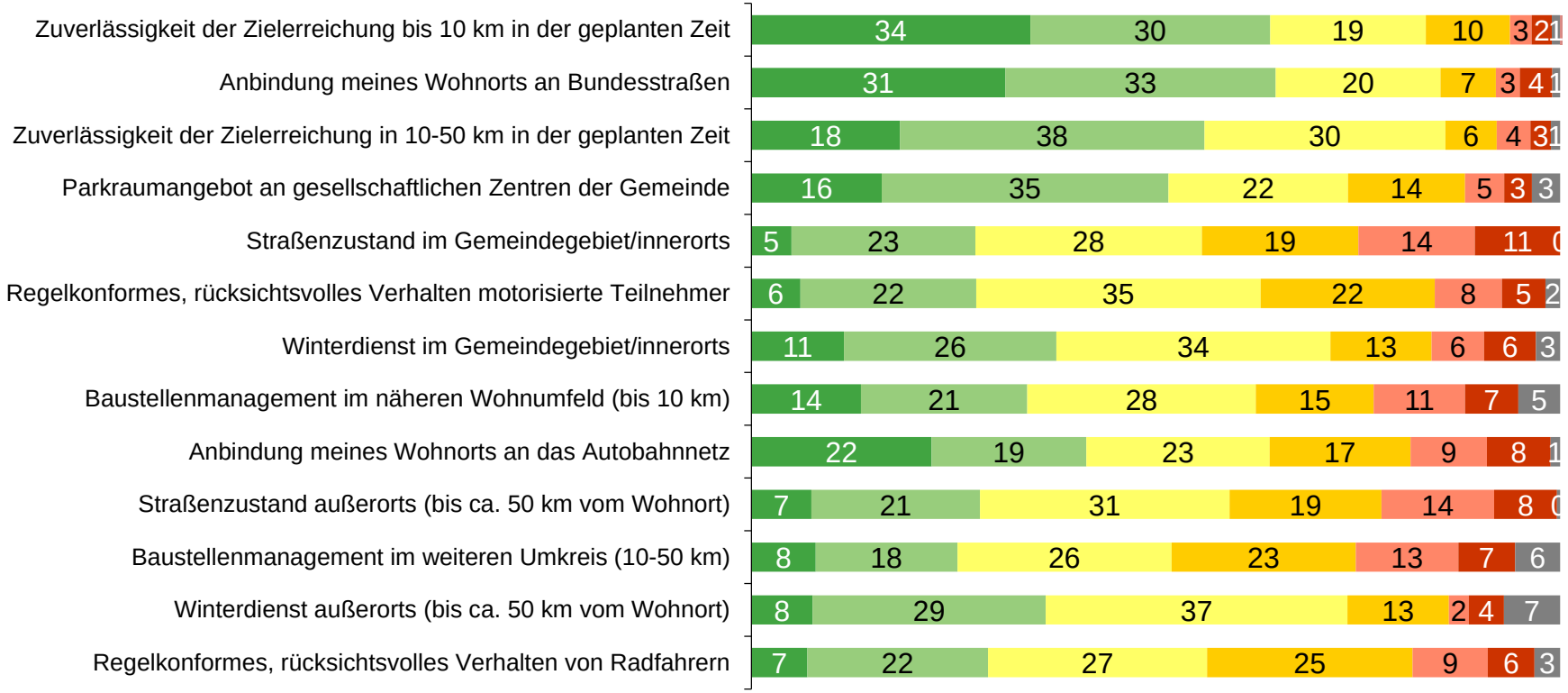


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	62	6	56
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	70	3	67
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	46	10	37
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	38	13	25
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	31	15	16
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	31	13	18
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	32	19	13
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	27	26	2
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	56	7	49
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	27	16	11
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	18	30	-12
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	27	14	13
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	33	19	14

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen Einwohner n= 239; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

MIV - Hessen

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

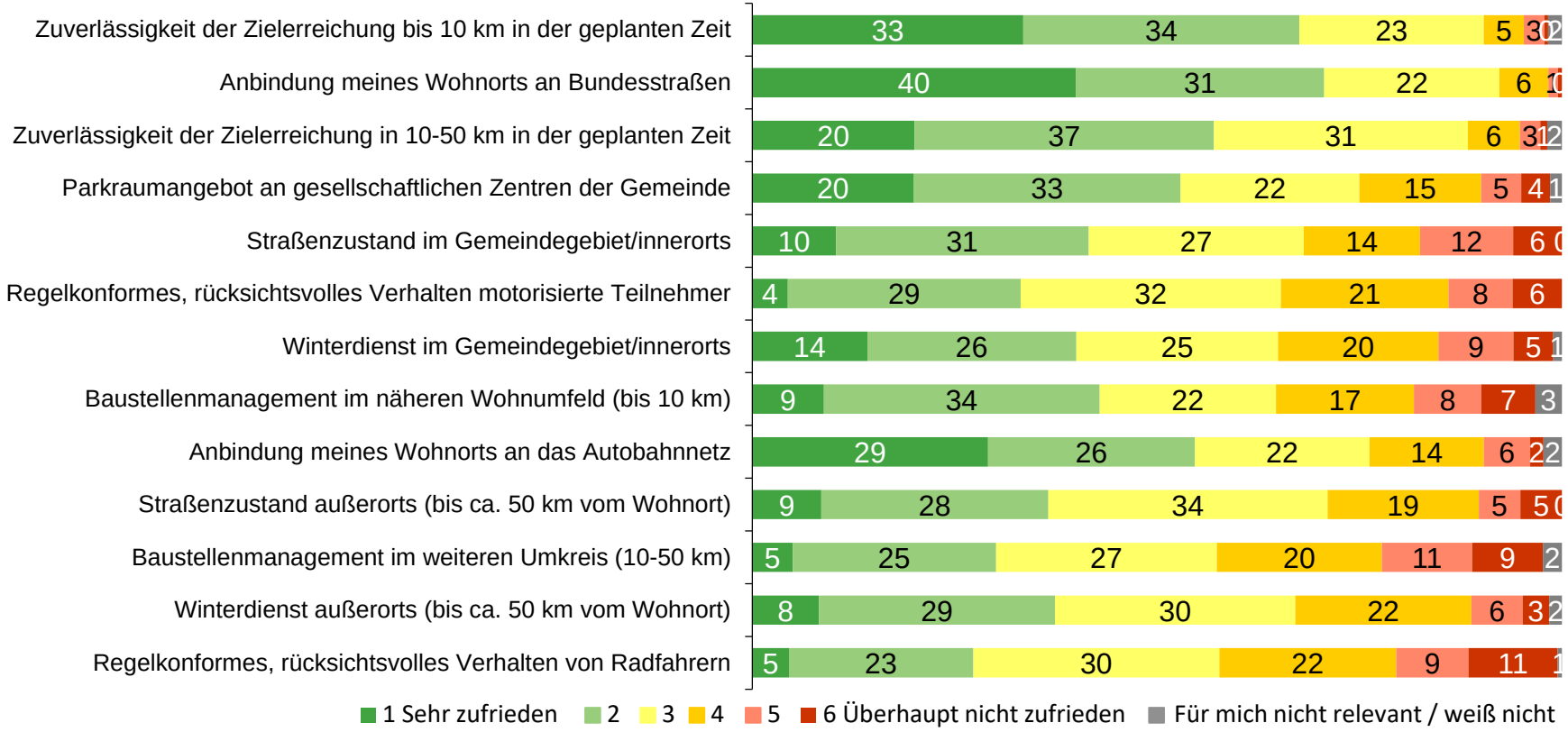


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	64	5	59
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	65	7	58
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	56	7	49
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	52	8	43
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	28	25	3
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	28	14	14
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	38	13	25
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	34	18	16
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	41	17	24
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	28	22	7
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	25	20	6
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	36	7	30
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	29	15	14

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen Einwohner n= 231; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

MIV – Mecklenburg-Vorpommern

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

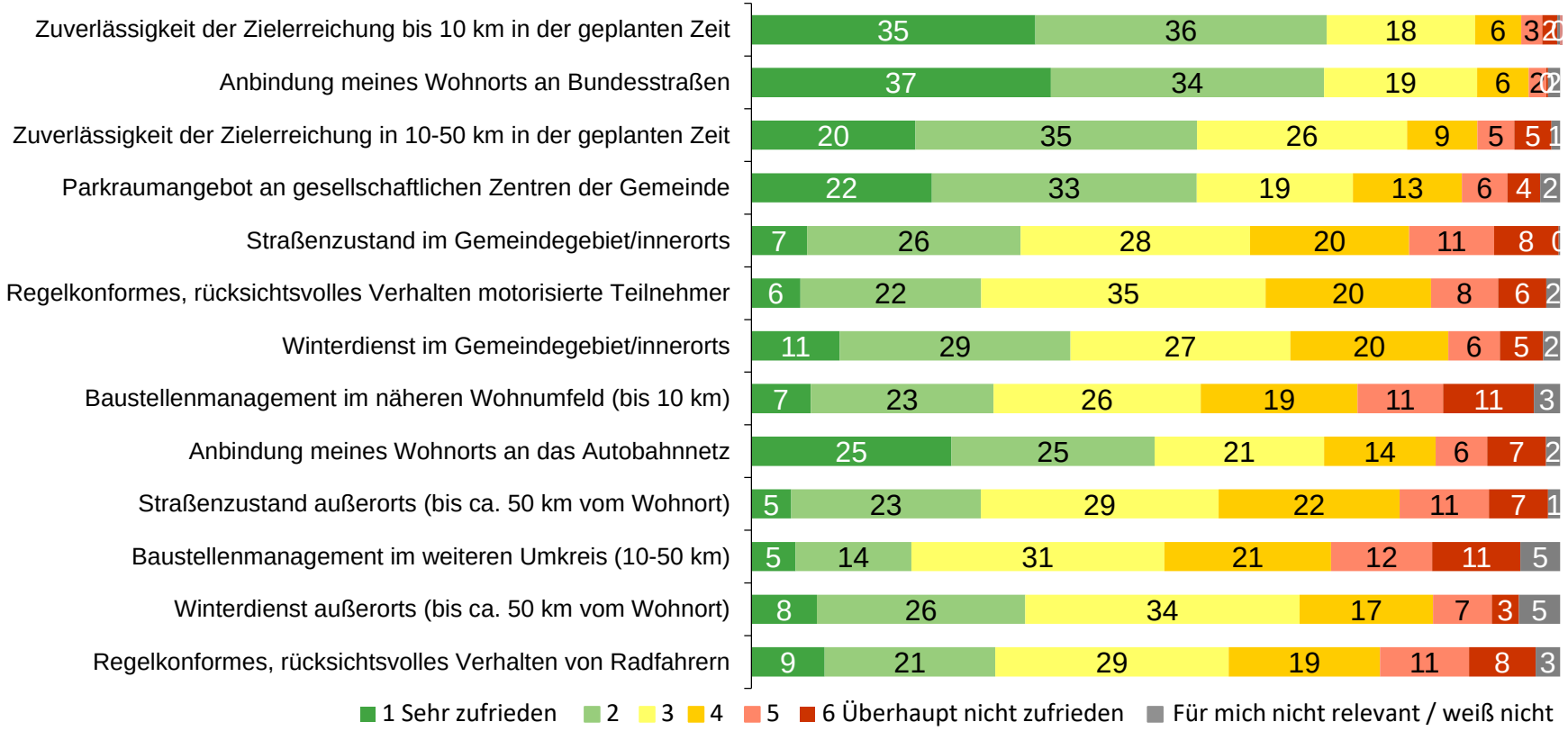


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	68	3	65
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	71	2	69
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	57	3	54
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	53	9	44
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	42	18	24
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	33	14	19
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	40	14	26
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	43	15	28
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	55	7	47
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	37	10	26
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	30	20	10
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	37	10	28
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	68	3	65

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen Einwohner n= 220; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

MIV – Niedersachsen

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

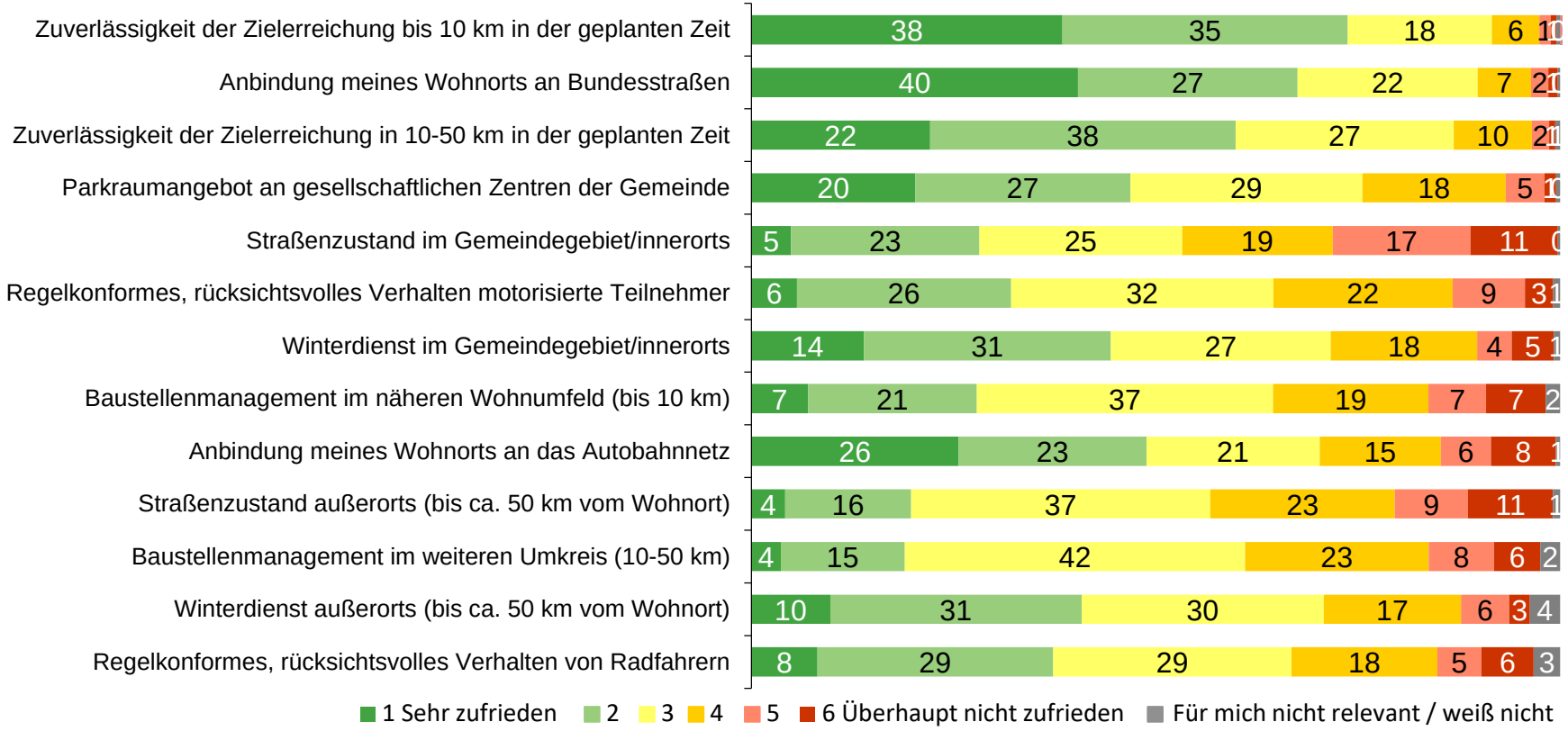


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	71	4	67
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	71	2	68
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	55	9	46
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	55	10	45
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	33	18	15
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	28	14	14
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	39	12	28
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	30	22	8
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	50	14	36
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	28	18	10
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	20	23	-4
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	34	11	23
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	30	19	11

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen Einwohner n= 444; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

MIV – Nordrhein-Westfalen

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

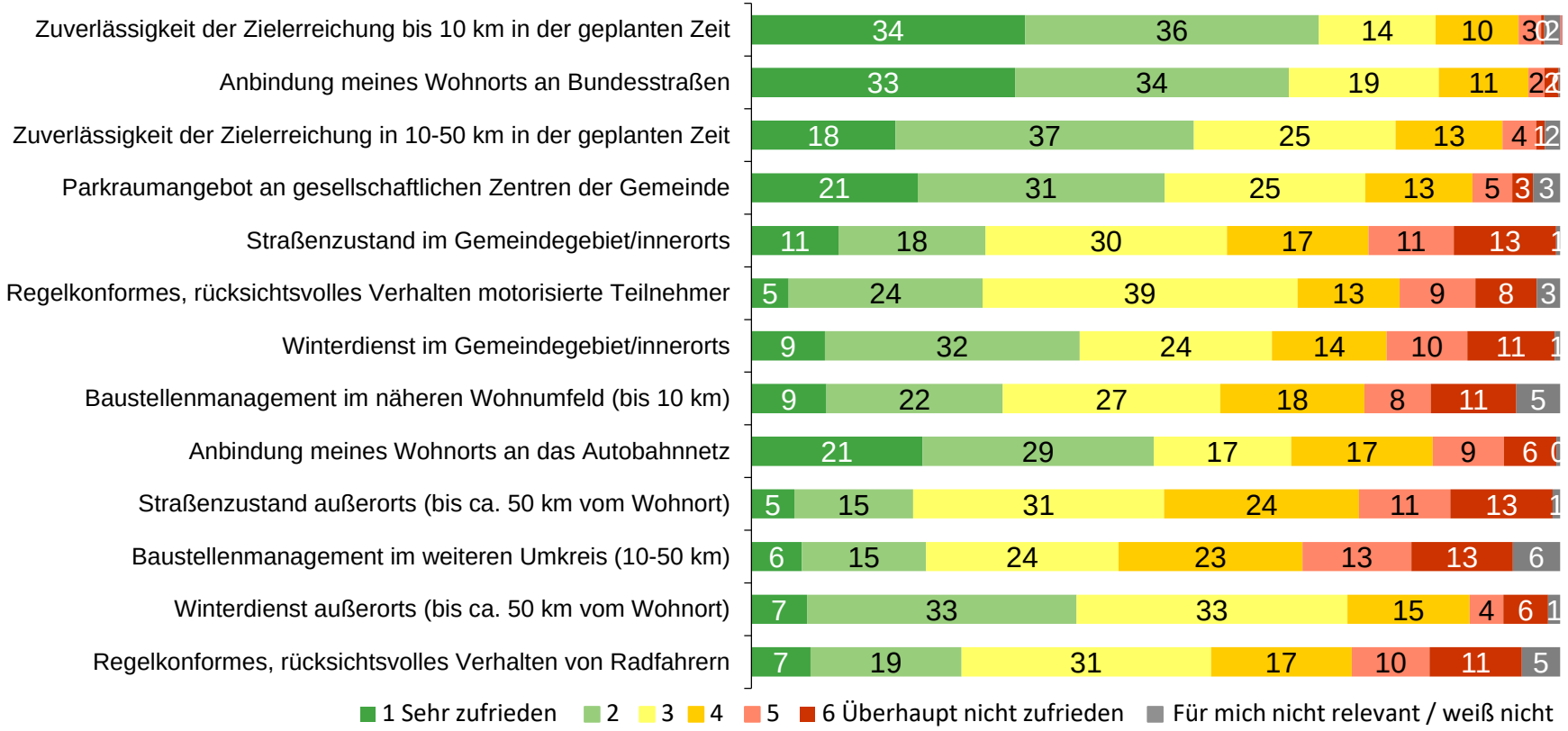


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	74	2	72
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	68	3	64
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	60	3	57
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	47	6	41
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	28	28	0
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	32	12	20
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	44	9	35
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	28	14	13
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	49	14	35
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	20	20	0
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	19	14	5
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	41	9	32
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	37	12	25

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen Einwohner n= 222; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

MIV – Rheinland-Pfalz

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

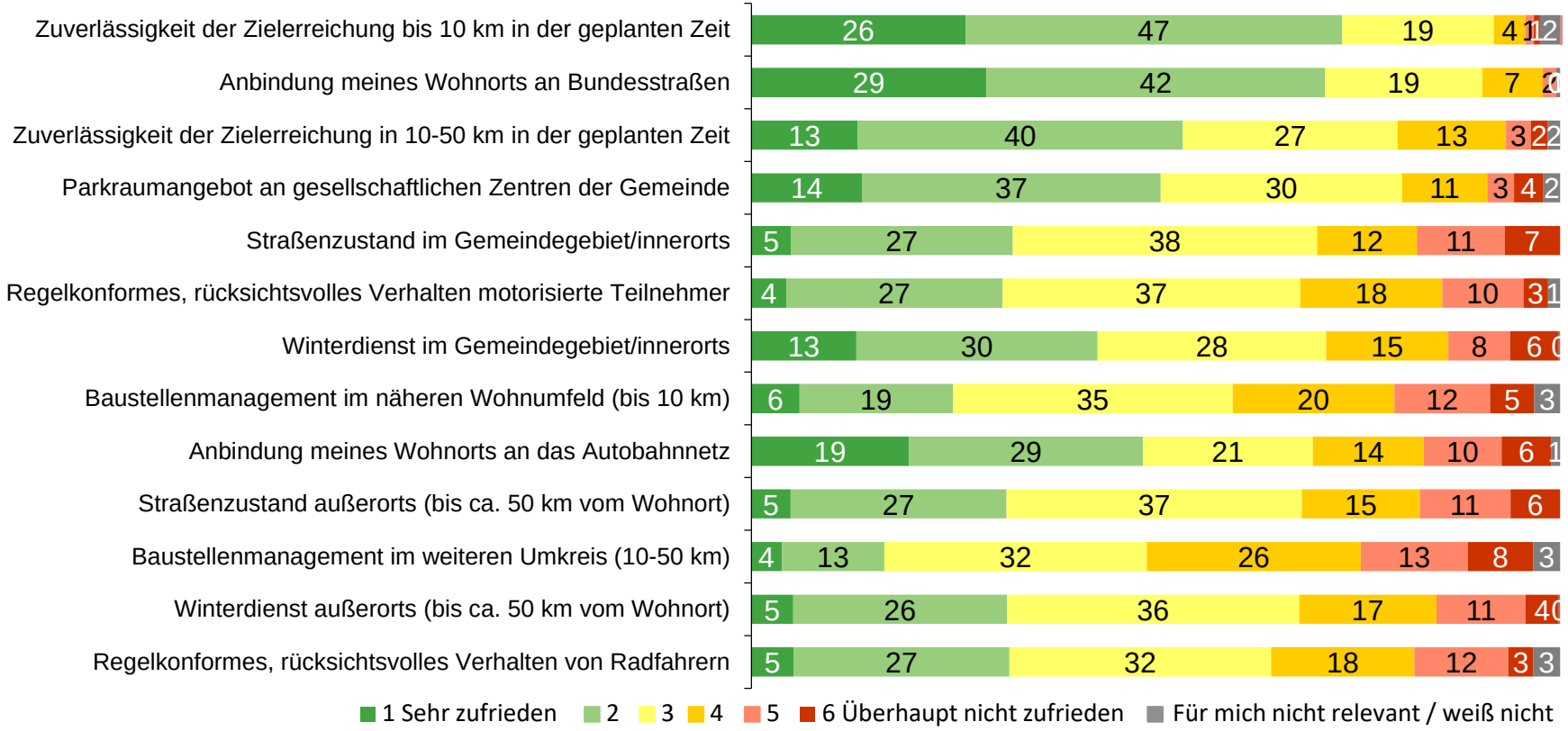


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	70	3	67
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	66	4	63
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	55	5	49
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	51	8	44
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	29	23	6
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	29	17	12
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	41	21	20
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	31	19	12
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	50	15	34
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	20	24	-4
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	22	26	-4
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	40	10	30
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	26	21	5

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen Einwohner n= 215; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

MIV – Sachsen

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

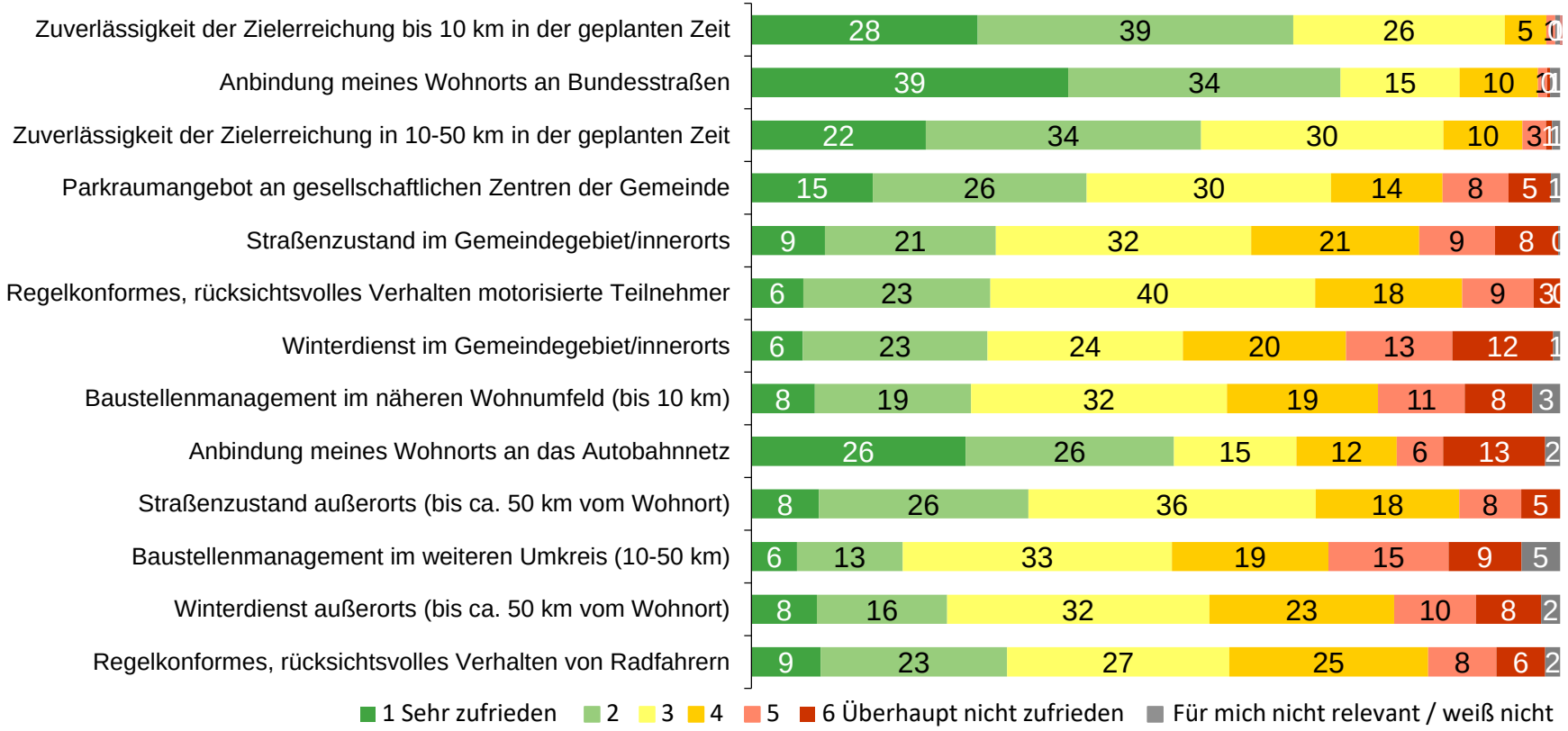


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	73	2	71
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	71	2	69
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	53	5	48
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	51	7	44
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	32	18	15
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	31	13	18
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	43	14	29
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	25	17	8
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	48	16	33
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	32	17	14
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	16	21	-5
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	32	15	17
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	32	15	17

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen Einwohner n= 237; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

MIV – Sachsen-Anhalt

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

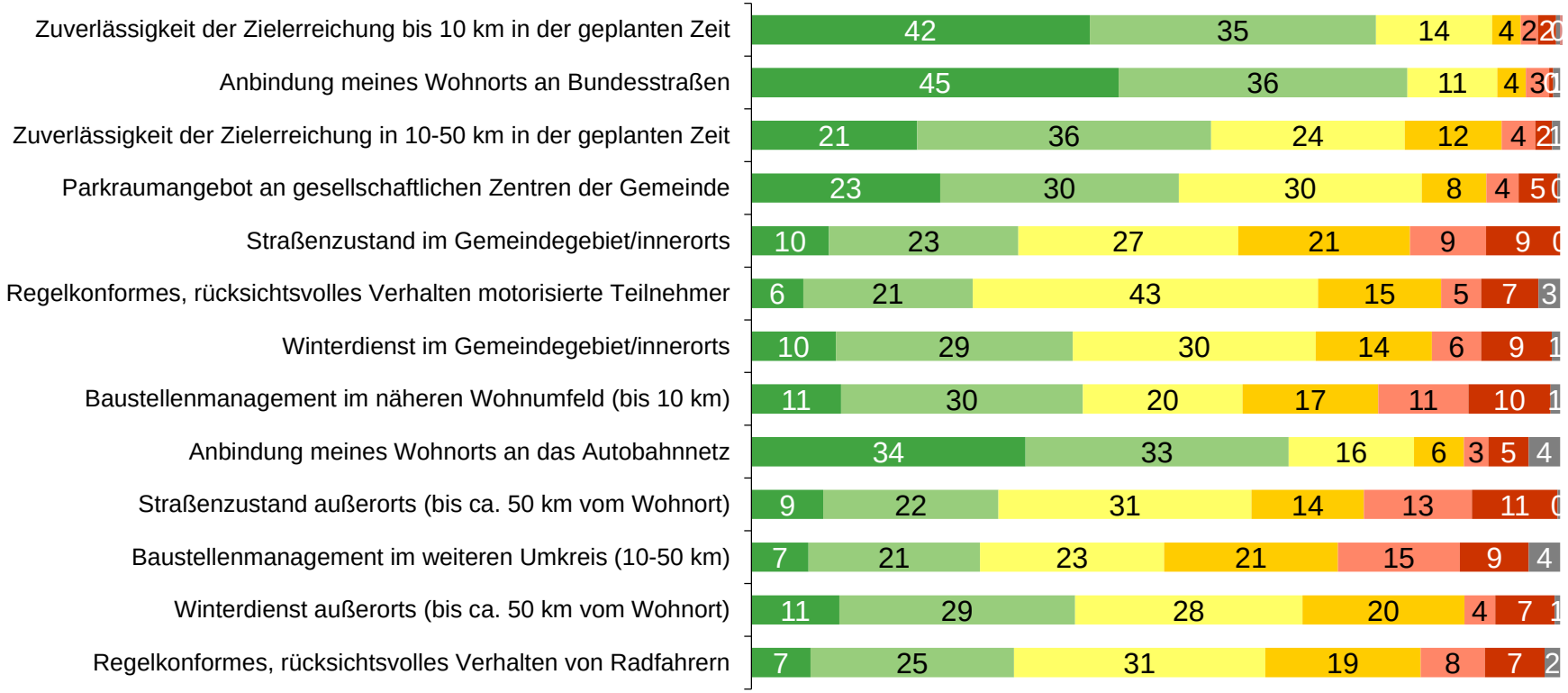


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	67	1	66
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	73	2	71
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	56	4	52
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	41	13	28
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	30	17	13
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	30	12	17
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	29	26	4
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	27	19	8
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	52	18	34
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	34	12	22
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	19	24	-5
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	24	18	6
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	32	14	17

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen Einwohner n= 217; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

MIV – Schleswig-Holstein

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

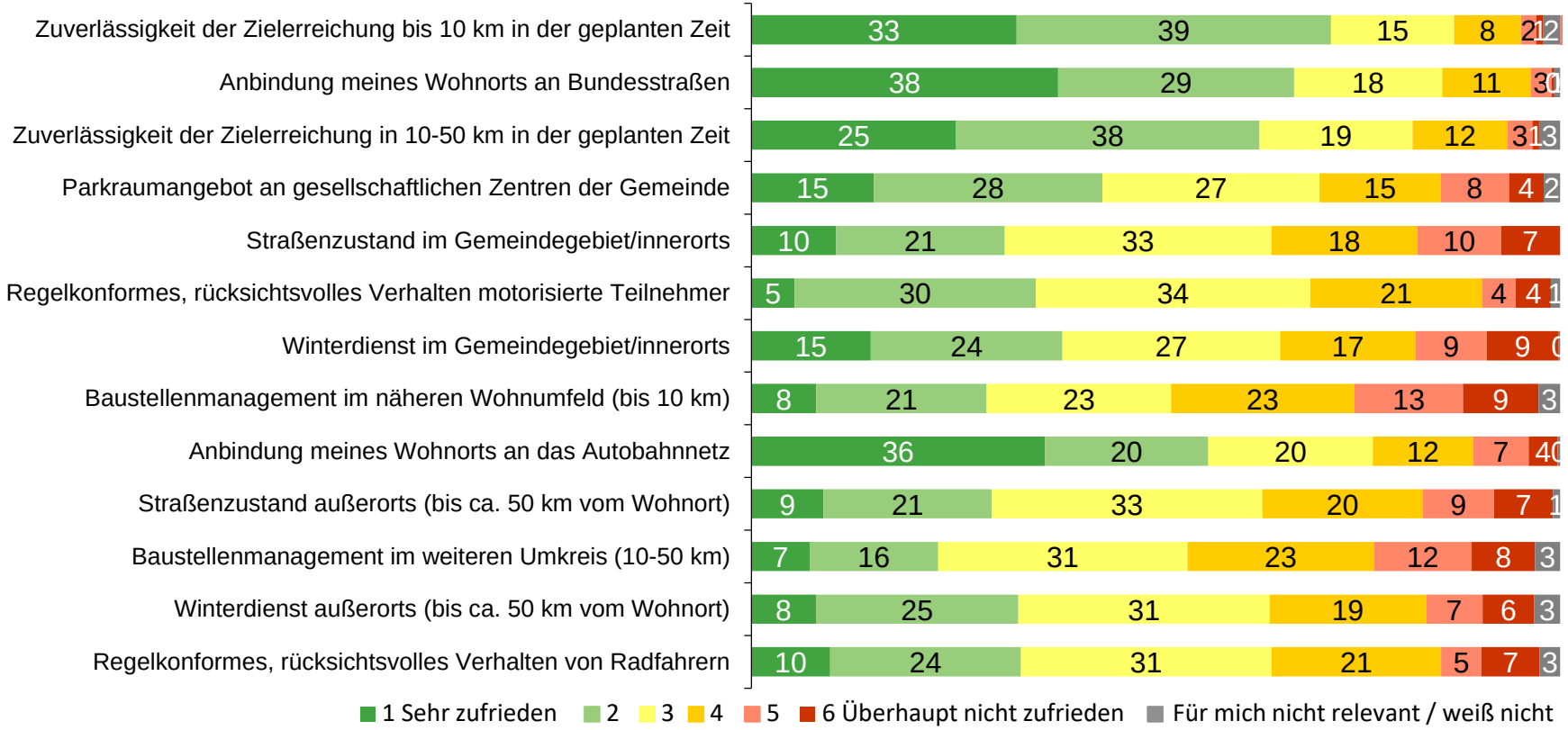


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	77	4	**73**
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	81	3	**78**
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	57	6	**51**
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	53	9	**44**
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	33	19	**14**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	27	12	**15**
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	40	15	**25**
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	41	21	**20**
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	66	8	**58**
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	31	24	**7**
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	28	24	**5**
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	40	11	**29**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	32	15	**17**

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen Einwohner n= 205; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

MIV – Thüringen

MIV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

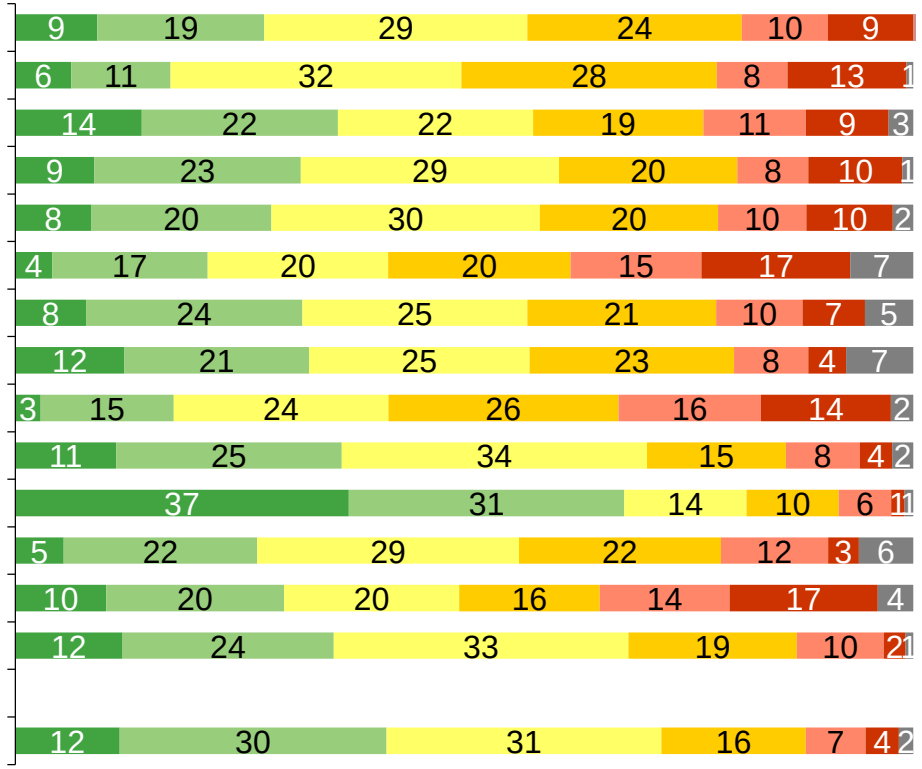


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	72	3	69
Anbindung meines Wohnorts an Bundesstraßen	67	3	64
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	63	4	59
Parkraumangebot an gesellschaftlichen Zentren der Gemeinde	43	13	31
Straßenzustand im Gemeindegebiet/innerorts	31	18	14
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten motorisierte Teilnehmer	35	9	27
Winterdienst im Gemeindegebiet/innerorts	38	18	21
Baustellenmanagement im näheren Wohnumfeld (bis 10 km)	29	23	6
Anbindung meines Wohnorts an das Autobahnnetz	56	10	46
Straßenzustand außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	30	16	14
Baustellenmanagement im weiteren Umkreis (10-50 km)	23	20	3
Winterdienst außerorts (bis ca. 50 km vom Wohnort)	33	13	20
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	33	12	21

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem MIV zurücklegen Einwohner n= 210; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

ÖV – Baden-Württemberg

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

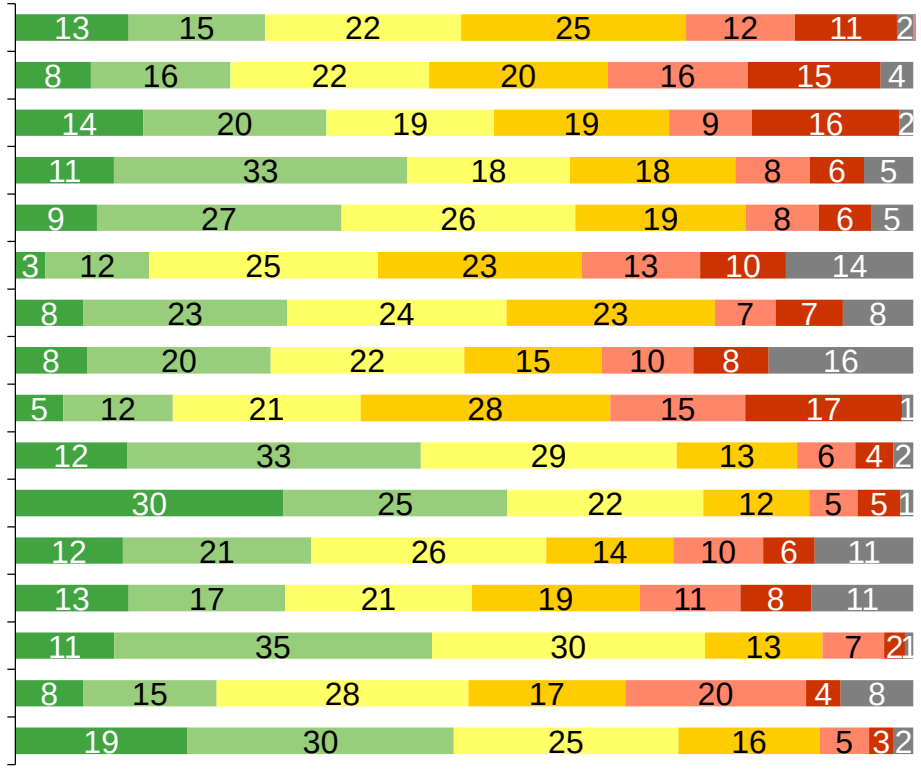


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	28	19	9
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	17	21	-4
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	36	21	15
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	32	18	13
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	29	19	9
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	21	31	-10
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	32	17	15
Barrierefreiheit	33	12	20
Kosten für Bus- und Bahntickets	18	30	-13
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	36	12	24
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	68	7	60
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	27	15	12
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	30	31	-1
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	35	12	23
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.*	47	9	38
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	41	10	31

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n=129/ *Angebot Sammeltaxis wg. geringer Fallzahl nicht dargestellt (n=18); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

ÖV – Bayern

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

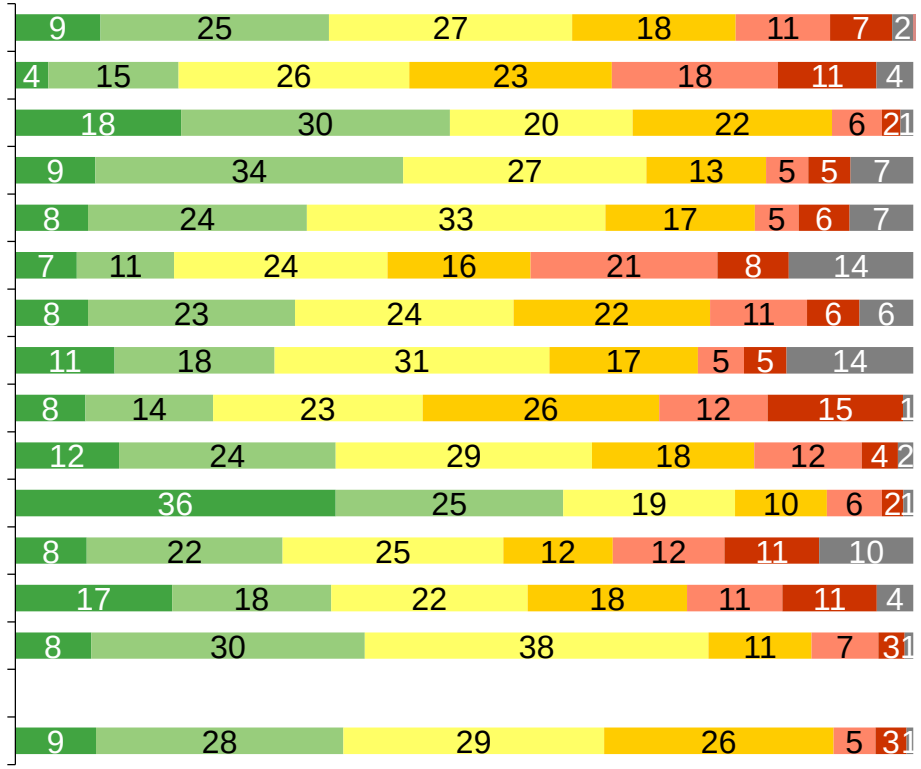


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	28	24	4
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	24	30	-6
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	35	26	9
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	44	14	29
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	36	14	22
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	15	23	-8
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	30	14	16
Barrierefreiheit	28	19	10
Kosten für Bus- und Bahntickets	18	33	-15
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	45	11	34
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	55	10	45
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	33	16	17
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	30	19	11
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	46	9	37
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.*	22	24	-2
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	49	8	41

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n=275/ *Angebot Sammeltaxis: Achtung geringe Fallzahl (n=47); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

ÖV – Brandenburg

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

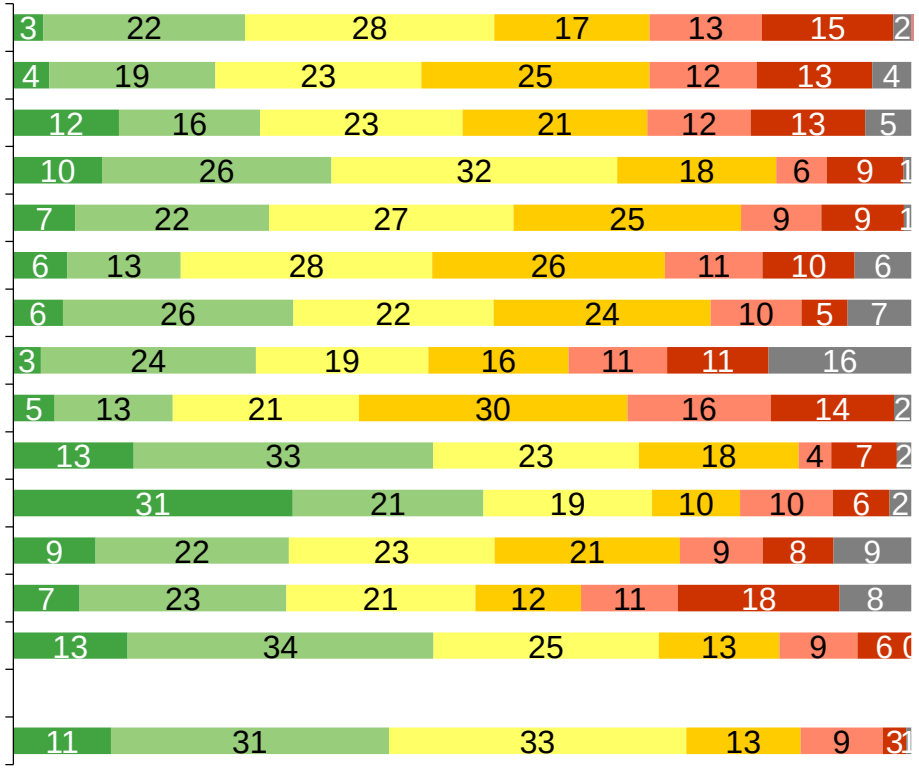


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	35	17	17
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	18	29	-11
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	48	8	41
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	43	9	34
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	32	11	22
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	18	29	-11
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	31	17	15
Barrierefreiheit	29	10	19
Kosten für Bus- und Bahntickets	22	27	-5
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	36	16	20
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	61	9	53
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	30	23	7
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	35	21	14
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	39	10	29
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.*	44	26	18
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	37	8	28

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n=133/ *Angebot Sammeltaxis wg. geringer Fallzahl nicht dargestellt (n=14); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

ÖV – Hessen

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

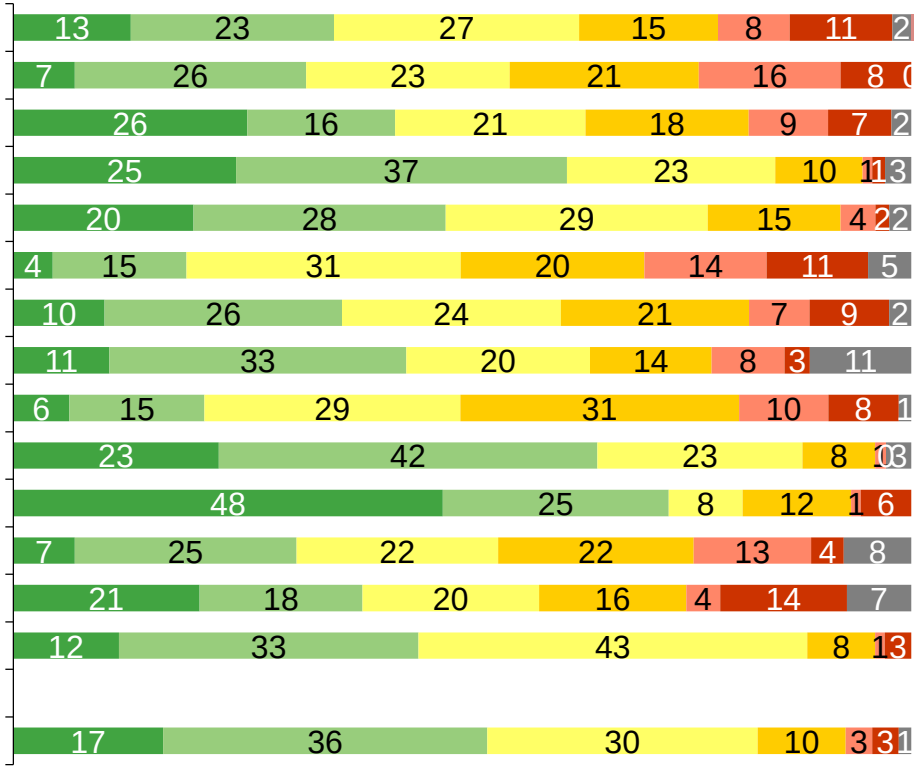


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	26	27	-1
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	22	25	-2
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	27	24	3
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	35	14	21
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	28	18	10
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	19	21	-3
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	31	15	16
Barrierefreiheit	27	22	5
Kosten für Bus- und Bahntickets	18	30	-12
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	47	11	36
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	52	17	36
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	31	17	14
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	30	29	2
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	47	15	32
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.*	42	19	23
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	42	12	30

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n=106/ *Angebot Sammeltaxis wg. geringer Fallzahl nicht dargestellt (n=23); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

ÖV – Mecklenburg-Vorpommern

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

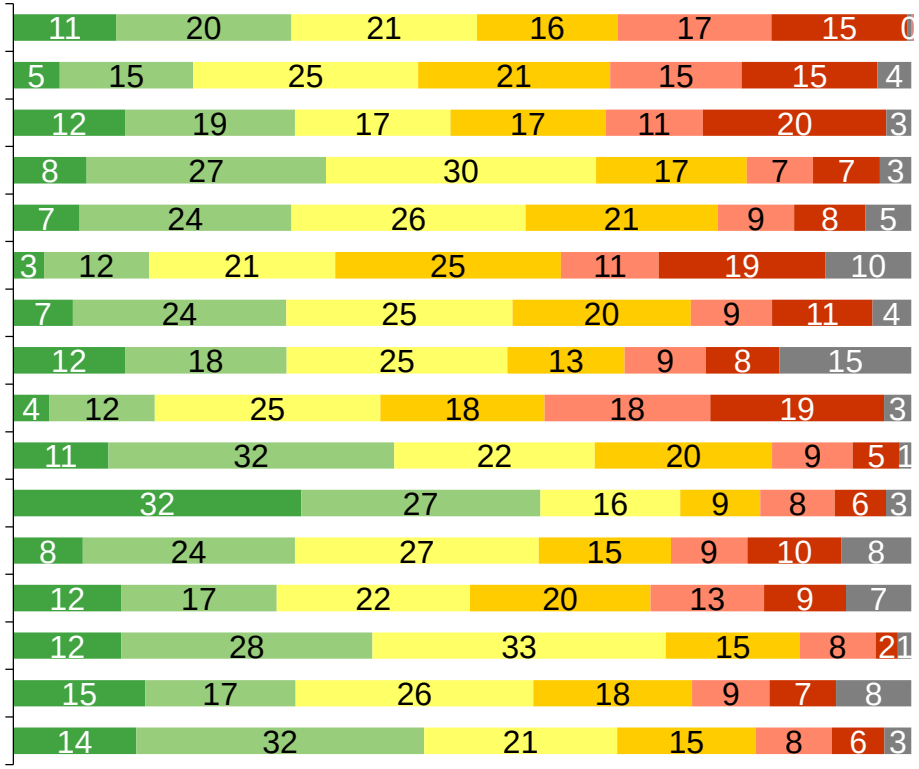


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	36	19	16
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	33	24	9
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	43	16	27
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	62	2	59
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	48	5	43
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	19	25	-6
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	37	16	21
Barrierefreiheit	44	11	33
Kosten für Bus- und Bahntickets	21	18	4
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	65	1	64
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	73	7	66
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	32	17	15
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	39	18	21
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	45	4	41
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.*	0	0	0
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	53	6	47

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n=71/ *Angebot Sammeltaxis wg. geringer Fallzahl nicht dargestellt (n=9); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

ÖV – Niedersachsen

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

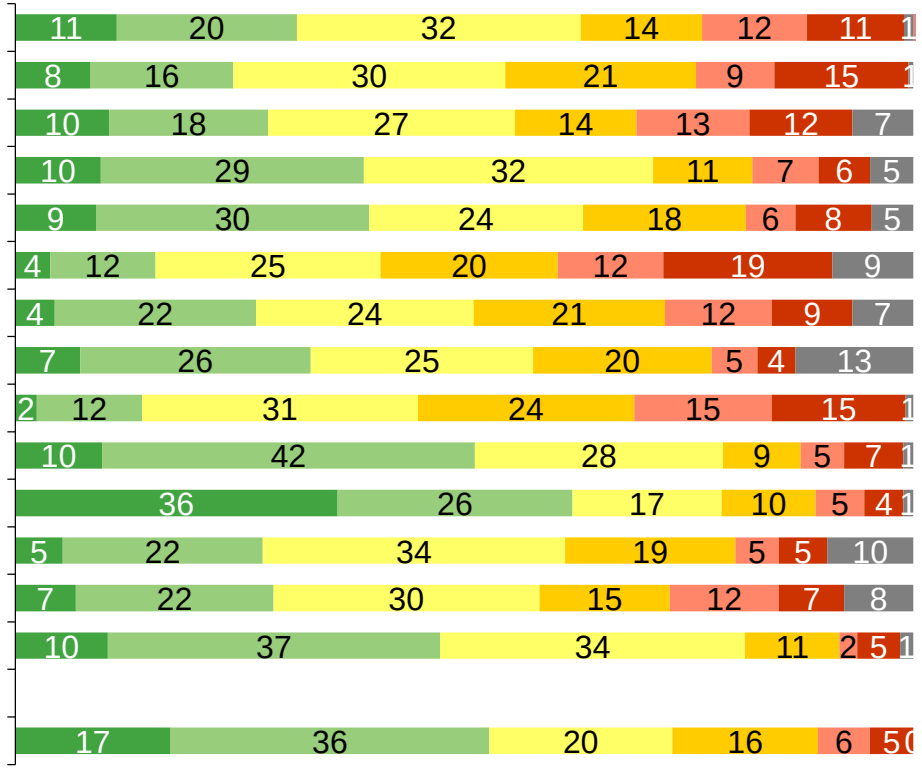


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	31	32	-1
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	20	30	-10
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	31	31	0
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	35	15	20
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	31	16	14
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	15	29	-14
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	30	20	10
Barrierefreiheit	30	17	13
Kosten für Bus- und Bahntickets	16	38	-22
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	42	14	28
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	59	14	45
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	31	19	12
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	29	22	8
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	40	11	29
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.*	31	16	15
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	46	14	31

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n=203/ *Angebot Sammeltaxis: Achtung geringe Fallzahl (n=47); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

ÖV – Nordrhein-Westfalen

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

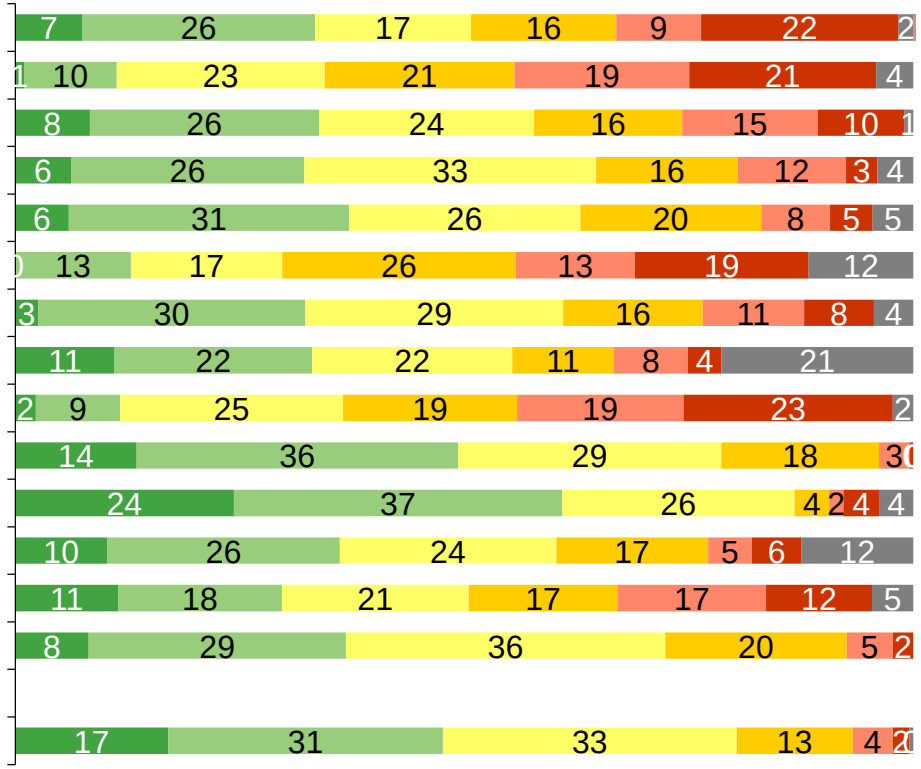


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	31	22	9
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	24	24	1
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	28	24	4
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	39	13	26
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	39	14	25
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	16	31	-15
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	27	21	6
Barrierefreiheit	33	9	24
Kosten für Bus- und Bahntickets	14	30	-16
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	51	11	40
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	62	10	52
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	28	10	17
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	29	19	9
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	47	7	41
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.*	49	13	37
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	53	11	42

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n=110/ *Angebot Sammeltaxis wg. geringer Fallzahl nicht dargestellt (n=25); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

ÖV – Rheinland-Pfalz

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

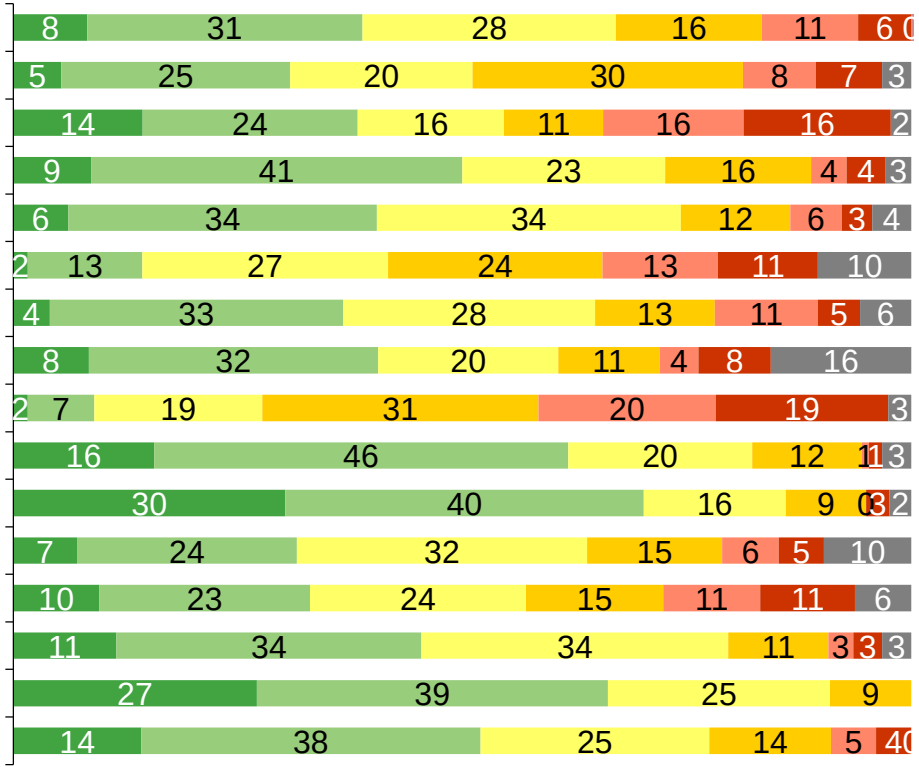


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	33	31	2
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	11	40	-29
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	34	25	9
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	32	16	17
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	37	12	25
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	13	33	-20
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	32	19	13
Barrierefreiheit	33	12	21
Kosten für Bus- und Bahntickets	12	42	-30
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	49	4	46
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	61	6	55
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	36	10	26
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	30	28	1
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	37	7	29
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.*	23	27	-5
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	48	6	41

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n=92/ *Angebot Sammeltaxis wg. geringer Fallzahl nicht dargestellt (n=10); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

ÖV – Sachsen

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

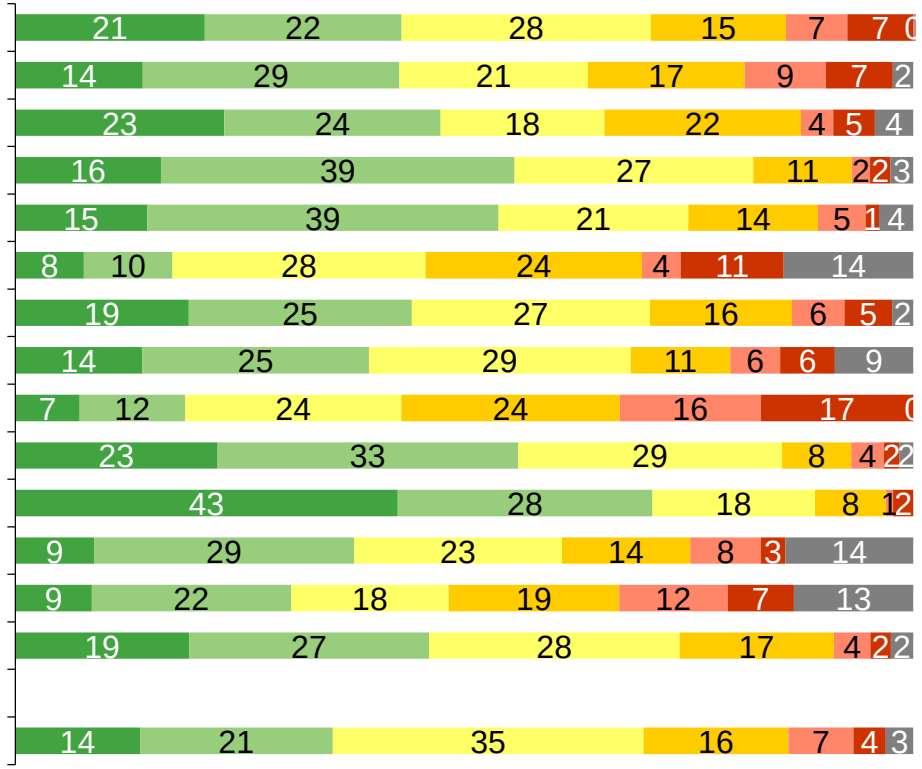


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	39	17	22
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	31	15	15
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	38	32	6
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	50	8	42
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	40	9	31
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	14	24	-10
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	37	16	21
Barrierefreiheit	41	12	28
Kosten für Bus- und Bahntickets	9	39	-30
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	62	2	60
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	70	3	68
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	32	11	20
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	33	21	12
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	45	6	39
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.*	66	0	66
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	52	9	43

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n=108/ *Angebot Sammeltaxis wg. geringer Fallzahl nicht dargestellt (n=10); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

ÖV – Sachsen-Anhalt

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

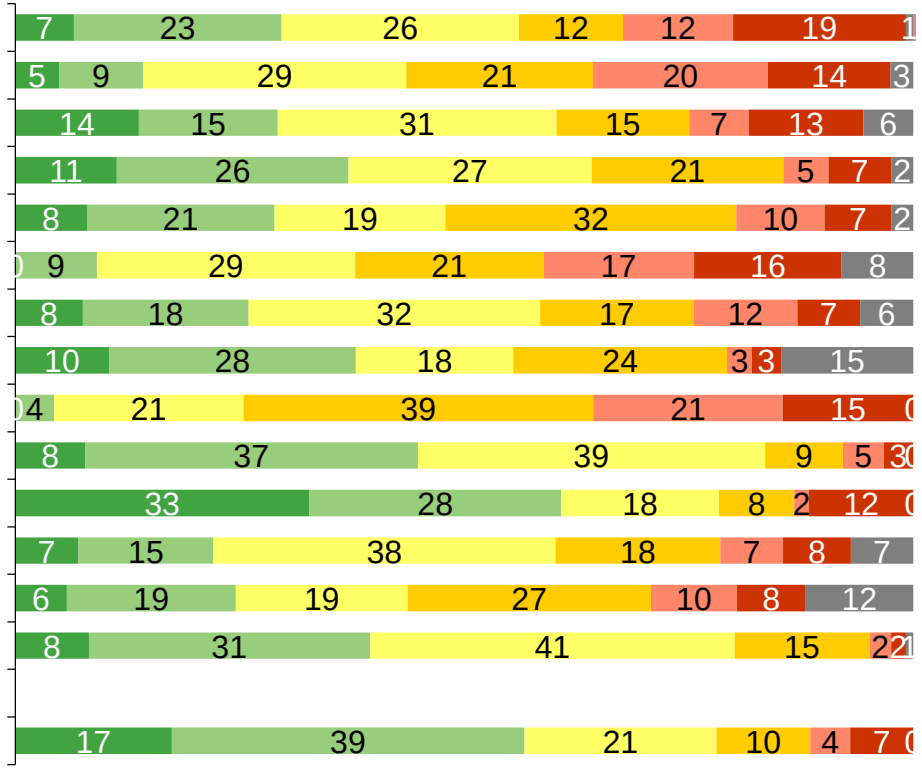


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	43	14	29
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	43	16	26
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	47	8	39
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	56	4	51
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	54	7	47
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	18	16	2
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	44	11	33
Barrierefreiheit	39	12	28
Kosten für Bus- und Bahntickets	19	33	-14
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	56	5	51
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	71	3	68
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	38	11	27
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	31	19	11
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	46	6	40
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.*	35	8	27
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	35	11	25

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n=105/ *Angebot Sammeltaxis wg. geringer Fallzahl nicht dargestellt (n=17); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

ÖV – Schleswig-Holstein

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

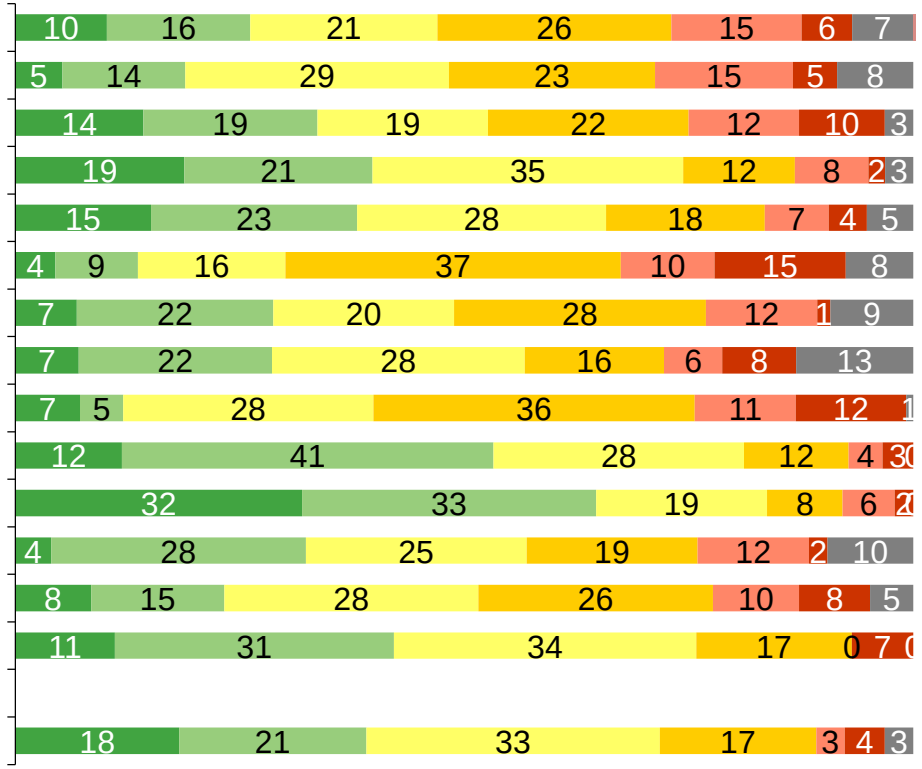


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	30	31	-2
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	14	33	-19
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	29	19	10
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	37	12	25
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	29	17	12
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	9	33	-24
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	26	19	7
Barrierefreiheit	38	6	32
Kosten für Bus- und Bahntickets	4	36	-31
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	45	8	37
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	61	13	48
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	22	15	8
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	25	17	7
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	40	4	35
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.*	0	13	-13
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	57	11	45

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n=80/ *Angebot Sammeltaxis wg. geringer Fallzahl nicht dargestellt (n=10); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

ÖV – Thüringen

ÖV – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

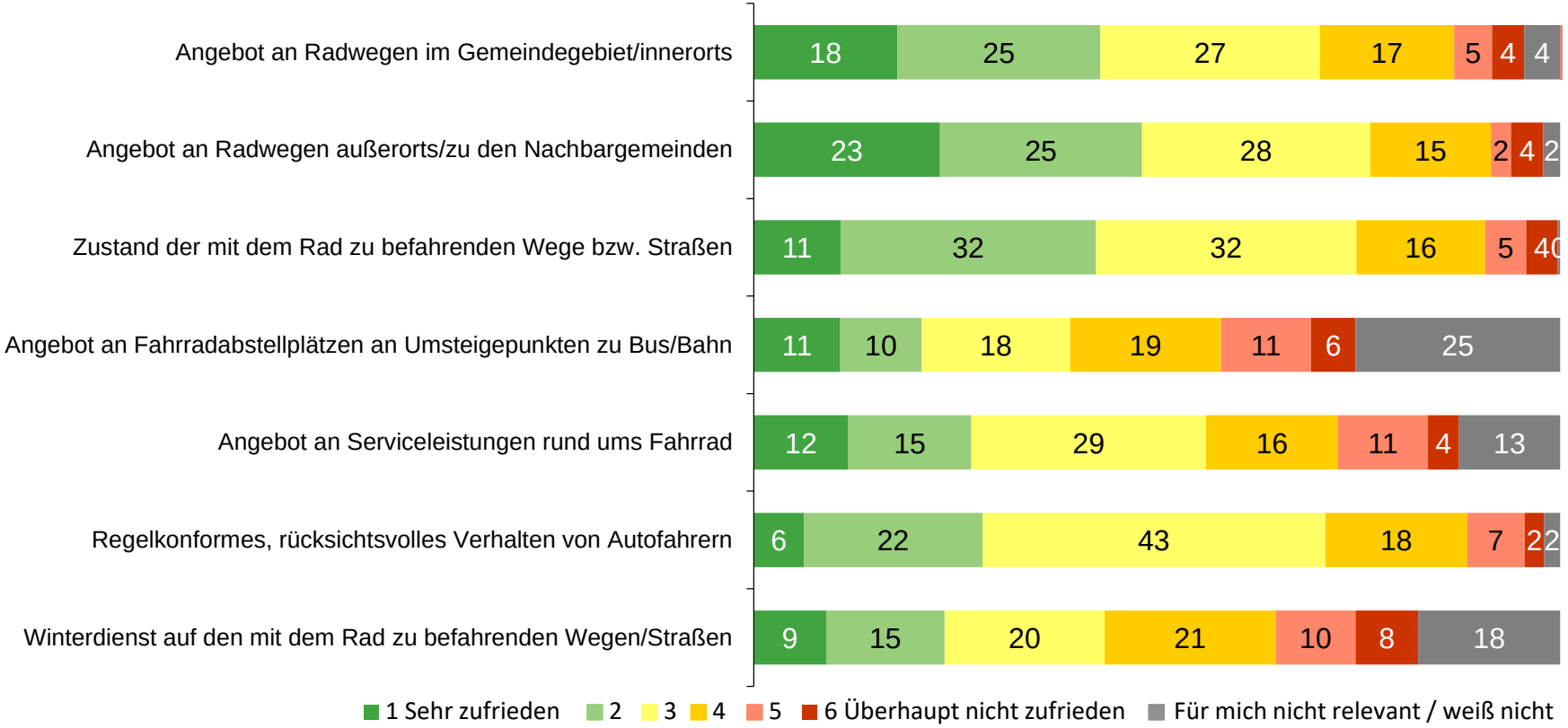


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Verfügbarkeit direkter Verbindungen zur nächsten (größeren) Stadt	26	20	6
Taktung/tageszeitliche Verteilung Bus-/Bahn-/S-Bahn-Verbindungen	19	20	-1
Entfernung bis zum nächsten Bahnhof/S-Bahn-Haltestelle	34	22	12
Zuverlässigkeit der Zielerreichung bis 10 km in der geplanten Zeit	40	10	30
Zuverlässigkeit der Zielerreichung in 10-50 km in der geplanten Zeit	38	11	27
Informationen durch den Anbieter bei Störungen	14	25	-11
Bereitstellung von Reiseinformationen durch den Anbieter	29	14	15
Barrierefreiheit	29	15	14
Kosten für Bus- und Bahntickets	12	24	-12
Platzangebot in Bussen bzw. Zügen	53	7	46
Entfernung bis zur nächsten Bushaltestelle	65	8	57
Angebot von Kfz-Parkplätzen an Bahnhöfen/S-Bahn-Haltestellen	32	14	18
Verfügbarkeit mobiles Internet zur Online-Information über die Fahrt	23	18	6
Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen	42	7	35
Qualität des Angebots an Anrufsammeltaxis etc.*	20	41	-21
Sicherheitsgefühl an/in Haltestellen/Fahrzeugen bzgl. Kriminalität	39	8	31

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem ÖV zurücklegen n=86/ *Angebot Sammeltaxis wg. geringer Fallzahl nicht dargestellt (n=11); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Fahrrad – Baden-Württemberg

Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

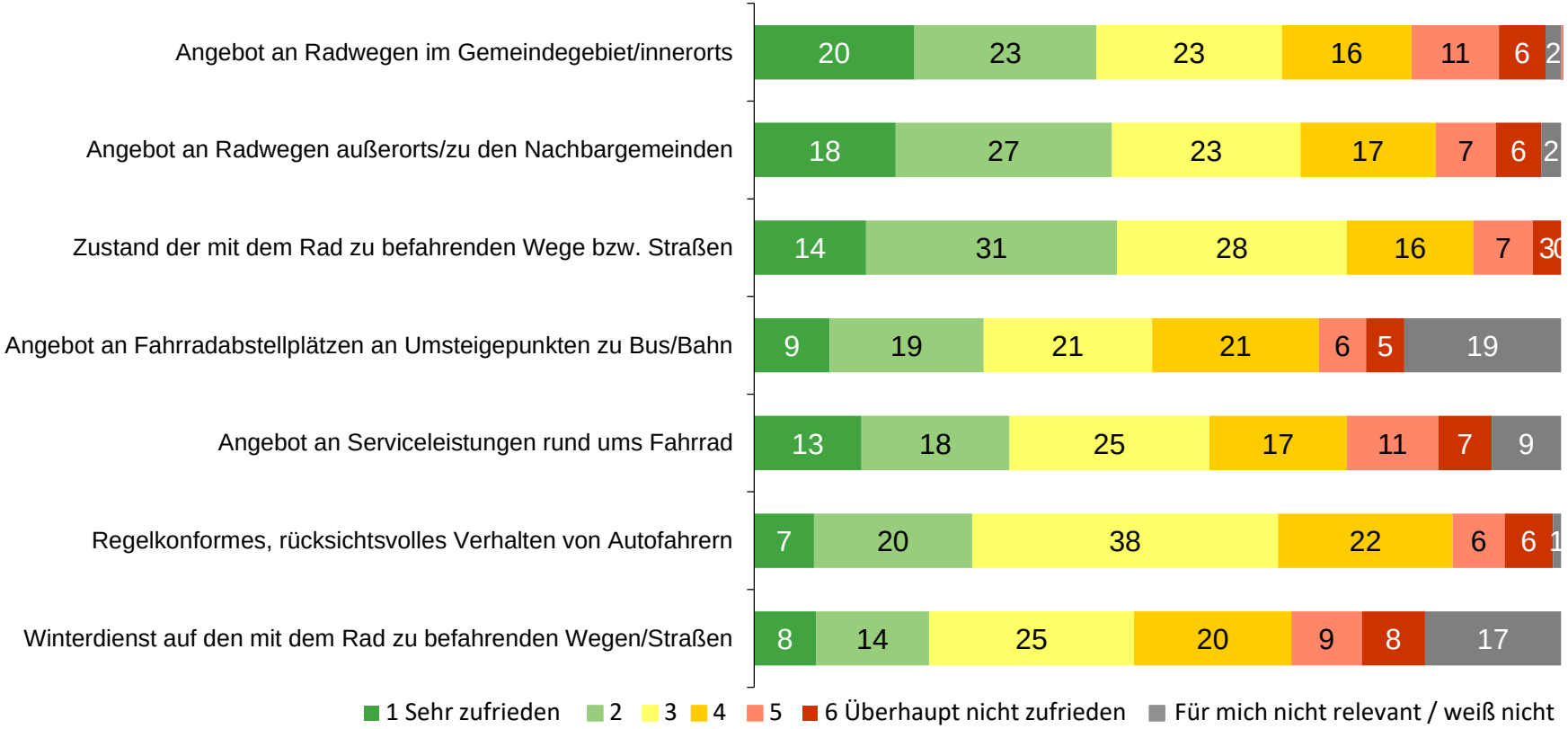


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Radwegen im Gemeindegebiet/innerorts	43	9	**34**
Angebot an Radwegen außerorts/zu den Nachbargemeinden	48	6	**42**
Zustand der mit dem Rad zu befahrenden Wege bzw. Straßen	42	9	**33**
Angebot an Fahrradabstellplätzen an Umsteigepunkten zu Bus/Bahn	21	17	**4**
Angebot an Serviceleistungen rund ums Fahrrad	27	15	**12**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	28	10	**19**
Winterdienst auf den mit dem Rad zu befahrenden Wegen/Straßen	24	18	**6**

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n=112; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Fahrrad – Bayern

Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

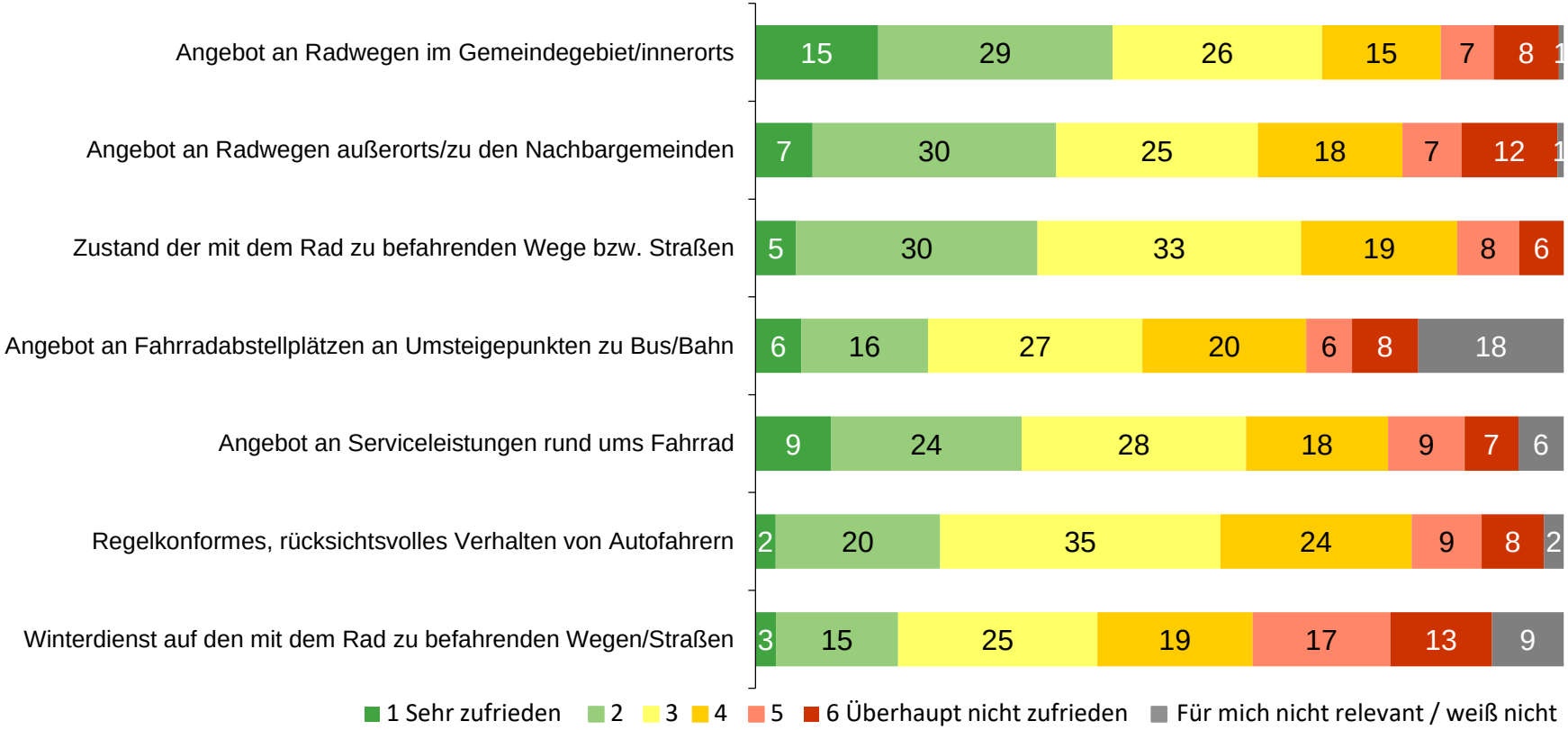


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Radwegen im Gemeindegebiet/innerorts	42	17	**26**
Angebot an Radwegen außerorts/zu den Nachbargemeinden	44	13	**31**
Zustand der mit dem Rad zu befahrenden Wege bzw. Straßen	45	11	**34**
Angebot an Fahrradabstellplätzen an Umsteigepunkten zu Bus/Bahn	28	11	**18**
Angebot an Serviceleistungen rund ums Fahrrad	32	18	**14**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	27	12	**15**
Winterdienst auf den mit dem Rad zu befahrenden Wegen/Straßen	22	17	**5**

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n=312; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Fahrrad – Brandenburg

Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

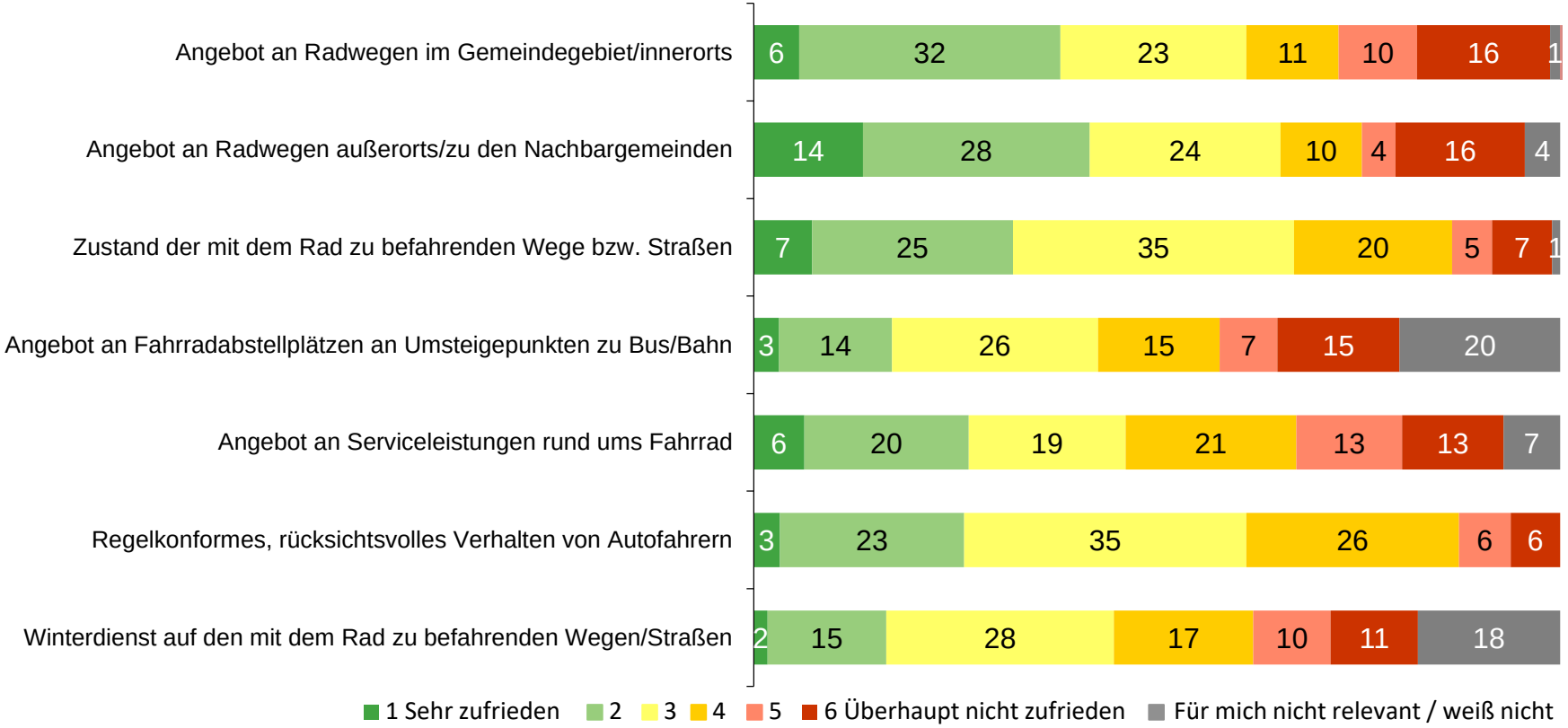


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Radwegen im Gemeindegebiet/innerorts	44	15	30
Angebot an Radwegen außerorts/zu den Nachbargemeinden	37	19	18
Zustand der mit dem Rad zu befahrenden Wege bzw. Straßen	35	13	22
Angebot an Fahrradabstellplätzen an Umsteigepunkten zu Bus/Bahn	21	14	8
Angebot an Serviceleistungen rund ums Fahrrad	33	16	17
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	23	16	7
Winterdienst auf den mit dem Rad zu befahrenden Wegen/Straßen	18	30	-12

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n=162; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Fahrrad – Hessen

Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

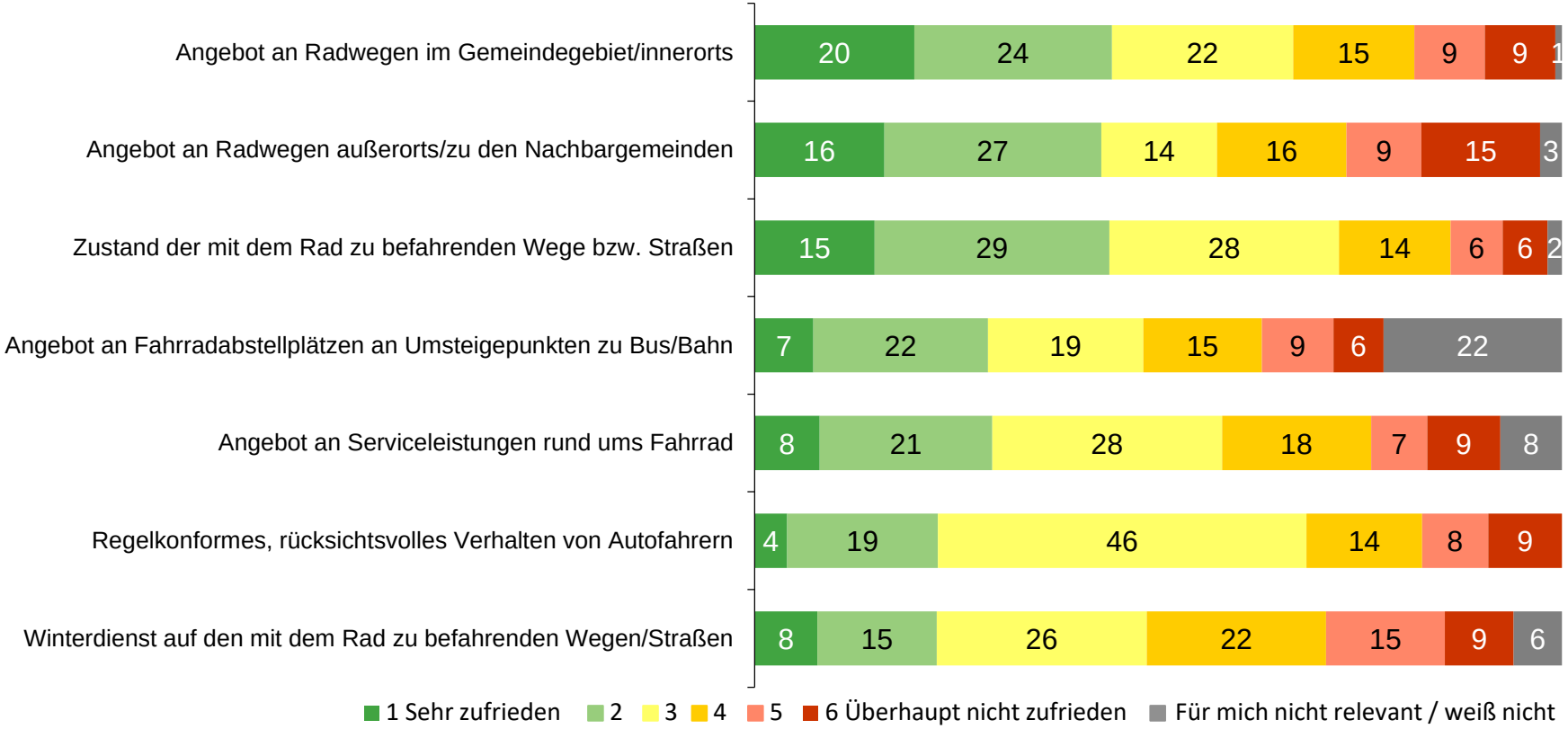


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Radwegen im Gemeindegebiet/innerorts	38	26	12
Angebot an Radwegen außerorts/zu den Nachbargemeinden	42	20	21
Zustand der mit dem Rad zu befahrenden Wege bzw. Straßen	32	12	20
Angebot an Fahrradabstellplätzen an Umsteigepunkten zu Bus/Bahn	17	22	-5
Angebot an Serviceleistungen rund ums Fahrrad	27	26	1
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	26	13	14
Winterdienst auf den mit dem Rad zu befahrenden Wegen/Straßen	16	20	-4

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n=86; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Fahrrad – Mecklenburg-Vorpommern

Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

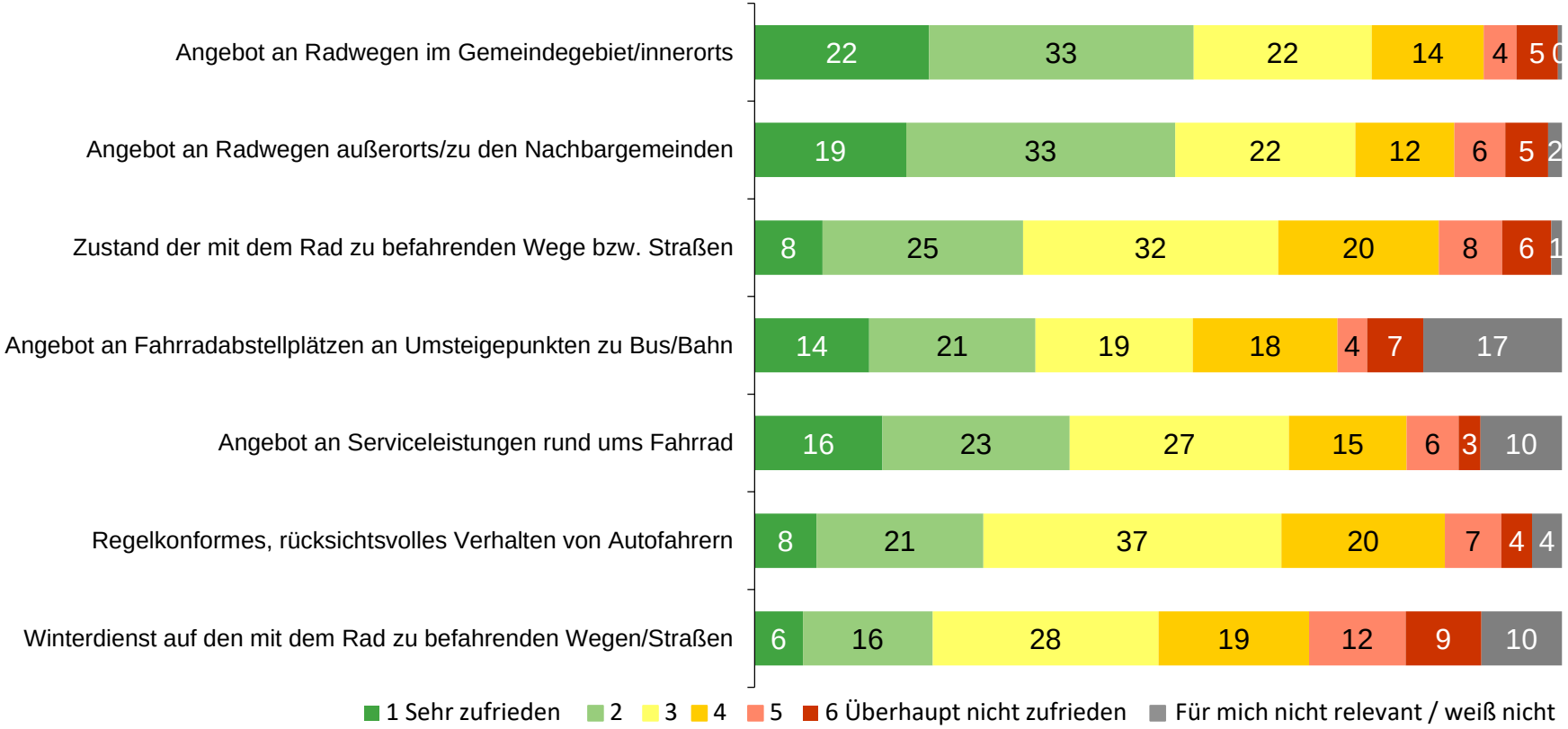


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Radwegen im Gemeindegebiet/innerorts	44	17	27
Angebot an Radwegen außerorts/zu den Nachbargemeinden	43	24	19
Zustand der mit dem Rad zu befahrenden Wege bzw. Straßen	44	12	32
Angebot an Fahrradabstellplätzen an Umsteigepunkten zu Bus/Bahn	29	15	14
Angebot an Serviceleistungen rund ums Fahrrad	29	16	13
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	23	17	5
Winterdienst auf den mit dem Rad zu befahrenden Wegen/Straßen	23	23	-1

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n=123; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Fahrrad – Niedersachsen

Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

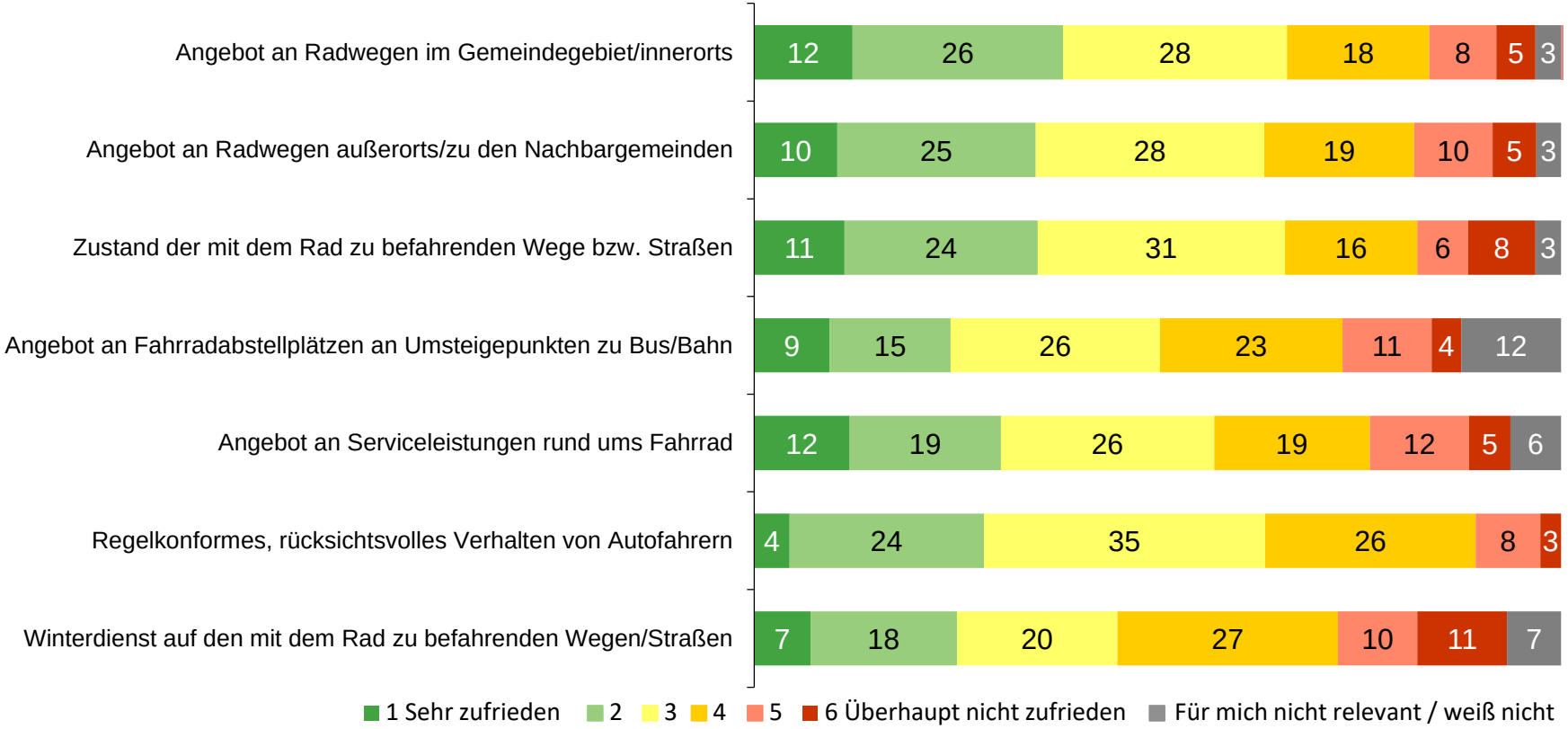


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Radwegen im Gemeindegebiet/innerorts	54	9	**45**
Angebot an Radwegen außerorts/zu den Nachbargemeinden	52	12	**40**
Zustand der mit dem Rad zu befahrenden Wege bzw. Straßen	33	14	**19**
Angebot an Fahrradabstellplätzen an Umsteigepunkten zu Bus/Bahn	35	11	**24**
Angebot an Serviceleistungen rund ums Fahrrad	39	9	**30**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	28	11	**18**
Winterdienst auf den mit dem Rad zu befahrenden Wegen/Straßen	22	21	**1**

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n=267; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Fahrrad – Nordrhein-Westfalen

Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

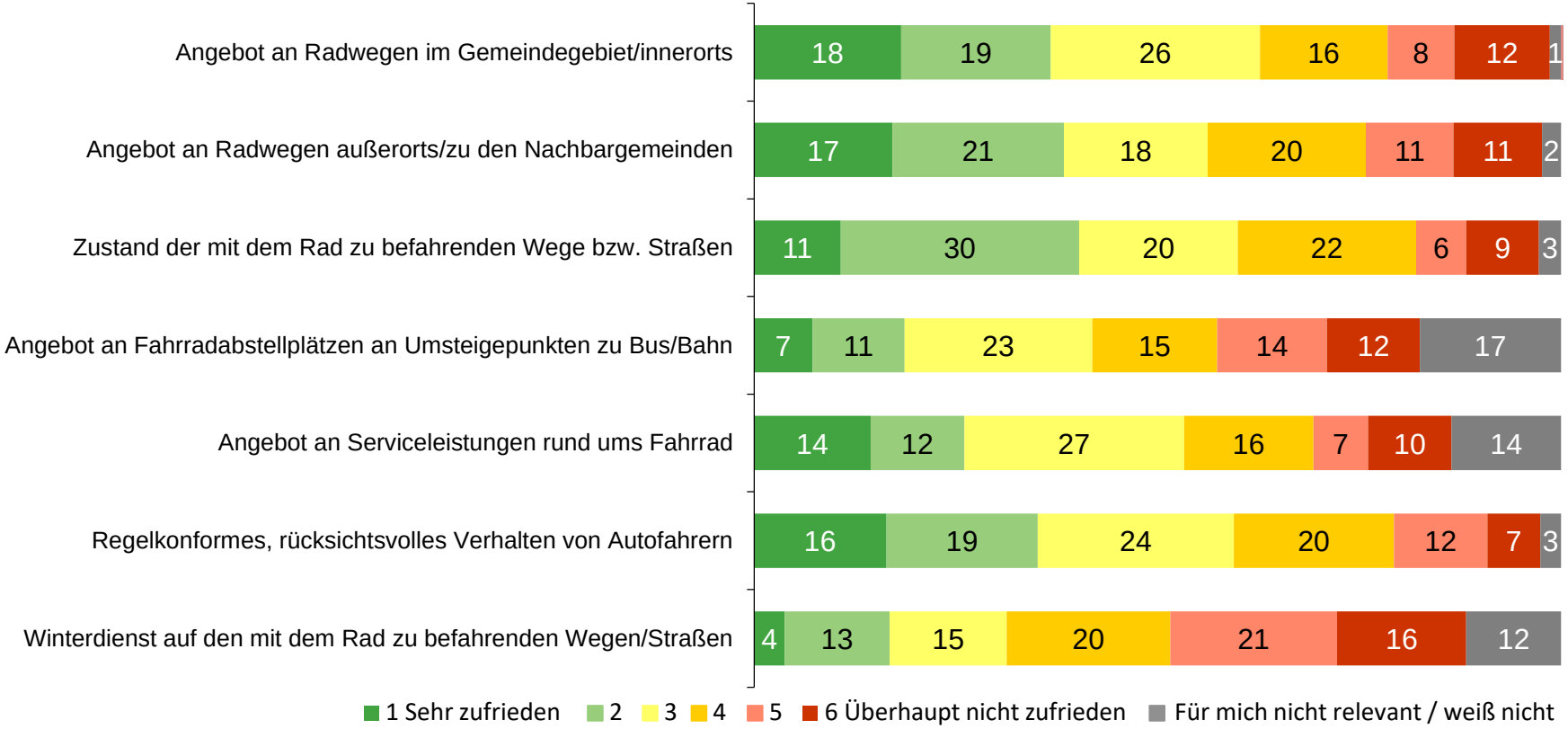


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Radwegen im Gemeindegebiet/innerorts	38	13	**25**
Angebot an Radwegen außerorts/zu den Nachbargemeinden	35	15	**20**
Zustand der mit dem Rad zu befahrenden Wege bzw. Straßen	35	15	**20**
Angebot an Fahrradabstellplätzen an Umsteigepunkten zu Bus/Bahn	24	15	**10**
Angebot an Serviceleistungen rund ums Fahrrad	31	17	**13**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	28	11	**18**
Winterdienst auf den mit dem Rad zu befahrenden Wegen/Straßen	25	21	**4**

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n=113; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Fahrrad – Rheinland-Pfalz

Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

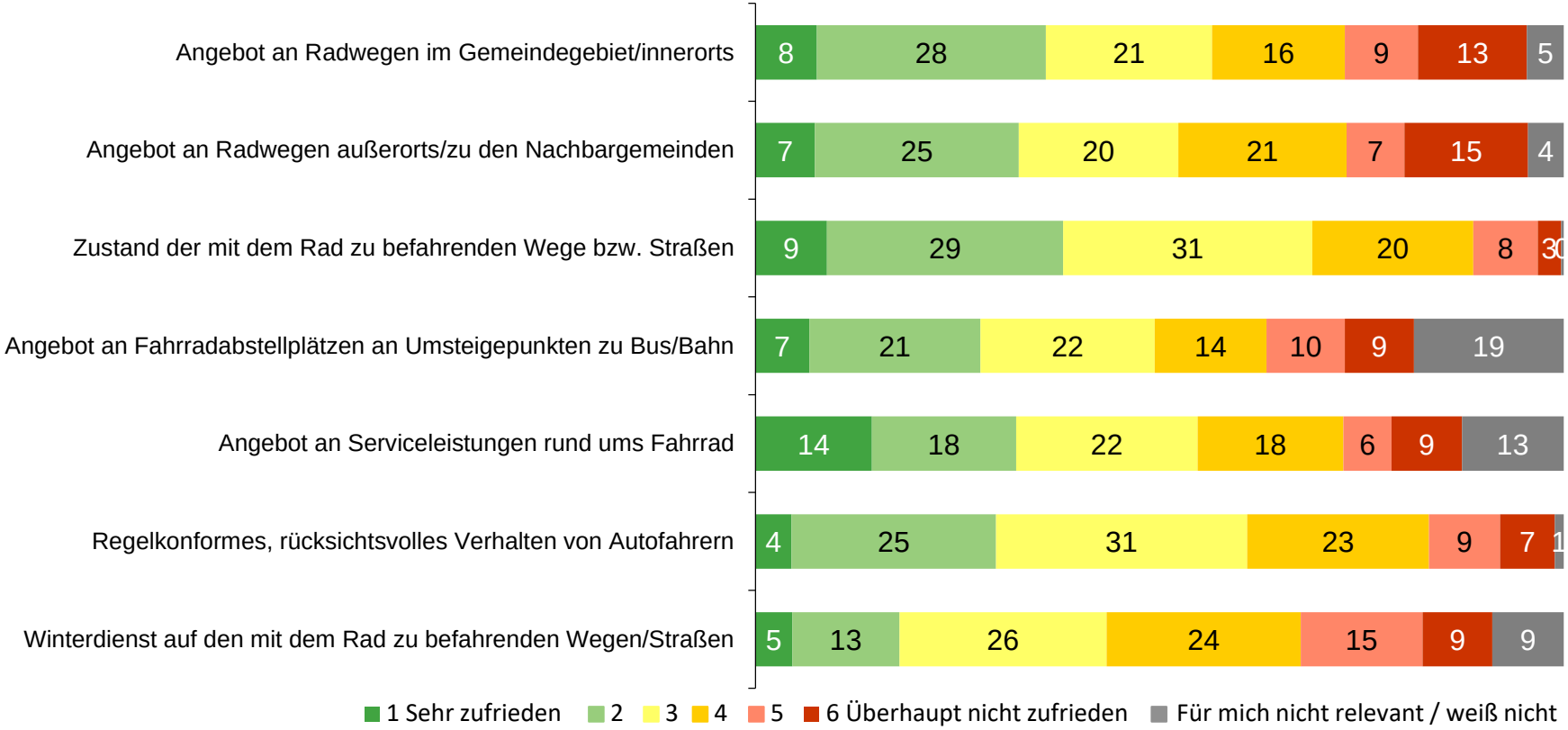


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Radwegen im Gemeindegebiet/innerorts	37	20	17
Angebot an Radwegen außerorts/zu den Nachbargemeinden	38	22	17
Zustand der mit dem Rad zu befahrenden Wege bzw. Straßen	40	15	25
Angebot an Fahrradabstellplätzen an Umsteigepunkten zu Bus/Bahn	19	25	-7
Angebot an Serviceleistungen rund ums Fahrrad	26	17	9
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	35	18	17
Winterdienst auf den mit dem Rad zu befahrenden Wegen/Straßen	17	37	-20

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n=71; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Fahrrad – Sachsen

Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

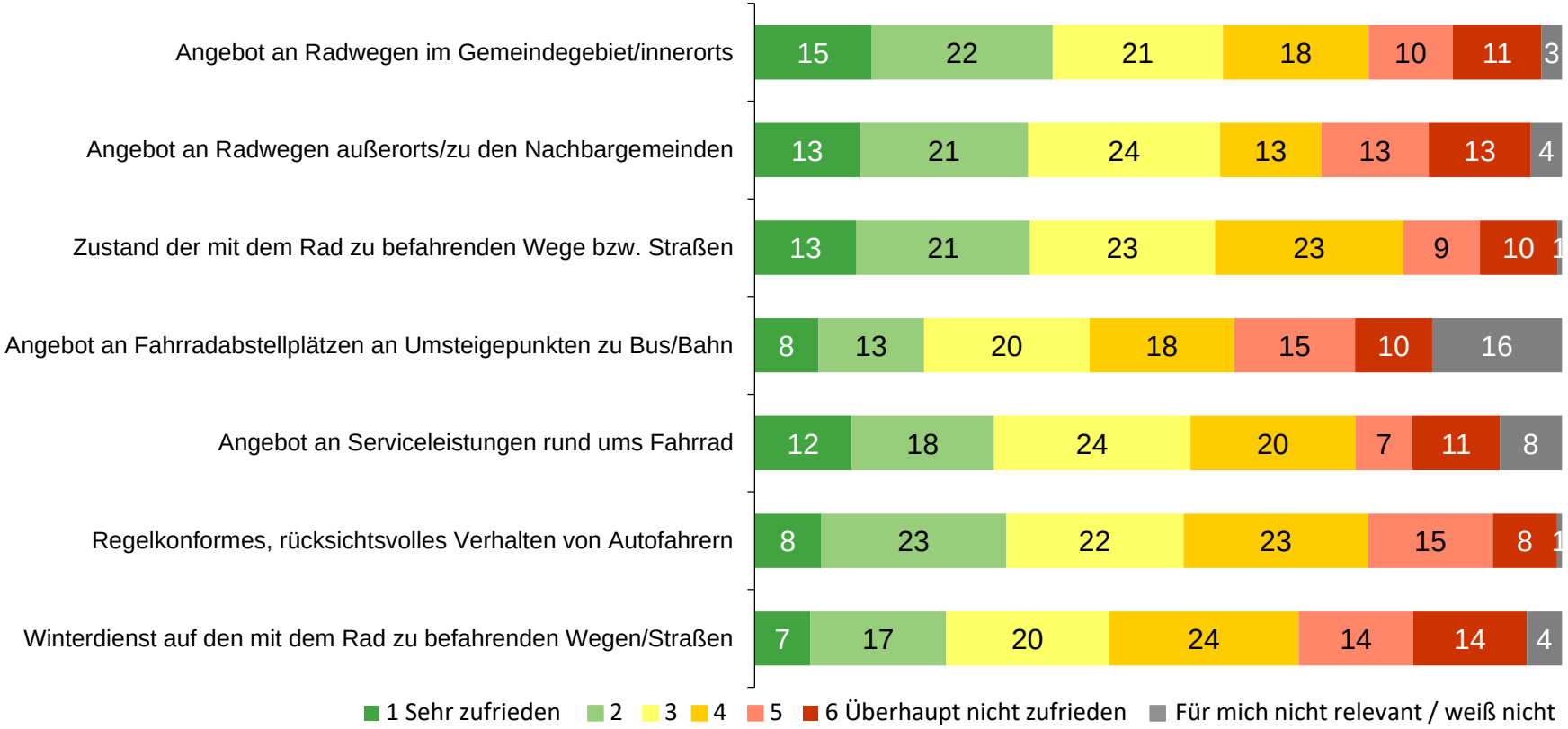


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Radwegen im Gemeindegebiet/innerorts	36	23	13
Angebot an Radwegen außerorts/zu den Nachbargemeinden	33	22	10
Zustand der mit dem Rad zu befahrenden Wege bzw. Straßen	38	11	27
Angebot an Fahrradabstellplätzen an Umsteigepunkten zu Bus/Bahn	28	18	10
Angebot an Serviceleistungen rund ums Fahrrad	32	15	18
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	30	16	14
Winterdienst auf den mit dem Rad zu befahrenden Wegen/Straßen	18	24	-6

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n=141; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Fahrrad – Sachsen-Anhalt

Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

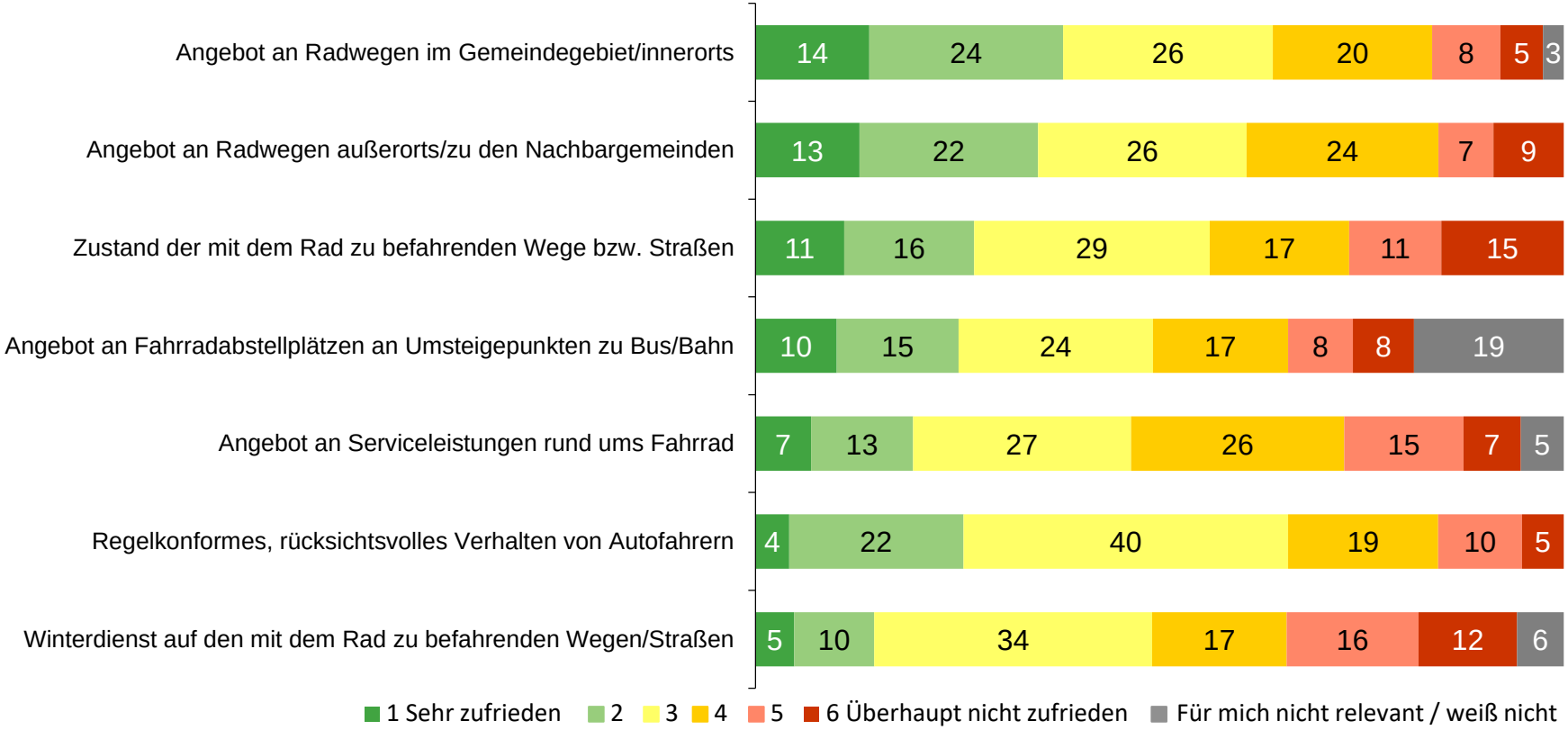


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Radwegen im Gemeindegebiet/innerorts	37	21	15
Angebot an Radwegen außerorts/zu den Nachbargemeinden	34	26	8
Zustand der mit dem Rad zu befahrenden Wege bzw. Straßen	34	19	15
Angebot an Fahrradabstellplätzen an Umsteigepunkten zu Bus/Bahn	21	25	-4
Angebot an Serviceleistungen rund ums Fahrrad	30	18	12
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	31	23	8
Winterdienst auf den mit dem Rad zu befahrenden Wegen/Straßen	24	28	-5

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n=138; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Fahrrad – Schleswig-Holstein

Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

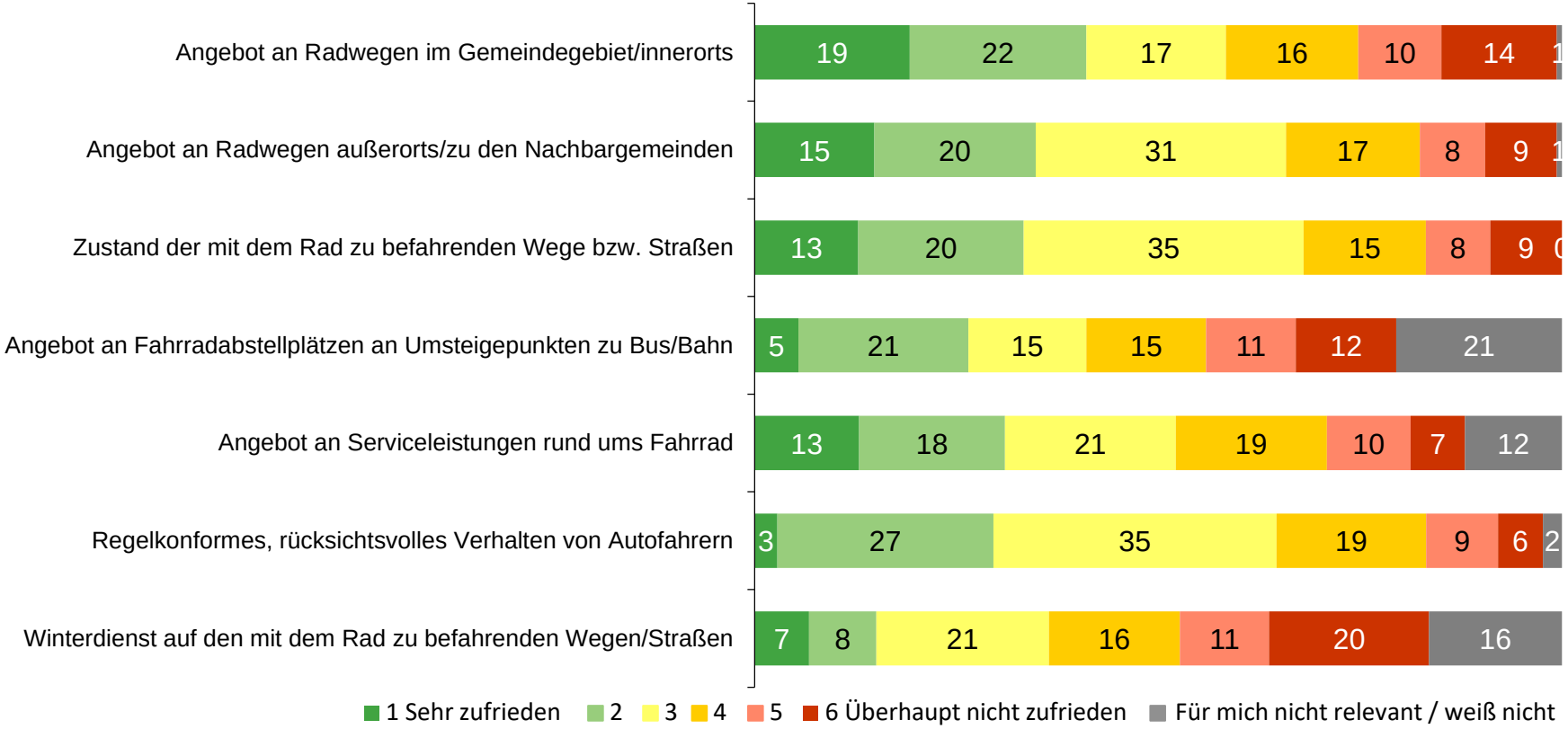


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Radwegen im Gemeindegebiet/innerorts	38	14	**24**
Angebot an Radwegen außerorts/zu den Nachbargemeinden	35	16	**19**
Zustand der mit dem Rad zu befahrenden Wege bzw. Straßen	27	27	**1**
Angebot an Fahrradabstellplätzen an Umsteigepunkten zu Bus/Bahn	25	16	**10**
Angebot an Serviceleistungen rund ums Fahrrad	19	22	**-2**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	26	16	**10**
Winterdienst auf den mit dem Rad zu befahrenden Wegen/Straßen	15	28	**-14**

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n=106; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Fahrrad – Thüringen

Fahrrad – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

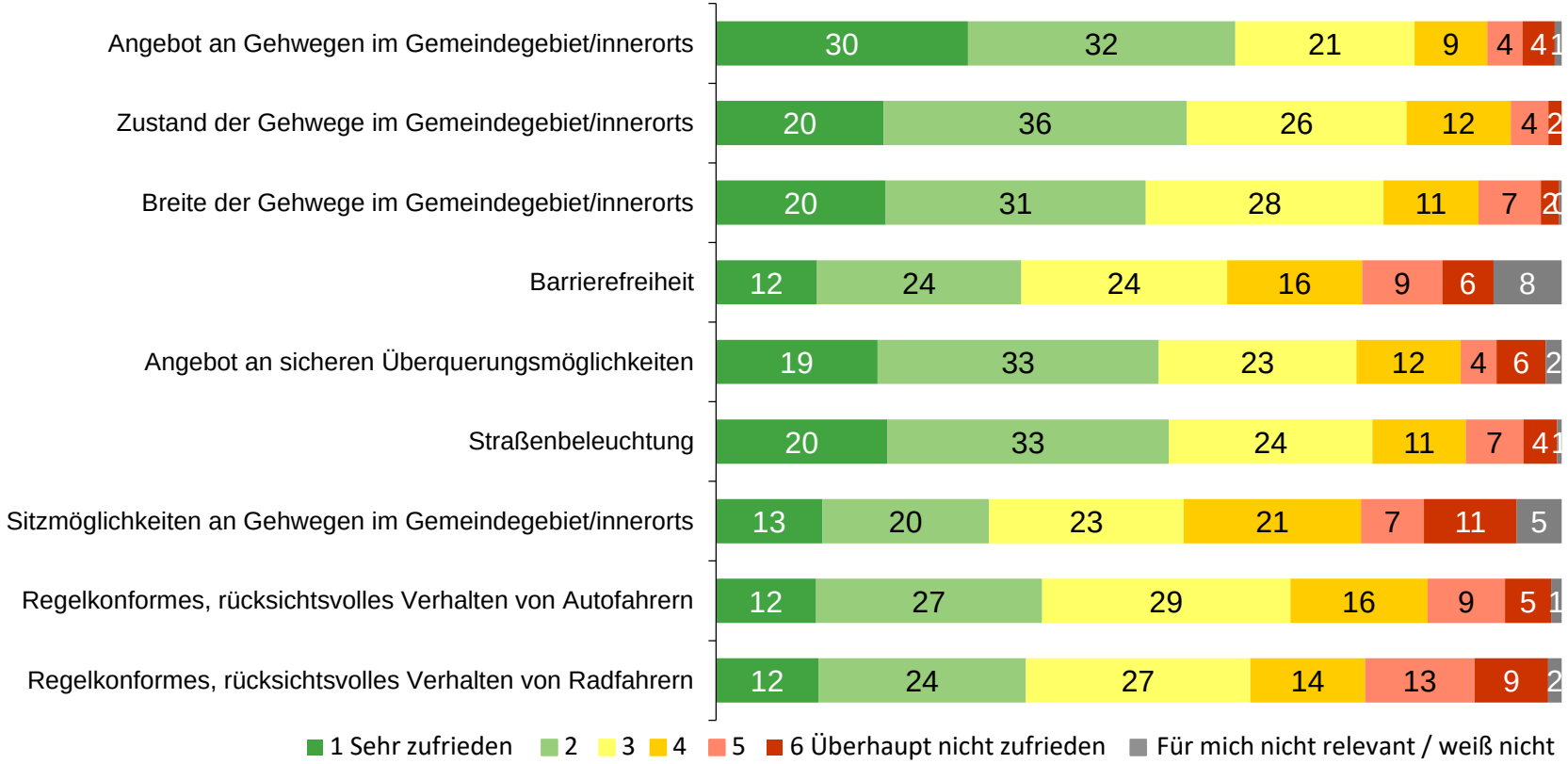


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Radwegen im Gemeindegebiet/innerorts	41	25	17
Angebot an Radwegen außerorts/zu den Nachbargemeinden	35	17	18
Zustand der mit dem Rad zu befahrenden Wege bzw. Straßen	33	17	16
Angebot an Fahrradabstellplätzen an Umsteigepunkten zu Bus/Bahn	26	24	3
Angebot an Serviceleistungen rund ums Fahrrad	31	17	14
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	30	14	15
Winterdienst auf den mit dem Rad zu befahrenden Wegen/Straßen	15	31	-16

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde mit dem Fahrrad zurücklegen n=106; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Zu Fuß - Baden-Württemberg

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

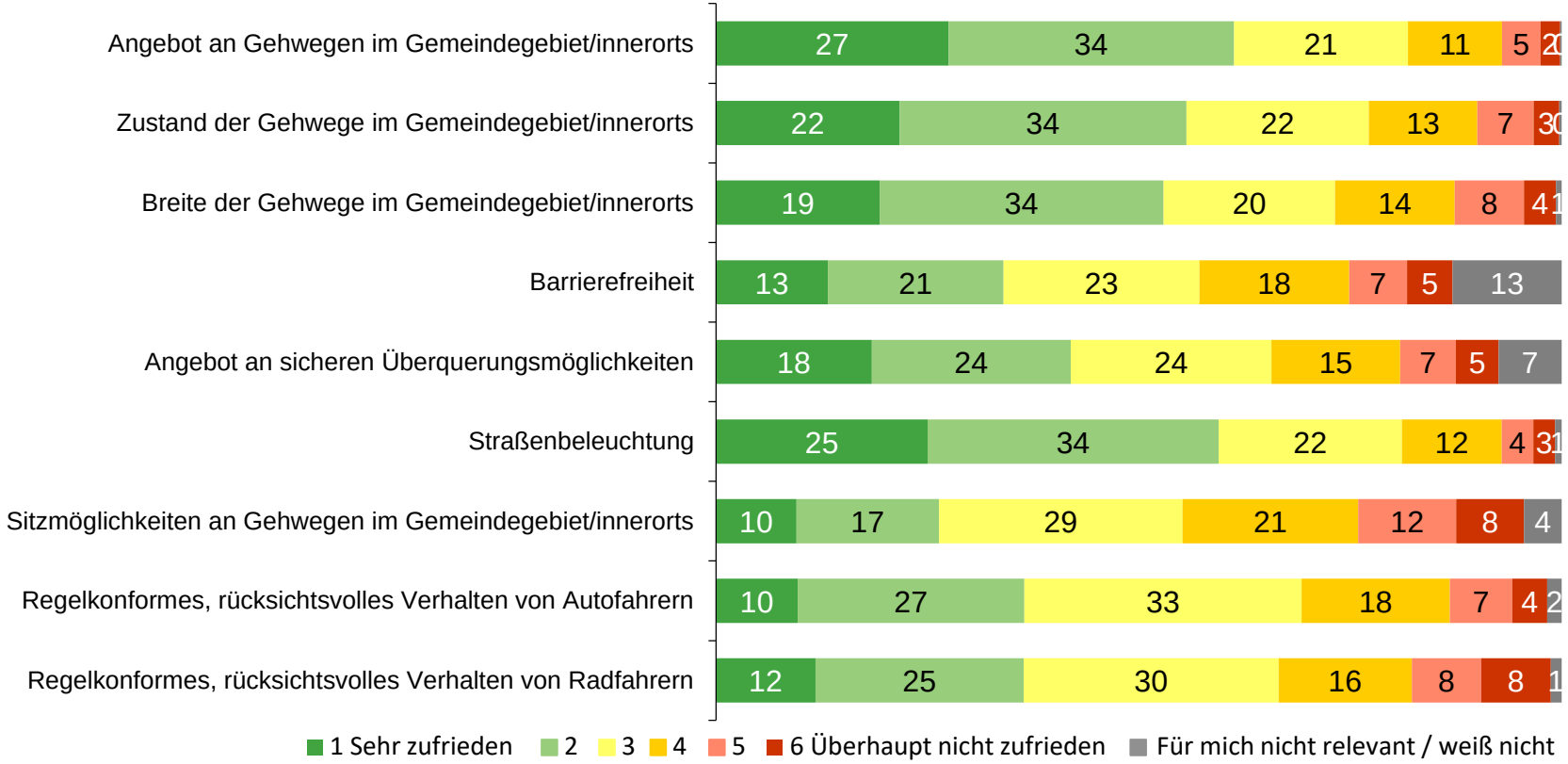


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	61	8	**53**
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	56	6	**50**
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	51	10	**41**
Barrierefreiheit	36	16	**21**
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	52	10	**42**
Straßenbeleuchtung	54	11	**43**
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	32	18	**14**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	39	15	**24**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	37	22	**15**

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n=209; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Zu Fuß - Bayern

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

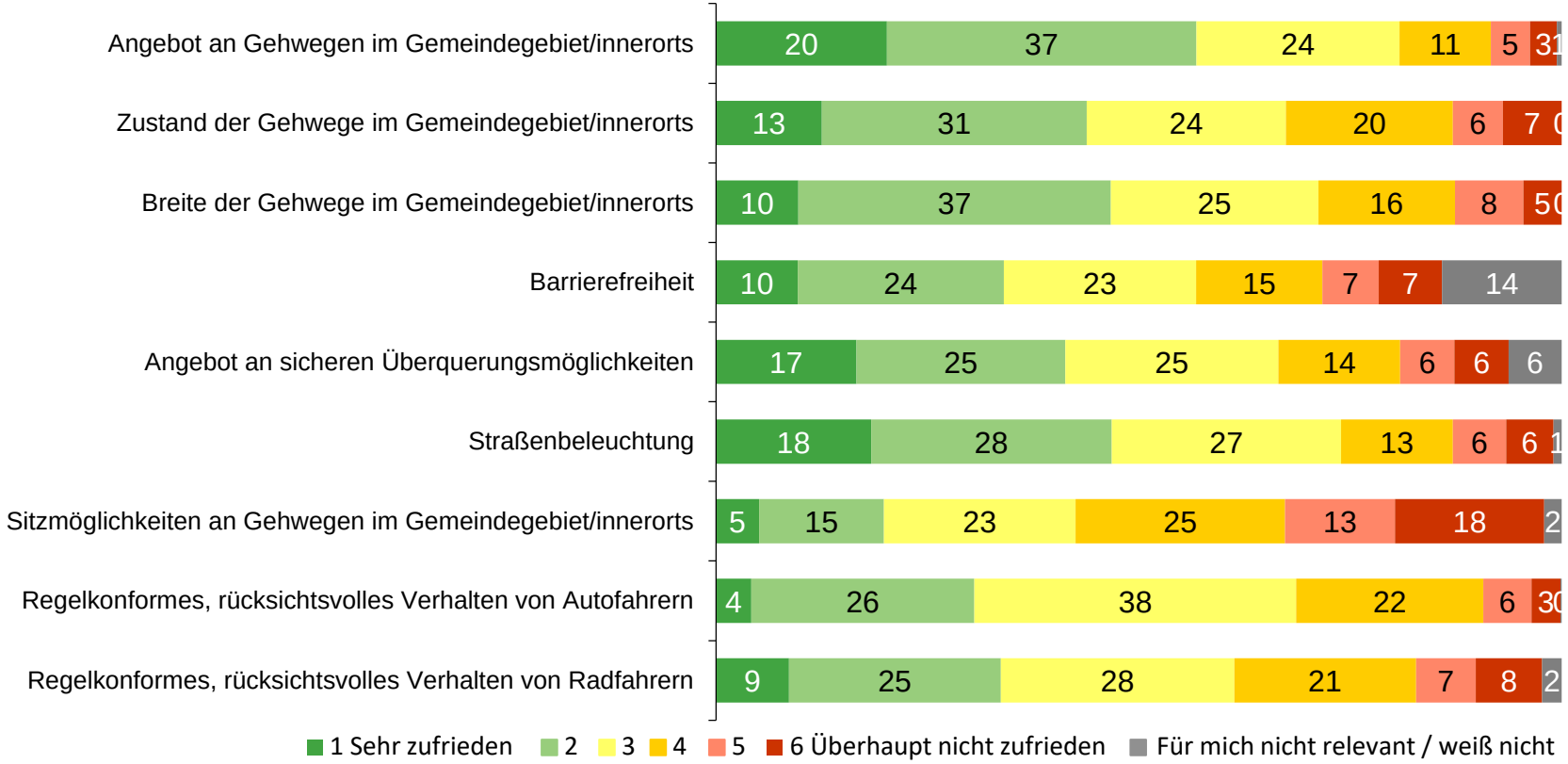


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	61	7	**54**
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	56	10	**46**
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	53	12	**41**
Barrierefreiheit	34	12	**22**
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	42	12	**30**
Straßenbeleuchtung	59	6	**53**
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	26	20	**7**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	36	12	**25**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	36	16	**20**

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n=506; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Zu Fuß - Brandenburg

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

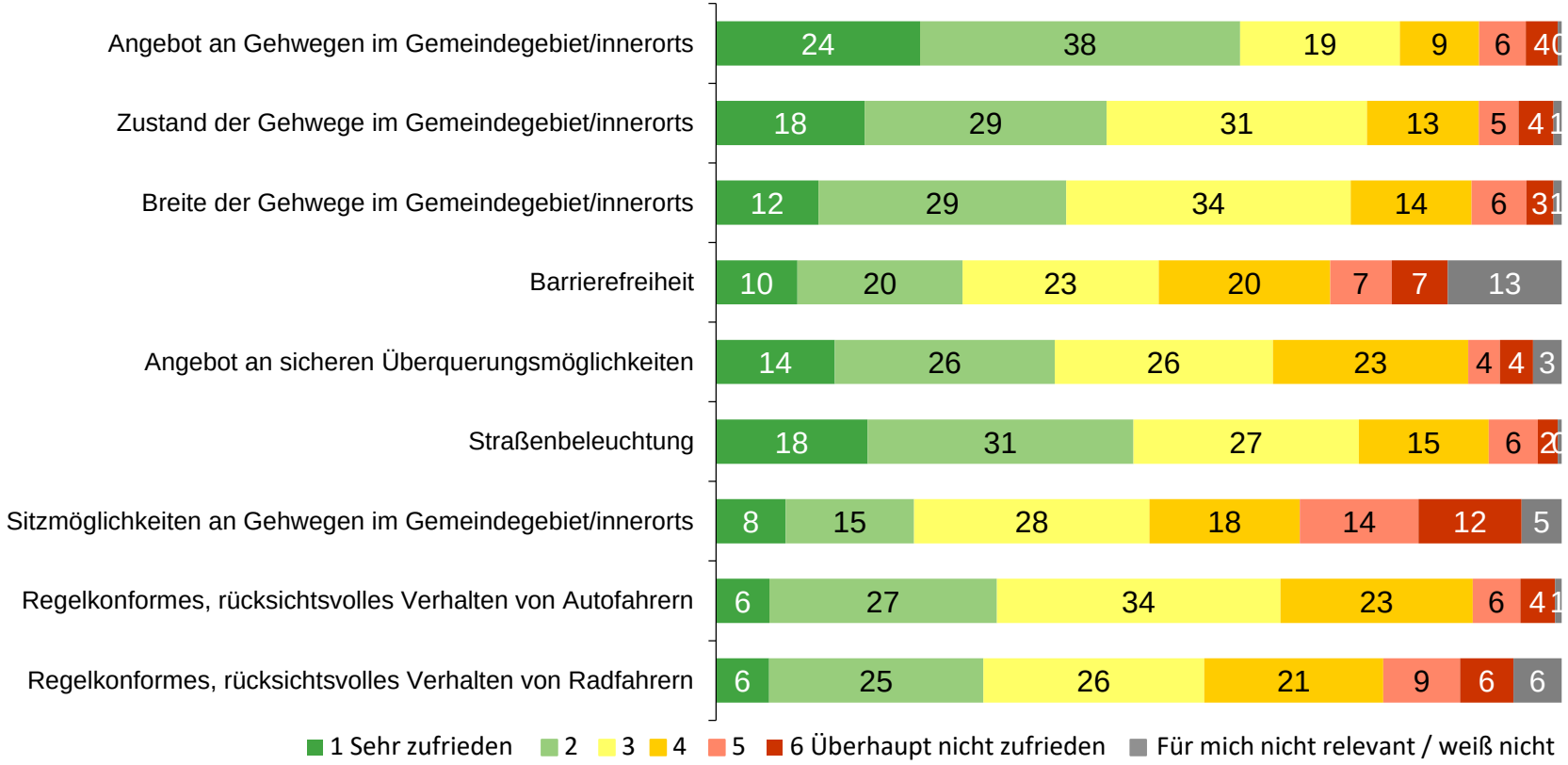


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	57	8	49
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	44	13	31
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	47	13	34
Barrierefreiheit	34	14	20
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	41	13	28
Straßenbeleuchtung	47	12	35
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	20	31	-11
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	31	9	21
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	34	15	19

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n=210; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Zu Fuß - Hessen

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

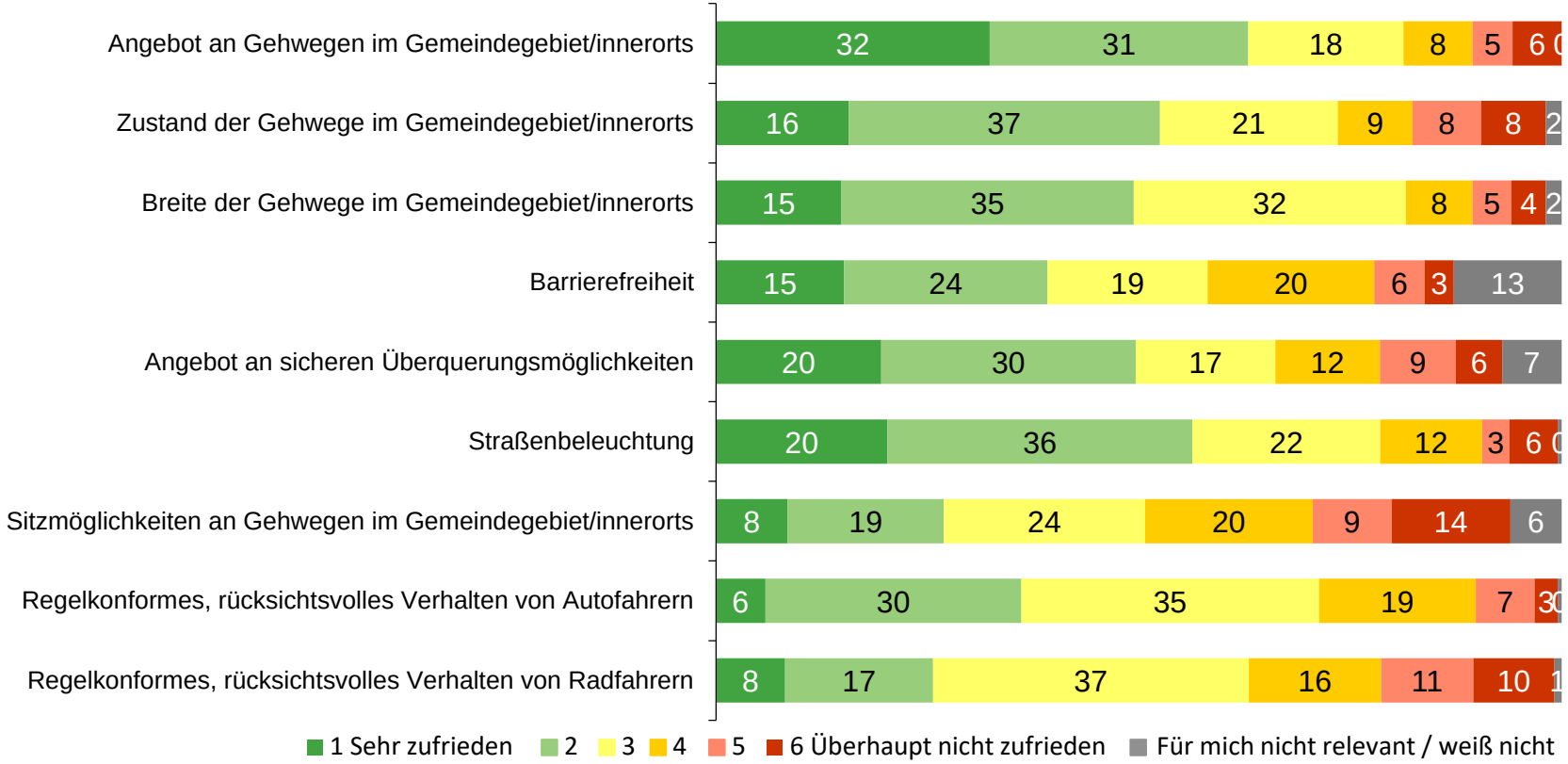


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	62	9	53
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	46	9	37
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	41	10	32
Barrierefreiheit	29	14	15
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	40	8	32
Straßenbeleuchtung	49	8	41
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	23	26	-3
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	33	10	23
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	32	15	16

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n=196; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Zu Fuß – Mecklenburg-Vorpommern

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

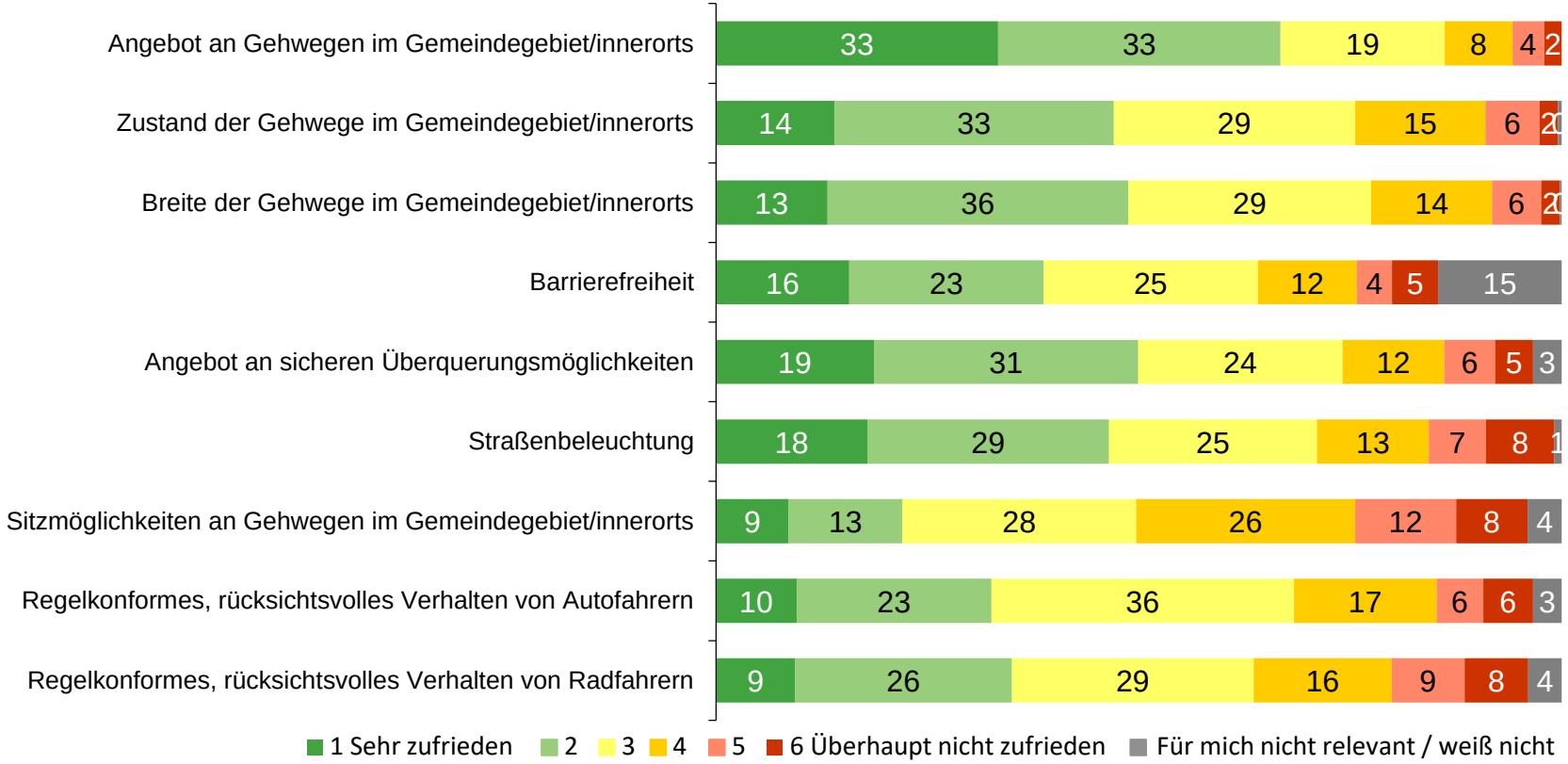


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	63	11	**52**
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	52	16	**37**
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	49	9	**41**
Barrierefreiheit	39	9	**30**
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	50	14	**35**
Straßenbeleuchtung	56	9	**47**
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	27	23	**4**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	36	10	**26**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	26	20	**5**

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n=174; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Zu Fuß – Niedersachsen

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

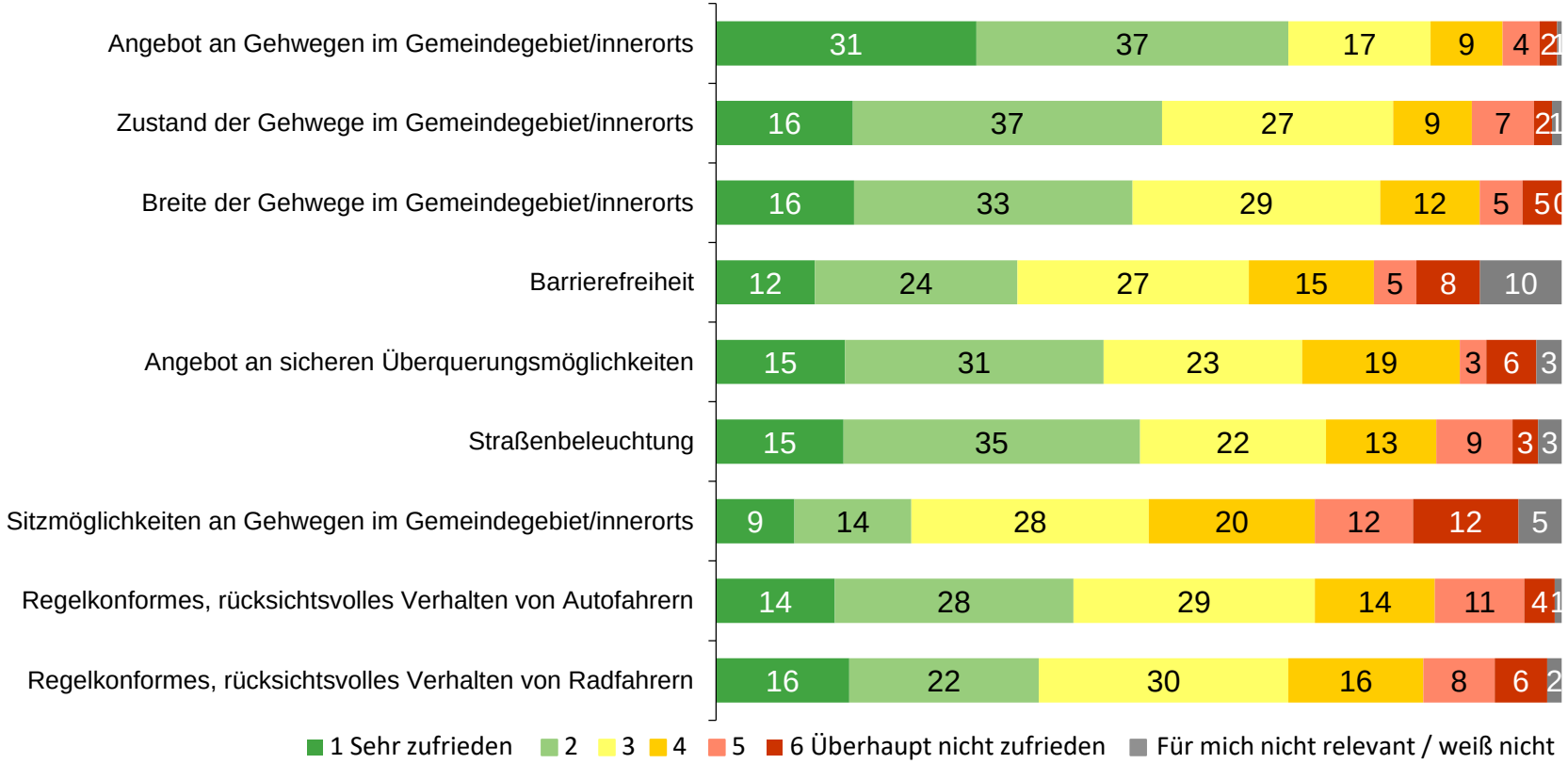


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	67	6	**61**
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	47	9	**38**
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	49	8	**41**
Barrierefreiheit	39	10	**29**
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	50	11	**39**
Straßenbeleuchtung	46	15	**32**
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	22	20	**2**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	33	11	**21**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	35	16	**19**

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n=372; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Zu Fuß – Nordrhein-Westfalen

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

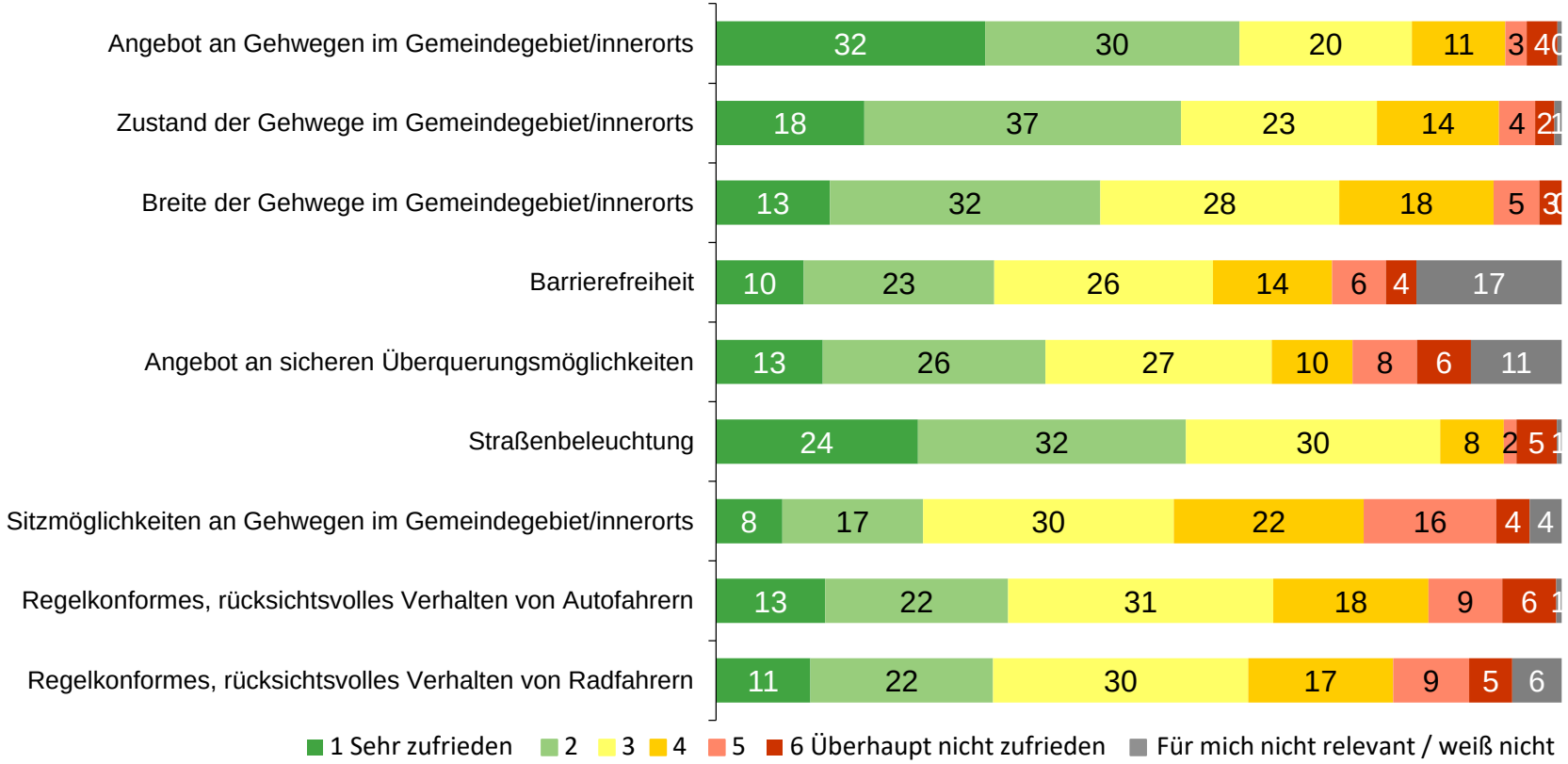


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	68	6	61
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	53	9	43
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	49	10	40
Barrierefreiheit	36	13	23
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	46	9	37
Straßenbeleuchtung	50	12	38
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	23	24	-1
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	42	14	28
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	38	15	24

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n=206; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Zu Fuß – Rheinland-Pfalz

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

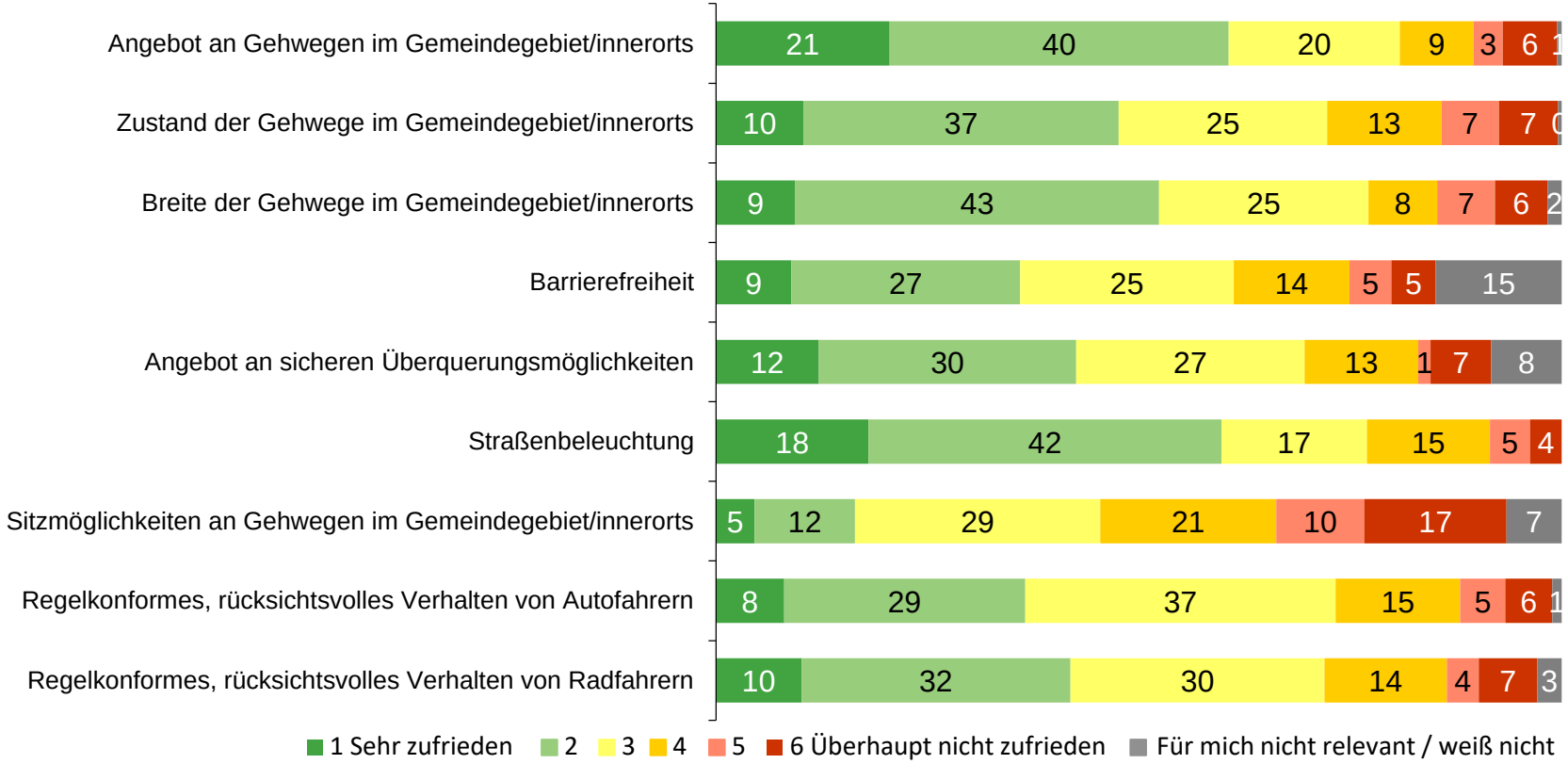


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	62	6	**56**
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	55	7	**48**
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	45	8	**37**
Barrierefreiheit	33	10	**23**
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	39	14	**25**
Straßenbeleuchtung	56	6	**49**
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	24	20	**5**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	35	15	**19**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	33	14	**19**

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n=172; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Zu Fuß – Sachsen

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

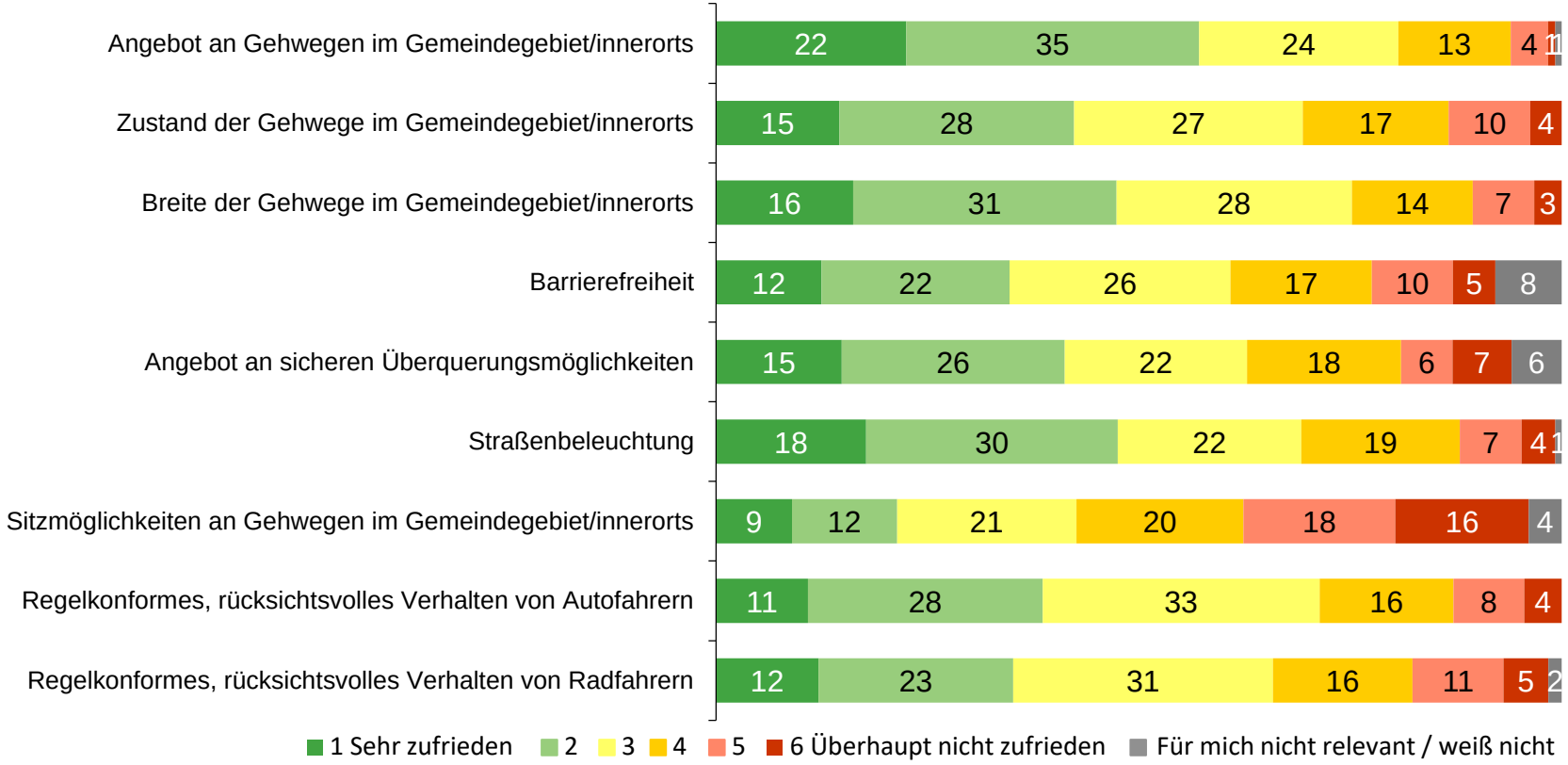


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	61	10	51
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	48	14	34
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	52	13	39
Barrierefreiheit	36	10	26
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	43	9	34
Straßenbeleuchtung	60	8	51
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	16	27	-11
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	37	11	26
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	42	11	31

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n=206; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Zu Fuß – Sachsen-Anhalt

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

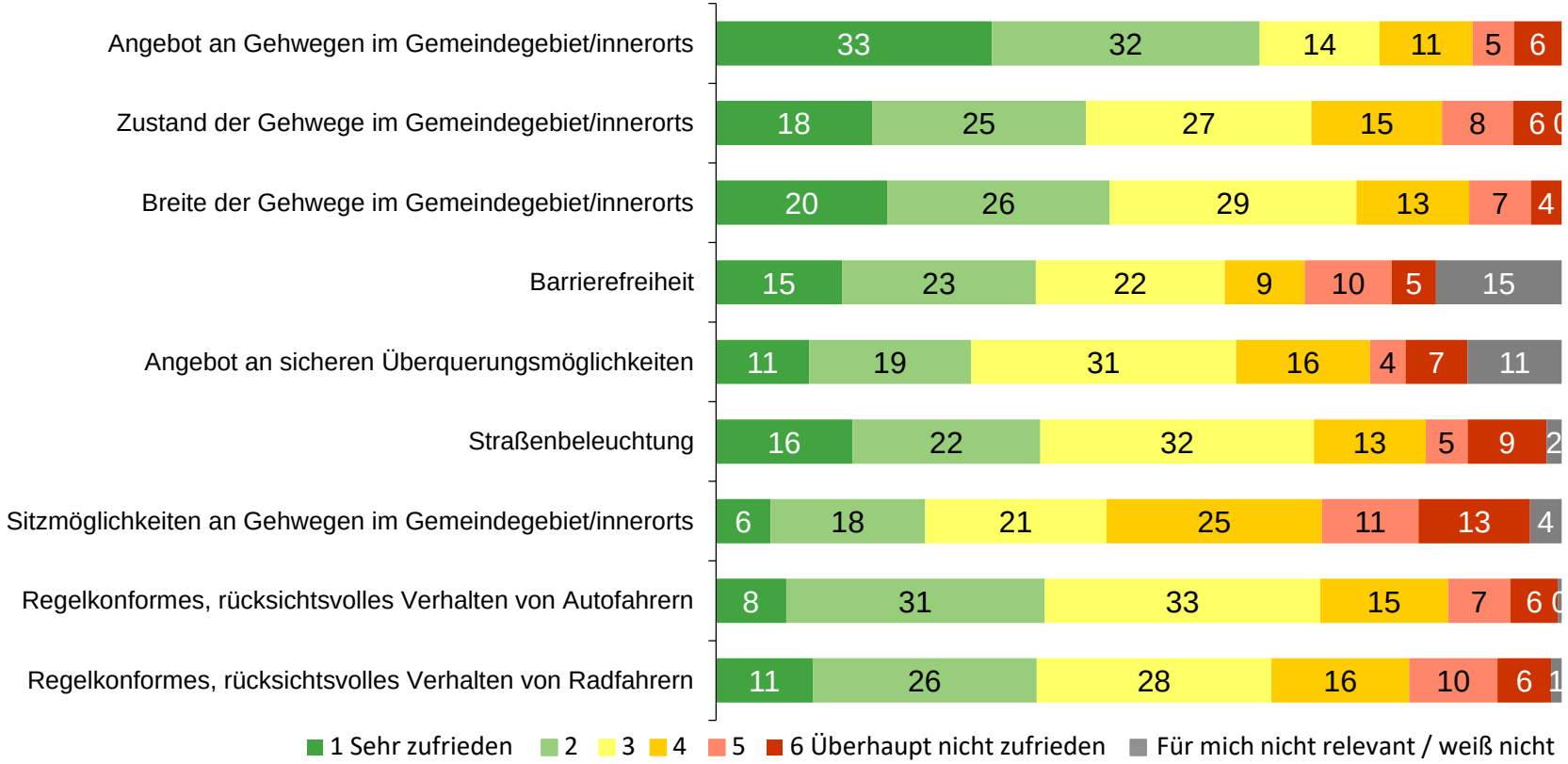


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	57	5	52
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	42	13	29
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	47	11	37
Barrierefreiheit	35	15	20
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	41	13	28
Straßenbeleuchtung	48	11	36
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	21	34	-12
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	39	13	26
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	35	16	19

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n=190; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Zu Fuß – Schleswig-Holstein

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

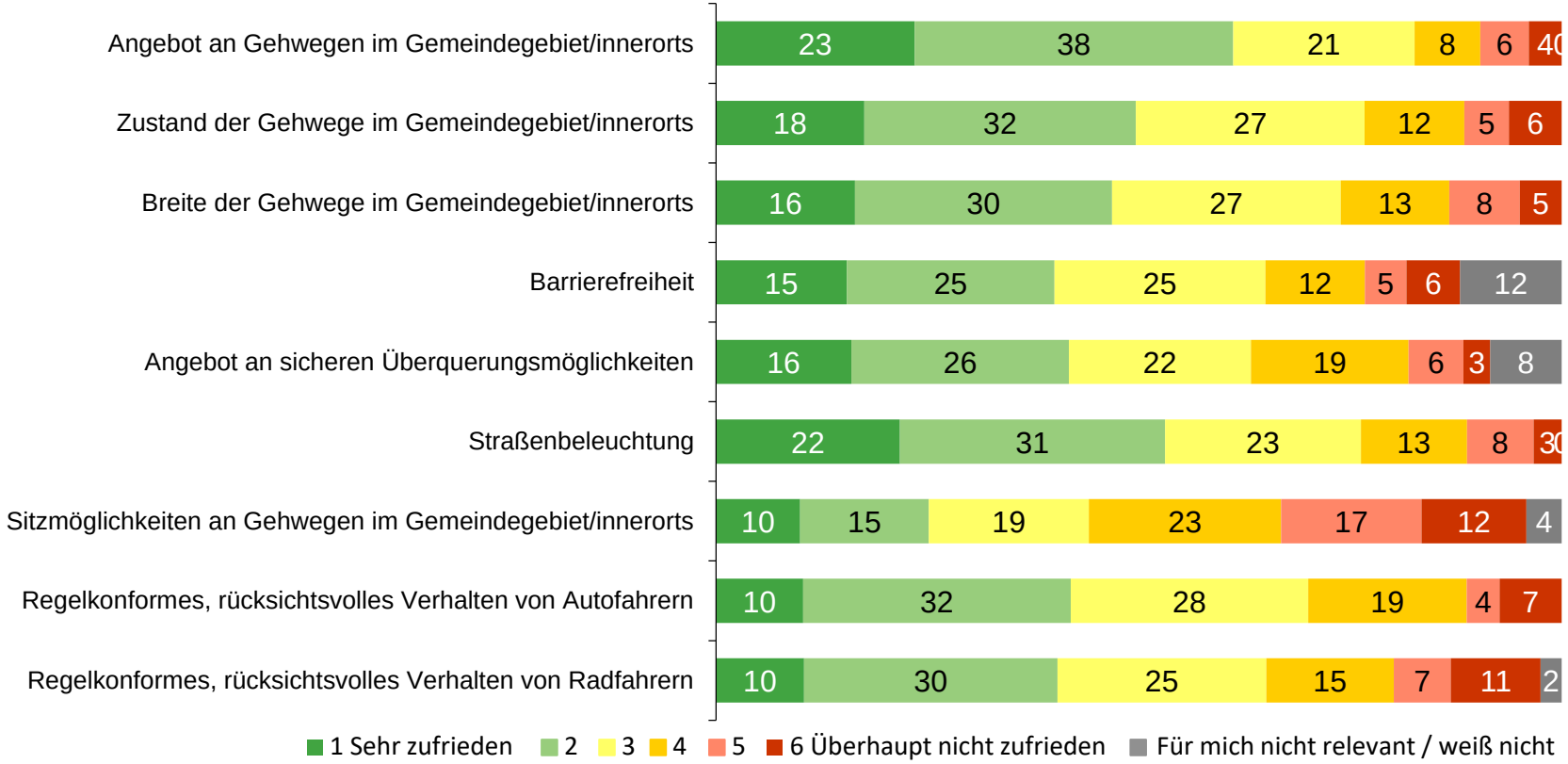


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	64	11	**54**
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	44	14	**30**
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	47	11	**36**
Barrierefreiheit	38	16	**22**
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	30	12	**19**
Straßenbeleuchtung	38	14	**24**
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	25	25	**0**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	39	13	**26**
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	38	17	**21**

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n=172; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Zu Fuß – Thüringen

Fußgänger – Zufriedenheit mit einzelnen Leistungsdimensionen

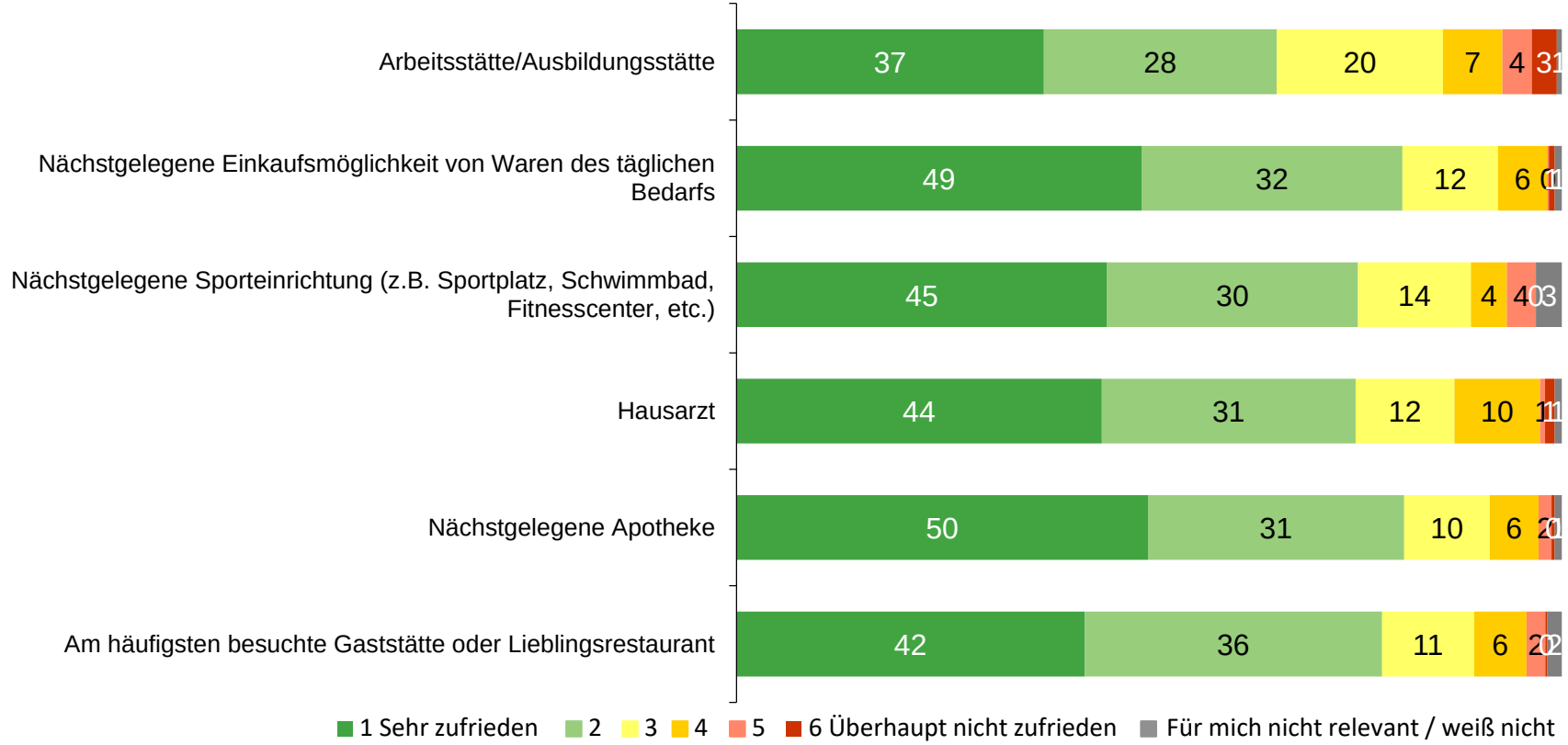


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2
Angebot an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	61	10	52
Zustand der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	50	12	38
Breite der Gehwege im Gemeindegebiet/innerorts	47	13	34
Barrierefreiheit	40	11	29
Angebot an sicheren Überquerungsmöglichkeiten	42	10	32
Straßenbeleuchtung	53	11	42
Sitzmöglichkeiten an Gehwegen im Gemeindegebiet/innerorts	25	29	-4
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Autofahrern	42	11	31
Regelkonformes, rücksichtsvolles Verhalten von Radfahrern	40	17	23

Basis: Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde als Fußgänger zurücklegen n=186; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Erreichbarkeit von Zielen – Baden-Württemberg

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele – ab 18 Jahre

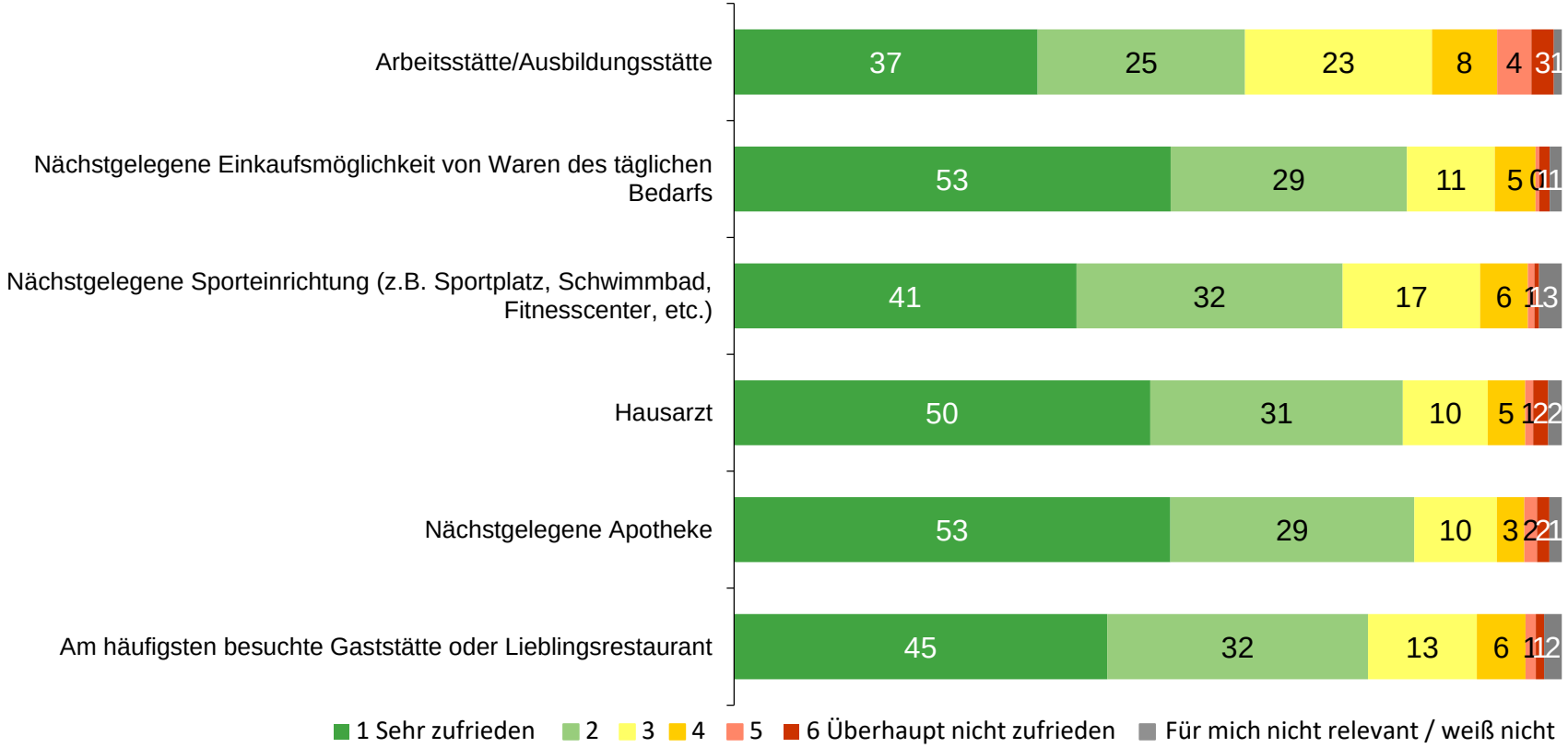


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2	Entfern. in Min. (∅)
Arbeitsstätte/Ausbildungsstätte	65	7	59	26
Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit von Waren des täglichen Bedarfs	81	1	80	9
Nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz, Schwimmbad, Fitnesscenter, etc.)	75	4	72	11
Hausarzt	75	2	73	12
Nächstgelegene Apotheke	81	2	79	9
Am häufigsten besuchte Gaststätte oder Lieblingsrestaurant	78	3	76	14

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=138 (Arbeits-/Ausbildungsstätte) / n=227 (Einkauf) / n=193 (Sport) / n=224 (Hausarzt) / n=224 (Apotheke) / n=213 (Gaststätte); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Erreichbarkeit von Zielen – Bayern

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele – ab 18 Jahre

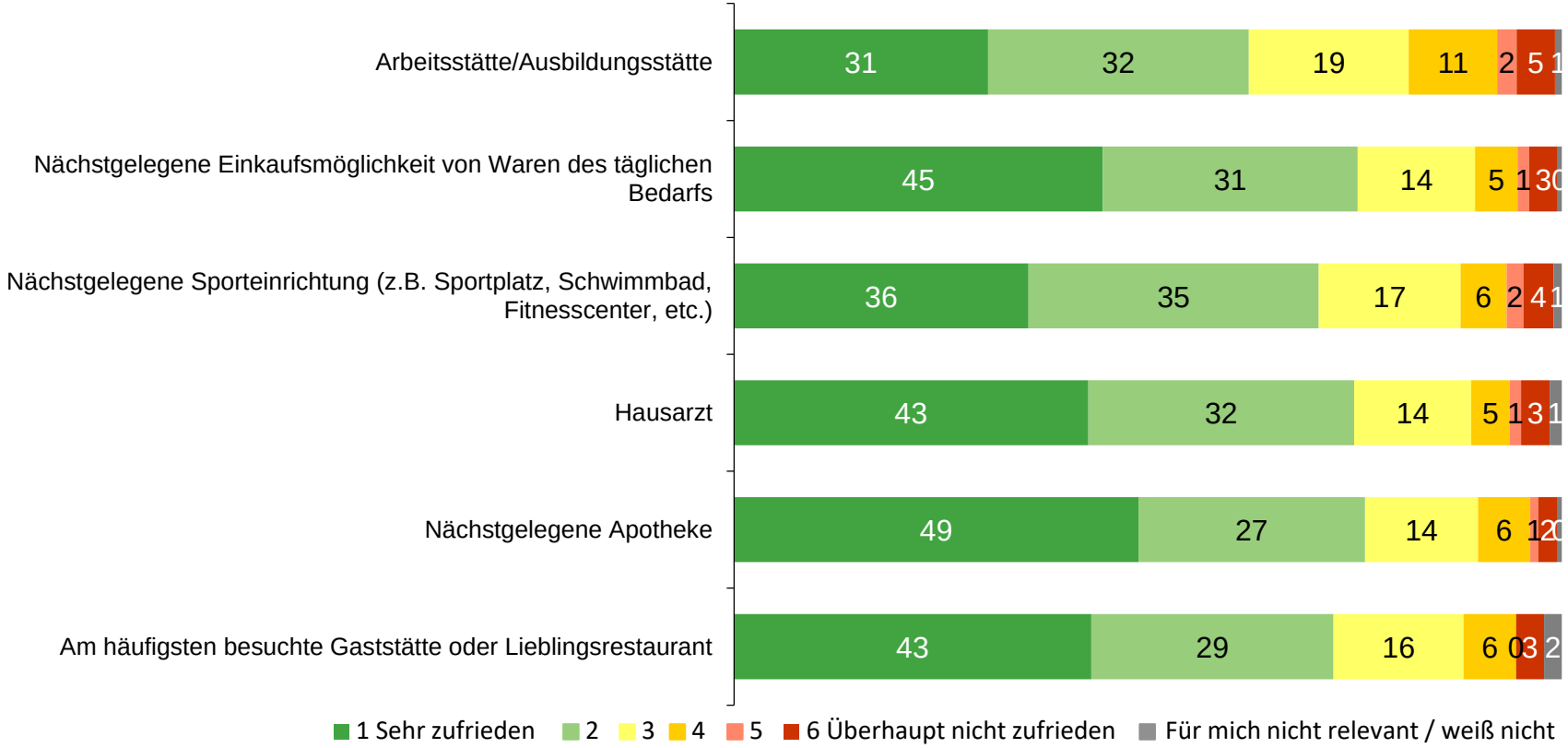


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2	Entfern. in Min. (∅)
Arbeitsstätte/Ausbildungsstätte	62	7	55	26
Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit von Waren des täglichen Bedarfs	81	2	80	8
Nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz, Schwimmbad, Fitnesscenter, etc.)	74	1	72	11
Hausarzt	81	3	78	10
Nächstgelegene Apotheke	82	3	79	9
Am häufigsten besuchte Gaststätte oder Lieblingsrestaurant	77	2	74	13

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=353 (Arbeits-/Ausbildungsstätte) / n=567 (Einkauf) / n=468 (Sport) / n=563 (Hausarzt) / n=563 (Apotheke) / n=525 (Gaststätte); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Erreichbarkeit von Zielen – Brandenburg

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele – ab 18 Jahre

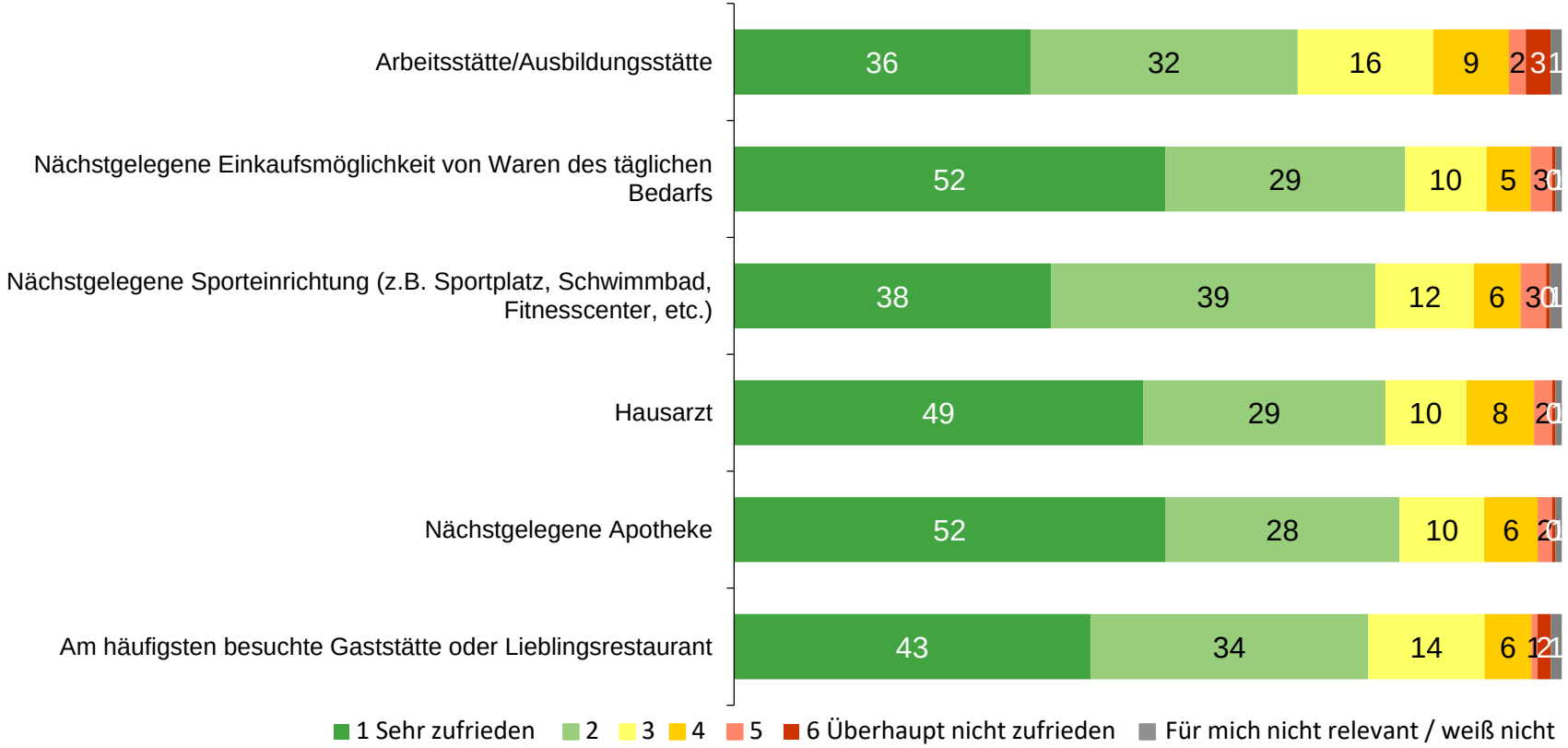


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2	Entfern. in Min. (∅)
Arbeitsstätte/Ausbildungsstätte	62	7	55	32
Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit von Waren des täglichen Bedarfs	75	5	71	10
Nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz, Schwimmbad, Fitnesscenter, etc.)	71	6	65	14
Hausarzt	75	5	70	13
Nächstgelegene Apotheke	76	3	73	10
Am häufigsten besuchte Gaststätte oder Lieblingsrestaurant	72	3	69	15

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=140 (Arbeits-/Ausbildungsstätte) / n=232 (Einkauf) / n=191 (Sport) / n=230 (Hausarzt) / n=230 (Apotheke) / n=197 (Gaststätte); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Erreichbarkeit von Zielen – Hessen

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele – ab 18 Jahre

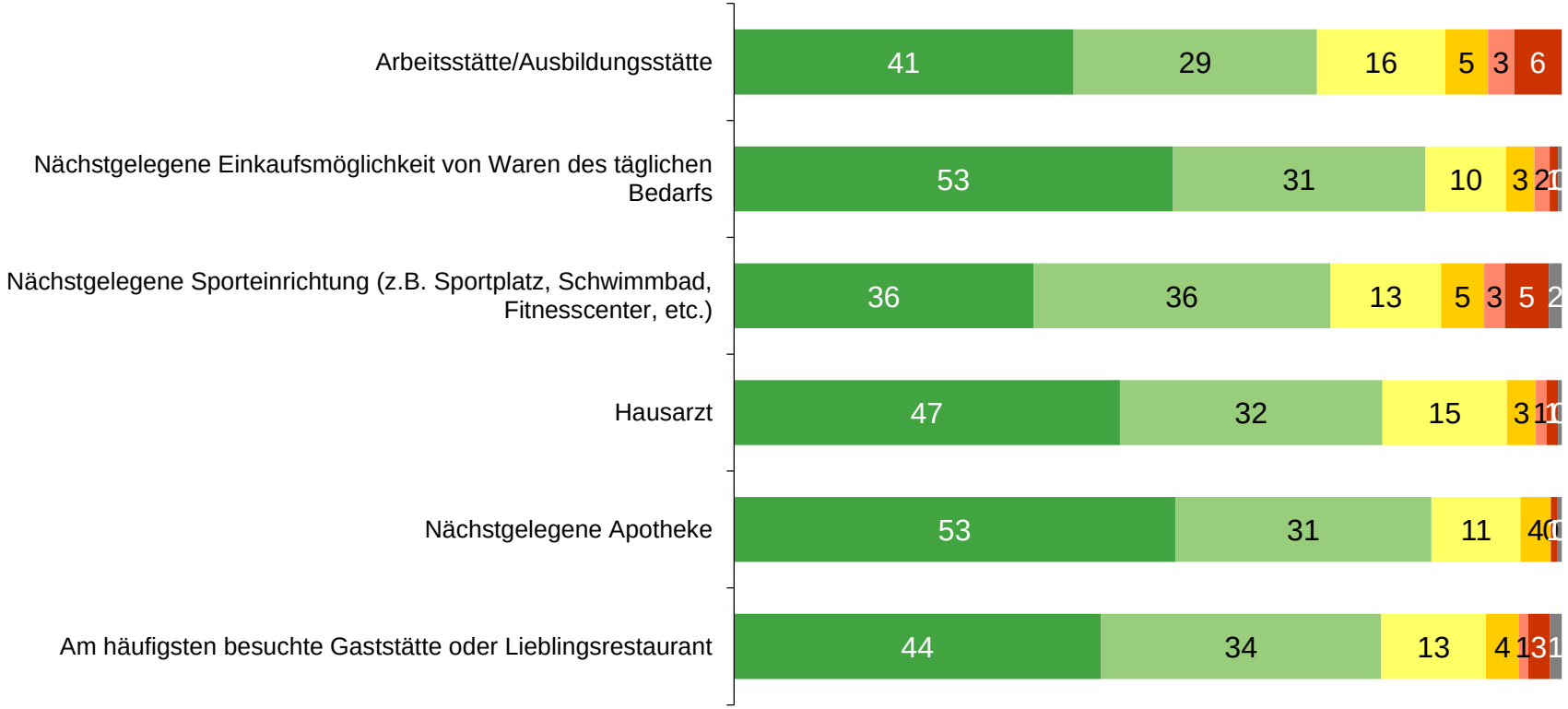


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2	Entfern. in Min. (∅)
Arbeitsstätte/Ausbildungsstätte	68	5	63	26
Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit von Waren des täglichen Bedarfs	81	3	78	9
Nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz, Schwimmbad, Fitnesscenter, etc.)	77	4	74	10
Hausarzt	79	3	76	9
Nächstgelegene Apotheke	80	2	78	8
Am häufigsten besuchte Gaststätte oder Lieblingsrestaurant	77	2	74	12

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=122 (Arbeits-/Ausbildungsstätte) / n=223 (Einkauf) / n=181 (Sport) / n=222 (Hausarzt) / n=221 (Apotheke) / n=197 (Gaststätte); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Erreichbarkeit von Zielen – Mecklenburg-Vorpommern

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele – ab 18 Jahre

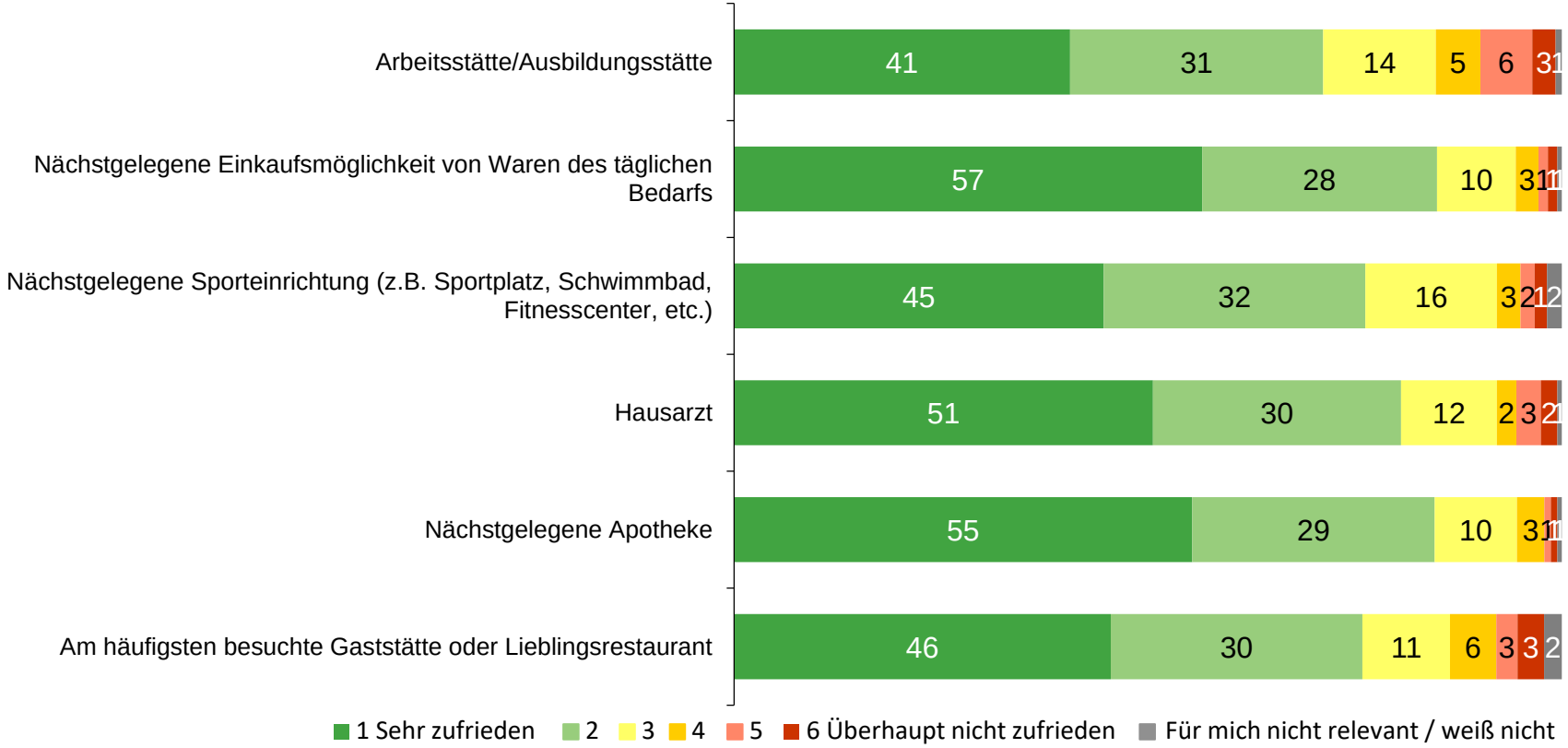


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2	Entfern. in Min. (∅)
Arbeitsstätte/Ausbildungsstätte	70	9	62	25
Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit von Waren des täglichen Bedarfs	84	3	81	10
Nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz, Schwimmbad, Fitnesscenter, etc.)	72	8	64	17
Hausarzt	78	3	76	13
Nächstgelegene Apotheke	84	1	83	11
Am häufigsten besuchte Gaststätte oder Lieblingsrestaurant	78	4	74	17

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=120 (Arbeits-/Ausbildungsstätte) / n=221 (Einkauf) / n=155 (Sport) / n=221 (Hausarzt) / n=219 (Apotheke) / n=196 (Gaststätte); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Erreichbarkeit von Zielen – Niedersachsen

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele – ab 18 Jahre

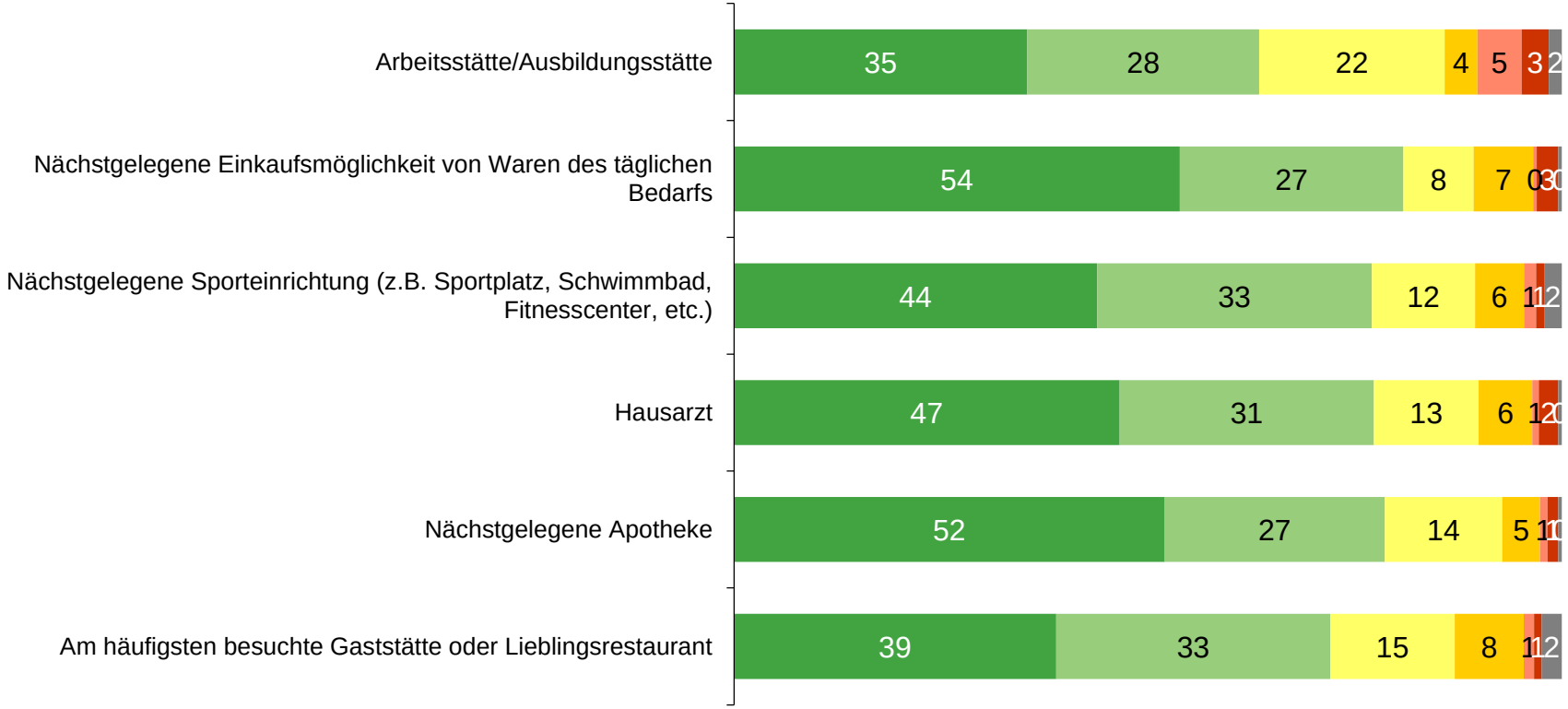


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2	Entfern. in Min. (∅)
Arbeitsstätte/Ausbildungsstätte	71	9	62	24
Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit von Waren des täglichen Bedarfs	85	2	83	7
Nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz, Schwimmbad, Fitnesscenter, etc.)	76	3	73	11
Hausarzt	81	5	76	10
Nächstgelegene Apotheke	85	2	83	8
Am häufigsten besuchte Gaststätte oder Lieblingsrestaurant	76	6	70	14

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=239 (Arbeits-/Ausbildungsstätte) / n=425 (Einkauf) / n=341 (Sport) / n=423 (Hausarzt) / n=421 (Apotheke) / n=381 (Gaststätte); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Erreichbarkeit von Zielen – Nordrhein-Westfalen

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele – ab 18 Jahre

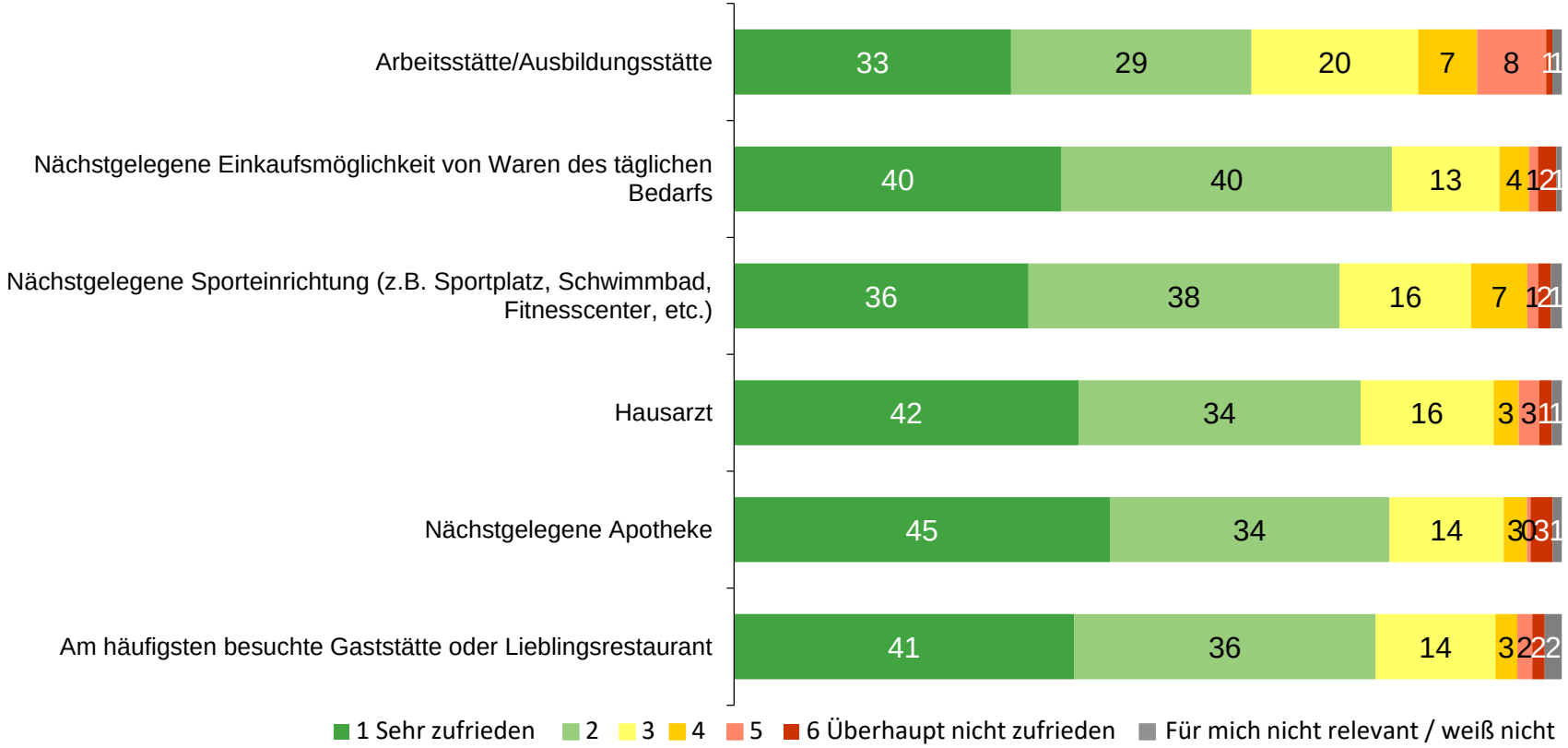


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2	Entfern. in Min. (∅)
Arbeitsstätte/Ausbildungsstätte	63	9	55	25
Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit von Waren des täglichen Bedarfs	81	3	78	9
Nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz, Schwimmbad, Fitnesscenter, etc.)	77	2	75	10
Hausarzt	77	3	74	11
Nächstgelegene Apotheke	79	2	76	9
Am häufigsten besuchte Gaststätte oder Lieblingsrestaurant	72	2	70	14

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=138 (Arbeits-/Ausbildungsstätte) / n=213 (Einkauf) / n=179 (Sport) / n=214 (Hausarzt) / n=213 (Apotheke) / n=189 (Gaststätte); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Erreichbarkeit von Zielen – Rheinland-Pfalz

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele – ab 18 Jahre

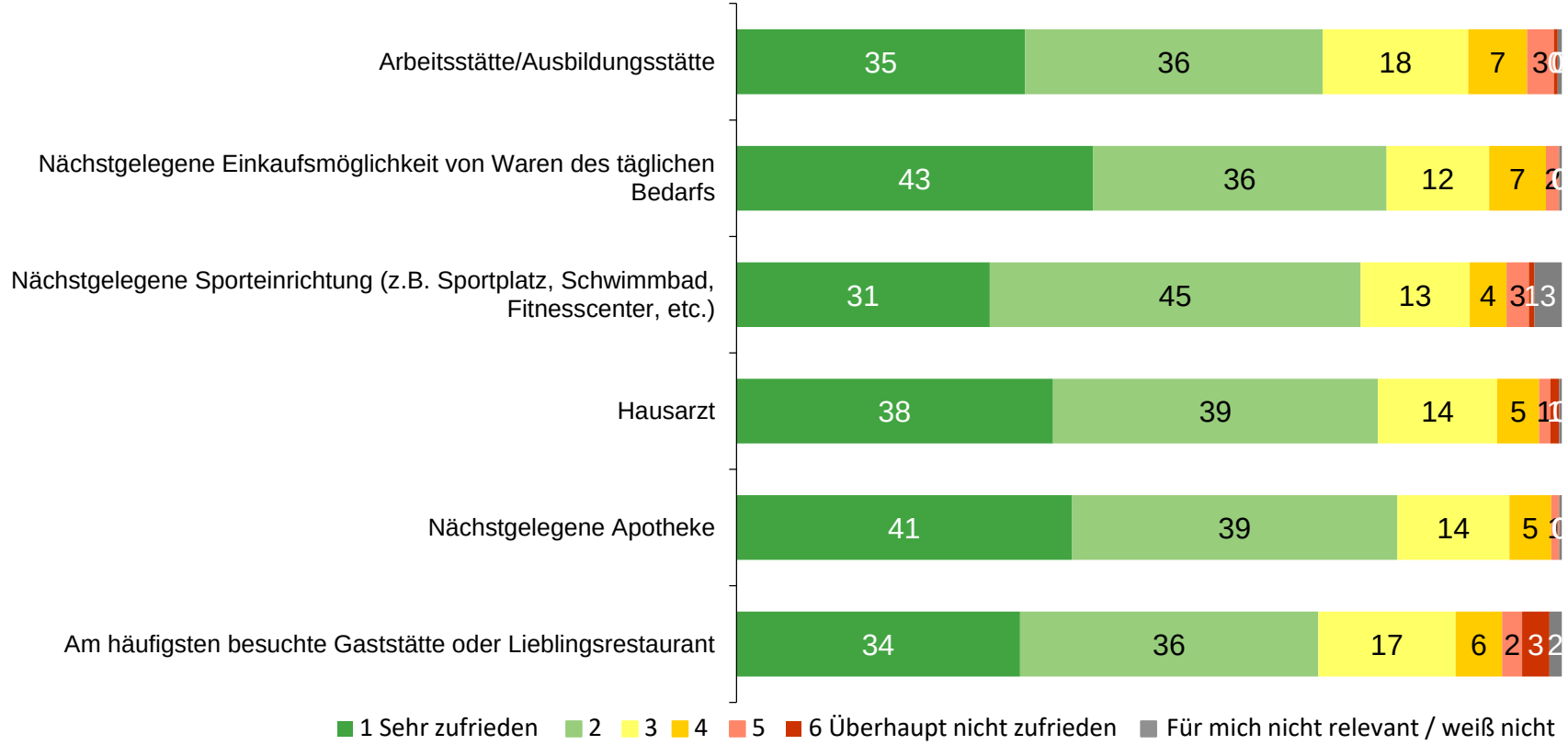


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2	Entfern. in Min. (∅)
Arbeitsstätte/Ausbildungsstätte	63	9	53	27
Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit von Waren des täglichen Bedarfs	79	3	76	10
Nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz, Schwimmbad, Fitnesscenter, etc.)	73	3	70	12
Hausarzt	76	4	72	12
Nächstgelegene Apotheke	79	3	76	9
Am häufigsten besuchte Gaststätte oder Lieblingsrestaurant	78	3	74	14

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=124 (Arbeits-/Ausbildungsstätte) / n=203 (Einkauf) / n=168 (Sport) / n=201 (Hausarzt) / n=199 (Apotheke) / n=182 (Gaststätte); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Erreichbarkeit von Zielen – Sachsen

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele – ab 18 Jahre

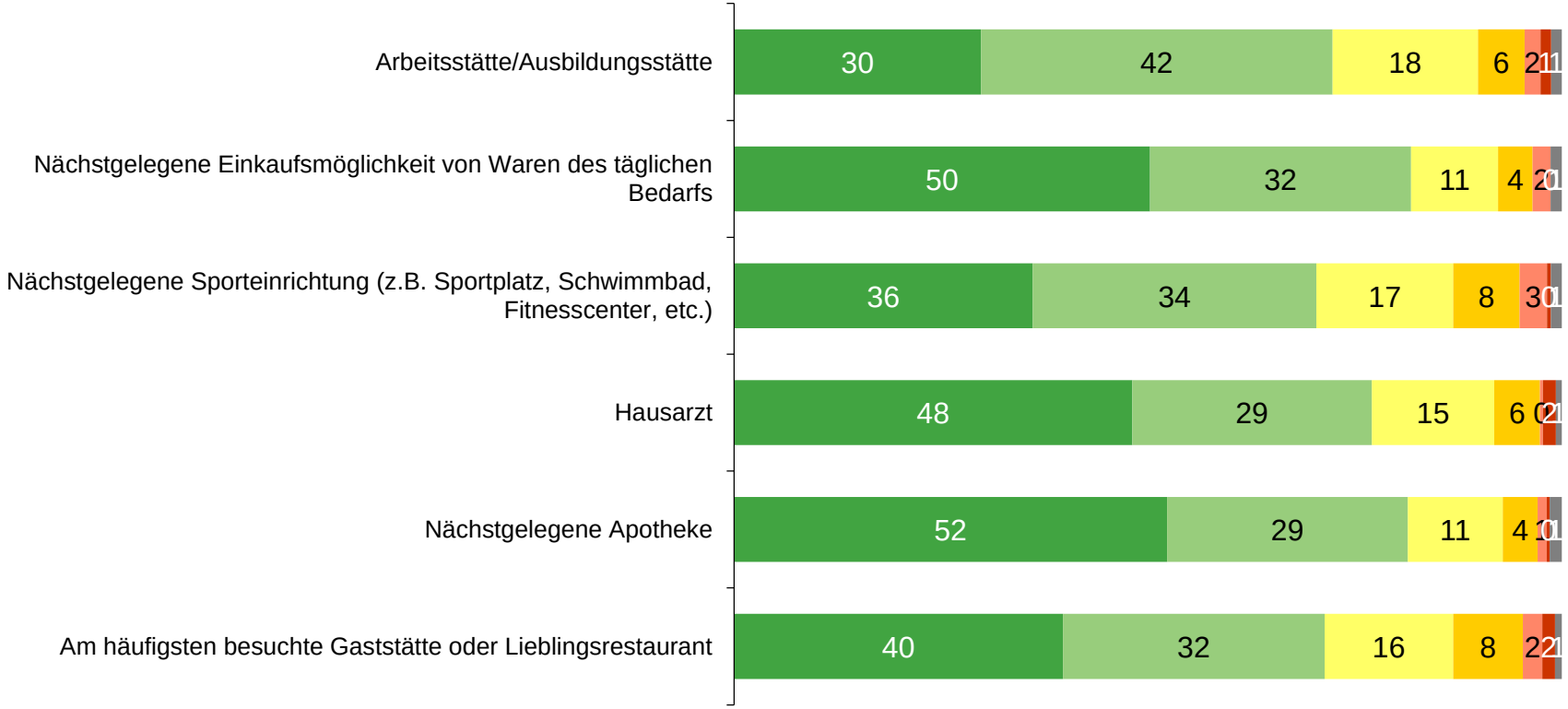


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2	Entfern. in Min. (∅)
Arbeitsstätte/Ausbildungsstätte	71	4	67	22
Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit von Waren des täglichen Bedarfs	79	2	77	9
Nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz, Schwimmbad, Fitnesscenter, etc.)	76	3	72	13
Hausarzt	78	2	75	11
Nächstgelegene Apotheke	80	1	79	9
Am häufigsten besuchte Gaststätte oder Lieblingsrestaurant	71	6	65	16

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=154 (Arbeits-/Ausbildungsstätte) / n=230 (Einkauf) / n=201 (Sport) / n=228 (Hausarzt) / n=229 (Apotheke) / n=211 (Gaststätte); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Erreichbarkeit von Zielen – Sachsen-Anhalt

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele – ab 18 Jahre

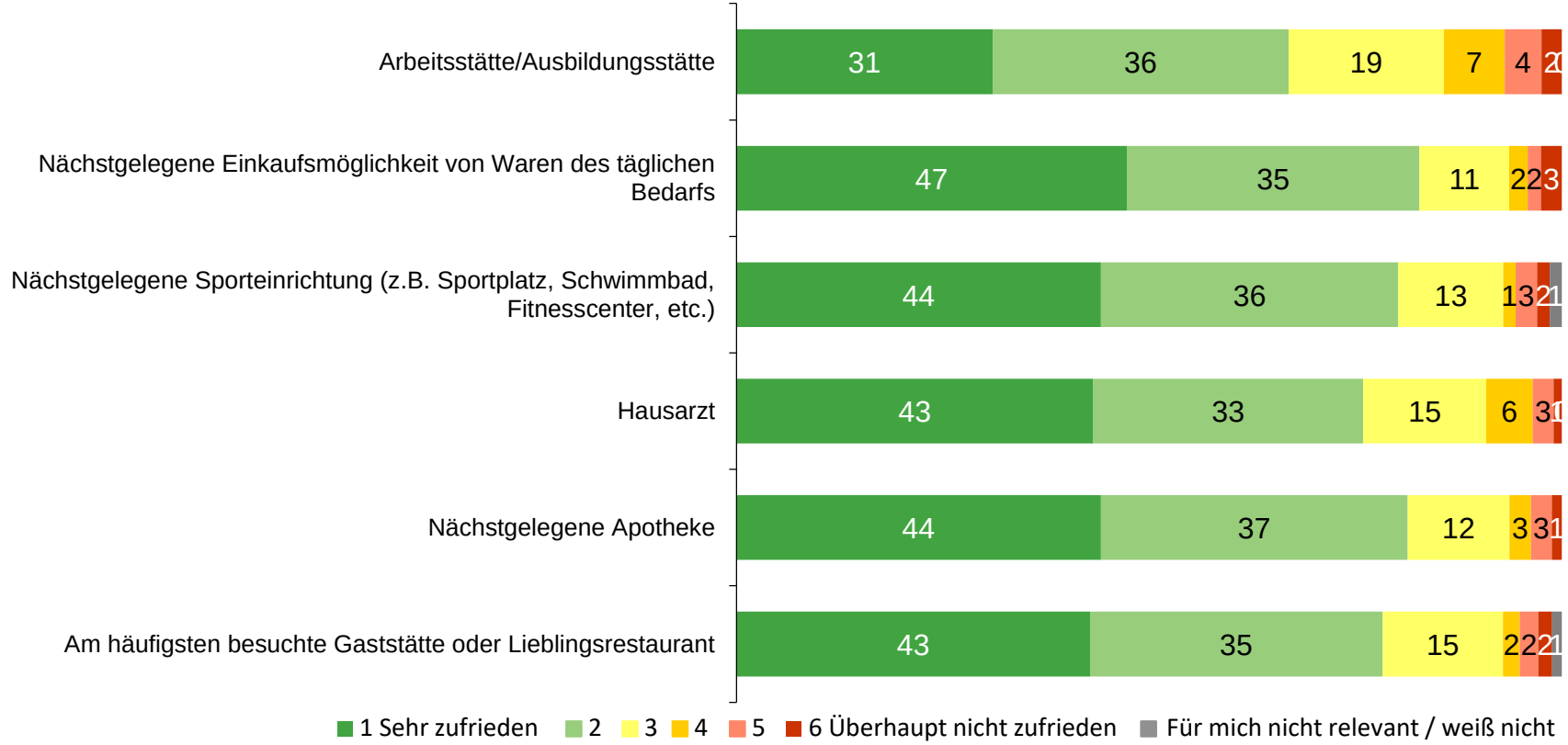


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2	Entfern. in Min. (∅)
Arbeitsstätte/Ausbildungsstätte	72	3	69	26
Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit von Waren des täglichen Bedarfs	82	2	80	9
Nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz, Schwimmbad, Fitnesscenter, etc.)	70	4	67	13
Hausarzt	77	2	75	11
Nächstgelegene Apotheke	81	1	80	10
Am häufigsten besuchte Gaststätte oder Lieblingsrestaurant	71	4	67	15

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=138 (Arbeits-/Ausbildungsstätte) / n=220 (Einkauf) / n=180 (Sport) / n=220 (Hausarzt) / n=219 (Apotheke) / n=195 (Gaststätte); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Erreichbarkeit von Zielen – Schleswig-Holstein

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele – ab 18 Jahre

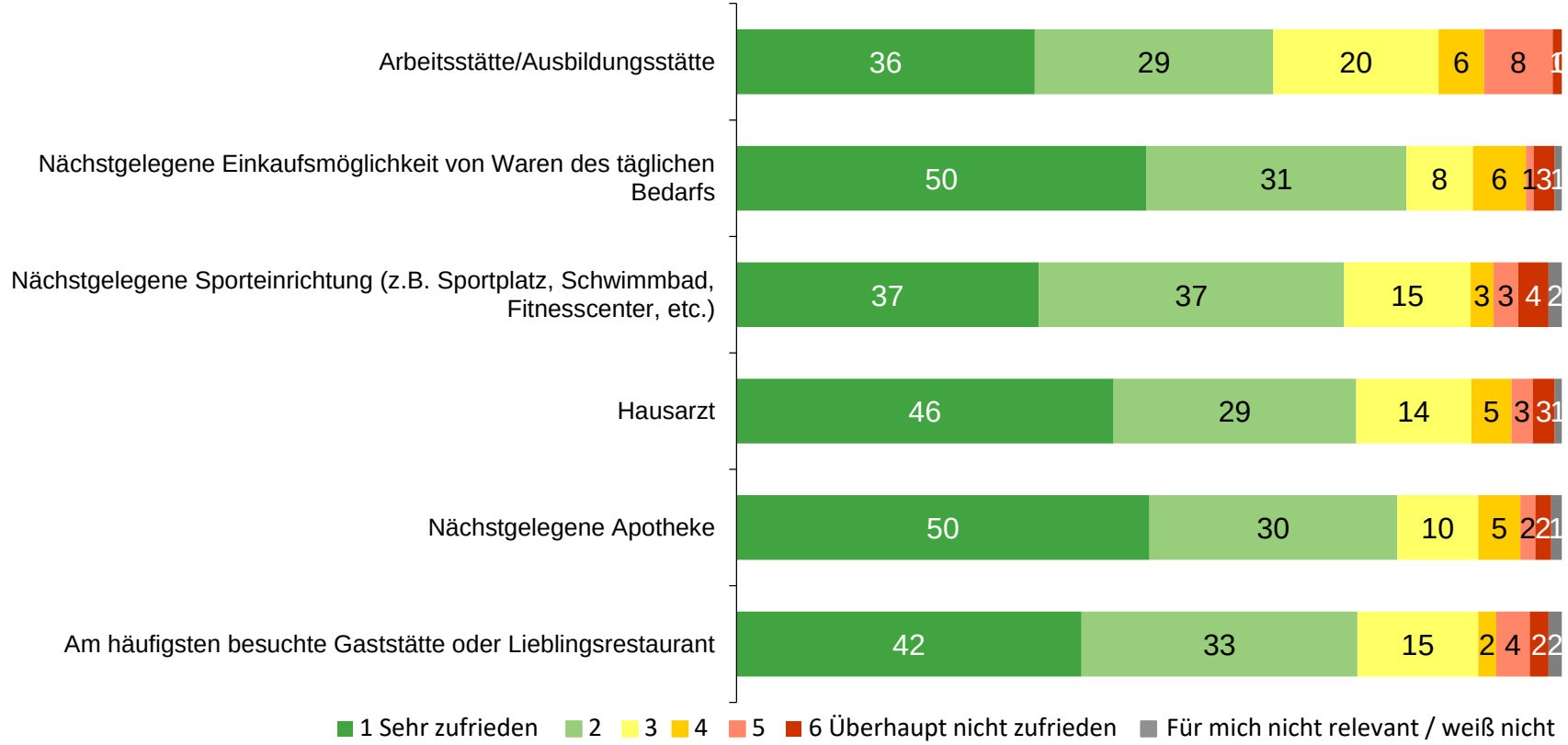


	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2	Entfern. in Min. (∅)
Arbeitsstätte/Ausbildungsstätte	67	7	60	29
Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit von Waren des täglichen Bedarfs	83	4	79	10
Nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz, Schwimmbad, Fitnesscenter, etc.)	80	4	76	12
Hausarzt	76	4	72	12
Nächstgelegene Apotheke	81	4	78	10
Am häufigsten besuchte Gaststätte oder Lieblingsrestaurant	78	4	74	15

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=136 (Arbeits-/Ausbildungsstätte) / n=203 (Einkauf) / n=168 (Sport) / n=201 (Hausarzt) / n=203 (Apotheke) / n=183 (Gaststätte); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland

Erreichbarkeit von Zielen – Thüringen

Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit relevanter Ziele – ab 18 Jahre



	Top 2	Bot 2	Δ Top 2 – Bot 2	Entfern. in Min. (∅)
Arbeitsstätte/Ausbildungsstätte	65	9	56	26
Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit von Waren des täglichen Bedarfs	81	4	78	11
Nächstgelegene Sporteinrichtung (z.B. Sportplatz, Schwimmbad, Fitnesscenter, etc.)	74	7	67	13
Hausarzt	75	5	70	12
Nächstgelegene Apotheke	80	4	76	10
Am häufigsten besuchte Gaststätte oder Lieblingsrestaurant	75	6	69	16

Basis: Volljährige Einwohner von Gemeinden mit bis zu 150 Einwohnern/km², die Wege von/in/zu ihrer Wohnortgemeinde zurücklegen n=138 (Arbeits-/Ausbildungsstätte) / n=206 (Einkauf) / n=168 (Sport) / n=205 (Hausarzt) / n=204 (Apotheke) / n=183 (Gaststätte); Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen; Reihung der Leistungsdimensionen nach ihrem Gewicht im Index für Gesamtdeutschland