

≡ *mobilogisch!*

Ökologie · Politik · Bewegung



Rad fahren

Radverkehrsplan gut abgehangen?

Luft

Kleine Teilchen aus großen Lastern

Fußverkehr

Gehen für ein gesundes Leben

Bahn

Verpasste und verpatzte Knoten

€ 4,50
ISSN 1611-9169

Dezember 2004
25. Jahrgang

4/04

Mobilität in Deutschland 2002 – einige Worte zur Klärung.

„Der Vorhang zu und alle Fragen offen“. Mit dieser knappen Behauptung war in der Ausgabe 2/ 04 von *mobilogisch!* ein Artikel von Werner Brög und Erhard Erl überschrieben. Diese Unterstellung und die in dem Beitrag vorgetragene Bedenken gegen die aktuelle Nachfolgestudie der bisherigen KONTIV-Untersuchungen, der „Mobilität in Deutschland 2002“, verlangen eine Klarstellung. Diese wird zwar für die meisten Fachleute nicht erforderlich sein, weil sich die in dem Artikel vorgetragene Argumente für Experten der empirischen Sozialforschung von selbst ad absurdum führen. Für das interessierte weitere Publikum, dem es vor allem um die inhaltlichen Aspekte dieser Leitstudie zur Mobilitätserhebung gehen dürfte, erscheinen sie aber um so notwendiger.

Im Gegensatz zu der teilweise polemischen Argumentationslinie des ursprünglichen Artikel soll in sachlicher Form der Reihe nach kurz auf die zentralen Vorwürfe eingegangen. Dabei liegt der Schwerpunkt auf methodischen und nicht auf inhaltlichen Aspekten. Zu den letzteren liefert die auf den Projektseiten im Internet unter <http://www.mid2002.de> zum Download verfügbare Berichterstattung umfassende Informationen.

Vorab einige Informationen zum Projekt: Mit *Mobilität in Deutschland 2002* hatte das Bundesministerium für Verkehr Bau- und Wohnungswesen erstmals seit 1989 wieder eine deutschlandweite Mobilitätserhebung beauftragt. Mit der Durchführung wurden das Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas) und das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) betraut. *Mobilität in Deutschland 2002* knüpft als erstes gesamtdeutsches Projekt in der KONTIV-Tradition in den Kernelementen an die bisherigen KONTIV-Erhebungen der Jahre 1976, 1982 und 1989 in Westdeutschland an (für die Studien 76 und 82 waren Brög/Erl im Institut Socialdata verantwortlich): Über ein Jahr wurden zufällig ausgewählte Haushalte zu ihrem Verkehrsverhalten an einem vorgegebenen Stichtag (bei denen auch Wochenend- und Feiertage enthalten sind) befragt und zusätzlich um die Angabe verkehrsrelevanter Informationen zum Haushalt insgesamt und zu den Mitgliedern des Haushalts gebeten.

Zu den Vorwürfen von Brög/Erl .

Telefonische Durchführung der Interviews unangemessen? Hier wird in dem genannten Beitrag angezweifelt, ob dieser Zugang angesichts der zunehmenden Zahl von Handys und anderen Anschlussarten noch geeignet ist, um eine bevölkerungsrepräsentative Stichprobe zu gewährleisten. Dieses Problem wird bei zukünftigen Erhebungen sicher zu beachten sein und vermutlich zu einer noch breiteren Aufspaltung der Zugangsweisen führen. Zum Erhebungszeitraum 2001/2002 kann jedoch noch davon

ausgegangen werden, dass über 95 Prozent der Personen in Privathaushalten über einen Festnetzanschluss erreichbar sind. Der Einwand von Brög und Erl geht unabhängig davon an der Sache vorbei, denn die Stichprobe wurde nicht über die Generierung von Telefonnummern, sondern durch Ziehungen aus Einwohnermelderegistern gewonnen. Für nicht telefonisch erreichbare Personen hat MiD 2002 denn auch einen schriftlichen Erhebungsweg umgesetzt. Er war aber nur für eine geringe Zahl der Interviews erforderlich.

Entscheidend für die Wahl der telefonischen Zugangsweise ist der im Beitrag von Brög/Erl gar nicht thematisierte deutliche Vorteil der interviewergestützten Erhebung von Wegen einer bestimmten Person. Die bisherigen KONTIVs wurden in der Regel ausschließlich schriftlich erhoben. Damit ist die Auswertung nahezu unwiderruflich auf die von den Zielpersonen festgehaltenen Wege angewiesen. Die Interaktion im Telefoninterview eröffnet dagegen Nachfrage- und Plausibilisierungsmöglichkeiten bei vergessenen Wegen oder nicht geschlossenen Wegeketten, die zu einer neuen Ergebnisqualität führen.

Rücklaufquoten der Befragung zu niedrig? In einer sehr vereinfachten Form werden Rücklaufquoten unterschiedlicher Mobilitätsstudien einander gegenüber gestellt und mit der Unterstellung verknüpft, niedrigere Rücklaufquoten seien gleichbedeutend mit einer geringeren Ergebnisqualität. Von sachlichen Fehlern in der entsprechenden Tabelle abgesehen (MiD und SrV haben eine kombinierte telefonisch/ schriftliche Erhebungsmethode anstatt wie aufgeführt nur „schriftlich“ und der SrV-Gesamtrücklauf liegt laut Methodenbericht bei 32 statt der genannten 25 Prozent) muss darauf hingewiesen werden, dass die vorgenommene Gegenüberstellung einen irreführenden Vergleich vornimmt. Dies geschieht im harmlosen Fall aus Unwissenheit, wahrscheinlicher ist jedoch eine gewisse Vorsätzlichkeit. Zum einen sind die aufgeführten Studien in der Anlage unterschiedlich, da sie teilweise einstufig erheben oder aber mehrstufig vorgehen – wie z.B. MiD

und SrV. Zum anderen – und dies ist das schwerwiegendere Problem – ist das Zustandekommen des für Dateline genannten Wertes in dieser Studie in keiner Weise transparent dargestellt – ein Sachverhalt, der leider auf viele von Brög/Erl verantworteten Socialdata-Studien zutrifft. Wünschenswert wäre hier eine Rücklaufdokumentation, die internationalen sozialwissenschaftlichen Standards entspricht.



Fußverkehr ausreichend gewichtet? (Stefan Lieb)

Wesentlich bedeutsamer als der in der Regel problematische Vergleich von Rücklaufquoten wären einige Hinweise zur Stichprobe der MiD gewesen. Diese basiert wie bereits erwähnt im Gegensatz zu den KONTIVs von 1982 und 1989 auf einer kontrollierten Ziehung aus Einwohnermelderegistern. Damit verknüpft sich der Vorteil, von allen Zielpersonen, die im Rahmen der Befragung um Mitwirkung gebeten werden, unabhängig von der Teilnahme über einige Basismerkmale zu verfügen. Hierzu zählen Alter, Geschlecht und in den meisten Fällen die

Nationalität. Diese Apriori-Kennntnis gestattet einen Vergleich zwischen kontaktierter und realisierter Stichprobe. Mögliche Verzerrungen können so wesentlich genauer erkannt werden als beispielsweise im Random Route-Verfahren, das in den Vorgänger-Studien 1982 und 1989 überwiegend eingesetzt wurde und bei dem über Nicht-Teilnehmer gar keine Informationen vorliegen.

Fehlende Betrachtung der Non-Response-Problematik? Der von Brög/Erl geäußerte Vorwurf, MiD blende das Problem der Nicht-Antworten aus und bleibe damit hinter dem Stand der internationalen Forschung zurück, zählt zu den absurdesten Unterstellungen dieses Autorenpaares. Tatsächlich wurde das Problem schon in der Vorstudie der MiD hervorgehoben und daher für die Hauptstudie eine begleitende Befragung von nicht antwortenden Haushalten konzipiert. Die MiD 2002 geht nicht – wie unterstellt – am internationalen Forschungsstand vorbei, sondern greift ihn auf und entwickelt ihn im Bereich der Mobilitätsforschung weiter. Durchgeführt wurden umfangreiche Selektivitätsanalysen. Dabei wurde eine Zufallsauswahl von Nicht-Antwortern erneut kontaktiert und um die Beantwortung eines stark verkürzten Fragebogens gebeten. Diese extreme Kurzfassung umfasste auch einige wenige zentrale Mobilitätskennziffern. Das so gewonnene Ergebnis wurde anhand komplexer statistischer Verfahren mit der Ergebnisstruktur der Antworter der eigentlichen Studie verglichen.

Diese Analyse zeigt einige signifikante Unterschiede zwischen Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern, die vollständig dokumentiert sind und durch die üblichen Gewichtungsverfahren ausgeglichen wurden. Zusätzlich wurden für die methodisch interessierten Auswerter Korrekturfaktoren zur Verfügung gestellt, die z.B. den mit geringer statistischer Signifikanz beobachtbaren Effekt einer etwas niedrigeren Teilnahmebereitschaft von unterdurchschnittlich mobilen in der Regel älteren Menschen ausgleicht – alles nachlesbar im MiD-Methodenbericht. Dass diese Effekte so gering sind und für die Basisauswertung vernachlässigt werden können, ist ein

Ergebnis der umfangreichen Kontaktbemühungen in der MiD-Feldphase, die Dank der Sensibilität des Auftraggebers BMVBW für den damit verbundenen Erhebungsaufwand und seiner Finanzierung möglich waren.

Verzerrungen durch Mindestbedingungen für Datenvollständigkeit bei der Auswertung?

Brög/Erl greifen die in der MiD in Anlehnung an Erfahrungen bei entsprechenden Studien in den USA praktizierte 50 %-Regel an. Sie besagt, dass für die endgültige Auswertung nur Haushalte berücksichtigt werden, von denen für mindestens die Hälfte der Personen Interviews geführt werden konnten. Der geäußerte Vorwurf sieht die Gefahr, dass auf diese Weise zu viele Personen „mit häuslichen Pflichten“ erreicht wurden. Dieser Vorwurf übersieht:

- Erstens, dass die eigentliche Problematik nicht die 50%-Regel ist, sondern die auftragsgemäße Zielsetzung, möglichst viele Haushaltsmitglieder zu befragen. Dies kann zu einem vertretbaren Aufwand nicht immer vollständig gelingen, weshalb ein Akzeptanzkriterium erforderlich wird.
- Zweitens, dass die Personenmerkmale der nicht antwortenden Haushaltsmitglieder bekannt sind und möglicherweise daraus folgende Verzerrungen sorgfältig analysiert und dokumentiert wurden.

Wichtig ist hier aber auch die Frage nach dem Motiv dieser Regelung. Anders als in bisherigen KONTIVs sollte ein nicht ausgefüllter Personenfragebogen nicht einfach mit einer Nicht-Mobilität am Stichtag gleichgesetzt werden. Die bisherige Vorgehensweise hatte zwar den zweifelhaften Charme eines künstlich erhöhten Rücklaufs, führte aber im Ergebnis zu deutlich überhöhten Nicht-Mobilitätsquoten, wie ein vergleichendes DIW-Gutachten zu den älteren KONTIV-Studien nachweisen konnte.

Ergebnisabweichungen gegenüber den Erwartungen von Brög/Erl bedenklich? Unter anderem ausgehend von der angeblichen Problematik der 50 %-Regel stellt das Autorenpaar den MiD-Ergebnissen eigene Vermutungen

gegenüber. Diese „Gegenprobe“ basiert auf „Erwartungswerten“ „eigener, kontinuierlicher, über mehrere Jahre laufender Erhebungen“. Abgesehen von der Tatsache, dass über diese eigenen Erhebungen kein weiteres erläutern des Wort verloren wird und dem Fachpublikum hierzu normalerweise - wenn überhaupt - außer einigen grafischen Darstellungen keinerlei Daten, Tabellen oder stichhaltige Methodenbeschreibungen vorliegen, weist der anschließend angestellte Vergleich einige bedauerliche handwerkliche Fehler auf.

Er berücksichtigt die unterschiedlichen Abgrenzungen der Grundgesamtheit nicht (MiD 2002 bezieht erstmalig den Wirtschaftsverkehr und die Mobilität von Kindern vollständig mit ein). Außerdem verharret er auf der Ebene von prozentualen Anteilsvergleichen, anstatt hochgerechnete absolute Zahlen heranzuziehen, die im MiD-Bericht bereits vergleichend vorliegen. Dieser Schritt wäre von wesentlicher Bedeutung, da sich Verkehrsaufkommen und Verkehrsvolumen der einzelnen Verkehrsträger unterschiedlich entwickelt haben. Der einfache Vergleich von Prozentzahlen ist damit zwangsläufig unvollkommen, wenn komplexe Entwicklungen erkannt werden sollen.

Diese im besten Fall nur handwerkliche Unzulänglichkeit setzt sich selbst an der einen Stelle fort, an der dann doch mit Absolutzahlen gearbeitet wird. Hier werden die in MiD ermittelten jährlichen Fahrtzahlen im ÖPNV mit entsprechenden Werten aus der VDV-Statistik (Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen) verglichen. Dabei soll der in MiD geringere Wert erhalten, um die Untererfassung in dieser Studie zu belegen. Leider werden hier erneut – die saloppe Formulierung sei gestattet - Äpfel mit Birnen verglichen. Die mit den Daten der MiD 2002 von uns ermittelten Zahlen rechnen zum Beispiel einen Weg mit Umsteigevorgängen vom Bus in die S-Bahn nur einfach, während er in der VDV-Statistik doppelt gewertet wird. Wenn in beiden Quellen identisch gerechnet wird, ergibt sich eine gute Übereinstimmung zwischen dem MiD-Ergebnis und der bundesweiten Aufkommenszahl nach VDV-Angaben.

Datenzugriff.

Eingeschränkte Datennutzbarkeit? Der abschließende Anklagepunkt von Brög/Erl mündet in dem Vorwurf, die Daten der MiD 2002 seien nur gegen Bezahlung von 10.000,- Euro erhältlich. Hier wird bedauerlicherweise nur die halbe Wahrheit mit wiederum offensichtlichem Ziel berichtet. Wie sogar von Brög/Erl anerkannt, liefern die MiD-Projektseiten im Internet unter www.mid2002.de (oder www.kontiv2002.de) umfangreiche Informationen und Materialien zur Studie. Dies gilt entgegen der aufgestellten Behauptung auch für die Daten selbst. Sie werden über das BMVBW nach einer entsprechenden Registrierung immer dann kostenfrei weitergegeben, wenn es sich um eine Anwendung im wissenschaftlichen Bereich handelt – was für fast alle bisherigen Anfragen gilt.

Der genannte Betrag wird ausschließlich für kommerzielle Nutzungen wie zum Beispiel durch Verkehrsanbieter, Automobilkonzerne oder andere Unternehmen erhoben. Diese Entscheidung des Auftraggebers kann kritisch diskutiert werden. Der Redlichkeit halber sollte sie dann aber den Tatsachen entsprechend erörtert werden. Zudem muss sich der Datennutzer erstmals nicht mehr der mühseligen Auswertung von Mikrodaten unterziehen, da das leicht handhabbare Tabellenprogramm MIT in jedem Fall kostenlos verfügbar ist und die meisten Auswertungswünsche erfüllt.

Fazit.

Also „Vorhang zu und alle Fragen offen“? Mitnichten. Wie in dieser kurzen Replik dargestellt, setzt MiD in der Methodik, Projekttransparenz und Präsenz im Internet neue Akzente, von denen sich jeder bei Bedarf selbst überzeugen kann. Willkommen sind Auseinandersetzungen mit der gewählten Methode und Überlegungen zu einer Weiterentwicklung – aber fachlich versiert und in sachlich korrekter Form. Dass beide eigentlich selbstverständlichen Forderungen ausgerechnet von Vertretern eines Instituts verletzt werden, für dessen Studien der Vorwurf „Vorhang zu und alle Fragen offen“ seit Beginn seiner Arbeit ärgerlicherweise fast uneingeschränkt zutrifft, bleibt hoffentlich nur eine erstaunliche Episode - und ist ganz bestimmt nicht stilbildend für die übrige deutsche Verkehrsforschung.

Robert Follmer, infas GmbH
Uwe Kunert, DIW Berlin

weitere Quellen:

zahlreiche Dokumentationen und Quellen stehen unter <http://www.mid2002.de> zur Verfügung

Follmer, Robert; Kunert, Uwe; Engert, Jürgen: Wie mobil sind die Deutschen? Ergebnisse und Nutzungsmöglichkeiten der Studie Mobilität in Deutschland 2002 für den ÖPNV und am Beispiel des VBN, in: Der Nahverkehr, Heft 6/2004, S. 8-17.

Mobilität in Deutschland 2002 – Klärende Worte zur Klärung.

In der Ausgabe 2/04 von *mobilogisch!* haben wir mit unserem Artikel „Neue Studie“ Mobilität in Deutschland 2002. Oder: Der Vorhang zu und alle Fragen offen“, eine Diskussion angestoßen, die in dieser Ausgabe mit einer Erwiderung von Robert Follmer (infas GmbH) und Uwe Kunert (DIW) eine Fortsetzung findet. Hierzu möchten wir Stellung beziehen.

Zunächst nochmals zu unserer ursprünglichen Intention: Wir wollten einen sachlichen – wenngleich kritischen – Blick auf die Erhebung „Mobilität in Deutschland“ werfen, da wir von diversen Kolleginnen und Kollegen aus Kommunen, ÖPNV-Unternehmen und Universitäten

auf erstaunliche Ergebnisse dieser Untersuchung angesprochen wurden. Dabei wurde auch die Vermutung geäußert, dass die angewendete Methode einen Einfluss auf diese Ergebnisse hatte. Dass unsere darauf aufbauenden Überlegungen zu so einer heftigen Erwiderung

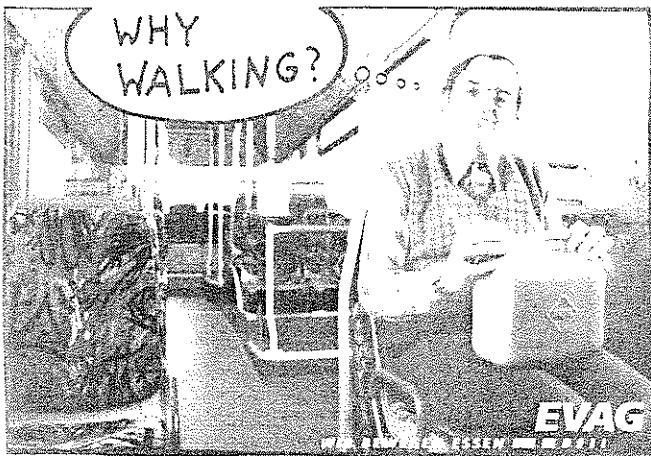
rung führten, ahnten wir nicht. Wir wollen deshalb auf drei zentrale Punkte der voranstehenden „Worte zur Klärung“ von Robert Follmer und Uwe Kunert eingehen. Dies heißt keinesfalls, dass wir die anderen Punkte für nicht diskussionswürdig halten.

Einsatz des Telefons.

Durch den Einsatz des Telefons können bei Befragungen drei Aufgaben übernommen werden:

- Die Motivation / Betreuung der Befragten
- Die Plausibilisierung von Befragten-Angaben
- Die direkte Abfrage von Befragungsinhalten.

Socialdata hat bei seiner Überarbeitung des KONTIV®-Designs vor über 15 Jahren die telefonische Durchführung der beiden ersten Aufgaben in das Neue KONTIV®-Design integriert und seitdem kontinuierlich weiter entwickelt. Die Zweckdienlichkeit der interviewergestützten Plausibilisierung über Telefon ist von daher völlig unbestritten.



Selbstgeführtes Interview?

(EVAG)

Bei Mobilitätserhebungen für alle Haushaltsmitglieder mit vorgegebenen Stichtagen ist die telefonische Befragung jedoch im Hinblick auf die letzte Aufgabe wenig geeignet. Denn, will man die Haushaltsmitglieder aktuell und direkt befragen, müssen sie bei einem Anruf angetroffen werden können. Das ist – wie die MiD zeigt – oft nicht der Fall. Die Folge sind unvollständig befragte Haushalte, die Befragung eines Haus-

haltsmitglieds über das Verhalten anderer Haushaltsmitglieder oder sehr lange Zeiträume zwischen dem tatsächlichen Stichtag und der Befragung. Alle diese Effekte führen zu wesentlichen Qualitätseinbußen.

In der MiD-Erhebung wurde ein Haushalt bereits als befragt eingestuft, wenn die sogenannte „50 %-Regel“ erfüllt wurde, nämlich wenn von mindestens der Hälfte der Personen im Haushalt ein vollständiges Personen- und Wegeinterview vorliegt. Das war bei 72 % der antwortenden Haushalte der Fall, 28 % der „rekrutierten“ Haushalte erfüllten diese Regel nicht und wurden ausgeschlossen. Alle Haushaltsmitglieder wurden aber nur bei 59 % der befragten Haushalte erreicht. Damit fehlte bei weiteren 13 % der Haushalte mindestens eine – meist mobile – Person. Schließlich haben 12 % der Personen (ab 14 Jahre) ihre Wege nicht selbst berichtet („proxy“; d.h. die Mobilitätsangaben wurden von einer anderen Person gemacht) und weitere 12 % der Personen (ab 14 Jahre) berichteten zu einem Stichtag, der vier oder mehr Tage zurücklag.

Wenn die Zielvorstellung von (validen) Mobilitätserhebungen ist, dass alle Haushaltsmitglieder ihre Angaben persönlich und unmittelbar nach den zugeteilten Stichtagen machen, so wird diese Zielvorstellung bei der MiD (mit 42% Antwortquote) bei weniger als einem Siebtel der Ausgangsstichprobe erreicht.

Über die Korrektur dieser Effekte ist wenig bekannt; lediglich die 50 %-Regel wird von den MiD-Autoren diskutiert. Da wird allerdings nur darauf verwiesen, dass ja die Soziodemografie der Haushaltsmitglieder, die nicht zur ihrer Mobilität befragt wurden, bekannt wäre. Das hilft aber wenig, denn es handelt sich ja nicht um eine Soziodemografie – sondern um eine Mobilitätserhebung. Und die einzige Mobilitätsinformation über die fehlenden Haushaltsmitglieder, die bekannt ist (nicht antreffbar, also offenbar unterwegs) zeigt bereits, dass eine Korrektur über soziodemografische Merkmale alleine nicht ausreicht.

Nonresponse .

Die Ausschöpfung der MiD ist mit 42 % gering (Eine derart niedrige Ausschöpfung würde in anderen Bereichen – z. B. der Medienforschung – nicht akzeptiert). Mithin muss also mit erheblichen Non-Response-Effekten gerechnet werden. Dabei gibt es vereinfacht zwei solche Effekte: Personen mit bestimmten soziodemografischen Merkmalen antworten weniger/ mehr und Personen mit bestimmtem Mobilitätsverhalten antworten weniger/ mehr. Die MiD verwendet viel Mühe auf den ersten, aber weniger auf den zweiten Effekt. Es ist aber bekannt, dass Nicht-Antwörter bei Mobilitätshebungen vor allem im Hinblick auf ihre Mobilität von den Antwortern abweichen. Die Autoren des MiD-Berichts kommen auch zu dem Schluss, dass Antwortter und Nichtantwortter sich in ihrem Mobilitätsverhalten unterscheiden. Dennoch liest man wenig später:

„Von einer Gewichtung des Hauptdatensatzes anhand der Ergebnisse der Nonresponse-Untersuchung sollte in jedem Fall aufgrund der geringen Stichprobengröße der Nonresponse-Studie abgesehen werden“. (Follmer/ Kunert: „Mobilität in Deutschland 2002 – einige Worte zur Klärung“). Deshalb sprechen wir von einer weitgehende Ausblendung der Nonresponse-Problematik.

Ergebnisse .

Der Auslöser für unseren Artikel im Heft 2/04 von *mobilogisch!* waren Anfragen von Verkehrsbetrieben und Kommunen zu den vorgestellten Ergebnissen. Dabei ging es überwiegend um den hohen Besetzungsgrad der Pkw und die geringe ÖPNV-Nutzung.

Dies ist leicht verständlich: Der in der MiD ermittelte Pkw-Besetzungsgrad von 1,5 wird bei Verkehrszählungen gemeinhin nicht erreicht und bei anderen Mobilitätshebungen in der Regel unterschritten (Fachleute schätzen den derzeitigen Besetzungsgrad pro Pkw und Fahrt eher auf 1,2 - 1,3). Und die in der MiD ermittelte ÖPNV-Nutzung wird dort mit 20 Mio. Fahrgä-

sten pro Tag angegeben, woraus sich 7,3 Mrd. pro Jahr errechnen.

Die VDV-Statistik (2002) weist hierzu aus (S. 16):

Straßenpersonenverkehr (VDV)	7,3 Mrd.
Eisenbahnpersonenverkehr (VDV)	1,7 Mrd.
Private Verkehrsunternehmen	0,5 Mrd.

Dabei sind nur Angaben von Unternehmen enthalten, die VDV-Mitglieder sind und/ oder mehr als sechs Busse im Linienverkehr einsetzen. Follmer/ Kunert versuchen nun, die offensichtliche Untererfassung des ÖPNV mit doppelt gewerteten Umsteigevorgängen zu erklären (sog. Übersteiger). Hierzu muss gesagt werden:

Bei der Ermittlung des Wertes für den Straßenpersonenverkehr (VDV) werden die Umsteigevorgänge genauso behandelt wie in der MiD. Dies ergibt alleine schon den in der MiD ermittelten Wert (7,3 Mrd.) Es müssten also – wenn der MiD-Wert stimmte – alle Personen, die die Eisenbahn im Nahverkehr und/ oder, private Verkehrsunternehmen (VDV) nutzen, bei jeder ihrer Fahrten zusätzlich auf ein Verkehrsmittel eines anderen VDV-Unternehmens umsteigen. Dies ist natürlich nicht der Fall; folgerichtig weist der VDV auch einen Wert von 9 Mrd. „Unternehmensfahrgäste“ aus, „bereinigt um die Anzahl der von den Unternehmen gemeldeten Übersteiger, die mehr als ein Verkehrsmittel nutzen“ (S. 19). Dies kann nur heißen, dass in der MiD der ÖPNV deutlich untererfasst ist.

Fazit .

Die in der MiD gewählte Befragungsmethodik hat sich nicht bewährt. Die Ausschöpfung ist zu gering, die durch die gewählte Methode verursachten Effekte sind nicht ausreichend korrigiert, bestimmte Ergebnisse sind unplausibel, der ÖPNV ist untererfasst. Deshalb ist es unser Anliegen, zu „Auseinandersetzungen mit der gewählten Methode und Überlegungen zu einer Weiterentwicklung“ beizutragen. (Follmer/ Kunert: „Mobilität in Deutschland 2002 – einige Worte zur Klärung“).

Werner Brög und Erhard Erl

