



**DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG**

**BEITRÄGE ZUR STRUKTURFORSCHUNG**

**HEFT 96 · 1987**

**Jutta Kloas und Hartmut Kuhfeld**

## **Verkehrsverhalten im Vergleich**

**Personenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland  
in den Jahren 1976 und 1982 nach Verkehrsarten,  
Zwecken, Entfernungsstufen,  
Gemeindetypen und Bevölkerungsgruppen**

**DUNCKER & HUMBLOT · BERLIN**

# DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

gegründet 1925 als INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG von Prof. Dr. Ernst Wagemann

1000 Berlin 33 (–Dahlem), Königin-Luise-Straße 5

## VORSTAND

Präsident Prof. Dr. Hans-Jürgen Krupp (Vorsitzender)  
Dr. h. c. Peter Lorenz · Dr. Siegfried Mann · Alois Pfeiffer  
Elmar Pieroth (stellvertr. Vorsitzender) · Dr. Otto Schlecht

## Kollegium der Abteilungsleiter\*

Dr. Oskar de la Chevallerie · Dr. Doris Cornelsen · Dr. Fritz Franzmeyer  
Prof. Dr. Wolfgang Kirner · Dr. Frieder Meyer-Krahmer · Dr. Reinhard Pohl · Dr. Peter Ring  
Prof. Dr. Werner Rothengatter · Dr. Horst Seidler · Dr. Hans-Joachim Ziesing

## KURATORIUM

Vorsitzender: Dr. Dieter Hiss  
Stellvertretender Vorsitzender: Dr. Günter Braun

## Mitglieder

Der Bundespräsident  
Bundesrepublik Deutschland  
Bundesministerium der Finanzen  
Bundesministerium für Wirtschaft  
Bundesministerium für Verkehr  
Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen  
Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau  
Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten  
Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung  
Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit  
Bundesministerium für Forschung und Technologie  
Land Berlin  
Senator für Wissenschaft und Forschung  
Senator für Wirtschaft und Arbeit  
Senator für Verkehr und Betriebe  
Senator für Justiz und Bundesangelegenheiten  
Freistaat Bayern, vertreten durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr  
Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft  
Land Niedersachsen, vertreten durch das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft und Verkehr  
Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie  
Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie  
Deutsche Bundesbank  
Deutsche Bundesbahn  
Bundesanstalt für Arbeit  
Wirtschaftsvereinigung Bergbau  
Christlich-Demokratische Union Deutschlands  
Sozialdemokratische Partei Deutschlands  
Freie Demokratische Partei  
Deutscher Gewerkschaftsbund, Düsseldorf  
Industriegewerkschaft Metall, Frankfurt a.M.  
Berliner Bank Aktiengesellschaft  
Berliner Pfandbrief-Bank  
Industriekreditbank Aktiengesellschaft — Deutsche Industriebank  
Berliner Industriebank Aktiengesellschaft  
Berliner Kraft- und Licht (Bewag)-Aktiengesellschaft  
Elektrowerke Aktiengesellschaft  
Vereinigung der Freunde des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung

## Persönliche Mitglieder

Dr. Karl-Heinz Narjes  
Werner Alfred Zehden

\* Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

**DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG**

---

**BEITRÄGE ZUR STRUKTURFORSCHUNG**

**HEFT 96 · 1987**

**Jutta Kloas und Hartmut Kuhfeld**

## **Verkehrsverhalten im Vergleich**

**Personenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland  
in den Jahren 1976 und 1982 nach Verkehrsarten,  
Zwecken, Entfernungsstufen,  
Gemeindetypen und Bevölkerungsgruppen**



**DUNCKER & HUMBLOT · BERLIN**

**Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Str. 5, D-1000 Berlin 33**

**Telefon (0 30) 82 99 10 — Telefax (0 30) 82 99 12 00**

**BTX-Systemnummer \* 2 99 11 #**

**Schriftleitung: Dr. Horst Seidler**

**Verlag Duncker & Humblot GmbH, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41. Alle Rechte vorbehalten.**

**Druck: 1987 bei ZIPPEL-Druck, Oranienburger Str. 170, D-1000 Berlin 26.**

**Printed in Germany.**

**ISBN 3-428-06220-5**

## Inhalt

	Seite
1. <u>Ziel und Problemstellung</u>	5
2. <u>Auswahl und Definition der Untersuchungseinheiten</u>	6
2.1 Wege	7
2.2 Verkehrsarten	8
2.3 Zwecke der Wege	9
2.4 Entfernung	10
2.5 Bevölkerungsgruppen	11
2.6 Gemeindetypen	12
3. <u>Datenbasis und Methode der Auswertung</u>	20
3.1 Datenbasis	20
3.2 Aufbereitung, Hochrechnung und Auszählung der Datenbasis	21
3.3 Ergänzung der Datenbasis	25
3.4 Überprüfung, Vergleich mit der amtlichen Statistik und Korrektur der Datenbasis	26
4. <u>Entwicklung des Personenverkehrs von 1976 bis 1982</u>	32
Fußnoten	41
<b>Tabellenanhang</b>	45
Übersicht	47
Tabellen	52
	3

## Verzeichnis der Text-Übersichten

	Seite
<u>Übersicht</u>	
1 Siedlungsstrukturelle Typisierung der Gemeinden	14
2 Verkehrsnachfrage, Bevölkerung und Modal-Split in den Gemeindetypen nach KONTIV 82	16
3 Bevölkerungsstruktur nach Kreisregionen	19
4 Sozioökonomische Leitdaten	33

## 1. Ziel und Problemstellung

Die vorliegende Arbeit gibt einen detaillierten Überblick über Umfang und Struktur des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland für die Jahre 1976 und 1982.

Es werden das Verkehrsaufkommen (Zahl der Wege) und die Verkehrsleistung (zurückgelegte Entfernungen) jeweils gegliedert nach

- Verkehrsarten,
- Zwecken,
- Nah- und Fernverkehr,
- Entfernungsstufen,
- Bevölkerungsgruppen und
- Gemeindetypen

nachgewiesen. In ihren Eckgrößen stimmen die ausgewiesenen Daten mit den vom DIW erarbeiteten globalen Zeitreiheninformationen zum Personenverkehr überein <sup>1)</sup>.

Da es die Datenquelle zum gesamten Personenverkehr nicht gibt - die amtliche Statistik erfaßt nur Informationen über den Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln, d.h. ca. 13 vH der Wege und 20 vH der Leistung - bestand die Aufgabe darin, sämtliche vorhandenen (Teil-) Informationen zu einem konsistenten Gesamtbild zu vereinigen.

Neben der amtlichen Statistik und Untersuchungen zu einzelnen Verkehrsträgern, Fahrtzwecken und Bevölkerungsgruppen wurden insbesondere die Ergebnisse der beiden bundesweiten kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten (KONTIV 76 und KONTIV 82) herangezogen <sup>2)</sup>. Beide Stichproben wurden um anlagebedingt nicht erfaßte bzw. untererfaßte Bereiche ergänzt.

Die Ergebnisse werden in absoluten Zahlen vorgelegt, um Weiterrechnungen und Verknüpfungen in jeder inhaltlichen Dimension zu ermöglichen.

Die ausgewiesenen Daten zeichnen sich durch Vergleichbarkeit mit vorhandenen verkehrlichen und soziodemographischen Informationen aus:

- Nachweis des Personenverkehrs der gesamten Bevölkerung und damit Einbettung in die globalen Zeitreihen des DIW.
- Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit den amtlichen Statistiken zum Personenverkehr.
- Abstimmung der Ergebnisse mit sozioökonomischen Rahmendaten (z.B. Bevölkerung, Erwerbstätige, Arbeitstage).
- Abstimmung des motorisierten Individualverkehrs mit der Fahrleistungsrechnung des DIW.

Das Ziel der vorliegenden Arbeit ist die Präsentation von Daten, auf ausführliche inhaltliche Analysen der Verkehrsentwicklung wird verzichtet. Eine Zusammenfassung grober Tendenzen im Personenverkehr sowie ein Überblick über die Entwicklung verkehrlicher Rahmengrößen finden sich in Kapitel 4.

## 2. Auswahl und Definition der Untersuchungseinheiten

Die Auswahl der Untersuchungseinheiten ist orientiert an den Fragen "Wer bewegt sich wie oft, warum, womit und wie weit fort?"

Ausgangspunkt der Betrachtung sind die von Personen zurückgelegten Wege, wobei Mobilität in der Regel kein Selbstzweck ist, sondern sich aus den Aktivitäten von Personen ableitet. Das Maß der so definierten Mobilität ist die Zahl der Ortsveränderungen, die für die Ausführung von Aktivitäten notwendig sind. Die zurückgelegten Entfernungen haben Indikatorfunktion für den geleisteten Aufwand.

Zur Charakterisierung des Personenverkehrs wird daher die Zahl der Wege und Fahrten, differenziert nach ihrem Anlaß, dem sogenannten Zweck, und dem Verkehrsmittel, herangezogen.



Da Häufigkeit und Art der Aktivitäten von Personen entscheidend auch von der Lebenssituation und dem persönlichen Umfeld (z.B. Wohnstandort, Erwerbstätigkeit, Verkehrsangebot) beeinflusst werden, wird darüber hinaus eine Differenzierung des Personenverkehrs nach Bevölkerungsgruppen und Gemeindetypen vorgenommen.

Über den mit den Wegen verbundenen Aufwand gibt die Unterteilung des Personenverkehrs nach Entfernungsstufen Auskunft.

## 2.1 Wege

Ein Weg ist gekennzeichnet durch die Inanspruchnahme öffentlichen Verkehrsraums, einen Zweck (z.B. Arbeiten, Einkaufen) und das hauptsächlich benutzte Verkehrsmittel.

Nicht jede Ortsveränderung ist somit ein Weg. Zum Beispiel rechnet der Fußweg des Kindes zum Spielplatz um die Ecke als Weg, dagegen legt das Kind, das zu Fuß zum Buddelkasten in den Garten geht und dabei keine öffentliche Verkehrsfläche betritt, keinen Weg im Sinne dieser Definition zurück. Die Abgrenzung ist damit so gewählt, daß nur die Ortsveränderungen als Wege betrachtet werden, die grundsätzlich hinsichtlich der Wahl des Verkehrsmittels miteinander konkurrieren können.

Die Beschränkung auf das hauptsächlich benutzte Verkehrsmittel führt dazu, daß Wege, die Zubringerfunktion zu anderen Verkehrsmitteln haben - in erster Linie Wege zu Fuß - nicht erfaßt sind <sup>3)</sup>.

Zu jedem Weg sind in dieser Untersuchung folgende Merkmale ausgewertet worden: Das benutzte Verkehrsmittel, der Zweck des Weges und die Entfernung. Bezogen auf die Person, die den Weg unternommen hat, wurde unterschieden nach beruflicher Stellung, Verfügbarkeit über einen Pkw sowie nach dem Gemeindetyp des Wohnortes der Person.