

Intermodalität

Mai 2015

Charakterisierung intermodaler Wege und Personen am Beispiel Berlin

Intermodalität bezeichnet die Kombination mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg. Sie ist damit ein Beispiel für die Ausdifferenzierung und Flexibilisierung der Verkehrsmittelwahl im Zuge des gesellschaftlichen Wandels und stellt für die Alltagsmobilität eine Form der Optimierung dar.

- Welche quantitative Bedeutung haben intermodale Wege?
- Durch welche Merkmale zeichnen sich intermodale Wege aus?
- Wie lassen sich Personen charakterisieren, die intermodal unterwegs sind?

Die Grundlage zur Beantwortung dieser Fragen bildet eine Analyse des Datensatzes „Mobilität in Städten – SrV“ für den Untersuchungsraum Berlin.



DLR, Tegen 2007



DLR, Tennert 2014



DLR, Steuer 2007



Bisher vor allem im Güter- und Personenfernverkehr diskutiert, findet Intermodalität zunehmend auch bei der städtischen Alltagsmobilität Berücksichtigung. Insbesondere in größeren Städten sind mit fehlenden Abstellmöglichkeiten für den Pkw, einem dichten ÖPNV-Netz sowie guten Erreichbarkeiten zu Fuß oder mit dem Fahrrad Rahmenbedingungen vorhanden, die Alternativen zur ausschließlichen Pkw-Nutzung begünstigen. Zusätzlich stehen in städtischen Räumen zunehmend neue ergänzende Mobilitätsangebote wie Car-Sharing oder Leihfahrradsysteme zur Verfügung, mit denen die Mobilität flexibler gestaltet werden kann. Eine Kombination dieser vielfältigen Mobilitätsoptionen ermöglicht den Verkehrsteilnehmern eine individuelle und situationsbezogene Verkehrsmittelwahl in ihrer jeweiligen Lebens- und Alltagssituation.

Die Analysen zeigen zunächst, dass die quantitative Bedeutung intermodaler Wege von der genauen Definition abhängt. Werden beispielsweise Fußwege bei der Betrachtung von Intermodalität ausgeklammert, die verschiedenen Verkehrsmittel des ÖPNV als jeweils eigenständige Modi betrachtet oder als ein Verkehrsträger zusammengefasst, beeinflusst dies maßgeblich die quantitative Bedeutung intermodaler Wege. Für das Untersuchungsgebiet Berlin schwankt der Anteil intermodaler Wege somit zwischen 2 und 25 Prozent.

Vor diesem Hintergrund wird in dem Arbeitspaket „Mobilität und urbane Raumstruktur“ unter anderem die Bedeutung von Intermodalität für die Alltagsmobilität in Städten anhand der folgenden Forschungsfragen untersucht:

Wie viele Wege werden in Berlin intermodal zurückgelegt?

Eine Frage der Definition:

Viele! 24,7% der Wege werden intermodal zurückgelegt;

Voraussetzung: Zu Fuß-Gehen gilt als ein eigener Modus genauso wie einzelne ÖPNV-Mittel

Wenige! Nur 1,8% der Wege werden intermodal zurückgelegt;

Voraussetzung: keine Fußwege; (Fahrrad – ÖPNV: 1,2%, Pkw – ÖPNV: 0,6%)

Mittelviele! 9,4% der Wege werden intermodal zurückgelegt;

Voraussetzung: keine Fußwege, ÖPNV als mehrere Modi

Quelle: eigene Auswertungen auf Basis von „Mobilität in Städten – SrV 2008“, Stichprobe Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilung Verkehr

Das Verhältnis von intermodalen zu monomodalen Wegen unterscheidet sich signifikant nach dem Zweck des Weges. Vor allem Routenwege zum Arbeitsplatz und zu Bildungseinrichtungen werden intermodal zurückgelegt. Dagegen werden auf Kinderbetreuungs- und Einkaufswegen nur zu einem geringen Anteil verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombiniert.

Nicht nur intermodale Wege weisen Unterschiede im Vergleich zu monomodalen Wegen auf, auch die Personen, die intermodale Wege zurücklegen, zeichnen sich durch bestimmte Merkmale aus. Die Ergebnisse weisen auf einen Zusammenhang von intermodalem Verkehrsverhalten und Lebens- und Alltagssituationen hin, die durch unterschiedliche Ausprägungen von Alter, Bildung, Haushaltsgröße, Erwerbstätigkeit und Einkommen charakterisiert sind. Beispielsweise haben intermodale Personen tendenziell höhere Bildungs- und Berufsabschlüsse und leben häufiger in größeren Haushalten als monomodale Personen. Außerdem wird deutlich, dass intermodale Personen über vielfältige Mobilitätsoptionen (z.B. ÖPNV-Zeitkarten, Pkw-Verfügbarkeit) im Haushalt verfügen.

Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass Intermodalität auf Alltagswegen bisher noch nicht umfassend untersucht ist und weitere Analysen notwendig sind, um Intermodalität zu verstehen und der städtischen Bevölkerung eine flexible und an die Situation angepasste Mobilität zu ermöglichen. Detaillierte Ergebnisse werden demnächst in einem Fachartikel veröffentlicht. Die Ergebnisse werden außerdem auf dem Deutschen Kongress für Geographie (1.-6. Oktober 2015 in Berlin) präsentiert.

Die Arbeiten finden im Rahmen des institutionell geförderten Projekts "Verkehrsentwicklung und Umwelt" (VEU) statt.



DLR, Tegen 2007