



Mobilität in Deutschland – MiD

Kurzbericht



eine Studie des:



durchgeführt von:



in Kooperation mit:



Kurzbericht für/eine Studie des:

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat G 13 – Prognosen, Statistik und Sondererhebungen
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
FE-Projektnummer VB600001



vorgelegt von:

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Kurt-Schumacher-Straße 24
53113 Bonn



in Kooperation mit:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
Institut für Verkehrsforschung
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin



IVT Research GmbH
P 6, 16-19
68161 Mannheim



infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn

Projekt:

7555
Version 1.0
Bonn, März 2025

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Follmer, Robert (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht
Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr
(FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Kurzform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMDV)

Inhaltsverzeichnis

Mobilität in Deutschland 2023 – das Projekt	4
Datengrundlage	5
Ergebnistelegramm	7
Wie oft, wie weit und wie lange sind wir unterwegs?	10
Wie steht es um den Zugang zu Auto, Fahrrad, Bus und Bahn sowie zum Fußverkehr?	12
Wie entwickeln sich der Modal Split insgesamt, das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung?	14
Wie sehen der Modal Split verschiedener Bevölkerungsgruppen und deren zentralen Unterwegs-Kennwerte 2023 aus?	16
Wie steht es um die übliche Verkehrsmittelnutzung und Nutzungsgewohnheiten?	18
Welche Rolle spielen Sharing-Angebote, On-Demand-Verkehr & Co?	20
Warum sind wir unterwegs und verändert sich die Struktur der Wegezwecke?	22
Was zeigt sich online bei Homeoffice, Einkauf und Versorgung?	24
Wie fällt die Zufriedenheit mit den Verkehrsangeboten aus?	26
Wie sind die Ergebnisse zu bewerten?	28
Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2023	30
Zum Weiterlesen – ausgewählte Literaturhinweise	32
Liste der regionalen Beteiligten	33
Erläuterung wichtiger Begriffe	34

Mobilität in Deutschland 2023 – das Projekt

Unterwegssein und Mobilität prägen unseren Alltag. Sie gehören in unterschiedlichem Umfang zum sozialen Leben bei Arbeit und Ausbildung, Freizeitaktivitäten und der täglichen Versorgung. Das genaue Wissen um diese Mobilitätsbedürfnisse und das tägliche Verkehrsgeschehen ist eine Voraussetzung zur Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen. Während in den vergangenen Jahrzehnten eine stetig wachsende Automobilität zu verzeichnen war, konzentrieren sich inzwischen viele Bemühungen darauf, den weiteren Verkehrsangeboten wie dem öffentlichen Verkehr, dem Fahrradfahren und dem Zufußgehen wieder mehr Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Dazu gehören auch neue Angebotsformen wie etwa Sharing-Möglichkeiten und On-Demand-Verkehre. Immer mehr Beachtung verlangen dabei Umweltaspekte. Nicht nur in Deutschland ist erkennbar, dass ein kontinuierlich wachsender Autoverkehr vor allem in den städtischen Räumen an Grenzen stößt. Trotzdem wird er ein prägender Bestandteil des Verkehrs bleiben und muss aktiv gestaltet werden.

Doch wo stehen wir auf diesem Weg? Wie nutzen Bürgerinnen und Bürger in Deutschland die Verkehrsangebote? Was hat sich dabei in den vergangenen Jahren verändert? Knüpfen wir nach einem Corona-bedingten Mobilitätstief wieder an das vorherige Niveau an oder bleiben bestimmte Veränderungen? Und nicht zuletzt: Wie steht es um Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind?

Diesen und weiteren Fragen geht die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) in umfassender Form nach. Der vorliegende Kurzreport stellt zentrale Ergebnisse für die Erhebungsjahre 2023/24 im Überblick vor. Er soll ergänzend zu einem ausführlichen Ergebnisbericht Einblicke in die wichtigsten Eckwerte und Zusammenhänge bieten.

Über diesen Kurz- sowie die Langberichte hinaus werden weitere Dokumentationen erstellt, die unter www.mobilitaet-in-deutschland.de zur Verfügung stehen, sobald sie fertiggestellt sind. Dort sind auch sämtliche Unterlagen zu den vorangegangenen Erhebungen der MiD aus den Jahren 2002, 2008 und 2017 abrufbar. Hinweise hierzu sowie eine Liste aller regionalen Auftraggeber der MiD 2023 finden sich am Ende dieses Kurzreports.

Wir wünschen eine spannende Lektüre!

Ihr MiD-Projektteam

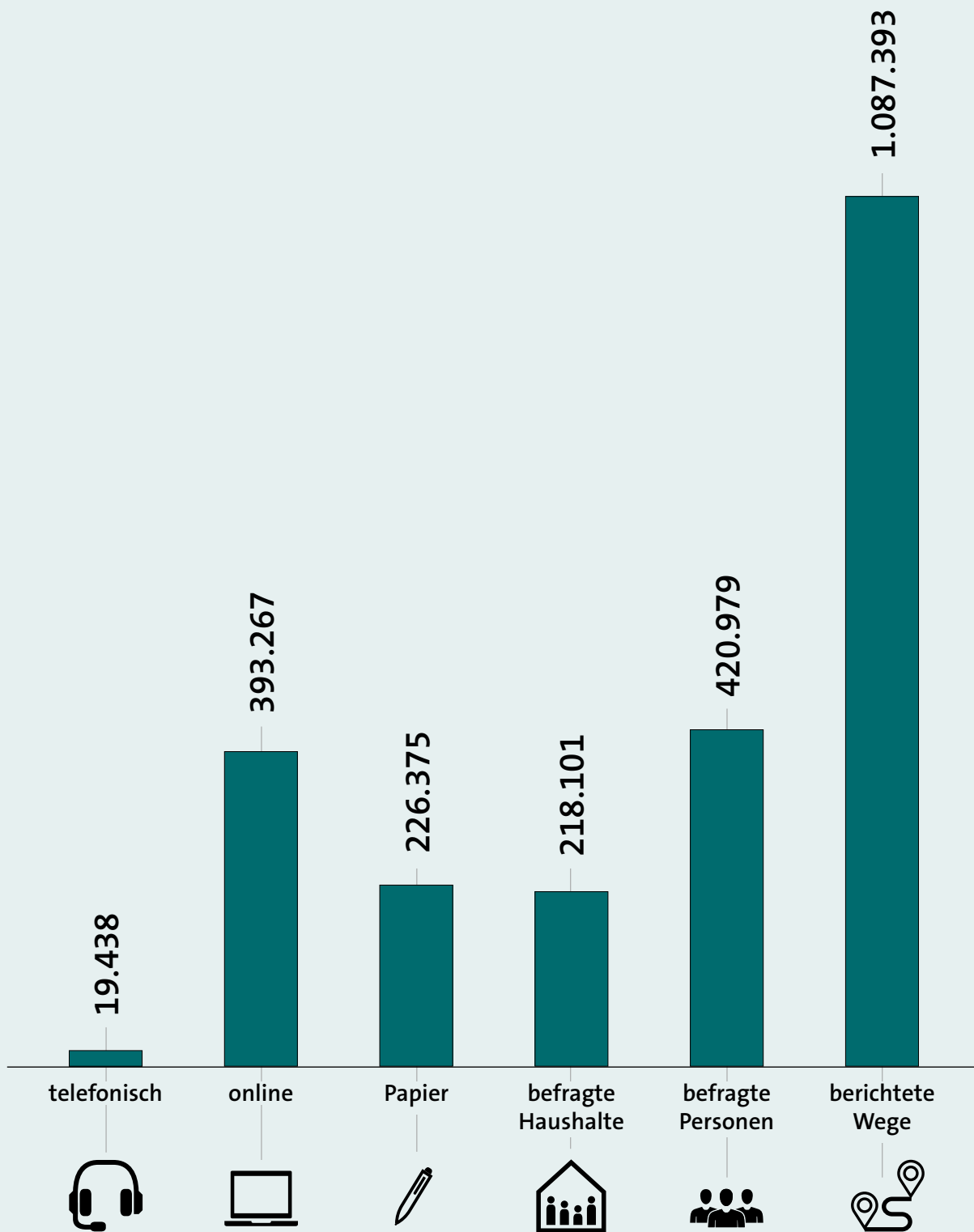
Datengrundlage

Nach 2002, 2008 und 2017 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2023 das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH zum vierten Mal mit der Durchführung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) beauftragt. Auf Auftraggeberseite beteiligt waren erneut über 60 regionale Partner, die unterschiedliche regionale Vertiefungen in Auftrag gegeben haben. Wie seit 2008 erfolgte die Bearbeitung gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR). Zusätzlich wurde das Projektteam bereits 2017 um die IVT Research GmbH sowie die infas 360 GmbH erweitert.

Die Feldphase der aktuellen Erhebung fiel mit einer mehr als zwölf Monate abbildenden Stichtagserhebung in die Zeit zwischen Mai 2023 und Juli 2024. Die Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer konnten sich in einem mehrstufigen Verfahren schriftlich, telefonisch oder online beteiligen. Innerhalb der 2023/24 realisierten Gesamtstichprobe von 218.101 Haushalten entfielen 39.847 Haushalte auf die bundesweite Basisstichprobe und 178.254 auf regionale Vertiefungen.

Befragt wurden 420.979 Personen, von denen die am Stichtag mobilen Personen über 1.087.393 Wege an ihrem jeweiligen Stichtag berichteten. Für ein weiteres Teilstück erfolgte eine Differenzierung der Wege in 94.337 Etappen. Hinzu kommen Daten zu 67.231 Tagesreisen sowie 69.788 Reisen mit Übernachtung. Die genauen Befragungsinhalte dokumentiert eine Übersicht am Ende dieses Berichts.

Die Auswertung der bundesweiten Basisstichprobe sowie der regionalen Aufstockungen geschieht wie bereits 2017 integriert. Die Hochrechnung der Ergebnisse liefert für einen Zwölfmonatszeitraum 2023/24 umfassende Kennwerte zur Alltagsmobilität der Wohnbevölkerung in Deutschland. Sie bezieht sich auf alle von der Bevölkerung innerhalb Deutschlands zurückgelegten Wege. Mit der vorliegenden Ausgabe des Kurzreports ist ein direkter Vergleich aller vorangegangenen Erhebungen möglich.



ART UND ANZAHL DER INTERVIEWS

Ergebnistelegamm

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung etwas reduziert

Bundesweit gesehen haben sich das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung gegenüber den letzten MiD-Erhebungen etwas verändert. Das Aufkommen hat sich 2023 gegenüber 2017 trotz einer etwas steigenden Bevölkerungszahl von 257 auf rund 250 Mio. Wege pro Tag leicht verringert. Die Verkehrsleistung sinkt ebenfalls geringfügig von 3,2 Mrd. auf rund 3,0 Mrd. Personenkilometer täglich. Damit liegt sie etwa wieder in der Größenordnung von 2008. Insgesamt liegen diese Veränderungen nur knapp über den Stichprobenbedingten Zufallsschwankungen.

Zu beachten ist natürlich, dass zwischen den beiden letzten MiD-Erhebungen die Corona-Phase lag. Sie hat vor allem im öffentlichen Verkehr vorübergehend deutliche Einbußen mit sich gebracht. Da die MiD in dieser Phase jedoch keine Messungen vorgenommen hat, muss dieser Hinweis genügen. Bei Interesse können hierzu andere Quellen herangezogen werden.

Diese Gesamtentwicklung täuscht über regionale Unterschiede hinweg. Insbesondere in den Großstädten sinken die Werte für Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach einem Anstieg 2017 wieder auf ein ähnliches Absolutniveau wie 2008. In den ländlichen Räumen dagegen sind diesbezüglich kaum Veränderungen zu verzeichnen.

Die sogenannten „Mobilitätsquoten“ sind weiter gesunken. Waren 2008 im Schnitt noch 90 und 2017 insgesamt 85 Prozent der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger an einem durchschnittlichen Tag unterwegs, erreicht dieser Wert 2023 nur noch 82 Prozent. Dies führt zu einer etwas reduzierten durchschnittlichen täglichen Zahl von knapp 3,0 Wegen pro Person und Tag. Auffällig ist dabei ein etwas überdurchschnittlicher Rückgang bei Personen aus Haushalten mit höherem ökonomischem Status.

Streckenlängen, Tageskilometer und -zeiten verändern sich leicht, aber nicht wesentlich. Die durchschnittliche Wegelänge verringert sich geringfügig von etwas über auf etwas unter 12 Kilometer. Die Kilometersumme pro Person und Tag weist die größte Veränderung auf. Sie reduziert sich von knapp 40 auf rund 35 Kilometer. Die tägliche Unterwegzeit verbleibt trotz der geringeren Tagesstrecke bei rund 85 Minuten.

Mehr zu Fuß und mit dem Rad bei reduzierten Pkw-Anteilen

Die Struktur des reduzierten Verkehrsaufkommens, also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel (Modal Split), zeigt anteilig wie hochgerechnet ein leichtes Minus im motorisierten Individualverkehr (MIV), Steigerungen im Fuß- wie Radverkehr sowie Stabilität bei leichtem Aufwärtstrend im öffentlichen Verkehr. Das Fahrrad zählt in einigen städtischen Bereichen zu den Gewinnern. Der Anteilswert der nur zu Fuß zurückgelegten Wege dagegen steigt durchgängig in Stadt und Land. Dies gilt umgekehrt auch für die anteiligen Veränderungen des MIV: Die Bedeutung des Autos ist gesunken.

Der bundesweite Modal Split liegt 2023 bei 26 Prozent für ausschließlich zu Fuß zurückgelegte Wege, 11 Prozent für das Fahrrad, 40 Prozent für die Wege der Pkw-Fahrenden sowie 13 Prozent für die der Pkw-Mitfahrenden. Der öffentliche Verkehr einschließlich des Fernverkehrs erreicht einen Anteil von 11 Prozent des Verkehrsaufkommens. Bei dieser Betrachtung des „Hauptverkehrsmittels“ werden Wege, für die verschiedene Verkehrsmittel genutzt wurden, nach einer Hierarchie zusammengefasst und einem der genannten Verkehrsmittel zugeordnet.

Wird nicht der wegebezogene Modal Split, sondern die übliche Verkehrsmittelnutzung der Personen herangezogen, zeigt sich ebenfalls ein Rückgang für das Auto. Der Anteil von Personen, die als FahrerIn oder FahrerIn ihre Alltagsmobilität überwiegend hinter dem Lenkrad verbringen, ist von 44 auf 41 Prozent zurückgegangen. Leichte Steigerungen ergeben sich dagegen für die Anteile der überwiegend Radfahrenden, der Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV und derjenigen, die regelmäßig das Verkehrsmittel wechseln.

Plus für den Verbund aus Fuß, Rad, Bus und Bahn

Die Betrachtung der Verkehrsleistung, also der zurückgelegten Personenkilometer, zeigt ein deutliches Plus für den Fußverkehr und das mittlerweile oft elektrisch unterstützte Fahrrad. Der öffentliche Verkehr bleibt mit etwas weniger Fernkilometern und geringfügigem Minus im Nahverkehr unter dem Strich etwa stabil, bei weiterhin langsamer Erholung aus dem Corona-Tief. Die Fahrleistungen im MIV liegen 10 Prozentpunkte unter dem Ergebnis der MiD 2017.

In der längeren Zeitreihe seit 2002 profitieren in erster Linie die geradelten Kilometer. Sie haben in dieser Zeitspanne um fast die Hälfte zugenommen. Etwas abgeschwächt gilt dies auch für den Fußverkehr. Der öffentliche Verkehr insgesamt hält sein Niveau mit anteilig leichten Verschiebungen zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Dazu hat auch das Deutschlandticket beigetragen, für das sich 2024 fast ein Sechstel der Erwachsenen mehr oder weniger regelmäßig entscheidet.

Für das Auto kann nach einem Wachstum bis 2017 erstmalig ein Minus verzeichnet werden. Unter dem Strich lässt sich sagen, dass sich das bisher höchste Ergebnis einer MiD aus dem Jahr 2017 in 2023 nun vor allem zugunsten der nicht motorisierten Mobilität verändert hat – von den vielen neuen Pedelec-Motoren abgesehen, die nun mehr als ein Drittel der Fahrrad-Kilometer unterstützen.

Diese Veränderungen korrespondieren allerdings nicht mit steigenden Zufriedenheiten. Im Gegenteil: Der Autoverkehr wird weitgehend unverändert bewertet, während die Noten für die Möglichkeiten im Fuß- und Radverkehr deutlich nachlassen. Die Ursachen dürften vielfältig sein, doch mit hoher Wahrscheinlichkeit gehört ein kritischerer Blick auf diese Infrastruktur bei gleichzeitig steigender Inanspruchnahme dazu.

Nur wenig verändert hat sich die Struktur der Wegezwecke. Dies überrascht nicht, da sich hier traditionell eine hohe Stabilität zeigt. Trotzdem ist 2023 ein leichtes Plus für den Freizeitsektor im Aufkommen wie der Verkehrsleistung festzuhalten.

Rund 50 Mio. Pkw im Bestand, bei gut 80 Mio. Fahrrädern

Gegenläufig zur etwas reduzierten Nutzung entwickelt sich die Pkw-Flotte. Sie ist mittlerweile auf nahezu 50 Mio. in der Regel auch in den privaten Haushalten verfügbare Fahrzeuge angewachsen. Damit kommen rechnerisch inzwischen etwa 1,2 Autos auf jeden Haushalt. Die Ausstattung wächst in den meisten Städten wie in den ländlichen Regionen. Außerhalb der Städte verfügen inzwischen mehr als 90 Prozent der Haushalte über mindestens ein Auto. In den Metropolen sind es immerhin 40 Prozent. Bundesweit gesehen sind 2023 insgesamt 20 Prozent der Haushalte autofrei, gegenüber 22 Prozent in 2017. Im Gegensatz dazu steigt der Anteil von Haushalten mit mehr als einem Pkw. Und auch die Fahrradflotte wächst von rund 75 auf jetzt 81 Mio. Räder, davon mittlerweile ein knappes Fünftel mit Elektromotor.

Innerhalb des Bestands ist der Trend zu SUVs, Geländewagen und Vans ungebrochen. Ihr Anteil in den befragten Haushalten liegt im Vergleich zu 2017 nun sogar über dem damals noch geltenden 20-Prozent-Wert.

Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad ist weiterhin stabil. Er liegt 2023 wie 2002 bis 2017 bei etwa 1,5 Personen.

Auch der Pkw-Führerscheinbesitz hat sich unter dem Strich kaum verändert. Insgesamt 88 Prozent der ab 18-Jährigen verfügen 2023 über die Autofahrerlaubnis. Wie stets ist jedoch auch hier ein differenzierter Blick erforderlich. Der Anteil verringert sich in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen in geringem Umfang, bleibt in den mittleren Altersgruppen weitgehend stabil, steigt jedoch nach wie vor besonders in der Gruppe der älteren Frauen.

Autoverfügbarkeit im Plus, Autonutzung auf dem Rückzug

Junge Erwachsene in den größeren Städten sind etwas weniger Auto-orientiert als ihre Altersgenossinnen und -genossen in den vergangenen Jahren.

Es bleibt festzuhalten, dass spätestens ab den 30ern weiterhin jede Alterskohorte über eine höhere Pkw-Verfügbarkeit berichten kann als noch 2002 bis 2017.

Dies gilt in besonderem Maß für die Seniorinnen und Senioren. Ihre Automobilität wächst wie bereits zwischen 2002 und 2017 weiter. Hintergrund sind vor allem mehr ältere Frauen, die selbst am Steuer sitzen und öfter über ein Auto verfügen als frühere Seniorinnen.

Allerdings geht bis in die Kohorte der ab 70-Jährigen die Schere aus Verfügbarkeit und Nutzung weiterhin auseinander, denn die übliche Autonutzung reduziert sich. Erst über dieser Altersgrenze gleichen sie sich an.

Carsharing-Organisationen finden nach wie vor insbesondere in den Großstädten ihre Mitglieder. Dort verfügt mittlerweile mehr als jeder fünfte Haushalt über mindestens eine Mitgliedschaft, fast doppelt so viele wie noch 2017. Auch die tatsächliche Inanspruchnahme steigt. Lag der Anteil der Carsharer, die das Angebot trotz Mitgliedschaft fast nie in Anspruch genommen haben, in 2017 noch bei 22 Prozent, hat sich dieser Anteil bis 2023 auf ein gutes Viertel vergrößert.

Anders der Anteil des sich neu entwickelnden On-Demand-Verkehrs. Dessen Kuchenstück an der Modal-Split-Torte ist weiterhin deutlich kleiner als ein Prozent. Hinzu kommt, dass – ähnlich wie beim Carsharing – ein erheblicher Teil dieser Nutzung bisher auf wenige Angebote in einigen Großstädten entfällt.

Unter dem Strich?

Verkehr ist geprägt durch Routinen. Diese verändern sich langsam. Das Minus im Autoverkehr und das Plus vor allem beim Fuß- und eher punktuell beim Radverkehr ist daher bemerkenswert und ein Signal für mögliche Veränderungen. Ein genauer Blick zeigt jedoch, dass noch nicht von einer Trendwende gesprochen werden kann. Es wird gegenwärtig ein Verkehrsmix erreicht, der 2008 bereits in ähnlicher Form bestand und sich erst 2017 mit einem MIV-Plus verändert hatte.

Mit Blick auf Gesundheit und Umwelt ist der positive Trend der nicht motorisierten Mobilität ermutigend. Die Ergebnisse legen aber nahe, dass – mit mehr Sorgfalt für deren Infrastruktur – mit Fuß- und Radwegen noch mehr möglich wäre.

Das Deutschlandticket konnte den ÖPNV nach seinem Corona-Tief stabilisieren und könnte im längerfristigen Trend sogar zu einer steigenden Nachfrage verhelfen.

Trotzdem bleibt außerhalb der Großstädte das Auto, insbesondere bei dem Blick auf die Kilometerleistung, mit Abstand Verkehrsträger Nummer eins – auch wenn sich die Kluft zwischen Verfügbarkeit und Nutzung vergrößert.

Unter der Oberfläche der Durchschnittswerte für das Geschehen im Personenverkehr sind verschiedene und teilweise gegenläufige Entwicklungen festzuhalten. Sie laufen oft entlang regionaler Unterschiede und Bemühungen um Angebote im Rad- wie im öffentlichen Verkehr. Wie der ausführliche MiD-Bericht anhand von lokalen Beispielen zeigen wird, lohnen sich entsprechende Anstrengungen.

Wie oft, wie weit und wie lange sind wir unterwegs?

Außer-Haus-Anteile

Im Durchschnitt eines Jahresverlaufs sind gegenwärtig 82 Prozent der in Deutschland lebenden Menschen an einem zufällig ausgewählten Tag außer Haus unterwegs. Diese Marke fällt an Werktagen mit 84 Prozent etwas höher aus; an Samstagen liegt sie bei 79 und an Sonntagen bei 71 Prozent. Die Werte haben sich gegenüber der Erhebung im Jahr 2017 vor allem „unter der Woche“ etwas verringert. Insgesamt lagen sie damals bei 85 Prozent, im Vergleich zu 82 Prozent an Samstagen und 73 Prozent an Sonntagen. In den Erhebungen 2002 und 2008 fielen diese Werte durchweg noch etwas höher aus. Es ist also ein steter Trend zu geringeren Mobilitätsquoten zu verzeichnen. Mit ausschlaggebend für diese Veränderungen in 2023 sind nicht zuletzt geringere Tageswerte in ökonomisch besser situierten Gruppen – verbunden mit Trends in Richtung Homeoffice und Online-Aktivitäten.

Knapp 3,0 Wege und rund 85 Minuten am Tag

Die Aktivitätsquoten führen zu einer durchschnittlichen täglichen Zahl von rund 3,0 Wegen, die jede und jeder von uns zurücklegt. Auch dieser Wert ist gegenüber dem Ergebnis von 3,1 im Jahr 2017 etwas gesunken. Ebenfalls leicht rückläufig ist die täglich zurückgelegte Strecke. Sie liegt 2023 bei 35 Kilometern. Im Jahr 2017 lag der Wert bei 39, im Vergleich zu den Werten von 38 in 2008 beziehungsweise 33 Kilometern in 2002. Damit einher geht ein nur sehr geringes Minus der täglichen Unterwegszeit. Lag diese 2017 bei 85 Minuten, beträgt sie nun 84 Minuten. Sie geht also in kleinerem Umfang zurück als die Kilometersumme – jeweils einschließlich des Wirtschaftsverkehrs.

Tägliches Verkehrsaufkommen

Hochgerechnet führen diese Werte zu einem täglichen Verkehrsaufkommen von 250 Mio. Wegen und 3,0 Mrd. Personenkilometern. Aufkommen und Verkehrsleistung sind 2023 gegenüber 2017 beide leicht rückläufig. Zum damaligen Messzeitpunkt lagen die Werte bei 257 Mio. Wegen und 3,2 Mrd. Kilometern täglich. Im Schnitt legen wir weniger Wege pro Tag zurück als noch sechs Jahre zuvor. Obwohl alle Veränderungen dieser Kennwerte über die Zeit nicht groß ausfallen, bleibt in der langen Reihe festzuhalten, dass sich die Zahl der täglichen Wege fast kontinuierlich reduziert, während dies bei der Kilometersumme nicht der Fall ist. So liegt der Kilometerwert 2023 wieder bei dem „Pegelstand“ von 2008, obwohl in diesem

Beobachtungsjahr 25 Mio. Wege pro Tag mehr ermittelt wurden als 2023 – trotz einer damals um etwa 3 Mio. geringeren Bevölkerungszahl.

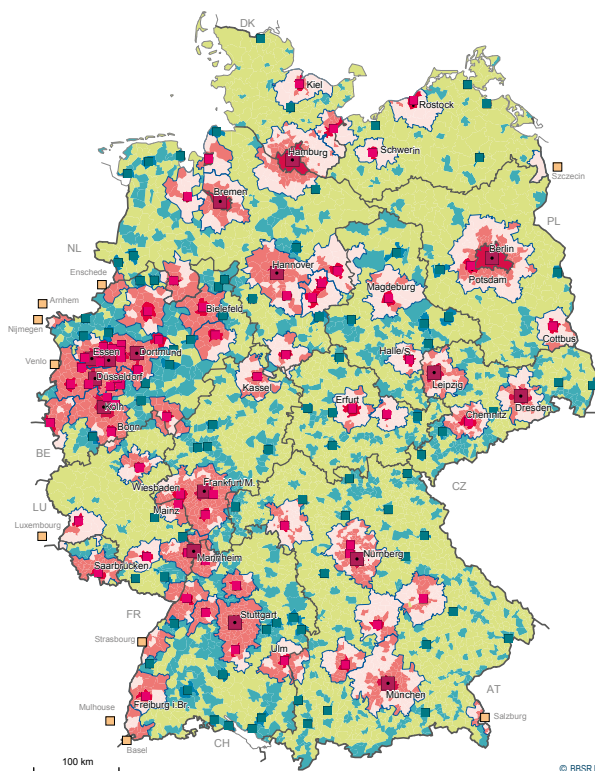
Die sich verändernde Bevölkerungszahl muss bei der Interpretation der hochgerechneten Tageswerte im Blick behalten werden. Dies gilt ebenso für die Relation Stadt-Land. Die verschiedenen zensusbedingten Korrekturen führen vor allem in einigen Großstädten zu etwas reduzierten Bevölkerungszahlen. Unter dem Strich ergibt sich für 2023 mit einer Bevölkerung von 83,5 Mio. der höchste Wert in der betrachteten Zeitspanne von 2002 bis 2023. Dabei hat sich die Stadt-Land-Relation etwas zugunsten der städtischen Räume verschoben. Und trotz dieses Höchstwerts ist die Zahl der täglichen Wege niedriger als zuvor. Die Kilometersumme verringert sich zwar ebenfalls, bleibt aber – stichprobenbedingte statistische Fehlerspielräume berücksichtigt – eher auf gleichem Niveau. Festzuhalten sind weniger Wege, aber ebenso je nach Verkehrsmittel und Zweck leicht abnehmende beziehungsweise teils stagnierende oder sogar leicht steigende Wegelängen.

Diese Mobilitätskennwerte wie auch ihre Entwicklung unterscheiden sich zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen. Auch regional betrachtet fallen die Trends der hochgerechneten Ergebnisse zu Aufkommen und Leistung nicht gleich aus. Trotz etwas überdurchschnittlicher städtischer Bevölkerungszuwächse sinken vor allem dort Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung, während beide Kennwerte in den ländlichen Räumen nahezu unverändert bleiben. Dies hat mit Arbeits-, Versorgungs- und Freizeittrends zu tun. Hinzu kommen punktuell, jedoch nicht durchgängig, städtische Zuwächse im Radverkehr. Ebenso sind weitere Faktoren wie eine sich wandelnde Altersstruktur oder eine sich langsam verändernde Nutzung des Autos zu berücksichtigen – wofür einige Indizien sprechen. Zur Erklärung herangezogen werden muss also ein Bündel verschiedener, mitunter gegenläufiger Einflussfaktoren. Eindimensionale Schlussfolgerungen führen eher in die Irre.

Nicht zuletzt um diese Differenzierung aufzuzeigen werden die MiD-Zahlen nach Bevölkerungsgruppen sowie nach sieben Gebietskategorien eines regionalstatistischen Raumtyps differenziert. Dieser ist ein Baustein der Raumtypologie (RegioStar) des BMDV. Die danach unterteilten Ergebnisse für das tägliche Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsleistung und ausgewählte weitere Kernparameter zu den vier Zeitpunkten 2002, 2008, 2017 und aktuell 2023 stellt die Tabelle auf der rechten Seite dar.

ALLGEMEINE KENNWERTE, VERKEHRSAUFKOMMEN UND -LEISTUNG nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7)

	2002	2008	2017	2023	
Bevölkerung	81,6	80,7	82,2	83,5	<i>Anzahl in Mio.</i>
Anteil mobiler Personen alle Tage	87	90	85	82	%
Anteil mobiler Personen werktags	90	92	88	84	%
Anteil mobiler Personen Samstag	83	87	82	79	%
Anteil mobiler Personen Sonntag	76	83	73	71	%
Wege pro Person und Tag	3,3	3,4	3,1	3,0	<i>Anzahl</i>
Tagesstrecke pro Person und Tag	33	38	39	35	<i>km</i>
Unterwegszeit pro Person	01:16	01:22	01:25	01:24	<i>h:min</i>
Verkehrsaufkommen (Wege) pro Tag	270	275	257	250	<i>Anzahl in Mio.</i>
Stadtregion – Metropole	38	45	48	43	<i>Anzahl in Mio.</i>
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	46	37	39	36	<i>Anzahl in Mio.</i>
Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	74	62	64	63	<i>Anzahl in Mio.</i>
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	20	15	16	16	<i>Anzahl in Mio.</i>
Ländliche Region – zentrale Stadt	19	18	15	15	<i>Anzahl in Mio.</i>
Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum	37	46	37	37	<i>Anzahl in Mio.</i>
Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	36	52	40	40	<i>Anzahl in Mio.</i>
Verkehrsleistung (Personenkilometer) pro Tag	2.717	3.080	3.214	3.000	<i>in Mio.</i>
Stadtregion – Metropole	346	455	558	462	<i>in Mio.</i>
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	417	402	434	390	<i>in Mio.</i>
Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	769	683	820	784	<i>in Mio.</i>
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	242	189	222	220	<i>in Mio.</i>
Ländliche Region – zentrale Stadt	164	182	174	158	<i>in Mio.</i>
Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum	363	500	437	436	<i>in Mio.</i>
Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	416	669	569	549	<i>in Mio.</i>



Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7)

Die in der Karte dargestellte Kategorisierung wurde 2018 neu erstellt. Sie wird für den aktuellen Gebietsstand mit den Bevölkerungszahlen zum Jahresende 2015 verwendet. Gleichzeitig wurde die Einteilung auf die zurückliegenden Erhebungen 2002 und 2008 übertragen. Da diese Typisierung erst 2018 entwickelt wurde und 2002 sowie 2008 nicht Bestandteil der Stichprobenkonzeption war, sind die hiernach unterteilten kursiv dargestellten Werte für 2002 und 2008 lediglich als ungefähre Orientierung zur besseren Einordnung der Ergebnisse zu verstehen.

Stadtregionen

- Metropole
- Regiopolen, Großstädte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Ländliche Regionen

- Zentrale Städte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Stadtregionengrenze

- Name
- Grenznahe Großstadt mit stadregionaler Verflechtung zu Deutschland

Datenbasis: Laufende Raumbearbeitung des BBSR
Geometrische Grundlage: Einheitsgemeinden und Gemeindeverbände (generalisiert), 31.12.2015 © GeoBasis-DE/BKG
Grundkonzeption: BMVI
Bearbeitung: A. Milbert

Wie steht es um den Zugang zu Auto, Fahrrad, Bus und Bahn sowie zum Fußverkehr?

Mehr als ein Pkw pro Haushalt

Die Zahl der Privathaushalte beträgt 2023 rund 41 Millionen. Im Jahr 2002 waren es etwa zwei Mio. Haushalte weniger. Im Jahr 2008 lag der Wert bei 40 Millionen. Die Zahl der Haushalte steigt stetig, bei gleichzeitig leicht sinkender durchschnittlicher Haushaltsgröße, die aktuell etwa zwei Personen pro Haushalt beträgt.

In den privaten Haushalten sind 2023 rund 45 Mio. Autos verfügbar, bei einem vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) verzeichneten Gesamtbestand von nahezu 50 Mio. Pkw, die jedoch nicht alle zu Privathaushalten gehören. Diese Bestandszahlen haben in den letzten Jahren weiter zugenommen. Der privat verfügbare Bestand lag 2002 und 2008 noch knapp unter der Zahl der verzeichneten Haushalte, 2017 mit 43 Mio. erstmalig darüber. Doch 2023 liegt er noch höher und im Schnitt entfällt mehr als ein privat verfügbarer Pkw auf jeden Haushalt. Trotzdem verfügt, ähnlich wie 2017, nach wie vor etwa jeder fünfte Haushalt über kein Auto.

Wie die Abbildung zeigt, steigt die Mehrfachausstattung im Zeitverlauf geringfügig an. Im Jahr 2023 verfügt mehr als jeder vierte Haushalt über zwei oder mehr Autos. Dieses Ausstattungsniveau hängt stark von der Wohnregion eines Haushalts ab. In den Metropolen haben unverändert vier von zehn Haushalten kein Auto. Zu dieser Kategorie gehören zum Beispiel Hamburg und München. In den am ländlichsten geprägten Regionen zählt dagegen zumindest ein Auto im Haushalt fast immer zur Grundversorgung. Dort verfügen mehr als 90 Prozent der Haushalte über mindestens einen Pkw. Über 40 Prozent können sogar auf zwei oder mehr Autos zugreifen – ein Anstieg um zwei Prozentpunkte gegenüber 2017.

Die Autos der Privathaushalte werden nur langsam elektrischer. Im Schnitt sind 2023 rund 5 Prozent rein elektrisch, davon etwa die Hälfte Zweit- oder Drittwagen. Weitere 5 Prozent lassen sich hybrid antreiben. Dafür werden die vorhandenen Pkw im Schnitt größer und schwerer. Zu den SUVs zählt inzwischen je nach genauer Abgrenzung mehr als jedes dritte oder vierte Auto. Noch 2017 war der Anteil deutlich kleiner. Dafür sinkt die durchschnittliche Jahresfahrleistung um 1.000 auf knapp 14.000 Kilometer.

Die im Gesamtbestand zu konstatierenden Zuwächse fallen nicht überall gleich aus. Werden die Ergebnisse der Pkw-Ausstattung der Privathaushalte nach Bundesländern unterschieden, ist auch noch 2023 der Zuwachs in den fünf ostdeutschen Flächen-

ländern hervorzuheben. Der dortige Nachholbedarf war offenbar 2017 noch nicht befriedigt. Weiter angeglichen hat sich vor allem die Größe der Gruppe von Haushalten mit einem verfügbaren Pkw.

Nun rund 80 Mio. (Elektro-)Fahrräder in den Haushalten

Die MiD ermittelt die Zahl der verfügbaren Fahrräder. Seit 2017 kann zwischen „herkömmlichen“ Rädern und Pedelecs unterschieden werden. Im Jahr 2023 ist in gut jedem fünften Haushalt kein „funktionstüchtiges“ Fahrrad startklar. Insgesamt 76 Prozent der Haushalte besitzen zumindest ein fahrbereites Rad. Bei 21 Prozent der Haushalte gehört dazu inzwischen mindestens ein Elektrofahrrad. Dies waren 2017 nur 8 Prozent. Ähnlich wie 2017 geben knapp drei von vier befragten Personen an, über mindestens ein Fahrrad zu verfügen. Bei ähnlichen Besitzzahlen ergibt sich hochgerechnet für 2023 eine Flotte von rund 81 Mio. Fahrrädern, davon etwa 12 Mio. mit Stromunterstützung – insgesamt etwa fünf Mio. mehr als im Jahr 2017. Damit steigt der Mehrfachbesitz pro Person und nicht der Anteil der Fahrradbesitzenden.

ÖPNV-Zugang mit Deutschlandticket

In Sachen ÖPNV kommt es auf Nutzung und Fahrkartenbesitz an. Insgesamt 31 Prozent geben 2023 explizit an, Busse und Bahnen gar nicht in Anspruch zu nehmen. Dieser Anteil war 2017 fünf Punkte niedriger. Erfolgreich neu im Spiel ist das Deutschlandticket. Im Einführungsjahr 2023 geben 16 Prozent der Bevölkerung im Alter ab 14 Jahren dieses neue Angebot als ihr übliches Ticket an, mit im Zeitverlauf steigender Tendenz. Sie verfügen damit zumindest hinsichtlich der Tickethürde über einen inzwischen günstigen und einfachen Zugang zum öffentlichen Nahverkehr. Zehn Prozent nutzen andere Zeitkarten. Weitere 41 Prozent entscheiden sich weiterhin für eine Einzel- oder Streifenkarte. Es verbleibt Potenzial für das neue Ticket.

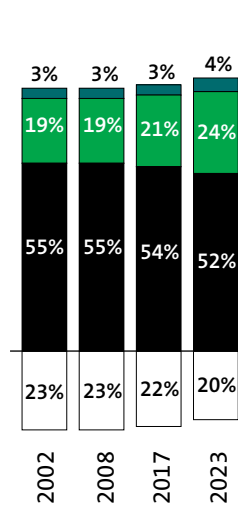
Renaissance des Zufußgehens

Die genauen ÖPNV-Anteile bei den zurückgelegten Wegen sowie die ausschließlich zu Fuß bewältigten Wege betrachtet das folgende Kapitel. Das Zufußgehen ist eine oft unterschätzte Mobilitätsoption, die sich im Jahr 2023 einer bemerkenswerten Renaissance erfreut. So wird inzwischen wieder jeder vierte Weg gelaufen.

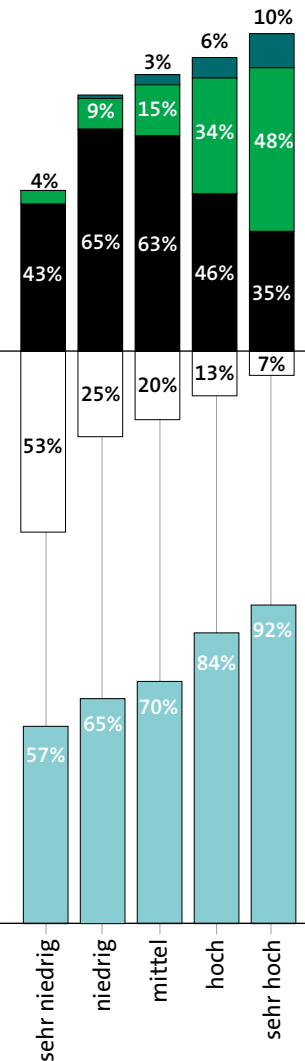
AUTO- UND FAHRRADBESITZ nach Status und Region

Haushalte

Autobesitz

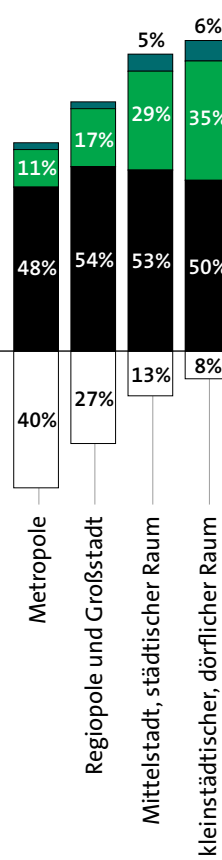


nach ökonomischem Status des Haushalts

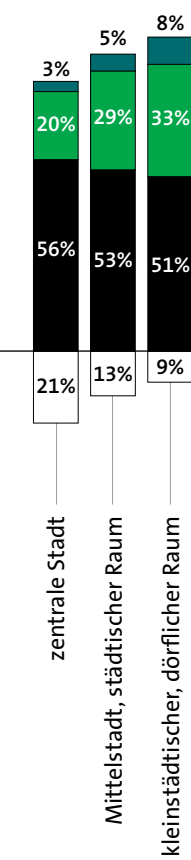


nach Raumtyp

Stadtregion



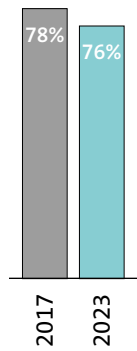
ländliche Region



im Haushalt:

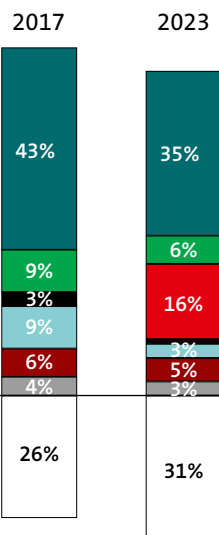
- drei Autos und mehr
- zwei Autos
- ein Auto
- kein Auto

Besitz von Fahrrädern/E-Bikes



ÜBLICHE FAHRKARTENNUTZUNG IM ÖPNV

Personen ab 14 Jahren



- Einzelfahrschein, Tageskarte, Kurzstreckenticket
- Mehrfachkarte, Streifenkarte oder digitaler Tarif nach Entfernung
- Deutschlandticket
- andere Wochen- oder Monatskarte ohne Abonnement
- andere Monatskarte im Abonnement oder Jahreskarte
- regionales/lokales Jobticket, Firmenabo, Semesterticket etc.
- anderes
- fahre nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in meiner Region

Wie entwickeln sich der Modal Split insgesamt, das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung?

Minus im Autoverkehr, Plus für den Fußverkehr, Fahrrad im Schnitt stabil, geringer Zugewinn für den öffentlichen Verkehr

Einer der wichtigsten Kennwerte der MiD ist der Modal Split. Er drückt die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen und damit an allen zurückgelegten Wegen aus. Für 2023 entfallen im bundesweiten Querschnitt nur noch 53 Prozent auf den motorisierten Individualverkehr (MIV). Zwar beträgt der Rückgang gegenüber 2017 nur vier und im Vergleich zu 2008 nur zwei Prozentpunkte, trotzdem ist dies der niedrigste MIV-Anteilswert der bisherigen MiD-Zeitreihe. Er schließt die Pkw-Nutzung, aber auch Mofas, Mopeds und Motorräder sowie Nutzfahrzeuge ein. Seit der Erhebung 2017 zählt die Carsharing-Nutzung dazu. Im Jahr 2023 sind 40 Prozent MIV-Fahrende und 13 Prozent Mitfahrende zu verzeichnen.

Bei dieser Betrachtung bleibt das Fahrrad im deutschlandweiten Wert von 11 Prozent stabil. Der öffentliche Verkehr verbessert seinen Anteil von 10 auf 11 Prozent (ÖV ist in der MiD definiert als Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeuge und Taxis). Der Anteil ausschließlich zu Fuß zurückgelegter Wege wächst von 22 Prozent im Jahr 2017 auf 26 Prozent.

Allerdings bleibt festzuhalten: So auffällig diese anteiligen Veränderungen der Wegeverteilung gegenüber der letzten MiD 2017 sind, so sehr gleichen sie für Fuß-, Rad- und Autoverkehr dem Ergebnis von 2008. In diesem Zeitvergleich ist mit einem Schritt von 9 auf 11 Prozent eher der öffentliche Verkehr der wesentliche Profiteur.

Die Modal-Split-Anteile können nicht nur bezogen auf die zurückgelegten Wege, sondern auch für die Verkehrsleistung beziehungsweise die angefallenen Personenkilometer betrachtet werden. Da sich die mittleren Entfernungen zwischen den Verkehrsmitteln deutlich unterscheiden, ergibt sich bei diesem Blickwinkel eine andere Verteilung. So entfallen 2023 auf die MIV-Fahrenden 54 statt 2017 noch 55 Prozent und auf die MIV-Mitfahrenden 19 statt 20 Prozent. Zusammen werden mit dem MIV also weiterhin etwa drei Viertel aller Personenkilometer bewältigt, wenn auch mit einem leicht rückläufigen Anteil. An zweiter Stelle steht der ÖV mit einem knappen Fünftel, gefolgt vom Fahrrad und den reinen Fußwegen mit einem Kilometeranteil von jeweils 4 Prozent. Werden diesen Fußwegen auch Zu-Fuß-Etappen etwa zum Erreichen des ÖPNV zugerechnet, steigt der Anteil zu Lasten des ÖVs um rund einen Prozentpunkt.

Absolute Werte als Betrachtungsgröße – weniger im MIV, mehr zu Fuß und elektrisch auf dem Rad

Die prozentuale Betrachtung lässt sich durch die hochgerechneten Absolutwerte erweitern. Da sich die Anzahl der Wege pro Person und Tag 2023 erneut etwas verringert und sich auch die mittleren Entfernungen leicht reduziert haben, stellt dies insbesondere auf der Kilometerebene eine wichtige Ergänzung dar. Von der 2023 gemessenen täglichen Verkehrsleistung von 3.000 Mio. Personenkilometern entfallen etwa 2.200 Mio. auf den MIV, rund 200 Mio. weniger als 2017, aber in Richtung der Größenordnung von 2008. Werden dabei nur die Fahrzeugbewegungen betrachtet, sinkt die MIV-Fahrleistung von 2017 auf 2023 trotz gewachsener Pkw-Flotte und einem Bevölkerungsplus geringfügig um gut 130 Mio. Kilometer pro Tag.

Anders im Fuß- und Radverkehr. Beide absoluten Kilometersummen steigen und liegen höher als 2008 und 2017. Im Fußverkehr gilt dies im Vergleich zu 2017 auch für die Zahl der Wege. Das Kilometerplus ist in beiden Fällen erheblich und führt zu den höchsten Summen der bisherigen Zeitreihe: 114 Mio. Kilometer täglich zu Fuß und 118 Mio. auf dem Fahrradsattel – mit einem kleinen Beitrag der auf neuen Fahrradtypen mitgenommenen Kinder. Im Radverkehr ist der größte Hebel das Pedelec. Von den 11 Prozent des Radverkehrs am Modal Split entfallen 3 Prozentpunkte auf die E-Bikes. Und von den 4 Prozent Fahrradkilometern sind es sogar 2,5 Prozentpunkte, deutlich mehr als 2017.

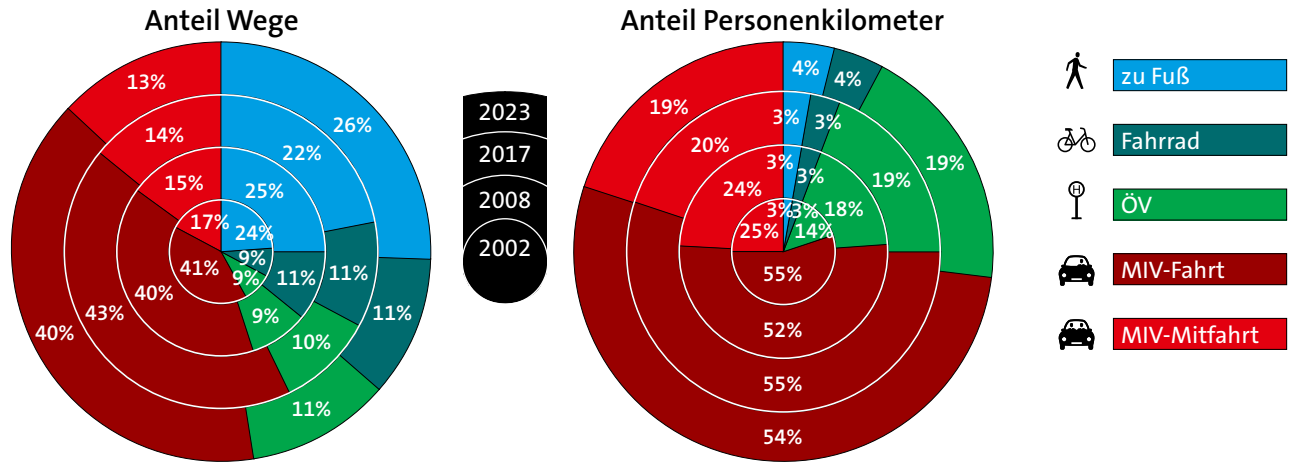
Ein genauer Blick auf die Kilometerleistung des öffentlichen Verkehrs zeigt, dass diese insgesamt von 2017 auf 2023 leicht von gut 600 auf rund 565 Mio. Kilometer täglich sinkt. Wird nur der ÖPNV betrachtet, bleibt sie mit jeweils etwa 300 Mio. Kilometern täglich fast unverändert. Das geringe ÖV-Minus verursacht in erster Linie die Fernbusse, die ihr Vor-Corona-Niveau 2023 noch nicht wieder erreichen.

Deutliche Unterschiede im regionalen Modal Split

Die Veränderungen fallen bundesweit gesehen gering aus, trotz des Trends weg vom Auto und bei den Kilometern in Richtung Fahrrad sowie Zufußgehen. Umso wichtiger ist die Differenzierung nach Bundesländern und die Unterscheidung nach Raumtypen. Bei beiden rechts dargestellten Ergebnissen des Modal Splits ergeben sich deutliche Unterschiede zwischen Stadt- und ländlichen Regionen. Zudem sind dort – wie der MiD-Langbericht zeigen wird – im Zeitvergleich unterschiedliche Trends festzustellen.

MODAL SPLIT

Wege



	Wege in Mio. pro Tag				Personenkilometer in Mio. pro Tag				Wegelänge in km 2023	
	2002	2008	2017	2023	2002	2008	2017	2023	Mittelwert	Median*
zu Fuß	64	69	56	65	88	98	93	114	1,7	1,0
Fahrrad	25	29	28	28	82	96	112	118	4,3	2,1
ÖV	25	26	26	27	387	554	605	564	21,1	7,2
MIV-Fahrt	111	110	111	99	1.496	1.589	1.754	1.620	18,5	6,7
MIV-Mitfahrt	45	41	36	31	665	735	650	584	16,3	6,7
gesamt	270	275	257	250	2.717	3.080	3.214	3.000	11,9	3,8

*Dieser Wert stellt die Mitte der jeweils vorliegenden Verteilung dar und hilft bei der Einordnung des Mittelwerts, der oft durch hohe Einzelwerte beeinflusst wird. Lesebeispiel Wegelänge für Wege zu Fuß: Der Median liegt bei 1,0 km. Also sind 50 Prozent der berichteten Fußwege bis zu 1,0 km weit und 50 Prozent überschreiten diesen Wert.

Hauptverkehrsmittel 2023 nach Bundesland und regionalstatistischem Raumtyp (RegioStar7) nach Wegen

	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV-Fahrt	MIV-Mitfahrt
gesamt	26%	11%	11%	40%	13%
Schleswig-Holstein	22%	15%	8%	42%	13%
Hamburg	31%	16%	24%	21%	8%
Niedersachsen	24%	15%	8%	41%	12%
Bremen	30%	22%	15%	24%	7%
Nordrhein-Westfalen	25%	10%	10%	42%	13%
Hessen	27%	9%	12%	39%	13%
Rheinland-Pfalz	27%	7%	9%	43%	14%
Baden-Württemberg	27%	11%	9%	40%	13%
Bayern	23%	11%	10%	42%	14%
Saarland	21%	3%	10%	51%	15%
Berlin	35%	14%	27%	18%	6%
Brandenburg	28%	12%	9%	38%	13%
Mecklenburg-Vorpommern	27%	14%	7%	38%	14%
Sachsen	24%	8%	11%	44%	13%
Sachsen-Anhalt	31%	11%	9%	36%	13%
Thüringen	30%	6%	9%	42%	13%
Stadtregion – Metropole	31%	15%	21%	25%	8%
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	29%	15%	14%	32%	11%
Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum	25%	11%	9%	42%	14%
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	21%	9%	8%	47%	15%
Ländliche Region – zentrale Stadt	28%	13%	8%	38%	12%
Ländliche Region – Mittelstadt, städtischer Raum	25%	10%	6%	45%	15%
Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	22%	6%	7%	51%	14%

Rundungsbedingte Abweichungen von 100% angepasst

Wie sehen der Modal Split verschiedener Bevölkerungsgruppen und deren zentralen Unterwegs-Kennwerte 2023 aus?

Der Modal Split unterscheidet sich nicht nur nach Regionstypen wie Stadt, Umland und ländlicher Raum, sondern auch individuell zwischen Altersgruppen, Lebensphasen und ökonomischen Möglichkeiten. Ebenso spielen individuelle Vorlieben und Einstellungsmuster, wie etwa Komfortexpectationen an ein bestimmtes Verkehrsmittel, eine Rolle. Letztere werden in ihrer Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl im MiD-Langbericht ausgewertet. Hier wird nun ein Blick auf die durch eher strukturelle, personenbezogene Merkmale bedingten Unterschiede geworfen.

Mobilitätsniveau und ökonomischer Status

Nicht nur Lebensalter und -phase, sondern auch der individuelle Wohlstand machen einen Unterschied. Dies haben bereits die MiD-Ergebnisse 2002 bis 2017 ergeben. Diese Differenzen bestehen weiterhin, wenn auch „von oben“ her etwas abgeschwächt. In den ökonomisch besser situierten Gruppen wird öfter das Auto genutzt, die Aktivitätsraten und die Anzahl der pro Tag und Person zurückgelegten Wege sind größer, damit auch die Summe der zurückgelegten Kilometer. Allerdings haben sich die Unterschiede zwischen „ganz oben“ und „ganz unten“ 2023 im Vergleich zu 2017 etwas abgeschwächt: Während der aktuelle MIV-Anteil in der unteren Gruppe bei 39 statt wie 2017 bei 34 Prozent liegt (Fahrende und Mitfahrende), hat er sich in der oberen Gruppe von 58 auf nun 53 Prozent reduziert. Hinzu kommt, dass sich in diesem Segment die Zahl der Wege pro Kopf und Tag von 3,3 auf 3,1 verringert, während die Veränderung in der unteren Gruppe nur von 2,8 auf 2,7 zu verzeichnen ist, das geringere Niveau somit stabiler bleibt. Diese Veränderungen sind einzeln betrachtet erneut gering, fallen aber in der Gegenüberstellung der beiden Extreme ins Auge. Zudem führen sie ein weiteres Mal zu der Situation von 2008 zurück, machen also einen Trend von 2008 zu 2017 wieder rückgängig.

Unterschiede zwischen Altersgruppen und nach Autoverfügbarkeit

Nicht überraschend, aber deutlich ablesbar, sind weiterhin Modal-Split-Unterschiede abhängig vom Lebensalter. Die Verkehrsmittelsozialisation der Jüngsten erfolgt nach wie vor zu großen Teilen vom Autorücksitz aus, allerdings wie in allen Altersstufen mit leicht rückläufigen MIV-Anteilen. In den mittleren Gruppen bleibt trotz dieser Trends der rot-orange „Auto-Bauch“ erhalten. Der öffentliche Verkehr und Fahrradverkehr verändern sich kaum. Der reine Fußverkehr legt durchweg anteilig zu. Der MIV-Wert

bleibt erst in der ältesten Gruppe ab 80 Jahren unter der 50-Prozent-Marke stehen.

In weiteren Segmenten prägt die Autoverfügbarkeit das Bild, jedoch vor allem über die Rolle entweder als fahrende oder mitfahrende Person, während sich die zusammengefassten MIV-Werte weniger unterscheiden als zu erwarten wäre. So ist ein nicht verfügbarer Pkw auch kein deutlicher Verstärker des Fahrradanteils, ebenso nur in geringem Maß für den öffentlichen Verkehr. Das Auto bietet offenbar weiterhin erhebliche Vorteile – und wenn nicht hinter dem Lenkrad, dann als mitfahrende Person.

Ebenfalls naheliegend wäre an dieser Stelle eine Unterscheidung nach Geschlecht. Dies macht allerdings nur in der Verknüpfung mit der Lebenssituation Sinn und wird daher vertieft im ausführlichen MiD-Bericht erfolgen.

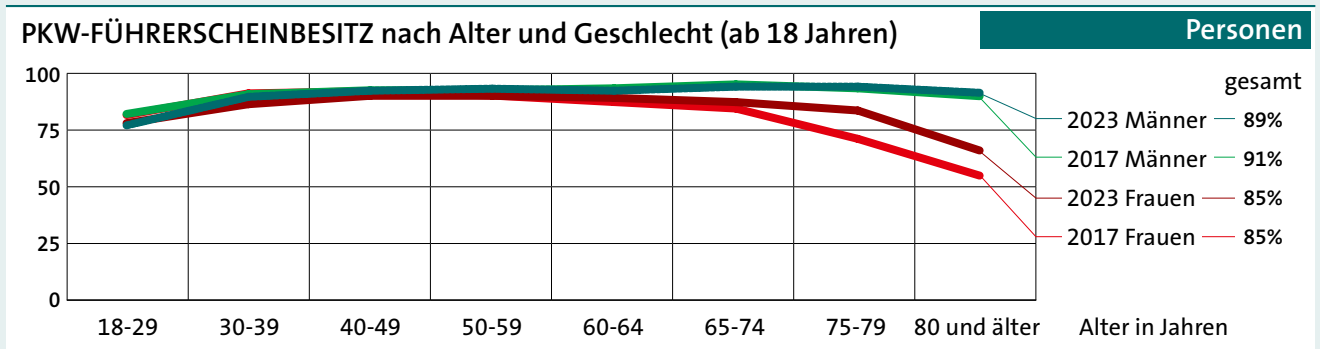
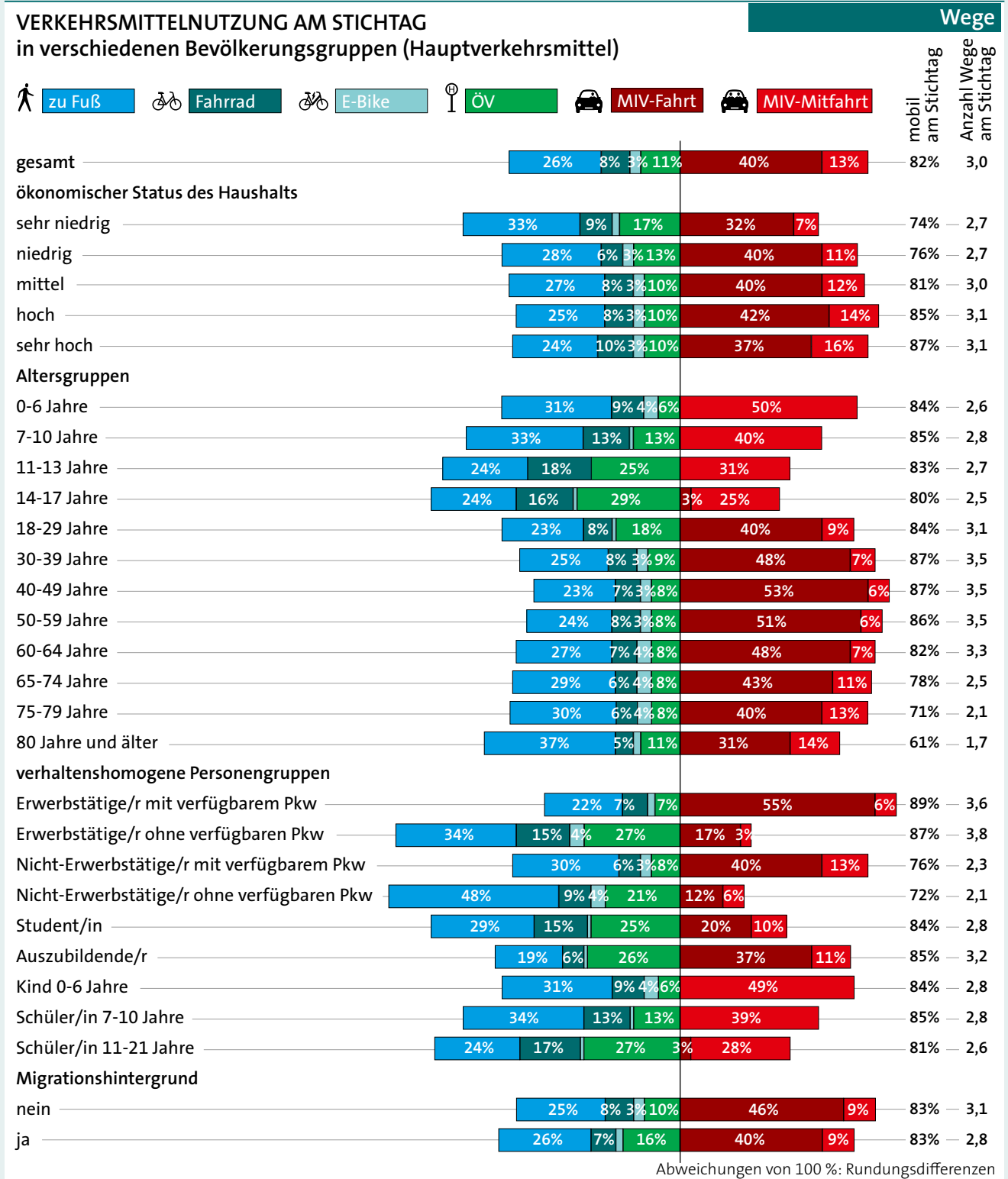
Pkw-Führerscheinbesitz

Vieldiskutiert, aber bis auf eine Ausnahme weitgehend stabil, sind die Pkw-Führerscheinquoten. Der Vergleich nach Erhebungsjahr und Geschlecht führt zu nahezu übereinander liegenden Linienverläufen. Am ehesten fällt ein generationsbedingt weiterhin steigender Anteil bei den älteren Frauen auf. In den unteren Jahrgängen tut sich dagegen nach wie vor wenig, ebenso wie in den Gesamtwerten.

Migrationshintergrund als ein Unterscheidungsmerkmal

Systematischer als in der MiD 2017, in der dieses Merkmal als Selbsteinschätzung erhoben wurde, ist in der MiD 2023 eine Unterscheidung zwischen Personen mit und ohne Migrationshintergrund möglich. Nun wird nach dem eigenen Geburtsland und der Geburt der Eltern außerhalb Deutschlands gefragt. Sofern dies für mindestens ein Elternteil oder die befragte Person der Fall ist, wird sie für spezifische Auswertungen zu dieser Gruppe gezählt. In der realisierten Stichprobe trifft dies auf ein gutes Fünftel der Befragten zu.

Eine erste Auswertung zeigt für die so definierte Gruppe der Personen mit Migrationshintergrund ein etwas geringeres Mobilitätsniveau, eine geringere Auto- und Fahrrad-Orientierung sowie deutlich höhere ÖV-Anteile. Dies wird nicht allein auf den Migrationshintergrund, sondern in höherem Maß auf ein eher städtisches Umfeld, das Lebensalter und die ökonomische Situation zurückzuführen sein – was eine differenzierte Analyse anstatt einfacher Schlussfolgerungen erfordert.



Wie steht es um die übliche Verkehrsmittelnutzung und Nutzungsgewohnheiten?

Über die Ergebnisse zum Verkehrsaufkommen und der Verkehrsleistung hinaus ermöglicht die MiD bereits seit 2002 eine Betrachtung der individuell üblichen Verkehrsmittelnutzung. Hierzu werden alle Personen im Alter ab 14 Jahren nach der üblichen Inanspruchnahme verschiedener Verkehrsangebote befragt. Dazu gehören auch der Fernbus sowie das reine Zufußgehen. Ebenso wird nach der Carsharing-Nutzung sowie seit 2023 nach dem Fahren mit einem Lastenrad, Leihrad und einem Leihscoter gefragt. Die Antworten gestatten, anders als die Angaben zu den an einem zufällig ausgewählten Stichtag genutzten Verkehrsmitteln, Rückschlüsse auf generelle Nutzungsmuster. Kombiniert ermöglichen sie eine aufschlussreiche Segmentierung.

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Alltag, im längeren Reiseverkehr – und nicht zuletzt das Zufußgehen

Im Zeitvergleich führen die 2023 gegebenen Auskünfte zu einer nach 2017 nun deutlich rückläufigen üblichen Autonutzung. Die Antwortverteilungen für alle übrigen Verkehrsmittel bleiben so gut wie unverändert. Die Anteile der regelmäßig Zufußgehenden, der Radfahrenden oder der ÖPNV-Nutzenden nehmen ebenfalls nicht zu. Auch die Gruppen der nahezu Rad- oder ÖPNV-abstinenten Personen bleiben in der Größe unverändert. Mögliche Nutzungsveränderungen spielen sich also innerhalb der abgefragten Häufigkeitskategorien von monatlich bis täglich ab.

Die in der Abbildung ebenfalls dargestellten „neuen“ Verkehrsmittel liegen noch auf einem niedrigen Niveau, werden aber „messbarer“. Im Jahr 2023 zählen zu den zumindest sporadischen Carsharing-Nutzenden – nicht zu verwechseln mit den Carsharing-Mitgliedern – 7 statt zuvor 3 Prozent der hier einbezogenen Befragten ab 14 Jahren, ein erhebliches Plus vor allem in den Großstädten mit einem solchen Angebot.

Bezogen auf ein geteiltes Fahrrad ergibt sich kein solcher Zuwachs. Das 2023er-Ergebnis gleicht dem von 2017 mit einem Nutzungsanteil von 5 Prozent. Zu den zumindest ab und an Lastenradfahrenden zählen 2023 bereits ebenso 5 Prozent, wenn auch wie beim Carsharing fast ausschließlich im städtischen Umfeld. Leihscoter haben einen Anteil von 6 Prozent überwiegend gelegentlicher Nutzung (ohne Abbildung).

Nicht gering zu schätzen ist das reine Zufußgehen ohne die Kombination mit anderen Verkehrsmitteln. Nur 13 Prozent tun dies gar nicht, rund 40 Prozent legen dagegen täglich oder fast täglich zumindest einzelne ihrer Wege komplett auf eigenen Sohlen zurück.

Die beiden dargestellten Fernverkehrsangebote führen zu unterschiedlichen Nutzungsquoten. Im Fernverkehr der Bahn bei einer Entfernung ab 100 Kilometern bleibt alles in den Relationen von 2017. Es ergibt sich weiterhin ein Nicht-Nutzungs-Anteil von etwa sechs von zehn Befragten. Die Fernbusse müssen dagegen ein Minus verzeichnen (ohne Abbildung). Im Jahr 2023 zählen 93 Prozent zu den Nicht-Nutzenden. Im Jahr 2017 waren es 90 Prozent. Die nicht in der Abbildung aufgenommene übliche Flugzeugnutzung wurde in etwas anderen Kategorien erhoben. Hier geben unverändert rund 30 Prozent der Befragten an, nie zu fliegen.

Pkw-Orientierung 2023 auf dem Rückzug

Die Angaben zu den einzelnen Verkehrsmitteln können miteinander verknüpft werden. Orientiert an der täglichen und gelegentlichen Nutzung wurden acht Gruppen gebildet. Sie reichen von „Wenig-Mobilen“, die im Wochenverlauf kaum unterwegs sind, bis zu denjenigen, die fast ausschließlich mit dem Auto fahren. Ebenso möglich wird eine Betrachtung der „regelmäßigen Vielfach-Nutzenden“ beziehungsweise Multimodalen – hier mit der Definition, dass sie im Wochenverlauf in der Regel zumindest einmal das Auto, den ÖPNV und auch das Fahrrad wählen. Die Zufußgehenden werden in dieser Gruppierung nicht dargestellt, da die Teilgruppe derjenigen, die dies im üblichen Wochenverlauf fast ausschließlich tut, sehr klein ist und sich mit den „Wenig-Mobilen“ stark überschneidet.

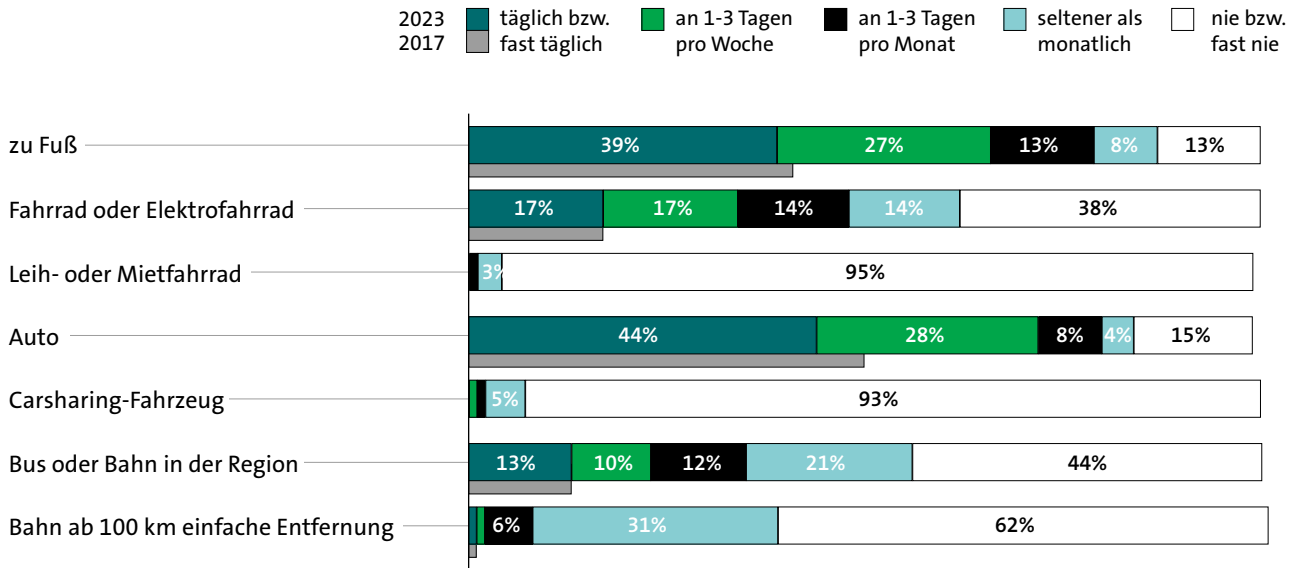
Die zeitliche Betrachtung über 2002, 2008, 2017 und 2023 zeigt für die oft im Fokus stehenden „Vielfach-Nutzenden“ stabile Anteile von 7 bis 8 Prozent. Anders sieht es bei dem größten Segment aus, den „täglich Pkw-Orientierten“. Sein Anteil reduziert sich 2023 und erreicht nur noch 41 statt zuvor 44 Prozent. Dafür wächst die Gruppe der „selten Pkw-Orientierten“ um zwei Punkte – ein erneuter Ausdruck der nachlassenden starken Pkw-Orientierung. Die Segmentgrößen der ÖPNV-Nutzenden zusammen legen wie der Anteil der „Fahrrad-Orientierten“ um einen Prozentpunkt zu. Auch der Anteil der überwiegend hochbetagten „Wenig-Mobilen“ wächst.

Die vorgenommene Unterteilung erlaubt weitere Differenzierungen, wie abgebildet zum Beispiel nach städtischen und eher ländlichen Situationen. Ebenso kann das soziodemografische Profil der Segmente betrachtet werden. Veränderungen sind dabei nicht auf den städtischen Raum beschränkt.

ÜBLICHE VERKEHRSMITTELNUTZUNG

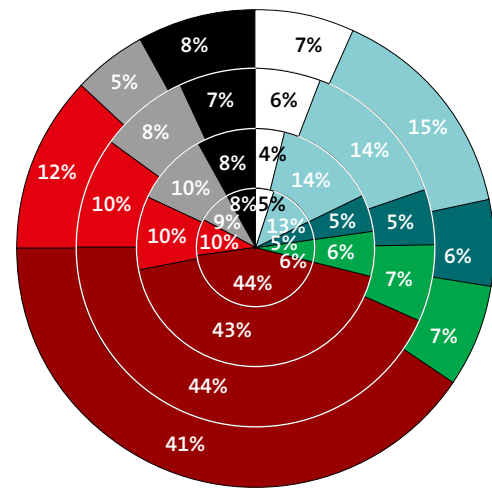
Personen ab 14 Jahren

Häufigkeit



Abweichungen von 100%: Rundungsdifferenzen

Mobilitätssegmente nach üblicher Verkehrsmittelnutzung



Spalten-%, Abweichungen von 100 % sind rundungsbedingt möglich

	Segment	Beschreibung	Regionen							
			Stadtregion				ländliche Region			
			Metropole	Regiopole und Großstadt	Mittelstadt, städtischer Raum	kleinstädtischer, dörflicher Raum	zentrale Stadt	Mittelstadt, städtischer Raum	kleinstädtischer, dörflicher Raum	
	Wenig-Mobile	nutzen kein Verkehrsmittel mindestens wöchentlich	7%	8%	7%	6%	9%	9%	7%	
	Fahrrad-Orientierte	nutzen das Fahrrad täglich oder wöchentlich und alle übrigen Verkehrsmittel seltener	20%	20%	13%	8%	19%	13%	8%	
	ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein	nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener, haben keinen Pkw-Führerschein	10%	8%	4%	2%	4%	2%	2%	
	ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein	nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener und besitzen Pkw-Führerschein	18%	9%	5%	3%	4%	2%	2%	
	täglich Pkw-Orientierte	nutzen täglich oder wöchentlich den Pkw, andere Angebote seltener	22%	32%	45%	54%	39%	49%	57%	
	seltener Pkw-Orientierte	nutzen den Pkw seltener als wöchentlich, andere Angebote ebenfalls selten	7%	10%	13%	15%	12%	15%	15%	
	Mischnutzung	nutzen verschiedene Verkehrsmittel täglich oder wöchentlich	6%	5%	6%	5%	4%	4%	4%	
	regelmäßige Vielfach-Nutzung	nutzen sowohl Auto wie Fahrrad und ÖPNV mindestens wöchentlich	10%	9%	8%	7%	8%	7%	6%	

Welche Rolle spielen Sharing-Angebote, On-Demand-Verkehr & Co?

Carsharing, Scooter, Mieträder und On-Demand-Verkehr im Blick

Carsharing sowie weitere Sharing-Angebote werden zunehmend als Beiträge zu einer veränderten Mobilität diskutiert. Carsharing-Modelle sind schon länger am Markt, weitere Angebote sind erst in jüngerer Zeit hinzugekommen. Ihnen wird besonders im städtischen Bereich ein hohes Lösungspotenzial für eine umweltgerechtere Alltagsmobilität unterstellt. Für den On-Demand-Sektor (Anrufsammeltaxis oder andere Rufsysteme) gilt dies auch für ländliche Regionen. Doch wo stehen wir auf diesem Weg?

Bei der Auseinandersetzung mit den empirisch gemessenen Eckwerten zur Carsharing-Nutzung genügt die vordergründige Betrachtung der tatsächlichen Nutzung nicht. Bedingt durch die vielfältige Angebotslandschaft und die damit einhergehenden unterschiedlichen Konditionen der Anbieter muss einerseits zwischen der Mitgliedschaft in einer Carsharing-Organisation beziehungsweise dem Besitz einer Kundenkarte und andererseits der tatsächlichen Inanspruchnahme von Carsharing-Fahrzeugen differenziert werden. Hinzu kommt idealerweise die Frage nach dem Modell des genutzten Angebots. In der MiD 2023 wurde daher nach verschiedenen Anbietermodellen, wie etwa stationsgebundenen oder Free-Floating-Varianten, gefragt. Im Bereich Mieträder, Mietscooter und der On-Demand-Verkehre wurde dagegen nur die Nutzung erhoben, nicht aber Mitgliedschaften.

Carsharing-Mitgliedschaft vs. Carsharing-Nutzung

Das Carsharing hat sich nach diesen Ergebnissen von 2017 bis 2023 auf noch immer relativ niedrigem Niveau weiter etablieren können. Im Jahr 2023 berichten 9 Prozent der Haushalte über eine Mitgliedschaft. Dies bedeutet, dass mindestens ein Haushaltsmitglied über ein Kundenkonto verfügt. Von den Mitgliedshaushalten besitzt über die Hälfte zusätzlich ein eigenes Auto. Carsharing-Angebote werden also häufiger als eine Art optionaler Zweitwagen genutzt.

Die Carsharing-Verbreitung unterscheidet sich noch immer deutlich nach Stadtgröße. Sie hat vor allem in Metropolen wie Hamburg, Köln, Berlin oder München weiter zugenommen. Während diese Angebote außerhalb der weiteren Großstädte nach wie vor nur wenige Kundinnen und Kunden verzeichnen – oft mangels Angebot – erreicht die Durchdringung in den genannten Metropolen 2023 bereits über 20 Prozent.

Die tatsächliche Nutzung im Mobilitätsalltag fällt

allerdings nach wie vor gering aus. Sie ist gegenüber 2017 sogar etwas zurückgegangen. Zu vermelden sind nun noch 22 Prozent statt zuvor über 30 Prozent mindestens wöchentlich nutzender Mitglieder. Die höhere Durchdringung geht mit einer selteneren Inanspruchnahme einher. Darüber hinaus beschränkt sich die Nutzung keineswegs auf junge Erwachsene, wie oft angenommen. Im Jahr 2023 sind nach den Ergebnissen ähnlich wie 2017 mehr als 90 Prozent der Carsharing-Kundschaft älter als 24 Jahre.

Sharing-Optionen: auch 2023 ein sehr geringer Verkehrsanteil, doch irgendwann ein Einstieg in mehr Unabhängigkeit vom Auto?

Die weiteren am Markt verfügbaren Sharing-Angebote wie etwa Mieträder, Scooter und auch neue Formen der On-Demand-Verkehre konzentrieren sich bisher ebenfalls auf das großstädtische Umfeld. Sie weisen, im Gegensatz zu den damit verbundenen Hoffnungen, hinsichtlich neuer Nachfragemuster bisher nur sehr geringe Nutzungsraten auf. Mietscooter und -räder kommen selbst in den Städten nur auf Anteile von 2 bis 3 Prozent mindestens monatlicher Nutzenden – in den Metropolen, wo diese Angebote in der Regel verfügbar sind, etwas darüber. Außerhalb der Städte spielen sie so gut wie keine Rolle.

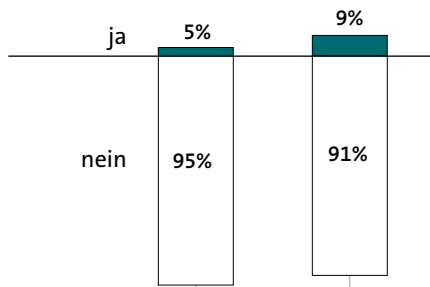
Dies erklärt, warum ihre Inanspruchnahme auf Ebene der erhobenen Wege selbst in den Großstädten kaum relevant ist. Von den über einer Million erfassten Wegen der MiD 2023 entfallen jeweils gut 1.000 Wege auf Mieträder und Carsharing-Wege. Etwas höher mit knapp 2.000 Wegen liegen die Mietscooter – mit einer durchschnittlichen Etappenlänge von gut zwei Kilometern, also knapp oberhalb der durchschnittlichen Fußwegentfernung und deutlich unter den entsprechenden Werten im Radverkehr. Anteilig entspricht dies Größenordnungen zwischen 0,1 und 0,2 Prozent aller zurückgelegten Wege. Auch die On-Demand-Verkehre erreichen in der Summe 2023 nicht mehr als rund 300 unter einer Million erfasster Wege, davon mehr als die Hälfte großstädtisch und nicht im ländlichen Raum.

Derartige Angebote sind mit Blick auf die Alltagsmobilität weit von einem möglichen Durchbruch entfernt und haben sich seit 2017 in der tatsächlichen Nutzung sehr wenig entwickelt – für den Tourismus sind sie eventuell attraktiver. Es bleibt offen, ob und wann diese Angebote das ihnen zugeschriebene Potenzial erreichen und maßgebliche Teile des Autoverkehrs ersetzen können.

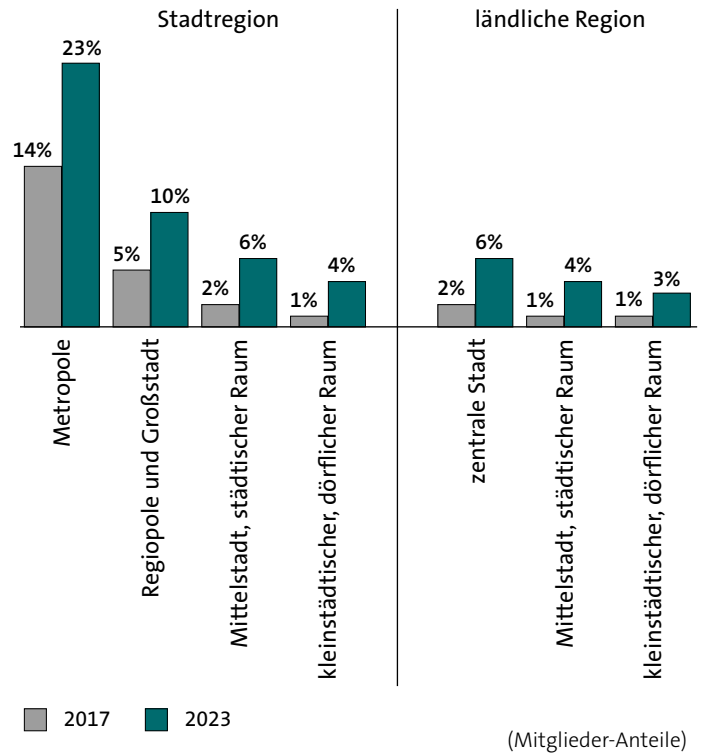
CARSHARING

Haushalte

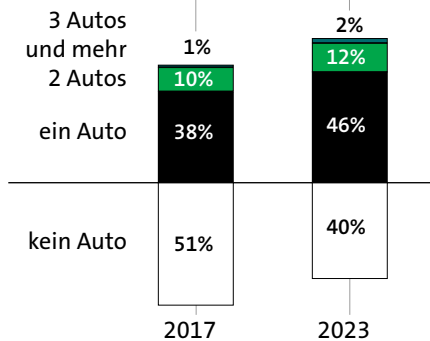
Carsharing-Mitgliedschaft



... nach Raumtyp



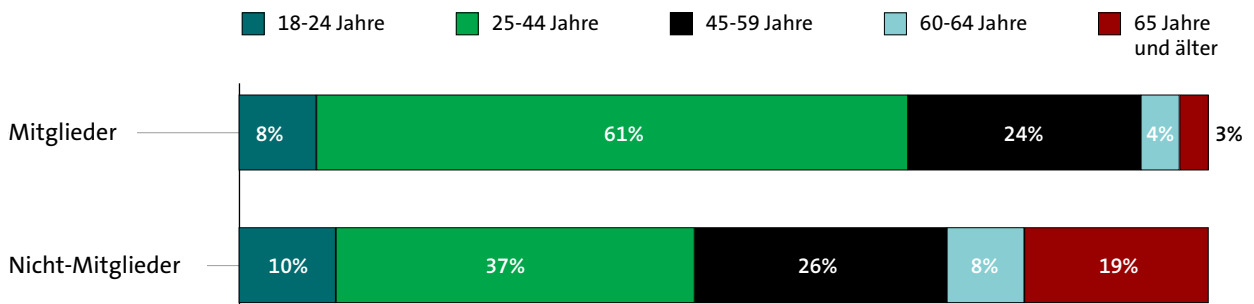
Autobesitz in Carsharing-Haushalten



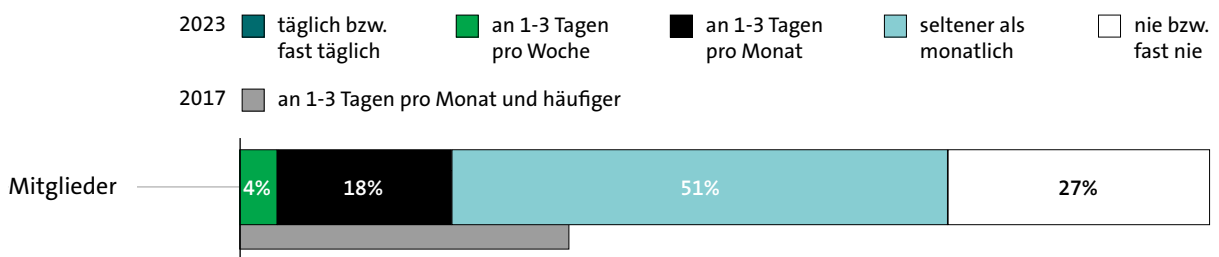
CARSHARING

Personen ab 14 Jahren

Alter bei Carsharing-Mitgliedschaft



Häufigkeit der Inanspruchnahme eines Carsharing-Fahrzeugs



Warum sind wir unterwegs und verändert sich die Struktur der Wegezwecke?

Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Die MiD erfasst diese Wegezwecke. Dazu gehören auch Start- und Ankunftszeiten der berichteten Wege, mit deren Hilfe das Aufkommen über den Tagesverlauf abgebildet werden kann. Der Kurzreport bietet hierzu einen ersten Einblick, der in der Langfassung vertieft wird.

Veränderungen im beruflich bedingten Verkehr – mehr Homeoffice, aber auch mehr Servicewege während der Berufsausübung

Wie in den vorangegangenen Erhebungen werden die Wegezwecke unterschieden. Dabei stehen einem Block aus beruflich bedingten Wegen Anlässe im Versorgungs- und Freizeitbereich gegenüber. In dieser Aufteilung ist auch 2023 die Summe aller in irgendeiner Form beruflich bedingten Wege kleiner als die der zusammengefassten übrigen Anlässe. Allerdings verzeichnet der eigentliche Berufsverkehr, also die Wege von oder zur Arbeit, gegenüber den bisherigen Messungen seit 2002 nun ein leichtes Minus – ein Effekt des Homeofficetrends, auf den dieser Report in einem eigenen Kapitel eingeht. Weiter im Plus sind Wege, die während der Arbeitszeit zu dienstlichen beziehungsweise geschäftlichen Zwecken zurückgelegt werden. Zusammengefasst liegen diese beiden berufsbedingten Zwecke 2023 bei 32 Prozent statt wie 2017 bei 27 Prozent. Hintergrund ist weiterhin ein höheres Beschäftigungsniveau mit rund 46 Mio. Beschäftigten im Jahr 2023 gegenüber 44 Mio. in 2017.

Weniger Versorgungswege, Anteilsteigerungen für den Freizeitverkehr

Veränderungen zeigen auch die Zweckanteile außerhalb der beruflich bedingten Wege. Einkauf und Erledigung sind im Minus, Freizeitwege sowohl im Anteil als auch bei den zurückgelegten Kilometern leicht über den Werten von 2017. Hinter diesen Verschiebungen stehen mehr Online-Aktivitäten nicht nur im beruflichen, sondern ebenso im Versorgungsbereich.

Die Werte der Wegelängen werden je Zweck für 2023 in der Tabelle ausgewiesen. Hier zeigen sich Ergebnisse, die nahe an den 2017 ermittelten Werten liegen. Sehr stabil sind die Wegelängen im Versorgungs-, Freizeit- und Begleitverkehr. Wege zur Arbeit sind im Mittel mit einem Minus von 0,7 Kilometern geringfügig kürzer geworden. Noch mehr trifft dies für Dienstwege zu, die 2023 im Schnitt einige Kilometer kürzer ausfallen als noch 2017. Im Schnitt liegt die Länge der berufsbedingten Wege bei rund 14 Kilometern.

Trotzdem verändert sich der von den Befragten berichtete Zeitbedarf. Pro Weg wird bei allen Zwecken mehr Zeit benötigt. Dies drückt sich auch in dem steigenden Gesamtwert pro Weg über alle Wegezwecke hinweg aus, der nun im Mittel bei einer halben Stunde liegt; 2017 waren es fast drei Minuten weniger.

Mit der MiD erweiterte Analysen möglich

Die Auswertungsmöglichkeiten der MiD sind mit dieser Betrachtung nicht ausgeschöpft. Wie schon 2017 stellt auch die Erhebung 2023 über 30 weitere Zweckkategorien zur Verfügung, mit denen der Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr differenziert werden kann. Ebenfalls verfügbar ist eine genaue örtliche Zuordnung der Wegeausgangspunkte und Ziele. Diese werden ausgehend von den genauen Angaben der Befragten geokodiert und datenschutzkonform verdichtet zur Verfügung gestellt.

Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens etwas in den Nachmittag und Abend verlagert

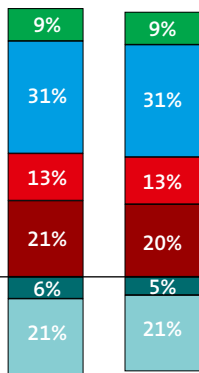
Anhand der in der MiD erhobenen Start- und Ankunftszeiten der berichteten Wege kann die zeitliche Aufteilung des Aufkommens betrachtet werden. Die nebenstehende Abbildung verteilt die tägliche Zahl der Wege (ohne den regelmäßigen Wirtschaftsverkehr) auf die verschiedenen Tageszeiten und differenziert gleichzeitig nach den vorgestellten Wegezwecken. Zur Orientierung zeigt sie zusätzlich pro „Zeitsäule“ im Linienverlauf den Gesamtwert des Jahres 2017. Für den Berufsverkehr ergibt sich weiterhin die bekannte Morgenspitze. Insgesamt ergeben sich jedoch für den Nachmittag und frühen Abend, wenn beruflich bedingte (Rück-)Wege mit anderen zu dieser Zeit erledigten Anlässen zusammenfallen, die höchsten Aufkommenswerte.

Dieser Trend hat sich 2023 weiter verstärkt. Nicht zuletzt aufgrund des Homeoffice reduzieren sich die Morgen- und Vormittagswerte, während Nachmittags- und Abendsäule jeweils etwas ansteigen – trotz des leicht verringerten Gesamtwertes von 257 auf nun 250 Mio. Wegen täglich.

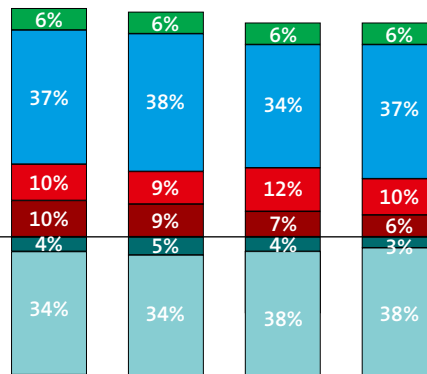
WEGEZWECKE

Wege

Anteile Wege

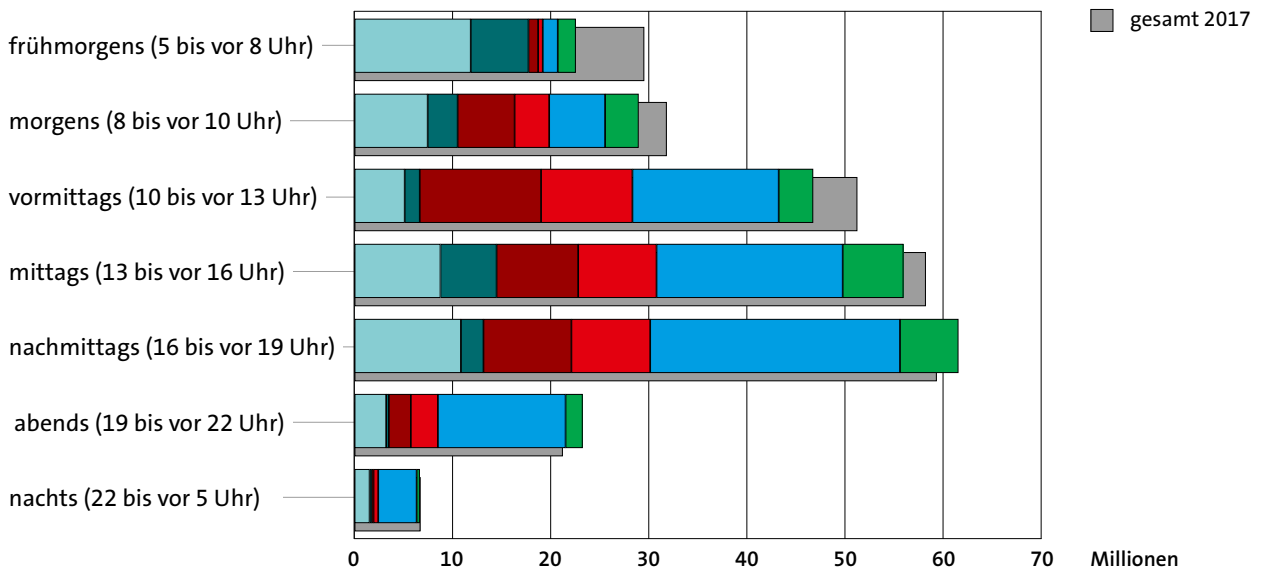


Anteile Personenkilometer



- Begleitung
- Freizeit
- Erledigung
- Einkauf
- Ausbildung
- Beruf (einschließlich Wirtschaftsverkehr)

Startzeit des Weges



(ohne regelmäßige berufliche Wege, da ohne Zeitangaben erhoben)

	Wege in Mio. pro Tag				Personenkilometer in Mio. pro Tag				Wegedauer in Min. 2023		Wegelänge in km 2023	
	2002	2008	2017	2023	2002	2008	2017	2023	Mittelwert	Median*	Mittelwert	Median*
Beruf	57	58	70	80	920	1.039	1.213	1.141	29,1	20,0	14,3	4,9
Ausbildung	17	19	18	16	111	147	131	97	22,5	15,0	6,0	2,5
Einkauf	56	55	41	34	268	264	217	170	19,4	10,0	5,0	2,0
Erledigung	34	35	37	28	256	268	376	290	28,0	15,0	10,1	3,8
Freizeit	83	84	71	72	1.005	1.186	1.098	1.120	39,5	20,0	15,5	3,9
Begleitung	23	24	21	20	158	186	179	182	20,7	15,0	9,1	2,9
gesamt	270	275	257	250	2.717	3.080	3.214	3.000	28,4	15,0	11,9	3,8

*Dieser Wert stellt die Mitte der jeweils vorliegenden Verteilung dar und hilft bei der Einordnung des Mittelwerts, der oft durch hohe Einzelwerte beeinflusst wird. Lesebeispiel Wegelänge für Wege zu Fuß: Der Median liegt bei 1,0 km. Also sind 50 Prozent der berichteten Fußwege bis zu 1,0 km weit und 50 Prozent überschreiten diesen Wert.

Was zeigt sich online bei Homeoffice, Einkauf und Versorgung?

Die MiD 2023 setzt zum Thema „Online-Aktivitäten“ inhaltliche Ergänzungen um, die Hintergrundanalysen und Erklärungen für veränderte Mobilitätsmuster ermöglichen sollen. Die Inhalte umfassen differenzierte Nachfragen zum Homeoffice, zu generellen Online-Versorgungsaktivitäten und diesbezüglichen konkreten Aktivitäten am Berichtstag.

Homeoffice als neuer Faktor

Zwar wurde bereits in der MiD 2008 und 2017 nach Arbeitsmodellen gefragt, die „Heimarbeit“ zuließen, doch ist dies nicht mit der Entwicklung und den Möglichkeiten vergleichbar, die sich in der Corona-Phase herausgebildet haben. Da so ein Vergleich in der Zeitreihe notwendigerweise hinkt, wird auf die Darstellung der Ergebnisse 2008 und 2017 verzichtet. Für 2023 ist dies anders. Am ehesten zeigt eine Differenzierung nach dem ökonomischen Haushaltsstatus der berufstätigen Befragten die unterschiedlichen Größenordnungen.

Dabei wurde sowohl relativ breit nach der generellen Möglichkeit gefragt, zumindest sporadisch im Homeoffice tätig sein zu können, wie nach der tatsächlichen Situation am vorgegebenen Berichtstag. Es ergeben sich erhebliche Unterschiede abhängig vom ökonomischen Status. Beschäftigte aus den unteren Statusgruppen berichten zu etwa einem Fünftel von der Homeoffice-Option. Im mittleren Segment ist es etwa ein Drittel und in den beiden oberen Segmenten (mehr als) die Hälfte der Beschäftigten.

Doch ist die generelle, mitunter gar nicht oder nur selten genutzte Option nicht gleichbedeutend mit der tatsächlichen Situation am Berichtstag. Mit dieser Einschränkung reduzieren sich die Anteile auf einen Bereich zwischen rund 10 und knapp 30 Prozent, bedingt durch Unterschiede in den Beschäftigungsstrukturen und auch zwischen städtischen und ländlichen Regionen. Dass diese tatsächliche Inanspruchnahme Wirkungen auf die Tagesmobilität hat, zeigt der Vergleich zwischen Beschäftigten mit und ohne Homeofficenutzung am Berichtstag. Während die Gruppe ohne Homeoffice für Werktage auf eine mittlere Tagesstrecke von rund 60 Kilometern kommt, beträgt der Wert bei den Befragten im Homeoffice gut 20 Kilometer (ohne Abbildung).

Notwendige komplexere Analysen und Ergänzungen, etwa für den Verlauf der nächsten Tage und mögliche Verlagerungen bestimmter Wege, finden im Langbericht ihren Platz. Erkennbar ist schon jetzt, dass der Faktor Homeoffice für einen Teil der generell etwas reduzierten Verkehrsleistung verantwortlich ist.

Online-Einkauf statt Ladenbesuch oder Erledigungsgang?

Den Trend zu deutlich mehr Online-Erledigungen zeigt der Zeitreihenvergleich: Berichteten 2017 weniger als die Hälfte der Befragten im Alter ab 14 Jahren über solche Aktivitäten von mindestens monatlicher Frequenz, sind es 2023 zwei Drittel. Ganz abstinent ist hier nur noch ein Zehntel. Im Jahr 2017 war diese Gruppe etwa dreimal so groß. Online-Einkäufe oder andere Erledigungen, die früher einen Außer-Haus-Weg erfordert hätten, sind für viele zum Alltagsbestandteil geworden.

Die Vor-Ort-Versorgungsqualität am eigenen Wohnort spielt offenbar kaum eine Rolle. In der Tendenz sind die Nutzungsquoten in den Metropolen sogar etwas höher als im ländlichen Raum. Doch sind die Unterschiede gering. Online-Erledigungen haben in Stadt wie Land einen hohen Stellenwert.

Etwas anders verhält es sich bei der Unterscheidung nach Altersgruppen, wobei höhere Anteile Älterer im dörflichen Raum den dort noch zu verzeichnenden etwas größeren Nachholbedarf erklären können. Zwar holen die älteren Bürgerinnen und Bürger insgesamt auf. Allerdings verbleibt ein altersabhängiges Gefälle. Während in der 30er-Kohorte kaum jemand offline ist, sind es bei den 70- bis 79-Jährigen rund 30 und bei den ab 80-Jährigen etwa 60 Prozent. Doch hat sich auch dies bezogen auf die generelle Online-Nutzung seit 2017 deutlich verringert.

Mit Blick auf den Berichtstag bleiben beachtliche Quoten erhalten. Ein gutes Drittel der Befragten berichtet für diesen Tag über mindestens eine Online-Versorgungsaktivität, oft mehrere. Berufliche, private und Versorgungszwecke halten sich dabei die Waage. Doch ist es nicht so, dass vielfältige Online-Aktivitäten am Berichtstag zu geringerer Außer-Haus-Mobilität führen. Die Tagesstrecken und erforderlichen Zeiten für das Unterwegssein hängen kaum von dem berichteten Ausmaß der Online-Aktivitäten ab.

Online-Aktivitäten kein Mobilitätsreduzierer

Können Online-Optionen Verkehrsaufkommen und -leistung entlasten? Mitunter wird mit ihnen die Erwartung verknüpft, das Mobilitätsniveau ressourcensparend zu reduzieren. Die MiD-Ergebnisse bestätigen dies nicht. Es scheint, dass Einsparungen bei Versorgungs- oder Arbeitswegen an anderer Stelle zu Mehraktivitäten führen, erkennbar an leicht steigenden Kilometeranteilen des Freizeitverkehrs und an ähnlichen Tagesstrecken und Unterwegszeiten wie 2017.

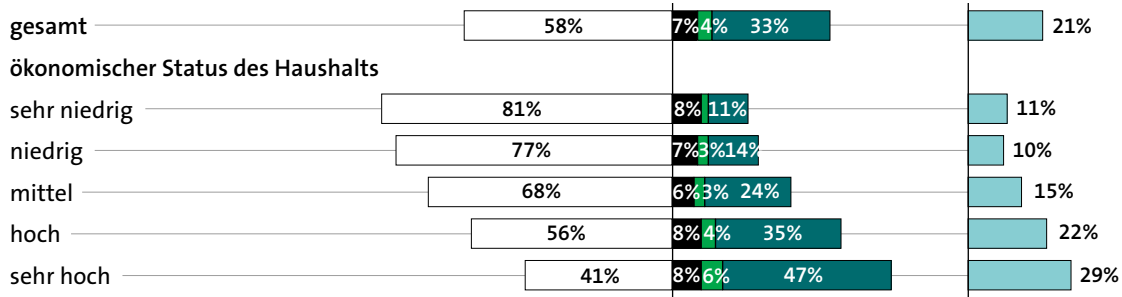
ONLINE-VERHALTEN

Personen ab 14 Jahren

Homeofficemöglichkeit

nein, gar nicht
 ganz unterschiedlich
 ja, längere Anteile an einem Arbeitstag
 ja, ganze Arbeitstage

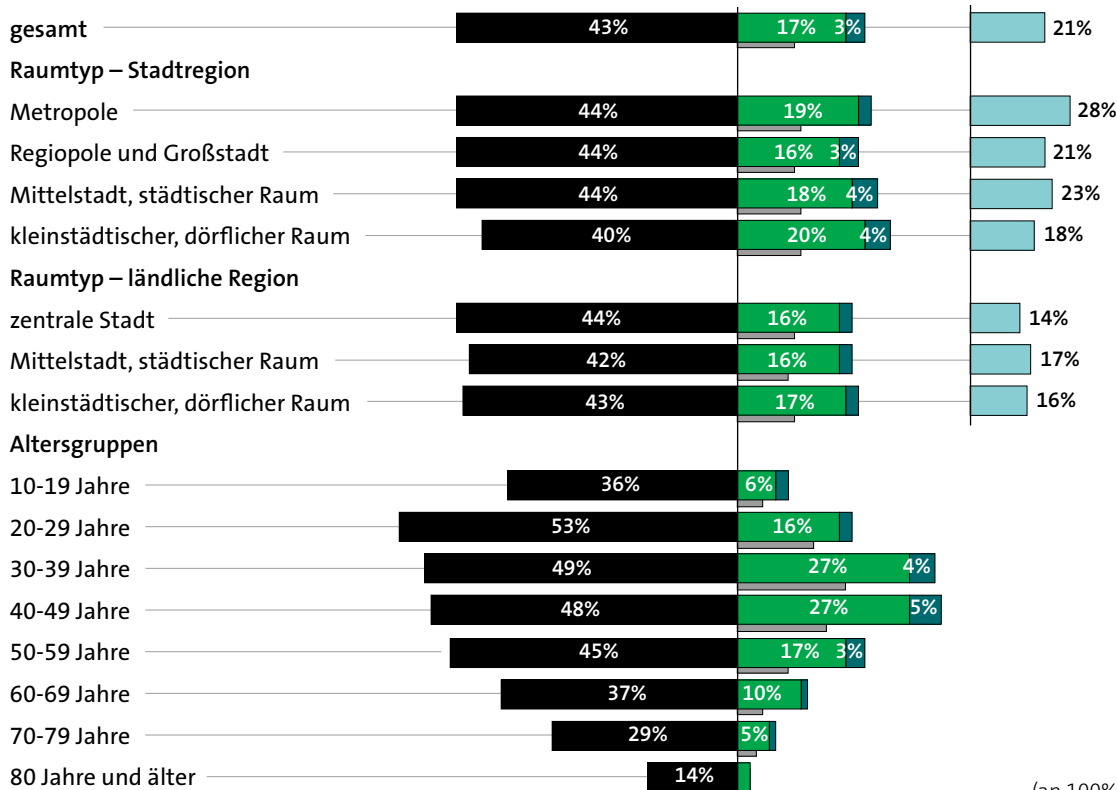
am Berichtstag
(auch) im Homeoffice



(breit definiert, einschließlich kurzer Zeitabschnitte; Mehrfachnennung)

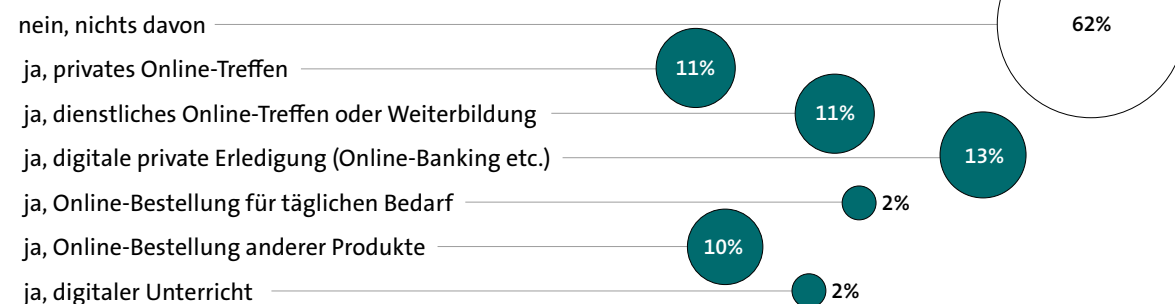
Online-Shopping

an 1-3 Tagen pro Monat
 an 1-3 Tagen pro Woche
 täglich bzw. fast täglich
 2017: mindestens wöchentlich
 am Berichtstag (auch) im Homeoffice



(an 100% Fehlende: nie)

Beispielhafte Online-Aktivitäten am Berichtstag



(Mehrfachnennung)

Wie fällt die Zufriedenheit mit den Verkehrsangeboten aus?

Nach 2017 kann die MiD 2023 erneut eine vergleichende Perspektive hinsichtlich der Zufriedenheit mit den wichtigsten Verkehrsmitteln anbieten. Berücksichtigt wurden hierbei das Auto, der ÖPNV, das Radfahren sowie das Zufußgehen. In dieser direkt vergleichbaren Form, differenzierbar nach Bevölkerungsgruppen und Raumtypen sowie in der Zeitreihe, leistet dies keine andere Studie. So entsteht ein spannender Einblick in diese subjektiven, aber oft handlungsleitenden Bewertungen.

Bewertungen zu Einschätzungen von Rad, ÖPNV und den Wegen zu Fuß 2023 deutlich kritischer als 2017

Das leichte Minus bei Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung und die etwas gewachsene Distanz von der Autonutzung führen nicht zu mehr Zufriedenheit bei alternativen Angeboten. Im Gegenteil: Sowohl die Radfahrbedingungen als auch die Situation im ÖPNV und beim Zufußgehen werden 2023 deutlich kritischer gesehen als 2017. Es scheint fast, als führe mehr Aufmerksamkeit und Diskussion rund um diese Alternativen zu einem genaueren Hinsehen und wachsenden Ansprüchen. Zwar bleiben leicht bessere Bewertungen vor allem in den Mittelstädten erhalten, aber trotzdem reduzieren sich die vergebenen Noten in den Metropolen, in den weiteren Städten und im ländlichen Raum. Selbst der bisher recht gut abschneidende Fußverkehr muss erhebliche Bewertungseinbußen hinnehmen. Das häufigere Zufußgehen mag dazu geführt haben, bestehende Defizite sensibler als bisher wahrzunehmen.

Auffällig ist aber auch, dass bei allen Bewertungen jeweils die Selten- oder Nicht-Nutzenden des bewerteten Verkehrsmittels am kritischsten urteilen. Dies gilt vor allem für die ÖPNV-Kundschaft gegenüber dem Auto und umgekehrt. Etwas anders dagegen bei den Wenig-Mobilen: Sie sind oft auf gute Nahmobilitätsangebote angewiesen, aber relativ unzufrieden mit den vorgefundenen Fuß- und Radwegen.

Das Fahrrad als wichtiges Glied in dieser Kette erreicht im Schnitt nur noch etwa 40 Prozent sehr gute oder gute Bewertungen. Im Jahr 2017 lag dieser Kennwert noch bei 50 Prozent. In den größeren Städten, die in der Regel große Hoffnungen auf den Radverkehr setzen, liegt er aktuell unter der 40er-Marke. Etwa ein Drittel der dortigen Befragten greift sogar zu einer Einstufung von ausreichend oder darunter. Zwar gibt es stadtspezifische Ausnahmen, die die regionale MiD-Berichterstattung ebenfalls identifizieren kann, doch insgesamt sind deutliche Defizite und erhebli-

cher Nachholbedarf erkennbar.

Nicht anders ergeht es dem öffentlichen Nahverkehr. Zwar hat das Deutschlandticket mit einem günstigen Preis und einer einfachen Handhabbarkeit lange bestehenden Hürden erheblich reduziert oder ganz beseitigt. Offenbar wiegen jedoch an anderer Stelle weiter bestehende Leistungsdefizite im Urteil der Bevölkerung schwerer. Selbst die Metropolen verzeichnen hier ein Minus. Und im kleinstädtischen, dörflichen Raum bleibt die Zufriedenheit gemessen an der Summe der beiden höchsten Bewertungsstufen nun im 20-Prozent-Bereich. Die beiden schlechtesten Bewertungsstufen vereinen hier die Hälfte der Befragten. Der für den Radverkehr konstatierte Verbesserungsbedarf besteht also auch für den öffentlichen Nahverkehr.

Davon bleibt auch die Fußwegqualität nicht verschont. Zwar genießt sie relativ gesehen erneut die günstigsten Bewertungen, aber die wachsende Kritik an dieser Infrastruktur ist unverkennbar. Im Bundeschnitt sehen zwei Drittel der Befragten diesbezüglich zwar keine Probleme, aber der kritischere Blick der übrigen 40 Prozent sollte zu denken geben. In den Großstädten stellt sich diese Relation etwas günstiger dar. Doch auch dort ist ein Drittel der Bürgerinnen und Bürger mit den Möglichkeiten, gut zu Fuß unterwegs zu sein, nicht zufrieden.

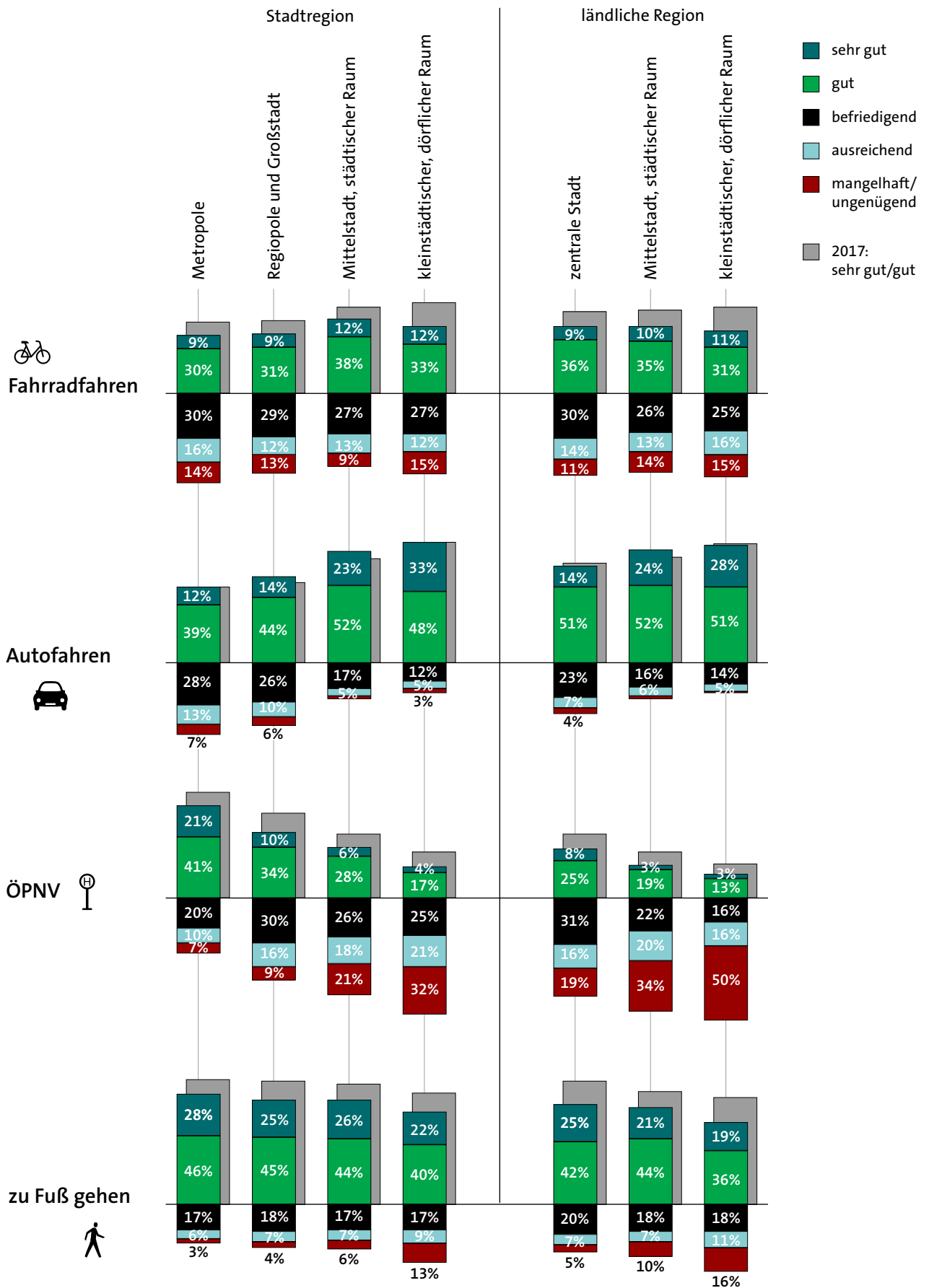
Autoverkehr behauptet die Zufriedenheitswerte

Das Auto folgt der kritischeren Perspektive bei Rad, ÖPNV und Fußverkehr nicht. Es kann seine Bewertungen weitgehend halten und rückt 2023 noch öfter an die Spitze vor. In den ländlichen Regionen sind überschlägig vier von fünf Befragten mit dem Autoverkehr zufrieden. In den Großstädten ist es immerhin noch jede zweite befragte Person. Dieses Ergebnis ist besser als das Ergebnis bezogen auf den Radverkehr – und in einigen Nicht-Millionenstädten ebenfalls positiver als das für den öffentlichen Verkehr.

Der in der MiD 2023 feststellbare Trend in Richtung einer Abkehr von der sehr häufigen Autonutzung – noch nicht von Besitz und Verfügbarkeit – ist nach diesem Ergebnis eher nicht auf als schlechter empfundene Bedingungen des Autoverkehrs zurückzuführen. So müssen andere Faktoren eine Rolle spielen. Ihnen nachzuspüren ist eine weitere Aufgabe der Berichterstattung im Rahmen der MiD 2023.

ZUFRIEDENHEIT MIT DER VERKEHRSSITUATION AM WOHNORT

Personen ab 14 Jahren



Wie sind die Ergebnisse zu bewerten?

Vielfältige Einflussfaktoren zu berücksichtigen

Seit der letzten MiD-Erhebung 2017 haben sich manche Rahmenbedingungen verändert. Einige dieser Faktoren beeinflussen auch die Alltagsmobilität. Dazu gehören mittelbare Folgen der Corona-Phase wie etwa die Etablierung der Homeoffice-Optionen. Gleichzeitig ist eine wachsende Bevölkerung zu verzeichnen, ebenso ein weiter anhaltender Trend der Verstädterung sowie Siedlungsverdichtungen. Hinzu kommt eine fortschreitende Alterung. So hat in der Zeit seit 2017 der Anteil der über 60-jährigen Bürgerinnen und Bürger in Deutschland mit einem Plus von zwei Prozentpunkten die 30-Prozent-Marke überschritten. Und je nach Operationalisierung kommen diskutierte Verschiebungen zwischen Arm und Reich, aber auch einfacher messbare Zuwächse der Beschäftigung hinzu.

Zu diesen eher strukturellen Verschiebungen gesellen sich direkte Mobilitätsmerkmale. Dazu zählen an erster Stelle eine noch immer größer werdende Pkw-Flotte mit einer zunehmenden E-Mobilität und die Einführung des Deutschlandtickets, aber auch neue Sharing-Angebote und Diskussionen um die Qualität des Bahnverkehrs. Nicht zuletzt hat sich die Diskussion um Effekte des Klimawandels verschärft und die Erwartungen an eine umweltgerechtere Mobilität stehen 2023 mehr im Fokus als 2017.

Jede dieser Entwicklungen ist, bis auf die Klimaaspekte, für sich genommen nicht gravierend, verläuft eher kontinuierlich und ergibt sich nicht plötzlich. Jede hat für sich genommen aber Einfluss auf die Alltagsmobilität, sowohl in Mustern und Gewohnheiten als auch in hochgerechneten Absolutwerten. Dabei unterscheiden sich die Richtungen möglicher Effekte, heben sich auf oder verstärken sich.

Damit gestaltet sich die Analyse anspruchsvoll. Veränderungen sind mit der mächtigen und sorgfältig erarbeiteten MiD-Stichprobe deskriptiv gut greifbar. Die zuverlässige Identifikation von Kausalitäten ist angesichts sich überlagernder Veränderungen jedoch schwieriger. Zudem sind die Wirkungen langsamer Strukturverschiebungen nicht ohne weiteres trennbar von Einstellungsveränderungen und möglichen neuen Verhaltensroutinen.

Autonutzung verliert an Bedeutung, dominiert aber weiterhin

Bisher waren Mobilitätshebungen von einer wachsenden Bedeutung des Autoverkehrs geprägt. Dies gilt auch für die MiD-Zeitreihe 2002 bis 2017. Mit der Erhebung 2023 ist dies erstmalig etwas anders. Zwar steigen Autobesitz und -verfügbarkeit weiterhin und ein Pkw-Führerschein gehört nach wie vor zur Grundausstattung der meisten Bürgerinnen und Bürger, doch das Niveau der täglichen Autonutzung sinkt sowohl anteilig als auch absolut bei Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung. Dieses Minus ist keine Trendwende und es muss abgewartet werden, was die nächsten Jahre diesbezüglich zeigen, bevor zu Recht über diesen Begriff gesprochen werden kann. Auch das langsam wachsende „E“ der Automobilität wird auf absehbare Zeit nur einen kleinen Beitrag leisten können, solange die dadurch erzielten Erleichterungen durch Flotten- und Autogröße neutralisiert werden.

Wirkliche Gewinner unter den anderen Verkehrsmitteln nicht auszumachen

Echte Profiteure sind unter den übrigen Verkehrsmitteln noch nicht auszumachen. Der Radverkehr wächst nur langsam – oder in einzelnen Städten – und am ehesten getrieben von technischen Entwicklungen wie dem E-Bike und nicht bezogen auf alle Bevölkerungsgruppen. Der öffentliche Verkehr verlässt sein zwischenzeitliches Corona-Tal, vermutlich mit Hilfe des neu eingeführten Deutschlandtickets. Doch sowohl Rad- wie öffentlicher Verkehr verzeichnen keinen wirklichen Durchbruch – und sie müssen sich deutlich kritischeren Urteilen als bisher hinsichtlich ihrer Infrastruktur stellen. Möglicherweise lassen sie Potenziale liegen und könnten mehr Wachstum vorweisen, wenn es um diese besser bestellt wäre.

Anders der reine Fußverkehr. Er kann auf ein beachtliches Plus blicken. Aber auch hier muss abgewartet werden, was die weitere Entwicklung bringt. Höhere Fußweganteile als 2023 waren bereits in der MiD 2008 zu sehen. Möglicherweise ist hier eher 2017 der Ausreißer als 2023 ein neuer Meilenstein. Zudem sind auch hier eindeutige Ursachen kaum auszumachen und die Zufriedenheit, Wege gut zu Fuß zurücklegen zu können, hat ebenfalls deutlich nachgelassen.

Sicher ist, dass digitale Optionen wie Homeoffice die Mobilitätsnachfrage verändern und möglicherweise auch für ihr etwas sinkendes Niveau maßgeblich verantwortlich sind. Aber hier muss ebenfalls vor allzu einfachen Schlussfolgerungen gewarnt werden. Einem Minus im Berufs- und Einkaufs- sowie Versorgungsverkehr steht ein Plus im Freizeitverkehr gegenüber. Mobilitätsbedürfnisse finden also ihre Bahn und an einer Stelle freiwerdende Ressourcen werden zumindest teilweise woanders eingesetzt, also nur verlagert. Ebenso gibt es Gegentrends, nicht zuletzt aufgrund eines hohen Flächenverbrauchs und ungebrochener Zersiedelung.

Qualität ist teuer – aber erforderlich, wenn sich Verkehr verändern soll

Gewarnt werden darf auch vor allzu kurzfristigen Hoffnungen. Die MiD-Zeitreihe zeigt vor allem, dass sich die Alltagsmobilität nur langsam wandelt und nicht zuletzt von wirklich überzeugenden neuen Angeboten abhängt, die den von vielen Bürgerinnen und Bürgern empfundenen Vorteilen des Autos neue Qualitäten entgegensetzen können. So finden Sharing-Angebote und weitere neue Optionen zwar ihre Kundinnen und Kunden, aber bisher nur auf einem niedrigen Niveau und nicht in dem Ausmaß, wie mitunter erhofft. Zudem sind sie wirtschaftlich voraussetzungsvoll und bedürfen auf längere Sicht ähnlich wie althergebrachte öffentliche Verkehrsangebote einer finanziellen Unterstützung, sollen sie zu einem wirklich bedeutungsvolleren Akteur werden.

Dies gilt auf anderem Niveau in sehr viel größerem Umfang ebenso für den klassischen öffentlichen Verkehr. Das Bild des Rückgrats einer weniger individuellen Mobilität ist vielstrapaziert, aber nach wie vor richtig. Nur komfortable und zuverlässige Massenverkehrsmittel haben das Potenzial für einen wirklich nachhaltigeren Verkehr in großen Umfängen. Dazu gehört auch das Zufußgehen, denn der Weg zur Haltestelle oder die „letzte Meile“ zum Ziel ist oft nur so zu bewerkstelligen.

Hintergrundfaktoren prägen das Mobilitätsgeschehen oft mehr als Optimierungen der Verkehrsangebote selbst

Nicht zuletzt unterstreichen die Ergebnisse, dass die Gestalt der Alltagsmobilität in der Regel eine Folge ihrer Rahmenbedingungen ist. Die Siedlungsstruktur bestimmt die Mobilitätsnachfrage ganz entscheidend, ebenso die Situation im Wohnungs- und Arbeitsmarkt. Wenn eine umweltverträglichere Alltagsmobilität das Ziel ist, müssen nicht nur im Verkehrsangebot selbst, sondern insbesondere bei ursächlichen Bestimmungsfaktoren Lösungen gefunden werden. Sie sind oft nur mittel- und langfristig erreichbar, leisten aber bezogen auf das Ziel im Bereich Mobilität einen hohen und dauerhaften Beitrag.

Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2023

Neue Auswertungsinhalte, bewährte Datenbereitstellung und „Mobilität in Tabellen“

Die MiD 2023 bietet über die in diesem Kurzreport dargestellten Resultate zahlreiche weitere Auswertungsansätze. Einige davon werden im ausführlichen MiD-Ergebnisbericht aufgegriffen. Einen Einblick in die erhobenen Inhalte gibt die dargestellte Übersicht zu den Bestandteilen des MiD-Fragebogens. Dieser ist modular aufgebaut. Um einzelne Befragte nicht durch zu lange Interviews zu belasten, wurden pro Person einige Module zufällig ausgewählt. Neben festen Inhalten, die obligatorisch für alle Studienteilnehmenden waren, gab es Passagen, die sich nur an zufällig ausgewählte Teilstichproben richteten. Dazu gehören:

- Details zu den in den Haushalten vorhandenen Autos und ihre Nutzung auf Wegen am Berichtstag, was unter anderem die Berechnung und Auswertung von mobilitätsbedingten CO₂-Fußabdrücken insgesamt sowie differenziert für verschiedene Bevölkerungsgruppen gestattet.
- Weitere Merkmale zur ÖPNV-Nutzung und der Kenntnis von Angeboten im öffentlichen Nahverkehr, wodurch genauere Potenzialbestimmungen und die Identifizierung von Nutzungshemmnissen gegenüber diesen Angeboten möglich werden.
- Neue Fragen zum Stichwort „Mobilitätsarmut“, also dem möglichen Verzicht auf Aktivitäten aufgrund finanzieller oder anderer Einschränkungen und eine damit reduzierte Teilhabe.
- Zusätzliche Differenzierungen im Themenbereich „Mobilitätshandicaps“ über die bisher abgefragte Art der Einschränkung wie beispielsweise eine Gehbehinderung hinaus, verbunden mit der Frage nach notwendigen Hilfsmitteln wie einem Rollator, Rollstuhl oder notwendigen Begleitungen durch andere Personen.
- Für die Gesamtstichprobe eine genauere Nachfrage zu einem möglichen Migrationshintergrund und der Unterscheidung verschiedener Gruppen mit Migrationshintergrund in der Auswertung der Alltagsmobilität.
- Eine Vergrößerung der zufällig bestimmten Wegeteilmenge, die nach Etappen unterschieden wird.
- Und schließlich erweiterte befragungsunabhängige Zuspielungen, etwa zum Status des Wohnquartiers und der E-Ladeinfrastruktur am Wohnort.

Damit stehen 2023 zusätzliche Inhalte bereit, die über das Spektrum der vorangegangenen Erhebungen hinausreichen. Hinzu kommen weitere ohnehin mögliche thematische Vertiefungen, die in diesem Kurzreport keinen Platz finden, aber aufschlussreich sind.

Dazu gehören zum Beispiel spezielle Auswertungen der Kindermobilität sowie möglicher Genderaspekte, auch verkehrsmittelübergreifend die Ermittlung von personenbezogenen CO₂-Fußabdrücken sowie Analysen zur Nutzung des Deutschlandtickets. Darüber hinaus ist ein Auswertungsansatz nach „Ausgängen“ beziehungsweise „Wegekettten“ möglich, der über das klassische Konzept einzelner Wege hinausgeht.

Das vollständige Material steht der Auswertung durch andere Teams zur Verfügung. Dazu werden die Datensätze der MiD 2023 bereitgestellt. Für die Erhebungen 2002, 2008 und 2017 sind diese nach wie vor komplett verfügbar. Ebenso kann erneut der Zugang zu einem aktualisierten Online-Tabellierungswerkzeug genutzt werden. Außerdem liegen weiterhin alle Berichte und Präsentationen zum Download unter www.mobilitaet-in-deutschland.de bereit.

BEFRAGUNGSPROGRAMM IM HAUPTFELD – Kernbefragung und Zusatzmodule (M)

HAUSHALTE	Haushalte	Autos	
	Kernbefragungsprogramm Haushaltsmerkmale – Haushaltsgröße – Alter und Geschlecht der Personen – Haushaltseinkommen – Anzahl Fahrräder, -Pedelecs, Mopeds bzw. Motorrad und Pkw	Kernbefragungsprogramm Pkw-Merkmale – KBA-Segment – Jahresfahrleistung	
	M5: Fahrzeugmerkmale Gründe Nicht-Besitz	M5: Fahrzeugmerkmale Motorleistung, Halter, Erwerbsjahr, üblicher Stellplatz	
PERSONEN	Personen	Übernachtungsreisen	Stichtag
	Kernbefragungsprogramm Personenmerkmale – Beschäftigung – Führerscheinbesitz – Ticketnutzung im ÖPNV – Verkehrsmittelverfügbarkeit Fahrrad, Motorrad bzw. Moped, Pkw – übliche Verkehrsmittelnutzung – Mobilitäts-Handicaps	M6: Übernachtungsreisen Erfassung der letzten drei Reisen mit mind. einer auswärtigen Übernachtung in den letzten drei Monaten	Kernbefragungsprogramm Stichtagsmerkmale – Mobilität am Stichtag – Normalität Stichtag – Pkw-Verfügbarkeit – Wetter
	M1: zusätzliche persönliche Mobilitätsmerkmale Jahr Führerscheinwerb, Berufspendler mit Nebenwohnsitz, Homeoffice	Tagesreisen	Wege
	M2: Nahmobilität und Radverkehr übliche Nutzung Mietrad, Fußwege	M9: Tagesreisen Erfassung eintägiger Reisen in den letzten drei Monaten	Kernbefragungsprogramm Wegemerkmale – Start- und Ankunftszeit – Zweck – Verkehrsmittel – Begleitung – Lage des Ziels – Entfernung – Modul regelmäßige berufliche Wege
	M3: Infrastruktur und digitale Versorgung Internetnutzung, Online-Einkauf, Online-Aktivitäten am Stichtag		Etappen
	M4: Zufriedenheit mit ÖPNV-Angebot, Auto-, Rad- und Fußverkehr		M8: Etappen mit Dauer und Länge für einzelne Verkehrsmittel
	M7: Homeoffice Entfernung Arbeitsstätte, Verkehrsmittel Arbeitsweg, Homeoffice-Nutzung		
	M10: Teilhabe Mobilitätsarmut		
	M11: ÖPNV Kenntnis und Bewertung ÖPNV, Erreichbarkeit von Zielen mit ÖPNV		

Zum Weiterlesen – ausgewählte Literaturhinweise

Die folgende Liste enthält ohne Anspruch auf Vollständigkeit Literaturhinweise und Links mit weiterführenden Informationen zur aktuellen Entwicklung der Alltagsmobilität.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2025): Verkehr in Zahlen 2024/2025, 53. Jahrgang. Online abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehr-in-zahlen24-25-pdf.pdf?__blob=publicationFile

Follmer, Robert (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Wegeerfassung im Etappenkonzept. Studie von infas, DLR und IVT im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/infas_Etappenkonzept_MiD5431.pdf

Follmer, Robert und Gruschwitz, Dana (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport. Ausgabe 4.0. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf

infas-Mobilitätsreports 1-8. Regelmäßig veröffentlicht infas, teilweise in Kooperation mit dem Wissenschaftszentrum für Sozialforschung (WZB), Berlin, den Mobilitätsreport. Dabei handelt es sich um eine kompakte Zusammenfassung wesentlicher Ergebnisse aus der Forschung zum aktuellen Mobilitätsgeschehen, Entwicklungen und Trends in Deutschland. Als Grundlage für die Reports dienen verschiedene empirische Studien mit Beteiligung von infas. Online abrufbar unter: <https://www.infas.de/forschung-mobilitaet/mobilitaetsreports/>

Mobilithek. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ist Herausgeber der Plattform Mobilithek, die offene Daten zu Verkehr, Verkehrsplanung und Mobilität bereitstellt. Online abrufbar unter: <https://mobilithek.info/>

Nobis, Claudia (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf

Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit. Online abrufbar unter: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>

Schelewsky, Marc; Follmer, Robert und Dickmann, Christian (2020): CO₂-Fußabdrücke im Alltagsverkehr. Datenauswertung auf Basis der Studie Mobilität in Deutschland. Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020_12_03_texte_224-2020_co2-fussabdruoecke_alltagsverkehr_0.pdf

Statistische Ämter der Länder (2024). Pendlerrechnung der Länder – Qualitätsbericht. Düsseldorf. Online abrufbar unter: https://www.statistikportal.de/sites/default/files/2024-10/Qualitätsbericht_PendL_2024-10-16_0.pdf

Statistisches Bundesamt (o. D.): Strukturvergleich von Mobilfunkdaten zweier Mobilfunkanbieter. Online abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXSTAT/Datensaetze/mobilfunkanbieter-strukturvergleich.html>

Statistisches Bundesamt (30.06.2023): Mobilitätsindikatoren auf Basis von Mobilfunkdaten. Online abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXSTAT/Datensaetze/mobilitaetsindikatoren-mobilfunkdaten.html>

Telefónica Deutschland (22.11.2024): Mobilfunkdaten zeigen Mobilitätswandel: Nur noch halb so viele Inlandsflüge wie vor Corona, Zuwachs bei Bahnfahrten. Online abrufbar unter: <https://www.telefonica.de/news/corporate/2024/11/mobilfunkdaten-zeigen-mobilitaetswandel-nur-noch-halb-so-viele-inlandsfluege-wie-vor-corona-zuwachs-bei-bahnfahrten.html>

Liste der regionalen Beteiligten

Bundesländer

- Baden-Württemberg
- Brandenburg
- Freie und Hansestadt Hamburg
- Freistaat Bayern
- Freistaat Thüringen
- Hessen
- Mecklenburg-Vorpommern
- Niedersachsen
- Nordrhein-Westfalen
- Rheinland-Pfalz
- Saarland

Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen und Zweckverbände

- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
- Hessen Mobil
- ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)
- Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph)
- Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
- traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
- Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)
- Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr-AöR (VRR)
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)
- Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)
- Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL)
- Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR)/go.Rheinland
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
- Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS)

Überregionale Verbände und Großräume

- Region Stuttgart
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Regionalverband Großraum Braunschweig
- Regionalverband Neckar-Alb
- Regionalverband Ruhr

Landkreise

- Hohenlohekreis
- Landkreis Cuxhaven
- Landkreis Fürth
- Landkreis Trier-Saarburg
- Ostalbkreis
- Region Hannover
- Rhein-Erft-Kreis
- Rhein-Neckar-Kreis
- Rhein-Sieg-Kreis
- Rheinisch-Bergischer-Kreis
- StädteRegion Aachen

Städte und Gemeinden

- Stadt Aachen
- Stadt Bonn
- Stadt Brühl
- Stadt Darmstadt
- Stadt Freiburg
- Stadt Fürstenfeldbruck
- Stadt Fürth
- Stadt Fulda
- Stadt Gütersloh
- Stadt Ingolstadt
- Stadt Koblenz
- Stadt Leverkusen
- Stadt Lindau
- Stadt Ludwigsburg
- Stadt Offenbach
- Stadt Stein
- Stadt Stuttgart
- Stadt Wuppertal
(in Kooperation mit WSW mobil GmbH)

Wir danken allen regionalen Beteiligten, dem Projektteam im BMDV und vor allem mehr als 400.000 Bürgerinnen und Bürgern für die kooperative Mitwirkung an der MiD 2023.

Erläuterung wichtiger Begriffe

Im Folgenden werden die zentralen Begriffe aus dem Kurzreport vorgestellt. Dabei liegt der Fokus besonders auf der Bedeutung im Personenverkehr.

Etappe	Eine Etappe ist ein Wegeabschnitt mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß.
CO₂-Fußabdruck	Mittels verkehrsmittel- und Pkw-spezifischen Emissionswerten pro Kilometer kann für eine Person die Summe der täglichen verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen berechnet werden.
Hauptverkehrsmittel	Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst und das höchstrangige Verkehrsmittel wird gesetzt. Die Rangfolge lautet dabei ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.
MIV	Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.
Migrationshintergrund	Unterschiedliche Definitionen möglich, in der MID eine Person, die selbst oder von der mindestens ein Elternteil nicht in Deutschland geboren wurde.
Modal Split	Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmitteln auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).
Personenkilometer	Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Person(en) auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.
Stichtag/Berichtstag	Jede befragte Person erhält einen mittels statistischen Zufallsverfahrens ermittelten Stichtag zugewiesen. Für diesen sollen alle Wege angegeben werden. Insgesamt verteilen sich die Stichtage über 12 Monate und umfassen alle Tage von Montag bis Sonntag.
Übliche Verkehrsmittelnutzung	Anders als bei der Berechnung des Modal Splits, der die Verkehrsmittelwahl auf Wegeebe enthält, drückt die übliche Verkehrsmittelnutzung das durchschnittliche Verhalten einer Person über einen längeren Zeitraum aus. Während der Modal Split eine statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens darstellt, lassen sich mit der Frage nach der üblichen Verkehrsmittelnutzung individuelle Mobilitätsmuster beschreiben.
Verkehrsaufkommen	Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Wege dar (z. B. pro Tag oder Jahr).
Verkehrsleistung	Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Personenkilometer dar (z. B. pro Tag oder Jahr).
Weg	In der MID werden die Befragten gebeten, alle Wege anzugeben, die sie an einem bestimmten Tag unternommen haben. Unter einem Weg wird dabei die Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel für einen bestimmten Zweck verstanden. Bei Umstiegen oder Verkehrsmittelwechseln bleibt es ein Weg. Bei Unterbrechungen oder längeren Zwischenstopps werden es zwei Wege (etwa von der Arbeit nach Hause mit einem Einkaufszwischenstopp).

Studiendurchführung und Auswertung:

Folkert Aust
Marcus Bäumer
Janina Belz
Gerhard Born
Thorsten Brand
Kerstin von der Burg
Peumi Dehnhardt
Dr. Ilka Dubernet
Dr. Johannes Eggs
Andrea Fischer
Sabine Fleger
Robert Follmer
Christine Fredebeul
Dr. Anton Galich
Dr. Reiner Gilberg
Dana Gruschwitz
Seline Günther
Michael Herter

Hannes Jäkel
Zafrios Kiatipis
Katja Köhler
Brigitte Krämer
Prof. Dr. Tobias Kuhnimhof
Karen Marwinski
Lea van Nek
Dr. Claudia Nobis
Denise Obersteller
Manfred Pfeiffer
Dr. Merle Ruppenthal
Thorsten Schröder
Michaela Schürig
Dr. Dennis Schumacher
Marco Stengel
Mehmet Teke
Miriam Vieth
Dr. Barbara Wawrzyniak

Text:

Robert Follmer

Layout und Grafik:

Sigrid Phiesel
