



# Mobilität in Deutschland – MiD 2023

## Ergebnisbericht



eine Studie des:



Bundesministerium  
für Verkehr

durchgeführt von:

**infas**

in Kooperation mit:

 **DLR**

 **IMT**  
Research  
Daten  
Analysen  
Strategien

**infas 360**

---

**Ergebnisbericht für/eine Studie des:**

Bundesministerium für 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  
Quadrat P 6, 16-19  
68161 Mannheim



infas 360 GmbH  
Ollenhauerstraße 1  
53113 Bonn

**Projekt:**

7555, Bonn, November 2025  
Version 1.0

**Autorinnen und Autoren:**

Janina Belz, Carina Böhnen, Thorsten Brand, Dr. Ilka Dubernet, Robert Follmer,  
Dr. Anton Galich, Dana Gruschwitz, Niklas Höing, Klaus Jäkel, Krongkwan Jearwattanakanok,  
Katja Köhler, Prof. Dr. Tobias Kuhnimhof, Lea van Nek, Dr. Claudia Nobis, Martin Plener,  
Marcel Porschen, Dr. Merle Ruppenthal, Marc Schelewsky, Dr. Julia Schuppan,  
Michaela Schürig, Ingmar Seitz, Dr. Barbara Wawrzyniak

**Datenaufbereitung:**

Dr. Johannes Eggs, Dr. Anton Galich, Zafirios Kiatipis, Katja Köhler

**Kommunikationsdesign:**

Sigrid Phiesel

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht  
Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr (FE-Nr. VB600001).  
Bonn, Berlin. [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)

Kurzform:

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

## Inhaltsverzeichnis

---

Mobilität in Deutschland 2023 – das Projekt	11
Datengrundlage	13
Ergebnistelegramm	15
1. MiD: Aufgabe und Konzept	21
2. Studiendesign und zentrale Begriffe	25
3. Alltagsmobilität: zentrale Kennzahlen im Überblick	31
4. Verkehrsmittelnutzung, Multimodalität und Nutzersegmente: eine Frage von Wohnort, Vorlieben, Lebenssituation und Alter	43
5. Wegezwecke – vielfältige Anlässe zur Mobilität	65
6. Automobilität: wachsender Bestand, wachsende Verfügbarkeit, aber Minus bei der Nutzung	81
7. Elektromobilität – elektrisch automobil	95
8. Öffentlicher Personenverkehr – vielschichtige Mobilitätsanforderungen im Wandel	103
9. Mobilität teilen: Carsharing, Leihfahrräder, E-Scooter und On-Demand-Angebote	117
10. Fahrräder und Pedelecs: Wo die Elektromobilität boomt	129
11. Zufußgehen – die Basis der Mobilität	141
12. Mobilität und Geschlecht im Kontext von Lebensphase und Rollenbildern	151
13. Migrationshintergrund – Mobilität so vielfältig wie die Herkunftsregionen	163
14. Kinder und Senioren unterwegs: oft der Blick durch die Windschutzscheibe	173
15. Mobilität und individuelle ökonomische Rahmenbedingungen: Möglichkeiten, Teilhabe und „Mobilitätsarmut“	185
16. Gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen: Mehr Aufmerksamkeit notwendig?	199
17. Homeoffice und andere Online-Erledigungen: Treiber veränderter Mobilität?	211
18. Nicht nur Alltagsmobilität: auf Reisen, Ausflügen und langen Arbeitswegen in und außerhalb Deutschlands	225
19. Resümee und Ausblick – auch auf andere Quellen	231
Liste der regionalen Beteiligten	237
Erläuterung wichtiger Begriffe	238

---

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Mobilitätsquote und Unterwegszeit nach Wochentag, Jahreszeit und Raumtyp	32
Tabelle 2	Mobilitätsquote und Unterwegszeit nach Personenmerkmalen und ökonomischem Status	33
Tabelle 3	Wegeanzahl, Wegelänge und Tagesstrecke nach Wochentag, Jahreszeit und Raumtyp	34
Tabelle 4	Wegeanzahl, Wegelänge und Tagesstrecke nach Personenmerkmalen und ökonomischem Status	36
Tabelle 5	Bevölkerung, Verkehrsaufkommen und -leistung nach Raumtyp	38
Tabelle 6	Allgemeine Kennwerte, Verkehrsaufkommen und -leistung nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStar7)	40
Tabelle 7	Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung 2002 bis 2023	44
Tabelle 8	Hauptverkehrsmittel 2023 nach Bundesland und regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7) nach Wegen	47
Tabelle 9	Mobilitätskennwerte auf Tages- und Wegeebene nach innerörtlicher Lage, Nahversorgung und Einordnung 15-Minuten-Stadt	61
Tabelle 10	Modal Split nach innerörtlicher Lage, Nahversorgung und Einordnung 15-Minuten-Stadt	63
Tabelle 11	Absolutwerte pro Tag der Wegezwecke 2002 bis 2023	66
Tabelle 12	Übersicht Wegelänge und Wegedauer, Anteile an Verkehrsaufkommen und -leistung nach Wegezweck 2023	68
Tabelle 13	Veränderung des Verkehrsaufkommens und der -leistung nach Wegezweck im Vergleich zu 2017	68
Tabelle 14	Wege pro Person und Tag, Tagesstrecke von Personen mit mindestens einem dienstlichen Weg	69
Tabelle 15	Wegeaufkommen nach detaillierten Einkaufswegezwecken – 2017 und 2023	72
Tabelle 16	Anteile der detaillierten Freizeitwegezwecke an Verkehrsaufkommen und -leistung	73
Tabelle 17	Wegelänge und Wegedauer nach detailliertem Freizeitzweck – Mittelwert und Median im Vergleich	76
Tabelle 18	Wegelänge, Wegedauer und Anteile am Wegeaufkommen und an Personenkilometern von Hauptverkehrsmitteln für ausgewählte Freizeitzwecke	77
Tabelle 19	Verkehrsaufkommen nach detaillierten Wegezwecken (Erlledigung) 2017 und 2023	78
Tabelle 20	Autobestand und Motorisierung (Autos pro 1.000 Personen) 2008 bis 2023 nach Raumtyp in Privathaushalten	83
Tabelle 21	Eckwerte der Autonutzung pro Tag	89
Tabelle 22	Zeiten pro Auto und Tag unterwegs und geparkt an verschiedenen Standorten	91
Tabelle 23	Zentrale Indikatoren der Nutzung von Autos mit unterschiedlichen Antriebsarten 2017 und 2023	98
Tabelle 24	Eckwerte der Nachfrage in ÖSPV, SPNV und SPFV	103
Tabelle 25	Entwicklung des ÖPNV-Modal Split-Anteils der Wege in Abhängigkeit verschiedener soziodemographischer Merkmale	112
Tabelle 26	Sozioökonomische Merkmale von Carsharing-Mitgliedern	120
Tabelle 27	Mobilitätskennzahlen von Carsharing-Nutzenden	121
Tabelle 28	Sozioökonomische Merkmale von Leihräder- und Miet-E-Scootern-Nutzenden	123
Tabelle 29	Mobilitätskennzahlen von Leihräder- und Miet-E-Scootern-Nutzenden	124
Tabelle 30	Verkehrsleistung mit konventionellen Fahrrädern und Pedelecs an einem durchschnittlichen Tag nach Altersgruppen	130
Tabelle 31	Fahrrad- und Pedelec-Bestand nach Raumtyp, Haushaltstyp und ökonomischem Status	131

Tabelle 32	Anteil Personen mit Nutzung von konventionellen Fahrrädern und Pedelecs am Berichtstag mit zurückgelegten Entfernungen	132
Tabelle 33	Anteil an Personen, die mindestens einmal monatlich das Fahrrad oder das Pedelec nutzen, nach Altersgruppe, Raumtyp, ökonomischem Status und Bildungsabschluss – 2017 vs. 2023	133
Tabelle 34	Anteil der Fahrradfahrleistung nach Wegezweck und Häufigkeit der Fahrradnutzung	138
Tabelle 35	Fußverkehr: Durchschnitts- und Absolutwerte – 2002 bis 2023	142
Tabelle 36	Sozioökonomische Merkmale von mobilen Personen mit und ohne Fußweg am Berichtstag	144
Tabelle 37	Mobilitätskennzahlen von mobilen Personen mit und ohne Fußweg am Berichtstag	145
Tabelle 38	Mobilitätskennzahlen und sozioökonomische Merkmale – junge Erwerbstätige, Auszubildende und Studierende nach Geschlecht	154
Tabelle 39	Mobilitätskennwerte und sozioökonomische Merkmale – Personen mittleren Alters nach Haushaltstyp, Tätigkeit und Geschlecht	157
Tabelle 40	Mobilitätskennwerte von Personen ab 70 Jahren nach Pkw-Führerscheinbesitz, persönlichen Einschränkungen und Geschlecht	160
Tabelle 41	Mobilitätskennzahlen nach Geburtsort bzw. Migrationshintergrund	168
Tabelle 42	Zentrale Eckwerte bei Wegen von Kindern und Jugendlichen	174
Tabelle 43	Kita- und Schulweglängen nach Raumtyp und Altersgruppe	179
Tabelle 44	Mobilitätskennzahlen für Wege, Unterwegszeit und Tagesstrecke bei Personen ab 65 Jahren	180
Tabelle 45	Soziodemografische Merkmale nach ökonomischem Status	186
Tabelle 46	Mobilitätsquote, Unterwegszeit, Wege, Wegelängen, Tagesstrecke nach ökonomischem Status des Haushalts	189
Tabelle 47	Tägliche Wegelänge und Tagesstrecke pro Person nach Wegezwecken und ökonomischem Status des Haushalts	189
Tabelle 48	Einzelne Gründe für Mobilitätsverzicht nach Personenmerkmalen	193
Tabelle 49	Aktivitäts- und Mobilitätsverzicht priorisiert: ausgewählte Kennwerte	194
Tabelle 50	Art der benötigten Hilfsmittel bei Mobilitätseinschränkungen	200
Tabelle 51	Durchschnittliche Anzahl Wege pro Person, Tag und Hauptverkehrsmitteln nach Mobilitätseinschränkungen	204
Tabelle 52	Aktivitätsradien nach Anlässen und Mobilitätseinschränkungen	206
Tabelle 53	Übliche Aktivitäten im Wochenverlauf nach Mobilitätseinschränkungen	207
Tabelle 54	Gründe für den Mobilitätsverzicht nach Mobilitätseinschränkungen	207
Tabelle 55	Entfernung zur Arbeitsstätte nach Homeoffice-Option und Häufigkeit von Homeoffice-Tagen	213
Tabelle 56	Kennwerte und konservative Abschätzung des Homeoffice-Effekts	217
Tabelle 57	Dauer der Übernachtungsreisen nach Reiseanlässen	228

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Befragungsprogramm im Hauptfeld: Kernbefragung und Zusatzmodule (M)	26
Abbildung 2	Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR)	27
Abbildung 3	Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7)	29
Abbildung 4	Abweichung der Verkehrsleistung vom Anteil an der Gesamtbevölkerung nach Raumtyp	39
Abbildung 5	Modal Split	44
Abbildung 6	Wegelängenverteilung nach Hauptverkehrsmittel 2023 und 2017	48
Abbildung 7	Hochaufgelöster Modal Split der Wege	49
Abbildung 8	Hochaufgelöster Modal Split nach Personenkilometern	50
Abbildung 9	Verkehrsmittel, Strecken und Zeiten erfasster Etappen	52
Abbildung 10	Modal Split in den Altersgruppen	53
Abbildung 11	Übliche Verkehrsmittelnutzung im Zeitvergleich	54
Abbildung 12	Verkehrsmittelnutzersegmente	55
Abbildung 13	Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Wohnort nach Verkehrsmitteln	57
Abbildung 14	Anteile der Wegezwecke nach Wegen und Personenkilometern 2017 bis 2023	67
Abbildung 15	Modal Split nach Hauptwegezweck – 2017 und 2023 im Vergleich	70
Abbildung 16	Arbeitsbezogene Wege nach Art der Wege und nach Wochentagen 2017 und 2023	70
Abbildung 17	Einkaufswege nach Wochentagen 2017 und 2023	71
Abbildung 18	Anteile der Einkaufswege nach Ankunftszeit des Weges (Montag bis Freitag von 6 bis 22 Uhr) und Ortslage	71
Abbildung 19	Modal Split für ausgewählte Ziellagen und Wegezwecke	75
Abbildung 20	Anteil der detaillierten Freizeitzwecke am Wegeaufkommen der Freizeitwege nach RegioStaR 7	78
Abbildung 21	Verhältnis des Wegeaufkommens ausgewählter detaillierter Erledigungszwecke zueinander nach Geschlecht	79
Abbildung 22	Pkw-Verfügbarkeit in Haushalten nach Raumtyp 2008 bis 2023	82
Abbildung 23	Anteil Personen in Haushalten mit unterschiedlicher Autoausstattung nach Alter 2002 bis 2023	84
Abbildung 24	Kilometer als MIV-Fahrerin oder -Fahrer pro Person und Tag nach Alter 2002 bis 2023	85
Abbildung 25	Alterszusammensetzung der Bevölkerung und der MIV-Fahrleistung nach Alter und Geschlecht 2002 und 2023	86
Abbildung 26	Autos pro erwachsener Person nach Alter und Geburtsjahrgangskohorten	87
Abbildung 27	Bevölkerung nach Autoverfügbarkeit und -nutzung, jeweils für Selbstfahren und Mitfahren 2023	88
Abbildung 28	Anteil Person aus Haushalten ohne Auto nach Gründen für den Autoverzicht des Haushalts	90
Abbildung 29	Autos unterwegs im Wochenverlauf 2017 und 2023	91
Abbildung 30	Anzahl Autos aus Privathaushalten nach Art des Parkplatzes zu Hause	92
Abbildung 31	Anteile des Autobestands nach Antrieb 2017 und 2023	95
Abbildung 32	Altersstruktur der Autos in der MiD 2023 (hochgerechnet) nach Antriebsart	96
Abbildung 33	Bestand der Autos in Privathaushalten nach Zulassungsart 2017 und 2023	97
Abbildung 34	Autobestand nach Anzahl weiterer Autos im Haushalt 2017 und 2023	98
Abbildung 35	Verteilung der Autos nach Antriebsart in Raumtypen 2017 und 2023	99

Abbildung 36	Abstellort zu Hause, differenziert nach Antriebsart 2017 und 2023	100
Abbildung 37	Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten zu Hause oder in der Nähe nach Antriebsart und Parkplatz	100
Abbildung 38	Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in Abhängigkeit von der Qualität des ÖPNV am Wohnort	104
Abbildung 39	Hindernisse der ÖPNV-Nutzung	104
Abbildung 40	Bus und Bahn im Markenkanal	105
Abbildung 41	Zufriedenheit mit dem ÖPNV	106
Abbildung 42	Regelmäßig genutztes Ticket in Abhängigkeit von der ÖPNV-Nutzungshäufigkeit	107
Abbildung 43	Wegelängenverteilung von ÖSPV- und SPNV-Wegen	107
Abbildung 44	Deutschlandticket regional: übliche Fahrkarte nach Bundesländern und Regionstypen	108
Abbildung 45	Wegezwecke der Fahrten mit dem Deutschlandticket	109
Abbildung 46	Käufergruppen Deutschlandticket: übliche Fahrkarte nach Alter und ökonomischem Status	109
Abbildung 47	Personengruppen in Raumtypen für ÖSPV- und SPNV-Wege	110
Abbildung 48	Wegezwecke von ÖPNV-Wegen nach der hauptsächlichen Tätigkeit der Person	111
Abbildung 49	Wegelängenverteilung von Wegen mit dem Fernzug	111
Abbildung 50	Zeitvergleich: Anzahl an Personen, die pro Tag mit dem ÖPNV unterwegs sind	113
Abbildung 51	Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft – gesamt und nach Raumtyp 2017 und 2023	117
Abbildung 52	Personen mit Carsharing-Mitgliedschaft nach Art des Carsharings und Raumtyp	118
Abbildung 53	Nutzungshäufigkeit von Carsharing durch Carsharing-Mitglieder	122
Abbildung 54	Nutzungshäufigkeit von Leihräder und Miet-E-Scootern ohne Personen, die diese Dienste (fast) nie nutzen	122
Abbildung 55	Modalgruppen von Carsharing-Nutzenden	122
Abbildung 56	Nutzende von Leihfahrrädern und Miet-E-Scootern nach Raumtyp	122
Abbildung 57	Modalgruppen von Leihfahrrädern- und Miet-E-Scootern-Nutzenden	125
Abbildung 58	Carsharing, Leihrad und Leihscooter – übliche Nutzung (täglich und wöchentlich)	125
Abbildung 59	Carsharing, Leihrad, Leihscooter, AST und Fahrdienste – im Modal Split	126
Abbildung 60	Spezifische Wegelängen – Anteile bei den verschiedenen Sharing-Angeboten	126
Abbildung 61	Übliche Nutzungshäufigkeit des Fahrrads nach Bundesland	134
Abbildung 62	Übliche Nutzungshäufigkeit des Fahrrads nach Altersgruppen	134
Abbildung 63	Zufriedenheit mit der allgemeinen Verkehrssituation in Bezug auf das Verkehrsmittel Fahrrad nach Altersgruppen – 2017 vs. 2023	135
Abbildung 64	Zufriedenheit mit den Radverkehrsbedingungen nach Regionaltyp	135
Abbildung 65	Anteile konventionelles Fahrrad vs. Pedelec am wegebezogenen Modal Split differenziert nach Wegezweck	136
Abbildung 66	Anteil der Verkehrsmittel Fahrrad vs. Pedelec am Modal Split nach Verkehrsleistung differenziert nach Wegezweck	136
Abbildung 67	Anteil der Personen, die Lastenräder nutzen, nach Regionaltyp	137
Abbildung 68	Tägliche Fahrrad- und Pedelec-Verkehrsleistung von Personen, die mindestens an 1-3 Tagen im Monat den Pkw und/oder den ÖPNV nutzen, nach Regionaltyp	138
Abbildung 69	Entwicklung des Fußwegeanteils (Hauptverkehrsmittel) an den Wegen – 2002 bis 2023	141
Abbildung 70	Übliche Häufigkeit von reinen Fußwegen	143

---

Abbildung 71	Bericht von Fußwegen am Stichtag nach Häufigkeit des Zufußgehens	143
Abbildung 72	Hauptwegezwecke von Fußwegen – gesamt und nach Raumtypen	146
Abbildung 73	Zufriedenheit mit der Verkehrssituation des Zufußgehens am Wohnort nach Häufigkeit von Fußwegen differenziert nach Raumtypen	147
Abbildung 74	Führerscheinbesitz nach Altersgruppen und Geschlecht im Zeitverlauf	151
Abbildung 75	Mobilitätskennzahlen nach Alter und Geschlecht	152
Abbildung 76	Modal Split der Wege nach Alter und Geschlecht	153
Abbildung 77	Übliche Nutzungsmuster bei jungen Erwerbstägigen, Auszubildenden und Studierenden nach Geschlecht	155
Abbildung 78	Modal Split der Wege – junge Erwerbstägige, Auszubildende und Studierende nach Geschlecht	156
Abbildung 79	Wegezwecke – Personen mittleren Alters nach Haushaltstyp, Tätigkeit und Geschlecht	159
Abbildung 80	Übliche Nutzungsmuster bei Personen mittleren Alters nach Haushaltstyp, Tätigkeit und Geschlecht	159
Abbildung 81	Übliche Nutzungsmuster bei Personen ab 70 Jahren nach Pkw-Führerscheinbesitz, persönlichen Einschränkungen und Geschlecht	161
Abbildung 82	Migrationshintergrund	163
Abbildung 83	Migrationshintergrund nach Geburtsort	163
Abbildung 84	Altersklasse nach Herkunftsregion	164
Abbildung 85	Ökonomischer Status nach Herkunftsregion	165
Abbildung 86	Raumtyp des Wohnortes in Deutschland nach Herkunftsregion	165
Abbildung 87	Personen nach Anzahl der Autos im Haushalt und Herkunftsregion	166
Abbildung 88	Fahrradverfügbarkeit nach Geburtsort	167
Abbildung 89	Fahrradverfügbarkeit nach Geburtsort und Geschlecht	167
Abbildung 90	Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Herkunftsregion	169
Abbildung 91	Modal Split der Verkehrsleistung nach Herkunftsregion	169
Abbildung 92	Nutzersegmente nach Herkunftsregionen	170
Abbildung 93	ÖPNV-Nutzungsgruppen nach Herkunftsregionen	171
Abbildung 94	Mobilitätsausstattung der Haushalte, in denen Kinder und Jugendliche leben	173
Abbildung 95	Begleitung auf Wegen von Kindern und Jugendlichen	175
Abbildung 96	Modal Split von Kindern beim Verkehrsaufkommen und bei der Verkehrsleistung nach Altersgruppen	176
Abbildung 97	Wegezwecke bei Wegen von Kindern und Jugendlichen	176
Abbildung 98	Verkehrsmittelnutzung für unterschiedliche Wegezwecke von Kindern und Jugendlichen	177
Abbildung 99	Mobilitätskennzahlen für Kinder und Jugendliche im Zeitvergleich 2002 bis 2023	178
Abbildung 100	Wie weit sind die Wege im Nahbereich (bis 50 Kilometer)?	179
Abbildung 101	Wegeanzahl, Wegelänge und Tagesstrecke nach Geschlecht und Haushaltstyp	181
Abbildung 102	Modal Split von Personen in Seniorenhäushalten ab 65 Jahren	182
Abbildung 103	Zufriedenheit mit Verkehrsmitteln im Alter	182
Abbildung 104	Gründe für Pkw-Verzicht nach Raumtyp	187
Abbildung 105	Pkw-Verfügbarkeit, Fahrradbesitz und ÖPNV-Zeitkarten-Besitz nach ökonomischem Status	188

---

---

Abbildung 106	Modal Split nach ökonomischem Haushaltstatus	191
Abbildung 107	Zufriedenheit mit Verkehrsmitteln nach ökonomischem Status	191
Abbildung 108	Genereller Aktivitäts- und Mobilitätsverzicht nach Personenmerkmalen	192
Abbildung 109	Aktivitätsverzicht priorisiert: Segmente und ausgewählte Kennwerte	194
Abbildung 110	Segmente Aktivitätsverzicht: übliche Aktivitätshäufigkeit	195
Abbildung 111	Mobilitätseinschränkungen und Unterstützungsbedarf nach Alter und Geschlecht	199
Abbildung 112	Art der gesundheitlichen Mobilitätseinschränkung	200
Abbildung 113	Mobilitätskennzahlen nach Mobilitätseinschränkungen	201
Abbildung 114	Haushalte mit Pkw und Einschätzung zur Notwendigkeit des Besitzes/der Verfügbarkeit nach Mobilitätseinschränkungen	202
Abbildung 115	Gründe für Nicht-Pkw-Besitz nach Mobilitätseinschränkungen	203
Abbildung 116	Pkw-Zugang und Führerscheinbesitz nach Mobilitätseinschränkungen	204
Abbildung 117	Bewertung der Verkehrssituation vor Ort nach Mobilitätseinschränkungen	205
Abbildung 118	Anteil Personen mit genereller Homeoffice-Praxis unter Erwerbstägigen nach Personengruppen	212
Abbildung 119	Umfang der generellen Homeoffice-Praxis nach Umfang der Erwerbstätigkeit	213
Abbildung 120	Umfang der generellen Homeoffice-Praxis nach Haushaltstyp und Geschlecht	214
Abbildung 121	Mittlere Entfernung zur Arbeitsstätte in km nach Häufigkeit von Homeoffice-Tagen und Homeoffice-Intensität	215
Abbildung 122	Tagesstrecke nach genereller Homeoffice-Praxis, ökonomischem Status des Haushalts und Arbeitsort am Berichtstag	215
Abbildung 123	Startzeit des Weges	216
Abbildung 124	Berufsbedingte (Nicht-) Mobilität am Berichtstag nach ökonomischem Status	218
Abbildung 125	Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Arbeitsort am Stichtag	218
Abbildung 126	Durchschnittliche Wegelängen nach Verkehrsmitteln und Wegezweck nach Arbeitsort am Stichtag	219
Abbildung 127	Häufigkeit von Online-Shopping 2017 und 2023	220
Abbildung 128	Häufigkeit von Online-Shopping nach Raumtyp, Alter und ökonomischem Status	221
Abbildung 129	Tagesstrecke nach Wegezweck, Alter und Häufigkeit von wenig Online-Shopping 2017 und 2023	222
Abbildung 130	Tagesstrecke nach Wegezweck, Alter und Häufigkeit von viel Online-Shopping 2017 und 2023	222
Abbildung 131	Beispielhafte Online-Aktivitäten am Berichtstag	223
Abbildung 132	Tagesreisen und Übernachtungsreisen nach Haushaltstyp	225
Abbildung 133	Reisezweck von Tagesreisen und Übernachtungsreisen	226
Abbildung 134	Hauptverkehrsmittel bei Tagesreisen und Übernachtungsreisen	226
Abbildung 135	Entfernung vom Reiseziel nach Anlässe	227
Abbildung 136	Was das alles bedeutet – und wie es weitergehen könnte?	233

---



## 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? Welche Rolle spielen Homeoffice und andere digitale Verrichtungen? 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.

Über den vorliegenden Bericht hinaus liegen weitere Dokumente unter [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de) vor. 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 Berichts.

Wir wünschen eine spannende Lektüre!

Ihr MiD-Projektteam



## Datengrundlage

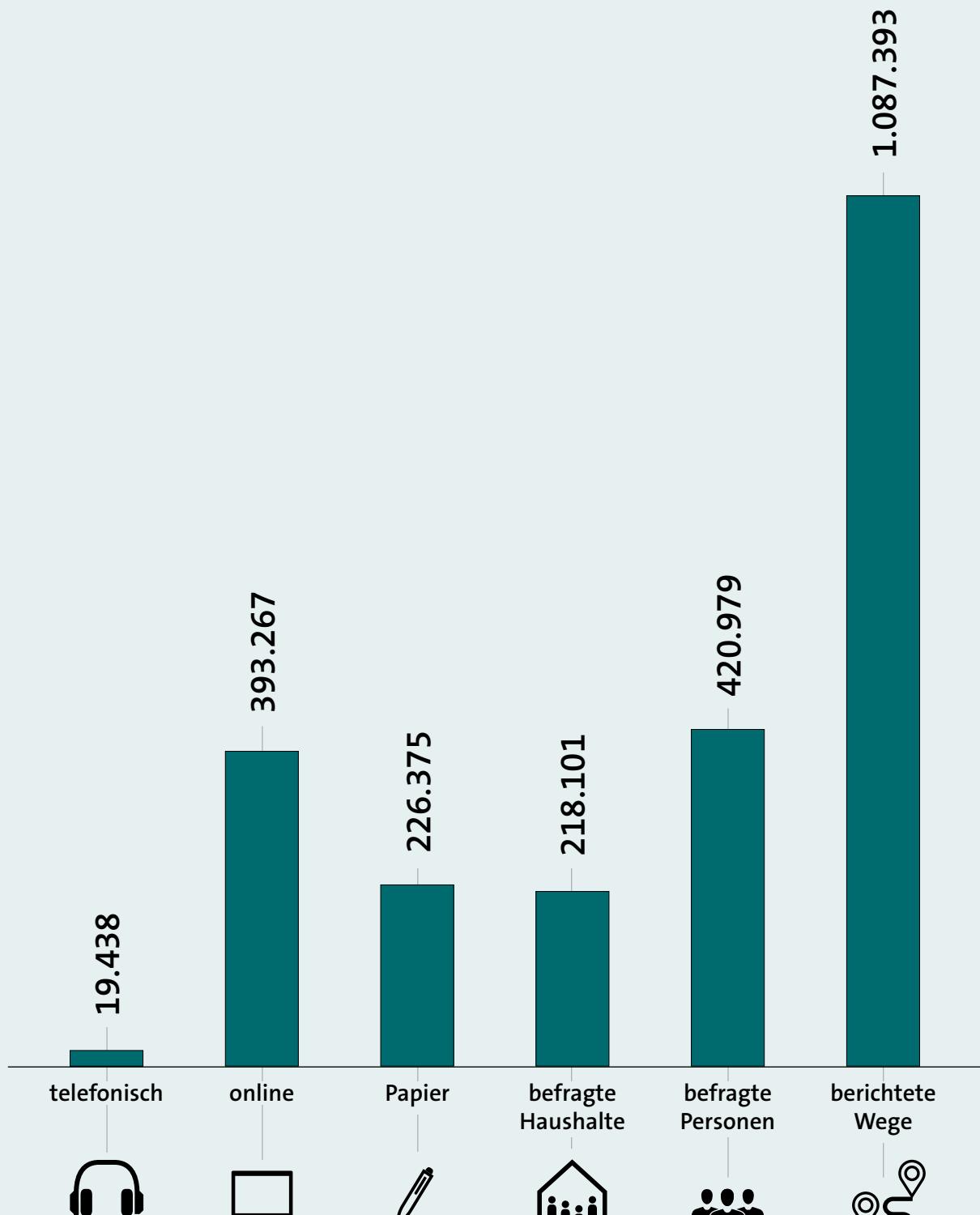
Nach 2002, 2008 und 2017 hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) 2023 das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH zum vierten Mal mit der Durchführung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) beauftragt. Auf Auftraggeberseite beteiligt waren erneut über 60 regionale Partner, die unterschiedliche regionale Vertiefungen in Auftrag gegeben haben. Wie seit 2008 erfolgte die Bearbeitung gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsorschung 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 April 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. Wir danken an dieser Stelle allen Studienteilnehmerinnen und -teilnehmern ganz herzlich!

Befragt wurden 420.979 Personen, die 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.

Wir möchten darauf hinweisen, dass die Ergebnisse von Stichprobenerhebungen immer von den tatsächlichen Werten in der Gesamtbevölkerung abweichen können. Die mögliche Spanne dieser Abweichung nennt man „Konfidenzintervall“. Dank der außerordentlich großen Stichprobe ist das Intervall bei der MiD bei den Mobilitätskennwerten sehr klein und die Ergebnisse sind sehr präzise. Allerdings wird das Intervall größer, je kleiner die ausgewertete Teilmenge ist. Wenn Ergebnisse nur kleine Unterschiede aufweisen und sich auf eine Teilmenge beziehen (z. B. eine Bevölkerungsteilgruppe oder eine Region mit kleiner Stichprobe), müssen diese mit entsprechender Vorsicht interpretiert werden. Dies ist insbesondere auch im Zeitvergleich zu beachten: Kleinere Unterschiede müssen nicht unbedingt eine echte Veränderung in diese Richtung darstellen. Eine ausführliche Erläuterung zu den statistischen Hintergründen wird im Methodenbericht dargestellt.



# Ergebnistelegramm

## 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 befinden sich 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 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 Unterwegszeit 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 Nutzung 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 Fahrer 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 2023/24 fast ein Sechstel der Erwachsenen mehr oder weniger regelmäßig entschied.

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.

## Nahmobilität im Plus

Fuß- und Radverkehr können zur sogenannten „Nahmobilität“ gerechnet werden. Sie führen oft nur über verhältnismäßig kurze Distanzen. Trotzdem ist ihr Beitrag nicht gering zu schätzen. Werden reine Fußwege, Abschnitte zu Fuß etwa zu einer Haltestelle und Wege mit dem Rad hinsichtlich ihres Kilometeranteils zusammengefasst, bilden sie 2023 nahezu ein Zehntel aller bewältigten Kilometer ab.

Vor allem das reine Zufußgehen verdient mehr Aufmerksamkeit. Es umfasst 2023 mehr als ein Viertel aller Wege. Auswertungen zu der Gruppe der Fußgängerinnen und Fußgänger zeigen, dass sie sich oft auch in der übrigen Verkehrsmittelwahl vom Durchschnitt unterscheiden und zu einer umweltgerechteren Mobilität beitragen.

Auch der Radverkehr kann dies für sich in Anspruch nehmen. Sein Kilometeranteil wächst – elektrisch getrieben. Aber die Zufriedenheit dem Radverkehr sinkt und die MiD-Ergebnisse lassen vermuten, dass eine verbesserte Infrastruktur sowohl im Rad- wie auch im Fußverkehr weiteren Zuwachs für diese beiden Mobilitätsoptionen mit sich bringen könnte.

## Mobilitätsanlässe – trotz einiger Veränderungen stabil

Die Struktur der Wegezwecke hat sich nur wenig verändert. 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.

Dies geht einher mit Homeoffice-bedingten Veränderungen innerhalb des beruflich bedingten Verkehrs. Der Anteil des klassischen Berufsverkehrs mit Wegen von oder zur Arbeit geht zurück, Dienstwege während der Arbeitszeit nehmen vor allem für regelmäßige Tätigkeiten etwa im Handwerk oder Servicebereich zu. Die Homeoffice-Effekte erklären den insgesamt festgestellten leichten Mobilitätsrückgang zu einem nicht unerheblichen Teil von zwei Dritteln oder mehr, abhängig von den getroffenen Annahmen.

## 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 Sechstel mit Elektromotor.

Die mit dem Wachstum der Pkw-Flotte verbundene höhere Autoverfügbarkeit umfasst alle Altersgruppen – Besitz im Haushalt und Verfügbarkeit unabhängig vom eigenen Besitz zusammengekommen. Eine Kohortenanalyse zeigt darüber hinaus, dass in den Altersgruppen zwischen Mitte 30 und 60 Jahren wie in den MiD-Ausgaben zuvor auch 2023 über 90 Prozent der befragten Personen über einen Zugang zum Auto verfügen. Spätestens ab dieser Lebensphase unterscheiden sich also – anders als oft erwartet – bisher nachwachsende Generationen nicht von den vorherigen. Allerdings ist die tatsächliche Pkw-Nutzung fast durchweg rückläufig, vor allem in jüngeren Altersgruppen, kaum dagegen unter den Befragten im Rentenalter. Bezogen auf alle Pkw, sinkt die durchschnittliche tägliche Fahr- bzw. Bewegtzeit pro Fahrzeug von knapp 50 Minuten im Jahr 2008 auf gut 40 im Jahr 2023.

Rund 5 Prozent der in den Privathaushalten verfügbaren Autos sind inzwischen voll elektrisch. Dieser Anteil ist noch immer niedrig. Aber das Nutzungsmuster dieses neuen Segments hat sich dem der übrigen (jüngeren) Flotte weitgehend angepasst. Anders als nach 2017 weisen E-Autos also keine spezifischen Einsatzmuster mehr auf, sondern werden normaler Flottenbestand.

Innerhalb des Pkw-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.

Die wachsende Pkw-Flotte führt auch zu einer größeren Inanspruchnahme öffentlicher Parkflächen. Während 2017 gut 8 Mio. von den rund 43 Mio. in Privathaushalten verfügbaren Pkw zu Hause öffentlich abgestellt wurden, sind dies 2023 etwa 10 Mio. von nun rund 46 Mio. Autos, ein Plus des Flächenbedarfs von über einem Fünftel.

Der durchschnittliche entfernungsge wichtete Pkw-Besetzungsgrad ist im Vergleich zu 2017 nahezu stabil. Er liegt 2023 mit nur einem geringfügigen Minus weiterhin bei etwa 1,4 Personen, hat sich aber gegenüber 2008 etwas verringert.

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.

## Kinder und Senioren unterwegs

Neben anderen sind Kinder und Jugendliche sowie Seniorinnen und Senioren Gruppen mit spezifischen Mobilitätsbedürfnissen. Beiden Gruppen widmet sich die MiD 2023 mit speziellen Auswertungen.

Für die Kinder zeigt es den oft dominanten Blick vom Autorücksitz aus. Etwa zwei Drittel der Kindermobilität finden in dieser Form statt. Dabei gehen bei Kindern wie Jugendlichen die Aktivitätsquoten zurück, obwohl die Längen für Kita- und Schulwege relativ konstant bleiben. Unter den Jugendlichen ab 14 Jahren ändert sich der Verkehrsmittelmix bei mehr Eigenständigkeit insbesondere in Richtung des öffentlichen Verkehrs. Das Fahrrad spielt in beiden Teilgruppen eine Rolle, ist aber auch nicht in allen Familien-Haushalten vorhanden.

Unter den Senioren und Seniorinnen zeigen sich ab der Altersgrenze von 65 Jahren leicht und ab 75 deutliche Rückgänge des Mobilitätsniveaus. Es reduziert sich von rund drei auf eher zwei Wege pro Person und Tag. Dabei bleiben Pkw-Verfügbarkeit und auch die Pkw-Nutzung auf hohem Niveau. Darüber hinaus spielen hier Mobilitätseinschränkungen bereits unter den jüngeren der älteren Bürgerinnen und Bürger eine oft unterschätzte Rolle. An der 65-Jahre-Grenze beträgt der „Handicap-Wert“ etwa ein Fünftel.

## Alltagsmobilität auch abhängig vom ökonomischen Status – mit teilweise erkennbaren Teilhabe einschränkungen bei „Mobilitätsarmut“

Betrachtungen zur „Mobilitätsarmut“ zeigen, dass es oft eher um „Aktivitätsarmut“ geht und weniger um eine nicht mögliche Mobilität. Die betroffenen Gruppen finden sich oft im hohen Lebensalter, teilweise aber auch ökonomisch bedingt unter jungen Erwachsenen.

Ausschlaggebend sind relativ gleichgewichtig entweder infrastrukturelle oder aber persönliche finanzielle beziehungsweise gesundheitliche Gründe. Insbesondere gesundheitliche Defizite führen dabei zu Teilhabe einschränkungen.

Dies steht mit Ausnahme finanzieller Beschränkungen oft nicht in direktem Zusammenhang mit der ökonomischen Haushalts situation. Trotzdem zeigen sich entlang der Trennlinien einer solchen Einstufung unterschiedliche Mobilitätsniveaus. Wie bereits 2002, 2008 und 2017 gilt weiterhin, dass gut situierte Personen höhere und weitere Aktivitätsradian realisieren – und dies zu größeren Anteilen als weniger gut gestellte Personen mit einer hohen Autoorientierung tun.

## Vielschichtige Mobilität bei Migrantinnen und Migranten

Die MiD 2023 betrachtet detaillierter als die Erhebung 2017 die Mobilität der Migrantinnen und Migranten. Dies ist allerdings ein komplexes Bild und es muss deutlich zwischen verschiedenen Herkunftsregionen unterschieden werden, so dass sich einfache Schlussfolgerungen verbieten. Im Querschnitt unterscheiden sich Mobilitätsbedürfnisse und -muster in dieser Gruppe nicht grundlegend von der übrigen Bevölkerung. Festgehalten können jedoch ein etwas niedriges Mobilitäts gesamtniveau, eine geringere Pkw-Besitzquote und größere ÖPNV-Orientierung. Die Auswertung unterstreicht die Bedeutung des ÖPNV, insbesondere für Personen ohne Pkw.

## 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. Nahmen 2017 insgesamt 22 Prozent der Carsharer trotz Mitgliedschaft dieses Angebot fast nie in Anspruch, hat sich dieser Anteil bis 2023 jedoch 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.

## Mobilitätshandicaps betreffen jede siebte Person

Nach eigener Angabe sind 14 Prozent der Bevölkerung von einer Mobilitäts einschränkung betroffen. Dazu gehören vor allem Geh- oder Sehbehinderungen. Dies betrifft alle Bevölkerungsgruppen und alle Altersklassen. Allerdings nimmt das Ausmaß mit dem Alter zu. In der Gruppe der ab 70-Jährigen ist dies jede dritte Person.

Erfragt wird auch die Nutzung von Hilfsmitteln. Besonders bei älteren Bürgerinnen und Bürgern spielen diese eine wichtige Rolle in der Alltagsmobilität. So ist unter den ab 70-Jährigen mit einer berichteten Einschränkung ebenfalls etwa ein Drittel auf einen Rollator, Rollstuhl oder sogar ein Elektromobil angewiesen.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Verkehrsinfrastruktur unzureichend auf die Bedürfnisse und Anforderung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ausgerichtet ist. Sie erfahren ungenügende Unterstützung und die gesundheitlichen Einschränkungen gehen mit einer teilweise deutlichen und unfreiwilligen Reduktion der Alltagsmobilität einher.

### Tages- und Übernachtungsreisen ebenfalls im Fokus

Die MiD 2023 erfasst nicht nur – wie in früheren Ausgaben – über den Stichtag hinaus in den letzten drei Monaten zurückgelegte Reisen mit Übernachtung, sondern auch Tagesreisen. Beides wird über alle Anlässe und Ziele hinweg erfasst, einschließlich von Reisen ins Ausland.

Die darauf basierende Hochrechnung führt für die Wohnbevölkerung ab 14 Jahren zu 1,7 Mrd. Tagesreisen und 0,5 Mrd. Reisen mit Übernachtung pro Jahr. Dies sind pro Quartal im Schnitt schätzungsweise 24 Tagesaktivitäten oder Ausflüge sowie dienstliche Unternehmungen über den üblichen Alltag hinaus, also mit einer weit gesteckten Definition.

Auch bei diesen Reisen dominiert das Auto, sofern sie über entsprechende Entfernung führen. Bei den Tagesreisen, die zu 96 Prozent innerdeutsch erfolgen, liegt der Auto-Anteil insgesamt bei 68 Prozent. Bei innerdeutschen Reisen mit Übernachtung ergibt sich mit 69 Prozent ein MIV-Anteil von rund zwei Dritteln. Bei Reisen ins europäische Ausland erreicht er etwa die Hälfte dieser Trips.

Zusätzlich können unter der Rubrik der Tagesreisen auch Reisen von Fernpendlern unter die Lupe genommen werden, die zwischen verschiedenen Wohnsitzen wechseln und häufig über die Wochenenden pendeln. Der Anteil dieser Gruppe an der Gesamtbevölkerung liegt im Bereich zwischen 1 und 2 Prozent,

wenn die Schwelle einer 100-Kilometer-Entfernung herangezogen wird. Diese Reisen finden mehrheitlich mit dem Auto statt. Aber auch der Fernverkehr der Bahn spielt eine Rolle. Die Entfernung sind oft erheblich. Bei jeweils zwei Fünftel der Fernpendler sind es Strecken über 100 bis 250 bzw. 250 bis 500 Kilometer. Ein weiteres Fünftel ist sogar noch länger.

### 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.



## 1. MiD: Aufgabe und Konzept

„Mobilität in Deutschland“ (MiD) ist die größte nationale Erhebung zum alltäglichen Verkehrsverhalten in Deutschland. Der Vergleich der MiD 2023 mit ihren Vorgängererhebungen aus den Jahren 2002, 2008 und 2017 ermöglicht tiefgehende Analysen der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Deutschland über den Zeitraum von zwei Jahrzehnten. Dementsprechend stellt die MiD 2023 wie ihre Vorgängerinnen einen zentralen Baustein der deutschen Verkehrsstatistik und eine wichtige Datengrundlage für Politik und Wirtschaft dar. Fachleute aus den Bereichen Datenanalyse, Statistik und Modellierung aus Deutschland und dem Ausland werden sie für Analysen und Prognosen der Verkehrsfrage nutzen.

Mit der aktuellen MiD 2023 liegt ein umfassender Datensatz für die Beschreibung der Alltagsmobilität der deutschen Wohnbevölkerung vor. Um neueren gesellschaftlichen Entwicklungen wie der zunehmenden Beliebtheit von Homeoffice und Online-Shopping oder der Verfügbarkeit neuer Verkehrsmittel Rechnung zu tragen, wurde die MiD 2023 im Vergleich zu Vorgängererhebungen um neue Fragen erweitert, gleichzeitig wurden „alte“ Fragen angepasst und aktualisiert.

Das spezielle Studiendesign der MiD 2023 umfasst nicht nur eine Bundesstichprobe, sondern integriert auch die Datensätze der Vertiefungsstichproben im Auftrag von über 60 regionalen Partnern, die sich der Bundeserhebung angeschlossen haben, um die Ergebnisse zur Alltagsmobilität regional vertiefen zu können. Die Daten der Bundesstichprobe bilden zusammen mit den Daten der Vertiefungsstichproben einen Datensatz über das Mobilitätsverhalten, der in seiner Breite und Tiefe bisher in Deutschland einzigartig ist. Im Ergebnis beinhaltet die gesamte MiD-Stichprobe Angaben zu mehr als einer Million Wege von über 420.000 Befragten aus nahezu 220.000 Haushalten.

### Erhebungsdesign und Studieninhalte: Kombination von Innovation und Kontinuität

Die MiD 2023 hat zuallererst den Anspruch, eine umfassende und aktuelle Bestandsaufnahme der Alltagsmobilität in Deutschland zu liefern. Bei der Erstellung der MiD 2023 wurde jedoch sehr viel Wert auf Vergleichbarkeit zu den Vorgängerhebungen gelegt. So wurden die bei der MiD 2017 eingeführten Imputationsverfahren für die Kernvariablen der Wege-

länge, der Wegedauer und des genutzten Hauptverkehrsmittels auch bei der MiD 2023 angewandt. Auch der vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) in Zusammenarbeit mit dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) konzipierte regionalstatistische Raumtyp („RegioStaR“), der erstmals 2017 in die MiD eingeführt wurde, ist in der MiD 2023 wieder enthalten. Schließlich wurden die Gewichte für die Hochrechnung der MiD 2023 nach dem gleichen Verfahren wie 2017 entwickelt. Sie basieren auf der aktuellsten Datengrundlage zur Bevölkerungsentwicklung aus dem Zensus 2022 und seiner Fortschreibung für Dezember 2023.

Die Zeit zwischen der MiD 2017 und der aktuellen MiD 2023 ist geprägt durch verschiedene, für die Mobilität sehr einschneidende Ereignisse. Allen voran ist hier natürlich die Corona-Phase in den Jahren 2020-2022 zu nennen, die nicht nur eine Reduktion des Verkehrs insgesamt bewirkte, sondern auch eine zwischenzeitliche Abkehr vom ÖPNV und eine Zuwendung zum privaten Pkw. Gleichzeitig fällt aber auch die Einführung des 9€-Tickets und des späteren Deutschlandtickets in diesen Zeitraum. Schließlich gab es vor allem im städtischen Raum Flächenumwidmungen zu Gunsten der Radverkehrsinfrastruktur sowie technisch relevante Entwicklungen im Bereich der Pedelecs und E-Bikes, wo nun deutlich leistungsstärkere Modelle als je zuvor verfügbar sind.

Die Studienteilnehmenden konnten dabei zwischen den gleichen Erhebungsinstrumenten wählen wie 2017. Ihnen standen computergestützte Telefoninterviews (CATI), Papierfragebögen (PAPI) und computergestützte Online-Interviews (CAWI) zur Auswahl, wobei im Vergleich zu 2017 im Jahr 2023 deutlich mehr CAWI und deutlich weniger CATI in Anspruch genommen wurde.

### Neue Vertiefungsthemen

Inhaltlich beleuchtet die MiD 2023 diverse gesellschaftliche relevante Aspekte, die in ihren Vorgängerversionen entweder noch gar nicht oder noch nicht in der aktuellen Tiefe erfasst wurden. Hierzu gehören zum Beispiel die Themen „Mobilitätshandicaps“ sowie Mobilität auf Reisen mit und ohne Übernachtung. So enthält die MiD 2023 spezifische Fragen zu notwendigen Hilfsmitteln bei der Mobilität wie einem Rollator, Rollstuhl oder notwendigen Begleitungen durch andere Personen. Zudem wurden zufällig ausgewähl-

ten Teilnehmenden sehr detaillierte Fragen zu Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen sowie den dabei genutzten Verkehrsmitteln zum Reiseziel und vor Ort am Reiseziel gestellt. Dies ermöglicht umfassendere Analysen der Reisemobilität als frühere Erhebungen der MiD.

Neben dem bereits genannten Homeoffice und Online-Shopping wird das Thema Elektromobilität, einschließlich Pedelecs, in der aktuellen MiD 2023 detaillierter erfasst als in früheren Erhebungen. Dadurch kann sowohl der Besitz dieser neuen Verkehrsmittel als auch deren Nutzung genauer analysiert werden. All diese Neuerungen tragen dazu bei, die MiD 2023 zu einer umfassenden empirischen Datengrundlage für die Abbildung der aktuellen Mobilität in all ihren Facetten in Deutschland zu machen.

## Bestandsaufnahme der Mobilität 2023

Der vorliegende Bericht konzentriert sich auf die Darstellung der Alltagsmobilität in Deutschland im Jahr 2023 und vergleicht sie an den zentralen Stellen mit Ergebnissen der bisherigen MiD-Zitreie. Nach dieser kurzen Einleitung folgt zunächst ein Kapitel, in welchem das Studiendesign und die zentralen Begriffe der MiD 2023 genauer erläutert werden.

Im Anschluss werden die Ergebnisse im Hinblick auf die zentralen Kennzahlen der Verkehrsplanung und -forschung präsentiert. Hierzu zählt in erster Linie der Modal Split beim Verkehrsaufkommen und bei der Verkehrsleistung. Die folgenden Kapitel beschäftigen sich mit der Ausstattung der Haushalte in Deutschland mit verschiedenen Verkehrsmitteln, deren Nutzung und den dieser Nutzung zugrunde liegenden Wegezwecken. Hierzu gehören auch Analysen der Inter- und Multimodalität, also der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf ein und demselben Weg bzw. der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf unterschiedlichen Wegen im Tages- und Wochenverlauf.

Die anschließenden Abschnitte widmen sich genaueren Analysen der Nutzung einzelner Verkehrsmittel wie der privaten Automobilität, der Elektromobilität, dem ÖPNV, Carsharing und On-Demand-Angeboten, dem Fahrradverkehr und den Fußwegen. Diese Kapi-

tel zielen vor allem darauf ab wiederzugeben, welche Verkehrsmittel wie stark von welchen Personengruppen aus welchen Gründen genutzt werden und welche Bedeutung deren Nutzung im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung insgesamt hat. Darüber hinaus werden in diesen Kapiteln spezifische Themen wie Elektromobilität und Pedelecs genauer betrachtet, deren gesellschaftliche Bedeutung seit der MiD 2017 weiter zugenommen hat.

Die darauf folgenden Kapitel widmen sich spezifischen Themen, die in der MiD 2023 entweder neu hinzugekommen sind oder deutlich detaillierter erhoben wurden als in früheren Erhebungen. Dabei wird ein Blick auf die Mobilität spezifischer Personengruppen geworfen. Hierzu gehören sowohl Analysen potentieller Unterschiede in der Mobilität von Frauen und Männern, als auch Auswertungen zu der spezifischen Mobilität von Kindern und Menschen mit gesundheitsbedingten Mobilitätseinschränkungen.

Im weiteren Verlauf wird die berufsbedingte Mobilität genauer beleuchtet, was auch die Fernpendler mit einschließt. Danach wird im Komplex „Digitales“ die Bedeutung von Homeoffice und Online-Shopping für die Verkehrsentwicklung untersucht. Beide Themenbereiche wurden in der MiD 2023 detaillierter erhoben als in der MiD 2017. Dementsprechend liefert ein Kapitel einen aktuellen Einblick in die Bedeutung dieser beiden Themenbereiche für die Mobilität nach dem Ende der Pandemie. Ein weiteres Kapitel widmet sich der Mobilität auf Tagesreisen und auf Reisen mit mindestens einer Übernachtung. Auch diese beiden Themenbereiche wurden in der MiD 2023 deutlich differenzierter erfasst als in früheren Erhebungen.

Abschließend werden die Ergebnisse der MiD 2023 den Erkenntnissen aus anderen Datenquellen gegenübergestellt und in ihrer gesamten Aussage eingeordnet.

Die in diesem Bericht dargestellten Ergebnisse zielen somit einerseits darauf ab, eine umfassende aktuelle Bestandsaufnahme der Alltagsmobilität der Menschen in Deutschland zu liefern. Gleichzeitig schöpfen die in diesem Bericht präsentierten Auswertungen nur einen Bruchteil des reichen Datenschatzes der

MiD 2023 aus. Dementsprechend soll der Bericht auch als Grundlage und Inspiration für weitere Analysen und Nutzungsmöglichkeiten der MiD 2023 dienen.

In diesem Bericht wird an einigen Stellen die männliche und die weibliche Form verwendet und an anderen nicht, je nachdem ob es bei dem jeweiligen Wort eine allgemein anerkannte männliche oder weibliche Form gibt oder nicht. Unabhängig von der konkreten Wortwahl sind aber bei den Analysen stets alle in Deutschland lebenden Menschen gemeint, insofern es sich nicht explizit um Auswertungen zu bestimmten Untergruppen der Bevölkerung handelt.



## 2. Studiendesign und zentrale Begriffe

Zum besseren Verständnis des vorliegenden Berichtes und zur Einordnung der Ergebnisse werden im Folgenden der Erhebungsaufbau und wichtige in der MiD 2023 verwendete Begriffe erläutert. Eine ausführliche Darstellung des Erhebungsdesigns und des Feldverlaufs können dem Methodenbericht der MiD 2023 entnommen werden.

### Aufbau des Studiendesigns: die zwei Erhebungsstufen der MiD 2023

In der ersten Erhebungsstufe wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der die Haushaltsgröße, Angaben zu den einzelnen Haushaltsmitgliedern, den im Haushalt vorhandenen Verkehrsmitteln und einige weitere Merkmale erhoben wurden. Diese Angaben wurden stellvertretend von einem Haushaltsmitglied für alle Haushaltsmitglieder vorgenommen.

In einer zweiten Erhebungsstufe wurden alle Haushaltsmitglieder im Rahmen eines Personeninterviews einzeln nach persönlichen Merkmalen, nach ihren Wegen an einem fest vorgegebenen Stichtag und nach ihren Tagesreisen in den letzten vier Wochen sowie ihren Reisen mit mindestens einer Übernachtung in den letzten drei Monaten befragt. Wenn möglich, wurde jede Person selbst befragt.

Bei der Erhebung gab es keine Alterseinschränkung. Bis zum Alter von zehn Jahren wurden die Eltern gebeten, stellvertretend für ihre Kinder zu antworten. Im Alter von zehn bis 13 Jahren konnten entweder die Kinder selbst oder ihre Eltern antworten. Ab 14 Jahren sollten die Personen selbst an der Befragung teilnehmen. War dies nicht möglich, konnte das Interview stellvertretend mit einem anderen Haushaltsmitglied geführt werden.

Die Erhebungsphase für die MiD 2023 erstreckte sich kontinuierlich über mehr als zwölf Monate. Nach der Stichprobenziehung wurde für jede Haushaltsadresse ein konkreter Stichtag für die Erhebung der Wege festgesetzt, der im weiteren Verlauf den sukzessiven Einsatz eines Kontakts für den Versand bzw. die Vorlage im Telefonstudio bestimmte. Durch die Trennung in die beiden oben beschriebenen Stufen und sich dadurch bedingende Laufzeiten für Ankündigungen bzw. Wiedervorlagen erstreckten sich die Erhebungsarbeiten von April 2023 bis Juli 2024.

Der so realisierte Datensatz der MiD-Stichprobe umfasst die Angaben von knapp 421.000 Personen aus 218.000 Haushalten. Im Rahmen der MiD wurden über eine Million Wege erhoben. Von der MiD-Stichprobe entfallen 39.847 Haushalte auf die vom Bundesministerium für Verkehr in Auftrag gegebene Bundesstichprobe und 178.254 Haushalte auf regionale Vertiefungsstichproben. Im Gegensatz zur Erhebung aus dem Jahr 2008 sind in den Datensätzen der MiD 2023 wie bereits bei der MiD 2017 auch die Fälle der regionalen Vertiefungsstichproben enthalten.

In der ersten MiD 2002 wurde auf Basis einer Methodenstudie der Wechsel von einem rein postalisch-schriftlichen Verfahren zu einer schriftlichen und telefonischen Erhebung vollzogen. Für die darauffolgende MiD 2008 wurde auf das postalisch-schriftliche Verfahren in der Wegeerfassung verzichtet. In der Erhebung 2023 wurden wie auch bei der MiD 2017 in beiden Erhebungsstufen (Haushalte und Personenbzw. Wegeerfassung) alle drei Methoden eingesetzt: telefonische, schriftliche und Online-Befragung. Dieses bereits in der Ausschreibung festgelegte Verfahren sollte den Befragten möglichst alle Optionen nahe an ihrer individuellen Präferenz bieten und in der Kombination zu einer guten Abdeckung der Grundgesamtheit führen.

### Kernbefragung und Modulfragen

Die Befragungsinhalte der beiden Interviews sind [Abbildung 1](#) zu entnehmen. Insgesamt können sieben Ebenen der Datenauswertung unterschieden werden: Haushalte, Personen, Wege, Autos, Tagesreisen, Reisen mit mindestens einer Übernachtung und Etappen.

Bei der Entwicklung des Fragebogens wurde auf die Vergleichbarkeit der Instrumente zwischen der MiD 2023 und der MiD 2017 sowie früheren Erhebungen geachtet. Aufgrund gesellschaftlicher Veränderungen wurde jedoch auch die Aufnahme neuer Fragen nötig. Um die Befragten nicht durch einen zu umfangreichen Fragenkatalog zu belasten, wurden nur die Fragen zu zentralen Merkmalen der Kernbefragung allen Haushalten gestellt. Die zusätzlichen Inhalte wurden in elf Befragungsmodulen zusammengefasst und jedem Haushalt nur eine Teilmenge der Fragen vorgelegt. Dieses Vorgehen ließ sich nur bei der telefonischen und der Online-Befragung realisieren.

Folgende Module werden unterschieden:

- Zusätzliche persönliche Mobilitätsmerkmale
- Nahmobilität und Radverkehr
- Infrastruktur und digitale Versorgung
- Zufriedenheit
- Fahrzeugmerkmale
- Übernachtungsreisen
- Homeoffice
- Etappen
- Tagesreisen
- Teilhabe
- ÖPNV

### Definition zentraler Begriffe

Der Studie liegt eine Reihe von Begriffen zugrunde, deren Definition und genaue Abgrenzung für die Interpretation der Ergebnisse wichtig ist. An dieser Stelle werden daher alle für den Bericht wichtigen Begriffe vorgestellt.

**Weg:** Von einem Weg wird gesprochen, wenn sich eine Person außer Haus zu Fuß oder mit anderen Verkehrsmitteln von einem Ort zu einem anderen Ort bewegt. Hin- und Rückweg werden als zwei Wege gezählt. Erfolgt auf dem Weg zu einem Ziel der Umstieg zwis-

schen verschiedenen Verkehrsmitteln, bleibt es weiterhin ein Weg. Rundwege werden ebenso erfasst.

Pro Weg werden alle genutzten Verkehrsmittel erheben, nicht jedoch deren Zeitanteil und der Entfernungsanteil (mit Ausnahme einer kleinen Stichprobe des Etappenmoduls), der pro Weg auf die verschiedenen Verkehrsmitteln entfällt.

**Wirtschaftsverkehr:** Unter Wirtschaftsverkehr werden alle Wege in Ausübung des Berufs verstanden. Die meisten Wege des in der MiD ermittelten Wirtschaftsverkehrs werden über das separate Befragungsmodul zu den regelmäßigen beruflichen Wegen erfasst, das sich an spezielle Berufsgruppen (Busfahrer, Vertreter etc.) richtet. Doch auch bei Berufen, die nicht per se durch eine Vielzahl an beruflichen Wegen gekennzeichnet sind, fallen dienstliche Wege an. Wurde am Stichtag zum Beispiel eine Dienstreise unternommen, wird dieser Weg im Wegeprotokoll unter der Wegezweckkategorie dienstlich erfasst. Der über die MiD abgebildete Wirtschaftsverkehr setzt sich daher aus den separat erfassten regelmäßigen beruflichen Wegen und den im Wegeprotokoll berichteten dienstlichen Wegen zusammen.

Abbildung 1

### Befragungsprogramm im Hauptfeld: Kernbefragung und Zusatzmodule (M)

HAUSHALTE	PERSONEN	Stichtag			
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Haushaltstyp und -größe</li> <li>– Miete oder Eigentum</li> <li>– Alter und Geschlecht der Personen</li> <li>– Haushaltseinkommen</li> <li>– Verkehrsmittelausstattung</li> <li>– Anzahl Pkw-Führerscheine</li> <li>– Carsharing-Mitgliedschaft</li> </ul>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Autos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hersteller und Modell</li> <li>– Antriebsart</li> <li>– Baujahr</li> <li>– Jahresfahrleistung</li> </ul> </td></tr> <tr> <td>M5: Fahrzeugbesitz und Fahrzeugmerkmale</td></tr> </tbody> </table>	Autos	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hersteller und Modell</li> <li>– Antriebsart</li> <li>– Baujahr</li> <li>– Jahresfahrleistung</li> </ul>	M5: Fahrzeugbesitz und Fahrzeugmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> <li>M1: zusätzliche persönliche Mobilitätsmerkmale</li> <li>M2: Nahmobilität und Radverkehr</li> <li>M3: Infrastruktur und digitale Versorgung</li> <li>M4: Zufriedenheit und Einstellungen</li> <li>M6: Übernachtungsreisen</li> <li>M7: Homeoffice bzw. berufsbedingte Mobilität</li> <li>M9: Tagesreisen</li> <li>M10: Mobilitätsteilhabe</li> <li>M11: ÖPNV</li> </ul>
Autos					
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hersteller und Modell</li> <li>– Antriebsart</li> <li>– Baujahr</li> <li>– Jahresfahrleistung</li> </ul>					
M5: Fahrzeugbesitz und Fahrzeugmerkmale					
		Stichtag			
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mobilitätsverhalten</li> <li>– Merkmale Stichtag</li> <li>– Pkw-Fähigkeit</li> <li>– Wetter</li> </ul>			
Wege					
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Start- und Ankunftszeit</li> <li>– Zweck</li> <li>– genutzte Verkehrsmittel</li> <li>– Begleitung</li> <li>– Start- und Zielort</li> <li>– Entfernung</li> <li>– regelmäßige berufliche Wege</li> </ul>			
		M8: Etappen			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Basisfragen an alle</li> <li>■ Fragen-Module (M1-M11) an Auswahl von Befragten</li> </ul>					

**Regelmäßiger beruflicher Weg:** Hierzu gehören alle regelmäßigen von Personen durchgeführte Wege, die während der Arbeitszeit aufgrund ihres Berufs anfallen. Typische Berufsgruppen mit regelmäßigen beruflichen Wege sind Handwerker, Postboten und Lieferanten. Der Weg zur Arbeit oder gelegentliche Geschäftsreisen gehören nicht zu den regelmäßig beruflichen Wegen.

**Hauptverkehrsmittel:** Pro Weg wurden alle genutzten Verkehrsmittel erfasst. Wurde nur ein Verkehrsmittel genutzt, so war dieses das sogenannte „Hauptverkehrsmittel“. Besteht ein Weg dagegen aus mehreren Etappen, für die unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt wurden, wird das Verkehrsmittel zum Hauptverkehrsmittel erklärt, mit dem aller Wahrscheinlichkeit nach die längste Teilstrecke des Weges zurückgelegt wurde. Dazu wurde auf eine Hierarchisierung der Verkehrsmittel zurückgegriffen.

**Hauptwegezweck:** Im Rahmen der MiD erfolgte bei Online- und Telefoninterviews eine differenzierte Erfassung des Wegezwecks mit mehr als 40 Detailzwecken. Bei der Variable „Hauptwegezweck“ wurde die Anzahl der Zwecke auf die sieben wesentlichen reduziert, die auch im Rahmen der schriftlichen Erhebung erfasst wurden. Zudem wurden den Rückwegen

vom vorherigen Weg und den Wegen nach Hause der Zweck des zuvor genannten Weges bzw. bei einer Wegekette der Zweck mit dem höchsten Rang zugeordnet. Damit hat der Hauptwegezweck folgende Ausprägungen: Arbeit, dienstlich, Ausbildung, Einkauf, private Erledigung, Freizeit und Begleitung.

Beim Wegezweck Arbeit handelt es sich um den Weg zur Arbeitsstätte, der Wegezweck dienstlich steht für Wege während der Arbeitszeit. Erledigungen können zum Beispiel ein Arztbesuch oder ein Behördengang sein. Bei Begleitwegen hat die berichtende Person eine andere Person begleitet, zum Beispiel hat eine Mutter ihr Kind zur Schule gebracht. Während in diesem Fall beim Kind der Wegezweck Ausbildung angegeben ist, wird der Weg bei der Mutter dem Wegezweck Begleitung zugeordnet.

**Haushaltstyp:** Die Einteilung des Haushaltstyps basiert auf dem Alter der Haushaltsglieder und der Frage, ob Kinder im Haushalt leben. Der Haushaltstyp setzt sich aus den folgenden vier Kategorien zusammen:

– Junge Haushalte: Alle im Haushalt lebenden Personen sind zwischen 18 und 34 Jahre alt.

Abbildung 2

### Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR)

Regionalstatistischer Regionstyp RegioStaR 2	1 Stadtregion		2 Ländliche Region	
Differenzierter regionalstatistischer Regionstyp RegioStaR 4	11 Metropolitane Stadtregion	12 Regiopolitane Stadtregion	21 Stadtregionsnahe ländliche Region	22 Periphere ländliche Region
Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 17	111 Metropole 112 Großstadt 113 Mittelstadt 114 Städtischer Raum 115 Kleinstädtischer, dörflicher Raum	121 Regiopole 123 Mittelstadt 124 Städtischer Raum 125 Kleinstädtischer, dörflicher Raum	211 Zentrale Stadt 213 Mittelstadt 214 Städtischer Raum 215 Kleinstädtischer, dörflicher Raum	221 Zentrale Stadt 223 Mittelstadt 224 Städtischer Raum 225 Kleinstädtischer, dörflicher Raum
Zusammengefasster regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 7	71 Metropolen (111) 72 Regiopolen und Großstädte (112, 121) 73 Mittelstädte, städtischer Raum (113, 114, 123, 124) 74 Kleinstädtischer, dörflicher Raum (115, 125)		75 Zentrale Städte (211, 221) 76 Mittelstädte, städtischer Raum (213, 214, 223, 224) 77 Kleinstädtischer, dörflicher Raum (215, 225)	

- Familienhaushalte: Mindestens eine Person im Haushalt ist jünger als 18 Jahre.
- Haushalte mit Erwachsenen: Alle im Haushalt lebenden Personen sind 18 Jahre und älter. Es lebt mindestens eine Person mittleren Alters (zwischen 35 und 64 Jahren) im Haushalt, oder es leben sowohl junge als auch ältere Personen zusammen im Haushalt.
- Haushalte mit Personen ab 65 Jahren: Alle im Haushalt lebenden Personen sind 65 Jahre und älter.

**Ökonomischer Status:** Der ökonomische Status eines Haushalts leitet sich gemäß dem Prinzip des Äquivalenzeinkommens ab. Dieses leitet sich wiederum aus dem Haushaltsnettoeinkommen und der gewichteten Haushaltsgröße ab und hat sich in der Sozial- und Armutsforschung für Analysen der Einkommensverteilung etabliert. Ohne Gewichtung der Haushaltsgröße wären Familien überproportional oft in den niedrigen Einkommensgruppen vertreten. Die gewichtete Haushaltsgröße wird aus der Anzahl und dem Alter der Haushaltsmitglieder bestimmt. Kinder unter 14 Jahren gehen mit dem Faktor 0,3 ein. Die erste Person ab 14 Jahren im Haushalt erhält den Gewichtungsfaktor 1, alle weiteren Personen ab 14 Jahren den Faktor 0,5. Für eine vierköpfige Familie mit zwei Kindern unter 14 Jahren ergibt sich so eine gewichtete Haushaltsgröße von  $1 + 0,5 + 0,3 + 0,3 = 2,1$  anstelle einer ungewichteten Haushaltsgröße von 4. Anhand der Matrix aus Haushaltsnettoeinkommen und gewichteter Haushaltsgröße wird jeder Haushalt einer von fünf Kategorien, die von sehr niedrig bis sehr hoch reichen, zugeordnet.

**Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR):** Der Raumtyp stellt im vorliegenden Bericht ein zentrales Analyseraster dar. Erstmals kam mit der MiD 2017 die „Regionalstatistische Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsorschung (RegioStaR)“ zur Anwendung, die vom Bundesministerium für Verkehr mit Unterstützung durch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) konzipiert wurde (siehe [www.bmv.de/regiostar](http://www.bmv.de/regiostar)). Diese ist ein Instrument, um Wirkungszusammenhänge zwischen Verkehr und räumlichen Strukturen analysieren und räumlich unterschiedliches Mobilitätsverhalten sichtbar machen zu können. Die regionalstatistische Raumtypologie ist auch im Katalog der räumlichen

Gliederungen der statistischen Ämter des Bundes und der Länder hinterlegt und kann dort für Sonderauswertungen der amtlichen Statistik verwendet werden.

Die Typologie basiert auf siedlungsstrukturellen Merkmalen auf der Ebene von Gemeindeverbänden. Sie ist damit deutlich feinteiliger und räumlich präziser als etablierte Raumtypologien auf der Ebene von Kreisen und kreisfreien Städten. Zudem sind die Ergebnisse dadurch in der zeitlichen Entwicklung besser vergleichbar, weil Änderungen der Gemeindeverbände nur wenig Auswirkungen auf die Ergebnisse der Typen haben, während die Kreise durch Gebietsreformen immer größer und heterogener werden und zu größeren Brüchen in der Zeitreihe führen (z. B. der Zusammenschluss der Stadtkreise Aachen oder Hannover mit ihrem jeweiligen Umlandkreis).

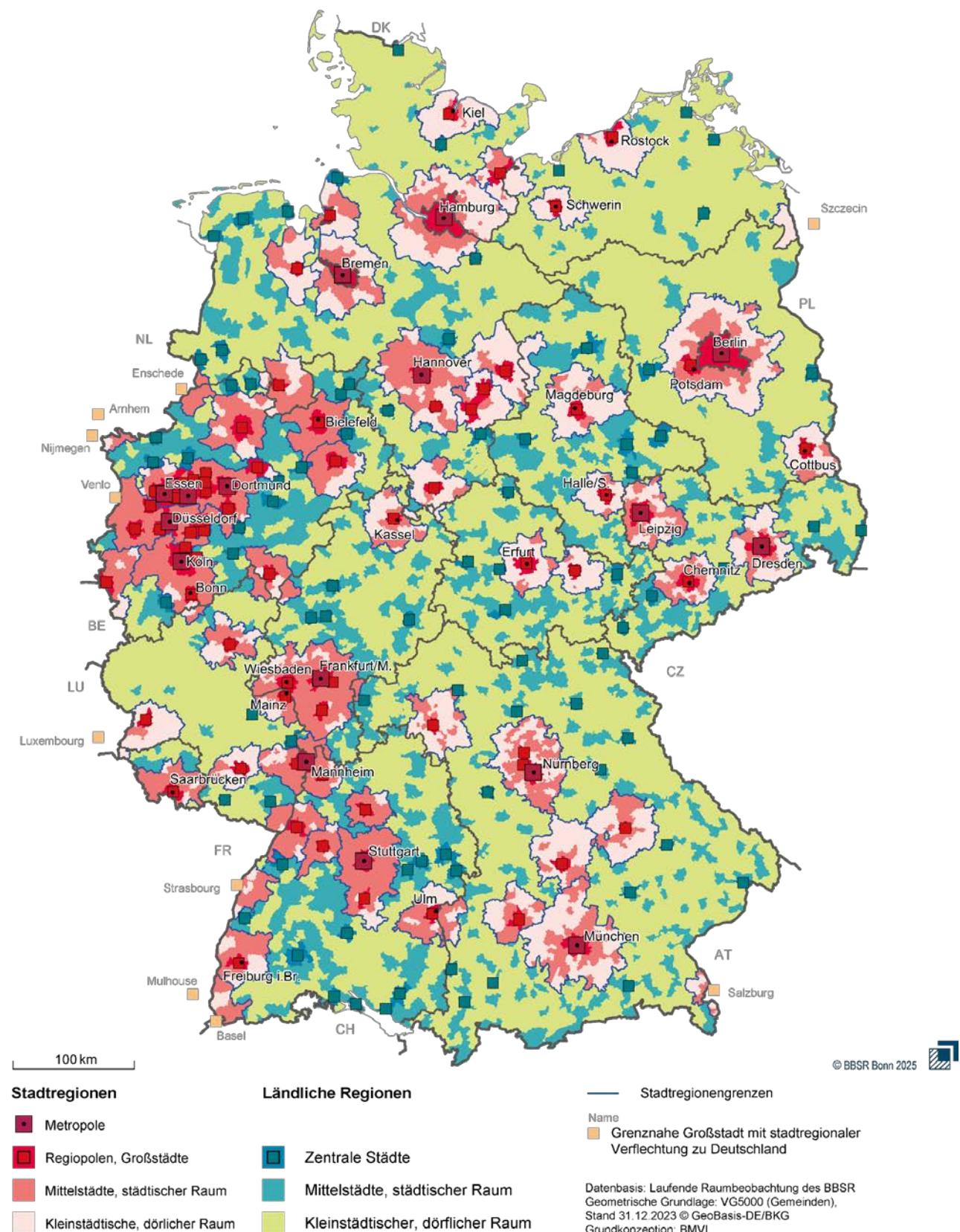
Die regionalstatistische Raumtypologie ist hierarchisch aufgebaut. Für die Zuordnung und Verwendung von Daten auf der Ebene der Gemeindeverbände fächert sich die Typologie von einem groben, in Stadtregionen und ländliche Regionen unterschiedenen Regionstyp, über einen in vier Typen differenzierteren Regionstyp letztlich in 17 Raumtypen auf. Diese 17 Raumtypen (RegioStaR 17) bilden den Kern der Raumtypologie und sind Grundlage für verschiedene Zusammenfassungen in Raum- und Gemeindetypen (Abbildung 2) und sind in Datensätzen und weiteren Ergebnisprodukten der MiD enthalten.

Im vorliegenden Bericht wird als Kompromiss zwischen Übersichtlichkeit und Differenziertheit der zusammengefasste regionalstatistische Raumtyp verwendet (RegioStaR 7), dessen räumliche Verteilung in Deutschland der Karte in Abbildung 3 entnommen werden kann.

**Externe Datenzuspielungen:** Die MiD-Auswertung nutzt nicht nur die Befragungsdaten der hinzugefügten Raumkategorien, sondern auch zahlreiche kleinräumig zugespielte Merkmale. Dazu gehören etwa die ÖPNV- und Nahversorgungsqualität am Wohnort, aber auch weitere Merkmale. Einen Überblick liefert das Handbuch zur Datennutzung.

Abbildung 3

## Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7)





### 3. Alltagsmobilität: zentrale Kennzahlen im Überblick

Dieses Kapitel gibt einen Überblick über zentrale Kennzahlen der Alltagsmobilität in Deutschland. Dabei werden vielfältige Einzeldaten zu aussagekräftigen Indikatoren zusammengefasst. Hier ausgewählt wurden Indikatoren, die in der MiD-Zeitreihe seit 2002 zur Verfügung stehen und in den zurückliegenden Auswertungen ebenfalls im Zentrum standen. Dazu zählen der Anteil mobiler Personen, Wege und Strecken pro Person, Merkmale einzelner Wege, wie Länge und Dauer, sowie schließlich Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung. Die ausgewählten Indikatoren werden insgesamt sowie differenziert nach Personengruppen und Raumtypen dargestellt. Außerdem erfolgen spezifische Unterteilungen nach Verkehrsmitteln und Wegezwecken.

#### **Außer-Haus-Anteile: Wie viele Personen sind täglich unterwegs?**

Die Außer-Haus-Anteile oder Mobilitätsquote gibt an, welcher Anteil der Bevölkerung durchschnittlich an einem durchschnittlichen Tag unterwegs ist, also mindestens einen außerhäusigen Weg zurückgelegt hat. In der MiD 2023 liegt dieser Anteil bei 82 Prozent und damit niedriger als 2017 (85 Prozent) und deut-

lich unter dem Niveau der MiD von 2008 (90 Prozent) und 2002 (87 Prozent).

Die Entwicklung knüpft damit an die bereits vor der Corona-Pandemie beobachteten Rückgänge an. Sie fällt für alle Bevölkerungsgruppen und Regionen ähnlich aus.

Im Wochenverlauf zeigen sich wie bisher klare Unterschiede: Während von Montag bis Freitag im Durchschnitt 84 Prozent der Bevölkerung außer Haus gehen, sind es an Samstagen 79 Prozent und an Sonntagen nur 71 Prozent. Unter der Woche sorgen Erwerbsarbeit, Schule oder andere feste Alltagsroutinen für eine hohe Grundmobilität. Am Wochenende entfällt dieser Rahmen. Wer mobil ist, nutzt den Samstag oder Sonntag häufig für längere Wege oder Freizeitaktivitäten – was sich eher in der Tagesstrecke oder der Wegelänge als in der Mobilitätsquote niederschlägt.

Im Jahresverlauf schwankt die Mobilitätsquote nur moderat. Im Winter liegt sie mit 79 Prozent leicht unter dem Niveau des Frühjahrs (83 Prozent) sowie von Sommer und Herbst (jeweils 82 Prozent). Auch das Wetter hat einen gewissen Einfluss: Bei regneri-

#### **Einige Interpretationshinweise**

Die folgenden Darstellungen konzentrieren sich auf das Bild in der MiD 2023. Für ausgewählte Inhalte werden ergänzend Angaben aus der MiD-Zeitreihe dargestellt. Dabei besteht eine häufige Herausforderung in der Geringfügigkeit vieler Veränderungen. Dies setzt hohe Anforderungen an eine zuverlässige Messung, verlangt ausgeprägte methodische Akribie sowie Sorgfalt bei der Interpretation – und nicht zuletzt einen neutralen Betrachtungswinkel. Trotz der außerordentlich großen Stichprobe sollten daher Veränderungen erst ab zwei Prozentpunkten oder deutlichen Veränderungen in Mittel- und Absolutwerten als tatsächliche Veränderung aufgefasst werden.

Ebenso entscheidend ist die betrachtete Zeitspanne. Die Jahre 2020 bis 2022 müssen hier aufgrund der Corona-Effekte und der in dieser Phase nicht erfolgten MiD-Messung ausgeklammert bleiben. Das Jahr 2023 stellt die erste längere Phase nach dieser „Störung“ dar. Es ist jedoch keineswegs ausgemacht, dass die Situation dieses Betrachtungsjahres bereits einen guten Anknüpfungspunkt für den Vergleich mit den Vor-Corona-Jahren ab 2002 bzw. die MiD 2017 darstellt. Die Anknüpfung kann möglicherweise mehr Zeit in Anspruch nehmen. Veränderungen sollten also nicht nur in der „langen Reihe“, sondern auch vor dem Hintergrund kurzfristiger Effekte betrachtet werden.

schem oder stark bewölktem Himmel liegt die Mobilitätsquote etwas unter dem Durchschnitt (unter 81 Prozent), während sie bei sonnigem oder leicht bewölktem Wetter etwas darüber liegt (über 83 Prozent).

Insgesamt fallen die saisonalen und witterungsbedingten Unterschiede relativ gering aus. Deutlicher unterscheidet sich die Mobilitätsquote abhängig von soziodemographischen Merkmalen (Tabelle 2). Besonders hoch ist sie bei den 30- bis 49-Jährigen mit bis zu 87 Prozent. In diesem Lebensalter haben die meisten

Menschen vergleichsweise viele berufliche und private Verpflichtungen, die Mobilität erfordern. Auch Kinder und Jugendliche sind überdurchschnittlich häufig mobil. Mit steigendem Alter sinkt die Quote hingegen: Personen ab 70 Jahren verlassen schon deutlich weniger oft das Haus; bei den über 80-Jährigen liegt die Mobilitätsquote bei nur noch 61 Prozent. Damit liegt die Mobilitätsquote der ältesten Bevölkerungsgruppe 21 Prozentpunkte unter dem Bevölkerungsdurchschnitt. Im Vergleich zur MiD 2017 bleibt dieser Unterschied stabil.

**Tabelle 1**

**Mobilitätsquote und Unterwegszeit nach Wochentag, Jahreszeit und Raumtyp**

	<b>Mobilitätsquote (am Berichtstag außer Haus)</b>	<b>Unterwegszeit pro Person und Tag</b>	<b>pro mobile Person und Tag</b>
<i>alle Personen</i>	%	<i>h:min</i>	<i>h:min</i>
<b>GESAMT</b>			
	82	1:24	1:43
<b>WOCHENTAG</b>			
Montag	83	1:20	1:37
Dienstag	84	1:23	1:38
Mittwoch	84	1:24	1:41
Donnerstag	84	1:24	1:40
Freitag	85	1:31	1:47
Samstag	79	1:27	1:51
Sonntag	71	1:13	1:46
<b>JAHRESZEIT</b>			
Winter	79	1:15	1:36
Frühjahr	83	1:25	1:44
Sommer	82	1:26	1:47
Herbst	82	1:24	1:43
<b>RAUMTYP</b>			
<b>Stadtregion</b>			
Metropole	84	1:32	1:51
Regiopole und Großstadt	82	1:25	1:45
Mittelstadt, städtischer Raum	81	1:22	1:42
kleinstädtischer, dörflicher Raum	81	1:22	1:42
<b>ländliche Region</b>			
zentrale Stadt	80	1:20	1:42
Mittelstadt, städtischer Raum	81	1:18	1:37
kleinstädtischer, dörflicher Raum	80	1:19	1:40

Tabelle 2

**Mobilitätsquote und Unterwegszeit nach Personenmerkmalen und ökonomischem Status**

	<b>Mobilitätsquote (am Berichtstag außer Haus)</b>	<b>Unterwegszeit</b>	
		<b>pro Person und Tag</b>	<b>pro mobile Person und Tag</b>
<i>alle Personen</i>	%	<i>h:min</i>	<i>h:min</i>
<b>GESAMT</b>	<b>82</b>	<b>1:24</b>	<b>1:43</b>
<b>ALTER</b>			
0 bis 9 Jahre	84	0:58	1:11
10 bis 19 Jahre	81	1:12	1:31
20 bis 29 Jahre	84	1:31	1:52
30 bis 39 Jahre	87	1:32	1:48
40 bis 49 Jahre	87	1:34	1:50
50 bis 59 Jahre	85	1:38	1:55
60 bis 69 Jahre	80	1:31	1:52
70 bis 79 Jahre	73	1:12	1:39
80 Jahre und älter	61	0:49	1:22
<b>GESCHLECHT</b>			
Männer	83	1:28	1:48
Frauen	81	1:18	1:37
<b>TÄTIGKEIT</b>			
Vollzeit erwerbstätig (inkl. Auszubildende/r)	87	1:41	1:57
Teilzeit/geringfügig erwerbstätig	88	1:32	1:46
erwerbstätig mit sonstigem Umfang oder ohne Angabe zum Umfang	83	1:33	1:52
Kind	84	0:59	1:12
Schüler/in, einschließlich Vorschule	82	1:05	1:20
Student/in	83	1:30	1:51
Hausfrau/Hausmann	72	1:02	1:30
Rentner/in, Pensionär/in, einschließlich Vorruestand	71	1:08	1:36
<b>ÖKONOMISCHER STATUS</b>			
sehr niedrig	74	1:16	1:44
niedrig	76	1:16	1:41
mittel	80	1:21	1:42
hoch	84	1:26	1:44
sehr hoch	86	1:27	1:43

Auch der ökonomische Status beeinflusst die Mobilitätsquote: Während Personen mit sehr hohem ökonomischem Status täglich zu 86 Prozent mobil sind, liegt der Anteil bei sehr niedrigem Status nur bei 74 Prozent. Der Abstand zwischen diesen Gruppen hat sich im Vergleich zur MiD 2017 leicht vergrößert (2017: 8 Prozentpunkte, 2023: 12 Prozentpunkte). Dies geht auf ein stärkeres Minus in den Gruppen mit niedrigerem Status zurück und deutet auf Ungleichheit bei der außerhäusigen Teilhabe oder beim Zugang zu und/oder der Inanspruchnahme von Mobilität hin.

Diesem Trend geht der vorliegende Bericht in seinem späteren Kapitel zur Teilhabe noch genauer nach.

Die Erwerbstätigkeit beeinflusst ebenso die Mobilitätsquote: Vollzeit- und Teilzeiterwerbstätige sowie Schüler und Schülerinnen und Studierende sind besonders häufig mobil. Geringer fällt die Mobilitätsquote bei Rentnerinnen und Rentnern (71 Prozent) und Hausfrauen und Hausmännern (72 Prozent) aus. Diese und weitere Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen spiegeln die unterschiedlichen

**Tabelle 3**

**Wegeanzahl, Wegelänge und Tagesstrecke nach Wochentag, Jahreszeit und Raumtyp**

	Wege		durch- schnittliche Wegelänge	Tagesstrecke	
	pro Person und Tag	pro mobile Person und Tag		pro Person und Tag	pro mobile Person und Tag
alle Personen, alle Wege	Anzahl Wege	Anzahl Wege	km	km	km
<b>GESAMT</b>					
	<b>2,9</b>	<b>3,6</b>	<b>12</b>	<b>35</b>	<b>43</b>
<b>WOCHENTAG</b>					
Montag	3,1	3,7	11	34	41
Dienstag	3,2	3,8	11	34	40
Mittwoch	3,1	3,8	11	34	41
Donnerstag	3,2	3,8	11	36	43
Freitag	3,3	3,9	12	39	46
Samstag	2,6	3,4	14	37	48
Sonntag	1,9	2,7	17	31	45
<b>JAHRESZEIT</b>					
Winter	2,7	3,5	11	31	40
Frühjahr	3,0	3,6	12	35	43
Sommer	3,0	3,7	13	37	46
Herbst	3,0	3,7	12	36	44
<b>RAUMTYP</b>					
<b>Stadtregion</b>					
Metropole	2,9	3,5	11	32	38
Regiopole und Großstadt	2,9	3,6	11	32	39
Mittelstadt, städtischer Raum	2,9	3,6	12	35	44
kleinstädtischer, dörflicher Raum	2,9	3,6	14	41	51
<b>ländliche Region</b>					
zentrale Stadt	2,9	3,7	11	30	39
Mittelstadt, städtischer Raum	2,9	3,6	12	34	43
kleinstädtischer, dörflicher Raum	3,0	3,7	14	40	51

Alltagsroutinen und Verpflichtungen der jeweiligen Gruppen wider und werden in folgenden Kapiteln unter verschiedenen Blickwinkeln ebenfalls noch vertiefend betrachtet.

### Im Schnitt 84 Minuten täglich unterwegs – was die Unterwegszeit zeigt

Die durchschnittliche tägliche Unterwegszeit liegt in der MiD 2023 bei 84 Minuten und damit leicht unter dem Niveau der vorherigen MiD-Erhebung 2017 (85 Minuten). Betrachtet man nur die Personen, die am Befragungstag mobil sind, erhöht sich die Unterwegszeit auf 103 Minuten. Trotz geringer Schwankungen bleibt das Mobilitätszeitbudget damit seit der MiD 2008 insgesamt relativ stabil.

Im Wochenverlauf zeigt sich ein klarer Rhythmus: Am längsten sind die Menschen freitags unterwegs (91 Minuten), am kürzesten sonntags (73 Minuten). Unter mobilen Personen beträgt die Unterwegszeit an Sonntagen immerhin 98 Minuten – ein Hinweis auf selteneres, aber dafür längeres Unterwegssein an diesem Wochentag (Tabelle 1).

Saisonale und witterungsbedingte Einflüsse werden ebenfalls sichtbar: Im Sommer liegt die Unterwegszeit bei 86 Minuten; im Winter bei 75 Minuten. An sonnigen Tagen steigt sie auf durchschnittlich 92 Minuten; bei Regen oder Schneefall sinkt sie auf unter 79 Minuten. Die Unterschiede je nach Jahreszeit und Wetter deuten darauf hin, dass günstige Bedingungen wie Sonne und warme Temperaturen dazu führen, dass Menschen längere Wege zurücklegen oder dafür mehr Zeit benötigen – etwa durch zusätzliche Wege oder langsamere Fortbewegung. Ungünstige Bedingungen wie Kälte, Regen oder Schnee führen dagegen eher zu kürzeren und insgesamt weniger Wegen.

Deutlich ausgeprägt sind die Unterschiede zwischen Bevölkerungsgruppen. Männliche Personen, hier die Kinder eingeschlossen, sind im Schnitt rund 10 Minuten länger unterwegs als weibliche Personen (88 Minuten vs. 78 Minuten). Dahinter liegen vor allem Unterschiede im Erwachsenenalter. Die längsten Zeiten erreichen Personen zwischen 50 und 59 Jahren (98 Minuten), die kürzesten Kinder unter 10 Jahren (58 Minuten) sowie Hochaltrige ab 80 Jahren (49 Minuten). Vollzeiterwerbstätige sind mit knapp 101 Minuten täglich die meiste Zeit unterwegs, Hausfrauen und Hausmänner (62 Minuten) und Rent-

nerinnen und Rentner (68 Minuten) hingegen deutlich weniger. Mit steigendem Bildungsgrad nimmt die Unterwegszeit zu – von 62 Minuten bei Personen ohne Abschluss auf 96 Minuten bei Personen mit den höchsten Bildungsabschlüssen. Ein ähnliches Muster zeigt sich beim ökonomischen Status: Bei sehr hohem Status liegt die Unterwegszeit bei 87 Minuten, bei sehr niedrigem bei 76 Minuten.

Diese Unterschiede spiegeln sowohl strukturelle Rahmenbedingungen als auch unterschiedliche Alltagsroutinen wider. Längere Unterwegszeiten gehen häufig mit einer hohen Erwerbsbeteiligung, komplexeren Tagesabläufen oder einem größeren Aktionsradius einher. Kürzere Zeiten deuten dagegen auf eingeschränktere Mobilitätsbedarfe oder begrenzte Teilhabemöglichkeiten hin – etwa im Alter, bei niedriger Bildung oder ökonomischer Benachteiligung.

Insgesamt weist die Unterwegszeit eine große Spannbreite zwischen Bevölkerungsgruppen auf – etwa nach Alter, Erwerbsstatus oder Bildung – und bleibt dennoch als durchschnittliche Größe bemerkenswert stabil.

### Weg für Weg – im Schnitt drei Wege täglich

Die durchschnittliche Wegeanzahl beschreibt die Anzahl der Wege, die eine Person im Durchschnitt an einem Tag zurücklegt. Werden nur die Wege von Personen betrachtet, die an einem Tag überhaupt mobil sind, fällt dieser Wert – die durchschnittliche Wegeanzahl der mobilen Personen – definitionsgemäß höher aus.

In der MiD 2023 rangiert die Wegeanzahl laut Tabelle 3 mit einem Wert von 2,9 Wegen pro Tag ermittelt für alle Personen leicht unter dem Niveau von 2017 (3,1). Die Wegeanzahl der mobilen Personen liegt in der MiD 2023 mit 3,6 Wegen pro Tag ebenfalls etwas niedriger als 2017 (3,7). Ob es sich dabei um eine vorübergehende Schwankung oder eine dauerhafte Entwicklung handelt, lässt sich auf Basis der vorliegenden Momentaufnahme der Jahre 2023/24 noch nicht abschließend beurteilen.

Im Wochenverlauf zeigen sich wie schon „vor Corona“ deutliche Unterschiede: Von Montag bis Freitag liegt die Wegeanzahl jeweils über dem Wochenddurchschnitt; am Freitag ist sie mit 3,3 Wegen pro Person am höchsten. Am Wochenende ist das Niveau deutlich niedriger. An Samstagen werden im Schnitt 2,6 Wege,

Tabelle 4

## Wegeanzahl, Wegelänge und Tagesstrecke nach Personenmerkmalen und ökonomischem Status

	Wege		durch- schnittliche Wegelänge	Tagesstrecke	
	pro Person und Tag	pro mobile Person und Tag		pro Person und Tag	pro mobile Person und Tag
alle Personen, alle Wege	Anzahl Wege	Anzahl Wege	km	km	km
<b>GESAMT</b>	<b>2,9</b>	<b>3,6</b>	<b>12</b>	<b>35</b>	<b>43</b>
<b>ALTER</b>					
0 bis 9 Jahre	2,6	3,1	8	21	25
10 bis 19 Jahre	2,6	3,2	11	27	35
20 bis 29 Jahre	3,1	3,8	14	44	55
30 bis 39 Jahre	3,4	4,0	13	44	51
40 bis 49 Jahre	3,4	4,0	13	44	51
50 bis 59 Jahre	3,4	4,0	14	47	54
60 bis 69 Jahre	3,0	3,7	12	36	43
70 bis 79 Jahre	2,2	3,0	10	22	31
80 Jahre und älter	1,6	2,7	7	12	20
<b>GESCHLECHT</b>					
Männer	3,0	3,7	14	41	50
Frauen	2,8	3,5	10	29	37
<b>TÄTIGKEIT</b>					
Vollzeit erwerbstätig (inkl. Auszubildende/r)	3,5	4,1	15	53	61
Teilzeit/geringfügig erwerbstätig	3,6	4,1	10	37	43
erwerbstätig mit sonstigem Umfang oder ohne Angabe zum Umfang	3,3	4,0	11	36	43
Kind	2,5	3,1	9	22	26
Schüler/in, einschließlich Vorschule	2,6	3,2	9	23	28
Student/in	2,7	3,3	13	36	45
Hausfrau/Hausmann	2,2	3,1	9	19	27
Rentner/in, Pensionär/in, einschließlich Vorruhestand	2,1	3,0	9	20	28
<b>ÖKONOMISCHER STATUS</b>					
sehr niedrig	2,6	3,6	8	21	29
niedrig	2,7	3,5	10	26	34
mittel	2,9	3,7	11	33	41
hoch	3,0	3,6	13	39	47
sehr hoch	3,0	3,6	14	44	51

an Sonntagen nur 1,9 Wege pro Person zurückgelegt. Unter den mobilen Personen sind es sonntags durchschnittlich 2,7 Wege, was durchschnittlich rund einem Weg weniger entspricht als unter der Woche. Im Vergleich zur MiD 2017 geht die Wegeanzahl an allen Wochentagen leicht zurück, wobei sich das grundlegende Muster über die Zeit hinweg kaum verändert: Werktagen bleiben durch Arbeit, Bildung und andere regelmäßige Verpflichtungen geprägt, während am Wochenende weniger Wege anfallen.

In der MiD 2017 lag die mittlere Wegeanzahl je nach Jahreszeit noch bei 3,0 im Winter und bis 3,2 Wegen in anderen Jahreszeiten. In der MiD 2023 liegt der Winter-Wert bei 2,7 Wegen. Die übrigen Jahreszeiten verzeichnen jeweils 3,0 Wege. Trotz des etwas vergrößerten Abstands bleibt das grundlegende Muster – niedrigere Wegeanzahl im Winter, leicht erhöhte Werte im Frühjahr, Sommer und Herbst – erhalten. Saisonale und witterungsbedingte Effekte sind damit weiterhin vorhanden.

### Durchschnittliche Wegelänge: Unterschiede zwischen Werktagen und Wochenende

Die durchschnittliche Wegelänge beträgt in der MiD 2023 12 Kilometer und entspricht damit trotz eines leichten Minus in der hier nicht dargestellten Nachkommastelle, in etwa dem Niveau der MiD 2017. Im Wochenverlauf fallen dagegen erneut deutliche Unterschiede auf: An Sonntagen werden mit 17 Kilometern die längsten Wege zurückgelegt, gefolgt von Samstagen mit 14 Kilometern. Wer am Wochenende mobil ist, legt in der Regel längere Strecken zurück – etwa für Ausflüge, Besuche oder andere Freizeitaktivitäten. Unter der Woche liegt die Wegelänge konstant unter dem Durchschnitt mit einem Minimum am Dienstag mit nur knapp 11 Kilometern durchschnittlicher Wegelänge. Dies lässt sich vor allem darauf zurückführen, dass die Mobilität an Werktagen, neben der beruflichen Mobilität, stärker durch kurze, regelmäßige Wege im unmittelbaren Lebensumfeld – wie etwa zum Einkaufen, Erledigungen oder der Kinderbetreuung – geprägt ist.

Saisonale Einflüsse zeigen sich hier nur in geringem Maß: im Sommer liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 13 Kilometern, im Winter bei 11 Kilometern. In der warmen Jahreszeit wurden also etwas längere

Wege unternommen, am ehesten bedingt durch eine höhere Freizeitmobilität.

Insgesamt bleibt die mittlere Wegelänge in der MiD 2023 im Vergleich zur MiD 2017 bei geringfügigem Abwärtstrend nahezu stabil, variiert aber im Wochenverlauf weiterhin deutlich in Abhängigkeit von Alltagsstruktur und Wegezweck.

### 35 Kilometer pro Person und Tag – mit klarem Wochenrhythmus

Die durchschnittliche Tagesstrecke pro Person liegt in der MiD 2023 bei 35 Kilometern und damit deutlich (rund 10 Prozent) unter dem Niveau der letzten beiden MiD-Erhebungen (2017: 39 Kilometer; 2008: 38 Kilometer). Auch unter mobilen Personen verringert sich die durchschnittliche Tagesstrecke – von 46 Kilometer der MiD 2017 auf 43 Kilometer. Bei diesem Indikator zeigt sich vor allem die Entwicklung zu einer geringeren Gesamtmobilität im Alltag, wie sie sich bei dem Sinken der durchschnittlich pro Tag unternommenen Wege und der damit verbundenen niedrigeren Mobilitätsquote abzeichnet. Dies geht auf vielfältige Ursachen wie etwa den Homeoffice-Trend und digitale Aktivitäten zurück – und wird in den entsprechenden Berichtskapiteln näher betrachtet. Deutlich weniger ausschlaggebend ist der kaum zu konstatiertende Rückgang der einzelnen Wegelängen.

Im Wochenverlauf zeigt sich ein prägnantes Muster: Werktags werden längere Tagesdistanzen zurückgelegt als am Wochenende. Am höchsten fällt die Tagesstrecke am Freitag mit durchschnittlich 39 Kilometern aus, am niedrigsten am Sonntag mit nur 31 Kilometern. Werden nur mobile Personen betrachtet, hat der Sonntag mit 45 Kilometern dennoch eine der höchsten Tagesstrecken – ein weiterer Hinweis darauf, dass an diesem Tag seltener, aber längere Wege zurückgelegt werden, etwa für Freizeit- oder Besuchszwecke.

Saisonale Unterschiede treten ebenfalls zutage. Im Winter liegt die Tagesstrecke bei 31 Kilometern, im Sommer bei 37 Kilometern. Frühling und Herbst liegen mit jeweils 35 bzw. 36 Kilometern dazwischen. Der jahreszeitliche Verlauf folgt damit dem bekannten Muster einer aktiveren, weiträumigeren Mobilität in den wärmeren Monaten und einer reduzierten Bewegung im Winter. Im Vergleich zu früheren Erhebungen fällt der Unterschied zwischen Sommer und

Winter in der MiD 2023 wie bereits bei der Wegezahl pro Kopf etwas deutlicher aus.

### So viel bewegt sich Deutschland: rund 250 Millionen Wege und 3 Milliarden Kilometer pro Tag

Die Summe aller insgesamt an einem Tag zurückgelegten Wege (Verkehrsaufkommen) sowie die Summe der dabei zurückgelegten Kilometer (Verkehrsleistung) stellen für die Analyse der bundesweiten Belastung der Verkehrsinfrastruktur sowie der klima- und umweltrelevanten Auswirkungen des Personenverkehrs die zentralen Kennzahlen dar.

In der MiD 2023 werden in Deutschland an einem durchschnittlichen Tag rund 250 Mio. Wege zurückgelegt – rund 3 Prozent weniger als in der MiD 2017 ermittelt (257 Mio.) wurden und deutlich unter dem Niveau der MiD 2008 (275 Mio.). Auch die Personenverkehrsleistung sinkt um rund 6 Prozent. Wurden in der MiD 2017 noch etwa 3,2 Mrd. Personenkilometer pro Tag gezählt, sind es in der MiD 2023 knapp 3,0 Mrd. Damit bleibt die Entwicklung zwar insgesamt relativ stabil, zeigt aber erneut leicht niedrigere Werte als in den beiden früheren Erhebungen. Ob es sich beim festgestellten Rückgang der Alltagsmobilität seit der MiD

2017 um einen Trendbruch im Vergleich zum steigenden Wachstumspfad seit den 1950er Jahren handelt, lässt sich, wie bereits an anderer Stelle betont, noch nicht abschließend bewerten. Schließlich ist 2023 ein Jahr, das von der Erholung von der Corona-Phase sowie durch andere Faktoren wie eine hohe Inflation und wirtschaftliche Belastungen geprägt war.

Im Wochenverlauf variieren Verkehrsaufkommen und -leistung und die Tagesdurchschnitte von etwa 250 Mio. Wegen und 3 Mrd. Kilometern unterscheiden sich. An Freitagen liegt das Verkehrsaufkommen mit rund 275 Mio. Wegen über dem Schnitt aller Tage, während an Sonntagen mit knapp 160 Mio. Wegen weniger Wege angetreten werden. Die Alltagsstruktur mit Pendel-, Wirtschaftsverkehrs- und Schulwegen sorgt unter der Woche für ein höheres Mobilitätsniveau, als es am Wochenende der Fall ist. Auch im Indikator der Verkehrsleistung zeigt sich der Freitag als der Tag mit der höchsten Mobilität (knapp 3,3 Mrd. Personenkilometer). An Sonntagen ist sie mit rund 2,6 Mrd. Personenkilometern geringer.

Saisonale Schwankungen sind ebenfalls erkennbar. Die höchste Verkehrsleistung wird im Sommer mit durchschnittlich 3,1 Mrd. Personenkilometern pro Tag

Tabelle 5

#### Bevölkerung, Verkehrsaufkommen und -leistung nach Raumtyp

	Bevölkerung		Verkehrsaufkommen		Verkehrsleistung	
	Anzahl in Millionen	%	Anzahl Wege in Millionen pro Tag	%	Personen-kilometer in Millionen pro Tag	%
alle Personen, alle Wege						
<b>GESAMT</b>						
RAUMTYP						
Stadtregion	53	63	158	63	1.846	62
Metropole	14	17	43	17	459	15
Regiopolis und Großstadt	12	14	36	14	388	13
Mittelstadt, städtischer Raum	22	26	64	26	780	26
kleinstädtischer, dörflicher Raum	5	6	16	6	219	7
<b>ländliche Region</b>						
zentrale Stadt	12	6	15	6	157	5
Mittelstadt, städtischer Raum	13	15	37	15	434	15
kleinstädtischer, dörflicher Raum	31	16	40	16	546	18

erreicht. Im Winter liegt sie mit rund 2,6 Milliarden Personenkilometern pro Tag deutlich darunter. Auch das Verkehrsaufkommen variiert: Im Frühjahr und Herbst liegt es bei etwas über 250 Mio. Wegen pro Tag, im Winter im Schnitt nur bei etwa 225 Mio. Wegen.

### Raumtypen und Mobilitätsanteile von Stadt und Land: durchaus unterschiedlich

Die vorherigen Analysen und Angaben in den Tabellen haben auch auf Unterschiede entlang der verwendeten Regionstypen gezeigt. So bestehen zwischen Stadt und Land unterschiedliche Nutzungsmuster. Diese sind strukturell bedingt, wirken sich aber auch in den Verkehrsanteilen aus. Vor allem die kleinstädtischen und dörflichen Räume, unabhängig davon, ob sie der Kategorie Stadtregion oder ländliche Region zugeordnet sind, unterscheiden sich dabei von den anderen Regionen. Die Tagesstrecke liegt hier mit 41 bzw. 40 Kilometern pro Person und Tag über dem Durchschnittswert von 35 km und besonders deutlich über dem Wert in Metro- und Regiopolen von 32 km.

Im Aggregat führt dies zu Anteilswerten an der Verkehrsleistung, das heißt den insgesamt an einem durchschnittlichen Tag zurückgelegten Personenki-

lometern, die zwar nur ein oder zwei Prozentpunkte über dem Anteilswert der Bevölkerung liegen. Dieser scheinbar geringfügige Unterschied bedeutet aber bei genauer Betrachtung, dass die Verkehrsleistung in diesem Raumtyp 18 Prozent bzw. 16 Prozent höher ausfällt, als dies dem Bevölkerungsanteil entsprechend der Fall wäre, wie die Abbildung 4 veranschaulicht. In Räumen, die der Kategorie der zentralen Stadt zugeordnet sind, liegt der Anteil an der Verkehrsleistung dagegen 14 Prozent unter dem Bevölkerungsanteil. Trotz der geringen Unterschiede im Aggregat führen unterschiedliche Raumstrukturen damit zu Unterschieden in der Verkehrsleistung, in erster Linie bedingt durch größere zurückzulegende Entfernung sowie eine dezentrale Versorgung – und zunächst unabhängig von den dabei verwendeten Verkehrsmitteln.

### Was die Zeitreihe zeigt: weniger Wege und weniger Kilometer als 2017

Die dargestellte Momentaufnahme in der Hochrechnung von Verkehrsaufkommen und -leistung 2023/24 sowie die ihr zugrunde liegenden Einzelindikatoren sind ein wichtiger Eckwert. Er lässt sich in seiner Bedeutung aber erst in der MiD-Zeitreihe 2002-2008-

Abbildung 4

#### Abweichung der Verkehrsleistung vom Anteil an der Gesamtbevölkerung nach Raumtyp

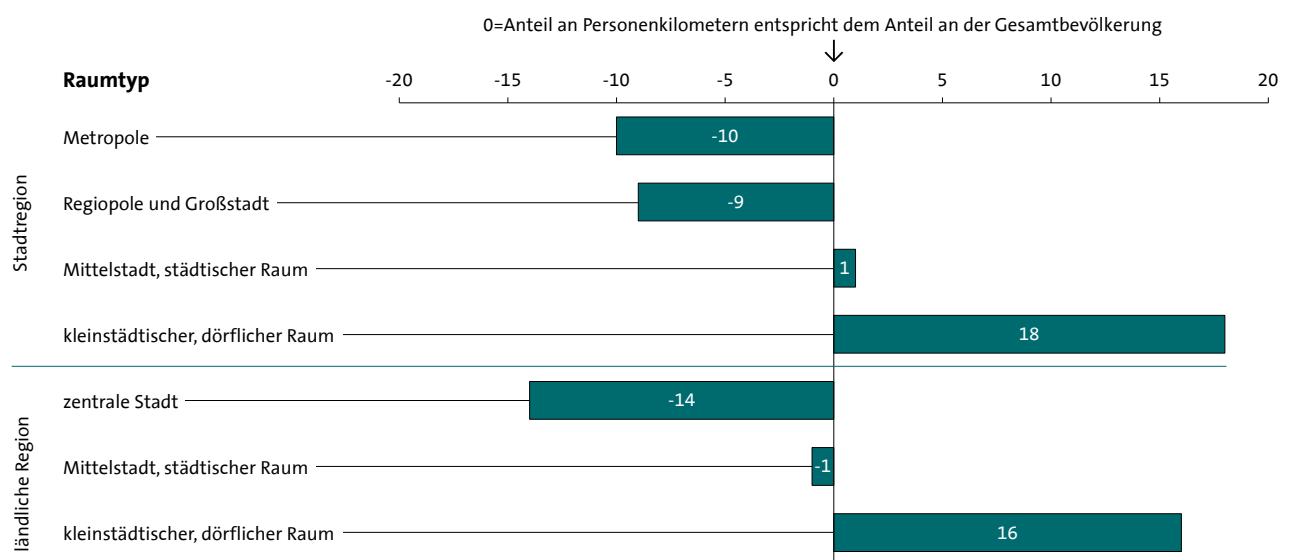


Tabelle 6

## Allgemeine Kennwerte, Verkehrsaufkommen und -leistung nach regionalstatistischem Raumtyp (Regiostar7)

	2002	2008	2017	2023	
<b>Bevölkerung</b>	81,6	80,7	82,2	83,5	Anzahl in Mio.
<b>Anteil mobiler Personen alle Tage</b>	87	90	85	82	%
<b>Anteil mobiler Personen werktags</b>	90	92	88	84	%
<b>Anteil mobiler Personen Samstag</b>	83	87	82	79	%
<b>Anteil mobiler Personen Sonntag</b>	76	83	73	71	%
<b>Wege pro Person und Tag</b>	3,3	3,4	3,1	2,9	Anzahl
<b>Tagesstrecke pro Person und Tag</b>	33	38	39	35	km
<b>Unterwegszeit pro Person</b>	01:16	01:22	01:25	01:24	h:min
<b>Verkehrsaufkommen (Wege) pro Tag</b>	270	275	257	250	Anzahl in Mio.
<b>RAUMTYP</b>					
<b>Stadtregion</b>					
Metropole	38	45	48	43	Anzahl in Mio.
Regiopole und Großstadt	46	37	39	36	Anzahl in Mio.
Mittelstadt, städtischer Raum	74	62	64	63	Anzahl in Mio.
kleinstädtischer, dörflicher Raum	20	15	16	16	Anzahl in Mio.
<b>ländliche Region</b>					
zentrale Stadt	19	18	15	15	Anzahl in Mio.
Mittelstadt, städtischer Raum	37	46	37	37	Anzahl in Mio.
kleinstädtischer, dörflicher Raum	36	52	40	40	Anzahl in Mio.
<b>Verkehrsleistung (Personenkilometer) pro Tag</b>	2.717	3.080	3.214	2.983	in Mio.
Stadtregion – Metropole	346	455	558	459	in Mio.
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	417	402	434	388	in Mio.
Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	769	683	820	780	in Mio.
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	242	189	222	219	in Mio.
Ländliche Region – zentrale Stadt	164	182	174	157	in Mio.
Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum	363	500	437	434	in Mio.
Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	416	669	569	546	in Mio.

Gesamtwerte 2023 zu Aufkommen und Leistung innerhalb des Genauigkeitsspielraums gerundet.

2017 und 2023 einordnen – zunächst im Gesamtniveau und in den folgenden Kapiteln differenziert nach Verkehrsmitteln und Wegezwecken. Noch ohne diese Differenzierung zeigt Tabelle 6 die Gesamtwerte für jeden der vier Erhebungszeitpunkte.

Die Trends bei Parametern wie den Wegen pro Tag und Person und bezogen auf weitere personenbezogene Tageswerte wurden bereits kommentiert. Deren Unterschiede führen auch zu veränderten Zahlen für das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung. Das 2023er-Ergebnis für das Wegeaufkommen von rund 250 Mio. pro Tag stellt den niedrigsten Wert in der MiD-Zeitreihe dar. Die Kilometerleistung von 3 Mrd. pro Tag ist trotz höherer Bevölkerung geringer als 2017 und 2008, aber höher als der erste Wert der Reihe aus dem Jahr 2002. Gleichzeitig ist 2023 am ehesten ein von Krisen geprägtes Erhebungsjahr der MiD – noch beeinflusst von den Nachwirkungen der Corona-Phase und zusätzlich durch wirtschaftliche Folgen des Ukraine-Kriegs. Zwar war auch 2008 mit einer Wirtschaftskrise verbunden, doch wirkten deren Folgen mit dem Höhepunkt der Finanzkrise erst im Herbst 2008 eher in das Jahr 2009 hinein. Es ist also eine gewisse Konjunkturabhängigkeit erkennbar, widergespiegelt auch in dem hohen Mobilitätsniveau des Jahres 2017 insbesondere mit Blick auf die angefallene Verkehrsleistung.

Zusätzlich zu dieser Auffälligkeit erlaubt Tabelle 6 auch einen Vergleich innerhalb der als Analyseeinheit mitgeführten Aufteilung nach Regionstypen gemäß RegioStaR 7 mit ihrer Stadt-Land-Differenzierung. Hier fällt auf, dass das Minus des Jahres 2023 im Vergleich zu 2017 sich eher auf die Metropolen und Großstädte konzentriert als auf die kleinstädtischen und ländlichen Regionen. Gleichzeitig verlagern sich innerhalb der Erhebungszeitpunkte sowohl beim Aufkommen wie der Leistung Anteile vom Land in die Stadt. Es überkreuzen sich also verschiedene Effekte: absolute Bevölkerungstrends in Richtung der Großstädte und unterschiedliche Veränderungen im Mobilitätsniveau hier wie dort. Dies geht einher mit nicht gleich verlaufenden Änderungen der Altersstruktur, aber auch intervenierenden Effekten wie etwa Wirkungen der Homeoffice-Entwicklung. Unter einer relativ ruhig erscheinenden „Mobilitätsoberfläche“ sind also durchaus Veränderungen zu erkennen, denen weiter nachzugehen ist. Naheliegend ist dabei der Blick auf Verkehrsmittel und Wegeanlässe, wie ihn die direkt folgenden Kapitel bieten. Lohnend

ist aber auch das genauere Betrachten nach verschiedenen Bevölkerungsgruppen und Lebenssituationen, wie es die darauf folgenden Kapitel mit wechselndem Fokus leisten.



## 4. Verkehrsmittelnutzung, Multimodalität und Nutzersegmente: eine Frage von Wohnort, Vorlieben, Lebenssituation und Alter

Bisher wurden die zentralen Indikatoren ohne eine Differenzierung nach der Verkehrsmittelnutzung vorgestellt. Für die Durchführung von Wegen werden jedoch unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt. Wahl und Eignung hängen stark von ihren spezifischen Eigenschaften, den infrastrukturellen Gegebenheiten, der persönlichen Ausstattung mit Pkw und Fahrrädern, eigenen Vorlieben sowie dem Angebot im öffentlichen Personenverkehr ab. Wege zu Fuß oder Rad sind dabei in ihrer Reichweite beschränkt und Wettereinflüssen ausgesetzt. Das Auto hingegen ermöglicht die von Wettereinflüssen geschützte und zeitlich flexible Überwindung auch von großen Distanzen sowie die Mitnahme weiterer Personen und den Transport von Gegenständen. Allerdings wird dafür zunächst der Zugriff auf ein Auto benötigt, im eigenen Haushalt oder über andere private oder kommerzielle Zugangsformen. Darüber hinaus behindern Staus und die Parkplatzsuche die Planbarkeit der Pkw-Nutzung in vielen Regionen zunehmend. Angebot und Qualität öffentlicher Verkehrsmittel hängen wiederum maßgeblich vom Wohnort, den angesteuerten Zielen, dem Fahrplanangebot und dem gebotenen Komfort ab.

Die Verkehrsmittelwahl beobachtet die MiD auf zwei unterschiedlichen Ebenen. Sie sollen in diesem Kapitel betrachtet werden:

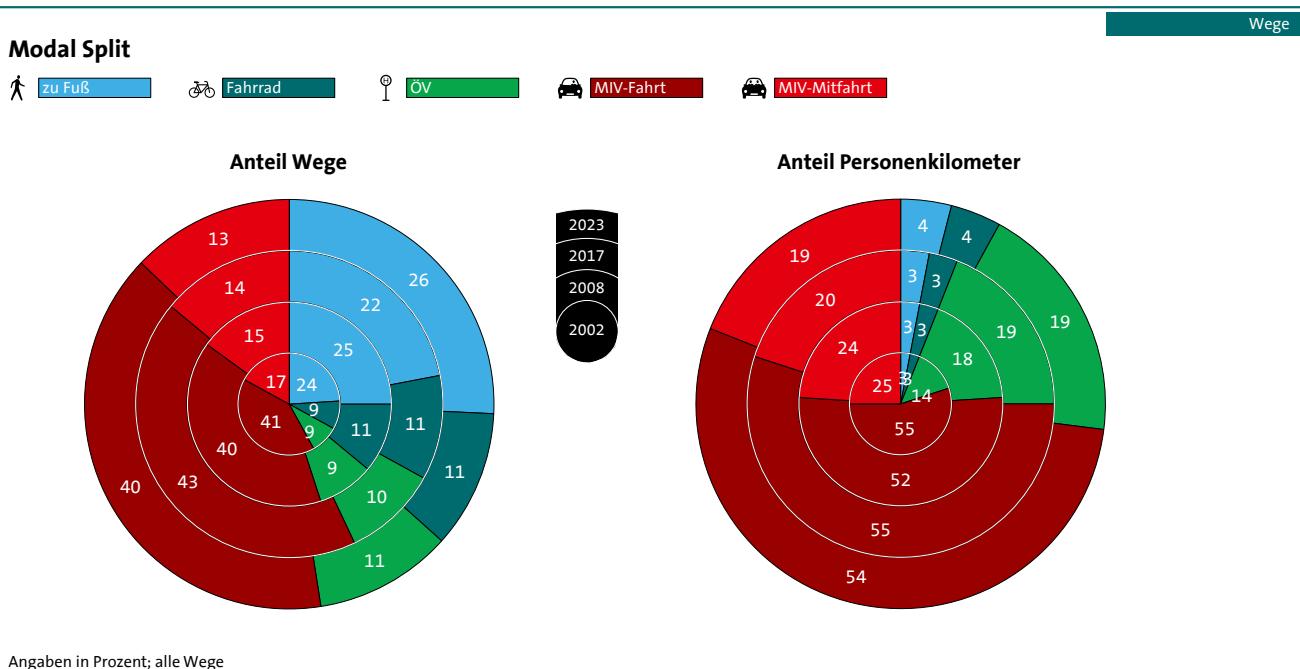
- Eine zentrale statistische Größe ist die Verteilung der Verkehrsmittel auf die zurückgelegten Wege. Ihrer Erfassung dient die Stichtagsbetrachtung der MiD. Alle Personen berichten über ihre Wege und die dabei genutzten Verkehrsmittel an einem zufällig ausgewählten Stichtag. Da die Erhebung alle Tage eines Jahres abdeckt, entsteht so ein zuverlässiges Jahresergebnis – über alle Jahreszeiten, Regionen und Bevölkerungsgruppen hinweg.
- Ein personenbezogenes, eher klassifizierendes Merkmal unabhängig von einem einzelnen Berichtstag stellt dagegen die übliche Verkehrsmittelnutzung dar. Sie wird nach Verkehrsmitteln differenziert erhoben. Die Kombination der einzelnen Nutzungshäufigkeiten kann in der Auswertung genutzt werden, um Mobilitätssegmente abzugrenzen und beispielsweise in ihrer soziodemografischen Zusammensetzung zu beschreiben.

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

Einer der wichtigsten Kennwerte der MiD ist die erste Variante, der Modal Split. Er drückt die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen und damit an allen zurückgelegten Wegen oder Personenkilometern aus. Zusätzlich kann er hochgerechnet werden und umfasst so absolute Werte pro Tag oder Jahr, ebenfalls differenziert nach Verkehrsmitteln. Die MiD folgt dabei dem Prinzip des Hauptverkehrsmittels. Reine Fußwege bilden hier die Zu-Fuß-Anteile, nur mit dem Rad zurückgelegte Wege den Radverkehr (normale Räder und Pedelecs zusammen). Wurde auf dem Weg (auch) ein öffentliches Verkehrsmittel genutzt, fällt dieser in die Kategorie des öffentlichen Verkehrs (ÖV) – und zwar der Nahverkehr (ÖPNV – alle regionalen öffentlichen Angebote einschließlich Taxis und On-Demand-Verkehre) gemeinsam mit dem Fernverkehr (ÖPFV – öffentliche Angebote auf längeren Strecken bei Bus, Bahn und Flugzeug). Bei bestimmten Fragestellungen, wie etwa der kilometerbezogenen Auswertung, können diese beiden „öffentlichen“ Kategorien getrennt ausgewertet werden. Und schließlich der Autoverkehr (MIV – motorisierter Individualverkehr mit dem Pkw einschließlich motorisierter Zweiräder, Lkw und anderer Kraftfahrzeuge), wobei hier zwischen Fahrerinnen und Fahrern (MIV-Fahrt) und Mitfahrenden (MIV-Mitfahrt) unterschieden wird.

Der Modal Split ist im bisherigen MiD-Zeitverlauf relativ stabil und verändert sich im bundesweiten Gesamtwert nur wenig. Dies ändert sich in der aktuellen Erhebung etwas und der MIV büßt Wegeanteile ein. Trotzdem bleibt er quantitativ gesehen mit Abstand das zentrale Verkehrsmittel und überschreitet weiter die 50-Prozentmarke. Im bundesweiten Querschnitt entfallen 2023 nur noch 53 Prozent auf den MIV, Fahrende und Mitfahrende zusammengekommen. Zwar beträgt der Rückgang gegenüber 2017 nur vier und im Vergleich zu 2008 nur zwei Prozentpunkte, trotzdem ist dies der niedrigste MIV-Anteils Wert der bisherigen MiD-Zeitreihe. Er schließt wie erläutert die Pkw-Nutzung, aber auch Mofas, Mopeds und Motorräder sowie Nutzfahrzeuge ein. Seit der Erhebung 2017 zählt auch die Carsharing-Nutzung dazu. Im Jahr 2023 sind so 40 Prozent MIV-Fahrten und 13 Prozent Mitfahrten zu verzeichnen.

Abbildung 5



Bei dieser Betrachtung auf Wegeebene bleibt das Fahrrad im deutschlandweiten Wert von 11 Prozent stabil, wobei davon inzwischen gut 2 Prozentpunkte auf das Pedelec entfallen. Der öffentliche Verkehr verbessert seinen Anteil leicht von 10 auf 11 Prozent – auf Wegeebene sind dies fast ausschließlich Wege im ÖPNV – kann aber ebenfalls mit Blick über die MiD-Erhebungszeitpunkte hinweg als nahezu stabil ange-

sehen werden. Bei der MiD nicht erkennbar ist der Einbruch des ÖPNV während der Corona-Pandemie und der Prozess der Wiedergewinnung von Fahrgästen. Anders der Fußverkehr, der anteilig und absolut ein Gewinner in der MiD 2023 ist. Der Anteil ausschließlich zu Fuß zurückgelegter Wege wächst deutlich von 22 Prozent im Jahr 2017 auf 26 Prozent sechs Jahre später und zwei bis drei Jahre nach der Corona-Phase.

Tabelle 7

## Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung 2002 bis 2023

	Wege in Mio. pro Tag				Personenkilometer in Mio. pro Tag				Wegelänge in km 2023	
	2002	2008	2017	2023	2002	2008	2017	2023	Mittelwert	Median*
<b>GESAMT</b>	<b>270</b>	<b>275</b>	<b>257</b>	<b>249</b>	<b>2.717</b>	<b>3.080</b>	<b>3.214</b>	<b>2.983</b>	<b>11,9</b>	<b>3,8</b>
zu Fuß	64	69	56	65	88	98	93	113	1,7	1,0
Fahrrad	25	29	28	27	82	96	112	117	4,3	2,1
ÖV	25	26	26	27	387	554	605	561	21,1	7,2
MIV-Fahrt	111	110	111	99	1.496	1.589	1.754	1.611	18,5	6,7
MIV-Mitfahrt	45	41	36	31	665	735	650	581	16,3	6,7

\*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.

Allerdings bleibt festzuhalten: So auffällig einzelne anteilige 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. Es empfiehlt sich also, auch die längere Zeitreihe im Blick zu behalten.

### Die Kilometerbilanz: eine fast noch wichtigere Größe

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 Entfernung 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

### Modellbasierte Small-Area-Schätzung für Landkreise und kreisfreie Städte

Trotz der umfangreichen regionalen Aufstockung in der MiD 2023 erlaubt die realisierte Stichprobe nur dort eine Auswertung, wo entsprechende Ergänzungen über die bundesweite Basisstichprobe hinaus stattgefunden haben. Die dafür gesetzte Mindestumfang liegt in der MiD 2023 bei 1.000 befragten Haushalten. Auch auf der Ebene der über 400 Landkreisen und kreisfreien Städte sind daher bei weitem nicht überall Auswertungen möglich. Da jedoch der Bedarf nach derartigen regionalen Angaben zumindest für die Modal Split-Kennwerte hoch ist, wurde in der MiD 2017 erstmals ein Small-Area-Schätzverfahren eingesetzt. Dieses Verfahren kombiniert bekannte MiD-Ergebnisse mit externen Strukturdaten der betrachteten regionalen Einheiten und ermittelt die Zusammenhänge in einem statistischen Modell. Sofern sich eine ausreichende Zahl von zufriedenstellenden Schätzern ergibt und die notwendigen Strukturdaten vorliegen, kann so auch für die Teilgebiete, in denen nur wenige oder gar keine Befragungen stattgefunden haben, ein Modal Split-Ergebnis geschätzt werden.

Da das MiD-Verfahren bundesweit rechnet, können dabei nur Schätzer geprüft und dann einzbezogen werden, die für alle regionalen Einheiten bereitstehen. Das Verfahren wurde 2023 verfeinert und über die Landkreise und kreisfreien Städte hinaus auf Gemeinden mit mindestens 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ausgeweitet. Die modellbasierten Schätzungen werden in einem eigenen Report zur Verfügung gestellt. Dieser erläutert das dafür eingesetzte Verfahren und weist auf die Grenzen bei dieser Anwendung hin. Die Einschränkungen bestehen vor allem in der flächendeckend einheitlich erforderlichen Datengrundlage und der Datensituation bezüglich verschiedener Verkehrsdaten sowie – mit Blick auf die interregionale Vergleichbarkeit – in der sehr heterogenen Situation bezüglich der Landkreis- und Gemeindegrößen bedingt durch je Bundesland unterschiedliche Regionalkonzepte. Trotzdem bieten die Ergebnisse einen Anhaltspunkt für Regionen, die in der MiD 2023 nicht in ausreichendem Umfang für derartige „kleinräumige“ Indikatoren abgedeckt werden konnten.

Die Ergebnisse zeigen: Um in den Schätzmodellen eine höhere Verlässlichkeit zu erreichen, bedarf es weiterer Daten sowie umfassender separater Forschungen, wie sie beispielsweise in dem vom Förderprogramm mFUND des BMV unterstützten Forschungsprojekts „ReMo – Regionalindikatoren Mobilität“ angestoßen wurden.

auch mit einem leicht rückläufigen Anteil. An zweiter Stelle steht der ÖV mit einem knappen Fünftel, davon etwa 60 Prozent im ÖPNV und 40 Prozent im ÖPFV. Ihm folgen das Fahrrad und die reinen Fußwege mit einem Kilometeranteil von jeweils 4 Prozent, beide anteilig im Plus mit jeweils einem beachtlichen Prozentpunkt mehr als 2017. Werden diesen nach dem Konzept des Hauptverkehrsmittels ermittelten Fußwegen auch Zu-Fuß-Etappen etwa zum Erreichen des ÖPNV zugerechnet, steigt der Anteil zu Lasten des ÖVs um einen weiteren Prozentpunkt. Der Fußverkehr kommt bei dieser Rechnung auf 5 und der gesamte ÖV auf 18 Prozent.

### 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 Entfernungslängen leicht reduziert haben, stellt dies insbesondere auf der Kilometerebene eine wichtige Ergänzung dar. Von der 2023 gemessenen täglichen Verkehrsleistung von knapp 3 Mrd. Personenkilometern entfallen etwa 2,2 Mrd. 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: 113 Mio. Kilometer täglich zu Fuß und 117 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 entfällt etwa ein Viertel auf die Pedelecs. Und von den 4 Prozent Fahrradkilometern machen sie ein knappes Drittel aus.

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 verursachen in erster Linie die Fernbusse, die ihr Vor-Corona-Niveau 2023 noch nicht wieder erreichen. Mit, aber weniger ausschlaggebend sind Veränderungen im innerdeutschen Flugverkehr, wobei hier die MiD selbst bei dieser umfassenden Stichprobe an ihre Aussagegrenzen stößt.

### Weiterhin deutliche Unterschiede im regionalen Modal Split

Die Veränderungen fallen bundesweit gesehen gering aus, trotz des moderaten 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 den Ergebnissen des Modal Splits ergeben sich deutliche Unterschiede zwischen Stadt- und ländlichen Regionen. Auch die Ergebnisse für die Bundesländer und die Raumtypologie, beides dargestellt in Tabelle 8, zeigen weiterhin bekannte Stadt-Land-Unterschiede. Dazu gehört vor allem die Rolle des Autos außerhalb der Städte, die des öffentlichen Verkehrs in den Ballungsräumen und die des Fahrrads sowohl in Groß- wie auch in vielen Mittelstädten. Gemeinsam ist dabei allen Regionen das Plus im Fußverkehr – im Vergleich zum Erhebungszeitpunkt 2017. Der Bundeslandvergleich wiederum zeigt, von den auch dort wirksamen Stadt-Land-Unterschieden abgesehen, Ähnlichkeit der Flächenländer, aber auch einige Auffälligkeiten. Dazu gehören vor allem Länder, deren Fahrradanteil Entwicklungsfähig erscheint. An erster Stelle gilt dies für das autogeprägte Saarland, aber auch für Rheinland-Pfalz, Thüringen, Sachsen und Hessen. Sie alle bleiben in ihrem Radverkehrsanteil unter der 10-Prozentmarke.

## Verteilung der Wegelängen: bei allen Verkehrsmitteln hohe Anteile im Nahbereich

Für die Verkehrsmittel in der Auswertung nach dem Hauptverkehrsmittelkonzept sind nicht nur die mittleren Wegelängen, sondern auch die jeweilige Verteilung dieser Längen auf verschiedene Kategorien von Bedeutung. Abbildung 6 stellt diese für 2023 und 2017 differenziert nach den Verkehrsmitteln dar. Im

Zeitvergleich ergeben sich dabei, mit einer Ausnahme, keine wesentlichen Veränderungen. Insgesamt liegen weiterhin sechs von zehn Wegen unterhalb der Schwelle von 5 Kilometern, können also dem Nahbereich zugerechnet werden. Die Veränderung betrifft die Strecken im Radverkehr, verursacht durch den steigenden Pedelec-Anteil. Fielen 2017 noch 82 Prozent der geradelten Wege in den Bereich bis unter 5 Kilometer, sind es 2023 etwas weniger als 80 Prozent.

**Tabelle 8**

### Hauptverkehrsmittel 2023 nach Bundesland und regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7) nach Wegen

	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV-Fahrt	MIV-Mitfahrt
<b>Zeilenprozente</b>	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
<b>GESAMT</b>	<b>26</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>40</b>	<b>13</b>
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
<b>RAUMTYP</b>					
<b>Stadtregion</b>					
Metropole	31	15	21	25	8
Regiopole und Großstadt	29	15	14	32	11
Mittelstadt, städtischer Raum	25	11	9	42	14
kleinstädtischer, dörflicher Raum	21	9	8	47	15
<b>ländliche Region</b>					
zentrale Stadt	28	13	8	38	12
Mittelstadt, städtischer Raum	25	10	6	45	15
kleinstädtischer, dörflicher Raum	22	6	7	51	14

Rundungsbedingte Abweichungen von 100 % angepasst

Die mittlere Länge erhöht sich von 2017 auf 2023 radikal übergreifend von 3,9 auf 4,3 Kilometer. Erkennbar wird diese 2023er-Veränderung im Pedelec-Segment mit einer durchschnittlichen Wegelänge von 5,6 Kilometern – bei auch hier 3,9 Kilometern für das normale Fahrrad.

Ein anderer wichtiger Kennwert dieser Auswertung ist die Verteilung im MIV. Hier fallen rund 40 Prozent der Wege in das Segment bis unter 5 Kilometer, also in den Nahbereich. Allerdings sind diese kurzen Auto-Wege nicht alle fuß- oder fahrradtauglich. Dies liegt an Begleitpersonen, mitgenommenen Gegenständen, aber auch an Wegeketten, bei denen mehrere längere wie auch kürzere Auto-Wege hintereinander erfolgen, bevor eine Person zum Beispiel wieder nach Hause zurückkehrt. Zu den verschiedenen „Mitnahmennotwendigkeiten“ und anderen Einschränkungen kann die MiD keine Auskunft geben. Aber die Wegekettenauswertung zeigt, dass etwa ein Drittel der kurzen Autowege in eine solche Kette eingebettet ist, also sich nicht ohne weiteres für die Alternative zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf diesem Teilstück anbietet.

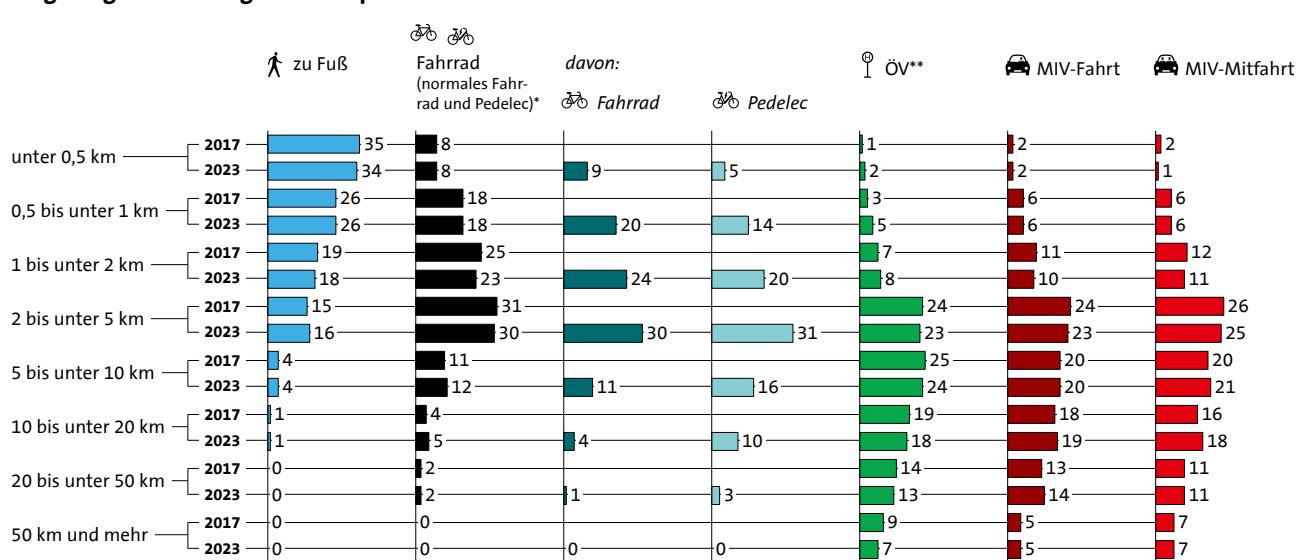
### Hochaufgelöster Modal Split: so verteilt sich unser Verkehr unter der schärfer gestellten Lupe

Die bisher hierin erfolgte Darstellung der Verkehrsmittelnutzung für die Hauptverkehrsmittel hilft, um eine kompakte Zeitreihe zu erstellen und die Bedeutung der gebildeten Kategorien einzuordnen. Die genutzten Verkehrsmittel werden im Rahmen der MiD jedoch detaillierter erfasst. Damit können auch hochaufgelöste Modal Split-Anteile des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung betrachtet werden. Hierbei wird nach unterschiedlichen Fahrzeugarten im MIV, nach einzelnen Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs sowie zwischen Fahrrädern mit und ohne Elektrounterstützung unterschieden.

Sowohl das Verkehrsaufkommen als auch die Verkehrsleistung werden durch den MIV dominiert. Seine in Abbildung 7 und Abbildung 8 rot dargestellten Anteile summieren sich auf 53 Prozent bei den Wegen und 73 Prozent bei den Personenkilometern. Von diesen Anteilen des MIV entfallen im Verkehrsaufkommen 92 Prozent auf die Nutzung des privaten Pkw als Fahrt oder Mitfahrt. Bei der Verkehrsleistung zählen sogar 93 Prozent der mit dem MIV zurückgelegten Personenkilometern zu Wegen mit dem pri-

Abbildung 6

#### Wegelängenverteilung nach Hauptverkehrsmittel 2023 und 2017



Angaben in Prozent; alle Wege; \* 2017 nicht getrennt dargestellt aufgrund noch kleiner Pedelec-Anteile; \*\* Werte für ÖSPV und SPNV siehe Abbildung 43

Abbildung 7

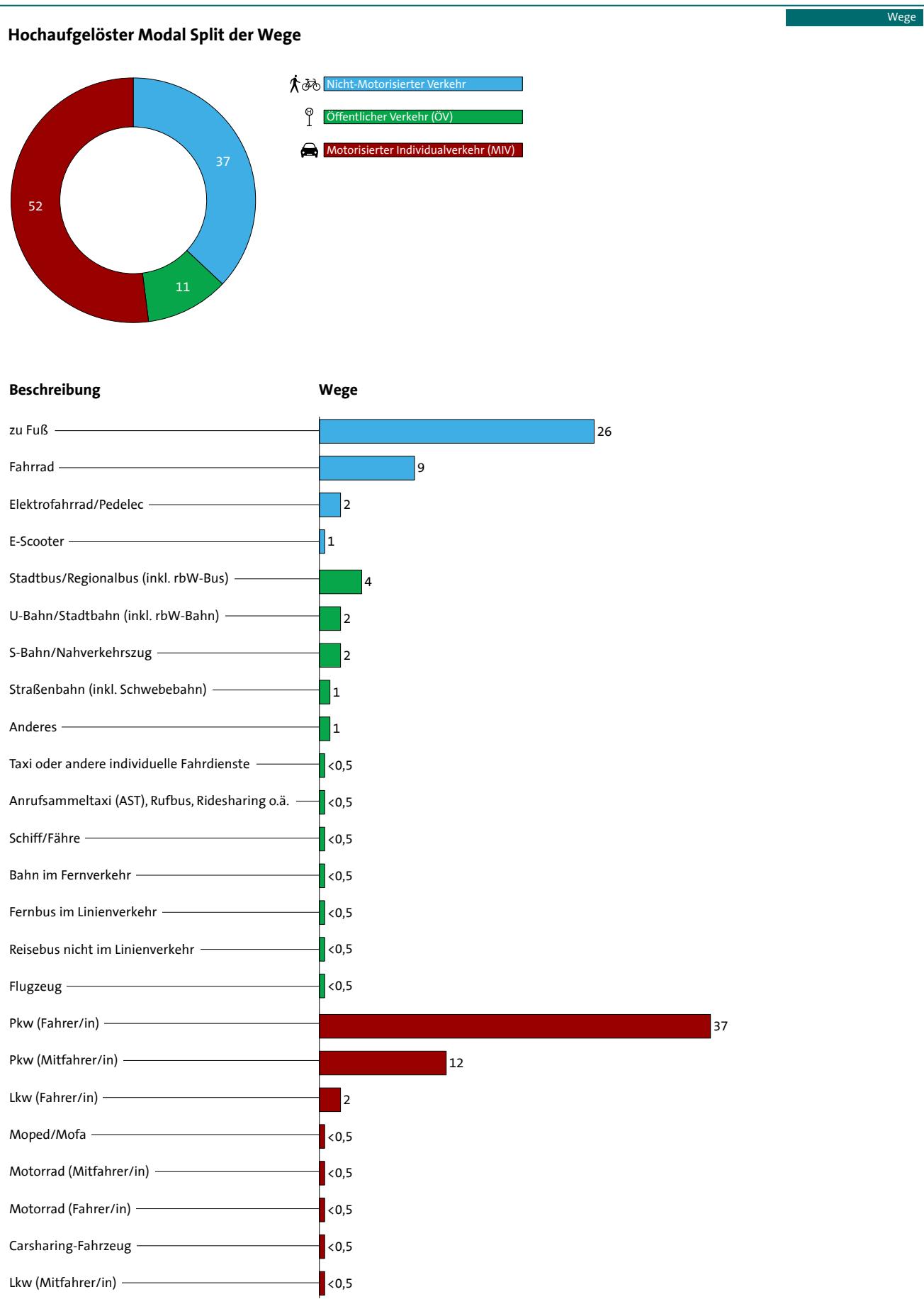
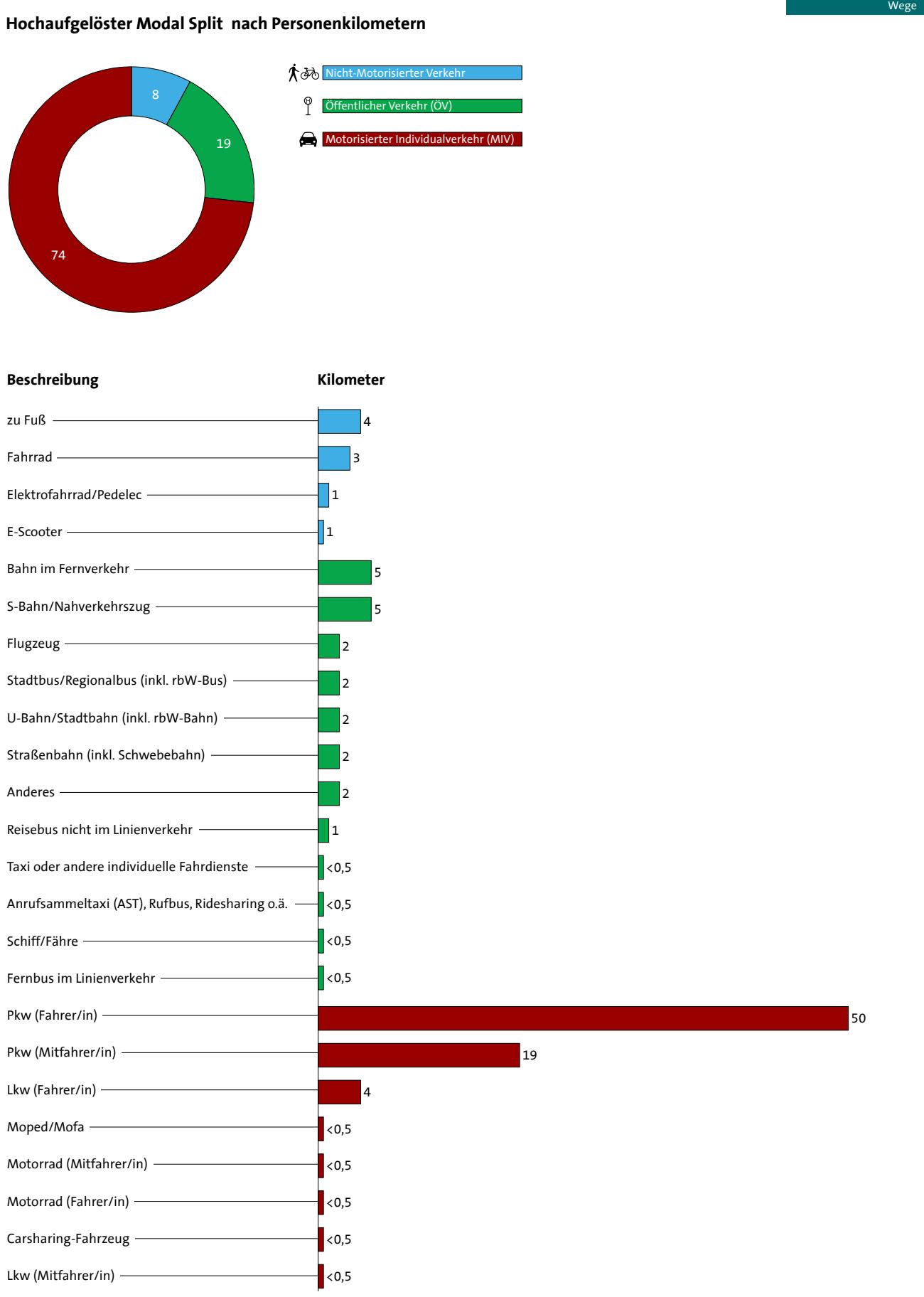


Abbildung 8



Angaben in Prozent, alle Wege

vaten Pkw. Nur Wege mit Lkw weisen mit 2 Prozent am gesamten Verkehrsaufkommen und 4 Prozent an der gesamten Verkehrsleistung noch einen nennenswerten Gesamtanteil am gesamten Verkehrsgeschehen auf. Andere MIV-Verkehrsmittel wie Moped und Motorrad zeigen hingegen nur sehr kleine Anteile von weniger als 0,5 Prozent.

Bei dieser Betrachtung kann auch der öffentliche Verkehr weiter differenziert werden. Öffentliche, eher städtische schienengebundene Verkehrsmittel wie Stadtbahn, U-Bahn und S-Bahn haben bei dieser Darstellung in Sachen Aufkommen eine vergleichsweise geringere Bedeutung. Sie erbringen jedoch vor allem aufgrund der S-Bahn-Angebote die größere Verkehrsleistung. Stadtbusse wiederum verzeichnen höhere Fahrgast- als Kilometeranteile. Andere öffentliche Verkehrsmittel im Nahverkehr wie Taxis oder zusammengefasst verschiedene On-Demand-Dienste (AST, Rufbus, Ridesharing – auf die in einem eigenen Kapitel noch genauer eingegangen wird), weisen nur sehr geringe Anteile an Aufkommen wie Leistung auf. Anders dagegen bei Fernverkehrsangeboten wie vor allem der Bahn: im Aufkommen sind ihre Anteile gering, innerhalb der Verkehrsleistung aber sehr bedeutsam. So bildet die Bahn im Fernverkehr insgesamt 5 Prozent der Kilometerleistung und erbringt damit ein Viertel der Verkehrsleistung innerhalb des öffentlichen Verkehrs. Werden in dieser Kilometerbilanz weitere öffentliche Fernverkehrsangebote wie Fernbusse und Flugzeug hinzugerechnet, wächst der Anteil innerhalb des ÖV auf rund 40 Prozent. Gegenüber 2017 hat sich dabei noch mehr als der hier innerdeutsche Flugverkehr die Bedeutung der Linienfernbusse reduziert. Allerdings sind hier selbst in der umfassenden MID-Stichprobe die Anteile so klein, dass an dieser Stelle eine Analyse ausgeklammert bleiben muss. Sie erfolgt im Rahmen der MiD-Zusatzmodule zu Tages- und Übernachtungsreisen in einem späteren Kapitel dieses Berichts.

## Zwischenbilanz: vielfältige Ursachen für wenige Veränderungen

Mit Abstand betrachtet ergeben sich im Modal Split eher wenige Veränderungen – und manche dieser Veränderungen erinnern an die 2008 gemessenen Verhältnisse. Trotzdem ist in einer ersten Zwischenbilanz die Ursachensuche gefordert. Die MiD 2023 vermisst Mobilität ein bis zwei Jahre, nachdem die Corona-Phase zu Ende ging. Die Hygienemaßnahmen in der Corona-Phase – Maskenpflicht an öffentlichen Orten inklusive Bus & Bahn, Ausgangssperren, Abstandregelungen – all dies hatte gravierenden Einfluss auf die Mobilität in den Jahren 2020 bis 2022, ist jedoch verständlicherweise nahezu vergessen. Einiges ist allerdings geblieben oder hat sich daraus entwickelt. An erster Stelle sind hier Homeoffice, verstärkte andere Online-Aktivitäten und auch das Deutschlandticket zu nennen. Einzelne Angebote sind weiterhin deutlich reduziert, etwa der innerdeutsche Flugverkehr und das Fernbusgeschäft. Anderes hat sich erhalten, wie etwa der Anstieg im Fußverkehr.

Hinzu kommen weitere Effekte außerhalb der Alltagsmobilität, wie etwa ein stetes Bevölkerungswachstum, eine sich stetig verändernde Altersstruktur, Verstädterung, Verdichtung und Zersiedelungstendenzen. Nicht zuletzt spielen wirtschaftliche Effekte eine schwer zu quantifizierende, aber nicht zu unterschätzende Rolle. Auffällig ist auch, dass sich zentrale Veränderungen wie die leichte Reduktion des Autoverkehrs und die wachsende Bedeutung des Fußverkehrs bundesweit und nicht regionalspezifisch ergeben. Dies spricht eher für gesamtgesellschaftliche Mobilitätsveränderungen und weniger für stadt- oder regionsspezifische Wirkungen, etwa aufgrund lokaler Maßnahmen.

Vor dem Hintergrund dieser Geschehnisse ist davon auszugehen, dass im Jahr 2023 das Mobilitätsverhalten anders war, als es gewesen wäre, wenn keine Corona-Pandemie stattgefunden hätte und die Phase seit 2023 nicht von wirtschaftlichen Härten geprägt gewesen wäre. Einfache Kausalitäten führen damit auf die falsche Fährte. Zudem findet, oft unterschätzt, Mobilität vielfach in Routinen statt, und das System bestehend aus Nachfrage und Angebot war definitiv nicht im eingeschwungenen Zustand. Voreilige Interpretationen basierend auf den Daten der MiD 2023 hinsichtlich einer Stagnation und sogar eines Rückgangs, was bezogen auf die automobile Mobilität eine

## Exkurs Etappenerfassung – ein noch genauerer Blick auf das Zufußgehen

Bis 2008 wurden in der MiD für die Berichtstage ausschließlich Wege erfasst. Dies umfasst anlassbezogen Strecken vom Ausgangspunkt bis zum Ziel. Bei der Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einer Strecke, wurden diese als Mehrfachnennung festgehalten, nicht jedoch die Teilstrecke beziehungsweise Etappen genauer erfasst. Dies wurde mit der Erhebung 2017 geändert. Für eine zufällig ausgewählte Teilmenge der Wege mit mehreren Verkehrsmitteln oder einem Fußwegabschnitt wurden die Etappenmerkmale genauer erhoben. Hierzu liegt sowohl für 2017 wie auch für 2023 ein Spezialbericht zur Nahmobilität vor.

An dieser Stelle soll für die Ergebnisse 2023 ein kleiner Einblick gegeben werden. Erfasst wurden Angaben zu 94.337 Etappen. Dabei fällt der Anteil von Wegen mit Etappen kleiner aus als oft erwartet. Bei rund vier Fünfteln der Wege wird nur ein Verkehrsmittel genutzt. Dies sind in der Regel reine Fuß- oder Auto-Wege sowie Wege mit dem Rad. Um dabei den Aufwand für die Befragten zu begrenzen, wurden sehr kurze Fußabschnitte im selbst geschätzten Bereich von deutlich unter 50 Metern in der Erfassung nicht berücksichtigt,

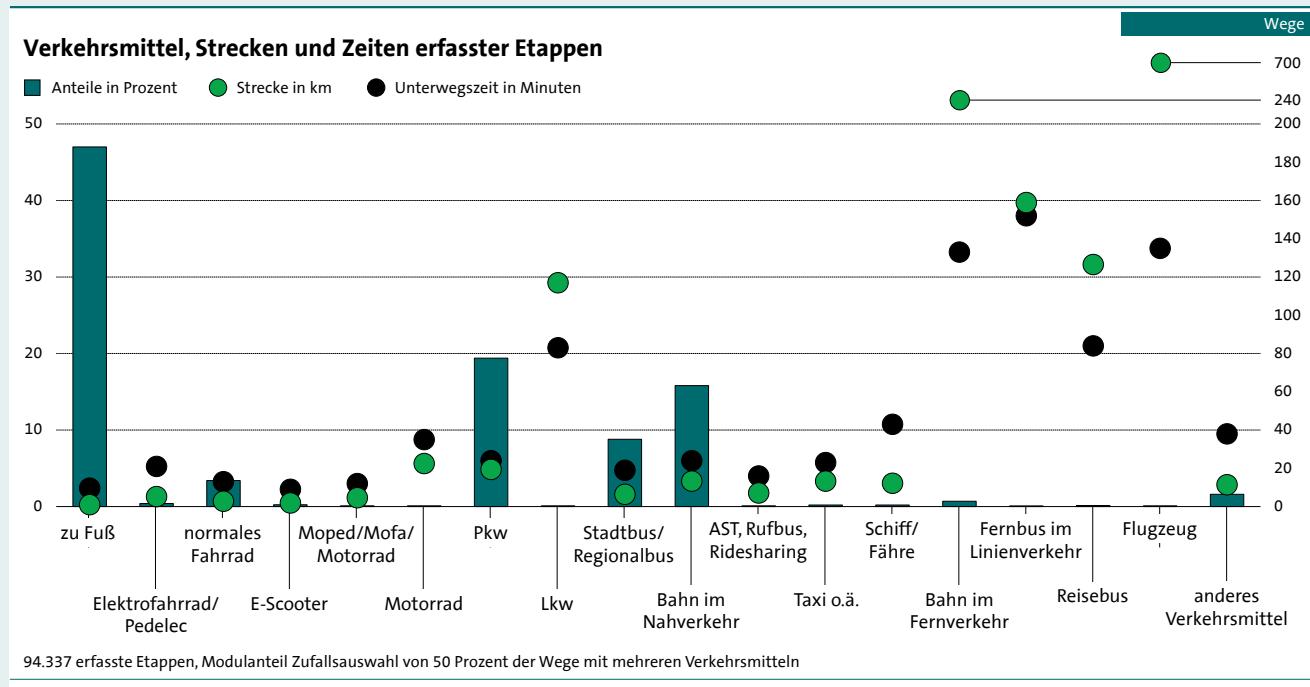
Im Ergebnis zeigt sich, dass die meisten Etappen, die in der MiD-Wegeauswertung nach dem Konzept des Hauptverkehrsmittels nicht abgebildet werden, Fuß- etappen oder Wege von einem Autoparkplatz zum

Ziel (oder umgekehrt) sind. Dies sind zu einem Großteil Wege von oder zur Haltestelle im Rahmen der ÖPNV-Nutzung. Andere Konstellationen, wie etwa Rad und ÖPNV, spielen dagegen nur eine kleine Rolle. Damit führen die meisten Etappen auch nur über kurze Entfernungen.

Etwas anders verhält es sich bei Umstiegen innerhalb des öffentlichen Verkehrs, also etwa vom Bus in die U-Bahn oder eine Straßenbahn in einen Fernzug. Auch diese Etappen werden abgebildet, allerdings nicht bei kurzen Umstiegen innerhalb eines Produkts wie etwa einem Wechsel von U-Bahn in U-Bahn auf einem Bahnsteig.

Im Durchschnitt weisen Wege mit Etappen zwei Abschnitte auf. Höher fällt der Wert bedingt durch Umstiege und in der Regel mindestens zwei Fußabschnitte im ÖPNV aus. Neben diesen nicht überraschenden Befunden besteht der wesentliche Erkenntnisgewinn – über die differenzierte Verwendung dieser Daten etwa in Verkehrsmodellen hinaus – in der Abschätzung der Verkehrsleistung des Fußverkehrs. Sie beträgt im Hauptverkehrsmittelkonzept bereits 4 Prozent. Werden die Kilometer aus den Fuß- etappen hinzugerechnet, steigt dieser Anteil auf 5 Prozent. Damit liegt der Fußverkehr bei der Verkehrsleistung auf einem absolut gesehen höheren Niveau als der Radverkehr mit 4 Prozent – ein weiterer Hinweis auf die Bedeutung dieses „Verkehrsmittels“.

Abbildung 9



Trendumkehr darstellen würde, verbieten sich deshalb zum jetzigen Zeitpunkt. Und dennoch ist die MiD ein wichtiger weiterer Messpunkt für die strukturellen und absoluten Entwicklungen in der Mobilität im Laufe der vergangenen wie kommenden Jahre und setzt mit der Umkehr im Vorzeichen beim MIV und dem Fußverkehr zumindest ein Ausrufezeichen hinter einem notwendigen engmaschigen Monitoring.

### Zu den Personen – und dem Modal Split nach Altersjahrgängen

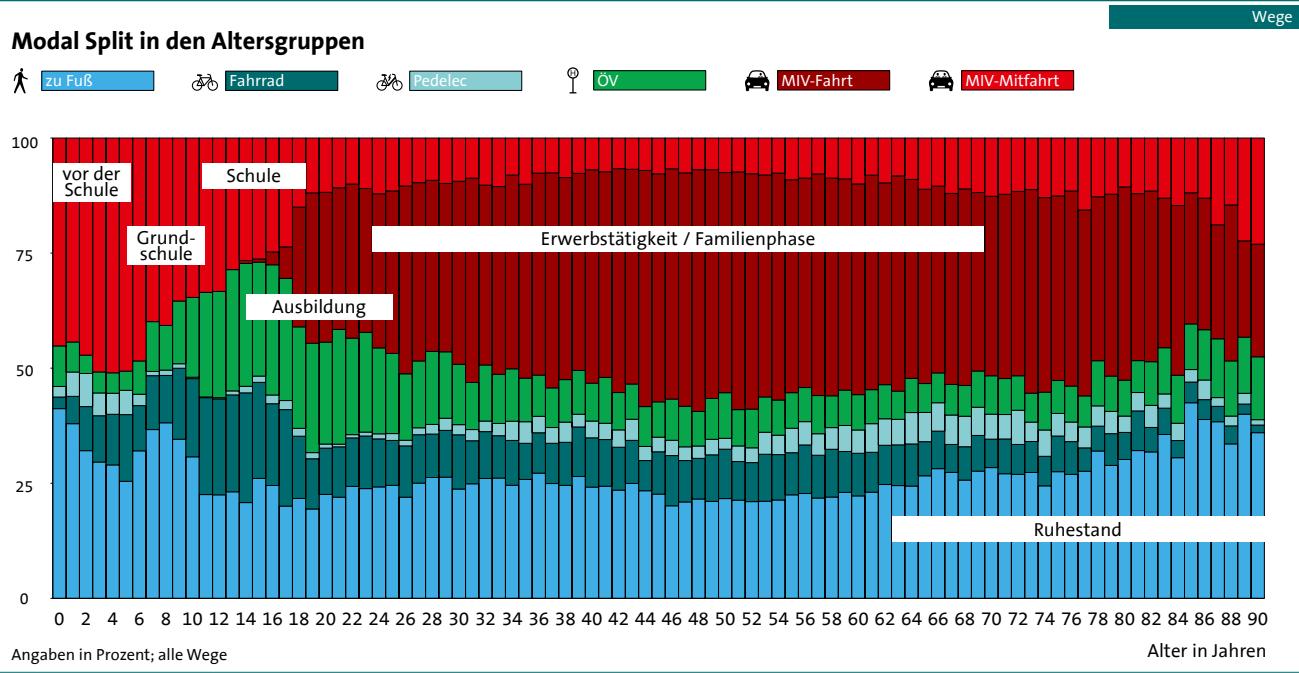
Mit über 400.000 befragten Personen bietet die MiD Auswertungsmöglichkeiten, die in anderen Studien nicht zu finden sind. Eine dieser Möglichkeiten ist die Ergebnisdifferenzierung nach Altersjahrgängen. Wird diese wie in Abbildung 10 vorgenommen, zeigt sich ein nach Lebensphasen und Lebensalter „atmender Modal Split“, hier nach Wegeanteilen. Auffällig sind zunächst Fußweganteile mit hohen Werten in der ersten wie späten Lebensphase. Ihnen folgt das Fahrrad mit den höchsten Anteilen bei den Jugendlichen, wobei das ebenfalls dargestellte Pedelec bei den in Anhänger oder Lastenrad mitgenommenen Kindern und danach erst wieder in den mittleren bis höheren Altersgruppen gut sichtbar ist. Der öffentliche Verkehr reduziert sich anteilig mit dem möglichen Führerscheinerwerb deutlich, hat in den mittleren

Gruppen am ehesten Nachholbedarf und spielt eine größere Rolle erst wieder im höheren Alter. Dort wiederum reduziert sich der Autoanteil, obwohl „bis zum Schluss“ auf hohem Niveau. Der MIV spielt so fast immer die wichtigste Rolle, selbst bei den Jüngsten, die ihre ersten Mobilitätserfahrungen außerhalb des Zuhause ganz offensichtlich häufig auf dem Auto-Rücksitz sammeln.

### Übliche Verkehrsmittelnutzung und Mobilitätssegmente – auch hier ein leichtes Minus für die Autoorientierung

Diese Impression über die Altersgruppen und den Modal Split hinweg soll aber nur den Übergang in eine andere Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung bilden. 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 Leihescooter gefragt. Die Antworten gestatten, anders als die Angaben zu den an einem zufällig ausgewählten Stichtag genutzten

Abbildung 10



Verkehrsmitteln, Rückschlüsse auf generelle Nutzungsmuster. Kombiniert ermöglichen sie eine aufschlussreiche Segmentierung.

Im Zeitvergleich führen die 2023 gegebenen Auskünfte zu einer nach 2017 nun rückläufigen üblichen Autonutzung (Abbildung 11). Aus einem 2017er-Anteil von 76 Prozent für die Stufen täglich bzw. wöchentlich sind 2023 72 Prozent geworden. Dies ist angesichts sonstiger Stabilität hervorhebenswert. 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.

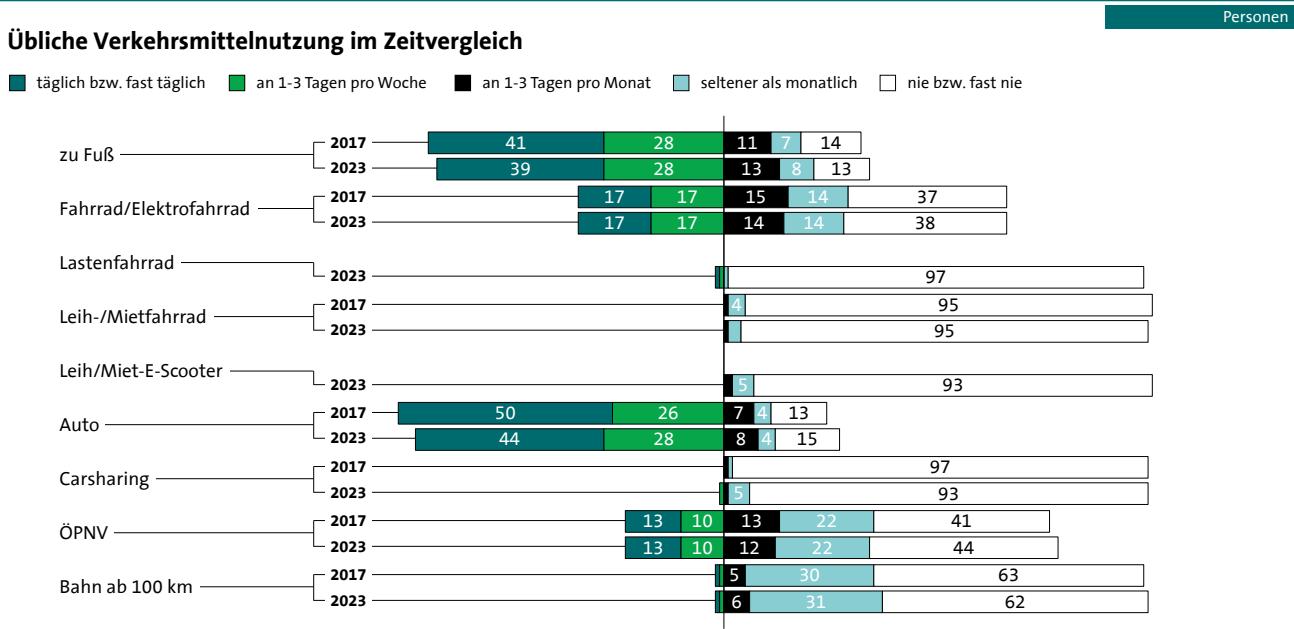
Die in der Abbildung ebenfalls dargestellten „neuen“ Verkehrsmittel liegen noch auf einem niedrigen Niveau, werden aber „messbarer“. Im Jahr 2023 zählen zu den zumindest sporadischen Carsharing-Nutzenden – nicht zu verwechseln mit den Carsharing-Mitgliedern – 7 statt zuvor 3 Prozent der hier einbezogenen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

bot. 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. Leihscooter haben einen Anteil von 6 Prozent überwiegend gelegentlicher Nutzung, angebotsbedingt ebenso vor allem in den größeren Städten (jeweils 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. Im Gegensatz zu den Anteilszuwächsen im Modal Split bleibt die übliche Beteiligung am Fußverkehr jedoch unverändert.

Die beiden in der Befragung an dieser Stelle berücksichtigten 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. Im Jahr 2023 zählen 93 Prozent zu

Abbildung 11



den Nicht-Nutzenden. Im Jahr 2017 waren es 90 Prozent. Die ebenfalls 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 Multimoden – 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.

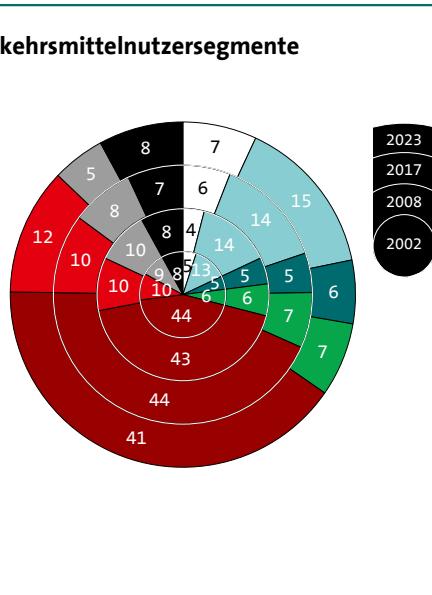
Die zeitliche Betrachtung über 2002, 2008, 2017 und 2023 zeigt für die oft im Fokus stehenden „Vielfach-Nutzen“ stabile Anteile von 7 bis 8 Prozent. Anders

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 legen wie der Anteil der „Fahrrad-Orientierten“ um einen Prozentpunkt zu. Auch der Anteil der überwiegend hochbetagten „Wenig-Mobilien“ wächst.

Die vorgenommene Unterteilung erlaubt weitere Differenzierungen, wie abgebildet zum Beispiel nach städtischen und eher ländlichen Wohnumfeldern. Die Tabelle in der Abbildung 12 zeigt die Anteile der Mobilitätssegmente im jeweiligen Regionstyp für 2023. Auffällig, aber auch plausibel, sind

- die höheren Anteile der ÖPNV-Orientierten in den Metropolen und Großstädten,
  - ebenso für die Gruppe der Fahrrad-Orientierten, hier auch in den in der Regel kompakten zentralen Städten ländlicher Regionen,
  - die im Regionsvergleich städtisch nur bedingt höheren Anteile der Misch- und Vielfachnutzenden

Abbildung 12



Personen							
Zeilenprozente	Stadtregion				ländliche Region		
	Metropole	Regiopolis und Großstadt	Mittelstadt, städtischer Raum	kleinstädtischer, dörflicher Raum	zentrale Stadt	Mittelstadt, städtischer Raum	kleinstädtischer, dörflicher Raum
 <b>Wenig-Mobile</b>	7	8	7	6	9	9	7
 <b>Fahrrad-Orientierte</b>	20	20	13	8	19	13	8
 <b>ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein</b>	10	8	4	2	4	2	2
 <b>ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein</b>	18	9	5	3	4	2	2
 <b>täglich Pkw-Orientierte</b>	22	32	45	54	39	49	57
 <b>seltener Pkw-Orientierte</b>	7	10	13	15	12	15	15
 <b>Mischnutzung</b>	6	5	6	5	4	4	4
 <b>Regelmäßige Vielfach-Nutzung</b>	10	9	8	7	8	7	6

Ringe: Angaben in Prozent je Erhebungsjahr; Tabelle: Spalten-% innerhalb der RegioStaR7-Kategorien 2023  
Definition entlang der üblichen täglichen/wöchentlichen Nutzung; Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

– sowie die starken Stadt-Land-Unterschiede bei den Anteilen der Pkw-Orientierten.

Wird hier zusätzlich der Zeitvergleich mit der Situation 2017 herangezogen, zeigt sich erneut das Minus bei den täglich Pkw-Orientierten. Der Rückgang beträgt in allen Regionstypen bis auf den dörflich-ländlichen Raum etwa 5 Prozentpunkte. Eine weitere Veränderung ergibt sich bei den Fahrradorientierten. Ihre Anteile wachsen in den Metropolen und Großstädten um jeweils rund zwei Punkte und noch etwas deutlicher in den zentralen Städten. Anders als beim bundesweiten Fahrrad-Modal Split zeichnet sich hier also eine wachsende Fahrradorientierung ab. Auch diese Veränderungen müssen vorsichtig interpretiert werden, können aber als ein Indiz für eine sich verändernde Mobilitätspraxis aufgefasst werden.

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

Diese Veränderung hat zahlreiche Facetten und die weiteren Berichtskapitel werden in ihren inhaltlichen Schwerpunkten die Themen Modal Split und Verkehrsmittelnutzung immer wieder aufgreifen und weiter vertiefen. Zuvor jedoch soll ein weiteres übergreifendes Ergebnis vorgestellt werden. 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.

Diese Ergebnisse zeugen – trotz oder gerade aufgrund der sich andeutenden Änderungen in der Mobilitätspraxis – von einem möglichen Gegenwind. Das leichte Minus bei Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung und die etwas selteneren Autonutzung beruhen nicht auf 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. Die Abbildung 13 stellt dazu die vollständigen Ergebnisse

2023 dar. Zum Zeitvergleich enthält sie zusätzlich die 2017er Top-Box-Werte, also die addierten Notenanteile für die Urteile „sehr gut“ und gut“.

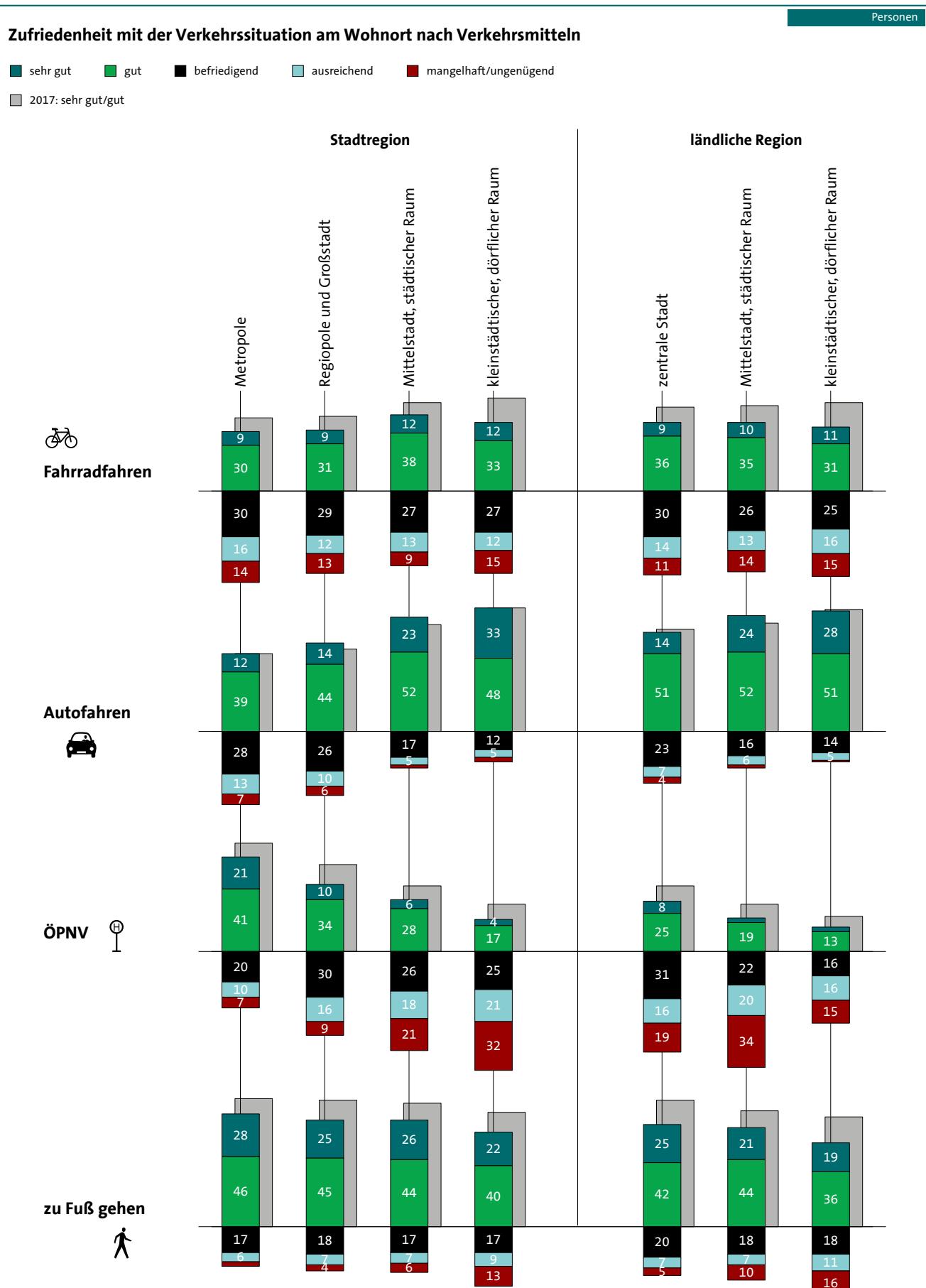
Es scheint fast, als führe mehr Aufmerksamkeit und Diskussion rund um diese Alternativen zu einem genaueren Hinsehen und wachsenden Ansprüchen. Zwar bleiben leicht bessere Bewertungen vor allem in den Mittelstädten erhalten, aber trotzdem reduzieren sich die vergebenen Noten in den Metropolen, in den 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-Mobilien: 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 stadspezifische Ausnahmen, die die regionale MiD-Berichterstattung ebenfalls identifizieren kann, doch insgesamt sind deutliche Defizite und erheblicher Nachholbedarf erkennbar.

Nicht anders ergeht es dem öffentlichen Nahverkehr. Zwar hat das Deutschlandticket mit einem günstigen Preis und einer einfachen Handhabbarkeit lange bestehende 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 Bewertungsstu-

Abbildung 13



Angaben in Prozent; nur Befragte im Modul „Zufriedenheit und Einstellungen“

fen 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 Bundesschnitt sehen zwei Drittel der Befragten diesbezüglich zwar keine Probleme, aber der kritischere Blick des übrigen Drittels der Befragten sollte zu denken geben. In den Großstädten stellt sich diese Relation etwas günstiger dar. Doch auch dort ist mehr als ein Viertel 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, wie noch zu zeigen ist – 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 Aufgabe der folgenden Kapitel.



## Nutzung kleinräumiger Zuspielungen: Lagen von Haushalten und Wegezielen

Die MiD kann zur Auswertung nicht nur die direkten Befragungsergebnisse nutzen, sondern auch zugespielte Merkmale etwa zur Lage von Haushalten, Wegestartpunkten und Wegezielen. Ein einfaches Merkmal in dieser Reihe sind beispielsweise die RegioStaR-Zuordnungen, die im Bericht vielfach genutzt werden. Sie liefern eine Zuordnung auf Gemeindeebene. Unterhalb dieser Ebene stehen jedoch weitere Merkmale zur Verfügung. In diesem Exkurs sollen beispielhaft einige Klassifikationen aus einem umfassenden Zuspielungskatalog vorgestellt und herangezogen werden (eine detaillierte Beschreibung dieser und aller weiteren Indikatoren enthält das separat vorliegende Handbuch zur MiD-Datennutzung; die Merkmale stammen aus Beständen des BBSR sowie von infas 360):

- **innerörtliche Lagen für Haushaltswohnlagen**, Wegeziele und Wegeausgangspunkte, soweit ausreichend genau von den Befragten angegeben (zu den diesbezüglichen Auswertungen auf Zielebene siehe ein weiterer Exkurs im späteren Kapitel zu den Wegezwecken, auch mit einem speziellen Merkmal zur Lage von Zielen im Randgebiet einer Gemeinde in Gewerbe- oder Einkaufszentren, im weitesten Sinn also auf der „grünen Wiese“) – hierbei werden verschiedene Lagekategorien von der Ortsrandlage bis hin zum zentralen Ortskern einer Stadt oder Gemeinde unterschieden
- ein **Nahversorgungsindex** für die Wohnadresse eines Haushalts, über den in fünf Stufen erkennbar wird, wie gut übliche Infrastrukturen in Sachen Einkauf, Besorgung, Gesundheit und Bildung erreicht werden können

– eine Index-Klassifikation der Haushaltswohngebiete nach dem **Erfüllungsgrad der Kriterien für eine „15-Minuten-Stadt“**

Hinter der Zuspielung der genannten Merkmale steht die Fragestellung, inwieweit sich Wegelängen, Tagesstrecken, Unterwegszeiten und die Verkehrsmittelwahl abhängig von diesen Umfeldfaktoren unterscheiden. Dieser Exkurs kann hierzu nicht alle Detailergebnisse herausarbeiten, soll aber beispielhaft zeigen, welche Befunde sich ergeben und zu weiteren Analysen mit dem MiD-Datenbestand anregen.

### Tageswerte unter der Lupe

Im ersten Schritt erfolgt eine Darstellung der Werte auf Personenebene. Es werden also die Tages-Unterwegswerte pro Person nach den verschiedenen zugespielten Merkmalen ausgewertet. Das Ergebnis zeigt Tabelle 9 im grünen Bereich. Um die übergreifenden Kategorien der innerörtlichen Lage, der Nahversorgung sowie der Nähe zu einer Kategorie der 15-Minuten-Stadt nach Regionaltypen zu differenzieren, erfolgt dabei zusätzlich zu den Gesamtwerten jeweils eine Unterteilung nach Stadtregionen und ländlichen Regionen gemäß der RegioStaR-Klassifikation. Allerdings ergibt sich bei keinem der Merkmale ein klares Bild. Alle ausgewählten Mobilitätsindikatoren liegen nahe beieinander. Allenfalls die Tagesstrecken fallen abhängig von den Ortslagen, der Nahversorgung und der 15-Minuten-Stadt in peripheren und weniger kompakten Gemeinden oder Stadtteilen teilweise etwas größer aus. Ebenso sind die mittleren Wegezahlen pro Person und Kopf in den kompakteren Gebieten in der Tendenz geringfügig größer.

Tabelle 9

**Mobilitätskennwerte auf Tages- und Wegeebene nach innerörtlicher Lage, Nahversorgung und Einordnung 15-Minuten-Stadt**

LAGE DER WOHNADRESSE	Tageswerte (pro Person und Tag)		Unterwegszeit Min.	Wege-Werte	
	Wege Anzahl	Wegelänge km		Wegedauer Min.	Wegelänge km
<b>GESAMT</b>					
<b>gesamt</b>	2,9	35	82	28	12
zentraler Ortskern	3,0	32	83	28	11
weiterer Ortskern	2,9	36	82	28	12
zentrale Ortslage	2,8	37	83	29	13
dezentrale Ortslage	2,8	34	82	29	12
Ortsrandlage	2,8	37	82	26	12
<b>STADTREGION</b>					
<b>Stadtregion gesamt</b>	2,9	35	85	29	12
zentraler Ortskern	3,1	33	88	29	11
weiterer Ortskern	2,9	35	85	29	12
zentrale Ortslage	2,8	35	84	30	12
dezentrale Ortslage	2,8	33	83	30	12
Ortsrandlage	2,8	37	89	28	12
<b>LÄNDLICHE REGION</b>					
<b>ländliche Region gesamt</b>	2,9	36	78	27	12
zentraler Ortskern	3,0	31	77	26	11
weiterer Ortskern	2,9	36	77	27	13
zentrale Ortslage	2,9	40	81	28	14
dezentrale Ortslage	3,0	41	78	25	12
Ortsrandlage	2,8	38	70	23	11
<b>NAHVERSORGUNGSDINDEX</b>					
<b>GESAMT</b>					
<b>gesamt</b>	2,9	35	82	28	12
sehr niedrig	2,8	39	83	29	14
niedrig	2,9	35	81	28	12
mittel	2,9	33	80	28	11
hoch	2,9	34	85	29	12
sehr hoch	3,0	32	84	28	11
<b>STADTREGION</b>					
<b>Stadtregion gesamt</b>	2,9	35	85	29	12
sehr niedrig	2,8	38	84	30	13
niedrig	2,9	35	85	29	12
mittel	2,9	34	83	29	12
hoch	2,9	35	88	30	12
sehr hoch	3,0	32	87	29	11
<b>LÄNDLICHE REGION</b>					
<b>ländliche Region gesamt</b>	2,9	36	78	27	12
sehr niedrig	2,9	41	81	28	14
niedrig	2,8	36	76	27	13
mittel	2,9	33	73	25	11
hoch	3,0	32	80	27	11
sehr hoch	3,0	32	76	26	11
<b>15-MINUTEN-STADT-INDEX</b>					
<b>GESAMT</b>					
<b>gesamt</b>	2,9	35	83	28	12
sehr niedrig	2,9	40	81	28	14
niedrig	2,9	38	81	28	13
mittel	2,9	34	80	28	12
hoch	2,9	32	84	29	11
sehr hoch	3,0	32	91	30	10
<b>STADTREGION</b>					
<b>Stadtregion gesamt</b>	2,9	34	85	29	12
sehr niedrig	2,9	41	84	29	14
niedrig	2,9	38	82	29	13
mittel	2,9	34	83	29	12
hoch	2,9	32	85	29	11
sehr hoch	3,0	32	92	31	11
<b>LÄNDLICHE REGION</b>					
<b>ländliche Region gesamt</b>	2,9	36	79	27	12
sehr niedrig	2,9	40	79	27	14
niedrig	3,0	38	79	27	13
mittel	2,8	34	76	27	12
hoch	3,0	32	80	27	11
sehr hoch	3,2	29	80	25	9

## Wegewerte unter der Lupe

Doch welches Bild ergibt sich, wenn die Tagesebene verlassen und die einzelnen Wege betrachtet werden? Dieses Ergebnis zeigt die Tabelle für die Wege-längen und benötigten Wegezeiten auf der rechten blauen Seite. Doch auch hier bestehen keine eindeutigen Zusammenhänge. Es sind lediglich teils geringe Effekte hinsichtlich der Wegelängen, analog zu den Tageskilometersummen festzustellen. Das Ergebnis muss damit ähnlich interpretiert werden wie die kaum vorhandenen Unterschiede der Tageswerte. Eine ergänzende Korrelationsanalyse zeigt für beide Betrachtungsebenen – Tag und Wege – keine klare Beziehung. Es sind für keinen Kennwert signifikante Zusammenhänge zu beobachten.

Dies kann als Hinweis darauf interpretiert werden, dass sowohl die zusammengefassten Tageswerte pro Person als auch die Wege, die eine Person im Verlauf des Tages zurücklegt, kaum von der kleinräumigen Wohnortlage und der Versorgungssituation beeinflusst sind. Die Aktionsradien der Personen über jeweils den ganzen Tag hinweg verwischen mögliche Unterschiede und die Alltagsmobilität spielt sich offenbar zumeist nicht in engen Räumen, sondern über Gemeinde- oder Stadtteilgrenzen hinaus ab – ist also komplexer als oft unterstellt. Zudem bestätigt sich erneut der relative stabile „Leitwert“ einer im Schnitt etwa 90-minütigen Unterwegszeit, relativ robust gegenüber verschiedenen Rahmenbedingungen. Dies spricht nicht zuletzt dafür, dass Zeitersparnisse aufgrund kurzer Wege bei guter Nahversorgung teils für weitere Wege beziehungsweise Tagesaktivitäten genutzt werden.

Die nicht deutlich, aber in der Tendenz etwas erhöhten Wegeanzahlen pro Person und Tag in den gut versorgten Gebieten unterstreichen diese Schlussfolgerung. Bei entsprechenden Planungen ist also ins Kalkül zu ziehen, dass kurze Wege gewisse Vorteile bieten, nicht aber zwangsläufig das Gesamtmobilitätsniveau drosseln – ein sehr spezieller Reboundeffekt.

## Und die Verkehrsmittelwahl?

Im dritten Schritt bleibt die Frage, da Entfernung und Dauern keine klaren Abhängigkeiten aufweisen, ob die Verkehrsmittelwahl ein anderes Bild ergibt. Hierzu kann der Modal Split nach den vorgestellten Merkmalen unterschieden werden, wiederum übergreifend differenziert nach Stadtregionen und ländlichen Regionen.

Anders als bei den zuvor betrachteten Mobilitätskennwerten ist hier ein deutlicher Zusammenhang zu erkennen. Je kompakter und besser versorgt sich ein Aktivitätsumfeld darstellt, desto höher fallen Zu-Fuß- und Radfahranteile aus. Sie liegen zum Beispiel in den Stadtregionen bei sehr guter Nahversorgung bei 35 und 13, bei sehr schlechter Nahversorgung in diesem Typ nur bei 20 und 9 Prozent. Ähnlich sieht es bei den weiteren herangezogenen Merkmalen und ihrer Differenzierung aus, wie der entsprechenden Abbildung entnommen werden kann. Und der öffentliche Verkehr profitiert zumindest in den Stadtregionen ebenfalls von einer nahen Versorgung, allerdings weniger abhängig von den innerörtlichen Wohnlagen. Umgekehrtes gilt für den MIV: Seine Anteile sind in den gut versorgten Gebieten durchweg geringer als in den weniger gut ausgestatteten Stadt- oder Gemeindekategorien.

## Eine Einordnung

Auch hier sind Einordnung und Interpretationsversuch gefordert. Anders als bei den nicht eindeutigen bzw. kaum vorhandenen oder durch weitere Aktivitäten nivellierten Unterschieden der Tages- und Wege-Werte für Zeitbedarf und Strecken, kann die Verkehrsmittelwahl durch entsprechende Raumkonzepte offenbar beeinflusst werden. Eine gute Nahversorgung reduziert nach den vorgestellten Ergebnissen den Autoverkehr und bietet Vorteile für Fuß und Rad, kann also zur diesbezüglichen Entlastung der verkehrlichen Anforderungen beitragen – wenn auch nicht unbedingt zu einer geringeren Verkehrslastung, wie im ersten Teil dieses Exkurses dargelegt. Trotzdem bestätigt sich ein häufig diskutierter, wichtiger Maßnahmenbereich, wenn es um eine Stärkung vor allem der Nahdistanzoptionen des Zufußgehens oder Radfahrens geht.

Tabelle 10

## Modal Split nach innerörtlicher Lage, Nahversorgung und Einordnung 15-Minuten-Stadt

lage der wohnadresse	zu fuß	fahrrad	öv	MIV-fahrt	MIV-Mitfahrt
	%	%	%	%	km
<b>GESAMT</b>					
<b>gesamt</b>	26	11	11	40	13
zentraler Ortskern	33	13	11	33	10
weiterer Ortskern	25	11	10	40	13
zentrale Ortslage	23	10	11	43	14
dezentrale Ortslage	21	9	14	42	13
Ortsrandlage	19	8	11	50	13
<b>STADTREGION</b>					
<b>Stadtregion gesamt</b>	27	12	13	36	12
zentraler Ortskern	35	16	14	27	9
weiterer Ortskern	27	13	13	35	12
zentrale Ortslage	24	11	13	39	13
dezentrale Ortslage	23	10	15	39	13
Ortsrandlage	19	9	14	45	13
<b>LÄNDLICHE REGION</b>					
<b>ländliche Region gesamt</b>	24	9	7	47	14
zentraler Ortskern	32	10	7	39	12
weiterer Ortskern	22	9	6	48	15
zentrale Ortslage	21	6	6	52	15
dezentrale Ortslage	14	6	12	54	15
Ortsrandlage	18	6	5	58	13
<b>NAHVERSORGUNGSDINDEX</b>					
<b>GESAMT</b>					
<b>gesamt</b>	26	11	11	40	13
sehr niedrig	20	8	9	49	15
niedrig	23	10	10	43	14
mittel	26	12	11	38	13
hoch	28	13	12	35	12
sehr hoch	35	12	14	30	10
<b>STADTREGION</b>					
<b>Stadtregion gesamt</b>	27	12	13	36	12
sehr niedrig	20	9	11	45	15
niedrig	24	11	13	40	12
mittel	28	13	13	34	12
hoch	28	15	14	32	12
sehr hoch	35	13	17	27	9
<b>LÄNDLICHE REGION</b>					
<b>ländliche Region gesamt</b>	24	9	6	47	14
sehr niedrig	20	6	6	53	14
niedrig	21	9	6	48	16
mittel	23	11	6	46	14
hoch	30	10	7	41	12
sehr hoch	35	10	6	37	12
<b>15-MINUTEN-STADT-INDEX</b>					
<b>GESAMT</b>					
<b>gesamt</b>	26	11	11	40	13
sehr niedrig	19	6	8	52	15
niedrig	21	9	7	49	15
mittel	24	11	9	42	14
hoch	30	13	12	34	11
sehr hoch	37	17	20	20	7
<b>STADTREGION</b>					
<b>Stadtregion gesamt</b>	27	12	13	36	12
sehr niedrig	18	6	8	52	16
niedrig	21	9	8	46	15
mittel	24	12	11	40	14
hoch	29	13	14	33	11
sehr hoch	36	17	21	19	7
<b>LÄNDLICHE REGION</b>					
<b>ländliche Region gesamt</b>	24	9	7	47	14
sehr niedrig	20	6	7	53	15
niedrig	20	9	6	52	14
mittel	24	10	6	45	15
hoch	32	11	6	38	13
sehr hoch	42	13	7	29	10



## 5. Wegezwecke – vielfältige Anlässe zur Mobilität

Mobilität ist in aller Regel Mittel zum Zweck. Das heißt, hinter dem Verkehrsaufkommen liegt eine große Bandbreite unterschiedlicher Gründe. Dabei unterscheiden sich die Anlässe, das Haus zu verlassen deutlich je nach Lebenslage und individuellen Möglichkeiten. Diese Gründe und Motivationen sind die Basis für ein grundlegendes Verständnis von Mobilitätsanforderungen und damit von Trends im Mobilitätsverhalten. Im Gegensatz zu allen passiven Arten der Mobilitätsdatenerfassung, zum Beispiel bei Mobilfunkdaten oder im GPS-Tracking, liefert eine Befragung wie die MiD wichtige und vollständige Einblicke in die Zwecke der Mobilität. Dabei liegen für die berichteten Wege sowohl Einordnungen der Befragten im Hinblick auf gröbere Zweckkategorien (z. B. Arbeit, Einkauf, Freizeit) als auch detaillierte Wegezwecke (z. B. Einkäufe des täglichen Bedarfs, Sport) vor. Dieses Kapitel zeigt Auswertungen der Zweckstruktur der Mobilität und arbeitet relevante Veränderungen seit der letzten MiD 2017 heraus.

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

Bei den Wegezwecken stehen einem Block aus beruflich bedingten Wegen (einschließlich des Wirtschaftsverkehrs aus regelmäßigen oder gelegentlichen Wegen während der Berufsausübung) 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 Beschäftigungs niveau mit rund 46 Mio. Beschäftigten im Jahr 2023 gegenüber 44 Mio. in 2017.

### Trennschärfe von Wegen zur Arbeit, gelegentlichen Dienstwegen und regelmäßigen beruflichen Wegen

In der MiD werden diese Kategorien seit 2002 getrennt erfasst. Die spezielle Erfassung der regelmäßigen beruflichen Wege erfolgt gesammelt für einen Tag und soll Personen mit solchen Aktivitäten und den zahlreichen damit verbundenen Wegen die Teilnahme erleichtern. Diese Tageserfassung wird in gleiche Einzelwege geteilt und im Rahmen der Auswertung den Wegedaten hinzugefügt, wobei die Kilometer gleich auf die jeweils angegebene Anzahl pro Tag verteilt wird. Eine Angabe zum Verkehrsmittel wird ebenfalls übertragen. Informationen zu Start- und Ankunftszeiten liegen nicht vor. Dauern werden aufgrund des Verkehrsmittels kilometerabhängig geschätzt.

Die Trennschärfe zu den üblichen Wegen von zu Hause aus, zur Arbeit oder zurück sowie zu gelegentlichen Dienstwegen ist dabei trotz zahlreicher Hinweise im Fragebogen und angesichts vieler hybrider Situationen (etwa die Handwerkerfahrt direkt zum ersten Einsatzort oder eine Unklarheit oder das Gar-Nicht-Vorhandensein eines zentralen Einsatzorts) nicht immer gegeben. Es fanden umfassende Datenplausibilisierungen und Korrekturen statt, aber ein kleiner Teil der regelmäßigen beruflichen Wege, anders als die gelegentlichen Dienstwege, könnte auch den normalen Pendelwegen zugeordnet werden.

Allerdings lässt die genaue Auswertung erkennen, dass hier die Grenzen zunehmend verschwimmen und manchen Befragten eine Abgrenzung schwerfällt. Dies steht auch in Zusammenhang mit dem in diesem Sektor gestiegenem Fußweganteil. In einigen Auswertungen wie etwa dem MiD-Kurzreport wurde daher entschieden, die drei genannten Kategorien nicht zu trennen und sie zu berufsbedingten Wegen zusammenzufassen. Im vorliegenden Langbericht werden sie jedoch aus Transparenzgründen differenziert dokumentiert.

## 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. (siehe auch [Kapitel 17](#))

Die Werte der Wegelängen werden je Zweck für 2023 in der [Tabelle 11](#) 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.

Im Vergleich zur mittleren Wegelänge von 12 km sind Einkaufs-, Ausbildungs-, Erledigungs- und Begleitwege eher kurz. Die mittlere Distanz von berufsbedingten Wegen liegt etwas über dem Durchschnitt, so dass diese Wege als Anteil der Verkehrsleistung etwas mehr ins Gewicht fallen als beim Aufkommen, umfassen aber auch hier weniger als die Hälfte. Dagegen sind Ausbildungswege mit 6 km vergleichsweise kurz und machen nur 3 Prozent der Verkehrsleistung aus. Der Anteil der Einkaufs- und Erledigungswege an den Personenkilometern verringert sich im Vergleich zum Wegeaufkommen, insbesondere aufgrund der kurzen Einkaufswege von 24 Prozent auf 16 Prozent.

## Seit 2017 unterschiedliche Entwicklungen bei Verkehrsaufkommen und -leistung für verschiedene Wegezwecke

Verkehrsaufkommen und -leistung sind seit der MiD 2017 insgesamt gesunken. Die Unterschiede fallen je nach Wegezweck jedoch verschieden aus. Besonders deutlich sind Aufkommen und Leistung von Einkaufs- und Erledigungswegen zurückgegangen. Bei Ausbildungswegen hat sich die Zahl der Personenkilometer deutlich stärker reduziert als das Wegeaufkommen, Ausbildungswege sind somit kürzer geworden. Gegenüber diesen Wegezwecken mit zurückgegangenen Kenngrößen, sind Freizeitwege auf einem ähnlichen Niveau wie 2017. Mit einem hohen Zuwachs

**Tabelle 11**

### Absolutwerte pro Tag der Wegezwecke 2002 bis 2023

	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	Mittel- wert	Median*	Mittel- wert	Median*
<b>GESAMT</b>	270	275	257	249	2.717	3.080	3.214	2.983	28,4	15,0	11,9	3,8
Beruf	57	58	70	79	920	1.039	1.213	1.134	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	169	19,4	10,0	5,0	2,0
Erledigung	34	35	37	28	256	268	376	288	28,0	15,0	10,1	3,8
Freizeit	83	84	71	72	1.005	1.186	1.098	1.114	39,5	20,0	15,5	3,9
Begleitung	23	24	21	20	158	186	179	181	20,7	15,0	9,1	2,9

\*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.

deutlich aus dem Rahmen fallen die dienstlichen Wege. Die dienstlich zurückgelegten Personenkilometer sind jedoch nur leicht gewachsen, so dass auch hier die Wege deutlich kürzer geworden sind. Einen Rückgang verzeichnen die klassischen Arbeitswege. Werden berufliche Wege zusammengefasst, zeigt sich vor allem ein Kilometerterminus (siehe Abgrenzung im Infokasten auf Seite 65).

### Zuwächse des Umweltverbunds bei allen Wegezwecken

Für jeden der sieben betrachteten Hauptwegezwecke hat der Anteil der Fußwege am Wegeaufkommen seit 2017 zugenommen (Abbildung 15). Besonders groß ist der anteilige Zuwachs an Fußwegen bei dienstlichen Wegen. Bei diesen Wegen steigt der Anteil der Fußwege von 7 Prozent auf 26 Prozent in der MiD 2023 an. Dies resultiert fast vollständig auf Veränderungen bei regelmäßigen beruflichen Wegen, also Dienstwegen, die während der Arbeit routinegemäß und wiederholt anfallen oder zur täglichen Tätigkeit dazu gehören (Handwerker, Kurierfahrer, Postauslieferer, betreuende Personen und weitere ähnliche Felder). Im Gegenzug sind bei den Dienstwegen die MIV-Anteile deutlich zurückgegangen. Bei den anderen Wegezwecken ist der Anteil der Fußwege im niedrigen einstelligen Prozentbereich gestiegen. Vereinzelt

lassen sich weitere leichte Zuwächse des Umweltverbunds am Modal Split der Wegezwecke erkennen, etwa Zugewinne des ÖV bei den Ausbildungswegen oder des Fahrrads bei den Begleitwegen. Insgesamt lässt sich festhalten, dass der MIV-Anteil durchweg stagniert oder zurückgeht.

### Starker Zuwachs der regelmäßigen beruflichen Wege

Der Zuwachs der dienstlichen Wege gegenüber 2017 ist auf eine deutlich höhere Zahl regelmäßiger beruflicher Wege zurückzuführen. In der MiD 2017 entfielen drei Viertel der dienstlichen Wege auf regelmäßige berufliche Wege. In der MiD 2023 ist dieser Anteil auf 86 Prozent gestiegen. Das Gesamtaufkommen der regelmäßigen beruflichen Wege in Deutschland hat sich dabei von knapp 30 Mio. pro Tag 2017 auf gut 40 Mio. pro Tag 2023 erhöht. Gleichzeitig ist die Zahl der weiteren dienstlichen Wege von 7 Mio. auf rund 6 Mio. zurückgegangen. Ohne die regelmäßigen beruflichen Wege liegt der Anteil der dienstlichen Wege an allen Wegen sowohl in der MiD 2017 als auch 2023 unverändert bei 3 Prozent. Die durchschnittliche Weglänge hat sich mit 32 km gegenüber 31 km in der MiD 2017 ebenfalls so gut wie nicht verändert. Die reduzierte durchschnittliche Kilometerzahl je Weg von 13 km im Vergleich zu vormals 19 km aller dienstli-

Abbildung 14

#### Anteile der Wegezwecke nach Wegen und Personenkilometern 2017 bis 2023

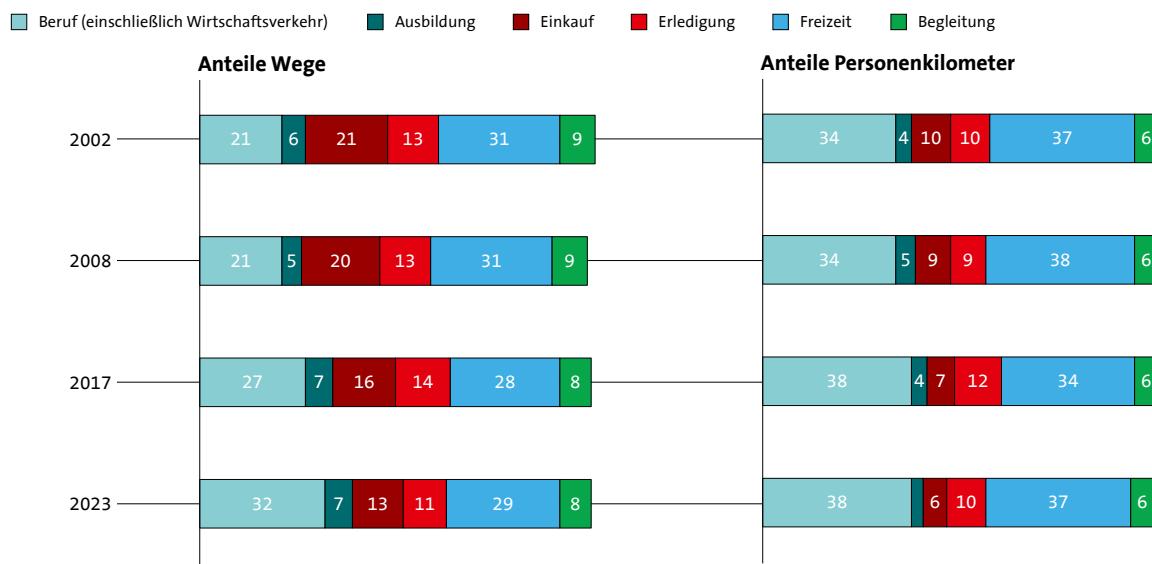


Tabelle 12

## Übersicht Wegelänge und Wegedauer, Anteile an Verkehrsaufkommen und -leistung nach Wegezweck 2023

	mittlere Wegelänge	mittlere Wegedauer	Anteil Wege	Anteil Personenkilometer
	km	Min.	%	%
<b>GESAMT</b>	<b>12</b>	<b>28</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>WEGEZWECKE</b>				
Arbeit	15	29	15	19
dienstlich	13	22	17	19
Ausbildung	6	22	6	3
Einkauf	5	19	13	6
Erledigung	10	28	11	10
Freizeit	15	40	29	37
Begleitung	9	21	8	6

alle Wege; Abweichung an 100 %: Rundungsdifferenzen

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

chen Wege ist somit auf die kürzere Länge der regelmäßigen beruflichen Wege zurückzuführen.

Die Personen, die mindestens einen regelmäßigen beruflichen Weg zurückgelegt haben, legten 2023 im Durchschnitt rund 7 Wege und 70 km für regelmäßige berufliche Zwecke pro Tag zurück. Zusätzlich legten diese Personen noch 1,2 weitere dienstliche Wege mit einer Tagesstrecke von 37 km zurück. Personen, die am Stichtag zwar einen dienstlichen Weg, aber keinen regelmäßigen beruflichen Weg zurückgelegt haben, legten für diese Art der dienstlichen Wege im Durchschnitt 2,3 Wege und 74 km Tagesstrecke zurück (Tabelle 14).

### Mittlerweile mehr als die Hälfte der beruflich bedingten Wege Dienstwege – vor allem am Wochenende

Im Vergleich zu 2017 hat sich 2023 das Wegeaufkommen von Arbeitswegen im Sinne von Berufspendelwegen bzw. Wegen von und zum Arbeitsplatz nach Hause an allen Wochentagen reduziert. An einem durchschnittlichen Freitag im Erhebungszeitraum 2023 gab es fast 10 Mio. weniger Berufspendelwege als an einem Freitag im Jahr 2017. Dies ist trotz gestiegener Beschäftigung zu verzeichnen und ein Effekt des Homeoffice-Trends (siehe auch das thematisch spezifische Kapitel 17 für weitere Details). Unter den

Tabelle 13

## Veränderung des Verkehrsaufkommens und der -leistung nach Wegezweck im Vergleich zu 2017

	Wege	Personen- kilometer
	%	%
<b>GESAMT</b>	<b>-4</b>	<b>-8</b>
<b>WEGEZWECKE</b>		
beruflich gesamt	12	-7
Arbeit	-13	-16
dienstlich	50	5
Ausbildung	-11	-26
Einkauf	-18	-22
Erledigung	-23	-24
Freizeit	1	1
Begleitung	-6	0

alle Wege; MiD2023 &amp; MiD2017

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Tabelle 14

## Wege pro Person und Tag, Tagesstrecke von Personen mit mindestens einem dienstlichen Weg

	gesamt		regelmäßige berufliche Wege		andere dienstliche Wege	
	Wege pro Tag	Tagesstrecke	Wege pro Tag	Tagesstrecke	Wege pro Tag	Tagesstrecke
	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
PERSONEN MIT DIENSTLICHEN WEGE (GESAMT)	6	84	5	47	2	37
Personen ohne regelmäßigen beruflichen Weg	2	74	0	0	2	74
Personen mit regelmäßigen beruflichen Wegen	8	107	7	70	1	37
nur Personen mit dienstlichen Wegen am Stichtag						

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Normalwerktagen Montag bis Freitag fällt der Rückgang der Arbeitspendelwege am Mittwoch zwar am geringsten aus, ist aber mit 6 Mio. Wegen beziehungsweise minus einem Zehntel immer noch erheblich.

Aufgrund des Zuwachses der dienstlichen Wege liegt das Wegeaufkommen der Arbeits- und Dienstwege zusammen genommen an allen Wochentagen jedoch über den Werten von 2017. Dabei entfällt an Montagen und Dienstagen 2023 etwa die Hälfte der beruflichen Wege insgesamt auf klassische Arbeitspendelwege. Dieser Anteil nimmt zum Ende der Woche ab. An Freitagen beträgt dieser Anteil nur noch 45 Prozent. Am Wochenende ist der Anteil der dienstlichen Wege an den beruflichen Wegen besonders hoch, an Samstagen liegt er bei 68 Prozent (Abbildung 17).

### Bedeutung der Wochentage für die Anzahl der Einkaufswege nimmt leicht ab

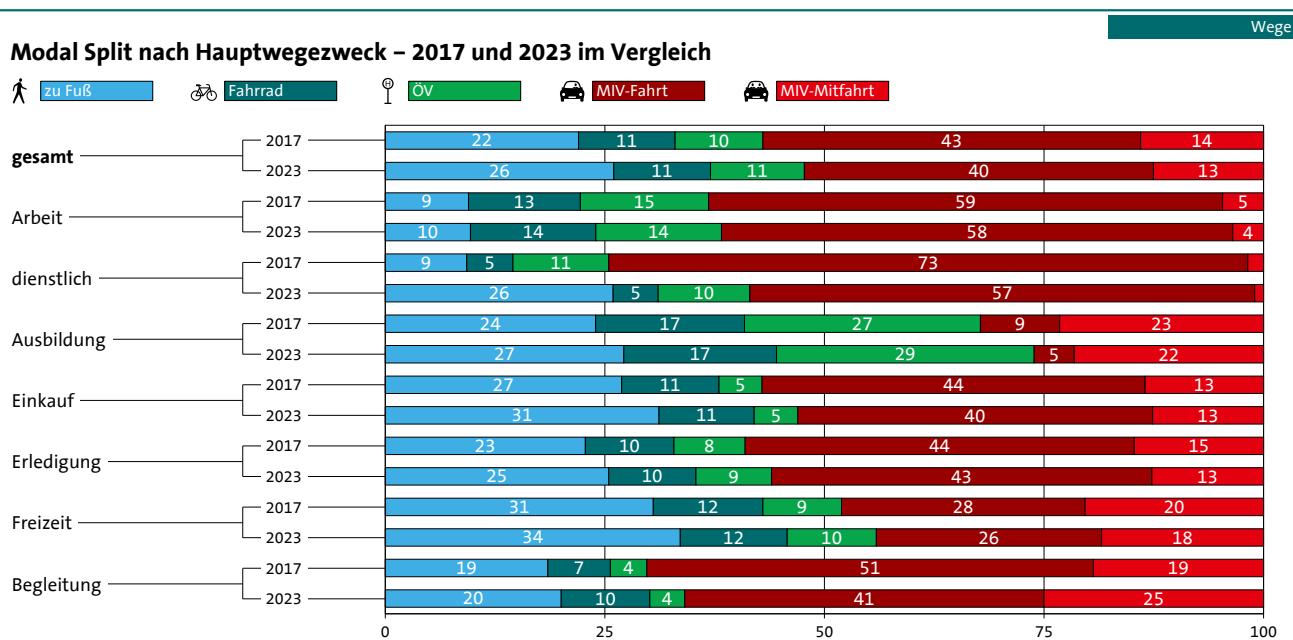
Der Samstag ist der beliebteste Tag zum Einkaufen in Deutschland. Mit fast 54 Mio. Wegen ist die Zahl der Einkaufswege an einem Samstag deutlich höher als an den Tagen Montag bis Donnerstag. Der Freitag ist mit rund 40 Mio. der zweitbeliebteste Einkaufstag. Von Montag bis Donnerstag finden täglich ähnlich viele Einkaufswege statt. Vor dem Hintergrund, dass sonntags nur wenige Einkaufsgelegenheiten geöffnet sind, ist am Sonntag die Zahl der Einkaufswege deutlich geringer (Abbildung 17).

Im Vergleich zu 2017 fällt das Wegeaufkommen des Zwecks Einkaufen insgesamt um fast ein Fünftel geringer aus. Dabei ist ein Rückgang des Einkaufswegeaufkommens für alle Wochentage zu verzeichnen. Am stärksten ist der Rückgang am Samstag, gefolgt von Mittwoch. Am Sonntag mit ohnehin schon geringem Niveau fällt der Rückgang am geringsten aus. An der Rangfolge der Bedeutung der Wochentage für den Zweck Einkaufen ändern Veränderungen im Einkaufsverhalten wenig: Trotz etwas größerer Rückgänge am Samstag, ist dieser Tag wie bereits 2017 vor Freitag der Tag mit den meisten Einkaufswegen.

### Einkaufszeiten variieren in Abhängigkeit von der Lage des Wohnorts

Einkaufswege, die von Montag bis Freitag unternommen werden, finden meist morgens oder nachmittags statt. Bei Betrachtung des Zeitpunktes, zu dem Wege zum Einkaufen enden, d. h. dem mutmaßlichen Beginn der eigentlichen Einkaufsaktivität, stellt sich die Stunde von 10 bis 11 Uhr als Spitzennachfragezeit heraus. Die Nachmittagsspitze macht einen geringeren Anteil am Wegeaufkommen aus und fällt deutlich flacher aus als die Morgenspitze. Dabei wird in Großstädten die Nachmittagsspitze etwa eine Stunde später erreicht als in Landgemeinden sowie Klein- und Mittelstädten. Außerdem gibt es in Großstädten anteilig mehr Einkaufswege in den Abendstunden. Die Ganglinie in Abbildung 18 differenziert zwischen unterschiedlichen Ortslagen der Wohnstandorte der

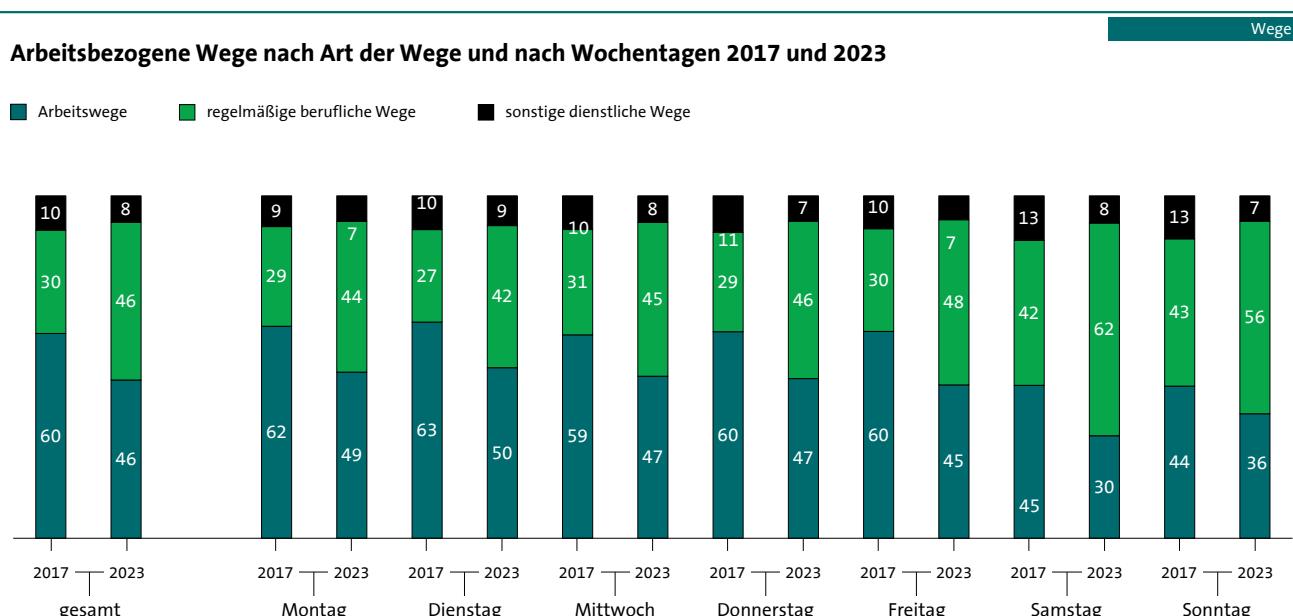
Abbildung 15



Angaben in Prozent, MiD2023 &amp; MiD 2017, alle Wege; Abweichung an 100%: Rundungsdifferenzen

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

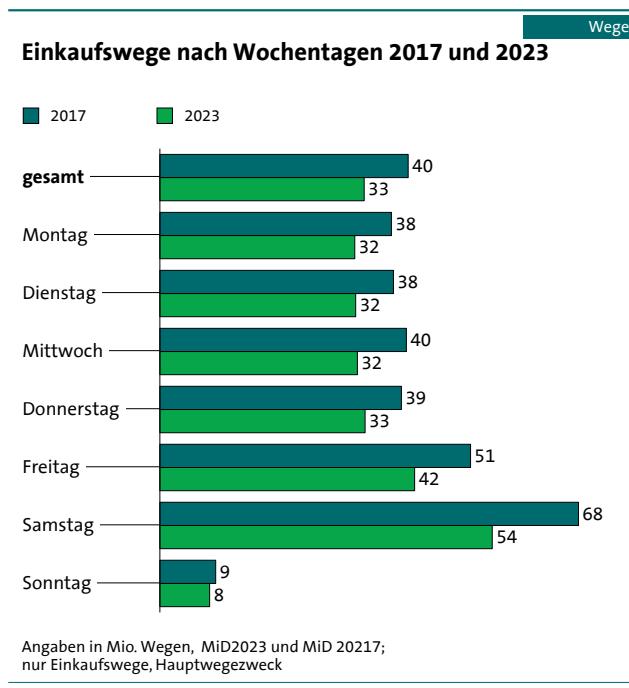
Abbildung 16



Angaben in Prozent, MiD 2023 und MiD 2017, Wege mit dem Zweck Arbeit und dienstlich; Abweichung an 100 Prozent: Rundungsdifferenzen

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 17

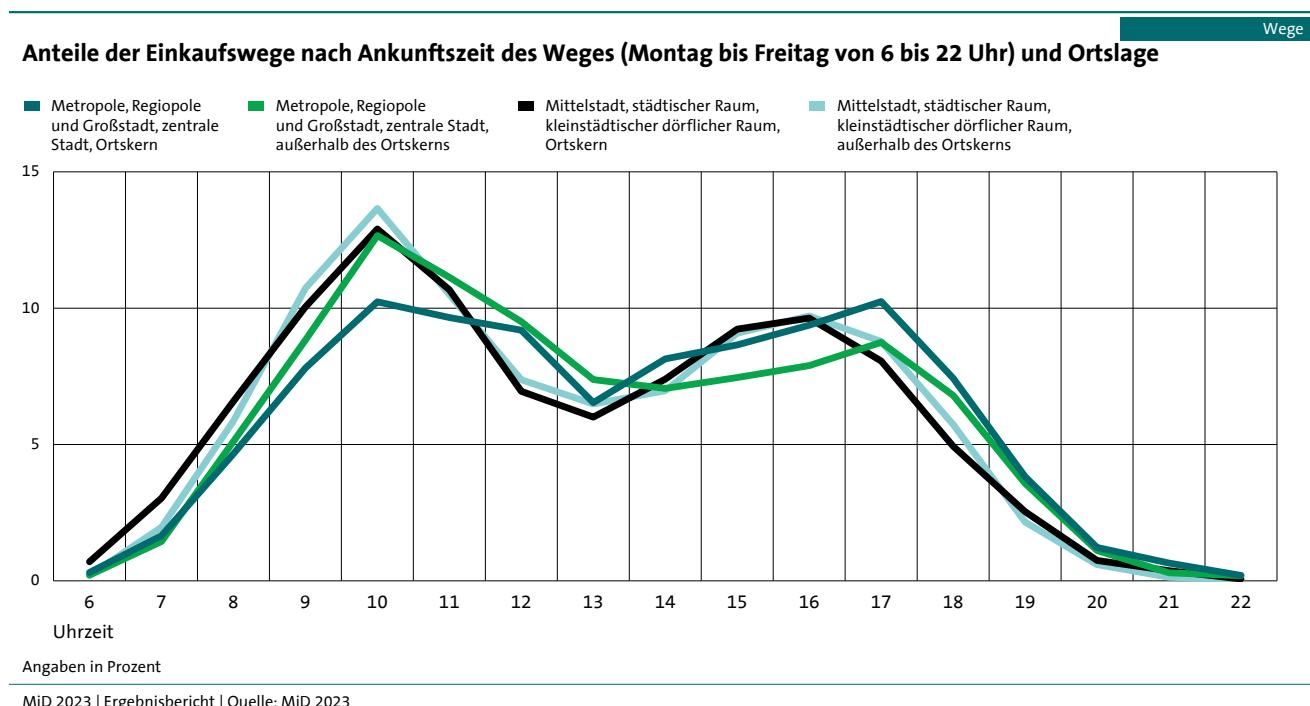


Befragten. Dabei zeigt sich, dass es in Mittelstadt, städtischem Raum und dem kleinstädtischen dörflichen Raum keine nennenswerten Unterschiede zwischen den Einkaufszeiten nach Ortslage gibt. Dies ist in der Kategorie Metropole, Regiopole, Großstadt und zentrale Stadt anders: Das Einkaufsverhalten der Bevölkerung der Großstadtzentren zeichnet sich durch spätere Zeiten und weniger ausgeprägte Nachfrage spitzen aus. Die Ganglinie der Einkaufsnachfrage der Großstadtbevölkerung außerhalb der Zentren ist in Bezug auf die Zeiten eine Mischung zwischen Großstadt- und ländlichem Einkaufsverhalten.

### Einkauf, Erledigung und Freizeit – Wegezwecke in der Detailbetrachtung

Auswertungen zu den Motivationen hinter der Mobilität nutzen meistens die bereits dargestellten zusammenfassenden Hauptwegzweckkategorien. Hinter diesen sehr groben Kategorien – vor allem bei Einkauf, Erledigung und Freizeit – verbirgt sich aber eine große Bandbreite unterschiedlicher Mobilitätsanlässe. So könnte die Kategorie „Freizeit“ so unterschiedliche Dinge wie Singen im Chor, einen Friedhofsbesuch oder einen Innenstadtspaziergang umfassen. Aber ist ein Friedhofsbesuch Freizeit oder eine Erledigung? Und ist ein Innenstadtspaziergang nicht vielleicht Einkaufen? Um die Mobilitätsanlässe besser zu ver-

Abbildung 18



stehen, erfragt die MiD auch die detaillierten Wegezwecke in einem Zusatzmodul. Die Befragten geben dabei pro Weg zunächst den übergeordneten Wegezweck an, z. B. „Freizeit“ oder „Erledigung“, und sind danach zu Detailangaben aufgefordert. Auf diese Weise steht einerseits Information zum detaillierten Wegezweck zur Verfügung und andererseits eine auf Selbsteinschätzung beruhende Zuordnung zum übergeordneten Wegezweck.

Die folgenden Auswertungen zu detaillierten Wegezwecken im Vergleich der MiDs 2017 und 2023 beziehen sich auf Personen ab 14 Jahren und jeweils auf die Hinwege zu den jeweiligen Aktivitäten. Rückweg oder Anschlusswege sind, im Gegensatz zu den bisherigen Auswertungen zu Hauptwegezwecken, nicht enthalten.

### Geringere Wegeanzahl bei Einkauf des nicht-täglichen Bedarfs

Die Betrachtung der detaillierten Wegezwecke ermöglicht einen genauen Einblick in die Bedeutung bestimmter Einkäufe für das Einkaufswegeaufkommen sowie seine Veränderung seit 2017 (Tabelle 15). Besonders bedeutend ist die Kategorie des „Einkauf für den täglichen Bedarf“. Hierunter fallen Wege zu Supermärkten, Bäckereien und weiteren Geschäften des Lebensmitteleinzelhandels. Diese Wege machen 2023 vier Fünftel der detaillierten Einkaufswege aus. Relativ betrachtet fällt dieser Rückgang deutlich geringer aus als bei den anderen Arten von Einkaufswegen, so dass die Einkäufe des täglichen Bedarfs die Einkaufsmobilität 2023 noch stärker dominieren als

2017. Die Anzahl der als „Einkaufsbummel“ kategorisierten Einkaufswege ist um über die Hälfte eingebrochen, der „Einkauf sonstiger Waren“ um etwa ein Drittel zurückgegangen. Nur geringe Veränderungen gab es unter den als „Einkauf“ kategorisierten Besuchen bei Dienstleistungen. Auch wenn verändertes Online- und Bestellverhalten sich als Erklärung für die Rückgänge bei Einkaufswegen aufdrängt, dürften auch Überlagerungen mit demographischen und ökonomischen Faktoren eine Rolle spielen. Allerdings ist auch eine Wahrnehmungsverschiebung nicht auszuschließen, die dazu führt, dass bestimmte Einkaufsaktivitäten heute eher als Freizeit und nicht mehr als Einkauf interpretiert werden, wie die folgenden Analysen zeigen.

### Stadtbummel 2023 seltener als Einkaufsaktivität und häufiger als Freizeit angesehen

Den detaillierten Wegezweck „allgemeiner Stadt-/Einkaufsbummel“ gibt es sowohl in der Kategorie der Einkaufswege als auch in den Kategorien der Freizeitwege und der Erledigungen. Während, wie soeben erläutert, der Einkaufsbummel im Sinne einer Einkaufsaktivität stark zurückgegangen ist, hat er im Sinne von Freizeit oder Erledigung an Bedeutung gewonnen: 2017 waren noch unter einem Prozent der Freizeitwege als Einkaufsbummel deklariert, 2023 sind es 3 Prozent. Der Anteil des Einkaufsbummels an den Erledigungswegen ist von 4 Prozent auf 10 Prozent noch deutlicher angestiegen. Mit anderen Worten: Der Einkaufsbummel findet nach wie vor statt – aber er wird offenbar eher mit Freizeit oder Erledigung in Verbindung gebracht als mit dem klassischen Einkauf. Hier spiegelt sich möglicherweise auch die Krise des Einzelhandels in vielen Innenstädten wieder, die vor allem dadurch geprägt ist, dass beim nach wie vor stattfindenden Aufenthalt in der Stadt weniger Geld ausgegeben wird.

Tabelle 15

#### Wegeaufkommen nach detaillierten Einkaufswegezwecken – 2017 und 2023

Wege	2017	2023
	%	%
Einkauf für den täglichen Bedarf	73	79
Einkauf sonstiger Waren	17	14
allgemeiner Stadt-/Einkaufsbummel	8	4
Dienstleistungen (Friseur, Schuster etc.)	1	1
sonstiges	2	3

MiD2023 & MiD 20217; nur Einkaufswege, Personen ab 14 Jahren

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

### Anteilige Bedeutung unterschiedlicher Freizeitaktivitäten verschiebt sich

Neben der zunehmenden Bedeutung des Einkaufsbummels als Freizeitaktivität gibt es noch weitere Veränderungen in der Zusammensetzung der Freizeitwege. „Aktiv Sport treiben“ löst das Treffen von Freunden, Verwandten und Bekannten als häufigste Freizeitaktivität ab. Trotzdem bleiben Treffen von Verwandten, Freunden und Bekannten ein wichtiger Zweck von Freizeitwegen. Während im Jahr 2017

noch 22 Prozent der Freizeitwege diesem Zweck zugeordnet waren, sind es im Jahr 2023 noch 17 Prozent. Ähnliches gilt für den Besuch gastronomischer Einrichtungen. In diesem Fall ist der Anteil von 10 Prozent auf 8 Prozent zurückgegangen. Allerdings werden sowohl Treffen als auch Restaurantbesuche nicht nur als Freizeit- sondern auch als Erledigungswege berichtet, so dass ihre Bedeutung insgesamt größer ist als es die Freizeitwegeanteile vermuten lassen.

### Breites Spektrum an Gründen für Freizeitwege führt zu unterschiedlichen Distanzen und Dauern

Je nach Freizeitaktivität unterscheiden sich die mittlere Wegelänge und die Wegedauer der Freizeitwege deutlich (Tabelle 16). Auf die Kategorien „Urlaub“ und „Tagesausflug, Kurzreise“ entfallen zwar nur 6 Prozent der Wege, sie machen jedoch 33 Prozent der Verkehrsleistung der detailliert erfassten Freizeitwege aus. In beiden Fällen sind die Wege mit durchschnittlich

rund 150 km bzw. 50 km besonders lang und dauern im Mittel mehrere Stunden. Besonders bei weniger alltäglichen Freizeitzwecken, wie dem „Besuch einer kulturellen Einrichtung“ oder einer „Veranstaltung“, etwa einem Konzert, ist die durchschnittliche Wege- länge mit 17 bzw. 20 km relativ lang.

Ein großer Anteil der Freizeitwege ist wegezweckübergreifend relativ kurz. Aber es gibt auch eine kleine Zahl deutlich längerer Wege. Dies führt zu deutlichen Unterschieden zwischen dem arithmetischen Mittel und dem Median. Ein Median von 3 km bei Restaurantbesuchen bedeutet beispielsweise, dass die eine Hälfte der Wege kürzer und die andere Hälfte länger als dieser Wert ist. Besonders bei Wegezwecken, die im Nahbereich der eigenen Wohnung zu erwarten sind, wie etwa Begleitung von Kindern zum Spielplatz oder Spaziergängen, liegt der Median der Wegelänge häufig in einem Bereich, der zu Fuß in unter einer Stunde zu bewältigen ist.

Tabelle 16

#### Anteile der detaillierten Freizeitwegezwecke an Verkehrsaufkommen und -leistung

	2017		2023	
	Wege		km	
	%	%	%	%
allgemeiner Stadt-/Einkaufsbummel	1	0	3	2
private Erledigung für andere Person	0	0	0	0
Betreuung Familienmitglieder, Bekannter	0	0	1	0
Besuch/Treffen von Freunden, Verwandten, Bekannten	22	29	17	21
Besuch kultureller Einrichtung	4	1	3	3
Besuch einer Veranstaltung	5	2	5	6
Sport selbst aktiv	16	15	18	11
Restaurant, Gaststätte, Mittagessen, Kneipe, Bar, Club	10	4	8	4
Schrebergarten, Wochenendhaus	2	0	1	1
Tagesausflug, Kurzreise	2	11	3	10
Urlaub (ab 4 Übernachtungen)	2	17	3	23
Spaziergang, Spazierfahrt	14	10	14	6
Hund ausführen	8	1	9	2
Kirche, Friedhof	3	0	1	0
Begleitung von Kindern	1	0	3	1
sonstiges	4	1	4	4
andere Treffen	7	3	6	4

CAWI/CATI; 14 Jahre und älter; Zwecke nicht nach Hauptwegezweck zusammengefasst; Abweichung an 100 %: Rundungsdifferenzen

## Der Weg als Freizeitaktivität

Bei den Kategorien „Spaziergang, Spazierfahrt“ und „Hund ausführen“ sowie in Teilen von „Sport selbst aktiv“ und „allgemeiner Stadt-/Einkaufsbummel“ ist der Weg oftmals gleichzeitig die Aktivität. Diese Wegezwecke sind durch lange Wegedauern bei häufig kurzen Strecken und einer daraus resultierenden geringen Durchschnittsgeschwindigkeit gekennzeichnet. Dies bedeutet jedoch nicht, dass diese Wege nicht auch teilweise mit dem MIV oder ÖV zurückgelegt werden.

Mit einem Anteil von 18 Prozent an den detaillierten Freizeitwegezwecken ist der Wegezweck „Sport selbst aktiv“ der bedeutsamste aktive Zweck. In diese Kategorie fallen allerdings neben Wegen zum Selbstzweck, wie beispielsweise die Joggingrunde, auch Wege zum Fußballtraining oder zum Fitnessstudio. Auf „Spaziergang, Spazierfahrt“ entfallen 14 Prozent und auf das „Ausführen des Hundes“ 9 Prozent der Freizeitwege. Letzteres ist auch die Kategorie mit den kürzesten Freizeitwegen von im Durchschnitt 4 km. Auch „Spaziergänge, Spazierfahrten“ sind mit 7 km im Vergleich zu anderen Freizeitwegen eher kurz, erscheinen aber dennoch lang für einen Wegezweck, der wahrscheinlich hauptsächlich Fuß- und Radwege umfasst.

## Nutzung kleinräumiger Zuspielungen: Beispiele zur Lage von Einkaufszielen und weiterer Wege

Bereits im vorherigen Kapitel hat ein Exkurs zu Datenzuspielungen zusätzlich zu den direkt erfragten Merkmalen einige Ergebnisse aus diesem Bereich vorgestellt. Dies soll hier bezogen auf Wegeziele und ausgewählte Zwecke fortgesetzt werden. Sofern die Befragten im Rahmen einer freiwilligen Angabe - wie die Teilnahme an der Befragung - adressgenau ihre Wegeziele benennen konnten beziehungsweise wollten, so kann auch dies in die Auswertung einfließen. Den Wegezielen werden dabei regional übergreifende Kategorien zugeordnet. Die Auswertung erfolgt nur aggregiert für diese Kategorien und aus Datenschutzgründen nicht kleinräumig exakt für bestimmte Gebiete. Allerdings wird die Zuspielung der Kategorien so genau wie möglich vorgenommen, bevor die adressgenauen Angaben aggregiert werden und anschließend gelöscht werden.<sup>1</sup>

Die bereits beschriebene Zuordnung zu innerörtlichen Lagen (Merkmal von infas 360) kann so nicht nur den Wohnadressen, sondern auch einem Teil der Wegeadressen zugespielt werden. Voraussetzung ist eine exakte Adressangabe. Eine darauf basierende exakte Zuspielung war für jeweils gut die Hälfte der Start- und Zielpunkte möglich. Für darüber hinaus-

gehende spezifischere Fragestellungen können über die Zielangabe weitere Merkmale zugespielt werden. Ein Beispiel, das für die Betrachtung des Einkaufsverkehrs interessant ist, ist eine Zuordnung zur Lage von Einkaufszentren (EKZ), soweit möglich bevorzugt für Stadtrandlagen, also häufig auf der so betitelten „grünen Wiese“. In diese Kategorie fallen in der aktuellen MiD etwa 8.000 berichtete Einkaufswege. Dies stellt aufgrund der genannten Voraussetzungen keine gesicherte repräsentative Auswahl dar, ermöglicht aber einen Einblick in diese Art von Einkaufswegen im Verhältnis zu allen übrigen Wegen zu diesem Zweck.

Am aufschlussreichsten ist dabei erneut der Blick auf den Modal Split, also die bei diesen Wegen getroffene Verkehrsmittelwahl. Die Abbildung zeigt die Ergebnisse auch hier differenziert nach Stadtregionen und ländlichen Regionen. Es ist deutlich erkennbar, dass die Einkaufswege in die genannten EKZ-Lagen sich von den übrigen Einkaufswegen unterscheiden. Ihr Fußanteil beträgt in der Stadtregion nur 15 statt 37 Prozent für die übrigen Einkaufswege. In den ländlichen Regionen ergeben sich 11 und 24 Prozent. Umgekehrt verhält es sich bei den MIV-Anteilen, Fahrrer und Mitfahrer zusammengefasst: Führt der Weg

<sup>1</sup> Dies erfolgt in der KLASTER-Gitterzellen-Systematik von destatis (Kleinräumiges Analyseraster für den Zensus), wird in einem sogenannten „datenschutzkonformen Mischraster“ aber zu größeren Flächen aggregiert, aus denen nicht mehr auf einzelne Personen zurück geschlossen werden kann. Näheres dazu enthält das MiD-Datenhandbuch.

## Auch aktive Freizeittätigkeiten mit hoher Verkehrsleistung der motorisierten Verkehrsmittel verbunden

Ein Grund für die hohe mittlere Wegelänge der Freizeitwege ist in der Definition eines Weges in Kombination mit der Abfrage der genutzten Verkehrsmittel in der MiD begründet. So kann während des Spaziergangs eine Teiletappe mit dem Auto zurückgelegt werden, gleichzeitig können auch Ausfahrten mit dem Motorrad oder Auto als Spazierfahrt gelten. Eine Betrachtung der genannten aktiven Wegezwecke in Bezug auf das genutzte Hauptverkehrsmittel zeigt ein differenzierteres Bild. Mit einem Anteil von über drei

Viertel werden die meisten Spaziergänge tatsächlich nur zu Fuß zurückgelegt. Über die Hälfte der zurückgelegten Kilometer entfällt allerdings auf andere Verkehrsmittel.

Die durchschnittliche Wegelänge von Spaziergängen zu Fuß beträgt vier km. Die durchschnittliche Dauer beläuft sich auf etwas über eine Stunde. Wege mit dem MIV (Fahrt) sind mit 20 km deutlich länger, dauern aber mit 49 Minuten nicht so lange.

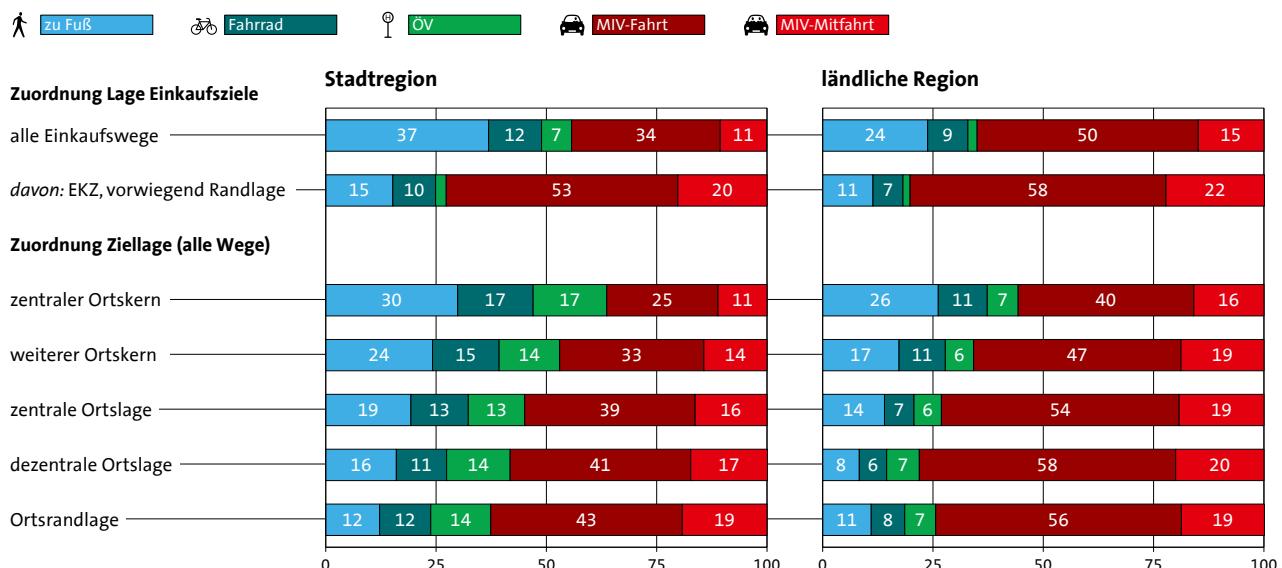
auf die „grüne Wiese“, liegt der MIV in den Stadtregionen bei einem Dreiviertel, in den ländlichen Regionen sogar bei vier Fünfteln. Bei den übrigen Einkaufswege ergeben sich nur knapp die Hälfte beziehungsweise zwei Drittel. Die Standortplanung bei Einkaufsmöglichkeiten trägt also wesentlich zur späteren Verkehrsmittelwahl der Einkaufenden bei.

Über diese spezifische Zweck-Perspektive hinaus, können auch bei den innerörtlichen Lagen aller Wegeziele Auswertungen zum Modal Split vorgenommen werden. Auch sie zeigen eine deutliche Lageabhängigkeit: je zentraler die Ziellage, desto höher die Zu-Fuß- und die Fahrradanteile. In den Stadtregionen gilt dies zusätzlich auch für die ÖV-Anteile.

Abbildung 19

### Modal Split für ausgewählte Ziellagen und Wegezwecke

Wege



## Mehr Restaurantbesuche in Metropolen, mehr Spaziergänge auf dem Land – die Freizeitzwecke nach Raumtyp

Die anteilige Bedeutung der unterschiedlichen Freizeitaktivitäten auf Freizeitverkehrsaufkommen unterscheidet sich je nach Raumtyp und scheint dabei auch das Angebot vor Ort wiederzuspiegeln: Insbesondere in „Metropolen“ ist der Anteil der Wege, die dem Besuch einer gastronomischen Einrichtung dienen, mit einem Anteil von 12 Prozent deutlich höher als in den anderen Raumtypen. Auf der anderen Seite sind Spaziergänge oder das Ausführen des Hundes in den ländlichen Regionen anteilig bedeutsamer. Der „Besuch von Freunden, Bekannten und Verwandten“ ist in „Metropolen“ und dem „kleinstädtischer, dörflicher Raum in ländlichen Regionen“ anteilig von ähnlicher Bedeutung. Dieser Freizeitzweck scheint in den

„Mittelstädten“ von geringerer Bedeutung zu sein (Abbildung 20).

## Arztbesuche stark zurückgegangen und Männer seltener beim Arzt

Im Vergleich zu 2017 ist die Zahl der Wege, die mit dem Ziel unternommen werden, eine medizinische Dienstleistung in Anspruch zu nehmen, sowohl anteilig als auch absolut stark zurückgegangen. Möglicherweise spiegeln sich hier Entwicklungen wie die Einführung von telefonischen Krankschreibungen oder Videosprechstunden wider, die es ermöglichen, die Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen, ohne das Haus zu verlassen. Ebenso hat sich die Anzahl der Besuche bei Behörden, Banken oder der Post, möglicherweise aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung in diesen Bereichen, deutlich reduziert.

Tabelle 17

### Wegelänge und Wegedauer nach detailliertem Freizeitzweck – Mittelwert und Median im Vergleich

detaillierter Freizeitzweck	Mittelwert		Median	
	Wegelänge	Wegedauer	Wegelänge	Wegedauer
km	Min.	km	Min.	
<b>GESAMT</b>	<b>17</b>	<b>50</b>	<b>5</b>	<b>30</b>
allgemeiner Stadt-/Einkaufsbummel	14	72	5	40
private Erledigung für andere Person	11	34	4	15
Betreuung Familienmitglieder, Bekannter	11	34	5	20
Besuch/Treffen von Freunden, Verwandten, Bekannten	21	43	6	20
Besuch kultureller Einrichtung (z. B. Kino, Theater, Museum)	17	49	7	30
Besuch einer Veranstaltung (z. B. Fußballspiel, Markt, Konzert)	20	46	6	25
Sport selbst aktiv (Training, Joggingrunde, Fitnessstudio etc.)	10	39	5	20
Restaurant, Gaststätte, Mittagessen, Kneipe, Bar, Club	7	30	3	15
Schrebergarten, Wochenendhaus	10	34	3	15
Tagesausflug, Kurzreise	48	119	29	75
Urlaub (ab 4 Übernachtungen)	149	161	67	125
Spaziergang, Spazierfahrt	7	64	4	55
Hund ausführen	4	45	3	40
Kirche, Friedhof	7	27	3	15
Begleitung von Kindern (z. B. Spielplatz etc.)	7	39	2	20
sonstiges	15	44	5	20
andere Treffen (z. B. Kurse, Hobby, Verein, andere Gruppen)	11	30	4	15

CAWI/CATI; 14 Jahre und älter; Zwecke nicht nach Hauptwegezweck zusammengefasst

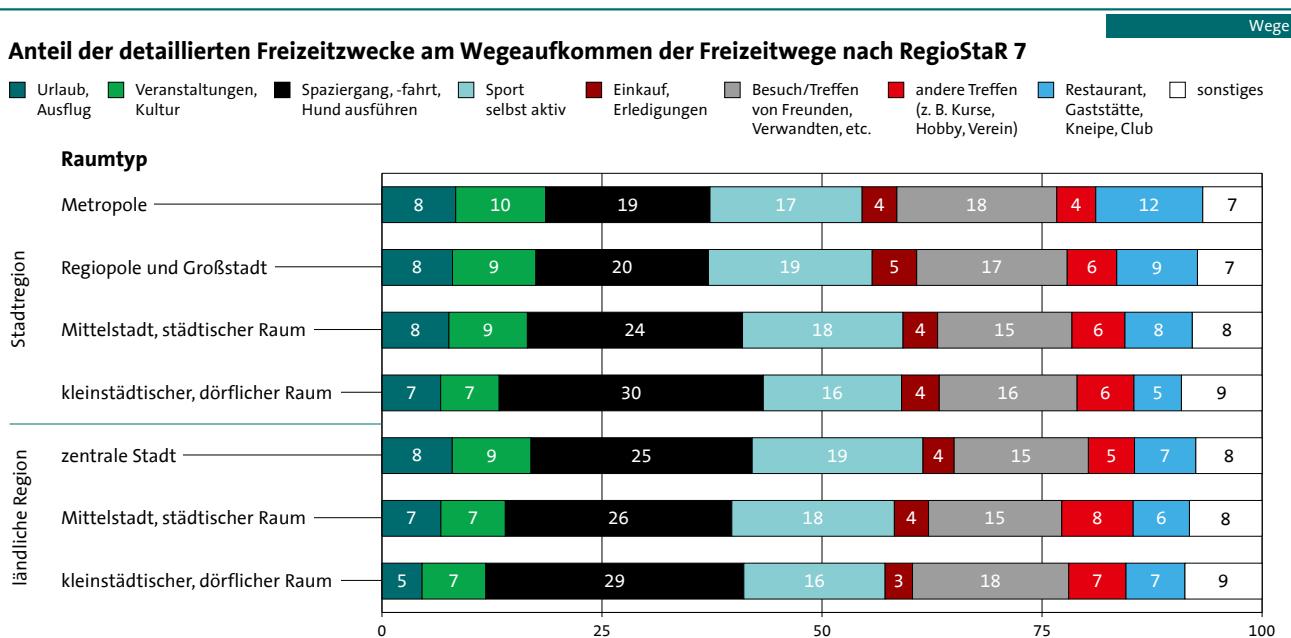
Tabelle 18

**Wegelänge, Wegedauer und Anteile am Wegeaufkommen und an Personenkilometern von Hauptverkehrsmitteln für ausgewählte Freizeitzwecke**

detaillierter Freizeitwegezweck	Wegelänge km	Wegedauer Min.	Wege		Personenkilometer %
			%	%	
<b>DETAILLIERTE FREIZEITWEGE GESAMT</b>					
zu Fuß	3	52	39	8	
Fahrrad	9	48	13	7	
ÖV	33	68	10	21	
MIV-Fahrt	27	43	27	43	
MIV-Mitfahrt	31	47	11	21	
<b>allgemeiner Stadt-/Einkaufsbummel</b>	<b>14</b>	<b>72</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	
zu Fuß	4	80	42	13	
Fahrrad	8	93	8	5	
ÖV	20	65	20	28	
MIV-Fahrt	24	65	19	33	
MIV-Mitfahrt	29	54	11	22	
<b>Sport selbst aktiv</b>	<b>10</b>	<b>39</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	
zu Fuß	5	49	27	12	
Fahrrad	11	46	24	27	
ÖV	12	48	6	7	
MIV-Fahrt	12	26	34	40	
MIV-Mitfahrt	17	32	8	14	
<b>Spaziergang, Spazierfahrt</b>	<b>7</b>	<b>64</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	
zu Fuß	4	66	78	48	
Fahrrad	13	78	8	15	
ÖV	21	61	2	7	
MIV-Fahrt	20	49	7	21	
MIV-Mitfahrt	14	46	5	9	
<b>Hund ausführen</b>	<b>4</b>	<b>45</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	
zu Fuß	3	46	87	69	
Fahrrad	5	39	2	2	
ÖV	7	67	0	1	
MIV-Fahrt	10	35	9	23	
MIV-Mitfahrt	12	29	2	5	

CAWI/CATI; 14 Jahre und älter; Abweichung an 100 %: Rundungsdifferenzen; Zwecke nicht nach Hauptwegezweck zusammengefasst

Abbildung 20



Angaben in Prozent; 14 Jahre und älter; Zwecke nicht nach Hauptwegezweck zusammengefasst; nur Freizeitwege (Kategorien zusammengefasst)

MID 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MID 2023

Tabelle 19

### Verkehrsaufkommen nach detaillierten Wegezwecken (Erledigung) 2017 und 2023

	2017	2023
	%	%
allgemeiner Stadt-/Einkaufbummel	4	10
Dienstleistungen (Friseur, Schuster etc.)	7	8
Arztbesuch, andere medizinische Dienstleistungen	23	15
Behörde, Bank, Post, Geldautomat	9	7
private Erledigung für andere Person	6	8
sonstige Erledigungen	17	17
Betreuung Familienmitglieder, Bekannter	2	4
Besuch/Treffen von Freunden, Verwandten, Bekannten	15	16
Restaurant, Gaststätte, Mittagessen etc.	4	4
Hund ausführen	3	4
Kirche, Friedhof	5	3
Begleitung von Kindern (z. B. Spielplatz etc.)	1	1
andere Treffen (z. B. Kurse, Hobby, Verein, andere Gruppen)	3	3

MID2023 und MID 2017; CAWI/CATI; 14 Jahre und älter; Zwecke nicht nach Hauptwegezweck zusammengefasst; nur Erledigungswege

MID 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MID 2023

Frauen legen mehr Wege für Erledigungszwecke zurück als Männer (Abbildung 21). Gleichzeitig unterscheidet sich die Relevanz hinsichtlich der vorrangigen Erledigungszwecke. So gibt es beispielsweise große Unterschiede zwischen den Geschlechtern bei der Bedeutung von Arztbesuchen. Ein höherer relativer Anteil bei mehr Erledigungswegen bedeutet, dass Frauen deutlich öfter Wege zu medizinischen Dienstleistungen unternehmen als Männer. Relativ gesehen besuchen Männer dagegen häufiger Behörden, Banken und die Post und führen Erledigungen für andere Personen durch.

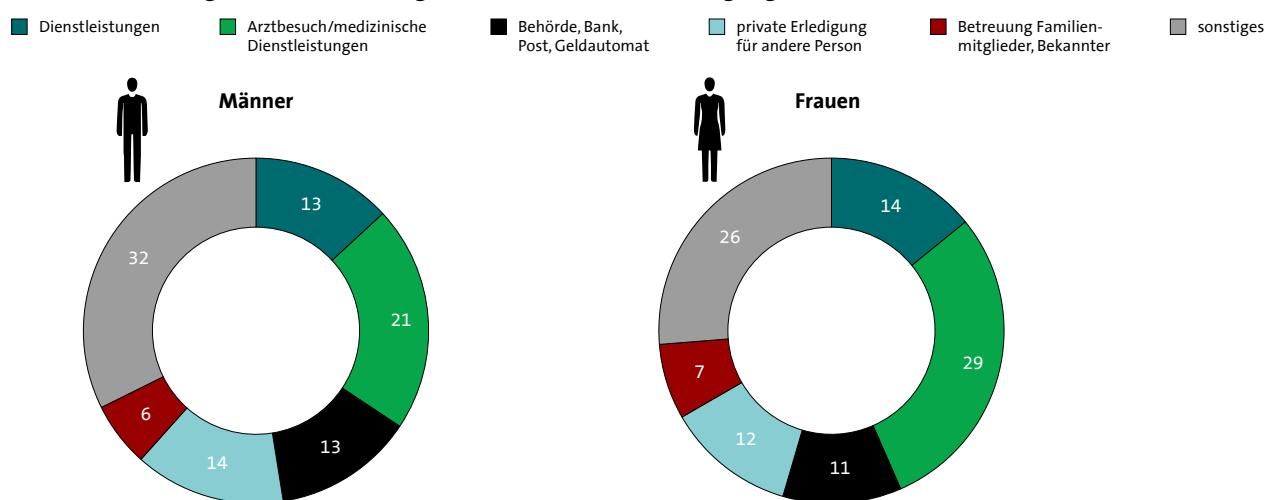
### Wegezwecke bilanziert – variabler als gedacht?

Der detaillierte Blick nicht nur auf die Hauptwegezwecke, sondern auch auf die Detailerfassung in den Bereichen Einkauf, Erledigung und Freizeit zeigt interessante Teilergebnisse unterhalb der großen Linie der größeren Zwecke. Die Anteile dieser Oberkategorien verändern sich nur wenig und lassen trotzdem digitale Spuren vermuten – von Homeoffice und Online-Erledigungen mit einem möglicherweise auch daraus resultierenden Plus in Sachen Freizeit. Doch kann dies auch zu neu genutzten Freiräumen und Aktivitäten oder anderen Routinen und Mustern führen, wie die Detailzwecke mitunter vermuten lassen. Und obwohl der zusammengefasste beruflich bedingte Verkehr

sich anteilig nur wenig verändert, zeigen sich doch strukturelle Veränderungen unter seiner Oberfläche. Auch hier spielt das Homeoffice eine Rolle, aber auch Anteilsverschiebungen zwischen Beschäftigungsfeldern und verschiedene weitere Veränderungen. Es bleibt eine seit 2002 in der MiD und natürlich auch davor geltende Erkenntnis: Die Zweckstruktur ist vielfältig, die Wegekennwerte unterhalb der Mittelwerte entsprechend. Und es bleibt festzuhalten, dass die Verkehrsmittelwahl weniger zweckspezifisch ausfällt als unter Umständen erwartet, auch wenn die Anteile variieren. Alle Verkehrsmittel spielen bei allen Zwecken eine Rolle, vom Zufußgehen über Rad und ÖV bis hin zum MIV.

Abbildung 21

#### Verhältnis des Wegeaufkommens ausgewählter detaillierter Erledigungszwecke zueinander nach Geschlecht



Angaben in Prozent, 14 Jahre und älter; Zwecke nicht nach Hauptwegezweck zusammengefasst; Verhältnis ausgewählter Erledigungszwege



## 6. Automobilität: wachsender Bestand, wachsende Verfügbarkeit, aber Minus bei der Nutzung

Seit Jahrzehnten sind Autos das dominierende Alltagsverkehrsmittel in Deutschland. Mit ihnen werden etwa drei Viertel der Personenverkehrsleistung im Alltagsverkehr zurückgelegt. Infolge dieser hohen Nutzung in Kombination mit der großen Flächeninanspruchnahme des Autoverkehrs ist die Verkehrsinfrastruktur deutlich von den Anforderungen des MIV geprägt. Darüber hinaus stellen die Autos der Privathaushalte eine der zentralen Herausforderungen im Hinblick auf die Dekarbonisierung des Verkehrs dar. Wie dieses Kapitel zeigt, besteht die Dominanz des Autoverkehrs 2023 auch weiterhin, allerdings gibt es Entwicklungen mit relevanten Folgen. Dabei setzen sich einerseits langanhaltende Trends mit Auswirkungen auf die Automobilität fort, etwa die Alterung der Gesellschaft. Andererseits zeigen sich im Jahr 2023 Änderungen bei der Autonutzung im Vergleich zu 2017, die sich etwa auf die Auslastung der Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Verkehr auswirken. Damit hat der Wandel der Automobilität der letzten Jahre Implikationen, die natürlich Verkehrsplanung und -politik betreffen, aber bis hin zu breiten gesellschaftlichen über industriepolitischen Themen reichen.

### In allen Raumtypen weniger Haushalte ohne Auto und mehr Haushalte mit mehreren Autos

Nach Jahrzehnten des starken Motorisierungszuwachses seit der Wirtschaftswunderzeit lag der Anteil der Haushalte ohne Auto in Deutschland spätestens seit den 1990er Jahren lange relativ stabil bei etwa einem Fünftel. Auch die ersten drei MiD-Erhebungen erfassten in den Jahren 2002, 2008 und 2017 jeweils einen Anteil autoloser Haushalte von etwa 23 Prozent. In diesen Jahren gab es in Deutschland etwa gleich viele Haushalte ohne Auto wie Haushalte mit mehreren Autos. Dieses Verhältnis hat sich 2023 erstmalig deutlich verändert (Abbildung 22): der Anteil der Haushalte ohne Auto ist auf knapp unter ein Fünftel abgesunken. Haushalte mit mehreren Autos machen nun hingegen fast 30 Prozent der Haushalte aus. Zwar lebt erwartungsgemäß in Metropolen und größeren Städten weiterhin ein deutlich größerer Anteil der Haushalte ohne Auto als in Kleinstädten und ländlichen Regionen, aber der Trend zu weniger Haushalten ohne Auto und mehr Haushalten mit mehreren Autos zeigt sich in allen Raumtypen.

### Motorisierung und Fahrzeugbestände deutlich angewachsen – vor allem in mittelgroßen Städten

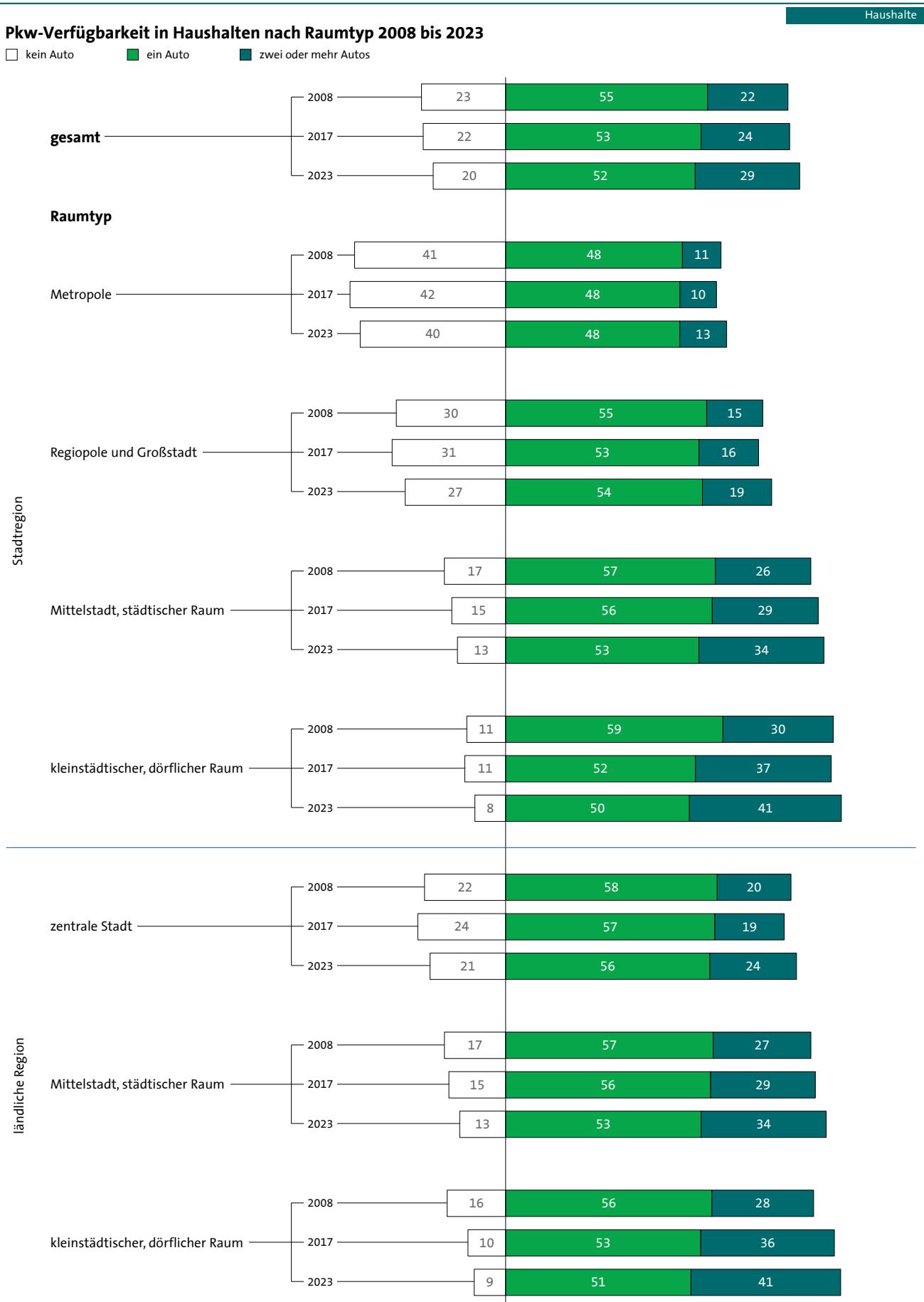
Eine Kenngröße, die die Entwicklung bei den autolosen und mehrfachmotorisierten Haushalten zusammenfasst, ist die Motorisierung, das heißt die Anzahl Autos pro 1.000 Personen (Tabelle 20). Dabei erfasst die MiD die in Privathaushalten verfügbaren Autos unabhängig von der Zulassungsart. Dies schließt sowohl privat zugelassene Fahrzeuge (2023: 91 Prozent der Autos in Privathaushalten) als auch gewerblich zugelassene, als Firmenwagen in Privathaushalten genutzte Fahrzeuge mit ein (2023: 9 Prozent der Autos in Privathaushalten).

Die Zahl der Autos pro 1.000 Personen ist seit 2008 in allen Raumtypen deutlich angestiegen, im Mittel in ganz Deutschland um 12 Prozent. In Kombination mit der unterschiedlichen Bevölkerungsentwicklung in diesen Raumtypen ergibt sich die mittlere Veränderung der jeweiligen Autobestände in Städten und Gemeinden dieser räumlichen Kategorien. Seit 2008 sind diese Autobestände in allen Raumtypen mit Ausnahme der ländlichsten Regionen, wo die Bevölkerungszahl zurückgegangen ist, gestiegen. Auch in den Metropolen, wo oft eine andere Entwicklung vermutet wird, sind die Autobestände seit 2008 um 12 Prozent angewachsen. Besonders gravierend fällt der Zuwachs in mittelgroßen Städten aus, wo die Autobestände 2023 im Durchschnitt zwischen einem Viertel und einem Drittel größer sind als noch 15 Jahre davor.

### Bevölkerungsanteil von Personen in Haushalten ohne Auto wenig verändert

Trotz dieser dynamischen Motorisierungsentwicklung liegt der Anteil der Personen in Haushalten mit Autos an der Gesamtbevölkerung seit der ersten MiD 2002 relativ stabil bei etwa 85 Prozent. Dabei überlagern sich demografische Entwicklungen im Hinblick auf Altersstruktur und Haushaltsgröße mit der Motorisierungsentwicklung nach Altersklassen. Abbildung 23 zeigt den Anteil von Personen in Haushalten mit Auto nach Alter. Über 90 Prozent der kleinen Kinder leben demnach in Haushalten mit Auto. In der Altersklasse, in der junge Menschen typischerweise den Haushalt der Eltern verlassen, sinkt der Anteil derjenigen ab, die in einem Haushalt mit Auto leben. Laut MiD 2023 lebt etwa ein Viertel der jungen Erwachsenen Anfang 20 in einem Haushalt ohne Auto. Dieser

Abbildung 22



Anteil der jungen Menschen ohne Auto ist zwar in den letzten 20 Jahren erkennbar angestiegen; dies hat bisher jedoch nicht zu einer Veränderung des Anteils der Personen in Haushalten mit Auto ab Mitte 30 geführt (siehe auch Kapitelabschnitt zu Millenials). Ab einem Alter von Mitte 30 bis etwa Mitte 60 leben wieder 9 von 10 Personen in Deutschland in einem Haushalt mit Auto. Erst in höherem Alter sinkt dieser Anteil der Personen mit Pkw ab. Bemerkenswert ist, dass sich die für die Jahre 2002 bis 2017 deutlich erkennbaren Kohorteneffekte der Autoausstattung bei den

Seniorinnen und Senioren im Jahr 2023 nicht weiter fortsetzen: In den Jahren 2008 und 2017 lag der Anteil der Personen ab 60 mit Auto jeweils deutlich über der Vorgänger-MiD. Dies war darauf zurückzuführen, dass hier nachrückende Jahrgangskohorten, die ein Leben mit Auto gelebt haben, sukzessive Vorgängerkohorten ersetzen, unter denen vor allem noch viele Frauen nie Auto gefahren sind. Dass sich der Anteil der Seniorinnen und Senioren in Haushalten mit Auto 2023 kaum von 2017 unterscheidet, ist ein Hinweis darauf, dass diese Kohorteneffekte abklingen. Stattdessen könnten

Tabelle 20

**Autobestand und Motorisierung (Autos pro 1.000 Personen) 2008 bis 2023 nach Raumtyp in Privathaushalten**

	2008	2017	2023	Veränderung 2023 ggü. 2008
<b>ANZAHL AUTOS</b>	Mio.	Mio.	Mio.	%
<b>GESAMT</b>	40,0	43,3	46,4	16
<b>RAUMTYP</b>				
<b>Stadtregion</b>				
Metropole	5,1	5,5	5,7	12
Regiopole und Großstadt	4,8	5,5	6,0	25
Mittelstadt, städtischer Raum	9,6	12,0	12,9	35
kleinstädtischer, dörflicher Raum	2,6	3,3	3,4	31
<b>ländliche Region</b>				
zentrale Stadt	2,5	2,5	2,8	11
Mittelstadt, städtischer Raum	7,1	6,5	7,3	3
kleinstädtischer, dörflicher Raum	8,4	8,0	8,3	0
	2008	2017	2023	Veränderung 2023 ggü. 2008
<b>AUTOS PRO 1.000 PERSONEN</b>	Anzahl	Anzahl	Anzahl	%
<b>GESAMT</b>	494	527	556	12
<b>RAUMTYP</b>				
<b>Stadtregion</b>				
Metropole	380	372	400	5
Regiopole und Großstadt	442	455	500	13
Mittelstadt, städtischer Raum	528	584	598	13
kleinstädtischer, dörflicher Raum	564	649	648	15
<b>ländliche Region</b>				
zentrale Stadt	500	527	547	9
Mittelstadt, städtischer Raum	528	556	597	13
kleinstädtischer, dörflicher Raum	537	607	631	18

zunehmend gesundheitliche Gründe die dominante Ursache für den Rückgang der Autoausstattung im Alter sein (siehe auch den Kapitelabschnitt zu Gründen für Verzicht auf ein Auto im Haushalt).

### Anteil Erwachsene mit eigenem Pkw in allen Altersklassen gestiegen

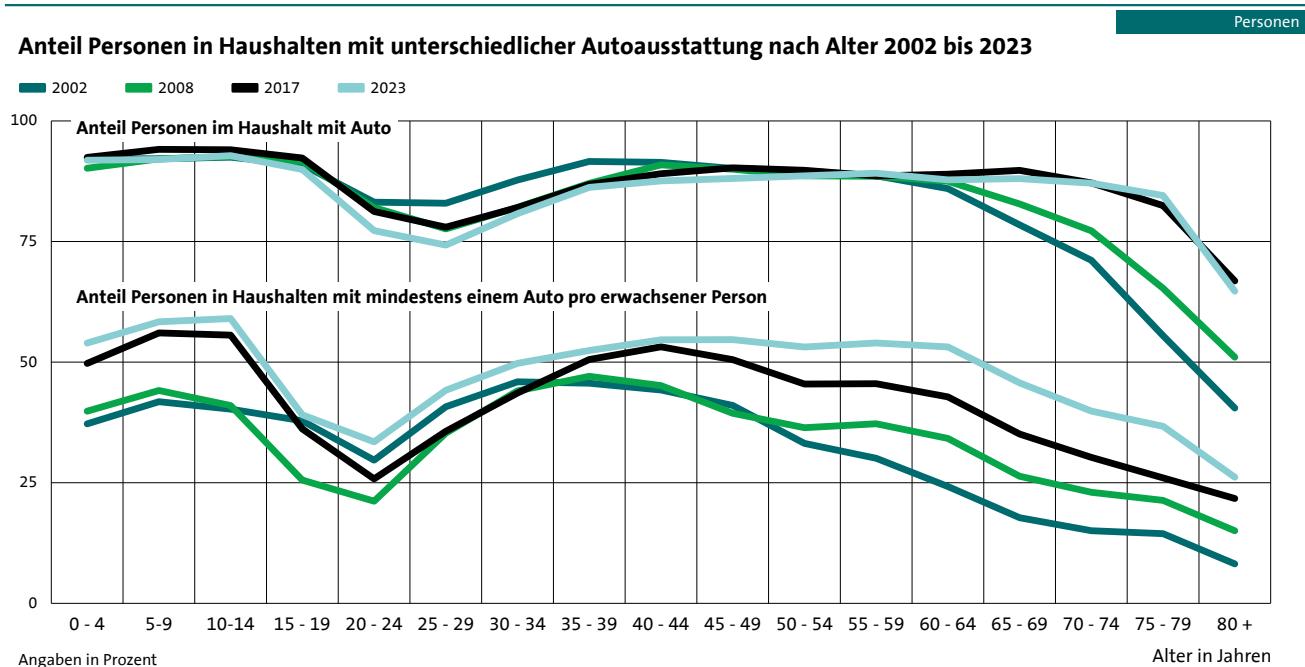
Abbildung 23 stellt differenziert nach Alter auch den Prozentsatz der Personen dar, die in Haushalten leben, in denen es mindestens so viele Autos wie erwachsene Personen gibt. Für Erwachsene kann dieser Prozentsatz als Anteil Personen mit eigenem Auto interpretiert werden. Dieser Anteil ist für alle Altersklassen 2023 gegenüber 2017 weiter erkennbar angewachsen, vor allem für Personen ab 50. Diese Entwicklung, bei der immer mehr Erwachsene über ein eigenes Auto verfügen, das sie sich kaum noch mit anderen Haushaltsmitgliedern teilen müssen, setzt sich für viele Altersklassen seit 2002 fort und passt zur oben dargestellten Zunahme des Anteils von Haushalten mit mehreren Pkw.

### Weniger MIV-Fahrleistung pro Person und Tag – mit Ausnahme der Seniorinnen und Senioren

Anders als die Ausstattung mit Pkw fällt die Fahrleistung als Fahrerin oder Fahrer pro Person und Tag im Jahr 2023 geringer aus als 2017 (Abbildung 24). Dies gilt sowohl für die erwachsene Bevölkerung insgesamt als auch für die meisten Altersklassen. Faktoren wie das Ende der Corona-Pandemie mit noch hohen Homeoffice-Anteilen oder konjunkturelle Einflüsse dürften dabei eine wichtige Rolle spielen. Vor dem Hintergrund der weiterhin zunehmenden Motorisierung, die sozusagen die strukturellen Voraussetzungen für die Automobilität im Alltag schafft, ist die geringere Fahrleistung pro Kopf 2023 jedoch mit Vorsicht zu interpretieren. Daraus kann noch keine Trendumkehr langläufiger Entwicklungen abgeleitet werden.

Ein wichtiger langläufiger Trend im Hinblick auf die Fahrleistung pro Kopf setzt sich jedoch auch 2023 fort: Da bei den Personen ab 60 die Fahrleistung pro Kopf im Gegensatz zu den anderen Altersgruppen nicht oder kaum abgenommen hat, ist der Fahrleistungsunterschied, der zwischen älteren Personen und Erwachsenen mittleren Alters bestand, weiter zurückgegangen.

Abbildung 23



## Vor allem Männer und immer mehr Personen über 50 prägen die MIV-Fahrleistung

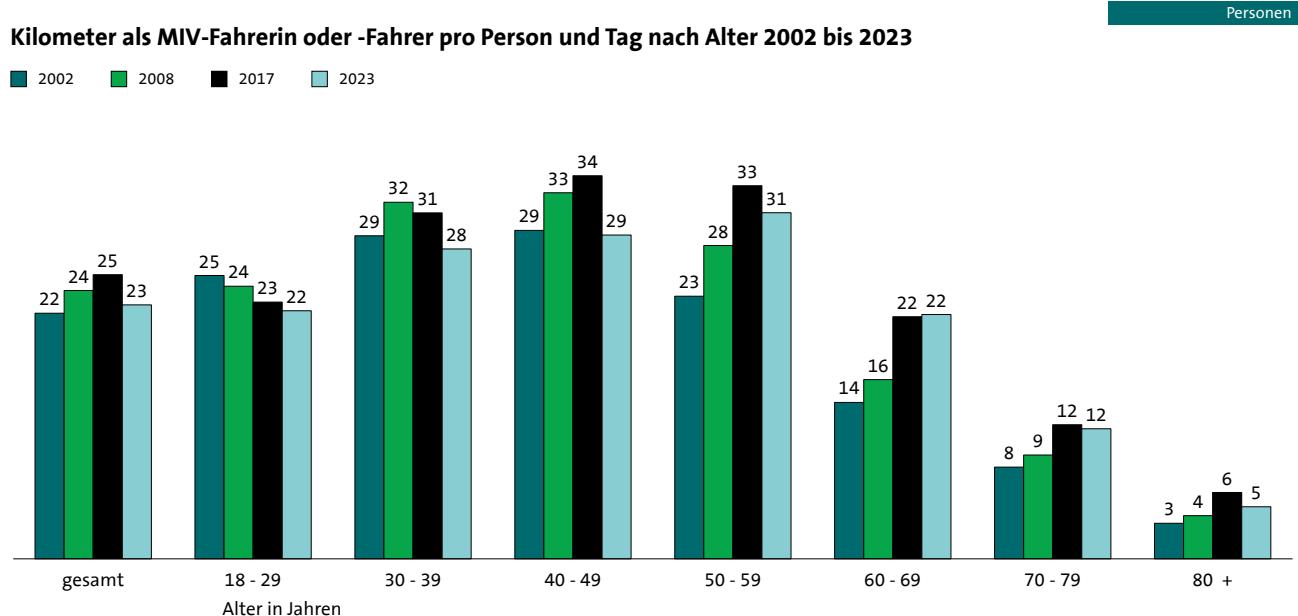
Die Kombination der Alterung der Gesellschaft, der zunehmenden Autoausstattung der Seniorinnen und Senioren und deren im Vergleich zu anderen Altersgruppen zunehmenden Fahrleistung prägt die mit dem Auto in Deutschland zurückgelegten Kilometer immer mehr. Abbildung 25 veranschaulicht diese Entwicklung: Der linke Teil der Abbildung zeigt zur Orientierung das bekannte Bild des Aufbaus der Bevölkerung nach Alter und Geschlecht in den Jahren 2002 und 2023. Der rechte Teil der Abbildung zeigt, wie sich die MIV-Fahrleistung in Deutschland auf Personen nach Alter und Geschlecht in diesen Jahren verteilte. Zunächst ist dabei der große Überhang auf Seiten der Männer zu erkennen: Männer saßen sowohl 2002 als auch 2023 bei etwa zwei Dritteln der MIV-Fahrleistung am Steuer, ohne nennenswerte Veränderung zwischen diesen Jahren. Deutlichere Veränderungen zeigen sich mit Blick auf das Alter: Personen ab 50 waren 2002 bei einem knappen Drittel der MIV-Fahrleistung die Fahrerinnen bzw. Fahrer, 2023 lag ihr Anteil bei fast der Hälfte. Noch deutlicher ist die Bedeutungsnahme der Menschen über 70 an der Fahrleistung: Ihr Anteil verdoppelte sich zwischen 2002 und 2023 von 4 Prozent auf 8 Prozent.

## Millenials: Ab Mitte 30 keine nennenswert andere Autoausstattung als frühere Generationen

Im Hinblick auf die Entwicklung der Automobilität lag in den letzten Jahren auch ein besonderer Fokus auf der Gruppe der sogenannten „Millenials“. Damit wird die Generation der etwa zwischen 1980 und Mitte der 1990er Jahre Geborenen bezeichnet, das heißt derjenigen, die zwischen den späten 1990er und den frühen 2010er Jahren erwachsen wurden. Diese Generation wies in ihren jungen Erwachsenenjahren einen geringeren Pkw-Besitz als vorhergehende Jahrgänge auf, in Deutschland z. B. gemessen an den Zulassungszahlen nach Alter des Kraftfahrt-Bundesamtes, die für junge Erwachsene in den Nullerjahren deutlich zurückgingen. Dies löste eine Diskussion über eine mögliche Trendumkehr bei langanhaltenden Automobilisierungsentwicklungen unter jungen Erwachsenen und potentielle Gründe für diesen Trendbruch aus.

Mit der MiD 2023 liegen nun Daten vor, mit denen sich die Automobilität der Millenials im Alter von etwa 30 bis Mitte 40 analysieren lässt. Im Folgenden wird dafür die Autoausstattung (hier: Anzahl Autos pro erwachsener Person) dieser Gruppe in unterschiedlichen Altersphasen untersucht. Die Autoausstattung eignet sich im Fall des Jahres 2023 dafür verlässlicher,

Abbildung 24



da die Pkw-Nutzung (z. B. MIV-Kilometer pro Person und Tag) für alle Altersgruppen zurückgegangen ist, womöglich – siehe oben – wegen besonderen Einflussfaktoren, die im Jahr 2023 wirksam waren. Bei einer Auswertung der Autoausstattung ist zu beachten, dass dieses Merkmal in der MiD auf Haushaltebene vorliegt und somit in altersgemischten Haushalten zunächst nicht bestimmten Altersgruppen zugeordnet werden kann. Um dennoch eine Motorisierung der Erwachsenen nach Alter berechnen zu können, wurden Fahrzeuge innerhalb von Haushalten anteilig auf die erwachsenen Personen verteilt. Wenn etwa eine Person Mitte fünfzig mit einem erwachsenen Kind Anfang zwanzig zusammenlebt und diese beiden sich ein Auto teilen, so wurde dieses Auto den beiden je zur Hälfte zugerechnet. Auf diese Weise wurde Mittels der Daten der Studien aus den entsprechenden Erhebungsjahren zwischen 2002 und 2023 eine Motorisierung erwachsener Personen für unterschiedliche Jahrgangskohorten von vor 1930 bis in die 1990er Jahre hinein für unterschiedliche Altersklassen berechnet.

Neben dem erwartbaren Motorisierungszuwachsen von Generation zu Generation für ältere Menschen infolge der oben beschriebenen Kohorteneffekte, zeigt Abbildung 26 vor allem eines: Für das Alter von Mitte 20 lag die Motorisierung für die in den 1980er und

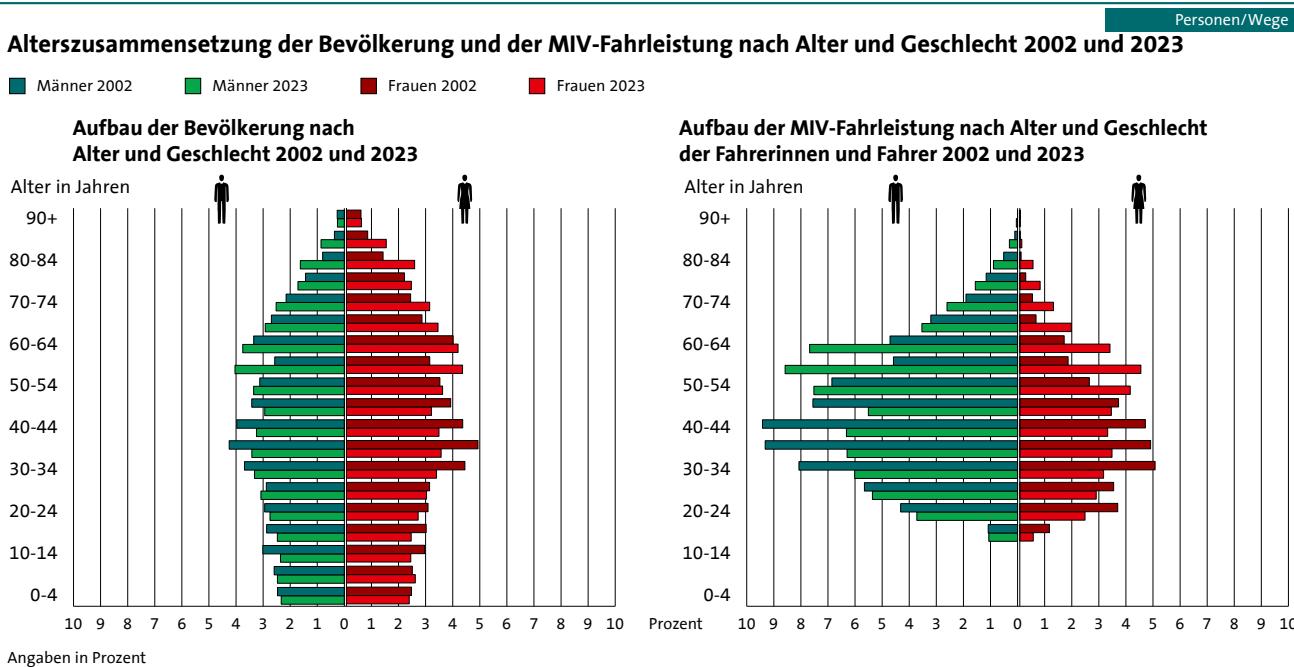
1990er Geborenen zwar unter derjenigen der 1970er-Jahrgänge; mit zunehmendem Alter stieg die Motorisierung der Millenials dann aber schneller an, so dass ab einem Alter von etwa Mitte 30 keine nennenswerten Unterschiede zwischen den Millenials und früheren Generationen mehr bestehen.

### Viele ohne Fahrzeug im eigenen Haushalten können Autos mitbenutzen

Vor dem Hintergrund der hohen Autoausstattung der Gesellschaft insgesamt stellt sich die Frage, inwiefern Personen aus Haushalten ohne eigenes Auto andere Fahrzeuge mitnutzen können. Dieser Frage geht Abbildung 27 nach, die Autoverfügbarkeit und -nutzung für Personen mit und ohne Führerschein bzw. mit und ohne Auto im eigenen Haushalt darstellt. Dabei beziehen sich Verfügbarkeit und Nutzung jeweils sowohl auf das Fahren als auch auf das Mitfahren und basieren auf der Selbsteinschätzung der Befragten.

Erwartungsgemäß können so gut wie alle Personen mit Führerschein aus Haushalten mit Auto zumindest gelegentlich auf ein Auto zugreifen und nutzen diese Fahrzeuge auch mindestens monatlich. Bei Personen ohne Führerschein aus Haushalten mit Pkw beziehen sich Autoverfügbarkeit und -nutzung offenbar auf

Abbildung 25



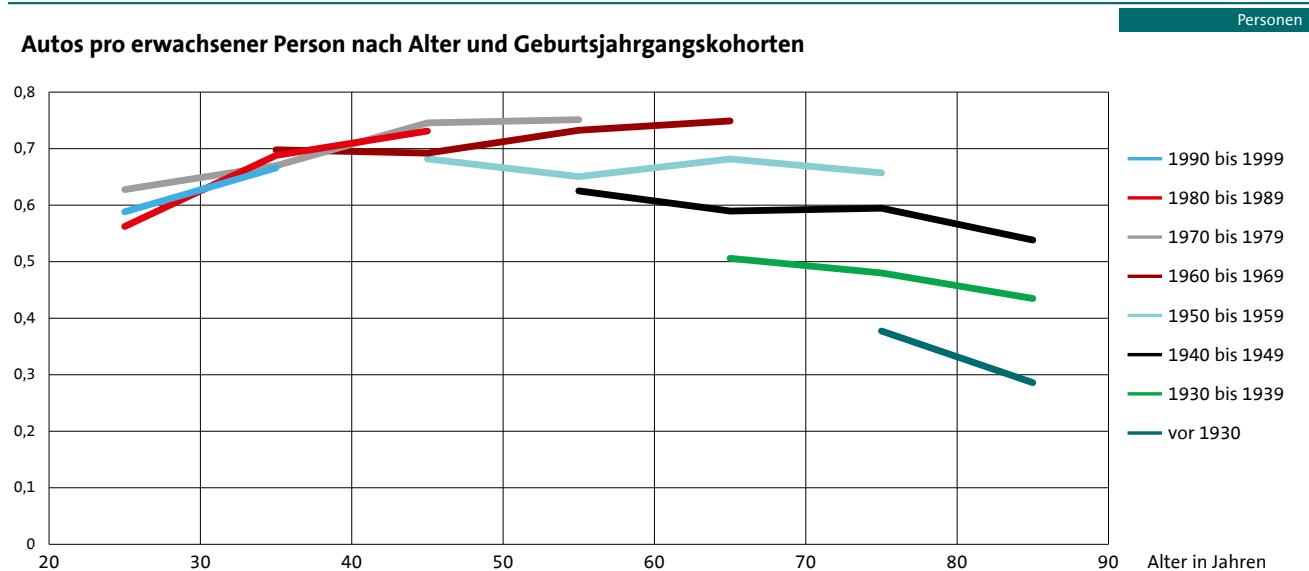
das Mitfahren. Es zeigt sich, dass die Mobilitätsoptionen dieser Personengruppe stark von der Autoverfügbarkeit, vermutlich zumeist im eigenen Haushalt, geprägt sind: Drei Viertel können ein Auto zumindest gelegentlich mitnutzen und über die Hälfte tut dies auch mindestens monatlich. Die große Verfügbarkeit von Autos in der Gesellschaft insgesamt kommt aber vor allem in der Gruppe derjenigen mit Führerschein, aber ohne Auto im eigenen Haushalt zum Ausdruck: Zwei Drittel davon können gelegentlich auf ein Auto zugreifen und ein knappes Drittel ist auch mindestens monatlich im Auto unterwegs. Dabei sind Stadt-Land- oder Mann-Frau-Unterschiede relativ gering, lediglich zwischen den Altersgruppen gibt es größere Differenzen. Junge Menschen ohne eigenes Auto können wesentlich häufiger automobil unterwegs sein als ältere Personen, häufig vermutlich bedingt durch die Mitbenutzung des Autos der Eltern. Auch über zwei Fünftel der Personen, die weder Führerschein noch Auto im Haushalt haben, können mindestens gelegentlich ein Auto mitbenutzen. Insgesamt zeigen diese Befunde, wie stark die große Autoverfügbarkeit in der Gesellschaft auch auf diejenigen ausstrahlt, die formal gesehen zunächst keinen Zugang zum Auto haben. Auch ihre Mobilität ist maßgeblich zumindest durch die Option der Autonutzung mitgeprägt.

### Leistbarkeit und Gesundheit in bestimmten Gruppen wichtige Gründe für den Autoverzicht

Bei der hohen Autoausstattung der Gesellschaft insgesamt kommt die Frage auf, weshalb Haushalte ohne Auto auf ein Fahrzeug verzichten. Die Gründe hierfür wurden auf Haushaltsebene abgefragt, wobei Mehrfachnennungen möglich waren. Für Abbildung 28 wurden deshalb die Gründe für Autoverzicht des Haushalts jeder Person des jeweiligen Haushalt zugeordnet. Auf diese Weise ist eine Aufgliederung der Gründe für Autoverzicht nach Alter der Personen sinnvoll möglich.

Die Ergebnisse zeigen, dass insgesamt grob die Hälfte der Personen in Haushalten ohne Auto keine harten Einschränkungen für diesen Autoverzicht haben. Die Gründe „kein Auto benötigt“ und „bewusster Verzicht oder möchte mir kein Auto leisten“ sind bezogen auf alle Personen in autolosen Haushalte die meistgenannten Gründe. Harte Einschränkungen wie die finanzielle Leistbarkeit oder gesundheitliche Gründe spielen auf die Gesamtheit bezogen eine geringere Rolle. Allerdings dominiert die finanzielle Leistbarkeit in ländlichen Regionen sowie für die Haushalte mit niedrigem oder sehr niedrigem ökonomischem Status.

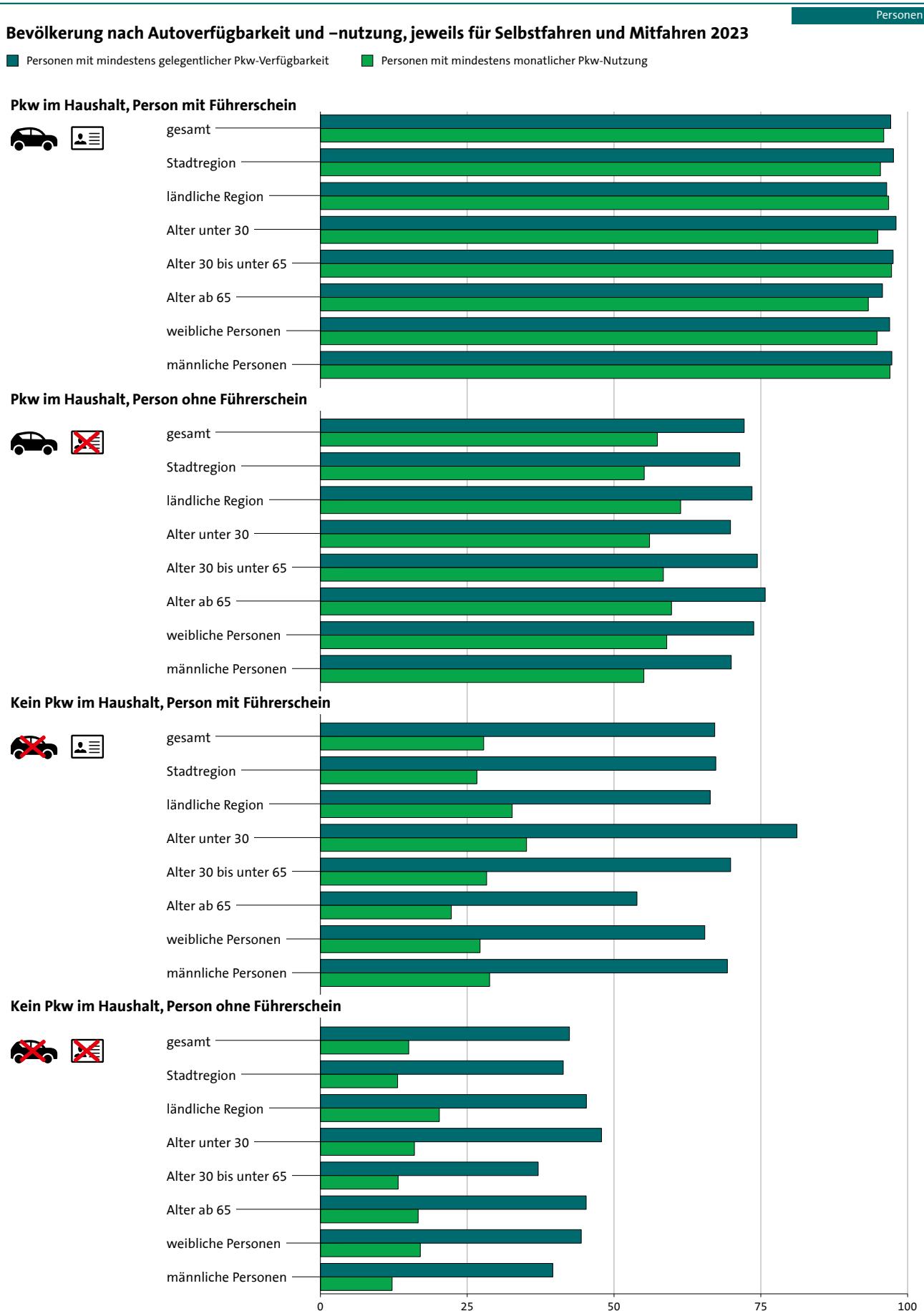
Abbildung 26



Angaben in Prozent; Personen ab 20 Jahren;

Die unterschiedlichen Geburtsjahrgangsklassen können über eine Altersbandbreite von mehr als 21 Jahren erfasst werden, die zwischen den MiDs 2002 und 2023 liegen, wie folgendes Beispiel illustriert: 1970 Geborene wurden im Alter 32 bis 51 erfasst; 1979 Geborene, wurden im Alter 23 bis 44 erfasst. Somit wurde die Geburtsjahrgangsklasse 1970 bis 1979 von Anfang 20 bis Anfang 50 erfasst.

Abbildung 27



Kaum ein Grund für den Autoverzicht prägt jedoch das Bild in einer bestimmten Gruppe so sehr wie gesundheitliche Gründe für die Personen ab 65 Jahren: Für die Hälfte der Personen in Haushalten ohne Auto in dieser Altersgruppe spielt die Gesundheit eine Rolle. Hier sei an den deutlichen Rückgang des Anteils von Personen in hohem Alter in Haushalten mit Auto erinnert, der auf [Abbildung 23](#) zu erkennen war und deutlicher ausfällt, als es Kohorteneffekte der nachhollenden Motorisierung für diese Altersgruppe erwartet lassen. Dies lässt darauf schließen, dass diese Kohorteneffekte für den Rückgang der Automobilität mit höherem Alter immer weniger prägend sind, dafür aber die gesundheitlich bedingte Abkehr vom Auto immer wichtiger wird.

### **Autos werden im Durchschnitt pro Tag immer weniger genutzt**

Bei der MiD erlauben die detaillierten Angaben auf Wegeebene eine Zuordnung der Personenwege zu den einzelnen Fahrzeugen des Haushalts, sofern die Wege mit Autos aus dem Haushalt durchgeführt wurden. Damit steht ein Autodatensatz mit Informationen zur Intensität der Nutzung der Fahrzeuge in Privathaushalten in Deutschland zur Verfügung. Bei der Auswertung entsprechender zentraler Kenngrößen seit 2008 setzen sich 2023 langfristige Trends fort ([Tabelle 21](#)): Fast die Hälfte der Autos wird an einem durchschnittlichen Tag nicht bewegt; 2008 blieb lediglich ein Drittel der Autos am Tag stehen. Die mittlere Anzahl Fahrten pro Auto und Tag ist ebenso deutlich gesunken wie die mittlere Fahrleistung, die 2023 bei ca. 26 km lag. (Eine Hochrechnung dieses Tageswertes ergibt eine Jahresfahrleistung von ca. 10.000 km, was unter aus anderen Quellen, wie etwa Verkehr in Zahlen,

bekannten Mittelwerten für die Jahresfahrleistung von Pkw von ca. 12.500 km liegt. Hintergrund dieser Diskrepanz ist die Untererfassung von Reisefahrten in der Stichtagserfassung, die v.a. den Alltagsverkehr abbildet). Auch die mittlere Fahrzeit pro Tag liegt 2023 mit 42 Minuten deutlich unter den Werten von 2008 oder 2017.

Vor dem Hintergrund einer seit vielen Jahren steigenden Motorisierung, einer bis 2017 insgesamt nur moderat wachsenden Fahrleistung pro Person und einer 2023 sogar geringeren Fahrleistung pro Person ist der Rückgang dieser Kenngrößen eine logische Folge. Der oben beschriebene Trend zu eigenen Fahrzeugen für sehr große Anteile der Bevölkerung führt dazu, dass Fahrzeuge weniger zwischen Personen geteilt werden und Nutzungsintensitäten abnehmen. Diese Individualisierung der Automobilität zeigt sich auch bei den weiter abnehmenden Besetzungsgraden.

### **Zu Spitzenstunden 2023 deutlich weniger Autos unterwegs als 2017**

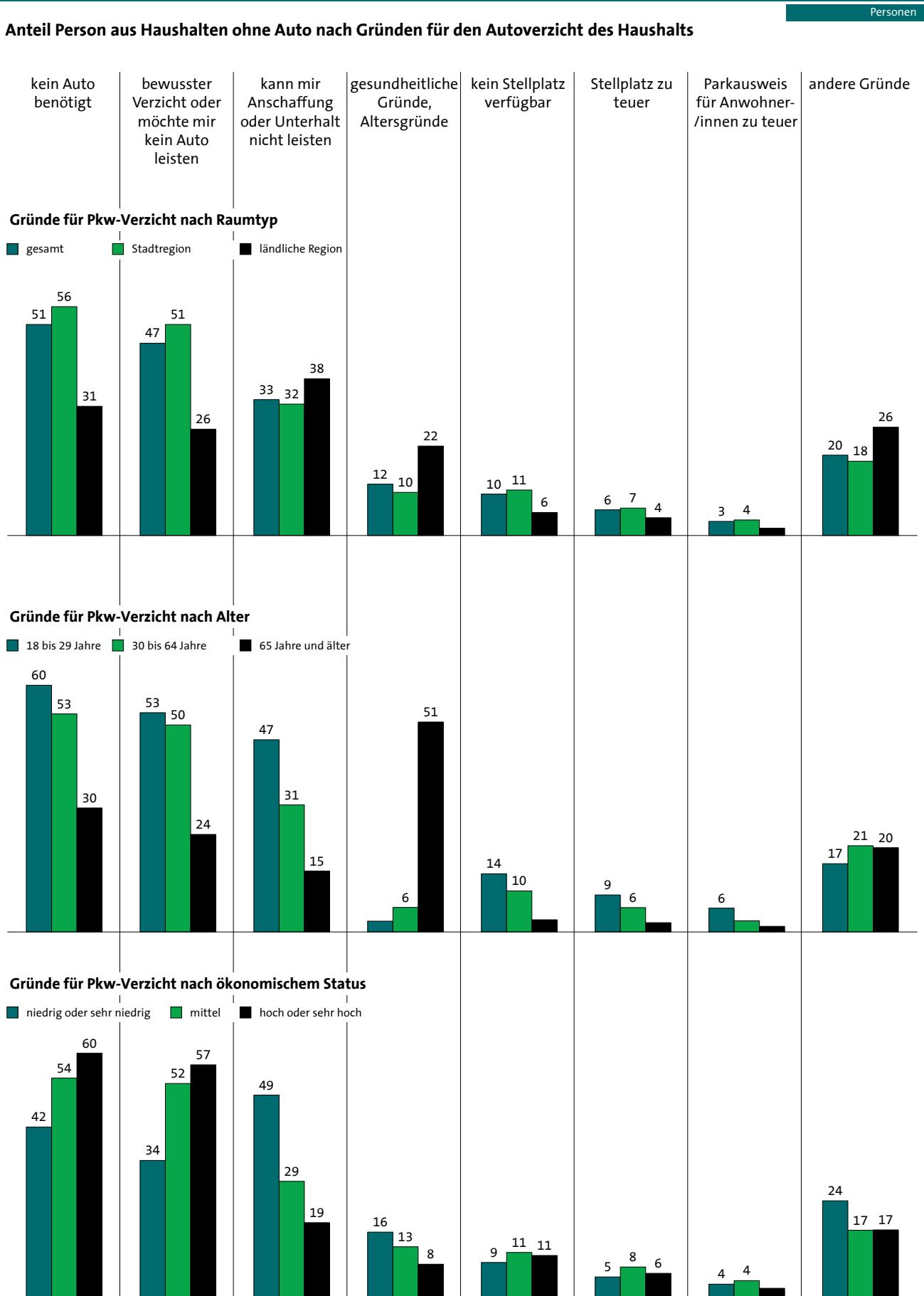
Die veränderten Nutzungsmuster von Autos zeigen sich nicht nur in den zentralen Nutzungskenngrößen pro Tag, sondern auch in einer anderen Auslastung des Straßennetzes im Zeitverlauf. [Abbildung 29](#) zeigt zum einen, welcher Anteil der Autos aus Privathaushalten zu den unterschiedlichen 168 Stunden einer Woche auf den Straßen jeweils unterwegs ist. Da jedoch der Bestand an Fahrzeugen zugenommen hat, veranschaulicht die Abbildung zusätzlich die Absolutzahl der Fahrzeuge unterwegs zu diesen Zeiten. Infolge der zurückgegangenen Nutzungsintensität von Autos liegt diese Nachfrageganglinie für

**Tabelle 21**

#### **Eckwerte der Autonutzung pro Tag**

	<b>2008</b>	<b>2017</b>	<b>2023</b>	
Anteil Autos mit Fahrten am Stichtag	67	59	54	%
Mittlere Anzahl Fahrten pro Auto und Tag	2,3	1,9	1,6	Anzahl.
Mittlere Fahrleistung pro Auto und Tag	31,3	30,2	26,2	km
Mittlere Fahrzeit pro Auto und Tag	49	46	42	Anzahl
Entfernungsgewichteter Pkw-Besetzungsgrad (ohne regelmäßige berufliche Wege)	1,54	1,47	1,46	-

Abbildung 28



Angaben in Prozent, Anteil von Personen aus Haushalten ohne Auto, Mehrfachnennungen möglich

Abbildung 29

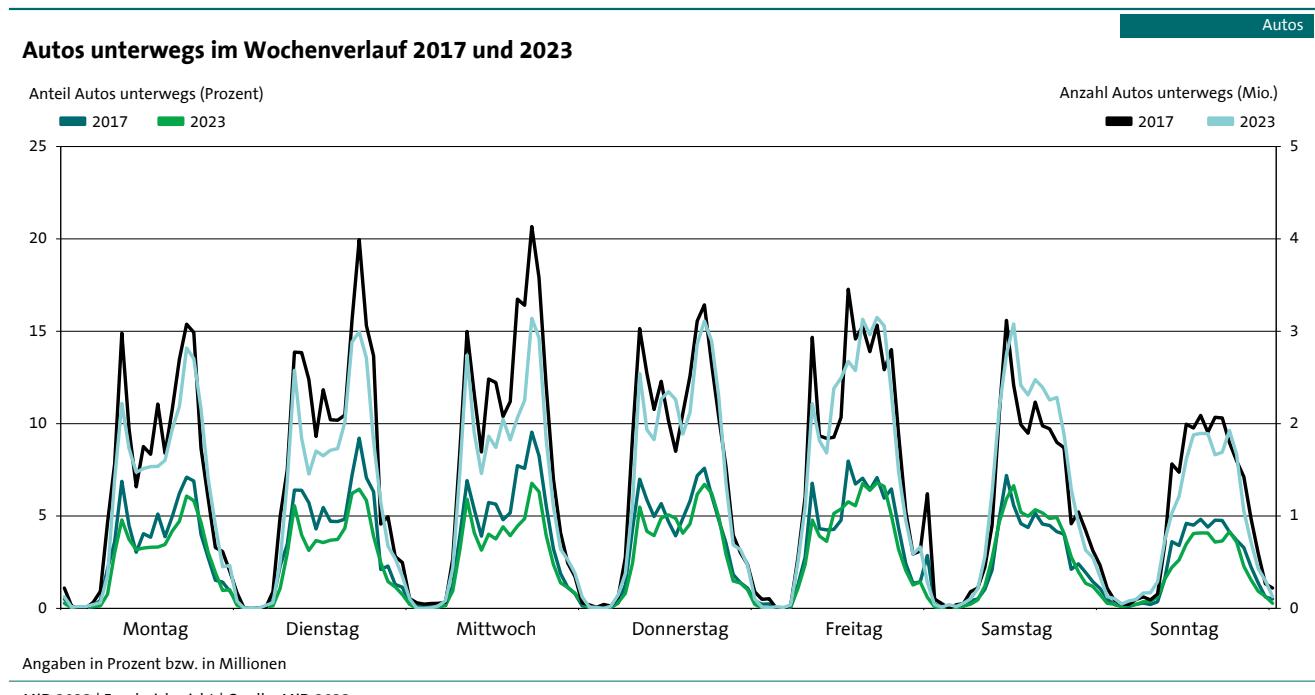


Tabelle 22

### Zeiten pro Auto und Tag unterwegs und geparkt an verschiedenen Standorten

	2017	2023
Stunden pro Tag	h:min	h:min
<b>GESAMT</b>	<b>24:00</b>	<b>24:00</b>
Fahrt	00:46	00:42
Parken bei der Arbeit	01:42	01:13
Parken beim Einkaufen	00:27	00:20
Parken zu Hause	20:15	21:06
Parken an sonstigen Standorten	00:50	00:39

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

2023 zumeist unter der Ganglinie des Jahres 2017. Besonders deutlich ist dies für die Spitzentunden der Kfz-Verkehrs nachfrage am Dienstag- und Mittwochnachmittag. Hier liegt die Gesamtzahl der Autos unterwegs fast ein Viertel unter den Werten aus 2017. Ein plausibler Grund für diese Rückgänge ist weniger Pendelverkehr, der die Spitzentunden besonders stark prägt und etwa infolge von Homeoffice im Vergleich zu 2017 zurückgegangen sein dürfte. Im Gegensatz zur Entlastung der Spitzentunden vor allem dienstags und mittwochs liegt die Nachfrage freitagnachmittags 2023 etwas über der im Jahr 2017. Für das Gesamt netz gesehen deutet dies auf eine zeitlich etwas gleichmäßigeren und damit effizientere Auslastung der Straßeninfrastruktur hin. In Einzelsituat ionen kann dies jedoch anders ausfallen, insbesondere auch deshalb, weil der Wirtschafts- und Güterverkehr die hier dargestellte Nachfrage durch Autos aus Privathaushalten noch überlagert.

## 2023 sind Autos länger daheim geparkt als früher

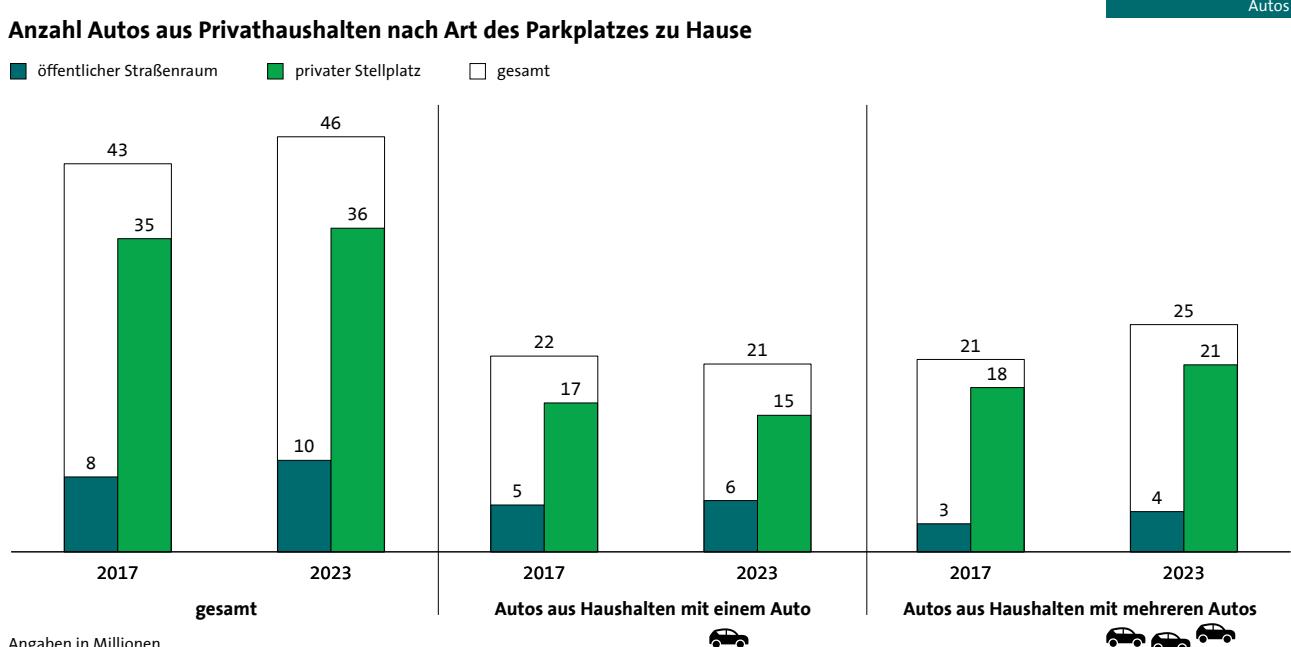
Kürzer Fahrzeiten pro Auto und Tag bedeuten auch, dass Autos länger geparkt sind. Vor allem aber bedeuten weniger Fahrten pro Tag, dass Autos 2023 länger zu Hause und weniger woanders geparkt sind als dies 2017 der Fall war (Tabelle 22): Die Parkzeiten zu Hause haben um ca. 5 Prozent auf etwa 21 Stunden zugenommen. Die Parkzeiten pro Auto und Tag bei der Arbeit haben hingegen deutlich abgenommen, wieder mutmaßlich als Folge der stärkeren Verbreitung von Homeoffice. Da Parken ebenfalls mit erheblichen Infrastrukturbedarf für den ruhenden Verkehr verknüpft ist, sind solche Verlagerungen der Parkraumbedarfe von wichtiger verkehrsplanerischer Bedeutung, etwa für Stellplatzsatzungen.

## 2023 ein gutes Fünftel mehr Autos zu Hause im öffentlichen Straßenraum geparkt

Zwischen 2017 und 2023 haben sich jedoch nicht nur die Parkdauern der Autos aus Privathaushalten verändert. Zusätzlich hat sich eine Verschiebung der Art des Parkplatzes ergeben, den die MiD für das Parken zu Hause erfasst (Abbildung 30): Anteil und Absolutzahl der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeuge haben zugenommen. Während 2017

8,4 Mio. von 43,3 Mio. Autos (19 Prozent) zu Hause im öffentlichen Straßenraum parkten, sind dies 2023 10,2 Mio. von 46,3 Mio. (23 Prozent) – eine Zunahme der Absolutzahlen von über einem Fünftel. Dabei ist die Anzahl von im öffentlichen Straßenraum parkenden Fahrzeugen aus Haushalten mit mehreren Autos besonders deutlich angewachsen. Während also Homeoffice und abnehmende Nutzungsintensitäten eine gewisse Entlastung der Verkehrsinfrastruktur für den fließenden Kfz-Verkehr bewirkten, deuten die MiD-Ergebnisse beim Thema Parken eher auf eine Zunahme von Konflikten um Flächen und von verkehrsplanerischen Herausforderungen hin.

Abbildung 30







## 7. Elektromobilität – elektrisch automobil

Die Elektrifizierung des Autobestandes ist eine zentrale Voraussetzung für die Dekarbonisierung des Personenverkehrs. Darüber hinaus ist Elektromobilität ein herausragend relevantes industrielitisches Thema für Deutschland. Dieses Kapitel befasst sich mit der Entwicklung der Elektromobilität bezogen auf Autos in deutschen Privathaushalten (Elektromobilität in Form von Pedelecs als Teil des Radverkehrs wird in [Kapitel 10](#) behandelt). Für den erfolgreichen Markthochlauf der Elektromobilität sind Nutzerakzeptanz und Integration der E-Autos in den Alltag der Menschen und in die bestehenden Strukturen des Verkehrssystems, z. B. im Hinblick auf Stellplätze und Lademöglichkeiten, grundlegende Voraussetzungen. Wie bereits die MiD 2017 erhob auch die MiD 2023 Informationen zu den Antriebsarten der genutzten Fahrzeuge. Dies erlaubt Analysen zur Nutzung von Elektrofahrzeugen, zu deren Einbindung in den Alltag und zu den Rahmenbedingungen, z. B. dem Haushaltkontext oder den räumlichen Strukturen, in denen Elektrofahrzeuge genutzt werden. Im Jahr 2017 war der Bestandsanteil von Elektrofahrzeugen noch extrem gering, die Nutzerinnen und Nutzer waren damals sogenannte „Early Adopter“, die Einsatzmuster von Elektrofahrzeugen unterschieden sich deutlich von konventionellen Autos und die Alltagstauglichkeit der Elektromobilität konnte aufgrund dieser Umstände kaum beurteilt werden. Dieses Kapitel

widmet sich deshalb vor allem der Frage, inwiefern E-Autos seither dem restlichen Autobestand im Hinblick auf Nutzung und wichtige Kontextfaktoren ähnlicher geworden sind. Wie sich zeigt, ist dies im Hinblick auf viele wichtige Indikatoren der Fall, auch wenn weiterhin Unterschiede bestehen.

### Bestand an Elektroautos und Hybridautos seit 2017 mehr als verzehnfacht

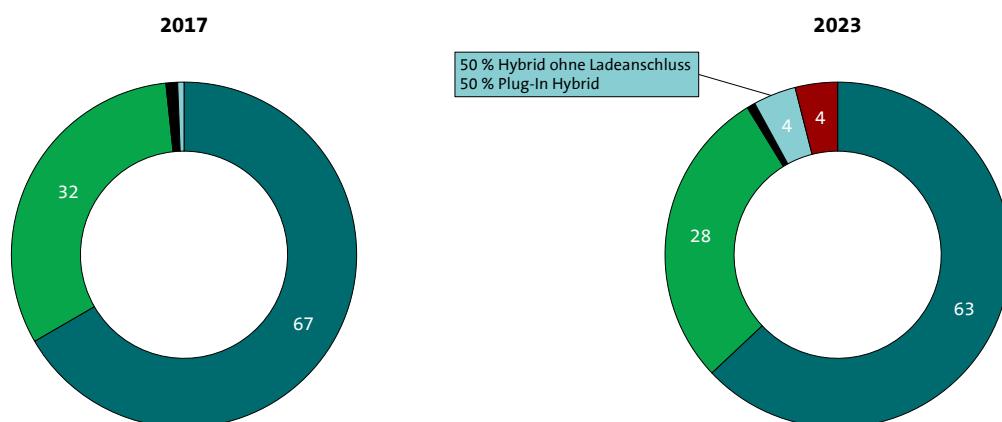
Der Bestand von Elektroautos und Hybridautos in Privathaushalten, den die MiD 2017 ermittelte, lag bei ca. 300.000 Fahrzeugen. Bis 2023 ist dieser Bestand von Fahrzeugen dieser Fahrzeuggruppen auf ca. 3,8 Mio. angewachsen. Die Erhebung des Jahres 2017 differenzierte dabei nicht zwischen Hybridautos ohne Ladeanschluss am Fahrzeug und Hybridautos mit Ladeanschluss für eine externe Aufladung, sogenannten Plug-In-Hybriden. Die MiD 2023 differenziert diese Fahrzeuge, so dass [Abbildung 31](#) die Bestandsanteile einerseits vergleichbar mit 2017 und andererseits nach der differenzierten Erfassung 2023 ausweist. Während 2017 Benzin- und Dieselfahrzeuge praktisch den kompletten Bestand ausmachten, entfielen im Erhebungszeitraum der MiD 2023 noch gut 90 Prozent der Autos auf diese Antriebsarten. Gut 8 Prozent der Autos in der hochgerechneten MiD 2023 waren rein elektrische Fahrzeuge, d. h. batterie-

Abbildung 31

#### Anteile des Autobestands nach Antrieb 2017 und 2023

Autos

■ Benzin ■ Diesel ■ Gas ■ Hybrid ■ BEV (rein elektrisch)



Angaben in Prozent

elektrische Fahrzeuge (BEVs) oder Hybridfahrzeuge. In den folgenden Auswertungen steht der Vergleich mit 2017 im Vordergrund, weshalb vielen Darstellungen die Antriebseinteilung der MiD 2017 zugrunde liegt und die verschiedenen Gruppen von Hybridfahrzeugen dort wieder zusammengefasst werden. Die Interpretationen dieser Vergleiche beziehen sich vor allem auf reine Elektrofahrzeuge bzw. BEVs, weil zur Gruppe der Hybridfahrzeuge sowohl solche gehören, die extern aufladbar sind, also auch solche, die keinen Ladeanschluss haben, was Hybridfahrzeuge zu einer sehr heterogenen Gruppe macht.

### 90 Prozent der Elektroautos in den privaten Haushalten kamen erst 2020 oder später auf die Straße

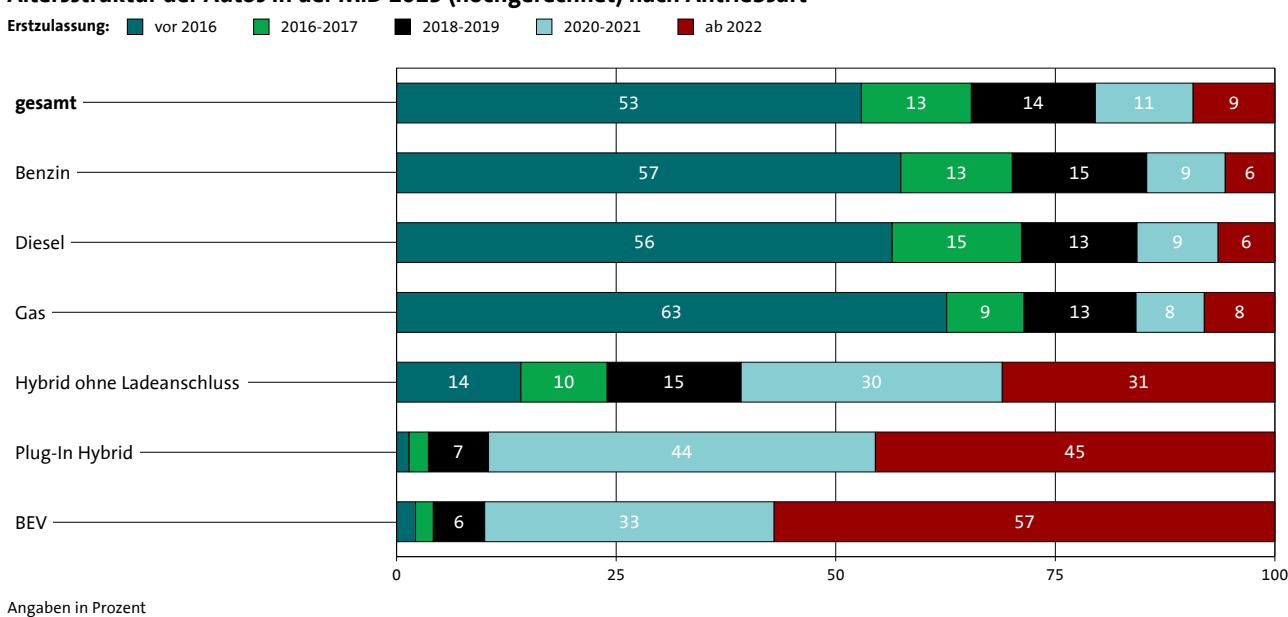
Pkw verbleiben in Deutschland üblicherweise zwischen 15 und 20 Jahren im Autobestand bevor sie, z. B. durch Verschrottung, aus dem Bestand verschwinden. Dies führt dazu, dass sich im Autobestand viele Fahrzeuge mit relativ hohem Alter befinden. Bei den Elektrofahrzeugen sieht das deutlich anders aus. Da ein nennenswerter Markthochlauf der Elektromobilität erst vor wenigen Jahren einsetzte, weisen 90 Prozent der Elektrofahrzeuge in der MiD 2023 ein Baujahr 2020 oder später auf (Abbildung 32). Zu beachten ist dabei auch, dass der Erhebungszeitraum der MiD bis

ins Jahr 2024 andauerte, so dass auch Fahrzeuge mit Erstzulassung 2024 in der Stichprobe enthalten sind. Der Einfachheit halber werden die Ergebnisse der MiD 2023 hier aber auf das Jahr 2023 bezogen.

Üblicherweise sind die Nutzungsmuster von Autos stark vom Fahrzeugalter abhängig, z. B. ist die mittlere Jahresfahrleistung junger Fahrzeuge deutlich höher als die von älteren Fahrzeugen. Ein Vergleich der in der Mehrzahl sehr jungen Elektrofahrzeuge mit dem im Durchschnitt deutlich älteren Gesamtbestand wäre somit irreführend. Deshalb ist bei den folgenden Vergleichen neben den unterschiedlichen Antriebsarten die Kategorie „Benzin oder Diesel, jung“ mit aufgeführt. Diese Fahrzeuggruppe umfasst Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselantrieb und einer Erstzulassung frühestens im dritten Jahr vor der jeweiligen MiD (d. h. Fahrzeuge mit Erstzulassung ab 2014 für die MiD 2017 bzw. ab 2020 für die MiD 2023). Diese jungen Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb sind in Bezug auf die Altersstruktur mit den elektrischen Fahrzeugen deutlich besser vergleichbar. Eine Ähnlichkeit der Nutzungsmuster und Kontextfaktoren der elektrischen Fahrzeuge mit dieser Fahrzeuggruppe deutet darauf hin, dass E-Autos mittlerweile ähnlich genutzt werden wie die bisher dominierenden Verbrennerfahrzeuge.

Abbildung 32

#### Altersstruktur der Autos in der MiD 2023 (hochgerechnet) nach Antriebsart



## Anteilig ebenso viele neue Privatwagen unter jungen BEVs wie unter jungen Verbrennern

Insgesamt etwas unter 10 Prozent der von Privathaushalten genutzten Fahrzeuge sind keine Privatwagen sondern gewerblich zugelassene Firmenwagen (Abbildung 33). 2017 war der Anteil der Firmenwagen unter den rein elektrischen Fahrzeugen mit über 50 Prozent deutlich überdurchschnittlich. Über den Werdegang als Firmenwagen fanden damals sozusagen die Pioniere unter den Elektroautos Einzug in die Alltagsnutzung in Privathaushalten. Dies hat sich bis 2023 deutlich verändert. Mittlerweile sind weniger als ein Drittel der Elektroautos in Privathaushalten Firmenwagen, d. h. die Elektromobilität hat unter den Privatwagen deutlich zugenommen. Es gibt keinen nennenswerten Unterschied mehr in Bezug auf die Dienstwagenquote zwischen Elektroautos und jungen Autos mit konventionellem Antrieb.

## Deutliche Angleichung der Nutzung von Elektroautos und anderen Autos seit 2017

Neben der Angleichung der Zulassungsarten als Privat- oder Firmenwagen sind sich E-Autos und der Rest des Bestands auch in Bezug auf zentrale Indikatoren der Nutzung deutlich ähnlicher geworden (Tabelle 23). Während Elektroautos 2017 im Hinblick auf die

mittlere Jahresfahrleistung (geschätzt durch die Befragten) noch erkennbar unter dem Vergleichswert für den Bestand und erst recht unter dem Wert für die jungen Vergleichsfahrzeuge lagen, ist ihre Fahrleistung mittlerweile deutlich angewachsen und den Vergleichsfahrzeugen ähnlicher geworden. Neben Gesamtfahrleistungen ist vor dem Hintergrund der bei Elektroautos weiterhin erkennbar limitierten Reichweite die Entfernung von Einzelfahrten von Interesse. Besonders deutlich waren 2017 die Unterschiede zwischen Elektro- und anderen Autos im Hinblick auf längere Fahrten ab 30 km. Diese wurden mit Elektroautos eher selten durchgeführt – ein Hinweis, dass Reichweitenbedenken vorherrschten. Dieser Anteil der Fahrten über 30 km liegt 2023 für Elektroautos mit 13 Prozent sogar über dem Vergleichswert für den Gesamtbestand (12 Prozent) und nur wenig unter der Zahl für die Vergleichsgruppe der jungen Fahrzeuge (15 Prozent).

## Elektroautos weiterhin meist nur eines von mehreren Autos im Haushalt

Ein weiteres Indiz dafür, wie sehr Fahrerinnen und Fahrer den Elektrofahrzeugen für alle Einsatzzwecke vertrauen, ist, wie viele weitere Fahrzeuge im Haushalt vorhanden sind. Sind neben dem Elektroauto weitere Fahrzeuge im Haushalt, kann gegebenenfalls

Abbildung 33

### Bestand der Autos in Privathaushalten nach Zulassungsart 2017 und 2023

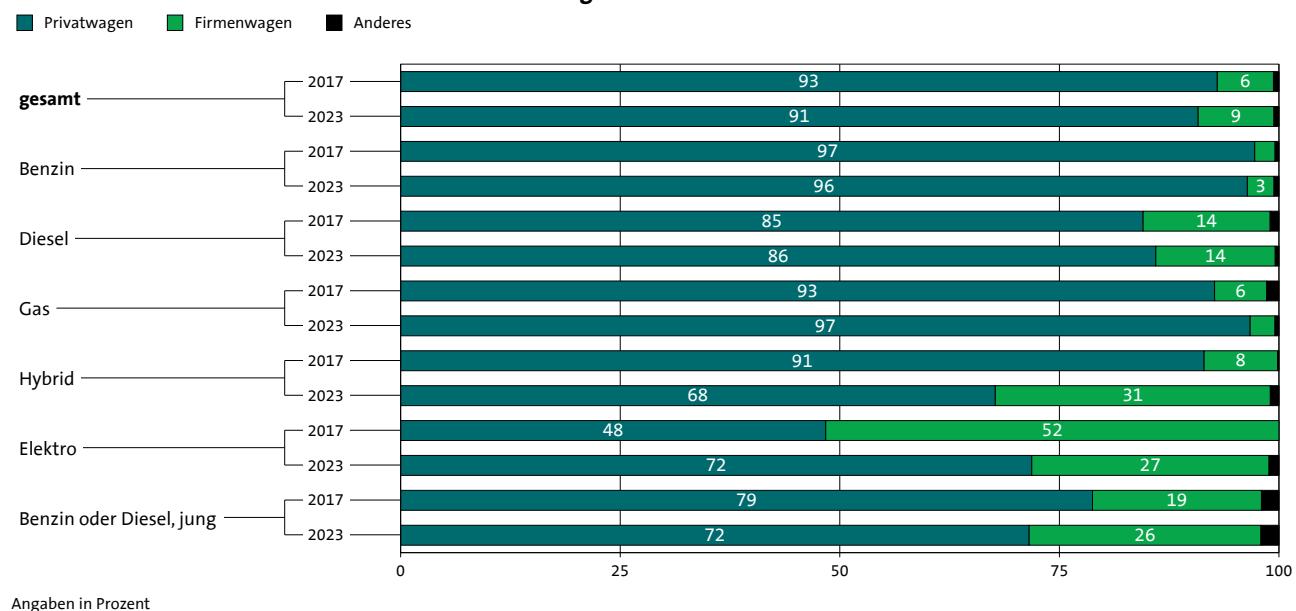


Tabelle 23

## Zentrale Indikatoren der Nutzung von Autos mit unterschiedlichen Antriebsarten 2017 und 2023

	Mittlere Entfernung von Einzelfahrten		Anteil Einzelfahrten über 30 km		Mittlere geschätzte Jahresfahrleistung	
	2017	2023	2017	2023	2017	2023
	km	km	%	%	km	km
<b>GESAMT</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>14.700</b>	<b>13.700</b>
Benzin	13	14	8	9	11.800	11.400
Diesel	20	21	15	16	20.600	18.500
Gas	19	20	19	17	19.000	15.600
Hybrid	11	20	9	15	14.500	15.900
Elektro	12	17	3	13	13.100	14.600
Benzin oder Diesel, jung	18	21	12	15	17.800	16.800

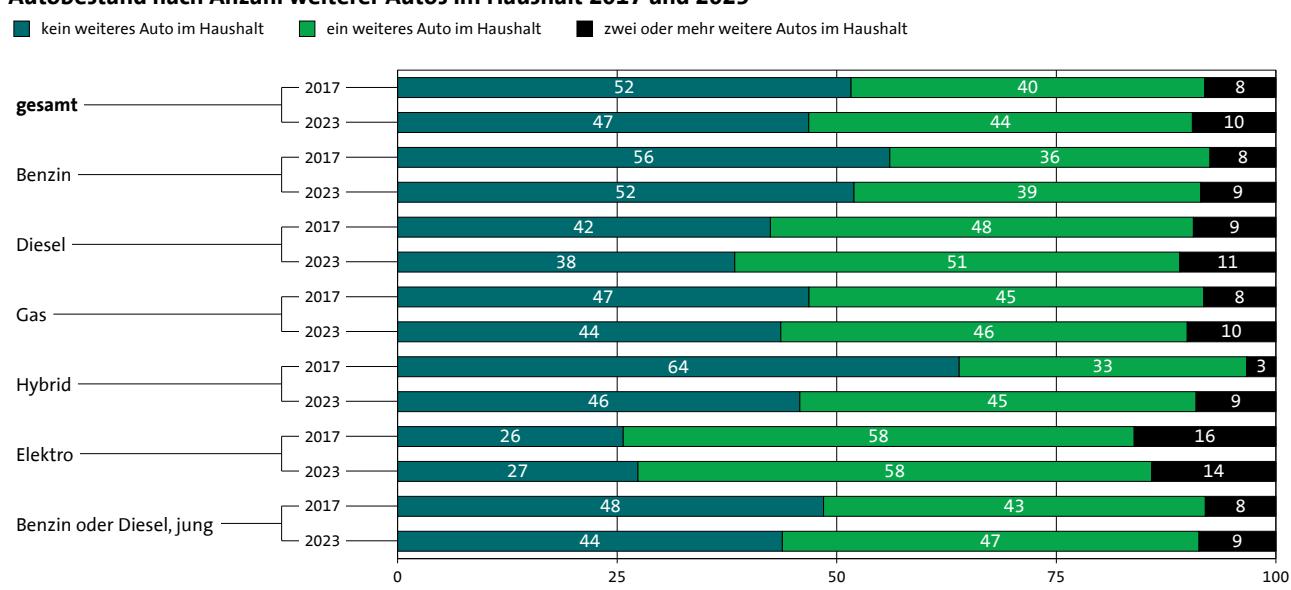
MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

für lange Fahrten, etwa im Urlaub, auf andere Fahrzeuge ausgewichen werden. In dieser Hinsicht hat zwischen 2017 und 2023 nur eine moderate Angleichung stattgefunden (Abbildung 34): Im Gesamtbetrieb und unter den jungen Vergleichsfahrzeugen war 2017 etwa die Hälfte der Autos jeweils das einzige Fahrzeug im Haushalt. Diese Anteile sind, passend zur steigenden Mehrfachmotorisierung von Haushalten,

insgesamt leicht abgesunken. Bei Elektroautos ging die Entwicklung zwar etwas in die andere Richtung. Nach wie vor sind aber nur etwa ein gutes Viertel der Elektroautos das einzige Auto eines Haushaltes. Elektromobilität ist also weiterhin vor allem ein Phänomen von Haushalten mit mehreren Autos.

Abbildung 34

## Autobestand nach Anzahl weiterer Autos im Haushalt 2017 und 2023



Angaben in Prozent

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

## Kaum noch Unterschiede bei der Verteilung der Autos auf Raumtypen zwischen Elektro- und anderen Antrieben

In der Frühphase des Hochlaufs der Elektromobilität waren die Elektroautos eher passfähig zu den Anforderungen der Fahrerinnen und Fahrer außerhalb der Metropolen: Die hohen Fix-, aber geringeren Betriebskosten sind besonders bei den dortigen hohen Fahrleistungen sinnvoll. Die Großstadtbevölkerung setzt Autos weniger im Alltag, aber mehr auf Fernfahrten ein, so dass Reichweitenbeschränkungen eher eine Hürde für die Fahrerinnen und Fahrer in den Metropolen waren. Schließlich sind in den Großstädten häufiger „Laternenparker“ – Personen, die ihr Auto nachts auf der Straße parken – zu finden, für die Ladeinfrastruktur ein größeres Problem darstellen kann als für Haushalte mit eigenem Stellplatz. Entsprechend waren 2017 Elektroautos anteilig seltener in den metropolitanen Stadtregionen zu finden als die übrigen Antriebsarten (Abbildung 35). Dies hat sich verändert und 2023 sind kaum noch Unterschiede zwischen den Raumtypen im Hinblick auf die Verteilung der Elektroautos zu konstatieren. Dies sind Indikatoren dafür, dass einige Faktoren, die dem Markthochlauf der Elektromobilität in den Metropolen vor einigen Jahren noch im Weg standen, z. B. Reichweite und Zugang zu Ladeinfrastruktur, heute zumindest

weniger relevant sind. Im Hinblick auf Stellplätze und Ladeinfrastruktur zeigen die folgenden Analysen hier weitere Einblicke.

## Annäherung der Elektrofahrzeuge an den Rest des Bestandes im Hinblick auf die Stellplatzart zu Hause

Ein privater Stellplatz zu Hause eröffnet oft die (zu schaffende) Möglichkeit, dort auch regelmäßig zu laden. Dies führt zu der verständlichen Erwartung, dass Elektromobilität für Haushalte mit privatem Stellplatz deutlich attraktiver ist, als für Haushalte ohne einen solchen Stellplatz. Entsprechend parkten 2017 nur 8 Prozent der Elektrofahrzeuge zu Hause im öffentlichen Straßenraum – etwa halb so viele wie in der Vergleichsgruppe der jungen Verbrennerfahrzeuge. Insgesamt ist der Anteil der zu Hause im öffentlichen Straßenraum parkenden Autos etwas angestiegen, besonders deutlich jedoch für Elektrofahrzeuge, von denen 2023 12 Prozent im öffentlichen Straßenraum parken. Das entspricht noch nicht den 19 Prozent Laternenparkern in der Vergleichsgruppe junger Fahrzeuge, ist aber eine deutliche Angleichung. Sie zeigt, dass die Elektromobilität zunehmend auch für Personen ohne eigenen Stellplatz eine akzeptierte Option ist.

Abbildung 35

### Verteilung der Autos nach Antriebsart in Raumtypen 2017 und 2023

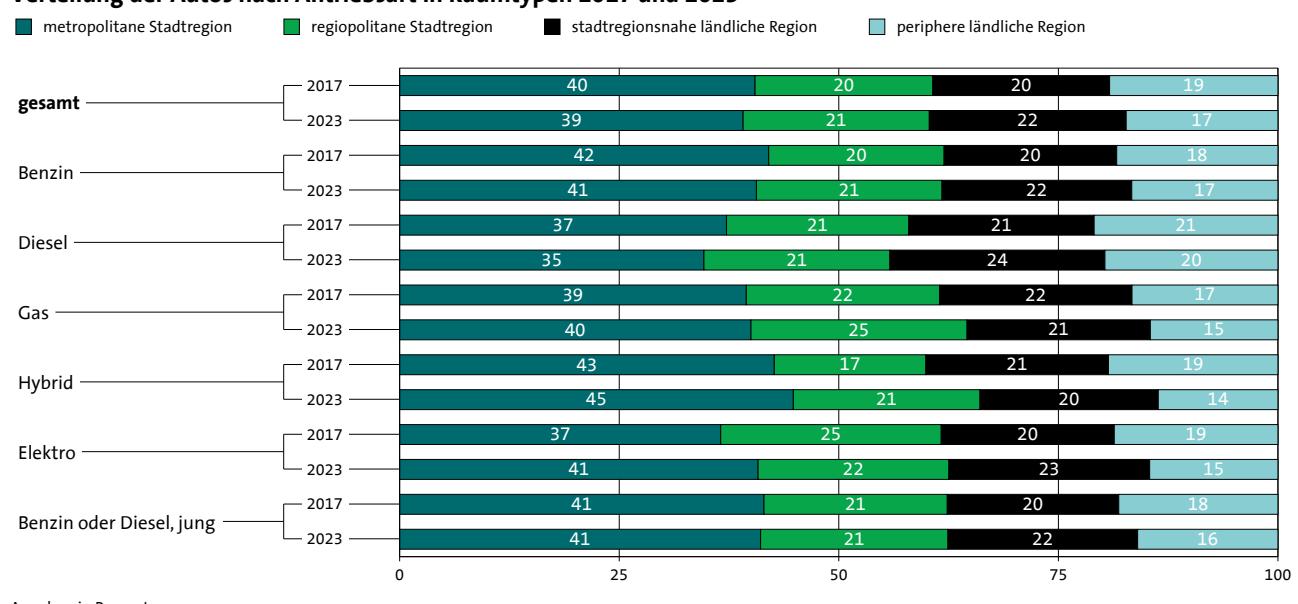
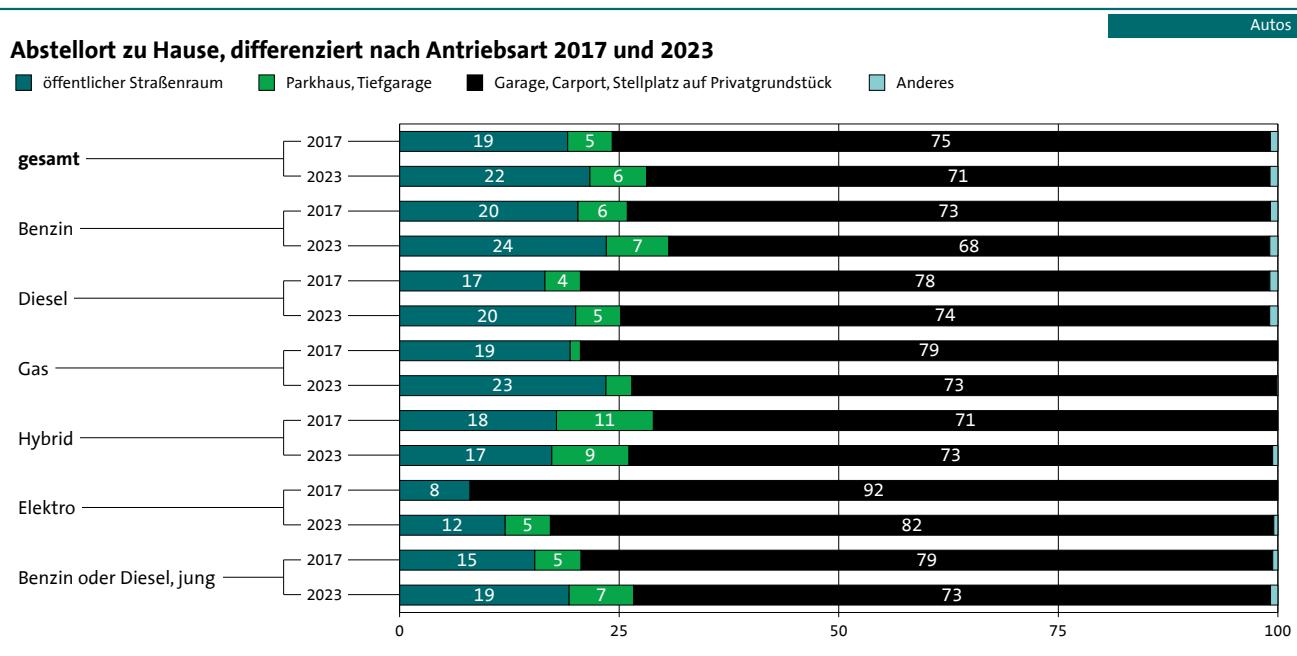
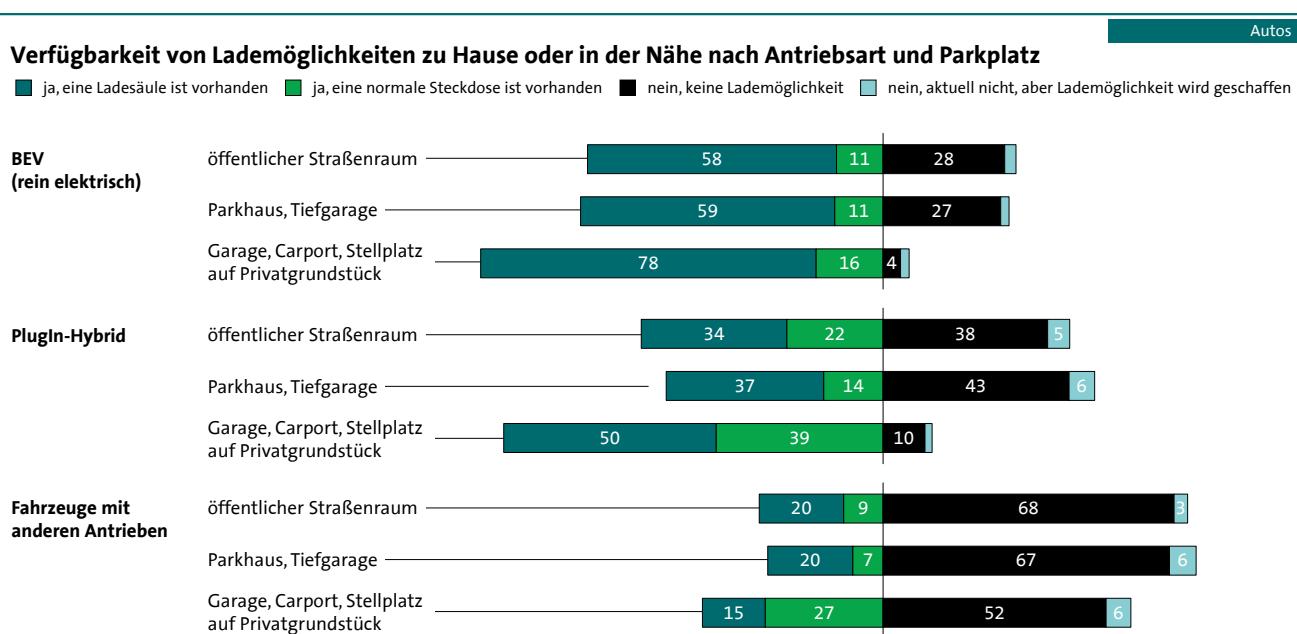


Abbildung 36



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 37



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

### Lademöglichkeiten sind in Tiefgaragen und Parkhäusern ähnlich Mangelware wie im öffentlichen Straßenraum

Um mögliche Hemmnisse bei der Adoption der Elektromobilität durch private Haushalte zu verstehen, wurden die Befragten der MiD auch nach Lademöglichkeiten am oder in der Nähe des Wohnorts gefragt. Für die Darstellung in Abbildung 37 wurden diese Ladeinfrastrukturverfügbarkeiten auf der Ebene der Autos der Haushalte ausgewertet, so dass die Grafik die Ladeinfrastruktursituation für die Fahrzeuge nach Antriebsart und Typ des Parkplatzes zeigt. Erwartungsgemäß gibt es für fast alle Elektrofahrzeuge, die zu Hause auf einem Privatgrundstück parken, dort auch eine Lademöglichkeit. Lademöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum sind erkennbar weniger verbreitet, wobei für etwa zwei Drittel der dort parkenden BEVs ebenfalls eine Lademöglichkeit vorhanden ist. Unter Berücksichtigung normaler Steckdosen wäre nach Einschätzung der Haushalte sogar an fast einem Drittel der Standorte im öffentlichen Straßenraum, an denen Verbrennerfahrzeuge parken, eine Lademöglichkeit vorhanden. Unerwartet ist womöglich der Befund, dass Parkhäuser und Tiefgaragen im Hinblick auf die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur (noch) nicht besser abschneiden als der öffentliche Straßenraum.

### Fazit E-Autos: Deutliche Normalisierung der Elektromobilität – aber noch immer Unterschiede und Hemmnisse

Die Analysen zur Elektromobilität 2023 im Vergleich zu 2017 zeigen deutliche Veränderungen in diesen sechs Jahren. Die Nutzungsmuster von Elektroautos spiegeln heute nicht mehr die speziellen Fahrprofile der Early Adopters wider. Stattdessen werden die Muster und Kontextfaktoren der Elektrofahrzeuge denen der anderen Fahrzeuge immer ähnlicher. Diese Erkenntnis ist wichtig, da es Spekulationen gab, ob Elektromobilität die Mobilitätsmuster insgesamt verändern würde, ob sich gewissermaßen die Mobilität an die Anforderungen der neuen Fahrzeuge anpassen würde. Die MiD-Ergebnisse deuten eher auf das Gegenteil hin, nämlich, dass Elektrofahrzeuge immer mehr für etablierte Alltagsmuster eingesetzt werden, die zuvor mit anderen Fahrzeugen bewältigt wurden. Ein Hemmnis dabei ist die teilweise immer noch

nicht vorhandene Ladeinfrastruktur, wobei vor allem die Parkhäuser und Tiefgaragen hervorstechen, bei denen eigentlich oft günstige bauliche Rahmenbedingungen für Ladeinfrastruktur gegeben sein müssten.



## 8. Öffentlicher Personenverkehr – vielschichtige Mobilitätsanforderungen im Wandel

Der öffentliche Personenverkehr ist ein Rückgrat der Mobilität in Deutschland, vor allem in Ballungsgebieten, und unabdingbar für klimafreundlichen und stadtverträglichen Verkehr. Aus den Daten der MiD können Status-Quo und Trends der Nachfrage im öffentlichen Verkehr abgeleitet und wichtige Schlussfolgerungen für seine Weiterentwicklung gezogen werden. Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die typischen bodengebundenen Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs und setzen einen Schwerpunkt beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Verkehrsmittel Flugzeug, Taxi, Fernbus und Fahrdienste, die üblicherweise auch zum öffentlichen Verkehr gerechnet werden, werden in diesem Kapitel aufgrund ihrer großen Heterogenität und geringen Fallzahl in der MiD nicht einbezogen, sind jedoch Bestandteil in den gesonderten Abschnitten zu Sharing-Angeboten sowie der Nachfrage im Übernachtungs- und Tagesreiseverkehr.

Auf den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV; vor allem Bus und Straßenbahn) entfallen 7 Prozent des gesamten Personenverkehrsaufkommens und 5 Prozent der Personenverkehrsleistung (Tabelle 24). Die Wege im ÖSPV sind im Mittel 9 km lang und dauern eine gute halbe Stunde. Wege im Schienenpersonennahverkehr (SPNV; vor allem S-Bahn und Regionalzüge) sind mit einem Anteil von nur 2 Prozent des Aufkommens nicht so häufig; sie machen aber aufgrund ihrer deutlich längeren mittleren Wegelänge von gut 26 km 5 Prozent der Personenverkehrsleistung aus. SPPV-Wege dauern im Mittel länger als eine Stunde. Der Fernverkehr mit der Bahn macht weniger als ein Prozent der Wege aus. Die sehr langen Distanzen von im Mittel mehr als 200 km führen jedoch zu einem Anteil von 5 Prozent an den Personenkilometern. Knapp drei Stunden sind Personen im Mittel auf

Wegen mit Fernverkehrsanteil unterwegs. Bei allen Reisezeiten im öffentlichen Verkehr sind Zugangszeiten zur Haltestelle oder zum Bahnhof und Abgangszeiten zum Ziel mit enthalten.

### ÖPNV-Verfügbarkeit am Wohnort: zentraler Faktor für die Nutzung von Bus und Bahn

Je nach Wohnort fällt das ÖPNV-Angebot sehr unterschiedlich aus. Eine hohe Angebotsqualität im städtischen Raum steht einer oft eher spärlichen ÖPNV-Anbindung im ländlichen Raum gegenüber, die teilweise nur noch der Daseinsfürsorge dient. Die Unterschiedlichkeit des ÖPNV-Angebots führt dazu, dass die Nutzung des ÖV sehr ungleich in der Bevölkerung verteilt ist.

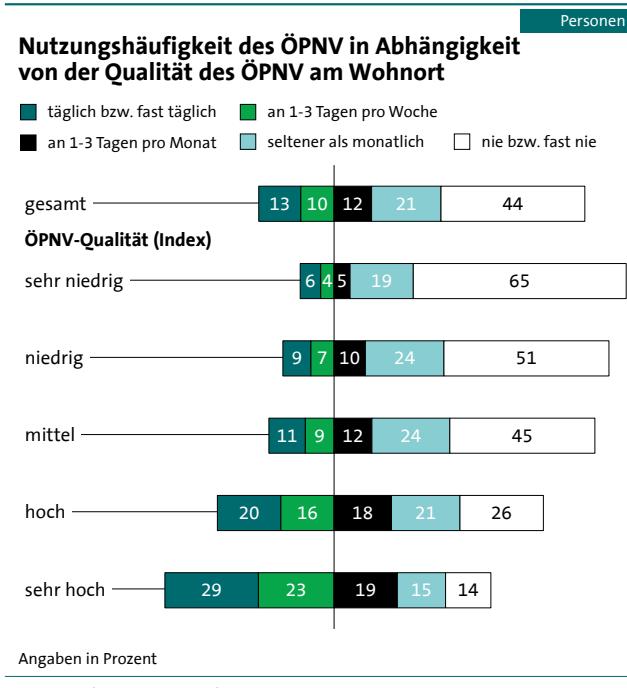
Abbildung 38 zeigt die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in Abhängigkeit von der ÖPNV-Angebotsqualität am Wohnort der Befragten. Maßstab für die ÖPNV-Angebotsqualität ist dabei eine nicht erfragte, sondern zugespielte objektive Variable. Sie umfasst die Distanz von der Wohnung der Befragten zur nächsten Bus- oder Straßenbahnhaltestelle oder zum nächsten Bahnhof sowie Takt und Art des dortigen Angebots und bildet daraus fünf Qualitätsstufen (infas 360, siehe auch das MiD-Handbuch zur Datennutzung). Knapp die Hälfte der Bevölkerung verfügt am Wohnort demnach über ein verhältnismäßig schlechtes ÖPNV-Angebot. 28 Prozent der Bevölkerung finden am Wohnort ein mittleres, nur 16 Prozent ein objektiv gutes und 12 Prozent ein sehr gutes ÖPNV Angebot vor. Diese letzte Gruppe lebt in der Regel in Großstädten und Metropolen oder in der Nähe von stark frequentierten ÖPNV-Trassen. Abbildung 38 zeigt auch, dass die Nutzung des ÖPNV sehr stark vom vorhan-

Tabelle 24

#### Eckwerte der Nachfrage in ÖSPV, SPPV und SPFV

Verkehrsmittel	Anteil an allen Wegen %	Anteil Personenkilometer an allen Wegen %	mittlere Wegelänge km	mittlere Wegedauer min.
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)	7	5	9	34
Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	2	5	26	66
Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	< 1	5	211	179

Abbildung 38



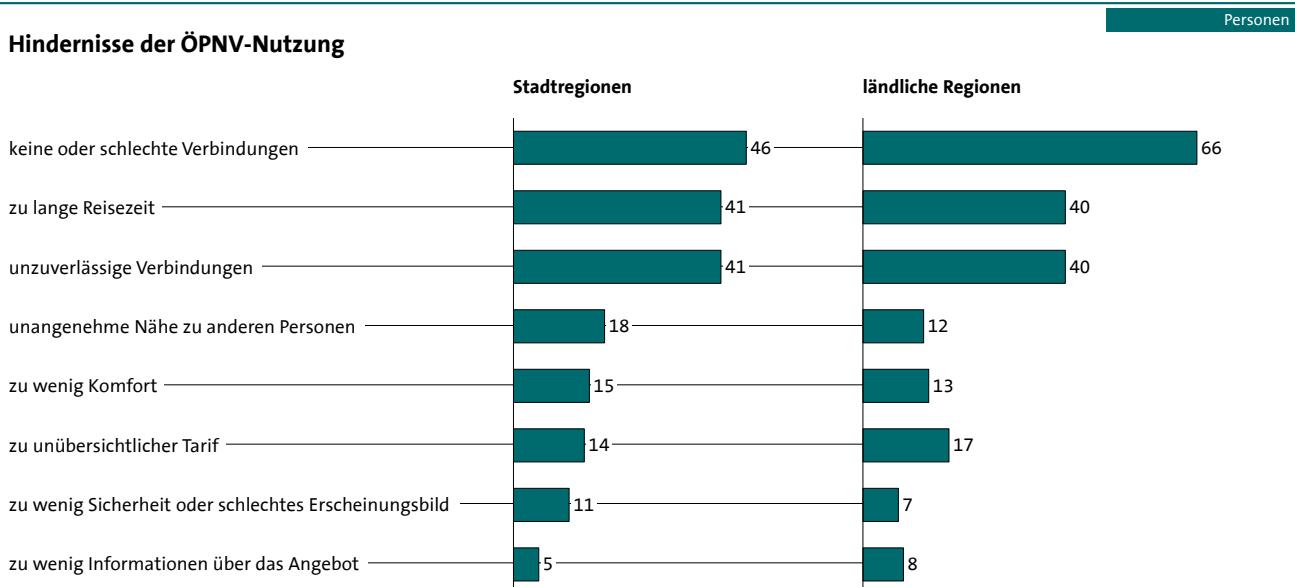
MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

denen Angebot abhängt. Während nur etwa 35 Prozent der Personen an Standorten mit sehr schlechtem ÖPNV-Angebot diesen überhaupt für ihre Mobilität verwenden, nutzen Personen mit einem sehr guten ÖPNV-Angebot diesen zu etwa 85 Prozent. 29 Prozent der Personen an diesen Standorten nutzen den ÖPNV sogar täglich oder fast täglich.

### Vielschichtige Hindernisse der ÖPNV-Nutzung

Auch die Frage zu den Hindernissen der ÖPNV-Nutzung in der MiD bestätigt, dass das mangelhafte Angebot vor Ort oder auch Probleme der Verbindungsqualität wichtige Gründe dafür sind, dass viele Menschen den ÖPNV nicht nutzen: Für mehr als die Hälfte der Bevölkerung sind keine oder schlechte Verbindungen ein Hindernis bei der ÖPNV-Nutzung, für 40 Prozent sind es zu lange Reisezeiten, ebenso Unzuverlässigkeit. Die unübersichtlichen Tarife abseits vom Deutschlandticket hindern rund 15 Prozent der Bevölkerung an der Nutzung des ÖPNV. Weitere Gründe für eine Nichtnutzung des ÖPNV umfassen Komfort- und Sicherheitsgründe, wie eine unangenehme Nähe zu anderen Personen, ein allgemein zu niedriger Komfort oder zu wenig Sicherheit und das schlechte Erscheinungsbild des ÖPNV. Die Überwindung einiger der genannten Hindernisse für die ÖPNV-Nutzung sind relativ herausfordernd. Allerdings geben auch 16 Pro-

Abbildung 39



Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen möglich, Aufteilung nach RegioStaR 2

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

## ÖPNV-Markenkanal: eine andere Darstellung der ÖPNV-Wahrnehmung

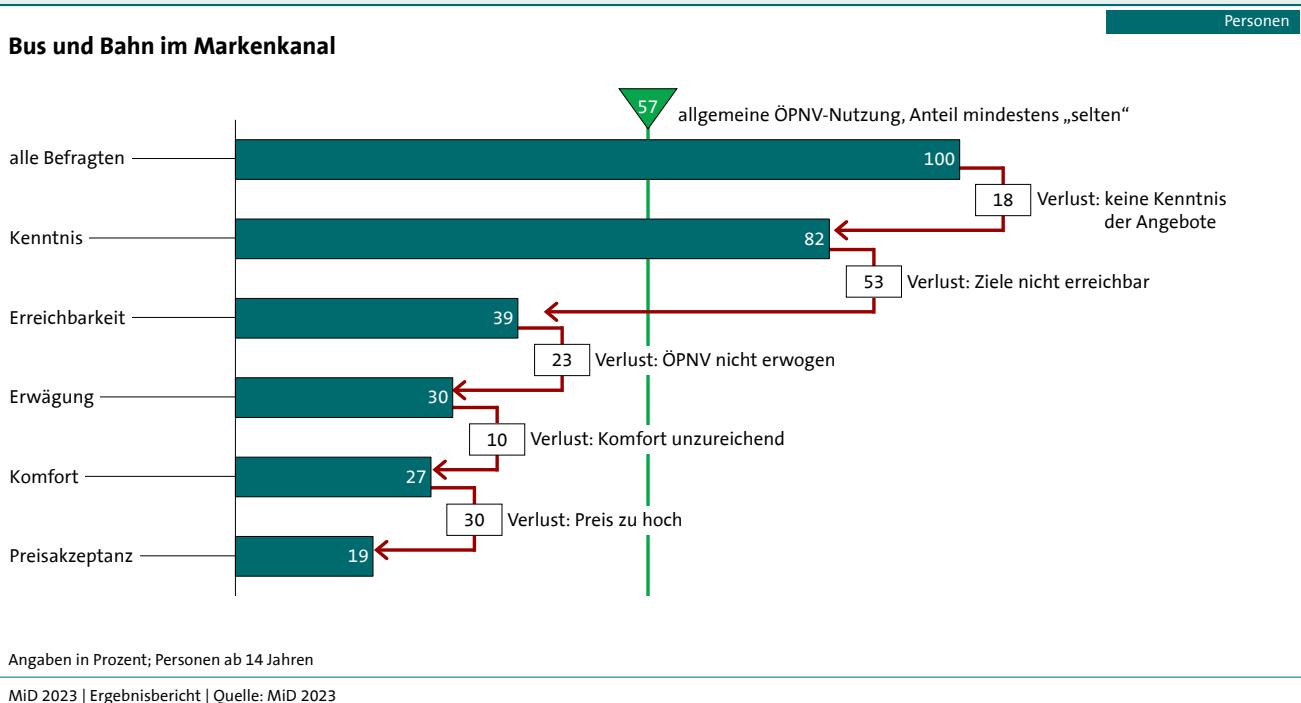
Wie in diesem Kapitel zum öffentlichen Verkehr erläutert, wurden in der MiD 2023 auch einige Fragen zu den Gründen einer möglichen Nicht-ÖPNV-Nutzung gestellt. Die diesbezüglichen Einzelergebnisse finden sich in Abbildung 39. Doch können diese auch stufenweise miteinander kombiniert ausgewertet werden. Angelehnt an die Darstellung von Kaufentscheidungen ergibt sich so ein „ÖPNV-Markenkanal“. Er stellt die schrittweise Reduzierung des Kundenpotenzials dar und dokumentiert die „Verluste“ von Stufe zu Stufe. Dabei ist die Reihenfolge wählbar.

Die ÖPNV-bezogene Darstellung beginnt mit allen Personen ab 14 Jahren. Auf der ersten Stufe wird die Nicht-Kenntnis abgetragen, also der Anteil der Befragten, die angeben, sich in Sachen ÖPNV nicht auszukennen. Dies ist mit einem Wert von 18 Prozent ein knappes Fünftel. Anschließend werden die Stufen mit weiteren Merkmalen fortgesetzt. Die größten Verluste ergeben sich dabei mit Blick auf die Erreichbarkeit der üblichen Ziele mit Bus oder Bahn. Diese verneint immerhin die Hälfte der Befragten, die eine ÖPNV-Kenntnis aufweisen. Auf den weiteren Stufen werden die Rückgänge kleiner. Aber auch die Erwägung des

ÖPNV bei den eigenen Wahlentscheidungen spielt eine Rolle, ebenso der Komfortanspruch und schließlich die Preisakzeptanz. Diese wurde angesichts der Verfügbarkeit des Deutschlandtickets bewusst an die letzte Stelle gesetzt. Am Ende verbleibt knapp ein Fünftel der Befragten, das in allen aufgeführten Belangen pro ÖPNV antwortet. Dies entspricht in etwa dem Anteil Stammkundschaft, ist mit dieser aber natürlich nicht vollkommen deckungsgleich.

Insgesamt liefert die Darstellung einen anderen Blickwinkel auf den ÖPNV als üblich. Bus und Bahn verlieren potenzielle Kunden insbesondere aufgrund der Netzqualität, aber auch aufgrund von empfundenen Komfortdefiziten – und selbst mit Deutschlandticket noch aufgrund des Preisempfindens. Die Aufgaben sind also auch aus dieser Perspektive vielschichtig. Ein alleiniger Angebotsausbau und günstige Preise werden nicht genügen, um eine erheblich größere Kundenschaft zu erreichen. Es kommt auch auf Aufenthaltsqualitäten und eine gute Kommunikation an.

Abbildung 40



zent der Befragten an, zu wenig Information über das ÖPNV-Angebot zu haben, was im Vergleich als lösbares Hemmnis beim Zugang zum ÖPNV erscheint.

### Rückläufige und generell niedrige Zufriedenheit mit dem ÖPNV

Die MiD fragt auch nach der Zufriedenheit mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Die Ergebnisse wurden im Verkehrsmittelvergleich bereits in Kapitel 4 vorgestellt. Das Auto zeigt sich dort stabil und für den Rad- und Fußverkehr ergeben sich zurückgehende Bewertungen. Dies gilt quer durch alle Regionstypen. Die Top-Box-Anteile des ÖPNV, also die beiden besten Notenstufen zusammengefasst, gehen um einige Prozentpunkte zurück. Sie liegen in den Metropolen 2023 bei 62 und in den ländlichen, dörflichen Räumen bei 14 Prozent, in den übrigen Regionstypen dazwischen.

Werden die Ergebnisse für 2023 – immer bezogen auf Personen ab 14 Jahren – nach den in Kapitel 4 ebenfalls vorgestellten Mobilitätssegmenten differenziert, zeigen sich die Schwächen aus einer anderen Perspektive (Abbildung 41). Während aktuelle Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV etwas wohlwolender, wenn auch nicht wirklich zufrieden, votieren, ergeben sich für Nicht-Nutzende fast durchweg Durchschnittsnoten von etwa 3 oder schlechter. Die

Fahrradorientierten geben dem ÖPNV noch eine 2,9, die Auto-Orientierten dagegen eine 3,6 und auch die Durchschnittsnote von 3,3 spricht für deutliche empfundene Qualitätsdefizite. Dass diese besonders von den Nicht-Fahrgästen empfunden werden, legt nahe, dass deren Bedürfnisse zu oft verfehlt werden. An welchen Stellen diese zu suchen sind, zeigt auch die vorangehende Exkurs-Box zu einem ÖPNV-Markenkanal.

### Bereits kurz nach der Einführung große Verbreitung des Deutschlandtickets

Die genannten Hindernisse umfassen auch ein zu unübersichtliches Tarifangebot. Mit dem Deutschlandticket wurde kurz vor Feldzeit der MiD 2023 ein sehr stark vereinfachtes Tarifangebot eingeführt, so dass sich die MiD als Gradmesser für die Akzeptanz dieses neuen Angebots in der Frühphase nach Einführung eignet. Erwartungsgemäß ist die Verbreitung des Deutschlandtickets abhängig von der Nutzungshäufigkeit des ÖPNV, da sich das Ticket zum damaligen Preis von 49,- Euro erst ab einer bestimmten Fahrtenzahl je Monat rechnet. Während des Erhebungszeitraums verfügen im Durchschnitt 16 Prozent der Personen über ein Deutschlandticket (Abbildung 42). Unter Personen, die den ÖPNV täglich oder fast täglich nutzen, ist das Deutschlandticket die am häufigsten genutzte Ticketart. 58 Prozent dieser Gruppe sind bereits in den Jahren 2023 und 2024 mit dem Deutschlandticket unterwegs. Die restlichen Personen aus dieser Gruppe nutzen zum großen Teil andere Abo-Tickets. Je seltener der ÖPNV genutzt wird, desto höher ist der Anteil der Personen, die den Bartarif nutzen. So nehmen Personen, die den ÖPNV an einem bis drei Tagen im Monat nutzen, zur Hälfte Einzeltickets oder Tageskarten in Anspruch. Aber auch in dieser Gruppe geben 18 Prozent an, das Deutschlandticket zu nutzen. Da die Feldphase der MiD ganz zu Beginn der Einführung des Deutschlandtickets lag, ist davon auszugehen, dass die Anteile des Deutschlandtickets in den Gruppen mittlerweile weiter angestiegen sind.

### Entfernung der meisten ÖPNV-Fahrten liegt zwischen 5 km und 50 km

Drei Viertel der ÖPNV-Fahrten sind reine ÖSPV-Fahrten. Bezogen auf das Fahrtenaufkommen ist also der städtische, straßengebundene ÖPNV deutlich relevanter als der SPNV. Abbildung 43 zeigt aber auch, dass die Distanzen der Wege im ÖSPV im Schnitt

Abbildung 41

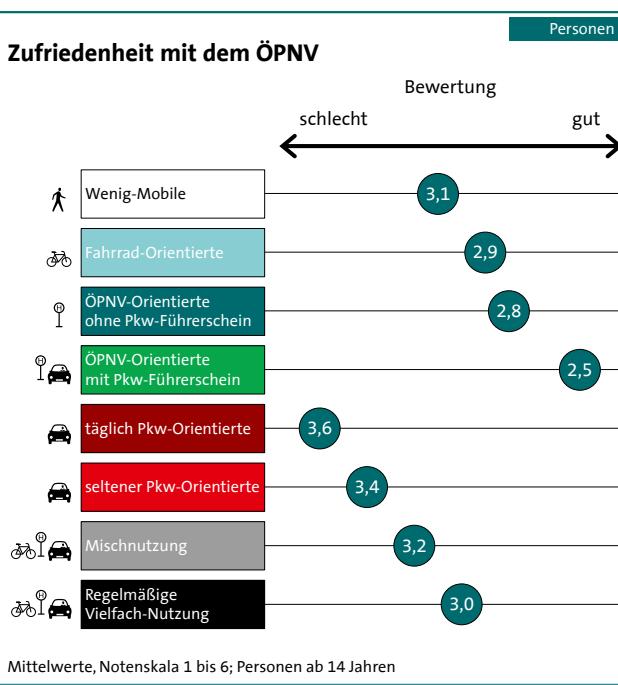
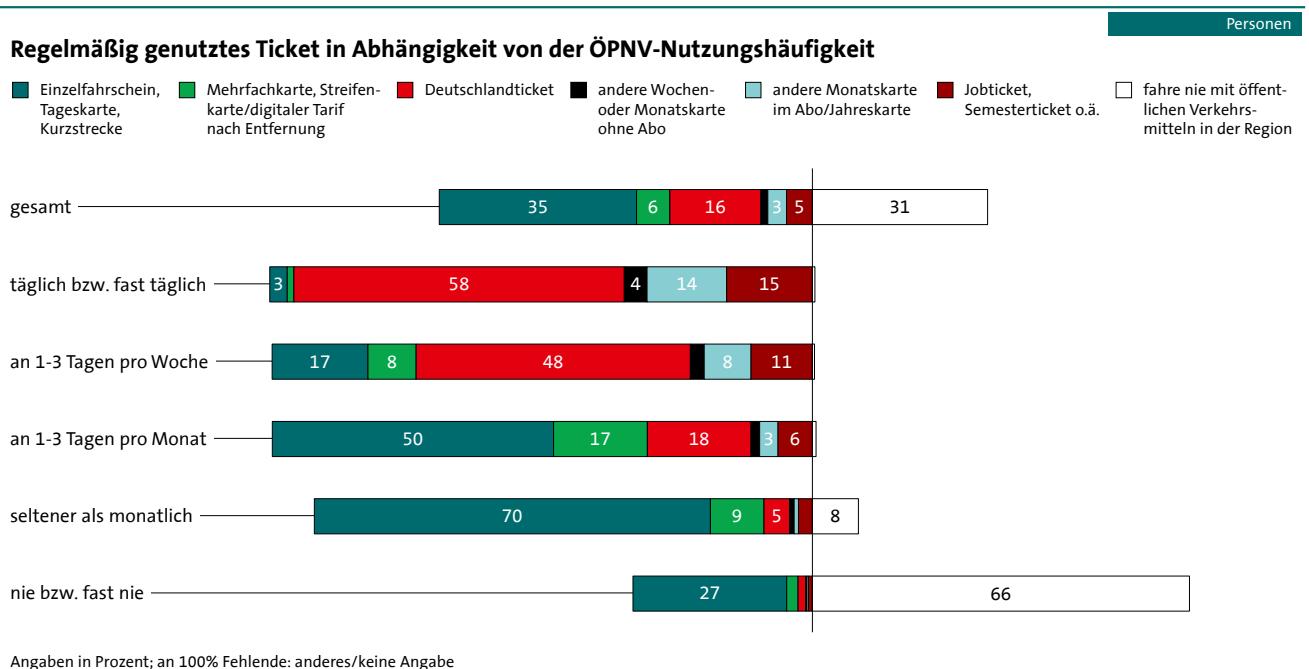


Abbildung 42



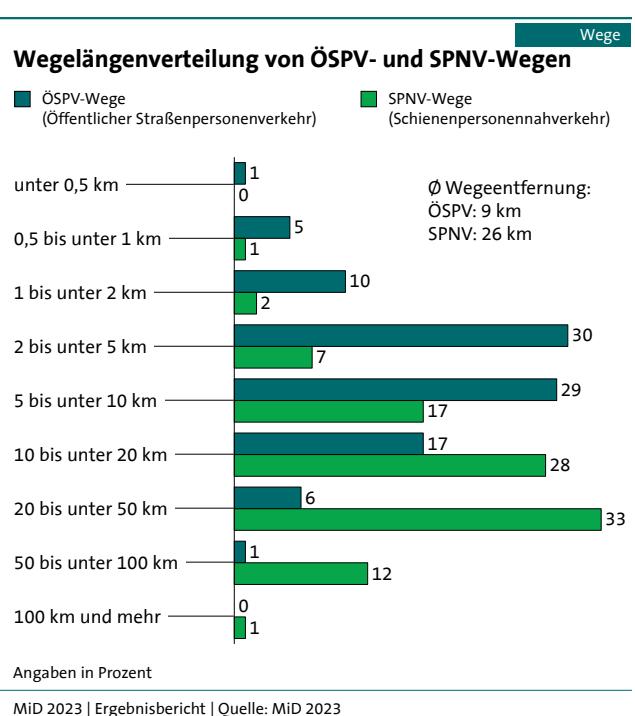
MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

deutlich geringer sind. Die durchschnittliche Entfernung dieser Wege liegt bei 9 km. Fast die Hälfte der ÖSPV-Wege sind kürzer als 5 km, 90 Prozent kürzer als 20 km. Demgegenüber sind SPNV-Wege mit im Durchschnitt 26 km deutlich länger als die ÖSPV-Wege. Etwa drei Viertel der SPNV-Wege sind zwischen 5 km und 50 km lang. Obwohl der SPNV in der Praxis auch auf langen Strecken genutzt werden kann und etwa das Deutschlandticket diese Nutzung tariftechnisch auch problemlos ermöglicht, sind nur 13 Prozent der SPNV-Fahrten länger als 50 km. Dies passt somit dazu, dass der Nahverkehr definitionsgemäß – auch auf der Schiene – vor allem für Fahrten bis 50 km vorgesehen ist.

### Vor allem im ländlichen Raum deutliche Nutzungsunterschiede von Bus und Bahn durch Personen mit und ohne Pkw-Verfügbarkeit

Die Weglängen im ÖPNV und ihre Unterschiede sind unter anderem davon beeinflusst, wer ÖSPV und SPNV für welche Zwecke nutzt. Abbildung 47 stellt für unterschiedliche Raumtypen (RegioStaR) dar, welcher Anteil der ÖSPV- und SPNV-Wege jeweils auf unterschiedliche Personengruppen entfällt, differenziert nach Volljährigkeit, Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz. Mit Ausnahme der Metropolen sind deutliche Unterschiede zwischen ÖSPV und SPNV

Abbildung 43



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

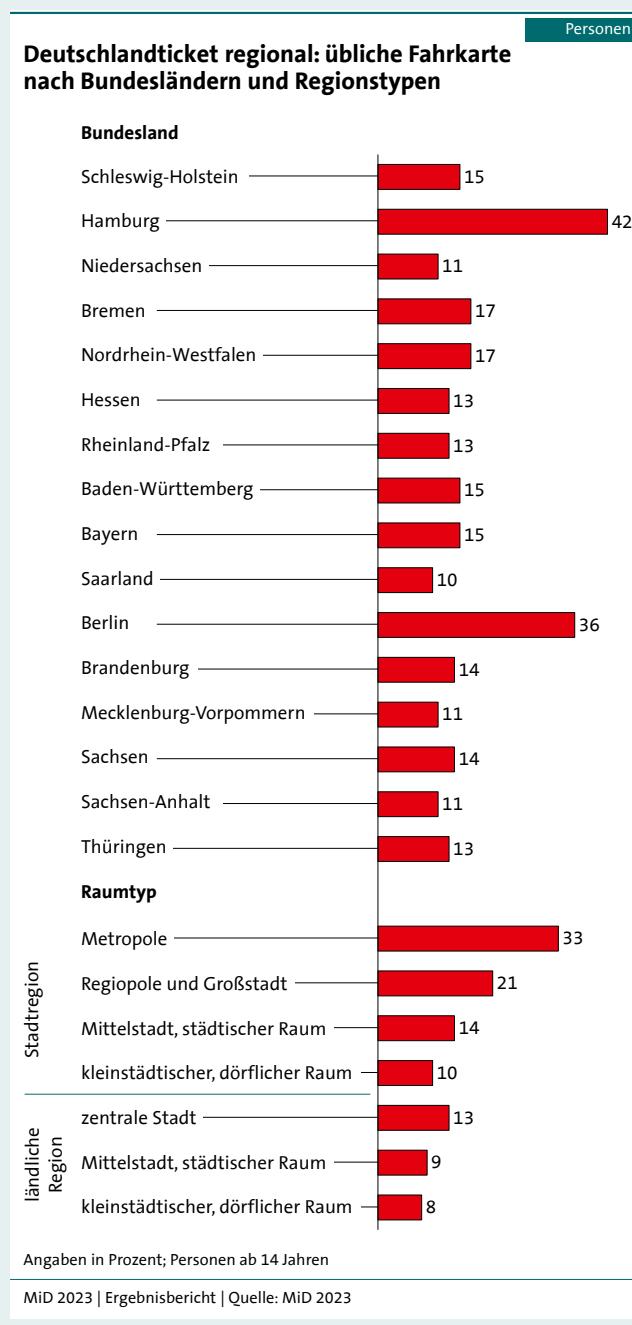
## Das Deutschlandticket – erhebliche Unterstützung für das Wiedererstarken des ÖPNV „nach Corona“

Die MiD 2023 überspringt das Corona-Tief und stellt die Situation 2023/24 der Erhebung von 2017 gegenüber. Doch dazwischen lag der tiefe Einschnitt der Coronaphase. Insbesondere der öffentliche Verkehr hat in dieser Zeit angesichts von Maskenpflicht und anderen Einschränkungen gelitten, anders als etwa das Zufußgehen oder der Radverkehr. Bis 2023 hat er sich jedoch teilweise erholen können. Wichtige Meilensteine waren dabei das vorübergehende 9-Euro-Ticket, auch mit bewussten finanziellen Entlastungen

für die Bürgerinnen und Bürger. Aber relevanter ist das seit Frühjahr 2023 verfügbare Deutschlandticket mit seinem deutschlandweit unkomplizierten Nutzungsangebot für nahezu den gesamten öffentlichen Nahverkehr.

Der Blick auf die übliche Ticketnutzung hat bereits gezeigt, dass dieses neue Ticket zum Zeitpunkt der MiD 2023 für 16 Prozent der befragten Personen ab 14 Jahren das „übliche“ Ticket darstellt, also bei der eigenen ÖPNV-Nutzung in der Regel gewählt wird. Dieser Durchschnittswert unterscheidet sich nach Regionstypen und damit verbunden auch nach Bundesländern.

Abbildung 44



Die Metropolen und unter ihnen Hamburg liegen aus nachvollziehbaren Gründen an der Spitze. Der besondere Hamburg-Wert geht auf eine frühzeitige konsequente Umstellung des dortigen Tarifsystems zurück, die es in dieser Form anderswo nicht gegeben hat. Die westdeutschen Flächenländer rangieren 2023/24 überwiegend gleichauf, einige andere in West wie Ost etwas dahinter. Hervorzuheben ist, dass das Ticket auch im ländlichen Raum nicht der oft erwartete Ladenhüter ist. Immerhin ein knappes Zehntel der Bevölkerung entscheidet sich auch dort für dieses neue Angebot.

Aufschlussreich ist auch der Blick auf weitere Aspekte. Bereits zum Befragungszeitraum der MiD 2023 ergibt sich, dass schon zu diesem Zeitpunkt genau die Hälfte aller ÖPNV-Fahrten mit dem Deutschlandticket absolviert wurden. Bezogen auf die gefahrenen Kilometer liegt der Anteil sogar noch um wenige Prozentpunkte höher. Dabei ist das Ticket keineswegs ein Berufsverkehrsangebot. Werden die Zwecke der Deutschlandticketfahrten betrachtet, spiegelt sich das breit gefächerte Bild der Gesamtmobilität wider. Arbeitsbedingte Wege liegen im 30-Prozentbereich, ebenso Freizeitwege. Ein weiteres knappes Drittel teilen sich Erledigung und Einkauf und immerhin 9 Prozent entfallen auf Begleitwege, also Holen und Bringen oder Betreuen anderer Personen. Die durchschnittliche Nutzungshäufigkeit pro Ticket liegt bei etwa 30 Fahrten monatlich, also unter dem Niveau der meisten bisherigen Zeitkarten.

Schließlich soll ein kurzer Eindruck zu den Käuferstrukturen nicht fehlen. Das Ticket ist eher in den Taschen jüngeren Personen zu finden, auch zu einem Zeitpunkt, als der Übergang von Schüler- und Semestertickets in das Deutschlandticket oft noch am Anfang stand. Unter den Älteren hat es dagegen beachtlichen Nachholbedarf, wesentlich bedingt durch deren höhere Autoorientierung. Hervorhebenswert ist auch das relativ ausgewogene Verhältnis der Käuferanteile abhängig vom ökonomischen Status. Zwar fällt diese Quote in der untersten Gruppe tatsächlich am höchsten aus, doch ist der Abstand der weiteren diesbezüglichen Segmente nicht sehr groß. Auch in der bestsituierten Gruppe zählen 17 Prozent zu den üblichen Abnehmerinnen und Abnehmern. Welche Teilhabegewinne sich daraus schätzungsweise ergeben, beleuchtet Kapitel 15 etwas näher.

Inwieweit das Ticket zu ÖPNV-Neukunden verhilft oder Mehrwert generiert, inwieweit das Ticket Mehrverkehr generiert oder die Zahl der Autofahrten reduziert, kann die MiD nicht beantworten. Die laufende Evaluation des Tickets im Auftrag des Bundes zeigt jedoch, dass die Neukundenanteile im Bereich von 5 bis 10 Prozent liegen und noch mehr Personen nun von Bartarifangeboten in die neue Zeitkarte gewechselt sind. Der Anteil neu hinzu gekommener

Wege (induzierte Wege bzw. Mehrverkehr) ist gering und rangiert im Bereich von 5 Prozent. Auch wird das Ticket ganz überwiegend regional genutzt. Die Abwerbequote vom Auto – und in kleinen Teilen auch vom Fahrrad – ist dagegen größer und liegt bei bis zu einem Fünftel der Deutschlandticketwege.

Abbildung 46

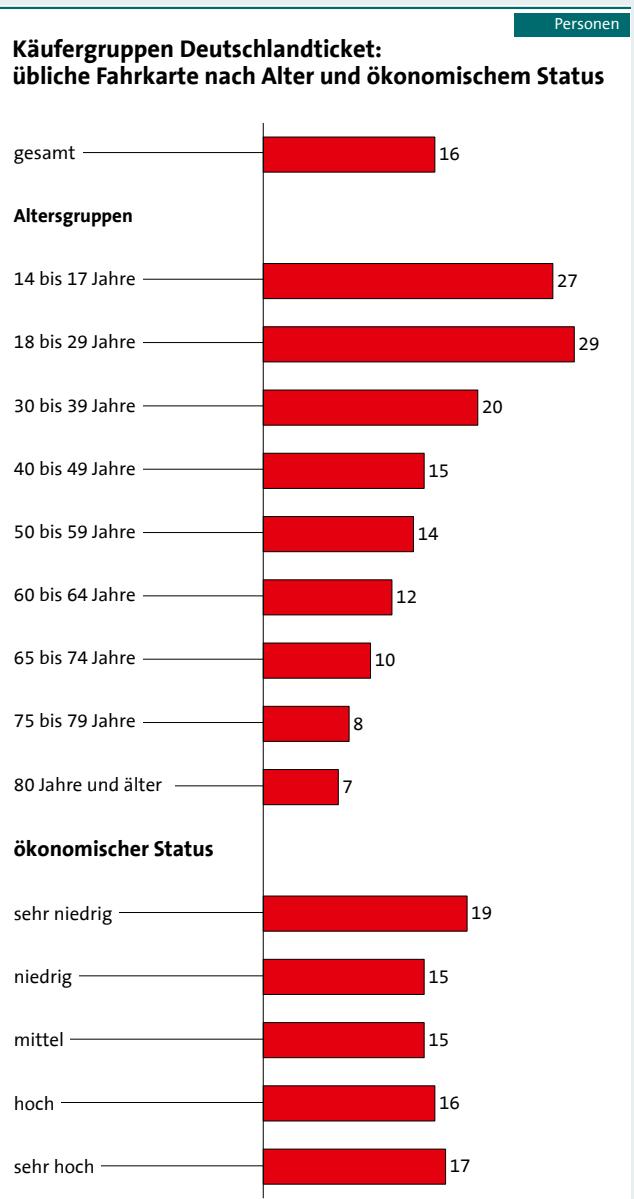
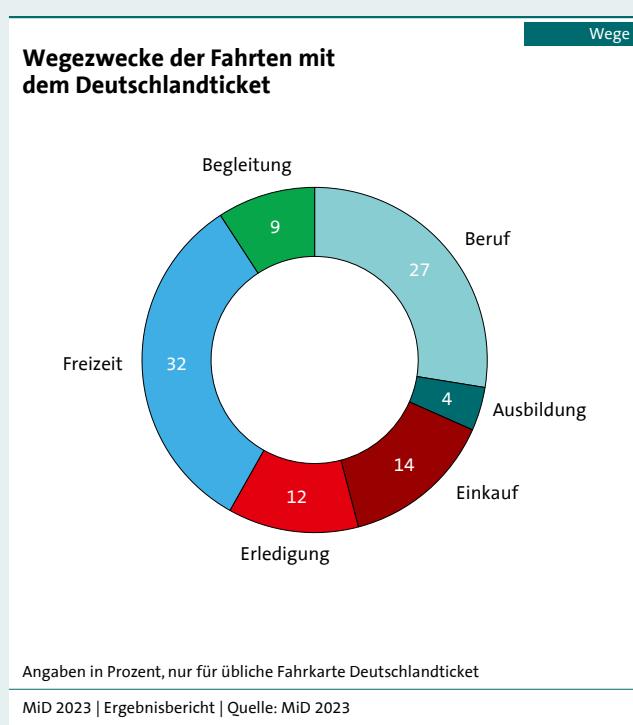


Abbildung 45



Angaben in Prozent; Personen ab 14 Jahren

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

zu erkennen. Kinder und Jugendliche machen in allen anderen Raumtypen einen größeren Anteil der Personen im ÖSPV aus als im SPNV. Besonders deutlich sind die Unterschiede im ländlichen, dörflichen Raum, sowohl in den Stadt- als auch in den ländlichen Regionen: Die Fahrten im ÖSPV werden hier klar von den Wegen von Personen ohne Führerschein und vor allem von Kindern und Jugendlichen dominiert, was die große Bedeutung des Schülerverkehrs für den ÖPNV im ländlichen Raum unterstreicht. Personen mit Pkw-Fähigkeit, also einer alternativen Verkehrsmitteloption, sind im Bus klar in der Minderheit. Im Gegensatz dazu tätigen auch in diesen Raumtypen Personen mit Führerschein und Pkw-Zugang mehr als die Hälfte der Wege im SPNV. Gerade hier zeigt sich also, dass die Bahn für multioptionale Personen deutlich eher ein zum Auto konkurrenzfähiges Verkehrsmittel ist als der Bus, z. B. im Hinblick auf Reisegeschwindigkeit und Komfort.

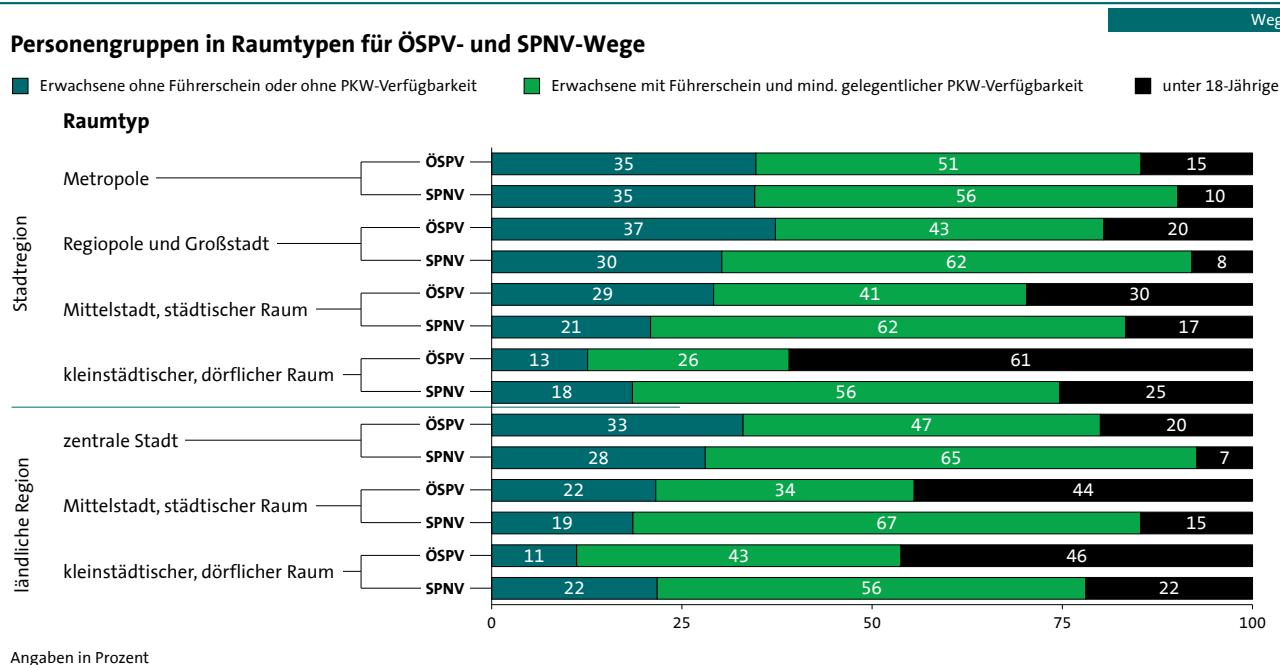
### Je nach Personengruppe deutlich unterschiedliche Zwecke der ÖPNV-Nutzung

Freizeitwege machen etwa ein Viertel der mit dem ÖPNV erledigten Wege aus und sind damit der Wegezweck mit dem höchsten Anteil (Abbildung 48). Je etwa ein Fünftel des Fahrtenaufkommens im ÖPNV entfallen auf Arbeits- und Ausbildungswegen; dienst-

liche Wege machen 15 Prozent aus. 10 Prozent bzw. 8 Prozent der ÖPNV-Wege sind Wege für Erledigungen oder Einkäufe. Insgesamt werden also Wege einer großen Bandbreite an Zwecken mit dem ÖPNV erledigt und er ist keineswegs durch den Berufsverkehr dominiert.

Hinsichtlich des Beschäftigungsstatus der Personen unterscheiden sich die Anteile der Wegezwecke hingegen sehr deutlich. So sind mehr als zwei Drittel der ÖPNV-Wege von Schülerinnen und Schülern Wege zur und von der Schule. Nur ein Fünftel ihrer ÖPNV-Wege sind Freizeitwege. Die etwas ältere Personengruppe der Studierenden nutzt den ÖPNV mit einem Anteil von 29 Prozent deutlich seltener auf dem Weg zur Hochschule. Dagegen ist die Nutzung in der Freizeit mit 37 Prozent höher und auch die Nutzung des ÖPNV auf Einkaufs- und Erledigungswegen sowie auf dem Weg zur Arbeit ist anteilig höher als bei Schülerinnen und Schülern. Hier ist möglicherweise auch der Effekt des in Deutschland weit verbreiteten Semestertickets im Solidarprinzip relevant. Dabei erwerben alle Studierenden einer Hochschule ein Semesterticket unabhängig von der individuellen Nutzung, zum Beispiel auf dem Weg zur Universität. Auch Studierende, die sehr nah an der Universität wohnen und zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren können, haben das Ticket, nutzen es aber nicht für den Weg zur Hoch-

Abbildung 47



schule. Schülerinnen und Schüler dagegen erhalten in der Regel nur ein subventioniertes Ticket für den ÖPNV, wenn diese aufgrund der Distanz zur schulischen Einrichtung darauf angewiesen sind, diesen zu nutzen.

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind auf 62 Prozent ihrer ÖPNV-Wege arbeitsbezogen oder dienstlich unterwegs. Weniger als ein Viertel ihrer ÖPNV-Wege sind Freizeitwege. Hier zeigt sich die große Relevanz des ÖPNV für das Pendeln und dienstliche Wege. Rentnerinnen und Rentner dagegen fahren mit dem ÖPNV hauptsächlich aus freizeitbezogenen Gründen (43 Prozent), für Erledigungen (30 Prozent) oder für Einkäufe (22 Prozent). Somit haben diese vier verschiedenen Personengruppen auch sehr unterschiedliche Ansprüche an einen aus ihrer Sicht guten ÖPNV: Schülerinnen und Schüler möchten vor allem schnell und zuverlässig zur Schule, Arbeitnehmende wollen einen guten ÖPNV für das Pendeln und Rentnerinnen und Rentner wollen Freizeitziele und Einkaufsmöglichkeiten gut erreichen.

Die Unterschiedlichkeit der ÖPNV-Nutzung kommt auch in den unterschiedlichen mittleren Distanzen der ÖPNV-Wege für diese Wegzwecke zum Ausdruck. Sie reichen von den Einkaufswegen, die mit im Mittel 7 km Länge die kürzesten Wege im ÖPNV darstellen,

bis hin zu den Arbeitswegen mit einer mittleren Weglänge von 17 km. Die Herausforderung für den ÖPNV besteht darin, ein vielseitiges Angebot bereitzustellen, um für die unterschiedlichen Personengruppen und ihre speziellen Wegezweckanforderungen attraktiv zu sein.

### Fernzüge – größere innerdeutsche Entfernungen

Der öffentliche Fernverkehr, hier mit Fokus auf die Fernzüge, ergänzt das Angebot des öffentlichen Verkehrs auf größeren Distanzen, in der Regel ab 50 km. Der Anteil der unabhängig von der Streckenlänge mit dem Fernzug zurückgelegten Wege an allen Wegen beträgt zwar weniger als ein Prozent, der Anteil an den gefahrenen Kilometern liegt jedoch infolge der deutlich größeren mittleren Entfernungen bei 6 Prozent. Werden unter diesen Wegen nur die Stecken ab 50 km betrachtet, sind 14 Prozent unter 100 km sowie rund zwei Drittel zwischen 100 und 500 km. Nur jede siebte dieser Zugfahrten führt über mehr als 500 km, wobei die MiD nur Wege innerhalb Deutschlands betrachtet.

Auch die Wegezwecke mit der Bahn im Fernverkehr setzen sich anders zusammen als jene im Nahverkehr. So dominieren mit 50 Prozent Freizeitwege, Arbeitswege machen 23 Prozent aus. 11 Prozent der Wege

Abbildung 48

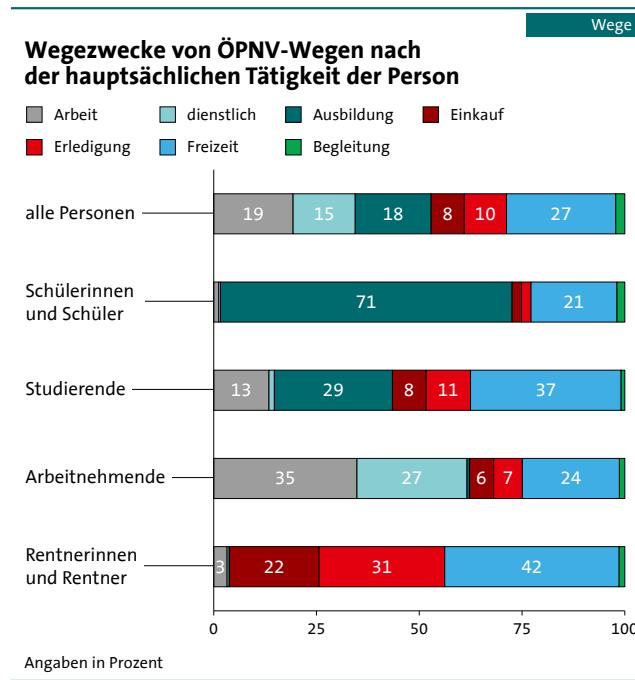
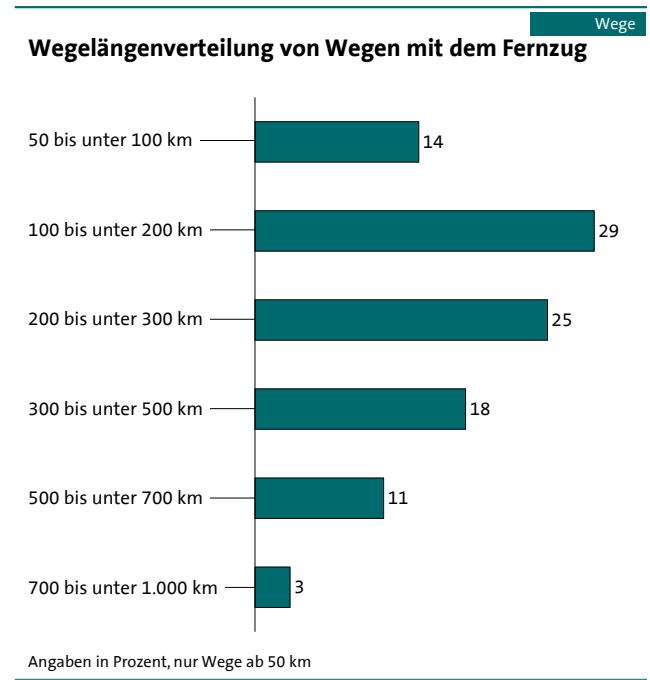


Abbildung 49



mit der Fernbahn sind dienstliche Wege. Wege zur Ausbildung oder für Erledigungen nehmen jeweils einen Anteil von 6 Prozent dieser Wege ein. Begleitungs- und Einkaufswege spielen mit 2 Prozent bzw. einem Prozent kaum eine Rolle. Die Bahn im Fernverkehr wird somit vor allem für längere Freizeitwege sowie zum Pendeln und für Dienstreisen genutzt. Typische Alltagsaktivitäten wie Einkaufen und Erledigungen finden im näheren Wohnumfeld statt und

kommen hier deshalb als Wegezwecke so gut wie nicht vor.

### Mehr ÖPNV: Junge Erwachsene und das urbane Umland gehen voran

Der ÖPNV ist als Teil des Umweltverbunds ein klimafreundliches und stadtverträgliches Verkehrsmittel, dessen Nutzung unter anderem auch durch die Ein-

**Tabelle 25**

#### Entwicklung des ÖPNV-Modal Split-Anteils der Wege in Abhängigkeit verschiedener soziodemographischer Merkmale

	2002 %	2008 %	2017 %	2023 %
<b>GESAMT</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
<b>RAUMTYP</b>				
<b>Stadtregion</b>				
Metropole	19	18	19	20
Regiopole und Großstadt	11	11	11	11
Mittelstadt, städtischer Raum	6	7	7	7
kleinstädtischer, dörflicher Raum	5	6	6	7
<b>ländliche Region</b>				
zentrale Stadt	6	5	6	7
Mittelstadt, städtischer Raum	4	4	5	4
kleinstädtischer, dörflicher Raum	5	4	4	5
<b>ALTER DER PERSON</b>				
0 bis 8 Jahre	3	3	4	3
6 bis 9 Jahre	8	7	7	7
10 bis 13 Jahre	17	17	20	21
14 bis 17 Jahre	22	25	24	27
18 bis 24 Jahre	13	16	18	19
25 bis 44 Jahre	6	7	9	8
45 bis 59 Jahre	6	6	7	7
60 bis 64 Jahre	6	5	7	7
65 Jahre und älter	8	7	7	7
<b>ÖKONOMISCHER STATUS DER PERSON</b>				
sehr niedrig	12	13	15	15
niedrig	11	11	10	11
mittel	7	7	9	9
hoch	7	7	7	8
sehr hoch	7	7	8	8

führung des Deutschlandtickets gefördert werden soll. Die Zeitreihe der MiDs seit 2002 ermöglicht Analysen von Trends bei der ÖPNV-Nutzung in den letzten gut 20 Jahren. Insgesamt zeigt sich dabei nur ein sehr geringer Zuwachs des ÖPNV-Anteils am Verkehrsaufkommen. Von 2002 bis 2023 ist dieser Anteil um einen Prozentpunkt von 8 Prozent auf 9 Prozent angestiegen. Dies ist ein leichter Zuwachs, aber entfernt von politischen Zielen zum ÖPNV.

Bei bestimmten Personengruppen und in spezifischen Regionstypen zeigen sich jedoch deutlichere Veränderungen. Zu nennen sind hier z. B. Mittelstädte und der städtische Raum sowie der kleinstädtische, dörfliche Raum in Stadtregionen, also das weniger dicht besiedelte Umland in städtisch geprägten Räumen. Hier ist der ÖPNV-Modal Split-Anteil von 2002 bis 2023 um fast ein Drittel gestiegen. Zuletzt könnte hier auch das Deutschlandticket einen Beitrag geleistet haben – zumindest, um den ÖPNV-Anteil nach der Corona-Pandemie wieder auf das Niveau von 2017 zu stabilisieren.

Deutliche Unterschiede zeigen sich bei der Aufgliederung nach Altersklassen. Während nur geringe Veränderungen bei der anteilig größer werdenden Gruppe der Menschen ab 45 Jahren zu sehen sind, tätigen insbesondere junge Erwachsene zwischen 18 und

44 Jahren 2023 anteilig deutlich mehr Wege mit dem ÖPNV als 2002. Für die 25- bis 44-Jährigen ist aber seit 2017 kein weiterer Zuwachs zu verzeichnen.

Geringere Unterschiede in der Entwicklung gibt es zwischen verschiedenen ökonomischen Haushaltstatus-Gruppen. Hier ist die relative Steigerung von rund 20 Prozent seit 2002 bei allen Gruppen mit Ausnahme der Gruppe mit niedrigem ökonomischem Haushaltssatus ähnlich.

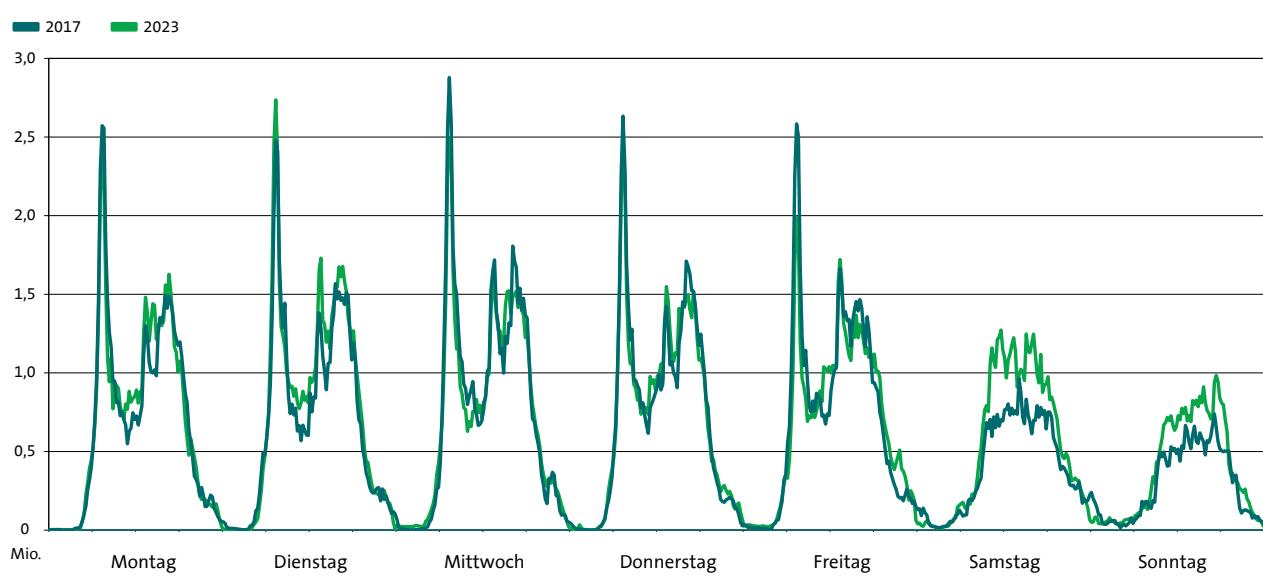
### Veränderung der ÖPNV-Nachfrageganglinie: Abschwächung der Spitzenstunden, mehr Verkehr am Wochenende

Aufschlussreich im Hinblick auf veränderte ÖPNV-Nutzungsmuster seit 2017 ist der Vergleich der Nachfrageganglinien, das heißt der Anzahl der Personen, die zu unterschiedlichen Zeiten im Wochenverlauf im ÖPNV unterwegs sind (Abbildung 50). Bei dieser Auswertung ist die gesamte Wegedauer berücksichtigt, d. h. die Zeit von Beginn bis zum Ende des Weges. Eine zeitliche Aggregation erfolgte auf 15-Minuten-Intervalle. Zu beiden Zeitpunkten zeigt sich an regulären Arbeitstagen eine sehr prägnante Morgenspitze im ÖPNV, die zwischen 7:00 und 8:00 Uhr liegt und stark durch den Schülerverkehr geprägt ist. Zur Mittags- bzw. Nachmittagszeit gibt es Montag bis Freitag zwei

Abbildung 50

#### Zeitvergleich: Anzahl an Personen, die pro Tag mit dem ÖPNV unterwegs sind

Personen



weitere Nachfragespitzen, die durch das Schulende und das Ende der Arbeitszeit von Pendelnden verursacht sind. Samstags und sonntags ist die Personenanzahl im ÖPNV gleichmäßiger über den Tag verteilt. In der Summe sind an einem Wochenendtag jedoch deutlich weniger Personen im ÖPNV unterwegs als an einem der Tage Montag bis Freitag.

Der Vergleich der Jahre 2017 und 2023 ergibt, dass die Personenanzahl im ÖPNV in den morgendlichen Spitzenstunden zwischen 7:00 und 8:00 Uhr zurückgegangen ist. Dies betrifft im besonderen Maße die Morgenspitze am Freitag, was mit einem höheren Homeoffice-Anteil an diesem Tag zusammenhängt (siehe dazu Kapitel 17). Demgegenüber ist die absolute Anzahl an Personen im ÖPNV an Samstagen und Sonntagen 2023 höher als 2017. Einen möglichen Erklärungsbeitrag liefert hier das Deutschlandticket, das durch seine großräumige Gültigkeit einfacher auch für Freizeitwege verwendet werden kann als bislang bestehende Aboprodukte, die häufig auf bestimmte Relationen oder Gebiete beschränkt waren und deren Nutzen für Freizeitwege aus diesem Grund gering war.

### **Situation des ÖPNV 2023 – weitere Herausforderungen**

Die Ergebnisse zum öffentlichen Verkehr zeigen zusammengekommen, dass dieser nach wie vor eine große Bedeutung hat, die an ihn gerichteten Wachstumserwartungen jedoch trotz des Deutschlandtickets und trotz des nach dem Corona-Tief schrittweisen Wiederreichens des Niveaus von 2017 bisher nicht erfüllen kann. Sein Anteil am Verkehrsaufkommen stagniert nahezu und auch Veränderungen in der Verkehrsleistung, also der Kilometersumme, stellen noch keinen Durchbruch in ein anderes Nachfrageniveau dar. Zudem gehen die in der MiD erhobenen subjektiven Zufriedenheitswerte zurück. Darüber hinaus konnte gezeigt werden, dass die ÖPNV-Nutzung sich nach dem ökonomischen Status einer Person nach wie vor deutlich unterscheidet, statushöhere Personen damit immer noch weniger mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind als Personen mit geringeren finanziellen Möglichkeiten und die ÖPNV-Kundschaft noch keinen repräsentativen Querschnitt aller Befragten darstellt. Es bleiben also vielfältige Herausforderungen. Dazu gehört die auskömmliche Finanzierung, mit der Diskussion, wie weit basis- und wie weit nutzerfinanziert das öffent-

liche Nahverkehrsangebot sein soll, ebenso wie weitere Qualitätsverbesserungen in Netz, Takt, Komfort, Aufenthaltsqualität und mehr, aber auch eine höhere ÖPNV-Orientierung der Bürgerinnen und Bürger. Dabei hat der ÖPNV nach wie vor erhebliches Potenzial, tatsächlich zu dem oft beschworenen Rückgrat veränderter Mobilitätsgewohnheiten zu werden.





## 9. Mobilität teilen: Carsharing, Leihfahrräder, E-Scooter und On-Demand-Angebote

Sharing-Dienste haben sich in den letzten rund zwei Jahrzehnten zu einem festen Bestandteil urbaner Mobilität entwickelt. Anstatt Verkehrsmittel dauerhaft zu besitzen, ermöglichen sie Nutzenden den flexiblen, zeitlich begrenzten Zugang zu Autos, Fahrrädern oder E-Scootern. Erste Carsharing-Angebote entstanden bereits in den 1990er-Jahren und haben sich seitdem von kleinen lokalen Initiativen zu professionell betriebenen Plattformen entwickelt. Mit der zunehmenden Verbreitung digitaler Technologien und mobiler Anwendungen erleben auch Leihfahrräder und E-Scooter seit den 2010er-Jahren einen deutlichen Aufschwung. Heute existiert eine Vielzahl an unterschiedlichen Modellen, die sich in Verfügbarkeit, Preisgestaltung und Nutzungsbedingungen unterscheiden und so verschiedene Bedürfnisse im urbanen Raum abdecken.

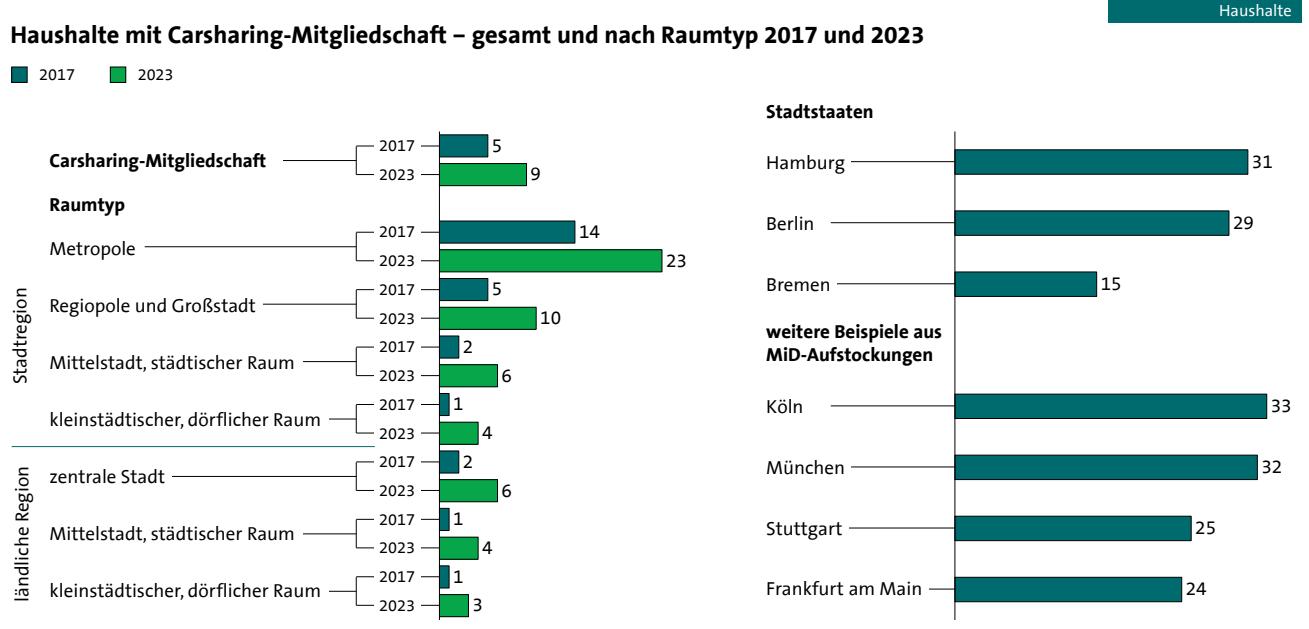
Die Erfassung von Carsharing-Mitgliedschaft und Nutzung ist Bestandteil des MiD-Fragebogens. Neue Dienste wie Leihfahrräder und zuletzt E-Scooter sind hinzugekommen, ebenso kommerzielle On-Demand-Angebote innerhalb und außerhalb der aktuellen ÖPNV-Systeme. Ihr Anteil an der Gesamtmobilität ist – nicht zuletzt aufgrund des räumlich oft begrenzten Angebots – sehr gering. Weniger als ein Prozent aller in der MiD berichteten Wege entfällt auf diese Dienste – davon rund die Hälfte auf das Carsharing, so dass

der Analyse trotz der großen MiD-Stichprobe enge Grenzen gesetzt sind. Die Nutzenden weisen jedoch vor allem im Carsharing-Sektor spezifische Merkmale und Muster der Alltagsmobilität auf, die im Folgenden näher analysiert werden. Der Fokus liegt also auf Carsharing, am Ende werden die Nutzenden von Leihfahrrädern und Miet-E-Scootern sowie ergänzend die Nachfragegröße im On-Demand-Bereich betrachtet.

### Carsharing-Mitgliedschaften überwiegend in urbanen Räumen

Der Anteil der Haushalte, in denen mindestens eine Person eine Carsharing-Mitgliedschaft besitzt, ist von 2017 bis 2023 von 5 auf 9 Prozent gestiegen. Auf gar nicht mehr so niedrigem Niveau zeigt sich damit ein deutliches Wachstum. Eine differenzierte Betrachtung nach Raumkategorien ergibt dabei einen klaren Schwerpunkt im urbanen Bereich. Fast ein Viertel aller Haushalte in den Metropolen verfügt über einen Zugang zu Carsharing. In Regiopolen und Großstädten liegt der Anteil bei etwa 10 Prozent. In den übrigen Raumkategorien bleiben die Werte dagegen meist deutlich unter der 10-Prozent-Marke. Seit 2017 konnte jedoch in allen Raumtypen – gerade auch in kleinstädtisch und eher ländlich geprägten Gebieten – ein Wachstum erzielt werden.

Abbildung 51



Ein Blick auf die Stadtstaaten verdeutlicht das Potenzial, das in großen Städten für Carsharing besteht. In Hamburg überschreitet der Anteil der Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft die 30-Prozent-Marke, Berlin liegt noch knapp darunter. Der Stadtstaat Bremen, bestehend aus Bremen und Bremerhaven, weist eine deutlich geringere Einwohnerzahl auf. Eine vergleichsweise aktive Carsharing-Szene führt auch dort bereits zu einem Anteil von 15 Prozent aller Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft.

### MiD 2023 differenziert zwischen Carsharing mit und ohne feste Stationen

Auf Ebene der Personen beziehungsweise der Mitgliedschaften ermöglicht die MiD erstmals eine Differenzierung nach der Art des Carsharings. Dabei werden zwei Hauptformen unterschieden: das stationsbasierte und das stationsungebundene (Free-floating) Carsharing. Beim stationsbasierten Modell werden Fahrzeuge von festen Standorten abgeholt und nach der Nutzung wieder dorthin zurückgebracht. Im Gegensatz dazu können Autos beim Free-floating Carsharing innerhalb eines definierten Stadtgebiets genutzt und abgestellt werden. Beide Carsharing-Formen bedienen unterschiedliche Nutzungszwecke. Stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge können im Voraus gebucht werden. Sie eignen sich besonders für

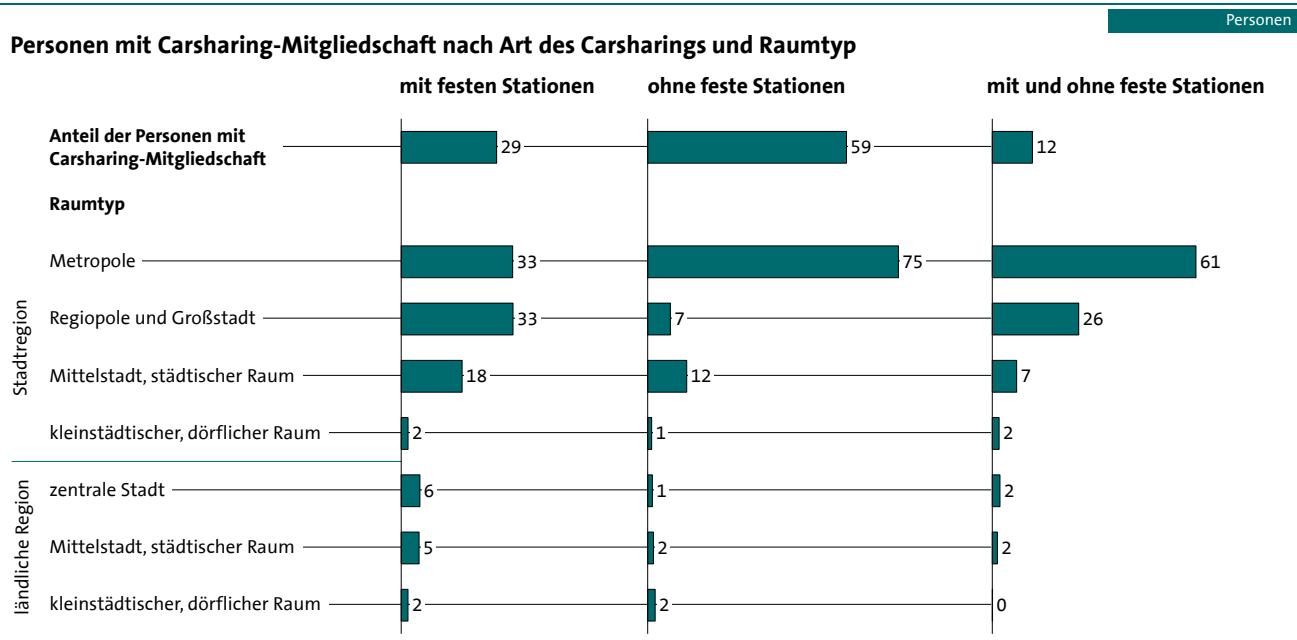
planbare Fahrten und längere Nutzungszeiträume, da sie zumeist kostengünstiger sind. Free-floating ermöglicht dagegen eine spontane Nutzung und ist vor allem für kurze, flexible Fahrten innerhalb des Stadtgebiets attraktiv.

### Free-floating in Metropolen, stationsbasiertes Carsharing stärker in der Fläche

Mit 59 Prozent besitzt der Großteil der Carsharing-Mitglieder eine Mitgliedschaft bei Carsharing ohne feste Stationen. 29 Prozent sind bei stationsbasierterem Carsharing angemeldet, und 12 Prozent verfügen über Mitgliedschaften bei beiden Formen. Abhängig von der Art des Carsharings zeigt sich eine deutlich unterschiedliche räumliche Verteilung. Nutzende von Free-floating Angeboten sind vor allem in Metropolen zu finden. 75 Prozent aller Befragten mit einer solchen Mitgliedschaft leben dort. Da es nur wenige große Anbieter gibt, die Free-floating Carsharing in einer überschaubaren Zahl von Großstädten sowie teilweise in deren Umlandgemeinden anbieten, überrascht dies nicht.

Das stationsbasierte Carsharing weist ebenfalls einen ausgeprägt urbanen Charakter auf. Rund ein Drittel der Mitglieder von stationsbasierterem Carsharing leben in Metropolen, ein weiteres Drittel in Regiopolen oder

Abbildung 52



Großstädten. Das Angebot reicht jedoch deutlich stärker in die Fläche. So leben beispielsweise 5 Prozent der Befragten mit stationsbasierter Mitgliedschaft in Mittelstädten des ländlichen Raums.

Personen mit Mitgliedschaften in Organisationen beider Carsharing-Formen sind mit einem Anteil von 61 Prozent ebenfalls überwiegend in Metropolen beheimatet. Es kann sich dabei um Befragte handeln, die parallel Mitgliedschaften bei Anbietern von stationsbasiertem und Free-floating Carsharing besitzen. Die Personen können aber auch bei einem Anbieter registriert sein, der kombiniertes Carsharing anbietet und damit sowohl fest buchbare als auch flexibel nutzbare Fahrzeuge bereitstellt. Da sowohl der räumliche Schwerpunkt als auch die Haushalts- und Personenmerkmale sowie die Mobilitätsmuster dieser Gruppe starke Parallelen zu den Mitgliedern von Free-floating Carsharing aufweisen, fokussiert die Analyse im Folgenden auf die beiden Hauptformen des stationsbasierten und stationsungebundenen Carsharings. Dabei wird im ersten Schritt die Mitgliederstruktur betrachtet. Diese muss nicht in jedem Fall auch eine aktive Nutzung bedeuten, insbesondere bei den Free-floating-Anbietern. Dieser Aspekt wird im zweiten Schritt analysiert.

### Klassisches Profil „jung und männlich“ vor allem bei Free-floating Carsharing

In Tabelle 26 sind die Haushalts- und Personenmerkmale der Carsharing-Mitglieder beider Angebote beschrieben. Zur Einordnung der Ergebnisse werden zusätzlich die Werte einer Vergleichsgruppe dargestellt. Diese umfasst Personen von 18 bis unter 65 Jahren mit Wohnsitz in den regionalstatistischen Raumtypen „Metropole“ sowie „Regiopole und Großstadt“, da Carsharing primär in urbanen Räumen konzentriert ist und ältere Bevölkerungsgruppen nur in geringem Umfang vertreten sind.

Die Ergebnisse zeigen deutliche Unterschiede zwischen den Carsharing-Mitgliedern und der Vergleichsgruppe. Männer sind in beiden Carsharing-Varianten überrepräsentiert, im Free-floating Carsharing mit 63 Prozent (13 Prozentpunkte über dem Vergleichswert) stärker als im stationsbasierten Carsharing mit 57 Prozent (7 Prozentpunkte über dem Vergleichswert). Während das stationsbasierte Carsharing in den Anfangsjahren auch durch einen hohen Männeranteil geprägt war, hat sich das Geschlechterverhältnis

hier mittlerweile weitgehend angeglichen. Der Altersdurchschnitt weist ebenfalls auf eine stärkere Verankerung des stationsbasierten Carsharings in der gesellschaftlichen Mitte hin. Mit 42 Jahren liegt er lediglich ein Jahr über dem Durchschnitt der Vergleichsgruppe, dort allerdings bei Ausschluss von Personen über 65 Jahren. Eine Mitgliedschaft bei Carsharing ist unter älteren Personen ab 65 Jahren weiterhin selten.

### Hochgebildet und sozial privilegiert – ein Kennzeichen beider Carsharing-Varianten

In beiden Carsharing-Formen ist der Anteil Erwerbstätiger mit 80 bis 84 Prozent gegenüber 72 Prozent der Vergleichsgruppe überrepräsentiert. Zudem verfügen Carsharing-Mitglieder über einen ausgeprägt hohen sozioökonomischen Status und einen überdurchschnittlichen hohen Bildungsabschluss. Während in der Vergleichsgruppe nur 40 Prozent über einen Hochschulabschluss verfügen, liegt der entsprechende Anteil in beiden Carsharing-Varianten bei rund 65 Prozent. Unterschiede zeigen sich auch in der Haushaltsstruktur. Free-floating Carsharing wird überproportional häufig von jungen Haushalten genutzt, in denen alle Mitglieder jünger als 35 Jahre sind. Dagegen ist stationsbasiertes Carsharing häufiger in Familienhaushalten vertreten.

### Carsharing-Mitglieder häufiger mit ÖPNV-Abonnement und seltener mit Pkw im Haushalt

Unterschiede zeigen sich auch bei den Mobilitätskennwerten (Tabelle 27). Nutzende beider Carsharing-Varianten besitzen überdurchschnittlich häufig ein ÖPNV-Abonnement und leben zudem häufiger in Haushalten ohne eigenen Pkw. Besonders ausgeprägt ist dies bei stationsbasiertem Carsharing. Dort steht in 52 Prozent der Fälle kein Pkw im Haushalt zur Verfügung, während dieser Anteil bei Free-floating Carsharing bei 35 Prozent und in der Vergleichsgruppe bei lediglich 29 Prozent liegt.

Im täglichen Mobilitätsverhalten lassen sich ebenfalls Unterschiede erkennen. Stationsbasierte Carsharing-Nutzende sind insgesamt etwas mobiler, sie verlassen häufiger das Haus und legen mehr Wege pro Tag zurück. Ihre durchschnittliche Tagesdistanz sowie die Unterwegszeit entsprechen dabei weitgehend den Werten der Vergleichsgruppe. Die Gruppe der Free-floating Nutzenden kennzeichnet eine sehr hohe

Tagesdistanz. Mit durchschnittlich 47 Kilometern liegt diese deutlich über der von Nutzenden stationsbasierten Carsharings (37 km) sowie der Vergleichsgruppe (38 km). Dieses Ergebnis spiegelt die soziodemografische Zusammensetzung dieser Gruppe mit einem hohen Mobilitätslevel und entsprechenden Bedürfnissen wider, die überdurchschnittlich stark

von jungen Männern geprägt ist.

### Alltagsmobilität von Carsharing-Nutzenden von Fahrrad und ÖV geprägt

Die unmittelbare Carsharing-Nutzung, unabhängig von der Mitgliedschaft, spielt für die Alltagsmobilität

Tabelle 26

#### Sozioökonomische Merkmale von Carsharing-Mitgliedern

	Carsharing mit festen Stationen	Carsharing ohne feste Stationen	Vergleichsgruppe*	
<b>GESCHLECHT</b>				
Männer	57	63	50	%
Frauen	43	37	50	%
<b>ALTER</b>				
Durchschnitt	42	38	43	<i>in Jahren</i>
14 bis 19 Jahre	1	1	3	%
20 bis 29 Jahre	18	24	20	%
30 bis 39 Jahre	29	36	22	%
40 bis 49 Jahre	22	21	18	%
50 bis 59 Jahre	18	13	20	%
60 Jahre und älter bzw. < 70 Jahre	12	5	17	%
<b>TÄTIGKEIT</b>				
erwerbstätig	80	84	72	%
Schüler/in, Student/in, Auszubildende/r	6	8	9	%
Rentner/in, Pensionär/in	5	2	8	%
Sonstiges	8	6	11	%
<b>SOZIOÖKONOMISCHER STATUS</b>				
sehr niedrig	6	4	9	%
niedrig	7	4	10	%
mittel	20	19	25	%
hoch	42	42	39	%
sehr hoch	25	31	17	%
<b>HOCHSCHULABSCHLUSS (Fachhochschule/Universität)</b>				
HAUSHALTSTYP				
junge Haushalte (unter 35 Jahren)	20	30	19	%
Familien-Haushalte	39	35	31	%
Haushalte mit Erwachsenen	36	32	44	%
Haushalte mit Personen ab 65 Jahre	4	2	6	%

\*Personen von 18 bis unter 65 Jahre aus Metropolen oder Regiopolen und Großstädten

beider Gruppen nur eine geringe Rolle. Wie eingangs erwähnt, entfallen weniger als ein halbes Prozent aller in der MiD berichteten Wege auf dieses Verkehrsmittel. Auch bei der allgemeinen Nutzungshäufigkeit zeigt sich, dass Carsharing insgesamt nur selten in Anspruch genommen wird. Stationsbasiertes Carsharing weist dabei etwas höhere Werte auf (Abbildung 53). 5 Prozent der Nutzenden verwenden es mindestens einmal pro Woche, beim Free-floating sind es 4 Prozent. Zusammen mit Personen, die Carsharing mindestens monatlich nutzen, ergibt sich ein Anteil von rund einem Viertel aller Carsharing-Nutzenden. Etwa ebenso viele der Mitglieder nutzen Carsharing überhaupt nicht oder nur sehr sporadisch, etwas mehr im Free-floating Bereich. Die Carsharing-Option ist also in den meisten Fällen keine „jeden Tag Lösung“, was der Angebotsphilosophie und -absicht in diesem Bereich entspricht und daher erwartungstreu ist. Und ein nicht unerheblicher Teil hält die Mitgliedschaft aus unterschiedlichen Gründen nur vor, ohne sie tatsächlich in Anspruch zu nehmen. Auch als „Auto für alle Fälle“ kann eine Mitgliedschaft sinnvoll sein. Beides führt jedoch dazu, dass die tatsächliche Nutzung auf der Straße – im Vergleich zu den inzwischen deutlich gestiegenen Mitgliedschaftsanteilen – nach wie vor gering bleibt.

Die im Bericht bereits mehrfach analysierten Nutzergruppen, die auf dem üblichen Mobilitätsverhalten

basieren, geben Auskunft darüber, wie Carsharing-Nutzende im Alltag unterwegs sind (Abbildung 54). Dabei ergibt sich vor allem für Nutzende des stationsbasierten Carsharings eine ausgeprägte Affinität zu Fahrrad und ÖPNV. 70 Prozent der Nutzenden zählen zu Gruppen, die entweder ausschließlich mit dem Fahrrad oder mit dem ÖV unterwegs sind oder beide Verkehrsmittel im Rahmen multimodalen Verhaltens kombinieren. Nur 27 Prozent greifen in einer normalen Woche überhaupt auf das Auto zurück und meist in Kombination mit Fahrrad und öffentlichem Verkehr. Auch bei Free-floating Nutzenden spielen Fahrrad und ÖPNV eine deutlich größere Rolle als in der Vergleichsgruppe, allerdings weniger stark ausgeprägt als beim stationsbasierten Carsharing.

### Leihfahrräder und Miet-E-Scooter – bisher nur ein Randphänomen

Eine weitere Form geteilter Mobilität stellen Leihfahrräder und Miet-E-Scooter dar. Auch wenn ihre Präsenz im öffentlichen Raum großer Städte teilweise ein anderes Bild vermittelt, spielen sie in der Alltagsmobilität insgesamt nur eine marginale Rolle. Die große Mehrheit der Befragten nutzt diese Angebote gar nicht; bei Leihfahrrädern liegt der Anteil bei 95 Prozent, bei Miet-E-Scootern bei 93 Prozent. Unter den wenigen Personen, die überhaupt eine Nutzung angeben, dominiert die Kategorie „seltener als monatlich“

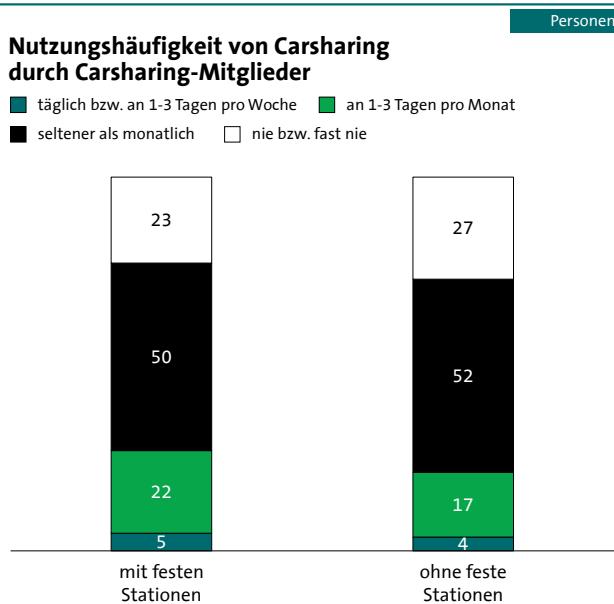
Tabelle 27

#### Mobilitätskennzahlen von Carsharing-Nutzenden

	Carsharing mit festen Stationen	Carsharing ohne feste Stationen	Vergleichsgruppe*	
Mobilitätsquote (am Berichtstag außer Haus)	91	89	86	%
Durchschnittliche Wegeanzahl (pro Person und Tag)	3,6	3,2	3,2	Anzahl
Tagessstrecke	37	47	38	km
Durchschnittliche Unterwegszeit	1:41	1:42	1:38	h:min
kein Auto im Haushalt	52	35	29	%
ein Auto im Haushalt	37	46	47	%
zwei und mehr Autos	11	19	24	%
ÖV-Abonnement **	54	52	43	%

Personen mit Carsharing-Mitgliedschaft, ohne Stellvertreter; \* Personen von 18 bis unter 65 Jahre aus Metropolen oder Regiopolen und Großstädten \*\* Deutschlandticket, Monatskarte im Abonnement, Jahreskarte, regionales/lokales Jobticket, Firmenabo, Semesterticket oder vergleichbare Angebote

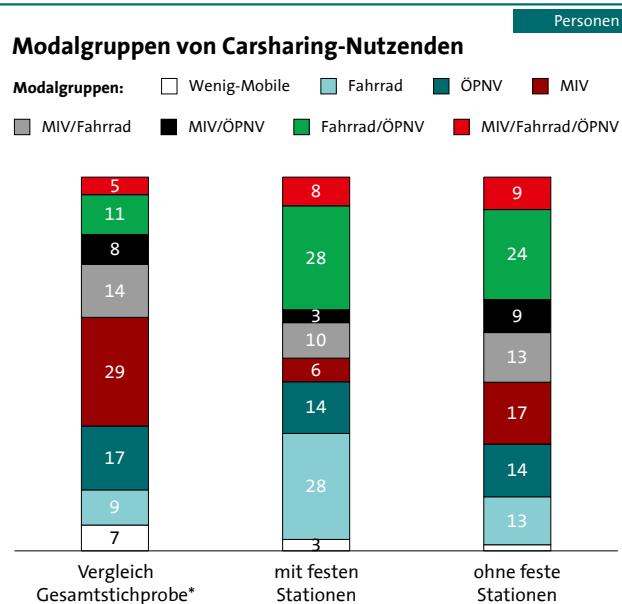
Abbildung 53



Angaben in Prozent, Personen ab 18 Jahren, ohne Stellvertreter, nur Mitglieder

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 54

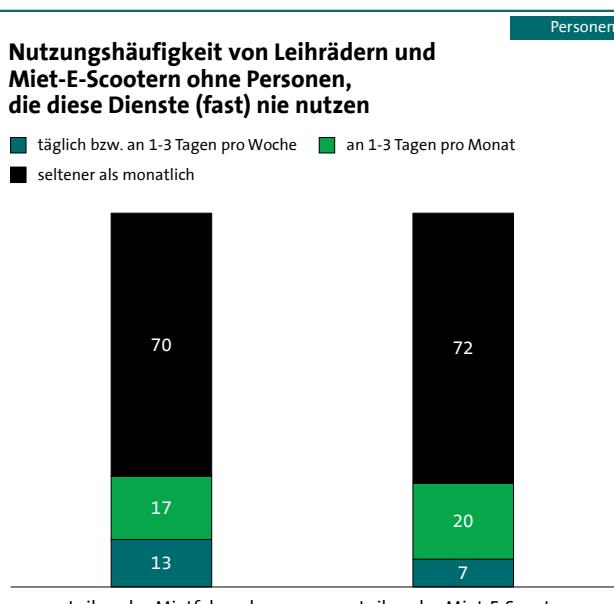


Angaben in Prozent, Personen ab 18 Jahren, ohne Stellvertreter;

\*Personen ab 18 Jahren aus Metropolen oder Regiopolen und Großstädten

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

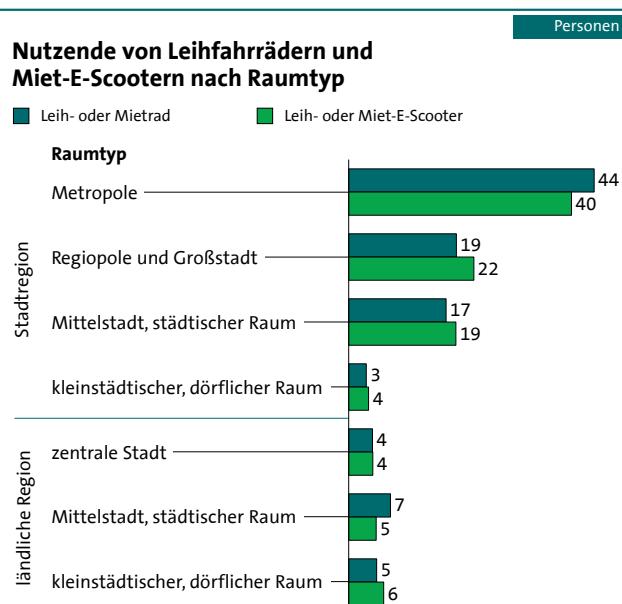
Abbildung 55



Angaben in Prozent, Personen ab 18 Jahren, ohne Stellvertreter

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 56



Angaben in Prozent, Personen ab 14 Jahren, die den Dienst mindestens „seltener als monatlich“ nutzen, ohne Stellvertreter

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Tabelle 28

## Sozioökonomische Merkmale von Leihräder- und Miet-E-Scooter-Nutzenden

	Leih- und Miet- fahrrad mind. an 1-3 Tagen pro Monat	Leih- und Miet- E-Scooter mind. an 1-3 Tagen pro Monat	Vergleichs- gruppe*	
<b>GESCHLECHT</b>				
Männer	69	72	50	%
Frauen	31	28	50	%
<b>ALTER</b>				
Durchschnitt	35	31	40	<i>in Jahren</i>
14 bis 19 Jahre	4	12	9	%
20 bis 29 Jahre	38	42	18	%
30 bis 39 Jahre	27	25	21	%
40 bis 49 Jahre	19	12	19	%
50 bis 59 Jahre	8	7	22	%
60 Jahre und älter bzw. < 65 Jahre	5	2	11	%
<b>TÄTIGKEIT</b>				
erwerbstätig	72	67	73	%
Schüler/in, Student/in, Auszubildende/r	20	25	13	%
Rentner/in, Pensionär/in	2	1	2	%
Sonstiges	5	7	11	%
<b>SOZIOÖKONOMISCHER STATUS</b>				
sehr niedrig	8	9	8	%
niedrig	11	8	8	%
mittel	26	20	24	%
hoch	37	37	41	%
sehr hoch	19	25	18	%
<b>HOCHSCHULABSCHLUSS</b> (Fachhochschule/Universität)				
	53	44	34	%
<b>HAUSHALTSTYP</b>				
junge Haushalte (unter 35 Jahren)	42	38	16	%
Familien-Haushalte	28	30	40	%
Haushalte mit Erwachsenen	29	31	44	%
Haushalte mit Personen ab 65 Jahre	1	1	*	%

Personen ab 14 Jahren, ohne Stellvertreter,

\* Personen von 14 bis unter 65 Jahre aus der Stadtregion ohne den kleinstädtisch dörflichen Raum

(Abbildung 55). Nur rund ein Zehntel dieser ohnehin kleinen Gruppe greift mindestens einmal pro Woche auf den jeweiligen Dienst zurück. Für die meisten handelt es sich damit um eine Gelegenheitsnutzung.

### Geteilte Mikromobilität konzentriert in städtischen Räumen

Auch Leihfahrräder und Miet-E-Scooter weisen eine ausgeprägte urbane Verbreitung auf (Abbildung 56). Die Mehrheit der Nutzenden lebt in Metropolen. Innerhalb der Stadtregion berichten Befragte bis hin zu Mittelstädten von einer Nutzung, der Anteil liegt dort bei knapp einem Fünftel. In ländlichen Regionen geben dagegen nur sehr wenige Personen an, entsprechende Dienste zu verwenden. Dabei muss das Angebot nicht am Wohnort vorhanden sein, es kann sich auch um eine Nutzung während eines Aufenthalts in größeren Städten handeln.

### Nutzende von Mikromobilität mit klarem Profil: jung, männlich und gebildet

Die Nutzenden von Leihfahrrädern und Miet-E-Scootern haben ein sehr spezifisches sozioökonomisches Profil (Tabelle 28). Zur Einordnung der Werte wurde auch hier eine Vergleichsgruppe gebildet. In diesem

Fall besteht sie aus Personen im Alter von 14 bis unter 65 Jahren aus Stadtregionen, wobei der kleinstädtisch-dörfliche Raum innerhalb der Stadtregion ausgeschlossen wurde.

Beide Gruppen sind überwiegend jung und männlich, überproportional häufig erwerbstätig oder in Ausbildung und verfügen über einen hohen ökonomischen Status sowie einen hohen Bildungsabschluss. Besonders verbreitet sind sie in Haushalten, in denen alle Mitglieder unter 35 Jahre alt sind, während andere Haushaltstypen unterrepräsentiert sind. Bei den Nutzenden von Miet-E-Scootern treten diese Merkmale noch ausgeprägter auf. Sie sind im Durchschnitt noch jünger und befinden sich noch häufiger in Ausbildung oder Studium.

Deutliche Unterschiede zeigen sich auch bei den Mobilitätskennwerten (Tabelle 29). Nutzende von Leihfahrrädern und Miet-E-Scootern leben deutlich häufiger in Haushalten ohne Auto und sind überdurchschnittlich oft im Besitz eines ÖV-Abonnements, wobei dieser Effekt bei Leihfahrrad-Nutzenden noch ausgeprägter ist als bei Miet-E-Scooter-Nutzenden.

Beide Gruppen sind darüber hinaus insgesamt mobiler als die Vergleichsgruppe. Bei den Leihfahrrad-Nut-

Tabelle 29

#### Mobilitätskennzahlen von Leihräder- und Miet-E-Scooter-Nutzenden

	Leih- und Miet-fahrrad mind. an 1-3 Tagen pro Monat	Leih- und Miet-E-Scooter mind. an 1-3 Tagen pro Monat	Vergleichsgruppe*	
Mobilitätsquote (am Berichtstag außer Haus)	91	86	86	%
Durchschnittliche Wegeanzahl (pro Person und Tag)	3,6	2,9	3,2	Anzahl
Tagesstrecke	43	50	41	km
durchschnittliche Unterwegszeit	1:45	1:43	1:35	h:min
kein Auto im Haushalt	41	32	20	%
ein Auto im Haushalt	38	41	43	%
zwei und mehr Autos	20	27	36	%
ÖV-Abonnement **	63	59	36	%

Personen ab 14 Jahren, ohne Stellvertreter; \* Personen von 14 bis unter 65 Jahre aus der Stadtregion ohne den kleinstädtisch dörflichen Raum; \*\* Deutschlandticket, Monatskarte im Abonnement, Jahreskarte, regionales/lokales Jobticket, Firmenabo, Semesterticket oder vergleichbare Angebote

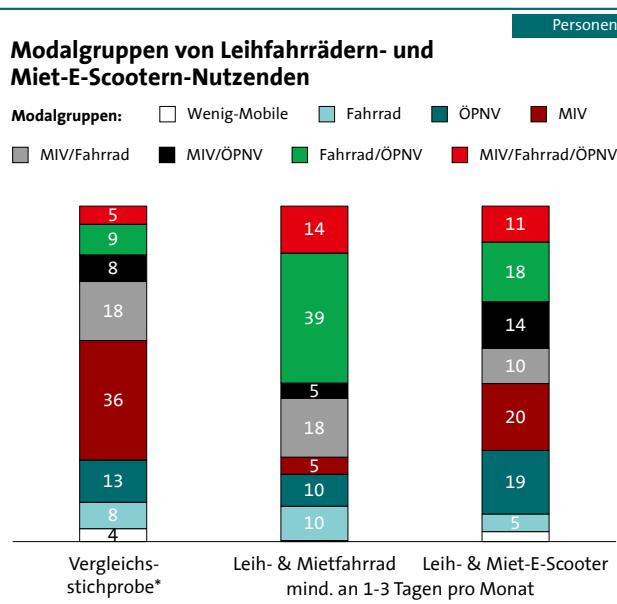
zenden zeigt sich dies in einer hohen Mobilitätsquote sowie in einer überdurchschnittlichen Anzahl an zurückgelegten Wegen. Bei den Miet-E-Scooter-Nutzenden fällt vor allem die Tagesstrecke überproportional hoch aus.

### Multimodalität prägt Alltagsmobilität von Leihfahrrad- und Miet-E-Scooter-Nutzenden

Die Unterschiede zwischen den Gruppen spiegeln sich schließlich auch in einem sehr anderen Mobilitätsverhalten wider. Die Alltagsmobilität von Leihfahrrad-Nutzenden ist in besonderem Maß durch Multimodalität gekennzeichnet (Abbildung 57). Drei Viertel der Gruppe kombinieren mehrere der drei Verkehrsmittel Auto, Fahrrad und ÖV im Alltag. Der Schwerpunkt der Multimodalität liegt dabei auf der Nutzung von Fahrrad und ÖV. Das Leihfahrrad kommt hier in größeren Abständen hinzu. Das Auto spielt in dieser Gruppe eine sehr nachrangige Rolle. Während in der Vergleichsgruppe 36 Prozent der Personen im Alltag ausschließlich das Auto nutzen, sind es bei den Leihfahrrad-Nutzenden lediglich 5 Prozent.

Auch Miet-E-Scooter-Nutzende sind deutlich multimodaler unterwegs als die Vergleichsgruppe und weniger stark auf das Auto ausgerichtet als diese. Sie heben sich damit klar von der Vergleichsgruppe ab.

Abbildung 57



Angaben in Prozent, Angaben in Prozent, Personen ab 14 Jahren, ohne Stellvertreter;  
\*Personen von 14 bis unter 65 Jahren aus der Stadtregion ohne den kleinstädtisch dörflichen Raum

Diese Verhaltensweise ist bei Miet-E-Scooter-Nutzenden jedoch weniger stark ausgeprägt als bei den Leihfahrrad-Nutzenden.

### Erweiterter Blickwinkel: Sharing und On-Demand Angebote

Vor der Bilanz der Sharing-Angebote wird der Blick zunächst geweitet. Die Angebote werden bezogen auf die Gesamtbevölkerung betrachtet, um On-Demand-Angebote ergänzt und der daraus entstehende Gesamtsektor einer Kilometerbilanz unterzogen. Bissher wurde die Nutzungshäufigkeit von Carsharing, Leihfahrrädern und Miet-E-Scootern jeweils nur für Personen mit Carsharing-Mitgliedschaft bzw. für Personen, die Leihfahrräder oder Miet-E-Scooter mindestens selten nutzen, ausgewiesen. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung ab 14 Jahren liegen die Anteile täglicher oder mindestens wöchentlicher Nutzung bei allen drei Diensten unter einem Prozent – mit den bereits beschriebenen Unterschieden zwischen Metropolen und anderen Raumtypen (Abbildung 58).

Für On-Demand-Angebote wie beispielsweise Rufbusse liegen keine Informationen zur allgemeinen Nutzungshäufigkeit vor. Hier hilft der Rückgriff auf die Wegeebene. Bei der Angabe der am Stichtag genutzten Verkehrsmittel stand die Kategorie „Anruf

Abbildung 58

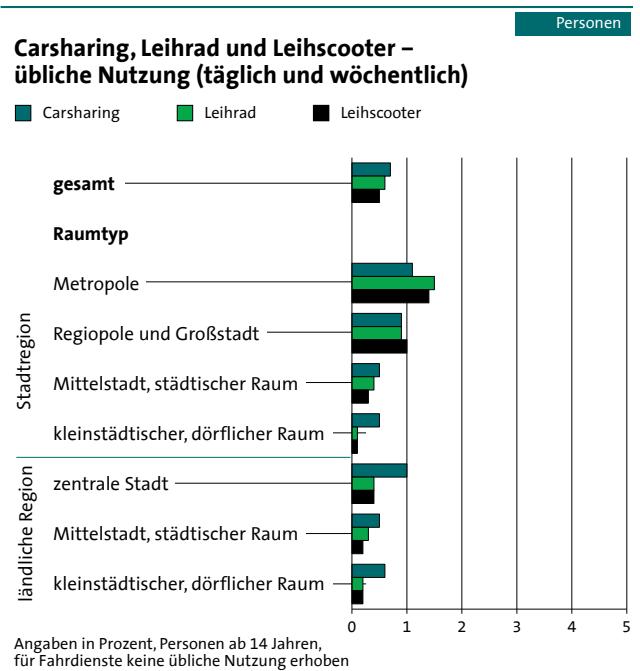
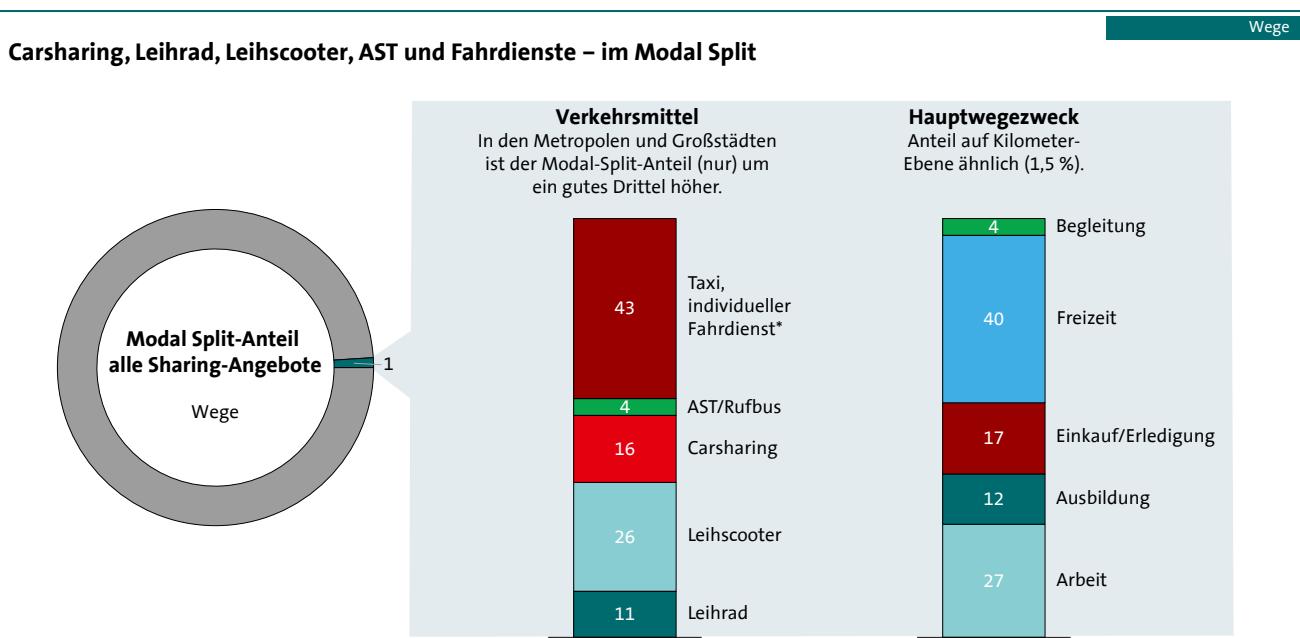
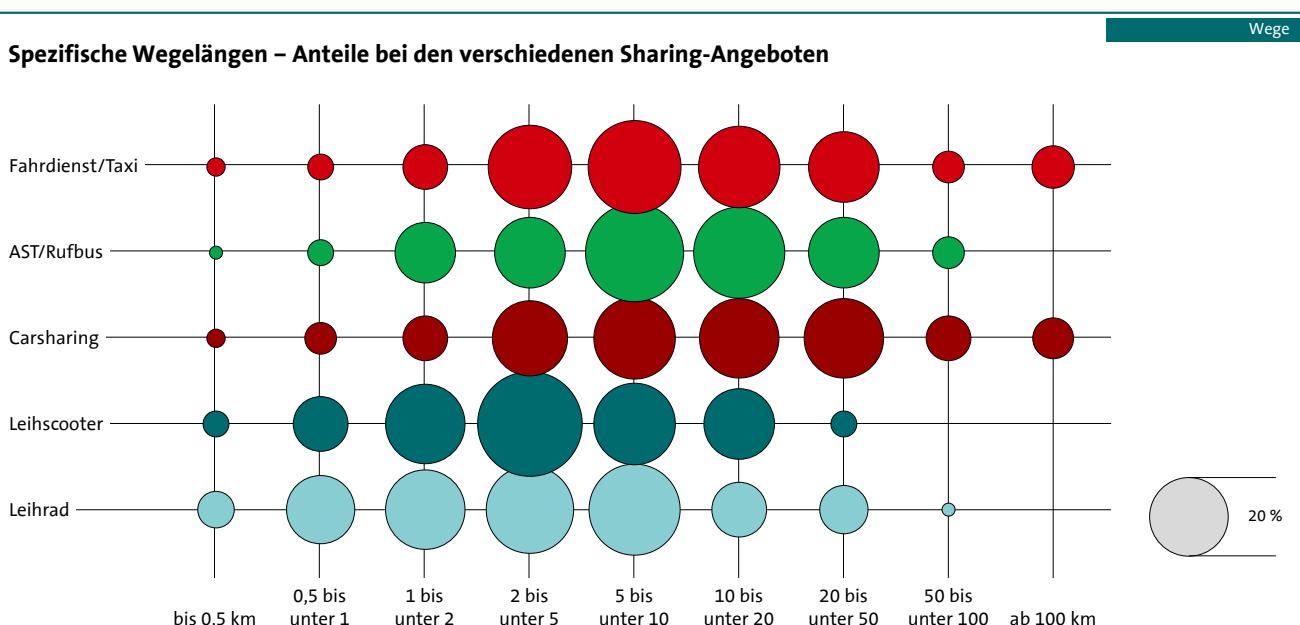


Abbildung 59



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 60



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

sammeltaxi (AST), Rufbus, Ridesharing o. Ä.“ zur Verfügung. Auch diese Dienste werden insgesamt nur selten genutzt, sie stellen innerhalb der Nische der Sharing-Wege allerdings einen bemerkenswerten Anteil dar. Werden die klassischen Angebote dieses Sektors – etwa Anrufsammeltaxis – gemeinsam mit Carsharing und E-Scootern betrachtet, vereinen sie rund die Hälfte aller Sharing-Wege auf sich. Die andere Hälfte teilen sich Carsharing, wobei der „Löwenanteil“ auf die E-Scooter entfällt.

Wird der gesamte Sharing-Sektor hinsichtlich seiner gemeinsamen Kilometerbilanz betrachtet, erreicht er einen Anteil von etwa eineinhalb Prozent. Dabei ist die Nutzung keineswegs auf spezifische Wegeanlässe festgelegt, sondern weist Anteile von allen Hauptwegezwecken auf und liegt relativ nahe an der generellen Zweckstruktur. Selbst zum Holen und Bringen werden diese Möglichkeiten eingesetzt. Allerdings zeigen sich unterschiedliche Entfernungsstrukturen. Die grafische Darstellung der Wegelängenverteilungen für diese Angebote ergeben längere Wege im On-Demand-Bereich, ähnlich ausgewogen in den Längenanteilen wie die Carsharing-Wege. Die E-Scooter- sowie die Leihrad-Wege sind nachvollziehbarerweise im Schnitt kürzer, mit einem Schwerpunkt auf Wegen deutlich unter 5 Kilometern.

Diese geringen Wegelängen sowie die vorgestellten niedrigen Nutzungsquoten erklären, warum die Sharing-Inanspruchnahme auf Ebene der erhobenen Wege selbst in den Großstädten kaum ins Gewicht fällt. Von den über einer Million erfassten Wegen der MiD 2023 entfallen jeweils gut 1.000 Wege auf Mieträder und Carsharing. Etwas höher mit knapp 2.000 Wegen liegen die E-Scooter – mit einer durchschnittlichen Distanz 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 On-Demand-Verkehre, wie beispielsweise Ruftaxis, 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.

### Kleine Sharing-Bilanz

Das gezeichnete Bild beschreibt eine sehr spezifische Nische. Während Carsharing in urbanen Räumen mittlerweile eine beachtliche Zahl an Mitgliedschäften verzeichnet, sind Leihfahrräder und E-Scooter bislang nur sehr begrenzt verbreitet. Alle Sharing-Dienste werden nur selten genutzt und spielen daher kaum eine Rolle für die Alltagsmobilität. Dennoch zeichnet sich bei den Nutzenden ein deutlich anderes Mobilitätsverhalten ab. Sie kombinieren häufiger verschiedene Verkehrsmittel, nutzen verstärkt Fahrrad und ÖV und sind weniger stark auf das Auto angewiesen. Auf diese Weise fördern die Dienste multimodale Mobilität und tragen zu einem nachhaltigeren Verkehrsverhalten bei.

Sie stellen eine wichtige Option dar, oft zum Lückenschluss, und haben daher nicht notwendigerweise den Anspruch, hohe Anteile im Verkehrsaufkommen und der Verkehrsleistung zu erreichen. Dies wird in einer Bewertung und den Erwartungen mitunter nicht genug beachtet. Sie besitzen „Ergänzungskraft“ und das Potenzial, nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu stabilisieren, wobei sie das Mobilitätsgeschehen als solches nicht prägen. Seit 2017 hat sich trotz steigender Mitgliedzahlen im Carsharing die tatsächliche Nutzung der Dienste nur geringfügig entwickelt. Mieträder und Leih-E-Scooter bleiben auf den urbanen Raum beschränkt und können an touristischen Standorten zusätzliche Attraktivität entfalten. Insgesamt sind die Dienste somit nicht ursächlich für nachhaltiges Verhalten, sie leisten jedoch einen Beitrag dazu und bleiben in ihrer Nutzung eine Nische.



## 10. Fahrräder und Pedelecs: Wo die Elektromobilität boomt

Der Radverkehr in Deutschland sucht an Bedeutung – mit ambitionierten Zielen zu seiner Förderung und Steigerung. So wird etwa die Radverkehrsinfrastruktur seit Jahren ausgebaut. Dazu gehören die Eröffnung neuer Teilstücke von Radschnellverbindungen, aber auch kleinräumigere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung wie die Einrichtung von Pop-Up-Radwegen, vor allem während der Covid-19-Pandemie. Dabei handelt es sich um provisorische Radwege, die schnell und kostengünstig eingerichtet werden, z. B. durch eine Umnutzung bestehender Kfz-Fahrstreifen. Gleichzeitig bleibt die Verkehrssicherheit von Radfahrenden eine Herausforderung. Gerade die Zahlen von Radverkehrsunfällen mit Pedelec-Beteiligung und mit älteren Menschen sind ein großes Thema. Die MiD 2023 gibt Aufschluss darüber, inwiefern sich Maßnahmen zur Radverkehrsförderung im Mobilitätsverhalten widerspiegeln und bildet eine Grundlage zur Vermessung der Radverkehrsentwicklung. Ergänzend bietet sie eine statistische Basis zur Einordnung der Unfallzahlen vor dem Hintergrund der Radverkehrsleistung unterschiedlicher Gruppen von Radfahrenden mit konventionellen Fahrrädern und mit Pedelecs.

Dieses Kapitel liefert zentrale Kenngrößen zu dieser Thematik und zeigt relevante Entwicklungen zu Bestand und Nutzung konventioneller Fahrräder und Pedelecs seit 2017.

### 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 „funktionsstüchtiges“ Fahrrad startklar. Insgesamt 76 Prozent der Haushalte besitzen zumindest ein fahrbereites Rad. Bei 21 Prozent der Haushalte gehört dazu inzwischen mindestens ein Elektrorad. 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.

### Pedelecs: Ergänzung und teilweise Ersatz für konventionelle Fahrräder

Mit klassischen Fahrrädern ohne Tretunterstützung legt die deutsche Bevölkerung an einem durchschnittlichen Tag rund 81 Mio. km zurück. Dieser Wert ist gegenüber dem Jahr 2017 um gut 12 Prozent zurückgegangen. Die gesamte Fahrradfahrleistung inkl. Pedelecs ist jedoch im gleichen Zeitraum um 14 Prozent gestiegen, was auf eine Verlagerung hin zu Pedelecs zurückzuführen ist. Deren tägliche Fahrleistung hat sich nahezu vervierfacht, von knapp 9 Mio. km in der letzten Erhebung auf nun über 34 Mio. km. Dies hat dazu geführt, dass nun in bestimmten Altersgruppen die Fahrleistung mit Pedelecs fast an die mit konventionellen Fahrrädern heranreicht, wie die entsprechende Tabelle 30 verdeutlicht.

Vor diesem Hintergrund hat natürlich auch der Pedelec-Bestand in den privaten Haushalten seit der letzten MiD deutlich zugenommen. Während im Jahr 2017 in deutschen Haushalten im Durchschnitt rund 50 Pedelecs pro 1.000 Personen vorhanden waren, hat sich diese Zahl bis zum Jahr 2023 fast verdreifacht und liegt nun bei etwas über 140 Pedelecs. In beiden Bezugsjahren ist der Bestand an Pedelecs pro Kopf in Metropolen deutlich weniger als in allen anderen Regionaltypen. Dieser Effekt ist jedoch im Jahr 2023 geringer ausgeprägt als noch sechs Jahre zuvor.

Mit 842 Fahrrädern pro 1.000 Personen sind konventionelle Fahrräder nach wie vor deutlich weiter verbreitet als solche mit Elektroantrieb. Der Rückgang des Fahrradbesitzes seit 2017 (880 konventionelle Fahrräder pro 1.000 Personen) deutet jedoch darauf hin, dass ein Teil der Radfahrerinnen und Radfahrer das konventionelle Fahrrad ganz abgeschafft und durch ein Pedelec ersetzt hat. Im Gegensatz zu der Situation der Pedelecs weisen Metropolen unter allen Raumtypen den höchsten Bestand an Fahrrädern pro Kopf auf. In Metropolen ist zudem kein Rückgang des Bestands konventioneller Fahrräder zu beobachten, vielmehr ist der Wert seit dem Jahr 2017 von 907 auf 940 pro 1.000 Personen angestiegen. In kleinstädtischen und dörflichen Räumen ländlicher Regionen hingegen hat im gleichen Zeitraum der Fahrradbestand von 848 auf 757 pro 1.000 Personen deutlich abgenommen. Allgemein ist der konventionelle Fahrradbestand im Jahr 2023 weniger homogen auf die Raumtypen verteilt

als noch 2017. Die dazugehörige Tabelle 31 zeigt den Fahrradbestand nach Regionaltypen, Haushaltstypen und ökonomischem Status.

Die hohe Zahl von konventionellen Fahrrädern in den Haushalten lässt keine direkten Rückschlüsse auf die Verkehrsmittelverfügbarkeit aus individueller Sicht zu. Obwohl in den Metropolen rechnerisch nahezu auf jede Person ein konventionelles Fahrrad entfällt, geben nur 71 Prozent der dort lebenden Menschen an, Zugriff auf ein funktionstüchtiges Fahrrad zu haben. Demzufolge sind Personen, die zwei oder mehr Fahrräder besitzen, keine Randerscheinung. Gleichzeitig verfügen über alle Raumtypen hinweg knapp 30 Prozent der Haushalte über kein konventionelles Fahrrad.

Eine solche Disparität zwischen Zweiradbestand und Verkehrsmittelverfügbarkeit liegt bei den Pedelecs nicht vor. Hier übersteigt der Anteil derjenigen, die Zugriff auf ein Pedelec haben, den Pro-Kopf-Bestand. Das legt nahe, dass manche dieser Zweiräder von mehreren Personen gemeinschaftlich genutzt werden.

### Immer mehr Pedelecs auch bei Personen mit geringer Nutzungsintensität

Personen, die ein Zweirad mit elektrischer Unterstützung nutzen, legen im Mittel mehr Kilometer zurück. Die durchschnittliche Fahrleistung am Stichtag von Personen mit Fahrrad- bzw. Pedelecnutzung an diesem Tag beträgt 9 Kilometer bei konventionellen Fahrrädern und 14 Kilometer bei Pedelecs. Während diese Kilometerzahl für konventionelle Räder seit 2017 nahezu gleich geblieben ist, ist die Tagesfahrleistung von Pedelec-Nutzerinnen und -Nutzern um 2 Kilometer gesunken. Dies deutet darauf hin, dass heute im Vergleich zu früher auch Personen mit geringerer Nutzungsintensität auf ein Pedelec zugreifen, eher selten dagegen Personen, die zuvor gar nicht mit dem Rad unterwegs waren. Dies führt unter dem Strich zu einer gestiegenen Anzahl von Pedelecs in deutschen Haushalten und einer geringen Tagesfahrleistung. Tabelle 32 zeigt die Nutzungshäufigkeit sowie die zurückgelegten Entfernung für Fahrräder und Pedelecs nach Altersgruppe, Geschlecht und Raumtyp.

Tabelle 30

#### Verkehrsleistung mit konventionellen Fahrrädern und Pedelecs an einem durchschnittlichen Tag nach Altersgruppen

	2023			2017		
	konventionelle Fahrräder	Pedelecs	gesamt	konventionelle Fahrräder	Pedelecs	gesamt
<i>tägliche Fahrleistung in Mio. Personenkilometer</i>	Mio. km	Mio. km	Mio. km	Mio. km	Mio. km	Mio. km
<b>GESAMT</b>	<b>81</b>	<b>34</b>	<b>115</b>	<b>93</b>	<b>9</b>	<b>101</b>
<b>ALTERSGRUPPEN</b>						
0 bis 9 Jahre	4	2*	6	4	0	4
10 bis 19 Jahre	10	1	11	12	0	12
20 bis 29 Jahre	10	2	12	12	0	12
30 bis 39 Jahre	12	3	15	14	0	14
40 bis 49 Jahre	11	5	16	15	1	16
50 bis 59 Jahre	16	7	23	17	2	19
60 bis 69 Jahre	11	8	19	11	2	13
70 bis 79 Jahre	5	5	10	7	2	10
80 Jahre und älter	2	1	3	1	0	2

Berechnung ohne imputierte Werte; Summenabweichungen bei Gesamt rundungsbedingt; \* darunter auch als Mitfahrende auf Pedelecs

## Keine generell höhere Nutzungshäufigkeit durch Pedelecs

Die Vervierfachung der Verkehrsleistung von Pedelecs seit 2017 wirft die Frage auf, ob Personen dadurch insgesamt häufiger das Fahrrad nutzen. Tabelle 33 vergleicht die übliche Fahrrad-Nutzungshäufigkeit zwischen den Jahren 2017 und 2023 getrennt nach Altersgruppen, Regionaltypen, ökonomischem Status der jeweiligen Befragten sowie dem höchsten Bildungsabschluss. In der Gesamtbevölkerung hat der Anteil derjenigen, die regelmäßig Fahrrad fahren, um knapp 2 Prozent abgenommen. Ein Rückgang des Fahrradanteils am Modal Split ist im gleichen Zeitraum nicht zu verzeichnen, jedoch hat die Mobi-

litätsquote insgesamt abgenommen. In allen soziodemografischen Gruppen ist der Anteil an regelmäßig Fahrradfahrenden mit Pedelec gewachsen, diese Personen sind jedoch bereits vor der Anschaffung des Pedelecs regelmäßig Fahrrad gefahren. Insgesamt hat der Pedelec-Boom also nicht zur Erschließung neuer Gruppen von Nutzenden für das Verkehrsmittel Fahrrad geführt.

Unterschiede in der Nutzungshäufigkeit zeigen sich auch zwischen den Bundesländern. Die drei Stadtstaaten Bremen, Berlin und Hamburg weisen die höchsten Anteile von Personen mit täglicher Fahrradnutzung auf. Im Saarland sowie in Thüringen und Rheinland-Pfalz nutzen hingegen 62 Prozent bezie-

Tabelle 31

### Fahrrad- und Pedelec-Bestand nach Raumtyp, Haushaltstyp und ökonomischem Status

	Pedelecs pro 1.000 Einwohner	Fahrräder pro 1.000 Einwohner	Gesamt
	Anzahl	Anzahl	Anzahl
<b>GESAMT</b>	<b>142</b>	<b>842</b>	<b>984</b>
<b>RAUMTYP</b>			
<b>Stadtregion</b>			
Metropole	92	940	1.031
Regiopole und Großstadt	133	852	985
Mittelstadt, städtischer Raum	152	845	998
kleinstädtischer, dörflicher Raum	158	835	993
<b>ländliche Region</b>			
zentrale Stadt	149	845	994
Mittelstadt, städtischer Raum	165	802	967
kleinstädtischer, dörflicher Raum	159	757	916
<b>HAUSHALTSTYP</b>			
junge HH (unter 35 Jahren)	75	955	1.030
Familien-HH	101	892	993
HH mit Erwachsenen	188	905	1.093
HH mit Personen ab 65 Jahre	182	593	775
<b>ÖKONOMISCHER STATUS</b>			
sehr niedrig	71	618	688
niedrig	130	634	764
mittel	143	726	869
hoch	153	907	1.060
sehr hoch	152	1.086	1.238

hungsweise jeweils knapp 50 Prozent der hier befragten Personen ab 14 Jahren nie oder fast nie ein Fahrrad. Die Differenzierung der Nutzungshäufigkeit nach Bundesländern zeigt Abbildung 61. Analog dazu ist die Differenzierung nach Altersgruppen in Abbildung 62 grafisch dargestellt.

### Zufriedenheit mit Radverkehrsbedingungen nicht ausreichend

Ein möglicher Grund dafür, dass der Radverkehr keine Zuwächse bei den Nutzenden verzeichnet, könnte in der sinkenden Zufriedenheit liegen: Seit 2017 hat die Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation für das Fahrrad abgenommen – ebenfalls bezogen auf

**Tabelle 32**

#### Anteil Personen mit Nutzung von konventionellen Fahrrädern und Pedelecs am Berichtstag mit zurückgelegten Entfernungen

	Personenanteile mit Nutzung von Fahrrad und Pedelec am Stichtag		Tagesstrecke mit Fahrrad und Pedelec von Personen, die diese Verkehrsmittel am Stichtag nutzen	
	konventionelles Fahrrad	Pedelec	konventionelles Fahrrad	Pedelec
GESAMT	10	3	9	14
<b>ALTERSGRUPPEN</b>				
0 bis 9 Jahre	13	4	4	7
10 bis 19 Jahre	17	1	7	12
20 bis 29 Jahre	10	2	11	13
30 bis 39 Jahre	11	3	11	13
40 bis 49 Jahre	11	4	11	15
50 bis 59 Jahre	11	4	12	16
60 bis 69 Jahre	9	5	11	17
70 bis 79 Jahre	6	4	10	18
80 Jahre und älter	4	2	7	12
<b>GESCHLECHT</b>				
männlich	11	3	11	16
weiblich	9	3	8	13
<b>RAUMTYP</b>				
<b>Stadtregion</b>				
Metropole	15	3	10	15
Regiopolis und Großstadt	14	4	9	13
Mittelstadt, städtischer Raum	10	3	9	15
kleinstädtischer, dörflicher Raum	8	3	9	15
<b>ländliche Region</b>				
zentrale Stadt	12	4	9	13
Mittelstadt, städtischer Raum	9	3	9	13
kleinstädtischer, dörflicher Raum	6	2	8	16

Tabelle 33

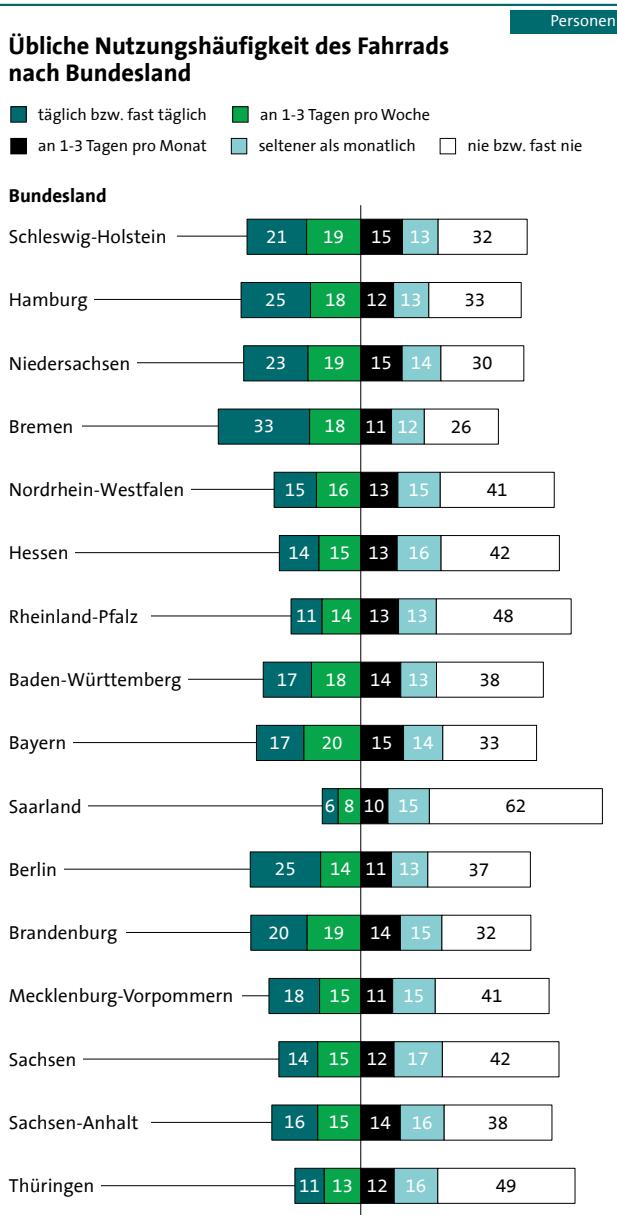
Anteil an Personen, die mindestens einmal monatlich das Fahrrad oder das Pedelec nutzen, nach Altersgruppe, Raumtyp, ökonomischem Status und Bildungsabschluss – 2017 vs. 2023

	2017			2023			Personen ohne regelmäßige Fahrradnutzung: Veränderung 2023 ggü. 2017	
	Personen, die mindestens einmal monatlich das Fahrrad nutzen		Personen ohne regelmäßige Fahrradnutzung	Personen, die mindestens einmal monatlich das Fahrrad nutzen		Personen ohne regelmäßige Fahrradnutzung		
	kein Pedelec verfügbar	Pedelec verfügbar		kein Pedelec verfügbar	Pedelec verfügbar			
	%	%	%	%	%	%	Trend	
<b>GESAMT</b>	<b>45</b>	<b>5</b>	<b>50</b>	<b>33</b>	<b>15</b>	<b>52</b>	<b>↗</b>	
<b>ALTERSGRUPPEN</b>								
14 bis 19 Jahre	61	1	38	55	4	41	↗	
20 bis 29 Jahre	48	1	51	40	6	54	↗	
30 bis 39 Jahre	50	2	48	39	13	48	→	
40 bis 49 Jahre	53	3	44	39	16	45	↗	
50 bis 59 Jahre	47	6	47	34	19	47	→	
60 bis 69 Jahre	41	10	49	28	21	50	↗	
70 bis 79 Jahre	32	9	59	21	18	61	↗	
80 Jahre und älter	18	4	78	13	8	79	↗	
<b>RAUMTYP</b>								
<b>Stadtregion</b>								
Metropole	49	2	49	43	10	47	↘	
Regiopolis und Großstadt	44	4	52	35	13	51	↘	
Mittelstadt, städtischer Raum	45	6	49	33	16	51	↗	
kleinstädtischer, dörflicher Raum	45	6	49	30	16	54	↗	
<b>ländliche Region</b>								
zentrale Stadt	47	5	48	33	15	52	↗	
Mittelstadt, städtischer Raum	41	6	53	30	17	54	↗	
kleinstädtischer, dörflicher Raum	42	5	52	26	17	58	↗	
<b>ÖKONOMISCHER STATUS</b>								
sehr niedrig	42	3	55	30	7	63	↗	
niedrig	41	4	56	27	13	60	↗	
mittel	40	6	54	30	14	56	↗	
hoch	52	4	43	35	16	49	↗	
sehr hoch	54	5	41	44	17	38	↘	
<b>BILDUNGSABSCHLUSS</b>								
(noch) ohne Abschluss	59	1	40	51	4	45	↗	
Haupt-/Volksschulabschluss, POS 8. Klasse	33	7	59	20	17	64	↗	
Realschulabschluss, Mittlere Reife, POS 10. Klasse	43	5	53	29	16	55	↗	
Fachhochschulreife, Abitur	51	3	46	38	13	49	↗	
Hochschulabschluss (Fachhochschule/Universität)	58	4	39	46	15	40	↗	
anderer Abschluss	37	5	59	26	9	66	↗	

Personen ab 14 Jahren. Dies verwundert zunächst, da in den letzten Jahren der Fokus der Verkehrsplanung zunehmend auf dem Ausbau und der Verbesserung der Radinfrastruktur lag. Ein möglicher Grund könnten gestiegene Erwartungen an die Fahrradinfrastruktur durch sehr positive Beispieldenkungen sein. Diese hohen Erwartungen könnten zu einer Enttäuschung infolge langsamerer Fortschritte in der eigenen Kommune führen. Generell nimmt die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation im Radverkehr mit

zunehmendem Alter leicht ab. Abbildung 63 zeigt den Vergleich der mittleren Radverkehrszufriedenheit zwischen den Jahren 2017 und 2023 nach Altersgruppen. Als Maßeinheit dienen Schulnoten zwischen 1 und 6. Abbildung 64 setzt die Zufriedenheit in Bezug zu den Regionaltypen. Es zeigt sich, dass an Orten mit einem höheren Radverkehrsanteil nicht automatisch eine hohe Zufriedenheit herrscht. In Metropolen liegt der größte Radverkehrsanteil unter den Regionaltypen vor, gleichzeitig ist die Zufriedenheit mit der Radverkehrssituation dort jedoch am geringsten. Auch ist festzuhalten, dass sich sowohl Bewertungen wie Modal Split des Radverkehrs im unteren Erwartungsquadranten befinden. Die Anteile liegen bezogen auf die Raumtypen durchweg unter der 20-Prozent-Schwelle, die Durchschnittsnoten deutlich unter der Note 2, mitunter auch unter der Note 3.

Abbildung 61



### Teenager sind die Spitzenreiter auf dem Rad

Mehr als jede vierte Person zwischen 10 und 20 Jahren nutzt das Fahrrad täglich bzw. fast täglich. Damit sind die unter 20-Jährigen die Altersgruppe mit dem höchsten Anteil häufiger Fahrradnutzung. Abbildung 62 zeigt hierzu die Häufigkeit der Fahrradnutzung nach Altersgruppen. Auf die Raumtypen bezogen weisen Städte den höchsten Anteil an Personen auf,

Abbildung 62

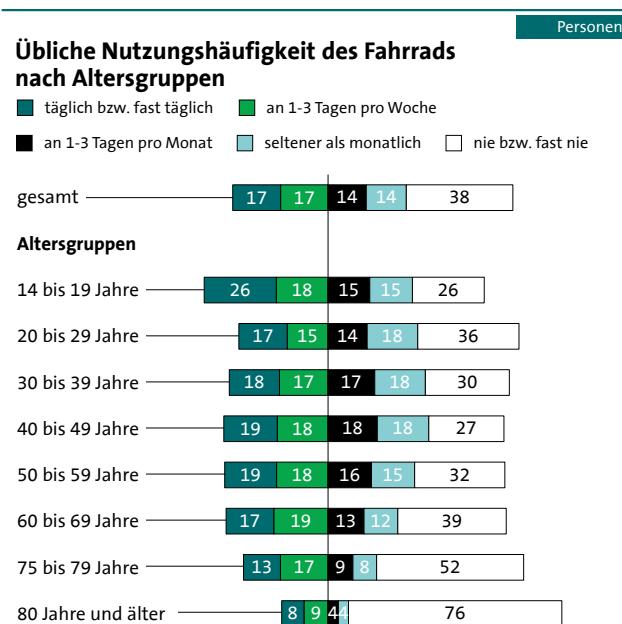
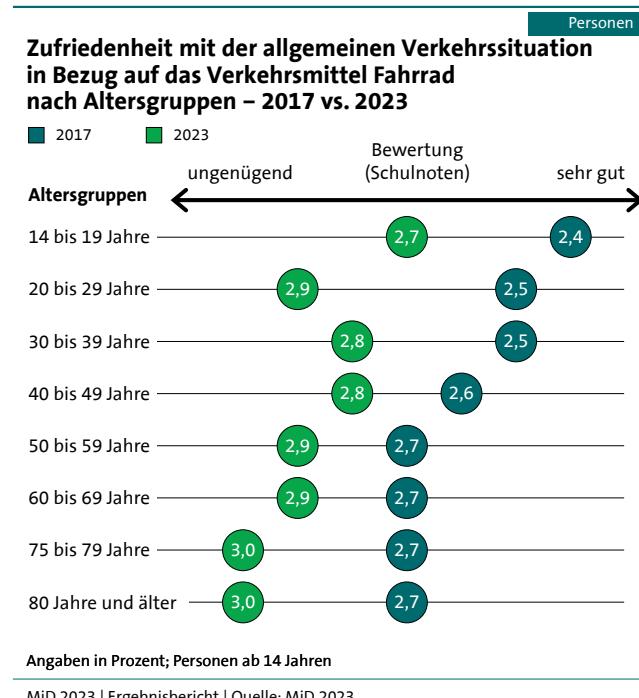


Abbildung 63

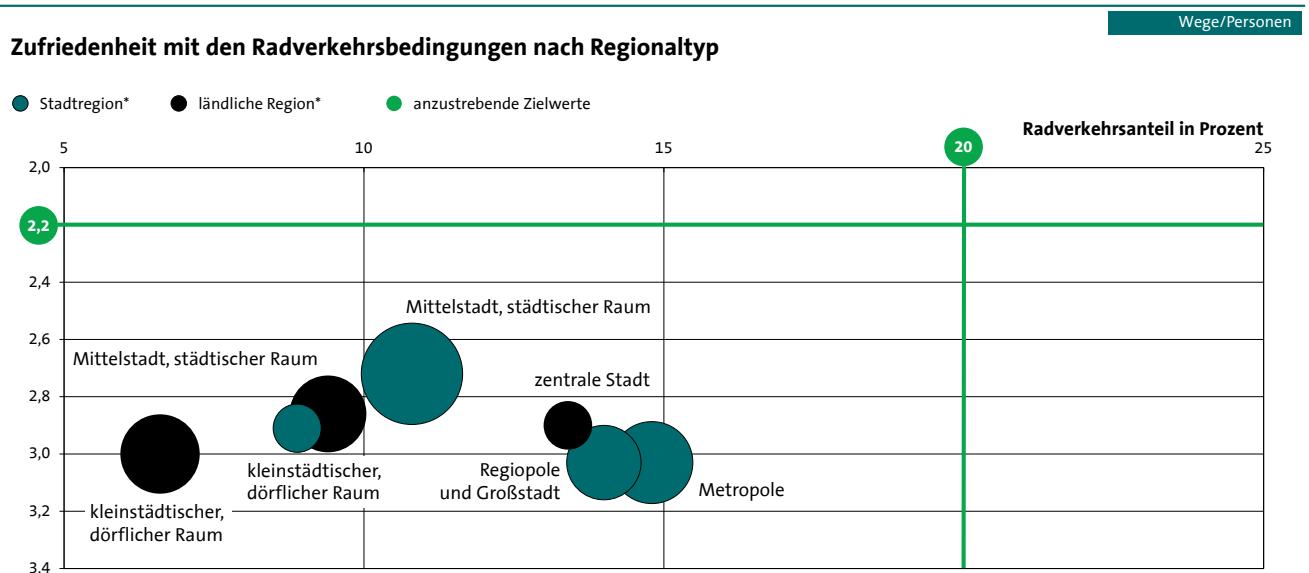


die mindestens einmal wöchentlich das Fahrrad nutzen. In Metropolen liegt dieser Anteil bei 41 Prozent gegenüber 27 Prozent in kleinstädtischen bzw. dörflichen Räumen. Der Anteil der Personen, die nie das Fahrrad nutzen, unterscheidet sich zwischen den Regionstypen nur unwesentlich und liegt überall im Bereich zwischen 35 und 41 Prozent.

### Pedelecs nun auch im Trend bei Jüngeren

Gerade ältere Menschen gelten oft als Hauptzielgruppe von Pedelecs: Mit der elektrischen Unterstützung können sie ihre Kräfte schonen und dennoch aktiv und beweglich am Verkehr teilnehmen. Dies trifft insofern zu, als dass in der Gruppe der 60- bis 69-Jährigen jeder Zwanzigste an einem durchschnittlichen Werktag ein Elektrofahrrad nutzt, was der höchste Anteil unter allen Altersgruppen ist. Seit 2017 hat sich die Zahl der Pedelec-Nutzerinnen und -Nutzer jedoch in allen Alterssegmenten vervielfacht und gerade die jüngeren Altersgruppen haben aufgeholt. Während der Anteil der werktäglichen Pedelec-Nutzenden bei den über 60-Jährigen um Faktor zwei bis drei zugenommen hat, hat sich der Anteil bei den unter 40-Jährigen seit 2017 verzehnfacht. Dies unterstreicht, dass Elektrofahrräder mittlerweile zu einer weithin akzeptierten Mobilitätsoption geworden sind

Abbildung 64



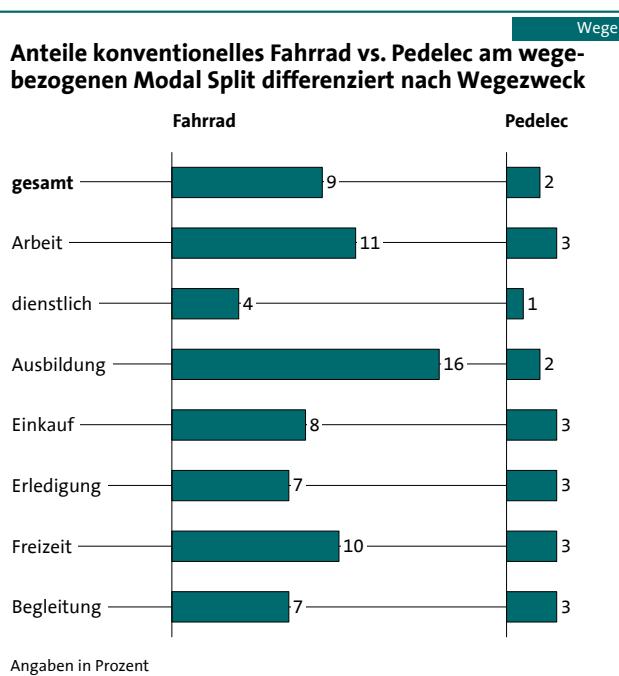
\*Kreisgröße proportional zum Bevölkerungsanteil  
Radverkehrsanteil Wege: Angaben in Prozent; Zufriedenheit: Personen ab 14 Jahren, Durchschnittsbewertung Notenskala 1-6

und auch von Personen genutzt werden, die körperlich voll leistungsfähig sind.

### Fahrradfahrten zur Arbeit häufig elektrisch unterstützt

Ein weiterer Aspekt, der die Einordnung des Pedelecs als Verkehrsmittel primär für Menschen im Rentenalter relativiert, ist seine Nutzung für Arbeitswege: Knapp ein Viertel aller mit dem Fahrrad zurückgelegten Pendelwege erfolgt mit elektrischer Unterstützung. Ein vergleichbarer Anteil zeigt sich bei Wegen zum Einkaufen, für Erledigungen, zur Freizeitgestaltung sowie zur Begleitung. Bei Ausbildungswegen, die überwiegend von sehr jungen Personen zurückgelegt werden, ist der Anteil hingegen geringer, so dass das Pedelec in diesem Kontext nur eine untergeordnete Rolle spielt. Abbildung 65 veranschaulicht die Anteile der mit konventionellen Fahrrädern bzw. mit Pedelecs zurückgelegten Wege am gesamten Verkehrsaufkommen nach Wegezweck. Bei der Betrachtung des Modal Split nach Verkehrsleistung ist der Anteil der Pedelecs gegenüber den konventionellen Fahrrädern über alle Wegezwecke hinweg höher. Der Grund dafür ist die höhere durchschnittliche Wegelänge der Pedelecs.

Abbildung 65



### Lastenräder bleiben bisher eine Nische

Lastenfahrräder gelten als alternatives, umweltfreundliches Verkehrsmittel für etwas komplexere Transportaufgaben im Alltag, allerdings mit geringerer Reichweite und Nutzlast als beim Pkw. Sie sind je nach Bauart sowohl für die Beförderung von Passagieren als auch für den Transport von Gütern geeignet. In der MiD 2023 wurde daher auch die übliche Nutzungshäufigkeit von Lastenrädern erfasst, erneut bezogen auf die Teilgruppe ab 14 Jahren und damit nicht für mögliche jüngere Mitfahrerinnen und Mitfahrer in der „Lastenabteilung“.

Obwohl Lastenräder eine Lösung für alltägliche Transportaufgaben darstellen können, sind sie im Straßenverkehr eine Randerscheinung: Über 97 Prozent der Personen in Deutschland nutzen dieses Verkehrsmittel nie bzw. fast nie. Unterschiede in der Nutzungshäufigkeit zeigen sich jedoch zwischen den verschiedenen Regionstypen, wie Abbildung 67 verdeutlicht.

Der zentrale Einsatzkontext von Lastenrädern ist die urbane Mobilität in den Metropolen. Dort nutzen im Vergleich zum Bundesdurchschnitt doppelt so viele Menschen mindestens gelegentlich ein solches Fahrzeug. Auch bei noch genauerer Differenzierung der

Abbildung 66

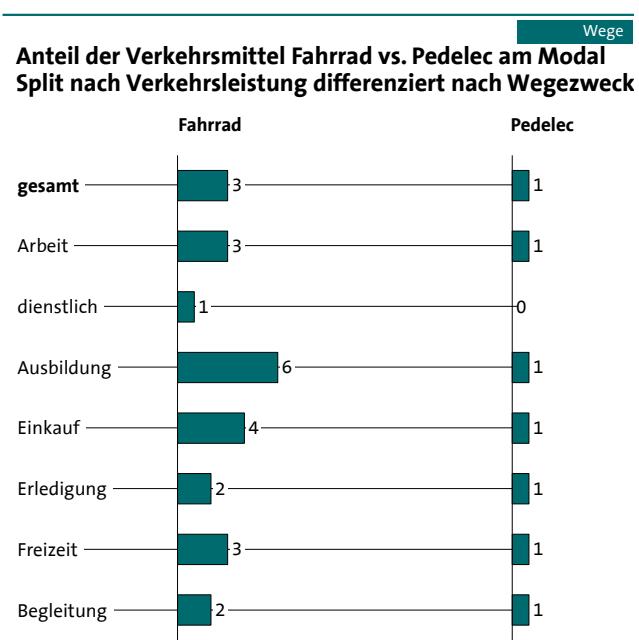
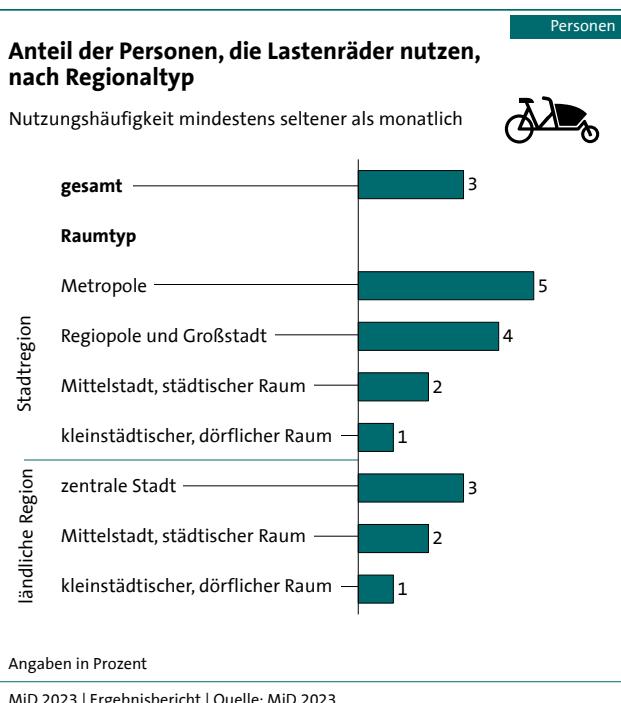


Abbildung 67



Ortslage sind Unterschiede erkennbar. Innerhalb der Metropolen konzentriert sich die Lastenradnutzung wiederum auf den zentralen Stadt kern. In diesen dicht besiedelten Innenstadtbereichen nutzen über 2 Prozent der Menschen täglich oder fast täglich ein Lastenfahrrad. Dieser Anteil fällt, wie auch bei allen anderen Regionstypen, in Richtung der Stadträder innerhalb einer Kommune hin ab, so dass in Ortsrandlagen auch der Metropolen der Anteil der Personen mit täglicher Lastenradnutzung verschwindend gering ist. Das Lastenrad ist also bislang ein Teil mancher innerstädtischer Wohnquartiere, kaum darüber hinaus.

Je höher die Pkw-Verfügbarkeit am Berichtstag ist, desto geringer fällt die Nutzungshäufigkeit von Lastenfahrrädern aus. Das deutet darauf hin, dass einige Personen Lastenräder tatsächlich als Pkw-Ersatz verwenden. Zugleich gibt es keine Hinweise darauf, dass diese Nutzung vornehmlich aus ökonomischen Erwägungen durch Haushalte mit geringem Einkommen erfolgt. Im Gegenteil: Knapp 4 Prozent der Personen aus Haushalten mit sehr hohem ökonomischem Status verwenden Lastenräder, während in Haushalten mit sehr geringem ökonomischen Status nur etwas mehr als ein Prozent der Personen darauf zurückgreifen. Eine weitere Gruppe mit einem überproportional

hohen Nutzungsanteil sind Mitglieder von Carsharing-Organisationen. Hier nutzt mehr als jede zehnte Person zumindest gelegentlich ein Lastenfahrrad.

### Ein anderer Aspekt der üblichen Nutzung: Multimodalität ist unter Radfahrenden die Regel

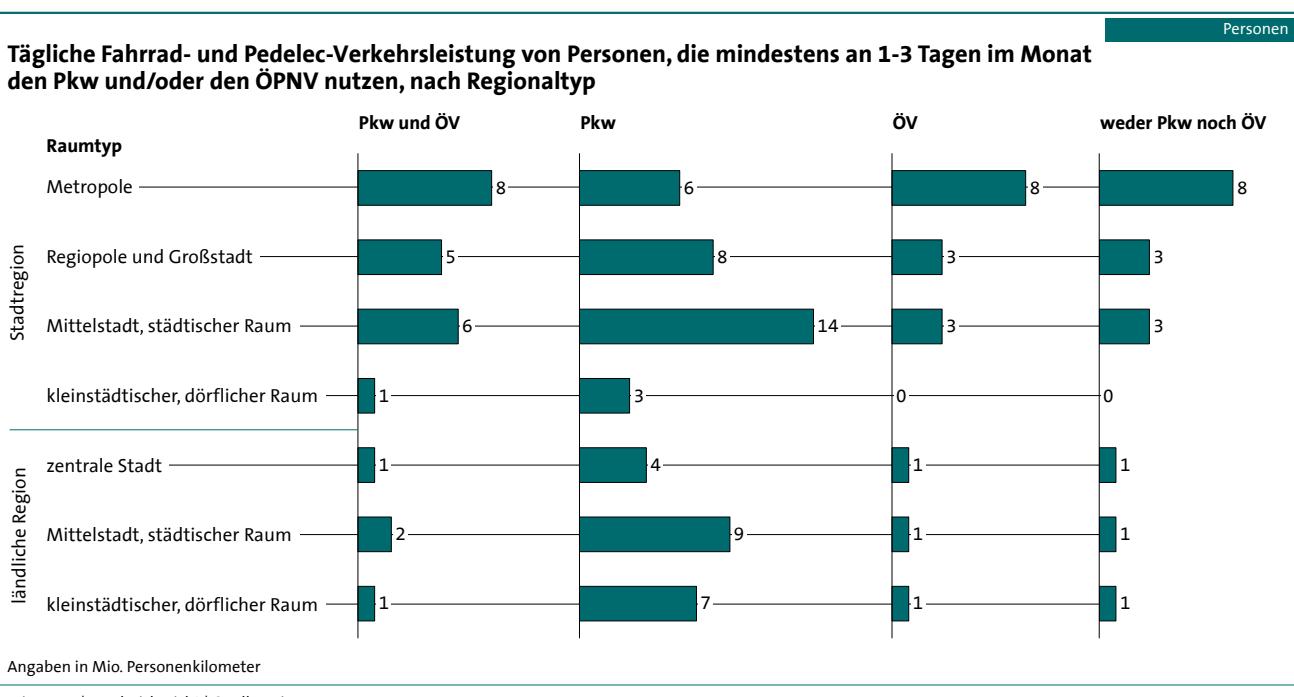
Im öffentlichen Diskurs dominiert häufig die Auffassung, Rad- und Autofahrende seien zwei voneinander getrennte Gruppen, die im Verkehr in Konkurrenz zueinander stehen. Interessant ist daher, welcher Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer auf Personen entfällt, die auch regelmäßig Auto oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Abbildung 68 zeigt hierzu für die verschiedenen Regionaltypen, welcher Anteil der Radverkehrsleistung auf Personen entfällt, die zugleich regelmäßig per Pkw und/oder im ÖPNV unterwegs sind. Als regelmäßig gilt dabei eine Nutzung des jeweiligen Verkehrsmittels an einem bis drei Tagen im Monat oder häufiger. Es zeigt sich, dass die Gruppe der Radfahrenden, die weder Pkw noch ÖPNV regelmäßig nutzt, über alle Regionaltypen hinweg klein ist, mit einem maximalen Anteil von 13 Prozent in den Regiopolen und Großstädten. Der größte Anteil an Radfahrenden, die selbst nicht regelmäßig mit einem Pkw am Verkehr teilnehmen, ist mit gut 40 Prozent in Metropolen zu beobachten. Insgesamt entfallen drei Viertel der mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer auf Personen, die auch Auto fahren. Dies weist darauf hin, dass die Darstellung von Rad- und Autofahrenden als klar getrennte und konkurrierende Gruppen die tatsächlichen Überschneidungen nur unzureichend abbildet.

### Fahrrad und Freizeitverkehr – nur dort oder auch zu anderen Anlässen?

Ein Nutzungsszenario, das auf individueller Ebene zu besonders hohen Fahrleistungen führen kann, ist die Nutzung des Fahrrads als Sportgerät. Ein verwandter Einsatzzweck sind Spazierfahrten. Es stellt sich die Frage, ob Personen, die selten Fahrrad fahren, das Rad überproportional häufig als Freizeit- oder Sportgerät nutzen, statt als Verkehrsmittel zur alltäglichen Ortsveränderung mit anderen Anlässen.

Zur Untersuchung dieser Frage wurden Fahrradfahrten in drei Kategorien eingeteilt: Pendelwege, Fahrten mit dem Wegezweck Sport oder Spazierfahrt sowie alle übrigen Fahrradwege. Der Vergleich der gefahrenen Kilometer ist in Tabelle 34 dargestellt.

Abbildung 68



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Erwartungsgemäß zeigen Personen mit täglicher Fahrradnutzung den höchsten Anteil an Pendelwegen bezogen auf ihre Gesamtfahrleistung. Bei Personen mit wöchentlicher oder monatlicher Nutzung ist der Anteil der Fahrten mit Sport- oder Spazierzweck jedoch nur unwesentlich höher als bei den täglichen Nutzenden. Dieses Ergebnis ist jedoch mit einer Einschränkung zu interpretieren: In der Kategorie „übrige Radwege“ können weitere Sport- oder Spazierfahr-

ten enthalten sein, deren Wegezweck nur in groben Kategorien erfasst wurde. Diese Fahrten lassen sich daher innerhalb der Freizeitfahrten nicht genauer zuordnen. Es bleibt aber der Befund, dass die alleinige Freizeitnutzung des Fahrrads – ob konventionell oder elektrisch – eher die Ausnahme darstellt. Wer fahrraderprobt ist, bleibt in der Regel nicht nur dabei, sondern setzt auch bei anderen Anlässen auf das Rad.

Tabelle 34

## Anteil der Fahrradfahrleistung nach Wegezweck und Häufigkeit der Fahrradnutzung

übliche Nutzungshäufigkeit Fahrrad oder Pedelec	Wegezweck			tägliche Gesamt- fahrleistung*
	Pendelwege	Sport oder Spazierfahrt	übrige Wege per Rad	
%	%	%	Mio. km	
täglich bzw. fast täglich	25	11	64	59
an 1-3 Tagen pro Woche	13	17	70	19
an 1-3 Tagen pro Monat	7	15	78	3
seltener als monatlich	7	4	89	1
nie bzw. fast nie	11	5	84	2

\* fehlende Gesamtfahrleistung bedingt durch Personen mit unbekannter Nutzungshäufigkeit

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

## Kleine Fahrradbilanz – ein Mehr ist voraussetzungsvoll

In das Fahrrad werden große Erwartungen gesetzt. Noch kann es diese nicht vollständig erfüllen. Zwar verändert sich der Bestand und viele Fahrradfahrende haben in den letzten Jahren ihre eigene Fahrradflotte modernisiert oder sogar vergrößert. Die E-Unterstützung hat dabei zu mehr geradelten Kilometern geführt. Aber noch bedeutet dies eher eine Verstetigung dieser Verkehrsmittelwahl in dem Segment derjenigen, die auch schon vor den E-Zeiten und einer Radverkehrsdiskussion auf das Rad gesetzt hatten. Die Fahrradabstinenten konnten nicht in dem erhofften Umfang erreicht werden. Eine Ursache dafür legen die gemessenen niedrigen Zufriedenheiten mit den Bedingungen der Fahrradnutzung nahe. Oft werden diese schlecht beurteilt. Hintergrund sind vermutlich – die MiD differenziert hier nicht – der Zustand von Radwegen und das Sicherheitsgefühl und Wohlfühlen im Verkehr, wenn man sich für das Fahrrad entschieden hat. Dazu gehören weniger punktuelle Verbesserungen, die oft zu beobachten sind, sondern vielmehr die größere Aufgabe einer durchgängig verbesserten Fahrradinfrastruktur. Dies bleibt die Achillesferse des Radverkehrs. Erst wenn sie Hand in Hand mit den umfassenden technologischen Sprüngen der Fahrradtechnik einhergeht, werden signifikante Zuwächse des Radverkehrs zu erwarten sein. Dazu gehört auch eine fahrradorientiertere Mobilitätskultur. Die MiD 2023 zeigt hier im Deutschland-Querschnitt noch wenige Erfolge, in einzelnen lokalen Fenstern jedoch schon. Dies sind jedoch oft Städte, die sich bereits seit längerer Zeit um ihre Fahrradausrichtung bemühen und oft viele Jahre benötigen, um diesbezügliche Früchte zu ernten. Aber es gibt diese Beispiele und sie sollten andere Kommunen ermutigen, einen ähnlichen Weg zu gehen.



## 11. Zufußgehen – die Basis der Mobilität

Eine der deutlichsten Entwicklungen der Alltagsmobilität in Deutschland seit 2017 ist die Zunahme des Fußverkehrs – sowohl in Bezug auf die Wegeanzahl als auch auf die insgesamt zurückgelegten Kilometer. Trotz dieser Entwicklung wird die Bedeutung des Zufußgehens bisher oft unterschätzt. Dabei handelt es sich um die ursprünglichste Form menschlicher Fortbewegung. Sie ist die erste, die erlernt wird, und auch im höheren Lebensalter behält sie eine zentrale Funktion. Zwar sind die zu Fuß zurückgelegten Distanzen zumeist gering, dennoch stellen Fußwege einen wesentlichen Bestandteil der alltäglichen Mobilität vieler Menschen dar.

Die MiD bietet drei Zugänge, den Fußverkehr zu untersuchen. Eine zentrale Möglichkeit sind die Angaben zur Mobilität am Stichtag. Nach dem in der Verkehrswissenschaft etablierten Prinzip des Hauptverkehrsmittels beziehen sich Fußwege hier auf reine Fußwege. Sobald neben „zu Fuß“ ein weiteres Verkehrsmittel angegeben wird, wird der gesamte Weg diesem Verkehrsmittel zugerechnet. Grund dafür ist die Annahme, dass auf dieses der größere Streckenanteil entfällt. Darüber hinaus gibt es die Frage zur generellen Häufigkeit des Zufußgehens, anhand der unterschiedlichen Nutzungsgruppen gebildet werden können. Schließlich liegen für eine Teilstichprobe die Wege nach Etappen differenziert vor, wodurch insbesondere die Fußanteile in intermodalen Wegen – also Wegen mit mehreren genutzten Verkehrsmitteln – sichtbar werden.

In diesem Kapitel kommen alle drei Auswertungsmöglichkeiten zur Anwendung. Zunächst wird die Zeitreihe betrachtet, um die Entwicklung des Fußverkehrs einzuordnen. Daran anschließend wird untersucht, wer zu Fuß unterwegs ist, wie hoch die Zufriedenheit beim Zufußgehen ausfällt und welche Rolle das Zufußgehen bei intermodalen Wegen spielt.

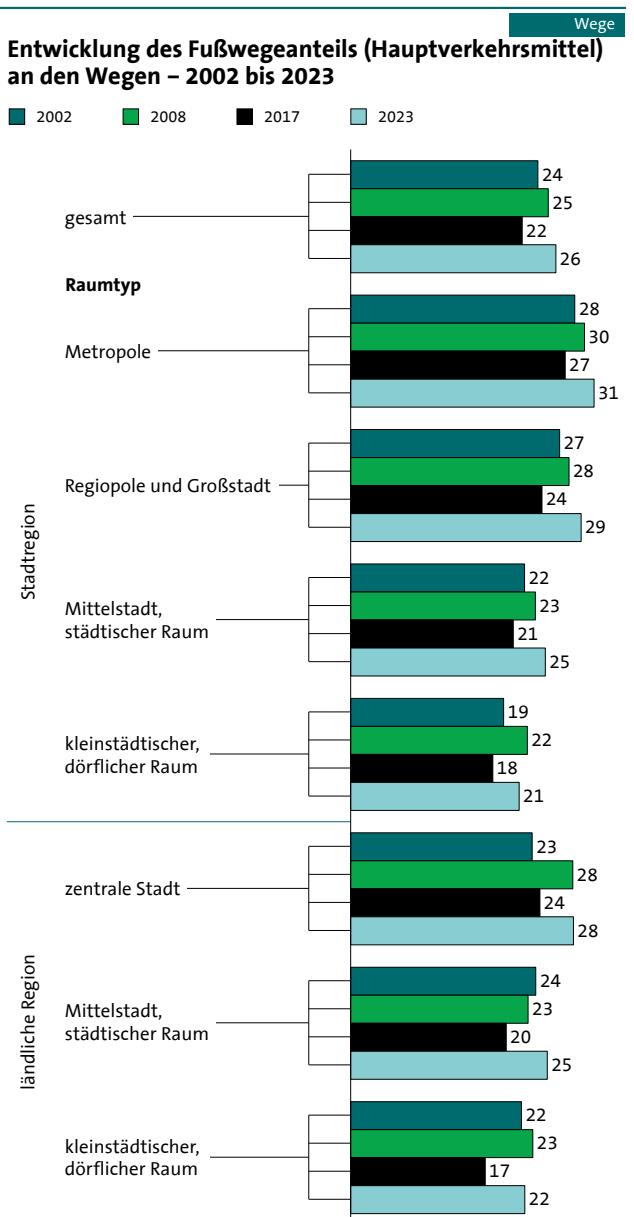
### Fußverkehr – höherer Anteil im urbanen Raum und stetes Wachstum seit 2002

Zwischen 2017 und 2023 hat der Wegeanteil „zu Fuß“ besonders stark zugenommen. Mit Blick auf die gesamte Zeitreihe von 2002 bis 2023 ist der Fußanteil im Jahr 2017 jedoch besonders niedrig ausgefallen. Insgesamt ergibt sich von 2002 bis 2023 ein leichtes, aber dafür stetiges Wachstum. Dies trifft auch auf die meisten Raumkategorien zu. So hat der Fußwegeanteil in den Stadtregionen mit Ausnahme des klein-

städtisch dörflichen Raums jeweils um rund 3 Prozentpunkte zugenommen, in den zentralen Städten der ländlichen Region um 5 Prozentpunkte. Lediglich in den sehr dünn besiedelten Regionen ergibt sich kein klares Bild, hier bleibt der Anteil weitgehend stabil.

Die Interpretation dieser Werte gestaltet sich schwierig. Die Corona-Pandemie hat der Nahmobilität einen vorübergehenden Schub verliehen. Ob dadurch ein

Abbildung 69



Angaben in Prozent, alle Wege; MiD 2002, 2008, 2017, 2023

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

möglicherweise bestehender Trend um 2017 unterbrochen wurde und in welchem Maß das Jahr 2023 noch von den pandemiebedingten Effekten beeinflusst ist, wird erst die längerfristige Entwicklung zeigen.

Generell lässt sich in allen MiD-Erhebungen ein klarer Zusammenhang zwischen Siedlungsdichte und Fußwegeanteil erkennen. Je höher die Siedlungsdichte, umso höher fällt der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege aus. Im Jahr 2023 wird der höchste Wert mit 31 Prozent in den Metropolen gemessen, der niedrigste mit 21 bis 22 Prozent im kleinstädtisch-dörflichen Raum – unabhängig davon, ob sich dieser innerhalb einer Stadtregion oder einer ländlichen Region befindet.

### Im Fußverkehr ergibt sich ein deutliches Plus bei den Wegelängen

Nicht nur der Anteil der Fußwege, sondern auch deren Länge hat im Zeitverlauf zugenommen, von durchschnittlich 1,3 Kilometer im Jahr 2002 auf 1,7 Kilometer im Jahr 2023 (Tabelle 35). Auf diesem Niveau entspricht dies einer Zunahme um rund ein Viertel. Beim Zufußgehen zeigt sich damit wie auch bei den anderen Verkehrsmitteln über die Jahre eine deutliche Erhöhung der Distanzen. Dies gilt auch für die Tagesstrecke. Werden nur mobile Personen mit mindestens einem Fußweg betrachtet, hat sich die durchschnittliche tägliche Wegstrecke von rund 3 Kilometern im Jahr 2002 auf nun 4 Kilometer im Jahr 2023 erhöht.

Mit Blick auf die lange Zeitreihe ist die insgesamt in Deutschland zurückgelegte Anzahl reiner Fußwege dagegen mehr oder weniger konstant geblieben, auch wenn sie aufgrund des niedrigen Wertes gegenüber 2017 zugenommen hat. Dies gilt sowohl für die durchschnittliche Anzahl dieser Fußwege von mobilen Personen mit mindestens einem solchen Weg als auch in der Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung.

Wird der Anteil der Personen mit mindestens einem Fußweg am Stichtag betrachtet, zeigt sich in der Zeitreihe eine leichte Abnahme. Ausschlaggebend hierfür ist vor allem die gesunkene Mobilitätsquote, also haben 2023 insgesamt weniger Personen das Haus verlassen. Werden ausschließlich mobile Personen betrachtet, berichten – genau wie 2002 – 40 Prozent der Befragten, dass sie mindestens einen Fußweg zurückgelegt haben. Es gehen damit nicht mehr Personen zu Fuß, sondern vergleichbar viele legen längere Wege zurück. Zusammenfassend lässt sich sagen: Das enorme Plus bei den Personenkilometern im Fußverkehr resultiert vor allem aus den gestiegenen Fußwegeabständen.

### Zufußgehen gehört für zwei Drittel der Befragten zum festen Bestandteil der Alltagsmobilität

Ob eine Person am vorgegebenen Stichtag einen Fußweg zurücklegt oder nicht, ist teilweise zufallsabhängig. Das an einem einzelnen Tag beobachtete Verhalten bildet immer nur einen Ausschnitt der Gesamtmobilität einer Person ab. Hilfreich ist daher die Frage nach der allgemeinen Nutzungshäufigkeit

Tabelle 35

#### Fußverkehr: Durchschnitts- und Absolutwerte – 2002 bis 2023

	2002	2008	2017	2023	
durchschnittliche Wegelänge	1,3	1,4	1,5	1,7	km
Tagesstrecke zu Fuß nur mobile Personen mit Fußweg	3,1	3,2	3,6	4,0	km
Anzahl Fußwege von mobilen Personen mit Fußweg	2,3	2,2	2,1	2,3	Anzahl
Wege zu Fuß	64	69	56	65	Mio. pro Tag
Personenkilometer zu Fuß	88	98	93	113	Mio. pro Tag
Anteil Personen mit Fußweg am Stichtag	34	38	32	32	%
Anteil mobiler Personen mit Fußweg am Stichtag	40	43	37	40	%

der Verkehrsmittel sowie des Zufußgehens. Auf diese Weise kann unabhängig vom Berichtstag ein umfassenderes Bild des alltäglichen Fußverkehrsverhaltens der Befragten gewonnen werden.

39 Prozent der Befragten ab 14 Jahren legen nach eigener Angabe (fast) täglich auch Wege nur zu Fuß zurück, weitere 29 Prozent ein- bis dreimal pro Woche (Abbildung 70). Für zwei Drittel der Befragten sind Fußwege damit ein fester Bestandteil der Alltagsmobilität. Erwartungsgemäß zeigt sich aber auch: Je häufiger Personen zu Fuß gehen, umso eher berichten sie einen Fußweg am Stichtag (Abbildung 71). Etwa die Hälfte derjenigen, die (fast) täglich zu Fuß unterwegs sind, weist einen Fußweg am Stichtag auf. Mit abnehmender Häufigkeit des Zufußgehens sinkt dieser Anteil deutlich. Im Folgenden werden Personen mit und ohne Fußweg am Stichtag gegenübergestellt, um die Gruppe der Fußgängerinnen und Fußgänger näher zu charakterisieren.

### Frauen und Personen mit Homeoffice-Möglichkeit am Stichtag häufiger zu Fuß unterwegs

In Tabelle 36 sind die sozioökonomischen Merkmale von Personen mit und ohne Fußweg am Stichtag dargestellt. Insgesamt fallen die Unterschiede zwischen beiden Gruppen gering aus, dennoch sind einige

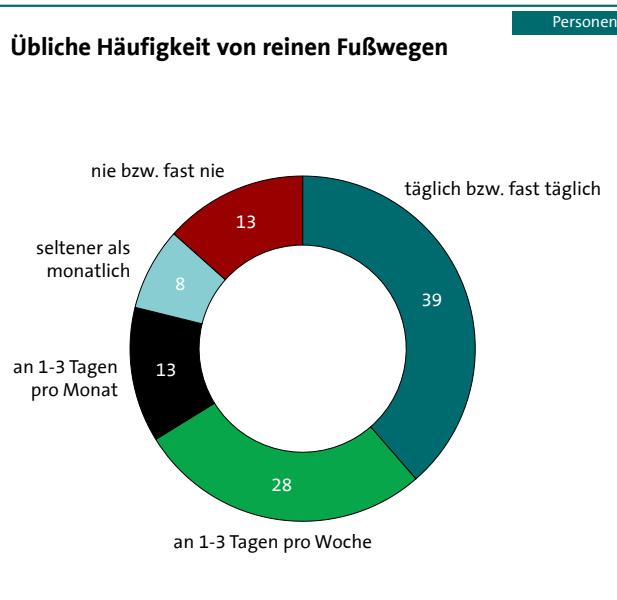
markante Abweichungen erkennbar. Ähnlichkeiten bestehen hinsichtlich Alter, sozioökonomischem Status und Haushaltstyp. In der Gruppe der Fußgängerinnen und Fußgänger sind zwar etwas mehr Kinder und ältere Personen vertreten, entsprechend ist der Anteil der „Fußgänger-Haushalte“, in denen alle Personen 65 Jahre und älter sind, leicht höher, und der sozioökonomische Status etwas geringer. Die Unterschiede bleiben jedoch moderat.

Abweichungen zeigen sich dagegen bei Geschlecht und Erwerbstätigkeit: Personen mit Fußweg sind überproportional häufig Frauen, während Erwerbstätige am Stichtag seltener einen Fußweg unternommen haben. Gleichzeitig gilt: wer die Möglichkeit zum Homeoffice hat, gehört häufiger zur Gruppe der Fußgängerinnen und Fußgänger.

### Fußgängerinnen und Fußgänger zeigen klar abweichende Mobilitätsmuster

Bei den Mobilitätskennwerten treten noch klarere Unterschiede zwischen den Gruppen zutage (Tabelle 37). Personen mit Fußweg am Stichtag leben häufiger in Haushalten ohne Auto und besitzen häufiger eine ÖPNV-Zeitkarte. Dies wirkt sich deutlich auf ihr alltägliches Mobilitätsverhalten aus: Während 48 Prozent der Personen ohne Fußweg zur Gruppe der Auto-

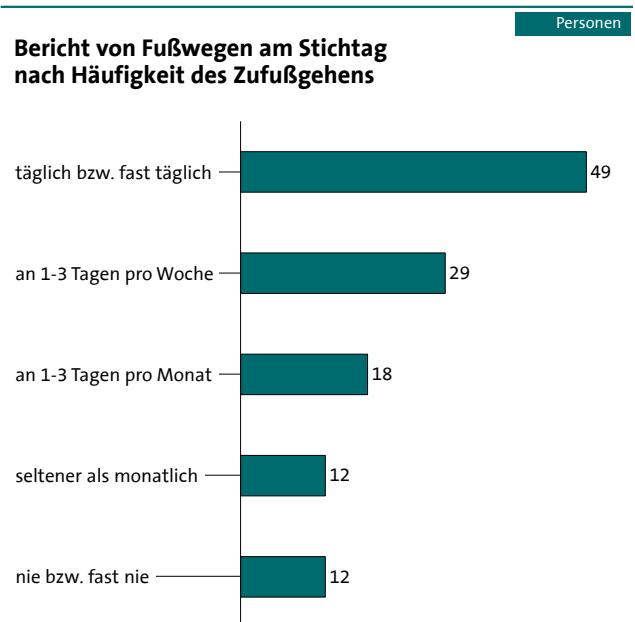
Abbildung 70



Angaben in Prozent, Personen ab 14 Jahren, ohne Stellvertreter

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 71



Angaben in Prozent, Personen ab 14 Jahren, ohne Stellvertreter

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Tabelle 36

## Sozioökonomische Merkmale von mobilen Personen mit und ohne Fußweg am Berichtstag

	Fußweg am Berichtstag		%
	ja	nein	
<b>GESCHLECHT</b>			
Männer	46	53	%
Frauen	54	47	%
<b>ALTER</b>			
Durchschnitt	44	43	<i>in Jahren</i>
0 bis 9 Jahre	12	9	%
10 bis 19 Jahre	9	10	%
20 bis 29 Jahre	10	12	%
30 bis 39 Jahre	13	13	%
40 bis 49 Jahre	11	13	%
50 bis 59 Jahre	14	17	%
60 bis 69 Jahre	15	14	%
70 Jahre und älter	16	13	%
<b>TÄTIGKEIT</b>			
erwerbstätig	46	56	%
Schüler/in, Student/in, Auszubildende/r	16	15	%
Rentner/in, Pensionär/in	23	18	%
Sonstiges	15	11	%
<b>HOMEOFFICE-MÖGLICHKEIT Besteht</b>	49	39	%
<b>SOZIOÖKONOMISCHER STATUS</b>			
sehr niedrig	9	6	%
niedrig	11	10	%
mittel	29	29	%
hoch	37	40	%
sehr hoch	15	16	%
<b>HOCHSCHULABSCHLUSS (Fachhochschule/Universität)</b>	25	22	%
<b>HAUSHALTSGRÖSSE</b>	2,6	2,8	<i>Anzahl</i>
<b>HAUSHALTSTYP</b>			
junge Haushalte (unter 35 Jahren)	9	9	%
Familien-Haushalte	39	41	%
Haushalte mit Erwachsenen	31	35	%
Haushalte mit Personen ab 65 Jahre	20	16	%

fahrenden gehören, sind es bei den Fußgängerinnen und Fußgängern nur 37 Prozent. Sie sind stattdessen etwas häufiger mit dem Fahrrad, den öffentlichen Verkehrsmitteln oder multimodal unterwegs. 8 Prozent gehören zur Gruppe der wenig mobilen Personen, die keines der drei Verkehrsmittel Auto, Fahrrad und ÖPNV im normalen Wochenverlauf nutzen und ihre Alltagswege damit mehrheitlich zu Fuß bewältigen.

Darüber hinaus legen Personen mit Fußweg am Stichtag insgesamt mehr Wege zurück und verbringen mehr Zeit im Verkehr. Ihre durchschnittliche Tagesstrecke beträgt dagegen nur rund 30 Kilometer, während Personen ohne Fußweg am Berichtstag im Schnitt etwas mehr als 50 Kilometer zurücklegen. Ob an diesem Tag ein Fußweg zurückgelegt wird oder nicht, ist damit ein deutlich differenzierendes Merkmal und nicht lediglich ein kleiner Weg neben einer ansonsten vergleichbaren Mobilität.

## Zu Fuß: wenige Arbeits- und viele Freizeitwege

Bei den zu Fuß zurückgelegten Wegen sind grundsätzlich alle Wegezwecke vertreten (Abbildung 72). Mit zwei Ausnahmen ähnelt die Verteilung der Fußwege weitgehend derjenigen aller Wege. So weisen 15 Prozent aller Wege den Zweck Arbeit auf. Da Arbeitswege überproportional lang sind, fällt ihr Anteil an Fußwegen erwartungsgemäß niedriger aus und beträgt nur 5 Prozent. Deutlich häufiger werden Fußwege hingegen aus Freizeitgründen unternommen. 37 Prozent aller Fußwege sind Freizeitwege, im Vergleich zu 29 Prozent bei allen Wegen.

Nach Raumtypen differenziert fällt der hohe Anteil der zu Fuß zurückgelegten Einkaufswege in den Metropolen auf. Dort entfällt knapp ein Viertel aller Wege auf diesen Zweck, während es im kleinstädtisch-dörflichen Raum lediglich ein Zehntel ist. In allen Raum-

Tabelle 37

### Mobilitätskennzahlen von mobilen Personen mit und ohne Fußweg am Berichtstag

	Fußweg am Berichtstag		Anzahl
	ja	nein	
DURHSCHNITTLICHE WEGEANZAHL (pro Person und Tag)	4,1	3,3	Anzahl
TAGESSTRECKE	31	52	km
DURHSCHNITTLICHE UNTERWEGSZEIT	1:52	1:37	h:min
PKW-AUSSTATTUNG			
kein Auto im Haushalt	19	10	%
ein Auto im Haushalt	47	44	%
zwei und mehr Autos	34	46	%
ÖV-ABONNEMENT *	28	23	%
MODALGRUPPEN			
Autofahrer/in	37	48	%
ÖV-Nutzer/in	10	7	%
Fahrradfahrer/in	8	6	%
Auto, Rad	20	22	%
Auto, ÖV	6	6	%
Rad, ÖV	7	5	%
Auto, Rad, ÖV	4	4	%
wenig mobile Person	8	2	%

\* Deutschlandticket, Monatskarte im Abonnement, Jahreskarte, regionales/lokales Jobticket, Firmenabo, Semesterticket oder vergleichbare Angebote

typen bilden Freizeitwege den größten Anteil der Fußwege, besonders ausgeprägt im ländlichen Raum. Dabei sind zu Fuß zurückgelegte Freizeitwege mit durchschnittlich 2,5 Kilometern grundsätzlich recht lang. Einkaufs- und auch Ausbildungswege weisen beispielsweise eine Länge von etwa einem Kilometer auf. Wer zu Fuß zur Arbeit geht, legt dabei im Schnitt 1,5 Kilometer zurück.

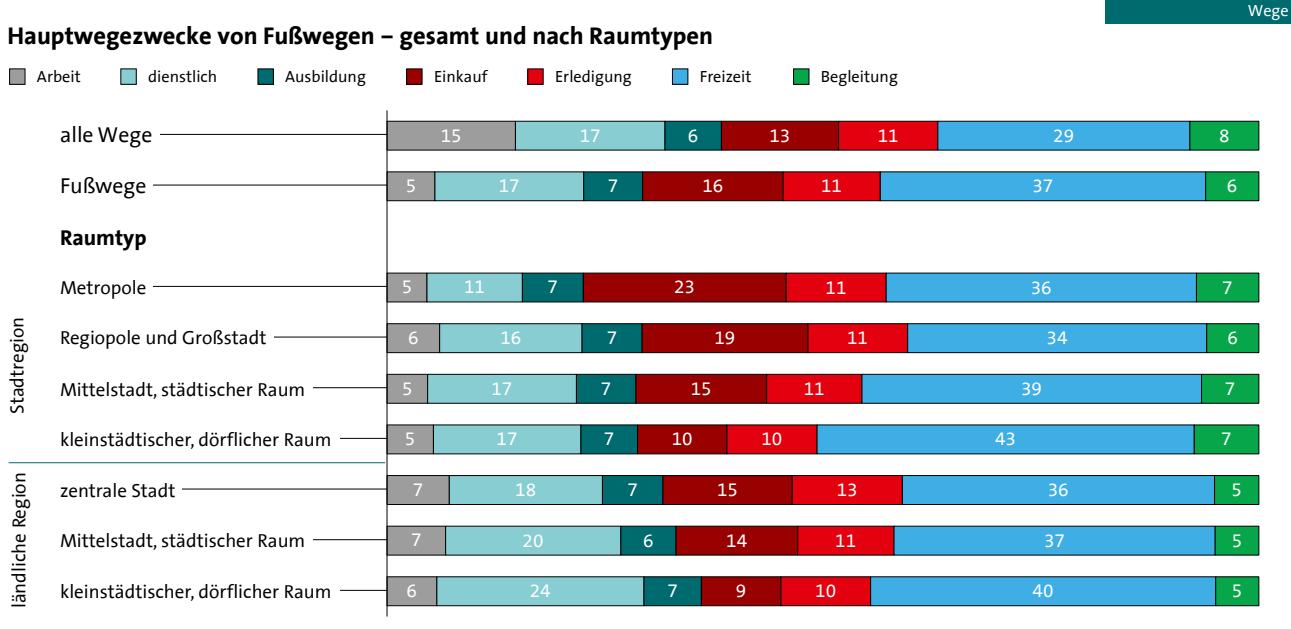
### Hohe Zufriedenheit beim Zufußgehen mit großen Unterschieden nach Raum und Häufigkeit

Nach der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Wohnort gefragt, zeigt sich – wie bereits 2017 – eine hohe Zufriedenheit mit dem Zufußgehen (Abbildung 73). Auf einer Skala von 1 („sehr gut“) bis 6 („unge- nügend“) erhält der Fußverkehr die Schulnote 2,3. Ebenso gut wird lediglich das Auto bewertet. Das Fahrrad erreicht eine Durchschnittsnote von 2,9, der ÖPNV 3,3. Im Vergleich zu 2017 ist dies für das Zufußgehen jedoch eine Verschlechterung. Damals lag die Gesamtbewertung noch bei 2,0 (siehe auch Kapitel 4). Die häufigere Inanspruchnahme ist dabei eine mögliche Ursache für den offenbar wachsenden Anspruch – oder auch eine Verschlechterung der Zufuß-Infrastruktur, also vor allem dem Zustand der entsprechenden Wege. Gegen einen solchen einfachen Zusam-

menhang spricht allerdings, dass sich auch bei dieser Bewertung dass sich auch bei dieser Bewertung – wie bei allen anderen Verkehrsmitteln – zeigt: Je häufiger zu Fuß gegangen wird, umso besser fällt die Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort aus. Personen, die fast täglich zu Fuß unterwegs sind, vergeben im Durchschnitt die Note 2,2, während sie bei Personen, die nie zu Fuß gehen, lediglich bei 3,1 liegt.

Deutliche Unterschiede zeigen sich auch zwischen den Raumtypen. In Metropolen liegt die Bewertung des Zufußgehens bei 2,1, im kleinstädtisch dörflichen Raum der ländlichen Region dagegen bei 2,8. Am größten fällt die Spannweite aus, wenn sowohl Raumtyp als auch Nutzungshäufigkeit betrachtet werden. Personen aus Metropolen, die fast täglich zu Fuß unterwegs sind, vergeben im Schnitt die Note 2,0, während Personen, die nie zu Fuß gehen und in den am dünnsten besiedelten Räumen leben, mit 3,8 am unzufriedensten sind.

Abbildung 72



## Intermodale Wege fast immer mit Fußetappe

Bisher wurden nur Wege betrachtet, die vollständig zu Fuß zurückgelegt werden. Darüber hinaus spielt das Zufußgehen auch auf Teiletappen von Wegen eine wichtige Rolle, insbesondere beim Zu- oder Abgang zu anderen Verkehrsmitteln. Da im Rahmen der Erhebung alle pro Weg genutzten Verkehrsmittel erfasst wurden, kann der Anteil der Wege mit Fußetappe bestimmt werden.

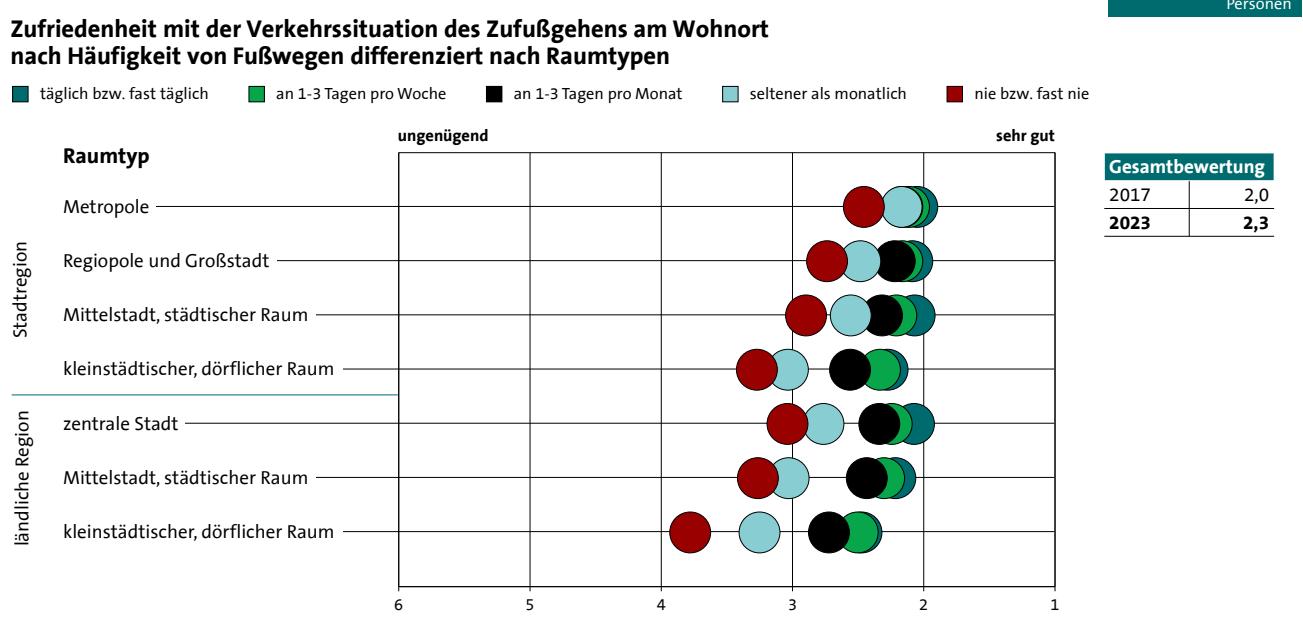
Bei 38 Prozent der Wege wird der Modus „zu Fuß“ angegeben. Da 26 Prozent aller Wege reine Fußwege sind, entfallen 12 Prozentpunkte auf intermodale Wege mit einem Fußanteil. Tatsächlich gibt es kaum intermodale Wege ohne Fußetappe. Selbst bei höchster Differenzierung der Verkehrsmittel – in der MiD werden insgesamt 20 Verkehrsmittel unterschieden – werden nur bei 13 Prozent aller Wege mehr als eines dieser Verkehrsmittel genannt, also kaum mehr als es intermodale Wege mit Fußetappe gibt. Intermodale Wege können damit im Grunde gleichgesetzt werden mit Wegen, die mindestens eine Fußetappe aufweisen.

Nach Hauptverkehrsmitteln differenziert zeigt sich: Bei 7 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad wird eine

Fußetappe berichtet, bei 11 Prozent der Autowege und bei 52 Prozent der Wege mit dem öffentlichen Verkehr. Da Haltestellen in der Regel nicht direkt vor der Haustür liegen, ist bei ÖV-Wegen von einer deutlichen Untererfassung von Fußetappen auszugehen. Im Schweizer Mikrozensus, bei dem alle einzelnen Etappen eines Weges im Rahmen von persönlichen Interviews erfasst werden, fallen die Werte deutlich höher aus. Bei der MiD zeigt sich, dass Fußetappen von den Befragten trotz entsprechender Hinweise im Fragebogen, dass alle auf dem Weg genutzten Verkehrsmodi angegeben werden sollen, oft nicht wahrgenommen oder als berichtenswert eingeschätzt werden.

Auch in der MiD erfolgt die Erfassung von Etappen für eine zufällig gezogene Teilstichprobe in einem im Anschluss an die Wegeerfassung durchgeföhrten Modul, um die Vergleichbarkeit der Erhebung mit und ohne Zusatzabfrage zu gewährleisten (vgl. Infobox in Kapitel 4 zum Etappenmodul). In das Modul aufgenommen wurden nur Befragte, die bei der Wegeerfassung bereits mehr als ein Verkehrsmittel angegeben hatten. Sie wurden gebeten, für jede Etappe des Weges Verkehrsmittel, Dauer und Distanz zu berichten. Im Mittel wurden 1,3 Fußetappen pro Weg berichtet. 90 Prozent der Fußetappen sind kürzer als 2 Kilometer, im Mittel wird ein Kilometer zurückge-

Abbildung 73



legt. Die Fußetappen bei intermodalen Wegen fallen damit nicht viel kürzer aus als reine Fußwege mit 1,3 Kilometer. Mit durchschnittlich 10 Minuten spielt auch die Dauer von Fußetappen eine wichtige Rolle. Bei einer durchschnittlichen Gesamtdauer von 28 Minuten pro Weg kommtt Fußetappen damit eine erhebliche Bedeutung zu.

### **Hohe Bedeutung des Fußverkehrs**

Dieses und die weiteren in diesem Kapitel vorgestellten Ergebnisse unterstreichen die Bedeutung einer gut ausgebauten Infrastruktur für das Zufußgehen und einer hohen Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums. Gerade beim Zufußgehen werden bauliche Gegebenheiten, Sicherheitsaspekte, Wegeführungen und die Gestaltung des Straßenraums besonders unmittelbar wahrgenommen, da die Fortbewegung in einem niedrigen Tempo erfolgt. Eine qualitativ hochwertige Fußverkehrsinfrastruktur kann daher einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Fußverkehrs leisten.





## 12. Mobilität und Geschlecht im Kontext von Lebensphase und Rollenbildern

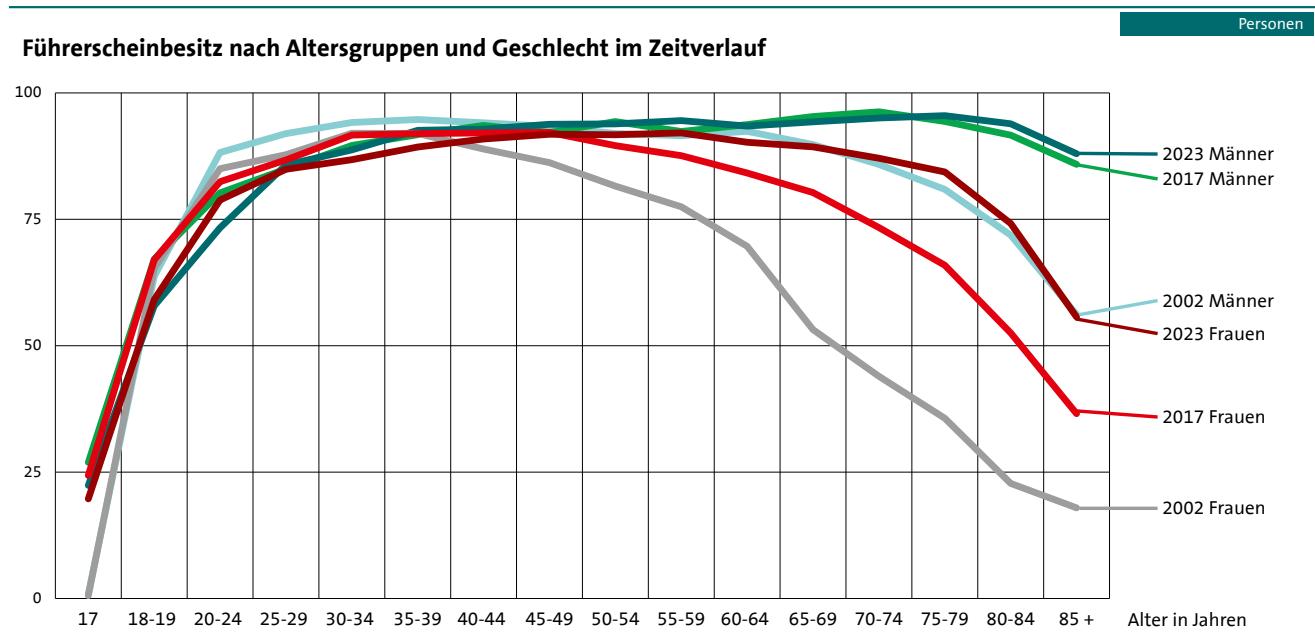
Geschlechtsspezifische Analysen gehören zum Standard von Mobilitätsauswertungen. Auch in diesem Bericht werden viele Kennwerte danach differenziert. Im Gegensatz zu früheren MiD-Berichten wird das geschlechterspezifische Mobilitätsverhalten dieses Mal in einem separaten Kapitel behandelt. Dabei geht es um sehr viel mehr als das Mobilitätsverhalten von Mann und Frau. Unter Berücksichtigung der Lebensphasen und insbesondere der Einbindung ins Berufs- und Familienleben ergeben sich Unterschiede, die nicht dem biologischen Geschlecht, sondern vor allem gesellschaftlichen Rollen zugeordnet werden können.

Zahlreiche Studien zeigen, dass Frauen einen deutlich größeren Anteil an Care-Arbeit übernehmen. Zeitverwendungsstudien können beispielsweise über den Tag verteilt sehr genau beschreiben, welche Arbeiten in Zusammenhang mit Haushalt, Kindern und Pflege zu welchen Tageszeiten übernommen werden. Daraus ergeben sich spezifische Mobilitätsbedürfnisse und -gewohnheiten. In diesem Kapitel soll gezeigt werden, welchen Beitrag Mobilitätserhebungen in diesem Zusammenhang leisten können. Das Kapitel beginnt mit „klassischen“ geschlechtsspezifischen Analysen und geht dann in eine lebensphasen- und rollenspezifische Analyse über.

### Ältere Frauen beim Führerscheinbesitz rund 20 Jahre im Rückstand

Der Führerscheinbesitz ist eine zentrale Voraussetzung für die eigenständige Nutzung eines Autos. Sein Erwerb gilt seit vielen Generationen als Teil des Erwachsenwerdens. Seit 2008 kann der Führerschein bereits im Alter von 17 Jahren erworben werden. Rund ein Fünftel bis ein Viertel einer Alterskohorte von jungen Frauen und Männern nutzt diese Möglichkeit. Es handelt sich dabei um ein Vorzeichen des Zeitpunkts des Führerscheinerwerbs. In den verschiedenen Erhebungsjahren der MiD besitzen im Alter von 18 bis 19 Jahren jeweils genauso viele Personen einen Führerschein. Lediglich bei der letzten MiD-Erhebung 2023 zeigt sich – insbesondere bei jungen Männern – eine leicht gesunkene Führerscheinbesitzquote. Dieser Unterschied darf jedoch nicht überbewertet werden. Im Vergleich zu der Zeit vor 20 Jahren studieren mehr junge Menschen, sie sind länger in Ausbildung und gründen oft erst später eine Familie. Gerade Studierende leben meist im urbanen Raum, sind weniger abhängig von einem eigenen Auto und verfügen nicht unbedingt über die finanziellen Ressourcen zum Erwerb des Führerscheins.

Abbildung 74



Am oberen Ende der Altersskala zeigt sich eine deutlich andere Entwicklung. Bei Männern bleibt die Führerscheinbesitzquote ab dem mittleren Alter durchgängig bis ins hohe Alter auf sehr hohem Niveau von gut über 90 Prozent – erst bei den ab 85-Jährigen fällt sie leicht ab. Bei Frauen fällt die Quote im höheren Alter hingegen deutlich niedriger aus. Ab etwa 60 Jahren beginnen sich die Anteile des Führerscheinbesitzes von Männern und Frauen auseinanderzuentwickeln.

Im Jahr 2023 entspricht der Verlauf der Führerscheinbesitzquote von Frauen ziemlich genau dem der Männer aus dem Jahr 2002. So liegt die Quote bei Frauen ab 85 Jahren bei 56 Prozent – genau der Wert, den Männer in dieser Altersgruppe 2002 hatten. In den höheren Altersklassen liegen Frauen damit rund 20 Jahre hinter den Männern zurück. Es ist absehbar, dass sich diese Lücke in den kommenden Jahren zunehmend schließen wird.

### Ab Erwachsenenalter Frauen und Männer mit unterschiedlichen Mobilitätsprofilen

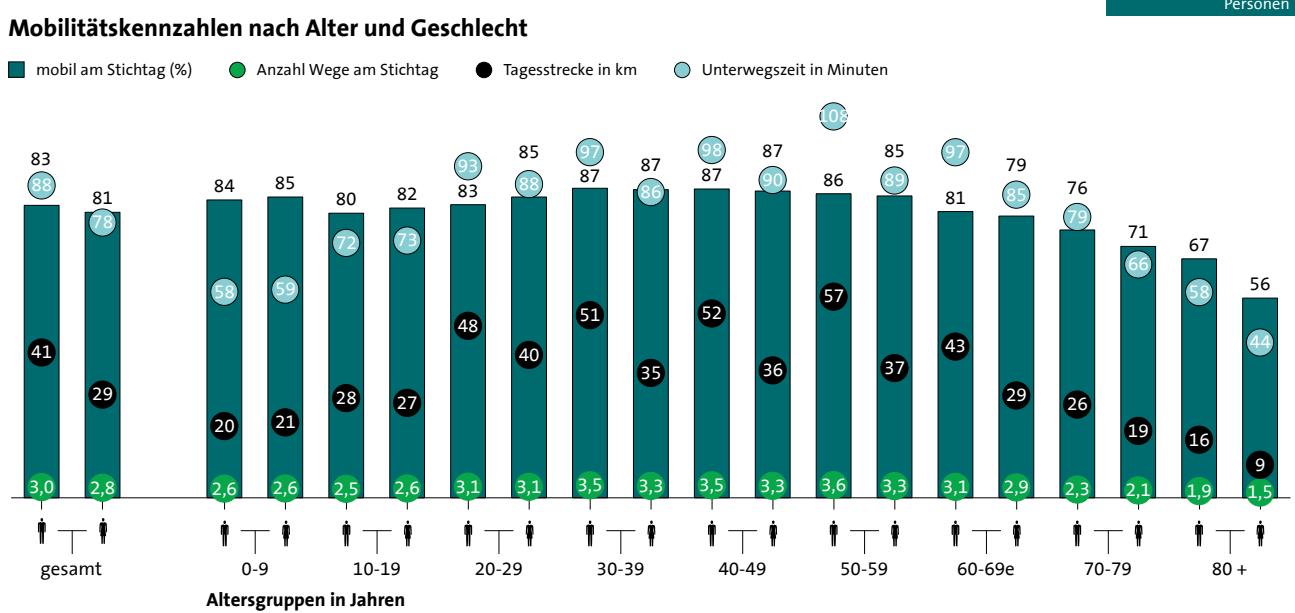
In jungen Jahren ergeben sich für die Mobilitätskennwerte – Außer-Haus-Anteil, Wegeanzahl, Tagesstrecke und Unterwegszeit – kaum Unterschiede. Kinder und

Jugendliche nehmen unabhängig vom Geschlecht auf sehr ähnliche Art und Weise am Verkehr teil. Bis zum Alter von 10 Jahren liegen sowohl die Unterwegszeit als auch die Tagesdistanzen von Mädchen und Jungen deutlich unter dem Bevölkerungsdurchschnitt. Mit dem Jugendalter erweitert sich ihr Aktionsradius spürbar: Sie benötigen nun mehr Zeit für ihre Wege und legen dabei größere Entfernungen zurück.

Im Alter zwischen 20 und 30 Jahren werden zum ersten Mal geschlechtsspezifische Unterschiede sichtbar. Trotz vergleichbarem Außer-Haus-Anteil und in dieser Altersgruppe noch gleicher Wegeanzahl fällt bei Frauen nun insbesondere die Tagesstrecke um 8 Kilometer niedriger aus. Die geschlechtsspezifischen Unterschiede bestehen ab diesem Alter bis ins hohe Alter in unterschiedlichem Ausmaß fort.

In der Altersspanne von 30 bis 60 Jahren bleibt der Außer-Haus-Anteil sowohl insgesamt als auch zwischen den Geschlechtern weitgehend konstant. Frauen legen jedoch weniger Wege zurück und benötigen weniger Zeit dafür. Am deutlichsten zeigen sich die Unterschiede auch hier bei der Tagesdistanz. Legen Frauen in diesem Alter durchschnittlich 35 bis 37 Kilometer pro Tag zurück, sind es bei den Männern 51 bis 57 Kilometer. Im Maximum legen Männer täg-

Abbildung 75



lich 20 Kilometer mehr zurück, was einer wöchentlichen Differenz von 140 Kilometern entspricht.

Ab 70 Jahren nehmen die Außer-Haus-Anteile deutlich ab. Nun zeigen sich auch bei diesem Kennwert erstmals klare geschlechtsspezifische Unterschiede. Während noch 67 Prozent der Männer ab 80 Jahren das Haus verlassen, sind es bei Frauen nur 56 Prozent. Die zurückgelegte Distanz sinkt bei Männern auf 16 Kilometer, bei Frauen auf 9 Kilometer. Mit Ausnahme von Kindern und Jugendlichen ziehen sich die geschlechtsspezifischen Unterschiede in den Mobilitätskennwerten damit durch alle Alterskohorten, wobei insbesondere die Tagesdistanzen bei Männern deutlich höher ausfallen.

### Männer ab dem Führerscheinalter durchgehend mehr im Auto als Frauen

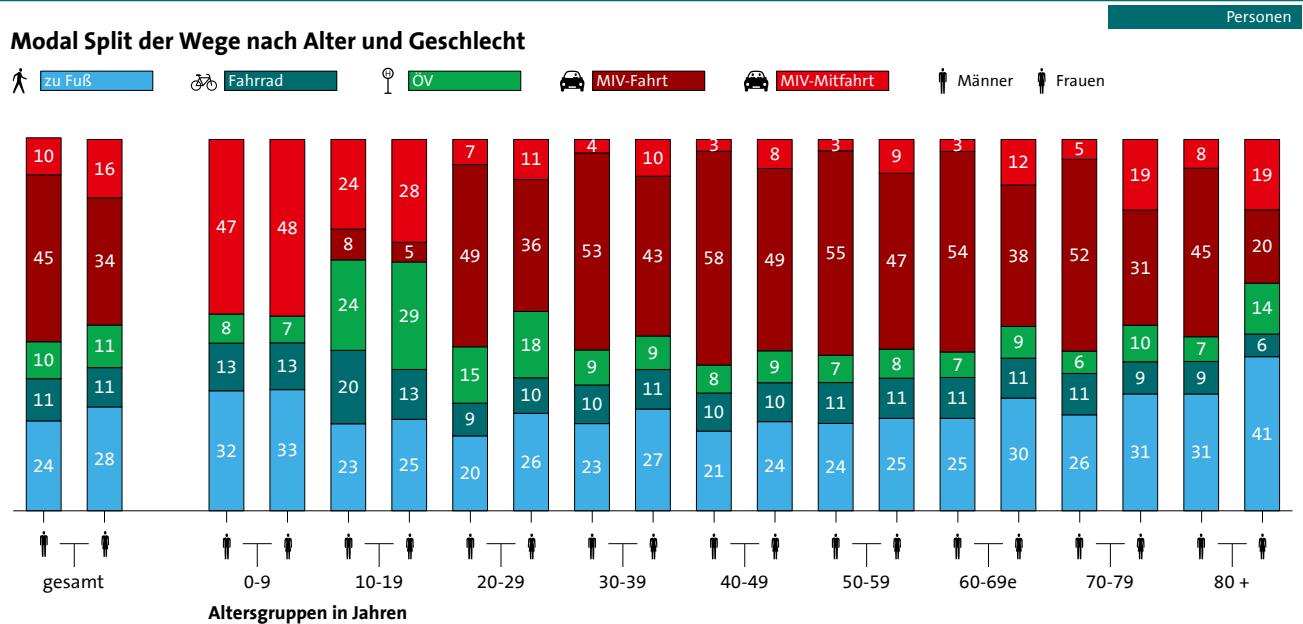
Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Modal Split der Wege nach Alter und Geschlecht. Bis etwa 20 Jahre sind die Unterschiede gering. Jungen und Mädchen werden bis zum Alter von 10 Jahren gleichermaßen fast die Hälfte ihrer Wege mit dem Auto gefahren, ein Drittel der Wege gehen sie zu Fuß. Im Jugendalter gewinnen die selbstständig und unabhängig von Begleitpersonen nutzbaren Verkehrsmittel ÖV und

Fahrrad an Bedeutung, wobei Jungen mehr mit dem Fahrrad fahren und Mädchen häufiger öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

Mit Erwerb des Führerscheins nimmt sowohl bei jungen Frauen als auch jungen Männern der Anteil des Autos an allen Wegen sprunghaft zu. Von nun an sind – mit Ausnahme hochaltriger Frauen – beide am häufigsten selbst am Steuer und seltener als Mitfahrende unterwegs. Bei einem insgesamt niedrigen Mitfahrenden-Anteil besteht jedoch in allen Alterskohorten ein deutlicher Geschlechtsunterschied. Der Anteil als MIV-Mitfahrende fällt bei Frauen zweimal bis viermal höher aus.

In der Altersspanne von 20 bis 60 Jahren weisen Männer vor allem höhere Anteile an MIV-Fahrer-Wegen auf – sie liegen um 8 bis 14 Prozentpunkte über denen der Frauen. Frauen nutzen dagegen häufiger den ÖV und sind öfter zu Fuß unterwegs. Das Fahrrad hat mit einem Anteil von 9 bis 11 Prozent an allen Wegen bei beiden Geschlechtern eine ähnliche Bedeutung für den Alltagsverkehr. Erst jenseits von 70 Jahren fällt der Anteil des Fahrrads bei Männern höher aus als bei Frauen.

Abbildung 76



Angaben in Prozent, alle Personen

Generell verstärken sich die geschlechtsspezifischen Unterschiede ab etwa 70 Jahren deutlich. Bei hochaltrigen Frauen dominieren Wege zu Fuß, der Anteil des ÖV fällt mit 14 Prozent doppelt so hoch aus wie bei Männern. Männer nutzen dagegen auch in diesem Alter mit einem Wegeanteil von 53 Prozent überwiegend das Auto.

### In jungen Jahren Mobilitätsverhalten stark abhängig von der Tätigkeit

Im Folgenden werden die Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen betrachtet, die ab dem Führerscheinalter verstärkt zutage treten. Zunächst stehen die Ursachen und Hintergründe bei jungen Personen im Fokus. Anschließend folgt die Analyse der Mobilität im mittleren und höheren Alter.

Betrachtet wird die Mobilität junger Frauen und Männer im Alter von 18 bis unter 29 Jahren. Während bei Kindern und Jugendlichen durch die Schule vergleichsweise ähnliche Rahmenbedingungen gegeben sind, entwickeln sich danach unterschiedliche Lebensweisen und -entwürfe. Ein Teil beginnt eine Ausbildung, andere nehmen ein Studium auf, viele arbeiten bereits und manche haben schon eine Familie gegründet. Um diesen Unterschieden gerecht zu werden und ihren Einfluss auf die Gesamtwerte der Gruppe zu erfassen, bedarf es einer differenzierten Analyse.

Im Fokus stehen die geschlechtsspezifischen Unterschiede von Vollzeit-Erwerbstägigen, Auszubildenden und Studierenden von 18 bis unter 29 Jahren. Damit werden 75 Prozent der jungen Männer und 64 Pro-

Tabelle 38

#### Mobilitätskennzahlen und sozioökonomische Merkmale – junge Erwerbstätige, Auszubildende und Studierende nach Geschlecht

nur Personen von 18 bis 29 Jahren	junge Vollzeit Erwerbstätige		junge Auszubildende		junge Studierende		%
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	
Anteil an der Gesamtgruppe der 18 bis 29-Jährigen	46	33	14	12	15	19	%
Mobilitätsquote (am Berichtstag außer Haus)	85	89	85	87	82	85	%
durchschnittliche Wegeanzahl (pro Person und Tag)	3,7	3,5	3,0	3,4	2,6	2,8	Anzahl
durchschnittliche Weglänge	15,4	13,8	18,1	12,2	12,8	13,9	km
Tagesstrecke	56	48	54	41	33	39	km
durchschnittliche Unterwegszeit	1:40	1:33	1:41	1:24	1:24	1:35	h:min
Anteil mit Pkw im Haushalt	84	83	84	80	64	65	%
mit ÖV-Abonnement *	31	37	54	56	82	85	%
Stadtregion	58	66	60	62	76	76	%
ländliche Region	42	34	40	38	24	24	%
<b>sozioökonomischer Status</b>							
sehr niedrig	3	3	11	17	23	22	%
niedrig	7	7	9	10	12	11	%
mittel	30	32	31	29	20	21	%
hoch	47	44	38	36	34	36	%
sehr hoch	13	14	12	7	11	9	%

\* Deutschlandticket, Monatskarte im Abonnement, Jahreskarte, regionales/lokales Jobticket, Firmenabo, Semesterticket oder vergleichbare Angebote

zent der jungen Frauen erfasst und in die Analyse einbezogen. Der jeweils fehlende Anteil absolviert beispielsweise einen Freiwilligen- oder Wehrdienst, geht noch zur Schule oder arbeitet – insbesondere Frauen – in Teilzeit. Außerdem leben Frauen in diesem Alter häufiger als Männer in einem Familienhaushalt. Da Teilzeitbeschäftigung und Familienleben bei höheren Altersgruppen deutlich häufiger auftreten, werden diese Aspekte in der vorliegenden Analyse zunächst ausgeklammert. Zudem könnte bei Familienhaushalten nur mit deutlichem Aufwand festgestellt werden, ob es sich bei der jungen Person um ein Elternteil oder das Kind handelt.

Die größte Gruppe stellen in diesem Alter Vollzeiterwerbstätige dar. 46 Prozent der jungen Männer und 33 Prozent der jungen Frauen gehören dazu. Junge Frauen studieren mit 19 Prozent etwas häufiger als junge Männer (15 Prozent), der Anteil der Auszubildenden liegt mit 12 bzw. 14 Prozent nah beieinander. Unterschiede treten vor allem zwischen den Tätigkeitsgruppen auf. Studierende leben häufiger in Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status und im urbanen Raum. Sie verfügen – bedingt durch das städtische Umfeld und vor allem das Semesterticket – weitaus häufiger über ein ÖPNV-Abonnement, während ihre Haushalte seltener im Besitz eines Pkw sind.

Die Mobilität der Studierenden zeichnet sich durch geringere Tagesstrecken und eine leicht niedrigere Mobilitätsquote aus. Werden die regelmäßigen beruflichen Wege, die während der Arbeitszeit und nur bei Auszubildenden und Erwerbstätigen anfallen, außen vorgelassen, sind die Unterschiede oft nicht sehr groß. Mit diesen weisen die Erwerbstätigen und Auszubildenden jedoch zumeist ein deutlich höheres Mobilitätsniveau auf.

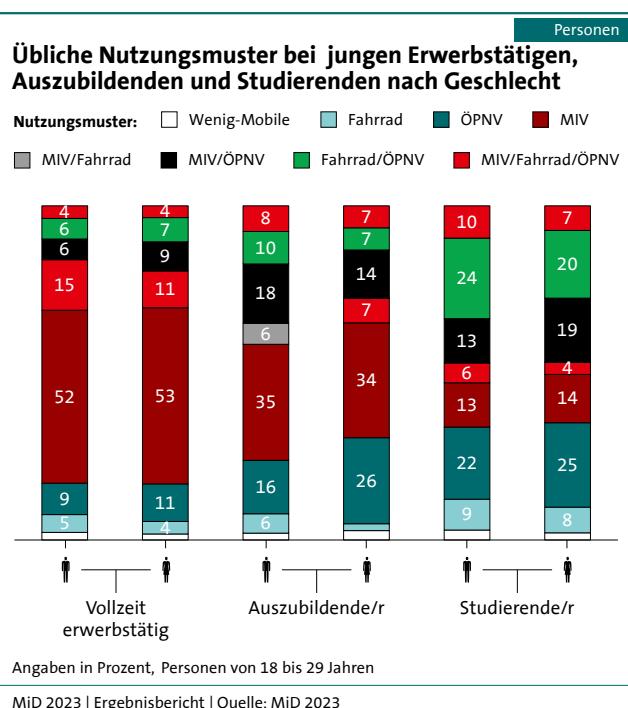
In Bezug auf die Geschlechter zeigt sich: Bei Männern fallen die Unterschiede zwischen den Tätigkeitsgruppen größer aus als bei den Frauen. So legen vollzeiterwerbstätige Männer beispielsweise 56 Kilometer pro Tag zurück, männliche Auszubildende 54 Kilometer, männliche Studierende dagegen nur 33 Kilometer. Bei den Frauen liegen die vergleichbaren Werte bei 48 Kilometer (Vollzeit) und 41 Kilometer (Ausbildende). Die Tagesdistanz von weiblichen Studierenden fällt mit 39 Kilometer nur geringfügig niedriger aus als bei weiblichen Auszubildenden, vor allem aber um 6 Kilometer höher als bei männlichen Studierenden.

Insgesamt weisen Frauen im Studium mit einer höheren Wegelänge, Unterwegszeit und Tagesstrecke Werte auf, die dem generellen geschlechtsspezifischen Trend in den Daten entgegenstehen. Im Vergleich aller 18- bis unter 29-Jährigen überwiegen bei den Männern jedoch die klassischen männlichen Mobilitätsmerkmale gegenüber den Frauen. Dies liegt vor allem am höheren Anteil erwerbstätiger Männer, die im Vergleich aller Gruppen das höchste Mobilitätsniveau erreichen.

### Studierende nutzen Mobilitätsvielfalt, junge Erwerbstätige setzen auf das Auto

Deutliche Unterschiede zeigen sich auch im Mobilitätsverhalten der drei Tätigkeitsgruppen. Zunächst werden die Modalgruppen betrachtet (Abbildung 77). Diese bilden das von einer Person üblicherweise im Verlauf einer Woche genutzte Verkehrsmittelset (Auto, Fahrrad und ÖV) ab. Während die Unterschiede zwischen den Tätigkeitsgruppen stark ausgeprägt sind, zeigt sich innerhalb der Gruppen ein sehr homogenes Bild zwischen den Geschlechtern. So gehören gut die Hälfte der Erwerbstätigen, ein gutes Drittel der Auszubildenden und nur ein gutes Zehntel der Studierenden zur Gruppe der ausschließlich Autofahrenden. Zwischen Männern und Frauen unterscheiden sich die Werte dabei jeweils nur um einen Prozentpunkt.

Abbildung 77



Bei Studierenden, aber auch bei Auszubildenden beider Geschlechter, spielt die Nutzung des ÖV – sei es als alleiniges Verkehrsmittel oder in Kombination mit anderen – eine wichtige Rolle.

Trotz ähnlicher Modalgruppenanteile unterscheidet sich der Modal Split der Wege zwischen den Geschlechtern (Abbildung 78). So legen erwerbstätige junge Männer mehr Wege mit dem Auto zurück als erwerbstätige junge Frauen. Bei ihnen haben Fußwege, die bei Modalgruppen nicht berücksichtigt werden, eine höhere Bedeutung. Zudem kann multimodales Verhalten – die Nutzung von mehr als einem Verkehrsmittel im Verlauf einer Woche – mit sehr unterschiedlichen Wegeanteilen der Verkehrsmittel verbunden sein.

### Frauen im mittleren Alter mit größerer Bandbreite an Lebensentwürfen als Männer

Im Folgenden werden die geschlechtsspezifischen Unterschiede des Mobilitätsverhaltens von Personen mittleren Alters – definiert als 30- bis unter 50-Jährige – analysiert. Auch hier wird nach Tätigkeit (Vollzeit, Teilzeit und nicht erwerbstätig) sowie zusätzlich nach Haushaltstyp unterschieden. Einbezogen werden Personen aus Haushalten mit Kindern unter 14 Jahren (56 Prozent) sowie Personen aus Haushal-

ten ohne Kinder (36 Prozent). Ausgenommen sind damit die beiden kleinen Gruppen der Personen mit Kindern zwischen 14 und 18 Jahren sowie der Alleinerziehenden. Letztere stellen mit ihren spezifischen Mobilitätsanforderungen und Verhaltensweisen eine besondere Gruppe dar, die nur adäquat erfasst werden kann, wenn sie separat betrachtet wird. Personen mit größeren Kindern werden nicht berücksichtigt, da Kinder dieses Alters bereits eine hohe Autonomie aufweisen und die Mobilität der Eltern weniger stark beeinflussen. Durchschnittswerte von Familienhaushalten würden andernfalls an Aussagekraft verlieren. Insgesamt werden jedoch 92 Prozent und damit der weitaus größte Teil dieser Alterskohorte in die Analyse einbezogen.

Zunächst variiert in dieser Altersgruppe der Erwerbsstatus erheblich zwischen den Geschlechtern (Tabelle 39). Während Männer – unabhängig davon, ob Kinder im Haushalt leben oder nicht – zu 80 bzw. 85 Prozent Vollzeit erwerbstätig sind, fallen die Lebensentwürfe von Frauen in dieser Altersphase vielfältig aus. Frauen aus Haushalten mit Kindern arbeiten zu 60 Prozent in Teilzeit, je 20 Prozent sind nicht erwerbstätig oder arbeiten Vollzeit. Auch ohne Kinder im Haushalt fällt der Anteil Teilzeitbeschäftigter bei Frauen deutlich höher aus als bei Männern. Am häufigsten gehen Frauen in dieser Haushaltsskonstellation jedoch ebenfalls einer Vollzeitbeschäftigung nach (64 Prozent). Wird das Mobilitätsverhalten von Männern im mittleren Alter damit primär durch Vollzeitbeschäftigte geprägt, vereinen die Durchschnittswerte bei Frauen sehr unterschiedliche Lebenskonstellationen.

### Kinder prägen Mobilität von Frauen, Männer bleiben unbeeinflusst

Vollzeitbeschäftigte weisen ein deutlich höheres Mobilitätsniveau auf, insbesondere im Vergleich zu nicht erwerbstätigen Personen. Dies äußert sich in längeren Wegen, größeren Tagesdistanzen und längeren Unterwegszeiten. Vollzeitbeschäftigte Männer erreichen dabei höhere Werte als vollzeitbeschäftigte Frauen, Kinder haben bei ihnen keinen Einfluss. Bei vollzeitbeschäftigen Frauen fällt das Mobilitätsniveau dagegen niedriger aus, wenn Kinder im Haushalt leben.

Männer arbeiten nach wie vor selten in Teilzeit, mit allerdings steigendem Trend. Auffällig ist, dass teilbeschäftigte Männer sowohl mit als auch ohne Kinder

Abbildung 78

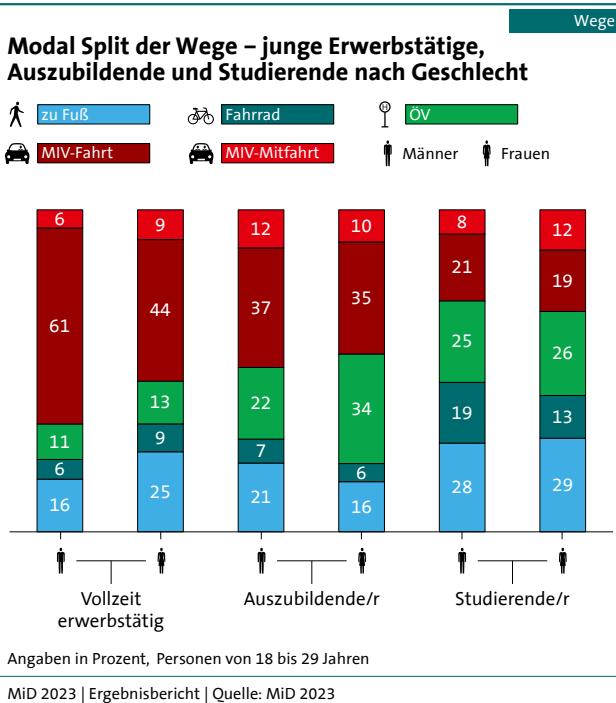


Tabelle 39

**Mobilitätskennwerte und sozioökonomische Merkmale – Personen mittleren Alters nach Haushaltstyp, Tätigkeit und Geschlecht**

HAUSHALT MIT KINDERN UNTER 14 JAHREN							
nur Personen von 30 bis 49 Jahren	Vollzeit erwerbstätig		Teilzeit erwerbstätig		nicht erwerbstätig		
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	
Anteil der Personen	85	20	9	60	6	20	%
Mobilitätsquote (am Berichtstag außer Haus)	90	89	92	90	74	81	%
durchschnittliche Wegeanzahl (pro Person und Tag)	3,6	3,4	3,7	3,7	2,1	2,6	Anzahl
durchschnittliche Weglänge	15,8	11,0	11,8	9,4	9,5	9,0	km
Tagesstrecke	57	37	43	35	20	24	km
durchschnittliche Unterwegszeit	1:40	1:25	1:37	1:26	1:07	1:13	h:min
Anteil mit Pkw im Haushalt	96	93	83	95	73	87	%
mit ÖV-Abonnement *	15	21	29	15	26	16	%
Stadtregion	63	65	76	64	60	64	%
ländliche Region	37	35	24	36	40	36	%
SOZIOÖKONOMISCHER STATUS							
sehr niedrig	2	1	8	2	33	12	%
niedrig	4	3	9	4	21	11	%
mittel	25	16	24	23	19	31	%
hoch	44	46	40	44	22	34	%
sehr hoch	24	34	19	27	4	12	%
HAUSHALT OHNE KINDER							
nur Personen von 30 bis 49 Jahren	Vollzeit erwerbstätig		Teilzeit erwerbstätig		nicht erwerbstätig		
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	
Anteil der Personen	80	64	8	22	12	13	%
Mobilitätsquote (am Berichtstag außer Haus)	88	87	85	86	75	76	%
durchschnittliche Wegeanzahl (pro Person und Tag)	3,7	3,3	4,1	3,2	2,0	2,2	Anzahl
durchschnittliche Weglänge	15,5	13,2	7,9	11,4	9,6	9,5	km
Tagesstrecke	57	43	32	37	19	21	km
durchschnittliche Unterwegszeit	1:45	1:35	1:28	1:33	1:04	1:25	h:min
Anteil mit Pkw im Haushalt	81	80	58	72	53	49	%
mit ÖV-Abonnement *	28	33	46	36	36	40	%
Stadtregion	67	70	78	67	69	71	%
ländliche Region	33	30	22	33	31	29	%
SOZIOÖKONOMISCHER STATUS							
sehr niedrig	2	2	17	11	39	34	%
niedrig	6	6	12	9	14	11	%
mittel	25	24	23	24	16	21	%
hoch	47	47	39	43	27	30	%
sehr hoch	20	20	9	13	4	3	%

\* Deutschlandticket, Monatskarte im Abonnement, Jahreskarte, regionales/lokales Jobticket, Firmenabo, Semesterticket oder vergleichbare Angebote

überproportional oft im urbanen Raum leben. Möglicherweise sind weniger tradierte Lebensweisen im städtischen Kontext bereits stärker verbreitet. Teilzeitbeschäftigte Männer und Frauen mit Kindern legen mehr, aber kürzere Wege bei insgesamt geringeren Tagesstrecken zurück als das jeweils vollzeitbeschäftigte Pendant. Während die Unterschiede zwischen Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigen mit Kindern bei Männern besonders groß sind, fallen sie bei Frauen gering aus.

Nicht erwerbstätige Personen weisen in beiden Haushaltstypen die mit Abstand geringste Wegeanzahl sowie die niedrigsten Wegelängen und Tagesstrecken auf. Auffällig ist der sehr niedrige sozioökonomische Status dieser Gruppe. Dies gilt bei Haushalten ohne Kinder für beiderlei Geschlecht, bei Haushalten mit Kindern nur für Männer. Nicht erwerbstätige Frauen mit Kindern werden in den meisten Fällen einen vollzeiterwerbstätigen Mann an der Seite haben.

Haushalte ohne Kinder sind prinzipiell häufiger im urbanen Raum vertreten. Der insgesamt deutlich niedrigere Pkw-Anteil und höhere Anteil mit ÖV-Abonnement dieser Gruppen erklärt sich damit nicht nur aus dem Nichtvorhandensein von Kindern, sondern zu Teilen auch aus dem städtischeren Umfeld.

Die Werte zeigen, dass die Hintergründe komplex sind und sich in unterschiedlicher Weise auf die Mobilität auswirken. Insgesamt führen Kinder bei Männern weitaus weniger zu einer Veränderung des Erwerbsstatus und dem damit verbundenen Mobilitätsverhalten. Frauen arbeiten mit Kindern zumeist in Teilzeit und schränken auch bei Vollzeitbeschäftigung ihre Mobilität stärker ein als Männer.

### **Erwerbstätige Frauen sind weniger von Begleitwegen entlastet als Männer**

Abbildung 79 stellt die Wegezweckverteilung dar. In kinderlosen Haushalten weisen voll- und teilzeitbeschäftigte Männer im Vergleich zu Frauen einen deutlich höheren Anteil dienstlicher Wege und einen geringeren Anteil an Freizeitwegen auf. Bei nichterwerbstätigen Personen dieses Haushaltstyps bestehen keine geschlechtsspezifischen Unterschiede.

Leben Kinder im Haushalt, legen Frauen in allen drei Tätigkeitsgruppen (Vollzeit, Teilzeit, nicht erwerbstätig) mehr Begleitwege zurück als Männer. Bei vollzeit-

erwerbstätigen Frauen fällt der Anteil der Begleitwege mit 16 Prozent genauso hoch aus wie bei teilzeitbeschäftigen Männern. Teilzeitbeschäftigte Frauen übernehmen wiederum mit einem Viertel ihrer Wege einen ebenso großen Anteil Begleitwege wie nicht erwerbstätige Männer. Frauen werden bei Erwerbstätigkeit damit nicht in gleichem Maße wie Männer von Begleitwegen entlastet. Den größten Kontrast bilden vollzeiterwerbstätige Männer, bei denen Begleitwege nur 10 Prozent der Wege ausmachen, und nicht erwerbstätige Frauen, deren Begleitwege einen Anteil von 30 Prozent erreichen.

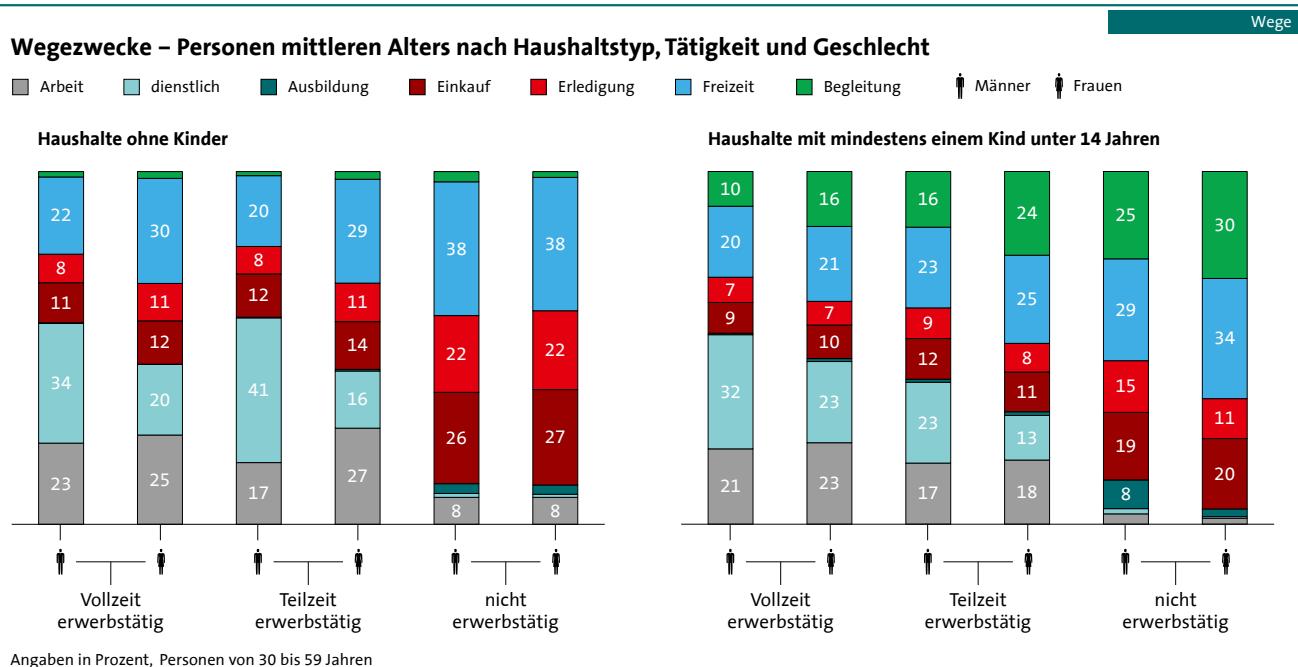
### **Erwerbstätigkeit und Kinder im Haushalt bestimmen die Abhängigkeit vom Auto**

Die mittleren Altersgruppen zeichnen sich durch eine hohe Autonutzung aus. Diese hängt jedoch stark von der Erwerbstätigkeit und dem Vorhandensein von Kindern im Haushalt ab. Ein Indikator hierfür ist der Anteil monomodal Autonutzender – Personen, die im Verlauf einer normalen Woche ausschließlich das Auto nutzen (Abbildung 80). In kinderlosen Haushalten gehört rund die Hälfte der vollzeiterwerbstätigen Männer und Frauen zu dieser Gruppe, während der Anteil bei Teilzeitbeschäftigen und nicht erwerbstätigen Personen deutlich niedriger liegt. Mit Kindern im Haushalt steigt der Anteil monomodaler Autofahrender insbesondere bei Teilzeit- und nicht erwerbstätigen Personen stark an. Bei Frauen spielt die Erwerbstätigkeit in diesem Fall keine Rolle mehr. Etwa die Hälfte ist unabhängig vom Erwerbsstatus ausschließlich mit dem Auto unterwegs. Bei teilzeitbeschäftigen Männern fällt der Anteil trotz Kinder deutlich niedriger aus. Teilzeitbeschäftigte Mütter scheinen im Alltag damit eine höhere Abhängigkeit vom Auto zu haben als Väter in vergleichbarer Situation. Noch ist die Gruppe der teilzeitbeschäftigen Väter recht klein. Ihre geringere Autoabhängigkeit ist zum Teil auch auf den höheren Anteil urbaner Wohnlagen zurückzuführen (Tabelle 39).

### **Führerscheinbesitz und Selbstständigkeit sind Schlüsselfaktoren für die Mobilität im Alter**

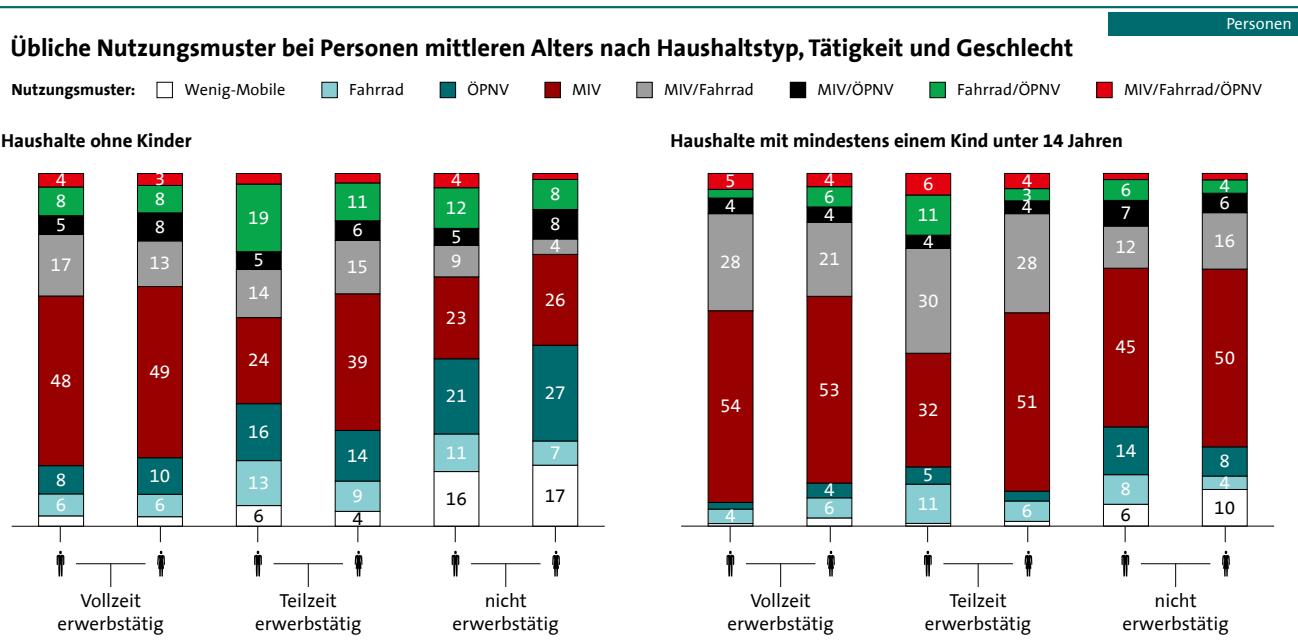
Im höheren Alter zeigen sich die größten Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Männern und Frauen, obwohl ein zentraler Treiber – die Erwerbstätigkeit – in dieser Lebensphase weitgehend entfällt. Im Folgenden wird untersucht, wie Führerscheinbesitz, Mobilitätseinschränkungen und die

Abbildung 79



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 80



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Notwendigkeit, bei Wegen begleitet zu werden, die Mobilität älterer Frauen und Männer beeinflussen. Analysiert werden Personen ab 70 Jahren. 96 Prozent dieser Altersgruppe sind nicht mehr erwerbstätig, damit wird die Mobilität im Rentenalter betrachtet.

Frauen im höheren Alter besitzen nicht nur seltener einen Führerschein, sie sind auch häufiger auf das Bringen, Abholen oder Begleiten durch andere Personen angewiesen (Tabelle 40). Dabei besteht ein enger Zusammenhang zwischen diesen Aspekten. Frauen ohne Führerschein geben überdurchschnittlich oft an, in ihrer Mobilität von anderen abhängig zu sein. Insgesamt verfügt ein Viertel der Frauen ab 70 Jahren über keinen Führerschein bzw. ist auf Unterstützung durch andere Personen angewiesen. Bei den Männern derselben Altersgruppe betrifft dies lediglich 6 bzw. 8 Prozent.

Sowohl der fehlende Führerscheinbesitz als auch die Abhängigkeit von anderen Personen gehen bei Männern wie bei Frauen mit einer deutlich reduzierten Mobilität einher. Besonders stark wirkt sich das Angewiesensein auf andere aus. Männer und Frauen sind davon in ähnlichem Ausmaß betroffen, die Tagesstrecke weist bspw. nur noch ein Drittel der Personen ohne diese Einschränkung auf. Männer ohne Führerschein sind dagegen auf sehr niedrigem Niveau noch etwas mobiler als Frauen ohne Führerschein.

Mobilitätseinschränkungen infolge gesundheitlicher Beeinträchtigungen sind im höheren Alter weit verbreitet. 33 Prozent der Männer und 43 Prozent der Frauen sind davon betroffen. Sie führen bei beiden Geschlechtern zu einer deutlichen Reduktion des Mobilitätsniveaus, wobei die Unterschiede zwischen Männern und Frauen vergleichsweise gering ausfallen.

**Tabelle 40**

**Mobilitätskennwerte von Personen ab 70 Jahren nach Pkw-Führerscheinbesitz, persönlichen Einschränkungen und Geschlecht**

nur Personen ab 70 Jahren	Anteil an Gesamtgruppe	Mobilitätsquote	durchschnittliche Wegeanzahl	durchschnittliche Tagesstrecke	durchschnittliche Unterwegszeit
<b>MIT PKW-FÜHRERSCHEIN</b>	%	%	Anzahl	km	h:min
Männer	94	76	2,2	24	1:12
<b>OHNE PKW-FÜHRERSCHEIN</b>					
Männer	6	62	1,5	10	0:56
Frauen	23	54	1,3	8	0:41
<b>OHNE MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN</b>					
Männer	67	81	2,5	27	1:21
Frauen	57	77	2,3	19	1:10
<b>MIT MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN</b>					
Männer	33	66	1,8	15	0:55
Frauen	43	66	1,4	10	0:42
<b>NICHT AUF BEGLEITUNG ANGEWIESEN</b>					
Männer	92	81	2,5	32	1:23
Frauen	75	74	2,2	18	1:06
<b>AUF BEGLEITUNG ANGEWIESEN</b>					
Männer	8	46	0,9	11	0:37
Frauen	25	50	1,0	6	0:26

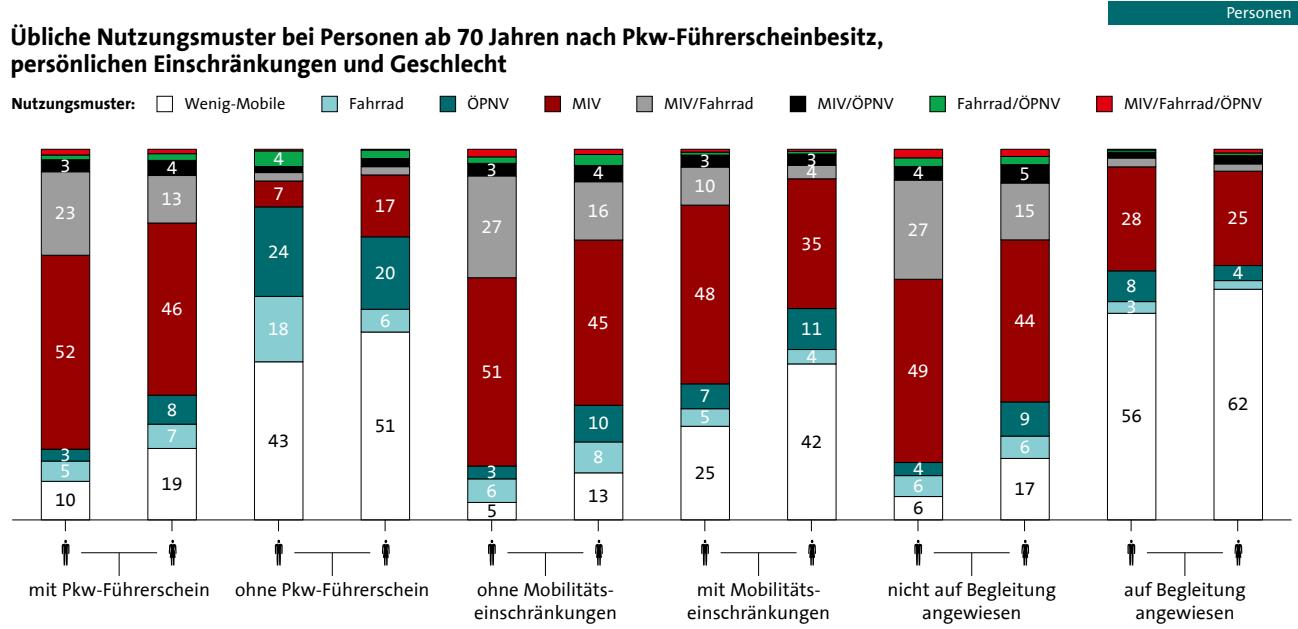
## Mobilitätseinschränkungen im Alter führen zu wachsender Bedeutung des Fußverkehrs

Die Folgen des reduzierten Mobilitätsniveaus im Alter werden besonders in der Verteilung der Modalgruppen sichtbar. In der Gesamtbevölkerung spielt die Gruppe der wenig mobilen Personen, die im Wochenverlauf keines der Verkehrsmittel Auto, Fahrrad oder ÖV nutzen und ausschließlich zu Fuß unterwegs sind, kaum eine Rolle. Im Alter gewinnt diese Gruppe bei Vorliegen von Einschränkungen stark an Bedeutung. Am deutlichsten tritt dies beim Angewiesensein auf andere Personen zutage, gefolgt vom fehlenden Führerschein und gesundheitlichen Einschränkungen. Frauen sind jeweils stärker betroffen als Männer. So gehören beispielsweise 62 Prozent der Frauen, die auf andere angewiesen sind, zu dieser Gruppe, bei den Männern sind es 56 Prozent. Liegen gesundheitliche Einschränkungen vor, gehören 42 Prozent der Frauen zu dieser Gruppe, aber nur 25 Prozent der Männer (siehe auch das spezifische Themenkapitel zu Mobilitätseinschränkungen). Ohne Einschränkungen fällt die Gruppe der wenig Mobilen deutlich kleiner aus, insbesondere bei Männern. Bei diesen Personen zeigt sich die starke Dominanz des Autos für die Alltagsmobilität.

## Gute Verkehrsplanung benötigt differenzierte Analysen

Die Verkehrsplanung orientiert sich häufig an Arbeits- und Ausbildungswegen und berücksichtigt damit vor allem die Bedürfnisse bestimmter Bevölkerungsgruppen. So werden etwa im öffentlichen Verkehr Fahrpläne und Taktungen primär an den typischen Zeiten des Berufs- und Ausbildungsverkehrs ausgerichtet. Die vielfältigen Lebensentwürfe und die damit verbundenen Mobilitätsanforderungen der Gesamtgesellschaft werden dabei nur unzureichend abgebildet. Besonders deutlich zeigt sich dies bei komplexen Wegeketten – etwa die Verknüpfung von Arbeits-, Betreuungs- und Versorgungswegen – die in der Verkehrsplanung bislang kaum berücksichtigt werden. Auch die Mobilitätsbedürfnisse von Frauen, die ihre Erwerbstätigkeit und Alltagswege an familiäre Betreuungsaufgaben anpassen, sowie von älteren Frauen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen, werden häufig vernachlässigt. Eine differenzierte Analyse der geschlechtsspezifischen Mobilitätsmuster kann daher eine wichtige Grundlage für eine bedarfsgerechtere und inklusivere Verkehrsplanung liefern.

Abbildung 81





## 13. Migrationshintergrund – Mobilität so vielfältig wie die Herkunftsregionen

Die Gesellschaft in Deutschland ist schon lange durch Zuwanderung geprägt. Die Vielfalt der Menschen im Land hinsichtlich geografischer Herkunft und kulturellem Hintergrund nimmt seit Jahrzehnten zu. Dies wirft auch im Hinblick auf die Mobilität wichtige Fragen auf, zum Beispiel, ob diese Migrationsentwicklung Mobilitätstrends beeinflusst oder ob sich daraus besondere Anforderungen an das Verkehrssystem ableiten. In der MiD 2023 wurden Personen ab 14 Jahren zu ihrem Migrationshintergrund befragt. Dies ermöglicht Auswertungen zum Zusammenhang von Migration und Alltagsmobilität in Deutschland, die zuvor in dieser Tiefe und Zuverlässigkeit nicht möglich waren. Als Menschen mit Migrationshintergrund werden in der MiD 2023 Personen definiert, die entweder selbst im Ausland geboren sind oder bei denen mindestens ein Elternteil aus dem Ausland stammt. Sie machen zusammen in der realisierten Stichprobe<sup>1</sup> ein Fünftel aller Personen ab 14 Jahren aus (Abbildung 82).

Abbildung 83 zeigt die Verteilung der Personen mit Migrationshintergrund nach ihrem Geburtsort. Knapp 80 Prozent der Personen mit Migrationshintergrund sind in Europa (inklusive Deutschland, der

Ukraine, der Türkei und anderen europäischen Ländern) geboren. Es folgen Afrika und Nahost, Asien und Ozeanien sowie Nord- und Lateinamerika.

Dieses Kapitel geht der für eine Zuwanderungsgesellschaft relevanten Frage nach, inwiefern sich die Mobilität von Personen aus verschiedenen Herkunftsregionen vom deutschen Durchschnitt und untereinander unterscheidet. Die folgenden Ergebnisse geben einen Eindruck von der großen Heterogenität der Lebenssituationen und den sich daraus ergebenden Mobilitätsmustern der Menschen mit Migrationshintergrund in Deutschland.

### Deutliche sozioökonomische Unterschiede je nach Herkunftsland

Die Lebenssituationen der Personen mit Migrationshintergrund unterscheiden sich nach ihrer Herkunftsregion teilweise deutlich von der in Deutschland geborenen Bevölkerung, aber auch untereinander. Dies wird mit Blick auf Verteilungen nach Geschlecht, Alter, ökonomischem Status und den Wohnort in Deutschland ersichtlich. So sind etwa die Anteile von Männern und Frauen bei Personen aus der Ukraine,

1 In diesem Rahmen wurden besondere methodische Vorkehrungen getroffen, wie etwa die Bereitstellung fremdsprachiger Unterlagen sowie eine onomastische Zusatzqualifikation der Bruttostichprobe, siehe MiD-Methodenbericht.

Abbildung 82

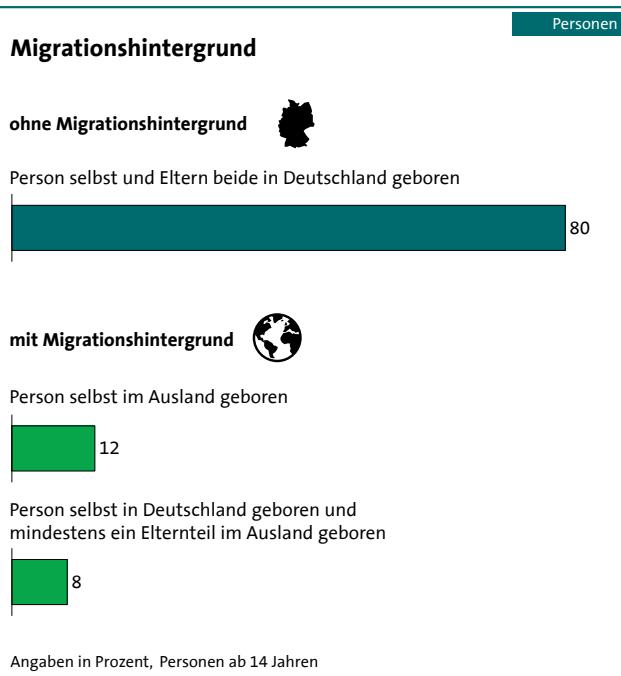
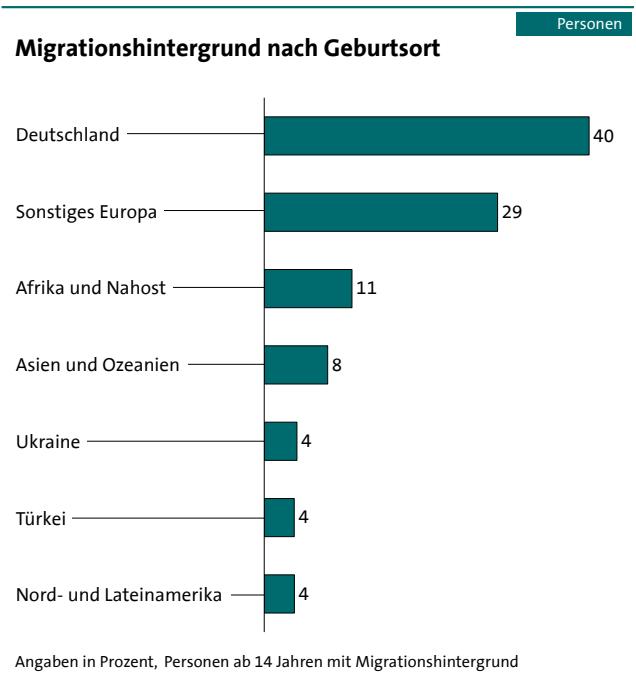


Abbildung 83



aus Afrika und Nahost sowie aus der Türkei deutlich unausgeglichen: Hier lebende Personen aus der Ukraine sind überwiegend weiblich (72 Prozent), während Personen aus Afrika und Nahost (65 Prozent) sowie der Türkei (59 Prozent) in der Mehrheit männlich sind. Ungleichgewichte im Geschlechterverhältnis bei den übrigen Herkunftsregionen sind zwar teilweise vorhanden, aber deutlich weniger ausgeprägt.

Personen mit Migrationshintergrund – auch solche, die in Deutschland geboren sind – sind im Durchschnitt jünger als Personen ohne Migrationshintergrund (Abbildung 84). Insbesondere der Anteil älterer Personen ist bei den Migrantinnen und Migranten außerhalb Europas gering. Auch der Anteil Jugendlicher und junger Erwachsene unterscheidet sich deutlich je nach Herkunftsland. So sind die Anteile dieser Altersgruppen bei den Einwanderinnen und Einwanderern aus dem sonstigen Europa und der Türkei beispielsweise eher gering, während sie bei den in Deutschland geborenen Personen mit Migrationshintergrund überdurchschnittlich groß sind.

Auch der Blick auf die ökonomische Situation der Zugewanderten verdeutlicht die großen Unterschiede zwischen den Lebensrealitäten der unterschiedlichen Gruppen von Menschen mit Migrationshintergrund: Während nur 8 Prozent der Personen ohne Migr-

tionshintergrund in einem Haushalt mit sehr niedrigem ökonomischem Status leben, ist dies bei 45 Prozent der Personen aus der Ukraine der Fall (Abbildung 85). Bei der Gruppe Afrika und Nahost ist es jeweils etwa ein Drittel, im Fall der Türkei ein Fünftel. Im Gegensatz dazu geht es Personen aus Nord- und Lateinamerika ökonomisch überwiegend besonders gut. Für die übrigen Herkunftsregionen sowie für die in Deutschland Geborenen mit mindestens einem Elternteil aus dem Ausland entspricht die Verteilung nach ökonomischem Status mehr oder weniger dem deutschen Durchschnitt.

Unterschiede bestehen auch im Hinblick auf die Wohnorte der Menschen mit Migrationshintergrund in Deutschland. Insgesamt ist ein etwas größerer Anteil von ihnen in Metropolen und Städten zu Hause als im Vergleich zum deutschen Durchschnitt (Abbildung 86). Aber auch hier gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Herkunftsregionen. Während sich die Personen aus der Ukraine fast dem deutschen Durchschnitt entsprechend auf die Raumtypen verteilen, sind von den Menschen aus der Türkei sowie Afrika und Nahost deutlich geringere Anteil in den ländlichen Regionen zu finden. Besonders hohe Anteile an Stadt- und Metropolenbevölkerung gibt es unter den Personen aus Nord- und Lateinamerika.

Abbildung 84

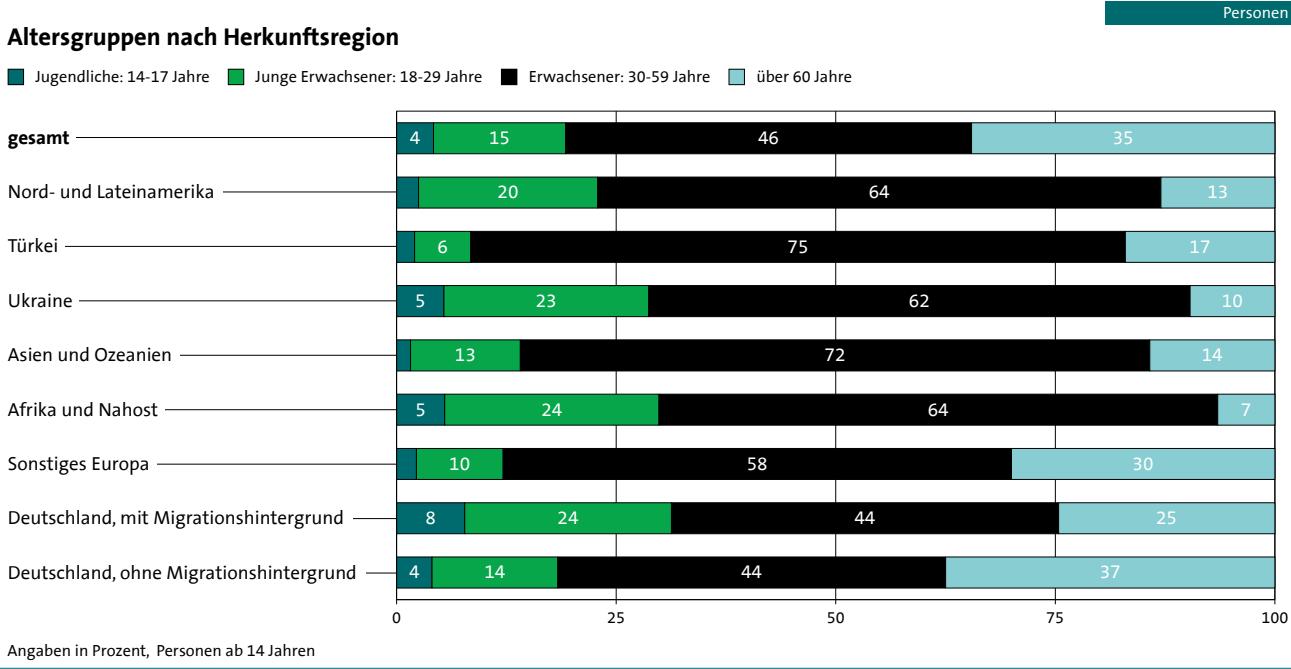
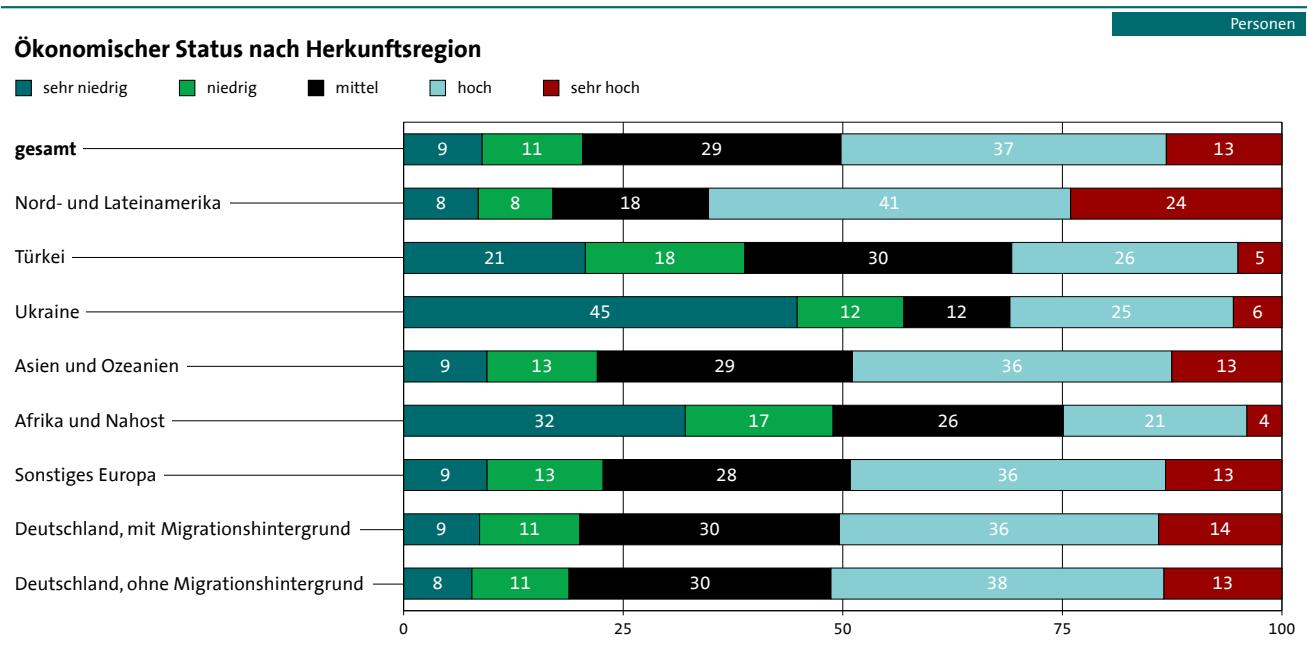


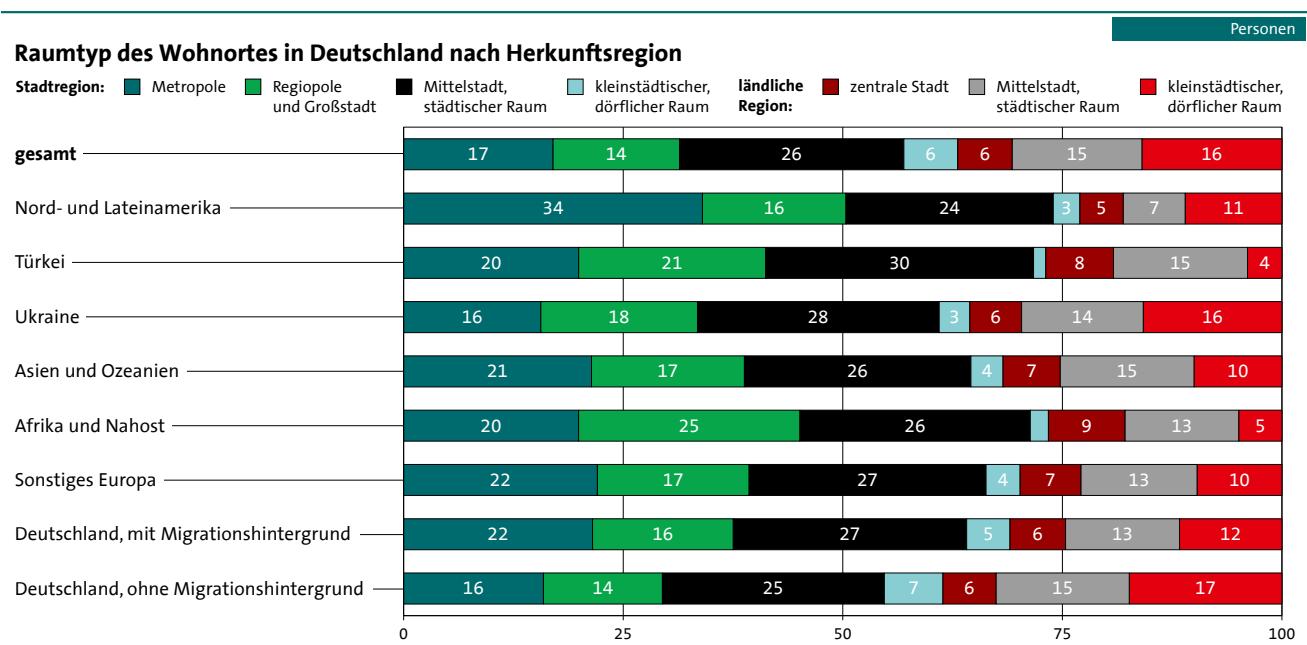
Abbildung 85



Angaben in Prozent, Personen ab 14 Jahren

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 86



Angaben in Prozent, Personen ab 14 Jahren

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

## Menschen mit Migrationshintergrund leben besonders häufig in Haushalten ohne Auto

Deutliche Unterschiede im Hinblick auf die Mobilität der Menschen mit Migrationshintergrund zeigen sich bereits bei der Verkehrsmittel ausstattung. Abbildung 87 zeigt die Personenanteile nach Anzahl der Autos pro Haushalt in Abhängigkeit von Migrationshintergrund bzw. Herkunftsregion. Personen mit Migrationshintergrund leben generell häufiger in Haushalten ohne Auto als der Durchschnitt. Besonders groß ist der Personenanteil ohne Auto für die Ukraine (55 Prozent), Afrika und Nahost (39 Prozent) sowie Nord- und Lateinamerika (33 Prozent). Besitzen diese Haushalte ein Auto, dann ist es in der Regel nur ein Fahrzeug. Autobesitz ist eng mit dem ökonomischen Status verknüpft, was für die meisten Herkunftsregionen auch den Autobesitz der Haushalte von Zugewanderten zumindest teilweise erklärt. Auffällig ist, dass ein Drittel der Zugewanderten aus Amerika trotz des im Vergleich hohen ökonomischen Status dieser Gruppe keinen Pkw besitzt. Eine mögliche Erklärung dafür ist, dass ein Großteil von ihnen in einer Metropole oder Großstadt lebt (Abbildung 86) und daher keinen oder nur bedingt Bedarf an einem Auto hat.

## Geringe Fahrradverfügbarkeit bei Personen aus Afrika und Nahost

Wie der Autobesitz ist auch der Fahrradbesitz bei Menschen mit Migrationshintergrund generell geringer als im Durchschnitt (Abbildung 88). Unter den Personen der Herkunftsregion Afrika und Nahost hat sogar mehr als die Hälfte kein Fahrrad, wodurch sie die einzige Gruppe ist, in der es mehr Personen ohne Fahrräder als mit Fahrrädern gibt. Im Fall der Herkunftsregionen Türkei, Ukraine, Asien und Ozeanien liegt der Anteil der Personen ohne Fahrrad ebenfalls deutlich höher als im Durchschnitt. Bei Personen mit Migrationshintergrund, die in Deutschland oder Amerika geboren sind, sieht die Fahrradverfügbarkeit hingegen ähnlich aus wie bei Personen ohne Migrationshintergrund.

Je nach Herkunftsregionen zeigen sich zudem auffällige Unterschiede beim Fahrradbesitz nach Geschlecht (Abbildung 89). Zwar divergieren die Fahrradbesitzanteile in allen Personengruppen zwischen Frauen und Männern, wobei der Anteil der Männer mit Fahrrad im Durchschnitt 7 Prozent größer ist als der bei den Frauen; der Unterschied zwischen den Geschlechtern ist jedoch für Personen aus der Ukraine (20 Prozent), Afrika und Nahost (18 Prozent) sowie Latein- und Nordamerika (16 Prozent) besonders deutlich. Am

Abbildung 87

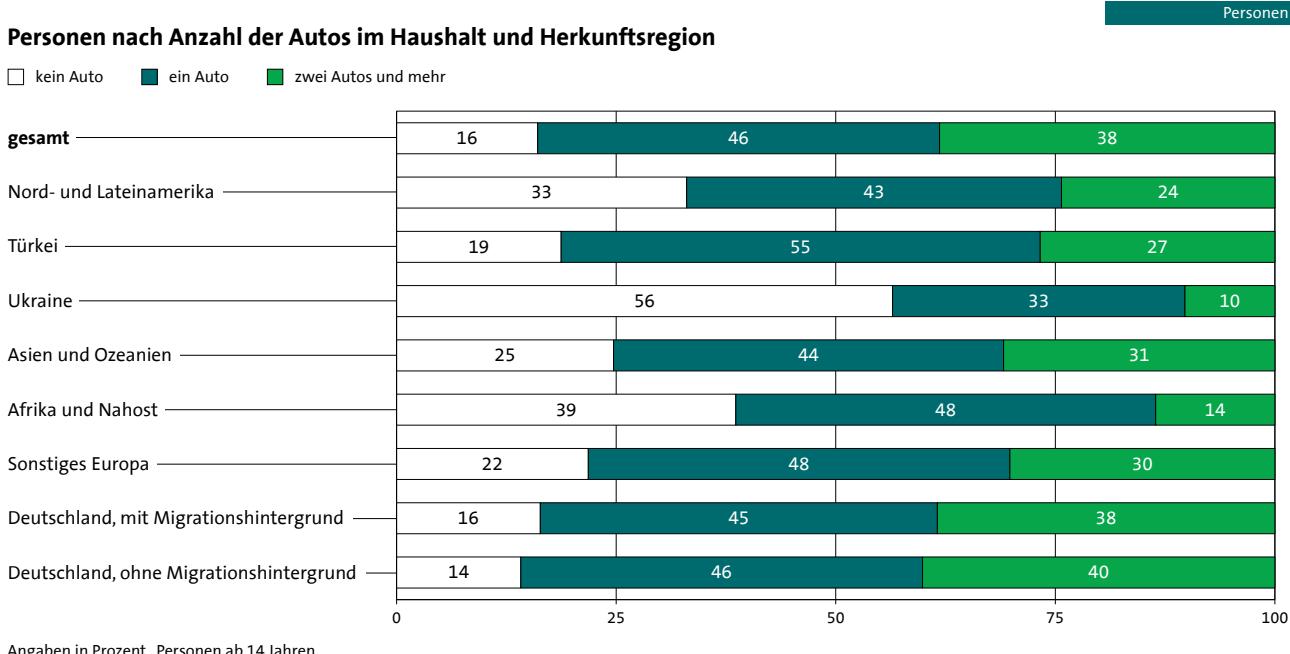
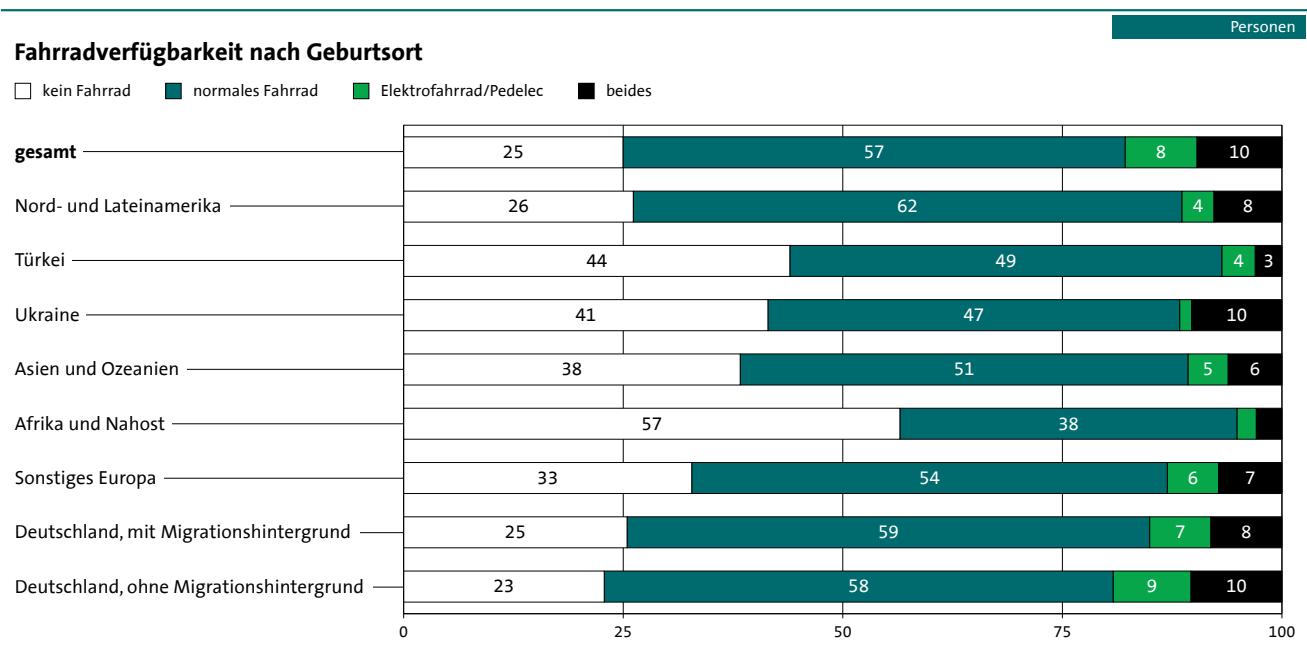
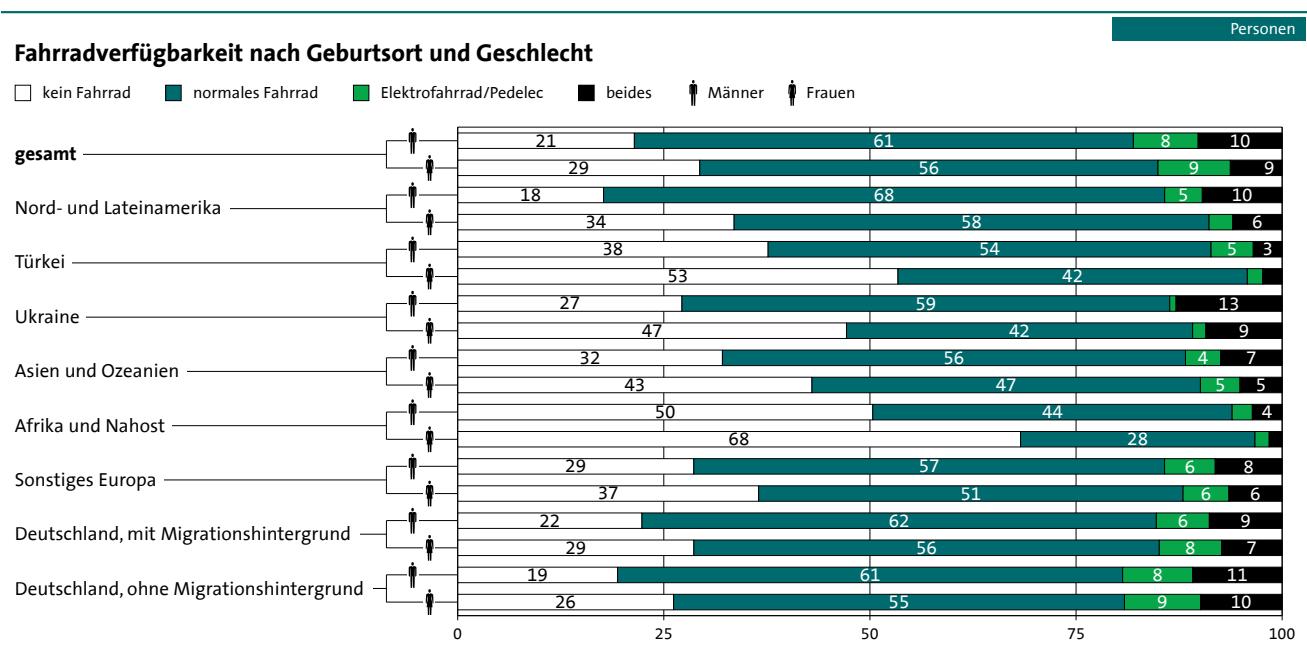


Abbildung 88



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 89



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

geringsten sind die Mann-Frau-Unterschiede beim Fahrradbesitz bei Personen, die in Deutschland oder dem restlichen Europa geboren sind.

### Weniger Verkehrsaufkommen und -leistung pro Kopf bei Personen aus dem Ausland

Tabelle 41 zeigt zentrale Mobilitätseckwerte pro Kopf in Abhängigkeit von Migrationshintergrund bzw. Herkunftsregion für Personen ab 14 Jahren. Im Durchschnitt waren am Stichtag rund vier Fünftel der Personen außer Haus unterwegs, was auch für die meisten Herkunftsregionen zutrifft. Lediglich bei Personen aus Afrika und Nahost (72 Prozent) sowie Asien und Ozeanien (75 Prozent) fallen die Mobilitätsquoten erkennbar unterdurchschnittlich aus.

Im Hinblick auf die Wege pro Person und Tag gibt es kaum auffällige Unterschiede zwischen dem Durchschnitt und Personen mit Migrationshintergrund, die in Deutschland geboren sind. Die im Ausland geborenen Personen berichten hingegen etwas weniger Wege pro Tag als der Durchschnitt. Auffällig ist der überdurchschnittliche Wert von 4,1 Wegen pro mobiler Person und Tag für die Menschen aus Afrika und

dem Nahen Osten. Das Verkehrsaufkommen dieser Gruppe scheint also dadurch geprägt zu sein, dass an einem Stichtag relativ viele zu Hause bleiben, aber diejenigen, die das Haus verlassen, dann viele Wege tätigen.

Die Verkehrsleistung pro Person am Tag liegt im Durchschnitt über alle Personen (ab 14 Jahren) bei 39 Kilometer bzw. bei 48 Kilometer für die mobilen Personen. Auch hier liegen Personen, die nicht in Deutschland geboren sind, etwas unter dem Durchschnitt – passend zur geringeren Mobilitätsquote und der geringeren Wegezahl. Aber auch die Zugewanderter, die am Stichtag mobil sind, liegen 5 Kilometer und mehr unter dem Durchschnitt der mobilen Personen. Besonders gering fällt die Verkehrsleistung pro Person und Tag bei Personen aus der Türkei aus.

### Weniger Wege mit dem Auto und Fahrrad, dafür mehr Wege zu Fuß und mit ÖV

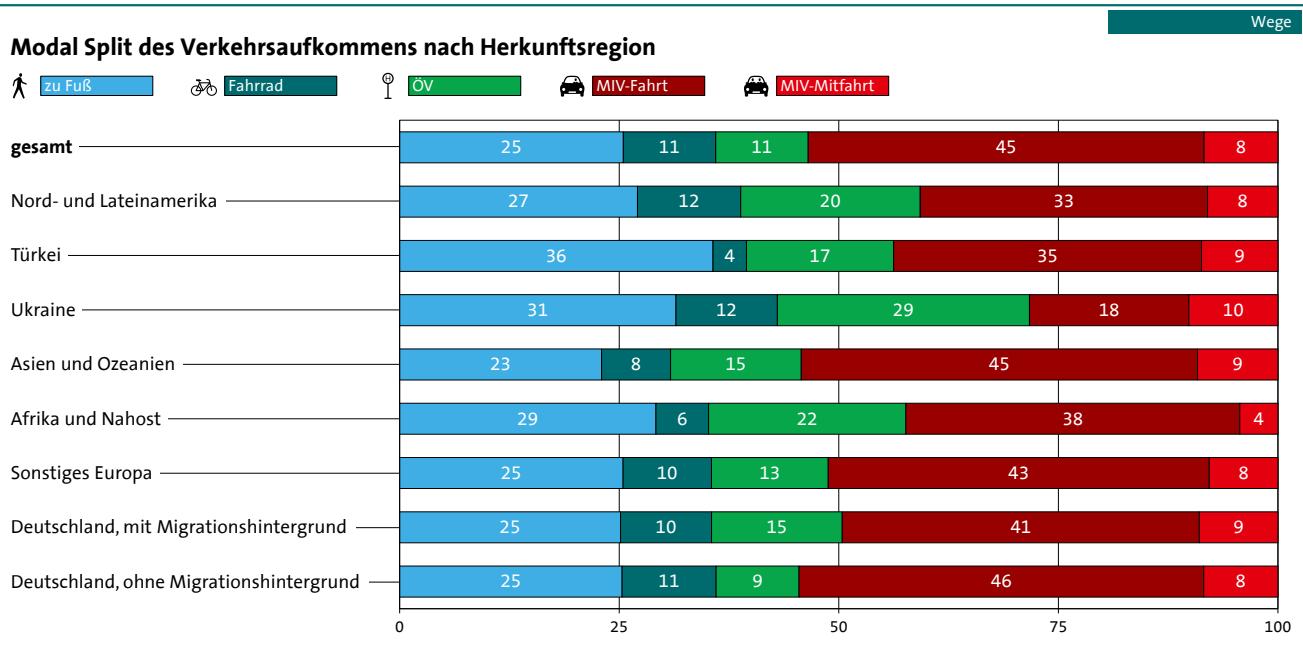
Mit dem MIV legen Menschen, die in Deutschland, dem restlichen Europa oder Asien und Ozeanien geboren sind, über die Hälfte ihrer Wege zurück (Abbildung 90). Für Menschen aus den übrigen Her-

**Tabelle 41**

#### Mobilitätskennzahlen nach Geburtsort bzw. Migrationshintergrund

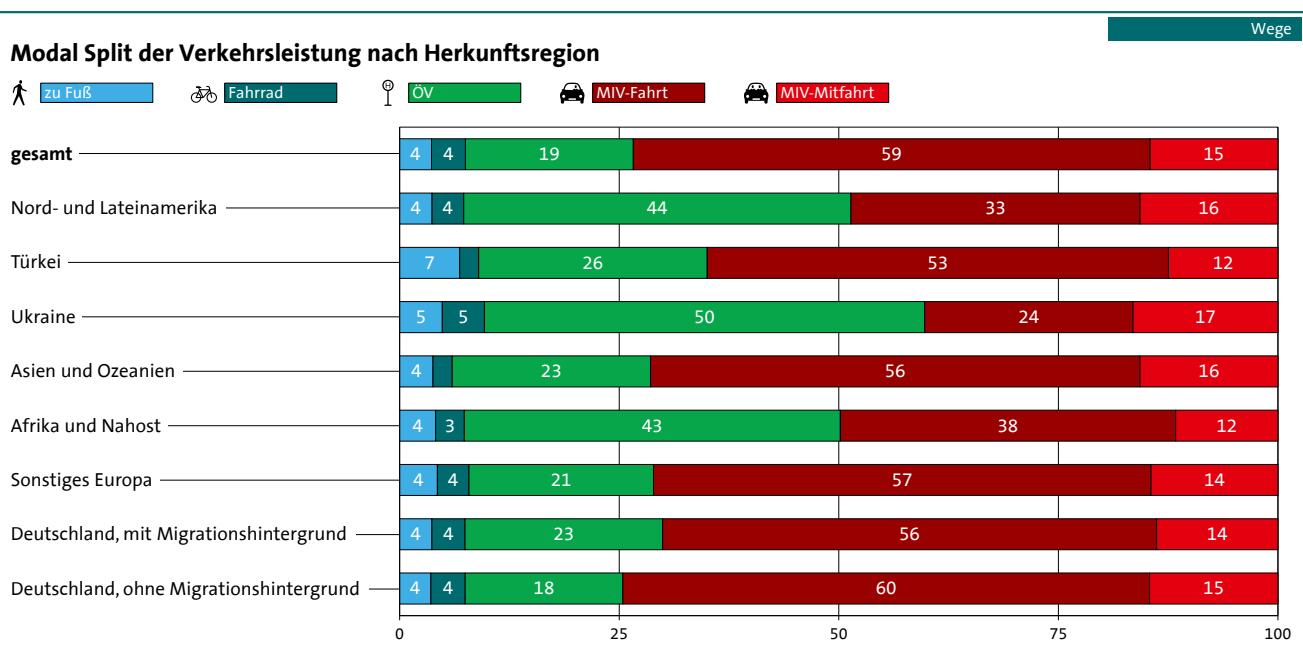
GEBURTSORT	Mobilitäts- quote	Wege		Tagesleistung	
		Pro Person und Tag	Anzahl Wege	Pro mobile Person und Tag	Pro Person und Tag
Personen mit Migrationshintergrund	%			km	km
<b>GESAMT</b>	<b>81</b>	<b>3,1</b>	<b>3,9</b>	<b>39</b>	<b>48</b>
Nord- und Lateinamerika	83	2,7	3,3	34	42
Türkei	79	2,5	3,4	23	31
Ukraine	78	2,3	3,2	30	41
Asien und Ozeanien	75	2,5	3,5	30	42
Afrika und Nahost	72	2,7	4,1	27	42
sonstiges Europa	79	2,7	3,5	33	43
Deutschland, mit Migrationshintergrund	83	3,1	3,8	37	45
Deutschland, ohne Migrationshintergrund	82	3,2	3,9	40	49
Person ab 14 Jahren					

Abbildung 90



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 91



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

kunftsregionen spielen das Zufußgehen und der ÖV teilweise eine deutlich größere Rolle: Der Anteil des Umweltverbunds liegt bei Personen aus der Ukraine mit 72 Prozent erheblich höher als bei Personen ohne Migrationshintergrund mit 45 Prozent. ÖV und Fußverkehr machen aber auch für Zugewanderte aus Afrika und Nahost, der Türkei und Amerika einen deutlich überdurchschnittlichen Anteil ihrer Wege aus. Demgegenüber nutzen Personen aus der Türkei, Afrika und Nahost sowie Asien und Ozeanien das Fahrrad unterdurchschnittlich.

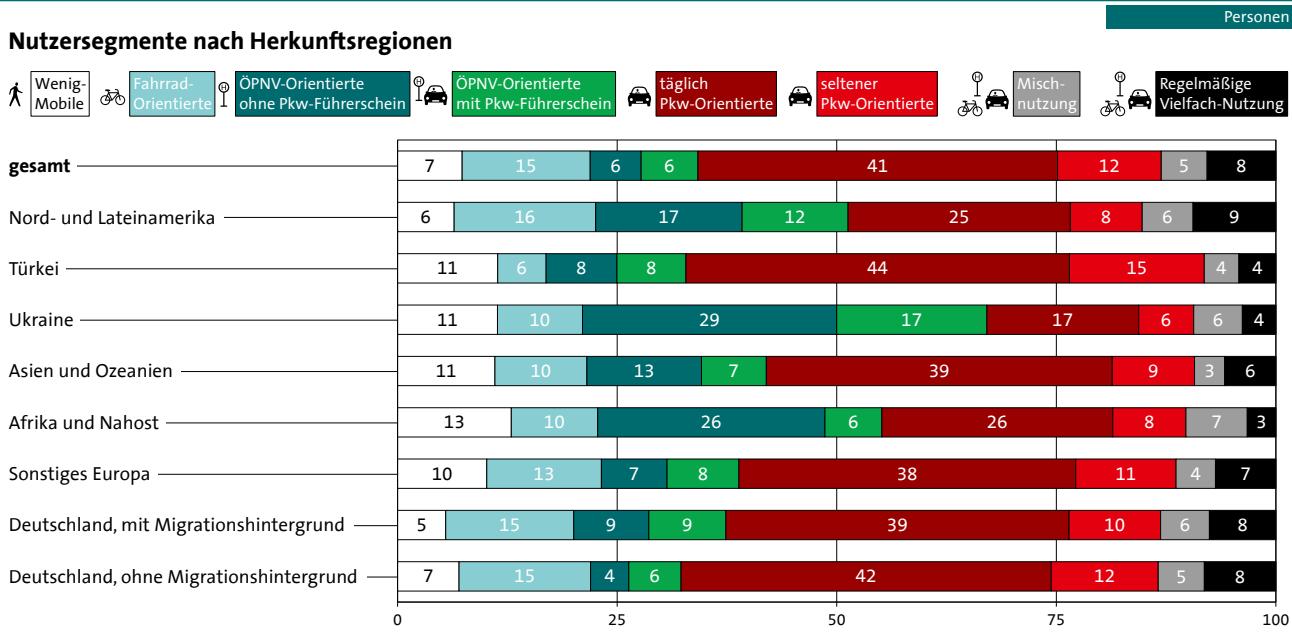
### Hohe ÖV-Anteile an der Verkehrsleistung für Personen aus der Ukraine, Amerika und Afrika und Nahost

Menschen, die in der Ukraine, in Nord- oder Lateinamerika oder Afrika und Nahost geboren sind, legen ihre Tagesdistanz zur Hälfte oder noch mehr (Ukraine 60 Prozent) mit dem Umweltverbund zurück (Abbildung 91). Hier spiegelt sich die geringe Auto-Ausstattung dieser Gruppen wider. Bei allen übrigen Personen ist die Verkehrsleistung klar vom MIV dominiert und der Kilometer-basierte Modal Split ist nicht weit entfernt vom deutschen Durchschnitt.

### Deutliche Unterschiede in den Anteilen für Auto, ÖV und Multimodalität nach Herkunftsregion

Die Stichtagsauswertungen deuten darauf hin, dass Personen mit Migrationshintergrund teilweise deutlich größere Anteile ihrer Mobilität mit dem ÖV erledigen. Dieses Bild auf Basis einzelner Berichtstage wird im Folgenden durch die Segmentierung nach der allgemeinen Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel ergänzt. Unter den Menschen, die in Deutschland, der Türkei, Asien und Ozeanien oder dem sonstigen Europa geboren sind, gibt es passend zu den bisherigen Ergebnissen auch bei der Auswertung der üblichen Verkehrsmittelnutzungshäufigkeit einen hohen Anteil an Autofahrerinnen und Autofahrern (Abbildung 92). Auffällig ist jedoch, dass der Anteil der Autofahrenden unter den in der Türkei Geborenen am höchsten ist, obwohl deren MIV-Anteil im Modal Split niedriger ist als im Durchschnitt. Demgegenüber entfällt mit nur 6 Prozent ein vergleichsweise kleiner Anteil der Personen aus der Türkei auf die Gruppe der Radfahrenden, die für die übrigen Herkunftsregionen zwischen 10 Prozent und 16 Prozent ausmacht.

Abbildung 92



Der Anteil der ÖV-Nutzer ist bei den Personen aus der Ukraine, Amerika und Afrika und Nahost besonders hoch. Dies passt zur geringen Autoverfügbarkeit und der hohen ÖV-Nutzungsrate am Stichtag für diese Gruppen. Bei Auswertungen der ÖV-Nutzung im Zusammenhang mit der Autoverfügbarkeit stellt sich die Frage, inwiefern sich Personen für den ÖV entscheiden, obwohl sie Alternativen haben, oder ob sie auf den ÖV angewiesen sind. Mangels Autoverfügbarkeit auf den ÖV angewiesene Personen werden auch als „ÖV-Captives“ bezeichnet. Die relativen Anteile der ÖV-Captives unter den ÖV-Nutzenden sind nach Migrationshintergrund in Abbildung 93 dargestellt.

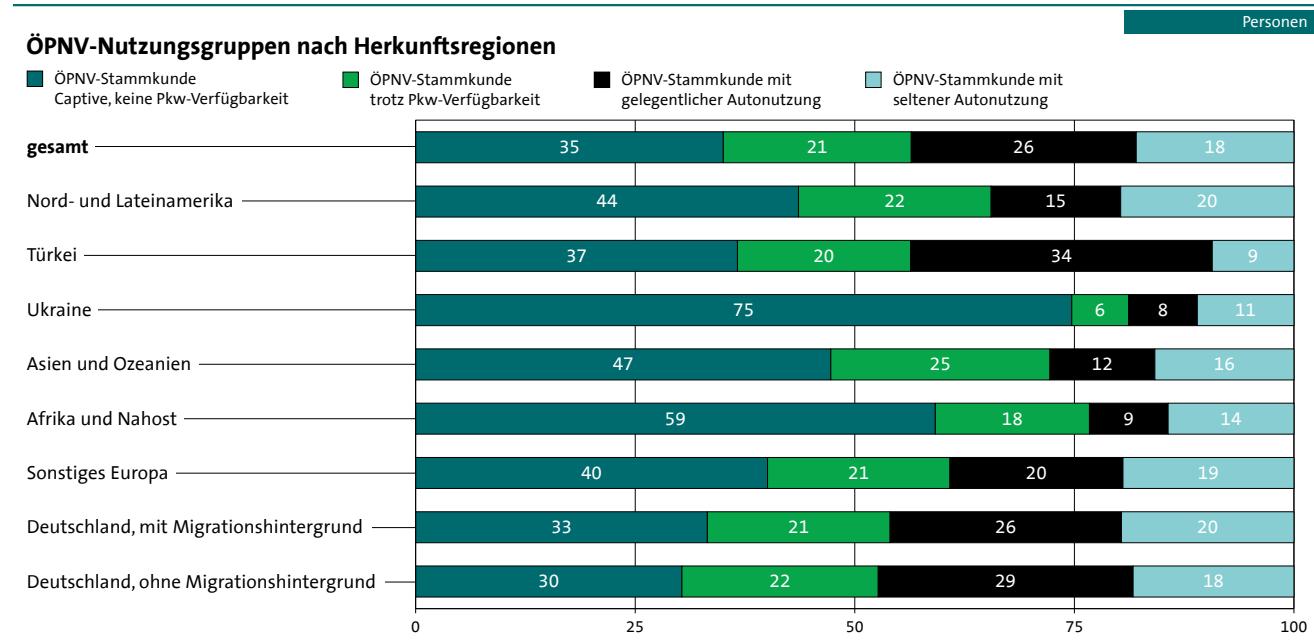
Die Auswertung zeigt, dass der Großteil der ÖV-Nutzenden zu den Captives zu rechnen ist. Der Anteil der Captive-Nutzenden ist am höchsten bei den Personen aus der Ukraine (75 Prozent), und ist somit mehr als doppelt so groß wie der Anteil von Personen ohne Migrationshintergrund. Ein hoher Anteil ist auch bei Personengruppen aus Afrika und Nahost (59 Prozent) sowie Nord- und Lateinamerika (44 Prozent) zu beobachten. Der hohe Anteil der ÖV-Captive-Nutzenden unterstreicht die Bedeutung des öffentlichen Verkehrssystems, auf das viele Personen mit verschiedenen Herkunftshintergründen angewiesen sind.

### Wie stark beeinflussen Veränderungen der Migrationsanteile die MiD-Ergebnisse in der Zeitreihe?

Der Blick auf die Gruppe der Migrantinnen und Migranten zeigt ein vom gesamten Bevölkerungsquerschnitt leicht abweichendes Bild. Am auffälligsten sind die etwas reduzierte Grundmobilität und in einigen Gruppen die höhere ÖPNV-Orientierung. Dieses Ergebnis ist nicht neu und auch in der MiD 2017, trotz einer anderen Operationalisierung des Migrationshintergrunds<sup>2</sup>, sowie in weiteren Studien erkennbar. Zudem entspricht der Querschnitt aller Personen mit Migrationshintergrund hinsichtlich der Verkehrsmittelorientierung weitgehend dem der „Durchschnittsbevölkerung“. Damit sind Veränderungen in der Struktur von Verkehrsaufkommen und -leistung aufgrund eines spezifisch steigenden Migrationsanteils, etwa durch die Zuwanderung von Ukrainerinnen und Ukrainern, nicht völlig von der Hand zu weisen, doch erklären sie die diesbezüglich festgestellten Veränderungen gegenüber 2017 nur zu einem geringen Teil. Hier ist eher von einem Ursachenbündel anstatt einfacher Kausalitäten auszugehen – und es gibt stärker wirkende Einflüsse, die in diesem Bericht ebenfalls dargestellt werden, wie etwa der anhaltende Homeoffice-Trend oder konjunkturelle Auswirkungen.

2 2017 wurde eine Selbsteinschätzung zum Migrationsstatus erhoben, also eine andere, nicht direkt vergleichbare Abgrenzung genutzt.

Abbildung 93





## 14. Kinder und Senioren unterwegs: oft der Blick durch die Windschutzscheibe

Das Studienkonzept und die große Stichprobe der MiD erlauben auch detaillierte Auswertungen zur Mobilität spezieller Bevölkerungsgruppen. Dieses Kapitel nutzt diese Option und befasst sich mit den Phasen außerhalb von Lebensmitte und Erwerbstätigkeit: den Kindern auf der einen Seite und den Seniorinnen und Senioren auf der anderen Seite. In beiden Gruppen können weitere Unterteilungen entlang der Altersverteilung vorgenommen werden. So lassen sich Kinder und Jugendliche über die Phasen von der Kita – oder sogar davor – bis zur weiterführenden Schule oder dem Eintritt in eine Berufsausbildung verfolgen. Sie werden entweder stellvertretend über ihre Eltern bzw. Erziehungsberechtigten oder ab 14 Jahren möglichst selbst befragt. Und unter den älteren Mitbürgerinnen und Mitbürgern können ebenfalls verschiedene Altersphasen getrennt betrachtet werden. Mitunter liegen auch Interviews für hochbetagte Personen und Personen mit Handicap vor, wenn diese in bestimmten Fällen zu Hause oder in einer Pflegeeinrichtung eine entsprechende Unterstützung erhalten haben. Einen Überblick über die lebensphasenbedingte Verkehrsmittelwahl hat bereits die Darstellung des Modal Splits nach einzelnen Geburtsjahrgängen in Kapitel 4 gezeigt.

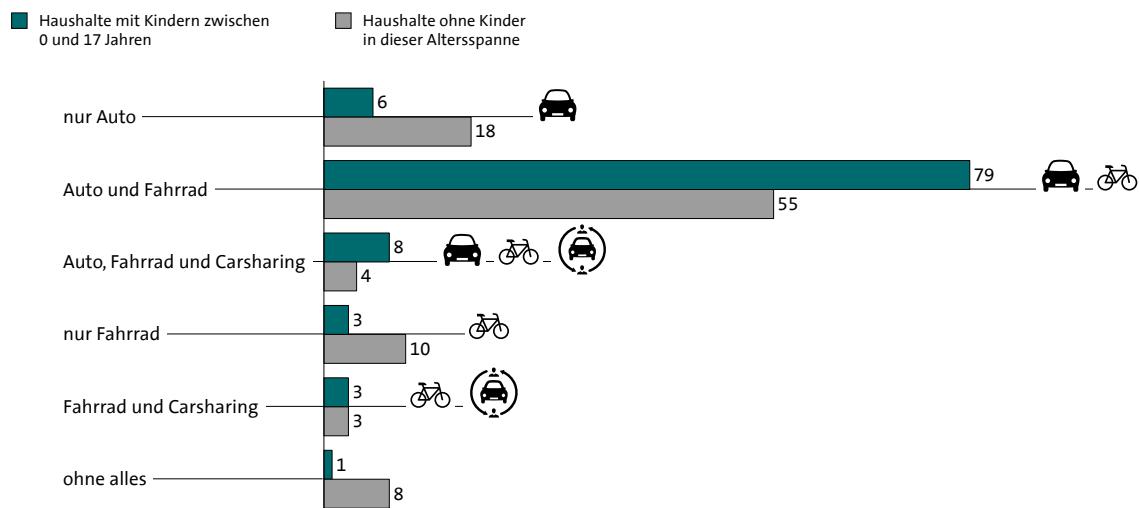
### Verkehrsmittelausstattung von Kindern und Jugendlichen: Immer weniger mit dem Fahrrad?

Die Alltagsmobilität von Kindern und Jugendlichen stellt einen zentralen Aspekt ihrer Entwicklung dar, da sie ihnen ermöglicht, selbstständig Wege zu finden, Orte zu erreichen und Erfahrungen zu sammeln. Dies ist nicht nur eine Frage der physischen Beweglichkeit, sondern auch ein wichtiger Schritt in Richtung Autonomie und Unabhängigkeit. Hol- und Bringwege, bei denen Eltern oder andere Erwachsene Kinder zur Schule und zu Freizeitorten begleiten, spielen eine bedeutende Rolle bei der Bildung von Mobilitätsroutinen. Diese Routinen prägen die Präferenzen für bestimmte Mobilitätsoptionen und bestimmen die täglichen Aktivitätsmuster von Kindern und Jugendlichen mit. Trotz der Bedeutung der Eigenständigkeit muss Sicherheit immer im Vordergrund stehen: Der Schulweg ist oft der erste Schritt in die Unabhängigkeit und ein wichtiger Teil der täglichen Routine von Kindern und Jugendlichen. Der Schritt zur Selbstständigkeit benötigt sichere Infrastrukturen, frühe Mobilitätsbildung von Kindern und Eltern sowie vielfältige und flexible Mobilitätsangebote. Darüber hinaus ist gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr unerlässlich, um die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen zu gewährleisten, während diese ihre Mobilität ausbauen.

Abbildung 94

#### Mobilitätsausstattung der Haushalte, in denen Kinder und Jugendliche leben

Haushalte



Angaben in Prozent; Haushalte mit mindestens einem Kind im Alter von 0 bis 17 Jahren nicht dargestellt: reine Carsharing-Anteile und Anteil Auto mit Carsharing, jeweils nur ein Prozent

## Haushalte mit Kindern und Jugendlichen mit Auto und Fahrrad ausgestattet

Vor diesem Hintergrund betrachtet dieser Abschnitt, welche Verkehrsmittel Kindern und Jugendlichen zur Verfügung stehen, wie sie diese nutzen, wie und ob sie dabei begleitet werden und ob sich die Eigenständigkeit zwischen Stadt und Land unterscheidet. Ebenso von Bedeutung ist dabei, wie sich Entfernung etwa zur Kita oder Schule darstellen und ob sich diese in der MiD-Zeitreihe seit 2002 verändert haben.

Haushalte, in denen Kinder und Jugendliche bis 17 Jahren leben, sind im Vergleich zu Haushalten ohne Kinder in dieser Altersspanne vielfältiger ausgestattet. Abbildung 94 zeigt, dass 79 Prozent der Haushalte mit Kindern und Jugendlichen über Auto und Fahrrad verfügen, im Vergleich zu 55 Prozent der Haushalte ohne Kinder und Jugendliche. Wird ein Auto benötigt, greifen Haushalte mit Kindern auch mehr auf Carsharing zurück als Haushalte nur mit Erwachsenen. Nur eine Mobilitätsoption zur Verfügung zu haben, wie das Auto oder ein Fahrrad, ist für Haushalte mit Kindern und Jugendlichen weniger typisch. Bereits hier zeichnet sich ab, dass die Kindermobilität nicht selten auf dem Autorücksitz erfolgt.

Doch mindestens ein Fahrrad im Haushalt muss noch nicht bedeuten, dass auch die jüngsten Haushaltsglieder sich auf einen eigenen Fahrradsattel schwingen können. Die MiD erhebt daher auch für die

Jüngsten die eigene Fahrradverfügbarkeit. Sie bleibt allerdings weit entfernt von vielleicht erwartbaren Vollausstattungen. Die Verfügbarkeit wächst von immerhin 45 Prozent bei den bis 5-Jährigen auf 85 Prozent bei den 14- bis 17-Jährigen. Und sie ist abhängig vom ökonomischen Status des Elternhauses: Bei niedrigem Status reicht die genannte Spannweite über die Altersgruppen von 35 bis etwa 70 Prozent. Bei hohem oder sehr hohem Status erreicht sie eine Spanne zwischen rund 50 und 90 Prozent. Dabei wird dies nicht nur eine Frage der ökonomischen Möglichkeiten, sondern auch der Fahrradwertschätzung der Eltern sein. Berichten die Eltern über ein eigenes Rad, trifft dies in der Regel auch auf die Kinder zu.

## Modal Split und Mobilitätseckwerte von Kindern und Jugendlichen: autogeprägt, aber weniger unterwegs als Erwachsene

Sowohl bei dem Modal Split nach Verkehrsaufkommen als auch beim Modal Split der Verkehrsleistung zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Altersgruppen unter 18 Jahren, die unterschiedliche Lebensphasen auf dem Weg zum Erwachsenwerden widerspiegeln. Während der Anteil am Modal Split als MIV-mitfahrende Person mit steigendem Alter kontinuierlich abnimmt, steigt der Anteil des ÖPV, was auf eine zunehmende Eigenständigkeit bei der Mobilität der Kinder hindeutet. Das Fahrrad gewinnt als Mobilitätsalternative ab einem Alter von 10 Jahren deutlich an Bedeutung und einige der 14- bis 17-Jährigen sind

Tabelle 42

### Zentrale Eckwerte bei Wegen von Kindern und Jugendlichen

Personen unter 18 Jahren	durchschnittliche Wegeanzahl (pro Person pro Tag)	durchschnittliche Wegelänge (pro Person; in Kilometern)	durchschnittliche Tagesstrecke (pro Person; in Kilometern)	durchschnittliche Unterwegszeit (pro Person pro Tag; in h:min)	Anteil an Wegen mit Begleitpersonen (in Prozent)
GESAMT	2.6	9	22	1:03	80
<b>ALTER</b>					
0 bis 5 Jahre	2.5	8	22	0:59	99
6 bis 9 Jahre	2.7	7	19	0:57	87
10 bis 13 Jahre	2.6	8	22	1:05	69
14 bis 17 Jahre	2.4	11	27	1:11	50

schon als MIV-Fahrende unterwegs, sei es über Roller oder mit dem Pkw durch den Führerschein ab 17 Jahren.

### Großteil der Wege von Kindern mit Begleitpersonen

Kinder unternehmen durchschnittlich 2,6 Wege am Tag, mit einer Wegelänge von 9 Kilometern, einer Tagesstrecke von 22 Kilometern und mehr als einer Stunde Unterwegszeit. Auffällig ist, dass 80 Prozent der Wege in Begleitung erfolgen.

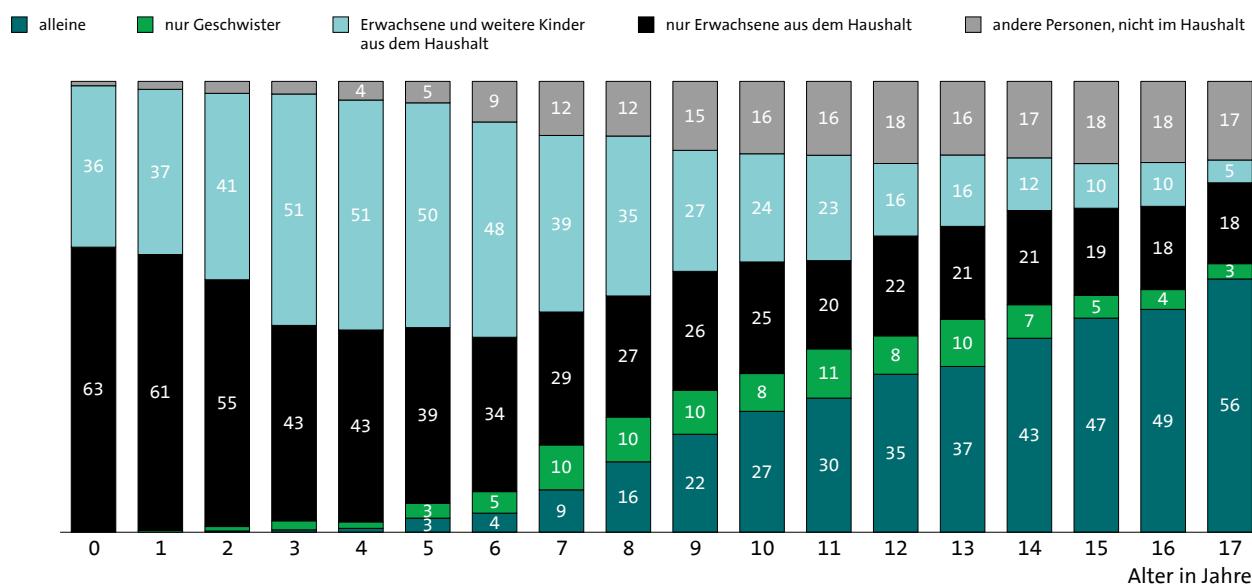
Bei den Jüngsten (0 bis 5 Jahre) sind es 2,5 Wege täglich bei 8 Kilometer Wegelänge und ebenfalls 22 Kilometer Tagesstrecke. Die Altersgruppe 6 bis 9 Jahre zeigt eine leichte Zunahme bei der Wegeanzahl auf 2,7 pro Tag. Die Wegelänge reduziert sich auf 7 Kilometer. Dennoch erfolgen 87 Prozent der Wege mit einer Begleitperson (im Gegensatz zu 99 Prozent bei 0- bis 5-Jährigen), was allmähliche Schritte zur Eigenständigkeit zeigt. Kinder zwischen 10 und 13 Jahren unternehmen täglich 2,6 Wege mit einer Wegelänge von 8 Kilometern. Der Anteil begleiteter Wege sinkt merklich auf 69 Prozent, was auf eine wachsende Unabhängigkeit hinweist. Jugendliche, 14 bis 17 Jahre alt, unternehmen weniger Wege (2,4 pro Tag), jedoch bei größerer Wegelänge (11 Kilometer), wodurch die

Tagesstrecke auf 27 Kilometer ansteigt. Dies hängt natürlich damit zusammen, dass ihnen verstärkt neue Mobilitätsalternativen wie der ÖPV und der MIV als Fahrerin oder Fahrer zur Verfügung stehen, wie bereits zuvor aufgezeigt.

Der Anteil begleiteter Wege fällt mit zunehmendem Alter der Kinder kontinuierlich. Dass selbst 50 Prozent der Wege von 14- bis 17-Jährigen noch in Begleitung erfolgen, mag zunächst überraschen. Dabei muss aber beachtet werden, dass in der MiD zunächst nur generell nach einer Begleitperson auf dem Weg gefragt wurde. Erst in weiteren Fragen wurde spezifiziert, ob es sich um eine Begleitperson aus dem eigenen Haushalt und ob es sich um eine erwachsene Person handelt. Analysiert man die Begleitpersonen genauer, so wird deutlich, dass mit zunehmendem Alter immer weniger Wege von Erwachsenen aus dem eigenen Haushalt begleitet werden, während auf immer mehr Wegen haushaltsfremde Personen dabei sind. Auch dies deutet auf eine zunehmende Eigenständigkeit hin, bei der nach und nach die Begleitung durch die Eltern durch das gemeinsame Unterwegssein mit Freunden ersetzt wird.

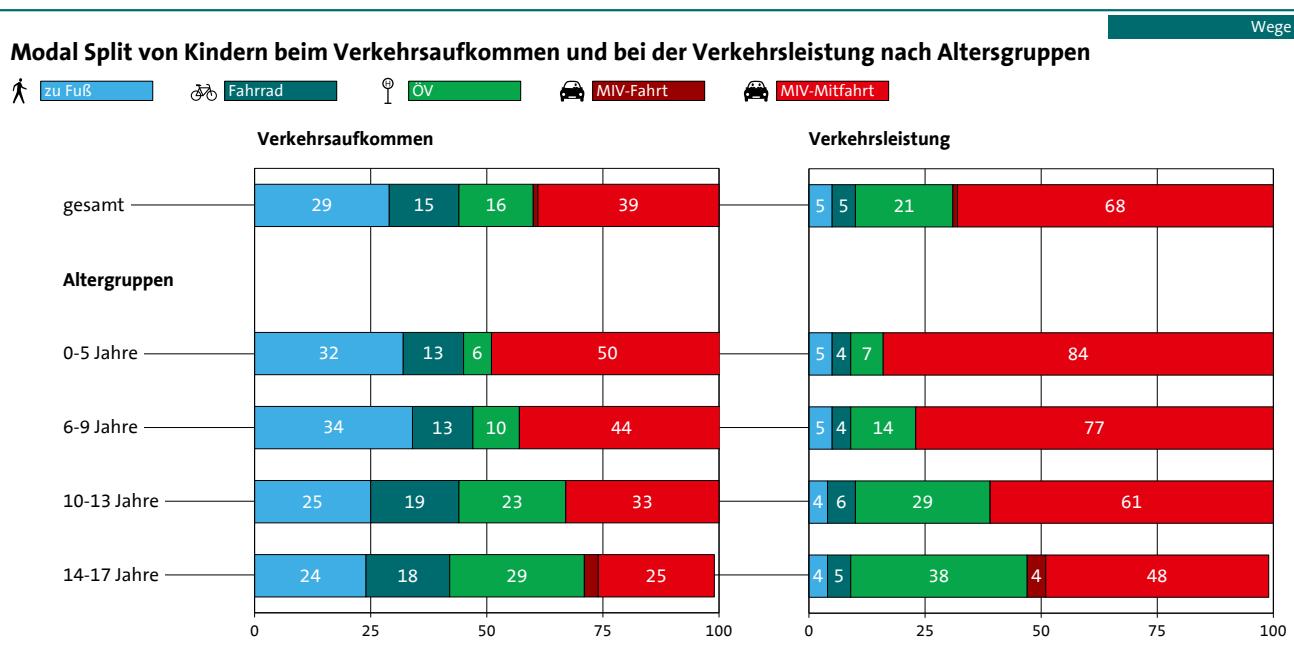
Abbildung 95

#### Begleitung auf Wegen von Kindern und Jugendlichen



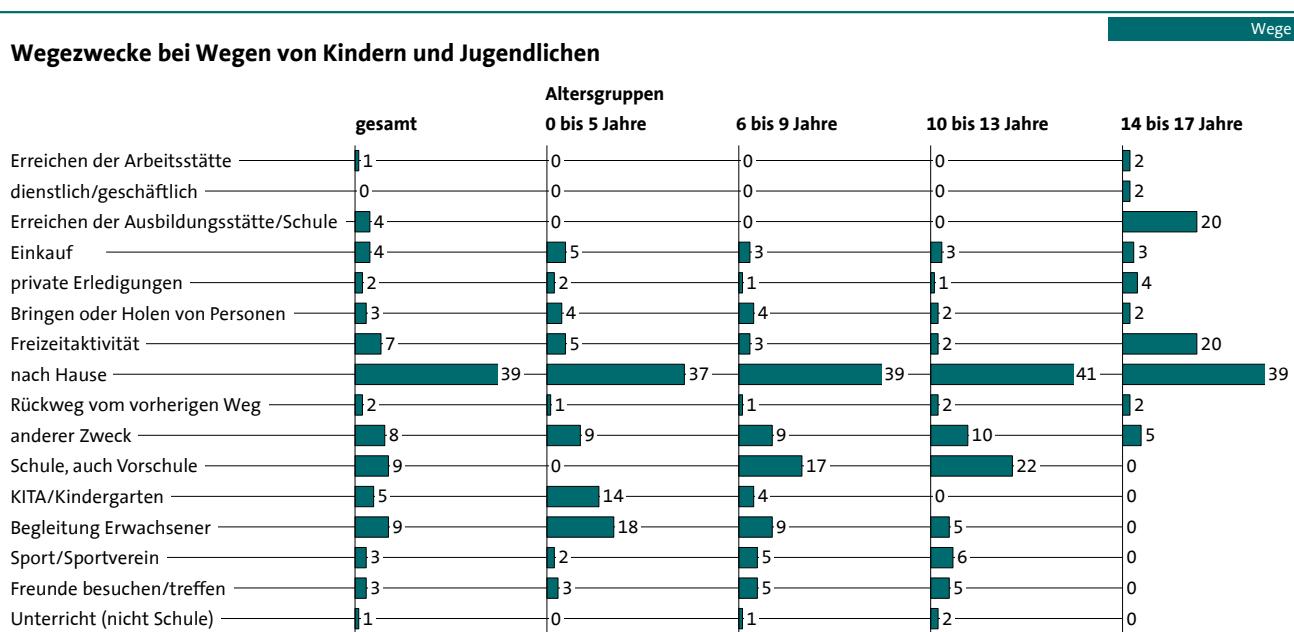
Angaben in Prozent; Wege von Kindern und Jugendlichen

Abbildung 96



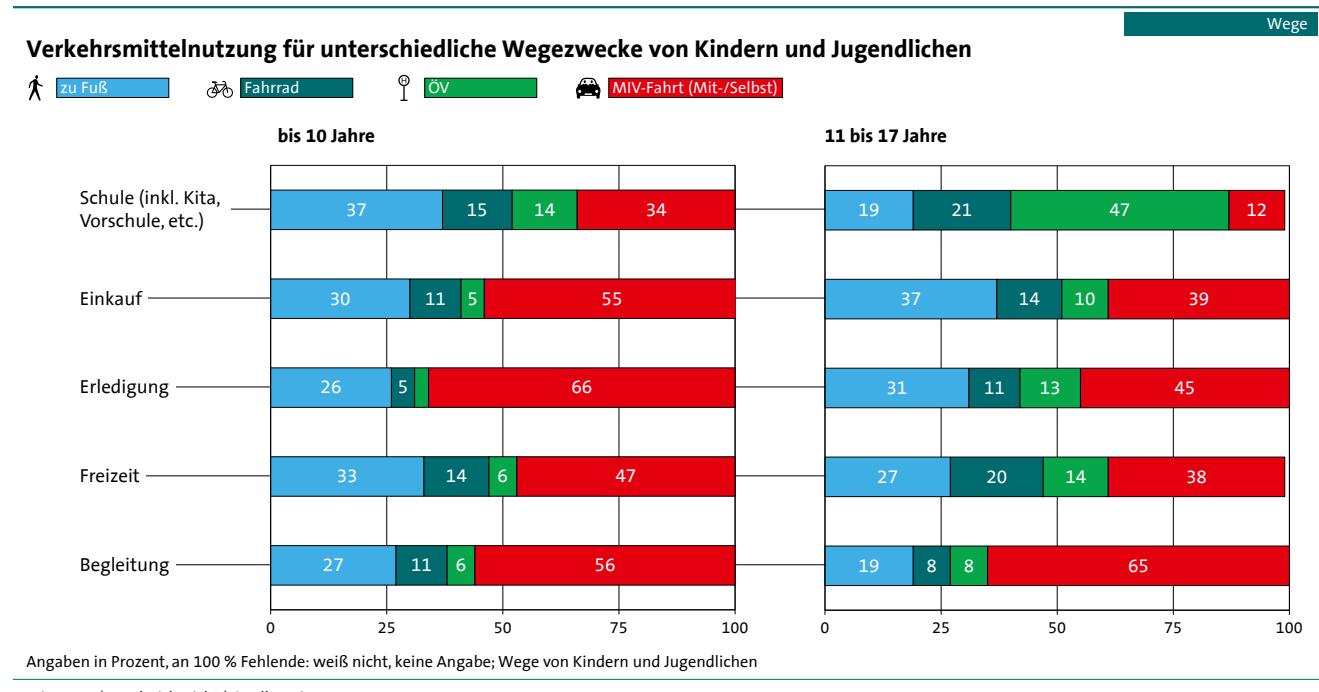
MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 97



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 98



## Wegezwecke bei Kindern: von der Kita bis zur Ausbildung

Auch die Verteilung der Wegezwecke spiegelt sehr gut die verschiedenen Lebensphasen der Kinder auf dem Weg zum Erwachsenwerden wider. Die Wege zur Kita oder zum Kindergarten der 0- bis 5-Jährigen werden bei den 6- bis 9- und bei den 10- bis 13-Jährigen durch Wege zur Vorschule und Schule abgelöst und bei den 14- bis 17-Jährigen durch Wege zur Ausbildungsstätte oder Schule. Die Wegezwecke der Kinder spiegeln somit ihren Werdegang durch die Erziehungs- und Bildungseinrichtungen wider. Bei den 14- bis 17-Jährigen deutet außerdem der Anteil von 20 Prozent an Freizeitwegen auf eine zunehmend eigenständige Freizeitgestaltung hin.

## Gibt es Veränderungen im Zeitverlauf?

Der Status quo 2023 ist das Eine, eine andere Frage die nach Veränderungen im Zeitverlauf. Dazu können die zurückliegenden MiD-Erhebungen herangezogen werden, die ebenfalls die Befragung der Kinder umfassten. Im Zeitreihenvergleich zeigt sich für die Mobilitätsquote und die Wegeanzahl: Seit 2002 sind Kinder und Jugendliche immer weniger draußen unterwegs. Waren es laut MiD 2002 noch 91 Prozent,

so sind es bei der MiD 2023 9 Prozentpunkte weniger. Auch die Wegeanzahl sinkt stetig seit 2002, bei fast gleichbleibender Tagesstrecke, aber geringerer Unterwegszeit. Zwar konstatiert die MiD 2023 einen Mobilitätsrückgang auch für die Erwachsenen, aber nicht in diesem Ausmaß und nicht in der feststellbaren Stetigkeit. Es spricht also viel dafür, dass sich das Außer-Haus-Aktivitätsausmaß bei Kindern und Jugendlichen in den zurückliegenden zwei Jahrzehnten Schritt für Schritt reduziert hat.

## Doppelt so weite Schulwege im ländlichen Raum – aber Jugendliche nutzen überall vorrangig den öffentlichen Verkehr

Die abgebildeten Tageswerte entstehen aus der Summe der Wege und den dabei zu erreichenden Wegezielen. Dabei spielen Infrastruktur und Entfernung eine zentrale Rolle. Die Zeitreihe von 2002 bis 2023 zeigt dabei jedoch kaum Veränderungen. Die mittlere Entfernung zum Kindergarten liegt zu allen Erhebungszeitpunkten im Bereich von 3 Kilometern. Ähnlich verhält es sich mit im Durchschnitt geringfügig längeren Wegen zur Grundschule. Erst in der Phase der weiterführenden Schulzeit verdoppeln sich die mittleren Schulweglängen auf Werte um 7 Kilometer, bleiben aber über die Jahre ebenfalls relativ sta-

bil. Freizeitwege sind häufig länger, führen aber in der Zeitreihe ebenfalls nicht über im Mittel wachsende Entfernung. So bleiben sie zum Beispiel bei den Jugendlichen im Bereich von 12 bis 14 Kilometern.

Mit dem Alter der Kinder verändern sich die für bestimmte Anlässe zurückgelegten Distanzen und genutzten Verkehrsmittel. Die Entfernung zur Schule ändert sich dabei mit dem Alter: Sind es bis 10 Jahre in der Kita und Grundschule wie genannt rund 3 Kilometer Weg, so haben Jugendliche zwischen 11 und 17 Jahren einen doppelt so langen Weg zur Schule und Ausbildung. Im Übergang für weiterführende Schulen kann diese nun zumeist nicht mehr zu Fuß erreicht werden und der öffentliche Verkehr hat nun einen Anteil von 47 Prozent. Begleitwege hingegen werden ab 11 Jahren zunehmend mit dem Auto erledigt. Hier sind es bei jüngeren Kindern oft Begleitwege von Erwachsenen, die mit steigendem Alter auch Bring- und Holwege umfassen. Auch das Fahrrad gewinnt für den Schulweg ab 11 Jahren an Bedeutung und wird auch stärker für Freizeitwege eingesetzt, die nun eigenständig bewältigt werden. Dabei sind Freizeitziele schon für die kleineren Kinder bis 10 Jahren etwa 6 Kilometer entfernt und damit etwa gleich weit wie für Jugendliche. Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad bleiben dabei für Kinder bis 10 Jahren und für Jugendliche bis 17 Jahren bis 3 Kilometer vergleichs-

weise kurz. Wege mit dem öffentlichen Verkehr und dem Auto werden hingegen länger und es werden bis zu 10 Kilometer zurückgelegt.

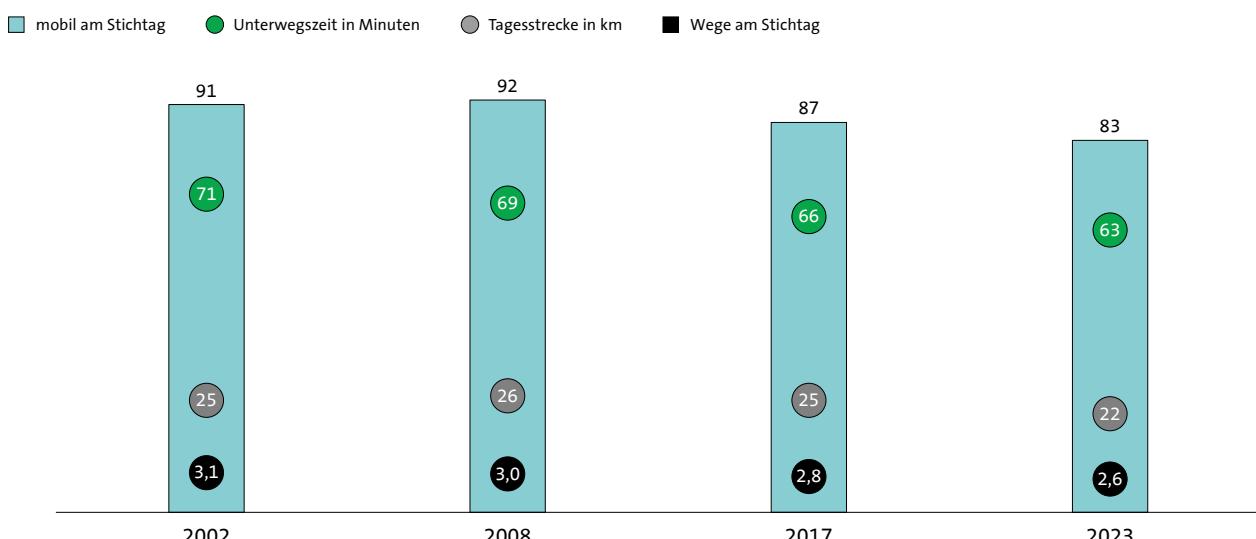
Die Länge von Schulwegen hängt stark vom Raumtyp ab: Während Kinder und Jugendliche in Metropolen und Großstädten auch zu weiterführenden Schulen maximal 3,8 Kilometer unterwegs sind, wird dies in ländlichen Regionen schon während der Grundschulphase für 7- bis 10-Jährige übertroffen. Sie müssen im dörflichen Raum bis zu 4,9 Kilometer zur Schule bewältigen. Zur weiterführenden Schule sind es dann sogar mehr als doppelt so viele Kilometer.

Damit bleibt die Frage nach der Verkehrsmittelnutzung von Kindern und Jugendlichen abhängig vom Wegezweck: Wie werden die unterschiedlichen Entfernung bei unterschiedlichen Anlässen bewältigt? In die Kita werden Kinder, bis auf Kinder in Metropolen, am häufigsten mit dem Auto gebracht. Dies ändert sich mit dem Schulbeginn: Bis auf den dörflichen Raum, wo der ÖPNV eine große Rolle spielt, kommen die meisten Kinder nun zu Fuß zur Schule. Geht es in die weiterführende Schule, so gewinnt der ÖPNV an Bedeutung, aber auch das Fahrrad wird stark in zentralen Städten in ländlichen Regionen genutzt. Jugendliche ab 14 Jahren bleiben bei der starken ÖPNV-Nutzung. Das Fahrrad gewinnt aber in Metropolen und

Abbildung 99

### Mobilitätskennzahlen für Kinder und Jugendliche im Zeitvergleich 2002 bis 2023

Personen



Angaben in Prozent und analytische Merkmale; Personen zwischen 0 und 17 Jahren

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Tabelle 43

## Kita- und Schulweglängen nach Raumtyp und Altersgruppe

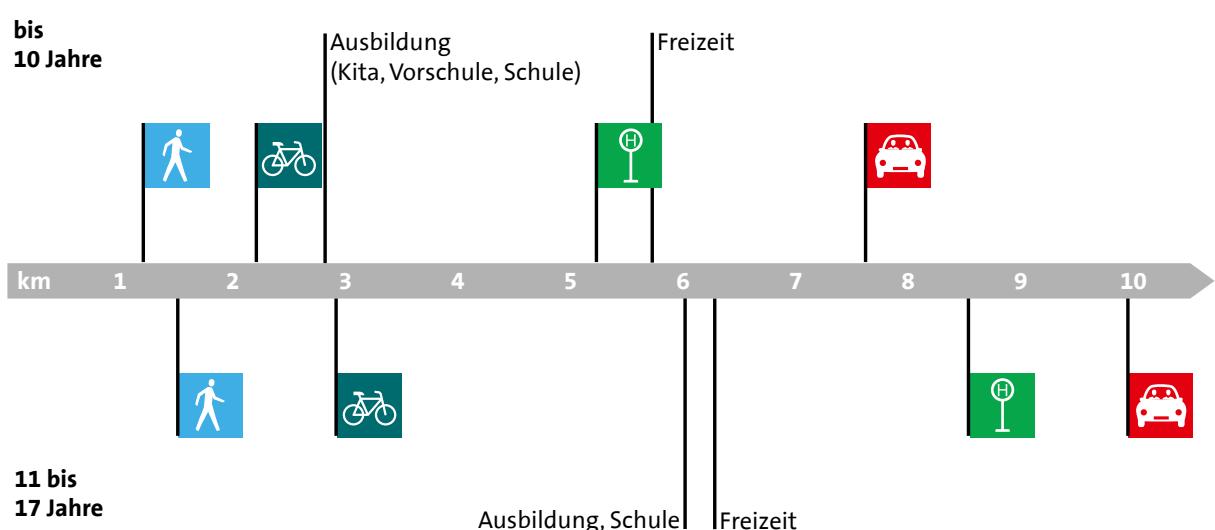
	0-6 Jahre km	7-10 Jahre km	11-13 Jahre km	14-17 Jahre km
Personen 0 bis 17 Jahre				
<b>RAUMTYP</b>				
<b>Stadtregion</b>				
Metropole	2	2	4	4
Regiopole und Großstadt	2	2	4	4
Mittelstadt, städtischer Raum	3	3	6	7
kleinstädtischer, dörflicher Raum	3	5	9	9
<b>ländliche Region</b>				
zentrale Stadt	3	2	4	5
Mittelstadt, städtischer Raum	3	4	6	7
kleinstädtischer, dörflicher Raum	3	5	9	10

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 100

## Wie weit sind die Wege im Nahbereich (bis 50 Kilometer)?

Wege



durchschnittliche Wegelängen in km; Wege von Kindern und Jugendlichen im Nahbereich bis 50 Kilometer

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Großstädten zunehmend an Bedeutung und in zentralen Städten im ländlichen Raum nimmt zudem der Anteil der Wege zu, die zu Fuß zurückgelegt werden.

Zusammengefasst zeigen die Muster der Wegezwecke, dass Mobilitätsentscheidungen von Kindern stark vom Alter abhängen und mit zunehmendem Alter auch von wachsender Autonomie und Eigenverantwortung geprägt sind. Der signifikante Wandel, den Kinder von der frühen Kindheit bis zur Jugend durchlaufen, wird durch die vielfältigen Wegezwecke und deren Entwicklung innerhalb der Altersgruppen deutlich sichtbar.

### **Seniorinnen und Senioren unterwegs: auf reduziertem Niveau, aber noch immer autogeprägt**

Nach dem aufschlussreichen Blick auf die jüngsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer soll der angekündigte Einblick auf die Bürgerinnen und Bürger am anderen Ende der Altersspanne folgen. Das Auto prägt auch die Mobilität dieser Altersgruppe deutlich. Die Männer haben fast immer einen Pkw-Führerschein in der Tasche, die älteren Frauen weiter zunehmend, obwohl sie hier noch nicht ganz aufgeschlossen haben – wie im Kapitel zur Pkw-Nutzung bereits gezeigt wurde.

Wenn zunächst die Haushalte mit Seniorinnen und Senioren im Vergleich zu anderen Haushalten dargestellt werden, ist auf den ersten Blick das relativ geringe Mobilitätsniveau erkennbar. Die Wegeanzahl pro Person und Tag liegt eher bei zwei als bei drei Wegen. Die durchschnittliche Wegelänge unterschei-

det sich nicht wesentlich, aber die Tagesstrecke ist aufgrund der niedrigen Grundmobilität kürzer als in jüngeren Haushalten.

Werden diese Werte nach drei Altersgruppen innerhalb der älteren Bürgerinnen und Bürger differenziert, ist eine deutliche Reduzierung mit zunehmendem Alter offensichtlich. Die Mobilitätsquote, also der Anteil der Personen, die am Stichtag außer Haus mobil sind, liegt bei den 65- bis 74-Jährigen mit 78 Prozent nur etwas unter dem Wert im Bevölkerungsschnitt. Er reduziert sich jedoch bei den 75- bis 84-Jährigen bereits auf 72 und bei den ab 85-Jährigen auf nur noch 56 Prozent. Damit einher gehen sinkende Werte für die Zahl der pro Tag und Person zurückgelegten Wege, die Tagesstrecke und die tägliche Unterwegszeit. In der ältesten Gruppe sind diese Kennwerte niedriger: Es sind nur noch 1,3 Wege, knapp 40 Minuten und weniger als 10 Kilometer pro Tag.

Anders die Autoausstattung: Drei Viertel der Haushalte mit Seniorinnen und Senioren (alle Personen 65 Jahre oder älter) besitzen mindestens ein Auto, 11 Prozent sogar zwei oder mehr. Die Unterschiede zwischen Stadt und Land, mit mehr Autobesitz außerhalb der Städte, entsprechen hier dem in der übrigen Bevölkerung. Das ist bezogen auf die Haushaltsgroße eine vergleichsweise gute Ausstattung, sollte aber nicht über die andere Situation ökonomisch beschränkter Haushalte hinwegtäuschen. Rechnet ein Haushalt mit Seniorinnen und Senioren zu der statusniedrigsten Gruppe, hat er in fast jedem zweiten Fall keinen Pkw. Wie so oft verdeckt hier der Durchschnitt sowohl prekäre als auch sehr komfortable Lebenssituationen. Dies trifft auch auf die Kategorie der vor-

**Tabelle 44**

#### **Mobilitätskennzahlen für Wege, Unterwegszeit und Tagesstrecke bei Personen ab 65 Jahren**

	<b>Mobilitätsquote (außer Haus am Berichtstag)</b>	<b>Wege</b>	<b>Mittelwerte pro Person und Tag</b>	
			<b>Unterwegszeit</b>	<b>Tagesstrecke</b>
	%	Anzahl	min	km
65 bis 74 Jahre	78	2,5	81	27,1
75 bis 84 Jahre	72	2,0	62	17,5
85 Jahre und älter	56	1,3	39	9,0

handenen Autos zu: Vergleichsweise viele Haushalte mit Seniorinnen und Senioren verfügen über Vans oder SUVs, auch über den generellen diesbezüglichen Trend hinaus.

Und wiederum anders die Fahrradausstattung: In knapp 60 Prozent der hier betrachteten Haushalte mit Seniorinnen und Senioren besitzen die dort lebenden Personen ein Fahrrad, davon mit steigender Tendenz und einem Anteil von etwa 40 Prozent unter den Fahrradbesitzenden auch ein Pedelec. Dies liegt bezogen auf die elektrisch unterstützten Räder über dem Vergleichswert in jüngeren Haushalten und verlängert vermutlich in vielen Fällen die aktive individuelle Fahrradnutzung. Allerdings setzt dies in der Regel eine Fahrradsozialisation in jüngeren Lebensjahren voraus. Der Weg von der Nicht-Radnutzung auf ein Elektrorad ist – das zeigen andere Ergebnisse – lang und selten.

Wird der Modal Split für diesen Haushaltstyp betrachtet, liegt er insbesondere bezogen auf den MIV nahe dem Bevölkerungsdurchschnitt, allerdings mit etwas höheren Zu-Fuß-Anteilen als Kennzeichen einer oft bereits eher auf den Nahbereich beschränkten Mobilität. Der Fahrradanteil und insbesondere der des Pedelecs fällt ebenfalls vergleichsweise hoch aus, der

des ÖV vergleichsweise niedrig. Wird dies nach Altersgruppen innerhalb des Seniorsegments unterscheiden, nehmen die Zu-Fuß-Anteile mit höherem Alter zu. Dies gilt auch für die Inanspruchnahme des ÖPNV. Er wächst in den hohen Altersgruppen ebenfalls, dafür reduziert sich der MIV-Anteil entsprechend. Allerdings bleibt dieser bis in die ältesten Gruppen im Bereich zwischen 40 und 50 Prozent. Das Auto ist also ein oft nicht mehr täglicher, aber doch vielfach als unverzichtbar empfundener Begleiter.

### Vielfältige Gründe für das Nicht-Unterwegssein, aber auch spezielle Mobilität im Alter

Jedoch zählt in der Gruppe der Seniorinnen und Senioren nicht jeder Tag zu den Unterwegs-Tagen. Die Mobilitätsquote erreicht in diesen Haushalten nur 74 Prozent pro Person, fällt also geringer aus als in der übrigen Bevölkerung. Die Gründe dafür sind so vielschichtig wie altersspezifisch und als Mehrfachnennung erhoben. 55 Prozent der älteren Befragten geben hier an, keinen Anlass gehabt zu haben. 31 Prozent habe Dinge nur zu Hause erledigt. 11 Prozent – weniger als in jüngeren Gruppen! – waren nach eigener Angabe selbst krank und 2 Prozent mussten sich der Pflege anderer Haushaltsteilnehmer widmen. Allerdings ist auch eine andere Seite zu beobachten.

Abbildung 101

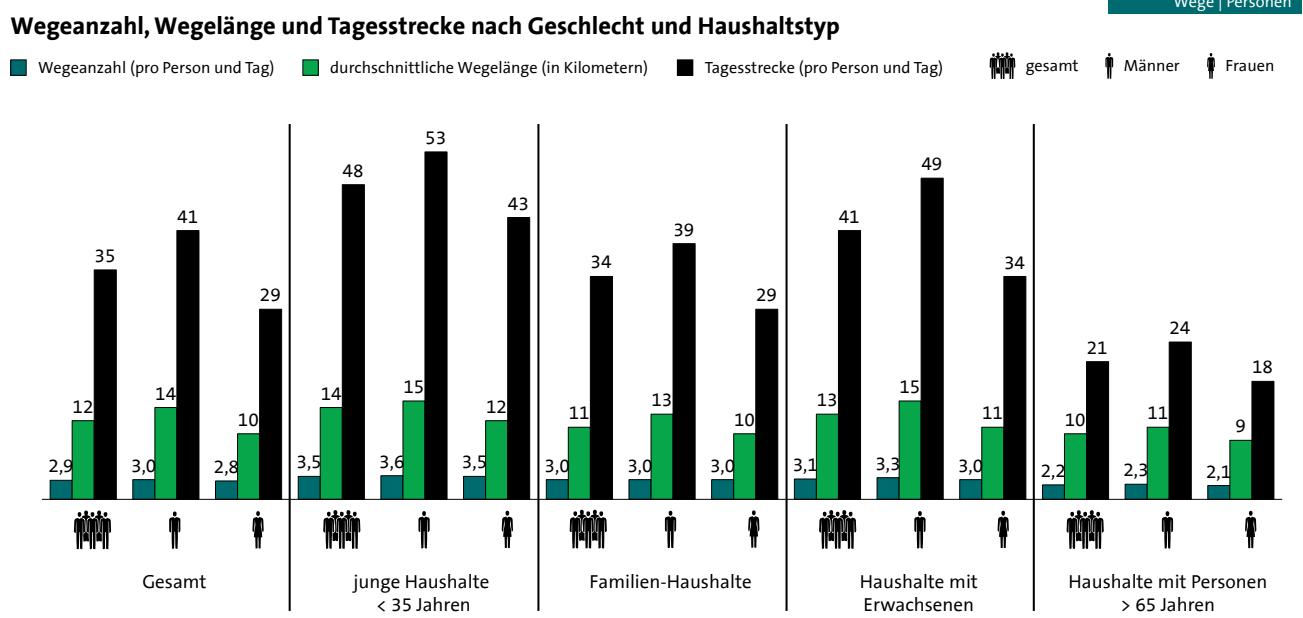
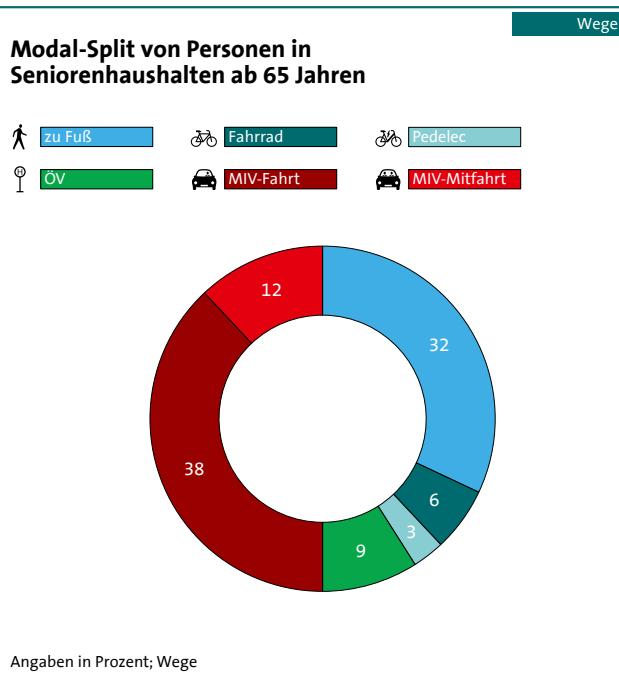


Abbildung 102



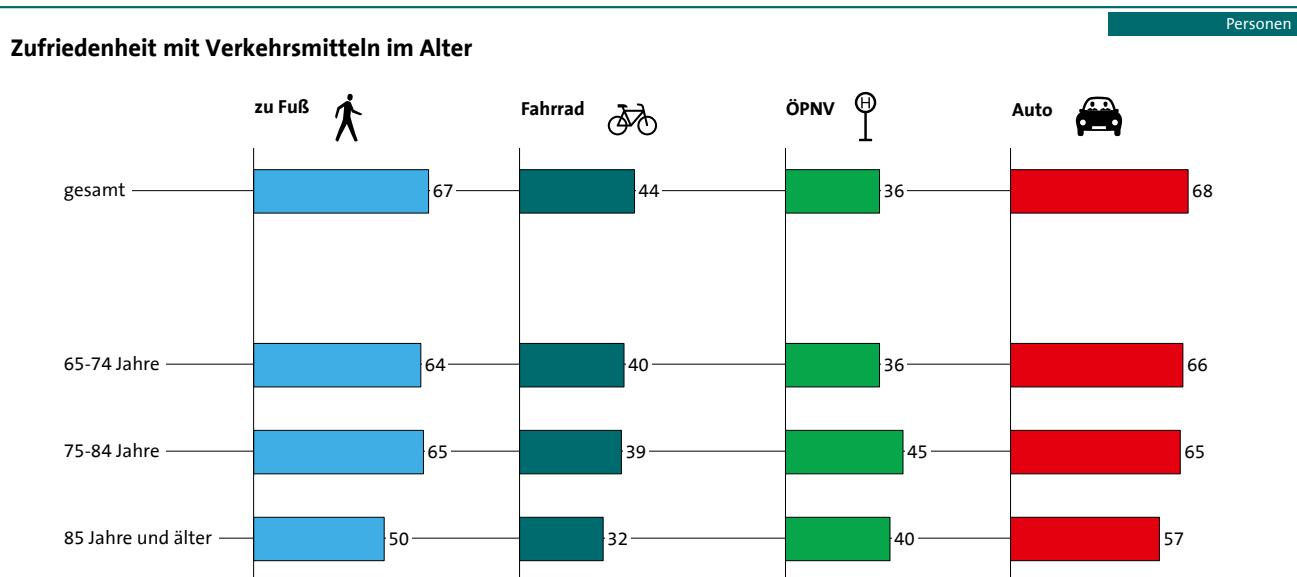
MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

So waren 8 Prozent der Seniorinnen und Senioren am Stichtag verreist, was nur knapp unter dem Durchschnittswert aller Altersgruppen liegt. Dafür fallen diese Reisen bei den Senioren länger als im Schnitt aus, denn vier von zehn ihrer Reisen hatten mindestens vier Übernachtungen. Im Schnitt aller Reisen sind dies nur 30 Prozent. Auch hier soll nicht unterschlagen werden, dass die ökonomische Situation mit entscheidet. So ist der Reiseanteil am Stichtag in der ökonomisch gesehen obersten Gruppe mit rund 15 Prozent dreimal so hoch wie im unteren Segment dieser Einstufung.

### Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln sinkt mit dem Alter

Aufschlussreich für den Alltag des Unterwegsseins in der Gruppe der Älteren sind nicht nur die üblichen Mobilitätskennwerte, sondern auch die subjektiven Zufriedenheitswerte für die Möglichkeiten, im Umfeld zu Fuß unterwegs zu sein, das Rad, Auto oder die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Deren empfundene Qualität entscheidet mit darüber, welchen Aktivitäten mit welchen Verkehrsmitteln (noch) nachgegangen wird. So können bereits schlechte Fußwegverhältnisse oder die eingeschränkte Barrierefreiheit bei Bus und Bahn nicht nur älteren Bürgerinnen und Bürgern Alltagsaktivitäten erschweren. Die dies-

Abbildung 103



Angaben in Prozent, TopBox-Werte Zufriedenheit „sehr gut“ und „gut“, Personen ab 65 Jahren und Gesamtwert ab 14 Jahren

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

bezüglichen MiD-Ergebnisse zeigen, dass die Zufriedenheit mit diesen Möglichkeiten im Alter abnimmt. Dies gilt insbesondere für die älteste Gruppe, hier die ab 85-Jährigen. Sie beurteilen alle genannten Angebote schlechter als Personen vor der 65-Jahre-Grenze und auch ungünstiger als Seniorinnen und Senioren im Alter zwischen 65 und 84 Jahren. So gibt nur noch die Hälfte dieses Segments den Fußwegen in ihrer Wohnumgebung eine gute Note. Bezogen auf die Radfahrverhältnisse ist es nur ein Drittel, im ÖPNV nur vier von zehn Befragten und selbst beim Auto nur etwas mehr als die Hälfte. Ein Teil dieser Bewertungen wird auch mit zunehmenden eigenen Unsicherheiten einher gehen, aber zumindest für das Zufußgehen und den öffentlichen Verkehr wären bessere Verhältnisse auch für diese Gruppe wünschenswert – ganz unabhängig davon, dass entsprechende Verbesserungen unter dem Strich allen Altersgruppen zugutekommen und auch das Bewertungsniveau in der Gesamtbevölkerung für zu Fuß, Rad und ÖPNV Luft nach oben aufweist und bessere Verhältnisse verlangt.

### **Mobilitätseinschränkungen im Alter: ein Drittel betroffen**

Bleibt der Blick auf die Handicaps. Solche Mobilitätseinschränkungen betreffen aber nicht allein die älteren Bürgerinnen und Bürger, wenn auch in besonderem Maß. Die MiD 2023 geht hier weiter in die Tiefe als die Ausgaben 2002 bis 2017. Auch diese quantifizierten bereits Ausmaß und Art möglicher Mobilitätseinschränkungen. Unter den Seniorinnen und Senioren berichtet immerhin ein Drittel über die eigene diesbezügliche Betroffenheit. 2023 wurde aber erstmals in der MiD auch die Abhängigkeit von Hilfsmitteln wie etwa einem Rollator oder Rollstuhl abgefragt. Dies geben vier von zehn der Haushalte aus dieser Altersgruppe an, die generell von einer Mobilitätseinschränkung betroffen sind. Diesen Ergebnissen und den Auswirkungen der Betroffenheit geht jedoch ein spezielles Kapitel dieses Berichts mit dem Blick auf alle Betroffenengruppen unabhängig vom Alter nach.



## 15. Mobilität und individuelle ökonomische Rahmenbedingungen: Möglichkeiten, Teilhabe und „Mobilitätsarmut“

Das folgende Kapitel widmet sich der Mobilität unter dem Blickwinkel des ökonomischen Status von Haushalten sowie subjektiven Einschätzungen der eigenen Mobilitätsoptionen. Während die Betrachtung der Ergebnisse abhängig von der ökonomischen Situation einer Person beziehungsweise ihres Haushalts bereits seit 2002 Bestandteil der MiD ist, kommen in der aktuellen Ausgabe Fragen zu den wahrgenommenen eigenen Mobilitäts- und Aktivitätschancen hinzu. Diese Chancen können mehr oder weniger unbegrenzt sein, aber auch durch individuelle finanzielle oder gesundheitliche Einschränkungen, die Wohnlage oder eine schlechte Infrastruktur und eingeschränkte Erreichbarkeiten von Alltagszielen beeinflusst sein.

Derartige Aspekte werden vermehrt unter dem Stichwort „Mobilitätsarmut“ diskutiert, waren aber schon immer eine wichtige Dimension von Teilhabe und bilden eigentlich eher „Aktivitätsarmut“ oder sogar „Chancenarmut“ ab. Unterwegs zu sein ist dabei kein Selbstzweck, sondern Voraussetzung für ein eingebundenes Leben. Die finanzielle Situation hat für eine Person, eine Lebensgemeinschaft von Erwachsenen oder eine Familie mit Kindern ganz entscheidend Einfluss auf die Möglichkeiten, mobil zu sein und am sozialen und wirtschaftlichen Leben teilzunehmen.

### Ökonomischer Status als wichtige Analyseperspektive

In der MiD werden hinsichtlich des ökonomischen Status eines Haushalts und der dort lebenden Personen fünf verschiedene Stufen unterschieden. Sie werden aus dem über die gewichtete Haushaltsgröße gebildeten Äquivalenzeinkommen pro Kopf abgeleitet. Genauere Informationen zur Bildung dieses Merkmals stellt das MiD-Handbuch zur Datennutzung zur Verfügung.

Bevor diese Variable analytisch in Verbindung mit Mobilitätsvariablen eingesetzt wird, soll eine kurze Beschreibung der sich ergebenden Verteilungen erfolgen. Dieser analytisch abgeleitete und nicht direkt erfragte Status unterscheidet sich nach soziodemographischen Merkmalen. Er ändert sich vor allem mit dem Alter, dem Bildungsabschluss, dem Erwerbstätigkeitsstatus und der Familiensituation. Junge Personen zwischen 18 und 29 Jahren sind in den Statusgruppen anteilig ähnlich vertreten. Da diese Lebensphase sehr

heterogen ist, geben hier der Erwerbstätigkeitsumfang sowie Ausbildungsstatus weiteren Aufschluss. Die mittleren Altersgruppen weisen dagegen in der Tendenz in den hohen ökonomischen Statusgruppen größere Anteile auf. Personen ab dem Rentenalter wiederum sind in den unteren bis mittleren Gruppen stärker vertreten, verfügen vermutlich aber auch eher über andere ökonomische Absicherungen als das hier zugrunde liegende monatliche Einkommen.

### Vollzeiterwerbstätige und Personen mit Hochschulabschluss vorrangig in Haushalten mit sehr hohem ökonomischem Status

Die Erwerbstätigkeit hat einen engen Zusammenhang mit dem ökonomischen Status des Haushalts. Mehr als die Hälfte der Personen in Haushalten mit hohem und sehr hohem ökonomischem Status sind in Vollzeit und etwa ein Fünftel in Teilzeit erwerbstätig. Personen mit niedrigem und sehr niedrigem ökonomischem Status hingegen sind vor allem Rentnerinnen und Rentner, die auf ein geringeres Einkommen zugreifen können.

Neben der Erwerbstätigkeit hat auch der Bildungsgrad einen direkten Einfluss auf den ökonomischen Status des Haushalts. Je höher der individuelle Bildungsabschluss, desto höher der ökonomische Status des Haushalts. Personen mit einem Hochschulabschluss leben zu 51 Prozent in Haushalten mit einem sehr hohen ökonomischen Status. Mit einem Realschulabschluss, mittlerer Reife oder Hauptschulabschluss haben Haushalte dieser Personen nur zu 8 bis 19 Prozent einen sehr hohen ökonomischen Status. Der Haushaltstyp hängt ebenfalls mit dem ökonomischen Status des Haushalts zusammen. So sind 45 Prozent der Haushalte mit sehr hohem ökonomischem Status Familienhaushalte mit Kindern, wohingegen nur 9 Prozent der Personen in jungen Haushalten unter 35 Jahren leben.

Der ökonomische Status ist also einerseits lebensphasenprägt, andererseits durch den Bildungsstatus sowie Art und Umfang der Erwerbstätigkeit. Dies sind zwar nicht die alleinbestimmenden Faktoren, doch stehen sie im Vordergrund. Und wie die weiteren Ergebnisse zeigen, ergeben sich deutliche Zusammenhänge mit Art und Umfang der Alltagsmobilität.

Tabelle 45

## Soziodemografische Merkmale nach ökonomischem Status

	sehr niedrig	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch
<i>Basis Haushalte</i>	%	%	%	%	%
<b>ANTEILE DER KATEGORIEN GESAMT</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>29</b>	<b>37</b>	<b>13</b>
<i>Spaltenprozent, Basis Personen</i>	%	%	%	%	%
<b>ALTER</b>					
18 bis 29 Jahre	19	13	15	17	15
30 bis 39 Jahre	10	9	13	19	23
40 bis 49 Jahre	11	10	12	16	25
50 bis 59 Jahre	13	13	14	22	23
60 bis 64 Jahre	11	9	9	9	7
65 bis 74 Jahre	19	24	18	10	5
75 bis 84 Jahre	13	17	14	5	3
85 Jahre und älter	5	6	5	2	1
<b>TÄTIGKEIT DER PERSON</b>					
Vollzeit erwerbstätig (inkl. Auszubildende/r)	14	23	37	52	61
Teilzeit/geringfügig erwerbstätig (11 bis unter 35 Stunden pro Woche)	14	15	15	19	22
erwerbstätig mit sonstigem Umfang oder ohne Angabe zum Umfang	2	2	1	2	1
Schüler/in, einschließlich Vorschule	1	1	1	1	1
Student/in	7	3	2	3	2
Hausfrau/Hausmann	3	3	3	2	1
Rentner/in, Pensionär/in, einschließlich Vorruhestand	37	46	36	16	7
Sonstiges (z. B. arbeitslos)	22	8	6	6	4
<b>BILDUNG</b>					
(noch) ohne Abschluss	4	2	1	1	1
Haupt-/Volksschulabschluss, POS 8. Klasse	38	40	32	18	8
Realschulabschluss, Mittlere Reife, POS 10. Klasse	24	30	31	29	19
Fachhochschulreife, Abitur	12	11	14	18	19
Hochschulabschluss (Fachhochschule oder Universität)	13	13	18	30	51
anderer Abschluss	9	4	4	4	2
<b>HAUSHALTSTYP</b>					
junge Haushalte (unter 35 Jahren)	14	9	10	11	9
Familien-Haushalte	16	17	25	31	45
Haushalte mit Erwachsenen	35	31	33	46	41
Haushalte mit Personen ab 65 Jahre	34	43	32	12	6

## Status mitbestimmend für Autobesitz, aber weniger in Sachen ÖPNV-Abonnement

Hinsichtlich der Verkehrsmittelausstattung wirkt sich der ökonomische Status des Haushalts vor allem auf die Pkw-Fähigkeit aus. Während nur 3 Prozent der befragten Personen mit sehr hohem ökonomischem Status selbst oder zur Mitfahrt nicht über einen Pkw verfügen können, haben 29 Prozent der Personen mit sehr niedrigem Status keinen Zugriff auf ein Auto. Ein ähnliches Gefälle zeigt sich beim Fahrradbesitz: Nur 59 Prozent der Personen in der niedrigsten Statusgruppe besitzen ein Fahrrad. Dieser Wert steigt über die Statusgruppen bis zu dem Maximum von 88 Prozent in der statushöchsten Gruppe an.

Die Gründe für einen Nicht-Pkw-Besitz zeigt die MiD 2023 ebenfalls. So ist es vor allem in urbanen Räumen ein bewusster Verzicht auf einen Pkw. Es sich nicht leisten zu können, einen Pkw zu haben, ist eher in ländlichen Regionen zu finden, ebenfalls aus Alters- und gesundheitlichen Gründen. Dies liegt vor allem an der soziodemographischen Struktur ländlicher Räume im Vergleich zu eher jungen Metropolen.

Der ÖPNV-Zeitkartenbesitz hingegen weist einen deutlich geringeren Zusammenhang mit dem ökonomischen Status eines Haushalts bzw. der dort leben-

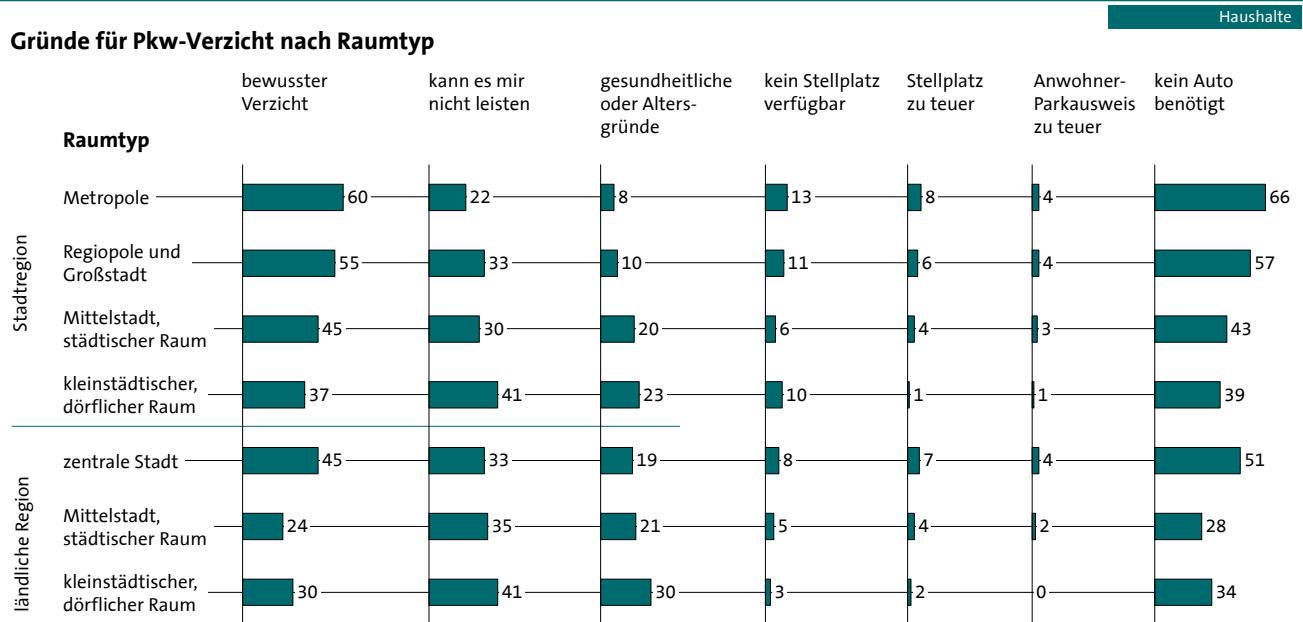
den Personen auf. Sowohl Personen mit niedrigem als auch hohem ökonomischen Status sind zwischen 14 Prozent und 19 Prozent im Besitz eines Deutschlandtickets. Werden weitere Zeitkartenangebote zugenommen, fällt zwar die Ausstattungsquote in der statusniedrigsten Gruppe deutlich höher aus als in den weiteren Statussegmenten, aber zwischen diesen zeigen sich keine deutlichen Unterschiede mehr.

## Haushalte mit niedrigem ökonomischem Status weniger mobil – ähnlich wie bisher

Offensichtlicher als bei Pkw und Fahrkarten, also der „Mobilitätsausstattung“, sind Differenzen bei zentralen Mobilitätsindikatoren bezogen auf den Berichtstag. Die Mobilitätsquote, die durchschnittliche Wegeanzahl einer Person pro Tag, die durchschnittliche tägliche Wegelänge und die durchschnittliche Tagesstrecke einer Person sowie die tägliche Unterwegszeit zeigen einen engen Zusammenhang mit dem ökonomischen Status des Haushaltes, in dem die Person lebt.

Je höher der ökonomische Status des Haushaltes, umso häufiger bewegen sich die in diesen Haushalten lebenden Personen am Berichtstag außer Haus. Personen in Haushalten mit sehr hohem ökonomischem Status sind täglich durchschnittlich 12 Minuten län-

Abbildung 104



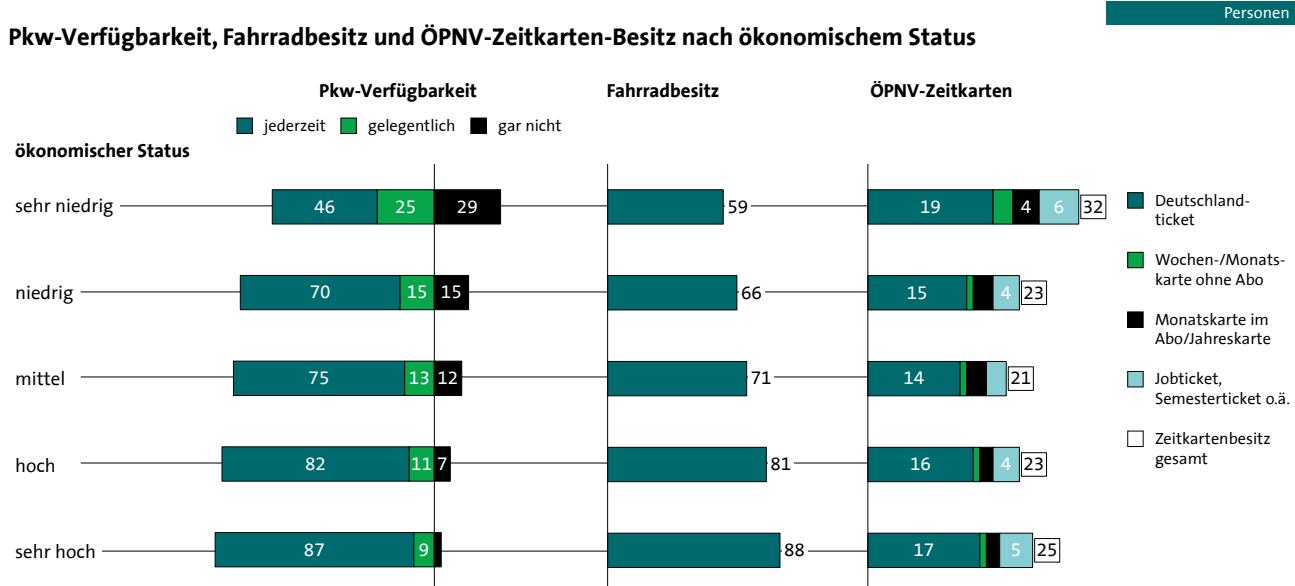
ger unterwegs, absolvieren pro Tag 0,4 mehr Wege, legen durchschnittlich 6 Kilometer längere Wege zurück und weisen mit durchschnittlich 44 Kilometern eine mehr als doppelt so lange Tagesstrecke auf als Personen aus Haushalten mit sehr niedrigem ökonomischem Status.

Ohne eine eindeutige Kausalität hängen diese Unterschiede mit Art und Umfang der Erwerbstätigkeit, der häufig Zeit sparenden Autoverfügbarkeit und den Aktionsradien zusammen. Ein höherer ökonomischer Status bringt oft bei all diesen Aspekten Veränderungen mit sich. Im Vergleich zu der letzten MiD-Erhebung 2017 sowie den Messungen 2002 und 2008 hat sich dieser strukturelle Unterschied kaum verändert. Das Mobilitätsniveau reduziert sich 2023 im Vergleich zu 2017 zwar um 5 bis 10 Prozent, bezogen auf die Tagesstrecken teilweise noch deutlicher. Jedoch ist diese bereits in vorherigen Berichtsabschnitten gezeigte Reduktion mehr oder weniger in allen Statusgruppen festzustellen. Pro Kennwert etwas deutlicher fällt sie jeweils in der statusniedrigsten Gruppe aus. Deren Abstand zu den übrigen Bevölkerungsgruppen wird so etwas, wenn auch nicht deutlich, größer. In jedem Fall auch 2023 erhalten bleibt das „Mobilitätsgefälle“ zwischen besonders gut situierten und besonders schlecht situierten Personen.

## Mit dem ökonomischen Status wachsen Wegelängen und Tagesstrecken

Der Blick auf die Gründe für tägliche Mobilität zeigt einen engen Zusammenhang zwischen dem Wegezweck und dem ökonomischen Status des Haushalts. Während Personen aus Haushalten mit sehr hohem ökonomischem Status eine durchschnittliche Tagesstrecke für dienstliche Wege von mehr als 100 Kilometern bewältigen, legen Personen mit sehr niedrigem ökonomischem Status für diesen Zweck eine durchschnittliche Tagesstrecke von nur 14 Kilometern zurück. Auch die Länge einzelner Arbeitswege steigt mit dem ökonomischen Status. Sind diese bei Personen in Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status im Durchschnitt 11 Kilometer lang, steigen sie auf knapp 19 Kilometer für Personen mit hohem ökonomischem Status. Auch Freizeitwege werden mit steigendem ökonomischen Status des Haushalts länger. Aufgrund der höheren Verfügbarkeit eines Autos in Haushalten mit höherem ökonomischem Status sind weite Wege einfacher realisier- und in diesem Segment auch finanziell wirtschaftlicher. Dies spiegelt sich in weiter entfernten Freizeitaktivitäten ebenso wider wie in weiter entfernten Arbeitsstätten.

Abbildung 105



Angaben in Prozent; Pkw-Verfügbarkeit: Fahrt oder Mitfahrt, Personen ab 14 Jahren; Fahrradbesitz: Personen ab 14 Jahren; ÖPNV-Zeitkarten: Personen ab 14 Jahren

## Ökonomischer Status beeinflusst auch Verkehrsmittelwahl

Neben den Wegeanzahlen und ihren Anlässen hängt die Verkehrsmittelwahl mit dem ökonomischen Status eines Haushaltes zusammen. Während Haushalte

mit sehr niedrigem ökonomischem Status zu ähnlichen Anteilen zu Fuß als auch mit dem Auto unterwegs sind, verschiebt sich dieses Verhältnis mit steigendem Status des Haushalts zugunsten des Autos. So wird in den höheren Statusgruppen über die Hälfte der Wege mit dem Auto zurückgelegt.

Tabelle 46

### Mobilitätskennzahlen, Unterwegszeit, Wege, Wegelängen, Tagesstrecke nach ökonomischem Status des Haushalts

	Mobilitäts- quote	mittlere Unter- wegszeit pro Person und Tag	Wege pro Person und Tag (Mittelwert)	Wegelänge (Mittelwert)	mittlere Tagesstrecke pro Person
	%	Minuten	Anzahl	km	km
<b>ÖKONOMISCHER STATUS</b>					
sehr niedrig	74	76	2,6	8	21
niedrig	76	76	2,7	10	26
mittel	80	81	2,9	11	33
hoch	84	86	3,0	13	39
sehr hoch	86	88	3,0	14	44

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Tabelle 47

### Tägliche Wegelänge und Tagesstrecke pro Person nach Wegezwecken und ökonomischem Status des Haushalts

Mittelwerte über alle Wege (pro Kategorie/Person)	Wegelänge					Tagesstrecke pro Person bezogen auf diesen Wegezweck					
	ÖKONOMISCHER STATUS	sehr niedrig	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch	sehr niedrig	niedrig	mittel	hoch	sehr hoch
		km	km	km	km	km	km	km	km	km	
<b>GESAMT</b>		8	10	11	13	15	15	25	34	51	76
<b>WEGEZWECKE</b>											
Arbeit	11	12	14	16	19	11	15	21	35	57	
dienstlich	5	9	12	15	21	14	24	38	59	106	
Ausbildung	7	7	7	6	5	8	11	9	11	11	
Einkauf	5	5	5	5	5	4	7	9	13	18	
Erledigung	9	10	9	11	13	9	15	20	28	42	
Freizeit	11	12	15	17	18	13	21	29	42	60	
Begleitung	8	8	9	9	10	11	16	17	22	29	

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Das Fahrradfahren am Berichtstag beziehungsweise im Modal Split aller Wege unterscheidet sich trotz entlang der bereits dargestellten unterschiedlichen Fahrrad-Besitzquoten ebenfalls nach dem ökonomischen Status – mit Ausnahme der unteren Gruppen und ihrem ebenfalls etwas überdurchschnittlichem Rückgriff auf das Fahrrad. Der ÖV hingegen ist vor allem mit Blick auf die Verkehrsleistung eher das Verkehrsmittel der sehr niedrig situierten Haushalte. Wird die Verkehrsleistung mit den dahinter liegenden Kilometern hinzugezogen, zeigt sich, dass bei den Wegen dieser Personen mit 30 Prozent ein knappes Drittel der Kilometer auf den ÖV entfällt. Bei den Wegen von Personen aus Haushalten mit sehr hohem ökonomischem Status beträgt der entsprechende Anteil mit 21 Prozent nur ein Fünftel. Stattdessen steigen die MIV-Anteile, während das Zufußgehen und Fahrrad davon nicht profitieren können. Ab der mittleren Statusgruppe dominiert damit das Auto in Sachen Kilometer noch mehr als bezogen auf die Wegezahl. Hier liegen Auto-Anteile durchweg klar über der 70-Prozentmarke.

### Ökonomischer Status hat nur geringen Einfluss auf Zufriedenheit mit Verkehrsmitteln

Ein Erklärungsansatz für den dargestellten unterschiedlichen Modal Split je nach Segment des ökonomischen Status könnten abweichende Qualitäts einschätzungen sein. Der Blick auf die Zufriedenheit mit der Verkehrsmittelsituation vor Ort zeigt für den ökonomischen Status jedoch keine gravierenden, aber in wenigen Details trotzdem aufschlussreiche Unterschiede.

Das Auto schneidet durchweg am besten ab, nahe an den Ergebnissen für die Bedingungen beim Zufußgehen. Allerdings fällt die Bewertung in den hohen Statusgruppen bezogen auf den Autoverkehr etwas günstiger aus. In Sachen Fahrrad ist man sich dagegen sehr einig und vergibt eher schlechte Noten. Weniger jedoch bei der Frage nach der ÖPNV-Qualität: Zwar ist das Zufriedenheitsniveau hier durchweg verbesserrbar, aber die statushöheren Gruppen nutzen den ÖPNV nicht nur weniger, sondern beurteilen ihn auch etwas schlechter. Dies liefert Hinweis auf eine anders empfundene Leistungs- und Aufenthaltsqualität. Trotzdem können die zuvor gezeigten Nutzungsunterschiede bezogen auf Verkehrsmittel kaum mit der Zufriedenheit mit diesen Verkehrsangebote erklärt werden. Die bereits dargestellten Lebenssituationen

und vor allem die in den statushöheren Gruppen ausgeprägtere Autoverfügbarkeit sind als entscheidende Faktoren wahrscheinlicher.

### Aktivitätsverzicht: am ehesten junge sowie ältere Personen und von Mobilitätshandicaps Betroffene

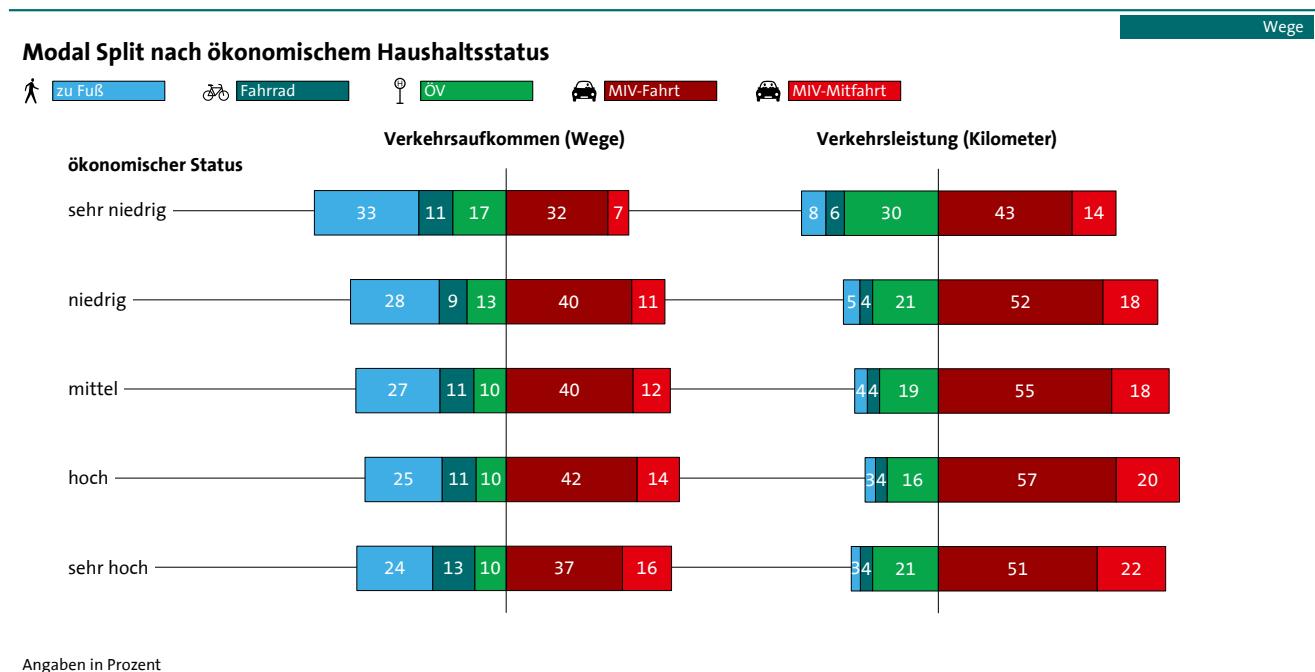
Die dargestellten Unterschiede zwischen den ökonomischen Segmenten liefern ein eindrucksvolles Bild unterschiedlicher Mobilitätsmuster. Dahinter liegen verschiedene Ursachen und die wichtigsten beeinflussenden strukturellen Merkmale wurden darstellt. Hinzu kommen individuelle Vorlieben genauso wie objektive Lebensanforderungen, sei es in der jeweiligen Lebenssituation oder andere Faktoren wie etwa dem Wohnort. Nicht beantwortet ist damit aber die Frage, ob Unterschiede auch als einschränkend empfunden werden oder die Teilhabe schmälern.

Um diesem Aspekt auch in der MiD soweit möglich auf die Spur zu kommen, wurde das Befragungsprogramm 2023, soweit innerhalb der MiD mit Blick auf die Befragungslänge umsetzbar, um einige einfache diesbezügliche Operationalisierungen erweitert. Neu aufgenommen wurden verschiedene Aspekte, warum Menschen auf Mobilität verzichten müssen und ihnen damit Möglichkeiten genommen sind, an Aktivitäten teilzunehmen.

Über alle Statusgruppen sowie Einzelgründe hinweg hat jede vierte Person angegeben, auf Aktivitäten im Alltag häufiger verzichten zu müssen. Zur Auswahl standen insgesamt vier Gründe für den Verzicht auf Wege und Aktivitäten: sich Fahrten nicht leisten zu können, Ziele mit den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln nicht gut erreichen zu können, keine Angebote in der Umgebung für Freizeitaktivitäten, Einkaufen oder Erledigen zu haben oder auf das Abholen, Bringen oder Begleiten von anderen Personen angewiesen zu sein.

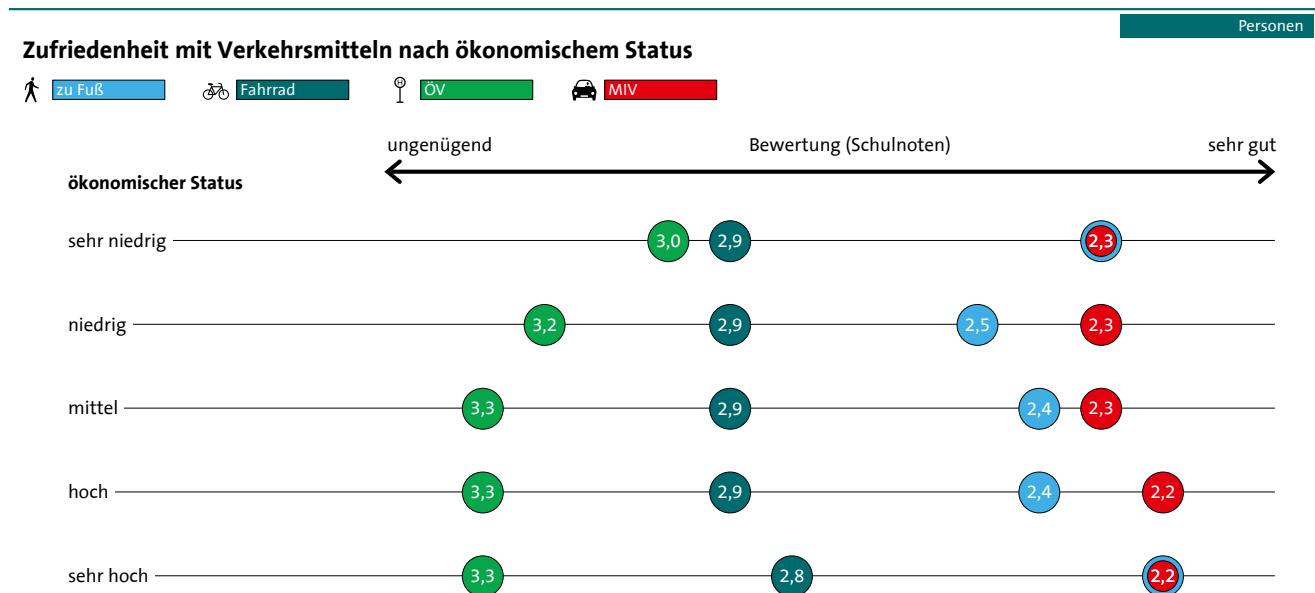
Die Differenzierung des zusammengefassten Ergebnisses nach soziodemographischen Merkmalen zeigt, dass Frauen nach eigenen Angaben etwas häufiger auf Mobilität verzichten müssen als Männer, mit steigendem Alter – möglicherweise auch aufgrund besserer finanzieller Möglichkeiten – der Verzicht auf Mobilität abnimmt und erst ab der Grenze von 80 Jahren wieder einen deutlichen Sprung macht. In den jüngsten Gruppen liegt der „Verzichtswert“ bei

Abbildung 106



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

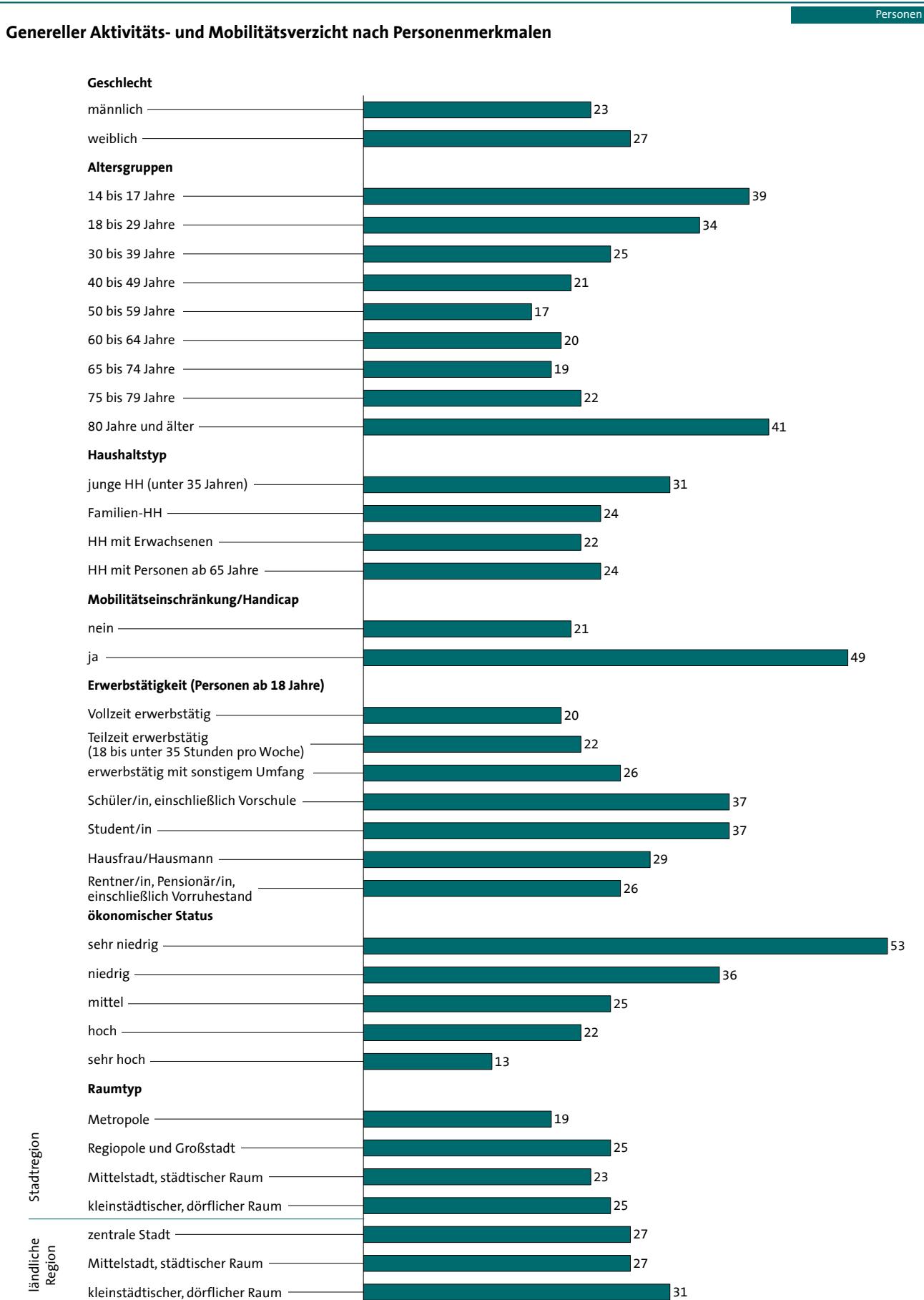
Abbildung 107



Angaben in Prozent; Personen ab 14 Jahren

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 108



Angaben in Prozent, Anteile „ja“; Personen ab 14 Jahren;  
Zusammenfassung der Einzelgründe, mindestens ein Grund genannt

30 bis 40 Prozent, dann konstant im Bereich von etwa 20 Prozent und erst im hohen Alter bei rund 40 Prozent. Studierende müssen im Vergleich zu anderen Tätigkeitsgruppen am meisten auf Mobilität verzichten, in Vollzeit Erwerbstätige am wenigsten. Zudem hat eine Mobilitätseinschränkung einen starken Einfluss auf die Wahrnehmung eines Mobilitätsverzichts. Personen, die nicht auf Mobilität verzichten müssen, leben eher in Metropolen, sind mittleren Alters, eher männlich, haben keine Mobilitätseinschränkung.

Einige dieser Unterschiede legen den Schluss nahe, dass ein direkter Einfluss des Einkommens auf den berichteten Aktivitäts- und Mobilitätsverzicht besteht. Der Blick auf den ökonomischen Status des Haushalts zeigt jedoch, dass sowohl Haushalte mit sehr niedrigem als auch sehr hohem ökonomischen Status nach ihrer Einschätzung auf Mobilität verzichten müssen. Entscheidender sind offenbar eher andere Lebensumstände und individuelle Möglichkeiten oder Nicht-

Möglichkeiten. Hinzu kommt, dass die diesen Ergebnissen zugrunde liegende allgemeine Frage nach der subjektiven Selbsteinschätzung fragt, also nicht nach objektiven Kriterien. Diese subjektive Verortung kann sich trotz objektiv ähnlicher Umstände unterscheiden. Es bleibt aber festzuhalten, dass, wenn auch aus ganz unterschiedlichen Gründen, etwa ein Fünftel der Befragten über einen solchen Verzicht berichtet.

### Hauptgrund für Aktivitätsverzicht sind nicht erreichbare Ziele, aber auch individuelle Einschränkungen und mangelnder Pkw-Zugang

Wie beschrieben, wurden auch einzelne Gründe für einen empfundenen Aktivitätsverzicht erhoben. Bevor diese am Ende des Kapitels priorisiert und in einer Segmentation vorgestellt werden, sollen die Einzelergebnisse veranschaulicht werden. Die einzelnen Gründe für diese sich auch in den Unterwegs-Kennwerten zeigende Mobilitätsminderung umfassen

Tabelle 48

#### Einzelne Gründe für Mobilitätsverzicht nach Personenmerkmalen

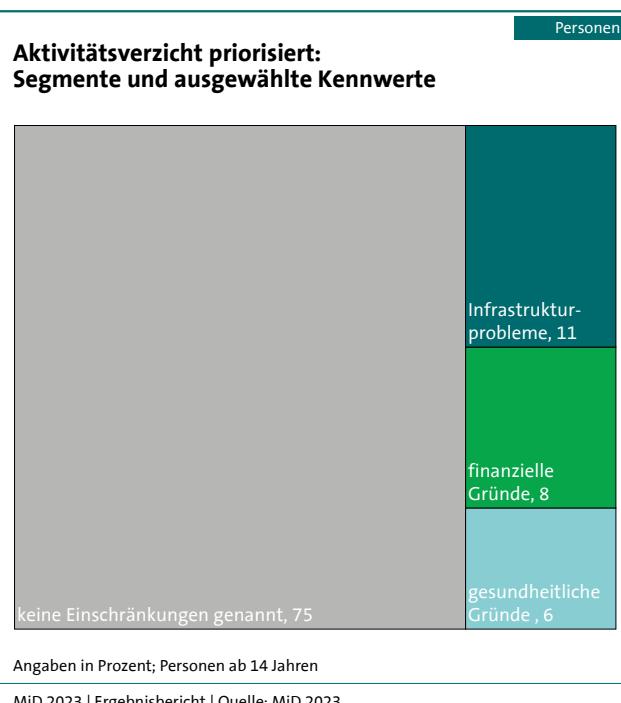
	kann mir die Fahrt finanziell nicht leisten	Ziele mit zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln nicht erreichbar	kaum / keine Angebote von Freizeitaktivitäten	auf das Abholen/ Hinbringen/ Begleiten durch andere Personen angewiesen
	%	%	%	%
<b>ALLE PERSONEN AB 14 JAHREN</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
<i>Spaltenprozent, nur betroffene Personen</i>	%	%	%	%
<b>GESCHLECHT</b>				
männlich	51	48	51	35
weiblich	49	52	49	65
<b>ALTERSGRUPPEN</b>				
14 bis 17 Jahre	3	6	5	14
18 bis 29 Jahre	25	28	26	23
30 bis 39 Jahre	23	20	22	13
40 bis 49 Jahre	18	12	15	8
50 bis 59 Jahre	13	13	13	7
60 bis 64 Jahre	8	7	6	4
65 bis 74 Jahre	7	7	8	8
75 bis 79 Jahre	2	2	2	4
80 Jahre und älter	1	5	4	19

Mehrfachnennungen, Personen ab 14 Jahre mit Angabe „Mobilitätsverzicht“

finanzielle Aspekte, für die betreffenden Personen schwer erreichbare Ziele, fehlende passende Verkehrsmittel und die Abhängigkeit von Begleitpersonen. Der wichtigste genannte Grund ist, die fehlende Möglichkeit, Ziele mit den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln zu erreichen und damit das Fehlen des passenden Mobilitätsangebots. Es überwiegen also Hinweise auf eine eingeschränkte Infrastruktur. Doch zusammengekommen berichtet auch über ein Zehntel der befragten Personen von individuellen Gründen wie finanziellen Einschränkungen oder dem Angewiesensein auf andere Personen. Für sich gerechnet, geben jeweils 8 Prozent einen dieser beiden Gründe an.

Werden die Gründe für Aktivitätsverzicht nach Geschlecht differenziert, zeigen sich nur in Bezug auf das Angewiesensein auf Abholen, Bringen und Begleiten durch eine andere Person Unterschiede zwischen Frauen und Männern. Dies ist vor allem für die Betroffenen der Altersgruppe zwischen 18 und 29 Jahren sowie der ältesten Gruppe der Hauptgrund für einen Mobilitätsverzicht. Hier sind es erneut vor allem Frauen, für die dies eher ein Grund ist als für Männer. Gleichfalls trifft dieser Grund für Personen ab 75 Jahren zu. Auch hier sind es eher Frauen, für die dies ein

Abbildung 109



Angaben in Prozent; Personen ab 14 Jahren

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Tabelle 49

#### Aktivitäts- und Mobilitätsverzicht priorisiert: ausgewählte Kennwerte

	alle Personen ab 14 Jahren	keine Einschränkungen genannt	Infrastrukturprobleme	finanzielle Gründe	gesundheitliche Gründe	
Altersdurchschnitt	46	47	43	41	48	<i>in Jahren</i>
Anteil Frauen	48	47	48	49	63	<i>%</i>
Besitz Pkw-Führerschein*	89	92	89	72	60	<i>%</i>
Anteil kein Pkw im Haushalt	16	11	20	33	36	<i>%</i>
Anteil ökonomischer Status sehr niedrig	8	5	8	31	16	<i>%</i>
Außen-Haus-Quote	82	85	86	82	72	<i>%</i>
mittlere Anzahl Wege pro Tag	3	3,1	3,1	2,7	2,1	<i>Anzahl</i>
mittlere Tagesstrecke	41	42	51	32	23	<i>km</i>
mittlere Unterwegszeit pro Tag	89	90	101	87	62	<i>in Min.</i>
Anteil Wege zu Fuß	25	24	26	30	33	<i>%</i>

\*Personen ab 17 Jahren

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Grund ist, auf Mobilität zu verzichten.

Dass Verkehrsmittel nicht zur Verfügung stehen, kann ebenfalls dazu führen, auf Mobilität verzichten zu müssen. Dies ist für junge Menschen bis 29 Jahre der wichtigste Verzichtsgrund – und wird außerhalb der Städte öfter genannt als im urbanen Raum. Hierbei unterscheiden sich Männer und Frauen nicht voneinander.

### Subjektiv empfundener Aktivitätsverzicht: das Bild bei zentralen Mobilitätskennzahlen

Vor dem Hintergrund dieses Befundes rückt die Frage in den Vordergrund, ob Gruppen mit oder ohne selbst berichteten Aktivitätsverzicht sich tatsächlich entlang ihrer objektiven Mobilitätskennwerte unterscheiden? Dabei ergeben sich tatsächlich Unterschiede. Personen, die nach ihrer Angabe auf Mobilität verzichten müssen, haben eine etwas geringere Außer-Haus-Quote, eine kürzere durchschnittliche Tagesstrecke, sind mehr zu Fuß und mit dem ÖPNV unterwegs und können seltener auf einen Pkw zurückgreifen. Zusammengekommen zeigt dies, dass nicht unbedingt das Außer-Haus-Gehen beeinträchtigt ist, dafür aber die Ausgestaltung und der Umfang der Mobilität, vor allem abgebildet in einem anderen Verkehrsmittelmix und einem räumlich kleineren Aktionsfeld.

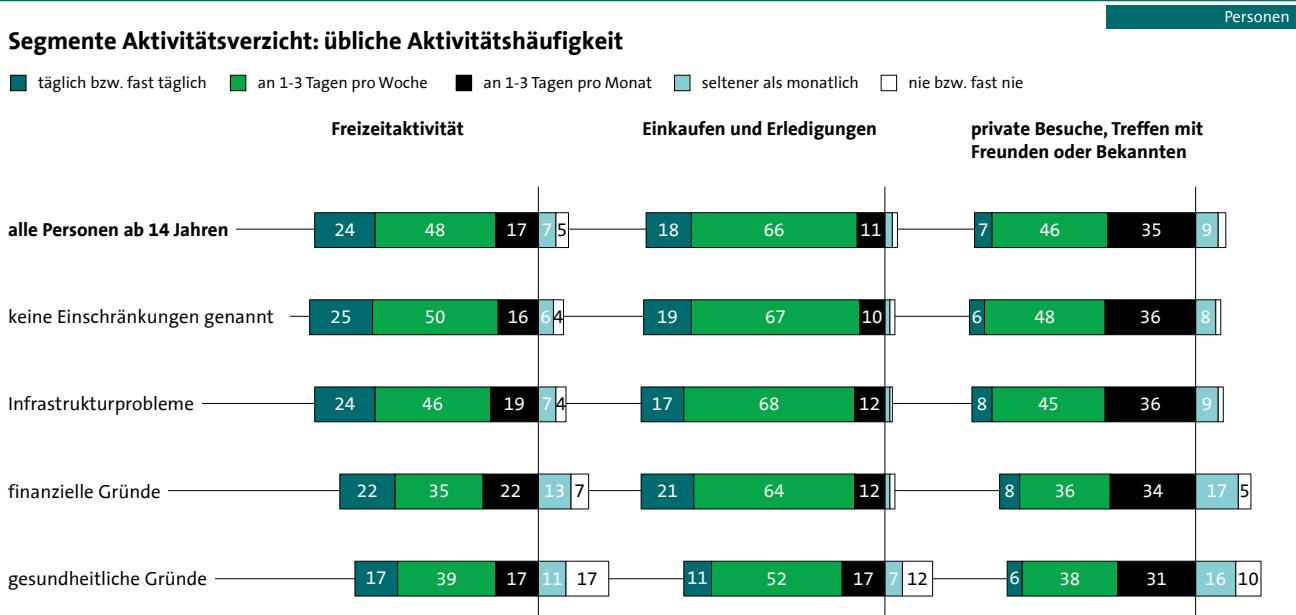
### Verzichtsgründe priorisiert: Segmentation auf Basis der genannten Einzelaspekte

Abschließend sollen wie angekündigt die einzeln genannten Gründe in einer Segmentation zusammengefasst werden. Diese Klassifikation priorisiert die angegebenen Ursachen. An erster Stelle stehen finanzielle, dann folgen gesundheitliche Gründe. Wurden diese nicht genannt, folgen infrastrukturelle Gründe. Dabei bleibt der Anteil von 75 Prozent der Befragten erhalten, die keinen der vorgegebenen Gründe angeführt haben, sich also vermutlich nicht eingeschränkt sehen. An zweiter Stelle stehen nach der Priorisierung mit 11 Prozent Infrastrukturprobleme, an dritter weiterhin mit 8 Prozent finanzielle und an vierter Stelle mit 6 Prozent gesundheitliche Gründe.

Werden die so gebildeten priorisierten vier Gruppen ähnlich wie bereits für die Gruppe der Personen mit berichteter „Aktivitätsarmut“ insgesamt hinsichtlich ihrer Merkmale sowie stichtagsbezogenen Mobilitätskennwerte und in einem zweiten Schritt hinsichtlich ihrer üblichen Aktivitäten in den Sektoren Freizeit und Besorgung betrachtet, ergeben sich weitere Hintergründe der jeweiligen Profile.

Es bestätigt sich erneut, dass Personen aus Haushalten mit hohem ökonomischem Status mobiler sind,

Abbildung 110



Angaben in Prozent; Personen ab 14 Jahren; nur CATI/CAWI, Zufallsauswahl 50 % für Modul

längere Wege zurücklegen und häufiger mit dem Auto unterwegs sind. Mobilitätsverzicht tritt bei allen ökonomischen Stufen auf, ist aber besonders bei Personen mit Mobilitätseinschränkungen, aber auch besonders jungen wie besonders alten Personen zu finden. Zudem findet sich Mobilitätsverzicht in ländlichen Regionen häufiger aufgrund des fehlenden Zugangs zu einem Pkw und der geringeren ÖPNV-Infrastruktur.

### **Auch Teilhabedefizite erkennbar**

Der Blick auf die übliche Aktivitätenhäufigkeit liefert schließlich Hinweise auf mögliche Teilhabedefizite. Bei allen erhobenen Aktivitäten – Freizeit allgemein, Einkauf und Erledigung sowie private Besuche und Treffen als zentrale Teilhabe-Elemente – weisen die Personen mit berichteten gesundheitlichen Defiziten die geringste Aktivität auf. Ausgeprägt ist dies bei allgemeinen Freizeitaktivitäten und Besorgungen, etwas abgeschwächt, aber deutlich sichtbar im sozialen Bereich der Besuche und Treffen. So sind es in dieser Gruppe zusammen 28 Prozent mit keinen oder seltenen Freizeitaktivitäten, 19 Prozent mit wenig Einkauf und Besorgung und 26 Prozent mit seltenen oder keinen Besuchen oder Treffen. Stehen finanzielle oder infrastrukturelle Einschränkungsgründe weiter vorne, zeigen sich dagegen deutlich weniger Teilhabeinschränkungen – soweit die hier verwendete, aus den genannten Kapazitätsgründen einfache Operationalisierung hierzu herangezogen werden kann. Doch liefert sie starke Indizien dafür, dass das Themenfeld „Einschränkungen“ mehr Aufmerksamkeit verdient – und daher im Berichtskapitel zu gesundheitsbedingten Mobilitätseinschränkungen vertieft wird.





## 16. Gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen: Mehr Aufmerksamkeit notwendig?

Die Erfassung von Mobilitätseinschränkungen wie etwa Geh- oder Sehbehinderungen gehört bereits seit 2002 zum Standardrepertoire der MiD. Dabei wird die subjektive Einschätzung erfasst, nicht der offizielle Behinderungsgrad. Dies erleichtert den Zugang zur Analyse deutlich. Bis 2017 fehlten allerdings Informationen zur Nutzung notwendiger Hilfsmittel wie etwa dem Rollator, Rollstuhl, Blindenstock oder weiterer Mobilitätsunterstützung. Diese Nachfrage wurde 2023 in das Erhebungsprogramm integriert. Dadurch wird ein umfassender Blick auf zentrale Mobilitätskennziffern in diesen Lebenssituationen sowie auf den Umfang der Hilfsmittelnutzung ermöglicht. Der Lage dieser Personengruppe kann dies nicht in allen Aspekten gerecht werden. Trotzdem können die folgenden Ergebnisse mehr Aufmerksamkeit für diesen Teil der Alltagsmobilität schaffen.

### Mehr als jede zehnte Person mit Einschränkungen, und mit zunehmendem Alter mehr

Körperliche Voraussetzungen und Fähigkeiten beeinflussen die Möglichkeiten, im Alltag mobil zu sein und am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Der Großteil der Bevölkerung ab 18 Jahren ist nicht dauerhaft gesundheitlich in seiner Mobilität eingeschränkt. Etwa jede siebte Person berichtet jedoch von einer dauerhaften gesundheitlichen Einschränkung oder

Behinderung, die ihre Mobilität beeinträchtigt. Die Mehrheit dieser Personen (9 Prozent) kann ihre Wohnung trotz Mobilitätsbeeinträchtigung ohne Unterstützung verlassen. Eine kleinere Gruppe (5 Prozent) ist hingegen im Alltag gelegentlich oder dauerhaft auf Unterstützung angewiesen, um die eigene Wohnung verlassen zu können.

Dauerhafte Mobilitätseinschränkungen und der Bedarf an Unterstützung beim Verlassen der Wohnung sind zwar nicht ausschließlich auf ältere Menschen beschränkt, treten in höheren Altersgruppen jedoch deutlich häufiger auf. Ab etwa 40 Jahren übersteigt der Anteil der Personen mit gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen die Fünf-Prozent-Marke. In der Altersgruppe ab 60 Jahren nähert sich dieser Anteil 20 Prozent; bei den über 80-Jährigen ist mehr als die Hälfte in der Mobilität eingeschränkt.

### Geheimschränkungen am häufigsten – oft Hilfsmittel erforderlich

Nur wenige Personen in den jüngeren und mittleren Altersgruppen sind dauerhaft mobilitätseingeschränkt. Betroffene Personen in diesen Altersgruppen können ihre Einschränkungen gegebenenfalls mithilfe von Hilfsmitteln, jedoch ohne Unterstützung durch andere, bewältigen.

Abbildung 111

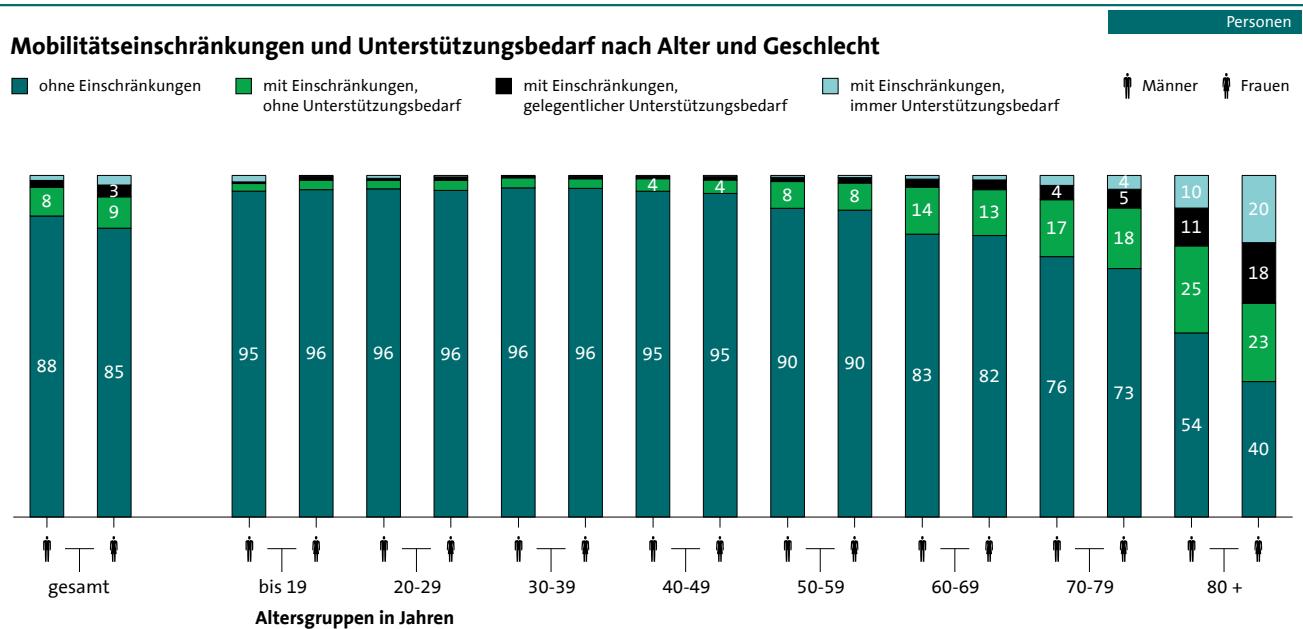


Abbildung 112



Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich; Personen ab 18 Jahren

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Tabelle 50

#### Art der benötigten Hilfsmittel bei Mobilitätseinschränkungen

	(in der Regel) keine Hilfsmittel (%)	Rollstuhl, Rollator, Elektromobil (%)	Lang- oder Taststock, Blindenhund (%)	andere Hilfsmittel (%)	nicht außer Haus trotz Hilfsmittel (%)
<b>GESAMT</b>	<b>57</b>	<b>27</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>2</b>
Männer	64	20	3	12	2
Frauen	52	33	3	11	3
Personen ab 60 Jahren	50	34	3	12	3
Personen mit Einschränkungen, ohne Unterstützungsbedarf	76	11	2	9	1
Personen mit Einschränkungen, gelegentlicher Unterstützungsbedarf	34	46	6	17	2
Personen mit Einschränkungen, immer Unterstützungsbedarf	9	70	4	14	9

Personen ab 18 Jahren mit Mobilitätseinschränkungen, Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Die häufigste Form gesundheitlich bedingter Mobilitätseinschränkungen sind Geheinschränkungen (9 Prozent). Etwas seltener werden nicht näher spezifizierte, andere gesundheitliche Probleme (6 Prozent) sowie Seheinschränkungen (2 Prozent) angegeben. Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung ab 18 Jahren verdoppeln sich die Anteile entsprechender Einschränkungen bei Personen ab 60 Jahren. Zudem gilt: Je mehr Unterstützung beim Verlassen der Wohnung benötigt wird, desto häufiger treten diese Einschränkungen auf beziehungsweise steigt der Unterstützungsbedarf mit der Anzahl der genannten Einschränkungen.

Unter den verwendeten Hilfsmitteln sind Gehhilfen wie Rollatoren, Rollstühle oder Elektromobile am weitesten verbreitet (27 Prozent), gefolgt von sonstigen nicht näher bezeichneten Hilfsmitteln (11 Prozent) sowie Hilfen zum Ausgleich von Seheinschränkungen – etwa Langstock, Taststock oder Blindenhund (3 Prozent). Zwei Prozent der Befragten ab 18 Jahren geben an, ihre Wohnung auch mit Hilfsmitteln nicht verlassen zu können. Dieser Anteil verfünfacht sich, sobald Personen dauerhaft auf Unterstützung beim Verlassen der Wohnung angewiesen sind. In dieser Gruppe steigt auch die Nutzung von Gehhilfen wie Rollator, Rollstuhl oder Elektromobil auf 70 Prozent.

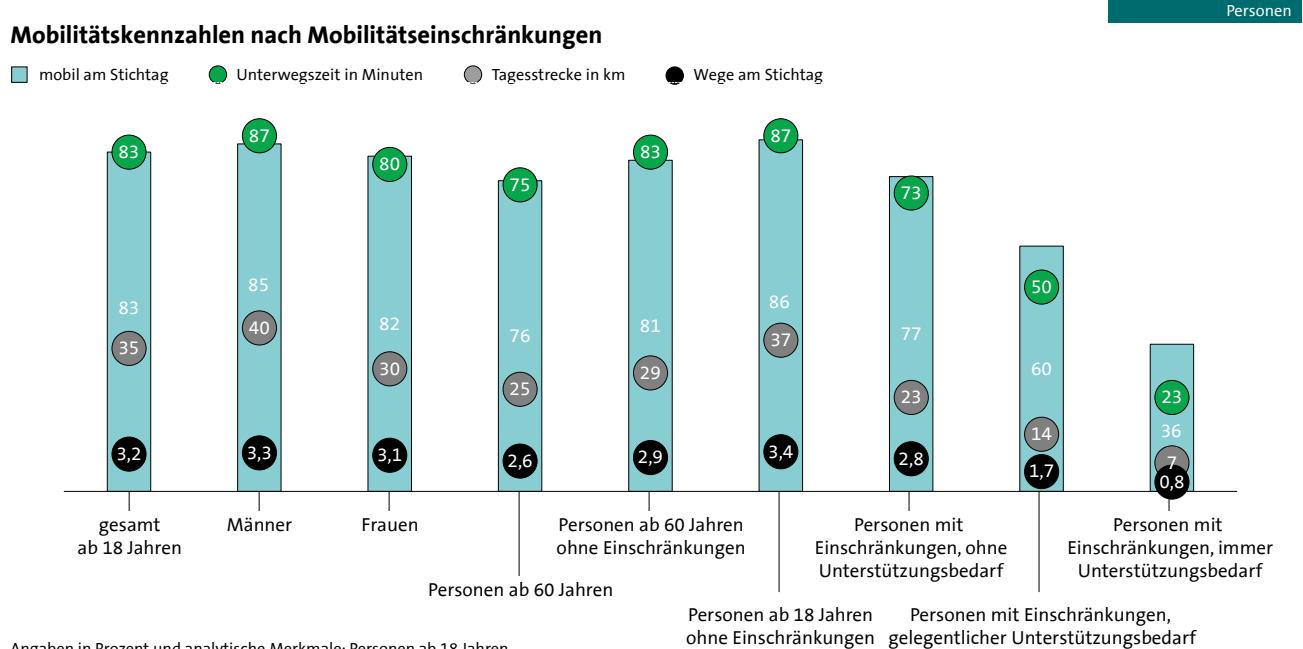
Diese Zahlen zeigen zum einen den hohen Bedarf an barrierefreien Lebensräumen und Infrastrukturen. Zum anderen verdeutlichen sie, dass nur ein vergleichsweise kleiner Teil der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen dem klassischen Bild eines Rollstuhlfahrers oder einer Rollstuhlfahrerin entspricht. Ein großer Teil gibt an, im Alltag meist keine Hilfsmittel zu nutzen. Daher ist bei der Gestaltung von Infrastruktur und Lebensräumen ein breiterer Fokus nötig, der über rollstuhlgerechte Zugänge hinausgeht.

### Reduzierte Alltagsmobilität

Die Auswirkungen gesundheitlicher Mobilitätseinschränkungen zeigen sich in der Alltagsmobilität und den Aktivitäten. Da Mobilitätseinschränkungen mit dem Alter zunehmen, werden Personen ab 60 Jahren ohne gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen als zusätzliche Vergleichsgruppe herangezogen, um lebensphasenspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten besser einordnen zu können.

Personen ab 60 Jahren ohne Mobilitätseinschränkungen haben ein etwas geringeres Mobilitätsniveau als die Gesamtheit der Personen ab 18 Jahren ohne Einschränkungen. Deutlicher reduziert sind die durchschnittlich zurückgelegte Distanz und die Anzahl der Wege pro Tag. Menschen mit dauerhaften Mobilitäts-

Abbildung 113



einschränkungen sind unabhängig vom Alter deutlich seltener außer Haus unterwegs, besonders wenn sie auf Unterstützung angewiesen sind.

Mit steigendem Unterstützungsbedarf sinkt der Anteil der Personen, die an einem durchschnittlichen Tag außer Haus sind: von 86 Prozent in der Gruppe ohne dauerhafte Mobilitätseinschränkungen, über 81 Prozent in der Gruppe ab 60 Jahren ohne Einschränkungen, bis auf ein gutes Drittel bei Personen, die ihre Wohnung nicht ohne Unterstützung verlassen können. Auch die Gruppe, die trotz dauerhafter Mobilitätseinschränkung die Wohnung ohne Hilfe verlässt, weist mit 77 Prozent einen deutlich geringeren Anteil auf, der an einem durchschnittlichen Tag außer Haus unterwegs ist.

Die geringere Mobilitätsquote spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Anzahl der Wege, der zurückgelegten Distanz und der benötigten Zeit wider. In der am stärksten mobilitätseingeschränkten Gruppe reduziert sich die Anzahl der täglich unternommenen Wege im Vergleich zur Gesamtbevölkerung ab 18 Jahren auf 25 Prozent (0,8 Wege). Personen mit weniger starken Einschränkungen, die ihre Wohnung meist ohne Unterstützung verlassen können, zeigen im Durchschnitt eine um etwa 10 Prozent reduzierte Wegezahl (2,8 Wege). Personen mit Mobilitätsein-

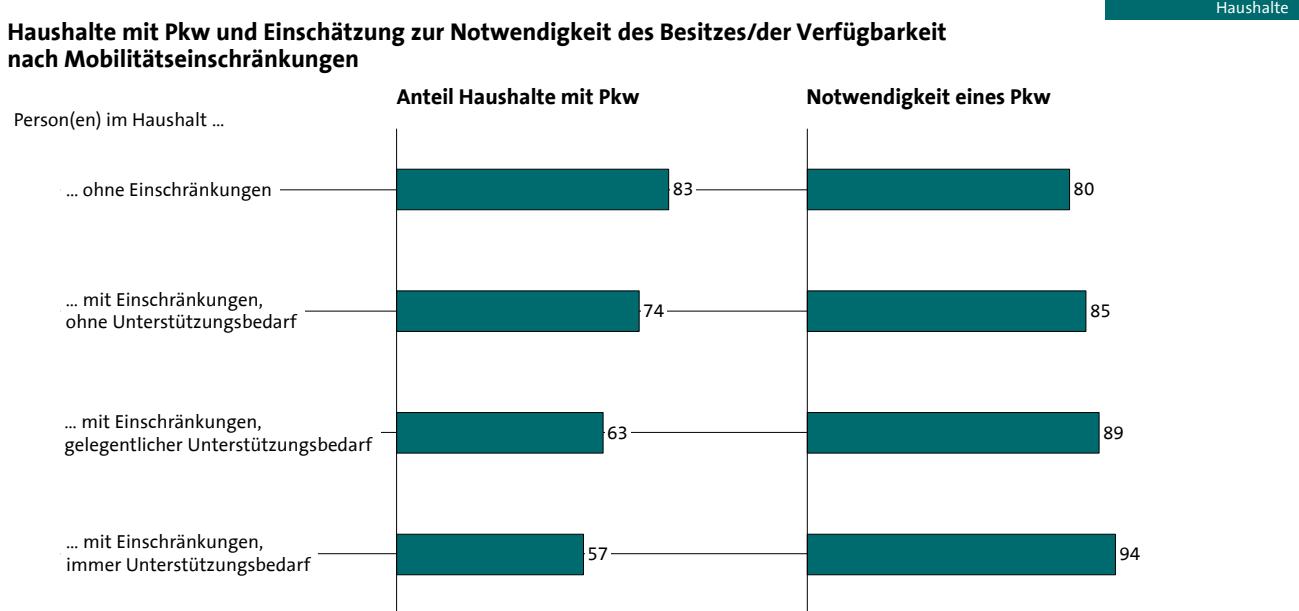
schränkungen legen im Mittel kürzere Distanzen zurück. Das gilt im besonderen Maße für Personen, die auf Unterstützung angewiesen sind.

### Seltener werdender Pkw-Zugang

Der Pkw kann bei Mobilitätseinschränkungen eine praktische Unterstützung im Alltag bieten. Fußwege, die bei der Nutzung von Bus und Bahn oft notwendig sind, lassen sich dadurch deutlich reduzieren, und Hilfsmittel können leichter transportiert werden. Haushalte mit mindestens einer Person mit Mobilitätseinschränkung betonen die Bedeutung eines Pkw für die Alltagsmobilität besonders stark. Dennoch nehmen Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz mit zunehmender Mobilitätseinschränkung deutlich ab, und der Anteil der Personen in Haushalten ohne Pkw steigt mit steigendem Unterstützungsbedarf.

Dieser Trend wird etwas abgeschwächt, wenn neben dem eigenen Pkw auch Fahrzeuge berücksichtigt werden, die nach Absprache genutzt werden können (erweiterter Pkw-Zugang, inklusive Carsharing-Fahrzeugen). Der Anteil der Personen mit erweitertem Pkw-Zugang liegt in der Gesamtbevölkerung ab 18 Jahren über 90 Prozent. Obwohl der Anstieg bei Personen mit Mobilitätseinschränkungen stärker ausfällt, bleibt deren erweiterte Pkw-Verfügbarkeit deut-

Abbildung 114



Angaben in Prozent, Haushalte mit Angaben zu Mobilitätseinschränkungen der Mitglieder und Pkw-Zusatzmodul, Notwendigkeit Pkw-Besitz: zusätzlich nur Haushalte mit Pkw

lich hinter dem Durchschnitt zurück und bleibt in der am stärksten eingeschränkten Gruppe unterhalb der 80-Prozent-Marke. Die vergleichsweise geringe Pkw-Führerscheinquote in dieser Gruppe lässt vermuten, dass bei diesen erweiterten Pkw-Fahrbarkeiten häufig die Mitfahrt im Vordergrund steht. Damit ist diese Personengruppe für gewünschte Aktivitäten in der Regel nicht nur auf die Organisation eines Autos, sondern auch einer Begleitung angewiesen, die das Autofahren übernimmt.

Der Vergleich mit Personen ab 60 Jahren ohne Mobilitätseinschränkungen zeigt, dass der Unterschied in der Pkw-Fahrbarkeit nicht primär auf das Lebensalter zurückzuführen ist. Diese Gruppe verfügt im Durchschnitt sogar etwas häufiger über einen Pkw als die Gesamtbevölkerung ab 18 Jahren.

Hinweise zu den Gründen für den geringeren Pkw-Zugang liefern die Angaben von Haushalten ohne Pkw. In solchen Haushalten dominieren gesundheitliche Faktoren die Begründungen, sobald mindestens ein Mitglied eine Mobilitätseinschränkung hat und Unterstützung beim Verlassen der Wohnung benötigt. Mobilitätseinschränkungen treten also häufig zusammen mit weiteren gesundheitlichen Beeinträchtigungen auf, die das Autofahren erschweren. Grundsätzlich nimmt mit zunehmender Mobilitäts-

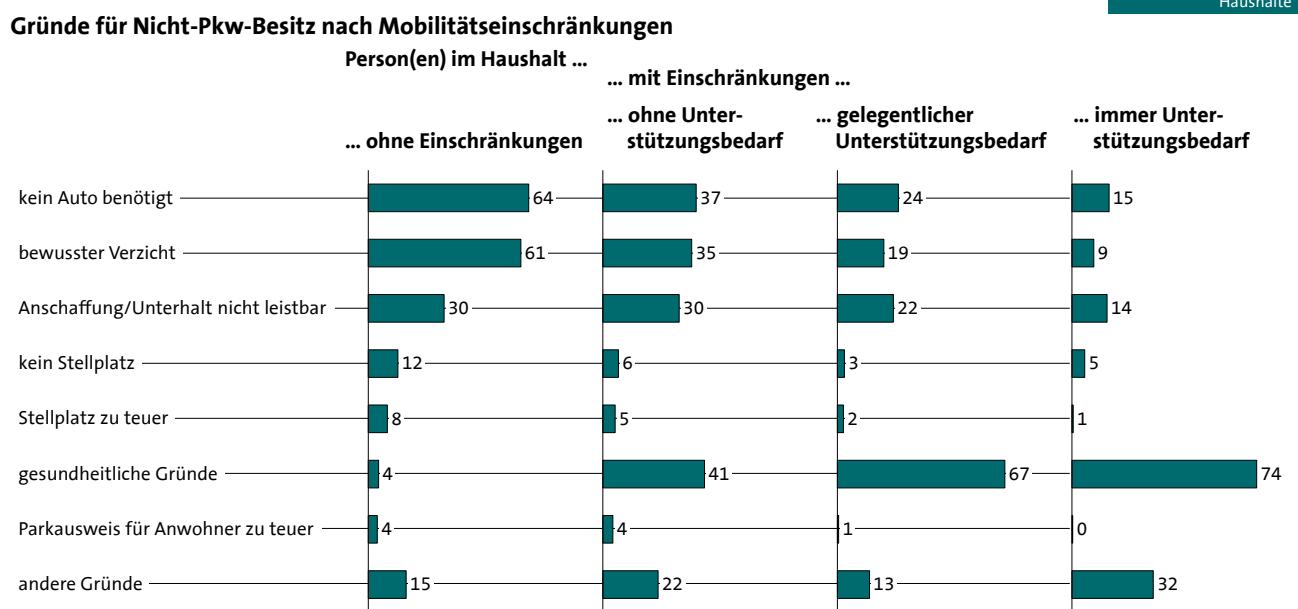
einschränkung und steigendem Unterstützungsbedarf die Nutzungshäufigkeit aller Verkehrsmittel ab.

### Seltener und langsamer unterwegs

Der eingeschränkte Pkw-Zugang und die insgesamt geringere Nutzung von Verkehrsmitteln führen dazu, dass mit zunehmender Mobilitätseinschränkung und steigendem Unterstützungsbedarf die benötigte Zeit für zurückgelegte Strecken nicht im gleichen Maße abnimmt wie die Tagesdistanzen.

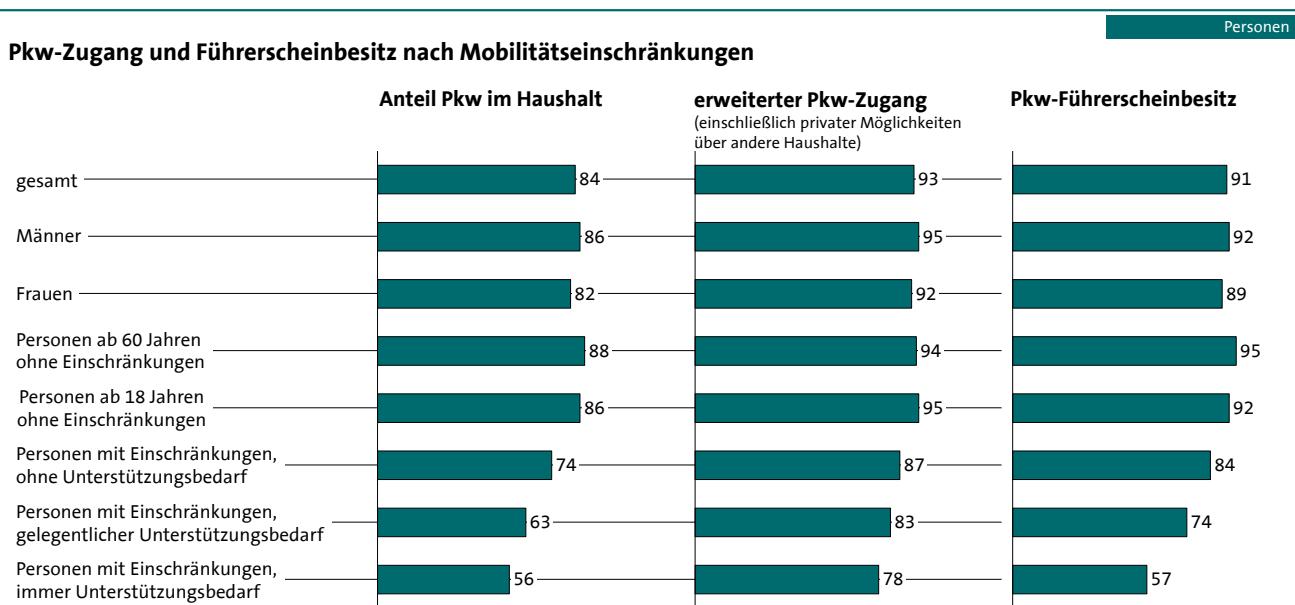
Besonders stark sinkt die Anzahl der Wege, die selbstständig – also als Fahrerin oder Fahrer im Pkw, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln – zurückgelegt werden. Gleichzeitig steigt der Anteil der Wege, die im Pkw als Mitfahrende unternommen werden. Die Anzahl der Fußwege bleibt zunächst weitgehend konstant und nimmt erst bei hohem Unterstützungsbedarf deutlich ab. In der Folge verringert sich die durchschnittliche Geschwindigkeit, mit der Ziele erreicht werden. Diese Unterschiede bestehen sowohl im Vergleich zur Gesamtbevölkerung ab 18 Jahren als auch gegenüber Personen ab 60 Jahren ohne Mobilitätseinschränkungen. Altersbedingte Effekte allein können sie daher nicht erklären.

Abbildung 115



Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen möglich, Haushalte mit Angaben zu Mobilitätseinschränkungen der Mitglieder, Pkw-Zusatzmodul und ohne Pkw

Abbildung 116



Angaben in Prozent, Personen ab 18 Jahren, erweiterter Pkw-Zugang: Personen, die in Haushalte mit Pkw leben oder gelegentlich/immer als Fahrerin oder Fahrer bzw. als Mitfahrerin oder Mitfahrer Zugang zu einem Pkw haben, inklusive Carsharing

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Tabelle 51

#### Durchschnittliche Anzahl Wege pro Person, Tag und Hauptverkehrsmitteln nach Mobilitätseinschränkungen

	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV-Fahrt	MIV-Mitfahrt
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
<b>GESAMT</b>	<b>0,8</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>1,4</b>	<b>0,2</b>
Männer	0,8	0,3	0,3	1,7	0,1
Frauen	0,8	0,3	0,3	1,2	0,3
Personen ab 60 Jahren ohne Einschränkungen	0,8	0,3	0,2	1,2	0,2
Personen ab 18 Jahren ohne Einschränkungen	0,8	0,4	0,3	1,5	0,2
Personen mit Einschränkungen, ohne Unterstützungsbedarf	0,8	0,2	0,3	1,1	0,2
Personen mit Einschränkungen, gelegentlicher Unterstützungsbedarf	0,6	0,1	0,3	0,5	0,3
Personen mit Einschränkungen, immer Unterstützungsbedarf	0,2	0	0,2	0,1	0,3

Durchschnittliche Anzahl Wege pro Person und Tag, Personen ab 18 Jahren

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

## Verkehrsinfrastruktur weniger geeignet?

In der Gesamtbevölkerung ist die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation beim Autofahren und Zufußgehen am höchsten. Deutlich schlechter fallen hingegen die Bewertungen für das Fahrradfahren und insbesondere für den öffentlichen Personennahverkehr aus. Mit zunehmender Mobilitätseinschränkung und steigendem Unterstützungsbedarf sinkt die Zufriedenheit merklich. Dies trifft im besonderen Maße auf die Bewertungen der Gegebenheiten für das Zufußgehen zu.

Angesichts der zentralen Rolle, die Fußwege für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen spielen, wiegt diese geringere Zufriedenheit besonders schwer. Insgesamt deuten die Bewertungen darauf hin, dass Infrastruktur und Lebensräume den Bedürfnissen dieser Personengruppe noch weniger gerecht werden als denen der Gesamtbevölkerung.

## Reduzierte alltägliche Aktivitätsradien

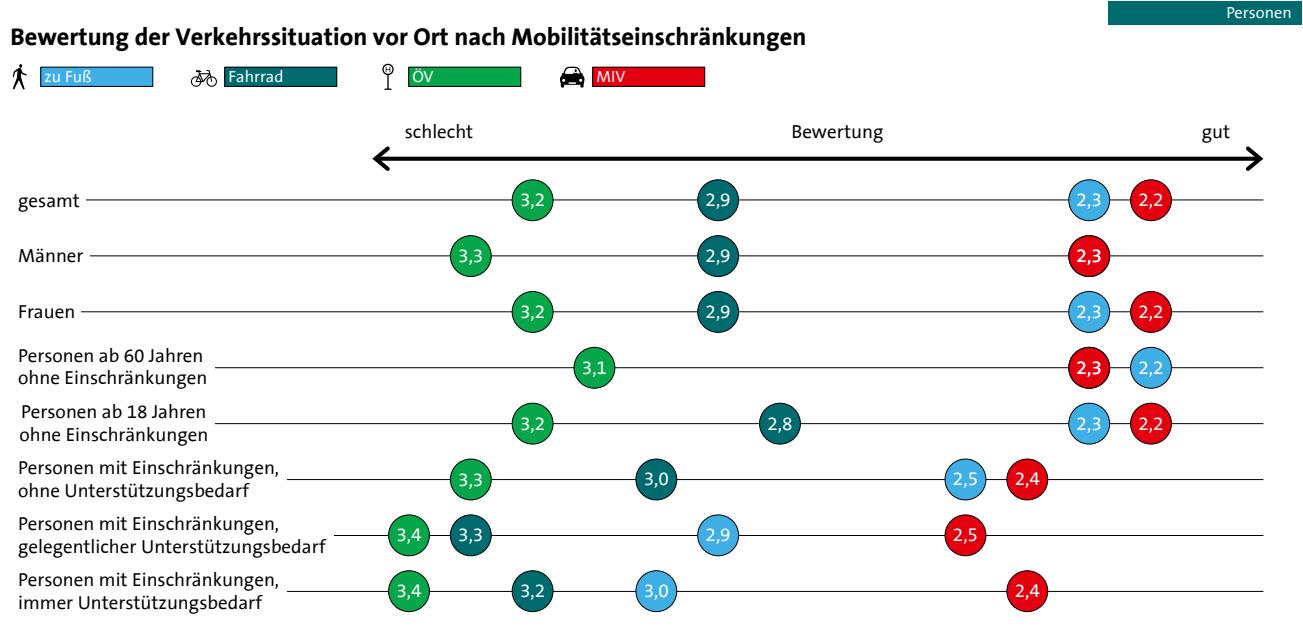
Die bereits festgestellte geringere durchschnittliche Tagesdistanz bei Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zeigt sich über alle Anlässe hinweg. Sie fällt bereits dann deutlich geringer aus, wenn die Person im Alltag auch ohne Unterstützung anderer Personen

unterwegs sein kann. Eine Ausnahme bilden Einkäufe und Erledigungen: Personen mit Mobilitätseinschränkungen, die keine Unterstützung benötigen, legen hier im Durchschnitt etwas längere Strecken zurück als die Gesamtbevölkerung. Allerdings werden diese Distanzen von Personen ab 60 Jahren ohne Mobilitätseinschränkungen noch deutlich übertroffen.

Für alle anderen Anlässe – etwa dienstliche Wege, Fahrten zur Arbeit, Begleitungen oder Freizeitaktivitäten – liegen die durchschnittlich zurückgelegten Distanzen bei mobilitätseingeschränkten Personen zum Teil deutlich unter dem Niveau der Gesamtbevölkerung.

Die geringeren Distanzen bei erwerbsbezogenen Anlässen lassen sich vor allem durch den niedrigeren Anteil Erwerbstätiger erklären. Für die Unterschiede bei Begleit- und Freizeitwegen gibt es hingegen keine offensichtlichen altersbedingten Ursachen. Sobald Personen im Alltag häufiger auf Unterstützung beim Verlassen der Wohnung angewiesen sind, sinken die zurückgelegten Tagesdistanzen über alle Anlässe hinweg noch einmal deutlich.

Abbildung 117



## Einschränkung und Verzicht oft Hand in Hand

Das vorangegangene Kapitel hat bereits gezeigt, dass Freizeitaktivitäten, Einkäufe und Erledigungen sowie Besuche bei oder Treffen mit Freunden bei der Mehrheit der Bevölkerung ab 18 Jahren zum wöchentlichen Alltag gehören. So tätigen 87 Prozent mindestens einmal pro Woche einen Einkauf oder eine Erledigung, 73 Prozent nehmen an einer Freizeitaktivität teil, 53 Prozent treffen Bekannte oder Freunde.

Bei Personen mit Mobilitätseinschränkungen fallen diese Anteile deutlich geringer aus – und sie nehmen mit steigendem Unterstützungsbedarf weiter ab. Mehr als die Hälfte der Personen, die immer auf Unterstützung beim Verlassen der Wohnung angewiesen ist, unternimmt im Laufe einer üblichen Woche keine der drei abgefragten Aktivitäten.

Mobilitätseinschränkungen gehen somit mit einer spürbaren Reduktion alltäglicher Aktivitäten einher. Diese Einschränkungen lassen sich zumindest teilweise auf äußere Faktoren zurückführen. So steigen die Anteile für alle aufgeführten Gründe, im Alltag zumindest gelegentlich auf Aktivitäten außerhalb der eigenen Wohnung zu verzichten: In der Gesamtbevölkerung ab 18 Jahren liegt der Anteil bei rund

einem Viertel, steigt auf ein gutes Drittel bei Personen ohne Unterstützungsbedarf und erreicht mehr als drei Viertel bei Personen mit dauerhaftem Unterstützungsbedarf.

Erwartungsgemäß ist fehlende Begleitung bzw. Unterstützung beim Bringen und Abholen für die am stärksten eingeschränkte Personengruppe der häufigste Grund, auf Aktivitäten verzichten zu müssen. 72 Prozent dieser Personen geben dies an, wodurch der Einfluss anderer Hinderungsgründe in den Hintergrund tritt. Bei Personen mit geringerem Unterstützungsbedarf im Alltag gewinnen die anderen Faktoren an Bedeutung: Schwierigkeiten beim Erreichen gewünschter Ziele mit den vorhandenen Verkehrsmitteln, finanzielle Hürden und ein mangelndes regionales Angebot behindern ihre Aktivitäten deutlich häufiger als im Bevölkerungsdurchschnitt – selbst wenn sie grundsätzlich selbstständig unterwegs sein können.

## Nutzerfreundlichere Lebensräume gefordert

Die demografische Entwicklung führt zu einer zunehmenden Anzahl älterer Menschen und damit voraussichtlich zu einem höheren Anteil von Personen mit einer dauerhaften Mobilitätseinschränkung und

Tabelle 52

### Aktivitätsradien nach Anlässen und Mobilitätseinschränkungen

	Arbeit	dienstlich	Ausbildung	Einkauf	Erledigung	Freizeit	Begeleitung
	km	km	km	km	km	km	km
<b>GESAMT</b>	<b>8,2</b>	<b>8,1</b>	<b>0,5</b>	<b>2,3</b>	<b>4,0</b>	<b>14,0</b>	<b>1,6</b>
Männer	10,1	13,3	0,6	2,3	4,2	14,4	1,5
Frauen	6,3	3,2	0,5	2,3	3,8	13,6	1,7
Personen ab 60 Jahren ohne Einschränkungen	3,7	4,3	0,0	2,9	4,8	13,8	1,3
Personen ab 18 Jahren ohne Einschränkungen	9,0	9,0	0,6	2,3	4,1	15,0	1,7
Personen mit Einschränkungen, ohne Unterstützungsbedarf	4,2	3,4	0,1	2,5	4,1	9,5	1,1
Personen mit Einschränkungen, gelegentlicher Unterstützungsbedarf	1,4	0,6	0,1	1,7	3,2	6,5	0,8
Personen mit Einschränkungen, immer Unterstützungsbedarf	0,7	0,3	0,2	0,6	1,1	3,9	0,1

Personen ab 18 Jahren, durchschnittliche Tagesdistanz nach Anlässen (Hauptwegezweck) pro Person

Tabelle 53

## Übliche Aktivitäten im Wochenverlauf nach Mobilitätseinschränkungen

	mindestens wöchentliche ...			keine solchen Aktivitäten
	... Einkaufsaktivitäten	... Freizeitaktivitäten	... Besuche/Treffen	
	%	%	%	%
<b>GESAMT</b>	<b>87</b>	<b>73</b>	<b>53</b>	<b>5</b>
Männer	84	73	50	6
Frauen	90	73	56	5
Personen ab 60 Jahren ohne Einschränkungen	86	68	46	8
Personen ab 18 Jahren ohne Einschränkungen	89	75	55	4
Personen mit Einschränkungen, ohne Unterstützungsbedarf	87	60	43	7
Personen mit Einschränkungen, gelegentlicher Unterstützungsbedarf	67	45	30	22
Personen mit Einschränkungen, immer Unterstützungsbedarf	34	21	17	56
Personen ab 18 Jahren				

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Tabelle 54

## Gründe für den Mobilitätsverzicht nach Mobilitätseinschränkungen

	Ziele nicht erreichbar	kann mir Fahrt nicht leisten	auf Andere angewiesen	keine/kaum Angebote für Aktivitäten	nichts davon
	%	%	%	%	%
<b>GESAMT</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>76</b>
Männer	12	7	4	7	78
Frauen	14	8	9	7	74
Personen ab 60 Jahren	11	5	11	5	76
Personen ab 60 Jahren ohne Einschränkungen	9	4	3	5	85
Personen ohne Einschränkungen	12	7	4	7	79
Personen mit Einschränkungen, ohne Unterstützungsbedarf	20	15	12	9	62
Personen mit Einschränkungen, gelegentlicher Unterstützungsbedarf	28	16	52	9	32
Personen mit Einschränkungen, immer Unterstützungsbedarf	9	7	72	6	22

Mehrfachnennungen möglich, Personen ab 18 Jahren

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Unterstützungsbedarf. Die vorliegenden Daten zeigen, dass diese Gruppe in ihrer Mobilität und Aktivität eingeschränkt wird und sich diese Einschränkungen mit steigendem Unterstützungsbedarf verstärken. Sowohl die Möglichkeiten zur Selbstversorgung als auch zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sind für sie oft reduziert. Sie benötigen vielfach Unterstützung, um gesundheitliche Beeinträchtigungen auszugleichen, und die Lebensräume sind wenig auf ihre Bedürfnisse ausgerichtet.

Nur ein vergleichsweise kleiner Teil dieser Personengruppe nutzt regelmäßig Gehhilfen wie Rollatoren, Rollstühle oder Elektromobile. Zugleich beeinträchtigen auch weniger sichtbare gesundheitliche Einschränkungen die Mobilität erheblich. Verbesserungen wie barrierefreie Zugänge, fußläufig erreichbare Versorgungseinrichtungen, breite Gehwege, Lärmschutz, Begrünung und wettergeschützte Sitzgelegenheiten könnten die Nutzungsfreundlichkeit der Infrastruktur signifikant erhöhen.

Ein an den Bedürfnissen dieser Personen orientierter Lebensraum würde auch jüngeren Gruppen Vorteile im Alltag bieten. An dieser Stelle sollen explizit Kinder genannt werden, die aufgrund ihres Alters von bisherigen Betrachtungen zu Mobilitätseinschränkungen ausgeschlossen waren. Gemäß ihrem Alter stehen ihnen die meisten Verkehrsmittel ebenfalls nur eingeschränkt zur freien Verfügung, weshalb Fußwege und das Fahrrad eine wichtige Rolle für ihre eigenständige Mobilität spielen. Lebensräume, in denen wichtige Ziele sicher und komfortabel zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind, ermöglichen Kindern ein hohes Maß an selbstständigen Aktivitäten.

Da Erwerbstätige – und damit Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger – selbst nur selten Mobilitätseinschränkungen haben, besteht die Gefahr, dass die Bedürfnisse dieser wachsenden Bevölkerungsgruppe bei der Gestaltung von Infrastruktur und Lebensräumen unzureichend berücksichtigt werden. Umso wichtiger ist es, verlässliche Daten in Planungsprozesse einzubinden und Lebensräume für alle zugänglich zu gestalten. Dazu können die vorliegenden MiD-Ergebnisse einen Beitrag leisten und die Sensibilität für diese Bedürfnisse erhöhen.





## 17. Homeoffice und andere Online-Erledigungen: Treiber veränderter Mobilität?

In den letzten Jahren zeigt sich ein Wandel in den Arbeits- und Konsumgewohnheiten, der auch Auswirkungen auf das tägliche Mobilitätsverhalten hat. Die zunehmende Verbreitung von Homeoffice-Optionen und der Aufschwung des Online-Shoppings sind zwei zentrale Trends, die diesen Wandel vorantreiben. Während sich Homeoffice darauf auswirkt, wie und wann Menschen zur Arbeit gelangen oder ihren Wohn- und Arbeitsort wählen, verändert Online-Shopping die Art und Weise, wie Güter erworben und geliefert werden, ebenso weitere Online-Erledigungen. Diese Entwicklungen haben das Potenzial, traditionelle Verkehrsmuster zu verändern und neue Herausforderungen wie Möglichkeiten für die räumliche Infrastruktur und Mobilität zu schaffen. Diese Veränderungen erfordern eine Analyse und möglicherweise eine Anpassung in der Planung und Verwaltung von Verkehrsnetzen, um eine effiziente und nachhaltige Mobilität für die Zukunft zu gewährleisten.

### Von der Straße ins Homeoffice: Beobachtungen zur Mobilitätsentwicklung

Die Verlagerung beruflicher Tätigkeiten in den privaten Raum führte zu markanten Veränderungen im Mobilitätsverhalten in der Berufswelt in den letzten Jahren. Nicht zuletzt durch die COVID-19-Pandemie hat das Arbeiten im Homeoffice in vielen Berufsgruppen stark an Bedeutung gewonnen. Auch nach Abklingen der pandemiebedingten Einschränkungen hat sich Homeoffice in zahlreichen Unternehmen und Verwaltungen als fester Bestandteil hybrider Arbeitsmodelle etabliert.

Um den mit Homeoffice verbundenen gesellschaftlichen Wandel und die damit verbundenen Rückkopplungen mit dem Mobilitätsverhalten besser untersuchen zu können, wurde im Rahmen der MiD-Erhebung 2023 diesem gesellschaftlichen Wandel mit einem eigenen Befragungsmodul (Homeoffice bzw. berufsbedingte Mobilität) Rechnung getragen. Die Daten erlauben differenzierte Aussagen darüber, welche Personengruppen in welchem Umfang im Homeoffice arbeiten, wie häufig dies geschieht und welche Zusammenhänge sich mit dem Mobilitätsverhalten ergeben. Zudem umfasste bereits die MiD 2017 erste Fragen zu diesem Thema. Mit dem Modul Homeoffice bzw. berufsbedingte Mobilität wurden insgesamt etwa 210.000 Erwerbstätige zum Homeoffice befragt. Darunter waren über 35.000 Erwerbstätige

mit der Möglichkeit zum Homeoffice. Die folgenden Abschnitte stellen Kernbefunde zu dieser Personengruppe und ihrer Mobilität auf den Arbeitswegen dar.

Zwischen 2017 und 2023 ist der Anteil der Erwerbstätigen mit Homeoffice-Möglichkeit in allen Gruppen erheblich gestiegen. Dieser Zuwachs ist vor allem auf zwei Faktoren zurückzuführen: Zum einen hat die COVID-19-Pandemie als Katalysator gewirkt, indem sie in vielen Branchen Homeoffice kurzfristig notwendig machte und dadurch dessen Akzeptanz nachhaltig erhöht hat. Zum anderen haben Digitalisierung und technologische Entwicklungen die organisatorischen und technischen Voraussetzungen für ortsunabhängiges Arbeiten deutlich verbessert.

Abbildung 118 zeigt, wie die Möglichkeit, im Homeoffice zu arbeiten, zwischen verschiedenen Gruppen variiert. Der Anteil der Erwerbstätigen mit Möglichkeit zum Homeoffice ist von 13 Prozent im Jahr 2017 auf 42 Prozent im Jahr 2023 gestiegen, was den Trend zur zunehmenden Flexibilität in der Arbeitswelt hervorhebt.

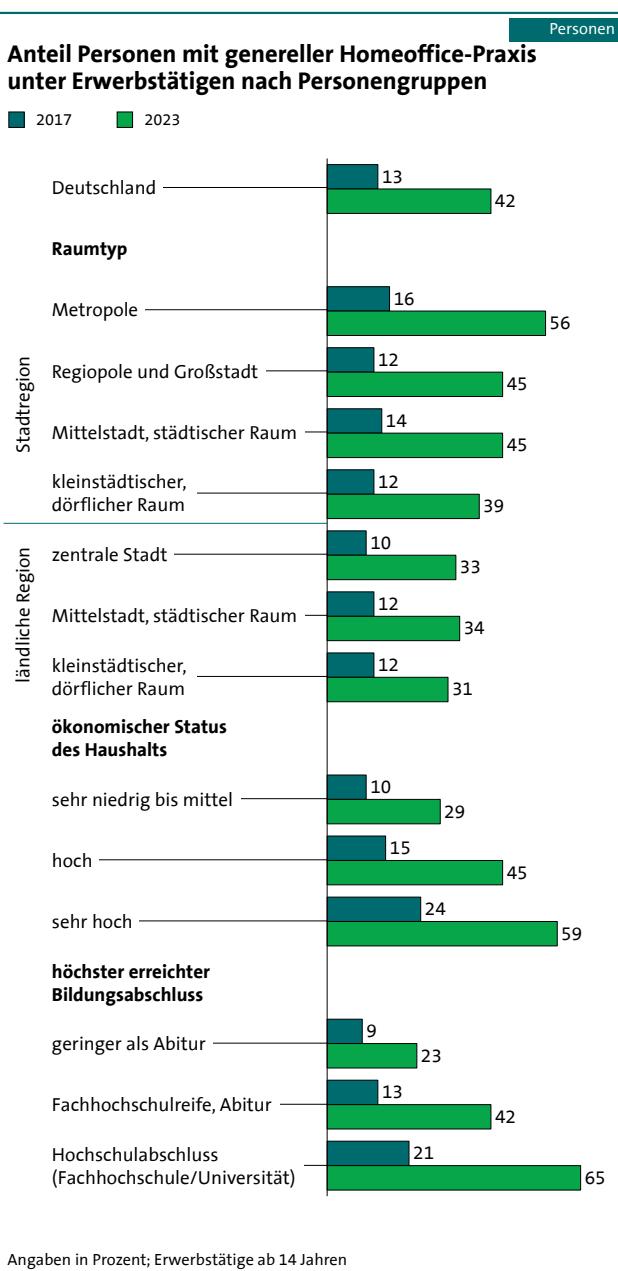
### Definitionen in der MiD zum Homeoffice

Wichtig für das Verständnis der Homeoffice-Auswertung ist, dass die MiD im Vergleich zu anderen themenbezogenen Untersuchungen bewusst eine sehr breite Definition gewählt hat: Die abgefragte Praxis umfasst nicht nur ganztägige beziehungsweise komplette Homeofficetage, sondern auch kurze Fristen oder hybride Muster, also eine Mischung aus Homeoffice und Arbeitsplatz während eines Tages. Ebenso wurde der übliche Umfang im Verlauf einer normalen Woche erfasst. Zusätzlich zu diesen generellen Fragen wurde anschließend bezogen auf den Stichtag konkret gefragt, ob die Option an diesem Tag in Anspruch genommen wurde.

In den Metropolen ist der erfasste generelle Anteil mit 56 Prozent besonders hoch, da diese Großstädte nicht nur über die notwendigen technischen und organisatorischen Voraussetzungen für Homeoffice verfügen, sondern auch einen höheren Anteil an Bürotätigkeiten aufweisen, die sich gut für das Arbeiten von zu Hause eignen. Dieser Trend setzt sich in anderen städtischen Gebieten wie Regiopolregionen, Groß- und

Mittelstädten fort, wo jeweils rund 40 Prozent der Beschäftigten von Homeoffice-Möglichkeiten profitieren. Im Gegensatz dazu hat lediglich rund ein Drittel der Erwerbstätigen in kleineren Städten und Dörfern die Gelegenheit, im Homeoffice zu arbeiten. Dies belegt wiederum, dass entsprechende Tätigkeiten in ländlicheren Regionen seltener gegeben oder weniger gut für das Arbeiten von zu Hause geeignet sind.

Abbildung 118



Interessanterweise zeigt die Aufschlüsselung nach ökonomischem Status deutliche Unterschiede in der Homeoffice-Verfügbarkeit: Während nur 29 Prozent der Personen mit einem sehr niedrigen bis mittleren ökonomischen Status die Option haben, von zu Hause aus arbeiten zu dürfen, steigt dieser Anteil mit dem ökonomischen Status kontinuierlich an. Während bei hohem Status knapp die Hälfte der Befragten diese Möglichkeit hat, sind es bei sehr hohem Status annähernd sechs von zehn Personen. Dies zeigt auch in der MiD, dass höher bezahlte Positionen und damit verbundene Tätigkeitsfelder eher die technischen und organisatorischen Bedingungen für Homeoffice bieten.

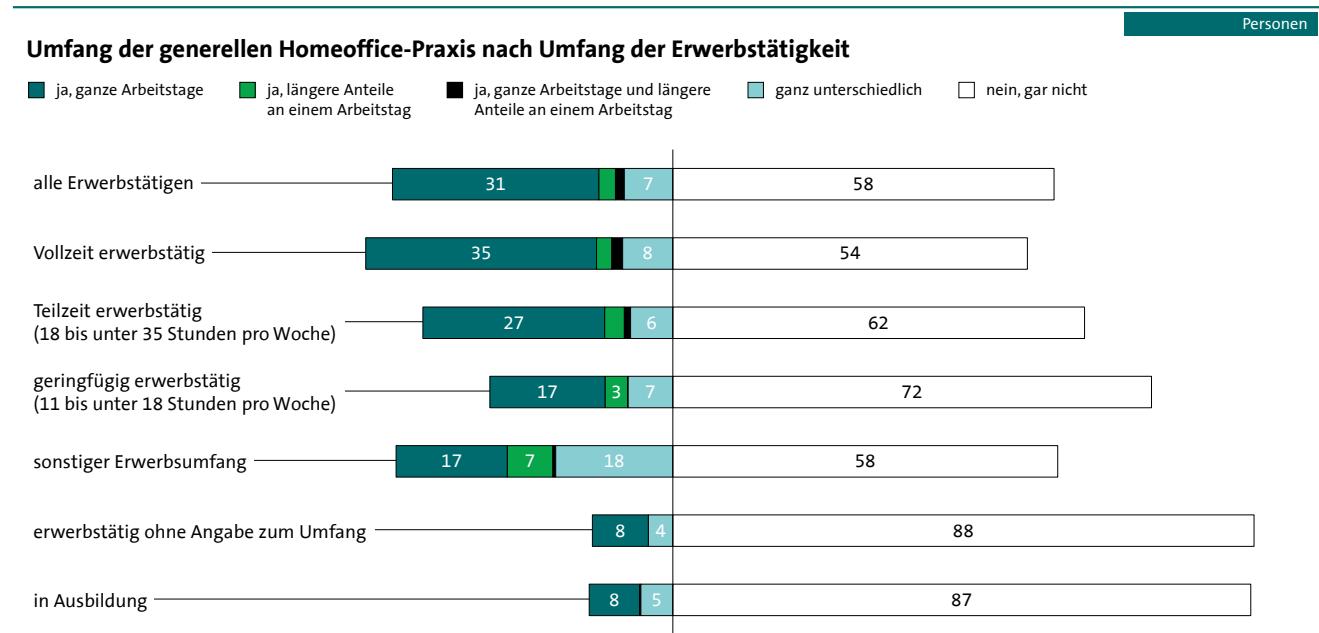
Einen ähnlichen Trend spiegelt das Bildungsniveau wider. Personen ohne Abitur haben nur selten die Chance, von zu Hause zu arbeiten. Bei Personen mit akademischem Abschluss hingegen ist das Arbeiten im Homeoffice für rund zwei von drei Personen möglich. Dies legt nahe, dass höhere Bildungsabschlüsse oft Zugang zu Berufen eröffnen, die eine flexible Arbeitsgestaltung ermöglichen. Je höher die Qualifikation ist, desto größer ist die Chance auf Homeoffice.

Homeoffice ist im Erhebungszeitraum 2023/24 in der Breite der Bevölkerung angekommen und weiter präsent, zeigt sich jedoch weiterhin in deutlich höherem Umfang bei Personen in städtischen Räumen sowie in Haushalten mit höherem Einkommen und höheren Bildungsabschlüssen. Diese Entwicklung war 2017 bereits erkennbar, hat sich seither jedoch weiter verstärkt.

Gleichzeitig ist Homeoffice 2023 über alle Erwerbstätigkeitsklassen hinweg verbreitet (Abbildung 119). Von den rund 45 Mio. Erwerbstätigen in diesen Gruppen arbeiten knapp 18 Mio. Personen zumindest gelegentlich von zu Hause aus. Besonders ausgeprägt ist die Nutzung unter Vollzeitbeschäftigen: Mehr als ein Drittel arbeitet regelmäßig ganze Arbeitstage im Homeoffice, weitere Anteile entfallen auf eine anteilige oder flexible Nutzung. Dennoch bleibt für rund die Hälfte der Vollzeit-Erwerbstätigen die Möglichkeit zum Arbeiten von zu Hause vollständig ausgeschlossen.

Auch zwischen den Haushaltstypen zeigen sich Unterschiede in der Homeoffice-Nutzung. In Familienhaushalten sowie in jungen Haushalten unter 35 Jahren wird Homeoffice häufiger genutzt als in

Abbildung 119



Angaben in Prozent; Erwerbstätige ab 14 Jahren

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Haushalten mit ausschließlich Erwachsenen oder älteren Personen (Abbildung 120). Der Anteil der Personen, der überhaupt nicht im Homeoffice arbeitet, ist bei Haushalten mit Personen ab 65 Jahren am höchsten. Darüber hinaus werden geschlechtsspezifische Unterschiede deutlich: Männer geben in nahezu allen Haushaltstypen häufiger an, regelmäßig ganze Arbeitstage im Homeoffice zu verbringen. Frauen hingegen sind deutlich häufiger vollständig vom Homeoffice ausgeschlossen. Besonders in Familienhaushalten und jungen Haushalten zeigt sich dieses Muster deutlich. Diese Ungleichverteilung lässt sich möglicherweise auf geschlechtsspezifische Unterschiede in der Berufswahl, der Verteilung von Care-Arbeit sowie unterschiedlichen Arbeitszeitmodellen zurückführen.

### Homeoffice und Pendelwege: ein enger Zusammenhang

In Tabelle 55 ist die von den Befragten im Modul Homeoffice durchschnittliche angegebene Entfernung zur Arbeitsstätte aufgeführt. Die Auswertung zeigt einen starken Zusammenhang zwischen Homeoffice-Möglichkeit und der Entfernung zur Arbeitsstätte. Erwerbstätige ohne generelle Homeoffice-Nutzung haben eine durchschnittliche Entfernung zur Arbeitsstätte von 15 km, während es bei

Tabelle 55

### Entfernung zur Arbeitsstätte nach Homeoffice-Option und Häufigkeit von Homeoffice-Tagen

ERWERBSTÄTIGE *	Anteil unter Erwerbstätigen %	Entfernung zur Arbeitsstätte km
kein Homeoffice	58	15
generelle Homeoffice-Nutzung	42	22
<b>übliche Homeoffice-Tage</b>		
weniger als einen Tag pro Woche	1	18
ein bis unter zwei Tage	7	20
zwei bis unter drei Tage	8	24
drei und mehr Tage	13	26
ganz unterschiedlich	13	20

\* erwerbstätige Personen ab 14 Jahre

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Erwerbstägigen mit zumindest gelegentlicher Inanspruchnahme 22 km sind. Die Ergebnisse zeigen, dass die zumindest gelegentliche Nutzung der Option im Homeoffice zu arbeiten, auch durch das räumliche Verhältnis von Wohn- und Arbeitsort beeinflusst wird. Längere Strecken werden vermutlich eher akzeptiert, wenn durch Homeoffice die Zahl der Arbeitswege reduziert werden kann. Dies spricht für eine Selbstselektion oder gezielte Angebote der Arbeitgeber, bei denen Beschäftigte aufgrund von Homeoffice-Bedingungen auch weiter vom Arbeitsplatz entfernt wohnen oder eine weiter entfernte Stelle annehmen. Damit wirkt Homeoffice nicht nur auf das tägliche Pendelverhalten, sondern kann auch strukturelle Veränderungen in der Wohn- und Arbeitsplatzwahl nach sich ziehen.

Mit zunehmender Zahl an üblichen Homeoffice-Tagen pro Woche steigt die durchschnittliche Entfernung zur Arbeitsstätte. Während Erwerbstägige mit weniger als einem Homeoffice-Tag pro Woche durchschnittlich 18 Kilometer vom Arbeitsort entfernt wohnen, beträgt die Distanz bei drei oder mehr Homeoffice-Tagen bereits etwa 26 Kilometer.

Ein Mehrwert der MiD 2023 liegt in der dargestellten differenzierteren Erfassung im Vergleich zu früheren Erhebungen. Neben der generellen Homeoffice-Häufigkeit wurde auch nach der üblichen Intensität der Nutzung gefragt, also ob ganze Arbeitstage oder nur längere Anteile zu Hause verbracht werden. Abbildung 121 zeigt hierzu Zusammenhänge: Beschäftigte mit höheren Homeoffice-Häufigkeiten neigen deutlich stärker zur Nutzung von Homeoffice in ganzen Arbeitstagen und weisen im Durchschnitt längere Arbeitswege auf. Dagegen sind bei einer eher geringen Homeoffice-Nutzung oder der Aufteilung in halbe Arbeitstage kürzere Distanzen verbreitet. Besonders lange Strecken führen zu flexiblen und unregelmäßigen Homeoffice-Mustern. Insgesamt deutet dies darauf hin, dass die räumliche Entfernung zum Arbeitsort ein zentraler Treiber für die Häufigkeit und Ausgestaltung von Homeoffice ist. Demnach wird Homeoffice in erster Linie genutzt, um besonders lange Arbeitswege in einer Vollzeitbeschäftigung zu vermeiden. Wer nur Teil-Homeoffice macht, wohnt tendenziell näher.

Abbildung 121 zeigt hierzu Zusammenhänge: Beschäftigte mit höheren Homeoffice-Häufigkeiten neigen deutlich stärker zur Nutzung von Homeoffice in ganzen Arbeitstagen und weisen im Durchschnitt längere Arbeitswege auf. Dagegen sind bei einer eher geringen Homeoffice-Nutzung oder der Aufteilung in halbe Arbeitstage kürzere Distanzen verbreitet. Besonders lange Strecken führen zu flexiblen und unregelmäßigen Homeoffice-Mustern. Insgesamt deutet dies darauf hin, dass die räumliche Entfernung zum Arbeitsort ein zentraler Treiber für die Häufigkeit und Ausgestaltung von Homeoffice ist. Demnach wird Homeoffice in erster Linie genutzt, um besonders lange Arbeitswege in einer Vollzeitbeschäftigung zu vermeiden. Wer nur Teil-Homeoffice macht, wohnt tendenziell näher.

### Mit Homeoffice-Option längere Tagesstrecken am Berichtstag

Abbildung 122 zeigt die durchschnittliche Tagesstrecke der Erwerbstägigen des Homeoffice-Moduls danach unterteilt, ob die Person grundsätzlich berichtet, von zu Hause zu arbeiten und die Person konkret am Berichtstag von zu Hause gearbeitet hat oder am

Abbildung 120

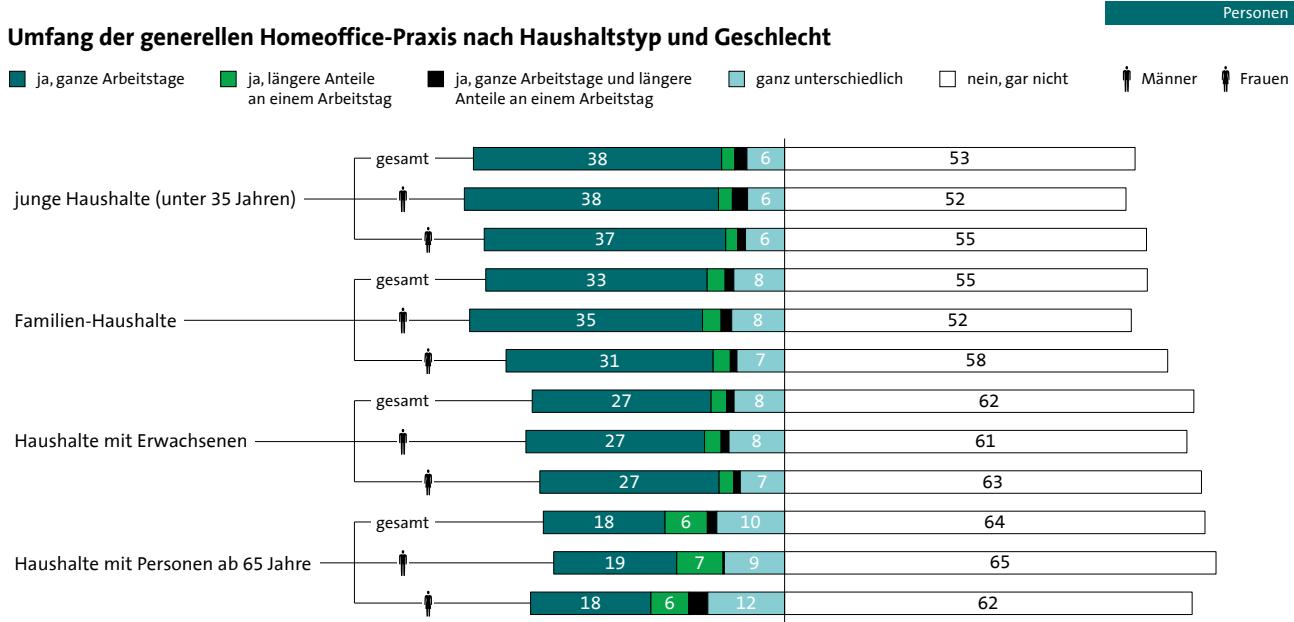
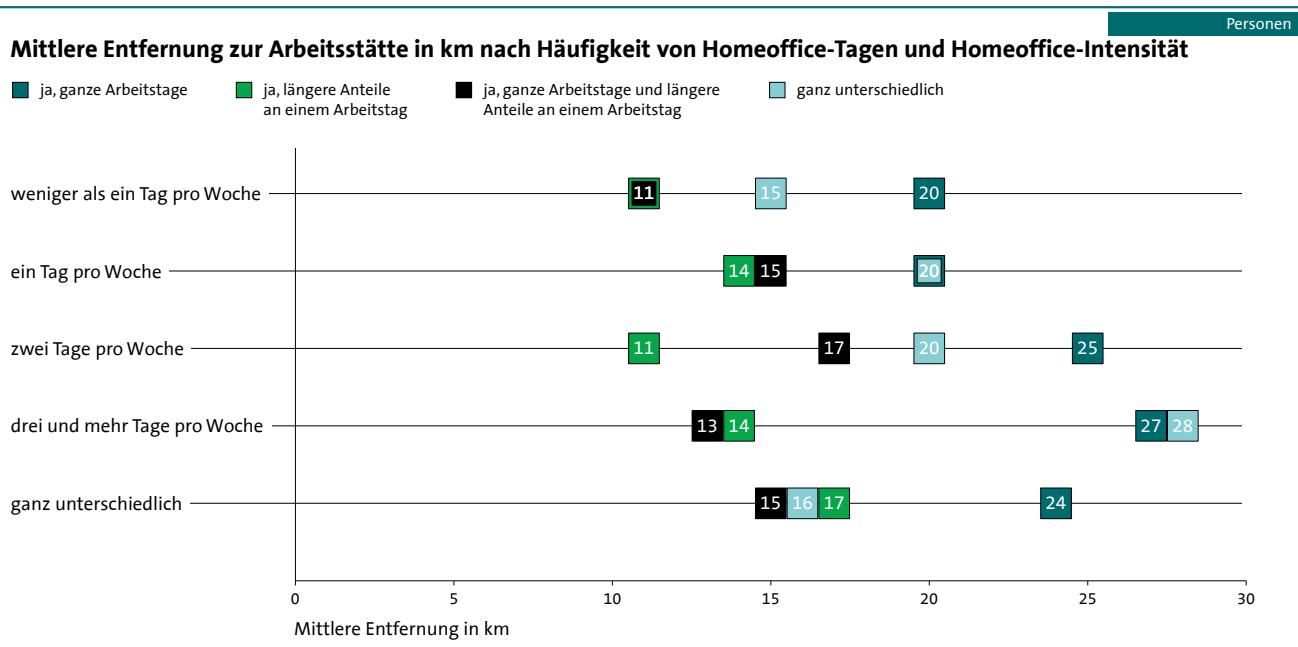
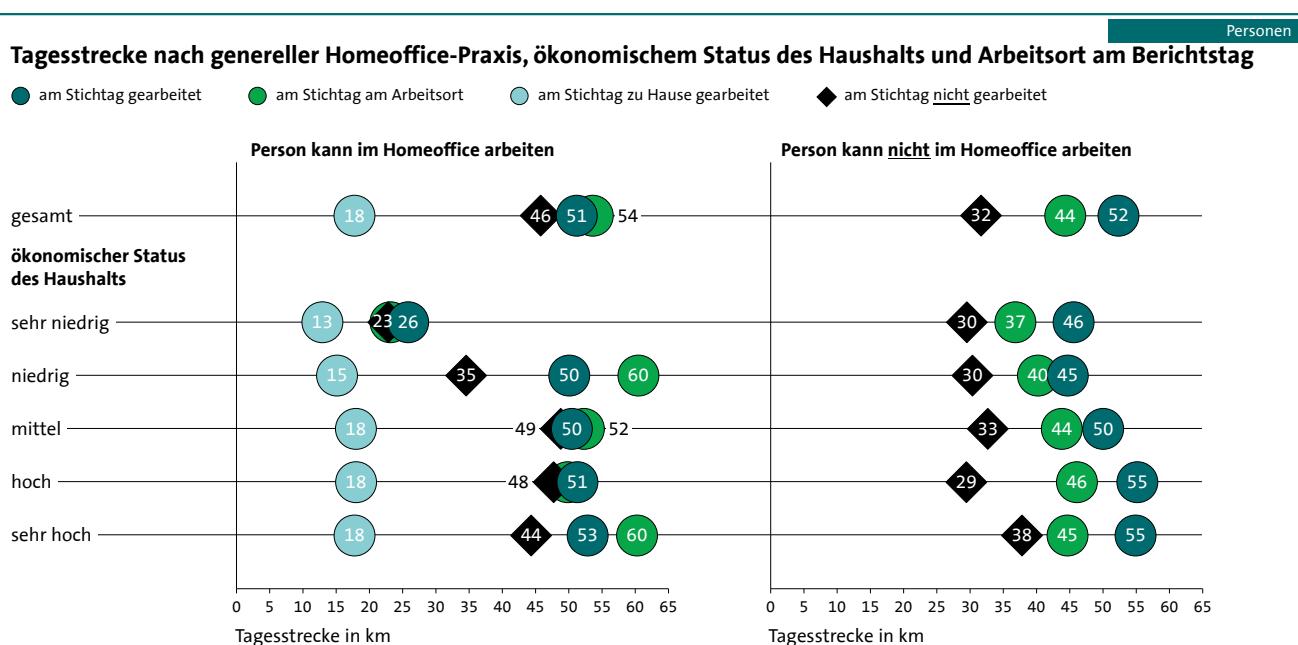


Abbildung 121



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Abbildung 122



MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Arbeitsort war. Zudem wurde bei der Auswertung der ökonomische Status des Haushalts betrachtet. Beschäftigte mit Homeoffice-Option legen durchschnittlich 50 Kilometer pro Tag zurück und weisen damit drei Kilometer mehr auf als Erwerbstätige gänzlich ohne diese Praxis.

Die Betrachtung nach dem Arbeitsort am Berichtstag zeigt, dass Erwerbstätige mit Homeoffice-Option an Homeoffice-Tagen über alle Wegeanlässe hinweg mit durchschnittlich 18 km geringe Tagesstrecken zurücklegen, dagegen aber an Tagen, an denen sie den Arbeitsort aufsuchen, mit durchschnittlich 54 km sehr lange Tagesstrecken aufweisen. Erwerbstätige ohne Homeoffice-Option haben im Vergleich dazu an Tagen, an denen sie den Arbeitsort aufsuchen, eine durchschnittliche Tagesstrecke von 44 km. An Tagen, an denen nicht gearbeitet wird, legen Beschäftigte mit Homeoffice-Option weitere Tagesstrecken zurück.

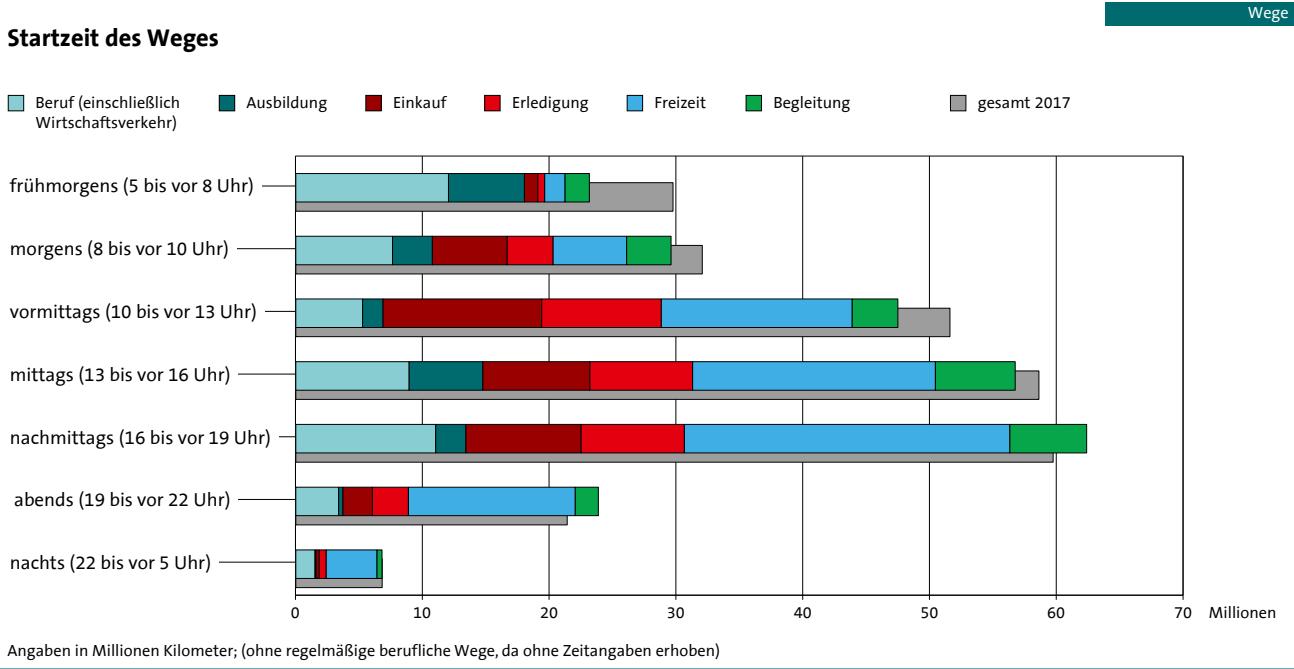
Wird ergänzend der ökonomische Status des Haushalts betrachtet, zeigt sich, dass die Tagesstrecke mit steigendem ökonomischem Status sowohl bei Beschäftigten mit als auch ohne Homeoffice-Option zunimmt.

### 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. Abbildung 123 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 Linienvorlauf 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 erleideten 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. Wege täglich.

Abbildung 123



## Berufsbedingte (Nicht-) Mobilität am Berichtstag: überschlägige Einsparungen

In Tabelle 56 sind Personen mit Erwerbstätigkeit am Berichtstag nach Arbeits- und Dienstwegen unterteilt sowie danach, ob sie an diesem Tag im Homeoffice tätig waren. Durch die Analyse kann überschlägig abgeschätzt werden, wie viele berufliche Wege und Kilometer in den aufgeführten Sektoren durch Homeoffice eingespart werden können. Von Personen mit Erwerbstätigkeit am Berichtstag sind 15 Prozent im Homeoffice gewesen. Die Mehrheit der Erwerbstätigen ist weiterhin mobil. Lediglich 2 Prozent sind am Berichtstag nicht mobil gewesen. Erwerbstätige mit Homeoffice haben eine durchschnittliche Entfernung zur üblichen Arbeitsstätte von 23 km. Dies verdeutlicht erneut, dass Homeoffice vor allem dort genutzt wird, wo längere Pendelwege bestehen. Wenn die etwa 15 Prozent der am Berichtstag im Homeoffice Arbeitenden nicht im Homeoffice gewesen wären, könnten konservativ gerechnet, da nicht grundsätzlich von einem kompletten Wegeverzicht ausgegangen werden kann, etwa 10 Prozent berufliche Wege und 15 Prozent der Kilometer in diesem Sektor eingespart werden. Dies entspricht bis zu 8 Mio. Wegen und 170 Mio. Pkm pro Tag.

Werden die Gruppen der Erwerbstätigen am Berichtstag nach ökonomischem Status unterteilt (Abbildung 124), zeigen sich höhere Homeoffice-Anteile mit stei-

gendem ökonomischem Status. Dagegen sind die Anteile der Dienstwege bei niedrigen Statusgruppen höher, was auf Tätigkeiten im Transport- und Liefersektor hindeutet.

## Mehr aktive Wege an Homeoffice-Tagen

Neben den Entfernungen und Tageswerten ist die Verkehrsmittelwahl an den betreffenden Tagen von Bedeutung. Dazu wurden in Abbildung 125 alle Wege des Homeoffice-Subsamples der Erwerbstätigen mit klarem Arbeitsort herangezogen. Der Modal Split unterscheidet die Verteilung der Verkehrsmittel für alle Wege der Personen mit Homeoffice am Berichtstag im Vergleich zu Personen, die am Berichtstag ihren Arbeitsort aufgesucht haben. An Homeoffice-Tagen greifen die Befragten demnach deutlich häufiger zu aktiven Verkehrsmitteln wie Fahrrad und zu Fuß als an klassischen Bürotagen, obwohl motorisierte Verkehrsmittel nach wie vor mehr als die Hälfte aller Wege ausmachen. Vermutlich liegt dies an der höheren zeitlichen Flexibilität und den im Alltag oft kürzeren Distanzen.

## Kürzere Einkaufs- und Erledigungswege, aber längere Freizeitwege an Homeoffice-Tagen

Die Auswertung der durchschnittlichen Wegelängen nach Verkehrsmittel und Wegezweck nach Arbeitsort am Stichtag zeigt, dass Homeoffice die Struktur der

Tabelle 56

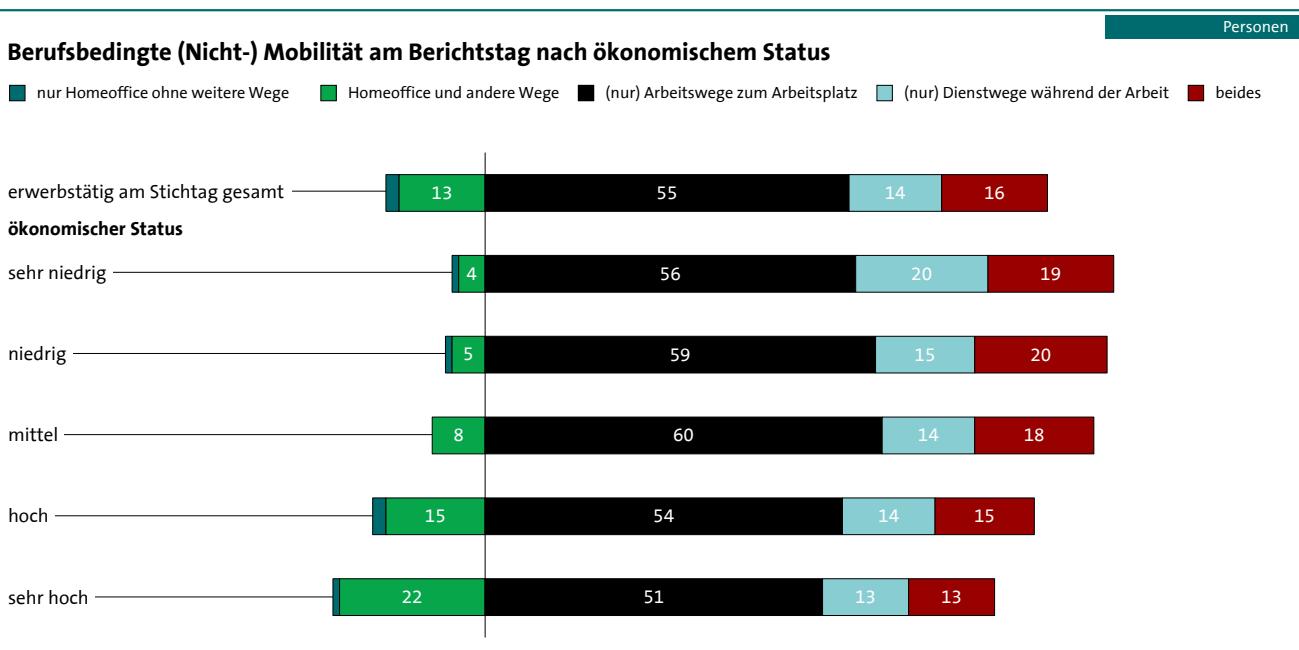
### Kennwerte und konservative Abschätzung des Homeoffice-Effekts

	Anteil	Werte für den Berichtstag (alle Aktivitäten) pro Person				angegebene Entfernung zur üblichen Arbeitsstätte km
		%	Anzahl Wege	km	Min.	
nur Homeoffice ohne weitere Wege am Stichtag	2	0	0	0	0	23
Homeoffice und andere Wege	13	2,8	19	63		
(nur) Arbeitswege zum Arbeitsplatz	55	3,4	40	87		16
(nur) Dienstwege während der Arbeit	14	5,2	90	137		17
beides	16	9,0	98	195		16
<b>PERSONEN MIT ERWERBSTÄTIGKEIT AM STICHTAG GESAMT</b>	<b>100</b>	<b>4,4</b>	<b>54</b>	<b>107</b>	<b>17</b>	

\* für Berechnung gekappt bei max. 150 km

nur Personen mit Erwerbstätigkeit am Stichtag, nur Werktag Mo-Fr ohne Feiertage

Abbildung 124



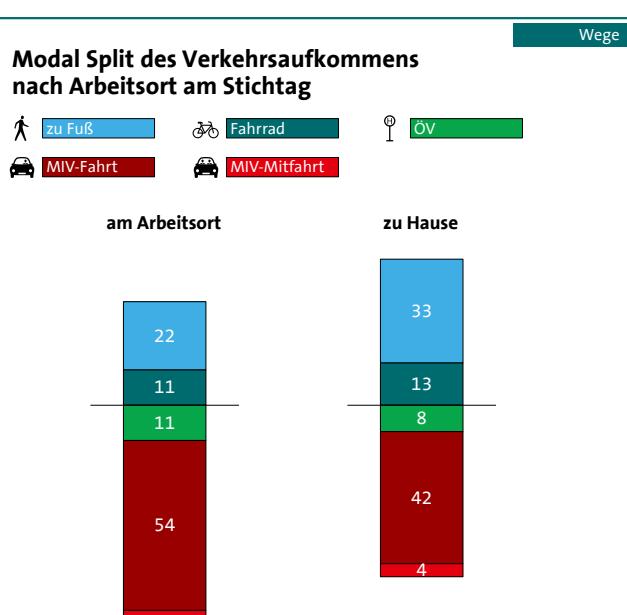
MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

Wege verändert (Abbildung 126). Einkaufs- und Erledigungswege sind an Homeoffice-Tagen kürzer als bei Beschäftigten am Arbeitsort. Dies spricht dafür, dass Personen im Homeoffice eher wohnortnahe Angebote nutzen. Freizeitwege sind im Homeoffice im Durchschnitt länger als bei Büroanwesenheit. Dies deutet darauf hin, dass die durch entfallene Arbeitswege gewonnene Zeit für weiter entfernte Freizeitaktivitäten genutzt wird. Während sich bei Dienst- und Ausbildungswegen ein Rückgang der mittleren Wege-längen an Homeoffice-Tagen zeigt, sind Begleitwege im Büro-Kontext länger, vermutlich weil sie häufiger mit Arbeitswegen kombiniert werden. Die Betrachtung der Verkehrsmittel zeigt, dass Wege mit aktiven Verkehrsmitteln (zu Fuß und Fahrrad) in der Länge stabil sind, aber an Homeoffice-Tagen deutlich häufiger auftreten.

### Grenzen der MiD-Auswertung

Anders als diese stichtagsbezogenen Ergebnisse sind mit dem MiD-Erhebungskonzept personenbezogene Muster im Zeitverlauf etwa über eine Woche oder einen Monat nicht auswertbar. Dabei kann gerade die Homeoffice-Praxis alltägliche Routinen verändern. So werden unter Umständen auch Nicht-Arbeitswege auf Nicht-Homeoffice-Tage verlagert – etwa in Wegeketten mit einem dann doch angetretenen Arbeits-

Abbildung 125



Angaben in Prozent; Erwerbstätige ab 14 Jahren; nur Werkstage Mo-Fr; ohne Feiertage  
MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

weg. Auch Umgekehrtes ist denkbar – und deutet sich in den Stichtagsergebnissen an: Durch die aufgrund nicht erforderlicher Arbeitswege an Homeoffice-Tagen gesparte Zeit können Optionen für andere Aktivitäten und damit verknüpfte Wege entstehen. Solche Reboundeffekte können sich kombinieren oder auch gegenseitig einschränken. Damit muss sich die Homeoffice-Wirkung nicht notwendigerweise in eingesparten Wegen und zurückgelegten Kilometern äußern. Es sind auch andere Mechanismen denkbar. Sie sind jedoch nur mit einem eher Längsschnittgeprägten Untersuchungsdesign als dem statistisch ausgerichteten MiD-Querschnitt zuverlässig aufspürbar.

### Ein weiterer Mobilitätsveränderer? Online-Shopping und Mobilität

Ein weiteres digital geprägtes Phänomen, das neben der zunehmenden Verbreitung von Homeoffice-Arbeitsmodellen die aktuelle Mobilität prägt, ist das Online-Shopping. Die Nutzung digitaler Einkaufsplattformen hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen und verändert sowohl das Konsumverhalten als auch die städtische Logistik. Mit dem wachsenden Rückgriff auf das Internet für den Erwerb von Waren und Dienstleistungen geht ein Rückgang der physischen Präsenz im stationären Einzelhandel

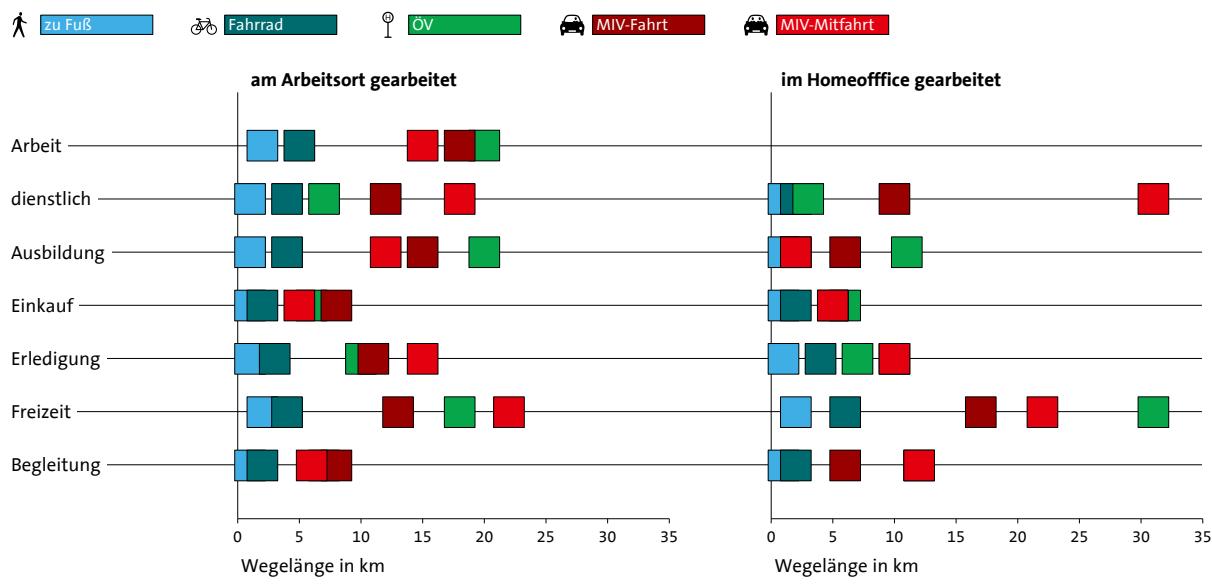
einher, während gleichzeitig Lieferketten und Logistikprozesse stärker beansprucht werden. Dadurch verschieben sich Verkehrsströme: Der Lieferverkehr nimmt zu und die Anforderungen an die städtische Infrastruktur verändern sich. Online-Shopping ist somit Teil eines umfassenderen Digitalisierungsprozesses, der Mobilitätsmuster nachhaltig beeinflusst. Daher hat sich bereits die MiD 2017 diesem Thema mit einigen Fragen gewidmet und setzt dies in der aktuellen Ausgabe fort.

### Immer mehr kaufen online ein

Die in Abbildung 127 illustrierten Auswertungen zeigen, dass die Nutzung von Online-Shopping zwischen 2017 und 2023 deutlich zugenommen hat. Was früher noch eine Randerscheinung war, ist inzwischen fest im Alltag vieler Menschen verankert. So bestellen heute rund 3 Prozent der ab 14-Jährigen nahezu täglich online. 2017 war es kaum mehr als ein Prozent. 63 Prozent kaufen mindestens einmal im Monat im Internet ein. Im Vergleich dazu waren es 2017 42 Prozent. Besonders stark ist der Zuwachs bei den intensiven Online-Shoppern. Hier tätigen 2023 20 Prozent der ab 14-Jährigen ein bis mehrmals in der Woche einen Internetkauf. 2017 waren dies nur 9 Prozent. Gleichzeitig ist der Anteil der Personen, die nie oder fast nie online einkaufen zurückgegangen, und auch

Abbildung 126

#### Durchschnittliche Wegelängen nach Verkehrsmitteln und Wegezweck nach Arbeitsort am Stichtag



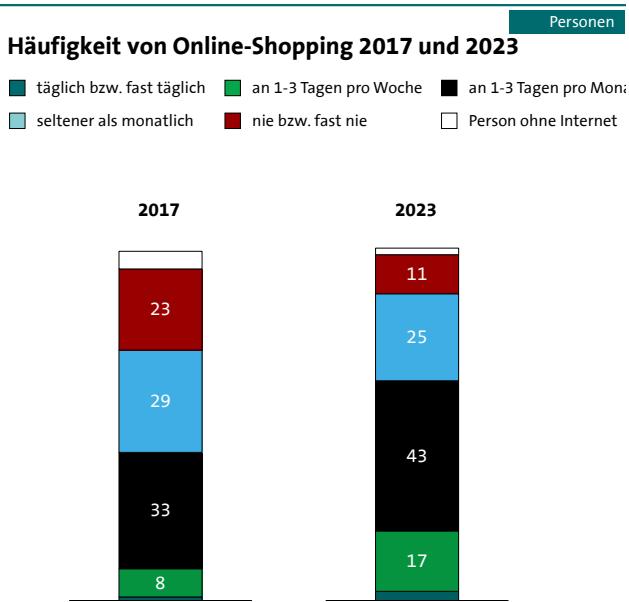
Angaben in Prozent

der Anteil ohne Internetnutzung hat sich verringert. Insgesamt zeigt sich eine klare Verschiebung hin zu einer breiteren und häufigeren Nutzung von Online-Shopping.

### Junge Erwachsene und Personen mit hohem ökonomischem Status nutzen Online-Shopping regelmäßig

Abbildung 128 zeigt eine detailliertere Betrachtung der Nutzungshäufigkeit des Online-Einkaufs. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass Online-Shopping inzwischen in allen Bevölkerungsgruppen verbreitet ist, die Intensität der Nutzung jedoch stark variiert. Während regionale Unterschiede nach Raumtyp nur gering ausfallen, also in den ländlichen Regionen mit schlechterer Versorgung nicht höher sind, zeigen sich deutliche Differenzen nach Alter und ökonomischem Status. Besonders junge Erwachsene und Personen mit hohem ökonomischem Status nutzen Online-Shopping regelmäßig, teils wöchentlich oder häufiger, während ältere und einkommensschwache Gruppen deutlich seltener online einkaufen und häufiger gar nicht nutzen – teils auch wegen fehlendem Internetzugang. Insgesamt wird sichtbar, dass Online-Shopping zwar flächendeckend angekommen ist, aber sozial und demografisch ungleich verteilt bleibt.

Abbildung 127



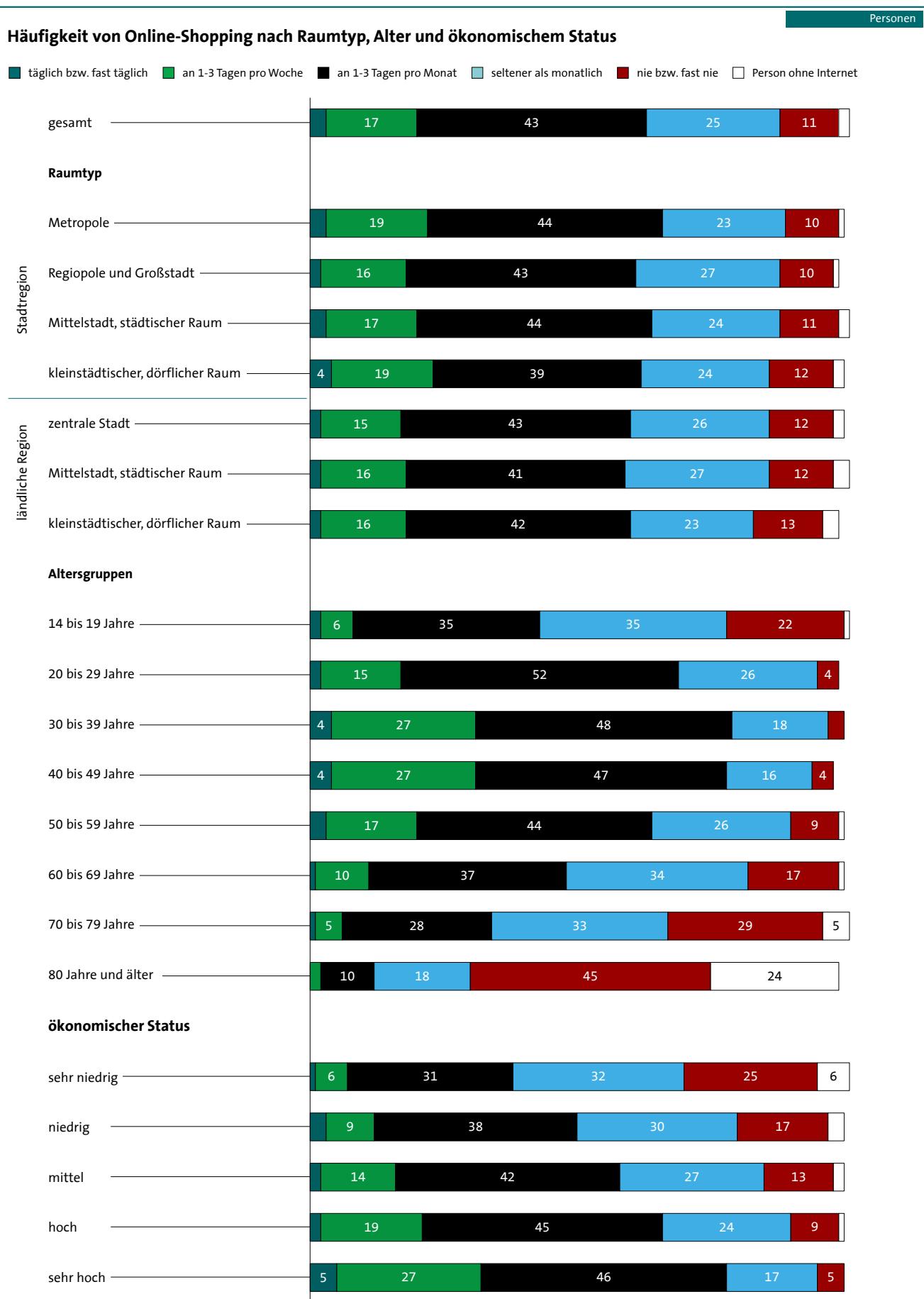
### Viel-Online-Shopper sind mobiler

Bleibt die Frage nach den Auswirkungen auf die erfasste Mobilität. Um auch hierzu einen Eindruck zu erhalten, wird in Abbildung 129 und Abbildung 130 die Tagesstrecke differenziert nach Alter der Person, Wegezweck und der Häufigkeit ihrer Online-Einkäufe dargestellt. Die Ergebnisse zeigen, dass in nahezu allen Altersgruppen Personen, die mindestens einmal im Monat online einkaufen, weitere Tagesstrecken zurücklegen als Personen, die seltener als monatlich oder fast nie im Internet einkaufen. Der Unterschied ist in den mittleren Altersgruppen am stärksten ausgeprägt, während er bei Jugendlichen und Älteren geringer ausfällt. Dies deutet darauf hin, dass Online-Shopping nicht zwangsläufig Wege ersetzt, sondern eher in Phasen hoher Mobilität parallel zu längeren Tagesstrecken genutzt wird. Es handelt sich also weniger um eine Substitution, sondern vielmehr um eine Ausdrucksform „aktiver Lebenspraxis“, die sowohl Online-Aktivitäten als auch räumliche Mobilität umfasst. Anstatt das eine durch das andere zu ersetzen, werden potenzielle Zeiterparnisse möglicherweise für neue Aktivitätsmuster genutzt.

Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass zu den Wenig-Nutzern überproportional viele ältere Menschen gehören. Diese weisen ein anderes Mobilitätsverhalten auf als jüngere Personen: Sie legen insgesamt weniger Wege zurück, die zudem kürzer ausfallen. Es ist zu beachten, dass die Gegenüberstellung des Mobilitätsverhaltens von Viel- und Wenig-Online-Shoppern somit stark durch altersspezifische Unterschiede in der Mobilität überlagert ist, ähnlich wie durch Unterschiede im ökonomischen Status.

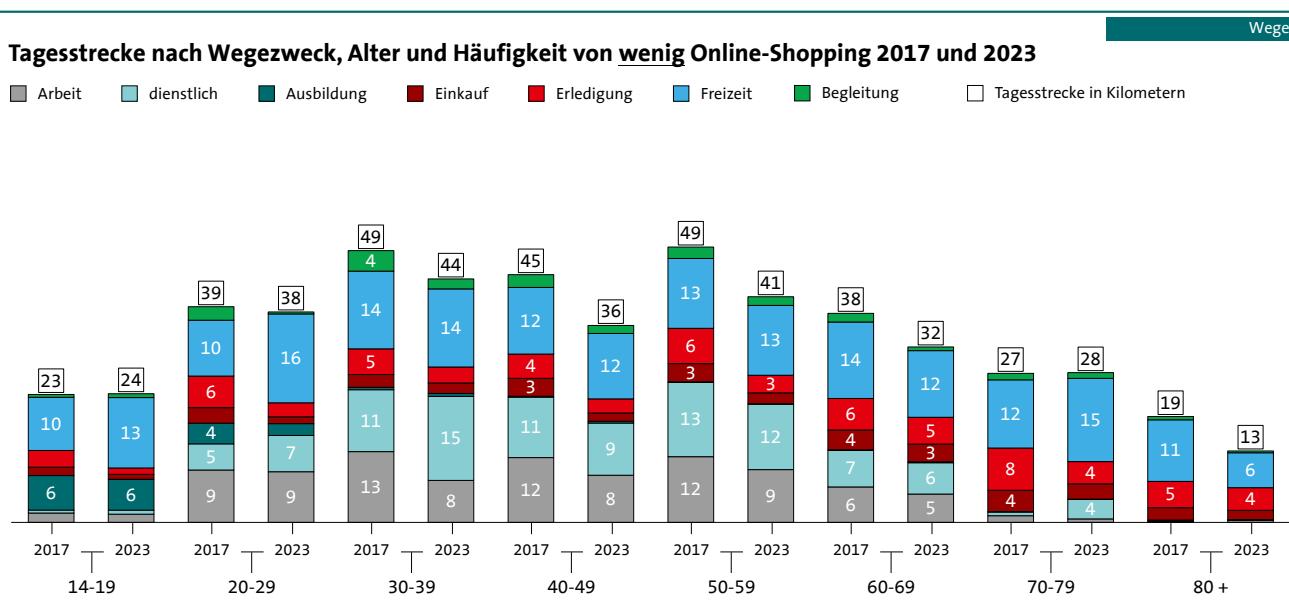
Die Auswertung der Tagesstrecken nach Wegezweck zeigt, dass der Zweck „Einkauf“ in der MiD 2017 wie auch in der MiD 2023 insgesamt nur einen geringen Anteil an der täglichen Verkehrsleistung einnimmt. Über alle Altersgruppen hinweg liegen die Werte in der MiD 2023 meist zwischen 1 und 3 Kilometern pro Tag. Zwischen Viel- und Wenig-Onlineshoppern zeigen sich keine systematischen Unterschiede im Wegeanteil für Einkäufe. Auch im Zeitvergleich zwischen 2017 und 2023 ist der Rückgang der Einkaufsstrecken nur leicht ausgeprägt. Dies deutet darauf hin, dass der Onlinehandel zwar potenziell Einkaufswege ersetzt, sich dies jedoch nicht deutlich in der durchschnittlichen Tagesstrecke abbildet. Der Zweck „Einkauf“ bleibt somit ein konstanter, aber insgesamt

Abbildung 128



Angaben in Prozent; Personen ab 14 Jahre

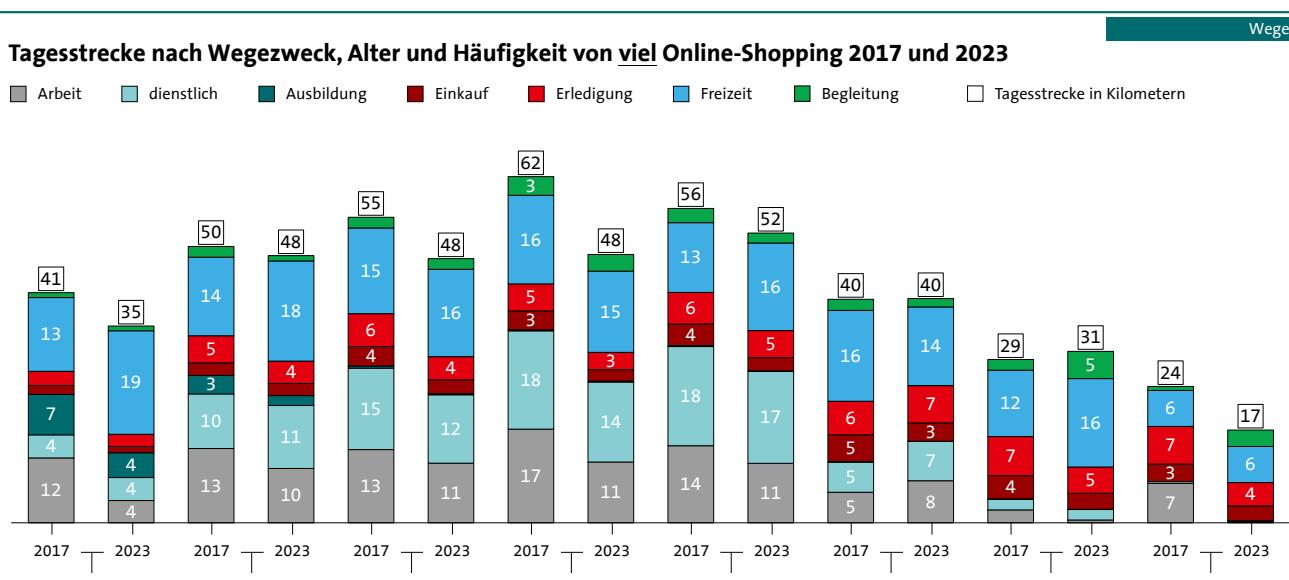
Abbildung 129

**Altersgruppen in Jahren**

Angaben in Kilometern; Personen ab 14 Jahre; wenig = seltener als monatlich/fast nie

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2017 &amp; MiD 2023

Abbildung 130

**Altersgruppen in Jahren**

Angaben in Kilometern; Personen ab 14 Jahre; viel=mindestens einmal im Monat

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2017 &amp; MiD 2023

untergeordneter Faktor im täglichen Mobilitätsverhalten.

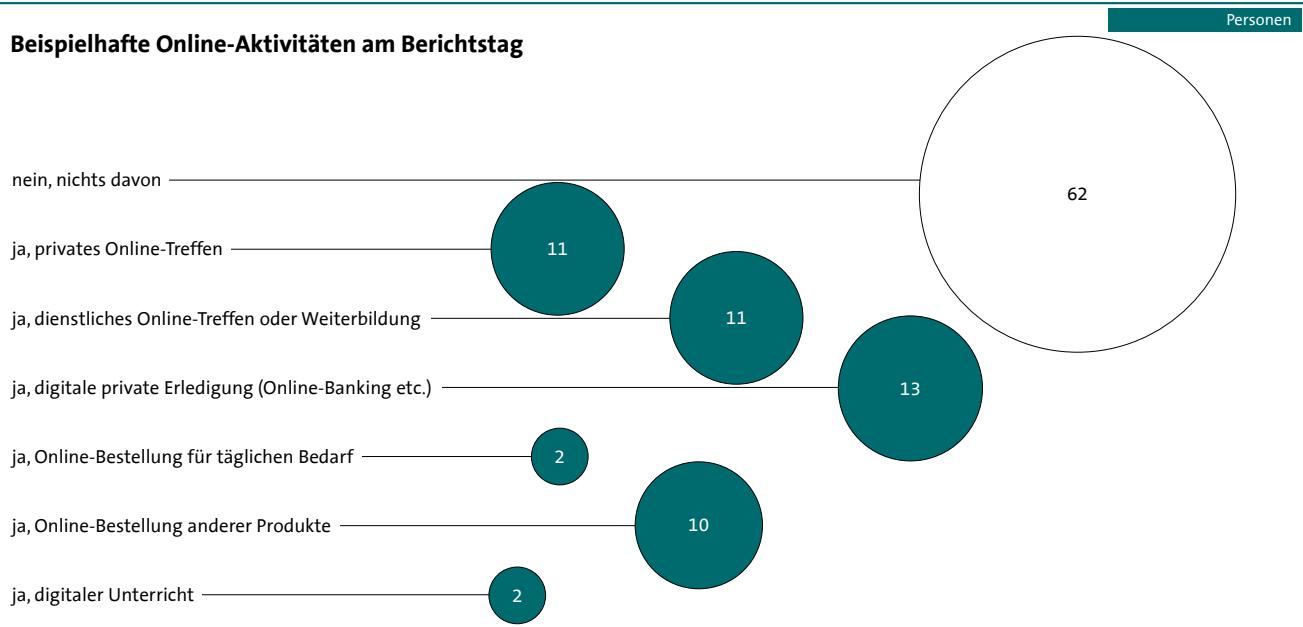
### Nicht nur Shopping

Online ist allerdings deutlich mehr als Einkaufen. Inzwischen gibt es viele Aktivitäten, die ohne physische Wege außer Haus auf diese Weise erledigt werden können. Die MiD 2023 widmet sich auch dieser Fragestellung und erhebt ausgewählte Online-Aktivitäten am Stichtag (Abbildung 131). Das Ergebnis zeigt, dass bereits gut ein Drittel der Bevölkerung ab 14 Jahren über mindestens eine der einbezogenen Aktivitäten berichtet. Dabei steht weniger der schon betrachtete Einkauf, sondern vielmehr andere Erledigungen im Vordergrund. Dazu zählen vor allem berufliche wie auch private soziale Kontakte – und Erledigungen außerhalb eines üblichen Einkaufs. Allerdings besteht auch hier kein einfacher Zusammenhang: Personen, die über Online-Aktivitäten am Berichtstag berichten, verzeichnen nicht unbedingt eine geringere Unterwegszeit oder weniger bewältigte Kilometer. Dies hängt wie beim Stichwort Einkauf eher von soziodemographischen Aspekten und verschiedenen Lebensphasen ab.

### Kleine Zwischenbilanz in Sachen „digitaler Mobilität“

Die in diesem Kapitel vorgestellten Analysen haben gezeigt, dass sich die Nutzungsmuster digitaler Optionen verändern – und mit ihnen die tatsächliche räumliche Mobilität. In Sachen Homeoffice zeigen sich dabei tatsächlich Entlastungen. Aber es entstehen auch neue Optionen und es entwickeln sich möglicherweise neue Routinen und Spielräume für andere Mobilitätsanlässe. Zudem sind die Kausalitäten nicht einfach und Interaktionseffekte nicht auszuschließen. Das MiD-Blitzlicht beleuchtet einige dieser Effekte, aber sicherlich nicht alle, nicht zuletzt aufgrund des dazu nur bedingt geeigneten Erhebungsdesigns und seiner Konzentration auf das statistische Aggregat des Stichtags anstatt eines Längsschnitts über einen längeren individuellen Zeitraum. Aber bereits die Bestandsaufnahme der aktuellen Struktur ist hilfreich und trägt dazu bei, sich abzeichnende oder verfestigende Entwicklungen besser zu verstehen. Dies gilt auch für die betrachteten Online-Einkäufe und darüber hinaus weiteren Online-Aktivitäten. Doch auch hier zeigen die MiD-Resultate, dass sich der direkte Schluss auf eine dadurch entlastete oder reduzierte Alltagsmobilität verbietet. Naheliegend ist unter Umständen sogar der gegenteilige Effekt davon. Dies gilt es künftig weiter und genauer zu beobachten.

Abbildung 131





## 18. Nicht nur Alltagsmobilität: auf Reisen, Ausflügen und langen Arbeitswegen in und außerhalb Deutschlands

Mobilität umfasst nicht nur die täglichen Wege im gewohnten Umfeld rund ums eigene Zuhause, sondern auch die Reisemobilität, die sich in Tagesreisen und Übernachtungsreisen gliedert. Tagesreisen starten und enden am selben Tag am Wohnort und erfordern keine Übernachtung, während Übernachtungsreisen mindestens eine Nacht abseits der Heimat beinhalten und dadurch zusätzliche Wege und Aktivitäten am Zielort auslösen. Besonders in Urlaubs- und Ferienzeiten können Übernachtungsreisen einen erheblichen Anteil am regionalen Verkehrsaufkommen haben.

### Mit der MiD 2023 erweiterte Daten auch zu Tagesreisen verfügbar – und wie bisher zu Übernachtungsreisen

Die MiD erhebt die Alltagsmobilität über einen zufällig vorgegebenen Berichtstag. Dies liefert für die üblichen Wege eine ausreichende und zuverlässige Datengrundlage. Reiseaktivitäten, die an diesem Tag innerhalb Deutschlands oder auf dem Weg ins oder aus dem Ausland stattgefunden haben, werden dabei ebenfalls erfasst. Sie weisen aber innerhalb der Tagesberichte nur geringe Fallzahlen auf und können im Fall längerer Reisen im Tagesprotokoll nicht immer zuverlässig als solche identifiziert werden.

Um für den Reiseverkehr trotzdem eine gute Auswertungsbasis zu erhalten, werden bereits seit der MiD 2002 Übernachtungsreisen bezogen auf die letzten drei Monate vor dem Interview – und damit nicht nur am Berichtstag – erhoben. Bis einschließlich 2017 wurde jedoch auf ein entsprechendes Vorgehen bezogen auf Tagesreisen, also Reisen ohne Übernachtung, verzichtet. Die MiD 2023 wurde um diese Reisekategorie erweitert. In einer zufälligen Teilstichprobe wird nach Tagesreisen in den letzten vier Wochen gefragt. Damit stehen Reisedatensätze sowohl für die erfassten Übernachtungs- wie die Tagesreisen zur Verfügung. Auf dieser Grundlage können Reisezahlen hochgerechnet sowie die berichteten Reisen in ihrer Struktur beschrieben werden.

### Ergebnisse zu Reisehäufigkeiten getrennt nach Tages- und Übernachtungsreisen

Im Ergebnis zeigen sich für die deutsche Wohnbevölkerung ab 14 Jahren pro Person und Monat im Schnitt zwei Tagesreisen. Hochgerechnet auf einen Zeitraum von zwölf Monaten entspricht dies etwa 1,7 Mrd. absolvierten Tagesreisen bei 24 solcher Reisen pro Kopf. Für Reisen mit Übernachtung sind es 1,8 Reisen pro Person bezogen auf den bei der Befragung zugrunde gelegten Dreimonatszeitraum. Eben-

Abbildung 132

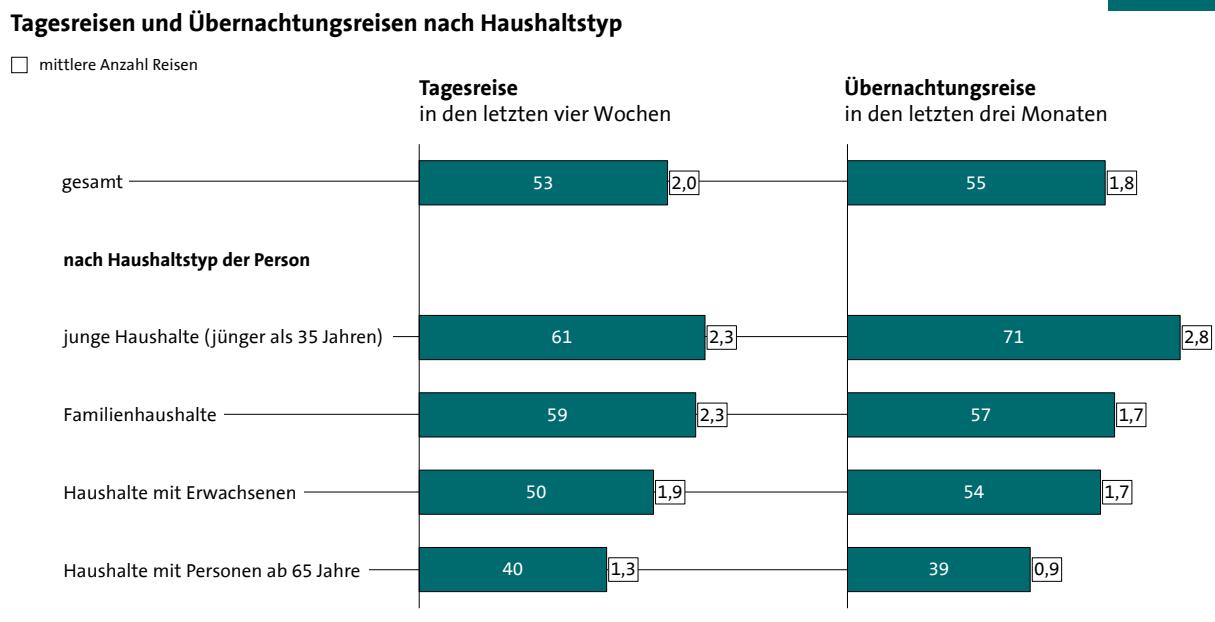


Abbildung 133

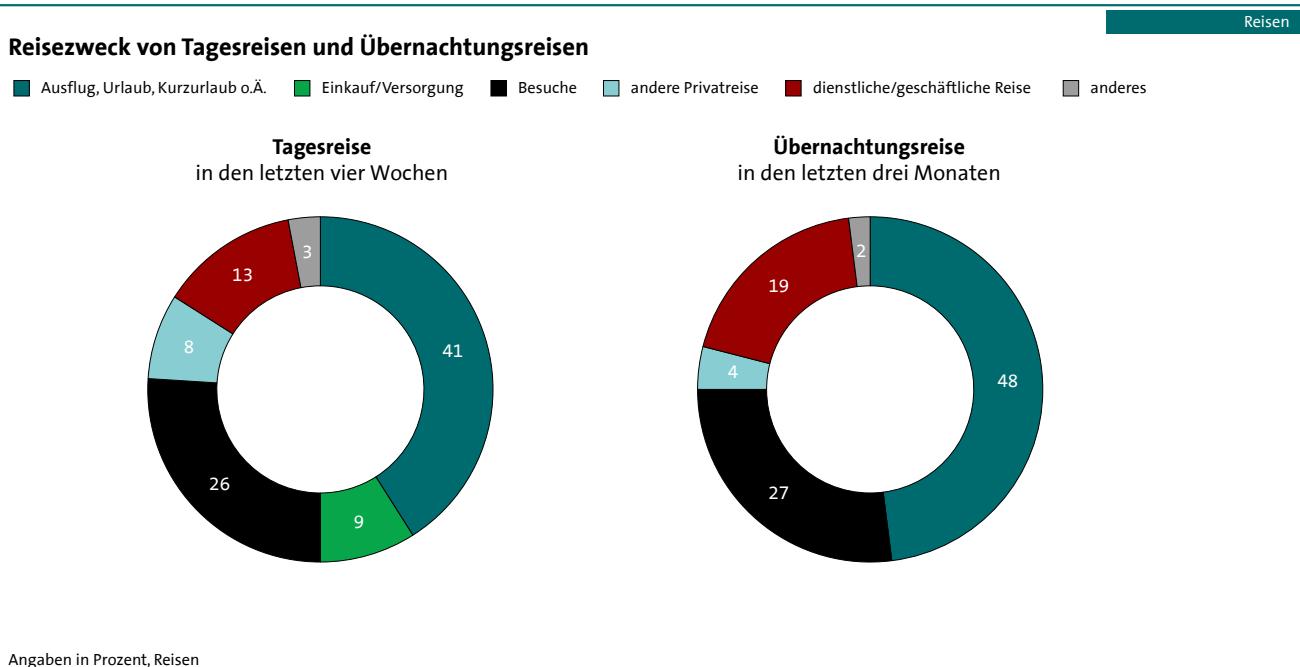
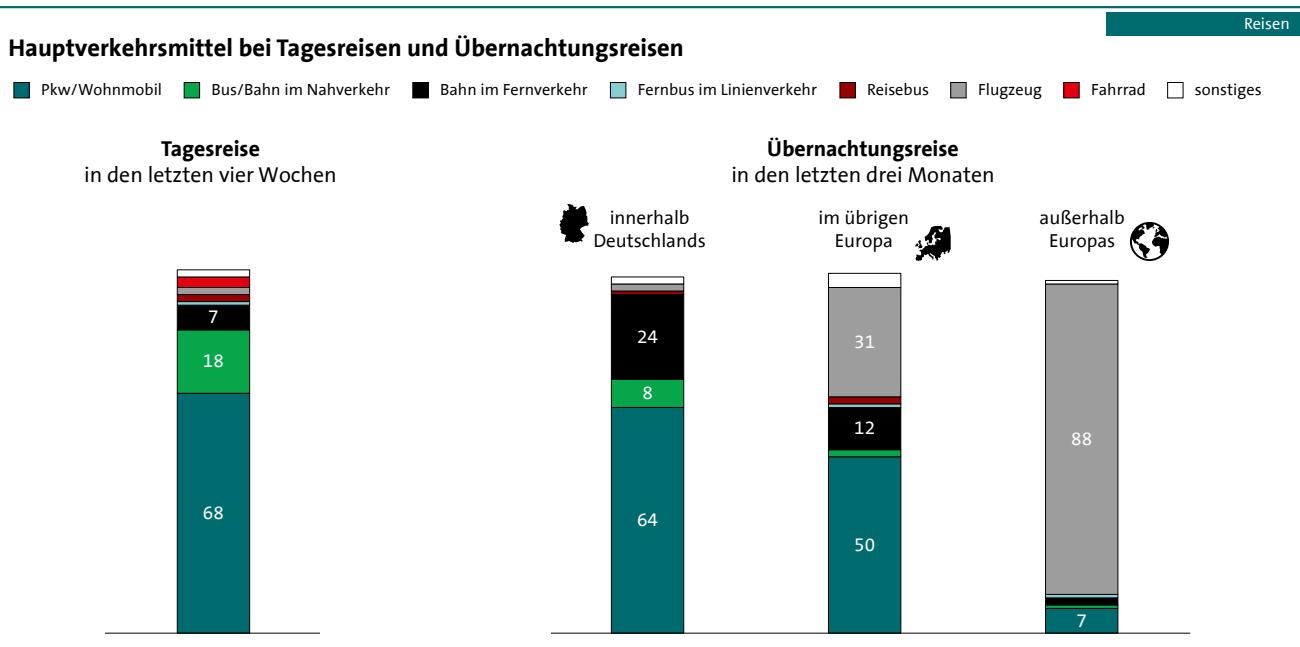


Abbildung 134



falls hochgerechnet auf ein Jahr ergibt dies rund 0,5 Mrd. Reisen mit mindestens einer Übernachtung – beziehungsweise gut sieben Reisen pro Jahr und Kopf in der Bevölkerung ab 14 Jahren. Beim Verständnis dieser Zahlen ist vor allem die MiD-Definition der Tagesreise von Bedeutung. Sie ist nicht an eine Entfernungsschwelle gekoppelt, sondern orientiert sich an entsprechenden Erhebungen von EUROSTAT. Damit umfasst sie alle Aktivitäten außerhalb des Routine-Umfelds. Dies sind also auch Ausflüge und Besuche sowie kurze dienstliche Aktivitäten.

Diese Reisehäufigkeiten können mit den verfügbaren Daten in ihrer Struktur und nach verschiedenen Bevölkerungsgruppen differenziert werden. Dies soll hier anhand einer einfachen Haushaltstypisierung orientiert an Lebensphasen und der Haushaltzusammensetzung geschehen. Bei den Tagesreisen zeigt sich insgesamt pro Monat im Jahresschnitt ein Anteil von 53 Prozent der Bürgerinnen und Bürger ab 14 Jahren, der über eine Tagestrip berichtet. Für jüngere Haushalte mit oder ohne Kinder und Familien fällt dieser Anteil etwas höher aus als für ältere Erwachsenen-Haushalte.

Über Übernachtungsreisen in den letzten drei Monaten berichten 55 Prozent der Befragten. Auch hier erweisen sich jüngere Haushalte und Familien als rei-

sefreudiger. Wird allerdings der ökonomische Haushaltssatus als Merkmal herangezogen, zeigen sich in den unteren Gruppen um mehr als zehn Prozentpunkte geringe Anteile von Reisenden.

Für die erfassten Reisen werden zahlreiche Parameter wie etwa die Entfernung, Reiseanlässe, Reiseziele, die Dauer bei mehrtägigen Reisen und die bei der An- oder Abreise genutzten Verkehrsmittel erfasst. Bei den Tagesreisen dominieren private Anlässe. An erster Stelle stehen mit 41 Prozent dieser Reisen Ausflüge, gefolgt von Familien- oder Bekanntenbesuchen mit 26 Prozent. Dienstliche oder geschäftliche Anlässe liegen nur bei 13 Prozent der Tagesreisen vor. Die Relation der Anlässe unterscheidet sich bei den Reisen mit Übernachtung nicht wesentlich. Hier machen Urlaube die Hälfte der Reisen aus, Geschäftsreisen etwa ein Fünftel.

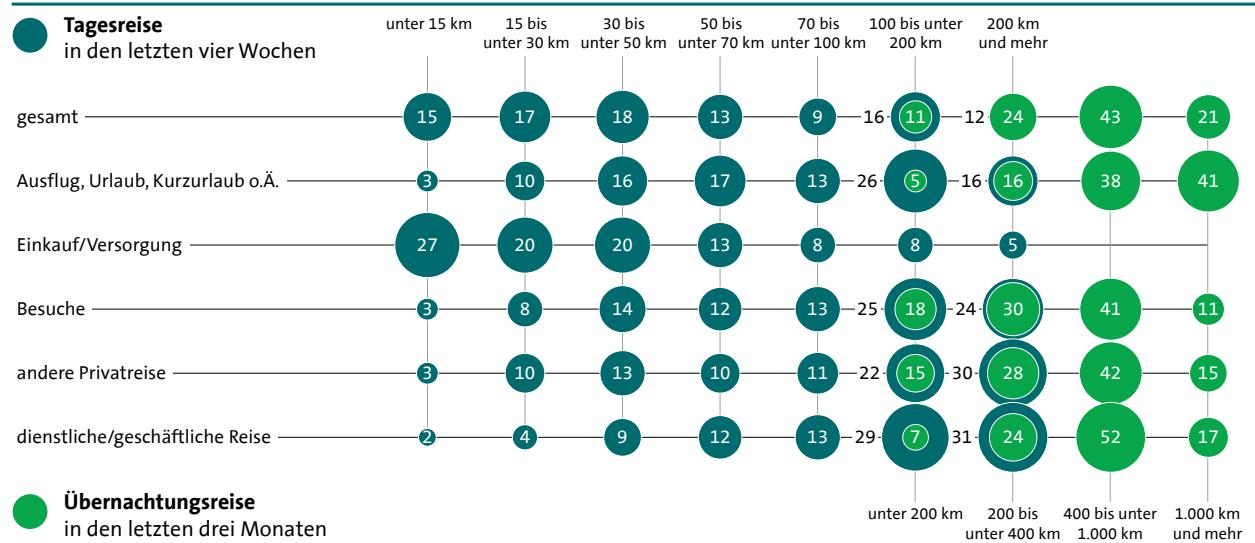
### Reiseentfernung: Kilometer schrecken nicht

Die Entfernungen lassen sich sowohl für die Tages- wie auch die Übernachtungsreisen nach Anlässen getrennt betrachten. Auch ohne zu übernachten, werden Tagesreisen ins Ausland unternommen: 8 Prozent aller Tagesreisen führen über die deutsche Grenze hinaus, und hierfür nehmen für Privat- und Dienstreisen mindestens 30 Prozent der Personen auch Ent-

Abbildung 135

#### Entfernung vom Reiseziel nach Anlässen

Reisen



Angaben in Prozent, Zeilenprozente, an 100 % Fehlende: keine Angabe

fernungen über 200 Kilometer auf sich (Abbildung 135). Die Streckenlängen von Tagesreisen lassen sich jedoch nicht ohne Weiteres in vordefinierte Kategorien einordnen, es werden gleichhäufig sowohl Reisen im Nahbereich unter 15 Kilometern bis hin zu Reisen über 200 Kilometern unternommen. Der Median für alle durchgeführten Tagesreisen beträgt 50 Kilometer.

Natürgemäß sehen die Entfernung bei den Übernachtungsreisen anders aus. Jede vierte Reise hat ein 200 bis 400 Kilometer und fast die Hälfte der Reisen ein bis zu 1.000 Kilometer entferntes Ziel. Der Median für alle durchgeführten Übernachtungsreisen beträgt 350 Kilometer und damit weit weniger als die hier möglichen 1.000 Kilometer und mehr. Allein für Urlaubsreisen werden weit entfernte Ziele gewählt und jede vierte Urlaubsreise führt an ein mindestens 2.000 Kilometer entferntes Ziel, die damit weltweite und europäische Ziele beispielsweise in der Türkei, Spanien, Portugal und den Kanarischen Inseln sowie die Balearen betreffen dürften. Damit sich die Urlaubsreise lohnt, dauern 61 Prozent zumeist eine bis zwei Wochen.

### Dauer der Reisen mit Übernachtung: ein Drittel mit vier Übernachtungen und mehr

Aber auch für dienstliche Reisen wird überraschend viel Zeit aufgewendet. 30 Prozent der Reisen sind einwöchig mit 4 bis 5 Übernachtungen. Reisen zu Familie, Verwandten, Freunden oder Freundinnen sowie

Bekannten sind dahingegen eher von kurzer Dauer und finden vorrangig als Wochenendbesuche mit zumeist 2 Übernachtungen (27 Prozent) statt.

### Sofern die Entfernung stimmt, dominiert auch im Reiseverkehr das Auto

Deutlicher sind die Unterschiede bei den gewählten Verkehrsmitteln, was vor allem auf die größeren Distanzen der Reisen mit Übernachtung zurückzuführen ist. Tagesreisen führen ganz überwiegend ins Inland. Damit dominiert der Pkw beziehungsweise MIV und erreicht hier einen Anteil von 68 Prozent. Der öffentliche Nahverkehr kommt auf 18 Prozent, Fernzüge auf 7 Prozent. Auch das Fahrrad ist mit einem Anteil von 3 Prozent der Tagesreisen nicht zu unterschätzen.

Bei den Übernachtungsreisen empfiehlt sich eine Unterscheidung nach einer groben Klassifizierung der Reiseziele. Innerhalb Deutschlands ist auch hier zu etwa zwei Dritteln das Auto das Verkehrsmittel der Wahl, bei Europa-Trips immerhin noch bei jeder zweiten Reise. Der öffentliche Verkehr macht innerhalb Deutschlands etwa ein Drittel aus. Innerhalb Europas wird er nur in etwa jedem zehnten Fall gewählt. Das Flugzeug wiederum spielt innerdeutsch kaum eine Rolle. Innerhalb Europas wird es bereits bei jeder dritten Reise gewählt und bei Reisezielen außerhalb Europas kommt es auf einen Anteil von fast 90 Prozent.

Tabelle 57

#### Dauer der Übernachtungsreisen nach Reiseanlässen

	Übernachtungen						
	eine	zwei	drei	4 bis 5	6 bis 7	8 bis 14	15 und mehr
	%	%	%	%	%	%	%
<b>GESAMT</b>	<b>21</b>	<b>25</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>4</b>
Ausflug, Urlaub, Kurzurlaub o.Ä.	2	9	11	17	21	29	11
Besuche	11	27	18	19	11	10	4
andere Privatreise	14	26	13	17	7	14	10
dienstliche/geschäftliche Reise	13	23	18	30	5	7	4

Reisen, an 100 % Fehlende: keine Angabe

## Nicht zuletzt auch ein Teil des Reisens: das Fernpendeln

Nicht erst mit Corona und Homeoffice gehören lange Wege zur Arbeit zum Alltag mancher Erwerbstätiger. Eine besondere Situation stellt dabei das sogenannte „Fernpendeln“ dar – keine wirkliche Privatreise, keine echte Geschäftsreise, aber oft über weite Entfernungen und mit erheblichem Zeitaufwand. Solche Wege sind in der MiD-Erfassung am Stichtag ebenfalls enthalten, aber nicht immer als solche erkennbar, denn der Tag davor oder danach fehlt zur Einordnung und die angegebene Strecke oder der Anlass erlauben nicht unbedingt die sichere Identifizierung einer solchen Reise. Einen ersten ungefähren Anhaltspunkt für die Größenordnung liefert innerhalb der Tagesprotokolle der Blick auf die Sonntage und die dort angegebenen über besonders weite Entfernungen führenden dienstlich bedingten Wege oder solche zur Arbeit. Wird hier die 100-Kilometer-Grenze herangezogen, liegen die Anteile bei den Arbeitswegen bei gut einem und bei den dienstlich klassifizierten Wegen bei etwa 3 Prozent. Die Trennschärfe zwischen diesen beiden Kategorien ist bezogen auf das Fernpendeln vermutlich nicht klar genug, daher werden hier beide Werte genannt.

Um jedoch den Kreis der betroffenen Personen genauer quantifizieren zu können, wurde außerhalb des Stichtagsberichts nach Nebenwohnsitzen und den Gründen dafür gefragt. 7 Prozent der erwachsenen Personen geben an, einen Nebenwohnsitz zu haben und von ihnen 31 Prozent aus dem Grund, am Arbeitsplatz sein zu können. Wird auch hier für das Fernpendeln die 100-Kilometer-Schwelle zugrunde gelegt, verbleiben zwei Drittel dieses Segments. Dies führt zu einem Anteil zwischen einem und 2 Prozent der Erwachsenen, die zur Gruppe der (gelegentlichen) Fernpendlerinnen oder -pendler über die genannte Entfernung gehören. Sie gehören zu etwas größeren Anteilen als im Bevölkerungsschnitt zur ökonomisch gesehen statushohen Gruppe, aber das Fernpendeln ist keineswegs auf diesen Teil der Bevölkerung beschränkt.

Unabhängig von der ökonomischen Haushaltssituation: Oft ist dabei die Fernpendel-Entfernung deutlich größer als die hier als Mindestwert herangezogene Schwelle. Zu 45 Prozent rangiert sie zwischen 100 und 250, zu rund 35 Prozent zwischen 250 und 500 Kilometern und zu 20 Prozent darüber. Der betroffene Bevölkerungskreis muss oder möchte also häufig lange Reisezeiten und damit in der Regel auch erhebliche Kosten für das Fernpendeln auf sich nehmen.



## 19. Resümee und Ausblick – auch auf andere Quellen

Zwischen der MiD 2017 und der MiD 2023 haben sich manche Rahmenbedingungen verändert. Einige dieser Faktoren beeinflussen auch die Alltagsmobilität. Dazu gehören mittelbare Folgen der Covid-19-Pandemie 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. Gleichzeitig gab es einfach messbare Zuwächse der Beschäftigten. Nicht einfach messbar war, ob bzw. in welchem Ausmaß es die diskutierten Verschiebungen zwischen Arm und Reich gab. Zumindest aber gab es in den Jahren 2020-2023 erstmals seit langer Zeit kein Reallohnwachstum.

### Vielfältige Einflussfaktoren zu berücksichtigen

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 Mobilitätserhebungen von einer wachsenden Bedeutung des Autoverkehrs geprägt. Dies gilt auch für die MiD-Zeitreihe 2002 bis 2017. Mit der Erhebung 2023 ist dies erstmals 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 liegt erstmals bei einer aktuellen MiD niedriger als bei der Vorgängererhebung, 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 einen kleinen Beitrag hin zum klimaneutralen Straßenverkehr leisten können, solange die dadurch erzielten CO<sub>2</sub>-Einsparungen durch Flotten- und Autogröße der Verbrenner neutralisiert werden.

### Wirkliche Gewinner unter den anderen Verkehrsmitteln nicht auszumachen

Echte Profiteure sind unter den übrigen Verkehrsmitteln noch nicht auszumachen. Der Radverkehr wächst insbesondere in einzelnen Städten stärker, in der bundesweiten Bilanz jedoch nur langsam. Zudem ist das Wachstum am ehesten getrieben von technischen Entwicklungen wie dem Pedelec 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 und Online-Shopping 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 privaten Einkaufs- sowie Versorgungsverkehr steht ein Plus im Freizeit- und im Wirtschaftsverkehr gegenüber. Mobilitätsbedürfnisse finden also ihre Bahn und an einer Stelle frei werdende Ressourcen werden zumindest teilweise woanders eingesetzt, also nur verlagert – beispielsweise vom privaten Einkauf zum Lieferservice. Ebenso gibt es Trends, bei denen sich negative Auswirkungen des Verkehrs fortsetzen, nicht zuletzt aufgrund eines hohen Flächenverbrauchs und fortschreitender 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. Sicherlich gibt es noch Potenziale an Skaleneffekten, sodass die Wirtschaftlichkeit mit zunehmender Verbreitung steigt. Sie bedürfen aber nach heutigen Erkenntnissen 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 Halte-

stelle 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. Auch das wirtschaftliche Umfeld beeinflusst die Mobilitätsnachfrage. Dies zeigt die MiD-Zeitreihe ebenfalls. Wenn eine umweltverträglichere Alltagsmobilität das Ziel ist, müssen also 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.

### Künftige Vermessung der Mobilität

Die MiD ist eine zentrale Quelle zur Vermessung des Alltagsverkehrs im Zeitverlauf. Mit den 2023 erweiterten Zusatzmodulen geht ihr Datenbestand deutlich über statistische Eckwerte zur Verkehrsmittelverteilung auf der Ebene von Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung hinaus. Dies umfasst Daten zur Wahrnehmung von Verkehrsangeboten, Einstellungsmerkmale sowie zugespielte Geodaten, aber auch Angaben zum Reiseverkehr von Bürgerinnen und Bürgern mit Wohnsitz in Deutschland. Sie bietet die umfassendste der befragungsbasierten Datengrundlagen. Ihr folgt das ebenso seit Jahrzehnten etablierte System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV), allerdings nur mit Stichproben für einzelne Städte oder Teilläufe, nicht bundesweit repräsentativ. An dritter Stelle dieser Reihe stand lange Zeit das vorläufig eingestellte Mobilitätspanel (MOP). Die aktuellen Ausgaben der MiD sowie des SrV zeigen dabei sehr ähnliche Ergebnisse und signalisieren beide die geschilderten Veränderungen, die in Abbildung 136 noch einmal schematisch zusammengefasst werden – immer im Blick behaltend, dass dies eine Momentaufnahme im Schatten vorangegangener oder noch wirksamer Krisenereignisse darstellt.

Auch die diesen Einschätzungen zugrunde liegenden Survey-Ansätze müssen weiterentwickelt werden. So sind zum Beispiel neue digitale Technologien verfügbar, die die Wegeerfassung einfacher gestalten und ihre Inhalte erweitern. Aber auch die Stichprobenqualität sowie die Beteiligung der Probanden bleiben ein nicht selten unterschätztes A und O. Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) hat die Fortführung der MiD-Zeitreihe in Abstimmung mit dem BMV in ihre Verantwortung genommen. In diesem Team wird eine neue Erhebungswelle voraussichtlich für 2028 vorbereitet. Hierzu werden aktuell ergänzende neue Erhebungstechniken erprobt. Gleichzeitig finden bereits Zwischenerhebungen mit verkürztem Erhebungszeitraum statt. Diese sollen als Übergang zu einer laufenden Erhebung dienen, die die Mobilität zukünftig auch unterjährig vermessen sollen und aktuelle Veränderungen agiler nachzeichnen können.

### Weitere Datenquellen zur Alltagsmobilität

Doch diese befragungsbasierten Vermessungsansätze erhalten mehr und mehr Unterstützung. Immer öfter stehen Quellen zur Verfügung, die ebenfalls zur Vermessung der Alltagsmobilität herangezogen werden können. Diese sind weniger umfassend und bilden anders als die MiD häufig nur Teilbereiche des Ver-

kehrs oder Daten bezogen auf einzelne Verkehrsmittel ab. Trotzdem ergibt sich abschließend – und ausblickend – die Frage, welche Ergebnisse diese Quellen für die aktuelle Entwicklung liefern, wie sie einzuordnen sind und ob sie MiD-Ergebnisse bestätigen, ergänzen oder in Frage stellen.

Eine umfassende Bestandsaufnahme kann und soll an dieser Stelle nicht geleistet werden, wohl aber eine knappe Einordnung. Dabei ergibt sich, dass alle aktuell verfügbaren bundesweiten Ergebnisse im Kern ähnliche Befunde wie die aktuelle MiD zeigen: eine geringe Reduzierung des Autoverkehrs, nach den pandemiebedingten Einbußen 2020 bis 2022 eine langsame Erholung des öffentlichen Verkehrs vor allem auf der Schiene sowie nur lokale oder regionale Wachstumsraten im Radverkehr. Schwieriger ist es im reinen Fußverkehr, für den außer der MiD kaum quantitative Quellen vorliegen.

Wird ein kurzer Versuch unternommen, die wichtigsten Datengrundlagen aufzulisten und grob einzuordnen, ergibt sich folgende Liste, ohne Anspruch auf Vollständigkeit (zu den Quellen siehe die weiter unten folgenden Literaturangaben):

- Zum Autoverkehr sind Zählergebnisse für Straßen des Bundes (Autobahnen und Bundesstraßen),

Abbildung 136

### Was das alles bedeutet – und wie es weitergehen könnte?



vor allem in Verantwortung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) verfügbar – allerdings nicht flächendeckend und mit der Notwendigkeit einer sorgfältigen Aufbereitung verbunden.

- Ähnliches gilt für Straßen-Zählergebnisse in einigen Bundesländern bezogen auf Landesstraßen.
- Ebenso halten einzelne Kommunen Datenreihen zu örtlichen Zählungen im MIV wie im Radverkehr bereit. Diese müssen aber ebenfalls umfassend aufbereitet und geprüft werden, sollen sie zuverlässig mit anderen Quellen verknüpft oder zu ihnen in Beziehung gesetzt werden.
- Ebenfalls für den MIV sind seit einigen Jahren sogenannte „Floating-Car-Daten“ verfügbar. Sie nutzen vor allem Navigations- und Bluetooth-Daten des so ausgestatteten neueren Teils der Fahrzeugflotte und rechnen diese soweit möglich auf die gesamte Flotte hoch, was ebenfalls anspruchsvoll ist.
- Verkehrsmittelübergreifend werden zunehmend **Mobilfunk-Daten** genutzt. Solche Daten waren während der Corona-Phase als experimentelle Daten bei Destatis auf Grundlage nur eines Providers verfügbar, müssen also für die komplette Grundgesamtheit kalibriert werden, soweit überhaupt möglich. Da diese Daten auf Funkzellendaten beruhen und für kurze Wege nicht immer kleinräumig genug sind, beschränkt sich deren Auswertung oft auf Wege ab 30 Kilometern Länge, also auf etwa 10 Prozent der Alltagswege außerhalb des Güterverkehrs. Hier ergeben sich Rückgänge im Auto- und ein geringes Plus im öffentlichen Verkehr.
- Für den öffentlichen Verkehr liegen **Meldungen der Verkehrsunternehmen zu Fahrgastzahlen** und Personenkilometern vor, zunehmend auf der Grundlage automatischer Fahrgastzählsysteme (AFZS), die in einer etablierten Zeitreihe von Destatis veröffentlicht werden. Diese Daten zeigen aktuell Effekte des Deutschlandtickets und passen – Unterschiede in der Definition berücksichtigt – zu den MiD-Befunden einer ÖPNV-Erhöhung, die schrittweise das Vor-Corona-Niveau erreicht. Aber die Ergebnisse lassen sich regional nur unzureichend einordnen, da sich die Meldungen an Destatis auf den Unternehmenssitz und nicht auf den Ort der erbrachten Leistung beziehen.

– Zum **berufsbedingten Pendelverkehr** sind Auswertungen von Destatis, der Bundesagentur für Arbeit und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) verfügbar. Hier muss im MiD-Vergleich die Pendeldefinition berücksichtigt werden, ebenfalls die Unterscheidung zwischen abhängig Beschäftigten, Selbstständigen und verbeamteten Personen. Wird dies getan, dann ergeben sich für den Berufsverkehr im Vergleich zur MiD ähnliche Ergebnisse.

– Eine zentrale und wertvolle Zusammenführung solcher und zahlreicher weiterer Quellen leistet in sehr langen Zeitreihen „**Verkehr in Zahlen**“ des BMV. Der Personenverkehr bildet hier nur einen kleinen Ausschnitt einer umfassenden Datensammlung und tabellarischen Aufbereitung. Das System nutzt die MiD regelmäßig als Grundlage seiner Modellierungen, ist also mit ihr bereits über diese Verknüpfung kompatibel.

– Eine in Deutschland national noch nicht etablierte neue Möglichkeit sind Mobilitätsdaten innerhalb des „**Environmental Insights Explorer**“ (EIE) von Google. Diese werden global für öffentliche Zwecke in Form regionaler Aggregate bereitgestellt. Sie umfassen auf Basis von Google-Maps-Daten mittels Verkehrsmittelerkennung eine danach differenzierte Etappen- und Kilometerzählung. Allerdings sind hier wissenschaftliche Transparenz und weitere Überprüfungen erforderlich, zum Beispiel der Repräsentativität sowie auch der zugrundeliegenden Definition von Wegen. Dies ist also ähnlich wie für die bereits öfter in Anspruch genommene Quelle der Mobilfunkdaten.

## Kleine Synopse und Einschätzung

Jede der genannten Quellen ist für sich genommen wertvoll und kann einen Daten- und Ergebnisbeitrag zur Einschätzung der Gesamtsituation leisten. Allerdings kommt es jeweils auf die genaue Abgrenzung und Qualitätseinschätzung an. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass fast keine dieser Quellen einen Gesamtüberblick liefert, sondern wie beschrieben immer nur Teilespekte beleuchtet. Zudem müssen sie eingeschränkte Stichprobenqualitäten handhaben und sich ihrer Datenermittlungsbedingungen bewusst sein.

Dies kann am Beispiel der Zähldaten für Straße und öffentlichen Verkehr verdeutlicht werden. Für den Datenstand 2019 bis 2023 hat ein Gutachten eine Synopse erstellt und ist zu dem Ergebnis eines auch in der Normalisierung „nach Corona“ nachhaltig gebremsten MIV gelangt. Erst auf einer solchen Aufbereitung können die verschiedenen Daten mit jeweiligen Einschränkungen gut interpretiert werden. Ob die Bewertung und die dort formulierte Prognose, es seien zunächst keine weiteren Erholungen des MIV nach dem nun ausgeglichenen Corona-Minus zu erwarten, ebenso zutreffen, muss sich jedoch erst erweisen.

Es bleibt also abzuwarten, wo die Alltagsmobilität nach dieser Momentaufnahme der MiD 2023 tatsächlich steht und ob sich das vielfach beobachtete Minus im Autoverkehr wieder verflüchtigt. Einige Indizien sprechen dafür, dass der Höhepunkt der Automobilität überschritten oder auf einem Plateau angekommen ist. Aber andere Verkehrsträger müssen in der Lage sein, dieses Minus zu ihren Gunsten umfassend zu nutzen, anstatt nur einen weiteren Anstieg der Automobilität zu verhindern. Auch dafür sprechen manche Indizien. Doch – und auch dies konnten die MiD-Ergebnisse 2023 zeigen – sieht es noch nicht so aus, als sei dafür sowohl in Sachen Qualität, Komfort und Zuverlässigkeit als auch in Sachen Präferenzen der Bürgerinnen und Bürger schon alles hinreichend bereit.



# 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

## Verkehrsverbünde, 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 (VOWL)
- 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)

## Erläuterung wichtiger Begriffe

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

<b>Etappe</b>	Eine Etappe ist ein Wegeabschnitt mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß.
<b>Corona-Phase</b>	Beschreibt die Maßnahmen zur Begrenzung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 zu Beginn der Corona-Pandemie 2020 bis 2022, die sich auch auf die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger auswirkten. Dazu zählen die Kontakt- und Reisebeschränkungen, in deren Rahmen Homeoffice-Regelungen eingeführt und ausgeweitet sowie Schulen zeitweise geschlossen, Ausgangsbeschränkungen erlassen wurden und eine Maskenpflicht im öffentlichen Raum (wie dem ÖV) galten.
<b>Hauptverkehrsmittel</b>	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.
<b>Intermodalität</b>	Eine Spezialform der Multimodalität, bei der auf einem Weg verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden.
<b>MIV</b>	Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.
<b>Migrationshintergrund</b>	Unterschiedliche Definitionen möglich, in der MID eine Person, die selbst oder von der mindestens ein Elternteil nicht in Deutschland geboren wurde.
<b>Mobilitätsverhalten</b>	Ortsveränderungen einer Person mit ihren räumlichen, zeitlichen und modalen Ausprägungen.
<b>Modal Split</b>	Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in Prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.
<b>Multimodalität</b>	Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln beim Absolvieren von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums (häufig eine Woche).
<b>Öffentlicher Verkehr (ÖV)</b>	Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmitteln auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).
<b>On-Demand-Verkehr</b>	Kommerzielles und bedarfsorientiertes Verkehrsangebot, bei dem Fahrten flexibel gebucht werden können. Die Abgrenzung zu ebenfalls bedarfsorientierten, aber zeit- und ortsgebundenen Anruf-Sammel-Taxis (AST) ist nicht trennscharf.
<b>Personenkilometer</b>	Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Person(en) auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.
<b>Stichtag/Berichtstag</b>	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.

---

<b>Übliche Verkehrsmittelnutzung</b>	Anders als bei der Berechnung des Modal Splits, der die Verkehrsmittelwahl auf Wegeebene 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.
<b>Verkehr</b>	Aggregierte Ortsveränderungen von Personen in einer Raumeinheit.
<b>Verkehrsaufkommen</b>	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).
<b>Verkehrsleistung</b>	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).
<b>Weg</b>	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 Einkauf zwischenstopp).

---

