



Mobilität in Deutschland

Kurzreport

Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends

eine Studie des:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

In Kooperation mit:



infas 360



Kurzreport für/eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G 13 – Prognosen, Statistik und Sondererhebungen
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
FE-Projektnummer 70.904/15



vorgelegt von:

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
Friedrich-Wilhelm-Straße 18
53113 Bonn

Kontakt:

Robert Follmer
Bereichsleiter
Tel. +49(0)228/38 22-419
Fax +49(0)228/31 00 71



in Kooperation mit:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstraße 2
12489 Berlin



IVT Research GmbH
M 4, 10
68161 Mannheim



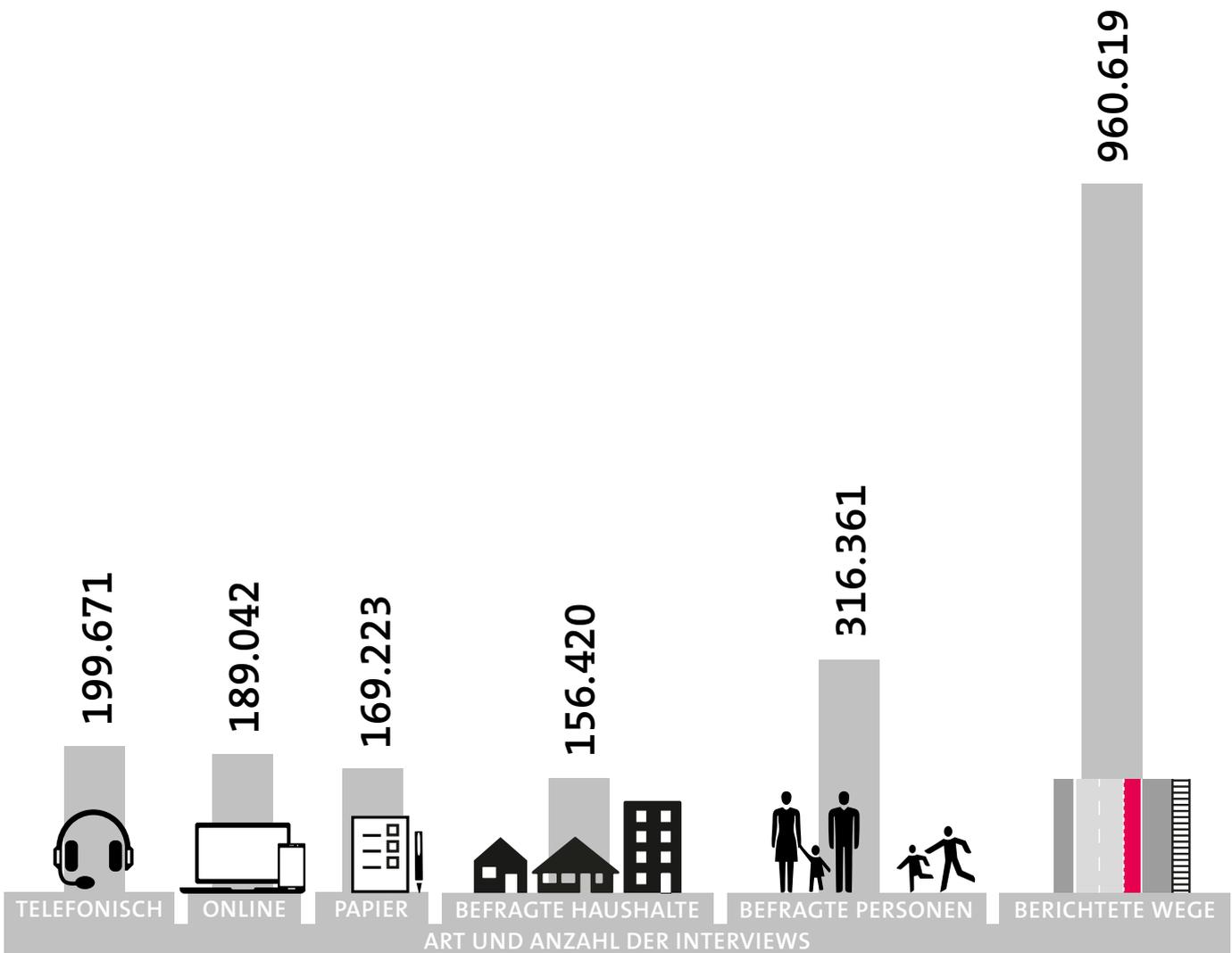
infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn

Projekt:

5431
Bonn, Juni 2018

Inhaltsverzeichnis

Mobilität in Deutschland 2017 – worum geht es?	5
Ergebnistelegamm	6
Wie oft, wie weit und wie lange sind wir unterwegs?	8
Wie steht es um den Zugang zu Auto, Fahrrad, Bus und Bahn sowie um den Fußverkehr?	10
Welche Verkehrsmittel nutzen wir?	12
Wie verteilen sich unterschiedliche Nutzersegmente?	14
Welche Rolle spielen Carsharing & Co?	16
Warum sind wir unterwegs?	18
Shoppen wir alle online?	20
Unterscheiden sich bestimmte Bevölkerungsgruppen in ihrer Alltagsmobilität?	22
Wie fällt die Zufriedenheit mit den Verkehrsangeboten aus?	24
Wie sind die Ergebnisse zu bewerten?	26
Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2002 bis 2017	28
Liste der regionalen Beteiligten	29
Erläuterung wichtiger Begriffe	30



Mobilität in Deutschland 2017 – worum geht es?

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 Auto-Mobilität 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. Nicht nur in Deutschland ist erkennbar, dass ein kontinuierlich wachsender Autoverkehr 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? Wie steht es um Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind? Haben wir alle ähnliche Mobilitätsgewohnheiten oder unterscheiden sich diese?

Diesen und weiteren Fragen geht die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) in umfassender Form nach. Der vorliegende Report stellt zentrale Resultate für das Jahr 2017 im Überblick vor. Er soll noch vor dem ausführlichen Ergebnisbericht, der im Oktober 2018 vorgelegt wird, einen Einblick in die wichtigsten Eckwerte und Zusammenhänge bieten.

Über diesen Kurzbericht hinaus werden weitere Dokumentationen sowie ein ausführlicher Ergebnisbericht erstellt. Diese werden schrittweise unter www.mobilitaet-in-deutschland.de bereitgestellt. Dort stehen auch sämtliche Unterlagen zu den vorangegangenen Erhebungen der MiD in den Jahren 2002 und 2008 zur Verfügung. Weitere Hinweise hierzu sowie eine Liste aller regionalen Auftraggeber der MiD 2017 finden sich am Ende dieses Kurzreports.

Wir wünschen eine spannende Lektüre!

Ihr MiD-Projektteam

Bonn und Berlin im Juni 2018

Datengrundlage

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

Die Feldphase der aktuellen Erhebung fiel mit einer sich über mehr als zwölf Monate erstreckenden Stichtagserhebung in die Zeit zwischen Mai 2016 und September 2017. Die Studienteilnehmerinnen

und -teilnehmer konnten sich in einem mehrstufigen Verfahren schriftlich, telefonisch oder online beteiligen. Innerhalb der realisierten Gesamtstichprobe von 156.420 Haushalten entfielen 33.389 Haushalte auf die bundesweite Basisstichprobe und 123.031 auf regionale Vertiefungen. Befragt wurden insgesamt 316.361 Personen, die über 960.619 Wege an ihren jeweiligen Stichtagen berichteten. Die genauen Inhalte dokumentiert eine Übersicht am Ende dieses Berichts.

Die Auswertung der Basisstichprobe sowie der regionalen Aufstockungen erfolgt integriert. Die Hochrechnung der Ergebnisse liefert für das Jahr 2017 umfassende Kennwerte zur Alltagsmobilität der Wohnbevölkerung in Deutschland und bezieht sich auf alle von ihr innerhalb Deutschlands zurückgelegten Wege. Die MiD 2017 erlaubt einen Zeitvergleich mit den vorangegangenen Erhebungen 2002 und 2008.

Ergebnistelegamm

Verkehrsaufkommen insgesamt nahezu stabil, aber regional sehr unterschiedlich

- Bundesweit gesehen haben sich Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung gegenüber den letzten MiD-Erhebungen 2002 und 2008 nur wenig verändert. Das Aufkommen hat sich gegenüber 2008 leicht verringert und liegt nun bei 260 Mio. Wegen pro Tag. Die Verkehrsleistung steigt dagegen geringfügig auf etwa 3,2 Mrd. Personenkilometer täglich an.
- Diese Gesamtentwicklung täuscht über regionale Unterschiede hinweg. Insbesondere in den Großstädten steigen beide Werte nicht zuletzt durch den dortigen Bevölkerungszuwachs teilweise erheblich – mit entsprechenden verkehrlichen Belastungen in den Ballungsräumen einer- und Vorteilen für den öffentlichen Verkehr andererseits.
- Die sogenannten „Mobilitätsquoten“ sind gesunken. Waren 2008 im Schnitt noch 90 Prozent der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger an einem durchschnittlichen Tag unterwegs, erreicht dieser Wert 2017 nur 85 Prozent. Dies führt zu einer etwas reduzierten durchschnittlichen täglichen Zahl von 3,1 Wegen pro Person und Tag. 2008 betrug der entsprechende Wert 3,4 Wege. Auffällig ist dabei ein überdurchschnittlicher Rückgang bei Kindern und Jugendlichen sowie bei Haushalten mit niedrigem ökonomischen Status.
- Das Verkehrsaufkommen, also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel, zeigt einen leichten Rückgang im motorisierten Individualverkehr (MIV) und Anteilssteigerungen bei den übrigen Verkehrsmitteln. Insbesondere Fahrrad, Bus und Bahn zählen zu den Gewinnern. Der Anteilswert der nur zu Fuß zurückgelegten Wege dagegen sinkt etwas. Unter einem „Weg“ wird in der MiD eine Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel einschließlich möglicher Umstiege und Verkehrsmittelwechsel verstanden.
- Der bundesweite Modal Split liegt damit 2017 bei 22 Prozent für ausschließlich zu Fuß zurückgelegte Wege, 11 Prozent für das Fahrrad, 43 Prozent für Wege der Pkw-Fahrer sowie 14 Prozent für die der

Pkw-Mitfahrer. Der öffentliche Verkehr einschließlich des Fernverkehrs erreicht einen Anteil von 10 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.

- Die Betrachtung der Verkehrsleistung, also der zurückgelegten Personenkilometer, zeigt ein deutliches Plus für das Fahrrad wie für den öffentlichen Verkehr. Die Fahrleistungen der Pkw-Fahrer steigen in kleinerem Ausmaß. Die Werte für die Pkw-Mitfahrer gehen etwas zurück.

Plus für Rad, Bus und Bahn

- Das Fahrrad legt also nicht nur in seinem Anteil etwas zu, sondern vor allem in der erbrachten Fahrleistung. Es wird nicht nur öfter, sondern auch weiter Rad gefahren. In der Summe steigern sich die geradelten Personenkilometer gegenüber 2008 um etwa ein Fünftel.
- Der öffentliche Verkehr wächst vor allem im Aufkommen. Dort kann er im Vergleich zu 2008 um ein Viertel zulegen. Die Summe seiner Personenkilometer wächst um ein gutes Zehntel.
- Obwohl der öffentliche Nahverkehr zulegt und von einem wachsenden Berufsverkehr profitiert, ist er das Verkehrsmittel mit der im Vergleich ungünstigsten subjektiven Bewertung durch die Befragten. Zudem wird es am wenigsten gerne genutzt. Favorit ist in beiderlei Hinsicht das Auto.

Mehr und größere Pkw im Bestand

- Die Pkw-Flotte ist auf mittlerweile gut 43 Mio. Fahrzeuge in den privaten Haushalten angewachsen. Anders als 2008 kommt damit mehr als ein Auto auf jeden Haushalt. Die Ausstattung wächst insbesondere in den ostdeutschen Ländern und ländlichen Regionen. Außerhalb der Städte verfügen inzwischen 90 Prozent der Haushalte über mindestens ein Auto.

- Innerhalb des Bestands haben SUVs, Geländewagen und große Vans ihren Anteil in den befragten Haushalten im Vergleich zu 2008 von etwa zehn auf nun etwa 20 Prozent verdoppelt.
- Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad hat sich kaum verändert. Er liegt wie 2002 und 2008 bei etwa 1,5 Personen.
- Der Pkw-Führerscheinbesitz hat sich insgesamt leicht reduziert. 87 Prozent der ab 17-Jährigen verfügen 2017 über die Auto-Fahrerlaubnis – zwei Prozentpunkte weniger als 2008. Wie überall ist auch hier ein differenzierter Blick erforderlich. Der Anteil verringert sich vor allem in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen. In den weiteren Altersgruppen unter 50 Jahren geht er in geringem Umfang ebenfalls zurück. Unter den 50- bis 60-Jährigen bleibt er stabil. Bei den Seniorinnen und Senioren überschreitet er dagegen inzwischen die 80-Prozent-Marke.

Weniger Aktivität bei Kindern, weiter wachsende Autovorlieben bei den Seniorinnen und Senioren

- Junge Erwachsene in den größeren Städten sind weniger Auto-orientiert als ihre Altersgenossen in den vergangenen Jahren. Dies drückt sich auch in rückläufigen Führerscheinbesitzquoten aus. In den höheren Altersgruppen sieht es anders aus. So unterscheidet sich die Alltagsmobilität der 30- bis 60-Jährigen nur wenig von der dieser Altersgruppe in den MiD-Erhebungen 2002 und 2008.
- Das Mobilitätsniveau von Kindern und Jugendlichen verändert sich. Sie sind seltener unterwegs als die gleichen Altersgruppen 2002 und 2008. Dies unterscheidet sich jedoch nach Haushaltssituation und ökonomischen Status.
- Bei den Seniorinnen und Senioren wächst wie schon zwischen 2002 und 2008 die Automobilität insbesondere in deren höheren Altersgruppen ganz erheblich. Hintergrund sind vor allem mehr ältere Frauen, die selbst am Steuer sitzen und öfter über ein Auto verfügen als frühere Seniorinnen.
- Carsharing-Organisationen finden in den Großstädten ihre Mitglieder. Dort verfügt schon mehr als jeder zehnte Haushalt über mindestens eine Mitgliedschaft. Die tatsächliche Inanspruchnahme kann dabei aber nicht mithalten. Vier von zehn Carsharern greifen fast nie auf dieses Angebot zurück. Auch die übrigen Carsharing-Kunden

nutzen diese Fahrzeuge überwiegend sporadisch. Geteilte Autos stellen damit am ehesten eine gelegentliche Option mit geringen Fahrleistungsanteilen dar.

Verkehrswende in Ansätzen sichtbar, aber bei weitem nicht vollzogen

- Die Verkehrswende ist also in Ansätzen erkennbar, erreicht aber nicht die oft erwartete Gesamtdynamik. Insgesamt und vor allem außerhalb der Städte bleibt das Auto, insbesondere bei dem Blick auf die Kilometerleistung, mit großem Abstand Verkehrsträger Nummer eins. Zudem wird sie offenbar eher durch strukturelle Effekte wie der (Re-)Urbanisierung und den Beschäftigungszuwachs als durch verkehrliche Verbesserungen getrieben.
- Die zu konstatierenden Entwicklungen hinsichtlich einer etwas reduzierten Mobilitätsrate und der täglichen Wegezahl sind in ähnlicher Form auch in den aktuellen nationalen Mobilitätserhebungen in Großbritannien und den USA festzustellen. Dies deutet bei allen Unterschieden auf parallele Entwicklungen in den westlichen Industriegesellschaften hin.
- Unter der Oberfläche der Durchschnittswerte für das Geschehen im Personenverkehr sind jedoch verschiedene und teilweise gegenläufige Entwicklungen festzuhalten. Sie laufen vor allem entlang der Altersgrenze und zeigen sogenannte „Kohorteneffekte“. Während die Alltagsmobilität insbesondere in den jüngeren Generationen nicht mehr ganz so eindeutig vom Auto geprägt ist, wächst dessen Bedeutung in der älteren Generation. Eine weitere Trennlinie verläuft zwischen Stadt und Land, ebenfalls mit einer vielfältigeren Mobilität in den Städten und einer noch immer wachsenden Automobilität in den ländlichen Räumen. Ein dritter Komplex umfasst Aspekte der sozialen Teilhabe. So reduziert sich das Mobilitätsniveau in ökonomisch schwachen Haushalten, während es am anderen Ende dieser Skala gleich bleibt oder in einigen Segmenten entgegen dem Trend sogar wächst.

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

Außer-Haus-Anteile

Im Durchschnitt eines Jahresverlaufs sind 85 Prozent der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger an einem zufällig ausgewählten Tag außer Haus unterwegs. Dieser Wert fällt an Werktagen mit 88 Prozent etwas höher aus, an Samstagen liegt er bei 82 und an Sonntagen bei 73 Prozent. Diese Werte haben sich gegenüber der letzten Erhebung im Jahr 2008 etwas verringert. Insgesamt lagen sie zu diesem Zeitpunkt bei 90 Prozent, gegenüber 87 Prozent an Samstagen und 82 Prozent an Sonntagen. Die Rückgänge fallen also am Wochenende höher aus als an Werktagen. Ausschlaggebend für diese Veränderungen ist eine geringere Mobilitätsquote vor allem bei Kindern und Jugendlichen und in Haushalten, die ökonomisch gesehen in den unteren Gruppen liegen.

3,1 Wege und etwa 80 Minuten am Tag

Diese Aktivitätsquoten führen zu einer durchschnittlichen täglichen Zahl von 3,1 Wegen, die jeder von uns zurücklegt. Auch dieser Wert ist gegenüber dem Ergebnis von 3,4 im Jahr 2008 etwas gesunken. Geringfügig gestiegen ist dagegen die täglich zurückgelegte Strecke. Sie liegt 2017 bei 39 Kilometern. 2008 betrug sie ebenfalls rund 39 und 2002 etwa 37 Kilometer. Trotz der geringeren Wegezahl bleibt die tägliche Unterwegszeit unverändert. Sie beträgt in allen drei Erhebungen etwa 80 Minuten.

Tägliches Verkehrsaufkommen

Hochgerechnet führen diese Werte zu einem täglichen Verkehrsaufkommen von rund 260 Mio. Wegen und 3,2 Mrd. Personenkilometern. Das Aufkommen ist im Zeitvergleich etwas gesunken, die Verkehrsleistung dagegen geringfügig gestiegen. Wir legen also im Schnitt weniger Wege pro Tag zurück. Diese sind jedoch im Mittel etwas länger und nehmen mehr Zeit in Anspruch als noch vor einigen Jahren. Um die aktuellen hochgerechneten Werte zuverlässig mit den Ergebnissen der Erhebungen 2002 und 2008 vergleichen zu können, wurden die Werte für 2002 und 2008 entsprechend der seit 2011 vorliegenden Zensuskorrektur neu ermittelt. Ebenso wurden in der MiD 2017 entwickelte Plausibilisierungen bei der Wegeauswertung angewendet, um die direkte Vergleichbarkeit weiter abzusichern.

Die durch den zurückliegenden Zensus bedingte Korrektur führt für beide Zeitpunkte insbesondere in den größeren Städten zu einer etwas geringeren Bevölkerungszahl, als sie zum damaligen Zeitpunkt zugrunde gelegt wurde. Sowohl für 2002 als auch für 2008 ergibt sich so eine Gesamtbevölkerung von knapp 81 Mio. Diese steigt 2017 auf knapp 83 Mio. Bürgerinnen und Bürger.

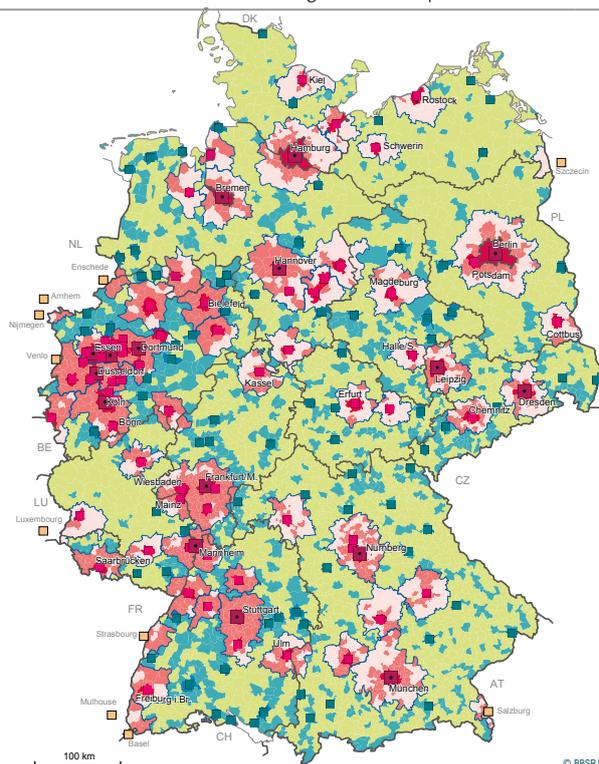
Wie in einem der folgenden Kapitel dieses Kurzreports gezeigt wird, unterscheiden sich diese bundesweiten Mobilitätskennwerte und vor allem ihre Entwicklung in einzelnen Bevölkerungsgruppen. Doch auch regional betrachtet fallen die Trends der hochgerechneten Ergebnisse zu Aufkommen und Leistung nicht gleich aus. Bevölkerungszuwächse, vor allem in den sehr großen Städten und ihren Einzugsgebieten, führen zu einer absolut gesehen steigenden Verkehrsnachfrage und damit auch einer stärkeren Inanspruchnahme der vorhandenen und in der Regel nicht in gleichem Maß wachsenden Infrastruktur. Außerhalb der Ballungsräume entspannt sich die Nachfragesituation eher.

Um diese Differenzierung aufzuzeigen, werden die MiD-Zahlen für diesen Report nach sieben Gebietskategorien eines zusammengefassten regionalstatistischen Raumtyps differenziert. Dieser ist ein Baustein der neuen Raumtypologie (RegioStaR) des BMVI. Die Ergebnisse für das tägliche Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsleistung und ausgewählte weitere Kernparameter zu den drei Zeitpunkten 2002, 2008 und 2017 stellt die Tabelle auf der rechten Seite dar.

Allgemeine Kennwerte und Verkehrsaufkommen nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7)

	2002	2008	2017	
Bevölkerung	81,6	80,7	82,2*	Anzahl in Mio.
Anteil mobiler Personen alle Tage	86	90	85	%
Anteil mobiler Personen werktags	88	92	88	%
Anteil mobiler Personen Samstag	82	87	82	%
Anteil mobiler Personen Sonntag	75	82	73	%
Wege pro Person und Tag	3,3	3,4	3,1	Anzahl
Tagesstrecke pro Person und Tag	37	39	39	km
Unterwegszeit pro Person (ohne Wirtschaftsverkehr)	01:20	01:19	01:19	h:min
Verkehrsaufkommen (Wege) pro Tag	270	275	260	Anzahl in Mio. (rd.)
Stadtregion – Metropole	38	43	49	Anzahl in Mio.
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	43	36	37	Anzahl in Mio.
Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	76	63	66	Anzahl in Mio.
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	20	16	16	Anzahl in Mio.
Ländliche Region – zentrale Stadt	19	17	15	Anzahl in Mio.
Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum	37	47	36	Anzahl in Mio.
Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	37	53	41	Anzahl in Mio.
Verkehrsleistung (Personenkilometer) pro Tag	3.000	3.100	3.200	in Mio. (rd.)
Stadtregion – Metropole	415	482	596	in Mio.
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	468	404	456	in Mio.
Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	846	706	810	in Mio.
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	224	183	203	in Mio.
Ländliche Region – zentrale Stadt	216	195	188	in Mio.
Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum	416	528	446	in Mio.
Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	415	602	501	in Mio.

*zum Jahresende 2015 (regional untergliedert bei der Berichterstellung nur für diesen Zeitpunkt verfügbar), insgesamt 2017 nach Destatis bereits ca. 82,7 Mio. Absolut-Werte für 2002 und 2008 rückgerechnet entsprechend der Zensusbedingten Korrektur der Bevölkerungszahl



Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7)

Die in der Karte dargestellte Kategorisierung wurde 2018 neu erstellt. Sie wird für den aktuellen Gebietsstand mit den Bevölkerungszahlen zum Jahresende 2015 verwendet. Gleichzeitig wurde die Einteilung auf die zurückliegenden Erhebungen 2002 und 2008 übertragen. Die sich so ergebenden Werte für 2002 und 2008 sind damit als Orientierung zur besseren Einordnung der aktuellen Ergebnisse zu verstehen.

Stadtregionen

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

Ländliche Regionen

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

Stadtregionengrenze

- Name
- Grenznahe Großstadt mit stadtregerlicher Verflechtung zu Deutschland

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

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

Mehr als ein Pkw pro Haushalt

Die Zahl der Privathaushalte liegt 2017 bei etwa 41 Mio. 2002 wurden etwa zwei Mio. Haushalte weniger verzeichnet. 2008 waren es etwa 40 Mio. Die Zahl der Haushalte steigt. Gleichzeitig sinkt die durchschnittliche Haushaltsgröße leicht und beträgt aktuell etwa 2,1 Personen pro Haushalt.

In den privaten Haushalten sind 2017 gut 43 Mio. Pkw verfügbar, bei einem verzeichneten Gesamtbestand von etwa 46 Mio. solcher Fahrzeuge, die jedoch nicht alle in Privathaushalten zur Verfügung stehen. Diese Bestandszahlen haben in den letzten Jahren weiterhin zugenommen. 2002 und 2008 lag der privat verfügbare Bestand noch knapp unter der Zahl der verzeichneten Haushalte. 2017 liegt er darüber und im Schnitt entfällt mehr als ein privat verfügbarer Pkw auf jeden Haushalt. Trotzdem besitzt, ähnlich wie 2008, etwa jeder fünfte Haushalt kein Auto.

Wie Abbildung 1 zeigt, bleibt die Mehrfachausstattung im Zeitverlauf stabil. 2017 verfügt trotz der steigenden Haushaltszahl jeder vierte Haushalt über zwei oder mehr Autos. Dieses Ausstattungsniveau hängt in hohem Maß von der Wohnregion eines Haushalts ab. So haben in den Metropolen vier von zehn Haushalten kein Auto. Zu dieser Kategorie zählen zum Beispiel Hamburg und München. In den am ländlichsten geprägten Regionen zählt dagegen zumindest ein Auto im Haushalt weiterhin zur Grundversorgung. Dort verfügen mehr als 90 Prozent der Haushalte über mindestens einen Pkw. Fast 40 Prozent können sogar auf zwei oder mehr Autos zugreifen.

Die im Gesamtbestand zu konstatierenden Zuwächse fallen nicht überall gleich aus. Werden die Ergebnisse der Pkw-Ausstattung der privaten Haushalte nach Bundesländern unterschieden, sticht insbesondere der Zuwachs in den vier ostdeutschen Flächenländern ins Auge. Der dortige Nachholbedarf war also offenbar weder 2002 noch 2008 befriedigt. Angeglichen hat sich vor allem die Größe der Gruppe von Haushalten mit einem verfügbaren Pkw.

72 Mio. Fahrräder

Auch die Zahl der verfügbaren Fahrräder ermittelt die MiD. Seit 2017 kann dabei zwischen „herkömmlichen“ und Elektro-Fahrrädern unterschieden werden. 2017 ist in nur jedem fünften Haushalt kein „verkehrstüchtiges“ Fahrrad startklar. 78 Prozent der Haushalte nennen also zumindest ein Fahrrad ihr Eigen. Bei acht Prozent der Haushalte gehört dazu sogar mindestens ein Elektrorad. Ähnlich wie 2002 und 2008 geben drei von vier befragten Personen an, zumindest über ein Fahrrad zu verfügen. Hochgerechnet ergibt sich eine Flotte von rund 72 Mio. Fahrrädern, davon über 4 Mio. mit Stromunterstützung. Die gesamte Zweiradflotte ist seit 2002 um etwa 5 Mio. Stück gewachsen.

ÖPNV-Zugang

Anders als bei Fahrrad und Auto ist die Herangehensweise der MiD 2017 in Sachen ÖPNV-Zugang ein anderer als 2002/08. Noch laufende räumliche Analysen werden in der ausführlichen Berichterstattung die Möglichkeit geben, die befragten Haushalte nach der objektiven Anbindungsqualität am Wohnort zu klassifizieren. Es wurden alle Personen in einem Alter ab 14 Jahren nach der üblicherweise genutzten Fahrkarte gefragt. Dabei geben 26 Prozent an, Busse und Bahnen gar nicht in Anspruch zu nehmen. Weitere 52 Prozent entscheiden sich in der Regel für eine Einzelkarte. Es verbleiben 22 Prozent, die in irgendeiner Form eine Zeitkarte in der Tasche haben. Sie verfügen damit zumindest hinsichtlich der Tickethürde über einen einfachen Zugang zum öffentlichen Nahverkehr. Gegenüber 2008 hat sich der Nicht-Nutzer-Anteil etwas verringert und der Anteil der Zeitkartenbesitzer etwas erhöht.

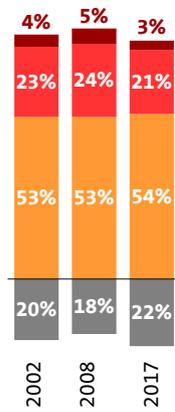
Zufußgehen wichtig

Die genauen ÖPNV-Anteile bei den zurückgelegten Wegen betrachtet das folgende Kapitel, ebenso die ausschließlich zu Fuß bewältigten Wege. Das Zufußgehen stellt eine oft unterschätzte Mobilitätsoption dar. Obwohl dieser Anteil sinkt, wird immer noch jeder fünfte Weg nur zu Fuß zurückgelegt. 43 Prozent der Befragten ab 14 Jahre gehen nach eigener Angabe sehr gerne zu Fuß, 41 Prozent legen täglich einzelne Strecken nur auf eigenen Füßen zurück.

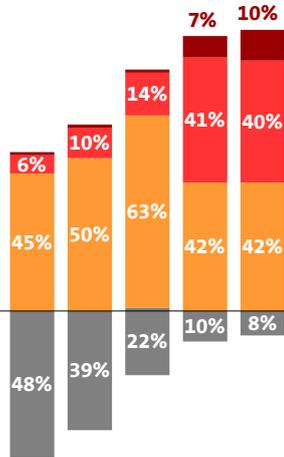
Haushalte

Autobesitz, Besitz von Fahrrad nach Status und Region, übliche Fahrkartenartennutzung im ÖPNV

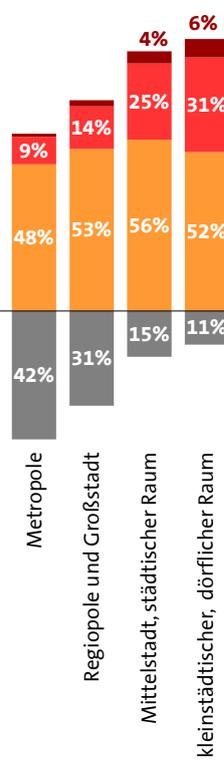
Autobesitz



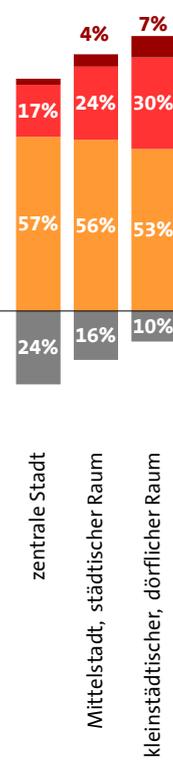
ökonomischer Status des Haushalts



Stadtregion



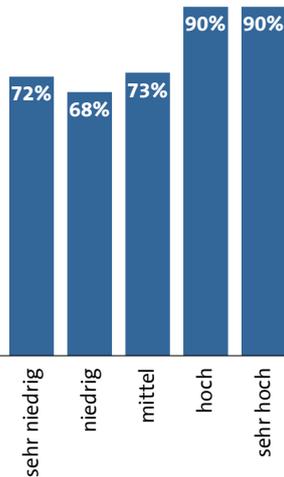
ländliche Region



im Haushalt...

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

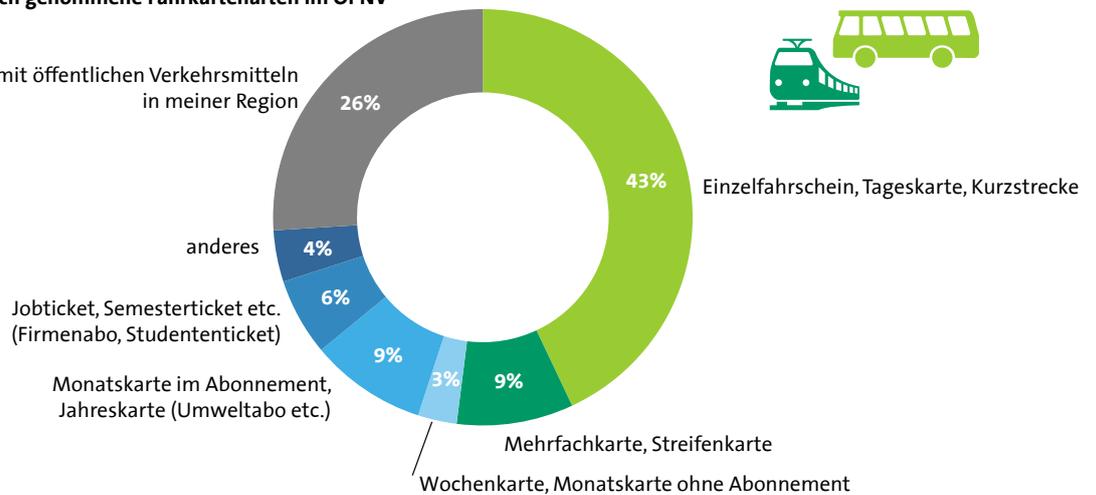
Besitz von Fahrrädern/ Elektro-fahrrädern/ Pedelecs im Haushalt



Personen ab 14 Jahren

Üblicherweise in Anspruch genommene Fahrkartenarten im ÖPNV (Personenebene)

fahre nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in meiner Region



Welche Verkehrsmittel nutzen wir?

Modal Split als wichtiger Indikator – leichtes Plus für Fahrrad und öffentlichen Verkehr

Einer der wichtigsten Kennwerte der MiD ist der sogenannte „Modal Split“. Er drückt die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel an dem gesamten Verkehrsaufkommen und damit an allen zurückgelegten Wegen aus. Wie in den Jahren 2002 und 2008 entfallen im bundesweiten Querschnitt trotz einer leichten Verringerung weiterhin knapp 60 Prozent auf den motorisierten Individualverkehr (MIV). Dieser schließt die Pkw-Nutzung, aber auch Mofas, Mopeds und Motorräder sowie Nutzfahrzeuge ein. In der Erhebung 2017 zählt ebenso die Carsharing-Nutzung dazu (Details dazu siehe in einem eigenen Abschnitt dieses Kurzreports). Dabei sind 43 Prozent MIV-Fahrer und 14 Prozent Mitfahrer. Den höchsten Zuwachs haben bei dieser Betrachtung das Fahrrad sowie der öffentliche Verkehr (ÖV ist in der MiD definiert einschließlich Fernverkehr und Taxis, wobei jedoch der bei weitem größte Anteil innerhalb des ÖV auf den öffentlichen Personennahverkehr entfällt). Der Fahrradanteil steigt von 9 Prozent im Jahr 2002 über 10 Prozent 2008 auf jetzt 11 Prozent. Der ÖV-Anteil wächst von 8 über 9 auf jetzt 10 Prozent. Der Anteil der ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wege reduziert sich leicht von 23 bzw. 24 Prozent in den beiden ersten Erhebungen 2002 und 2008 auf aktuell 22 Prozent.

Diese Modal Split-Anteile können nicht nur bezogen auf die zurückgelegten Wege, sondern auch für Verkehrsleistung bzw. die angefallenen Personenkilometer betrachtet werden. Da die mittleren Entfernungen sich zwischen den Verkehrsmitteln deutlich unterscheiden, ergibt sich bei diesem Blickwinkel eine deutlich andere Verteilung. So entfallen 2017 auf die MIV-Fahrer 55 Prozent und auf die MIV-Mitfahrer 20 Prozent. Zusammen werden mit dem MIV also über drei Viertel aller Personenkilometer bewältigt. An zweiter Stelle steht der ÖV mit einem knappen Fünftel, gefolgt vom Fahrrad mit 4 Prozent und den Fußwegen mit einem Kilometeranteil von immerhin noch 3 Prozent.

Absolute Werte als wichtige Betrachtungsgröße

Diese prozentuale Betrachtung lässt sich durch die Betrachtung der hochgerechneten absoluten Werte erweitern. Da sich – wie bereits gezeigt wurde – die

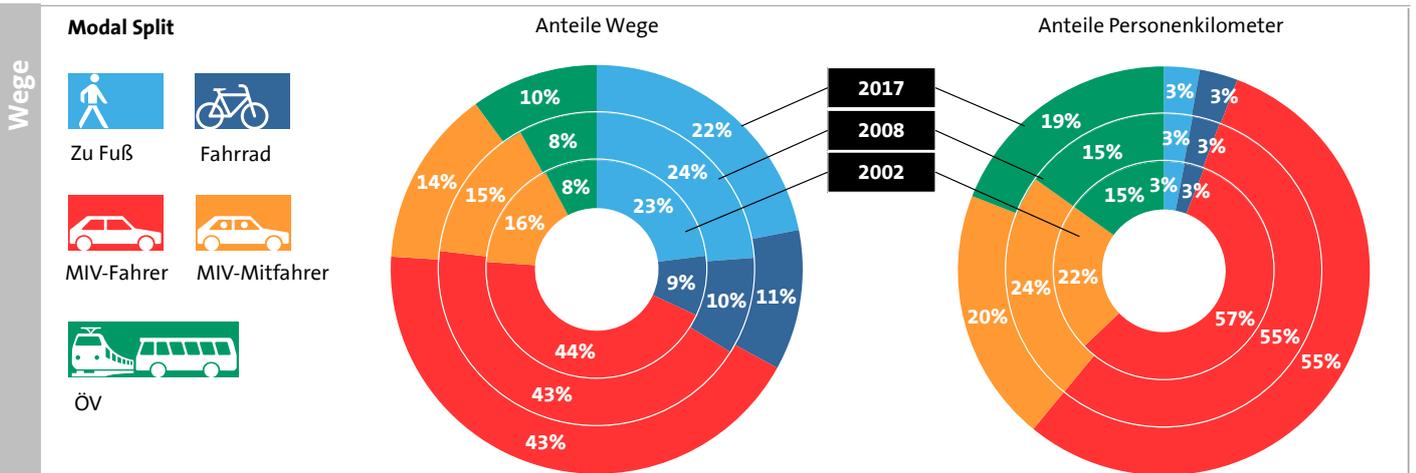
Anzahl der Wege pro Person und Tag insgesamt etwas verringert und sich auch die mittleren Entfernungen etwas verändert haben, stellt dies insbesondere auf der Kilometer-Ebene eine wichtige Ergänzung dar. Von der gemessenen täglichen Verkehrsleistung von insgesamt etwa 3.200 Mio. Personenkilometern entfallen etwa 2.400 Mio. auf den MIV. Dies ist trotz des leichten prozentualen Rückgangs des MIV beim Modal Split die gleiche Größenordnung wie 2008 und liegt über dem Niveau von 2002. Werden dabei nur die Pkw-Fahrer betrachtet – also die Fahrzeugbewegungen – steigt die Pkw-Fahrleistung von 2008 auf 2017 leicht an.

Dieses Resultat einer steigenden absoluten Verkehrsleistung gilt in wesentlich deutlicherem Umfang für das Fahrrad. Seine Werte steigen von 88 Mio. täglich „pedalierter“ Kilometer im Jahr 2008 auf nun 112 Mio. Dieses deutliche Plus entsteht aus dem doppelten Effekt eines höheren Wegeanteils und einer im Mittel 2017 etwas längeren Einzelentfernung der mit dem Fahrrad gefahrenen Wege – ebenfalls dargestellt in der nebenstehenden Zusammenstellung.

Modal Split in den Bundesländern mit deutlichen Unterschieden

Die berichteten Veränderungen fallen trotz eines erkennbaren Trends in Richtung Fahrrad und ÖV unter dem Strich jedoch nur verhältnismäßig gering aus. Das Auto bleibt mit weitem Abstand Verkehrsträger Nummer eins. Diese Relativierung gilt besonders vor dem Hintergrund der fast ein Jahrzehnt umfassenden Zeitspanne von 2008 bis 2017.

Umso wichtiger ist der differenzierte Blick auf die Einzelergebnisse für die Bundesländer sowie die Unterscheidung nach den in der MiD verwendeten Raumtypen. Bei beiden rechts dargestellten Ergebnissen des Modal Split zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen Stadtregionen und ländlichen Regionen sowie deren weiteren Differenzierungen. Vor allem die Stadtstaaten Hamburg, Bremen und Berlin weisen höhere Radverkehrs- und ÖV-Anteile auf. Ähnliches gilt für die damit einhergehende Kategorie der Metropolen. Dort sind – wie die spätere MiD-Berichterstattung noch detailliert zeigen wird – insbesondere die ÖV-, aber auch die Fahrrad-Anteile stärker als im Bundesschnitt gestiegen.



Modal Split (hochgerechnet)

	Wege in Mio. pro Tag			Personenkilometer in Mio. pro Tag			Wegelänge in km 2017	
	2002	2008	2017	2002	2008	2017	Mittelwert	Median*
Zu Fuß	62	65	56	108	90	93	1,5	1,0
Fahrrad	24	28	29	87	87	112	3,9	2,0
MIV-Fahrer	119	118	112	1.698	1.701	1.747	18,8	5,7
MIV-Mitfahrer	44	41	36	657	741	646	16,0	6,7
ÖV	21	23	27	450	481	602	21,2	7,2

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

Hauptverkehrsmittel nach Bundesland und regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7)

Zeilen-%	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV
Schleswig-Holstein	21%	13%	45%	14%	7%
Hamburg	27%	15%	26%	10%	22%
Niedersachsen	17%	15%	47%	14%	7%
Bremen	26%	21%	29%	10%	14%
Nordrhein-Westfalen	22%	11%	43%	14%	10%
Hessen	24%	8%	43%	14%	11%
Rheinland-Pfalz	21%	8%	47%	16%	8%
Baden-Württemberg	21%	10%	44%	15%	10%
Bayern	20%	11%	45%	14%	10%
Saarland	19%	2%	55%	16%	8%
Berlin	27%	15%	23%	10%	25%
Brandenburg	19%	11%	46%	13%	11%
Mecklenburg-Vorpommern	24%	14%	42%	14%	6%
Sachsen	23%	8%	46%	14%	9%
Sachsen-Anhalt	22%	11%	44%	14%	9%
Thüringen	26%	6%	46%	14%	8%
Stadtregion – Metropole	27%	15%	28%	10%	20%
Stadtregion – Regiopole und Großstadt	24%	14%	37%	13%	12%
Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	21%	10%	46%	15%	8%
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	18%	8%	52%	15%	7%
Ländliche Region – zentrale Stadt	24%	13%	41%	15%	7%
Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum	20%	9%	49%	16%	6%
Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum	17%	7%	56%	15%	5%

Wie verteilen sich unterschiedliche Nutzersegmente?

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Alltag und im längeren Reiseverkehr

Über die Ergebnisse zum Verkehrsaufkommen und der Verkehrsleistung hinaus ermöglicht die MiD bereits seit 2002 eine Betrachtung der üblichen Verkehrsmittelnutzung. Hierzu werden alle Personen im Alter ab 14 Jahren nach der üblichen Inanspruchnahme verschiedener Verkehrsangebote befragt. Dazu gehören seit 2017 auch der Fernbus sowie das reine Zufußgehen. Ebenso wird auf diese Weise nach der Carsharing-Nutzung sowie dem Fahren mit einem Leihrad gefragt. Die Antworten gestatten, anders als die Angaben zu den an einem zufällig ausgewählten Stichtag genutzten Verkehrsmitteln, Rückschlüsse auf generelle Nutzungsmuster. Kombiniert ermöglichen sie darüber hinaus eine aufschlussreiche Segmentierung.

Im Zeitvergleich führen die 2017 gegebenen Auskünfte zu einer leicht rückläufigen üblichen Autonutzung, während die Inanspruchnahme von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr steigt. Der Anteil der Personen, die (fast) täglich auf einem Autositz Platz nehmen, verringert sich 2017 gegenüber den anderen beiden Berichtszeitpunkten von über vier Fünfteln auf etwa drei Viertel der Befragten im Alter ab 14 Jahre. Bezogen auf das Fahren mit Bus oder Bahn bzw. mit dem Rad verringern sich dagegen eher die Anteile derjenigen, die sich nie oder nur selten dem ÖPNV anvertrauen oder sich gar nicht auf einen Fahrradsattel schwingen. Beide Verkehrsmittel gewinnen also Nutzer, die zumindest gelegentlich auf diese Art unterwegs sind. Dies trifft in besonderem Umfang auf das Fahrrad zu.

Die „neuen“ Verkehrsmittel liegen noch auf einem niedrigen Niveau. Zu den zumindest sporadischen regelmäßigen Carsharing-Nutzern – nicht zu verwechseln mit den Carsharing-Mitgliedern, dazu im nächsten Abschnitts dieses Berichts mehr – sind 2 Prozent der hier einbezogenen Befragten ab 14 Jahre zu rechnen. Bezogen auf ein geteiltes Fahrrad ist diese Gruppe etwas größer. Sie erreicht immerhin eine Größenordnung von bereits 4 Prozent – wobei an dieser Stelle ausdrücklich nach der Alltags- und nicht nach einer Freizeitnutzung wie etwa im Urlaub gefragt wurde. Eine keineswegs neue, aber doch immer wieder unterschätzte Option ist die des Zufußgehens. Hier zeigen die Ergebnisse, dass vier von zehn

Bundesbürgerinnen oder Bundesbürgern täglich oder fast täglich zumindest einzelne ihrer Wege komplett auf eigenen Sohlen zurücklegen.

Die beiden dargestellten Fernverkehrsangebote führen ebenfalls zu unterschiedlichen Nutzerquoten. Im Fernverkehr der Bahn bei einer Entfernung ab 100 Kilometern ergibt sich ein Nicht-Nutzer-Anteil von etwa sechs von zehn Befragten. Bei den Fernbussen liegt dieser bei neun von zehn und beim Flugzeug bei sieben von zehn Personen.

Hohe Pkw-Orientierung bleibt außerhalb der Städte die Regel

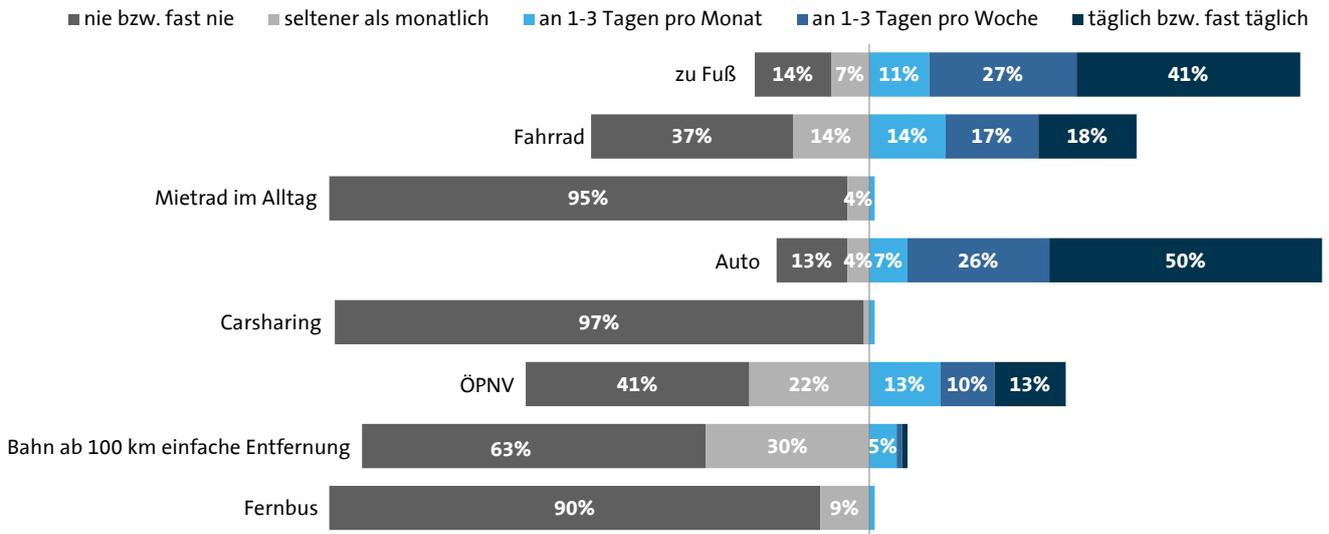
Die Angaben zu den einzelnen Verkehrsmitteln können miteinander verknüpft betrachtet werden. Orientiert an der täglichen und gelegentlichen Nutzung wurden neun Gruppen gebildet und in der Grafik dargestellt. Sie reichen von Wenig-Mobilen, die im Wochenverlauf kaum unterwegs sind, bis zu denjenigen, die täglich fast ausschließlich mit dem Auto fahren und andere Angebote so gut wie gar nicht in Anspruch nehmen. Ebenso möglich wird eine Betrachtung der „regelmäßigen Vielfach-Nutzer“, hier mit der Definition, dass sie im Wochenverlauf in der Regel zumindest einmal das Auto, den ÖPNV und auch das Fahrrad wählen.

Die zeitliche Betrachtung über 2002, 2008 und 2017 zeigt für diese Gruppe einen unveränderten Anteil von 7 bis 8 Prozent. Anders sieht es bei den „täglich Pkw-Orientierten“ aus. Sie repräsentieren auch 2017 absolut gesehen die größte Gruppe. Deren Anteil sinkt 2017 nur leicht und liegt weiterhin deutlich über der 40-Prozent-Schwelle. Beide Segmente der ÖPNV-Nutzer dagegen werden geringfügig größer. Der Anteil der „Mischnutzer mit Pkw-Führerschein“ nimmt im bundesweiten Querschnitt leicht ab. In ihm sind vor allem Personen zu finden, die sowohl den Pkw als auch den ÖPNV oder das Rad benutzen, anders als die „Vielfach-Nutzer“ allerdings nicht alle drei Angebote regelmäßig in Anspruch nehmen.

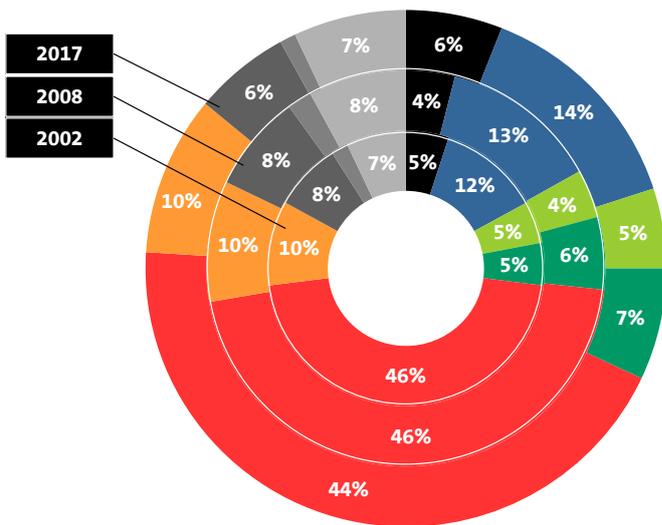
Die vorgenommene Unterteilung erlaubt weitere Differenzierungen, wie abgebildet etwa nach städtischen und eher ländlichen Situationen. Ebenso kann das soziodemografische Profil der Segmente betrachtet werden. Hierzu wird der ausführliche MiD-Report genauere Analysen vorstellen.

Personen ab 14 Jahren

Häufigkeit der üblichen Verkehrsmittelnutzung



Mobilitätssegmente nach üblicher Verkehrsmittelnutzung



Spalten-, rundungsbedingte Abweichungen von „100“ möglich

	Stadtregion				ländliche Region		
	Metropole	Regiopole und Großstadt	Mittelstadt, städtischer Raum	kleinstädtischer, dörflicher Raum	zentrale Stadt	Mittelstadt, städtischer Raum	kleinstädtischer, dörflicher Raum
Wenig-Mobile nutzen kein Verkehrsmittel mindestens wöchentlich	6%	6%	5%	4%	7%	6%	5%
Fahrrad-Orientierte nutzen das Fahrrad täglich oder wöchentlich und alle übrigen Verkehrsmittel seltener	18%	17%	12%	9%	18%	12%	9%
ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener und haben keinen Pkw-Führerschein	10%	7%	3%	2%	4%	2%	2%
ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener und besitzen Pkw-Führerschein	19%	11%	5%	3%	5%	2%	1%
täglich Pkw-Orientierte nutzen täglich oder wöchentlich den Pkw, andere Angebote seltener	26%	37%	50%	58%	43%	53%	59%
seltener Pkw-Orientierte nutzen den Pkw seltener als wöchentlich, andere Angebote ebenfalls selten	5%	8%	11%	11%	10%	12%	13%
Mischnutzer mit Pkw-Führerschein nutzen Pkw und Fahrrad <i>oder</i> Auto täglich oder wöchentlich, besitzen Pkw-Führerschein	6%	5%	7%	6%	5%	5%	5%
Mischnutzer ohne Pkw-Führerschein fahren im Pkw mit und nutzen Fahrrad <i>oder</i> Auto täglich oder wöchentlich, ohne Pkw-Führerschein	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
regelmäßige Vielfach-Nutzer nutzen <i>sowohl</i> Auto <i>wie</i> Fahrrad <i>und</i> ÖPNV mindestens wöchentlich	8%	7%	7%	6%	7%	6%	6%

Welche Rolle spielen Carsharing & Co?

Carsharing und Mieträder als neues Befragungsthema

Der Aspekt Carsharing wird in den letzten Jahren viel diskutiert. In dieser Auseinandersetzung wird ihm oft ein hohes Lösungspotenzial für eine umweltgerechtere Alltagsmobilität unterstellt. Doch wo stehen wir auf diesem Weg? Die MiD wird sich im Rahmen der ausführlichen Auswertung auch diesen Fragen widmen. Im vorliegenden Kurzbericht sollen zunächst die wichtigsten diesbezüglichen Eckwerte vorgestellt werden. Dies umfasst zusätzlich einen Blick auf die Nutzung von Mietfahrrädern, die in der MiD 2017 ebenso als neues Thema aufgenommen wurde. Auch ihnen werden im städtischen Umfeld mitunter hohe Erwartungen entgegengebracht.

Bei der Auseinandersetzung mit den empirisch gemessenen Eckwerten zur Carsharing-Nutzung genügt die vordergründige Betrachtung der tatsächlichen Nutzung nicht. Bedingt durch die vielfältige Angebotslandschaft und die damit einhergehenden unterschiedlichen Konditionen der Anbieter muss zunächst differenziert werden zwischen der Mitgliedschaft in einer Carsharing-Organisation bzw. dem Besitz einer Kundenkarte einerseits und der tatsächlichen Inanspruchnahme von Carsharing-Fahrzeugen andererseits. Hinzu kommt die Frage nach Einzel- oder Mehrfachmitgliedschaften bei verschiedenen Anbietern. Derartige Differenzierungen können mit den MiD-Ergebnissen vorgenommen werden. In der MiD nicht gefragt wurde dagegen nach verschiedenen Anbietermodellen wie etwa stationsgebundenen oder Free-Floating-Varianten.

Carsharing-Mitgliedschaft vs. Carsharing-Nutzung

2017 sind bereits 4 Prozent aller Haushalte bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern registriert. Dies bedeutet, dass mindestens ein Haushaltsmitglied über ein Kundenkonto verfügt. Dieser Anteil verteilt sich in einem Verhältnis von 3:1 auf Haushalte mit nur einer und solche mit mehreren Mitgliedschaften. Immerhin ein Viertel der Carsharing-Haushalte greift also bereits heute auf mehrere Anbieter zu.

Von den Mitgliedshaushalten besitzt etwa die Hälfte zusätzlich ein eigenes Auto. Für diese ist das Carsharing-Angebot vermutlich eine Art optionaler Zweitwagen. Darüber hinaus beschränkt sich die Nutzung keineswegs auf junge Erwachsene, wie oft

angenommen. Mehr als 90 Prozent der Carsharing-Kunden sind nach den MiD-Ergebnissen älter als 24 Jahre.

Die Carsharing-Reichweite unterscheidet sich deutlich nach Stadtgröße. Während diese Angebote außerhalb der Großstädte fast keine Kunden verzeichnen – oft natürlich mangels Angebot – erreicht die Durchdringung in den Metropolen bereits 14 Prozent. Hier sind 10 Prozent bei einem und weitere 4 Prozent bei mehreren Anbietern Mitglied.

Sehr geringer Verkehrsanteil, doch ein Einstieg in mehr Unabhängigkeit vom Auto

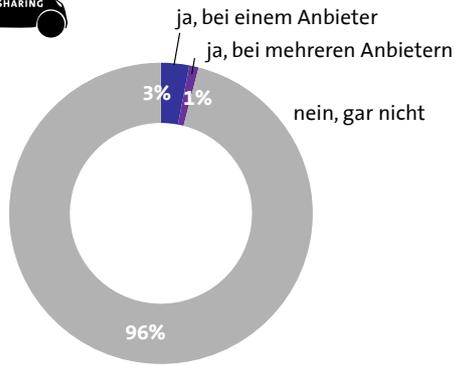
Diesem beachtlichen Wert steht jedoch eine verhältnismäßig geringe tatsächliche Inanspruchnahme gegenüber. Personen mit nur einer Carsharing-Mitgliedschaft nehmen ein solches Fahrzeug zu mehr als einem Viertel so gut wie nie in Anspruch, sind also nur Mitglied. Unter den Personen mit mehreren Mitgliedschaften beträgt dieser Anteil immerhin noch 12 Prozent. Nur eine Minderheit von 6 Prozent aller Carsharing-Mitglieder – unabhängig von der Zahl der Kundenkonten – nutzt ein geteiltes Auto zumindest wöchentlich, 27 Prozent tun dies monatlich, 44 Prozent noch seltener und 22 Prozent nie. Das Carsharing-Angebot wird so zu einer Art Option im Bedarfsfall und nicht zu einem regelmäßig genutzten Angebot. Der individuelle Mobilitätsalltag funktioniert jedoch überwiegend ohne Pkw. Dies kann durchaus ein nachvollziehbares Nutzungsmuster sein. Es führt jedoch nur zu einem sehr geringen Anteil der Carsharing-Flotte an der tatsächlichen täglichen Verkehrsleistung. Auch diesen Zusammenhängen und einer möglichen Bewertung werden die weiteren MiD-Auswertung im Detail nachgehen.

Auf dem gemieteten Fahrradsattel

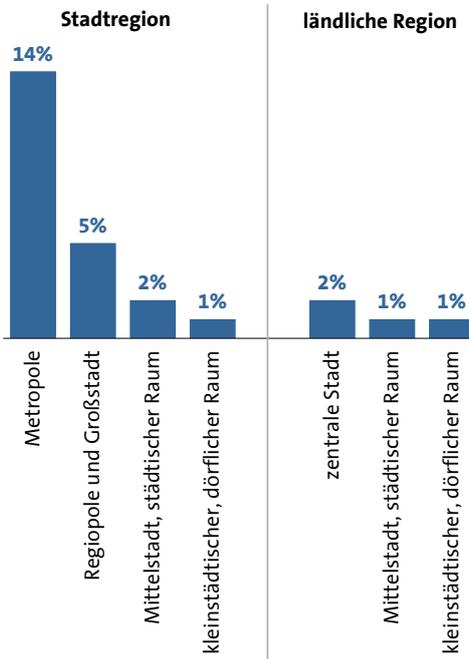
Gleichfalls wird die Leihradnutzung in den noch zu erstellenden Auswertungen genauer unter die Lupe genommen werden. Zum jetzigen Zeitpunkt sei nur darauf verwiesen, dass auch dies aus Nachfragesicht ein gelegentliches Geschäft ist, das vor allem in den Großstädten Kunden erreicht. In den Metropolen zählen rund 10 Prozent der Befragten zu den regelmäßigen, wenn auch nicht unbedingt täglichen oder wöchentlichen Nutzern. Die Mietradangebote erreichen dabei vor allem die unter 40-Jährigen.

Haushalte

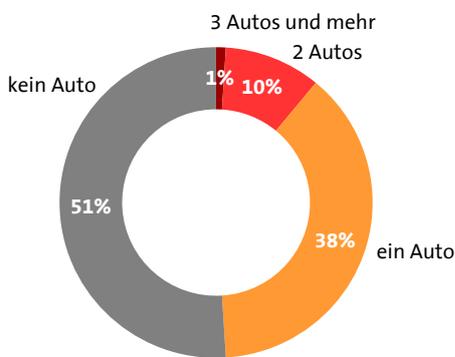
Carsharing-Mitgliedschaft



bei einem oder mehreren Anbietern

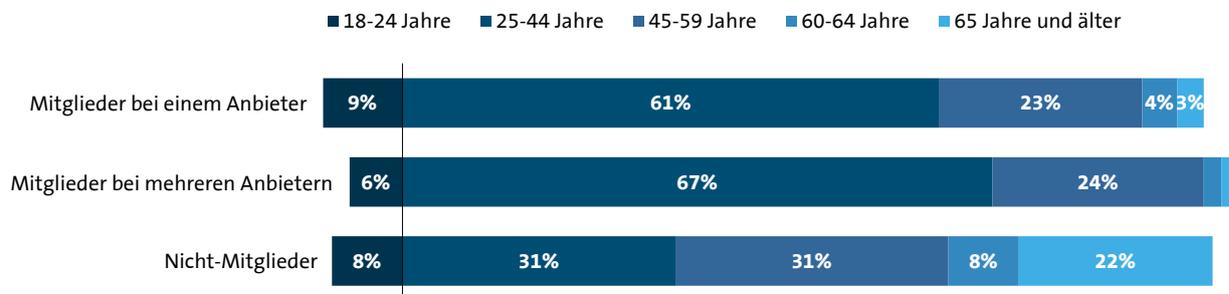


Autobesitz in Carsharing-Haushalten

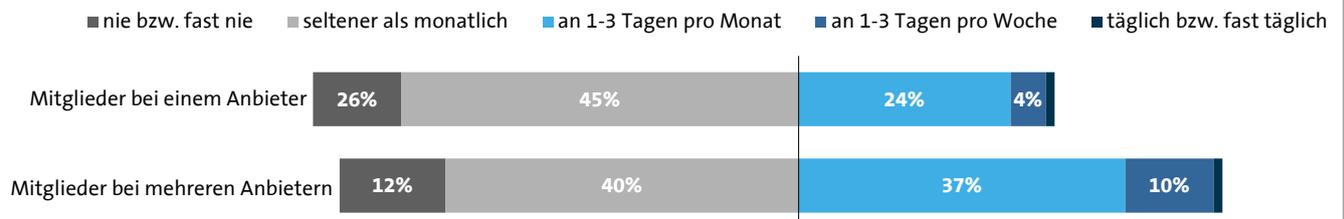


Personen ab 14 Jahren

Alter der Carsharing-Mitglieder



Häufigkeit der Inanspruchnahme eines Carsharing-Fahrzeugs durch einzelne Kunden



Warum sind wir unterwegs?

Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Die MiD erfasst diese Wegezwecke und stellt sie für die Auswertung zur Verfügung. Dazu gehören auch Start- und Ankunftszeiten der berichteten Wege, mit deren Hilfe das Aufkommen über den Tagesverlauf abgebildet werden kann.

Plus im beruflich bedingten Verkehr

Wie bereits in den vorangegangenen Erhebungen werden weiterhin sieben verschiedene Wegezwecke unterschieden. Dabei steht ein Block aus im weiteren Sinn beruflichen bedingten Wegen Anlässen im Versorgungs- und Freizeitbereich gegenüber. In dieser Aufteilung ist die Summe aller in irgendeiner Form beruflich bedingten Wege kleiner als die der zusammengefassten übrigen Anlässe. Dies ist auch 2017 so. Allerdings verzeichnet vor allem der eigentliche Berufsverkehr, also die Wege von oder zur Arbeit, gegenüber 2002 und 2008 eine Steigerung – ebenso wie Wege, die während der Arbeitszeit zu dienstlichen bzw. geschäftlichen Zwecken zurückgelegt werden. Ihr Anteil steigt 2017 auf 16 und 11 Prozent gegenüber 14 und 7 Prozent noch 2008. Hintergrund hierfür ist zum einen ein höheres Beschäftigungsniveau bei gleichbleibender Bevölkerungsgröße – mit einem Anstieg von 40 Mio. Erwerbstätigen im Jahr 2008 auf etwa 44 Mio. im Jahr 2017. Zum anderen zeigen die MiD-Ergebnisse, dass beruflich bedingte Wege, etwa im Liefer- und Versorgungsverkehr, deutlich zugenommen haben.

Prozentual gesehen müssen bei diesen Zugewinnen die übrigen Wegeanlässe im Anteil etwas verlieren. Deutlich ist dies im Sektor „Freizeit“. Sein Anteil reduziert sich von 32 Prozent im Jahr 2008 auf nun 28 Prozent. Ebenso geht der Anteil für das Segment „Einkauf“ zurück – von 21 auf 16 Prozent, während sich das „Tortenstück“ der Erledigungswege von 12 auf 14 Prozent vergrößert. In der Summe wachsen so alle beruflich bedingten Wege auf einen Anteil von etwa einem Drittel aller Wege. 2008 lag diese Summe noch deutlich unter der 30-Prozent-Marke.

Dies drückt sich in der Zahl der täglichen Personenkilometer aus. Der berufliche Anteil steigt hier,

Ausbildungswege eingeschlossen, von 36 Prozent im Jahr 2008 auf aktuell 42 Prozent. Dieses Wachstum zeigt sich auch in den absoluten Leistungswerten, ebenfalls rechts tabellarisch dargestellt.

Mit der MiD 2017 erweiterte Analysen möglich

Die Auswertungsmöglichkeiten der MiD sind mit dieser Betrachtung nicht ausgeschöpft. Wie schon 2002 und 2008 stellt die Erhebung 2017 über 30 weitere Zweckkategorien zur Verfügung, mit denen der Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr differenziert werden kann. Gänzlich neu ist die 2017 vorgenommene genaue örtliche Zuordnung der Wegeausgangspunkte und Ziele. Sie werden ausgehend von den genauen Angaben der Befragten geokodiert und datenschutzkonform verdichtet zur Verfügung gestellt. Damit werden unter anderem mit Blick auf Verkehrsanlässe und Wegeketten Analysen möglich, die bisher ausgeschlossen waren.

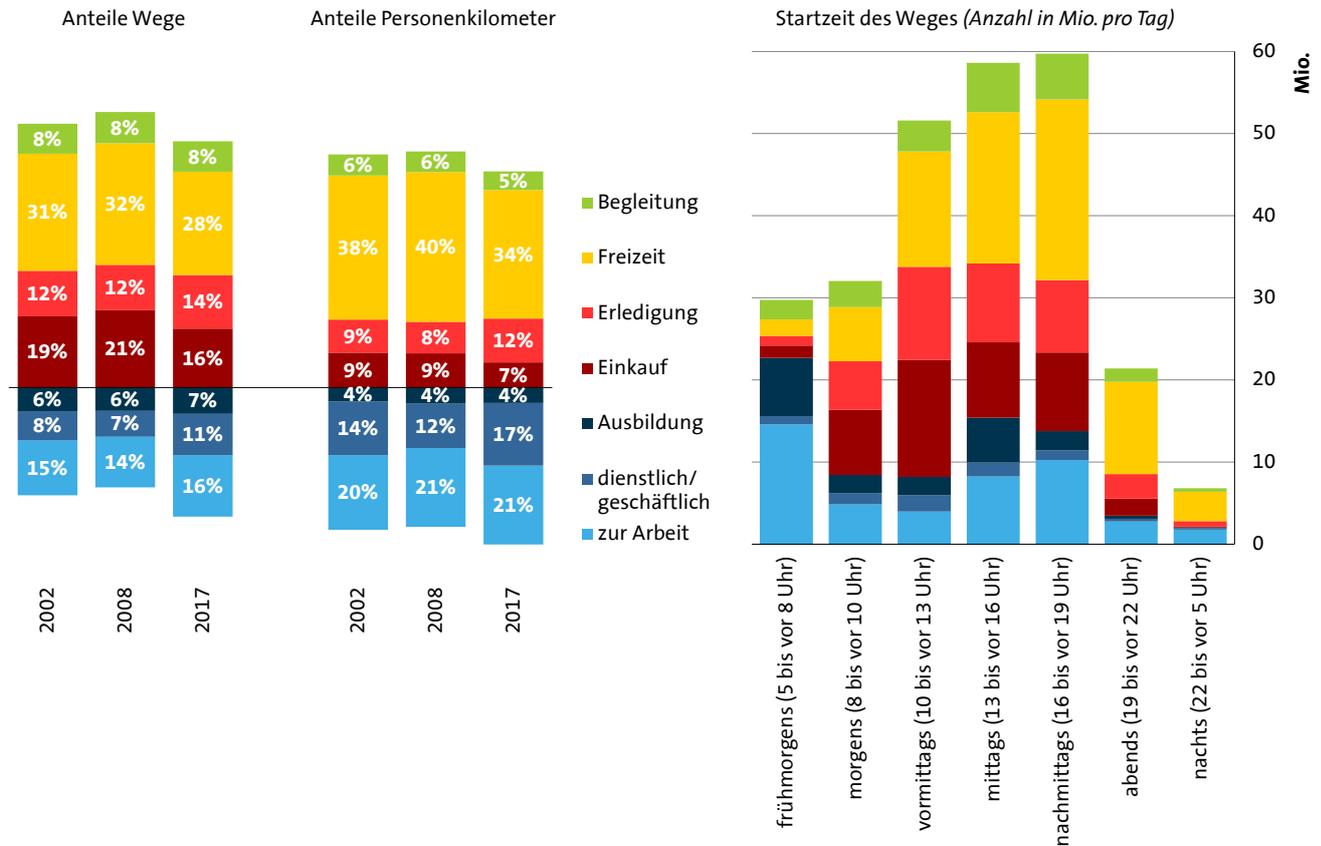
Tagesverläufe von Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

Da in der MiD Start- und Ankunftszeiten der berichteten Wege erhoben werden, kann die zeitliche Aufteilung des Aufkommens betrachtet werden. Die nebenstehende Abbildung verteilt die tägliche Zahl von rund 260 Mio. Wegen auf die verschiedenen Tageszeiten und differenziert gleichzeitig nach den vorgestellten Wegezwecken. Für den Berufsverkehr zeigt sich dabei weiterhin die bekannte Morgenspitze zwischen 7 und 9 Uhr. Insgesamt gesehen ergeben sich jedoch für die Zeit zwischen 14 und 17 Uhr die höchsten Aufkommenswerte, wenn beruflich bedingte (Rück-)Wege mit anderen zu dieser Zeit erledigten Anlässen zusammenfallen. Auch diese Informationen werden in der weiteren MiD-Auswertung noch differenziert. Aufschlussreich werden hierbei vor allem Unterscheidungen nach Raumkategorien sowie nach Verkehrsmitteln sein.

Ebenso sind Analysen geplant, die eine neue Anlassunterscheidung sowie eine Betrachtung von Wegeketten im Tagesverlauf vornehmen, etwa eine Differenzierung zwischen Routine- und Nicht-Routinewegen abhängig von der Länge. Dies soll zu einem besseren Verständnis von Verkehrsmittelwahlentscheidungen führen.

Wegezecke im Jahresvergleich und nach Startzeit des Weges

Wege



	Wege in Mio. pro Tag			Personenkilometer in Mio. pro Tag			Wegedauer in Min. 2017*		Wegelänge in km 2017	
	2002	2008	2017	2002	2008	2017	Mittelwert	Median**	Mittelwert	Median**
zur Arbeit	40	37	43	597	651	672	28,6	20,0	16,0	8,1
dienstlich	21	19	28	429	366	534	44,0	20,0	19,0	5,7
Ausbildung	17	17	18	111	133	131	22,3	15,0	7,3	2,9
Einkauf	53	57	41	279	282	214	17,3	10,0	5,3	2,0
Erledigung	32	33	37	264	260	375	24,5	15,0	10,2	3,6
Freizeit	84	89	72	1.152	1.237	1.095	36,5	20,0	15,5	3,9
Begleitung	23	23	21	168	171	179	18,9	12,0	8,6	2,9

*ohne Wirtschaftsverkehr

**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 zur Arbeit: Der Median liegt bei 8,1 km. Also sind 50 Prozent der berichteten Arbeitswege bis zu 8,1 km weit und 50 Prozent überschreiten diesen Wert.

Shoppern wir alle online?

Die MiD 2017 bietet zu verschiedenen Fragestellungen inhaltliche Vertiefungen an. Diese basieren auf Fragebogenerweiterungen, die zufällig ausgewählten Teilstichproben vorgelegt wurden. Eines dieser Module befasst sich mit Einkaufs- und Versorgungsgewohnheiten, so unter anderem mit dem Online-Shopping, und soll bereits in diesem Kurzbericht vorgestellt werden. Andere folgen in der ausführlichen Berichterstattung. Für diese Themenkomplexe liegen keine Vergleichszahlen aus den Befragungszeitpunkten 2002 und 2008 vor.

Online-Shoppern statt Ladenbesuch?

Auf den ersten Blick verhält es sich in Sachen Online-Shopping ganz einfach. Dessen Bedeutung steigt ganz offensichtlich, also wird sich bei den Online-Shoppern das übrige Einkaufsverhalten entsprechend reduzieren. Die Ergebnisse legen nahe, dass es ganz so einfach und eindeutig nicht ist. Zwar gehört das Online-Shoppern inzwischen zu der Erfahrungswelt von über 70 Prozent der „geschäftsfähigen“ Bevölkerung im Alter ab 14 Jahren und nur knapp 30 Prozent sind hier (noch) abstinent, doch verzichten die Online-Einkäufer damit nicht unbedingt auf andere Einkaufswege. Diejenigen, die wöchentlich oder täglich online Waren bestellen, legen etwa 17 Prozent ihrer täglichen Wege zu Einkaufszwecken zurück. Im Bevölkerungsschnitt sind dies knapp 20 Prozent. Damit besteht zwar ein leichter Zusammenhang, aber dieser ist hinsichtlich der verfügbaren Zeitbudgets und der jeweiligen Lebenssituationen in den weiteren Analysen noch genauer zu untersuchen.

Die Ergebnisse zu Online-Kaufgewohnheiten bestätigen dagegen die naheliegende Annahme, dass diese Praxis eher von jüngeren als von älteren Befragten ausgeübt wird. So liegt der Anteil der Online-Shopper in den Altersgruppen bis 59 Jahre um 10 bis 20 Prozentpunkte über dem entsprechenden Wert höherer Altersgruppen. Er erreicht mit über 90 Prozent seine höchste Ausprägung bei den 20 bis 29-Jährigen.

Nicht bestätigen lässt sich jedoch die Vermutung, dass das Online-Shoppern in den nicht-städtischen Regionen ausgeprägter in Anspruch genommen wird als in den großen Städten mit einer guten und oft nahen Vor-Ort-Versorgung. Die Anteile der eher

„etablierten“ Online-Besteller liegt flächendeckend bei einem Zehntel für die Häufig-Online-Shopper (täglich oder wöchentlich) sowie einem Drittel mit immerhin monatlichem Rhythmus. Der Blick auf die Onlinekauf-Abstinenten offenbart sogar das Gegenteil dieser Vermutung. Ihr Anteil fällt in den ländlichen Regionen etwas höher aus als in den Ballungsräumen.

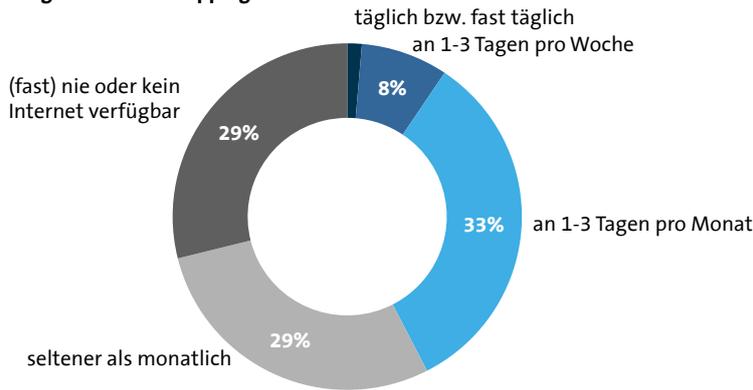
Mittlerweile fest etabliert, aber vielschichtig

Wie etabliert diese Einkaufsmöglichkeit bereits ist, belegt die Unterscheidung danach, welche Waren online geordert werden. Immerhin 7 Prozent der Befragten geben an, Güter des täglichen Bedarfs üblicherweise auch über das Internet zu bestellen. Bei Dingen des gelegentlichen Bedarfs und bei langlebigen Gütern steigt der Anteil, bei dem die Online-Bestellung schon zum festen Alltag gehört, auf jeweils ein gutes Viertel.

Hinter diesen Mustern liegen jedoch individuell unterschiedliche Gewohnheiten, unterschiedliche Altersverteilungen und Lebenssituationen in Stadt und Land und teilweise sogar ein unterschiedliches digitales Versorgungsniveau. Ob dadurch Wege tatsächlich eingespart werden oder ob online erledigte Einkäufe zeitliche Spielräume für andere Mobilitätsaktivitäten schaffen, ist noch genauer zu betrachten. Die hierzu vorliegenden MiD-Ergebnisse lassen vermuten, dass dem – vermutlich lebensphasenbedingt – nicht so ist: die häufigen Online-Shopper weisen höhere Wegeaktivitäten, mehr täglich zurückgelegte Kilometer und mehr unterwegs verbrachte Zeiten auf als die analogen Einkäufer. Festzuhalten bleibt jedoch bereits zu diesem Zeitpunkt der Auswertung, dass das Online-Shoppern mehrheitsfähig geworden ist und fest zum Einkaufsverhalten eines großen Teils der Bevölkerung gehört.

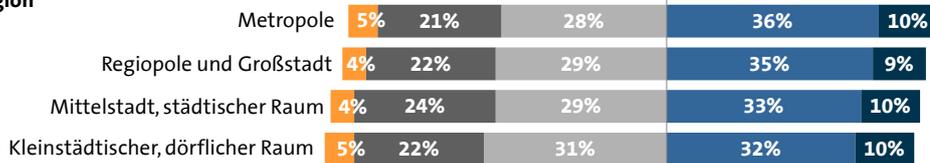
Personen ab 14 Jahren

Häufigkeit Online-Shopping

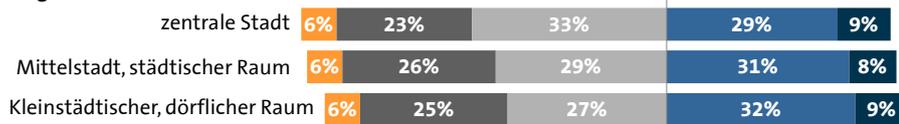


■ habe kein Internet
 ■ (fast) nie
 ■ seltener als monatlich
 ■ an 1-3 Tagen pro Monat
 ■ täglich oder an 1-3 Tagen pro Woche

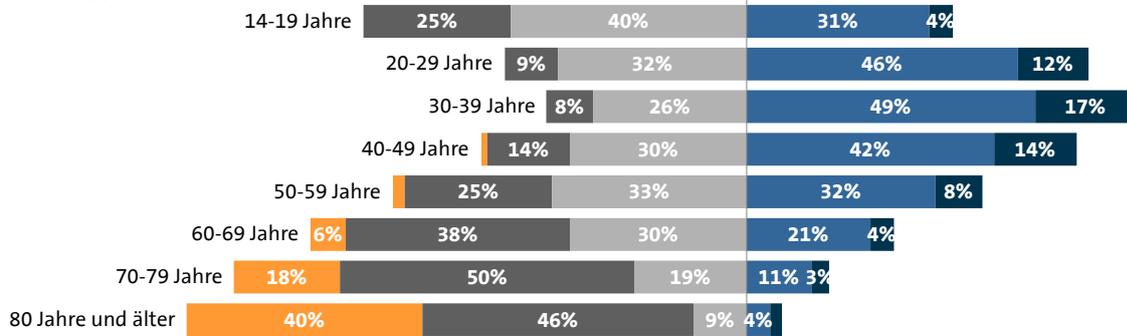
Stadtregion



ländliche Region



Altersgruppen



Rundungsbedingte Abweichungen von „100“ möglich

Unterscheiden sich bestimmte Bevölkerungsgruppen in ihrer Alltagsmobilität?

Unterschiede in drei Dimensionen

Bereits die Analysen, die zu den MiD-Erhebungen 2002 und 2008 vorgelegt wurden, zeigen Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zwischen verschiedenen Altersgruppen. Dabei haben sich vor allem Strukturvariablen im Hintergrund als erklärungs kräftig erwiesen. Dies sind vor allem drei Merkmalsgruppen:

- der Siedlungsraum, in dem ein Haushalt bzw. eine Person lebt,
- ihre aktuelle Lebenssituation bzw. Lebensphase
- und ihre ökonomische Situation.

Ebenso eine Rolle spielen individuelle Vorlieben und Einstellungsmuster wie etwa Komfortexpectationen an ein bestimmtes Verkehrsmittel. Derartige Merkmale waren aber nicht Bestandteil der zurückliegenden MiD-Erhebungen und auch in der aktuellen Erhebung wurde hierzu nur eine kleine und inhaltlich nicht umfassende Menge an Variablen erhoben – wie etwa zur subjektiven Bewertung verschiedener Verkehrsangebote. Sie werden auf dieser Doppelseite kurz dargestellt.

Weniger ausschlaggebend sind einzelne Variablen wie etwa das Geschlecht oder die Altersgruppe. Zwar bestehen auch hinsichtlich dieser Merkmale ganz offensichtliche Unterschiede, aber nur als Ausdruck eines solchen Merkmals etwa für eine Lebensphase oder in Kombination mit der Lebensumgebung. So unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten einer Vollzeit berufstätigen Frau wenig von dem eines ebenso tätigen männlichen Kollegen und eher von dem einer Geschlechtsgenossin gleichen Alters, die nicht im Berufsleben steht. Ebenso fallen die Unterschiede zwischen einem 25-jährigen Vater von Grundschulkindern und einem 35-Jährigen in ähnlicher Situation möglicherweise weniger deutlich aus als zwischen diesen beiden Altersgruppen generell.

Jung, städtisch und weniger autofaffin, älter und autosozialisiert

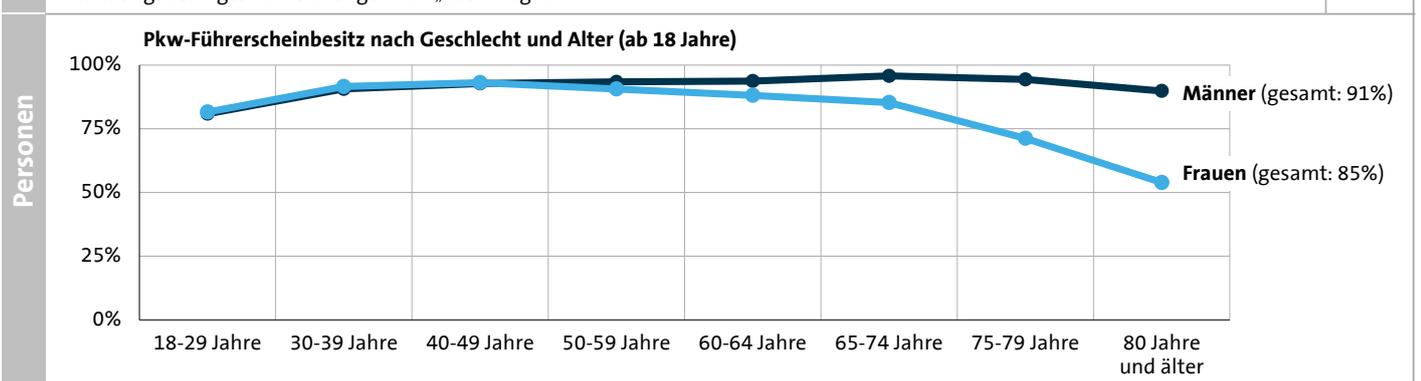
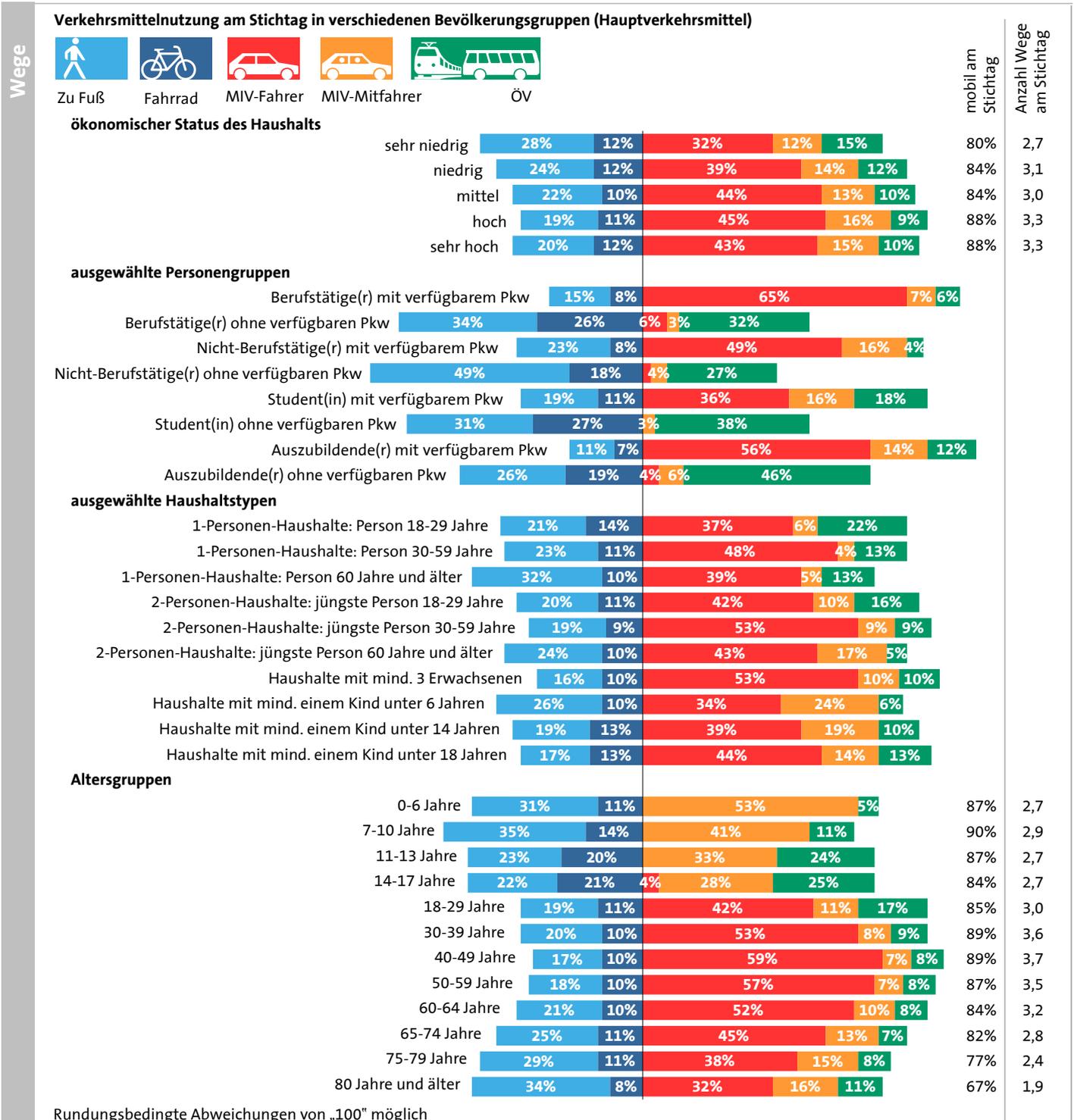
Die aktuelle MID-Erhebung zeigt jedoch, dass sich vor allem zwei Effekte fortsetzen und gegenüber der von 2002 auf 2008 beobachteten Entwicklung verstärken. Dies sind die bereits länger zu konstatierende wachsende Auto-Orientierung der Seniorinnen

und Senioren einerseits sowie eine gegenläufige Entwicklung bei jungen Erwachsenen andererseits. Beides hat sich seit 2008 fortgesetzt. Insbesondere ältere Bürgerinnen und Bürger ab einem Alter von Mitte 70 sind aktiver und nutzen das Auto häufiger als entsprechende Altersgruppen vor 10 oder 20 Jahren. Dafür verantwortlich sind die weiterhin steigenden Führerscheinbesitzquoten, vor allem bei den älteren Frauen, aber vielfach auch gute Lebensbedingungen bis in das hohe Alter sowie die Zugehörigkeit zur „Generation Auto“, prägend aufgewachsen seit den 50er Jahren.

Anders die Vorzeichen bei den jungen Erwachsenen. Sie sind weniger Auto-orientiert als ihre Altersgenossen vor einem oder zwei Jahrzehnten in der gleichen Lebensphase. Diese Feststellung konzentriert sich jedoch auf ein städtisches Umfeld, das Alternativen zum Pkw bereithält, und es ist nicht ausgemacht, ob sie diese etwas größere Autoabstinenz auch in den weiteren Lebensphasen beibehalten. Ein Indiz dafür, dass dies teilweise der Fall sein könnte, ist eine etwas nachlassende Bindung an das Auto in den heutigen mittleren Altersgruppen gegenüber den vergleichbaren Gruppen 2002 und 2008 – ein weiterer Aspekt, dem sich die noch folgenden vertiefenden Analysen der MiD 2017 widmen werden.

Mobilitätsniveau und ökonomischer Status

Anders als es die beschriebenen Effekte bezogen auf Lebensphase und Lebensalter schon länger andeuten, hatten sich von 2002 auf 2008 hinsichtlich einer Unterscheidung nach der ökonomischen Lebenssituation kaum Veränderungen ergeben. Zwar sind die Mobilitätsraten 2017 insbesondere bei Kindern und Jugendlichen niedriger und die Verkehrsmittelwahl wird in wirtschaftlich schlechter situierten Haushalten weniger durch das Auto geprägt, aber zwischen 2002 und 2008 hatten sich diese Differenzen nicht verstärkt. Anders die Entwicklung von 2008 auf 2017 – sie offenbart eine ansteigende Lücke, vor allem entstanden durch einen Aktivitätsrückgang bei finanziell unterdurchschnittlich oder schlecht dastehenden Haushalten. Damit liegt auch hier ein Feld für weitere Analysen innerhalb der ausführlichen Berichterstattung über diesen Kurzreport hinaus.



Wie fällt die Zufriedenheit mit den Verkehrsangeboten aus?

Eine neue Perspektive eröffnet die MiD 2017 durch die Fragen nach der subjektiven Beurteilung verschiedener Verkehrsangebote sowie die individuelle Nutzungsaffinität. Beides liegt für eine Teilstichprobe aller Befragten vor und soll vor einer ersten Bewertung der insgesamt vorgestellten Ergebnisse den Abschluss des Kurzreports bilden. Berücksichtigt wurden hierbei jeweils das Auto, der ÖPNV, das Radfahren sowie das Zufußgehen.

Bewertungen für die Nutzung von Auto, Rad, ÖPNV oder den Weg zu Fuß

Unter den „richtigen“ Verkehrsmitteln schneidet das Auto am besten ab. 18 Prozent der Befragten ab 14 Jahren sind mit den Bedingungen sehr zufrieden und 49 Prozent immerhin zufrieden – zusammen ein Wert von knapp 70 Prozent. Dieser fällt in den Metropolen angesichts der dort oft angespannteren Verkehrssituation etwas niedriger aus, erreicht aber trotzdem die 50-Prozent-Marke. In den kleinstädtischen und dörflichen Kommunen wird die 80-Prozent-Schwelle erreicht oder überschritten.

Das Fahrrad liegt mit im Schnitt gut 50 Prozent sehr guten und guten Bewertungen knapp dahinter. Hier entfallen die etwas besseren Bewertungen eher auf die Mittelstädte. In den Großstädten wird die Situation auch hier kritischer gesehen.

Mit den insgesamt kritischsten Bewertungen muss sich der öffentliche Nahverkehr abfinden. Insgesamt wird er von den Befragten nur in einem von zehn Fällen als „sehr gut“ und von einem Drittel als „gut“ eingestuft. Mehr als die Hälfte der Befragten greift hier dagegen zu einer Bewertungsstufe von „befriedigend“ oder schlechter. Nur in den großen Metropolen überschreitet sein (sehr) guter Bewertungsanteil die 70-Prozent-Marke. In allen übrigen Regionen besteht in der Regel mehr oder weniger deutlicher Verbesserungsbedarf.

Nicht vergessen werden soll auch hier die Bewertung des „Fußverkehrs“. Immerhin wird etwa jeder fünfte Weg weiterhin ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Probleme sieht nur eine Minderheit der Befragten und vier von fünf greifen zu einer Bewertung mit sehr gut oder gut. Sie fällt bis auf Regionen in dörflicher

Umgebung mit etwas schlechteren Beurteilungen relativ einhellig gut aus. Ob Verbesserungen trotzdem möglich sind und vielleicht zum Zufußgehen ermutigen können, bleibt hier zunächst dahingestellt.

Beliebtheitskala für alle Verkehrsangebote

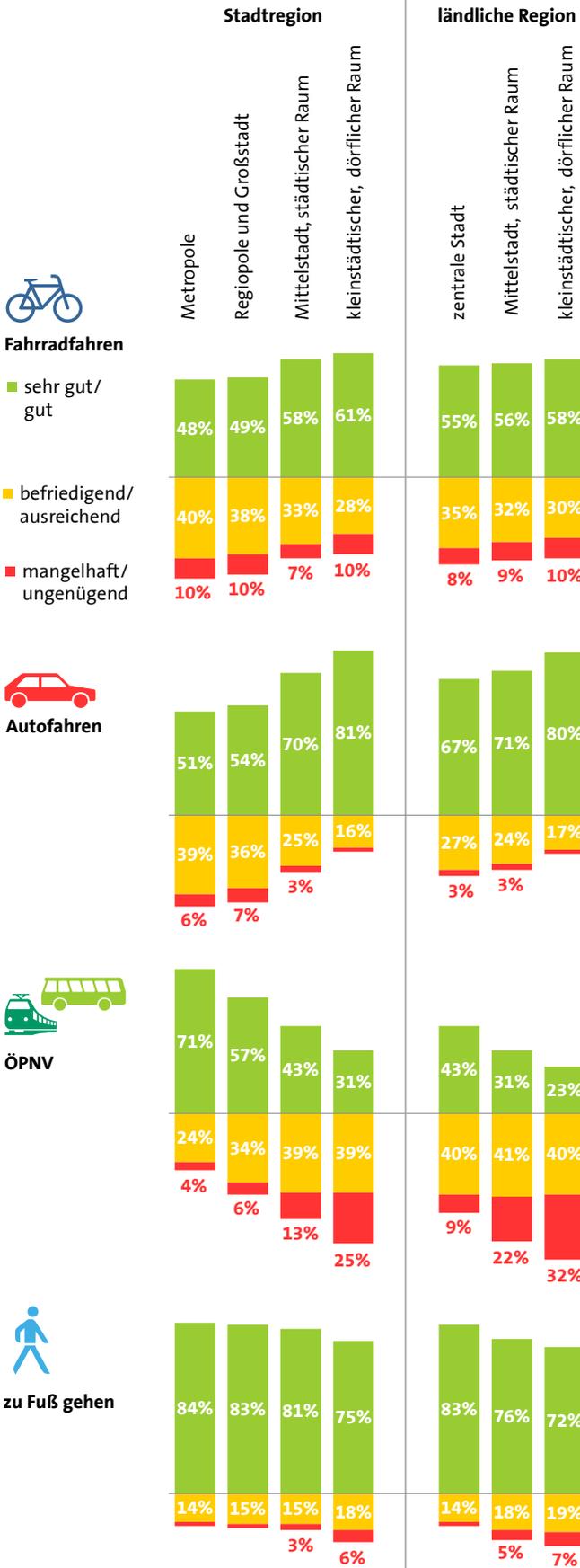
Ein ganz ähnliches Bild zeichnet sich bei der Frage danach ab, wie gerne man die verschiedenen Angebote grundsätzlich nutzt – also zumindest teilweise unabhängig von der aktuellen Bewertung. Auch hier erweist sich das Auto unter den eigentlichen Verkehrsmitteln mit Abstand als der Favorit. Fast 80 Prozent der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger stimmen in diesem Fall voll und ganz bzw. grundsätzlich zu. Diese Zustimmungsraten ziehen sich durch alle Altersgruppen, mit einem kleinen Plus bei den mittleren Jahrgängen, deren Alltag das Auto am meisten prägt. Der alltäglich vielerorts mühsame Autoverkehr kann diese grundsätzliche Orientierung also eher nicht beeinträchtigen.

Das Fahrrad findet sich mit im Schnitt gut 60 Prozent Zustimmung auf dem zweiten Platz wieder – mit den höchsten Werten bei den Jungen und der größten Zurückhaltung bei den Seniorinnen und Senioren. Dies gilt altersbedingt ebenso für das Gehen zu Fuß. Gleichwohl urteilt auch hier eine große Mehrheit wohlwollend, ähnlich wie bei der entsprechenden Zufriedenheit.

Gleichfalls einig – allerdings mit umgekehrten Vorzeichen – sind sich alle Altersgruppen in Sachen Nicht-ÖPNV-Vorliebe. Insgesamt gibt nur ein gutes Drittel an, gerne Bus oder Bahn zu fahren. Diese Zustimmung erreicht bei den unter 30-Jährigen die höchste Ausprägung. Dort kann sie ähnlich wie bei den älteren Seniorinnen und Senioren die 40-Prozent-Schwelle überschreiten. Gefragt nach Bus und Bahn urteilen jedoch vor allem die mittleren Altersgruppen sehr zurückhaltend. Nur etwa 30 Prozent zählen hier zu den ÖPNV-Überzeugten – erneut ein Signal für ein gewisses Unbehagen und die Notwendigkeit besserer Angebote im öffentlichen Verkehr, wenn dieser mit einem weiter steigenden Anteil zu einer Verkehrswende beitragen soll.

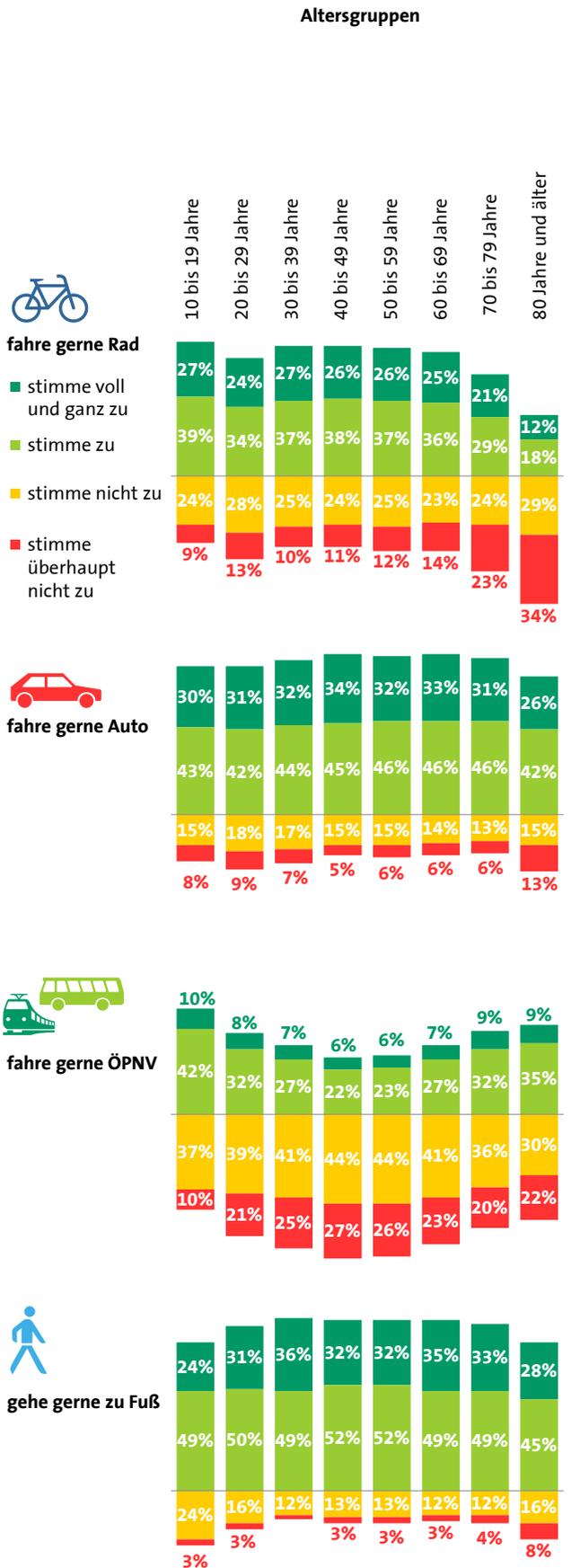
Personen ab 14 Jahren

Zufriedenheit mit der Verkehrssituation am Wohnort



an 100 % Fehlende:
kann ich nicht beurteilen

Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag nach Altersgruppen



an 100 % Fehlende:
kann ich nicht beurteilen

Wie sind die Ergebnisse zu bewerten?

Das Auto dominiert weiterhin

Die vorgestellten Ergebnisse der MiD 2017 zeigen, dass das Auto den Verkehrsalltag weiterhin bestimmt. Dies gilt auf der Ebene des Verkehrsaufkommens – also der zurückgelegten Wege – wird aber noch deutlicher, wenn die dabei bewältigten Entfernungen betrachtet werden. Die jährlich wachsende Pkw-Flotte Deutschlands zeigt also weiterhin Wirkung. Trotz dieser unveränderten Dominanz belegen die Ergebnisse Veränderungen. Dies gilt für die Zugewinne des öffentlichen Verkehrs, aber auch die des Fahrrads. Deren Plus fällt möglicherweise geringer aus als mitunter erwartet oder erhofft, aber der in den vergangenen Jahrzehnten regelmäßig zu verzeichnende deutliche Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs besteht in dieser Form nicht mehr. Nichtsdestotrotz wird er auf absehbare Zeit die umfangreichste Größe bleiben. Fortschritte in der Effizienz und Umweltverträglichkeit des Autoverkehrs sind unverzichtbar und drängend.

Der einfache Blick genügt nicht

Bereits die Auswertungen in diesem Kurzreport offenbaren allerdings, dass für eine Gesamtbilanz an fast allen Stellen der einfache Blick nicht genügt und genauer hingesehen werden muss. Dies betrifft regionale Unterschiede zwischen Stadt und Land ebenso wie Unterschiede in verschiedenen Bevölkerungsgruppen. Die regionale Differenzierung legt nahe, dass die noch ausstehenden Auswertungen der regionalen Vertiefungen eine große Spannweite zeigen werden. Bezogen auf den dabei oft verwendeten Modal Split – also die prozentuale Verteilung der Verkehrsmittel einschließlich des Fußverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen – zeigt sich dabei etwa mit Blick auf den Radverkehr, dass einige deutsche Städte Anteile von etwa 30 Prozent verzeichnen, andere dagegen im unteren einstelligen Bereich verharren. Ursache dafür sind in der Regel unterschiedliche Gestaltungen der Fahrradinfrastruktur vor Ort. Dort, wo ein gutes Radverkehrsangebot besteht, wird dies von den Bürgerinnen und Bürgern auch in Anspruch genommen. Ähnliches gilt für die Angebote von Bus und Bahn und sogar für die Situation im Fußverkehr. Aktive Bemühungen um Verbesserungen zeigen also Wirkung.

Hintergrundfaktoren prägen das Mobilitätsgeschehen mehr als Optimierungen der Verkehrsangebote selbst

Die Ergebnisse unterstreichen aber auch, dass die Gestalt der Alltagsmobilität in der Regel eine Folge ihrer Rahmenbedingungen ist. Die Siedlungsstruktur bestimmt die Mobilitätsnachfrage ganz entscheidend, ebenso die Situation im Wohnungs- und Arbeitsmarkt. Wenn eine umweltverträglichere Alltagsmobilität das Ziel ist, müssen insbesondere bei solchen Bestimmungsfaktoren Lösungen gefunden werden. Sie sind oft nur mittel- und langfristig erreichbar, leisten aber bezogen auf das Ziel im Bereich Mobilität einen hohen Beitrag. Während Urbanisierung und Suburbanisierung vor allem den öffentlichen Verkehr begünstigen, wirkt in Regionen außerhalb der Ballungsräume etwa die Tendenz zum Einkaufsangebot auf der viel bemühten „grünen Wiese“ zugunsten des privaten Autos.

Neue Mobilitätsangebote wie etwa das Car- und das Bikesharing erzielen inzwischen, so zeigt schon die Betrachtung in diesem Kurzreport, vor allem in den Metropolen eine beachtliche Durchdringung. Aber noch wirken sie eher als Option und vielleicht auch bewusstseins-schärfend im Sinne einer entstehenden neuen Mobilitätskultur. Doch ihr in Wegen gemessener absoluter Beitrag zu einem umweltverträglichen Verkehr ist gegenwärtig sehr klein. Dies gilt für die großen Städte und noch viel ausgeprägter für alle weiteren Regionen. Anders wirkt eine mit Erleichterungen verbundene technische Entwicklung wie das Pedelec. Sein Anteil am Radverkehr ist in kurzer Zeit zu einer signifikanten Größe geworden. Noch wichtiger werden jedoch quantitative und qualitative Angebotsverbesserungen im öffentlichen Nahverkehr sein, wenn die Dominanz des Autos weiter reduziert werden soll.

Mobilität und Teilhabe als ein neuer Auswertungsschwerpunkt

Bezogen auf die Mobilitätsnachfrage sind die Unterschiede zwischen Generationen ebenso wie das unterschiedliche Niveau bei ökonomisch besser situierten Haushalten im Verhältnis zu Haushalten, die eher am unteren Ende der Einkommensskala stehen, besonders augenfällig. Sie verlangen nach

mehr Aufmerksamkeit als die naheliegenden Differenzen zwischen Stadt und Land. Die aktuellen MiD-Ergebnisse lassen erkennen, dass sich seit 2002 und 2008 Unterschiede abhängig von der ökonomischen Situation im Verhältnis zu anderen eher stabilen Entwicklungen deutlich verstärkt haben. Je schwächer die ökonomische Situation eines privaten Haushalts ist, desto geringer fällt das Volumen der Alltagsmobilität seiner Mitglieder aus und desto seltener wird das Auto genutzt. Dies deutet eine mögliche Teilhabe-Einschränkung an, der in den noch ausstehenden Auswertungen nachzugehen ist. Aber auch die zumindest in den Metropolen zurückgehende Auto-Orientierung der jungen Erwachsenen verlangt, ebenso wie die weiterhin sehr auffällige Zunahme der Autonutzung vor allem bei den älteren Seniorinnen und Senioren, nach weiteren Analysen. Welche Erklärungsfaktoren können herangezogen werden und welche weitere Entwicklung ist hier zu vermuten? Ebenso zu diesem Aspekt rechnet das verringerte Mobilitätsniveau bei Kindern und Jugendlichen. Diese Entwicklung verlangt gleichfalls nach ergänzenden Analysen.

Ähnliche Trends in Großbritannien und den USA

Die berichteten Trends zu einer reduzierten Mobilitätsrate und einer damit verbundenen etwas geringeren mittleren täglichen Wegezahl ist in ähnlicher Form auch in den aktuellen nationalen Mobilitätserhebungen in Großbritannien und den USA festzustellen. Dies deutet bei allen Unterschieden auf parallele Entwicklungen in den westlichen Industriegesellschaften hin.

Der nächste übergreifende Analyseschritt: ein komplexes Wirkungsmodell

Bezogen auf die Situation in Deutschland soll nicht zuletzt darauf hingewiesen werden, dass weitere externe Faktoren das Mobilitätsgeschehen prägen. Dazu zählen unter anderem die gegenüber 2008 in den großen Städten durch Zuzug angewachsene Bevölkerung sowie das veränderte Beschäftigungsniveau mit einem Zuwachs von etwa vier Millionen Erwerbstätigen. Diese Veränderung drückt sich nicht zuletzt in einem höheren Anteil des Berufsverkehrs und in der Folge in steigenden Anteilen des öffentlichen Verkehrs aus. Derartige Effekte außerhalb der Verkehrs- und Infrastrukturangebote, zu denen ebenso Siedlungsstrukturen und Flächenverbrauch gerechnet werden können, sind unter Umständen wirkungsvoller als Veränderungen innerhalb des Verkehrssystems. Nur mit einer Quantifizierung der ineinander greifenden Wirkungen können Empfehlungen zur weiteren Gestaltung der Alltagsmobilität zuverlässig abgeleitet werden. Hierzu werden die weiteren Auswertungen im Rahmen der MiD 2017 einen wichtigen Beitrag leisten.

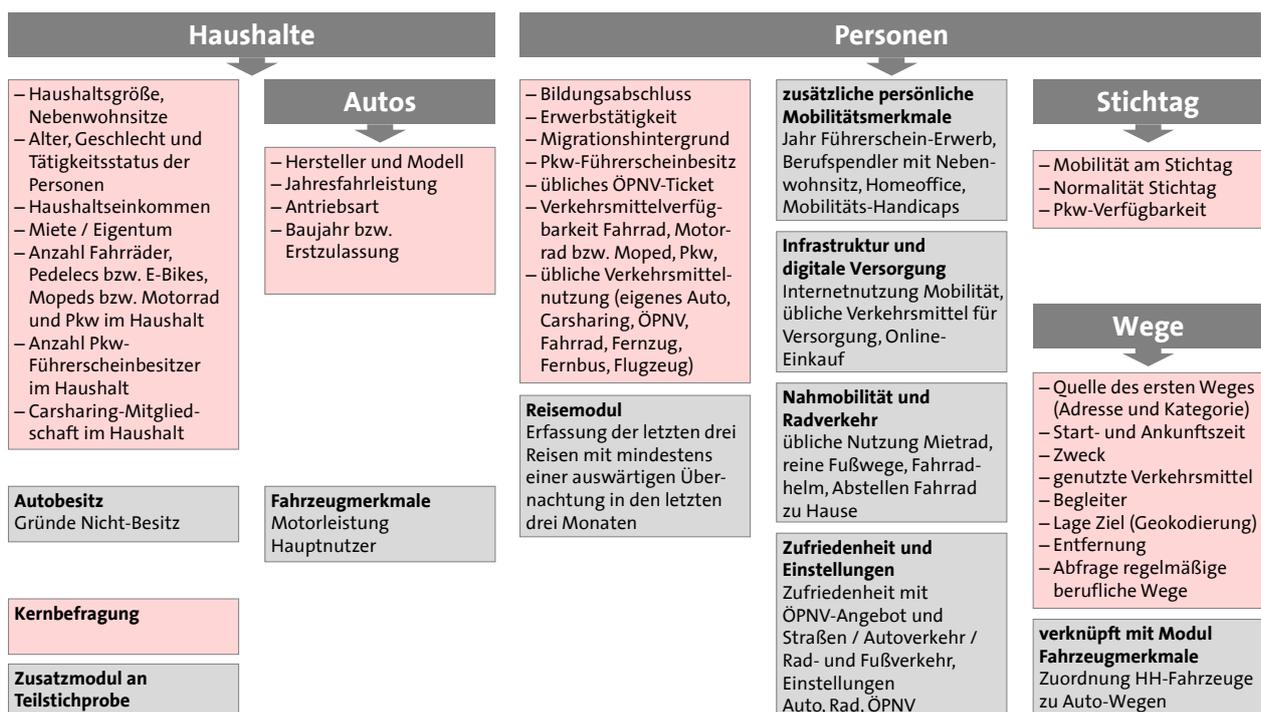
Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2002 bis 2017

Die MiD 2017 bietet über die in diesem Kurzreport dargestellten Inhalte zahlreiche weitere Auswertungsansätze. Einige davon werden in dem ausführlichen Ergebnisbericht, der im Oktober 2018 vorliegen wird, aufgegriffen. Einen Einblick in die erhobenen Inhalte gibt die in der Abbildung auf dieser Seite dargestellte Übersicht zu den Modulen des MiD-Fragebogens. Dieser war modular aufgebaut, um einzelne Befragte nicht durch zu lange Interviews zu belasten. Neben festen Inhalten, die obligatorisch für alle Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer waren, gab es Bestandteile, die sich nur an zufällig ausgewählte Teilstichproben richteten. Zusätzlich konnte jeder regionale Auftraggeber zwei dieser Module auswählen.

Damit stehen zusätzliche Inhalte bereit, die über das Spektrum der vorangegangenen Erhebungen 2002 und 2008 hinausgehen. Dazu zählen differenzierte Angaben zu den in den Befragungshaushalten vorhandenen Pkw, Aspekten der Nahversorgung, der Zufriedenheit mit bestimmten Verkehrsmitteln sowie dem öffentlichen und dem Radverkehr. Sie ermöglichen vertiefte Auswertungen und Ableitungen, etwa zu CO₂-Emissionen des Pkw- und des öffentlichen Verkehrs. Weiterhin können Hintergrundvariablen

beleuchtet und zur Erklärung des beobachteten Verkehrsverhaltens herangezogen werden. Ergänzend zu dem vorliegenden Kurzreport werden differenzierte räumliche Informationen zur Lage der befragten Haushalte sowie der Ausgangspunkte und Zielorte der erfassten Wege verfügbar sein. Auch diese Ergebnisse wird der ausführliche Ergebnisbericht aufgreifen. Schließlich sind im Rahmen statistischer Verfahren Modellrechnungen zum Modal Split geplant, um bundesweit kreisweise Ergebnisse schätzen zu können.

Darüber hinaus werden nach Oktober 2018 die anonymisierten Datensätze der MiD 2017 der Wissenschaft sowie weiteren Interessierten zur Verfügung stehen. Alternativ kann ein Zugang zu einem online verfügbaren Tabellierungswerkzeug freigeschaltet werden. Außerdem liegen unter www.mobilitaet-in-deutschland.de Berichte und Präsentationen zum Download bereit. Für die Erhebungen 2002 und 2008 sind diese weiterhin komplett verfügbar. Für die Ausgabe 2017 wird das dortige Online-Angebot in den nächsten Monaten schrittweise ausgebaut.



Liste der regionalen Beteiligten

Bundesländer

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

Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen

- Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV)
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
- Nordhessischer Verkehrsverbund GmbH (NVV)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)
- Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH (VRR)
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)

überregionale Verbände und Großräume

- Verband Region Rhein-Neckar (VRRN)
- Regionalverband Ruhr (RVR)
- Metropolregion Hamburg
- Metropolregion Rhein-Neckar (MRN)
- Region Westmecklenburg
- StädteRegion Aachen
- Region Hannover
- Hessen Mobil
- ivm GmbH
- Planungsregion Nordschwarzwald
- Planungsregion Schwarzwald-Baar-Heuberg
- Regionalverband FrankfurtRheinMain (RVFRM)
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Landkreise

- Landkreis Ansbach
- Landkreis Bamberg
- Bodenseekreis
- Landkreis Cuxhaven

- Landkreis Darmstadt-Dieburg
- Landkreis Erlangen-Höchststadt
- Landkreis Forchheim
- Landkreis Fürth
- Landkreis Kitzingen
- Landkreis Lichtenfels
- Landkreis Lörrach
- Landkreis Ludwigslust-Parchim
- Landkreis München
- Landkreis Neumarkt i. d. OPf.
- Landkreis Neustadt-Aisch-Bad Windsheim
- Landkreis Nordwestmecklenburg
- Landkreis Nürnberger Land
- Rhein-Sieg-Kreis
- Landkreis Roth
- Landkreis Tübingen
- Landkreis Uelzen
- Vogtlandkreis
- Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Städte und Gemeinden

- Stadt Aachen
- Stadt Ansbach
- Bundesstadt Bonn
- Stadt Brühl
- Stadt Darmstadt
- Stadt Frankfurt am Main
- Stadt Fürstenfeldbruck
- Stadt Fulda
- Stadt Kassel
- Stadt Koblenz
- Stadt Köln
- Hansestadt Lübeck
- Stadt Ludwigsburg
- Landeshauptstadt München
- Stadt Neuwied
- Stadt Nürnberg
- Stadt Offenbach am Main
- Stadt Schwabach
- Landeshauptstadt Schwerin
- Stadt Stein
- Stadt Wuppertal

Wir danken allen regionalen Beteiligten, dem Projektteam im BMVI und vor allem mehr als 300.000 Bürgerinnen und Bürgern für die kooperative Mitwirkung an der MiD 2017.

Erläuterung wichtiger Begriffe

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

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

Studiendurchführung und Auswertung:

Folkert Aust	Michael Herter
Marcus Bäumer	Zafirios Kiatipis
Marco Berg	Katja Köhler
Kerstin von der Burg	Brigitte Krämer
Christian Dickmann	Tobias Kuhnimhof
Johannes Eggs	Karen Marwinski
Markus Eichhorn	Claudia Nobis
Bernd Ermes	Manfred Pfeiffer
Robert Follmer	Christian Prinz
Reiner Gilberg	Martina Roggendorf
Dana Gruschwitz	Menno Smid
Seline Günther	Manuel Trittel
Heinz Hautzinger	Barbara Wawrzyniak

Text:

Robert Follmer

Layout und Grafik:

Astrid Blome
Sigrid Phiesel

1. Auflage

Bonn im Juni 2018

