



Mobilität in Deutschland

Kurzreport Bayern

Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends

eine Studie des:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

infas

In Kooperation mit:



infas 360

im Auftrag von:



**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

**Auftraggeber in Bayern:**

Autobahndirektion Südbayern
Seidlstraße 7-11
80335 München

**Kurzreport vorgelegt von:**

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

**Projektdurchführung 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, Mai 2019; Version 1.0

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

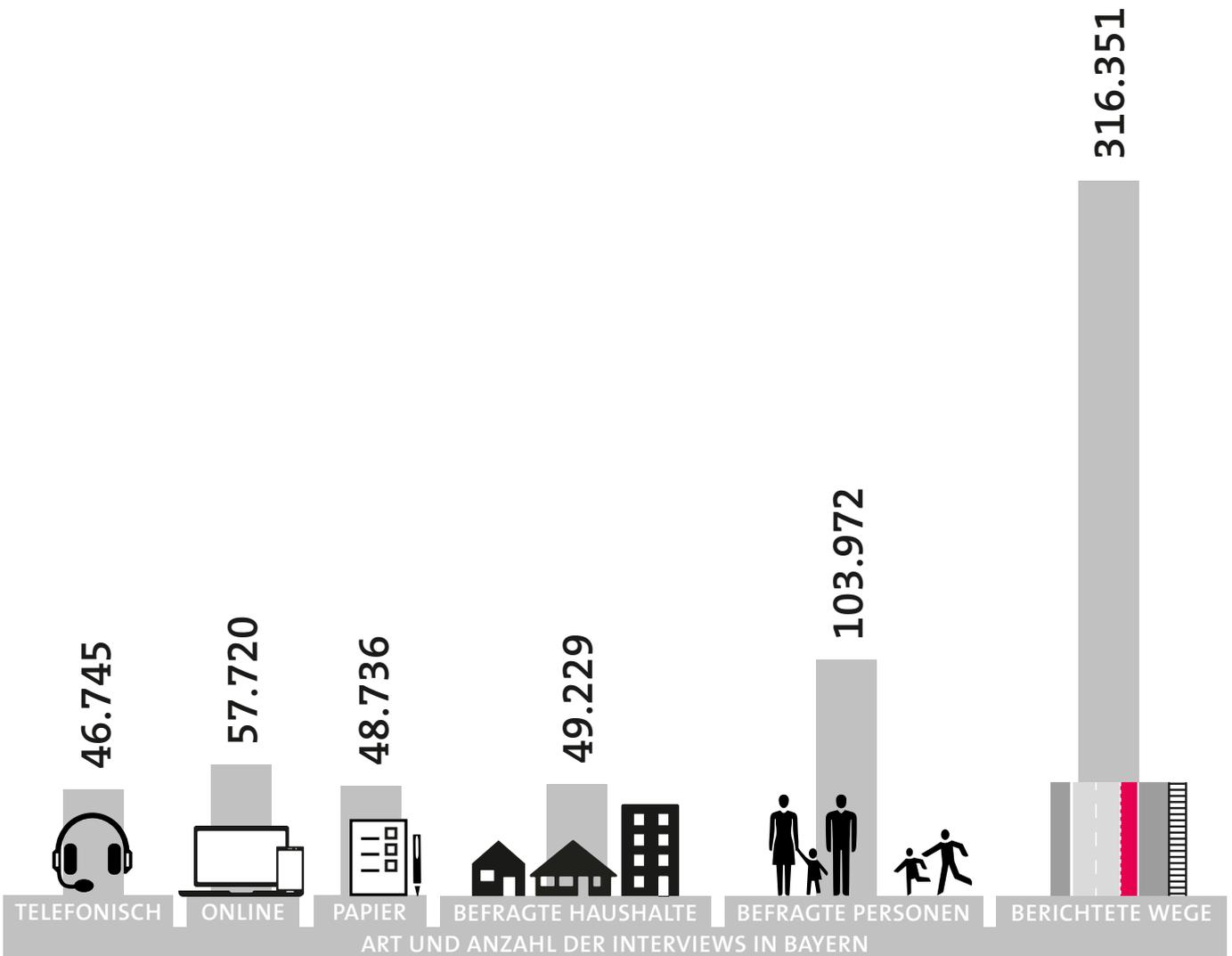
Follmer, Robert. Gruschwitz, Dana. Kestermann, Christian (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport Bayern. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Kurzform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

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 Bayern 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 bayrische Resultate für das Jahr 2017 im Überblick vor. Er soll noch vor dem ausführlichen Ergebnisbericht, der für Bayern im Sommer 2019 vorgelegt wird, einen Einblick in die wichtigsten Eckwerte bieten.

Über die regionale Berichterstattung hinaus sind weitere Dokumentationen sowie ein bundesweiter Ergebnisbericht unter www.mobilitaet-in-deutschland.de verfügbar. 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

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 bundesweit insgesamt 316.361 Personen, die über 960.619 Wege an ihren jeweiligen Stichtagen berichteten. Davon entfallen auf Bayern 103.972 Personen in 49.229 Haushalten mit 316.351 berichteten Wegen. Die genauen Befragungsinhalte dokumentiert eine Übersicht am Ende dieses Berichts.

Die Auswertung der Basisstichprobe sowie der regionalen Aufstockungen erfolgt integriert. In Bayern haben sich verschiedene regionale Auftraggeber mit zusätzlichen Stichproben an der Studie beteiligt. Alle regionalen Stichproben gehen zusammen mit dem bayrischen Teil der Basisstichprobe des BMVI in die vorliegenden Auswertungen ein.

Die Hochrechnung der Ergebnisse liefert für das Jahr 2017 umfassende Kennwerte zur Alltagsmobilität der Wohnbevölkerung in Deutschland sowie der regionalen Aufstockungen und bezieht sich auf alle von ihr innerhalb Deutschlands zurückgelegten Wege.

Ergebnistelegamm

Verkehrsaufkommen insgesamt nahezu stabil, aber regional unterschiedlich

- Bundesweit gesehen haben sich Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung gegenüber den letzten MiD-Erhebungen 2002 und 2008 nur wenig verändert. Dies gilt auch für Bayern. Das Aufkommen ist vergleichbar mit den Ergebnissen für 2002 und 2008 und liegt nun bei rund 40 Mio. Wegen pro Tag. Die Verkehrsleistung steigt dagegen auf etwa 506 Mio. Personenkilometer täglich an.
- Diese Gesamtentwicklung täuscht über regionale Unterschiede hinweg. Insbesondere in den Großstädten steigen beide Werte nicht zuletzt durch den dortigen Bevölkerungszuwachs – 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 89 Prozent der bayrischen Bürgerinnen und Bürger an einem durchschnittlichen Tag unterwegs, erreicht dieser Wert 2017 nur 86 Prozent. Dies führt zu einer etwas reduzierten durchschnittlichen täglichen Zahl von 3,2 Wegen pro Person und Tag. 2008 betrug der entsprechende Wert in Bayern 3,4 Wege. Auffällig ist dabei ein überdurchschnittlicher Rückgang bei Kindern und Jugendlichen sowie bei Haushalten mit niedrigerem ökonomischen Status.
- Das Verkehrsaufkommen, also die hochgerechnete Anzahl der Wege, zeigt einen leichten Anstieg im motorisierten Individualverkehr (MIV) und auch eine Anteilssteigerung an allen Wegen durch den MIV. Auch Busse und Bahnen 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 bayrische Modal Split liegt damit 2017 bei 20 Prozent für ausschließlich zu Fuß zurückgelegte Wege, 11 Prozent für das Fahrrad, 45 Prozent für Wege der Pkw-FahrerInnen sowie 14 Prozent für

die der Pkw-MitfahrerInnen. 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 Plus für das Fahrrad wie für den öffentlichen Verkehr. Auch die Fahrleistungen der Pkw-Fahrer steigen etwas an, während die Werte für die Pkw-Mitfahrer hingegen sinken.

Plus für Bus und Bahn

- Der öffentliche Verkehr Bayerns wächst im Verkehrsaufkommen wie in der Kilometerleistung. Im Aufkommen kann er im Vergleich zu 2008 um ein Zwölftel zulegen. Die Summe seiner Personenkilometer wächst um 11 Prozent.
- 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 Pkw im Bestand

- Die bayrische Pkw-Flotte ist auf mittlerweile etwa 7,7 Mio. Fahrzeuge angewachsen. Damit kommt mehr als ein Auto auf jeden Haushalt. Dies unterscheidet sich regional. In Oberbayern besitzt ein Viertel der Haushalte kein Auto, in Niederbayern liegt die Besitzquote dagegen bei 90 Prozent.
- Der Pkw-Führerscheinbesitz hat sich insgesamt leicht erhöht. In Bayern verfügen 91 Prozent der ab 17-Jährigen 2017 über die Pkw-Fahrerlaubnis. Wie überall ist auch hier ein differenzierter Blick erforderlich. Der Anteil wächst vor allem bei den Menschen im Rentenalter und liegt bei den 70-79-jährigen bei fast 90 Prozent. aber auch bei den 17-19-jährigen steigt die Führerscheinbesitzquote - mehr als die

Hälfte von ihnen besitzt bereits einen Führerschein.

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

- 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.
- In den mittleren Altersklassen ist sowohl die Mobilitätsquote als auch die Verkehrsmittelwahl zwischen den Erhebungsjahren 2008 und 2017 stabil geblieben.
- Bei den Seniorinnen und Senioren wächst die Automobilität insbesondere in deren höheren Altersgruppen und außerhalb der Großstädte 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 Zentren ihre Mitglieder. So verfügt etwa in München schon jeder fünfte Haushalt über mindestens eine Mitgliedschaft. Die tatsächliche Inanspruchnahme kann dabei aber nicht mithalten. Mehr als ein Viertel der Carsharer greift 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 bestehen bundesweit und sind in ähnlicher Form auch in den aktuellen nationalen Mobilitätshebungen 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.

Weitere Berichterstattung für Bayern folgt

- Der vorliegende Kurzreport für Bayern gibt einen Einblick in die zentralen Bundesland-Ergebnisse der MiD 2017. Die umfassende Stichprobe mit einer tiefen regionalen Untergliederung innerhalb Bayerns ermöglicht jedoch vielfältige weitere Analysen. Diese werden in einem ausführlichen bayrischen Ergebnisbericht vorgestellt, der im Sommer 2019 vorliegen wird.

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

Außer-Haus-Anteile

Im Durchschnitt eines Jahresverlaufs sind 86 Prozent der Bürgerinnen und Bürger Bayerns an einem zufällig ausgewählten Tag außer Haus unterwegs. Dieser Wert fällt an Werktagen mit 87 Prozent geringfügig höher aus, an Samstagen liegt er bei 83 und an Sonntagen bei 75 Prozent. Die Werte haben sich gegenüber der letzten Erhebung im Jahr 2008 etwas verringert. Insgesamt lagen sie zu diesem Zeitpunkt bei 89 Prozent, an Samstagen bei 86 Prozent und Sonntags bei 84 Prozent. Die Rückgänge fallen also am Sonntag 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.

3,2 Wege und etwa 80 Minuten am Tag

Diese Aktivitätsquoten führen zu einer durchschnittlichen täglichen Zahl von 3,2 Wegen, die jede Person in Bayern zurücklegt. Auch dieser Wert ist gegenüber dem Ergebnis von 3,4 im Jahr 2008 etwas gesunken. Vergleichsweise konstant ist dagegen die täglich zurückgelegte Strecke. Sie liegt 2017 bei 39 Kilometern. 2008 betrug sie ebenfalls rund 39 Kilometer, 2002 war sie etwas kürzer mit rund 35 Kilometern. Ähnlich ist es bei der täglichen Unterwegszeit. Sie liegt 2017, wie bereits 2008, bei 78 Minuten. 2002 waren die Bewohnerinnen und Bewohner Bayerns passend zur kürzeren Tagesstrecke rund neun Minuten weniger unterwegs.

Tägliches Verkehrsaufkommen in Bayern

Hochgerechnet führen diese Werte zu einem täglichen Verkehrsaufkommen in Bayern von rund 40 Mio. Wegen und 506 Mio. Personenkilometern. Das Aufkommen ist im Zeitvergleich trotz der etwas geringeren täglichen Wegezahl stabil. Die Summe der Personenkilometer ist, auch aufgrund des leichten Bevölkerungswachstum von 12,2 auf 12,8 Mio. Personen, von 2002 bis 2017 um rund 70 Mio. gestiegen.

Wie in einem der folgenden Kapitel dieses Kurzreports gezeigt wird, unterscheiden sich die Mobilitätskennwerte 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 Ballungsräumen führen dort 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 großstädtischen Räume entspannt sich die Nachfragesituation eher.

Dieser Kurzreport differenziert die MID-Zahlen nach den sieben Regierungsbezirken Bayerns. Eine ergänzende Raumaufteilung nach Kreistypen und ihre Ergebnisse wird der ausführliche MiD-Bericht zum Bundesland Bayern enthalten. Zudem wird darin vertiefend auf Ergebnisse einzelner Landkreise eingegangen.

Hinweise zum Zeitvergleich

Die MiD 2017 soll auch einen Zeitvergleich mit den vorangegangenen Erhebungen ermöglichen. Für Bayern werden dazu die Ergebnisse der jeweils vom Bundesverkehrsministerium finanzierten Basisstichproben für Bayern herangezogen. Um die aktuellen Ergebnisse zuverlässig mit denen der Erhebungen 2002 und 2008 vergleichen zu können, wurden diese Werte entsprechend der seit 2011 vorliegenden Zensuskorrektur neu ermittelt. Ebenso wurden in der MiD 2017 neu entwickelte Plausibilisierung bei der Wegeauswertung angewendet. Weitere Informationen zur harmonisierten Zeitreihe werden im MiD Zeitreihenbericht ab Sommer 2019 bereitgestellt.

Bei den Zeitvergleichen ist zu beachten, dass die Ergebnisse für 2002 und 2008 lediglich auf den vergleichsweise kleinen Anteilen der Basisstichprobe innerhalb Bayerns beruhen. Aufgrund des geringeren Stichprobenumfangs können die früheren Ergebnisse nicht in der gleichen Auswertungstiefe differenziert werden, sie die Ergebnisse der MiD 2017.

Allgemeine Kennwerte und Verkehrsaufkommen nach regionalstatistischem Raumtyp in Bayern

	2002	2008	2017	
Bevölkerung	12,2	12,4	12,8	<i>Anzahl in Mio.</i>
Anteil mobiler Personen alle Tage	86	89	86	%
Anteil mobiler Personen werktags	89	91	87	%
Anteil mobiler Personen Samstag	79	86	83	%
Anteil mobiler Personen Sonntag	79	84	75	%
Wege pro Person und Tag	3,3	3,4	3,2	<i>Anzahl</i>
Tagesstrecke pro Person und Tag	35	39	39	<i>km</i>
Unterwegszeit pro Person (ohne Wirtschaftsverkehr)	1:09	1:18	1:18	<i>h:min</i>
Verkehrsaufkommen (Wege) pro Tag	40	42	40	<i>Anzahl in Mio. (rd.)</i>
Oberbayern	*	*	14,5	<i>Anzahl in Mio.</i>
Niederbayern	*	*	3,0	<i>Anzahl in Mio.</i>
Oberpfalz	*	*	3,3	<i>Anzahl in Mio.</i>
Oberfranken	*	*	2,7	<i>Anzahl in Mio.</i>
Mittelfranken	*	*	5,9	<i>Anzahl in Mio.</i>
Unterfranken	*	*	5,4	<i>Anzahl in Mio.</i>
Schwaben	*	*	5,6	<i>Anzahl in Mio.</i>
Verkehrsleistung (Personenkilometer) pro Tag	435	493	506	<i>in Mio. (rd.)</i>
Oberbayern	*	*	189	<i>in Mio.</i>
Niederbayern	*	*	38,4	<i>in Mio.</i>
Oberpfalz	*	*	44,4	<i>in Mio.</i>
Oberfranken	*	*	33,4	<i>in Mio.</i>
Mittelfranken	*	*	70,1	<i>in Mio.</i>
Unterfranken	*	*	62	<i>in Mio.</i>
Schwaben	*	*	68,5	<i>in Mio.</i>

* Werte liegen nur für 2017 vor.

Regierungsbezirke und ausgewählte Städte in Bayern



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 bundesweit bei etwa 41 Mio. 2002 wurden etwa zwei Mio. und 2008 etwa eine Mio. Haushalte weniger verzeichnet. Die Zahl der Haushalte steigt aber bei gleichzeitig leicht sinkender durchschnittlicher Haushaltsgröße. Diese beträgt aktuell etwa zwei Personen pro Haushalt.

In den privaten Haushalten Deutschlands sind 2017 gut 43 Mio. Pkw verfügbar, bei einem verzeichneten Gesamtbestand von etwa 46 Mio. Autos, die jedoch nicht alle in Privathaushalten zur Verfügung stehen. Dieser Bestand hat in den letzten Jahren weiter 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 bundesweit mehr als ein privat verfügbarer Pkw auf jeden Haushalt. Diese Trends gelten auch für Bayern - mit aktuell 6,4 Mio. Haushalten und etwa 7,1 Mio. (auch) privat genutzten Pkw. Trotzdem besitzt in Bayern knapp jeder fünfte Haushalt kein Auto. Auch die Mehrfachausstattung bleibt über den Zeitverlauf stabil.

2017 verfügt in Bayern trotz der sinkenden Haushaltsgröße mehr als jeder vierte Haushalt über zwei oder mehr Autos. Dieses Ausstattungsniveau wird nur im Regierungsbezirk Oberbayern unterschritten, wo nur jeder fünfte Haushalt mehr als ein Auto besitzt. Dieses Ergebnis ist geprägt durch die Metropole München, welche zum Regierungsbezirk Oberbayern gehört. So besitzen in der Landeshauptstadt mehr als vier von zehn Haushalten kein Auto. In den ländlich geprägten Regierungsbezirken wie Niederbayern und Oberpfalz zählt dagegen ein Auto im Haushalt weiterhin zur Grundversorgung. In diesen beiden Bezirken verfügen rund 90 Prozent der Haushalte über mindestens einen Pkw. Rund ein Drittel können sogar auf zwei oder mehr Autos zugreifen.

Die Resultate zeigen jedoch auch, dass der Autobesitz deutlich von der ökonomischen Situation eines Haushalts abhängt. In der untersten von insgesamt fünf Statusgruppen verfügt fast die Hälfte der Haushalte über kein eigens Auto, bei niedrigem Status ist dies

in rund einem Drittel der Haushalte der Fall. Anders dagegen in den beiden statushöchsten Klassen, wo nur jeder zehnte Haushalt autofrei ist. Dort liegt zudem die Mehrfachausstattung auf einem deutlich höheren Niveau.

Vier von fünf Personen in Bayern mit Fahrradbesitz

Auch die Zahl der in Bayern verfügbaren Fahrräder ermittelt die MiD. Seit 2017 kann dabei zwischen „herkömmlichen“ und Elektro-Fahrrädern unterschieden werden. 80 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner in Bayern nennen zumindest ein fahrbereites Rad ihr Eigen. Dementsprechend verfügt jede bzw. jeder Fünfte nicht über ein fahrtüchtiges Fahrrad. Bei rund sechs Prozent der Personen gehört dazu sogar mindestens ein Elektrofahrrad. Dieser Wert fällt bei Personen mit hohem ökonomischem Status noch größer aus. Bei den Regierungsbezirken liegt die Fahrradbesitzquote nur in Mittelfranken unter 75 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner.

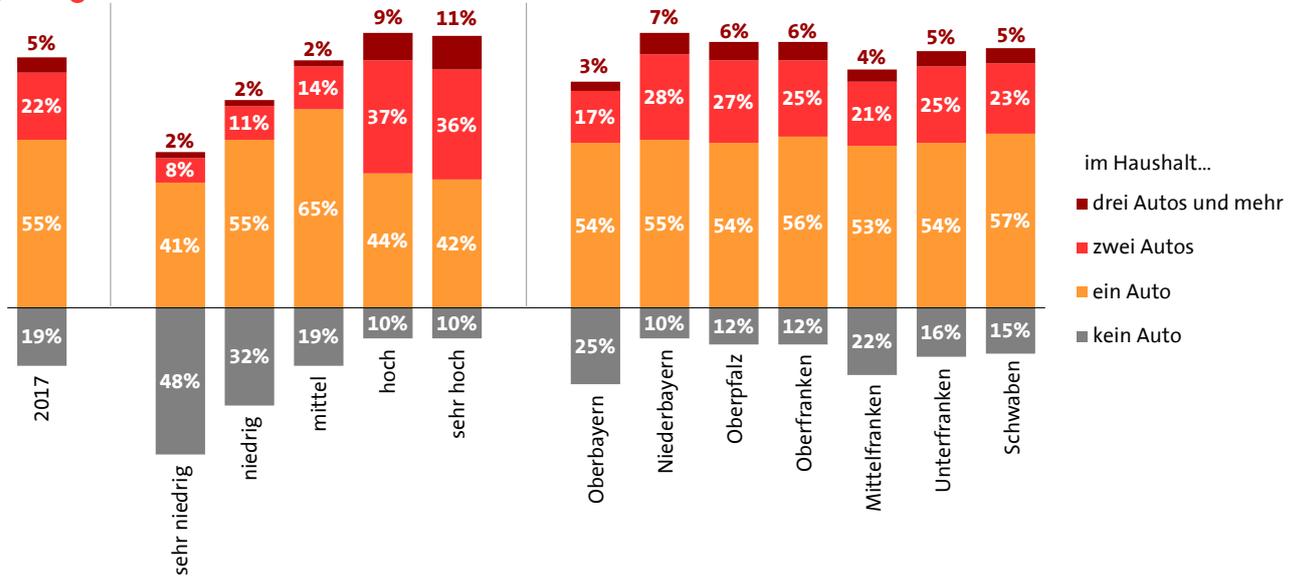
ÖPNV-Zugang

In der Befragung wurden alle Personen in einem Alter ab 14 Jahren nach der üblicherweise genutzten Fahrkarte gefragt. Dabei geben in Bayern 26 Prozent an, Busse und Bahnen gar nicht in Anspruch zu nehmen. Weitere 53 Prozent entscheiden sich in der Regel für eine Einzel- oder Streifenkarte. Es verbleiben 21 Prozent, die in irgendeiner Form eine Zeitkarte, wie Semesterticket oder Monatskarte besitzen. Sie verfügen damit zumindest hinsichtlich der Tickethürde über einen einfachen Zugang zum ÖV.

Das folgende Kapitel betrachtet neben den klassischen Verkehrsmitteln und ihrem Anteil am Verkehrsgeschehen auch die ausschließlich zu Fuß bewältigten Wege. Das Zufußgehen stellt eine oft unterschätzte Option dar. Obwohl dieser Anteil sinkt, wird in Bayern immer noch jeder fünfte Weg nur zu Fuß zurückgelegt.

Haushalte

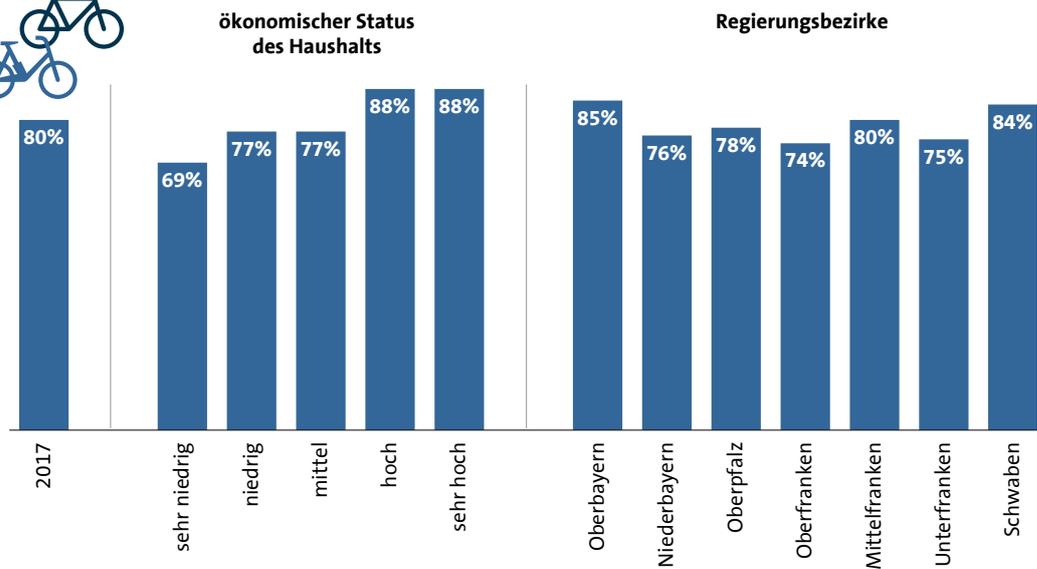
Autobesitz



ggf. von 100% abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

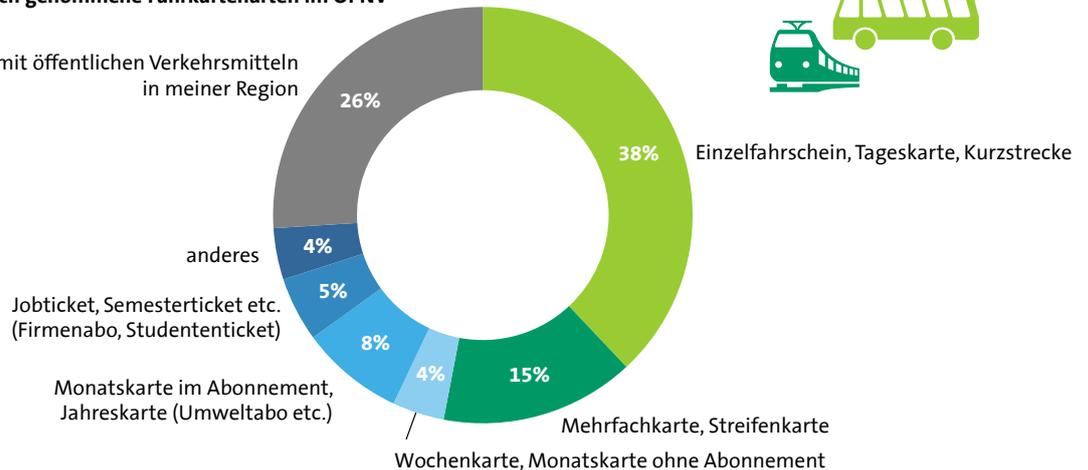
Personen ab 14 Jahren

Besitz von Fahrrädern/Elektrofahrrädern/Pedelecs



Üblicherweise in Anspruch genommene Fahrkartenarten im ÖPNV

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 bayernweiten Querschnitt 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 45 Prozent MIV-Fahrer und 14 Prozent Mitfahrer. Zuwächse 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 bayrische Fahrradanteil steigt von 8 Prozent im Jahr 2002 auf 11 Prozent in 2008 und 2017. Der ÖV-Anteil wächst leicht von 9 Prozent in 2002 und 2008 auf jetzt 11 Prozent. Der Anteil der ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wege reduziert sich von 24 Prozent in der Erhebung von 2008 auf aktuell 20 Prozent und ist damit in etwa auf dem Niveau von 2002 (21 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 56 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 und den Fußwegen mit Kilometeranteilen von rund 4 bzw. 3 Prozent.

Absolute Werte als wichtige Betrachtungsgröße

Diese prozentuale Betrachtung lässt sich durch hochgerechnete absolute Werte erweitern. Da sich – wie bereits gezeigt wurde – die Anzahl der Wege pro

Person und Tag insgesamt etwas verringert, stellt dies eine wichtige Ergänzung dar. Von der gemessenen täglichen Verkehrsleistung in Bayern von insgesamt etwa 506 Mio. Personenkilometern entfallen über 383 Mio. auf den MIV. Dieser Wert ist nur geringfügig höher als 2008, wobei jedoch eine Verschiebung von dem MIV-Mitfahrern hin zu den MIV-Fahrern stattgefunden hat.

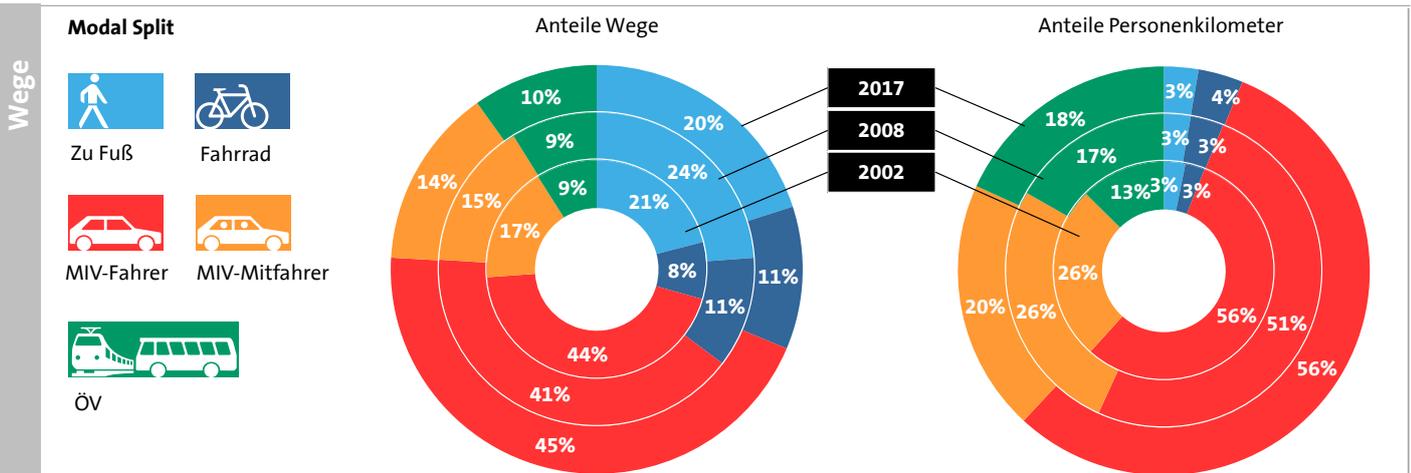
Dieses Resultat einer steigenden absoluten Verkehrsleistung gilt in wesentlich deutlicherem Umfang für den ÖPNV. Seine Werte steigen von 54,5 Mio. täglich zurückgelegten Kilometern im Jahr 2002 über 82,4 Mio in 2008 auf nun 92,1 Mio. Dieses deutliche Plus entsteht aus dem doppelten Effekt eines höheren Wegeanteils und einer im Mittel 2017 etwas längeren Einzelentfernung der mit Bussen und Bahnen gefahrenen Wege.

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 Regierungsbezirken Bayerns. Bei den dargestellten Ergebnissen des Modal Split zeigen sich zum Teil deutliche Unterschiede zwischen den Regierungsbezirken.

Im Bundeslandvergleich weisen vor allem die Stadtstaaten Hamburg, Bremen und Berlin höhere Radverkehrs- und ÖV-Anteile auf als Bayern. Damit einhergehend gilt dies auch für den Regierungsbezirk Oberbayern mit der Metropole München. Im ländlichen Niederbayern dominiert der MIV mit einem Anteil von rund 70 Prozent an allen Wegen am deutlichsten.



Modal Split in Bayern (hochgerechnet)

ggf. von 100% abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

	Wege in Mio. pro Tag			Personenkilometer in Mio. pro Tag			Wegelänge in km 2017	
	2002	2008	2017	2002	2008	2017	Mittelwert	Median*
Zu Fuß	8,5	10,1	8,1	13,7	13,4	13,7	1,7	1,0
Fahrrad	3,4	4,8	4,6	12,6	16,6	17,8	3,9	2,0
MIV-Fahrer	17,9	17,2	18,0	242,0	250,0	282,0	15,6	6,7
MIV-Mitfahrer	7,0	6,4	5,7	112,0	130,0	101,0	17,5	5,7
ÖV	3,6	3,7	4,0	54,5	82,4	92,1	23,1	8,1

*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 in den Bundesländern und nach Regierungsbezirken in Bayern

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%
Regierungsbezirke in Bayern					
Oberbayern	20%	14%	39%	13%	14%
Niederbayern	16%	7%	54%	16%	7%
Oberpfalz	18%	8%	53%	15%	6%
Oberfranken	20%	7%	52%	15%	7%
Mittelfranken	22%	12%	41%	13%	11%
Unterfranken	22%	8%	48%	15%	7%
Schwaben	20%	13%	47%	15%	6%

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 bzw. 17 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 gegebenen Auskünfte zu einer leicht rückläufigen üblichen Autonutzung, während die Inanspruchnahme von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr steigt. Der Anteil der Personen, die regelmäßig auf einem Autositz Platz nehmen liegt bei gut vier Fünftel der Befragten im Alter ab 17 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 zum Rad greifen. Beide Verkehrsmittel gewinnen also Nutzer, die zumindest gelegentlich auf diese Art unterwegs sind.

Die „neuen“ Verkehrsmittel liegen noch auf einem niedrigen Niveau. Zu den zumindest monatlichen Carsharing-Nutzern – nicht zu verwechseln mit den Carsharing-Mitgliedern, dazu im nächsten Kapitel dieses Berichts mehr – sind in Bayern etwa 2 Prozent der hier einbezogenen Befragten ab 17 Jahre zu rechnen. Bezogen auf ein geteiltes Fahrrad ist diese Gruppe noch einmal deutlich kleiner. Selbst die Nutzer geben an, seltener als monatlich darauf zurückzugreifen. Sie erreicht eine Größenordnung von 3 Prozent an Nutzern – wobei an dieser Stelle ausdrücklich nach der Alltags- und nicht nach einer Freizeitnutzung wie etwa im Urlaub gefragt wurde.

Eine keineswegs neue, aber doch oft unterschätzte Option ist die des Zufußgehens. Hier zeigen die Ergebnisse, dass gut vier von zehn bayrischen

Bürgerinnen oder Bürgern (fast) täglich zumindest einzelne ihrer Wege auf diese Weise absolvieren.

Die beiden dargestellten Fernverkehrsangebote, Bahn und Fernbus, weisen unterschiedliche Nutzerquoten auf. Im Fernverkehr der Bahn bei einer Entfernung ab 100 Kilometern ergibt sich in Bayern ein Nicht-Nutzer-Anteil von rund zwei Drittel der Befragten. Bei den Fernbussen liegt dieser bei neun von zehn und auch der Anteil der Personen, die dieses Angebot mindestens monatlich nutzen ist deutlich geringer als beim Fernverkehr der Bahn.

Hohe Pkw-Orientierung ist in den meisten Regierungsbezirken die Regel

Die Angaben zu den einzelnen Verkehrsmitteln können miteinander verknüpft betrachtet werden. Dazu wird die übliche Verkehrsmittelnutzung im Laufe einer Woche herangezogen. So lässt sich die Bevölkerung in drei Kategorien einteilen: In Personen, die kein Verkehrsmittel regelmäßig nutzen, in monomodale Personen, die ein Verkehrsmittel regelmäßig nutzen und in multimodale Personen, die mindestens zwei Verkehrsmittel in einer üblichen Woche verwenden.

Den größten Anteil haben in Bayern die monomodalen Autonutzerinnen und Autonutzer mit einem Anteil von 44 Prozent. Verkehrsmittelkombinationen mit dem Auto nutzt rund ein weiteres Drittel der Bevölkerung sodass insgesamt 79 Prozent im üblichen Wochenverlauf ein Auto nutzen.

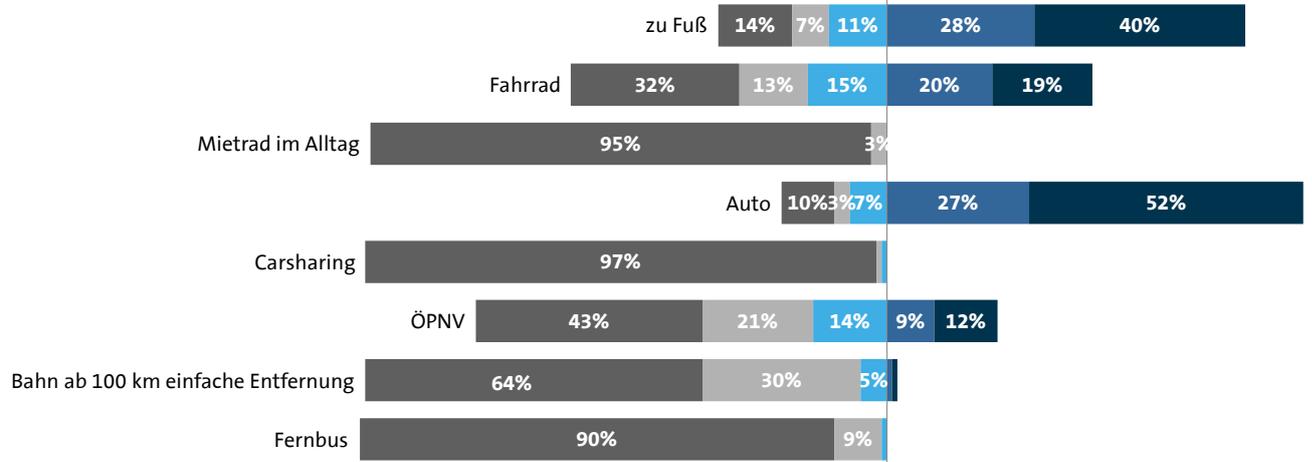
Zwei von fünf Personen in Bayern gehören zu der Gruppe der Multimodalen. Dabei kombinieren sie am häufigsten das Auto mit dem Fahrrad, gefolgt von Auto und ÖV. Nur 5 Prozent der Bevölkerung nutzen kein Verkehrsmittel im üblichen Wochenverlauf.

Differenziert man das Nutzungsverhalten nach Regierungsbezirken ergibt sich ein Bild, was sich bereits bei der Betrachtung des Modal Splits angedeutet hat. So sind in Niederbayern, Oberpfalz, Oberfranken und Unterfranken jeweils über die Hälfte der Personen monomodal Autofahrer.

Personen ab 14 Jahren

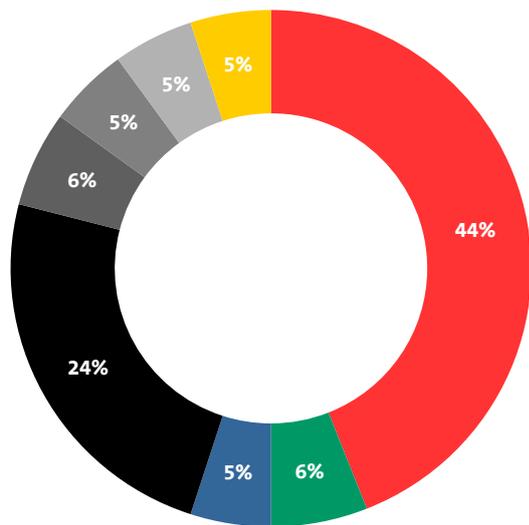
Häufigkeit der üblichen Verkehrsmittelnutzung

■ nie bzw. fast nie ■ seltener als monatlich ■ an 1-3 Tagen pro Monat ■ an 1-3 Tagen pro Woche ■ täglich bzw. fast täglich



ggf. von 100% abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

Kombination verschiedener Verkehrsmittel im üblichen Wochenverlauf



Spalten-%, ggf. von 100% abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

			Regierungsbezirke						
			Oberbayern	Niederbayern	Oberpfalz	Oberfranken	Mittelfranken	Unterfranken	Schwaben
Monomodal	Autofahrer	nutzen täglich oder wöchentlich den Pkw, andere Angebote seltener	33%	58%	58%	61%	41%	52%	46%
	ÖV-Nutzer	nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener	9%	2%	3%	2%	8%	4%	3%
	Fahrradfahrer	nutzen das Fahrrad täglich oder wöchentlich und alle übrigen Verkehrsmittel seltener	6%	4%	4%	2%	7%	4%	6%
Multimodal	Auto, Rad	nutzen Auto und Fahrrad täglich oder wöchentlich	24%	22%	21%	19%	24%	22%	31%
	Auto, ÖV	nutzen Auto und ÖPNV täglich oder wöchentlich	8%	5%	4%	4%	7%	7%	4%
	Rad, ÖV	nutzen Fahrrad und ÖPNV täglich oder wöchentlich	8%	1%	2%	2%	5%	2%	2%
	Rad, Auto, ÖV	nutzen sowohl Auto wie Fahrrad und ÖPNV mindestens wöchentlich	8%	3%	2%	2%	4%	3%	3%
	keine Nutzung von Rad, Auto, ÖV	nutzen weder Auto und Fahrrad noch ÖPNV mindestens wöchentlich	4%	5%	6%	7%	5%	6%	5%

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 bayrischen 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 dadurch entstehenden 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 in Bayern bereits 5 Prozent der 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 4:1 auf Haushalte mit nur einer und solche mit mehreren Mitgliedschaften. Immerhin ein Fünftel der Carsharing-Haushalte greift also bereits heute auf mehrere Anbieter zu.

Von den Mitgliedshaushalten besitzt über die Hälfte zusätzlich mindestens 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 wird. Mehr als 90 Prozent der bayrischen 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 mangels Angebot – erreicht die Durchdringung in München bereits 21 Prozent, in Nürnberg immerhin noch fünf Prozent.

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

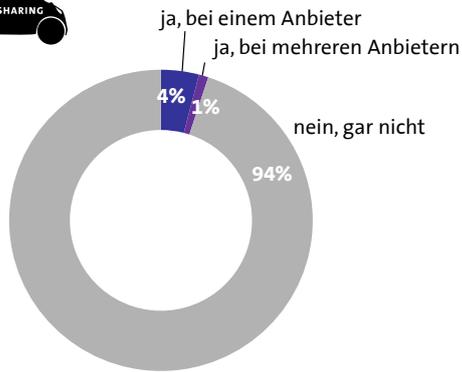
Diesem beachtlichen Wert steht jedoch eine verhältnismäßig geringe tatsächliche Inanspruchnahme gegenüber. Personen mit nur einer Carsharing-Mitgliedschaft nehmen ein solches Fahrzeug zu fast einem Drittel so gut wie nie in Anspruch, sind also nur Mitglied. Unter den Personen mit mehreren Mitgliedschaften beträgt dieser Anteil auch noch rund ein Zehntel. Nur eine Minderheit von 3 Prozent aller bayrischen Carsharing-Mitglieder nutzt ein geteiltes Auto wöchentlich, weitere 25 Prozent tun dies monatlich. Das Carsharing-Angebot dient eher als eine Mobilitätsoption, während der individuelle Mobilitätsalltag überwiegend ohne Pkw funktioniert. Das führt zu einem sehr geringen Anteil der Carsharing-Flotte an der täglichen Verkehrsleistung. Auch diesen Zusammenhängen und einer möglichen Bewertung werden die weiteren MiD-Auswertung im Detail nachgehen.

Auf dem gemieteten Fahrradsattel

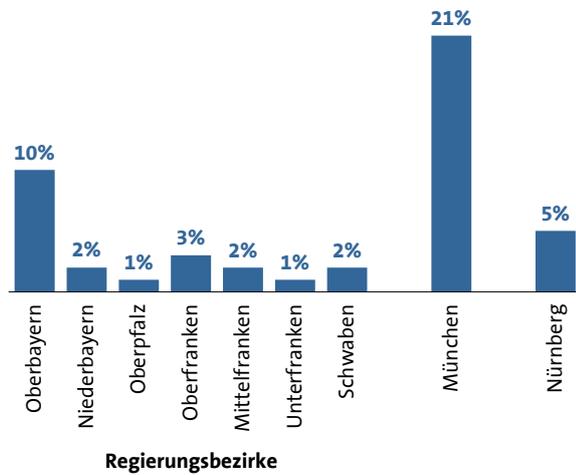
Gleichfalls wird die Leihradnutzung in den noch zu erstellenden Auswertungen genauer unter die Lupe genommen. Zum jetzigen Zeitpunkt sei nur darauf verwiesen, dass auch dies aus Nachfragesicht ein gelegentliches Geschäft ist, das vor allem, auch auf Grund des Angebots, in den Großstädten Kunden erreicht. Bayernweit nutzen 3 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren zumindest gelegentlich ein Leihrad während in München 11 Prozent der Bewohner zu den Angebotsnutzern zählen. Tatsächlich genutzt wird es aber seltener als monatlich. Eine Ausnahme bilden die Altersgruppen zwischen 18 und 39 Jahren. Dort werden die Angebote etwas häufiger genutzt, erreichen aber ebenfalls nur Anteile von 1 bis 2 Prozent bei einer mindestens monatlichen Nutzung.

Haushalte

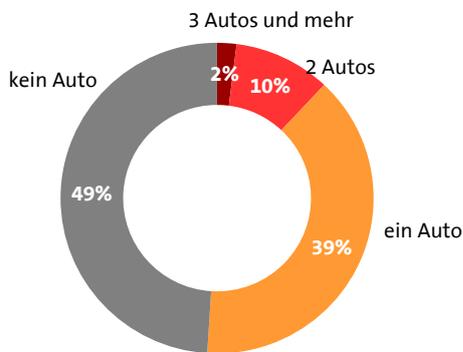
Carsharing-Mitgliedschaft



Anteil Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft (bei einem oder mehreren Anbietern)



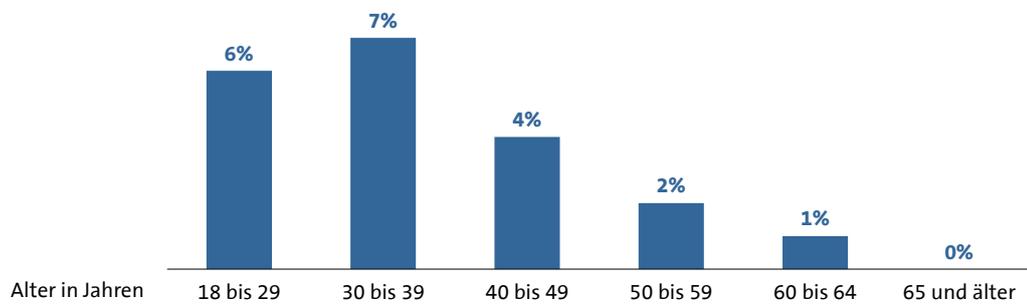
Autobesitz in Carsharing-Haushalten



an 100% Fehlende: keine Angabe

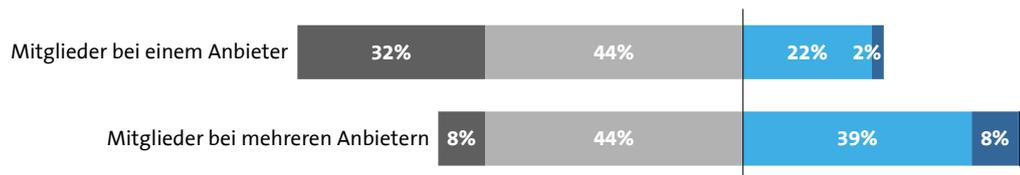
Personen ab 17 Jahren

Anteil der Carsharing-Mitglieder nach Alter (bei einem oder mehreren Anbietern)



Häufigkeit der Inanspruchnahme eines Carsharing-Fahrzeugs durch einzelne Kunden

■ nie bzw. fast nie ■ seltener als monatlich ■ an 1-3 Tagen pro Monat ■ an 1-3 Tagen pro Woche ■ täglich bzw. fast täglich



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 beruflich 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 in Bayern auf insgesamt rund 27 Prozent gegenüber knapp 22 Prozent noch 2008 und 2002. In der Summe wachsen so alle beruflich bedingten Wege einschließlich des Ausbildungsverkehrs auf einen Anteil von etwa einem Drittel aller Wege. 2008 lag diese Summe noch deutlich unter der 30-Prozent-Marke. Hintergrund hierfür ist - neben einem Plus beruflich bedingter Wege, etwa im Liefer- und Versorgungsverkehr - ein höheres Beschäftigungsniveau bei im vergleichsweise gleichbleibender Bevölkerungsgröße - mit einem Anstieg von bundesweit 40 Mio. Erwerbstätigen im Jahr 2008 auf etwa 44 Mio. im Jahr 2017.

Prozentual gesehen müssen bei diesen Zugewinnen die übrigen Wegeanlässe im Anteil etwas verlieren. Deutlich ist dies im Sektor „Freizeit“ und „Einkauf“. Der Anteil der Freizeitwege in Bayern reduziert sich von 30 Prozent im Jahr 2008 auf nun unter 28 Prozent. Ebenso geht der Anteil für das Segment „Einkauf“ von 19 auf 15 Prozent zurück, während sich der Anteil der Erledigungswege von 12 auf 14 Prozent vergrößert.

Dies Veränderung findet sich auch bei der Betrachtung der täglichen Personenkilometer wieder. Der

berufliche Anteil steigt hier, Ausbildungswege wiederum eingeschlossen, von 35 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. Die Erhebung stellt über 30 weitere Zweckkategorien zur Verfügung, mit denen der Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr differenziert werden kann.

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 knapp 40 Mio. Wegen in Bayern auf die verschiedenen Tageszeiten und differenziert gleichzeitig nach den vorgestellten Wegezwecken. Für den Berufsverkehr zeigt sich dabei weiterhin die bekannte Morgenspitze. Insgesamt gesehen ergeben sich jedoch für den Nachmittag und frühen Abend die höchsten Aufkommenswerte, wenn beruflich bedingte (Rück-) Wege mit anderen zu dieser Zeit erledigten Anlässen zusammenfallen. Besonders in den Nachmittags- und Abendstunden ist der Anteil der Freizeitwege an allen Wegen am höchsten.

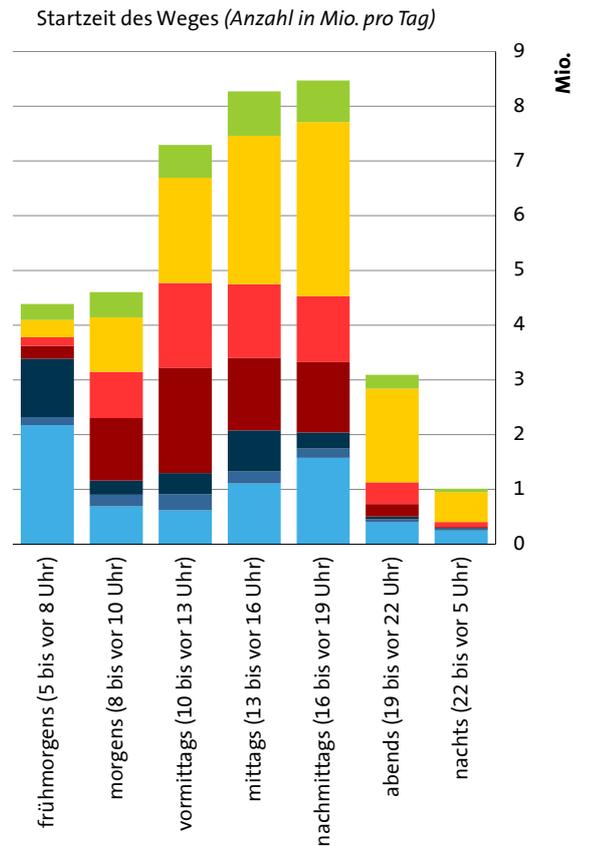
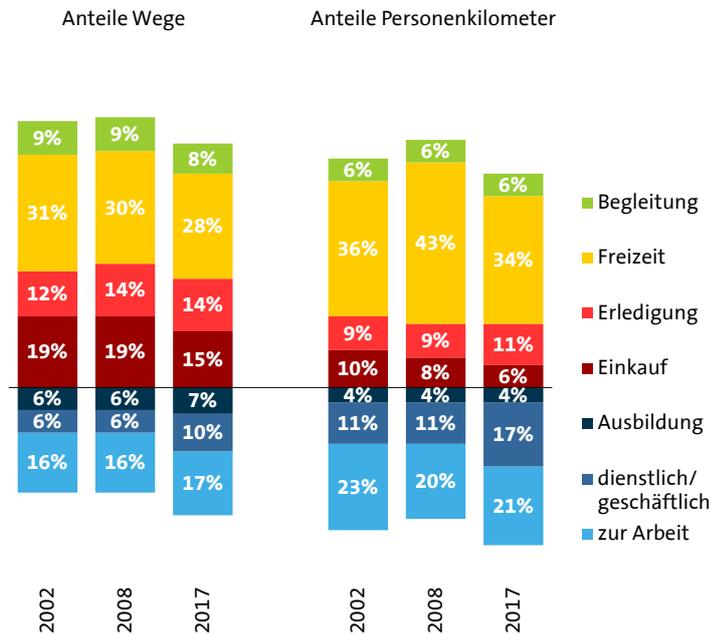
Arbeitswege sind im Schnitt etwa 8 Kilometer lang

Bei der Betrachtung der Wegelängen und -dauern bietet sich neben dem klassischen arithmetischen Mittelwert die Betrachtung des Medians an. Als sogenannter Zentralwert der Verteilung gibt er den Wert an, bei dem die Hälfte der aufsteigend sortierten Angaben liegt. Er ist deutlich weniger durch einzelne extrem große oder kleine Werte beeinflusst als das arithmetische Mittel.

Am längsten dauern Wege zur Arbeit und dienstliche Wege. Diese sind entsprechend auch am weitesten. Für Freizeitwecke legen die Einwohnerinnen und Einwohner Bayerns im Schnitt rund 4 Kilometer zurück mit einer Dauer von 15 Minuten.

Wegezwecke im Jahresvergleich und nach Startzeit des Weges

Wege



ggf. von 100% abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

	Wege in Mio. pro Tag			Personenkilometer in Mio. pro Tag			Wegedauer Bayern in Min. 2017*		Wegelänge Bayern in km 2017	
	2002	2008	2017	2002	2008	2017	Mittelwert	Median**	Mittelwert	Median**
zur Arbeit	6,5	6,6	6,8	101,0	96,8	106,0	26,8	20,0	15,4	7,8
dienstlich	2,6	2,5	4,2	49,1	53,4	85,8	42,9	20,0	20,2	6,3
Ausbildung	2,4	2,7	2,8	18,6	18,6	21,8	22,7	15,0	7,8	2,9
Einkauf	7,6	8,2	6,2	43,2	37,0	32,6	16,9	10,0	5,3	2,1
Erledigung	5,0	6,0	5,6	38,7	45,7	55,8	23,2	15,0	10,0	3,4
Freizeit	12,6	12,8	11,4	157,0	212,0	175,0	34,9	15,0	15,3	3,9
Begleitung	3,6	3,6	3,2	27,5	29,3	28,9	18,4	10,0	8,9	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 7,8 km. Also sind 50 Prozent der berichteten Arbeitswege bis zu 7,8 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.

Online-Shoppern statt Ladenbesuch?

Auf den ersten Blick verhält es sich in Sachen Online-Bestellungen 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 gehören Online-Bestellungen inzwischen zu der Erfahrungswelt von rund 70 Prozent der „geschäftsfähigen“ bayrischen Bevölkerung im Alter ab 14 Jahren und nur drei von zehn sind hier (noch) abstinent. Doch reduzieren die Online-Einkäufer damit nicht unbedingt andere Einkaufswege. Diejenigen, die wöchentlich oder täglich online Waren bestellen, legen etwas weniger Einkaufswege zurück als der Bevölkerungsschnitt, weisen aber eine höhere Grundmobilität auf und sind insgesamt häufig unterwegs. 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.

Online-Bestellungen gehören für Mehrheit dazu

Die Ergebnisse zu Online-Kaufgewohnheiten bestätigen dagegen die naheliegende Annahme, dass diese Praxis eher von jüngeren als von älteren Befragten ausgeübt wird. Ab 64 sinkt der Anteil der Online-Besteller deutlich, insbesondere durch eine erhöhte Anzahl an Personen, die keinen Internetzugang besitzen. Der Anteil der Online-Shopper erreicht mit über 90 Prozent seine höchste Ausprägung bei den 30- bis 39-Jährigen, gefolgt von der Gruppe der 18- bis 29-jährigen.

Zwischen den einzelnen Regierungsbezirken gibt es geringe Schwankungen bei den Anteilen der Nicht-Nutzer. So ist in Oberbayern ihr Anteil mit rund einem Viertel etwas geringer als in Niederbayern, wo 35 Prozent der Menschen (fast) nie online bestellen. In allen Regierungsbezirken machen die Menschen, die

an 1-3 Tage im Monat oder seltener im Internet einkaufen, den größten Anteil aus.

Online-Shopper leben häufiger in Großstädten

Die Betrachtung der Häufigkeit von Online-Bestellungen nach Kreistypen bestätigt eine häufige Vermutung nicht, wonach in dünn besiedelten Gebieten mit entsprechend weniger Einkaufsmöglichkeiten Online-Einkaufsoptionen das eventuell fehlende Angebot vor Ort ergänzt. Vielmehr zeigen die Befragungsergebnisse einen gegenteiligen Effekt. In den kreisfreien Großstädten steigt der Bevölkerungsanteil der zumindest gelegentlichen Online-Besteller auf fast 80 Prozent, während er in den dünn besiedelten ländlichen Kreisen auf 66 Prozent sinkt.

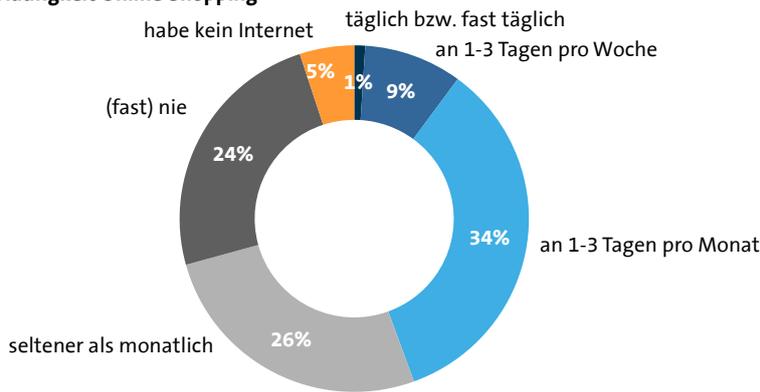
Mittlerweile fest etabliert, aber vielschichtig

Wie etabliert diese Einkaufsmöglichkeit bereits ist, belegt die Unterscheidung danach, welche Waren online geordert werden. Immerhin 7 Prozent der Befragten in Bayern 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 über ein 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

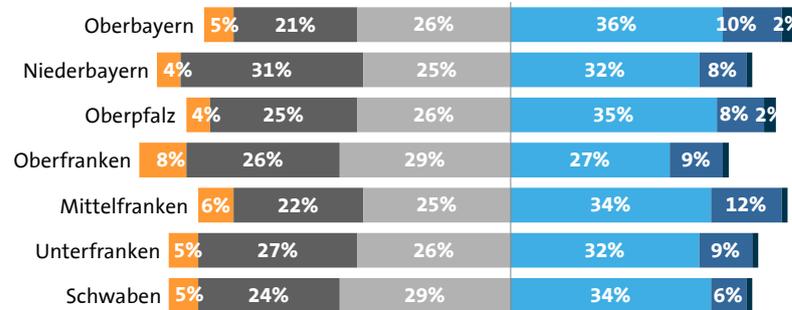
Häufigkeit Online-Shopping



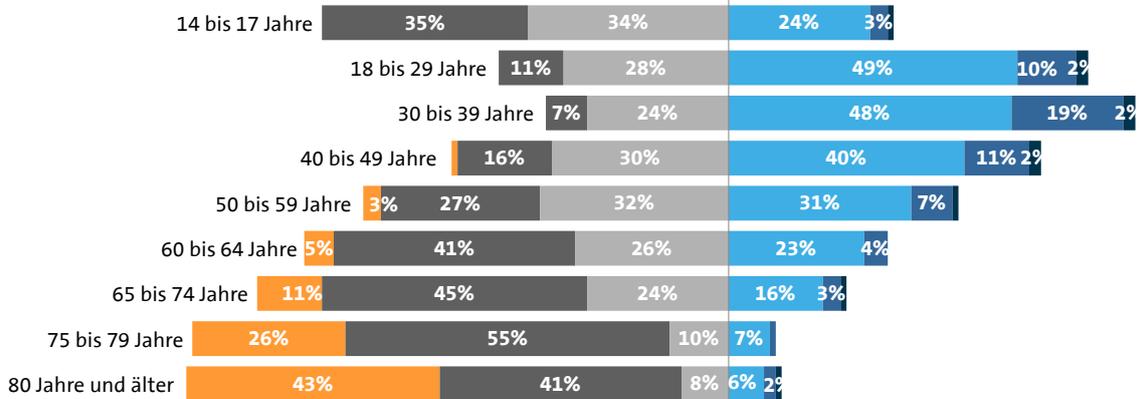
an 100% Fehlende: „keine Angabe“

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

Regierungsbezirke



Altersgruppen



an 100% Fehlende: „keine Angabe“

Unterscheiden sich bestimmte Bevölkerungsgruppen in ihrer Alltagsmobilität?

Unterschiede in drei Dimensionen

Die Analysen der MID-Erhebungen zeigen Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen. Dabei haben sich vor allem Strukturvariablen im Hintergrund als erklärungs-künftig 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. Zu derartigen Merkmalen wird in der Erhebung nur eine kleine und inhaltlich nicht umfassende Menge an Variablen erhoben – wie etwa zur subjektiven Bewertung verschiedener Verkehrsangebote auf die im nächsten Teil eingegangen wird.

Weniger ausschlaggebend sind Merkmale wie etwa das Geschlecht oder die Altersgruppe. Zwar bestehen auch in dieser Hinsicht ganz offensichtliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten, aber andere Merkmale differenzieren das Mobilitätsverhalten deutlich stärker. 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.

Verkehrsmittelwahl von Großstädtern ist vom Umweltverbund geprägt

Die Verkehrsmittelwahl hängt stark vom Verkehrsangebot ab. So wählen Großstädter für 60 Prozent der Wege ein Verkehrsmittel des Umweltverbunds und für 40 Prozent das Auto als Fahrer oder Mitfahrer. Außerhalb der Großstädte dreht sich dieses Verhältnis um und in den städtischen Kreisen werden nur noch 38 Prozent der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt. In den dünn besiedelten ländlichen Kreisen sinkt

dieser Anteil auf 33 Prozent und das Auto dominiert die Verkehrsmittelwahl deutlich.

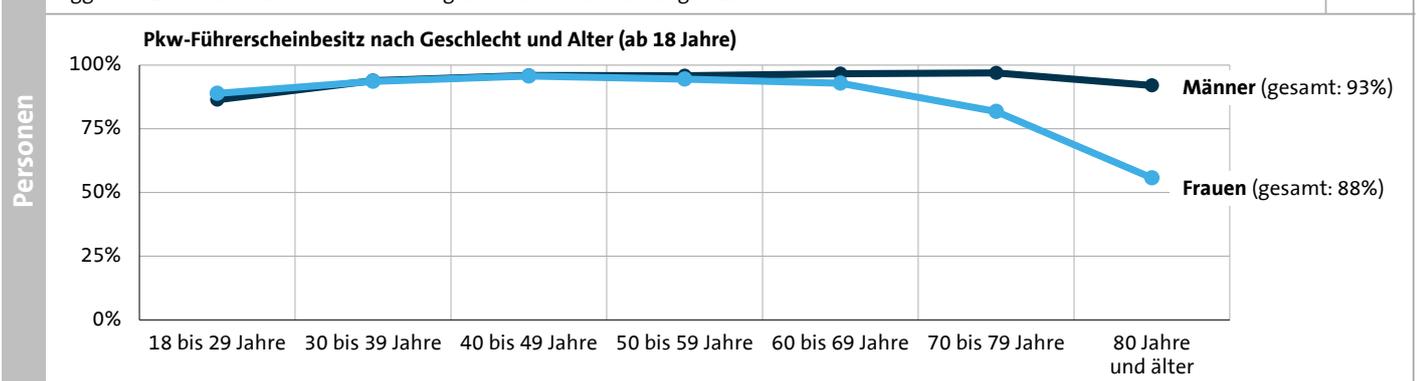
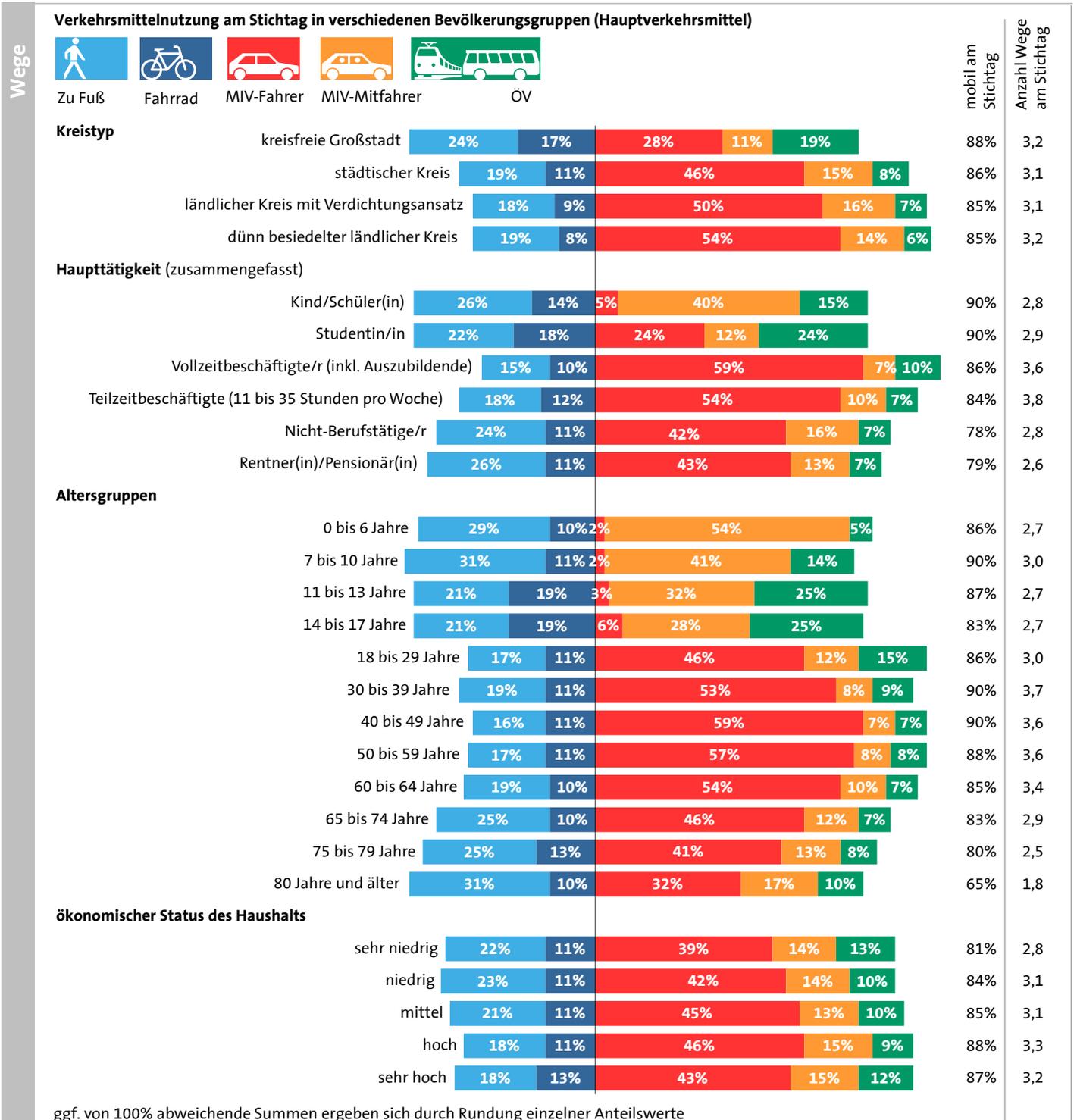
Berufstätige sind häufiger mit dem Auto unterwegs

Die in der MiD erfasste Haupttätigkeit gibt einen Anhaltspunkt für die individuelle Lebensphase. Die Ergebnisse differenzieren sich deutlich entlang dieser Phasen. So ist der Anteil der MIV-Wege bei den Voll- und Teilzeitbeschäftigten deutlich höher als bei den Nicht-Berufstätigen. Insbesondere sind die nicht-berufstätigen Einwohnerinnen und Einwohner Bayerns weniger mobil und legen weniger Wege zurück, als die Voll- und Teilzeitbeschäftigten. In der Gruppe der Studierende wird lediglich etwas mehr als jeder dritte Weg mit dem Auto absolviert. Die Altersklasse der 18 bis 29-jährigen, zu denen Studierende oftmals gehören, weist mit 58 Prozent hingegen einen deutlich höheren Auto-Anteil auf.

Bei Betrachtung der Altersgruppen fällt auf, dass ab der Volljährigkeit und damit der Möglichkeit selbst Auto zu fahren, der Anteil der zurückgelegten Wege als MIV-Fahrer am höchsten ist. Zwischen 30 und 64 Jahren legen die Menschen in Bayern über die Hälfte ihrer Wege als MIV-Fahrer zurück. Den höchsten Anteil am Umweltverbund, also Wegen mit Fahrrad, ÖV oder zu Fuß, weisen die 11- bis 17-jährigen auf. Im höherem Alter steigt der Anteil der Wege, die zu Fuß absolviert werden.

Mobilitätsniveau und ökonomischer Status

Bereits erwähnt wurde die geringere Mobilitätsquote bei Personen mit niedrigem ökonomischem Status. Auch im Hinblick auf die Verkehrsmittelnutzung weisen die verschiedenen Statusklassen, auch aufgrund der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, Unterschiede auf. So ist der Anteil der Wege, die als MIV-Fahrerin bzw. als MIV-Fahrer zurückgelegt werden, in Haushalten mit sehr niedrigem ökonomischen Status am geringsten, was in Anbetracht der vorgestellten niedrigeren Autobesitzquote nicht überraschend ist. Dafür legen Personen aus diesen Haushalten mehr Wege mit dem ÖV zurück. Mit steigendem ökonomischem Status steigt der MIV-Anteil an allen Wegen, während der Anteil der Fußwege sinkt.



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. 72 Prozent der bayrischen Befragten ab 17 Jahren sind mit den Bedingungen sehr zufrieden oder zufrieden. Nach Regierungsbezirken aufgeteilt bewerten in sechs von sieben Bezirken über drei Viertel der Befragten die Verkehrssituation für das Auto als „sehr gut“ oder „gut“. Nur in Oberbayern liegt dieser Wert unter dem bayrischen Durchschnitt mit 63 Prozent.

Das Fahrrad liegt mit im Schnitt 63 Prozent sehr guten und guten Bewertungen dahinter. Hier sind die Bewertungen über die einzelnen Bezirke vergleichbar, nur Niederbayern und Oberfranken haben einen Anteil von unter 60 Prozent an mindestens „guten“ Bewertungen.

Mit den insgesamt kritischsten Bewertungen muss sich der öffentliche Nahverkehr abfinden. Insgesamt wird er in Bayern nur von 42 Prozent der Befragten als „sehr gut“ oder „gut“ eingestuft. Mehr als die Hälfte der Befragten greift hier dagegen zu einer Bewertungsstufe von „befriedigend“ oder schlechter. Nur in Oberbayern überschreitet sein (sehr) guter Bewertungsanteil die 50-Prozent-Marke. In allen übrigen Bezirken besteht in der Regel mehr oder weniger deutlicher Verbesserungsbedarf.

Nicht vergessen werden soll auch hier die Bewertung des „Fußverkehrs“. Immerhin wird in Bayern jeder fünfte Weg ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Probleme sieht nur eine Minderheit der Befragten und vier von fünf greifen zu einer Bewertung von „sehr gut“ oder „gut“. Sie fällt, abgesehen von Niederbayern und Oberfranken 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 bayrischen Bürgerinnen und Bürger stimmen in diesem Fall der Aussage „Ich fahre im Alltag gerne Auto“ 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 nicht beeinträchtigen.

Das Fahrrad findet sich mit im Schnitt 54 Prozent Zustimmung auf dem zweiten Platz wieder – mit den höchsten Werten bei den Jungen und der größten Zurückhaltung bei den Seniorinnen und Senioren. Diese Zurückhaltung gilt altersbedingt ebenso für das Gehen zu Fuß. Gleichwohl urteilt auch hier eine große Mehrheit wohlwollend, ähnlich wie bei der entsprechenden Zufriedenheit.

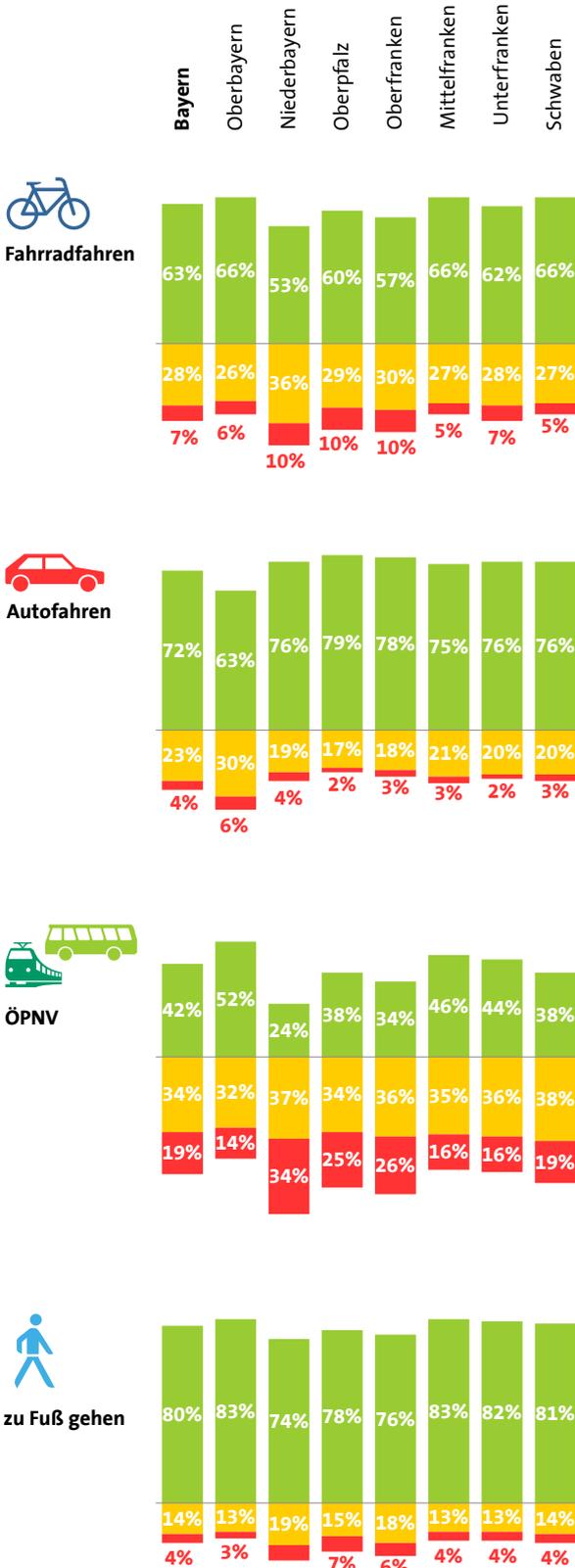
Gleichfalls einig – allerdings mit umgekehrten Vorzeichen – sind sich alle Altersgruppen in ihrer Zurückhaltung gegenüber dem ÖPNV. Insgesamt gibt in Bayern nur ein gutes Drittel an, gerne Bus oder Bahn zu fahren. Diese Zustimmung erreicht bei den unter 30-Jährigen die höchste Ausprägung. Dort kann sie ähnlich wie bei den älteren Seniorinnen und Senioren die 40-Prozent-Schwelle oder mehr überschreiten. Gefragt nach Bus und Bahn urteilen jedoch vor allem die mittleren Altersgruppen sehr zurückhaltend. Weniger als 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

■ sehr gut/gut ■ befriedigend/ausreichend ■ mangelhaft/ungenügend

Regierungsbezirke

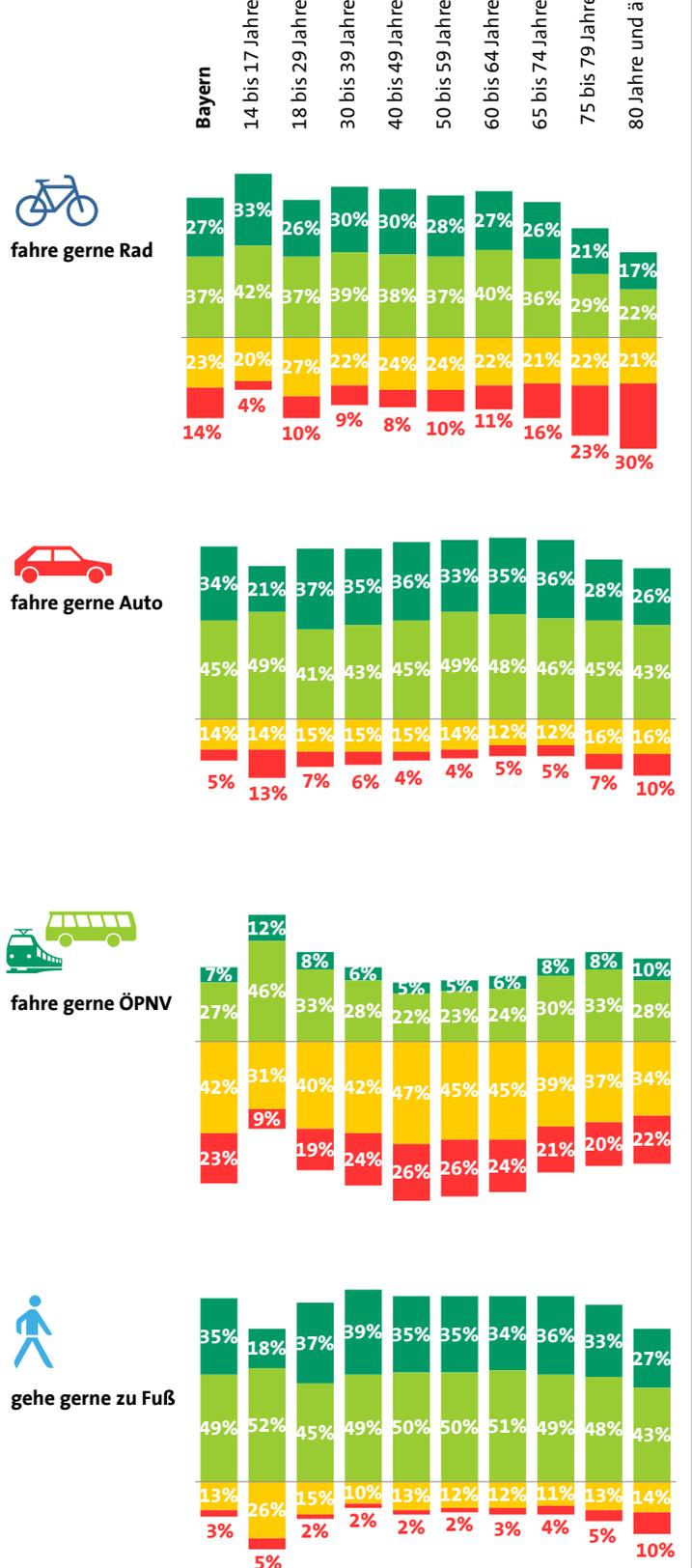


an 100 % Fehlende: kann ich nicht beurteilen

Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag nach Altersgruppen

■ stimme voll und ganz zu ■ stimme zu ■ stimme nicht zu ■ stimme überhaupt nicht zu

Altersgruppen



an 100 % Fehlende: kann ich nicht beurteilen

Wie sind die Ergebnisse zu bewerten?

Das Auto dominiert weiterhin

Die vorgestellten Ergebnisse der MiD 2017 für Bayern zeigen, dass das Auto den Verkehrsalltag 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 zeigt ihre Wirkung.

Trotz dieser unveränderten Dominanz belegen die Ergebnisse Veränderungen. Dies gilt für die leichten Zugewinne des öffentlichen Verkehrs, aber auch für 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 zeigt eine große Spannbreite in der Alltagsmobilität. Bezogen auf den dabei oft verwendeten Modal Split – also die prozentuale Verteilung der Verkehrsmittel einschließlich des Fußverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen – zeigt sich dabei im bundesweiten 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 und der gelebten Fahrradkultur vor Ort. Dort, wo ein gutes Radverkehrsangebot besteht, wird es 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 erreichen inzwischen vor allem im Ballungsraum München eine deutliche Durchdringung. Aber noch wirken sie eher als Option und vielleicht auch bewusstseins-schärfend im Sinne einer entstehenden neuen Mobilitätskultur. Ihr in Wegen gemessener absoluter Beitrag zu einem umweltverträglichen Verkehr ist gegenwärtig sehr klein. Dies gilt für die Stadt München und noch viel ausgeprägter für alle anderen Regionen Bayerns.

Anders wirkt eine mit Erleichterungen verbundene technische Entwicklung wie das Pedelec. Sein Anteil am Radverkehr ist in kurzer Zeit zu einer signifikanten Größe geworden - vor allem außerhalb der Großstädte. Noch wichtiger werden jedoch quantitative und qualitative Angebotsverbesserungen im öffentlichen Nahverkehr sein, wenn die Dominanz des Autos weiter reduziert werden soll. Denn die Ergebnisse zeigen auch, dass in den Großstädten mit einem leistungsfähigen Netz öffentlicher Verkehrsmittel die Verkehrsmittelwahl häufiger zugunsten des Umweltverbunds ausfällt und der Pkw-Bestand

deutlich geringer ausfällt.

Mobilität und Teilhabe als ein neuer Auswertungsschwerpunkt

Bezogen auf die Mobilitätsnachfrage sind die Unterschiede zwischen den verschiedenen Lebensphasen 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 in Bayern und bundesweit 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 und eine ungleiche Verteilung der Lasten der Verkehrswende 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 gehört 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.

Komplexe Zusammenhänge

Bezogen auf die Situation in Deutschland wie auch in Bayern 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 deutschlandweit 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. Um Ansatzpunkte für Verbesserungen im Verkehrssystem und die Ausrichtung auf zukünftige Bedarfe zu ermöglichen, müssen die verschiedenen Einflussfaktoren mit ihrer Einflussgröße bei Planungen berücksichtigt werden.

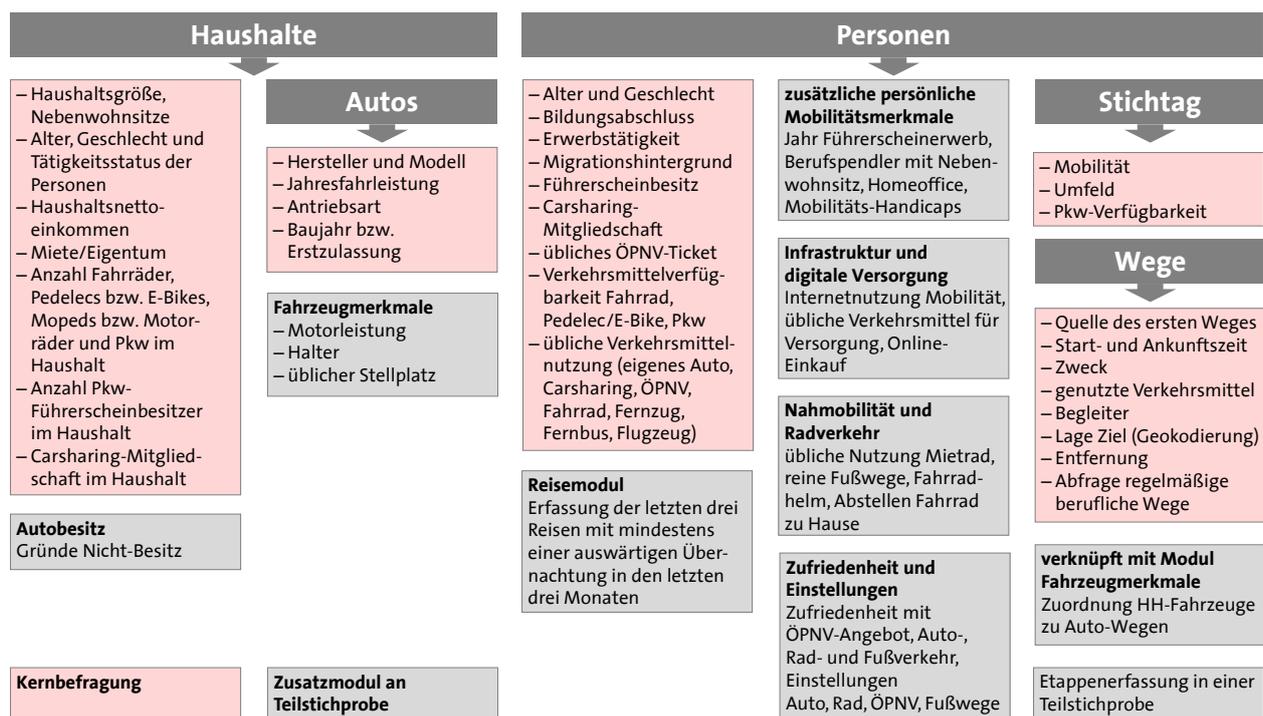
Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2002 bis 2017

Die MiD 2017 bietet über die in diesem Kurzreport dargestellten Inhalte zahlreiche weitere Auswertungsansätze. Einige davon werden in dem ausführlichen Ergebnisbericht aufgegriffen. Einen Überblick zu den erhobenen Inhalte gibt die Abbildung auf dieser Seite. Der Fragebogen 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 ausgewählte Teilstichproben richteten. Jeder regionale Auftraggeber konnte aus den vier Zusatzmodulen auf der Personenebene wählen. Das Reisemodul sowie das Modul zu Autobesitz und Fahrzeugmerkmalen waren ausschließlich in der Basisstichprobe verfügbar.

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 greift der ausführliche Ergebnisbericht auf. Schließlich erfolgen im Rahmen statistischer Verfahren Modellrechnungen zum Modal Split, um bundesweit kreisweise Ergebnisse auch für Regionen mit nur wenigen Befragten schätzen zu können.

Darüber hinaus stehen seit März 2019 die anonymisierten Datensätze der MiD 2017 der Wissenschaft sowie weiteren Interessierten zur Verfügung. Alternativ kann zur Auswertung ein Zugang zu einem online verfügbaren Tabellierungswerkzeug genutzt werden. Außerdem liegen auf den Projektseiten unter www.mobilitaet-in-deutschland.de Tabellenbände, 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 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)
- Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG)
- 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)
- Verkehrsverbund Vogtland (VVV)
- WSW mobil GmbH

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-Höchstadt
- 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
- 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 Koblenz
- Stadt Köln
- Hansestadt Lübeck
- Stadt Ludwigsburg
- Landeshauptstadt München
- Stadt Neuwied
- Stadt Nürnberg
- Stadt Offenbach am Main
- Stadt Schwabach
- Landeshauptstadt Schwerin
- Stadt Stein

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
Dana Gruschwitz
Christian Kestermann

Layout und Grafik:

Astrid Blome
Sigrid Phiesel

