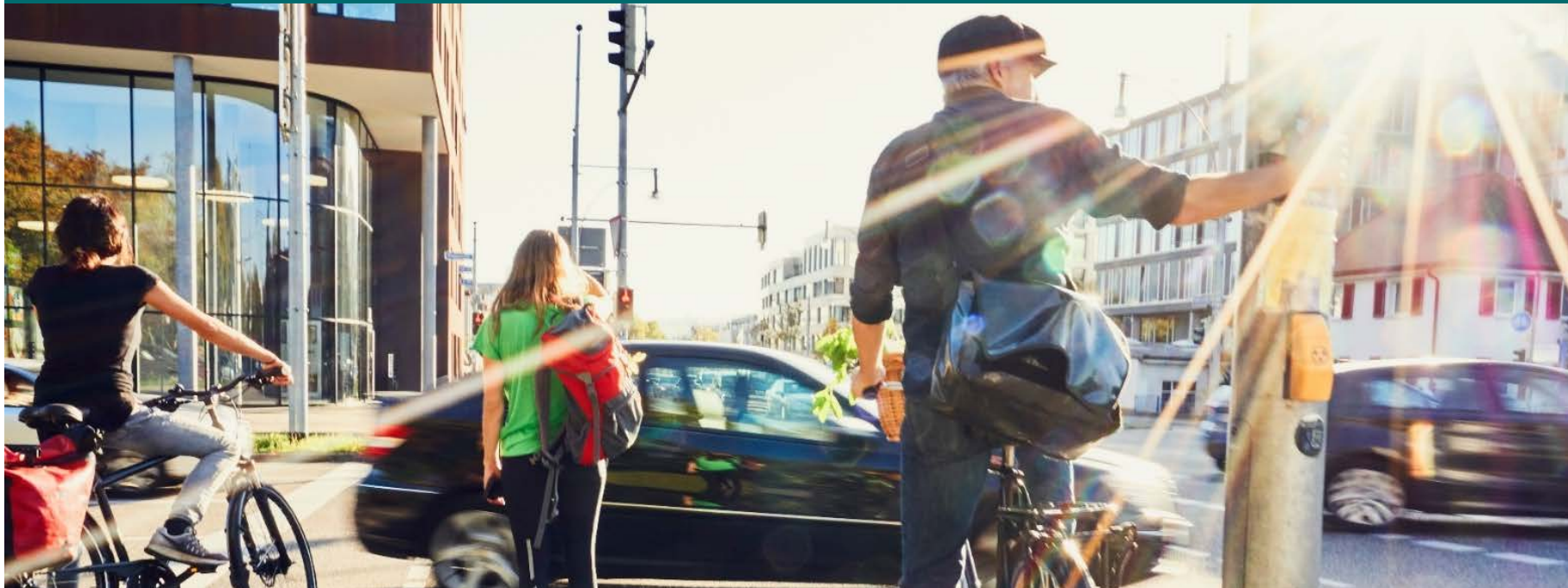


Überblicksvortrag und zentrale Ergebnisse 2023/24

Berlin 25. und 26. März 2025

Mobilität in Deutschland



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

Was Sie erwartet:

fünf Abschnitte zum Eintauchen in die MiD 2023 und eine erste Bilanz

- Überblick und Methode:
wie die MiD funktioniert
- Verkehrsmittelverfügbarkeit und übliche Nutzung:
Ausstattung der Haushalte und Nutzergruppen
- Ergebnisse der Wegeerfassung:
Unterwegssein, Modal Split, Verkehrsaufkommen und -leistung
- Neue Trends und spezifische Bevölkerungsgruppen:
Homeoffice, Online-Aktivitäten, Handicaps und Mobilitätsarmut
- Träger der erhofften Veränderung:
E-Autos, Deutschlandticket, Radverkehr und Sharing-Angebote
- Erste Bilanz und Impulse zur Diskussion



Überblick und Methode: wie die MiD funktioniert



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



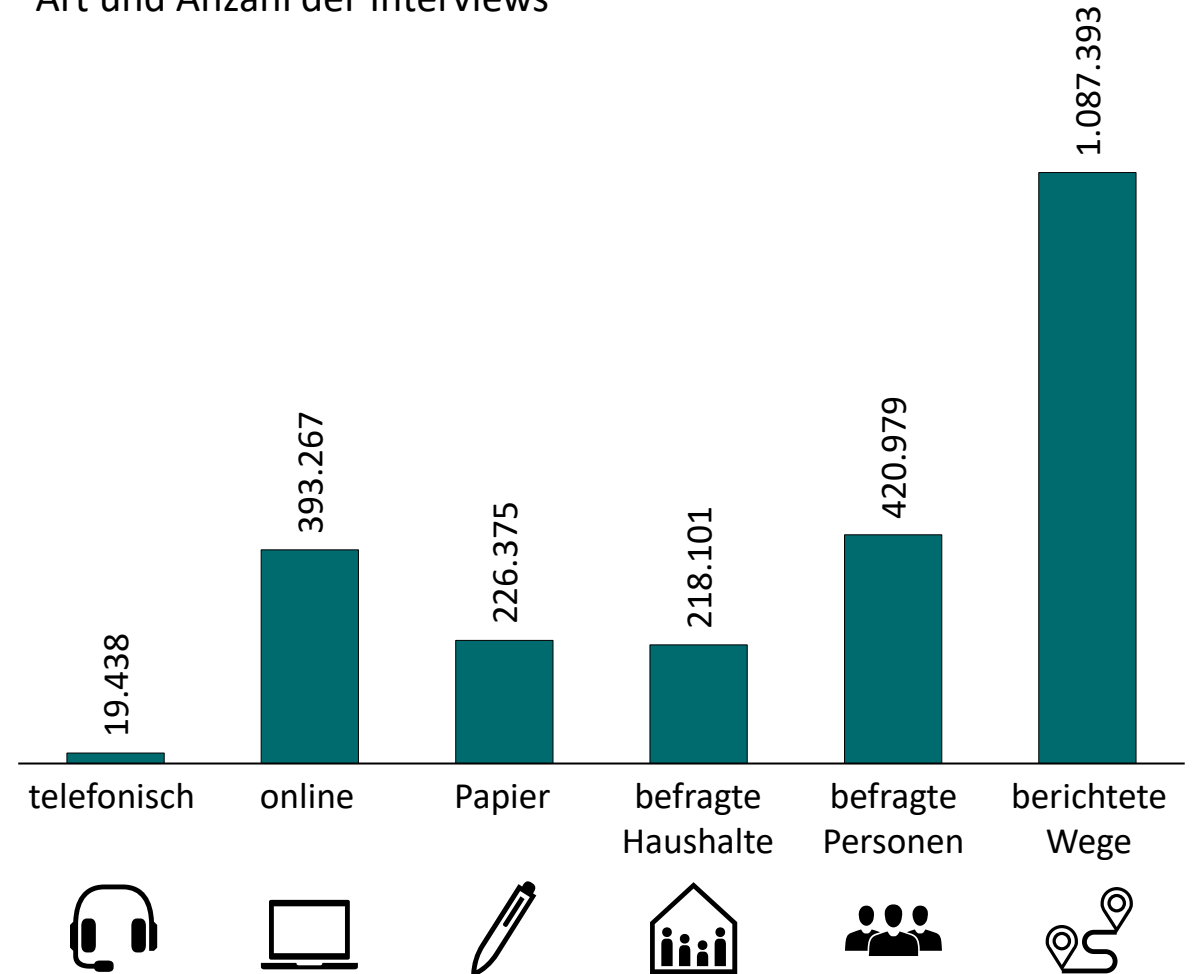
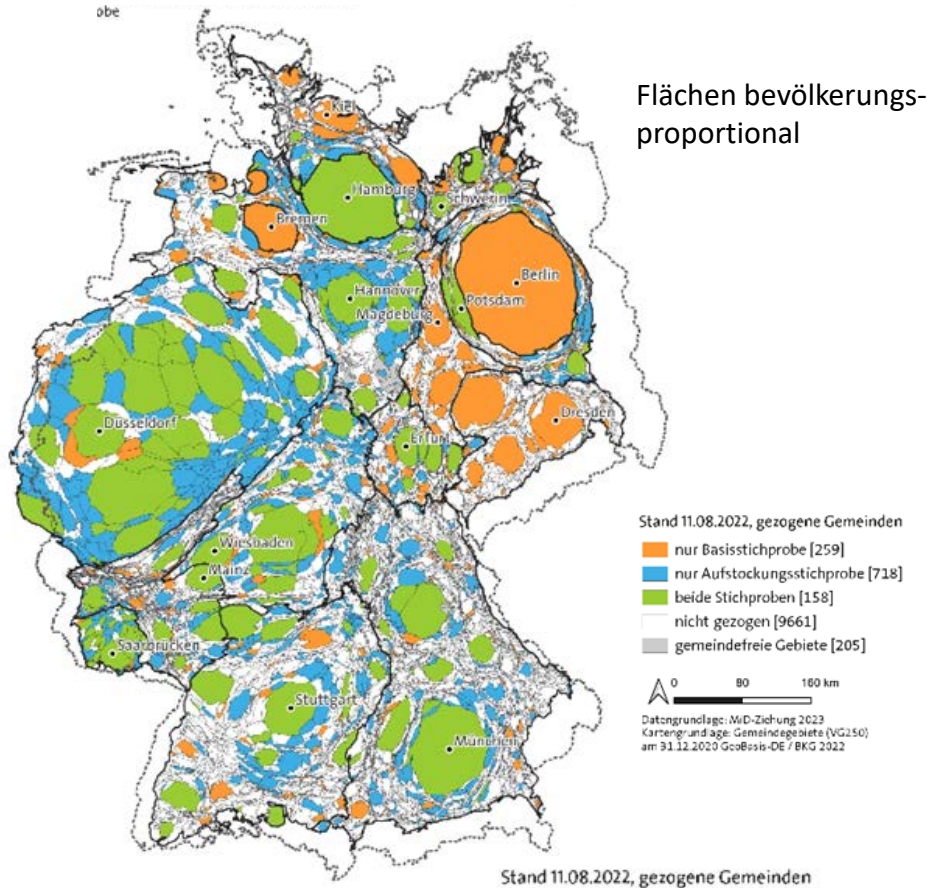
infas 360

Was haben wir gemacht – Stichprobe und Erhebungsumfang: Datengrundlagen der aktuellen MiD



Registerstichprobe aus über 1.000 Gemeinden
plus ein kleiner Teil Dual Frame telefonisch

Art und Anzahl der Interviews





Verkehrsmittelverfügbarkeit und übliche Nutzung: Ausstattung der Haushalte und Nutzergruppen



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

Was wir nutzen – unsere Fahrzeuge: Fahrräder und Autos im Bestand der privaten Haushalte

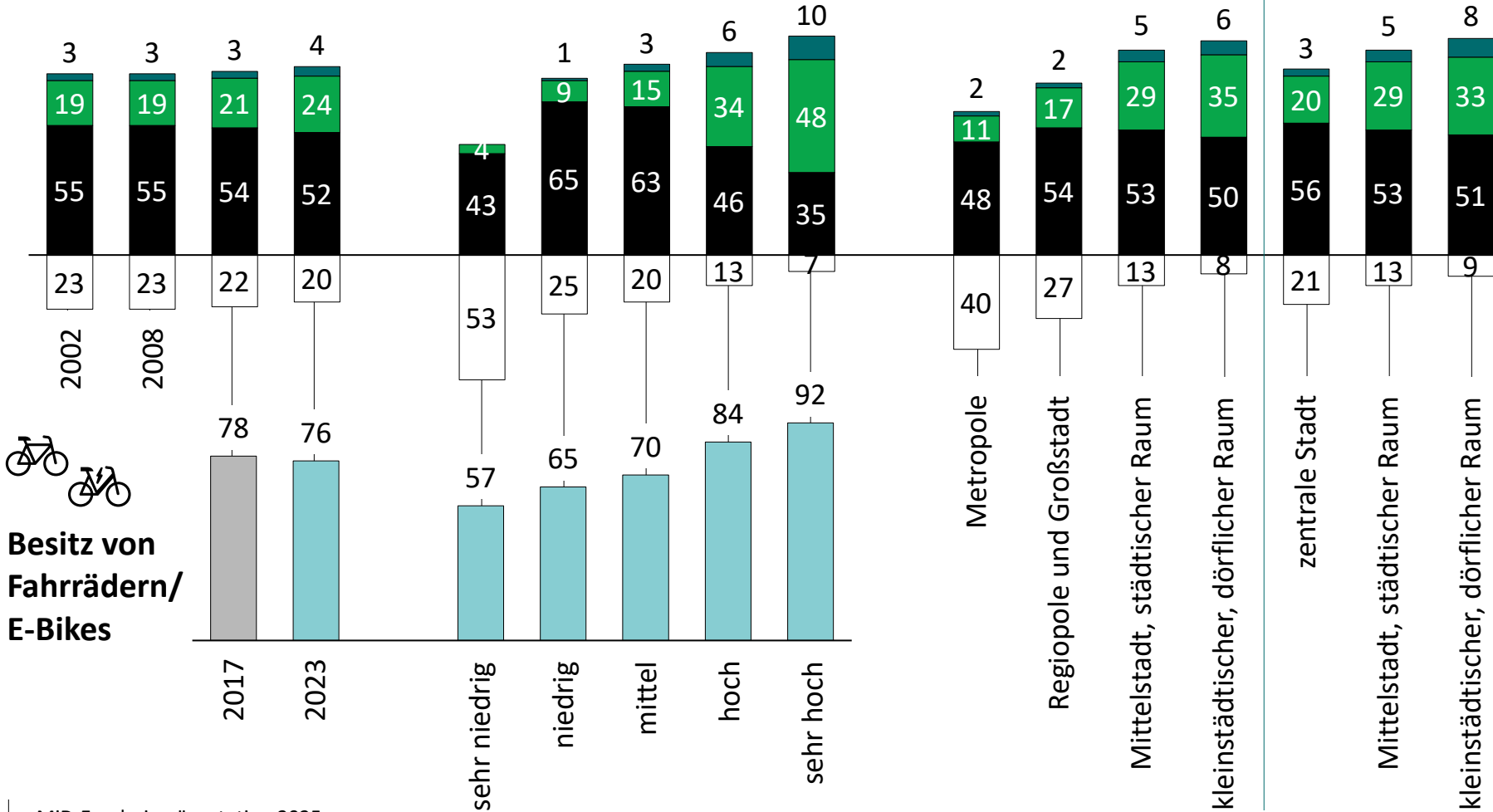


Autobesitz

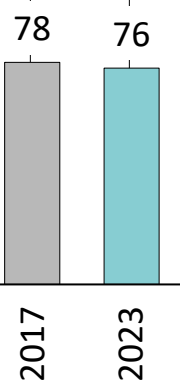


nach ökonomischem Status des Haushalts

nach Raumtyp



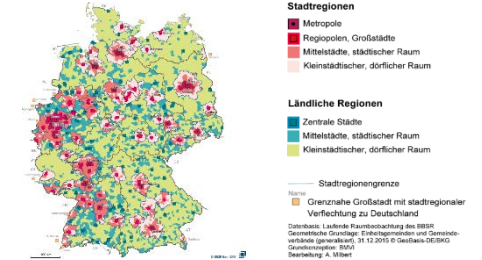
Besitz von Fahrrädern/ E-Bikes



Haushalte
Angaben in Prozent

ökonomischer Status aus gruppiertem
Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen

Raumtyp RegioStaR7 nach BMDV:



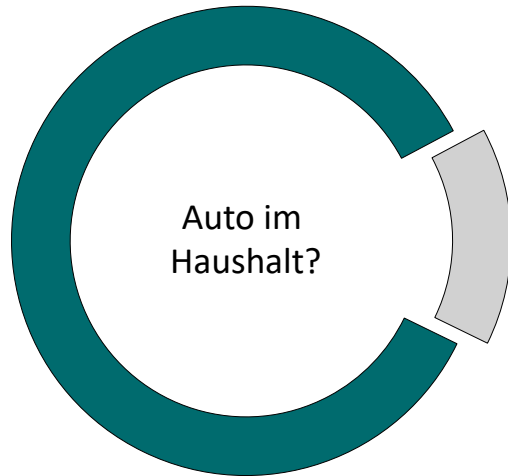
- drei Autos und mehr
- zwei Autos
- ein Auto
- kein Auto

Mit oder ohne – wirklich autofrei?

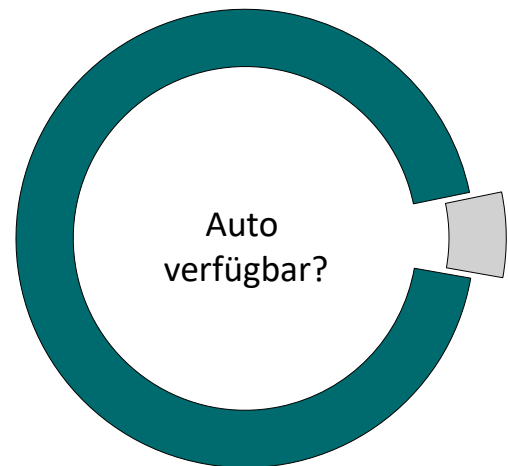
mehrheitlich Alternativen zum Haushalts-Pkw vorhanden, Familien-Carsharing ...



Personen ab 18 Jahren
teilweise Mehrfachnennungen




15 % der befragten *Personen* ab 18 haben kein Auto – doch 13 Prozent aus dieser Gruppe geben eine jederzeitige Autoverfügbarkeit an, weitere 43 Prozent „gelegentlich“, zusammen also 56 Prozent. Dazu zählen nur 16 Prozent, die eine Carsharing-Mitgliedschaft angeben (bis zu 30 Prozent im Segment der etwa 30-Jährigen). Ein großer Teil der „autolosen“ Personen ist somit gar nicht so „autolos“ – und verfügt vermutlich (mit) über ein Auto aus dem Familien- oder Freundeskreis.

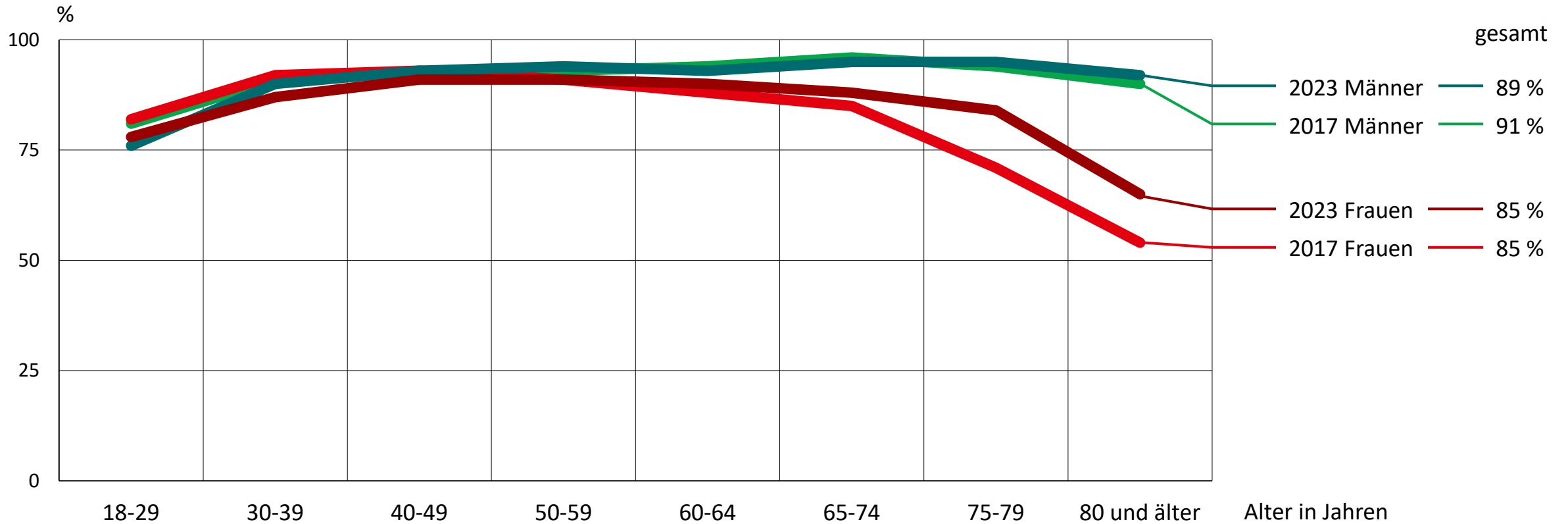


7 % verbleiben in der Kombination dieser Angaben, die weder über ein Auto im Haushalt noch einen anderweitigen Autozugang berichten – unabhängig von einem eigenen Führerschein. In den Metropolen liegt der Anteil doppelt so hoch, bei Führerscheininhabern halb so hoch und an den Altersrändern jeweils etwas höher.

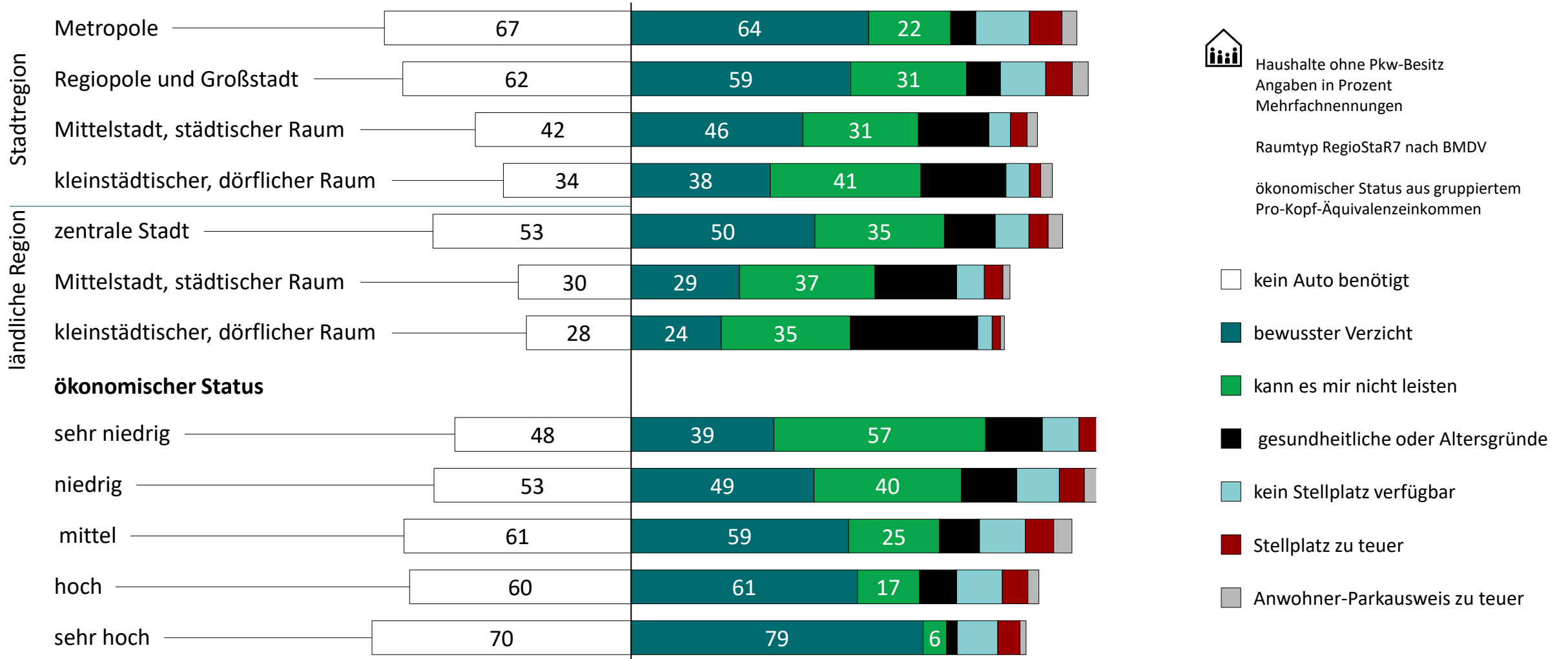
Wer hinter dem Steuer sitzen darf – Pkw-Führerscheinbesitz: ältere Frauen holen weiterhin auf, junge warten eher?



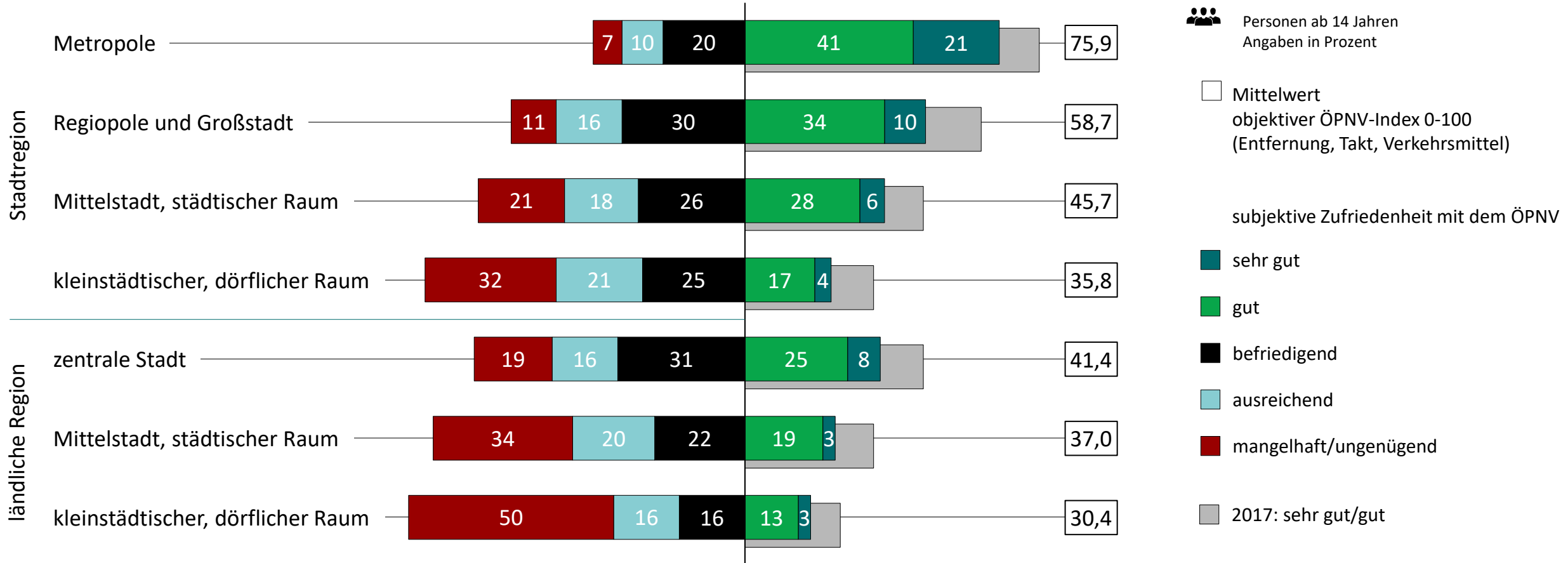
 Personen ab 18 Jahren
Angaben in Prozent



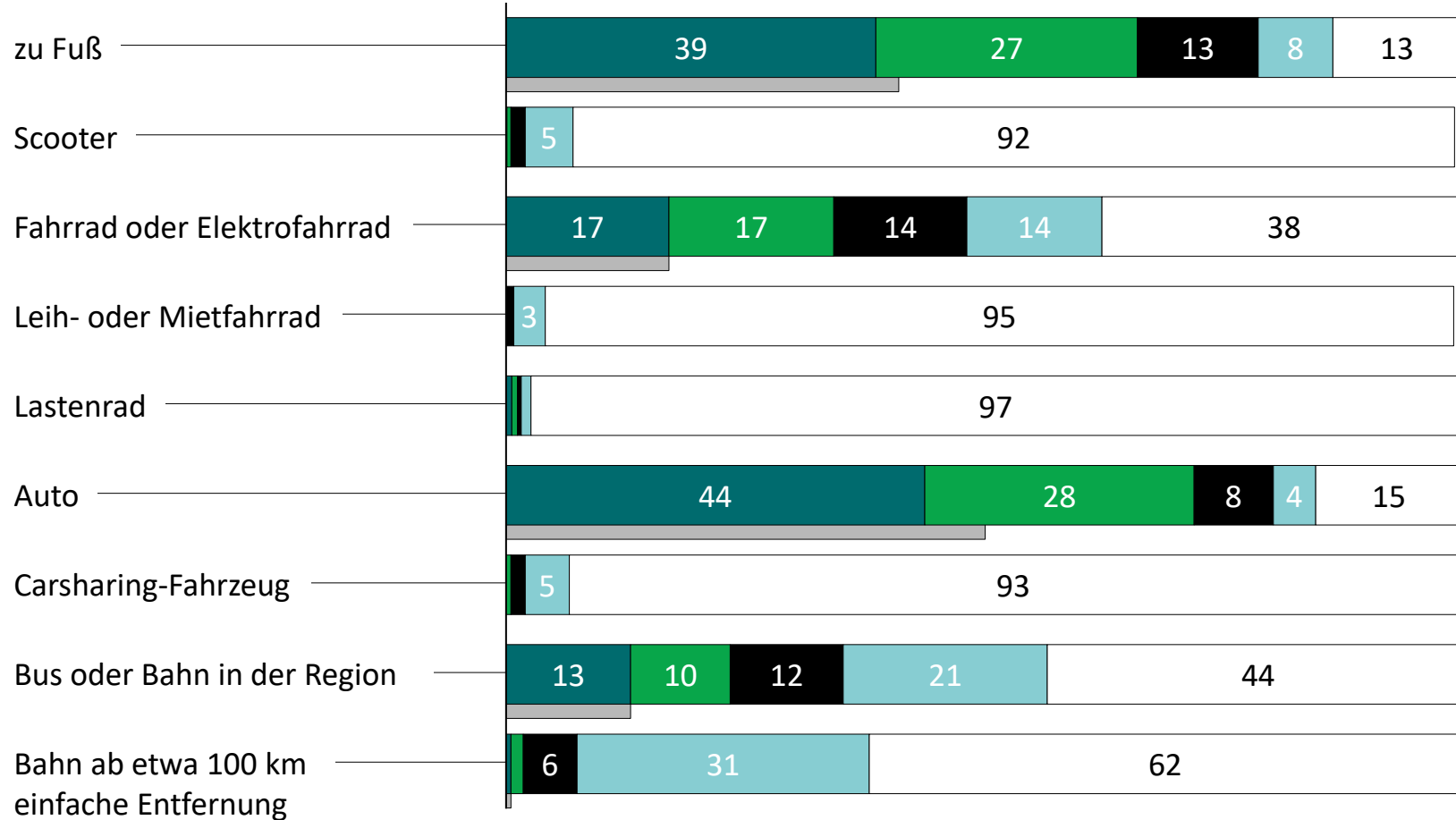
Was wir (nicht) nutzen – Gründe für einen Pkw-Verzicht: unterschiedlich nach Regionstyp und ökonomischem Status



Was wir nutzen – Versorgung und Zufriedenheit mit Bussen und Bahnen: ÖPNV-Qualitäten objektiv und subjektiv



Wie wir üblicherweise unterwegs sind – generelle Verkehrsmittelnutzung: 2023 ein geringes Minus bei der Autonutzung, anderes eher unverändert

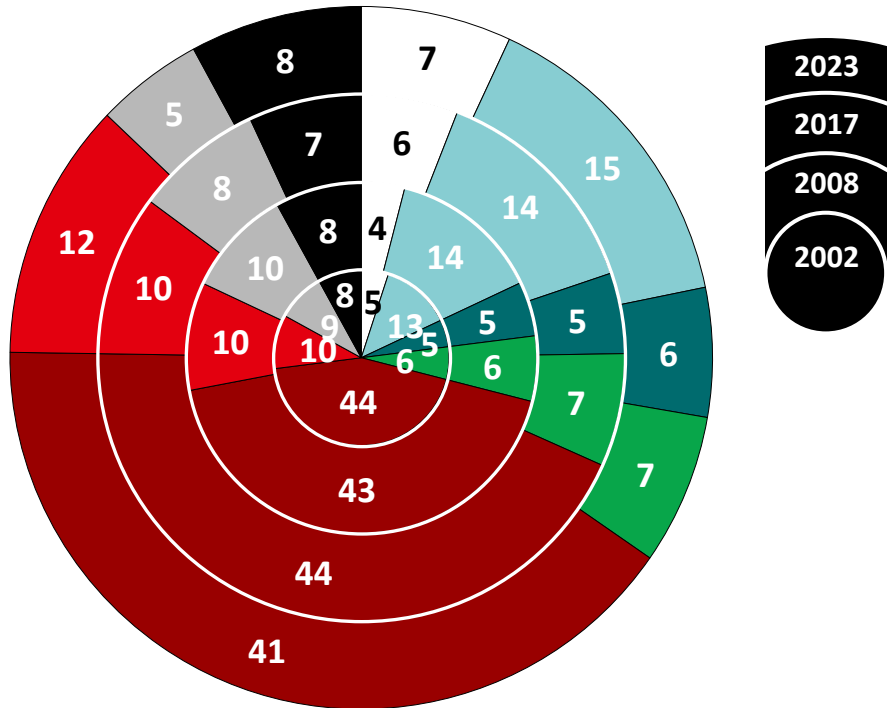


Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent

2017
2023

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

Wie wir üblicherweise unterwegs sind – Verkehrsmittelnutzersegmente: 2023 leichtes Minus bei der Autonutzung

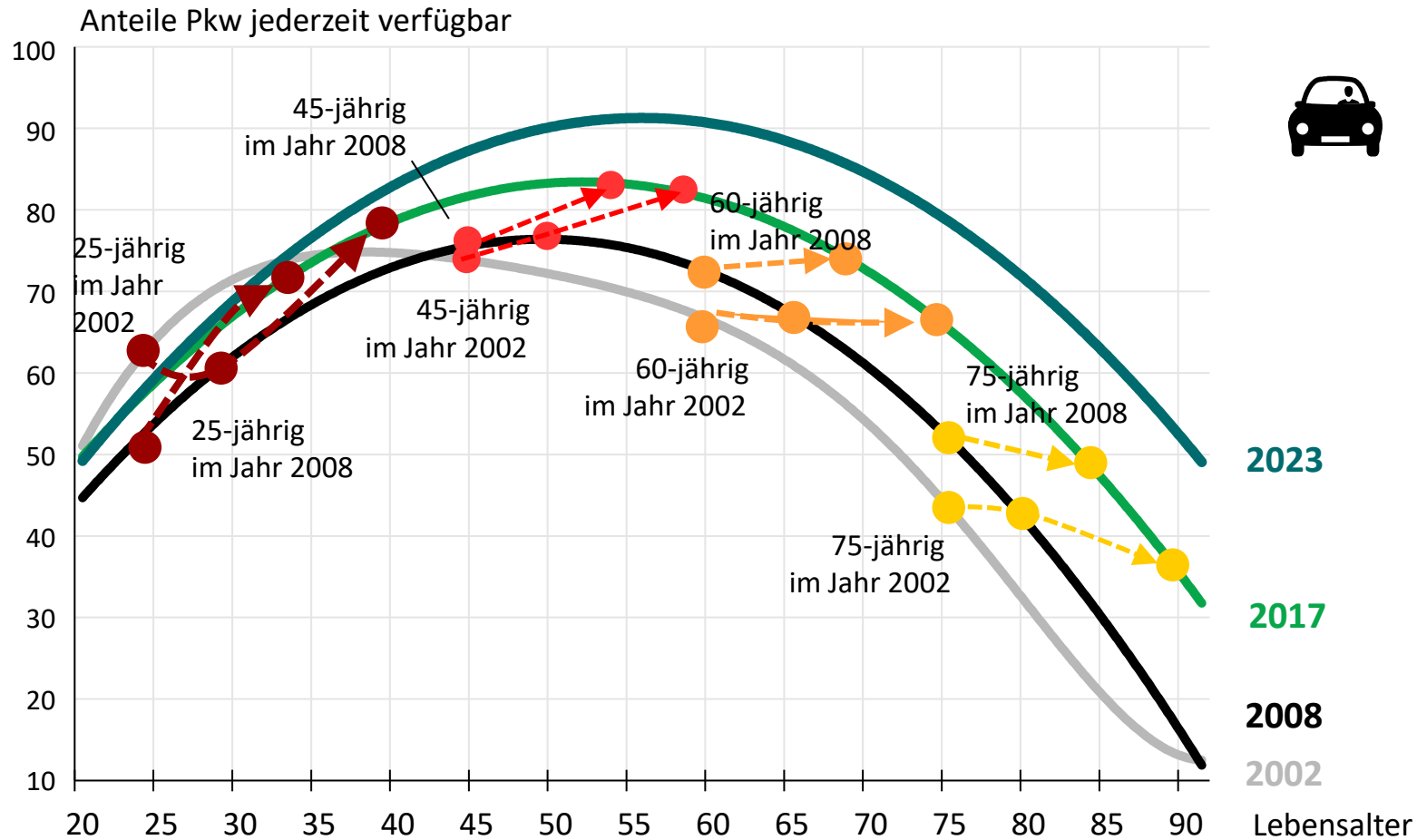



Personen ab 14 Jahren
 Ringe: Angaben in Prozent je Erhebungsjahr
 Tabelle: Spalten-% innerhalb der RegioStaR7-Kategorien 2023
 Definition entlang der üblichen täglichen/wöchentlichen Nutzung
 Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich



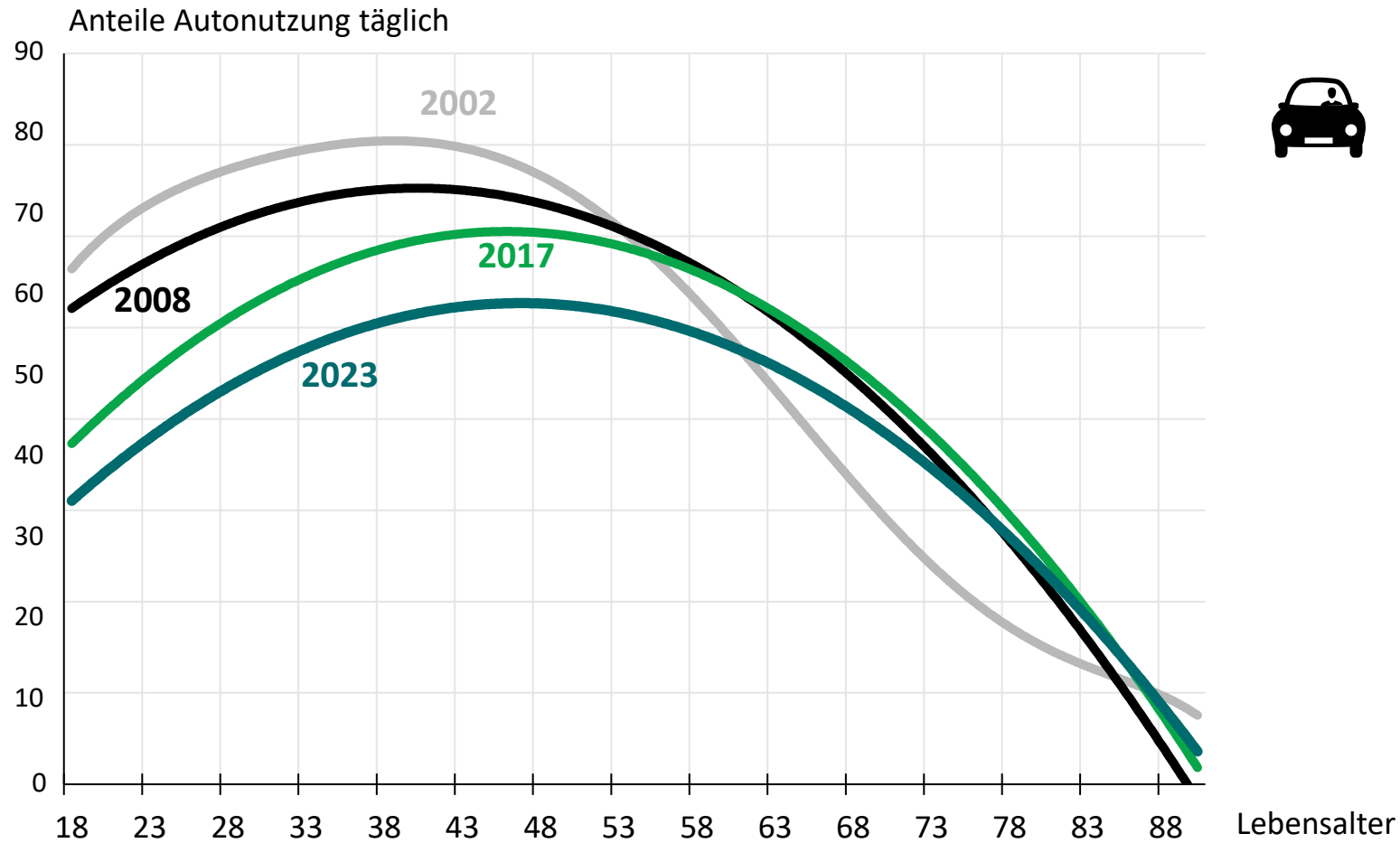
	Stadtregion				ländliche Region		
	Metropole	Regiopole und Großstadt	Mittelstadt, städtischer Raum	kleinstädtischer, dörflicher Raum	zentrale Stadt	Mittelstadt, städtischer Raum	kleinstädtischer, dörflicher Raum
Wenig-Mobile	7	8	7	6	9	9	7
Fahrrad-Orientierte	20	20	13	8	19	13	8
ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein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

Wie es sich in den Generationen verändert – Beispiel Autoverfügbarkeit: so gut wie jede neue Kohorte mit verbessertem Zugang zum Auto



 Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent;
Linienverläufe geglättet

Wie es sich in den Generationen verändert – Beispiel tägliche Autonutzung: mit jedem MiD-Jahrgang in den jüngeren und mittleren Altersgruppen rückläufig



Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent;
Linienverläufe geglättet

Ergebnisse der Wegeerfassung: Unterwegssein, Modal Split, Verkehrsaufkommen und -leistung



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

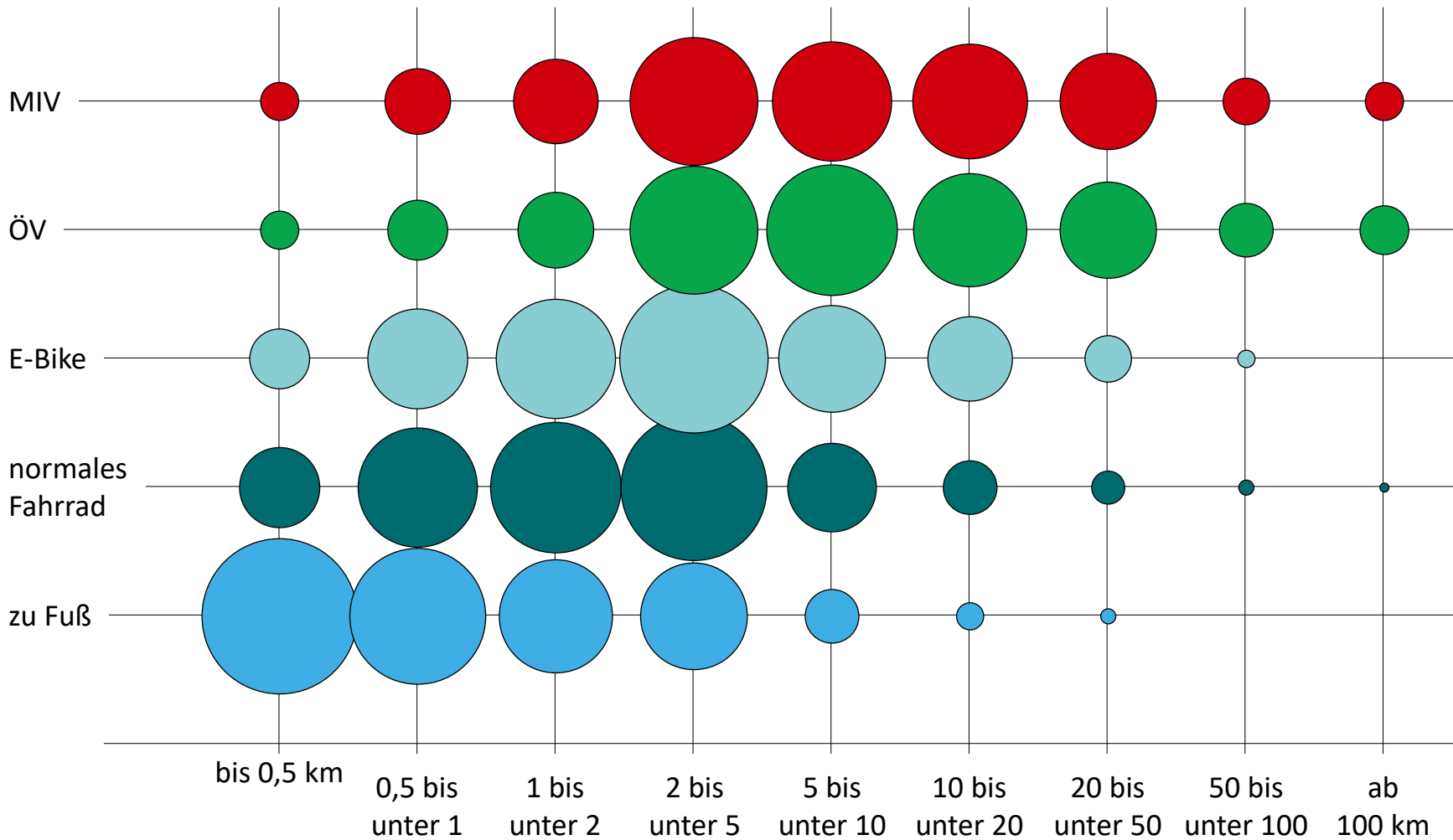
Eckwerte im Zeitvergleich – Unterwegssein, Wege, Zeit und Kilometer: durchweg Stabilität oder leichtes Minus



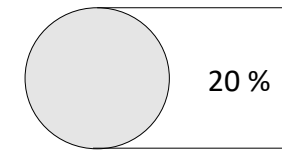
	2002	2008	2017	2023	
Bevölkerung	81,6	80,7	82,2	83,5	<i>Anzahl in Mio.</i>
Anteil mobiler Personen alle Tage	87	90	85	82	%
Anteil mobiler Personen werktags	90	92	88	84	%
Anteil mobiler Personen Samstag	83	87	82	79	%
Anteil mobiler Personen Sonntag	76	83	73	71	%
Wege pro Person und Tag	3,3	3,4	3,1	3,0	<i>Anzahl</i>
Tagesstrecke pro Person und Tag	33	38	39	35	<i>km</i>
Unterwegszeit pro Person	01:16	01:22	01:25	01:24	<i>h:min</i>

Wegelängen – Anteile Hauptverkehrsmittel:

ÖV-Wege am längsten, mit dem E-Bike weiter als mit dem normalen Rad



Wege
 Kreisgröße zeigt Zeilenprozent pro Hauptverkehrsmittel




	berichtete Wegelänge	
	Mittelwert	Median
MIV	16,8	6,7
ÖV	21,1	7,2
E-Bike	5,6	2,9
normales Rad	3,9	2,0
zu Fuß	1,7	1,0

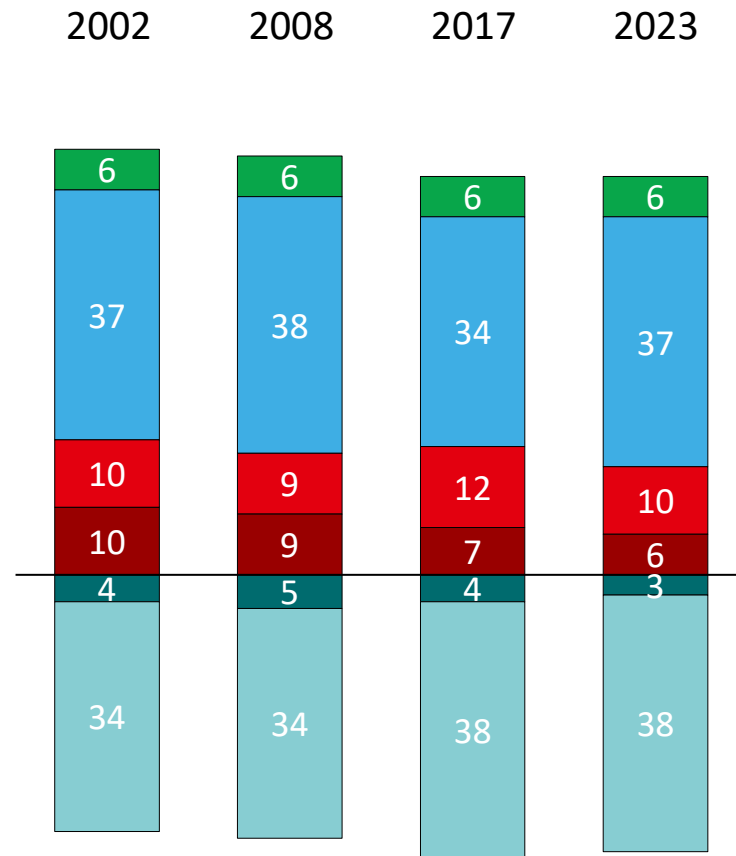
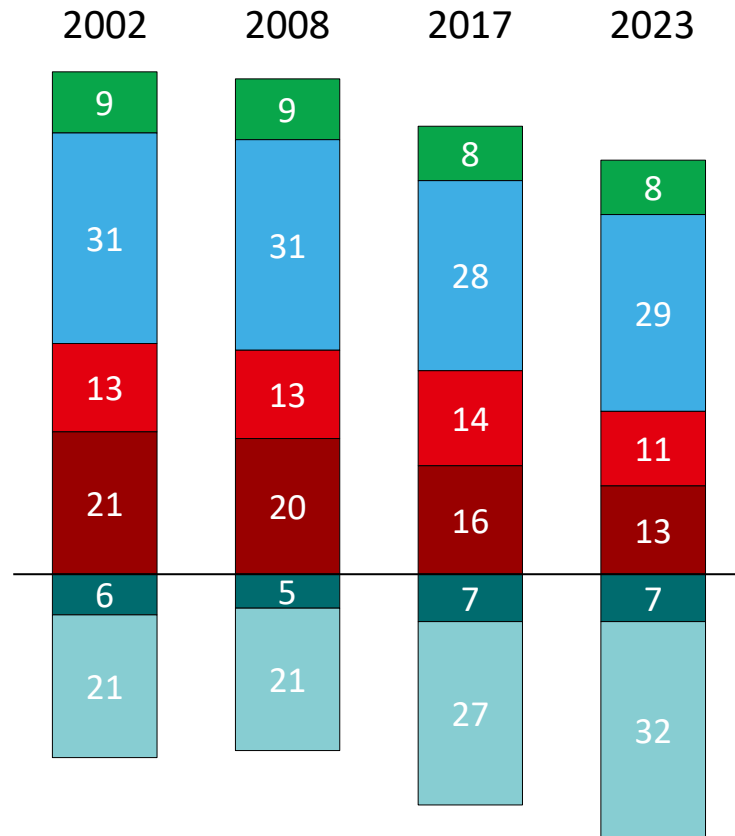
Warum wir unterwegs sind – Anlässe und Wegezwecke in der Zeitreihe: 2023 Wege-Plus im beruflich bedingten Verkehr und weniger Einkauf



Anteile Wege

Anteile Personenkilometer

 Wege
Angaben in Prozent

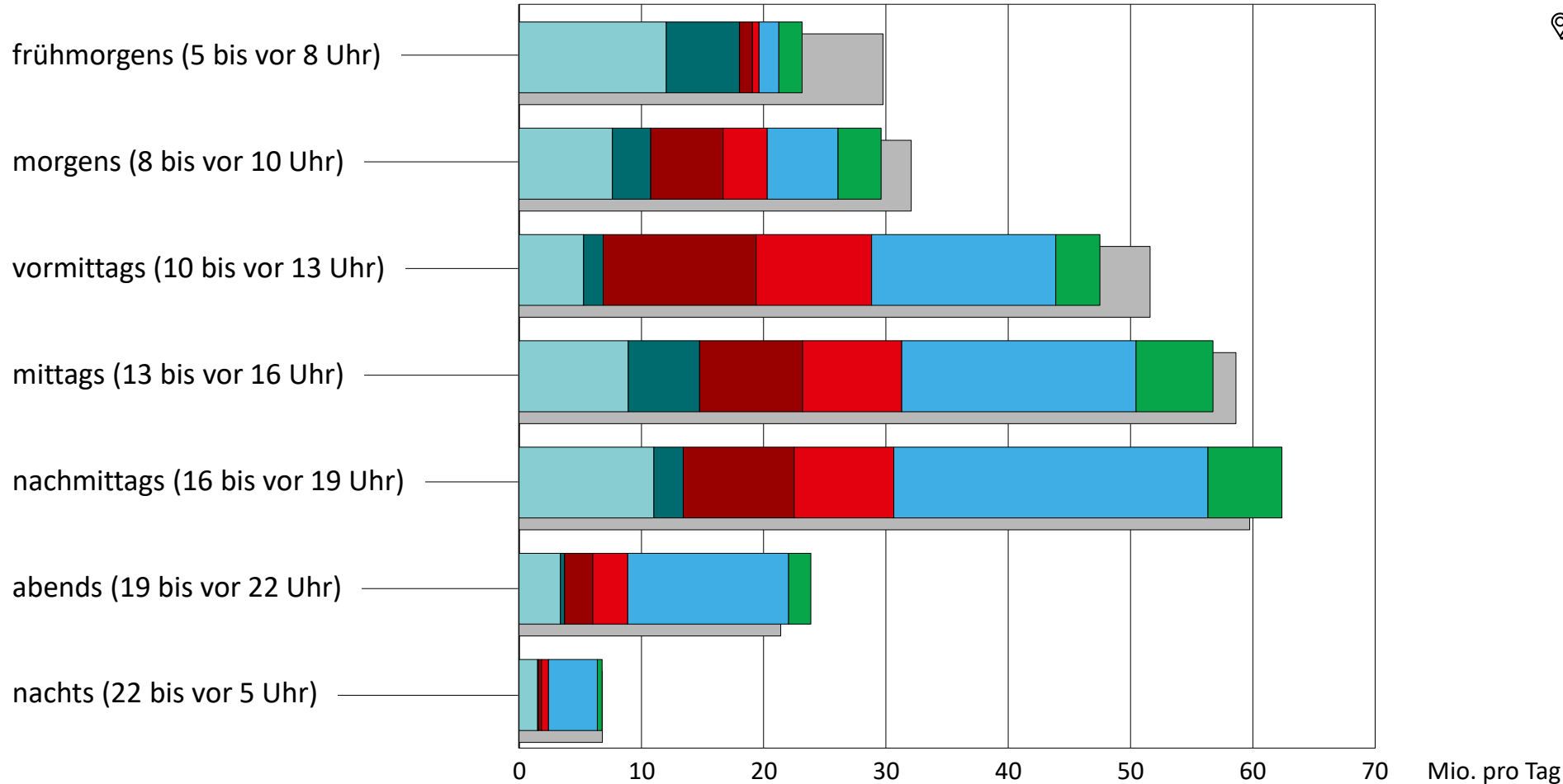


- Begleitung
- Freizeit
- Erledigung
- Einkauf
- Ausbildung
- Beruf
(einschließlich
Wirtschaftsverkehr)

Wann wir wozu unterwegs sind – Tagesganglinien mit Niveauvergleich 2017: Werte für morgens und vormittags 2023 leicht rückläufig



Startzeit des Weges



Wege ohne regelmäßige berufliche Wege, da dieser Teil ohne Zeitangaben erhoben wurde

Hochrechnung in Mio. pro Tag

- Begleitung
- Freizeit
- Erledigung
- Einkauf
- Ausbildung
- Beruf
- gesamt 2017

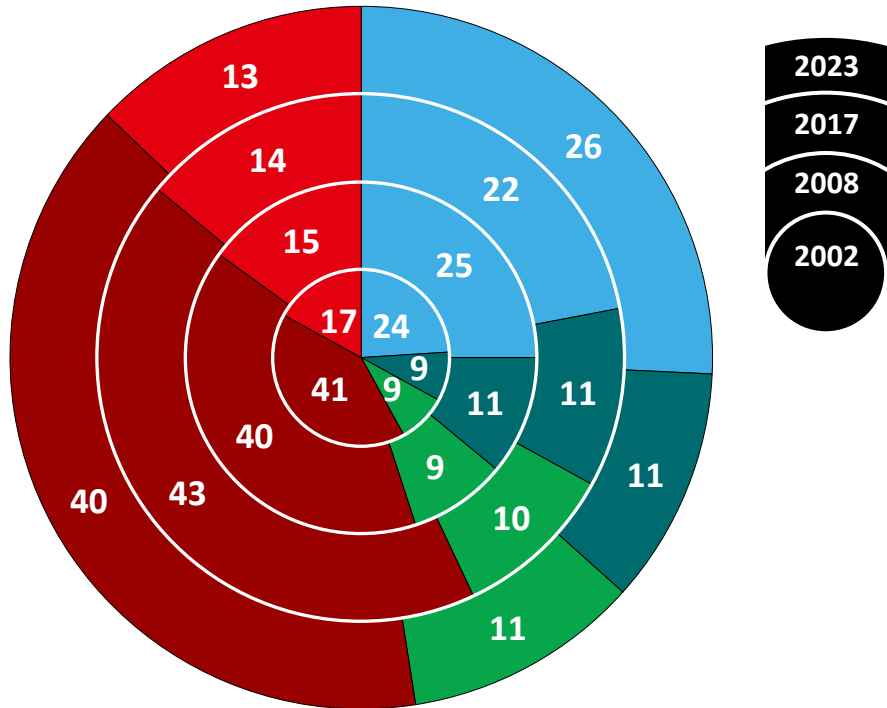
Welche Verkehrsmittel wir dabei nutzen:

der anteilige Modal Split in der Zeitreihe 2002 bis 2023 – wenig Veränderung

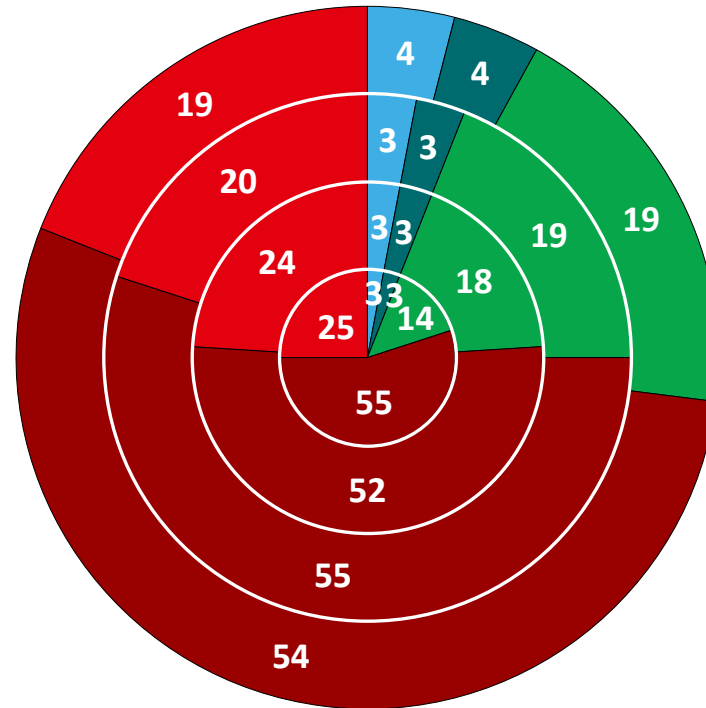







📍 Wege
Angaben in Prozent

Anteil Wege



Anteil Personenkilometer



-  zu Fuß
-  Fahrrad
-  ÖV
-  MIV-Fahrt
-  MIV-Mitfahrt

Die Hochrechnung – Verkehrsaufkommen und -leistung in der Zeitreihe: 2023 wieder wie 2008 – mit weniger Auto-Wegen und mehr Rad-Kilometern



	Wege in Mio. pro Tag				Personenkilometer in Mio. pro Tag			
	2002	2008	2017	2023	2002	2008	2017	2023
zu Fuß	64	69	56	65	88	98	93	114
Fahrrad	25	29	28	28	82	96	112	118
ÖV	25	26	26	27	387	554	605	564
MIV-Fahrt	111	110	111	99	1.496	1.589	1.754	1.620
MIV-Mitfahrt	45	41	36	31	665	735	650	584
gesamt	270	275	257	250	2.717	3.080	3.214	3.000

Modal Split regional – Bundesländer und Regionstypen: Unterschiede beachten, denn der Durchschnitt täuscht



Hauptverkehrsmittel 2023 in den Bundesländern

	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV-Fahrt	MIV-Mitfahrt
gesamt	26	11	11	40	13
Schleswig-Holstein	22	15	8	42	13
Hamburg	31	16	24	21	8
Niedersachsen	24	15	8	41	12
Bremen	30	22	15	24	7
Nordrhein-Westfalen	25	10	10	42	13
Hessen	27	9	12	39	13
Rheinland-Pfalz	27	7	9	43	14
Baden-Württemberg	27	11	9	40	13
Bayern	23	11	10	42	14
Saarland	21	3	10	51	15
Berlin	35	14	27	18	6
Brandenburg	28	12	9	38	13
Mecklenburg-Vorpommern	27	14	7	38	14
Sachsen	24	8	11	44	13
Sachsen-Anhalt	31	11	9	36	13
Thüringen	30	6	9	42	13

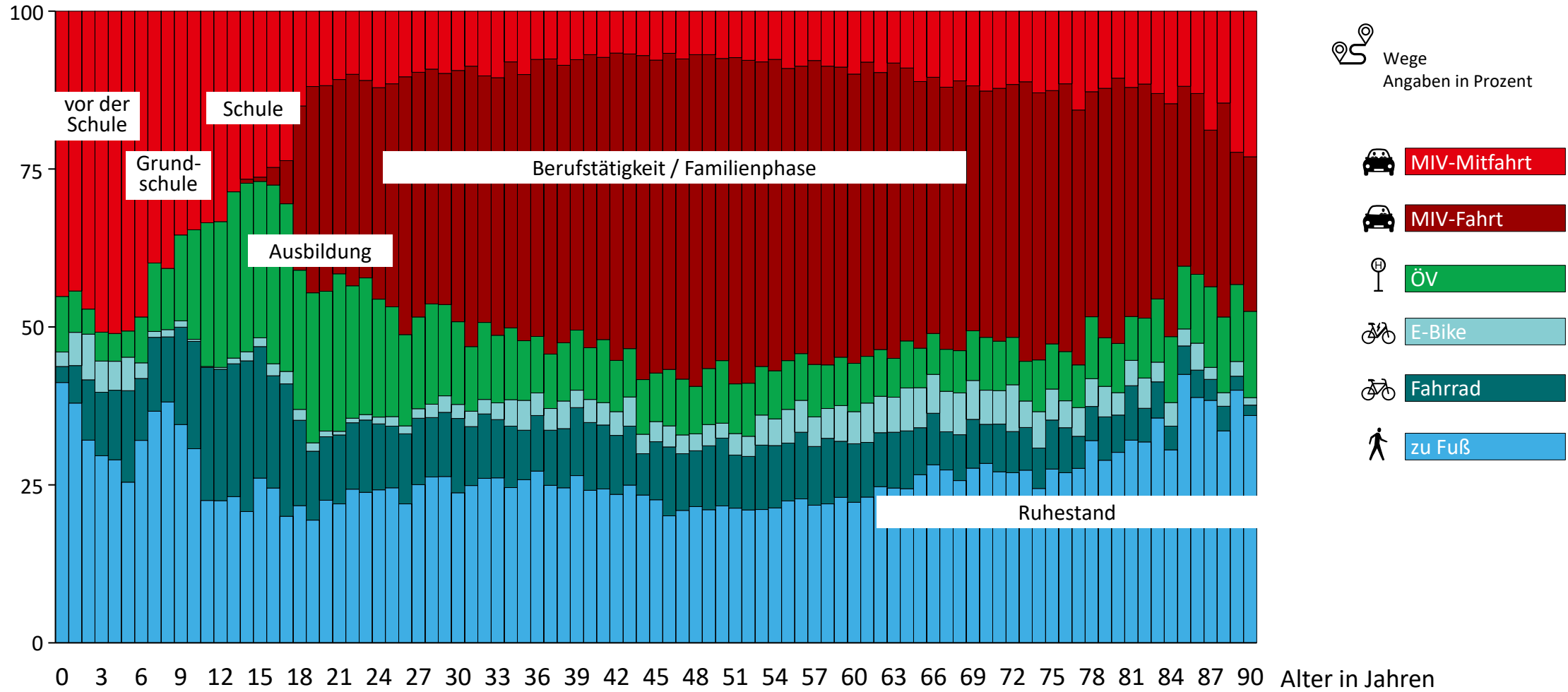
nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7)

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



Wege
Angaben jeweils in Zeilenprozent

Modal Split in den Altersgruppen – mit einem Blick auch auf die E-Bikes: nicht gleich – mit hoher Autoorientierung in der Lebensmitte



Ein anderer Blick überschlägig – was das in CO₂ bedeutet: 2023 gegenüber 2017 um etwa 5 Prozent reduziert



pro Person und Tag

pro Weg

Gesamtbevölkerung
pro Tag



Personen bzw. Wege
CO₂-Äquivalente im Verkehr
incl. Imputationen auf Personenebene
Neuberechnung 2017 und 2023 nach
aktualisierten Rechenwerten des UBA

2023
2017

5,5 kg

5,1 kg

1,8 kg

1,8 kg

0,45 Mio. t

0,43 Mio. t

bei
Bevölkerungsplus
um ca. 1,3 Mio.

Neue Trends und spezifische Bevölkerungsgruppen: Homeoffice, Online-Aktivitäten, Handicaps und Mobilitätsarmut



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

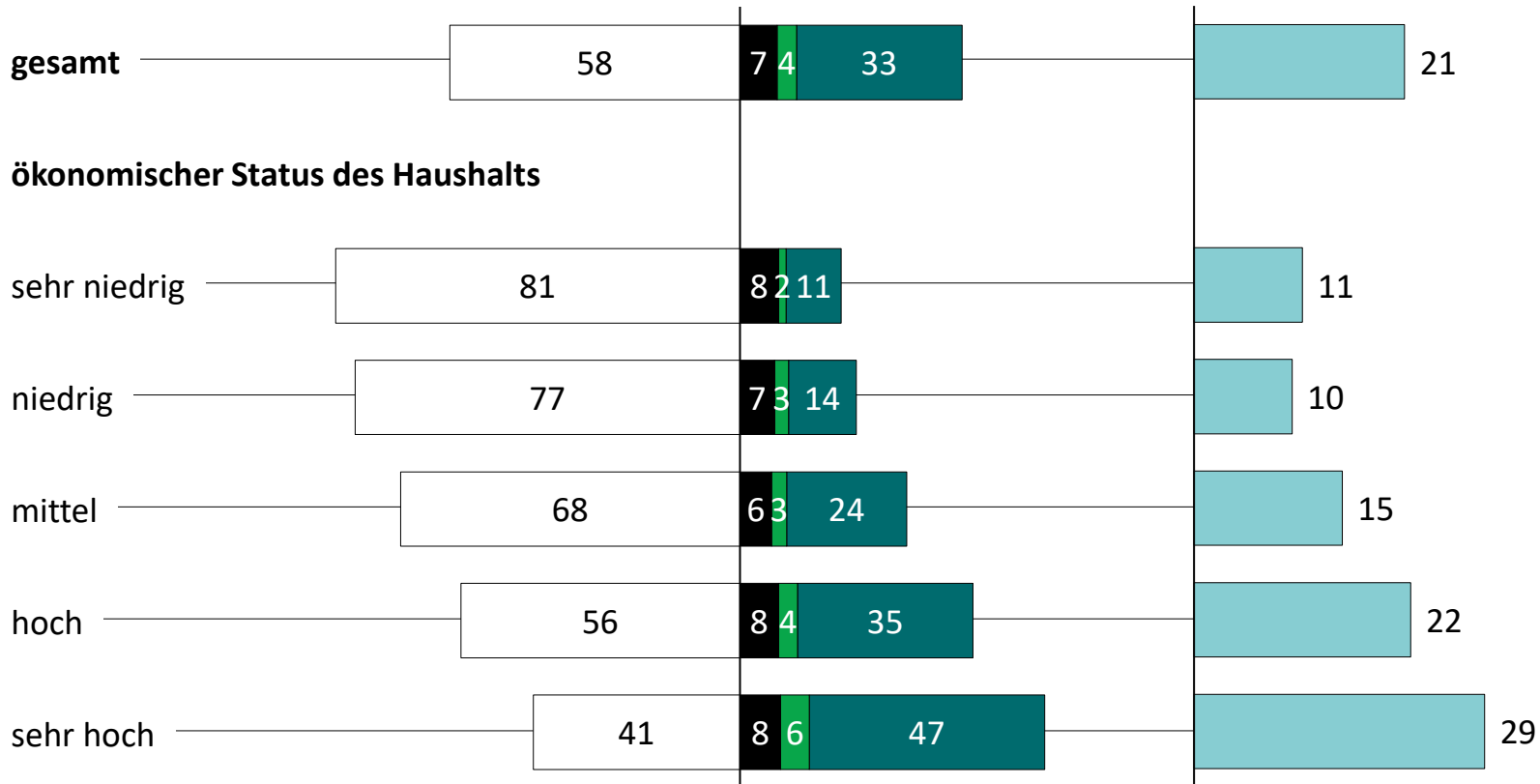
Neue Trends – wie ausgeprägt ist das Homeoffice?

etabliert, Wirkungen aber (später) differenziert zu betrachten



Homeofficemöglichkeit?

am Berichtstag (auch) im Homeoffice?



berufstätige Personen
Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen

Homeoffice breit definiert,
einschließlich kurzer Zeitabschnitte

ökonomischer Status aus gruppiertem
Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen

nein, gar nicht

ganz unterschiedlich

ja, längere Anteile
an einem Arbeitstag

ja, ganze Arbeitstage

generelle Frage (Möglichkeit):

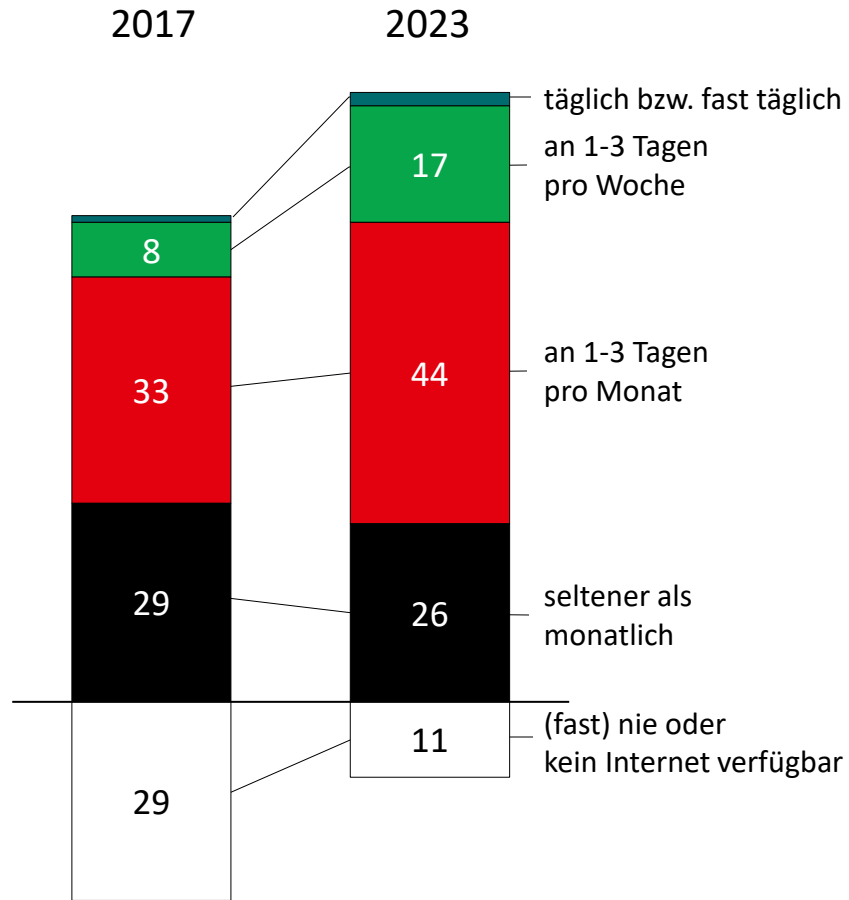
Arbeiten Sie an einzelnen Tagen
von zu Hause aus, also im Homeoffice?

sowie ergänzend zur Situation am Berichtstag

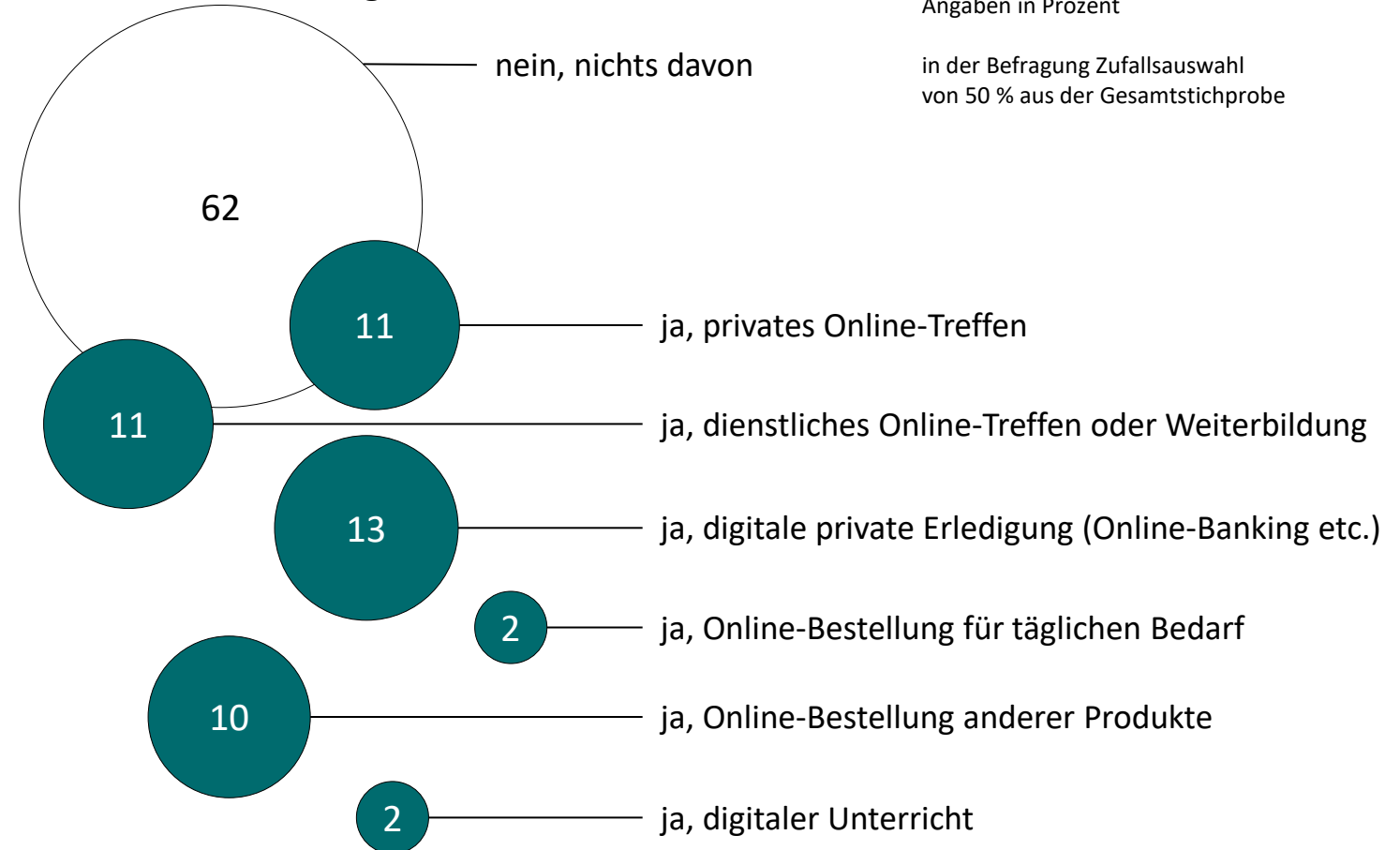
Neue Trends – wie wir nicht mehr unterwegs und stattdessen online sind: auch weitere Online-Aktivitäten im Aufschwung



Online-Einkauf generell



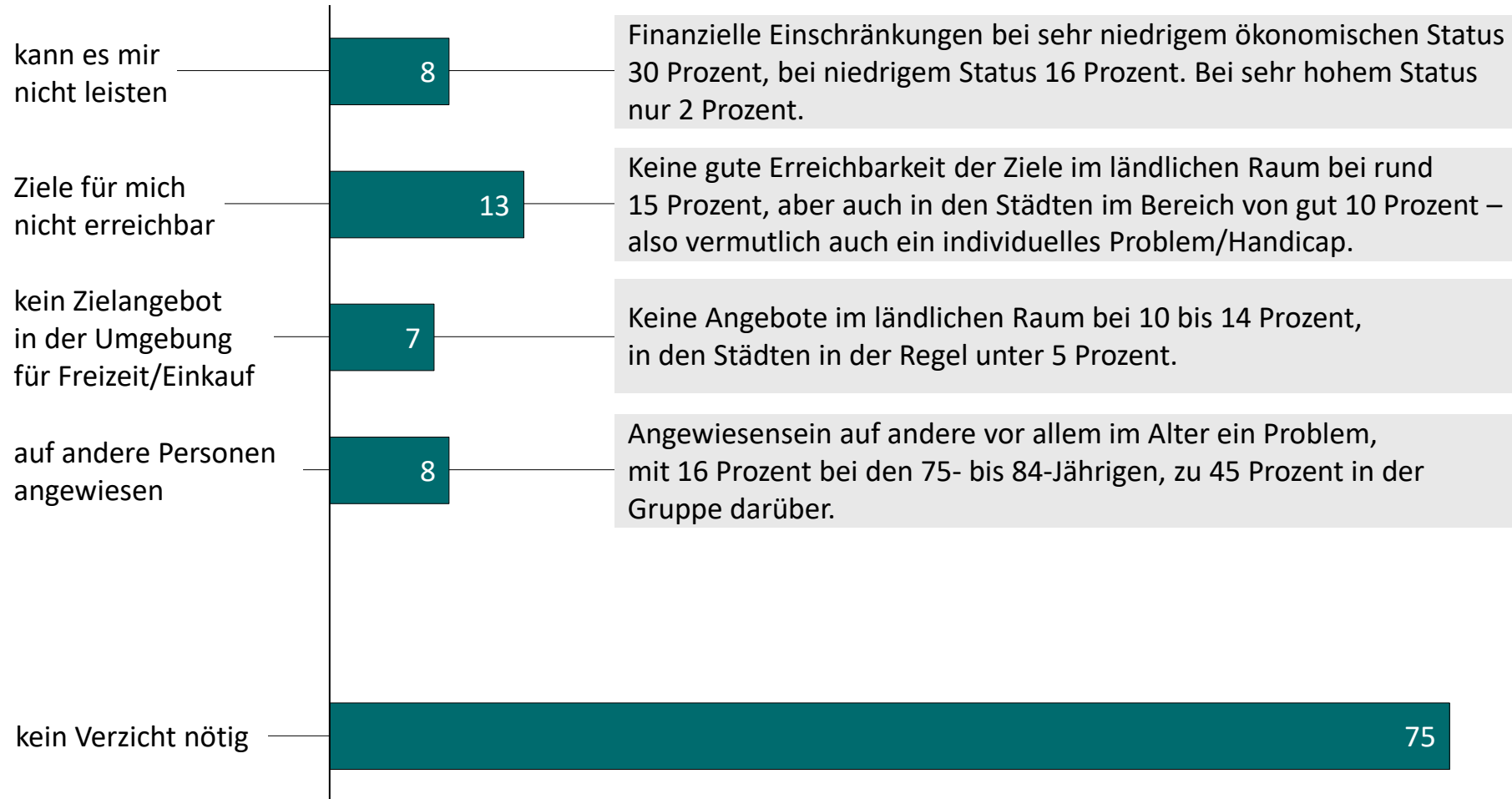
Beispielhafte Online-Aktivitäten am Berichtstag



Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent

in der Befragung Zufallsauswahl
von 50 % aus der Gesamtstichprobe

Woran Mobilität scheitern kann – Stichwort „Mobilitätsarmut“: ein Viertel aus ganz unterschiedlichen Gründen eingeschränkt



Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen

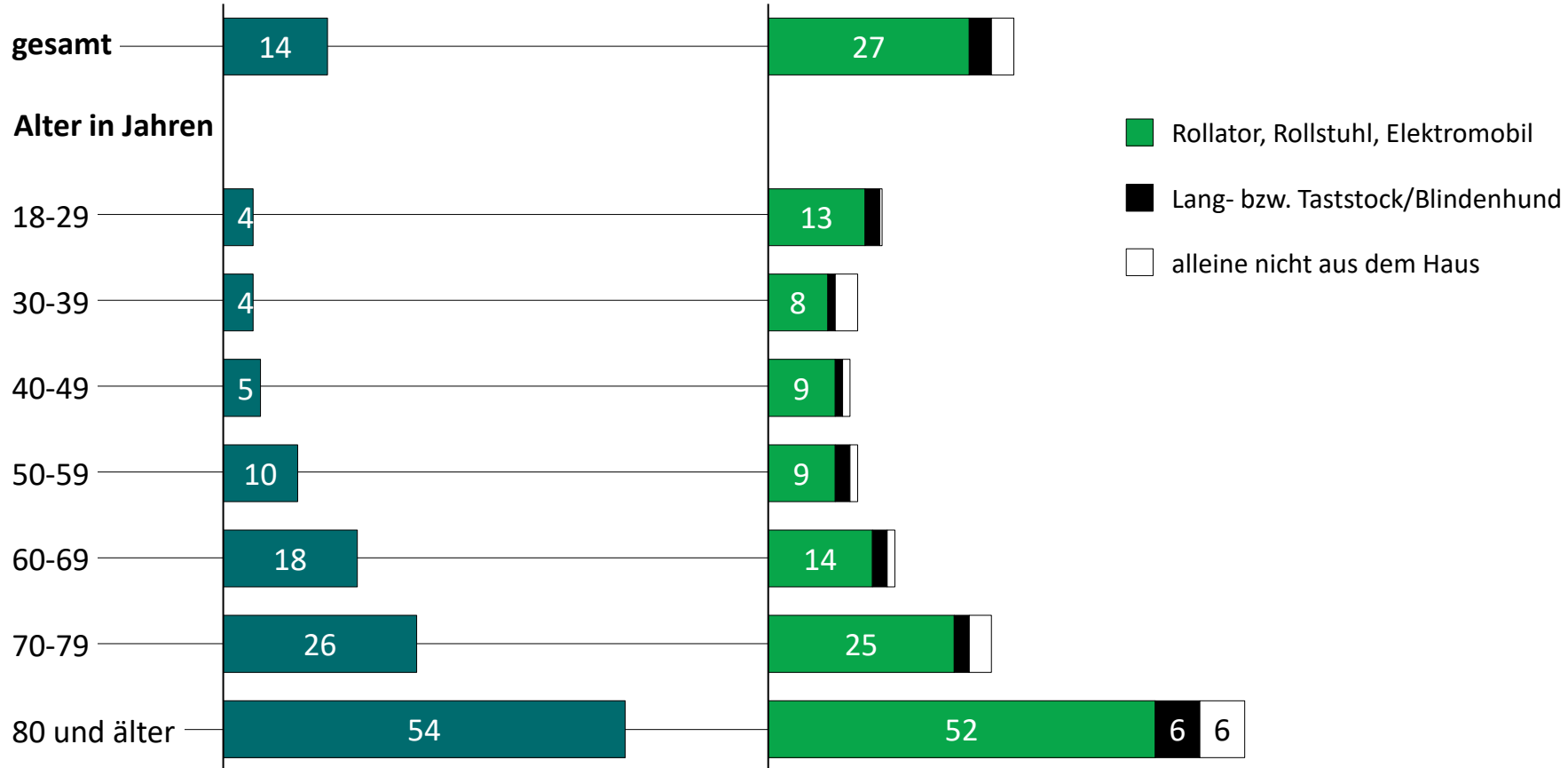
in der Befragung Zufallsauswahl
von 50 % aus der Gesamtstichprobe

Mehr Aufmerksamkeit gefordert – Mobilität mit Handicap: jede Person kann betroffen sein, jede siebte ist es bereits



Mobilitätseinschränkung vorhanden?

wenn ja: auf Rollator, Rollstuhl, Elektromobil oder Lang- bzw. Taststock/Blindenhund angewiesen?



Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent

für Hilfsmittel Mehrfachnennungen möglich

Bei einem Handicap reduziert sich die Außer-Haus-Quote auf rund zwei Drittel.

Die Tagesstrecke halbiert sich und die Unterwegszeit liegt um ein Drittel geringer als im Schnitt.

Träger der erhofften Veränderung: E-Autos, Deutschlandticket, Radverkehr und Sharing-Angebote



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



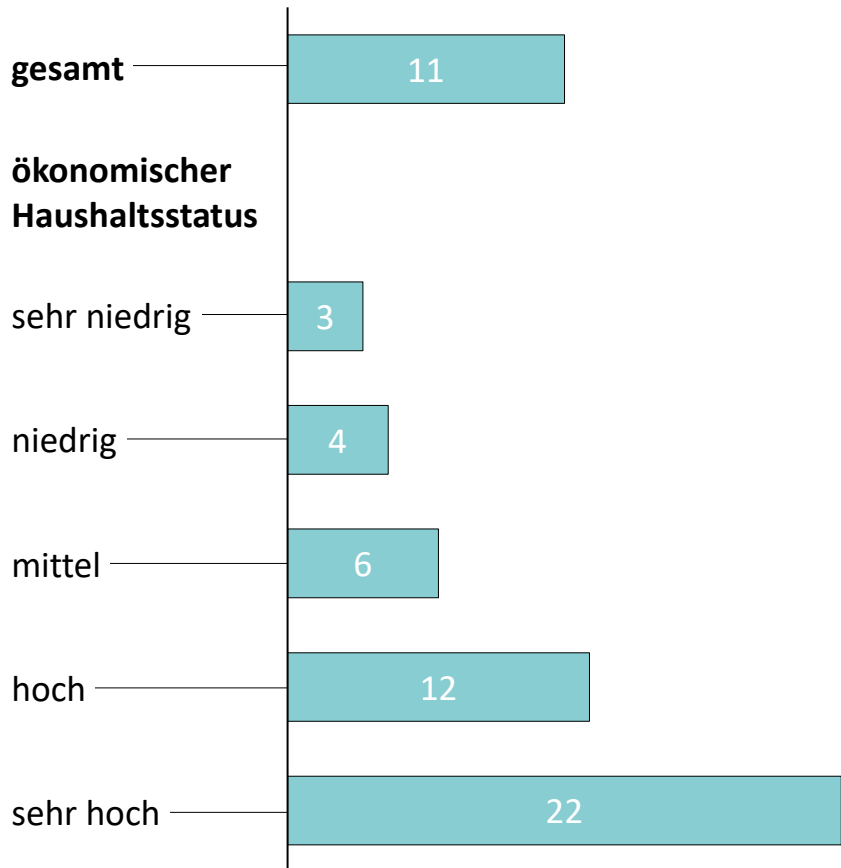
infas 360

Die Hoffnungsträger – das Elektroauto:

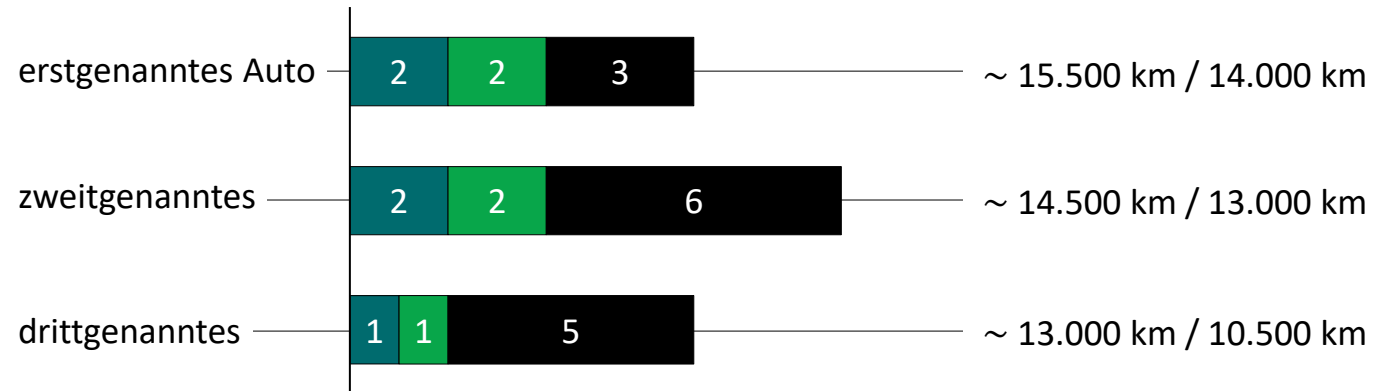
Fortschritt, aber langsam und weniger bei den „Erstautos“



Anteil E-Auto-Besitz in Haushalten mit Auto nach ökonomischem Status des Haushalts



Kategorie E-Auto (Basis Autos)



■ Hybrid ohne Lademöglichkeit
 ■ Hybrid mit Lademöglichkeit
 ■ rein elektrisch

📍 links Auto-Haushalte
 🚗 rechts Pkw
 Angaben in Prozent

gerundete Jahresfahrleistungen alle E-Autos /Vergleichswert übrige Antriebe

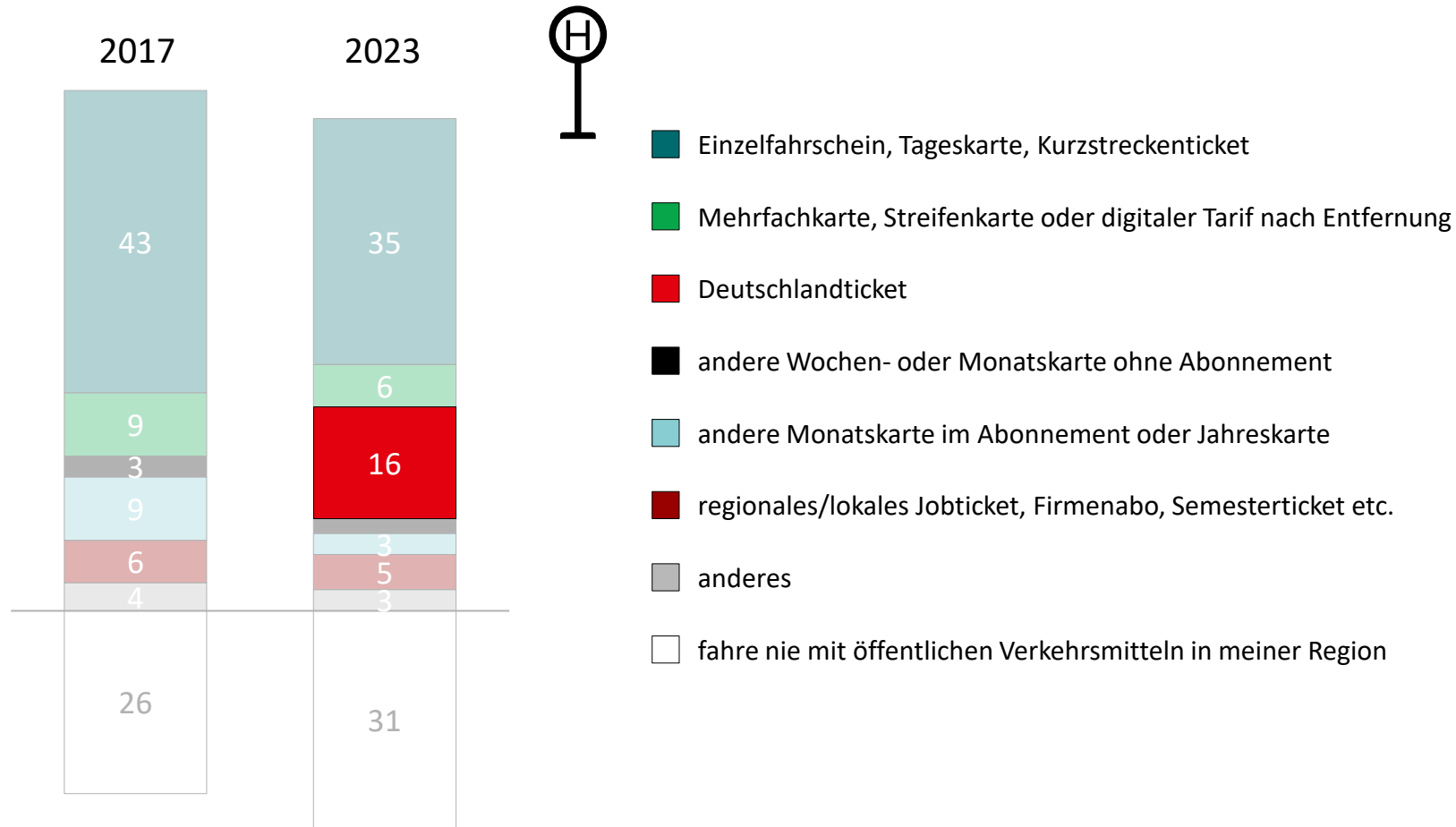
Pkw-Fahrleistungen der E-Autos gesamt bei leichtem Plus in etwa proportional zum Bestand, aufgrund neuerer Autos und relativ hohen Fahrleistungen bei Plug-in Hybriden


reine E-Autos ca. 15.500 km pro Jahr bei 14.000 km für alle Autos in den privaten Haushalten

Die Hoffnungsträger – das Deutschlandticket: ein Gamechanger, wenn er bleibt ...



übliche Fahrkartennutzung im ÖPNV



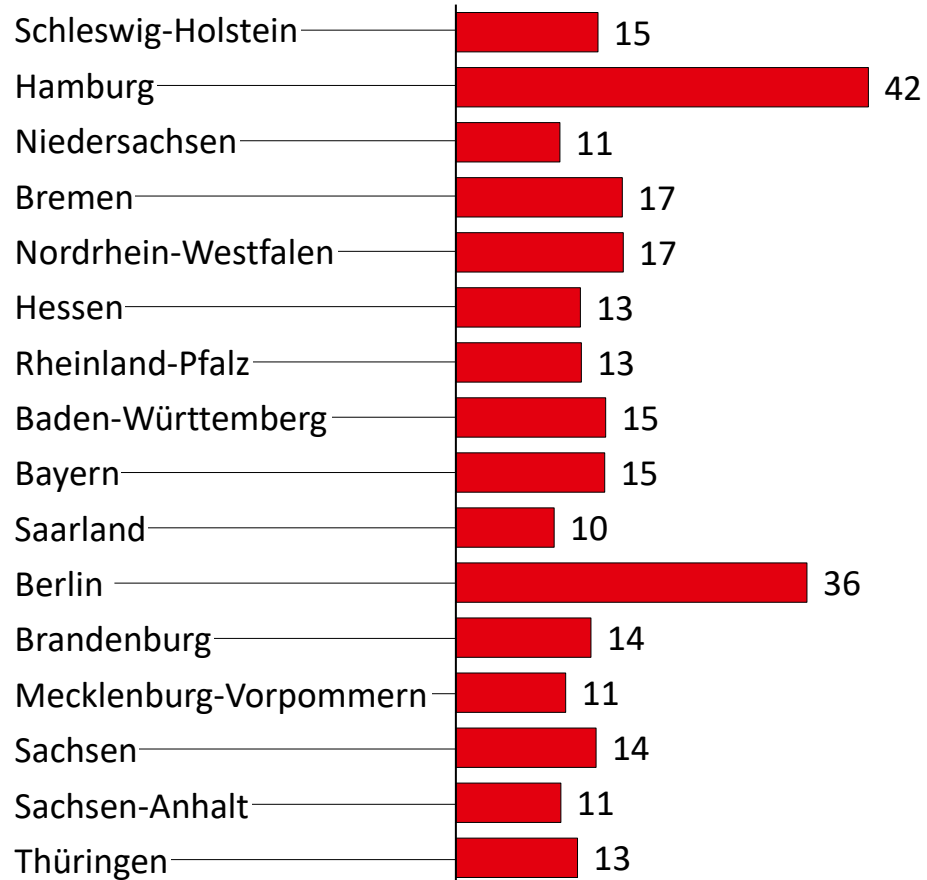
 Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent

Die Hoffnungsträger – das Deutschlandticket: ein Gamechanger, wenn er bleibt ...



Deutschlandticket als üblicherweise genutztes Ticket nach ...

... Bundesland

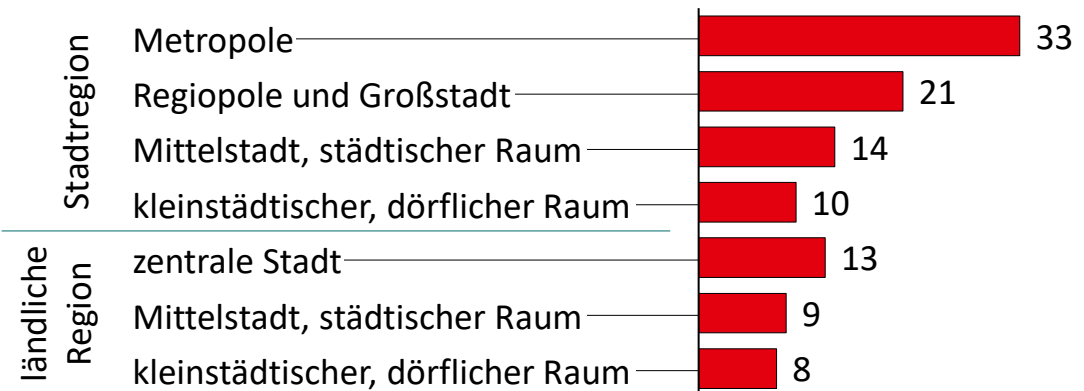


hohe Durchdringung in Hamburg
(ÖPNV-Tarifsystem bereits
umgestellt), aber auch im
ländlichen Raum beachtlich

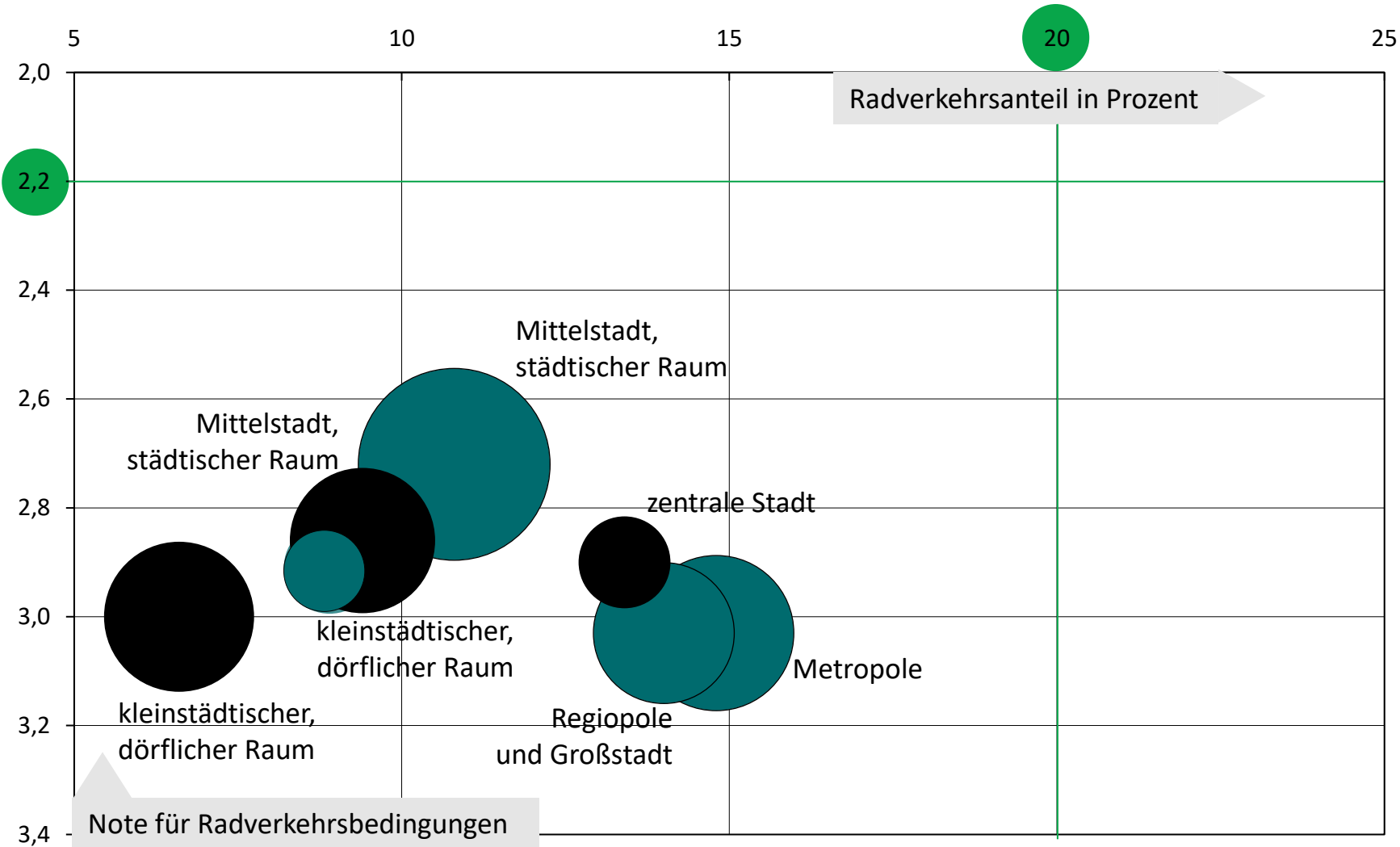


Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent

... Regionstyp



Die Hoffnungsträger – Radverkehrsbeurteilung und Radverkehrsanteil: in der Regel Bewertung wie auch der Modal Split-Anteil nicht ausreichend



Radverkehrsanteil Wege
Angaben in Prozent

Zufriedenheit
Personen ab 14 Jahren
Durchschnittsbewertung Notenskala 1-6

Stadtregion

ländliche Region

Kreisgröße proportional
zum Bevölkerungsanteil

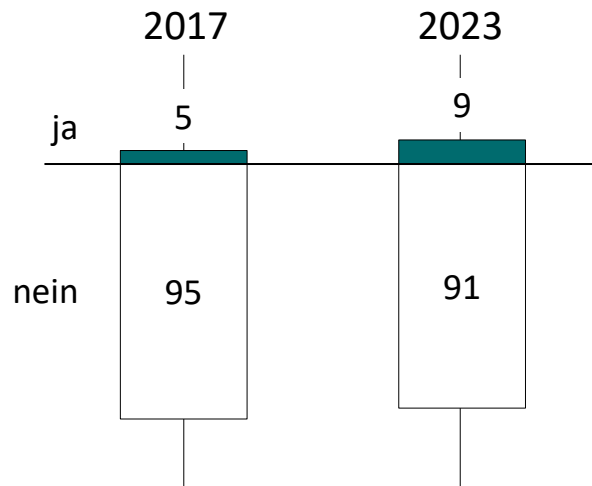
anzustrebende Zielwerte?

beim Radverkehrsanteil große
Unterschiede in MiD-Gemeinden -
mit einer Spannweite zwischen
3 und 33 Prozent

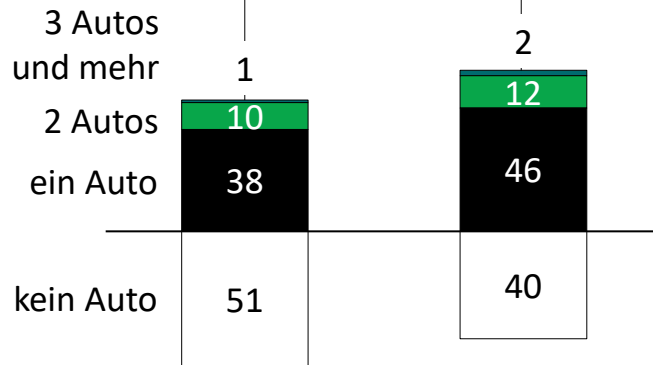
Die Hoffnungsträger – Sharing: wie es um Scooter, Leihräder, Fahrdienste und On-Demand steht



Carsharing-Mitgliedschaft



Autobesitz in Carsharing-Haushalten



... Mitgliedschaft nach Raumtyp



Haushalte
Angaben in Prozent

Raumtyp RegioStaR7 nach BMDV

2017
2023

Knapp ein Prozent der Wege entfällt auf geharte Scooter, Räder, Rufbusse, Fahrdienste und Taxis.

In den Großstädten ist dieser Anteil um ein gutes Drittel höher, ebenso in den jüngeren Altersgruppen.

Aber er bleibt überall klein und ist selbst in der MiD kaum messbar.

Erste Bilanz und Impulse zur Diskussion



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

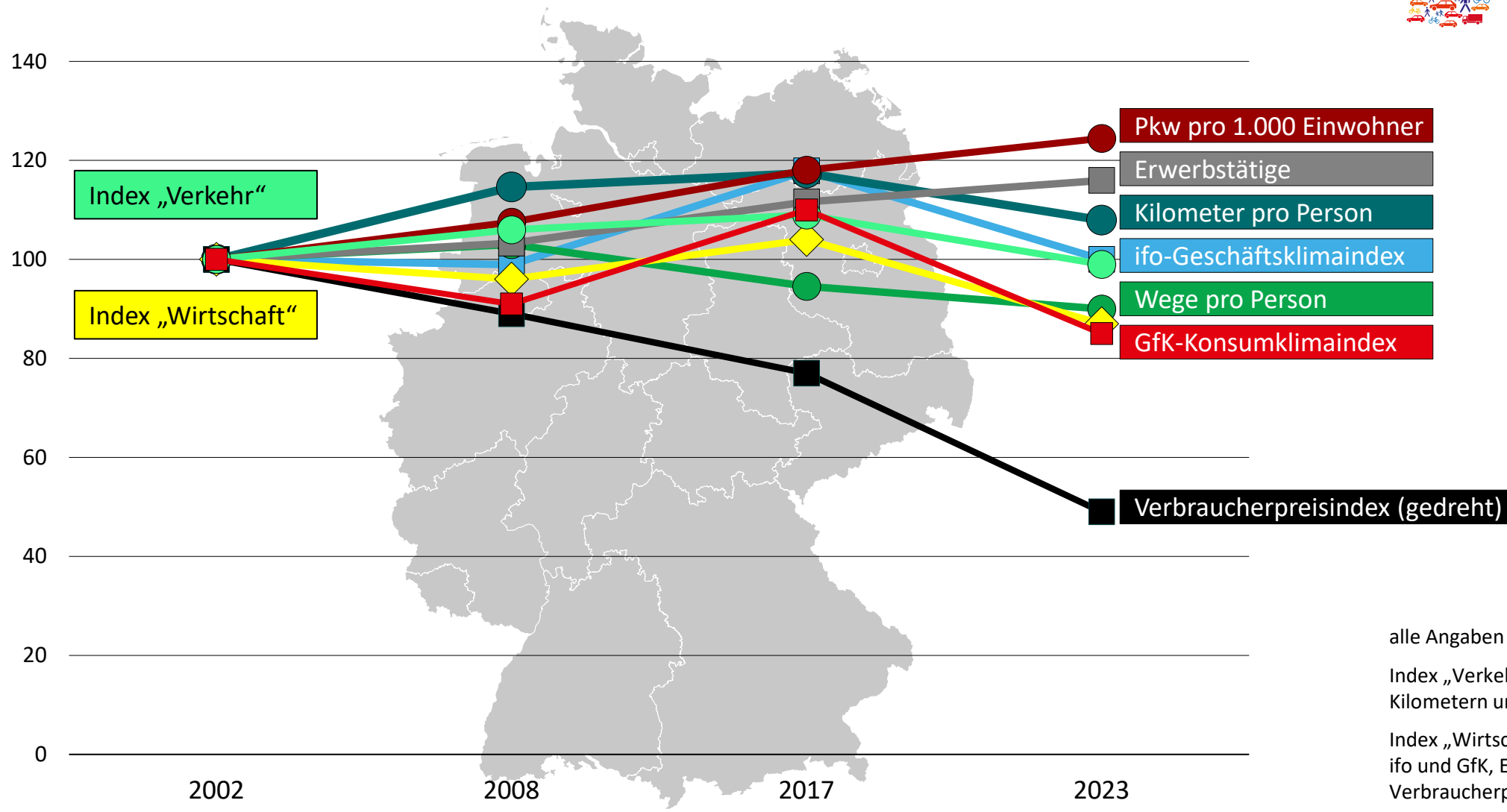
in Kooperation mit:



infas 360

Entwicklung zentraler Kennwerte 2002 bis 2023:

Pkw-Dichte, Konjunkturkennwerte und Verkehrsparameter – Mobilität folgt der Konjunktur?



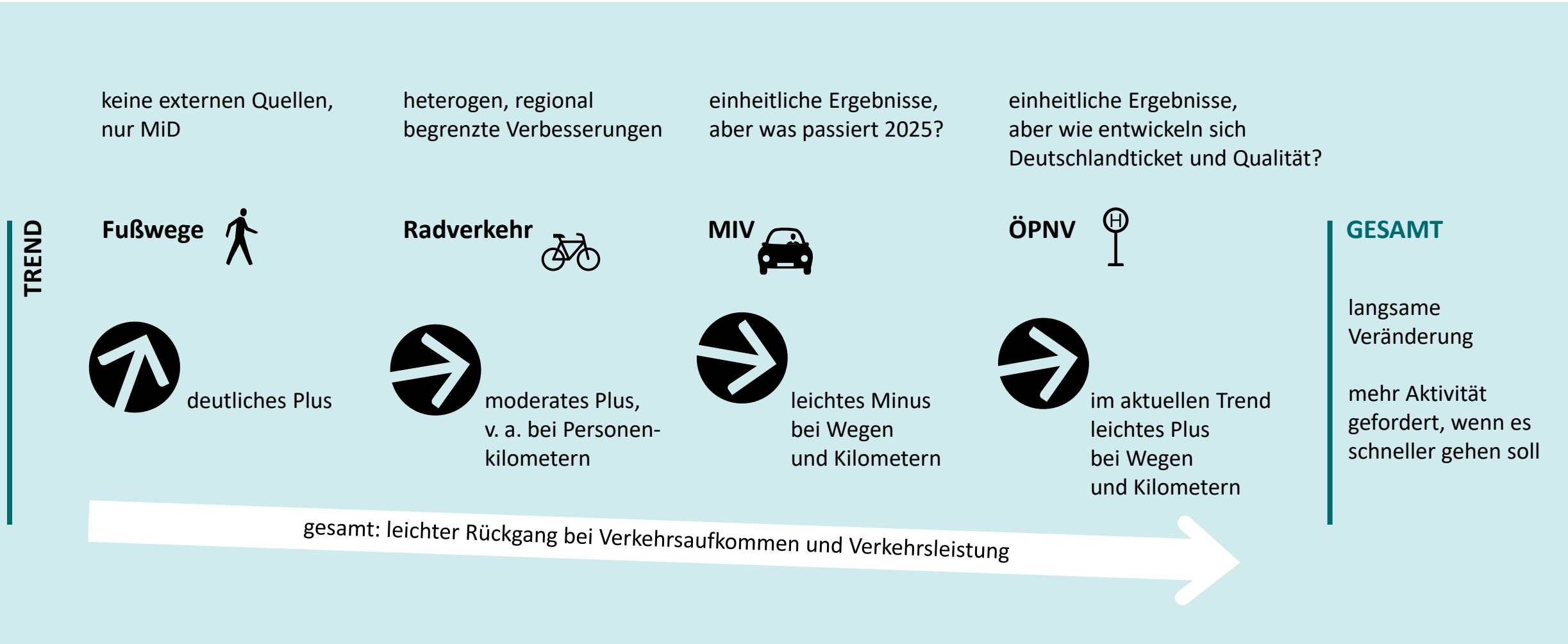
alle Angaben 2002=100

Index „Verkehr“ gleichgewichtig aus Kilometern und Wegen pro Person

Index „Wirtschaft“ gleichgewichtig aus ifo und GfK, Erwerbstätigen und Verbraucherpreisen (gedreht)

Was das alles bedeutet – und wie es weitergehen könnte?

langsamer als erhofft, aber (große) Aktivität kann wirken



Diskussionsimpulse:

worüber es sich (auch) auf dem Podium zu sprechen lohnt



- Das Zufußgehen –
kein Stiefkind, aber warum so stiefmütterlich behandelt?
- Der Radverkehr –
braucht es viel mehr als gute neue Fahrradtechnik?
- Der öffentliche Verkehr –
quo vadis Deutschlandticket?
- Der Autoverkehr –
wirken veränderte Nutzungsmuster mehr als elektrische Antriebe?
- Der Sharing-Hoffnungsträger –
Placebo oder Lösung: welche Geduld brauchen wir?
- Das Ganze –
mehr als die Summe der Teile?

Erläuterung wichtiger Begriffe: eine Auswahl



Etappe	Eine Etappe ist ein Wegeabschnitt mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß.
MIV	Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahräder), 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 Verkehrsmittel auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).
Personenkilometer	Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Person(en) auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.
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).

infas

Robert Follmer

Bereichsleiter

Tel. 0228/38 22-419

E-Mail r.follmer@infas.de



Marcus Bäumer

Geschäftsführer

Tel. 0621/15 03 08 30

E-Mail baeumer@ivt-research.de



Dr. Ilka Dubernet

komm. Abteilungsleiterin

Tel. 030/670 55-8133

E-Mail ilka.dubernet@dlr.de

infas 360

Dr. Barbara Wawrzyniak

Business Director Data Science

Tel. 0228/74 8873-69

E-Mail b.wawrzyniak@infas360.de

MiD
Mobilität in Deutschland

