Eine Studie des

Bundesministerium
für Verkehr

MiD
Mobilität in Deutschland

Mobilität in Deutschland 2023

Zusammenfassung des Kurzreports

Zielstellung

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

Die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) stellt umfangreiche Informationen zum aktuellen Stand der Alltagsmobilität in Deutschland bereit. Ein ausführlicher Ergebnisbericht für das Jahr 2023 sowie viele weitere Dokumentationen stehen unter www.mobilitaet-in-deutschland.de zur Verfügung. Dort sind auch sämtliche Unterlagen zu den vorangegangenen Erhebungen der MiD in den Jahren 2002, 2008 und 2017 abrufbar.

Datengrundlage

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

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

Befragt wurden 420.979 Personen, von denen die am Stichtag mobilen Personen über 1.087.393 Wege an ihrem jeweiligen Stichtag berichteten. Für ein weiteres Teilsegment erfolgte eine Differenzierung der Wege in 94.337 Etappen. Hinzu kommen Daten zu 67.231 Tagesreisen sowie 69.788 Reisen mit Übernachtung. Die Auswertung der bundesweiten Basisstichprobe sowie der regionalen Aufstockungen geschieht wie bereits 2017 integriert. Die Hochrechnung der Ergebnisse liefert für einen Zwölfmonatszeitraum 2023/24 umfassende Kennwerte zur Alltagsmobilität der Wohnbevölkerung in Deutschland. Sie bezieht sich auf alle von der Bevölkerung innerhalb Deutschlands zurückgelegten Wege. Mit der vorliegenden Ausgabe des Kurzreports ist ein direkter Vergleich aller vorangegangenen Erhebungen möglich.

Wir möchten darauf hinweisen, dass die Ergebnisse von Stichprobenerhebungen immer von den tatsächlichen Werten in der Gesamtbevölkerung abweichen können. Die mögliche Spanne dieser Abweichung nennt man „Konfidenzintervall“. Dank der außerordentlich großen Stichprobe ist das Intervall bei der MiD bei den Mobilitätskennwerten sehr klein und die Ergebnisse sind sehr präzise. Allerdings wird das Intervall größer, je kleiner die ausgewertete Teil-

menge ist. Wenn Ergebnisse nur kleine Unterschiede aufweisen und sich auf eine Teilmenge beziehen (z. B. eine Bevölkerungsteilgruppe oder eine Region mit kleiner Stichprobe), müssen diese mit entsprechender Vorsicht interpretiert werden. Dies ist insbesondere auch im Zeitvergleich zu beachten: Kleinere Unterschiede müssen nicht unbedingt eine echte Veränderung in diese Richtung darstellen. Eine ausführliche Erläuterung zu den statistischen Hintergründen wird im Methodenbericht dargestellt.

Ergebnistelegramm

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung etwas reduziert

Bundesweit gesehen haben sich das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung gegenüber den letzten MiD-Erhebungen etwas verändert. Das Aufkommen hat sich 2023 gegenüber 2017 trotz einer etwas steigenden Bevölkerungszahl von 257 auf 249 Mio. Wege pro Tag leicht verringert Die Verkehrsleistung sinkt ebenfalls geringfügig von 3,2 Mrd. auf rund 3,0 Mrd. Personenkilometer täglich. Damit liegt sie etwa wieder in der Größenordnung von 2008. Insgesamt liegen diese Veränderungen nur knapp über den stichprobenbedingten Zufallsschwankungen.

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

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

Die sogenannten „Mobilitätsquoten“ sind weiter gesunken. Waren 2008 im Schnitt noch 90 und 2017 insgesamt 85 Prozent der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger an einem durchschnittlichen Tag unterwegs, erreicht dieser Wert 2023 nur noch 82 Prozent. Dies führt zu einer etwas reduzierten durchschnittlichen täglichen Zahl von knapp 2,9 Wegen pro Person und Tag. Auffällig ist dabei ein etwas überdurchschnittlicher Rückgang bei Personen aus Haushalten mit höherem ökonomischem Status.

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

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

Die Struktur des reduzierten Verkehrsaufkommens, also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel (Modal Split), zeigt anteilig wie hochgerechnet ein leichtes Minus im motorisierten Individualverkehr (MIV), Steigerungen im Fuß- wie Radverkehr sowie Stabilität bei leichtem Aufwärtstrend im öffentlichen Verkehr. Das Fahrrad zählt in einigen städtischen Bereichen zu den Gewinnern. Der Anteilswert der nur zu Fuß zurückgelegten Wege dagegen steigt

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung 2002 bis 2023

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

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

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

durchgängig in Stadt und Land. Dies gilt umgekehrt auch für die anteiligen Veränderungen des MIV: Die Bedeutung des Autos ist gesunken.

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

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

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

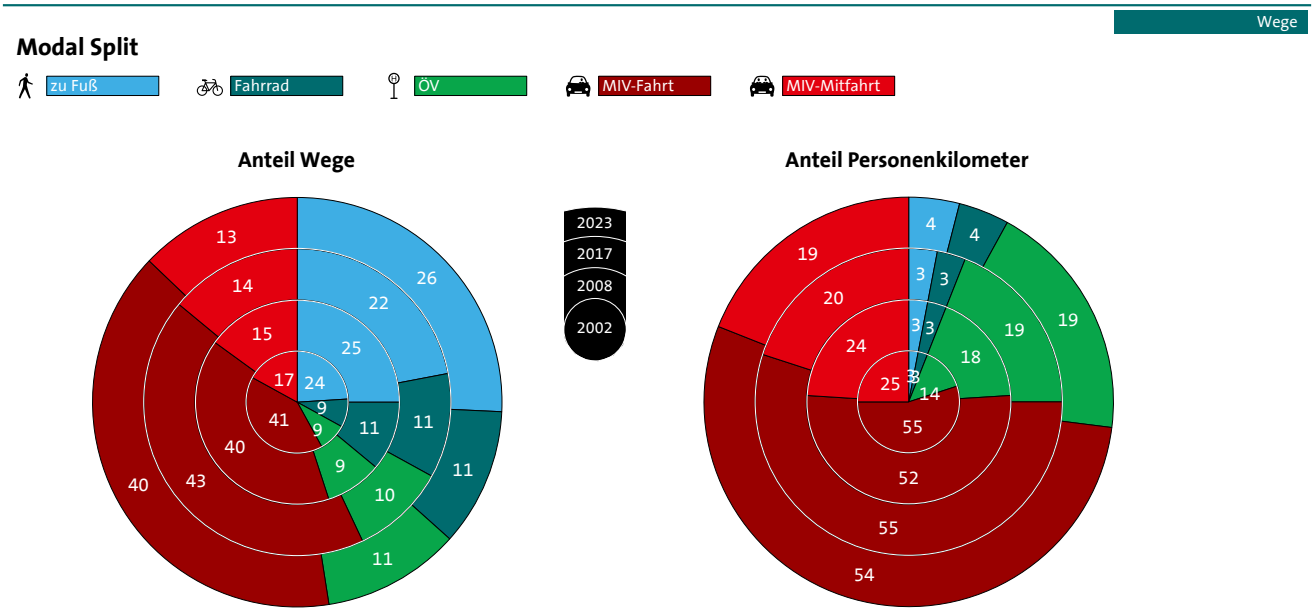
Die Betrachtung der Verkehrsleistung, also der zurückgelegten Personenkilometer, zeigt ein deutliches Plus für den Fußverkehr und das mittlerweile oft elektrisch unterstützte Fahrrad. Der öffentliche Verkehr bleibt mit etwas weniger Fernkilometern und geringfügigem Minus im Nahverkehr unter dem Strich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

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

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

Diese Veränderungen korrespondieren allerdings nicht mit steigenden Zufriedenheiten. Im Gegenteil: Der Autoverkehr wird weitgehend unverändert

Modal Split



Angaben in Prozent; alle Wege

bewertet, während die Noten für die Möglichkeiten im Fuß- und Radverkehr deutlich nachlassen. Die Ursachen dürften vielfältig sein, doch mit hoher Wahrscheinlichkeit gehört ein kritischerer Blick auf diese Infrastruktur bei gleichzeitig steigender Inanspruchnahme dazu.

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

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

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

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

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

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

Autoverfügbarkeit im Plus, Autonutzung auf dem Rückzug

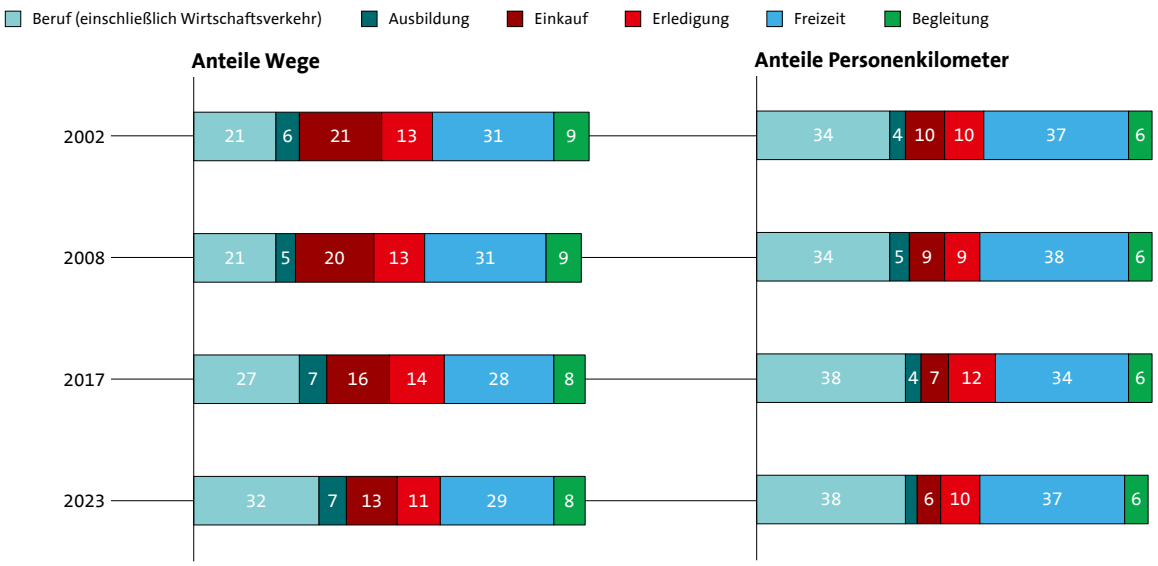
Junge Erwachsene in den größeren Städten sind etwas weniger Auto-orientiert als ihre Altersgenossinnen und -genossen in den vergangenen Jahren.

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

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

Wege

Anteile der Wegezwecke nach Wegen und Personenkilometern 2017 bis 2023



Angaben in Prozent

MiD 2023 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2023

und öfter über ein Auto verfügen als frühere Seniorinnen.

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

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

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

Unter dem Strich?

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

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

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

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

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