



Mobilität in Deutschland 2017

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 Auto-Mobilität zu verzeichnen war, konzentrieren sich inzwischen viele Bemühungen darauf, den weiteren Verkehrsangeboten wie dem öffentlichen Verkehr, dem Fahrradfahren und dem Zufußgehen wieder mehr Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Nicht nur in Deutschland ist erkennbar, dass ein kontinuierlich

wachsender Autoverkehr an Grenzen stößt. Trotzdem wird er ein prägender Bestandteil des Verkehrs bleiben und muss aktiv gestaltet werden.

Die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) stellt umfangreiche Informationen zum aktuellen Stand der Alltagsmobilität in Deutschland bereit. Die vorliegende Kurzfassung stellt zentrale Resultate der Studie vor. Ein ausführlicher Ergebnisbericht für das Jahr 2017, ein Zeitreihenbericht 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 und 2008 abrufbar.

Datengrundlage

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

Die Feldphase der aktuellen Erhebung fiel mit einer sich über mehr als zwölf Monate erstreckenden Stichtagserhebung in die Zeit zwischen Mai 2016 und September 2017. Die Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer konnten sich in einem mehrstufigen Verfahren schriftlich, telefonisch oder online beteiligen. Innerhalb der realisierten Gesamtstichprobe von 156.420 Haushalten entfielen 33.389 Haushalte auf die bundesweite Basisstichprobe und 123.031 auf regionale Vertiefungen. Befragt wurden insgesamt 316.361 Personen, die über 960.619 Wege an ihren jeweiligen Stichtagen berichteten.

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

Die MiD 2002, 2008 und 2017 sind jeweils als repräsentative Querschnitterhebung konzipiert. Trotz eines weitgehend identischen Studiendesigns sind die Erhebungen nicht ohne weiteres vergleichbar. Dies gilt aufgrund der rückwirkend auf Basis des Mikrozensus korrigierten Bevölkerungszahl, des im Rahmen der Datenerhebung 2017 weiter entwickelten Auswahl- und Hochrechnungsverfahrens sowie der verbesserten Datenaufbereitung. Um die Vergleichbarkeit zu optimieren, wurden für die MiD 2002 und 2008 rückwirkend Anpassungen für das Gewichtung- als auch Datenaufbereitungsverfahren vorgenommen und in den Zeitreihenvergleichen berücksichtigt.

durchgeführt von:

infas

In Kooperation mit:



infas 360

Ergebnistelegamm

Verkehrsaufkommen insgesamt nahezu stabil, aber regional sehr unterschiedlich

- Bundesweit gesehen haben sich Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung gegenüber den letzten MiD-Erhebungen 2002 und 2008 nur wenig verändert. Das Aufkommen hat sich gegenüber 2008 leicht verringert und liegt nun bei knapp 260 Mio. Wegen pro Tag. Die Verkehrsleistung steigt dagegen geringfügig auf etwa 3,2 Mrd. Personenkilometer täglich an.
- Diese Gesamtentwicklung täuscht über regionale Unterschiede hinweg. Insbesondere in den Großstädten steigen beide Werte nicht zuletzt durch den dortigen Bevölkerungszuwachs teilweise erheblich – mit entsprechenden verkehrlichen Belastungen in den Ballungsräumen einer- und Vorteilen für den öffentlichen Verkehr andererseits.
- Die sogenannten „Mobilitätsquoten“ sind gesunken. Waren 2008 im Schnitt noch 90 Prozent der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger an einem durchschnittlichen Tag unterwegs, erreicht dieser Wert 2017 nur 85 Prozent. Dies führt zu einer etwas reduzierten durchschnittlichen täglichen Zahl von 3,1 Wegen pro Person und Tag. 2008 betrug der entsprechende Wert 3,4 Wege. Auffällig ist dabei ein überdurchschnittlicher Rückgang bei Kindern und Jugendlichen sowie bei Haushalten mit niedrigerem ökonomischen Status.

Noch immer geringes Wachstum der Pkw-Anteile

- Das Verkehrsaufkommen, also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel, zeigt einen leichten Zuwachs im motorisierten Individualverkehr (MIV) und geringe Anteilssteigerungen bei den übrigen Verkehrsmitteln. Insbesondere im städtischen Bereich zählen Fahrrad, Bus und Bahn zu den Gewinnern. Der Anteilswert der nur zu Fuß zurückgelegten Wege dagegen sinkt dagegen in Stadt und Land. Unter einem „Weg“ wird in der MiD eine Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel einschließlich möglicher Umstiege und Verkehrsmittelwechsel verstanden.

- Der bundesweite Modal Split liegt damit 2017 bei 22 Prozent für ausschließlich zu Fuß zurückgelegte Wege, 11 Prozent für das Fahrrad, 43 Prozent für Wege der Pkw-Fahrer sowie 14 Prozent für die der Pkw-Mitfahrer. Der öffentliche Verkehr einschließlich des Fernverkehrs erreicht einen Anteil von 10 Prozent des Verkehrsaufkommens. Bei dieser Betrachtung des „Hauptverkehrsmittels“ werden Wege, für die verschiedene Verkehrsmittel genutzt wurden, nach einer Hierarchie zusammengefasst und einem der genannten Verkehrsmittel zugeordnet.
- Die Betrachtung der Verkehrsleistung, also der zurückgelegten Personenkilometer, zeigt ein deutliches Plus für das Fahrrad wie für den öffentlichen Verkehr. Die Fahrleistungen der Pkw-Fahrer steigen in kleinerem Ausmaß. Die Werte für die Pkw-Mitfahrer gehen etwas zurück.

Plus für den Umweltverbund aus Rad, Bus und Bahn, aber Minus beim Fußverkehr

- Das Fahrrad legt vor allem in der erbrachten Fahrleistung zu. Es wird also vor allem über etwas weitere Entfernungen mit dem Rad gefahren. In der Summe steigern sich die geradelten Personenkilometer gegenüber 2002 um etwa ein Viertel. Im Vergleich zu 2008 ist es mehr als ein Zehntel.
- Der öffentliche Verkehr wächst anteilig und im absolut im Aufkommen, aber vor allem in der Verkehrsleistung. Dort kann er im Vergleich zu 2002 um die Hälfte und gegenüber 2008 um ein Zehntel zulegen.
- Anders ergeht es dem Fußverkehr. Er verliert vor allem im Aufkommensanteil und geht von 25 Prozent 2008 auf 22 Prozent im Jahr 2017 zurück.
- Obwohl der öffentliche Nahverkehr zulegt und von einem wachsenden Berufsverkehr profitiert, ist er das Verkehrsmittel mit der im Vergleich ungünstigsten subjektiven Bewertung durch die Befragten. Zudem wird es am wenigsten gerne genutzt. Favorit ist in beiderlei Hinsicht das Auto.

Mehr und größere Pkw im Bestand

- Die Pkw-Flotte ist auf mittlerweile gut 43 Mio. Fahrzeuge in den privaten Haushalten angewachsen. Anders als 2008 kommt damit mehr als ein Auto auf jeden Haushalt. Die Ausstattung wächst insbesondere in den ostdeutschen Ländern und ländlichen Regionen. Außerhalb der Städte verfügen inzwischen 90 Prozent der Haushalte über mindestens ein Auto. Bundesweit gesehen sind weiterhin 23 Prozent der Haushalte autofrei. Einen leichten Anstieg verzeichnen jedoch Haushalte mit mehr als einem Pkw.
- Innerhalb des Bestands haben SUVs, Geländewagen und Vans ihren Anteil in den befragten Haushalten im Vergleich zu 2008 von etwa zehn auf nun etwa 20 Prozent verdoppelt.
- Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad hat sich kaum verändert. Er liegt wie 2002 und 2008 bei etwa 1,5 Personen.
- Der Pkw-Führerscheinbesitz hat sich insgesamt leicht erhöht. 87 Prozent der ab 17-Jährigen verfügen 2017 über die Auto-Fahrerlaubnis – ein Prozentpunkt mehr als 2008. Wie überall ist auch hier ein differenzierter Blick erforderlich. Der Anteil verringert sich vor allem in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen. Bei den Seniorinnen und Senioren überschreitet er dagegen inzwischen die 80-Prozent-Marke.

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

- Junge Erwachsene in den größeren Städten sind weniger Auto-orientiert als ihre Altersgenossen in den vergangenen Jahren. Dies drückt sich auch in rückläufigen Führerscheinbesitzquoten aus. In den höheren Altersgruppen sieht es anders aus. So unterscheidet sich die Alltagsmobilität der 30- bis 60-Jährigen nur wenig von der dieser Altersgruppe in den MiD-Erhebungen 2002 und 2008.
- Das Mobilitätsniveau von Kindern und Jugendlichen verändert sich. Sie sind seltener unterwegs als die gleichen Altersgruppen 2002 und 2008. Dies unterscheidet sich jedoch nach Haushaltssituation und ökonomischen Status.
- Bei den Seniorinnen und Senioren wächst wie schon zwischen 2002 und 2008 die Automobilität insbesondere in deren höheren Altersgruppen ganz erheblich. Hintergrund sind vor allem mehr ältere Frauen, die selbst am Steuer sitzen und öfter über ein Auto verfügen als frühere Seniorinnen.

- Carsharing-Organisationen finden in den Großstädten ihre Mitglieder. Dort verfügt schon mehr als jeder zehnte Haushalt über mindestens eine Mitgliedschaft. Die tatsächliche Inanspruchnahme kann dabei aber nicht mithalten. Vier von zehn Carsharern greifen fast nie auf dieses Angebot zurück. Auch die übrigen Carsharing-Kunden nutzen diese Fahrzeuge überwiegend sporadisch. Geteilte Autos stellen damit am ehesten eine gelegentliche Option mit geringen Fahrleistungsanteilen dar.

Verkehrswende in Ansätzen sichtbar, aber bei weitem nicht vollzogen

- Die oft beschworene Verkehrswende ist nur im städtischen Raum erkennbar, erreicht aber selbst dort noch nicht die erhoffte 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 werden aktuell Veränderungen mitunter eher durch strukturelle Effekte wie der (Re-)Urbanisierung und den Beschäftigungszuwachs als durch verkehrliche Verbesserungen getrieben.
- Die zu konstatierenden Entwicklungen hinsichtlich einer etwas reduzierten Mobilitätsrate und der täglichen Wegezahl sind in ähnlicher Form auch in den aktuellen nationalen Mobilitätsenerhebungen 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.