



Mobilität in Deutschland – MiD

Kurzbericht MVV/MVG



eine Studie des:



durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

Kurzbericht für/eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr
Referat G 13 – Prognosen, Statistik und Sondererhebungen
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
FE-Projektnummer VB600001

Regionale Aufstockung im Auftrag von

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
Thierschstraße 2
80538 München

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Emmy-Noether-Straße 2
80992 München



vorgelegt von:

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Kurt-Schumacher-Straße 24
53113 Bonn



in Kooperation mit:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
Institut für Verkehrsforschung
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin



IVT Research GmbH
Quadrat P 6, 16-19
68161 Mannheim



infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn

Projekt:

7555
Version 1
Bonn, März 2026

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Follmer, Robert. Heider, Stefan. Ruppenthal, Merle (2026): Mobilität in Deutschland – Kurzbericht MVV/MVG. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und des MVV/MVG (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Kurzform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2026): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMV)

Inhaltsverzeichnis

Mobilität in Deutschland 2023 – das Projekt	4
Datengrundlage	5
Ergebnistelegramm	7
Wie oft, womit, warum, wie weit und wie lange sind wir unterwegs?	10
MVV-Gebiet – ein Zusammenspiel aus städtischen, verdichteten und ländlichen Regionen	12
Veränderte Mobilitätsstruktur im MVV-Gebiet?	16
Wie steht es um Sharing, Deutschlandticket und Co?	18
Was tun? Mehr als Zahlen	20
Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2023	22
Zum Weiterlesen – ausgewählte Literaturhinweise	24
Liste der regionalen Beteiligten	25
Erläuterung wichtiger Begriffe	26

Mobilität in Deutschland 2023 – das Projekt

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 auch in einem Raum wie dem MVV-Gebiet (bestehend aus der Stadt München und dem MVV-Umland) trotz eines vor allem in der Stadt München teils gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsangebots in den vergangenen Jahrzehnten eine stetig wachsende Automobilität zu verzeichnen war, konzentrieren sich inzwischen viele Bemühungen darauf, weiteren Verkehrsangeboten und dem Zufußgehen mehr Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Dazu gehören im MVV-Gebiet trotz einer dominanten Rolle des Autos neben dem klassischen ÖPNV auch neue Angebotsformen wie Sharing-Möglichkeiten. Und auch dem Radverkehr wird mehr und mehr Aufmerksamkeit gewidmet. 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. Gleichzeitig sichert er die Mobilität im ländlichen Raum, hier dem MVV-Umland. So wird er vermutlich ein prägender Bestandteil des Verkehrs bleiben und muss ebenso aktiv gestaltet werden wie die alternativen Angebote.

Doch wo stehen wir auf diesem Weg? Wie nutzen Bürgerinnen und Bürger in Deutschland und im MVV-Gebiet die Verkehrsangebote?

Diesen und weiteren Fragen geht die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) in umfassender Form nach. Der vorliegende Kurzreport für das MVV-Gebiet stellt zentrale Resultate für die Erhebungsjahre 2023/24 vor. An den zentralen Stellen bietet er wo möglich Einblicke in eine Zeitreihe und differenziert die Ergebnisse nach der Stadt München sowie dem MVV-Umland (für Anfang 2023 bestehend aus den Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen (nördlicher Teil), Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg).

Wir wünschen eine spannende Lektüre!

Ihr MiD-Projektteam

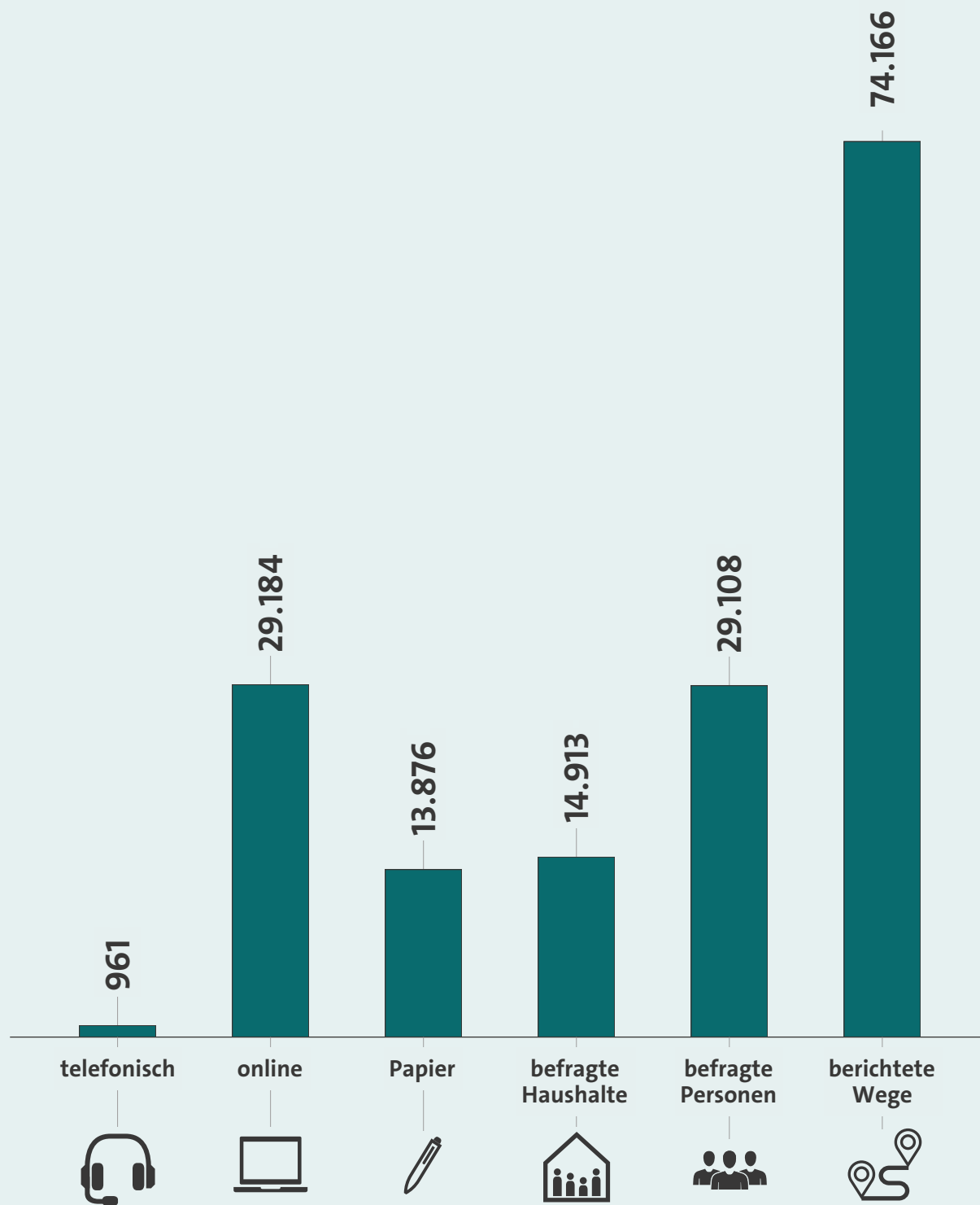
Datengrundlage

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). Zusätzlich wurde das Projektteam bereits 2017 um die IVT Research GmbH sowie die infas 360 GmbH erweitert.

Die Feldphase der aktuellen Erhebung fiel mit einer mehr als zwölf Monate abbildenden Stichtagerhebung in die Zeit zwischen Mai 2023 und Juli 2024. Die Studienteilnehmenden konnten sich in einem mehrstufigen Verfahren schriftlich, telefonisch oder online beteiligen. Innerhalb der 2023/24 realisierten bundesweiten Stichprobe entfallen dank einer umfassenden regionalen Aufstockung 14.913 Haushalte auf das MVV-Gebiet. In diesen Haushalten wurden 29.108 Personen aus allen Altersgruppen einschließlich der Kinder befragt. Die an ihrem Berichtstag mobilen Personen haben über 74.166 Wege berichtet.

Die Auswertung auf der Ebene der regionalen Aufstockung beinhaltet auch die dazugehörigen Anteile aus der bundesweiten Basisstichprobe. Die Hochrechnung der Ergebnisse liefert für einen Zwölfmonatszeitraum 2023/24 umfassende Kennwerte zur Alltagsmobilität, hier für die Einwohnerinnen und Einwohner des MVV-Gebiets. Sie bezieht sich gemäß der MiD-Definition auf alle von der Wohnbevölkerung des Gebiets in Deutschland zurückgelegten Wege, also nicht nur innerhalb des MVV-Gebiets. In einer ergänzenden Auswertung werden auch Wege von Personen betrachtet, die nicht im Gebiet wohnen, aber an ihrem Berichtstag im Bundesland unterwegs waren, egal aus welchem Anlass.

Die Befragungsinhalte dokumentiert eine Übersicht am Ende dieses Berichts.



ART UND ANZAHL DER INTERVIEWS IM MVV-GEBIET

Ergebnistelegamm

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im MVV-Gebiet

Das Verkehrsvolumen im MVV-Gebiet, also die Summe der von den Bürgerinnen und Bürgern zurückgelegten Wege, liegt im Jahr 2023 bei rund 8,9 Mio. Wegen pro Tag. Die damit verknüpfte Verkehrsleistung liegt in der Region bei rund 110 Mio. Personenkilometern täglich. 2017 betragen die entsprechenden Werte noch rund 9,4 Mio. Wege und rund 124 Mio. Kilometer täglich. Verkehrsaufkommen wie Verkehrsleistung sind also zurückgegangen. Dies entspricht dem Bundestrend und ist nicht MVV-Gebiet-spezifisch.

Zwischen der letzten MiD-Erhebung im Jahr 2017 und der aktuellen Erhebung lag die Corona-Phase. Diese verursachte vor allem für den öffentlichen Verkehr – auch im MVV-Gebiet – vorübergehend deutliche Einbußen. Da die MiD in dieser Phase jedoch keine Messungen vorgenommen hat, kann dies hier nicht genauer quantifiziert werden.

Die sogenannten „Mobilitätsquoten“ sind in der Region weiter gesunken. Waren 2017 im Schnitt 88 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner aus dem MVV-Gebiet an einem durchschnittlichen Tag unterwegs, erreicht dieser Wert 2023 nur noch 84 Prozent. Dies führt zu einer reduzierten durchschnittlichen Zahl von 2,9 Wegen pro Person und Tag – gegenüber 3,2 im Jahr 2017.

Ebenso verändern sich die Streckenlängen und Tageskilometer. Die durchschnittliche Wegelänge sinkt leicht von 13,2 auf etwa 12,4 Kilometer. Die Kilometersumme pro Person und Tag weist ebenfalls eine Veränderung auf. Sie reduziert sich deutlich von 42 auf 35 Kilometer. Die tägliche Unterwegzeit sinkt ebenfalls um 6 Minuten von 89 auf 83 Minuten.

Die dargestellte Reduzierung der Wege pro Person sowie im Schnitt kürzere Strecken mit den entsprechenden Kilometersummen entsprechen dem bundesweiten Trend und sind nicht auf das MVV-Gebiet beschränkt. Dies gilt gleichermaßen für die Landeshauptstadt München und das MVV-Umland.

Weniger Wege im Autoverkehr

Ein Blick auf die Struktur des reduzierten Verkehrsaufkommens, also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel (Modal Split), zeigt anteilig wie hochgerechnet einen deutlichen Rückgang von 46 auf 41 Prozent im motorisierten Individualverkehr (MIV), eine deutliche Steigerung im Fußverkehr sowie eine Stagnation im Radverkehr. Ebenfalls erkennbar ist ein Plus im öffentlichen Verkehr von einem Prozentpunkt auf einen Anteil von nun 19 Prozent. Der sogenannte Umweltverbund aus zu Fuß, Rad und öffentlichem Verkehr vergrößert seinen Gesamtanteil von 54 auf nun 60 Prozent. Die Veränderung entspricht dem bundesweiten Trend.

Bei dieser Betrachtung des „Hauptverkehrsmittels“ werden Wege, für die verschiedene Verkehrsmittel genutzt wurden, nach einer Hierarchie zusammengefasst und einem der genannten Verkehrsmittel zugeordnet. Vor allem der Rückgang im MIV ist bemerkenswert und in der beschriebenen Größenordnung bundesweit nur in einigen Großstädten, wie etwa Berlin oder Hamburg, zu finden.

Mehr Kilometer im Verbund aus Fuß, Rad, Bus und Bahn

Die Verkehrsleistung, also die zurückgelegten Personenkilometer, zeigt verschiedene Trends. Anteilig wie absolut ergeben sich ein MIV-Minus sowie ein Plus im öffentlichen Verkehr. Dies gilt auch für die Rad-Kilometer. Sie verzeichnen mit längeren Streckenlängen als 2017 ein deutliches Plus.

Vermutlich hat das Deutschlandticket zu der Erholung im öffentlichen Verkehr und einem sich abzeichnenden weiterem Plus nach dem Corona-Einbruch maßgeblich beigetragen. 30 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner ab 14 Jahren des MVV-Gebiets nennen dieses Angebot 2023/24 als üblicherweise genutztes Ticket – zu diesem Zeitpunkt deutlich über dem Bundesschnitt von 16 Prozent. Ein deutlicher Unterschied ist innerhalb der verschiedenen Räume zu erkennen. Naturgemäß liegt der Anteil in den städtischen Räumen deutlich höher. So weist die Stadt München einen Wert von 40 Prozent auf. Im MVV-Umland beträgt der Wert aber immer noch 20 Prozent und liegt somit höher als in Bayern insgesamt (15 Prozent).

Der Autoverkehr wird nun etwas besser bewertet, während die Noten für die Möglichkeiten im Fuß- und Radverkehr deutlich nachlassen. Der ÖPNV im MVV-Gebiet erhält von allen Verkehrsmitteln die niedrigste Bewertung, liegt aber immer noch höher als in anderen Regionen Deutschlands. 52 Prozent schätzen diesen als sehr gut oder gut ein. 10 Prozent urteilen dagegen mit mangelhaft oder ungenügend. Das Zufußgehen erhält dagegen im MVV-Gebiet die besten Noten, 74 Prozent der Befragten schätzen die Situation als (sehr) gut ein. Beim Radverkehr sind es 55 Prozent. Die Ursachen der beschriebenen Trends dürften vielfältig sein, doch mit hoher Wahrscheinlichkeit gehört ein kritischerer Blick auf die Rad- und ÖPNV-Infrastruktur bei gleichzeitig leicht steigender Inanspruchnahme dazu.

Sowohl bundesweit als auch im MVV-Gebiet besteht mit Blick auf die Wegezwecke traditionell eine hohe Stabilität. Trotzdem ist 2023 ein Plus für den Freizeitsektor im Aufkommen um 3 Prozentpunkte sowie in der Verkehrsleistung um 5 Prozentpunkte festzuhalten. Anteilige Verschiebungen bei beruflichen Wegen gelten auch vor dem Hintergrund von Homeoffice-Effekten. Im MVV-Gebiet gibt es bei den Wegeanteilen im beruflichen Kontext eine Stabilität, die Streckenlänge allerdings verringert sich. Diese fallen grundsätzlich in dienstleistungsgeprägten Städten höher aus als in anderen Regionen, sind jedoch trotzdem nicht so ausgeprägt, dass sie den Verkehr insgesamt deutlich verändern. Sie sind mit für das reduzierte Verkehrsaufkommen und die -leistung verantwortlich, erklären den berichteten Rückgang aber nur zum kleineren Teil.

Mehr Haushalte mit Auto – bei geringerer Nutzung

Bundesweit betrachtet wächst die Pkw-Flotte weiterhin und nähert sich der 50-Millionen-Marke, nicht zuletzt durch einen noch immer nicht zum Stillstand gekommenen Nachholbedarf in den ostdeutschen Bundesländern. Auch in vielen größeren Städten ist dieser Trend gebremst, kann sich aber in absehbarer Zeit umdrehen. Im MVV-Gebiet gibt es insgesamt 25 Prozent der Haushalte, die über kein Auto verfügen, im Jahr 2017 waren es noch 31 Prozent.

Carsharing spielt im MVV-Gebiet eine stärker werdende Rolle. Der Mitgliedschaftsanteil in den Haushalten ist wie in vielen anderen Regionen gewachsen. Er liegt 2023 bei 21 Prozent (im Vergleich zu 14 Prozent im Jahr 2017), auch wenn die Breitenwirkung trotz viel diskutierter Optionen noch eher gering ist. In der Landeshauptstadt München liegt der Wert mit 30 Prozent erwartungsgemäß deutlich höher als im Umland mit 11 Prozent. Trotzdem verändert sich die übliche Autonutzung. Der Anteil der täglich Autofahrenden reduziert sich – im MVV-Gebiet wie deutschlandweit.

Unter dem Strich?

Es ist auch möglich, dass sich die Mobilitätspraxis verändert. Dies betrifft vor allem Haushalte, die ökonomisch gesehen im mittleren bis oberen Bereich rangieren. Diese Gruppe verändert ihre Autonutzung etwas deutlicher als andere Segmente, wenn auch (noch?) nicht ihren Autobesitz. Ökonomisch schlechter situierte Haushalte sind dagegen „traditionell“ weniger Pkw- und oft eher ÖPNV-orientiert.

Um sicher von dauerhaften Veränderungen auszugehen, ist es noch zu früh. Doch manche MiD-Ergebnisse sprechen dafür, dass der Stellenwert des Autos als tägliches Verkehrsmittel rückläufig ist und sich damit die Verkehrsmittelwahl insgesamt langsam wandelt. Im Gebiet, vor allem geprägt durch die Großstadt München, ist ein starker ÖPNV bereits jetzt prägend.

Es sollte jedoch nicht vergessen werden, dass weitere Faktoren auf das Mobilitätsniveau und den Mobilitätsmix einwirken. Die konjunkturelle Gesamtlage beeinflusst die Mobilitätsnachfrage ebenso wie Zersiedelungstendenzen und Flächenverbräuche. Es kommt also nicht nur auf die Wahlentscheidungen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, sondern auch auf die Rahmenbedingungen an.

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

Weniger Wege und weniger Kilometer

Das absolute Verkehrsaufkommen sowie die damit verbundene Verkehrsleistung, also die Summe aller von den Bürgerinnen und Bürgern des MVV-Gebiets zurückgelegten Wege und Kilometer, sind zentrale Größen der MiD-Zeitreihe. Das Aufkommen liegt 2023 bei rund 8,9 Mio. Wege pro Tag. Die damit verknüpfte Verkehrsleistung liegt bei rund 110 Mio. Personenkilometer täglich. 2017 betragen die entsprechenden Werte noch rund 9,4 Mio. Wege und rund 124 Mio. Kilometer täglich. Verkehrsaufkommen wie Verkehrsleistung sind also zurückgegangen. Dies entspricht dem Bundestrend und ist nicht MVV-Gebietsspezifisch.

Die genannten Zahlen beziehen sich auf die Bevölkerung des gesamten Gebiets. Die Stadt München ist mit ihrer zentralen Funktion stark durch Einpendelverkehre geprägt – nicht nur im Berufsverkehr. Im MVV-Umland sind diese Effekte weniger stark. Das MiD-Konzept beschränkt sich weitgehend auf den Verkehr der Bewohnerinnen und Bewohner.

Vielfältige Ursachen

Dass die Werte teils zurückgehen, liegt in wirtschaftlichen Faktoren und in Effekten wie dem anhaltenden Homeoffice-Trend begründet. Hinzu kommen noch immer Nachwirkungen der Corona-Krise, aber auch langsam veränderte Mobilitätsgewohnheiten sowie Angebotsentwicklungen im öffentlichen und im Radverkehr. Dies alles wirkt, die Einzelbeiträge sind jedoch nicht eindeutig quantifizierbar. Ob damit auch eine dauerhafte Trendwende verbunden ist, bleibt abzuwarten. Das Mobilitätsniveau hängt nicht zuletzt von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und dem damit verbundenen Wohlstandsniveau ab. Ergeben sich hier positive Entwicklungen, können Verkehrsaufkommen und -leistung auch wieder wachsen.

Viele der zentralen Kennwerte rückläufig

Aktuell stellen sich jedoch alle hinter dem Hochrechnungsergebnis liegenden Kennwerte gegenüber 2017 verringert dar. Im Durchschnitt eines Jahresverlaufs sind gegenwärtig 84 Prozent der im MVV-Gebiet lebenden Menschen an einem zufällig ausgewählten Tag außer Haus unterwegs. 2017 wurden hier noch 88 Prozent verzeichnet. Ebenfalls rückläufig ist die mittlere Zahl der Wege pro Person und Tag. Sie ver-

ringert sich von 3,2 auf 2,9. Auch die zurückgelegte Tagesstecke weist eine solche Entwicklung auf. Diese Marke sinkt von 42 auf 35 Kilometer. Ebenso verringert sich die tägliche Unterwegszeit. Ihr Wert sinkt von 89 auf 83 Minuten.

Trends beim Modal Split: mehr Fußverkehr und ÖV

Die Struktur des Verkehrsaufkommens, also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel (Modal Split), verändert sich ebenfalls. Sie zeigt ein Minus im MIV, Steigerungen im Fußverkehr und ÖV sowie einen gleichbleibenden Wert im Radverkehr. Anteilig bleibt der Radverkehr bei 15 Prozent, das reine Zufußgehen steigt von 21 auf 26 Prozent. Der öffentliche Verkehr wächst von 18 auf 19 Prozent, nicht zuletzt mit Hilfe des Deutschlandtickets und seinen Preiseffekten. Der sogenannte Umweltverbund, gebildet aus diesem Trio, vergrößert in Summe 2023 seinen Gesamtanteil von 54 Prozent 2017 auf nun 60 Prozent.

Bezogen auf die zurückgelegten Kilometer liegt der kombinierte Anteil aus MIV-Fahrt und -Mitfahrt bei 61 Prozent, verzeichnet damit eine Reduktion von 4 Prozentpunkten im Vergleich zu 2017. Eine weitere wichtige Veränderung aus der Kilometerperspektive ist ein Plus im reinen Fußverkehr von 3 auf nun 4 Prozent sowie im Radverkehr von 4 auf 5 Prozent. Der Kilometeranteil des ÖV steigt deutlich von 28 auf 31 Prozent.

Sehr große Unterschiede sind zwischen der Stadt München und dem MVV-Umland zu erkennen. Der MIV-Anteil an den Wegen ist im städtischen Bereich deutlich niedriger (29 Prozent) als im Umland (51 Prozent). Die Fußwege sind überall ansteigend (in der Stadt München von 24 auf 29 Prozent und im MVV-Umland von 18 auf 24 Prozent). Der ÖV-Anteil steigt ebenfalls an, in der Stadt München (von 24 auf 25 Prozent) liegt er insgesamt deutlich höher als im MVV-Umland (von 11 auf 12 Prozent).

Weniger Veränderung bei den Wege Zwecken

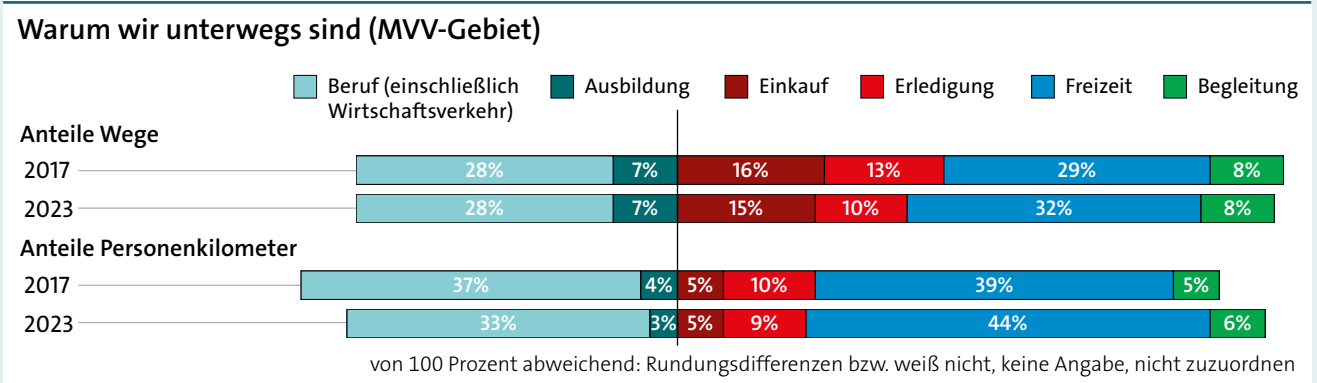
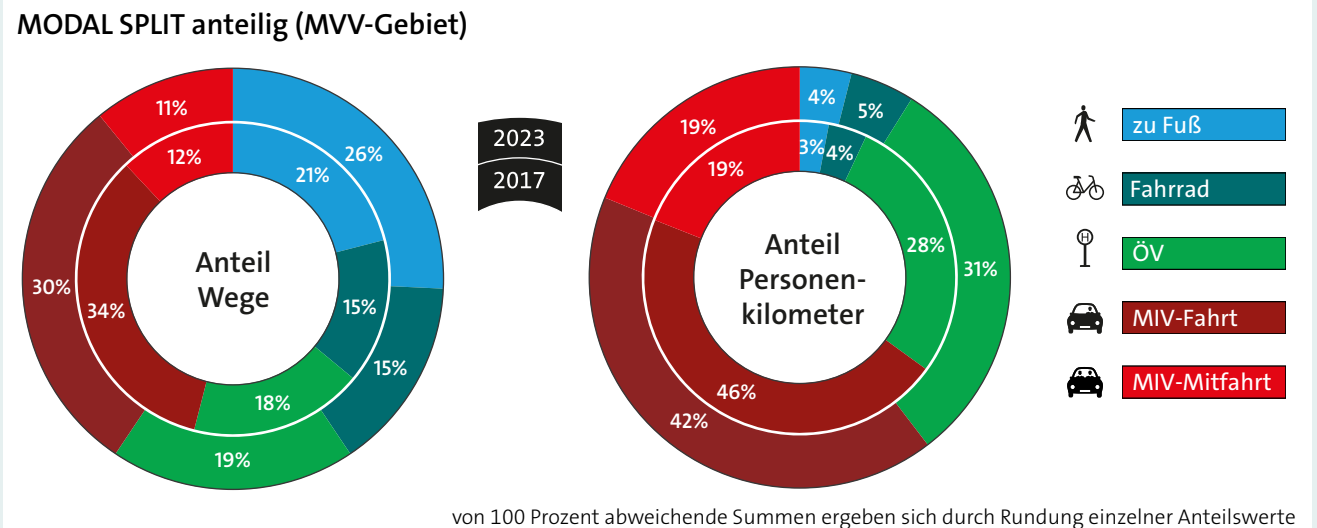
Weniger Veränderung zeigt sich beim Blick auf die Mobilitätsanlässe. Deren Struktur ist in der Regel sehr stabil. Trotzdem zeichnen sich auch hier Verschiebungen ab. Der Anteil der beruflichen Wege liegt stabil bei 28 Prozent (inklusive Ausbildungswegen bei 35 Prozent). Etwas rückläufig sind die Erledigungswege

ECKWERTE 2017 UND 2023					Wege
	MVV-Gebiet		Deutschland		
	2017	2023	2017	2023	
Bevölkerung	2,9	3,0	82,2	83,5	Anzahl in Mio.
Anteil mobiler Personen alle Tage	88	84	85	82	%
Anteil mobiler Personen werktags	90	86	88	84	%
Anteil mobiler Personen Samstag	86	82	82	79	%
Anteil mobiler Personen Sonntag	75	76	73	71	%
Wege pro Person und Tag	3,2	2,9	3,1	2,9	Anzahl
Tagesstrecke pro Person und Tag	42	35	39	35	km
Unterwegszeit pro Person	01:29	01:23	01:20	01:17	h:min

Quelle Bevölkerungszahlen Destatis: auf Basis der Fortschreibung des Zensus 2022 zum 31.12.2023 (MiD-Ziehungsjahr) mit Fokus auf MVV-Gebiet Stand Anfang 2023

	Verkehrsaufkommen Wege pro Tag (Anzahl in Mio.)		Verkehrsleistung pkm pro Tag (Anzahl in Mio.)	
	2017	2023	2017	2023
zu Fuß	2,0	2,3	3,1	3,9
Fahrrad	1,4	1,3	5,4	5,5
ÖPNV *	1,6	1,6	18,7	17,6
ÖPFV **	0,1	0,1	15,6	16,1
MIV (Fahrt)	3,1	2,6	56,3	45,8
MIV (Mitfahrt)	1,1	0,9	24,4	20,7
gesamt	9,4	8,9	123,5	109,7
Anteil ÖPNV	17%	18%	15%	16%

Fehlerspielraum Hochrechnungen ca. +/- 2,5 Prozent des Betrags; * inkl. Taxi, anderes; ** inkl. innerdeutsche Flüge



(13 auf 10 Prozent), ebenso Einkaufswege (16 auf 15 Prozent). Diese Entwicklungen kommen dem Freizeitverkehr zugute, dessen Wege-Anteil von 29 auf 32 Prozent zulegt. Wird auch hier die Kilometerbilanz gezogen, fallen die Veränderungen mitunter sogar etwas stärker bzw. konträr zu den Wegeanteilen aus. Der Anteil der beruflich bedingten Wege sinkt von 37 auf 33 Prozent, die Kilometeranteile der Freizeitwege steigen – von 39 auf 44 Prozent.

Somit lässt sich sagen, dass die Wege im beruflichen

Kontext zwar in der Summe gleichbleibend sind, deren Längen allerdings geringer werden. Diese Entwicklung lässt den Rückschluss auf Homeoffice-Effekte in der Form zu, dass vor allem Personen mit größerer Entfernung zu ihrer Arbeitsstätte auf die Wege verzichten.

MVV-Gebiet – ein Zusammenspiel aus städtischen, verdichteten und ländlichen Regionen

Der wichtige Blick über das gesamte MVV-Gebiet

Die Mobilität im MVV-Gebiet ist geprägt durch unterschiedliche Entwicklungen in der Stadt München und dem MVV-Umland. Vor allem die Stadt München ist aufgrund ihrer zentralen Funktionen und als Arbeitsplatzstandort mit den umliegenden Gemeinden, Landkreisen und den ländlichen Räumen oft auf vielfältige Weise verknüpft. Daher lohnt sich eine kurze vergleichende Betrachtung der verschiedenen Teilregionen nicht zuletzt nach ihrer ÖPNV-Situation, aber auch nach den übrigen Verkehrsmitteln.

Modal-Split-Trends in München und dem MVV-Umland

In München und dem MVV-Umland zeigen sich im wegebezogenen Modal Split deutlich unterschiedliche Entwicklungen. Der MIV liegt bei den Wegen der Münchenerinnen und Münchenern bei nur 29 Prozent. Im MVV-Umland hingegen ist eine deutlich stärkere Prägung durch den MIV zu erkennen. Der Wert liegt hier bei insgesamt 51 Prozent (jeweils MIV-Fahrten und -Mitfahrten gemeinsam).

Damit verbunden, aber nichtsdestotrotz bemerkenswert, sind die durchgängig eher niedrigen ÖV-Anteile im Umland. Sie liegen hier bei 12 Prozent und damit deutlich niedriger als in München (25 Prozent). Ähnliches gilt hinsichtlich des Niveaus für das Fahrrad.

Dieser Wert liegt in der Stadt München bei 18 Prozent, im Umland hingegen bei 12 Prozent. Der Anteil des Umweltverbunds insgesamt liegt in der Landeshauptstadt München bei 72 Prozent und ist damit um 6 Prozentpunkte gestiegen.

Pkw-, Fahrrad- und Ticketausstattung im MVV-Gebiet

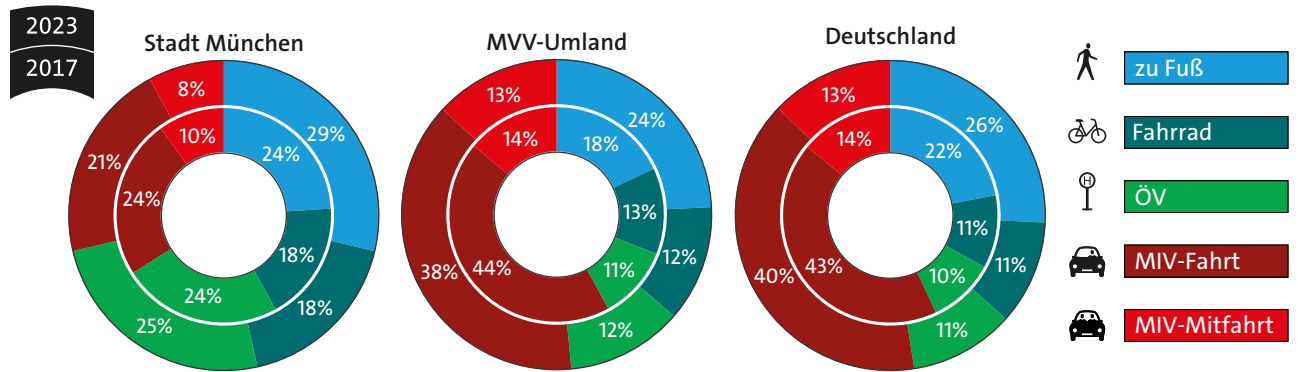
Werden die Anteile der Haushalte mit Pkw und/oder Fahrrad sowie der Personen mit Deutschlandticket, quasi ein ÖPNV-Zündschlüssel, betrachtet, zeigen sich korrespondierende Resultate. Im MVV-Gebiet verfügen 75 Prozent der Haushalte über mindestens einen Pkw. In der Stadt München liegt dieser Wert bei 65 Prozent, im Umland hingegen bei deutlich höheren 86 Prozent.

Vor allem Haushalte mit einem hohen und sehr hohen ökonomischen Status verfügen nahezu vollständig über mindestens einen Pkw. Bei Haushalten mit einem sehr niedrigen ökonomischen Status beträgt dieser Wert lediglich 34 Prozent.

Der Blick auf die Fahrradausstattung der Haushalte lohnt sich an dieser Stelle ebenfalls. Die Besitzquote im Haushalt liegt 2023 bei 84 Prozent und ist im Vergleich zu 2017 gleich geblieben (Fahrräder und Pedelecs gemeinsam). Auch hier ist ein deutlicher Trend beim ökonomischen Status des Haushalts zu erken-

MODAL SPLIT IM VERGLEICH

Wege



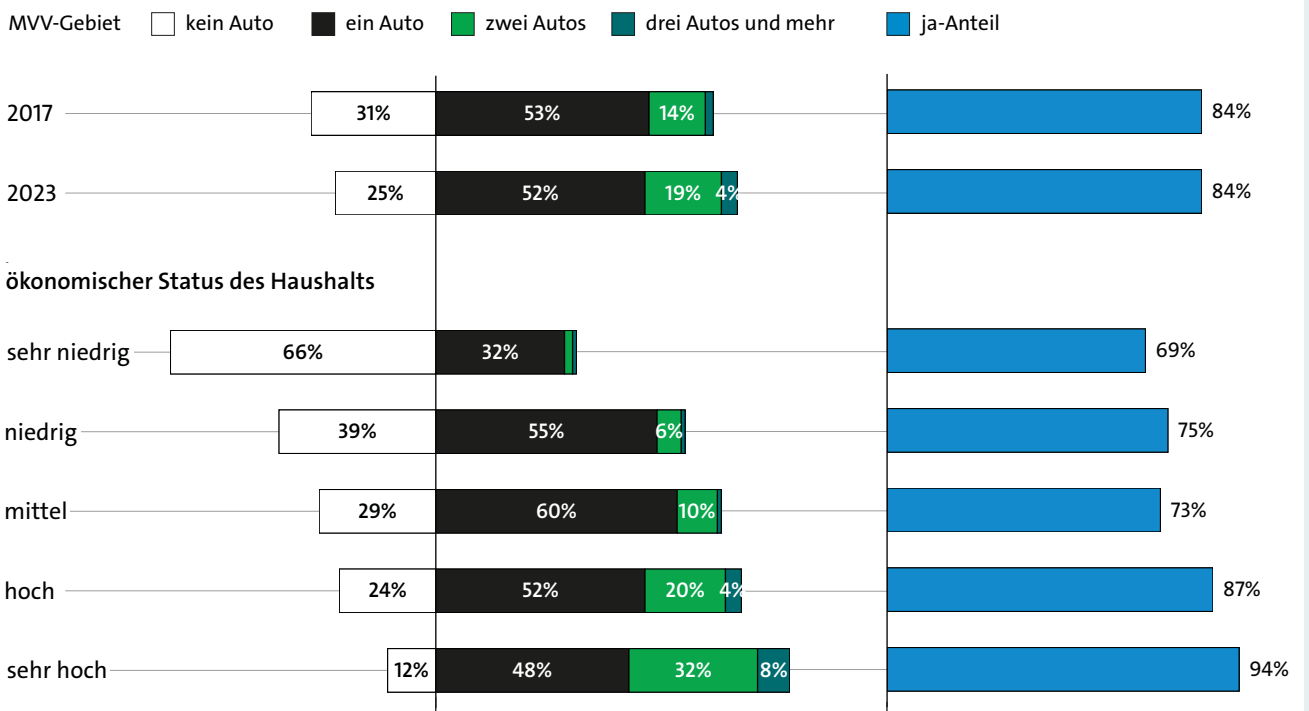
von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

AUTO- UND FAHRRADBESITZ (MVV-Gebiet)

Haushalte

Autoverfügbarkeit im Haushalt

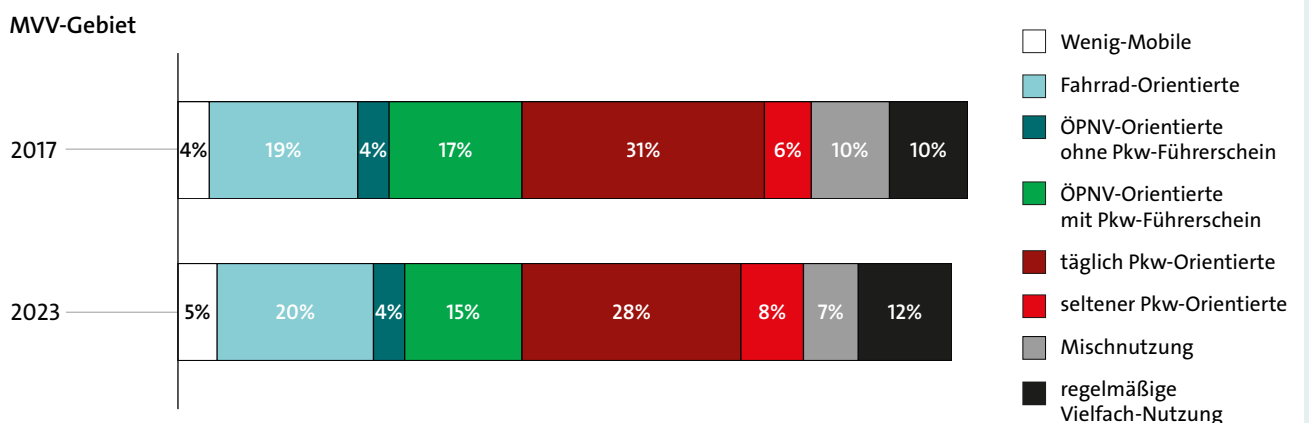
Besitz von Fahrrädern/E-Bikes



von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

VERKEHRSMITTELNUTZUNGSSEGMENTE

Personen ab 14 Jahren



von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

nen. Der Wert der Rad-Besitzquote entwickelt sich von 69 Prozent in der unteren Statusgruppe bis 94 Prozent in der höchsten Gruppe. Zwischen der Stadt München und dem MVV-Umland hingegen ist hier kaum ein Unterschied in der Besitzquote erkennbar.

Auch bei der Deutschlandticketausstattung der Personen ab 14 Jahren gibt es zwischen den unterschiedlichen Räumen deutliche Unterschiede. Im MVV-Gebiet insgesamt liegt der Anteil bei hohen 30 Prozent und damit deutschlandweit zumindest in der MiD-Erhebungszeit (Mai 2023 bis Juli 2024) im oberen Bereich. In der Stadt München beträgt er 40 Prozent, im MVV-Umland 20 Prozent. So wird erkennbar, dass das MVV-Gebiet von den Bemühungen der Anbieter um das Deutschlandticket profitiert und im bundesweiten Vergleich, aber auch im Vergleich zum Bundesland Bayern (15 Prozent) deutlich höhere Besitzquoten aufweist.

Mobilitätssegmente im Vergleich

Eine weitere interessante Betrachtung der gesamten Region erlaubt die in der MiD vorgenommene Segmentierung der befragten Personen nach ihrer üblichen Verkehrsmittelnutzung über die verschiedenen Mobilitätsoptionen hinweg. Im Jahr 2023 ist ein beachtliches Minus bei der täglichen Pkw-Orientierung auf einen aktuellen Wert von 28 statt 31 Prozent im Jahr 2017 zu verzeichnen – also Personen, die im üblichen Wochenverlauf nahezu ausschließlich das Auto nutzen. Ansonsten sind die Relationen deutlich ähnlicher zu den Ergebnissen der zurückliegenden Erhebungswelle vor sechs bis sieben Jahren. Der Anteil der Fahrrad-Orientierten steigt von 19 auf 20 Prozent. In der täglichen Nutzung des ÖPNV gibt es ebenfalls noch einen sinkenden Wert von 17 auf 15 Prozent, wenn die Personen zusätzlich einen Pkw-Führerschein besitzen, ansonsten liegt der Wert stabil bei 4 Prozent. Die Reduzierung der täglichen Auto-nutzung kann sehr vorsichtig als erstes Anzeichen einer sich langsam verändernden Mobilitätskultur interpretiert werden, auch wenn diese Veränderung im MVV-Gebiet insgesamt noch recht gering ist. Allerdings bleibt auch die Entwicklung in den kommenden Jahren abzuwarten.



Veränderte Mobilitätsstruktur im MVV-Gebiet?

Übliche Nutzung differenziert nach Verkehrsmitteln – vor allem Autonutzung reduziert

Die Ergebnisse zur Veränderung der Größenverhältnisse bei den Mobilitätssegmenten haben gezeigt, welche Verschiebungen sich bei der üblichen Autonutzung ergeben, auch wenn sich diese noch nicht zugunsten anderer Verkehrsmittel auswirkt. Den möglicherweise einsetzenden Trend bestätigt der genauere Blick auf die in die Segmentierung eingehenden einzelnen üblichen Nutzungshäufigkeiten für verschiedene Verkehrsmittel. Hier wird jeweils in fünf Stufen von „(fast) täglich“ bis „nie bzw. fast nie“ nach der Häufigkeit gefragt.

Im Vergleich zu 2017 ist die auffälligste Veränderung eine Reduzierung der täglichen Autonutzung von 36 auf nun 30 Prozent (Landeshauptstadt München 22 auf 17 Prozent und MVV-Umland 52 auf 44 Prozent). Auch bei der täglichen Nutzung von Bus und Bahn in der Region ist eine Reduktion von 26 auf 21 Prozent (Landeshauptstadt München 34 auf 29 Prozent und MVV-Umland 16 auf 13 Prozent) erkennbar. Bei anderen Verkehrsmitteln (Fahrrad, zu Fuß) verändert sich der Anteil der täglichen Nutzung kaum oder gar nicht. Langsam hinzukommende neue Angebote, die 2017 noch nicht am Markt waren oder kaum eine Rolle spielten, können sich im MVV-Gebiet bisher im recht geringen Bereich etablieren. Dies sind Mietscooter und auch das Lastenrad. Für sich genommen spielen sie im Täglichen- oder Wöchentlich-Sektor noch eine untergeordnete Rolle, sind aber erkennbar.

Routinen verändern sich nur langsam – und Ansprüche wachsen

Grundsätzliche Vorbehalte gegenüber „anderen“ Verkehrsmitteln als den „eigenen“ verändern sich kaum beziehungsweise werden voraussetzungsvoller. Dies gilt insbesondere für den Radverkehr und den ÖPNV. Aus zuvor Nicht-Nutzenden werden hier nur selten überzeugte Kundinnen und Kunden. Veränderungen ergeben sich also bisher in erster Linie innerhalb der Gruppen, die bereits eine gewisse Vertrautheit mit einem Verkehrsmittel aufweisen.

Damit einher gehen kritischere Urteile bei der Bewertung der verschiedenen Angebote. Die MiD fragt hier auf einer Schulnotenskala vergleichbar für Auto, ÖPNV, Rad und zu Fuß nach der subjektiven Zufriedenheit mit den jeweiligen Verhältnissen vor Ort. Im MVV-Gebiet fallen diese Urteile insgesamt gesehen recht ähnlich aus, zumindest liegen sie näher beieinander als in vielen anderen Regionen. Dennoch sind einige Unterschiede erkennbar. Wird hier als Indikator die Summe aus den beiden besten Bewertungen „sehr gut“ und „gut“ (TopBox) herangezogen, liegt der Wert beim Zufußgehen bei 74 Prozent. Im ÖPNV fällt der Wert insgesamt niedriger aus und liegt bei 52 Prozent. Ähnlich sieht es auch beim Radverkehr aus. Die TopBox liegt hier bei 55 Prozent. Im Autoverkehr liegt der Anteil der Personen, die ihn als (sehr) gut bewerten, bei 63 Prozent, damit also höher als beim ÖPNV oder Radverkehr.

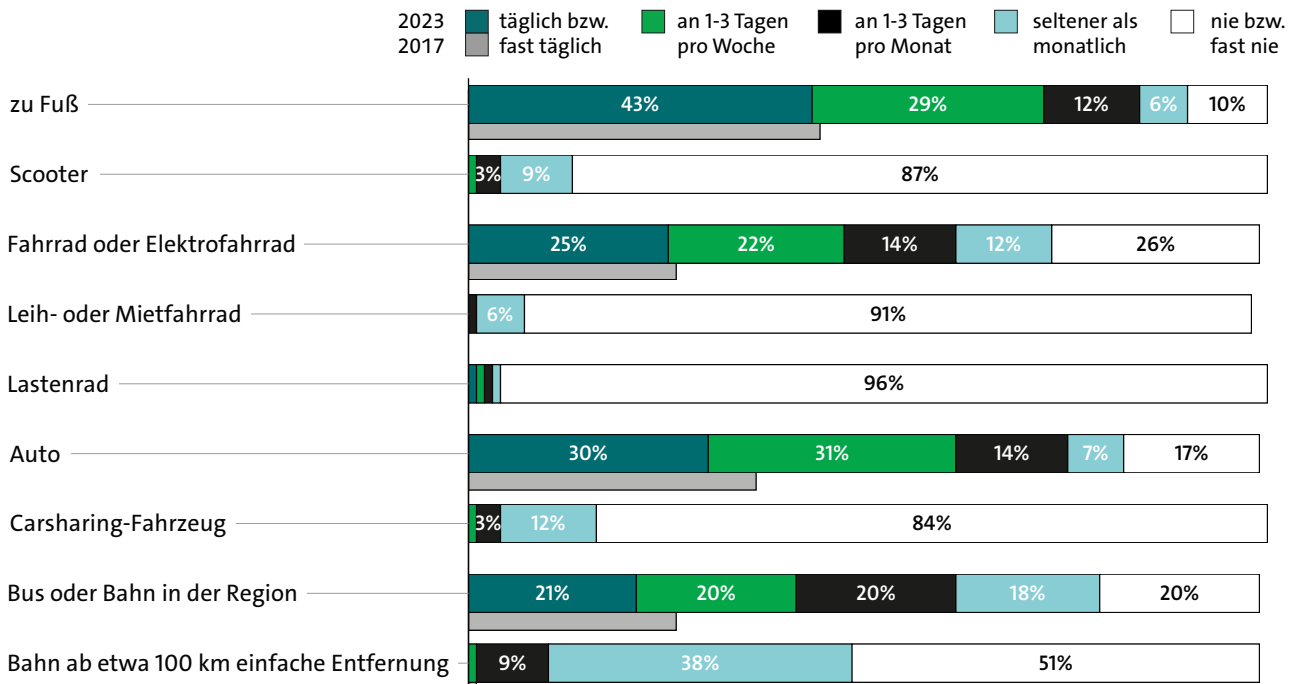
Erste Zwischenbilanz – Tiefenschärfe, Geduld und Investitionen gefragt

Um eine erste Ableitung aus den Ergebnissen ziehen zu können, bedarf es einer analytischen Betrachtung der dargestellten Trends und des Status quo. Wenn die Modal-Split-Entwicklung, die Resultate zur üblichen Verkehrsmittelnutzung und den Mobilitätssegmenten einschließlich der Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie die subjektiven Zufriedenheiten zusammengekommen werden, bleibt der prägnanteste Befund die reduzierte Autonutzung – im MVV-Gebiet wie bundesweit. Dieser Rückgang geht aber noch nicht mit einer rückläufigen Pkw-Ausstattung der Haushalte einher, sondern diese steigt sogar noch an. Ebenso verändern sich zwar Art, Breite und Qualität der Fahrradflotte, aber die bisherigen Nicht-Fahrradfahrenden zeigen sich davon kaum berührt.

Bereits diese wenigen und hier nur kurz berichteten Unterschiede zeigen, dass die Antworten auf die Frage nach dem Hebel für mehr und weitere Veränderungen sehr vielfältig sind und stadtteil-, regions- sowie zielgruppenspezifisch ausfallen müssen. Damit erfordern Veränderungen langfristig konsequentes und zielgerichtetes Handeln sowie nicht unerhebliche Investitionen in bessere Verkehrsangebote außerhalb des MIV. Zudem müssen Rahmenbedingungen wie etwa Zersiedelungstendenzen mit einbezogen werden, denn sie beeinflussen Mobilitätsmuster mitunter deutlicher als individuelle Vorlieben.

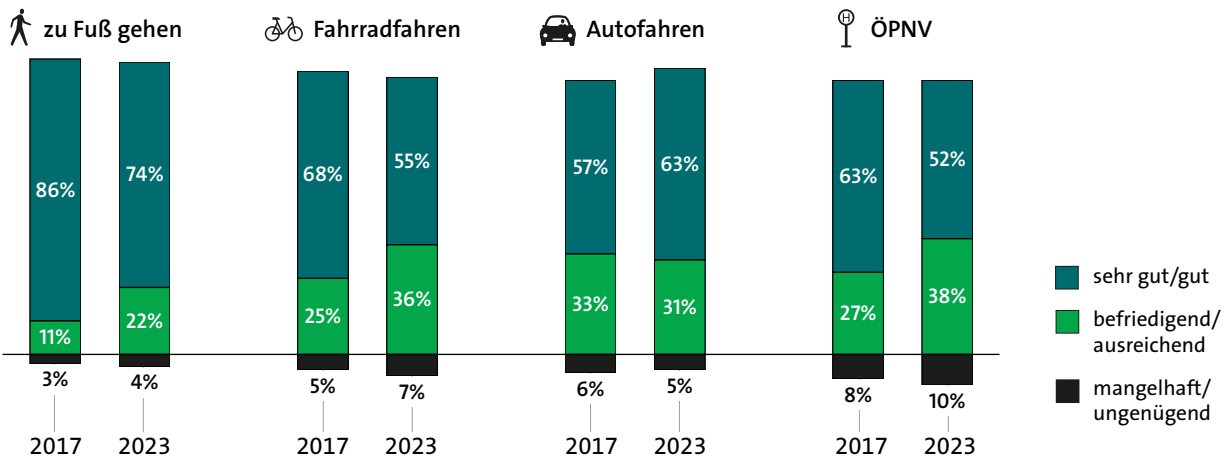
ÜBLICHE VERKEHRSMITTELNUTZUNG (MVV-Gebiet)

Personen ab 14 Jahren



von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

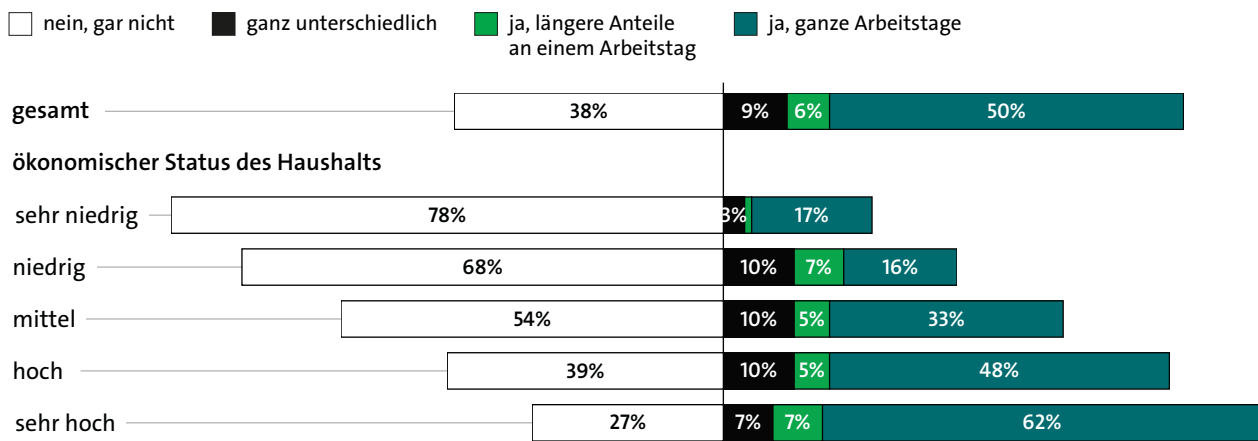
ZUFRIEDENHEIT MIT VERSCHIEDENEN VERKEHRSMITTELN (MVV-Gebiet)



von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

HOMEOFFICEMÖGLICHKEIT (MVV-Gebiet)

Erwerbstätige Personen



Breit definiert, einschließlich kurzer Zeitabschnitte; Mehrfachnennung

Wie steht es um Sharing, Deutschlandticket und Co?

Carsharing, Scooter und Mieträder unter der Lupe

Carsharing sowie weitere Sharing-Angebote werden zunehmend als Beiträge zu einer veränderten Mobilität diskutiert. Vor allem Metropolen und Großstädte gehören dabei zu den Vorreitern. Geteilte Autos und Leihfahrräder sind schon länger etabliert, Scooter inzwischen in einigen Ballungsräumen ebenso. Außerhalb der Städte und jenseits der Schienenverbindungen hat der ÖPNV trotz vielfältiger Bemühungen weiterhin einen schweren Stand.

Die Carsharing-Bilanz fällt im MVV-Gebiet durchaus positiv aus. Die Zahl der Carsharing-Mitgliedschaften ist von 14 Prozent in 2017 auf 21 Prozent in 2023 deutlich angestiegen. In Haushalten des Stadtgebiets München liegt der Anteil bei 30 Prozent, im MVV-Umland bei 11 Prozent. Eine Carsharing-Mitgliedschaft ist allerdings nicht gleichbedeutend mit einem autofreien Haushalt. 2017 verfügte rund die Hälfte, 2023 sogar deutlich mehr als die Hälfte der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft, zusätzlich über mindestens ein Auto. Dies kann als Anzeichen dafür interpretiert werden, dass ein Teil dieser Haushalte grundsätzlich einen hohen Mobilitätsbedarf hat und sich so weitere Optionen sichert. Vor allem in Haushalten mit hohem und sehr hohem ökonomischen Status sind die Mitgliedschaftsanteile hoch und liegen hier zwischen 21 und 34 Prozent.

Ein deutlich geringeres Niveau allerdings erreicht die übliche Nutzung. So gibt nur knapp ein Prozent der Befragten an, mindestens wöchentlich ein Carsharing-Angebot in Anspruch zu nehmen. Allerdings fällt dieser Anteil für andere Sharing-Optionen ebenso gering oder noch niedriger aus. Für Leihräder liegt der Anteil der monatlichen Nutzung ebenfalls bei unter einem Prozent. In der Stadt München liegt die Nutzung der Leihangebote meist höher als im MVV-Umland. In der Stadt München liegt die Nutzung der Leihangebote meist mindestens im doppelt so hohen Bereich wie im MVV-Umland.

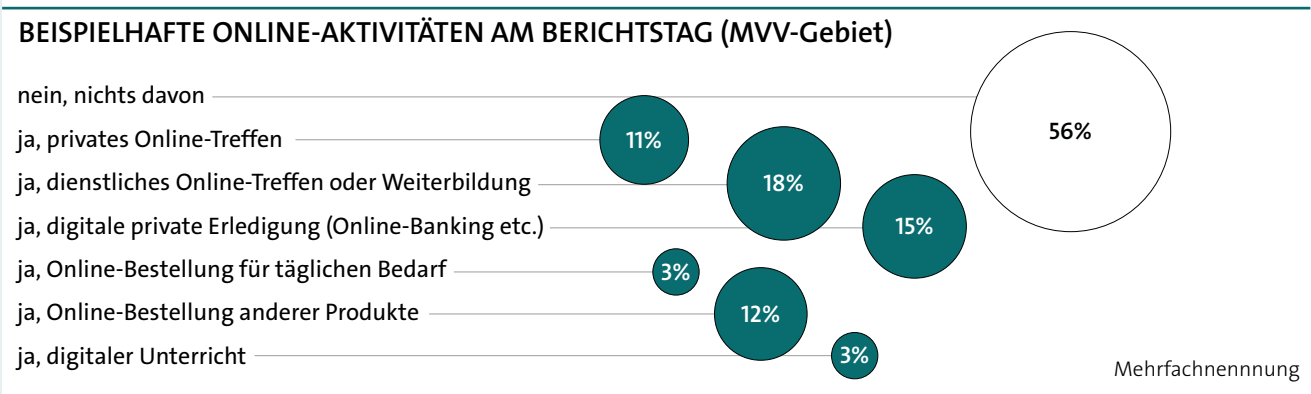
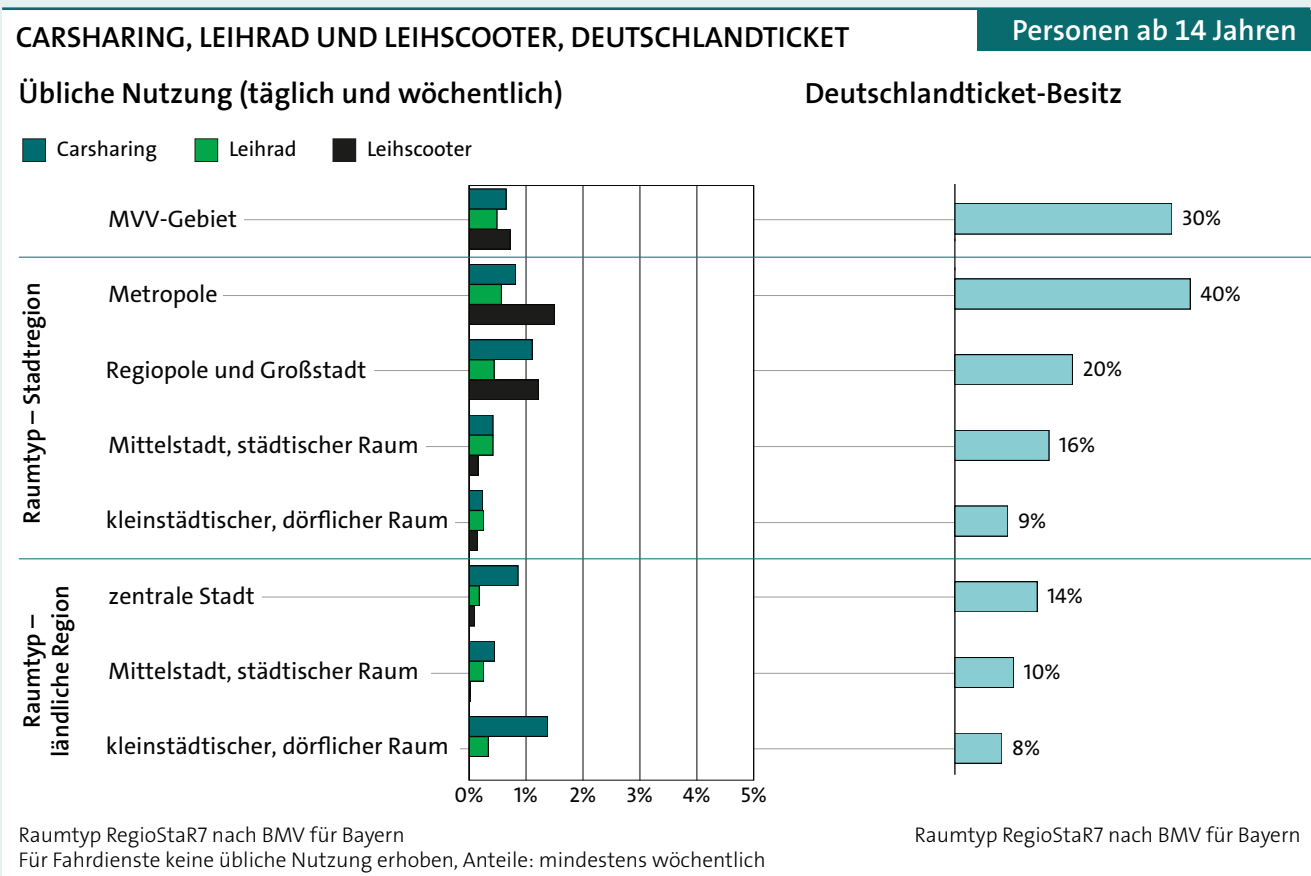
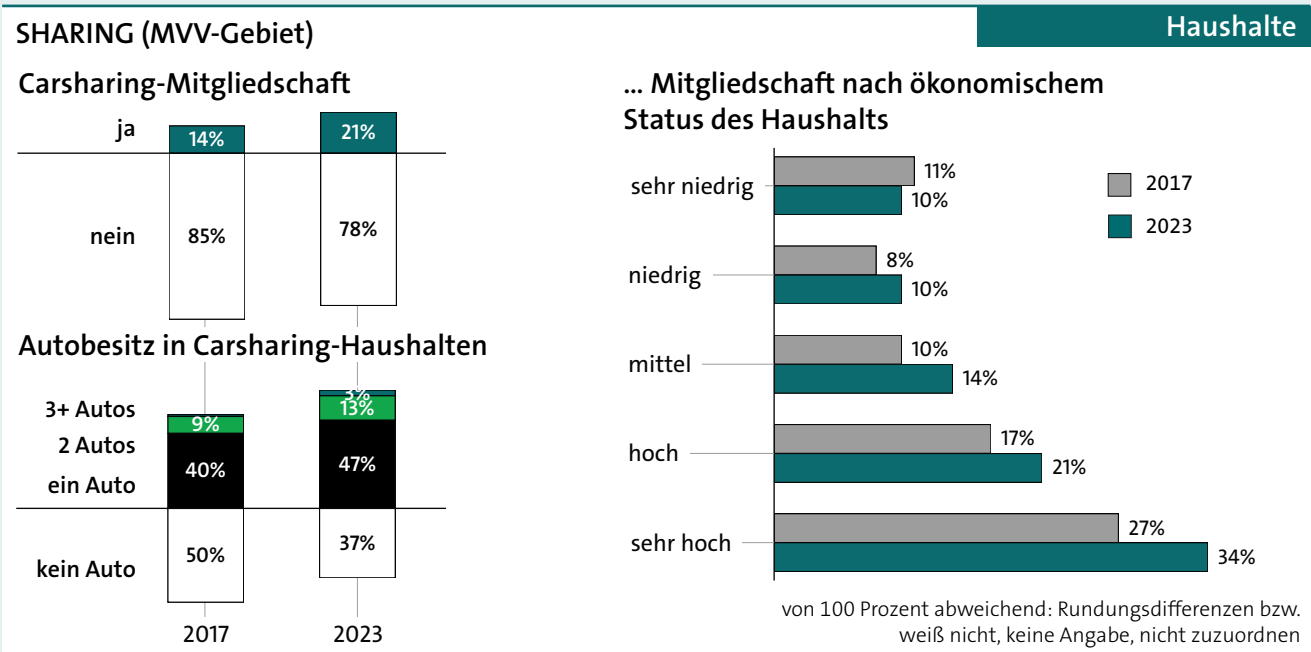
Deutschlandticket – einfacher und kostengünstiger im ÖPNV, mit Luft nach oben

Eine viel größere Bedeutung kommt dem Deutschlandticket zu. Wie schon berichtet, gaben im MVV-Gebiet zum Befragungszeitpunkt 30 Prozent der Personen ab 14 Jahren an, im ÖPNV üblicherweise mit diesem Ticket unterwegs zu sein. In der Stadt München ist dieser Anteil mit 40 Prozent doppelt so hoch wie im MVV-Umland mit 20 Prozent. Zwar erfreut das Deutschlandticket sich bisher vor allem in den Generationen vor dem Rentenalter besonderer Beliebtheit und hat in dem Segment älterer Bürgerinnen und Bürger noch Potenzial, trotzdem hat es die ÖPNV-Welt erheblich verändert und wesentlich zu einer Stabilisierung des öffentlichen Verkehrs nach dem Corona-Tief beigetragen. Es ist ein Ticket für alle Gelegenheiten. Die MiD-Ergebnisse zeigen, dass sich seine Nutzung keineswegs auf den Berufsverkehr konzentriert, sondern alle Mobilitätsanlässe gleichermaßen abdeckt.

Mit Strom unterwegs – Elektroautos und E-Bikes

Ähnlich wie die Sharing-Angebote hat es das E-Auto bisher noch nicht zu wirklich bedeutenden Marktanteilen geschafft. Werden rein elektrische Autos als Maßstab herangezogen, lag deren Anteil in den privaten Haushalten des MVV-Gebiets zum Befragungszeitpunkt der MiD in 2023/2024 bei 5 Prozent der dort verfügbaren Pkw. Dieser Besitz oder die Verfügbarkeit als Dienstwagen konzentriert sich in besonderer Weise auf die statushohen Haushalte. In der höchsten Statusgruppe liegt der Anteil etwa doppelt so hoch wie im Schnitt (9 Prozent), in den anderen Gruppen deutlich darunter. Damit in Zusammenhang steht die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten zu Hause. Diese ist in der überwiegenden Zahl der Fälle, in denen ein solches Fahrzeug bereits zum Haushalt zählt, gegeben – ein Indiz für den Besitz eher in Einzelhäusern bei einem entsprechenden ökonomischen Hintergrund.

Anders verhält es sich bei den E-Bikes. Sie sind deutlich weiter verbreitet und inzwischen weniger abhängig von den Möglichkeiten des Haushalts. Im MVV-Gebiet geben 17 Prozent der Befragten an, mindestens ein Elektrofahrrad bzw. Pedelec im Haushalt zur Verfügung zu haben. Im Bundesschnitt sind dies etwa ebenfalls knapp ein Fünftel. Dieser Wert zeigt die steigende Bedeutung der Elektroräder im Gebiet, aber auch anderswo.



Nur noch online unterwegs?

Es ist zudem eine Mobilitätsreduktion durch Online-Angebote zu vermuten, denn es ist ein hoher Anteil der reinen Online-Aktivitäten zu erkennen. So geben nur 9 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner aus dem MVV-Gebiet an, gar nicht online einzukaufen. Auch andere Online-Erledigungen haben sich etabliert.

Noch immer berichtet mit 56 Prozent die Mehrheit der Befragten, an ihrem MiD-Berichtstag diese Möglich-

keiten nicht genutzt zu haben. Unter den Nutzenden fällt das Spektrum recht breit aus. Es gehören – unabhängig von der generellen Nutzung – in 11 Prozent der Fälle private Online-Treffen dazu, ebenso wie mit 18 Prozent dienstliche Termine. Private Online-Erledigungen liegen in einer ähnlichen Größenordnung von 15 Prozent. Auch dies wird einen Beitrag zu den berichteten rückläufigen Wegezahlen und der niedrigeren Mobilitätsquote geliefert haben. Allerdings verschaffen Online-Erledigungen mitunter Zeit für andere Aktivitäten und Wege zu anderen Anlässen. Dieses Verhältnis ist also differenziert zu betrachten.

Was tun? Mehr als Zahlen

Entwicklungspotenzial

Der letzte Abschnitt zu Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten, wie beispielsweise Sharing, zeigt in der Perspektive, dass diese bisher kaum „unterwegs“ sind und im Idealfall mehr Entwicklungszeit und Unterstützung benötigen. Und selbst bei guten Voraussetzungen wird es Zeit in Anspruch nehmen, bis deren Wirkungen messbar werden.

Bis dahin bleiben zumindest mit Blick auf die Verkehrsleistung der ÖPNV sowie das Auto im Zentrum. Es lässt sich ableiten, dass ein im MVV-Gebiet bereits guter ÖPNV noch besser werden und ein schlechter sehr viel besser muss, soll die Bilanz noch wesentlich günstiger ausfallen. Das zeigen auch die aufgezeigten Zufriedenheitswerte des ÖPNV. Das Deutschlandticket bildet dabei bereits eine wichtige positive Wegmarke, hat aber Luft nach oben. Hinzukommen müssen weitere „anziehende“ Angebotsverbesserungen. Dies könnte erfolgversprechender sein als beschränkende Maßnahmen im Autoverkehr. Trotzdem bleibt dies anspruchsvoll, denn der Busverkehr ist grundsätzlich in der Regel weniger attraktiv und weniger leistungsfähig als Schienenverbindungen.

Fuß- und Radverkehr weiter stärken

Selbstverständlich bleiben aber auch die übrigen Verkehrsmittel. Im MVV-Gebiet gibt es vor allem im Bereich des Fußverkehrs bereits Positives zu berichten, trotzdem können insgesamt bessere Bedingungen in diesem Sektor und dem Radverkehr zu einem umweltverträglicheren Verkehr beitragen. Hier kommt es realistischerweise zunächst darauf an, die teils bestehende Nutzung zu intensivieren. Schrittweise können beim Radverkehr darüber hinaus auch diejenigen in den Blick genommen werden, die bisher

das Fahrrad gar nicht nutzen. Um diese Personen zu erreichen, gehören ein flächendeckend gutes Angebot und mehr Verkehrssicherheit für Radfahrende zum Programm. Davon profitieren Selten- und Nicht-Radfahrende gleichermaßen. Aber auch Personen, die häufig Rad fahren, kommt dies zweifellos zugute.

Der Fußverkehr sollte ebenfalls stärker betrachtet werden. Er verzeichnet bereits deutliche Zuwächse und ist Bestandteil einer veränderten Mobilitätskultur. Ähnlich wie im Radverkehr erfordert eine bessere Infrastruktur für Fußgängerinnen und Fußgänger breite Aktivitäten im gesamten Gebiet. Dies kann der Fußweg zur Haltestelle sein, aber auch die Qualität für nur zu Fuß zurückgelegte Wege. Wird deren Kilometersumme als Maßstab herangezogen, ist der reine Fußverkehr im MVV-Gebiet sogar ähnlich bedeutend wie der Radverkehr (4 Prozent im Fußverkehr zu 5 Prozent im Radverkehr). Dies wird zu oft unterschätzt und würde mehr Aufmerksamkeit rechtfertigen.

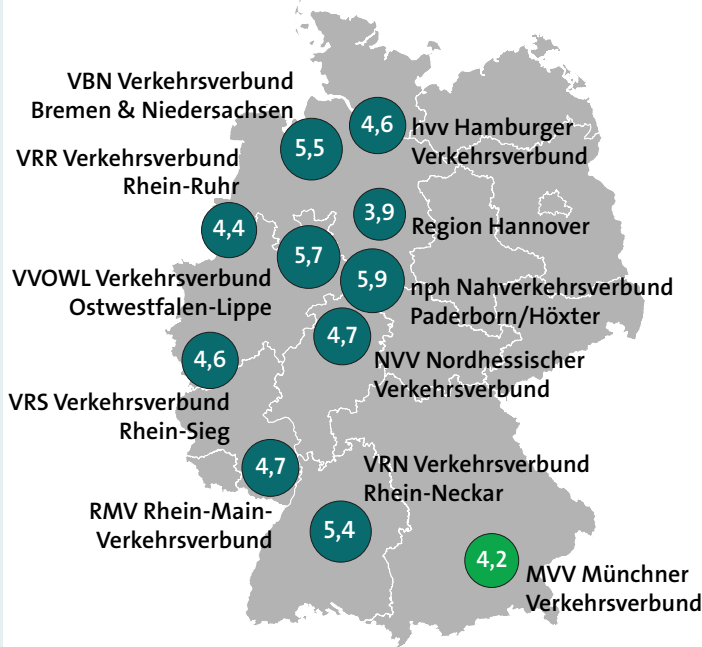
Es gibt noch mehr zu entdecken

Der vorliegende Kurzreport liefert nur eine kompakte und knappe Reise durch vielfältige MiD-Befunde. Besonders Differenzierungen nach verschiedenen Bevölkerungsgruppen mussten hier zu kurz kommen, haben im regionalen MiD-Regionalbericht Raum. Darüber hinaus wird dieser ausführlichere Bericht weitere spezielle Themenstellungen und die dazugehörigen Resultate darstellen.

Seien Sie also gespannt und bleiben Sie der MiD-Lektüre treu. Und Sie müssen nicht auf alles warten: Einen Einblick in bereits genannte und weitere Themenbereiche bietet bereits jetzt die Zusammenstellung der Fragebogeninhalte am Ende dieses Kurzberichts.

CO₂-AUSSTOß NACH VERKEHRSVERBÜNDEN

Personen



Abhängig von ÖPNV, Wohlstand und Pkw-Dichte

Mittelwert Deutschland: 5,1

Stadt München/MVG: 3,4

MVV-Umland: 5,1

Angaben pro Person und Tag in kg in CO₂-Äquivalenten

MiD 2023 | Quelle: infas

WAS DAS ALLES BEDEUTET – UND WIE ES WEITERGEHEN KÖNNTE?

	keine externen Quellen, nur MiD	heterogen, regional begrenzte Verbesserungen	einheitliche Ergebnisse, aber was passiert 2026?	einheitliche Ergebnisse, aber wie entwickeln sich Deutschlandticket und Qualität?	
DEUTSCHLAND-TREND	Fußwege	Radverkehr	MIV	ÖPNV	GESAMT langsame Veränderung mehr Aktivität gefordert, wenn es schneller gehen soll
	deutliches Plus	moderates Plus, v. a. bei Personenkilometern	leichtes Minus bei Wegen und Kilometern	im aktuellen Trend leichtes Plus bei Wegen und Kilometern	
	gesamt: leichter Rückgang bei Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung				

MiD 2023 | Quelle: infas

Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2023

Neue Auswertungsinhalte, bewährte Datenbereitstellung und „Mobilität in Tabellen“

Die MiD 2023 bietet über die in diesem Kurzreport dargestellten Resultate hinaus zahlreiche weitere Auswertungsansätze. Einige davon werden im ausführlichen MiD-Ergebnisbericht aufgegriffen. Einen Einblick in die erhobenen Inhalte gibt die dargestellte Übersicht zu den Bestandteilen des MiD-Fragebogens. Dieser ist modular aufgebaut. Um einzelne Befragte nicht durch zu lange Interviews zu belasten, wurden pro Person einige Module zufällig ausgewählt. Neben festen Inhalten, die obligatorisch für alle Studienteilnehmenden waren, gab es Passagen, die sich nur an zufällig ausgewählte Teilstichproben richteten. Dazu gehören:

- Details zu den in den Haushalten vorhandenen Autos und deren Nutzung auf Wegen am Berichtstag, was unter anderem die Berechnung und Auswertung von mobilitätsbedingten CO₂-Fußabdrücken insgesamt sowie differenziert für verschiedene Bevölkerungsgruppen gestattet.
- Weitere Merkmale zur ÖPNV-Nutzung und der Kenntnis von Angeboten im öffentlichen Nahverkehr, wodurch genauere Potenzialbestimmungen und die Identifizierung von Nutzungshemmnissen gegenüber diesen Angeboten möglich werden.
- Neue Fragen zum Stichwort „Mobilitätsarmut“, also dem möglichen Verzicht auf Aktivitäten aufgrund finanzieller oder anderer Einschränkungen und eine damit reduzierte Teilhabe.
- Zusätzliche Differenzierungen im Themenbereich „Mobilitätshandicaps“ über die bisher abgefragte Art der Einschränkung wie beispielsweise eine Gehbehinderung hinaus, verbunden mit der Frage nach notwendigen Hilfsmitteln wie einem Rollator, Rollstuhl oder notwendigen Begleitungen durch andere Personen.

- Für die Gesamtstichprobe eine genauere Nachfrage zu einem möglichen Migrationshintergrund und der Unterscheidung verschiedener Gruppen mit Migrationshintergrund in der Auswertung der Alltagsmobilität.
- Eine Vergrößerung der zufällig bestimmten Wegeteilmenge, die nach Etappen unterschieden wird.
- Und schließlich erweiterte befragungsunabhängige Zuspelungen, etwa zum Status des Wohnquartiers und der E-Ladeinfrastruktur am Wohnort.

Damit stehen 2023 zusätzliche Inhalte bereit, die über das Spektrum der vorangegangenen Erhebungen hinausreichen. Hinzu kommen weitere ohnehin mögliche thematische Vertiefungen, die in diesem Kurzreport keinen Platz finden, aber aufschlussreich sind. Dazu gehören zum Beispiel spezielle Auswertungen der Kindermobilität sowie möglicher Genderaspekte, auch verkehrsmittelübergreifend die Ermittlung von personenbezogenen CO₂-Fußabdrücken sowie Analysen zur Nutzung des Deutschlandtickets. Darüber hinaus ist ein Auswertungsansatz nach „Ausgängen“ beziehungsweise „Wegekettens“ möglich, der über das klassische Konzept einzelner Wege hinausgeht. Das vollständige Material steht der Auswertung durch andere Teams zur Verfügung. Dazu werden die Datensätze der MiD 2023 bereitgestellt. Für die Erhebungen 2002, 2008 und 2017 sind diese nach wie vor komplett verfügbar. Ebenso kann erneut der Zugang zu einem aktualisierten Online-Tabellierungswerkzeug genutzt werden. Außerdem liegen weiterhin alle Berichte und Präsentationen zum Download unter www.mobilitaet-in-deutschland.de bereit.

BEFRAGUNGSPROGRAMM IM HAUPTFELD – Kernbefragung und Zusatzmodule (M)

HAUSHALTE	Haushalte	Autos
	<p>Kernbefragungsprogramm Haushaltsmerkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> – Haushaltstyp und -größe – Miete oder Eigentum – Alter und Geschlecht der Personen – Haushaltseinkommen – Verkehrsmittelausstattung – Anzahl Pkw-Führerscheine – Carsharing-Mitgliedschaft 	<p>Kernbefragungsprogramm Pkw-Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hersteller und Modell – Antriebsart – Baujahr – Jahresfahrleistung <p>M5: Fahrzeugmerkmale und Fahrzeugbesitz</p> <ul style="list-style-type: none"> – Motorleistung – Halter – Erwerbsjahr – üblicher Stellplatz
PERSONEN	Personen	Stichtag
	<p>Kernbefragungsprogramm Personenmerkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> – Alter und Geschlecht – Erwerbstätigkeit – Führerscheinbesitz – Neben- und Zweitwohnsitz – Ticketnutzung im ÖPNV – Verkehrsmittelverfügbarkeit – Carsharing-Mitgliedschaft – übliche Verkehrsmittelnutzung – Mobilitätseinschränkungen – soziodemografische Merkmale <p>M1: zusätzliche persönliche Mobilitätsmerkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> – Jahr Führerscheinwerb – Nebenwohnsitz <p>M2: Nahmobilität und Radverkehr übliche Nutzung Mietrad</p> <p>M3: Infrastruktur und digitale Versorgung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Internetnutzung – Online-Einkauf – Online-Aktivitäten am Stichtag <p>M4: Zufriedenheit und Einstellungen bzgl. ÖPNV-Angebot, Auto-, Rad- und Fußverkehr</p> <p>M6: Übernachtungsreisen Erfassung der letzten drei Reisen mit mind. einer auswärtigen Übernachtung in den letzten drei Monaten</p> <p>M7: Homeoffice bzw. berufsbedingte Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> – Entfernung Arbeitsstätte – Verkehrsmittel Arbeitsweg – Homeoffice-Nutzung <p>M9: Tagesreisen Erfassung eintägiger Reisen in den letzten drei Monaten</p> <p>M10: Mobilitätsteilhabe</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aktivitäten außer Haus – Mobilitätsverzicht <p>M11: ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kenntnis und Bewertung ÖPNV – Erreichbarkeit von Zielen mit ÖPNV 	<p>Kernbefragungsprogramm Stichtagsmerkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsverhalten – Merkmale Stichtag – Pkw-Verfügbarkeit – Wetter <p>Wege</p> <p>Kernbefragungsprogramm Wegemerkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> – Start- und Ankunftszeit – Zweck – genutzte Verkehrsmittel – Begleitung – Start- und Zielort – Entfernung – regelmäßige berufliche Wege <p>M8: Etappen Dauer und Länge von Etappen mit verschiedenen Verkehrsmitteln</p>
		<p>Kernbefragungsprogramm an alle, Fragen-Module (M1–M11) an Auswahl von Befragten</p>

Zum Weiterlesen – ausgewählte Literaturhinweise

Die folgende Liste enthält ohne Anspruch auf Vollständigkeit Literaturhinweise und Links mit weiterführenden Informationen zur aktuellen Entwicklung der Alltagsmobilität.

Bundesministerium für Verkehr (2025): Verkehr in Zahlen 2024/2025, 53. Jahrgang. Online abrufbar unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehr-in-zahlen24-25-pdf.pdf?__blob=publicationFile

Follmer, Robert (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Wegeerfassung im Etappenkonzept. Studie von infas, DLR und IVT im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/infas_Etappenkonzept_MiD5431.pdf

Follmer, Robert und Gruschwitz, Dana (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport. Ausgabe 4.0. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf

infas-Mobilitätsreports 1-8. Regelmäßig veröffentlicht infas, teilweise in Kooperation mit dem Wissenschaftszentrum für Sozialforschung (WZB), Berlin, den Mobilitätsreport. Dabei handelt es sich um eine kompakte Zusammenfassung wesentlicher Ergebnisse aus der Forschung zum aktuellen Mobilitätsgeschehen, Entwicklungen und Trends in Deutschland. Als Grundlage für die Reports dienen verschiedene empirische Studien mit Beteiligung von infas. Online abrufbar unter: <https://www.infas.de/forschung-mobilitaet/mobilitaetsreports/>

Mobilithek. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ist Herausgeber der Plattform Mobilithek, die offene Daten zu Verkehr, Verkehrsplanung und Mobilität bereitstellt. Online abrufbar unter: <https://mobilithek.info/>

Nobis, Claudia (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf

Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit. Online abrufbar unter: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>

Schelewsky, Marc; Follmer, Robert und Dickmann, Christian (2020): CO₂-Fußabdrücke im Alltagsverkehr. Datenauswertung auf Basis der Studie Mobilität in Deutschland. Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020_12_03_texte_224-2020_co2-fussabdruecke_alltagsverkehr_0.pdf

Statistische Ämter der Länder (2024). Pendlerrechnung der Länder – Qualitätsbericht. Düsseldorf. Online abrufbar unter: https://www.statistikportal.de/sites/default/files/2024-10/Qualitätsbericht_PendL_2024-10-16_0.pdf

Statistisches Bundesamt (o. D.): Strukturvergleich von Mobilfunkdaten zweier Mobilfunkanbieter. Online abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXSTAT/Datensaetze/mobilfunkanbieter-strukturvergleich.html>

Statistisches Bundesamt (30.06.2023): Mobilitätsindikatoren auf Basis von Mobilfunkdaten. Online abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXSTAT/Datensaetze/mobilitaetsindikatoren-mobilfunkdaten.html>

Telefónica Deutschland (22.11.2024): Mobilfunkdaten zeigen Mobilitätswandel: Nur noch halb so viele Inlandsflüge wie vor Corona, Zuwachs bei Bahnfahrten. Online abrufbar unter: <https://www.telefonica.de/news/corporate/2024/11/mobilfunkdaten-zeigen-mobilitaetswandel-nur-noch-halb-so-viele-inlandsfluege-wie-vor-corona-zuwachs-bei-bahnfahrten.html>

Liste der regionalen Beteiligten

Bundesländer

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

Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen und Zweckverbände

- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
- Hessen Mobil
- ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)
- Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph)
- Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
- traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
- Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)
- Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr-AÖR (VRR)
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)
- Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)
- Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL)
- Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR)/go.Rheinland
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
- Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS)

Überregionale Verbände und Großräume

- Region Stuttgart
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Regionalverband Großraum Braunschweig
- Regionalverband Neckar-Alb
- Regionalverband Ruhr

Landkreise

- Hohenlohekreis
- Landkreis Cuxhaven
- Landkreis Fürth
- Landkreis Trier-Saarburg
- Ostalbkreis
- Region Hannover
- Rhein-Erft-Kreis
- Rhein-Neckar-Kreis
- Rhein-Sieg-Kreis
- Rheinisch-Bergischer Kreis
- StädteRegion Aachen

Städte und Gemeinden

- Stadt Aachen
- Stadt Bonn
- Stadt Brühl
- Stadt Darmstadt
- Stadt Freiburg
- Stadt Fürstenfeldbruck
- Stadt Fürth
- Stadt Fulda
- Stadt Gütersloh
- Stadt Ingolstadt
- Stadt Koblenz
- Stadt Leverkusen
- Stadt Lindau
- Stadt Ludwigsburg
- Stadt Offenbach
- Stadt Stein
- Stadt Stuttgart
- Stadt Wuppertal
(in Kooperation mit WSW mobil GmbH)

Wir danken allen regionalen Beteiligten, dem Projektteam im BMV und vor allem mehr als 400.000 Bürgerinnen und Bürgern für die kooperative Mitwirkung an der MiD 2023.

Erläuterung wichtiger Begriffe

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

Etappe	Eine Etappe ist ein Wegeabschnitt mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß.
CO₂-Fußabdruck	Mittels verkehrsmittel- und Pkw-spezifischen Emissionswerten pro Kilometer kann für eine Person die Summe der täglichen verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen berechnet werden.
Hauptverkehrsmittel	Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst und das höchstrangige Verkehrsmittel wird gesetzt. Mit dem höchsten Rang beginnend lautet die Rangfolge 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 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.
Stichtag/Berichtstag	Jede befragte Person 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
Marcus Bäumer
Janina Belz
Gerhard Born
Thorsten Brand
Kerstin von der Burg
Peumi Dehnhardt
Dr. Ilka Dubernet
Dr. Johannes Eggs
Andrea Fischer
Sabine Fleger
Robert Follmer
Christine Fredebeul
Dr. Anton Galich
Dr. Reiner Gilberg
Dana Gruschwitz
Seline Günther
Michael Herter

Hannes Jäkel
Zafirios Kiatipis
Katja Köhler
Brigitte Krämer
Prof. Dr. Tobias Kuhnimhof
Karen Marwinski
Lea van Nek
Dr. Claudia Nobis
Denise Obersteller
Manfred Pfeiffer
Dr. Merle Ruppenthal
Thorsten Schröder
Michaela Schürig
Dr. Dennis Schumacher
Marco Stengel
Mehmet Teke
Miriam Vieth
Dr. Barbara Wawrzyniak

Text:

Robert Follmer, Stefan Heider, Merle Ruppenthal

Layout und Grafik:

Lieselotte Fritz, Sigrid Phiesel
