



Mobilität in Deutschland – MiD

Kurzbericht Bayern



eine Studie des:



durchgeführt von:



in Kooperation mit:





Bundesministerium
für Verkehr

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

Freistaat Bayern
Landesbaudirektion Bayern
Marktplatz 30
96106 Ebern



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, Mai 2026

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Follmer, Robert. Heider, Stefan. Ruppenthal, Merle (2026): Mobilität in Deutschland – Kurzbericht Bayern. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und des Freistaats Bayern (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
Bayern – ein Zusammenspiel aus städtischen, verdichteten und ländlichen Raumtypen	13
Veränderte Mobilitätsstruktur in Bayern?	16
Die Hoffnungsträger – 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. In Bayern war in den vergangenen Jahren – trotz eines vor allem in den Verdichtungsräumen gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsangebots – eine stetig wachsende Automobilität zu verzeichnen. Neben dem motorisierten Individualverkehr setzt der Freistaat aber auf Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl. Dazu gehören in Bayern auch neue Angebotsformen wie etwa Sharing-Möglichkeiten. Immer mehr Beachtung verlangen dabei Umweltaspekte. Trotzdem wird der motorisierte Individualverkehr ein prägender Bestandteil des Verkehrs insbesondere im ländlichen Raum bleiben und muss aktiv gestaltet werden. Der Freistaat setzt daneben auf eine kontinuierliche Förderung und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs.

Doch wo stehen wir auf diesem Weg? Wie nutzen Bürgerinnen und Bürger in Deutschland die Verkehrsangebote? Was hat sich dabei in den vergangenen Jahren verändert? Knüpfen wir nach einem Corona-bedingten Mobilitätstief wieder an das vorherige Niveau an oder bleiben bestimmte Veränderungen?

Diesen und weiteren Fragen geht die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) in umfassender Form nach. Der vorliegende Kurzbericht des Freistaats Bayern stellt zentrale Resultate für die Erhebungsjahre 2023/24 im Überblick vor. Er soll ergänzend zu einem ausführlichen Ergebnisbericht Einblicke in die wichtigsten Eckwerte und Zusammenhänge bieten.

Wir wünschen eine spannende Lektüre!

Ihr MiD-Projektteam

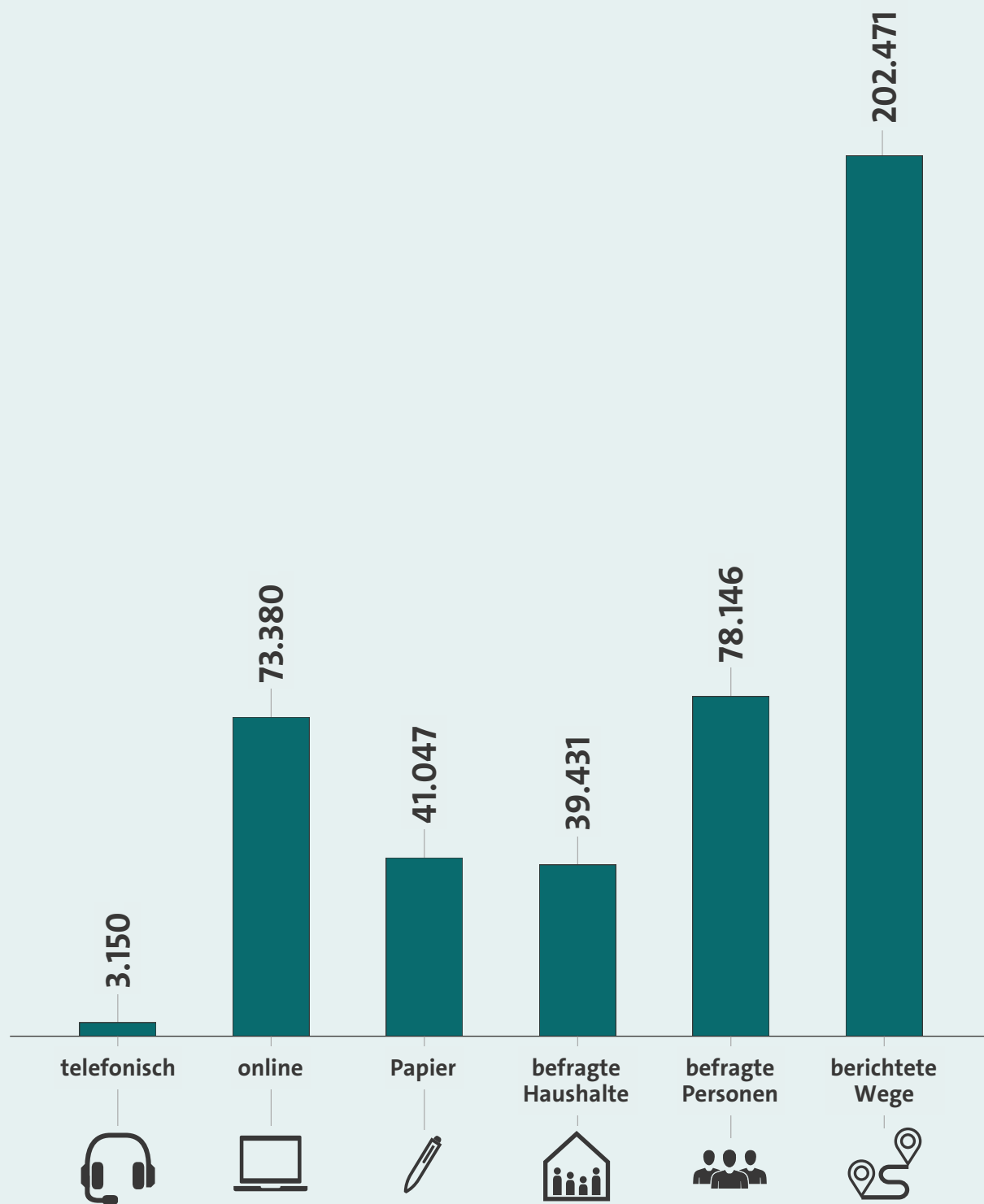
Datengrundlage

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 Stichtagserhebung in die Zeit zwischen April 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 39.431 Haushalte auf den Freistaat Bayern. In diesen Haushalten wurden 78.146 Personen aus allen Altersgruppen einschließlich der Kinder befragt. Die an ihrem Berichtstag mobilen Personen haben über 202.471 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 Bewohnerinnen und Bewohner des Freistaats Bayern. Sie bezieht sich gemäß der MiD-Definition auf alle von der Wohnbevölkerung Bayerns in Deutschland zurückgelegten Wege, also nicht nur innerhalb des Freistaats.

Die Befragungsinhalte werden in einer Übersicht am Ende dieses Berichts dokumentiert.



ART UND ANZAHL DER INTERVIEWS BAYERN

Ergebnistelegamm

Verkehrsaufkommen und -leistung in Bayern

Das Verkehrsvolumen in Bayern, also die Summe der von den Bürgerinnen und Bürgern zurückgelegten Wege, liegt im Jahr 2023 bei rund 39 Mio. Wegen pro Tag. Die damit verknüpfte Verkehrsleistung liegt bei 515 Mio. Personenkilometern täglich.

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

Die „Mobilitätsquoten“ sind in Bayern weiter gesunken. Waren 2017 im Schnitt 86 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner aus Bayern an einem durchschnittlichen Tag unterwegs, erreicht dieser Wert 2023 nur noch 82 Prozent. Dies führt zu einer reduzierten durchschnittlichen Zahl von 2,9 Wegen pro Person und Tag – gegenüber 3,2 im Jahr 2017.

Aber auch die Streckenlängen und Tageskilometer verändern sich. Die durchschnittliche Wegelänge sinkt von 14,4 auf 13,1 Kilometer. Die Tageskilometer pro Person und Tag weisen ebenfalls eine Veränderung auf. Sie reduzieren sich von 46 auf 38 Kilometer. Die tägliche Unterwegzeit liegt im Jahr 2023 bei rund 76 Minuten und sinkt damit leicht im Gegensatz zu 78 Minuten im Jahr 2017.

Die Bevölkerung Bayerns wuchs zwischen den MiD-Erhebungszeitpunkten von 13,0 Mio. auf 13,2 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner. Betrachtet man die Wege, die diese Einwohnerinnen und Einwohner zurücklegen, ist eine Reduktion von 3,2 auf 2,9 Wege pro Person und Tag erkennbar. Es sind auch im Schnitt kürzere Strecken zu erkennen. Diese Rückgänge entsprechen dem bundesweiten Trend und sind nicht auf den Freistaat Bayern beschränkt.

Anteilig weniger Wege im Autoverkehr

Betrachtet man die Struktur des Verkehrsaufkommens, also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel (Modal Split), zeigen sich anteilig wie hochgerechnet ein Minus im motorisierten Individualverkehr (MIV) und Steigerungen im Fußverkehr. Der Radverkehr stagniert anteilig und verzeichnet hochgerechnet einen leichten Rückgang, während der öffentliche Verkehr (ÖV) anteilig ebenfalls stagniert, aber hochgerechnet leicht steigt. Der sogenannte Umweltverbund aus zu Fuß, Rad und öffentlichem Verkehr vergrößert allerdings insgesamt seinen Gesamtanteil von 41 auf nun 45 Prozent..

Der Wegeanteil des Fußverkehrs steigert sich von 20 auf 24 Prozent. In anderen Bundesländern zeigen sich ähnliche Veränderungen. Der Radverkehrsanteil bleibt im Zeitvergleich stabil bei 11 Prozent, der ÖV-Anteil bei 10 Prozent. Damit verbunden sind reduzierte Anteile für den Autoverkehr, in der MiD gemessen als MIV einschließlich kleiner Anteile für Motorräder und Lastwagen. Sein Anteilswert verringert sich von 59 auf 56 Prozent.

Vor allem dieser Rückgang im MIV von 59 auf 56 Prozent ist bemerkenswert, jedoch in der beschriebenen Größenordnung auch bundesweit zu finden..

Darüber hinaus ist eine Betrachtung der verschiedenen Stadtregionen und ländlichen Räume in Bayern sinnvoll. Hier bietet sich die Betrachtung der Raumtypen nach der Regionalstatistischen Raumtypologie des BMV (RegioStaR7) an. Vor allem in den Metropolen, Regiopolen und Großstädten ist der Anteil des ÖV mit bis zu 23 Prozent deutlich höher als in den übrigen Regionen nach RegioStaR7. Es ist eine deutliche Verlagerung hin zum Fußverkehr zu erkennen, vor allem im MIV und ÖV. Der Fußverkehr kann in allen sieben Regionen nach RegioStaR teils deutliche Zuwächse verzeichnen. Der insgesamt stabile Fahrradverkehr ist in wenigen dörflichen Räumen sinkend, ansonsten anteilig leicht ansteigend. Die Anteile des Umweltverbunds liegen im Jahr 2023 deutlich höher als die Werte im Jahr 2017.

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

Die Verkehrsleistung (zurückgelegte Personenkilometer) im Fuß- und Radverkehr sowie im MIV steigt. Im öffentlichen Verkehr sinkt sie etwas.

Das Deutschlandticket hat vermutlich zu der Erholung im öffentlichen Verkehr und einem sich abzeichnenden weiterem Plus nach dem Corona-Einbruch maßgeblich beigetragen. Rund 15 Prozent der erwachsenen Einwohnerinnen und Einwohner in Bayern nennen dieses Angebot während des Erhebungszeitraums als üblicherweise genutztes Ticket. Ein deutlicher Unterschied ist innerhalb der verschiedenen Raumtypen zu erkennen. Naturgemäß liegt der Anteil in den städtischen Räumen deutlich höher. So weist die Metropole München einen Wert von 40 Prozent auf; auch die Werte der Regiopole und Großstädte (20 Prozent) sowie der Mittelstädte (16 Prozent) liegen teils deutlich über den Raumtypen, die den ländlichen Regionen zugeordnet werden (zwischen 8 und 14 Prozent).

Allerdings korrespondieren diese Veränderungen in Bayern nicht mit steigenden Zufriedenheiten. Im Gegenteil: Der Autoverkehr wird sogar etwas besser bewertet als im Jahr 2017, während die Noten für die Möglichkeiten im Fuß- und Radverkehr deutlich nachlassen. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Bayern erhält von allen Verkehrsmitteln die mit Abstand niedrigste Bewertung. Nur knapp ein Drittel (32 Prozent) schätzen diesen als sehr gut oder gut ein. Die Ursachen dürften vielfältig sein. Das Auto erhält in Bayern insgesamt die besten Noten, denn 77 Prozent der Befragten schätzen die Situation als sehr gut oder gut ein.

In Bayern besteht mit Blick auf die Wegezwecke, bis auf wenige Veränderungen, eine hohe Stabilität. Trotzdem ist 2023 ein leichtes Plus für den Freizeitsektor im Aufkommen sowie der Verkehrsleistung festzuhalten (von 28 auf 30 Prozent). Anteilige Verschiebungen gelten auch vor dem Hintergrund von Homeoffice-Effekten. Diese fallen in dienstleistungsgeprägten Städten höher aus als in anderen Regionen, sind jedoch trotzdem nicht so ausgeprägt, dass sie den Verkehr insgesamt deutlich verändern. Vor allem bei der Betrachtung des gesamten Freistaats haben diese einen weniger starken Effekt.

Hohe Pkw-Dichte – 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. In den Großstädten ist dieser Trend gebremst. Derzeit gibt es auch in Bayern eine sehr hohe Pkw-Ausstattung und nur 15 Prozent der Haushalte verfügen nicht über ein Auto.

Die Zahl der Carsharing-Mitgliedschaften in Bayern ist in den letzten Jahren deutlich angewachsen. Gaben 2017 noch 5 Prozent der Haushalte an, bei mindestens einem Anbieter Mitglied zu sein, liegt der Anteil 2023 bereits bei 9 Prozent. Allerdings verfügen knapp 70 Prozent dieser Mitglieder über mindestens einen festen Pkw im Haushalt und die tatsächliche Carsharing-Inanspruchnahme bleibt hinter den Mitgliedsanteilen zurück.

Allerdings reduziert sich die übliche Autonutzung und der Anteil der überwiegend Autofahrenden wird kleiner. Dieser gegenläufige Trend aus Verfügbarkeit und Nutzung gilt auch bundesweit und zählt zu einem der interessantesten Befunde der MiD 2023.

Unter dem Strich?

Möglicherweise verändert sich die Mobilitätspraxis. Dies betrifft vor allem Haushalte, die ökonomisch gesehen im mittleren bis oberen Bereich rangieren. Insbesondere diese Gruppe verändert ihre Autonutzung, wenn auch bisher nicht ihren Autobesitz.

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?

Wege und Kilometer

Das absolute Verkehrsaufkommen sowie die damit verbundene Verkehrsleistung, also die Summe aller von den Bürgerinnen und Bürgern Bayerns zurückgelegten Wege und Kilometer, sind zentrale Größen der MiD-Zeitreihe. Das Verkehrsvolumen der Bevölkerung Bayerns wird insgesamt kleiner. Das Aufkommen liegt bei etwa 39 Mio. Wegen pro Tag und damit etwas unter dem Wert aus dem Jahr 2017 (40 Mio.). Die damit verknüpfte Verkehrsleistung liegt bei 515 Mio. Personenkilometer täglich. Dieser Wert hat sich im Vergleich zu 506 Mio. Personenkilometern im Jahr 2017 erhöht, begründet in den gestiegenen Bevölkerungszahlen.

Die genannten Zahlen beziehen sich auf die Bevölkerung des gesamten Freistaats, also rund 13,2 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner. Es gibt Räume wie die Stadt München, die als Metropole stark durch Einpendelverkehre geprägt ist. In den eher ländlich geprägten Regionen sind diese Verkehre weniger stark. Das MiD-Konzept beschränkt sich weitgehend auf den Verkehr der Bewohnerinnen und Bewohner, also die Wohnbevölkerung, nicht aber die Tagesbevölkerung, die unter anderem auch durchreisende Personen betrachten würde.

Vielfältige Ursachen

Dass die Wegezahl und Wegelängen pro Person und Tag leicht zurück gehen, liegt mutmaßlich vor allem am anhaltenden Homeoffice-Trend sowie wirtschaftlichen Faktoren. Hinzu kommen noch immer Nachwirkungen der Corona-Pandemie, aber auch sich verändernde Mobilitätsgewohnheiten sowie Angebotsentwicklungen im öffentlichen Verkehr 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 der Struktur der lokalen Unternehmen sowie dem Wohlstandsniveau der Bevölkerung ab.

Viele der zentralen Kennwerte rückläufig

An einem durchschnittlichen Tag sind 82 Prozent der in Bayern lebenden Menschen außer Haus unterwegs. 2017 wurden hier noch 86 Prozent verzeichnet. Ebenfalls rückläufig ist die mittlere Zahl der Wege pro Person und Tag. Sie verringert sich von 3,2 auf 2,9. Auch die zurückgelegte Tagesstecke weist eine solche Entwicklung auf. Sie sinkt von 40 auf 38 Kilometer. Nur einen geringen Unterschied gibt es hingegen bei der täglichen Unterwegszeit. Sie sinkt um zwei Minuten von 78 auf 76 Minuten.

Trends beim Modal Split: mehr Fußverkehr

Die Struktur des reduzierten Verkehrsaufkommens, also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel (Modal Split), verändert sich ebenso. Sie zeigt ein Minus im MIV, Steigerungen im Fußverkehr sowie eine Stabilität im Radverkehr und im ÖV. Der Wert des Radverkehrs liegt stabil bei 11 Prozent, das reine Zufußgehen steigt von 20 auf 24 Prozent. Der öffentliche Verkehr liegt stabil bei 10 Prozent. Der sogenannte Umweltverbund, gebildet aus diesem Trio, vergrößert in Summe seinen Gesamtanteil von 41 auf nun 45 Prozent. So reduziert sich der Anteil des Autoverkehrs (einschließlich Lkw und motorisierter Zweiräder). Der Fahrtanteil sinkt dabei von 45 auf 42 Prozent, der Mitfahrtanteil bleibt stabil bei 14 Prozent.

Bezogen auf die zurückgelegten Personenkilometer liegt der kombinierte MIV-Anteil aus Fahrt und Mitfahrt bei 75 Prozent, verzeichnet damit eine Steigerung von einem Prozentpunkt im Vergleich zu 2017. Weitere wesentliche Veränderungen aus der Kilometerperspektive sind nicht zu verzeichnen (reiner Fußverkehr 3 Prozent, Radverkehr 4 Prozent, öffentlicher Verkehr 18 Prozent).

ECKWERTE 2017 UND 2023

Wege

	Bayern		Deutschland		
	2017	2023	2017	2023	
Bevölkerung	13,0	13,2	82,2	83,5	Anzahl in Mio.
Anteil mobiler Personen alle Tage	86	82	85	82	%
Anteil mobiler Personen werktags	89	84	88	84	%
Anteil mobiler Personen Samstag	83	81	82	79	%
Anteil mobiler Personen Sonntag	75	75	73	71	%
Wege pro Person und Tag	3,2	2,9	3,1	2,9	Anzahl
Tagesstrecke pro Person und Tag	40	38	39	35	km
Unterwegszeit pro Person	01:18	01:16	01:20	01:17	h:min

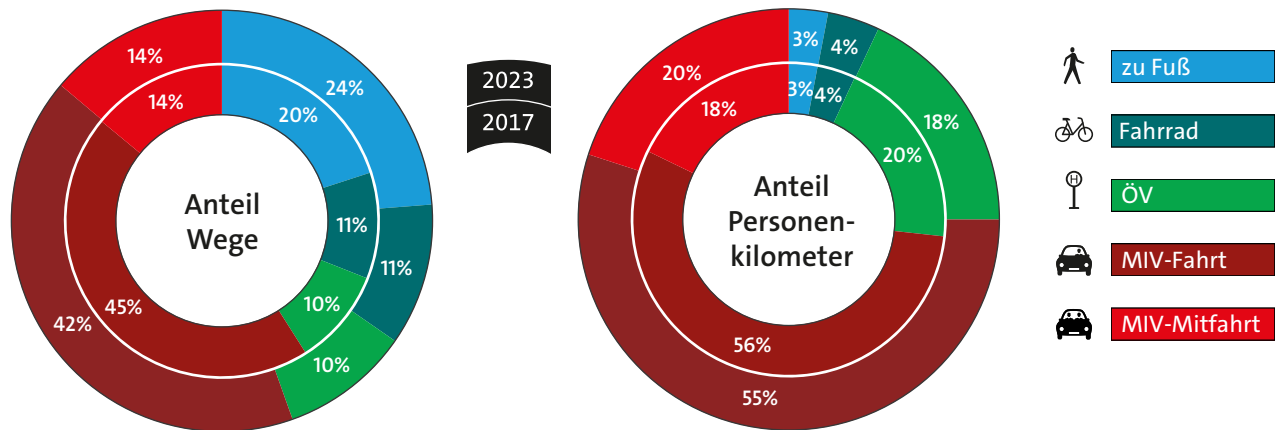
Quelle Bevölkerungszahlen Destatis: auf Basis der Fortschreibung des Zensus 2022 zum 31.12.2023 (MiD-Ziehungsjahr)

Wege und Personenkilometer (pkm) pro Tag nach Hauptverkehrsmitteln hochgerechnet

	Verkehrsaufkommen Wege pro Tag (Anzahl in Mio.)		Verkehrsleistung pkm pro Tag (Anzahl in Mio.)	
	2017	2023	2017	2023
zu Fuß	8,1	9,3	13,7	16,4
Fahrrad	4,6	4,2	17,8	18,4
ÖPNV *	3,7	3,7	50,0	47,9
ÖPFV **	0,2	0,3	42,1	45,8
MIV (Fahrt)	18,0	16,7	281,6	283,3
MIV (Mitfahrt)	5,7	5,4	100,6	103,1
gesamt	40,4	39,4	505,8	514,9

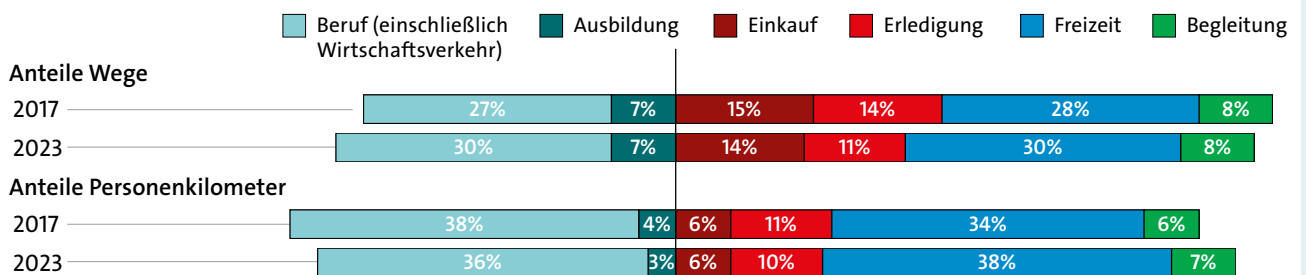
Fehlerspielraum Hochrechnungen ca. +/- 2,5 Prozent des Betrags; * inkl. Taxi, anderes; ** inkl. innerdeutsche Flüge

MODAL SPLIT anteilig



von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

Warum wir unterwegs sind



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

Wenig Veränderung bei den Wegezwecken

Weniger Veränderung zeigt sich bei dem Blick auf die Mobilitätsanlässe. Deren Struktur ist in der Regel sehr stabil. Trotzdem zeichnen sich auch hier Verschiebungen ab. Der Anteil der beruflichen Wege steigt an (von 27 auf 30 Prozent), während der Anteil an den Personenkilometern in diesem Bereich abnimmt (von 38 auf 36 Prozent). Somit nehmen vor allem kurze berufliche Wege zu, längere Wege hingegen werden seltener. Die ausbildungsbedingten Wege bleiben mit 7 Prozent stabil. Etwas rückläufig sind die Erledigungswege (14 auf 11 Prozent) und die Einkaufswege (15 auf 14 Prozent). Diese Entwicklungen kommen insgesamt dem Freizeitverkehr zugute, des-

sen Wege-Anteil leicht von 28 auf 30 Prozent zulegt.

Wird auch hier die Kilometerbilanz gezogen, fallen die Veränderungen mitunter sogar etwas stärker bzw. konträr aus. Der Anteil der beruflich bedingten Wege sinkt von 38 auf 36 Prozent, die Kilometer der Freizeitwege steigen recht deutlich von 34 auf 38 Prozent.

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



Bayern – ein Zusammenspiel aus städtischen, verdichteten und ländlichen Raumtypen

Der wichtige Blick über den gesamten Freistaat

Die Mobilität des Freistaats Bayern ist durch unterschiedliche Entwicklungen in den städtischen und ländlichen Räumen geprägt. Vor allem die Stadt München, aber auch weitere Städte sind aufgrund ihrer zentralen Funktionen und als Arbeitsplatzstandort mit den umliegenden Landkreisen und den ländlichen Räumen auf vielfältige Weise verknüpft. Im öffentlichen Verkehr bestehen mit den verschiedenen Verbänden im gesamten Freistaat auch organisatorisch wichtige und etablierte Verbindungen. Daher lohnt sich eine kurze vergleichende Betrachtung der sieben verschiedenen Raumtypen nach RegioStaR.

Modal-Split-Trends in den Raumtypen nach RegioStaR 7

In den unterschiedlichen Raumtypen zeigen sich im wegebezogenen Modal Split deutlich unterschiedliche Entwicklungen. Der MIV liegt bei den Wegen in den Metropolregionen lediglich bei 29 Prozent und in den Regiopolen sowie Großstädten bei 40 Prozent, während er in den Raumtypen der Mittelstädte, Kleinstädte und zentralen Städte zwischen 47 und 70 Prozent umfasst.

Die Entwicklung innerhalb der Raumtypen ist dagegen sehr ähnlich, wenn auch in anderen Anteilsbereichen. So ist in vielen der Raumtypen im MIV-Bereich eine rückläufige Entwicklung festzuhalten. Die Fußverkehr-Anteile entwickeln sich über alle Raumtypen, teils erheblich, positiv.

Bemerkenswert, aber ebenfalls typisch, sind die deutlichen Unterschiede in den ÖV-Anteilen. Liegt dieser in den Raumtypen „Metropole“ und „Regiopole und Großstadt“ bei 23 bzw. 12 Prozent, bewegt er sich in den weiteren Raumtypen zwischen 4 und 8 Prozent.

Pkw-, Fahrrad- und Ticketausstattung in Bayern

In Bayern verfügen 85 Prozent der Haushalte über mindestens einen Pkw, 4 Prozentpunkte mehr als noch im Jahr 2017. In ausgewählten Städten des Freistaats liegt die Besitzquote zwischen 64 Prozent (München) und 86 Prozent (Ingolstadt; Fürth: 76 Prozent, Fürstfeldbruck: 83 Prozent). 33 Prozent der Haushalte besitzen mindestens zwei Autos. Vor allem Haushalte mit einem hohen und sehr hohen ökonomischen Status verfügen zu jeweils etwa 90 Prozent über mindestens einen Pkw. Bei Haushalten mit einem sehr niedrigen ökonomischen Status beträgt dieser Wert lediglich rund 50 Prozent.

Die Besitzquote von Fahrrädern pro Haushalt sinkt gegenüber 2017 um 2 Prozentpunkte auf 79 Prozent. Auch hier ist ein deutlicher Trend beim ökonomischen Status des Haushalts zu erkennen. Der Wert der Besitzquote entwickelt sich vom sehr niedrigen (62 Prozent) bis sehr hohen (94 Prozent) Status steigend. In den betrachteten Städten liegt der Wert zwischen 72 und 82 Prozent.

Eine genauere Analyse zeigt deutliche Verschiebungen in Richtung E-Bikes. Die elektrisch unterstützten Räder machen inzwischen je nach Region bis zu einem Fünftel der Fahrradflotte aus. Da die genannten Rad-Verfügbarkeitsraten ähnlich bleiben, ergibt sich bisher eher eine Modernisierung der Fahrradflotte als eine tatsächliche Erweiterung. Auch steigt in bestimmten, eher ökonomisch gutgestellten Bevölkerungsgruppen, die Mehrfachausstattung mit Fahrrädern noch mehr als die Doppelausstattung mit Pkw.

Bei der Deutschlandticketausstattung der Personen gibt es zwischen den unterschiedlichen Raumtypen sowie zwischen den Städten deutliche Unterschiede. In Bayern liegt der Anteil insgesamt bei 15 Prozent und damit deutschlandweit im mittleren Bereich. Lediglich Berlin und Hamburg stechen hier mit deutlich höheren Werten heraus. In München nutzen

demnach zum Befragungszeitpunkt 2023/24 40 Prozent der Personen im Alter ab 14 Jahren üblicherweise ein Deutschlandticket. Auch in anderen Städten wie Fürth (26 Prozent) und Fürstfeldbruck (22 Prozent) liegt der Wert eher hoch. Daneben gibt es aber auch Städte wie Ingolstadt, die mit einem Wert von 14 Prozent knapp unter dem Durchschnitt des Freistaats liegen.

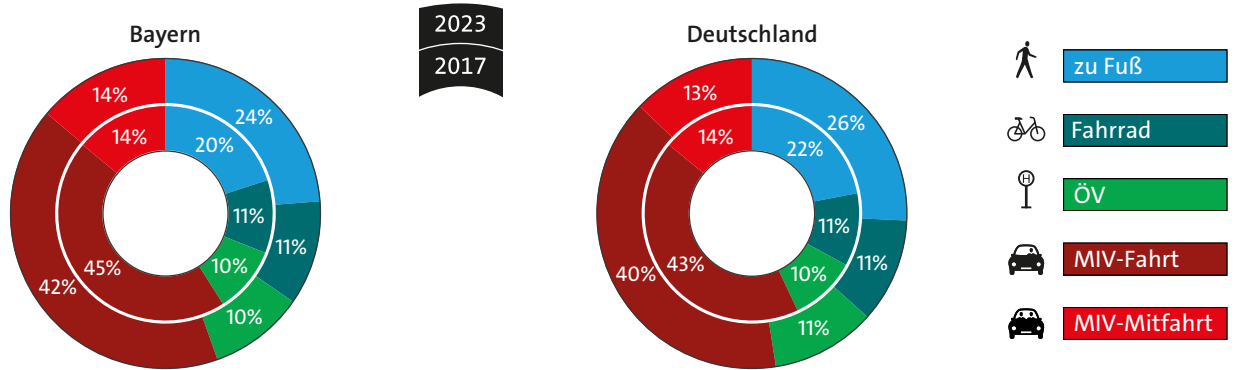
Bei einem Blick auf die Raumtypen fällt erwartungsgemäß erneut auf, dass die Metropolen, Regiopole und Großstädte sowie Mittelstädte (Stadtregion) mit 40, 20 und 16 Prozent über dem Schnitt des Freistaats liegen, während die anderen Raumtypen mit Werten zwischen 8 und 16 Prozent im bzw. etwas unter den Durchschnitt liegen. Vor allem in städtischen Gebieten mit dicht ausgebautem ÖPNV-Netz findet das Deutschlandticket vergleichsweise großen Absatz.

Mobilitätssegmente im Vergleich

Der Anteil der täglich Pkw-Orientierten reduziert sich leicht um einen Prozentpunkt (von 47 auf 46 Prozent). Dahingegen steigt der Anteil der seltener Pkw-Orientierten von 10 auf 12 Prozent. Zudem ist eine Erhöhung der regelmäßig Vielfach-Nutzenden von 7 auf 9 Prozent zu erkennen. Der Anteil der Mischnutzung sinkt von 7 auf 5 Prozent, während der Anteil der Fahrrad-Orientierten stabil bei 14 Prozent liegt. Der Anteil der Personen, die wenig mobil sind, erhöht sich leicht um einen Prozentpunkt auf 6 Prozent.

MODAL SPLIT IM VERGLEICH

Wege



von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

AUTO- UND FAHRRADBESITZ

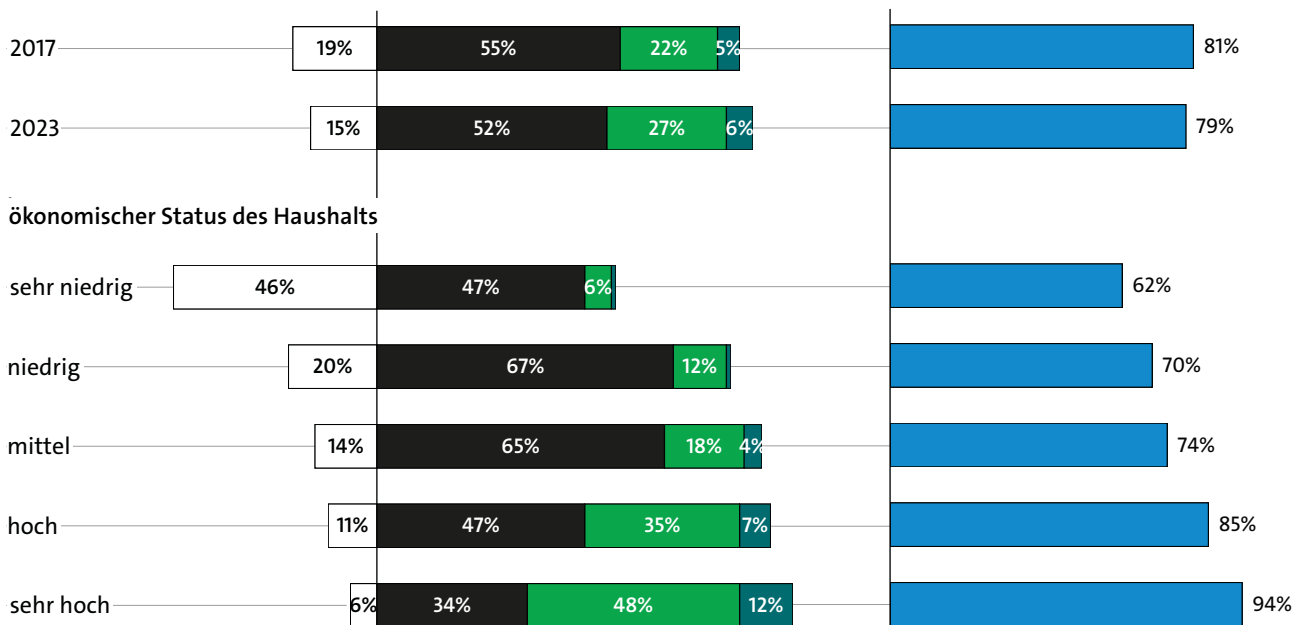
Haushalte

Autobesitz im Haushalt

Bayern kein Auto ein Auto zwei Autos drei Autos und mehr

Besitz von Fahrrädern/E-Bikes

ja-Anteile

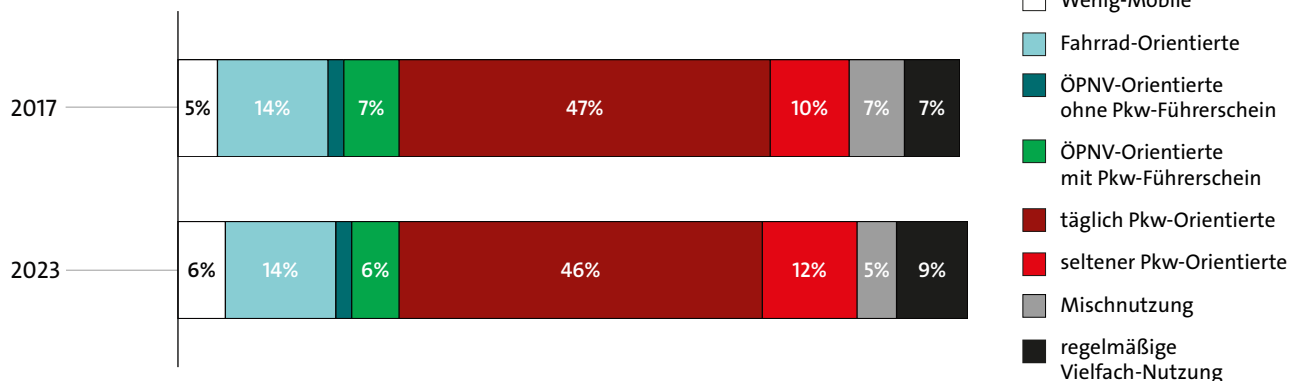


von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

VERKEHRSMITTLERNUTZERSEGMENTE ÜBLICHE NUTZUNG

Personen ab 14 Jahren

Bayern



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

Veränderte Mobilitätsstruktur in Bayern?

Übliche Nutzung differenziert nach Verkehrsmitteln – Autonutzung am stärksten reduziert

Die Ergebnisse zur Veränderung der Größenverhältnisse bei den Mobilitätssegmenten haben bereits gezeigt, welche Verschiebungen sich bei der üblichen Autonutzung ergeben. Diesen Trend bestätigt der genauere Blick auf die in die Segmentierung eingehenden einzelnen 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 (52 Prozent) ist die auffälligste Veränderung eine Reduzierung der täglichen Autonutzung auf 48 Prozent. Beim Zufußgehen sinkt der Anteil der täglichen Nutzung ebenfalls deutlich von 40 auf 36 Prozent, während sich die Quote leicht zur selteneren Nutzung hin verschiebt. Das Zufußgehen bleibt im Alltag relevant, wenngleich auch anteilig nicht mehr so häufig auf (fast) täglicher Basis. Beim Fahrrad oder Elektrofahrrad ist der Anteil leicht gesunken, auf einen Wert von 17 Prozent (2017: 19 Prozent). Zudem kommen neue Angebote hinzu, die 2017 noch nicht am Markt waren oder kaum eine Rolle spielten. Dies sind Leihscoter und auch das Lastenrad. Für sich genommen spielen sie im Täglich-Sektor kaum eine Rolle, zusammen tragen sie jedoch offenbar zu sich verändernden Routinen bei.

Routinen verändern sich nur langsam – und Ansprüche wachsen

Wird nicht der Täglich-Anteil, sondern das andere Ende der Skala mit den Nie-Anteilen in den Blick genommen, ergibt sich nur wenig Veränderung. Die möglicherweise entstehende Dynamik spielt sich also innerhalb der schon vorhandenen Routinen ab. Aus gelegentlich Radfahrenden werden Täglich- oder Wöchentlich-Nutzende, ähnlich werden im ÖPNV aus Selten- eher Gelegenheitsnutzende.

Grundsätzliche Vorbehalte gegenüber „anderen“ Verkehrsmitteln als den „eigenen“ verändern sich kaum beziehungsweise werden voraussetzungsvoller. Dies gilt insbesondere für den Radverkehr und den ÖPNV. Aus 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. Wird hier als Indikator die Summe aus den beiden besten Bewertungen „sehr gut“ und „gut“ (Top-Box) herangezogen, liegt der Wert beim Zufußgehen bei 66 Prozent. Im ÖPNV liegt der Wert insgesamt sehr niedrig und lediglich bei 32 Prozent. Vor allem in den ländlichen Regionen ist dieser Wert sehr niedrig, aber auch bei den Städten des Freistaats gibt es mit Ingolstadt ein Beispiel mit einer sehr niedrigen Bewertung von 37 Prozent. Im Radverkehr liegt der Wert der Top-Box bei 50 Prozent und beim Autoverkehr bei 77 Prozent. Vor allem beim ÖPNV, aber auch bei den anderen Verkehrsmitteln gibt es innerhalb der Raumtypen einige Abweichungen, vor allem zwischen den städtischen und ländlichen Typen.

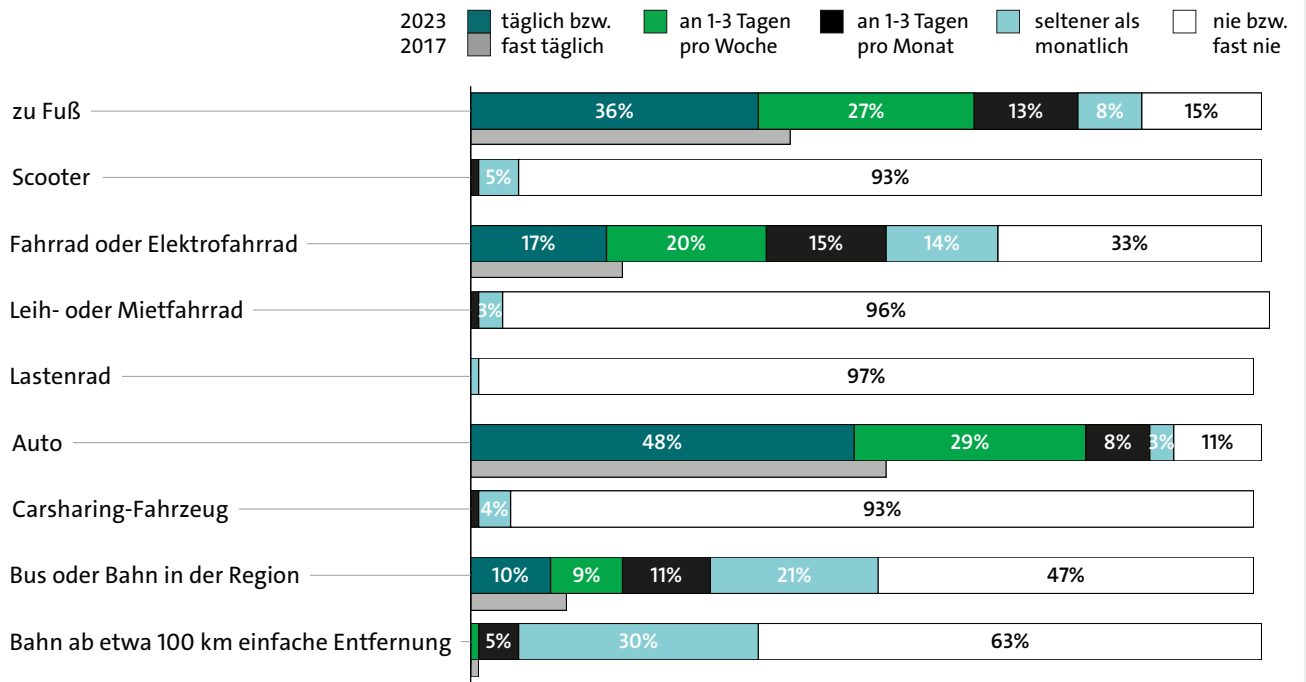
Erste Zwischenbilanz – Tiefenschärfe und Geduld gefragt

Um eine erste Ableitung aus den Ergebnissen ziehen zu wollen, bedarf es einer analytischen Betrachtung eben dieser. Wenn die Modal-Split-Entwicklung, die Resultate zur üblichen Verkehrsmittelnutzung und den Mobilitätssegmenten einschließlich der Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie die subjektiven Zufriedenheiten zusammengenommen werden, bleibt der prägnanteste Befund die reduzierte Autonutzung im Wegebereich. Ihr Rückgang geht aber noch nicht mit einer rückläufigen Pkw-Ausstattung der Haushalte einher. Ebenso verändern sich zwar Art, Breite und Qualität der Fahrradflotte, aber die bisherigen Nicht-Fahrradfahrenden zeigen sich davon kaum berührt. Gleichzeitig wachsen offenbar die Ansprüche, insbesondere beim ÖPNV.

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 standort- wie zielgruppenspezifisch ausfallen müssen. Damit erfordern Veränderungen langfristig konsequentes und zielgerichtetes Handeln.

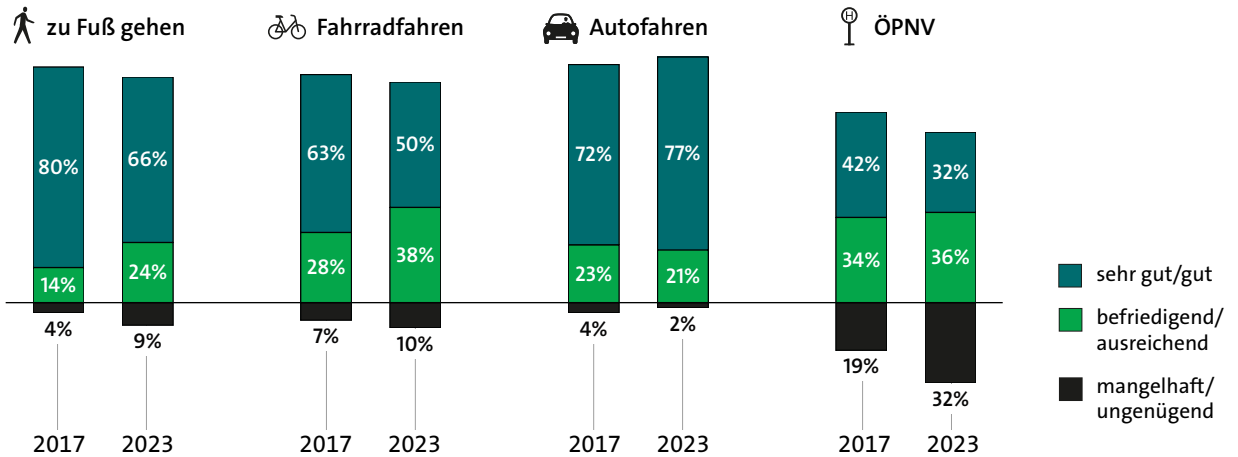
ÜBLICHE VERKEHRSMITTELNUTZUNG

Personen ab 14 Jahren



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

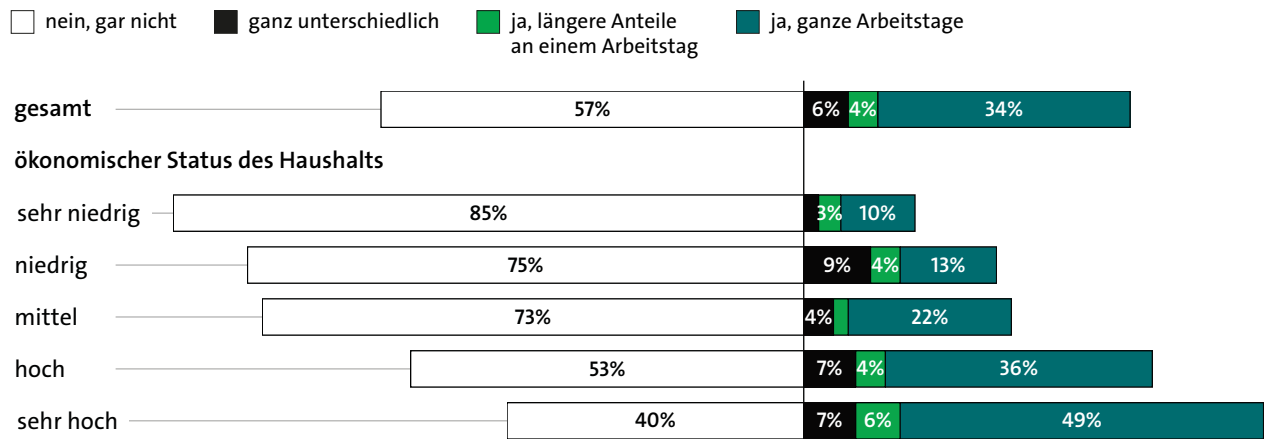
ZUFRIEDENHEIT MIT VERSCHIEDENEN VERKEHRSMITTELN



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

HOMEOFFICEMÖGLICHKEIT

Berufstätige Personen



Breit definiert, einschließlich kurzer Zeitabschnitte; Mehrfachnennung

Die Hoffnungsträger – 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 Städte wie München gehören dabei zu den Vorreitern. Geteilte Autos und Leihfahräder sind schon länger etabliert, Scooter inzwischen ebenso.

Die Carsharing-Bilanz fällt – wie auch für andere neue Verkehrsangebote – ambivalent aus. Die Zahl der Carsharing-Mitgliedschaften ist in Bayern insgesamt deutlich ansteigend. Waren 2017 noch 5 Prozent der Haushalte Carsharing-Mitglied, sind es 2023/24 bereits 9 Prozent. Allerdings konzentriert sich dies auf eher statushohe Haushalte. In der ökonomisch definierten höchsten Status-Kategorie liegt der Anteil bei 16 Prozent, in der niedrigsten Kategorie nur bei 6 Prozent. Auch ist eine Carsharing-Mitgliedschaft nicht gleichbedeutend mit einem autofreien Haushalt. 2017 verfügt mit etwa 40 Prozent fast Hälfte und 2023/24 mit 50 Prozent sogar die Hälfte zusätzlich über genau ein festes Auto. In über 15 Prozent der Fälle sind es sogar mehrere. Dies kann als Anzeichen dafür interpretiert werden, dass ein Teil dieser Haushalte grundsätzlich einen hohen Mobilitätsbedarf hat und sich so weitere Optionen sichert.

Ein deutlich geringeres Niveau erreicht die übliche Nutzung. So geben nur 2 Prozent aller befragten Carsharing-Mitglieder an, mindestens wöchentlich ein Carsharing-Angebot in Anspruch zu nehmen. Allerdings fällt dieser Anteil für andere Sharing-Optionen noch niedriger aus. Für Leihräder und Leih scooter liegt der Anteil bei lediglich einem Prozent für eine mindestens monatliche Nutzung. Auch hier liegt der Wert in den städtischen Räumen erwartungsgemäß höher als in den ländlich geprägten Raumtypen.

Deutschlandticket – einfacher und kostengünstiger im ÖPNV

Eine sehr viel größere Bedeutung kommt dem Deutschlandticket zu. Rund 15 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner ab 14 Jahren in Bayern nennen dieses Angebot während des Erhebungszeitraums als üblicherweise genutztes Ticket. Zwar erfreut es sich 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. 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/Pedelecs

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 in Bayern zum Befragungszeitpunkt der MiD 2023 bei 4 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 bereits bei 9 Prozent, in den anderen Gruppen zwischen 2 und 4 Prozent und somit deutlich darunter. Damit in Zusammenhang steht die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten zu Hause. Diese ist in 74 Prozent der Fälle 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 finanziellen Möglichkeiten des Haushalts. In Bayern geben 15 Prozent der befragten Personen ab 14 Jahren an, ein E-Bike im Haushalt zu haben. Weitere 7 Prozent geben sogar an, zwei E-Bikes im Haushalt zur Verfügung zu haben. Dieser Wert zeigt eindeutig die Wichtigkeit der E-Bikes in Bayern.

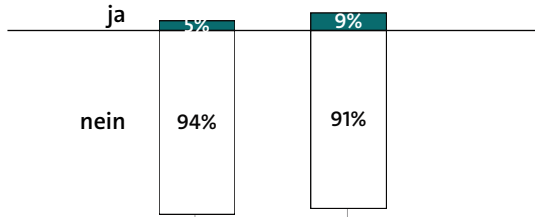
Nur noch online unterwegs?

Als einflussreich kann auch die Mobilitätsreduktion durch Online-Angebote verstanden werden. Hier ist ein hoher Anteil der Online-Aktivitäten zu erkennen. So geben nur 11 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner aus Bayern an, gar nicht online einzukaufen. Auch andere Online-Erledigungen haben sich etabliert. Mit 62 Prozent gibt die Mehrheit der Befragten an, an ihrem MiD-Berichtstag diese Möglichkeiten nicht genutzt zu haben. Unter den Nutzenden fällt das Spektrum recht breit aus. Es gehören, bezogen auf alle Personen, in 11 Prozent der Fälle private Online-Treffen dazu, ebenso wie mit 12 Prozent dienstliche Ter-

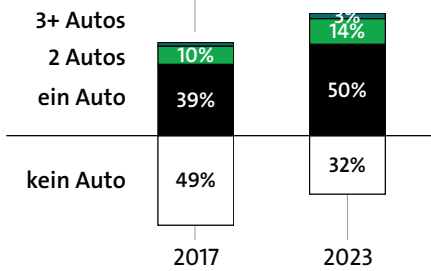
DIE HOFFNUNGSTRÄGER – SHARING

Haushalte

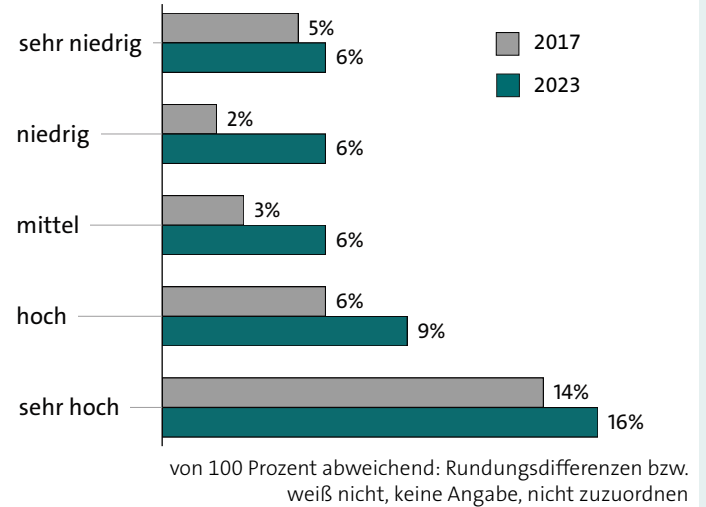
Carsharing-Mitgliedschaft



Autobesitz in Carsharing-Haushalten



... Mitgliedschaft nach ökonomischem Status des Haushalts

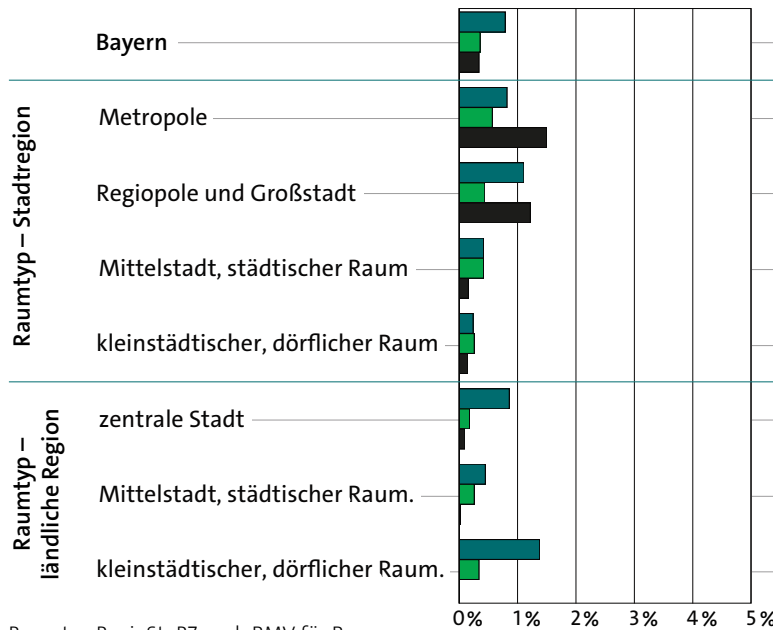


CARSHARING, LEIHRAD UND LEIHSICOOTER, DEUTSCHLANDTICKET

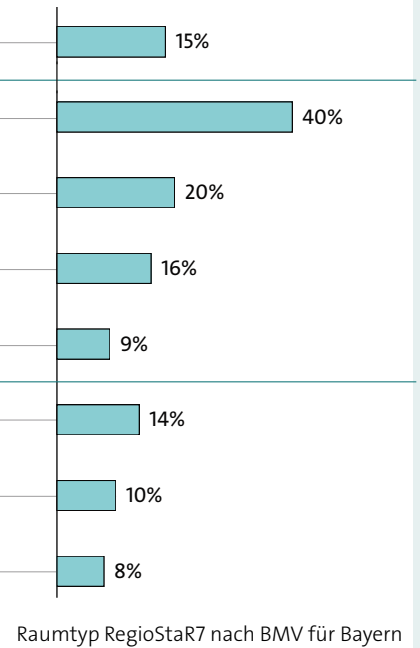
Personen ab 14 Jahren

Übliche Nutzung (täglich und wöchentlich)

Carsharing (dunkelblau), Leihrad (hellgrün), Leihscooter (schwarz)

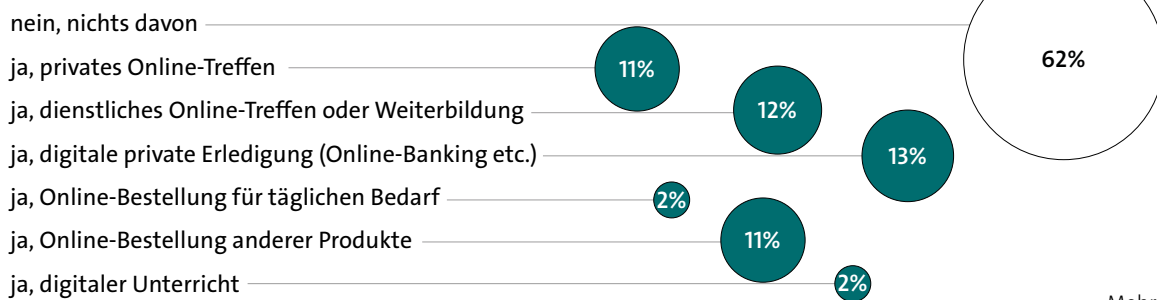


Deutschlandticket-Besitz



Raumtyp RegioStaR7 nach BMV für Bayern
Für Fahrdienste keine übliche Nutzung erhoben, Anteile: mindestens wöchentlich

BEISPIELHAFTE ONLINE-AKTIVITÄTEN AM BERICHTSTAG



Mehrfachnennung

mine. Online-Erledigungen liegen in einer ähnlichen Größenordnung bei 13 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

Vorhandenes Entwicklungspotenzial – und weiterhin der ÖPNV gefordert

Der letzte Abschnitt zeigt, dass durch das Sharing, das Deutschlandticket sowie durch die Nutzung von Online-Aktivitäten und -erledigungen Entwicklungspotenziale vorhanden sind, diese aber Zeit und Unterstützung benötigen. Und selbst bei guten Entwicklungen wird es einige Zeit in Anspruch nehmen, bis Wirkungen messbar(er) werden.

Bis dahin bleiben, zumindest im Hinblick auf die Verkehrsleistung, ÖPNV und Auto zentral. Sollen noch bessere Werte im ÖPNV erreicht werden, muss dieser angebotsseitig ausgebaut werden. Das Deutschlandticket bildet dabei einen Baustein für niedrigere Zugangshemmnisse zum ÖPNV. Hinzukommen sollten weitere nachfrageorientierte Angebotsverbesserungen. Dies könnte erfolversprechender sein als beschränkende Maßnahmen im Autoverkehr.

Fuß- und Radverkehr weiter stärken

In Bayern gibt es bereits positive Entwicklungen im Bereich des Fußverkehrs. In Summe ist durch diese Entwicklungen mit Blick auf die Wege auch der gesamte Umweltverbund gestärkt worden. Doch beim Radverkehr sollten auch diejenigen mehr in den Blick genommen werden, die bisher das Fahrrad gar nicht nutzen. Dabei können ein flächendeckend gutes Angebot an Radinfrastruktur und mehr Verkehrssicherheit für Radfahrende helfen. Davon profitieren Seltene und Nicht-Radfahrende gleichermaßen. Aber auch Personen, die häufig Rad fahren, kommt dies zweifellos zugute.

Der Fußverkehr sollte noch stärker beachtet 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 Freistaat. Wird die Kilometersumme als Maßstab herangezogen, ist der reine Fußverkehr sogar ähnlich bedeutend wie der Radverkehr in Bayern.

Es gibt noch mehr zu entdecken

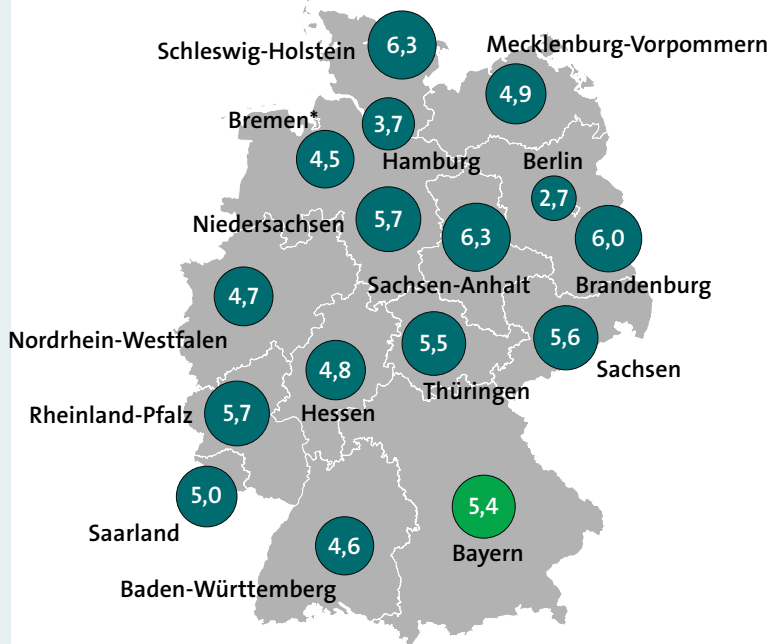
Sind beim Deutschlandtrend ein deutliches Plus im Fußverkehr, ein moderates Plus im Radverkehr und ÖPNV sowie ein leichtes Minus im MIV zu erkennen, sind die Entwicklungen in Bayern teilweise leicht abweichend. So gibt es auf Kilometerebene beim MIV einen leichten Anstieg, auch wenn die Wege ebenfalls ein leichtes Minus zeigen. Der Radverkehr bleibt stabil, der ÖV im Wegebereich ebenfalls, während er im Kilometerbereich ein leichtes Minus verzeichnet.

Dieser Kurzbericht liefert eine kompakte und knappe Reise durch vielfältige MiD-Befunde. Besonders Differenzierungen nach verschiedenen Bevölkerungsgruppen oder regional innerhalb des Freistaats Bayern mussten hier zu kurz kommen, haben aber im MiD-Regionalbericht Raum. Darüber hinaus wird der ausführliche 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 BUNDESLAND

Personen



Abhängig von ÖPNV, Wohlstand und Pkw-Dichte

Mittelwert Deutschland: 5,1

Bundesweit liegen die Metropolen im Jahr 2023 bei 3,6, Regiopole und Großstädte bei 4,0 kg pro Person/ Tag. Der bundesweite Gesamtwert liegt deutlich höher (5,1).

Im Jahr 2017 erreichte Bayern einen Wert von 4,7 pro Person/Tag (bedingt vergleichbar, durch inzwischen aktualisierte Rechenvorgaben des UBA).

Angaben pro Person und Tag in kg in CO₂-Äquivalenten; *Bremen mit stichprobenbedingt einigen pkm-Ausreißern, bereinigt eher 10 Prozent niedriger

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 ihre 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 „Wegeketten“ 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-fussabdruoecke_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)
- Nahverkehrsgesellschaft Hochstift (NVH)
- 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
