Mobilität in Deutschland 2017

Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

MiD 2017

- Nach 2002 und 2008 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2017 das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH zum dritten Mal mit der Durchführung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) beauftragt. Die MiD 2017 erlaubt einen Zeitvergleich mit den vorangegangenen Erhebungen 2002 und 2008.

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Studie: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Datengrundlage / Steckbrief

Auf Auftraggeberseite beteiligt waren über 60 regionale Partner, die unterschiedliche regionale Vertiefungen in Auftrag gegeben haben.

Wie bereits 2008 erfolgte die Bearbeitung gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. (DLR).

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

Eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Durchgeführt von:

infas

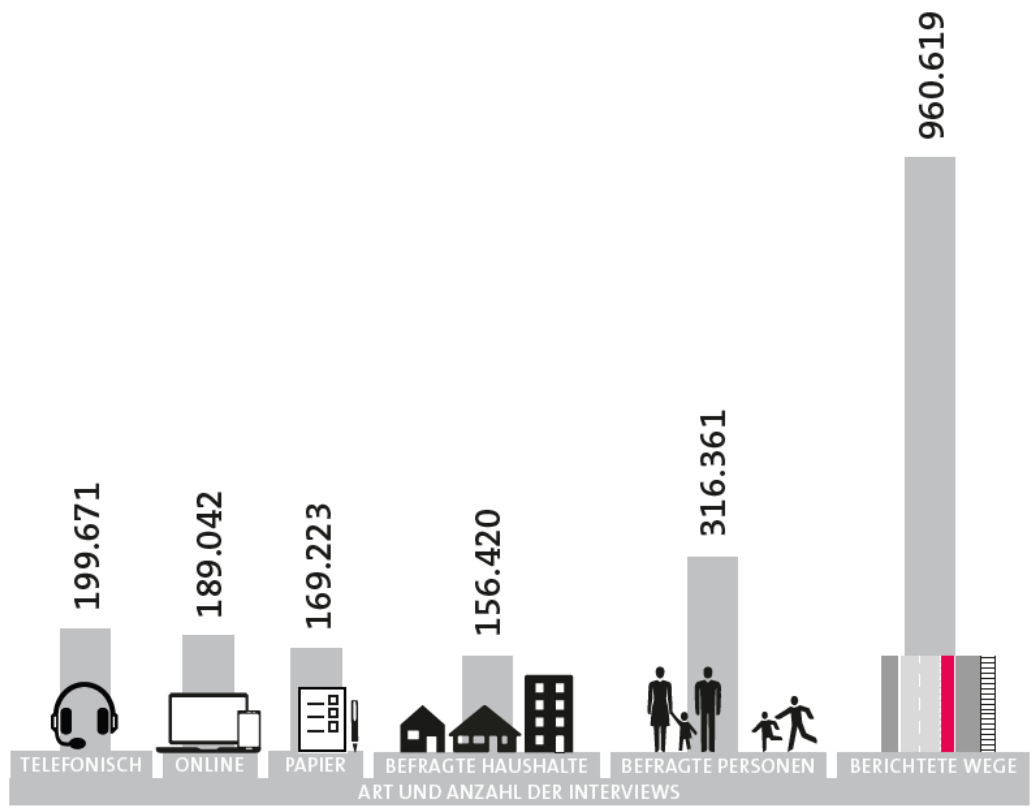
In Kooperation mit:

DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

infas 360

Die Feldphase der aktuellen Erhebung fiel mit einer sich über mehr als zwölf Monate erstreckenden Stichtags-erhebung in die Zeit zwischen Mai 2016 und September 2017.



Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Studie: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mobilität in Deutschland 2017
Zusammenfassung (1I2)

Mobilität bleibt stabil

- Bundesweit gesehen haben sich Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung gegenüber den letzten MiD-Erhebungen 2002 und 2008 nur wenig verändert.
- Im Schnitt legen wir weniger Wege/Tag zurück. Diese sind jedoch etwas länger und nehmen mehr Zeit in Anspruch.

Mobilität verschiebt sich in die Städte

- Die Gesamtentwicklung täuscht über regionale Unterschiede hinweg.
- Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nehmen in Metropolen und Großstädten deutlich zu, bei gleichzeitigen Rückgängen des Verkehrs in ländlichen Regionen.
- Anstieg der Stadtmobilität (Verkehrsleistung) gegenüber 2008 um Ix 117!

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Studie: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mobilität in Deutschland 2017
Zusammenfassung (2I2)

Pkw - mehr Fahrzeuge, konstante Nutzung

- Die Pkw-Flotte ist auf mittlerweile gut 43 Mio. Fahrzeuge in den privaten Haushalten angewachsen. Anders als 2008 kommt damit mehr als ein Auto auf jeden Haushalt.
- Das Auto bleibt mit weitem Abstand Verkehrsträger Nummer eins. Wie 2002 und 2008 entfallen knapp 60 Prozent auf den motorisierten Individualverkehr.

Plus für Rad, Bus und Bahn

- Das Fahrrad legt nicht nur in seinem Anteil etwas zu, sondern vor allem in der erbrachten Fahrleistung. Es wird nicht nur öfter, sondern auch weiter Rad gefahren. Der öffentliche Verkehr wächst v.a. im Aufkommen.

Wegezwecke verschieben sich

- Beruflich bedingter Verkehr nimmt weiter zu. Freizeit-mobilität und Einkaufsmobilität nehmen etwas ab.

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Studie: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verkehrsaufkommen & Verkehrsleistung

- Das Verkehrsaufkommen ist im Zeitvergleich etwas gesunken, die Verkehrsleistung dagegen geringfügig gestiegen. Wir legen also im Schnitt weniger Wege/Tag zurück. Diese sind jedoch etwas länger und nehmen mehr Zeit in Anspruch, als noch vor einigen Jahren.
- Regional gibt es große Unterschiede. Besonders in Großstädten steigen die Mobilitätskennziffern deutlich an.

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Studie: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistung und Mobilitätsquoten

260 Mio. Wege
pro Tag

3,2 Mrd. Personen-kilometer täglich

85% täglich unterwegs
3,1 Wege pro Person/Tag
Tägliche Strecke: **39km**
Unterwegszeit: **80 Minuten**

01 **VERKEHRS-AUFKOMMEN**

02 **VERKEHRS-LEISTUNG**

03 **MOBILITÄTS-QUOTEN**

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Studie: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung nach Raumtyp

Verkehrsaufkommen (Wege) pro Tag

Gesamt	Stadtregion – Metropole	Stadtregion – Regiopole und Großstadt	Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	Ländliche Region – zentrale Stadt	Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum
260 Mio. 275 Mio. (2008)	**49 Mio.** 43 Mio. (2008) **Ix 114**	**37 Mio.** 36 Mio. (2008) **Ix 103**	**66 Mio.** 63 Mio. (2008) **Ix 105**	**15 Mio.** 17 Mio. (2008) **Ix 88**	**36 Mio.** 47 Mio. (2008) **Ix 76**

Verkehrsleistung (Personenkilometer) pro Tag

Gesamt	Stadtregion – Metropole	Stadtregion – Regiopole und Großstadt	Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum	Ländliche Region – zentrale Stadt	Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum
3.200 Mio. 3.100 Mio. (2008)	**596 Mio.** 482 Mio. (2008) **Ix 124**	**456 Mio.** 404 Mio. (2008) **Ix 113**	**810 Mio.** 706 Mio. (2008) **Ix 115**	**188 Mio.** 195 Mio. (2008) **Ix 96**	**446 Mio.** 528 Mio. (2008) **Ix 85**

Anstieg der Stadtmobilität (Verkehrsleistung) gegenüber 2008 um Ix 117!

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Studie: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

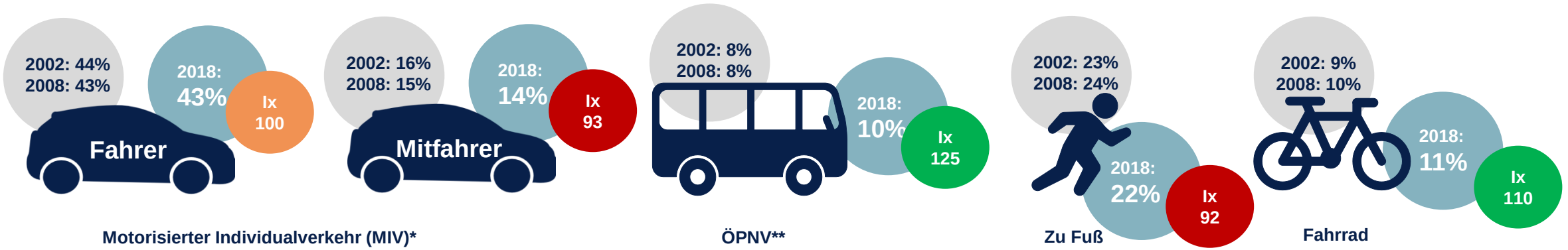
Verkehrsmittelnutzung

- Das Auto bleibt mit weitem Abstand Verkehrsträger Nummer eins. Wie in den Jahren 2002 und 2008 entfallen im bundesweiten Querschnitt trotz einer leichten Verringerung weiterhin knapp 60 Prozent auf den motorisierten Individualverkehr (MIV).
- Der ÖPNV-Anteil wächst von 8 auf 10 Prozent. In Metropolen schließt der ÖPNV als Verkehrsträger weiter zum Auto auf.

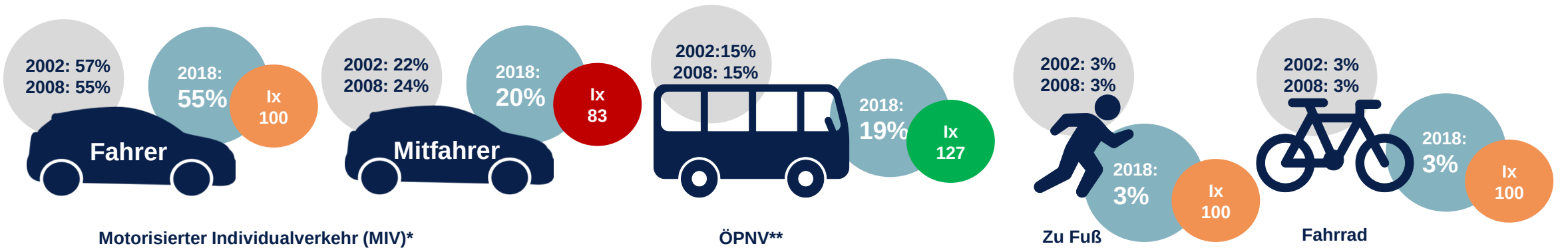
Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Studie: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Anteile der Verkehrsmittel: Modalsplit
Verkaufsaufkommen und Verkehrsleistung

% Anteile der Verkehrsmittel an dem gesamten Verkehrsaufkommen und damit an allen zurückgelegten Wegen



% Anteile der Verkehrsmittel an Verkehrsleistung bzw. angefallenen Personenkilometer



*Pkw-Nutzung, aber auch Mofas, Mopeds, Motorräder, Nutzfahrzeuge sowie Carsharing-Nutzung **ÖPNV einschließlich Fernverkehr und Taxi, wobei jedoch der bei weitem größte Anteil innerhalb des ÖPNV auf den öffentlichen Personennahverkehr entfällt
Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Studie: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verkehrsmittel-Verfügbarkeit

- Die gut 41 Mio. privaten Haushalte verfügen über 43 Mio. Pkw. Somit kommt erstmalig mehr als ein privat verfügbarer Pkw auf jeden Haushalt. Trotzdem besitzt, ähnlich wie 2008, etwa jeder fünfte Haushalt kein Auto.
- 78 Prozent der Haushalte nennen zumindest ein Fahrrad ihr Eigen. Die Zweiradflotte ist seit 2002 um 5 Mio. Stück, auf 78 Mio. Stück gewachsen.

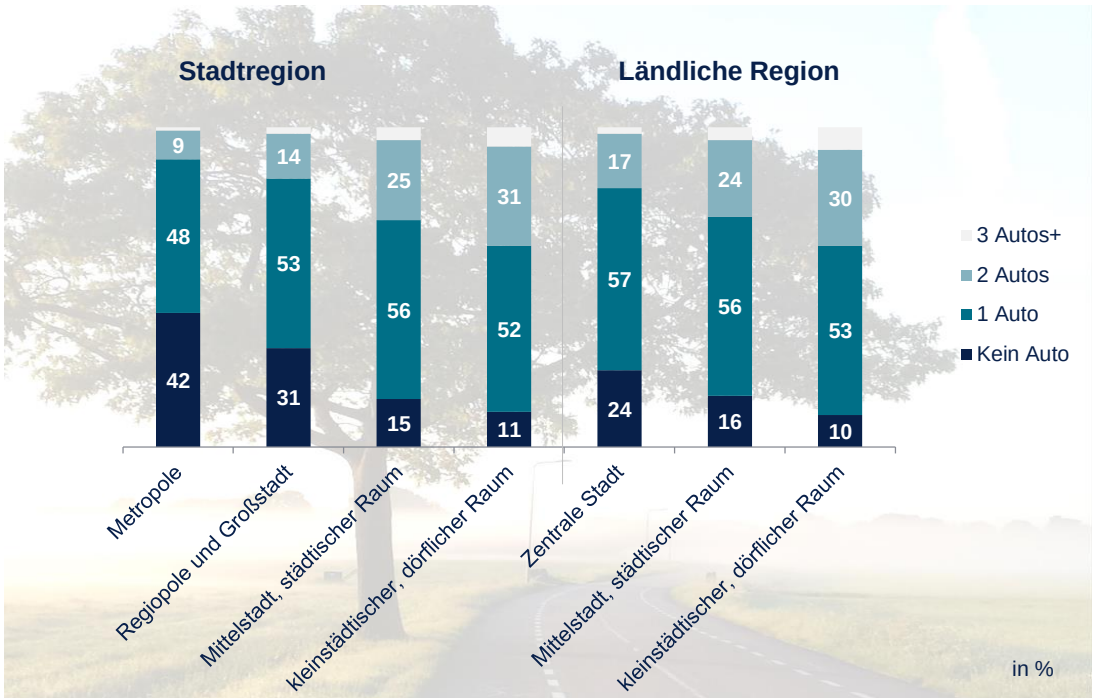
Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Studie: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Autobesitz nach Status und Region

Mehr PKW im Bestand

– In Deutschland gibt es mehr Autos als Haushalte.
Vier von fünf Haushalten verfügen über mindestens ein Auto.

Ausstattung wächst insbesondere ländlich

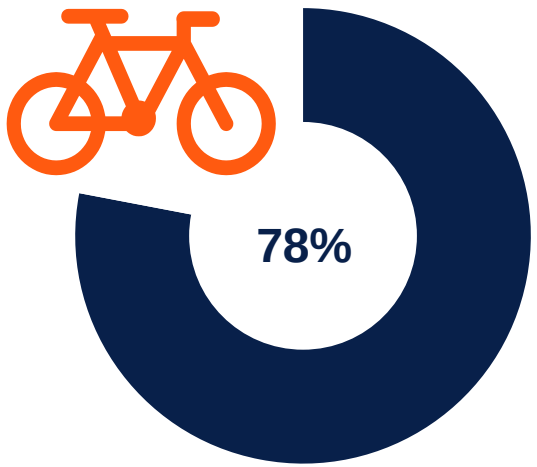


– In den am ländlichsten geprägten Regionen zählt zumindest ein Auto weiterhin zur Grundversorgung. Dort verfügen mehr als 90% über mind. einen Pkw.
– Fast 40% können sogar auf zwei oder mehr Autos zugreifen.

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Studie: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Besitz von Fahrrad und übliche Fahrkartenartennutzung im ÖPNV

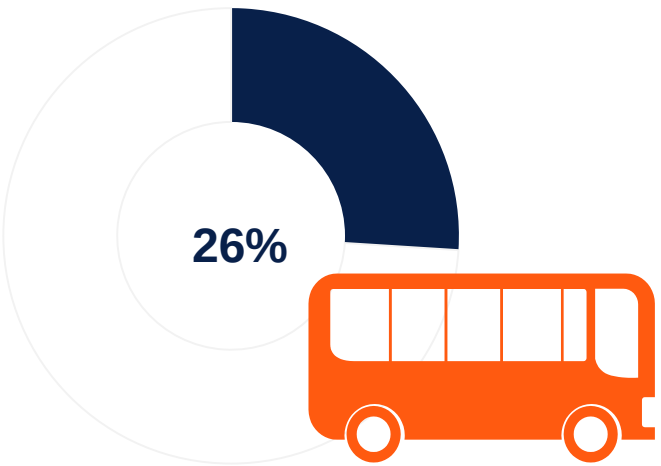
72 Mio. Fahrräder



der Haushalte besitzen
ein Fahrrad.

- Drei von vier befragten Personen verfügen über ein Fahrrad, bei 8% gehört dazu sogar mindestens ein Elektrorad
- Hochgerechnet ergibt sich eine Flotte von rund 72 Mio. Fahrrädern (+ 5Mio. gg. 2002), davon über 4 Mio. mit Stromunterstützung

ÖPNV Nutzung* und Fahrkarten



geben an, Busse und Bahnen
gar nicht in Anspruch zu nehmen.

- 52% entscheiden sich in der Regel für eine Einzelkarte, 22% haben in irgendeiner Form eine Zeitkarte
- Gegenüber 2008 hat sich der Nicht-Nutzer-Anteil etwas verringert und der Anteil der Zeitkartenbesitzer etwas erhöht

* Es wurden alle Personen in einem Alter ab 14 Jahren nach der üblicherweise genutzten Fahrkarte gefragt.
Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Studie: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Wegezwecke

- Beruflich bedingter Verkehr nimmt weiter zu. Dies gilt sowohl für die Wege von oder zur Arbeit, als auch für während der Arbeitszeit zurückgelegte Wege zu dienstlichen bzw. geschäftlichen Zwecken.
- Gleichzeitig sind rückläufige Tendenzen in der Freizeitmobilität als auch in der Einkaufs-mobilität zu beobachten.

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Studie: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Wegezwecke im Jahresvergleich

	Wege in Mio. pro Tag			Personenkilometer Mio. pro Tag		
	2008		2017	2008		2017
Zur Arbeit	37	Ix 116	43	651	Ix 103	672
Dienstlich	19	Ix 147	28	366	Ix 146	534
Ausbildung	17		18	133		131
Einkauf	57	Ix 72	41	282	Ix 76	214
Erledigung	33		37	260		375
Freizeit	89	Ix 81	72	1.237	Ix 89	1.095
Begleitung	23		21	171		179

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Studie: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

STRÓER