



## Mobilität in Deutschland

# Kurzreport

Stadt München, Münchner Umland  
und MVV-Verbundraum

April 2019

eine Studie des:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

durchgeführt von:

**infas**

In Kooperation mit:



**infas 360**

im Auftrag von:



**Eine Studie des:**

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Referat G 13 – Prognosen, Statistik und Sondererhebungen  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn  
FE-Projektnummer 70.904/15

**Auftraggeber der regionalen Aufstockungen:**

Landeshauptstadt München  
Abteilung Verkehrsplanung  
Stadtentwicklungsplanung  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Blumenstraße 31  
80331 München



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



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

**Kurzreport vorgelegt von:**

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH  
Friedrich-Wilhelm-Straße 18  
53113 Bonn

**Projektdurchführung in Kooperation mit:**

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v.  
Institut für Verkehrsforschung  
Rutherfordstraße 2  
12489 Berlin



IVT Research GmbH  
M 4, 10  
68161 Mannheim



infas 360 GmbH  
Ollenhauerstraße 1  
53113 Bonn

**Projekt:**

5518; Bonn, April 2019; Version 1.0

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

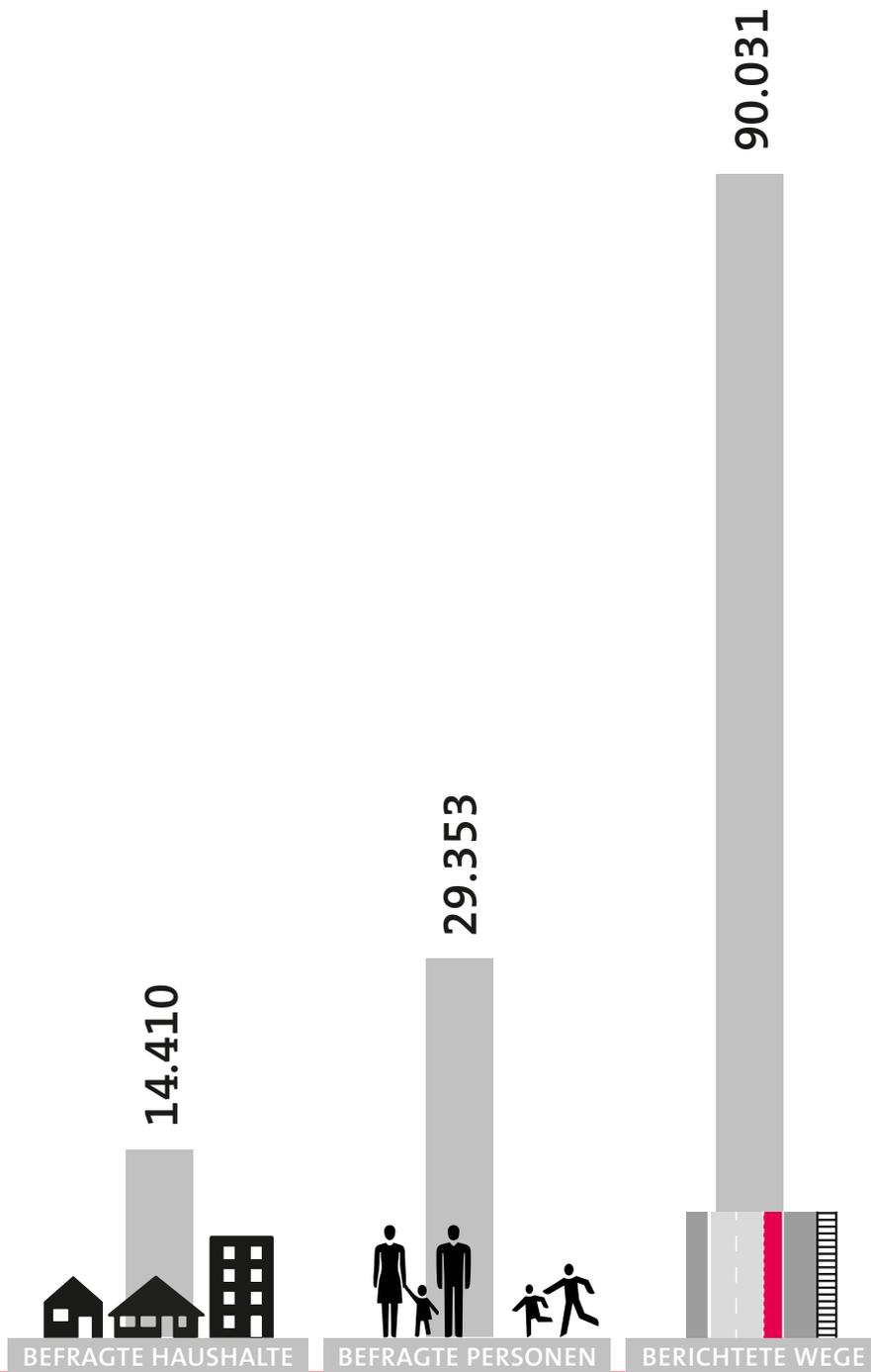
Follmer, Robert und Belz, Janina (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport Stadt München, Münchner Umland und MVV-Verbundraum. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)

Kurzform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

## Inhaltsverzeichnis

Mobilität in Deutschland 2017 – worum geht es?	5
Ergebnistelegamm	6
Womit, wie weit und wie lange sind wir unterwegs?	8
Wie steht es um den Zugang zu Auto, Fahrrad, Bus und Bahn sowie um den Fußverkehr?	10
Wie verteilen sich unterschiedliche Nutzersegmente?	12
Welche Rolle spielen Carsharing & Co?	14
Warum sind wir unterwegs?	16
Unterscheiden sich bestimmte Bevölkerungsgruppen in ihrer Alltagsmobilität?	18
Wie fällt die Zufriedenheit mit den Verkehrsangeboten aus?	20
Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2002 bis 2017	22
Erläuterung wichtiger Begriffe	23



ART UND ANZAHL DER INTERVIEWS IM MVV-VERBUNDRUM

## Mobilität in Deutschland 2017 – worum geht es?

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

### Alltagsmobilität in Deutschland

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? Diesen und weiteren Fragen geht die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) sowohl bundesweit als auch regional in umfassender Form nach.

### Ergebnisse für München und den MVV-Verbundraum

Der vorliegende Kurzreport stellt zentrale Resultate für die Stadt München sowie das Verbundgebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) vor. Er soll noch vor dem folgenden ausführlichen Ergebnisbericht einen Einblick in die wichtigsten Eckwerte und Zusammenhänge dieses regionalen MiD-Fensters bieten.

Für das bundesweite Projekt wurden weitere Dokumentationen erstellt. Diese finden sich unter [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de). Dort stehen auch sämtliche Unterlagen zu den vorangegangenen Erhebungen der MiD in den Jahren 2002 und 2008 zur Verfügung.

Ihr MiD-Projektteam

### Datengrundlage

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

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

*Die MiD 2017 erlaubt bisher einen eingeschränkten Zeitvergleich mit den vorangegangenen Erhebungen. Aufgrund einer regionalisierten Anpassung der Hochrechnungen können sich die Werte 2002 und 2008 noch geringfügig rückwirkend verschieben. Grund hierfür sind die 2011 erfolgte Zensuskorrektur sowie weitere methodische Anpassungen, die derzeit entwickelt werden. Die im Kurzreport enthaltenen Zeitvergleiche basieren auf den unveränderten Originalwerten für 2002 und 2008.*

## Ergebnistelegamm

### Wachsendes Verkehrsaufkommen im Großraum

- Ähnlich wie in anderen deutschen Großstädten fällt das absolute Verkehrsaufkommen 2017 in München gegenüber den MiD-Erhebungen 2002 und 2008 höher aus. Lag es zu diesen Zeitpunkten jeweils bei über 4 Mio. Wegen am Tag, legen die Münchnerinnen und Münchner nun fast 5 Mio. Wege am Tag zurück. Dieser Anstieg ist vor allem auf den Bevölkerungszuwachs zurückzuführen. Im Umland bleibt das absolute Aufkommen mit 4,7 Mio. 2008 und 4,6 Mio. 2017 weitgehend stabil. Eine deutliche Zunahme zeigt jedoch in beiden Fällen die Verkehrsleistung. 2008 lag sie für die Münchner Bevölkerung noch bei 44 Mio. und im Umland bei gut 55 Mio. Personenkilometern täglich. 2017 betragen diese Werte rund 60 bzw. gut 63 Mio. Kilometer am Tag.
- Diese Entwicklung fällt regional unterschiedlich aus. Bundesweit betrachtet zeigt sich ein Wachstum mit entsprechenden verkehrlichen Belastungen vor allem in den Ballungsräumen. Außerhalb der Zentren und ihrer Einzugsgebiete stagnieren die genannten Werte eher.
- Die sogenannten „Mobilitätsquoten“ sinken bundesweit ebenso wie im MVV-Verbundraum. Waren 2008 dort gut 90 Prozent der Bürgerinnen und Bürger an einem durchschnittlichen Tag unterwegs, erreicht dieser Wert 2017 im MVV-Verbundraum insgesamt nur noch 88 Prozent. In der Stadt München beträgt er ebenfalls 88 Prozent. Im Münchner Umland liegt er bei 87 Prozent. Dies führt bundesweit wie auch im MVV-Verbundraum zu 3,1 bis 3,2 Wegen pro Person und Tag. Unter einem „Weg“ wird in der MiD eine Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel einschließlich möglicher Umstiege und Verkehrsmittelwechsel verstanden. 2002 und 2008 lagen die Werte für den MVV-Verbundraum zwischen 3,4 und 3,5 Wegen pro Tag und Person.

### Zunahme für Rad, Bus und Bahn

- Mit dem Modal Split wird die prozentuale Aufteilung aller Wege auf die Verkehrsmittel einschließlich der Wege zu Fuß betrachtet. Bei dem hier verwendeten Konzept des „Hauptverkehrsmittels“ werden

Wege, für die verschiedene Verkehrsmittel genutzt wurden, nach einer Hierarchie (siehe S.23) einem Verkehrsmittel zugeordnet.

- Der Fahrradanteil wächst in München zwischen 2008 und 2017 von 14 auf 18 Prozent. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs steigt von 21 auf nun 24 Prozent. Auch das Münchner Umland verzeichnet eine kleine Zunahme und erreicht aktuell einen ÖV-Anteil von 11 Prozent. Der Anteil der von den Münchnerinnen und Münchnern zu Fuß zurückgelegten Wege reduziert sich und liegt bei 24 Prozent. Im Umland sinkt er ebenfalls und beträgt nun 18 Prozent.
- Die prozentualen Zuwächse bei Rad und ÖV gehen in München mit einer deutlichen absoluten Zunahme bei den jeweils zurückgelegten Personenkilometern einher. Beim Fahrrad wächst die Kilometersumme zwischen 2008 und 2017 von 2,1 Mio. auf nun 3,1 Mio. pro Tag. Im öffentlichen Verkehr – in der MiD immer gerechnet einschließlich des öffentlichen Fernverkehrs ab 100 km – legten die Münchnerinnen und Münchner 2008 13 Mio. und 2017 bereits über 20 Mio. Personenkilometer täglich zurück. Dieser deutliche städtische Zuwachs ist sowohl auf den Bevölkerungszuwachs als auch die Zunahme der täglichen Streckenlängen zurückzuführen.

### Sinkende Auto-Anteile in der Stadt, aber höhere Belastung durch längere Wege mit dem Auto

- Die Anteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) verringern sich entsprechend. 2017 beträgt der Münchner Anteil der MIV-Fahrer 24 Prozent und der der MIV-Mitfahrer 10 Prozent. Insgesamt legten die Bürger und Bürgerinnen der Isar-Metropole 2017 also rund ein Drittel ihrer Wege mit Auto, Motorrad oder Lkw zurück. 2008 lag dieser Anteil noch drei Prozentpunkte höher. Im Umland dagegen ergibt sich eine leichte MIV-Zunahme von 56 Prozent auf nun 58 Prozent.
- Der anteilige Rückgang der städtischen Auto-Wege führt indes aufgrund der Bevölkerungszunahme und der im Mittel etwas längeren Wege nicht zu einer geringeren Summe der täglichen

MIV-Personenkilometer. In München betrug die Verkehrsleistung 2008 etwa 28 Mio. und nun rund 33 Mio. Personenkilometer täglich. Unter dem Strich nimmt die Belastung durch den MIV also sogar zu. Sie wird sogar noch höher ausfallen, wenn Einpendler aus beruflichen oder anderen Anlässen mit berücksichtigt werden.

#### **Städtische Vorlieben für Auto, Rad oder ÖPNV?**

– Wie in München legt die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr bundesweit zu. Anders als im gesamten MVV-Verbundraum, wo Busse und Bahnen das Verkehrsmittel mit der im Vergleich ungünstigeren subjektiven Bewertung durch die Befragten sind, erhält der ÖPNV in der Stadt München gute Noten. Über 70 Prozent der Befragten bewerten die allgemeine Verkehrssituation für den ÖPNV mit der Note eins oder zwei. Die Verkehrssituation für das Fahrrad wird ähnlich gut bewertet und liegt anders als in vielen anderen Großstädten nur knapp dahinter. Die Verkehrssituation für das Auto erzielt dagegen bei nur rund 50 Prozent der Münchner Befragten eine gute Bewertung. Im Umland liegt die Bewertung des Autos vor dem Fahrrad und dem öffentlichen Nahverkehr.

#### **Mehr autofreie Haushalte in München**

– Bundesweit ist die Pkw-Flotte auf mittlerweile gut 43 Mio. Fahrzeuge in den privaten Haushalten angewachsen. Die Ausstattung steigt insbesondere in ostdeutschen Ländern und in ländlichen Regionen. In München sind mehr als vier von zehn städtischen Haushalten autofrei.

– Carsharing-Anbieter finden in den Großstädten ihre Mitglieder. Dort verfügen oft mehr als 10 Prozent der Haushalte über eine oder mehrere Mitgliedschaften. In München erreicht dieser Wert 2017 die Marke von über 20 Prozent. Dies unterscheidet sich jedoch deutlich zwischen den Münchner Stadtringen – und nur jeder zweite Carsharing-Haushalt besitzt kein eigenes Auto. Zudem kann die tatsächliche Inanspruchnahme nicht mit der Zahl der Mitgliedschaften mithalten. So greifen rund sieben von zehn Carsharern im Alltag selten oder nie auf dieses Angebot zurück. Geteilte Autos stellen also eine gelegentliche Option mit geringen Fahrleistungsanteilen dar. Und im Umland fallen die Anteile der Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft mit 5 Prozent nur einstellig aus.

#### **Junge Erwachsene mit mehr Autoverzicht, aber wachsende Autovorlieben bei Seniorinnen und Senioren**

– In München wie auch in anderen Großstädten sind junge Erwachsene heute weniger Auto-orientiert als ihre Altersgenossen in den vergangenen Jahren. Dies drückt sich auch in leicht rückläufigen Führerscheinbesitzquoten aus. In den mittleren Altersgruppen verhält es sich allerdings anders. So unterscheidet sich die Alltagsmobilität der 30- bis 60-Jährigen nur wenig von der dieser Altersgruppe in den MiD-Erhebungen 2002 und 2008.

– Bei den Seniorinnen und Senioren wächst wie schon zwischen 2002 und 2008 die Automobilität insbesondere in deren höchsten Altersgruppen ganz erheblich. Hintergrund sind vor allem mehr ältere Frauen, die selbst am Steuer sitzen und öfter über ein Auto verfügen.

#### **Veränderungen erkennbar, aber erst ein Anfang**

– Veränderungen in Richtung eines umweltgerechteren Verkehrs sind erkennbar. Sie erreichen unter dem Strich aber nicht die oft erwartete Gesamtdynamik. Um sie zu verstärken, genügt eine Förderung des Radverkehrs nicht. Insbesondere mit Blick auf die Kilometerleistungen und die wachsenden Pendlerströme ist eine deutliche weitere Verbesserung des ÖPNV gefordert. Wenn dies konsequent umgesetzt wird, sind Schritt für Schritt auch stärkere regulierende Eingriffe in den Pkw-Verkehr möglich. In der Stadt München führt eine wachsende Bevölkerung trotz der Anteilsgewinne von Rad und ÖPNV zu wachsenden Verkehrsbelastungen. Insgesamt bleibt das Auto, vor allem beim Blick auf die Kilometerleistung und außerhalb der Städte, mit großem Abstand Verkehrsträger Nummer eins.

## Womit, wie weit und wie lange sind wir unterwegs?

### Außer-Haus-Anteile

Im Durchschnitt eines Jahresverlaufs sind 85 Prozent der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger an einem zufällig ausgewählten Tag außer Haus unterwegs. Im städtisch geprägten MVV-Verbundraum liegt der Anteil mit 88 Prozent etwas über dem Bundesschnitt. Dieser Kennwert hat sich gegenüber der letzten Erhebung im Jahr 2008 sowohl im MVV-Verbundraum wie deutschlandweit etwas verringert. Dabei fallen die Rückgänge überall bezogen auf das Wochenende höher aus als an Werktagen. Ausschlaggebend für diese Veränderungen ist eine geringere Mobilitätsquote vor allem bei Kindern und Jugendlichen und in Haushalten, die ökonomisch gesehen in den schlechter gestellten Gruppen liegen.

### 3,2 Wege und rund 90 Minuten am Tag

Diese Aktivitätsquoten führen im MVV-Verbundraum zu einer durchschnittlichen Zahl von 3,2 Wegen pro Person und Tag. Auch dieser Wert ist gegenüber 2008 mit noch rund 3,5 Wegen etwas zurückgegangen. Etwas angestiegen ist dagegen die täglich zurückgelegte Strecke. Sie liegt 2017 für den gesamten Verbundraum bei 42 Kilometern. 2008 betrug sie 39 Kilometer. Damit einher geht eine Zunahme der täglichen Unterwegszeit. Sie beträgt aktuell rund 90 Minuten – gegenüber 82 Minuten im Jahr 2008.

### Tägliches Verkehrsaufkommen hochgerechnet

Bezogen auf die Münchnerinnen und Münchner führen diese Werte zu einem täglichen Verkehrsaufkommen von rund 5 Mio. Wegen und 60 Mio. Personenkilometern. Im gesamten MVV-Verbundraum betragen diese Summen 9,4 Mio. Wege und 123,5 Mio. Kilometer. Im Vergleich zu 2008 sind diese Zahlen vor allem aufgrund des Bevölkerungszuwachses in München selbst gestiegen.

### Modal Split als wichtiger Indikator - in München mit Zunahme für Fahrrad und öffentlichen Verkehr

Einer der wichtigsten Kennwerte der MiD ist der sogenannte „Modal Split“ anhand der „Hauptverkehrsmittel“ (Definition siehe S. 23). Er drückt die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel an dem gesamten Verkehrsaufkommen und damit an allen zurückgelegten Wegen aus. Die Angabe bezieht sich auf die Bewohnerinnen und Bewohner einer Region,

schließt also Einpendler aus beruflichen oder anderen Gründen nicht mit ein. Zudem wird die MiD 2017 am Beispiel einiger Großstädte in der ausführlichen Berichterstattung erstmalig den Verkehr der „Tagesbevölkerung“ darstellen.

Wird in diesem Kurzreport zunächst noch ausschließlich die Verkehrsnachfrage der Wohnbevölkerung betrachtet, zeigen sich für München Anteilswachse für das Fahrrad, aber auch für den öffentlichen Verkehr. Der Radverkehrsanteil hat sich von 10 Prozent 2002 auf 14 Prozent 2008 und 18 Prozent im Jahr 2017 gesteigert. Allerdings sinkt in diesem Zeitraum auch der Anteil der nur zu Fuß zurückgelegten Wege um vier Prozentpunkte auf jetzt 24 Prozent. Der städtische ÖV-Anteil (in der MiD definiert einschließlich Fernverkehr und Taxis, wobei jedoch der bei weitem größte Anteil innerhalb des ÖV auf den öffentlichen Personennahverkehr entfällt) liegt aktuell bei 24 Prozent. Sowohl 2002 als auch 2008 lag er bei 21 Prozent. Im Umland, für das Werte für 2008 und 2017 vorliegen, ergeben sich dagegen kaum Veränderungen.

### 2017 in München ein Drittel im Pkw-Verkehr

Dementsprechend verringern sich in der betrachteten Zeitspanne die Münchener Anteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV). 2017 liegen Fahrer- und Mitfahreranteile zusammengenommen nur noch bei 34 Prozent des Aufkommens gegenüber 37 Prozent 2008. Im Umland erreicht er 58 Prozent. Der MIV schließt dabei die Pkw-Nutzung, aber auch Mofas, Mopeds und Motorräder sowie Nutzfahrzeuge ein. Die Erhebung 2017 rechnet ebenso die Carsharing-Nutzung dazu. Welche Absolutwerte für Aufkommen und Verkehrsleistung hinter diesen Anteilen liegen, zeigt die Tabelle rechts.

Im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten, für die aktuelle MiD-Ergebnisse vorliegen und in der nebenstehenden Aufstellung gezeigt werden, rangiert München beim Radverkehr wie im ÖV im oberen Bereich. Der Blick in den gesamten MVV-Verbundraum zeigt dagegen niedrigere Radverkehrs-, Fuß- und ÖV-Anteile und entsprechend höhere Werte im MIV.

Allgemeine Kennwerte MVV-Verbundraum und deutschlandweit

2017	München	Münchner Umland	MVV-Verbundraum	Deutschland	
Anteil mobiler Personen pro Tag	88	87	88	85	%
Wege pro Person und Tag	3,2	3,1	3,2	3,1	Anzahl
Tagesstrecke pro Person und Tag	40	44	42	39	km
Unterwegszeit pro Person und Tag (ohne Wirtschaftsverkehr)	1:35	1:23	1:29	1:19	h:min

Modal-Split Stadt München

Wege



Zu Fuß



Fahrrad



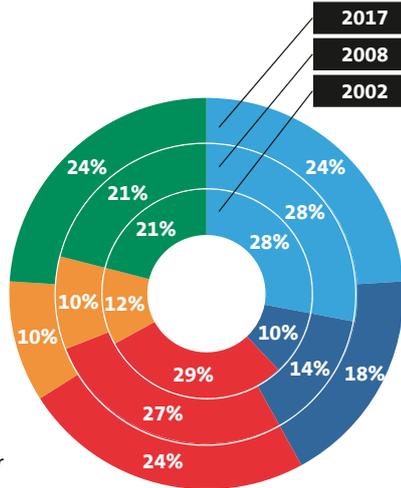
MIV-Fahrer



MIV-Mitfahrer



ÖV



\*eingeschränkter Zeitvergleich, siehe S.5

Stadtbezirke München 2017

Stadtbezirk	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV
Altstadt-Lehel	29%	29%	18%	6%	18%
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt	32%	23%	12%	7%	26%
Maxvorstadt	28%	30%	12%	7%	23%
Schwabing-West	25%	25%	19%	7%	24%
Au-Haidhausen	30%	19%	15%	8%	28%
Sendling	25%	20%	20%	10%	25%
Sendling-Westpark	20%	20%	24%	11%	25%
Schwanthalerhöhe	28%	25%	15%	8%	24%
Neuhausen-Nymphenburg	26%	20%	24%	8%	21%
Moosach	21%	13%	27%	13%	26%
Milbershofen-Am Hart	25%	14%	22%	8%	30%
Schwabing-Freimann	25%	18%	22%	9%	25%
Bogenhausen	24%	16%	27%	12%	21%
Berg am Laim	23%	17%	27%	10%	23%
Trudering-Riem	18%	17%	36%	12%	17%
Ramersdorf-Perlach	23%	13%	28%	11%	25%
Obergiesing-Fasangarten	28%	11%	23%	6%	31%
Untergiesing-Harlaching	25%	23%	17%	9%	26%
Thalkirchen-Obersendling-etc.	23%	15%	24%	12%	27%
Hadern	27%	14%	29%	11%	19%
Pasing-Obermenzing	22%	19%	25%	11%	23%
Aubing-Lochhausen-Langwied	24%	7%	37%	11%	21%
Allach-Untermenzing	16%	19%	36%	14%	15%
Feldmoching-Hasenbergl	20%	11%	31%	15%	22%
Laim	21%	13%	24%	7%	35%

Kennwerte 2017 zum Modal Split und Hauptverkehrsmitteln in ausgewählten Städten oder Regionen

Modal Split in Zeilen-% Wege	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	
München	24	18	24	10	24	
Münchner Umland	18	13	44	14	11	
MVV-Verbundraum	21	15	34	12	18	
Köln	27	17	26	11	19	
Berlin	27	15	23	10	25	
Hamburg	27	15	26	10	22	
Stuttgart	29	8	32	10	22	
Deutschland	22	11	43	14	10	
Absolut Wege in Mio. pro Tag	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
München	1,2	0,9	1,1	0,5	1,2	4,8
Münchner Umland	0,8	0,6	2,0	0,7	0,5	4,6
MVV-Verbundraum	2,0	1,4	3,1	1,1	1,7	9,4
Absolut Personenkilometer in Mio. pro Tag	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
München	1,7	3,1	21,4	12,0	21,9	60,0
Münchner Umland	1,4	2,3	34,9	12,4	12,5	63,5
MVV-Verbundraum	3,1	5,4	56,3	24,4	34,4	123,5
Mittlere Wegelängen in km	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
München	1,4	3,6	18,9	25,8	18,6	12,5
Münchner Umland	1,7	4,0	17,6	18,9	24,6	13,9
MVV-Verbundraum	1,5	3,7	18,0	21,8	20,4	13,2
Deutschland	1,7	3,9	15,8	18,0	23,1	12,5

Angaben zu Wegelängen erfolgen einschließlich Imputation bei fehlenden Werten für einzelne Wege. Absolutangaben wurden bei den Gesamtwerten gerundet.

## Wie steht es um den Zugang zu Auto, Fahrrad sowie um den Fußverkehr?

### Bundesweit gesehen mehr als ein Pkw pro Haushalt

Die Zahl der Privathaushalte liegt 2017 bundesweit bei etwa 41 Mio. Im Jahr 2002 wurden etwa zwei Mio. Haushalte weniger verzeichnet. 2008 waren es etwa 40 Mio. Die Zahl der Haushalte steigt insbesondere in den großen Städten. Gleichzeitig sinkt die durchschnittliche Haushaltsgröße leicht und beträgt aktuell etwa zwei Personen pro Haushalt.

In den privaten Haushalten sind 2017 gut 43 Mio. Pkw verfügbar, bei einem verzeichneten Gesamtflotte von etwa 46 Mio. solcher Fahrzeuge, die jedoch nicht alle in Privathaushalten zur Verfügung stehen. Der Bestand hat weiter zugenommen. 2002 und 2008 lag der in der MiD erfasste privat verfügbare Bestand noch knapp unter der Zahl der verzeichneten Haushalte. 2017 liegt er darüber. Im Schnitt entfällt mehr als ein privat verfügbarer Pkw auf jeden Haushalt. Trotzdem besitzt bundesweit gesehen, ähnlich wie 2008, etwa jeder fünfte Haushalt kein Auto.

### In München vier von zehn Haushalten autofrei

Wie die nebenstehende Grafik zu (auch) privat verfügbaren Autos im Raum München zeigt, unterscheidet sich die Verfügbarkeit deutlich zwischen Stadt und Land. In München verfügen knapp 60 Prozent der Haushalte über mindestens ein Auto. Mit zunehmender Entfernung von der Kernstadt erhöht sich dieser Anteil. Im Durchschnitt liegt er im Umland bei über 80 Prozent.

Allerdings unterscheidet sich der Autobesitz in den Haushalten innerhalb Münchens sowohl innerhalb des Mittleren Rings und zwischen Mittleren Ring und Stadtgrenze – mit deutlich mehr Autobesitz an der Stadtgrenze – wie auch nach dem ökonomischen Status des Haushalts. Dieser wird in der MiD über ein nach der Haushaltszusammensetzung gewichtetes Pro-Kopf-Einkommen ermittelt. Statusschwache Münchner Haushalte sind mehrheitlich ohne Auto, statushöhere Haushalte dagegen weisen überdurchschnittliche Besitzquoten auf.

### Fahrräder in vier von fünf Haushalten

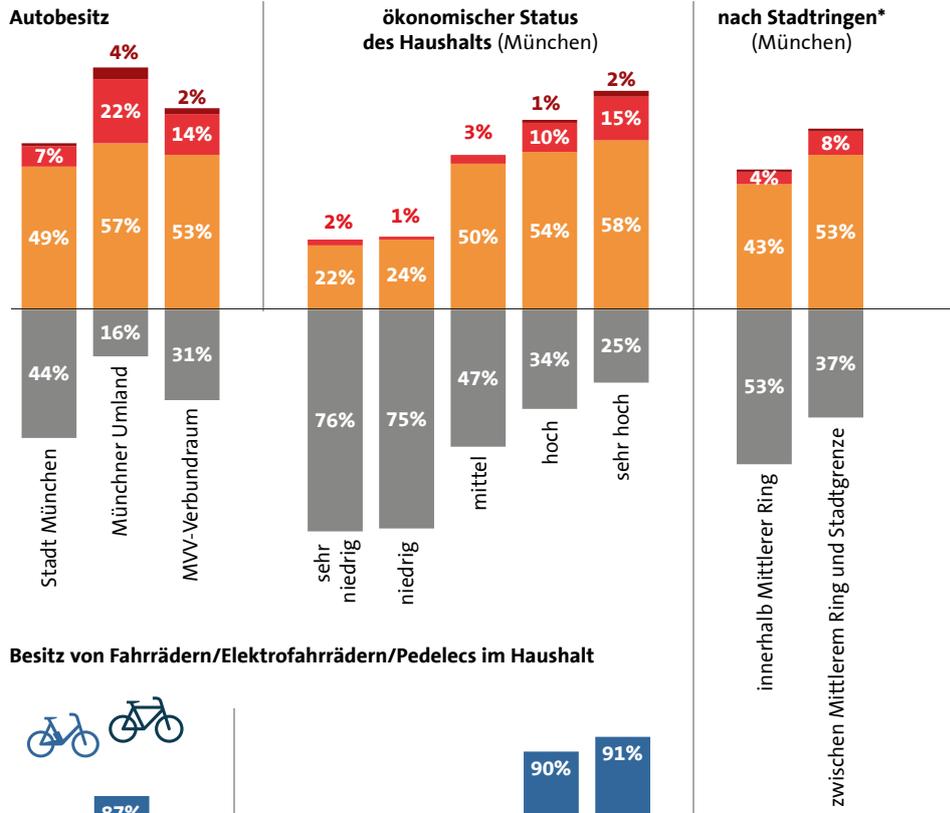
Regional homogener fällt der Fahrradbesitz aus. Sowohl in München als auch im gesamten MVV-Verbundraum findet sich in über 80 Prozent der Haushalte mindestens ein „verkehrstüchtiges“ Fahrrad. In 5 Prozent der Fälle gehört dazu inzwischen mindestens ein Elektrofahrrad. Doch auch hier bestehen Unterschiede abhängig von dem ökonomischen Haushaltsstatus. In der Tendenz wächst das Ausstattungsniveau also auch beim Fahrrad mit den verfügbaren Mitteln. Hochgerechnet für die gesamte Bundesrepublik ergibt sich eine Flotte von knapp 75 Mio. einsatzbereiten Fahrrädern, davon mehr als 4 Mio. mit Stromunterstützung. In München sind es gut eine Mio. Fahrräder, von denen etwa 25.000 elektrisch unterstützt werden. Unabhängig vom Antrieb ist die bundesweite Zweiradflotte seit 2002 um etwa 5 Mio. Stück gewachsen.

### Zufußgehen wichtig

Das Zufußgehen stellt eine oft unterschätzte Mobilitätsoption dar. In München wird jeder vierte Weg nur zu Fuß zurückgelegt. Dies ist deutlich mehr als außerhalb der Stadt, wo im Umland dieser Anteil nur 18 Prozent beträgt.

Haushalte

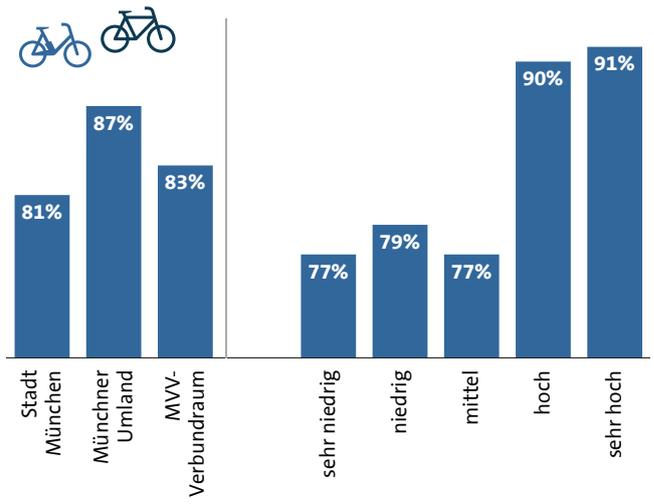
**Autobesitz, Besitz von Fahrrad nach Status und Region, übliche Fahrkartenartennutzung im ÖPNV**



- im Haushalt...
- drei Autos und mehr
- zwei Autos
- ein Auto
- kein Auto

\*Bereich innerhalb Altstadtring aufgrund niedriger Fallzahlen nicht dargestellt

**Besitz von Fahrrädern/Elektrofahrrädern/Pedelecs im Haushalt**



## Wie verteilen sich unterschiedliche Nutzersegmente?

### Übliche Verkehrsmittelnutzung im Alltag

Über die Ergebnisse zum Verkehrsaufkommen und der Verkehrsleistung hinaus ermöglicht die MiD eine Betrachtung der üblichen Verkehrsmittelnutzung. Hierzu werden alle Personen im Alter ab 14 Jahren nach der Inanspruchnahme verschiedener Verkehrsangebote befragt. Dazu gehören seit 2017 auch der Fernbus sowie das reine Zufußgehen. Ebenso wird auf diese Weise nach der Carsharing-Nutzung sowie dem Fahren mit einem Leihrad gefragt. Die Antworten gestatten, anders als die Angaben zu den an einem zufällig ausgewählten Stichtag genutzten Verkehrsmitteln, Rückschlüsse auf generelle Nutzungsmuster. Kombiniert ermöglichen sie eine aufschlussreiche Segmentierung.

Der Anteil der Münchnerinnen und Münchner, die (fast) täglich im Auto sitzen, liegt derzeit mit 22 Prozent bei einem knappen Viertel. Ebenso viele nutzen das Auto (fast) nie. Der Anteil der (fast) täglichen Inanspruchnahme des Fahrrads beträgt ebenso wie der Anteil der Nie-Nutzer des Fahrrads jeweils ein gutes Viertel. Zudem macht in München der Anteil der (fast) täglichen ÖPNV-Nutzer ein Drittel der Befragten aus, und nur knapp eine von zehn befragten Personen nutzt Busse und Bahnen (fast) nie. Wie sich diese Zahlen im Detail verglichen mit dem übrigen MVV-Verbundraum und auch im Zeitvergleich darstellen, wird die ausführliche regionale MiD-Berichterstattung herausarbeiten.

Die „neuen“ Verkehrsmittel Carsharing und Mietrad liegen in München hinsichtlich der Alltagsnutzung auf einem entwicklungsfähigen Niveau. Eine monatliche Nutzung eingeschlossen, rechnen zu den regelmäßigen Carsharing-Nutzern (nicht zu verwechseln mit den Carsharing-Mitgliedern, dazu im nächsten Abschnitt dieses Berichts mehr) etwa 7 Prozent der Münchner Befragten ab 17 Jahre. Bezogen auf ein geteiltes Fahrrad aus einem Mietradsystem ist diese Gruppe in der Stadt bisher allerdings nur halb so groß wie die der aktiven Carsharer – wobei an dieser Stelle explizit nach der Alltags- und nicht nach einer Freizeitnutzung im Urlaub gefragt wurde.

### Zufußgehen bedeutsam

Eine keineswegs neue, aber doch immer wieder unterschätzte Option ist die des Zufußgehens. Hier zeigen die Ergebnisse, dass fast die Hälfte der Münchnerinnen und Münchner täglich oder fast täglich zumindest einzelne ihrer Wege komplett zu Fuß zurücklegt.

### Segmentierung zeigt wachsende Fahrrad-Orientierung

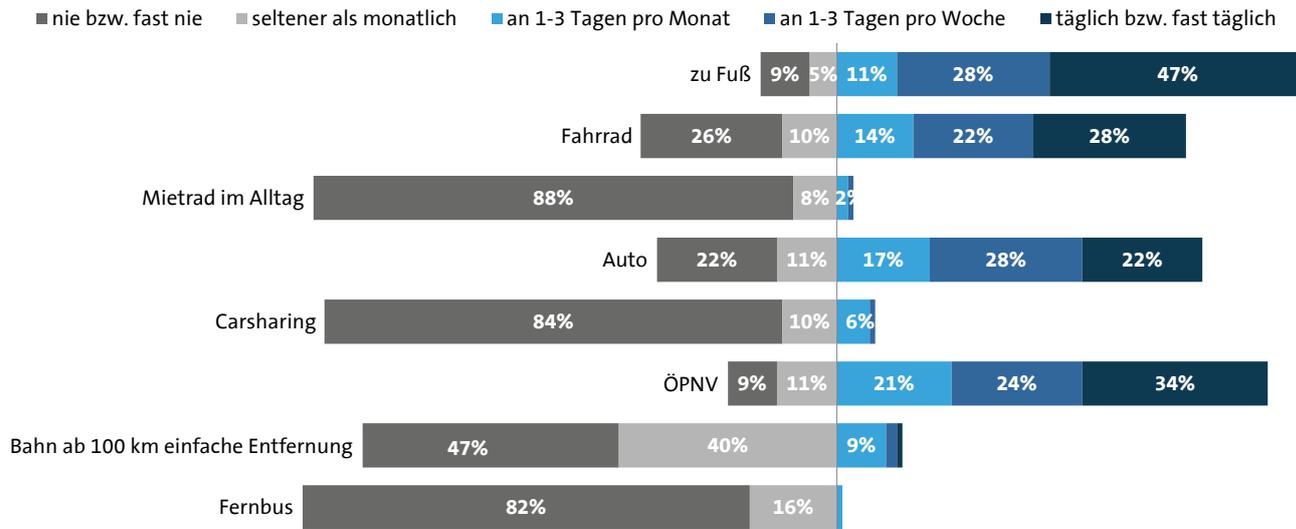
Die Angaben zu den einzelnen Verkehrsmitteln können miteinander verknüpft betrachtet werden. Orientiert an der täglichen und gelegentlichen Nutzung wurden neun Gruppen gebildet und rechts dargestellt. Die Grafik zeigt die aktuellen Ergebnisse für München. Die Tabelle liefert Ergebnisse für die Bereiche innerhalb des Mittleren Rings und zwischen Mittlerem Ring und Stadtgrenze sowie für Teilräume im Umland. Die Segmentierung reicht von Wenig-Mobilen, die im Wochenverlauf kaum unterwegs sind, bis zu denjenigen, die täglich fast ausschließlich mit dem Auto fahren und andere Angebote so gut wie gar nicht in Anspruch nehmen. Ebenso möglich wird eine Betrachtung der „regelmäßigen Vielfach-Nutzer“, hier mit der Definition, dass sie im Wochenverlauf in der Regel zumindest einmal das Auto, den ÖPNV und auch das Fahrrad wählen.

Die ausführliche Berichterstattung bestätigt vor allem die im Zeitvergleich wachsende Fahrrad-Orientierung bei zurückgehenden Anteilen der Pkw-Nutzer. Das Ergebnis dieser Unterteilung unterscheidet sich jedoch sowohl nach den Bereichen innerhalb des Mittleren Rings und zwischen Mittlerem Ring und Stadtgrenze sowie zwischen Stadt und Umland. Innerhalb der Stadt zeigen sich erneut unterschiedliche Niveaus im Radverkehr. Vor allem im Stadtgebiet fallen die Anteile dieser Nutzergruppe höher aus. Außerhalb Münchens sind dagegen die Anteile der Pkw-Orientierten deutlich größer und die der ÖV-Orientierten kleiner.

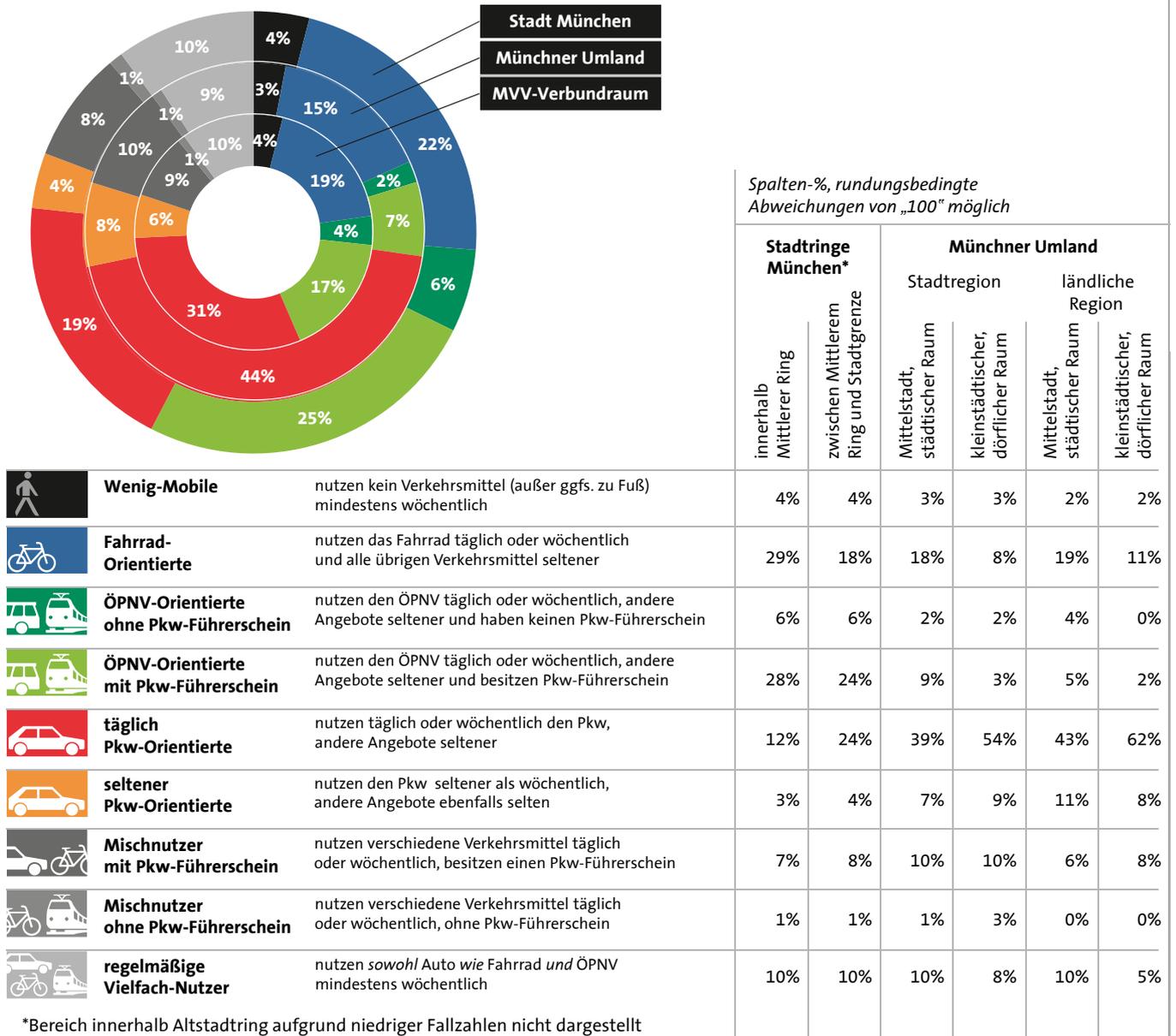
Die vorgenommene Unterteilung erlaubt weitere Differenzierungen, wie angedeutet etwa nach der kleinräumigen städtischen und eher ländlichen Situationen. Ebenso kann das soziodemografische Profil der Segmente betrachtet werden. Auch hierzu umfasst der ausführliche MiD-Report für den MVV-Verbundraum genauere Analysen.

Personen ab 14 Jahren

**Häufigkeit der üblichen Verkehrsmittelnutzung in der Stadt München**



**Mobilitätssegmente nach üblicher Verkehrsmittelnutzung**



\*Bereich innerhalb Altstadtring aufgrund niedriger Fallzahlen nicht dargestellt

## Welche Rolle spielen Carsharing & Co?

### Carsharing und Mieträder als neues Befragungsthema

Der Aspekt Carsharing wird in den letzten Jahren viel diskutiert. In diesem Zusammenhang wird ihm oft ein hohes Lösungspotenzial für eine umweltgerechtere Alltagsmobilität unterstellt. Doch wo stehen wir auf diesem Weg? Die MiD wird sich im Rahmen der ausführlichen Auswertung auch diesen Fragen widmen. Im vorliegenden Kurzbericht sollen zunächst die wichtigsten diesbezüglichen Eckwerte vorgestellt werden. Dies umfasst zusätzlich einen Blick auf die Nutzung von Mietfahrrädern, die in der MiD 2017 ebenso als neues Thema aufgenommen wurde. Auch ihnen werden insbesondere im städtischen Umfeld mitunter hohe Erwartungen entgegengebracht.

Bei der Auswertung der empirisch gemessenen Eckwerte zur Carsharing-Nutzung genügt die vordergründige Betrachtung der tatsächlichen Nutzung nicht. Bedingt durch die vielfältige Angebotslandschaft und die damit einhergehenden unterschiedlichen Konditionen der Anbieter muss zunächst differenziert werden zwischen der Mitgliedschaft in einer Carsharing-Organisation bzw. dem Besitz einer Kundenkarte einerseits und der tatsächlichen Inanspruchnahme von Carsharing-Fahrzeugen andererseits. Hinzu kommt die Frage nach Einzel- oder Mehrfachmitgliedschaften bei verschiedenen Anbietern. Dies ist besonders für eine Stadt wie München von Bedeutung, in der eine Vielzahl von Carsharing-Anbietern um die Kundengunst wirbt. Aussagen zur Anzahl der Mitgliedschaften können dabei anhand der MiD-Ergebnisse vorgenommen werden.

### Carsharing-Mitgliedschaft vs. Carsharing-Nutzung

2017 ist bereits ein gutes Fünftel der Münchner Haushalte bei einem oder mehreren Carsharing-Anbietern registriert. Dies bedeutet, dass mindestens ein Haushaltsmitglied über ein Kundenkonto verfügt. Fast ein Drittel dieser Haushalte greift dabei bereits auf mehrere Anbieter zu.

Von den Mitgliedshaushalten besitzt etwa die Hälfte zusätzlich mindestens ein eigenes Auto. Für diese ist das Carsharing-Angebot vermutlich eine Art optionaler Zweitwagen. Darüber hinaus beschränkt sich

die Nutzung keineswegs auf junge Erwachsene, wie oft angenommen. Etwa 90 Prozent der Münchner Carsharing-Kunden sind nach den MiD-Ergebnissen älter als 24 Jahre. Ähnliche Tendenzen zeigen sich in anderen Großstädten, unterscheiden sich aber im Detail und im Niveau abhängig von der jeweiligen Anbieterlandschaft. Bundesweit gesehen, zählen inzwischen 4 Prozent aller Haushalte zu den Carsharern. Dies konzentriert sich fast ausschließlich auf die Großstädte.

### Geringer Verkehrsanteil, doch ein Einstieg

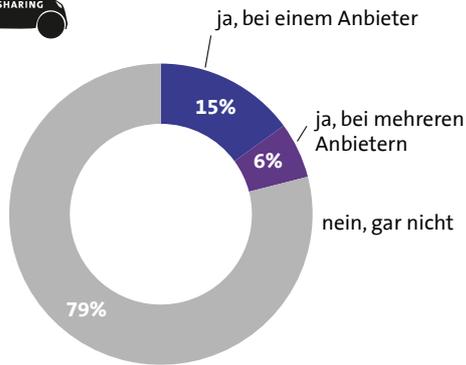
Dem beachtlichen Wert von mehr als einem Fünftel der Münchner Haushalte mit einem Carsharing-Zugang steht eine verhältnismäßig geringe tatsächliche Inanspruchnahme gegenüber. Personen mit nur einer Carsharing-Mitgliedschaft nehmen ein solches Fahrzeug zu einem Viertel so gut wie nie in Anspruch, sind also nur Mitglied. Unter den Personen mit mehreren Mitgliedschaften beträgt dieser Anteil immerhin ca. 6 Prozent. Nur eine kleine Gruppe von 4 Prozent aller befragten Münchner Carsharing-Mitglieder nutzt ein geteiltes Auto zumindest wöchentlich und knapp 30 Prozent tun dies monatlich, der Rest seltener oder nie. Das Carsharing-Angebot wird so zu einer Art Option im Bedarfsfall und nicht zu einem regelmäßig genutzten Angebot. Der individuelle Mobilitätsalltag funktioniert jedoch auch ohne Pkw. Dies kann durchaus ein nachvollziehbares Nutzungsmuster sein. Es führt jedoch nur zu einem geringen Anteil der Carsharing-Flotte an der tatsächlichen täglichen Verkehrsleistung. Auch diesen Zusammenhängen und einer möglichen Bewertung werden die weiteren MiD-Auswertungen nachgehen.

### Sharingangebote im Radverkehr

Gleichfalls wird die Leihradnutzung in den noch zu erstellenden Auswertungen genauer unter die Lupe genommen werden. Zum jetzigen Zeitpunkt wird darauf verwiesen, dass auch dies aus Nachfragesicht ein gelegentliches Geschäft ist, das vor allem in den Großstädten Kunden erreicht. In München zählen bisher rund 10 Prozent der Befragten zum aktuellen Kundenstamm, mehr als die Hälfte davon mit einer weniger als monatlichen Nutzung. Die Mietradangebote erreichen dabei vor allem die unter 40-Jährigen.

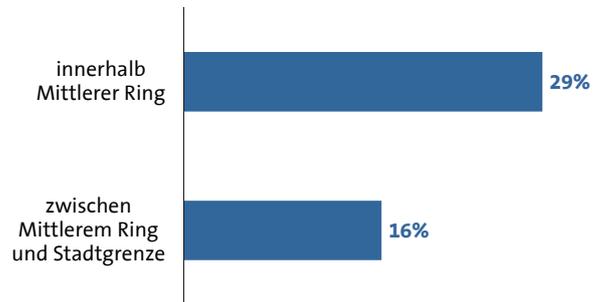
Haushalte

**Carsharing-Mitgliedschaft in der Stadt München**



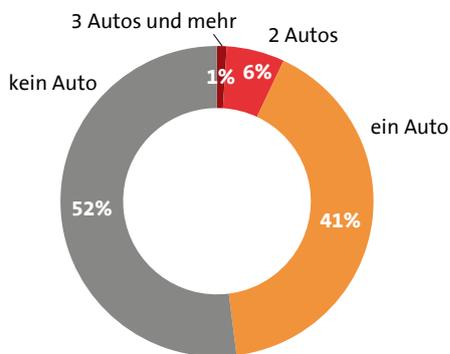
**bei einem oder mehreren Anbietern**

**Stadtringe München\***



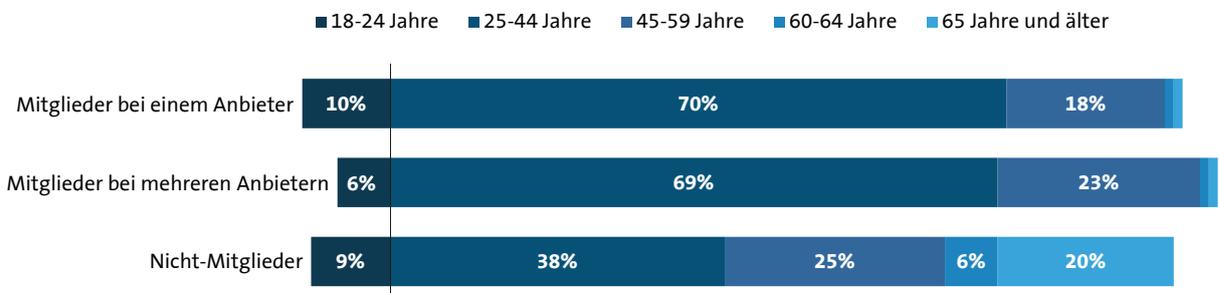
\*Bereich innerhalb Altstadttring aufgrund niedriger Fallzahlen nicht dargestellt

**Autobesitz in Carsharing-Haushalten in der Stadt München**

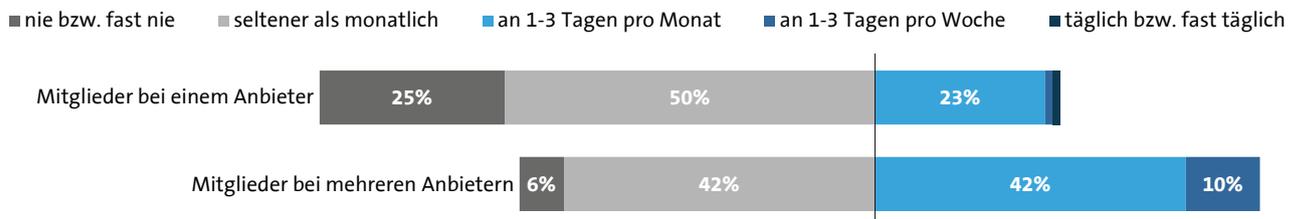


Personen ab 17 Jahren

**Alter der Carsharing-Mitglieder in der Stadt München (dargestellt ab 18 Jahren)**



**Häufigkeit der Inanspruchnahme eines Carsharing-Fahrzeugs durch einzelne Kunden in der Stadt München (ab 17 Jahren)**



## Warum sind wir unterwegs?

Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Die MiD erfasst diese Wegezwecke und stellt sie für die Auswertung zur Verfügung. Dazu gehören auch Start- und Ankunftszeiten der berichteten Wege, mit deren Hilfe das Aufkommen über den Tagesverlauf abgebildet werden kann.

### Zunahme im beruflich bedingten Verkehr

Wie bereits in den vorangegangenen Erhebungen werden weiterhin sieben verschiedene Wegezwecke unterschieden. Dabei steht ein Block aus im weiteren Sinn beruflichen bedingten Wegen Anlässen im Versorgungs- und Freizeitbereich gegenüber. In dieser Aufteilung ist die Summe aller in irgendeiner Form beruflich bedingten Wege kleiner als die der zusammengefassten übrigen Anlässe. Dies ist auch 2017 so. Allerdings verzeichnet vor allem der eigentliche Berufsverkehr, also die Wege von oder zur Arbeit eine Steigerung von 13 Prozent 2008 auf aktuell 19 Prozent. Gleiches trifft auf Wege zu, die während der Arbeitszeit zu dienstlichen bzw. geschäftlichen Zwecken zurückgelegt werden. Ihr Anteil steigt 2017 in München auf 9 Prozent gegenüber 6 Prozent 2008. Hintergrund hierfür ist zum einen ein höheres Beschäftigungsniveau bei im Vergleich dazu in deutlich geringerem Ausmaß steigenden Bevölkerungsgröße - mit einem Anstieg von bundesweit 40 Mio. Erwerbstätigen im Jahr 2008 auf etwa 44 Mio. im Jahr 2017. Zum anderen zeigen die MiD-Ergebnisse unter anderem als weitere Folge des Beschäftigungseffekts, dass beruflich bedingte Wege, etwa im Liefer- und Versorgungsverkehr, deutlich zugenommen haben.

Prozentual gesehen müssen bei diesen Zugewinnen die übrigen Wegeanlässe im Anteil etwas verlieren. Während beim Wegezweck „Erledigung“ der prozentuale Anteil mit 13 Prozent gegenüber 2008 fast identisch geblieben ist, sind bei den Wegezwecken „Freizeit“ und „Einkauf“ prozentuale Abnahmen erkennbar. In der Summe wachsen so alle beruflich bedingten Wege auf einen Anteil von 34 Prozent aller Wege. 2008 lag diese Summe noch bei 25 Prozent. Zu dieser Fragestellung zeigt der Blick über die Stadtgrenze nicht wesentlich andere Ergebnisse. Die Zweckstrukturen unterscheiden sich regional nur geringfügig.

### Mit der MiD 2017 erweiterte Analysen möglich

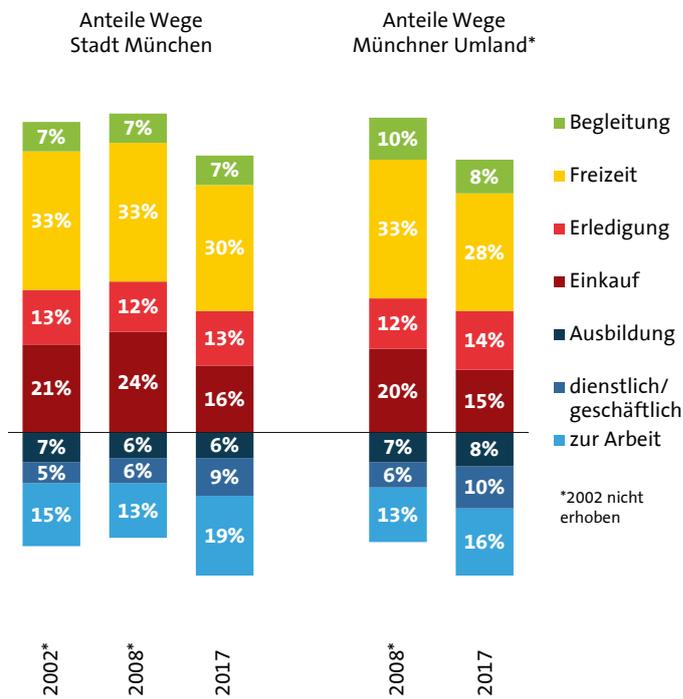
Die Auswertungsmöglichkeiten der MiD sind mit dieser Betrachtung nicht ausgeschöpft. Wie schon 2002 und 2008 stellt die Erhebung 2017 über 30 weitere Zweckkategorien zur Verfügung, mit denen der Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr differenziert werden kann. Gänzlich neu ist die 2017 vorgenommene genaue örtliche Zuordnung der Wegeausgangspunkte und Ziele. Sie werden ausgehend von den genauen Angaben der Befragten geokodiert und datenschutzkonform verdichtet zur Verfügung gestellt. Damit werden unter anderem mit Blick auf Verkehrsanlässe und Wegeketten Analysen möglich, die bisher ausgeschlossen waren.

### Tagesverläufe von Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

Da in der MiD Start- und Ankunftszeiten der berichteten Wege erhoben werden, kann die zeitliche Aufteilung des Aufkommens betrachtet werden. Die nebenstehende Abbildung verteilt die tägliche Zahl von rund 9 Mio. Wegen der Bevölkerung im MVV-Verbundraum insgesamt auf die verschiedenen Tageszeiten und differenziert gleichzeitig nach Wegezwecken. Für den Berufsverkehr zeigt sich dabei weiterhin die bekannte Morgenspitze. Insgesamt gesehen ergeben sich jedoch für den Nachmittag und frühen Abend die höchsten Aufkommenswerte, wenn beruflich bedingte (Rück-)Wege mit anderen zu dieser Zeit erledigten Anlässen zusammenfallen. Auch diese Informationen werden in der weiteren MiD-Auswertung noch differenziert. Aufschlussreich wird hierbei auch hier die geplante erstmalige Einbeziehung des aus dem Umland nach München einpendelnden Verkehrs sein.

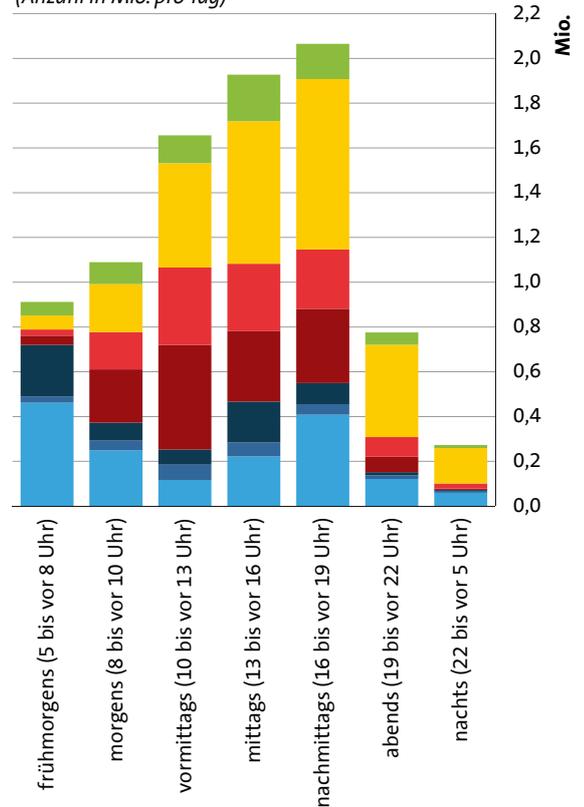
Wege

**Wegezecke im Jahresvergleich und nach Startzeit des Weges**



\*eingeschränkter Zeitvergleich, siehe S.5

**Startzeit des Weges im MVV-Verbundraum (Anzahl in Mio. pro Tag)**



	Wege in Mio. pro Tag			Personenkilometer in Mio. pro Tag			Wegedauer in Min.*		Wegelänge in km	
	Stadt München	Münchner Umland	MVV-Verbundraum	Stadt München	Münchner Umland	MVV-Verbundraum	Stadt München	Münchner Umland	Stadt München	Münchner Umland
zur Arbeit	0,9	0,7	1,6	11,1	14,5	25,6	32,5	33,0	12,4	19,5
dienstlich	0,4	0,5	0,9	10,2	10,1	20,3	46,3	45,6	22,7	22,1
Ausbildung	0,3	0,4	0,7	1,9	2,6	4,5	23,5	22,4	6,3	7,0
Einkauf	0,8	0,7	1,5	2,8	3,6	6,5	18,0	16,5	3,7	5,2
Erledigung	0,6	0,6	1,2	5,5	6,3	11,8	27,7	23,2	9,2	10,1
Freizeit	1,4	1,3	2,7	25,4	22,9	48,3	40,1	36,2	17,6	18,0
Begleitung	0,3	0,4	0,7	2,8	3,4	6,2	23,0	18,6	8,4	8,9
<b>gesamt</b>	<b>4,8</b>	<b>4,6</b>	<b>9,4</b>	<b>60,0</b>	<b>63,5</b>	<b>123,5</b>	<b>31,0</b>	<b>27,9</b>	<b>12,5</b>	<b>13,9</b>

\*ohne Wirtschaftsverkehr  
Angaben zu Wegelängen erfolgen einschließlich Imputation bei fehlenden Werten für einzelne Wege.

## Unterscheiden sich bestimmte Bevölkerungsgruppen in ihrer Alltagsmobilität?

### Unterschiede in drei Dimensionen

Bereits die Analysen, die zu den MiD-Erhebungen 2002 und 2008 vorgelegt wurden, zeigen sowohl in München als auch anderswo Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zwischen verschiedenen Altersgruppen. Dabei haben sich insbesondere Strukturvariablen im Hintergrund als erklärungskräftig erwiesen. Dies sind vor allem Merkmale der Region, in der eine Person lebt, ihre aktuelle Lebenssituation bzw. Lebensphase und ihre ökonomische Situation. Ebenso eine Rolle spielen individuelle Vorlieben und Einstellungsmuster wie etwa Komforterwartungen an ein bestimmtes Verkehrsmittel. Derartige Merkmale waren aber nicht Bestandteil der zurückliegenden MiD-Erhebungen. Auch in der aktuellen Erhebung wurde hierzu nur eine kleine und inhaltlich nicht umfassende Auswahl an Variablen erhoben – wie etwa zur subjektiven Bewertung verschiedener Verkehrsangebote. Diese werden in Ausschnitten auf der folgenden Doppelseite dargestellt.

Weniger ausschlaggebend sind einzelne Variablen wie etwa das Geschlecht oder die Altersgruppe. Zwar bestehen auch hinsichtlich dieser Merkmale ganz offensichtliche Unterschiede, aber oft nur als Ausdruck eines solchen Merkmals etwa für eine Lebensphase oder in Kombination mit der Lebensumgebung. So unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten einer Vollzeit berufstätigen Frau wenig von dem eines ebenso tätigen männlichen Kollegen und eher von dem einer Geschlechtsgenossin gleichen Alters, die nicht im Berufsleben steht.

### Entwicklung der Auto-Orientierung

Die aktuelle MID-Erhebung zeigt jedoch, dass sich vor allem zwei Effekte fortsetzen und gegenüber der von 2002 auf 2008 beobachteten Entwicklung verstärken. Dies sind die bereits länger zu konstatierende wachsende Auto-Orientierung der Seniorinnen und Senioren einerseits sowie eine gegenläufige Entwicklung bei jungen Erwachsenen andererseits. Beides hat sich seit 2008 fortgesetzt. Insbesondere ältere Bürgerinnen und Bürger ab einem Alter von Mitte 70 nutzen das Auto häufiger als entsprechende Altersgruppen vor 10 oder 20 Jahren. Dies gilt für die genannten

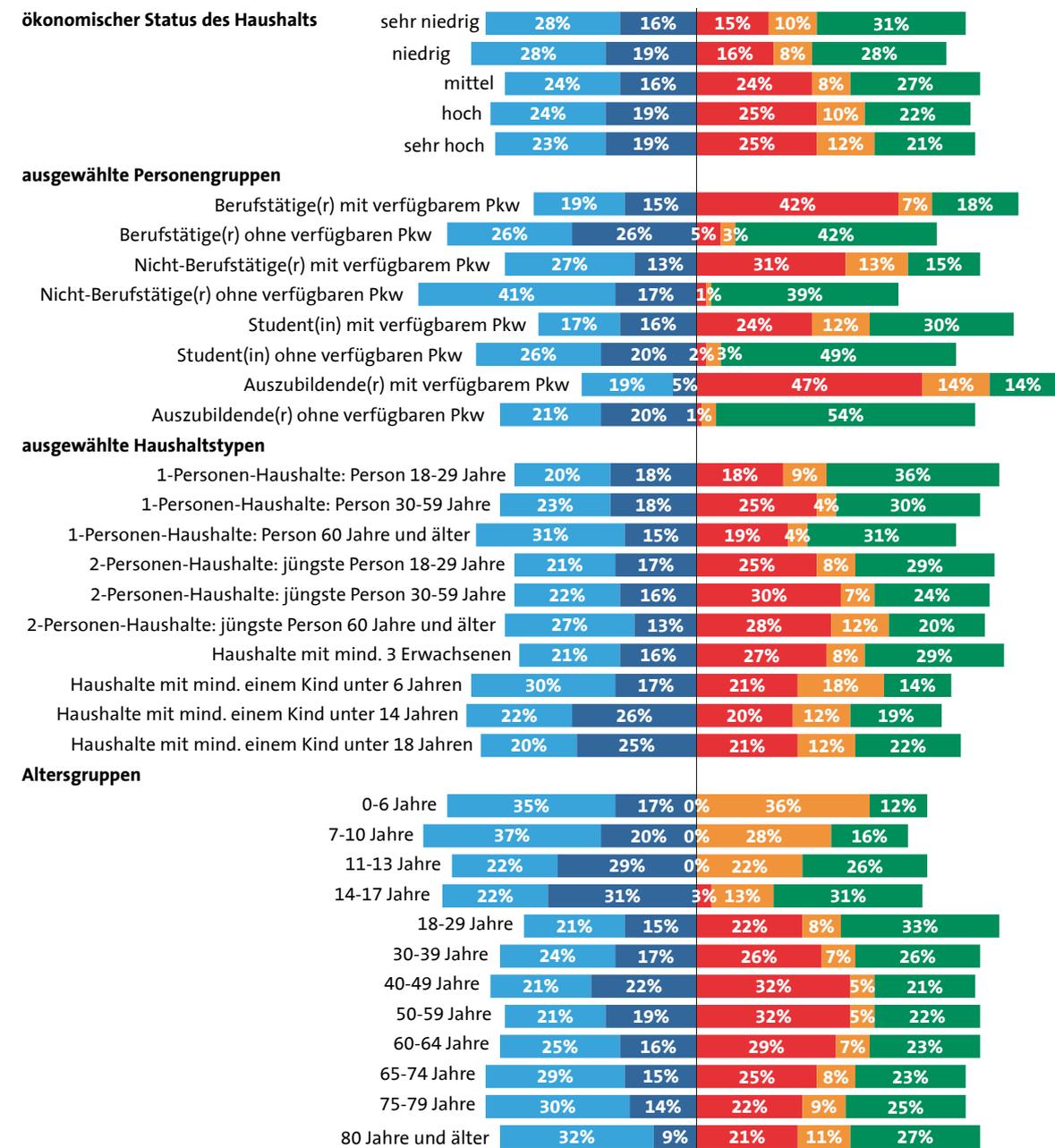
Alterssegmente selbst in städtischen Wohnlagen. Dafür verantwortlich sind die weiterhin steigenden Führerscheinbesitzquoten, vor allem bei den älteren Frauen, aber vielfach auch gute Lebensbedingungen bis in das hohe Alter sowie die Zugehörigkeit zur „Generation Auto“, prägend aufgewachsen seit den 50er Jahren.

Anders die Vorzeichen bei den jungen Erwachsenen. Sie sind weniger Auto-orientiert als ihre Altersgenossen vor einem oder zwei Jahrzehnten in der gleichen Lebensphase. Diese Feststellung konzentriert sich jedoch auf ein städtisches Umfeld wie München, das Alternativen zum Pkw bereithält – und es ist nicht ausgemacht, ob diese Gruppe ihre etwas größere Autoabstinenz auch in den weiteren Lebensphasen beibehält. Ein Indiz dafür, dass dies teilweise der Fall sein könnte, ist eine etwas nachlassende Bindung an das Auto in den heutigen mittleren Altersgruppen gegenüber den vergleichbaren Gruppen 2002 und 2008 – ein weiterer Aspekt, dem sich die vertiefenden Analysen der MiD 2017 widmen werden.

### Mobilitätsniveau und ökonomischer Status

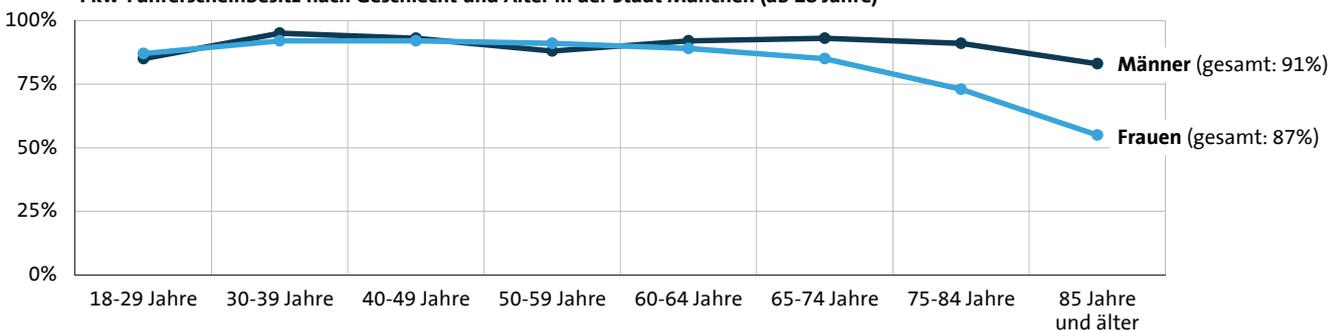
Anders als es Effekte bezogen auf Lebensphase und Lebensalter schon länger andeuten, hatten sich von 2002 auf 2008 hinsichtlich der Unterscheidung nach ökonomischer Lebenssituation kaum Veränderungen ergeben. Zwar sind die Mobilitätsraten 2017 vor allem am Wochenende bei Kindern und Jugendlichen niedriger und die Verkehrsmittelwahl wird in wirtschaftlich schlecht situierten Haushalten weniger durch das Auto geprägt, aber zwischen 2002 und 2008 hatten sich diese Differenzen nicht verstärkt. Anders die Entwicklung von 2008 auf 2017: Sie offenbart eine größer werdende Lücke zwischen wohlhabenden und weniger gut situierten Haushalten. Diese Lücke entsteht vor allem durch einen Aktivitätsrückgang bei finanziell eher schlecht situierten Haushalten.

**Verkehrsmittelnutzung am Stichtag in verschiedenen Bevölkerungsgruppen in der Stadt München (Hauptverkehrsmittel)**



Rundungsbedingte Abweichungen von „100“ möglich; Entsprechende Auswertungen für das Umland sowie den Großraum insgesamt enthält die Berichtslangfassung.

**Pkw-Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter in der Stadt München (ab 18 Jahre)**



## Wie fällt die Zufriedenheit mit den Verkehrsangeboten aus?

Eine neue Perspektive eröffnet die MiD 2017 durch die Fragen nach der generellen Beurteilung verschiedener Verkehrsangebote sowie der Nutzungsaffinität. Beides liegt für eine Teilstichprobe aller Befragten vor und soll den Abschluss des Kurzreports bilden. Berücksichtigt wurden hierbei jeweils das Auto, der ÖPNV, das Radfahren sowie das Zufußgehen.

### Bewertungen für die Nutzungsmöglichkeiten von Auto, Rad, ÖPNV oder den Weg zu Fuß

Abgesehen von einer guten Bewertung der Bedingungen beim Unterwegssein zu Fuß erzielt in München die ÖPNV-Infrastruktur die besten Beurteilungen. Drei von vier Münchnerinnen und Münchnern vergeben hier die Noten sehr gut oder gut. Bereits an zweiter Stelle folgt mit knapp 70 Prozent das Radfahren und erst an dritter Position mit etwa 50 Prozent die Autonutzung. Trotzdem bleiben Verbesserungsmöglichkeiten insbesondere im ÖPNV - wie die rechts dargestellten Anteile derjenigen zeigen, die trotz der guten Infrastruktur nicht gerne Bus oder Bahn fahren.

### Innerstädtische und regionale Unterschiede

Werden das Umland oder der gesamte MVV-Verbundraum in den Blick genommen, verschieben sich die Bewertungen. Im Umland fallen die kritischsten Urteile auf den öffentlichen Nahverkehr. Die besten Bewertungen kann der Autoverkehr verbuchen, gefolgt vom Radfahren und erst mit Abstand dem ÖPNV. Diese Unterschiede zwischen Stadt und Land entsprechen den bundesweiten Ergebnissen. Auch in anderen Großstädten überschreitet der ÖPNV mit seinem (sehr) guten Bewertungsanteil die 70-Prozent-Marke.

Auch hier soll der „Fußverkehr“ nicht vergessen werden. Immerhin wird in München weiterhin fast jeder vierte Weg ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Probleme sieht nur eine Minderheit der Befragten und deutlich mehr als vier von fünf greifen zu einer Bewertung mit sehr gut oder gut. Sie fällt sowohl innerhalb des Mittleren Rings und zwischen Mittlerem Ring und Stadtgrenze als auch im Umland weitgehend gut aus. Nur in den ländlichen Umlandgebieten sehen die Bewertungen schlechter aus. Ob dort oder anderswo Verbesserungen zum häufigeren Zufußgehen ermutigen können, bleibt zunächst dahingestellt.

### Beliebtheitskala für alle Verkehrsangebote

Ein etwas anderes Bild zeichnet sich bei der Frage danach ab, wie gerne man im MVV-Verbundraum die verschiedenen Angebote grundsätzlich nutzt - also zumindest teilweise unabhängig von der subjektiven Qualitätseinschätzung der gegebenen Möglichkeiten. Dies wird in der rechten Spalte der Grafikseite für den Großraum insgesamt differenziert nach Altersgruppen dargestellt.

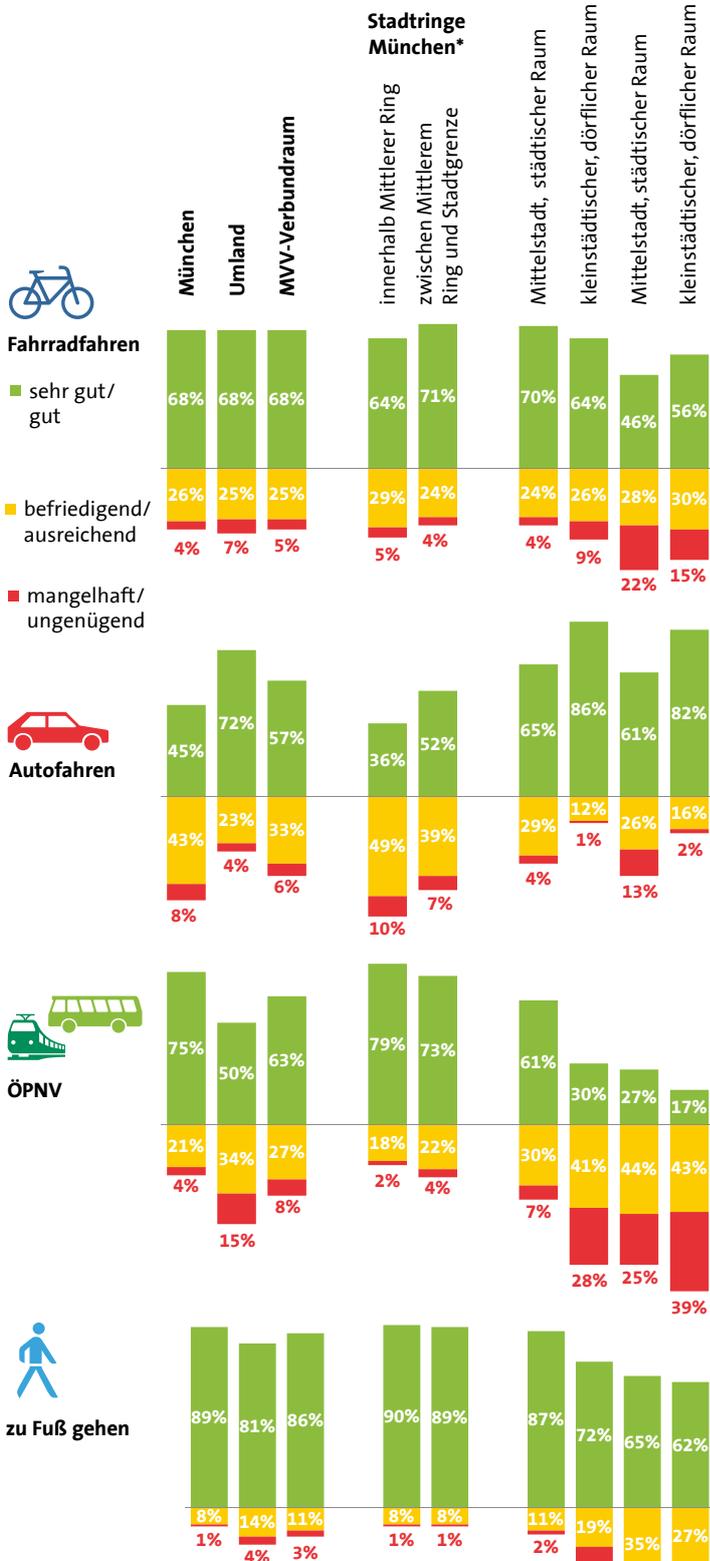
Unter den Verkehrsmitteln hat das Fahrrad zumindest in den Altersgruppen vor dem Seniorenalter „die Nase vorn“. Hier erweist sich das Rad, zumindest emotional, als Favorit. Erst mit zunehmendem Alter der Befragten schneiden ÖPNV und Auto besser ab als das Fahrrad. Gefragt nach Bus und Bahn urteilen gemäß der dargestellten Verbundraum-Ergebnisse vor allem die mittleren Altersgruppen etwas zurückhaltender. „Nur“ etwa die Hälfte zählt hier zu den ÖPNV-Überzeugten. Anders als bezogen auf das Radfahren und den ÖPNV ziehen sich die Zustimmungsraten für das Autofahren und den Weg zu Fuß relativ einheitlich durch alle Altersgruppen. Der großstädtische Autoverkehr sorgt offensichtlich für eine gebremste Bewertung dieses Verkehrsmittels in München. Dies sieht außerhalb der Stadt in der Regel anders aus. Abgesehen vom Fußverkehr steht das Auto dort in der Bewertung auf dem ersten Platz.

### Und wie geht es weiter mit unserer Mobilität?

Mit Blick auf die Metropole und ihre Region führt dies zu einer ersten Gesamtbewertung. Selbst in einer Stadt mit einem anerkannt guten ÖPNV und steigenden Anteilen im Radverkehr wird von den Bewohnerinnen und Bewohnern noch immer mehr als die Hälfte aller Personenkilometer mit dem Auto zurückgelegt. Der im Anteil deutlich gestiegene Radverkehr bringt es hier auf einen Wert von lediglich rund 5 Prozent (siehe Absolutangaben auf S. 9). Der städtische ÖPNV bewältigt immerhin ein gutes Drittel. Dies weist die einzuschlagende Richtung. Wenn Verkehr umweltgerechter werden soll, wird es über den Radverkehr hinaus darauf ankommen, vor allem den ÖPNV weiter zu verbessern sowie den Autoverkehr effizienter zu gestalten. Hier liegen bezogen auf die Verkehrsleistung die wirksamsten Hebel für eine stadtverträglichere Mobilität.

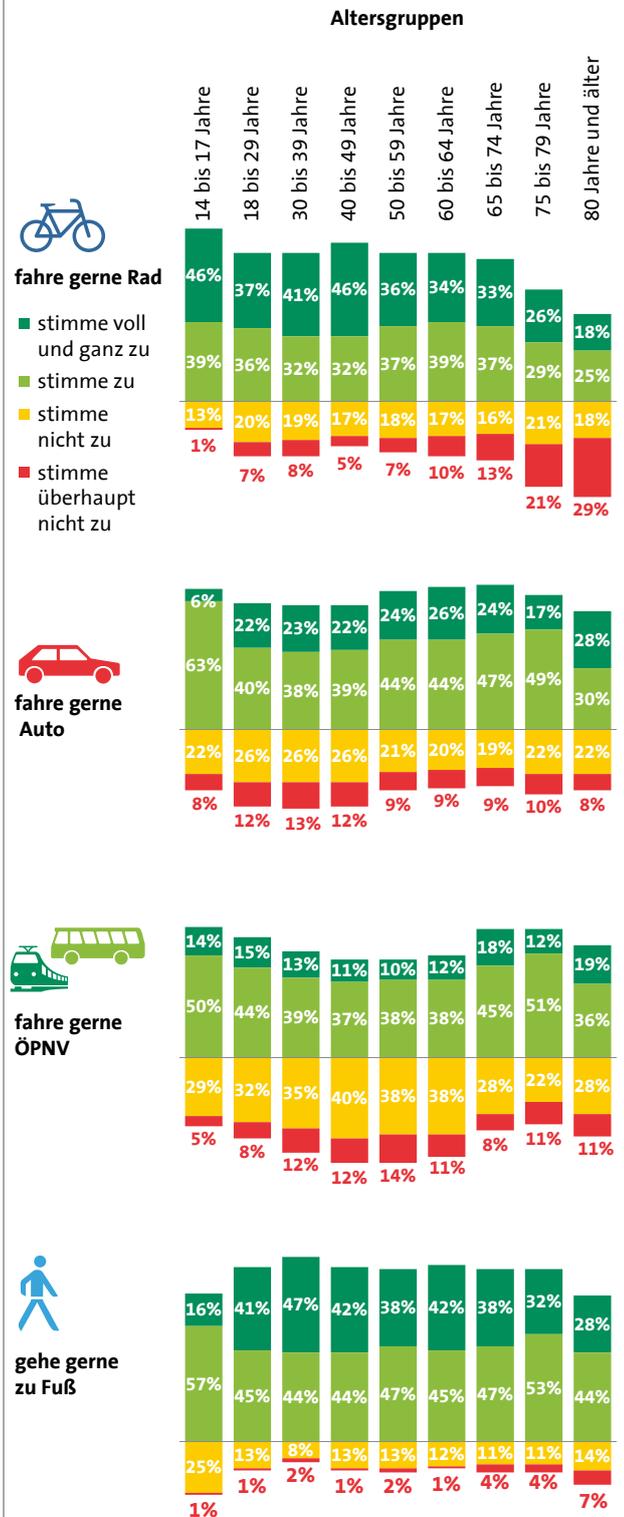
Personen ab 14 Jahren

**Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort**



an 100 % Fehlende: kann ich nicht beurteilen;  
 \*Bereich innerhalb Altstadtring aufgrund niedriger Fallzahlen nicht dargestellt

**Einstellung zur Verkehrsmittelnutzung im MVV-Verbundraum im Alltag nach Altersgruppen**



an 100 % Fehlende: kann ich nicht beurteilen

## Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2002 bis 2017

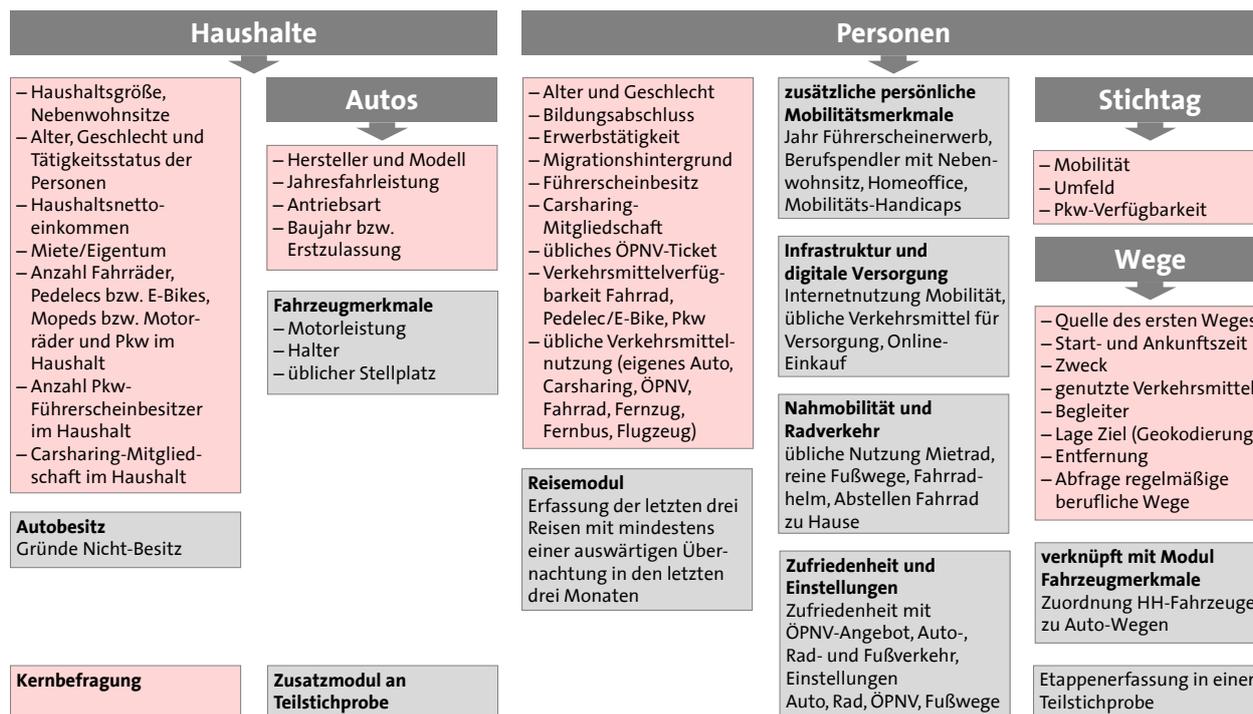
Die MiD 2017 bietet über die in diesem regionalen Kurzreport dargestellten Inhalte zahlreiche weitere Auswertungsansätze. Einige davon werden in einem bundesweiten Ergebnisbericht sowie in weiteren Regionalreports aufgegriffen.

Einen Einblick in die dabei zur Verfügung stehenden Inhalte gibt die in der Abbildung auf dieser Seite dargestellte Übersicht zu den Modulen des MiD-Fragebogens. Dieser war modular aufgebaut, um einzelne Befragte nicht durch zu lange Interviews zu belasten. Neben festen Inhalten, die obligatorisch für alle Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer waren, gab es Bestandteile, die sich nur an zufällig ausgewählte Teilstichproben richteten. Zusätzlich konnte jeder regionale Auftraggeber zwei dieser Module auswählen.

Damit stehen zusätzliche Inhalte bereit, die über das Spektrum der vorangegangenen Erhebungen 2002 und 2008 hinausgehen. Dazu zählen differenzierte Angaben zu den in den Befragungshaushalten vorhandenen Pkw, zu Aspekten der Nahversorgung, der Zufriedenheit mit bestimmten Verkehrsmitteln sowie zum ÖPNV und dem Radverkehr.

Weiterhin können Hintergrundvariablen beleuchtet und zur Erklärung des beobachteten Verkehrsverhaltens herangezogen werden. Ergänzend zu dem vorliegenden Kurzreport sind im finalen Datenbestand differenzierte räumliche Informationen zur Lage der befragten Haushalte sowie zu Zielorten der erfassten Wege verfügbar. Diese Ergebnisse werden in den verschiedenen Berichten aufgegriffen werden. Schließlich wurden im Rahmen statistischer Verfahren bereits Modellrechnungen zum Modal Split durchgeführt, um bundesweit kreisweise Ergebnisse zu schätzen.

Darüber hinaus werden die anonymisierten Datensätze der MiD 2017 der Wissenschaft sowie weiteren Interessierten zur Verfügung stehen. Ergänzend ist ein Online-Tabellierungswerkzeug frei nutzbar. Außerdem liegen im MiD-Webangebot unter [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de) Berichte und Präsentationen zum Download bereit. Für die Erhebungen 2002 und 2008 sind diese weiterhin komplett verfügbar.



## Erläuterung wichtiger Begriffe

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

<b>Hauptverkehrsmittel</b>	Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst und das höchstrangige Verkehrsmittel wird gesetzt. Die Rangfolge lautet dabei ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.
<b>MIV</b>	Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.
<b>Modal Split</b>	Bildet als statistische Größe die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.
<b>Öffentlicher Verkehr (ÖV)</b>	Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmitteln auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).
<b>Personenkilometer</b>	Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer Person oder allen Personen auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.
<b>Stichtag/Berichtstag</b>	Jeder Befragte 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.
<b>Übliche Verkehrsmittelnutzung</b>	Anders als bei der Berechnung des Modal Splits, der die Verkehrsmittelwahl auf Wegeebeene enthält, drückt die übliche Verkehrsmittelnutzung das durchschnittliche Verhalten einer Person über einen längeren Zeitraum aus.
<b>Verkehrsaufkommen</b>	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).
<b>Verkehrsleistung</b>	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).
<b>Weg</b>	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).
<b>Zensuskorrektur</b>	Auf Basis des Zensus hat das Statistische Bundesamt Bevölkerungseckwerte rückwirkend ab 2011 korrigiert. Diese Faktoren sind wichtig für die Hochrechnung der MiD-Ergebnisse. Die veränderten Bevölkerungswerte erfordern entsprechende Anpassungen. Diese sollten jedoch nicht pauschal, sondern differenziert nach Gebietstypen erfolgen. Diese Differenzierungen liegen dem MiD-Team seit September 2018 vor. Bis März 2019 erfolgt daher eine Anpassung der Ergebnisse von 2002 und 2008. Dies wird keine grundsätzlichen Änderungen nach sich ziehen, erlaubt aber einen exakteren Zeitvergleich. Diese Ergebnisse werden im Frühjahr 2019 vorliegen. Die Resultate von 2017 sind davon nicht betroffen.

