

# MiD 2008



## Mobilität in Deutschland 2008

Kurzbericht

Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends

infas



beauftragt vom



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



## BIETERGEMEINSCHAFT



**infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH**

Friedrich-Wilhelm-Straße 18, 53113 Bonn

Robert Follmer  
Dana Gruschwitz  
Birgit Jesske  
Sylvia Quandt

Telefon +49 (0)228) 3822-0

Telefax +49 (0)228) 310071

Internet: [www.infas.de](http://www.infas.de)



**Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.**

**Institut für Verkehrsforschung**

Rutherfordstraße 2, 12489 Berlin

Barbara Lenz  
Claudia Nobis  
Katja Köhler  
Markus Mehlin

Telefon +49 (0)30/ 67055-204

Telefax +49 (0)30/ 67055-283

Internet: [www.dlr.de/vf](http://www.dlr.de/vf)



**Projektseite: [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)**



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

Die diesem Bericht zugrunde liegenden Arbeiten wurden im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter FE-Nr. 70.801/2006 durchgeführt.

Die Verantwortung für den Inhalt liegt allein beim Autor.

Bonn und Berlin, Februar 2010

PN 3849

## INHALTSVERZEICHNIS

Kurzbericht – die „MiD 2008“ .....	1
Was will die MiD, was bildet sie ab? .....	1
Die Kernbotschaften der MiD 2008 .....	3
Mobilitätskenngrößen: Die wesentlichen Basiswerte .....	3
Was hat Raumstruktur mit Mobilität zu tun? .....	6
Mobilität ist abhängig vom Haushaltskontext .....	7
Menschen unterwegs: Die Mobilität von „Durchschnittsmenschen“ und speziellen Personengruppen .....	10
Alltagsmobilität mit dem Auto: Der „Motorisierte Individualverkehr“ – MIV .....	13
Die Nutzung von Öffentlichem Verkehr und Nicht-motorisierten Verkehrsmitteln .....	15
Nutzersegmente: Wer ist welcher Verkehrsmittelnutzung zuzuordnen? .....	16
Warum gehen die Menschen außer Haus? .....	17
Verkehrsmittelwahl und erwartete Erreichbarkeit eines Zieles hängen voneinander ab .....	18
Tages-, Wochen- und Jahresgang der Mobilität .....	19
Unterwegs sein heißt immer mehr auch „auf Reisen gehen“ .....	20
Umwelt und Verkehr: Der individuelle „CO <sub>2</sub> -Fußabdruck“ zeigt große Varianzen .....	21
Die Älteren werden immer mobiler .....	22



## KURZBERICHT – DIE „MID 2008“

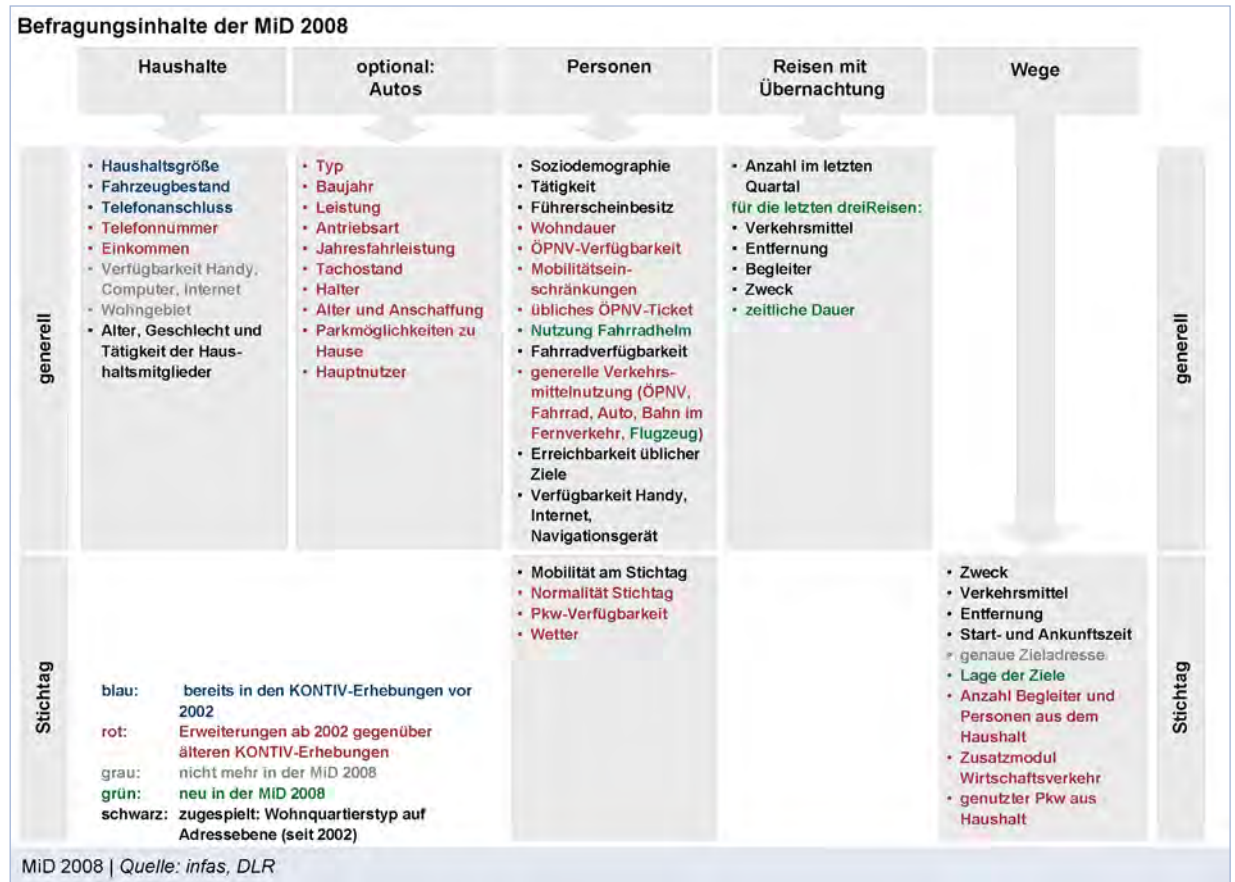
Mit der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ – kurz „MiD 2008“ – wird es erstmals möglich, die Mobilitätsentwicklung in Deutschland anhand einer umfangreichen und thematisch breiten Datengrundlage im Längsschnitt zu betrachten. Für alle 16 Bundesländer ebenso wie für differenzierte Regionstypen liegt nunmehr eine Datenreihe vor, die über das Bilden von Kennzahlen hinaus eine differenzierte Betrachtung der Mobilität der Bevölkerung erlaubt, auch im direkten Vergleich zu 2002. Denn die MiD 2008 stellt in weiten Teilen eine Aktualisierung der MiD 2002 dar.

Der umfangreiche Ergebnisbericht, der auch im Internet unter [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de) verfügbar ist, zeigt die Ergebnisse zur Mobilität 2008 auf, zu einem großen Teil auch schon mit ersten vertiefenden Auswertungen, die einen detaillierten Einblick in das räumliche Mobilitätsverhalten von unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen in unterschiedlichen Regionen Deutschlands geben. Der hier vorliegende Kurzbericht gibt einen schnellen und doch breiten Überblick über die wesentlichen Ergebnisse der Mobilität heute und die aktuell erkennbaren Trends.

## WAS WILL DIE MID, WAS BILDET SIE AB?

- Die Studie MiD 2008 hat das Mobilitätsverhalten der in Deutschland lebenden Menschen zum Gegenstand: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie? Zu welchem Zweck sind sie unterwegs? Wie weit sind die Wege, und wie lange sind die Menschen unterwegs?
- Die MiD stellt zusätzlich umfassende Informationen zu den Mobilitätsvoraussetzungen bereit, zum Beispiel: Mit welchen Fahrzeugen sind die Haushalte ausgestattet? Wer besitzt einen Führerschein? Wo leben die Menschen?
- Ziel der Studie ist die Bereitstellung einer umfassenden und breiten Datengrundlage für Politik, Planung und Wissenschaft.
- MiD 2008 ist die Nachfolgestudie zu „Mobilität in Deutschland 2002“ (MiD 2002). Die Studien sind weitestgehend vergleichbar. Einzelne Fragen, wie zum Beispiel Gründe für den Pkw-Verzicht, Nutzung eines Fahrradhelms oder räumliche Zuordnung von Wegeziel-Zielen, sind neu.
- In der bundesweiten Basiserhebung wurden die Angaben von 25.922 Haushalten und 60.713 Personen zu 193.290 Wegen, 34.601 Fahrzeugen und 36.182 Reisen erfasst. Damit ist eine Differenzierung der Aussagen nach Bundesländern und Regionstypen möglich. Zusätzlich zur Basisstichprobe wurden in zehn regionalen Aufstockungsstichproben 24.021 weitere Haushaltsinterviews realisiert.
- Auftraggeber der Studie ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die Erhebung wurde von infas, Institut für angewandte Sozialwissenschaft, in Bonn durchgeführt. Partner bei der Vorbereitung und Auswertung der Ergebnisse war das DLR, Institut für Verkehrsforschung, Berlin.

Abbildung 1



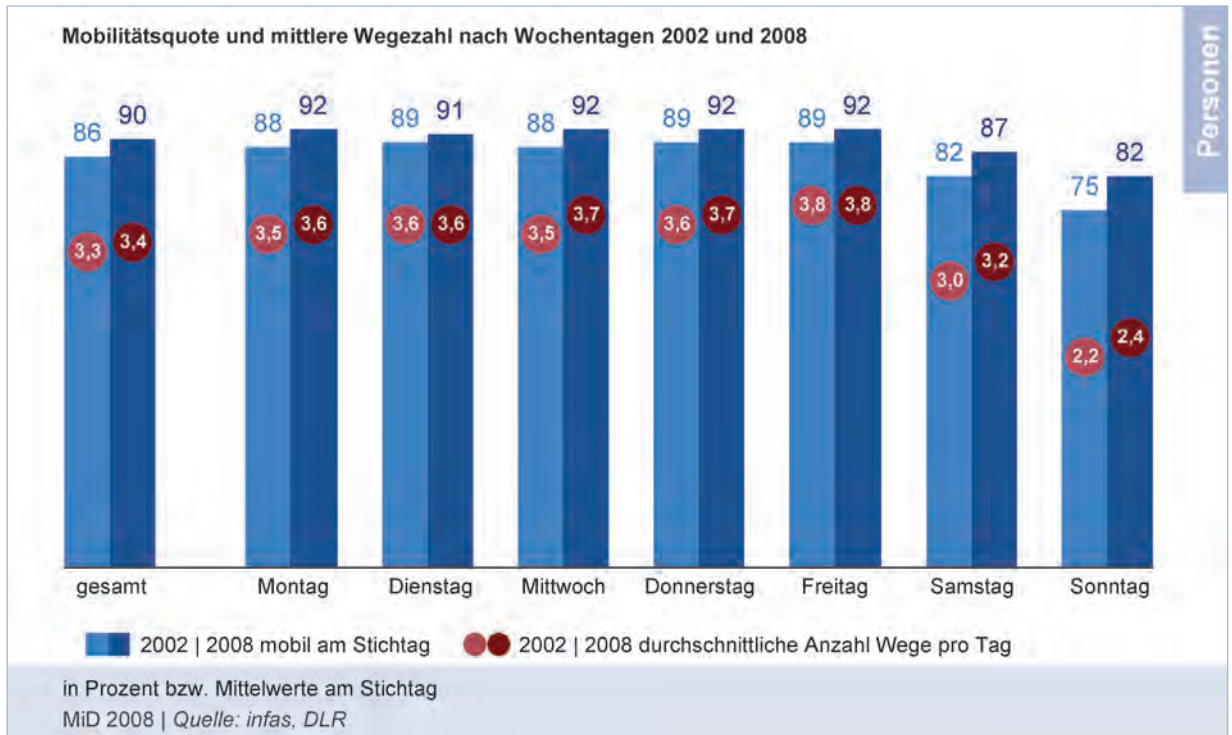
## DIE KERNBOTSCHAFTEN DER MID 2008

- Im Vergleich zu den Ergebnissen des Jahres 2002 hat sich 2008 auf den ersten Blick wenig verändert: Die Zahl der täglichen Wege wächst nur leicht von 272 auf 281 Mio.
- Der Modal Split verändert sich ebenfalls nur geringfügig zugunsten des Öffentlichen Verkehrs und des Fahrrads. Das tägliche Verkehrsaufkommen steigt nur moderat – wobei die Zahlen des Motorisierten Individualverkehrs stabil bleiben und Fahrrad und Öffentlicher Verkehr zulegen.
- Unter dieser relativ stillen Oberfläche deuten sich jedoch unterschiedliche Veränderungen an: Das bei etwa gleichbleibender Bevölkerung etwas wachsende Verkehrsaufkommen ist wesentlich auf eine ausgeprägtere Mobilität der heutigen Senioren zurückzuführen. Sie sind aktiver als frühere Generationen in diesem Alter und nutzen, nicht zuletzt aufgrund ihrer bisherigen Verkehrssozialisation, häufiger das Auto.
- Anders die junge Bevölkerung, insbesondere im urbanen Raum: Ihre Vertreter verlassen sich noch mehr als früher auf den Öffentlichen Verkehr oder das eigene Fahrrad. Dies geht mit erstmalig sinkenden Führerscheinquoten in dieser Gruppe einher.
- Die Ergebnisse lassen also auch eine Trendwende vermuten, deren Fortgang sich aber in den kommenden Jahren erst noch erweisen muss.

## MOBILITÄTSKENNGRÖSSEN: DIE WESENTLICHEN BASISWERTE

- 90 Prozent aller Personen gehen an einem durchschnittlichen Tag aus dem Haus; im Durchschnitt werden 3,4 Wege pro Tag zurückgelegt. Gegenüber 2002 sind das plus vier Prozentpunkte bei der Mobilitätsquote und plus 0,1 Wege – das heißt: die Mobilität in Deutschland ist weiter leicht gewachsen.
- Insgesamt werden pro Tag in Deutschland im Personenverkehr 281 Mio. Wege (Verkehrsaufkommen) und 3,2 Mrd. Personenkilometer (Verkehrsleistung) zurückgelegt. Damit bleiben die Wachstumsraten gegenüber 2002 moderat. 2002 betrug das Verkehrsaufkommen 272 Mio. Wege pro Tag, die Verkehrsleistung lag bei täglich 3.044 Mio. Personenkilometern.
- Der Pkw bleibt das wichtigste Verkehrsmittel, das Wachstum im MIV ist aber deutlich abgeschwächt. Im Gegenzug nehmen Öffentlicher Verkehr und Nicht-motorisierter Individualverkehr leicht an Bedeutung zu. Möglicherweise deutet sich auch hier eine Trendwende an.
- Freizeit und Einkaufen sind die häufigsten Gründe, um aus dem Haus zu gehen; zusammen sind dies über 50 Prozent der Wegezwecke. Gleichzeitig geht die Bedeutung von Arbeitswegen und dienstlichen Wegen weiter zurück. Ein wichtiger Hintergrund hierfür sind die weitere Zunahme der Einpersonenhaushalte und die Veränderung der Altersstruktur.
- Der Spitzentag in punkto Mobilität ist der Freitag. Die Verkehrsleistung beträgt dann 3,8 Mrd. Personenkilometer gegenüber rund 3,0 Mrd. Personenkilometer an den anderen Werktagen.

Abbildung 2



**Tabelle 1**

Zentrale Mobilitätskenngrößen – MiD 2002 und MiD 2008

		MiD 2002	MiD 2008
Wege pro Pers. und Tag	Anzahl	3,3	3,4
Wege pro mobiler Pers. und Tag	Anzahl	3,9	3,8
Unterwegszeit pro Pers. und Tag (ohne rbW)	h:min	1:20	1:19
Unterwegszeit pro mobiler Pers. und Tag (ohne rbW)	h:min	1:25	1:28
durchschnittliche Wegelänge	km	11,2	11,5
Tagesstrecke pro Pers. und Tag	km	37	39
Tagesstrecke pro mobiler Pers. und Tag	km	43	44



Abbildung 3

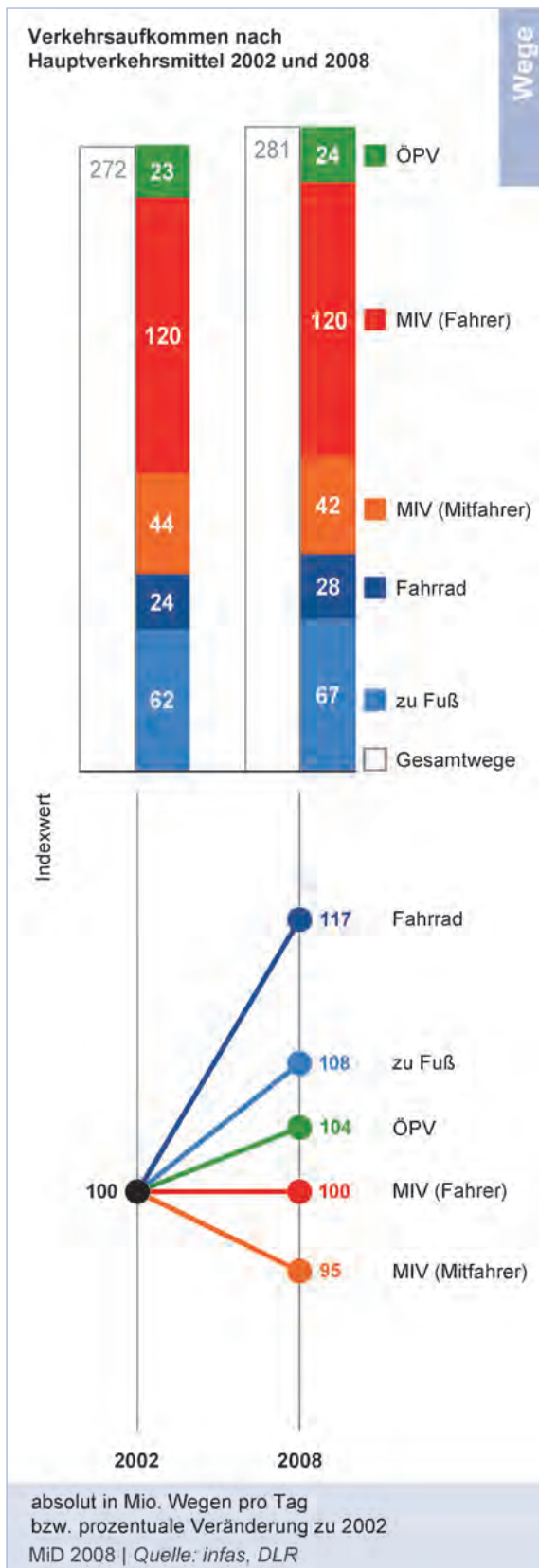
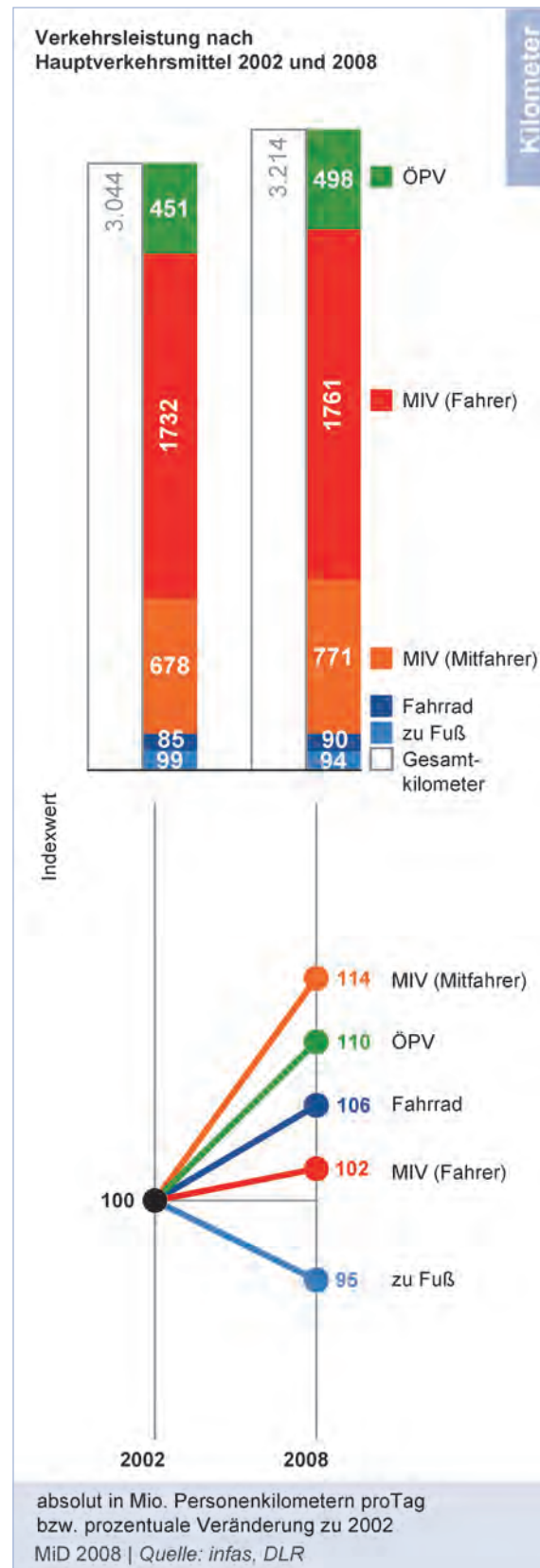


Abbildung 4



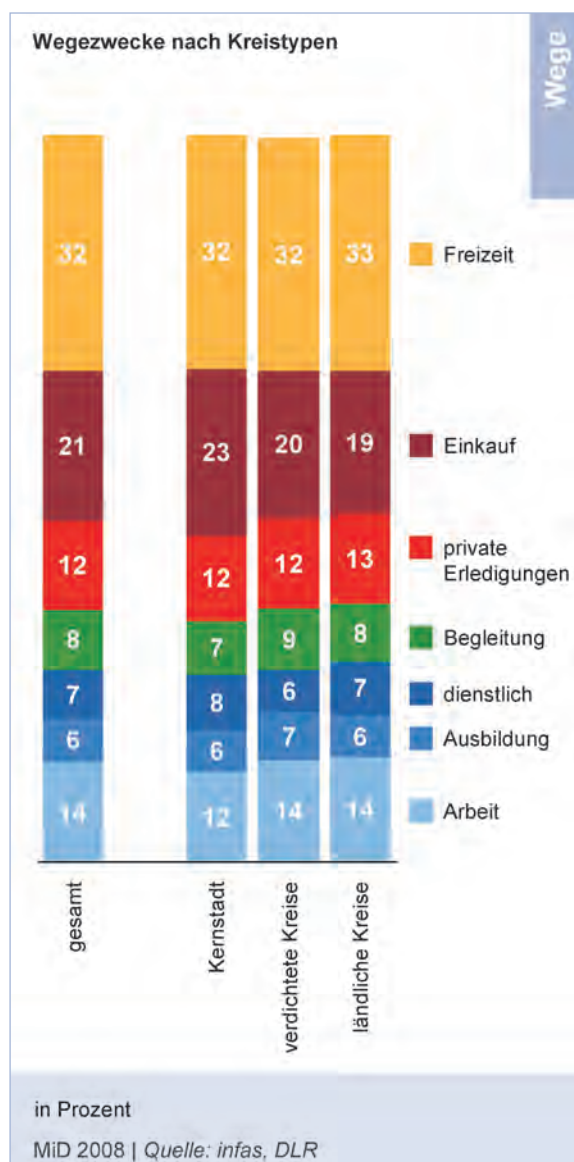
## WAS HAT RAUMSTRUKTUR MIT MOBILITÄT ZUTUN?

- Das Grundbedürfnis nach Mobilität, gemessen anhand der Mobilitätsquote, ist über alle Raumtypen hinweg, das heißt hochverdichtete Kernstädte, verdichtetes Umland und ländliche Kreise, gleich stark ausgeprägt.
- In den verdichteten Räumen nehmen Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung zu, in den ländlichen Kreisen dagegen ab. In den Kernstädten hat sich gegenüber 2002 in dieser Beziehung nichts verändert. Die jeweils unterschiedliche Dynamik ist vor allem vor dem Hintergrund der Bevölkerungsentwicklung und des demografischen Wandels zu betrachten.
- Die Bewohner der ländlichen Räume sind mit durchschnittlich 3,4 Wegen pro Tag gleich häufig unterwegs wie die Bewohner der verdichteten Kreise und der Kernstädte. Dabei legen sie längere Strecken zurück, benötigen aber weniger Zeit.
- Die Bewohner der Kernstädte sind wesentlich häufiger mit Öffentlichen Verkehrsmitteln und zu Fuß unterwegs als die Bewohner der verdichteten und der ländlichen Kreise.
- Die Hälfte aller Pkw-Personenkilometer geht auf die Bewohner der verdichteten Kreise zurück; dort leben 48 Prozent der Bevölkerung in Deutschland.
- Hohe Dichte lässt hohe Anteile von Öffentlichem Verkehr am Modal Split zu. Dies zeigt nicht nur der Vergleich zwischen den Kreistypen, sondern auch die weitere Differenzierung innerhalb dieser Kategorien. So tragen die Bewohner der Kernstädte – bezogen auf ihren Anteil an der Bevölkerung – auch nur unterdurchschnittlich zu den Pkw-Personenkilometern bei.

Abbildung 5



Abbildung 6



## MOBILITÄT IST ABHÄNGIG VOM HAUSHALTSKONTEXT

- Die Anzahl der Einpersonenhaushalte in Deutschland hat sich weiter erhöht und damit auch ihr Anteil an den Haushalten insgesamt. Dies hat Auswirkungen auf das Mobilitätsgeschehen. Denn während Zwei- und Mehrpersonenhaushalte ähnliche Mobilitätsquoten besitzen, gibt es große Unterschiede bei den Einpersonenhaushalten: Junge Einpersonenhaushalte stellen den mobilsten Haushaltstyp dar; Einpersonenhaushalte, in denen die Person 60 Jahre oder älter ist, sind dagegen am wenigsten mobil.
- Fast die Hälfte der Einpersonenhaushalte ist ohne Auto. Ein hoher Motorisierungsgrad ist demgegenüber das charakteristische Merkmal von Mehrpersonenhaushalten mit Kindern. Insgesamt verfügen 82 Prozent aller Haushalte über einen Pkw, wobei in gut einem Drittel dieser Haushalte zwei oder mehr Pkw vorhanden sind. Damit hat die Pkw-Verfügbarkeit gegenüber 2002 leicht zugenommen.
- Die Ausstattung der Haushalte mit Pkw ist ganz offensichtlich abhängig vom Haushaltseinkommen. Es besteht eine deutliche positive Abhängigkeit zwischen Haushaltseinkommen und Pkw-Besitz, die allerdings von Faktoren wie „Raumstruktur“, „Haushaltsgröße“, „Kinder im Haushalt“ und Einstellungen wie „freiwilliger Pkw-Verzicht“ überlagert wird.
- Kein Auto zu besitzen, kann auch bedeuten, dass man kein solches Fahrzeug haben möchte: Ein Fünftel der Haushalte ohne Pkw verzichtet aus Einstellungsgründen oder weil sie finden, dass sie einen Pkw einfach nicht brauchen. Tendenziell sind solche Haushalte eher in den Kernstädten zu finden.
- Sobald ein Haushalt über einen Pkw verfügt, geht der Anteil der Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln drastisch zurück.
- Zugenommen hat auch die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern. Nur noch 18 Prozent sind 2008 ohne Fahrrad.

Abbildung 7

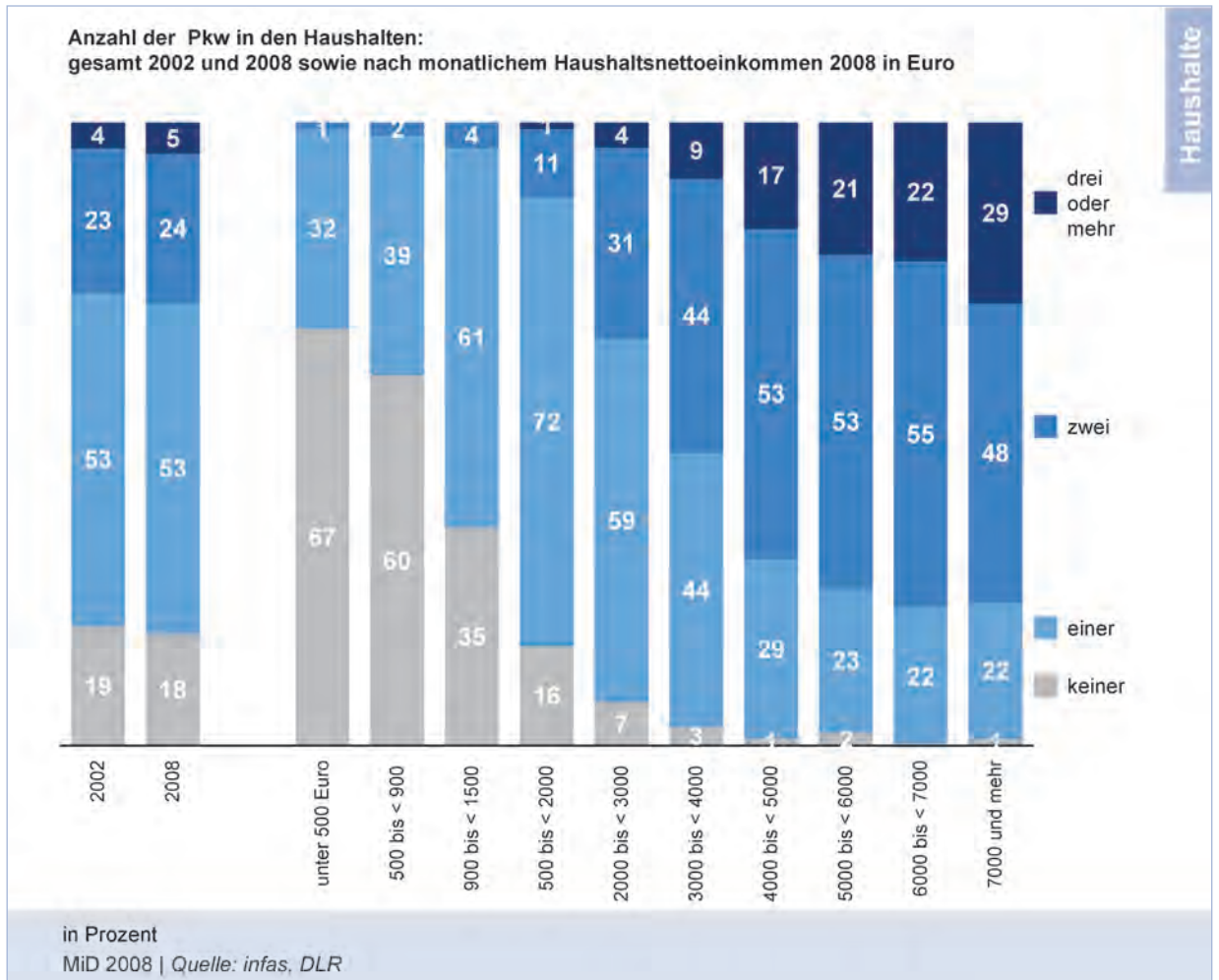
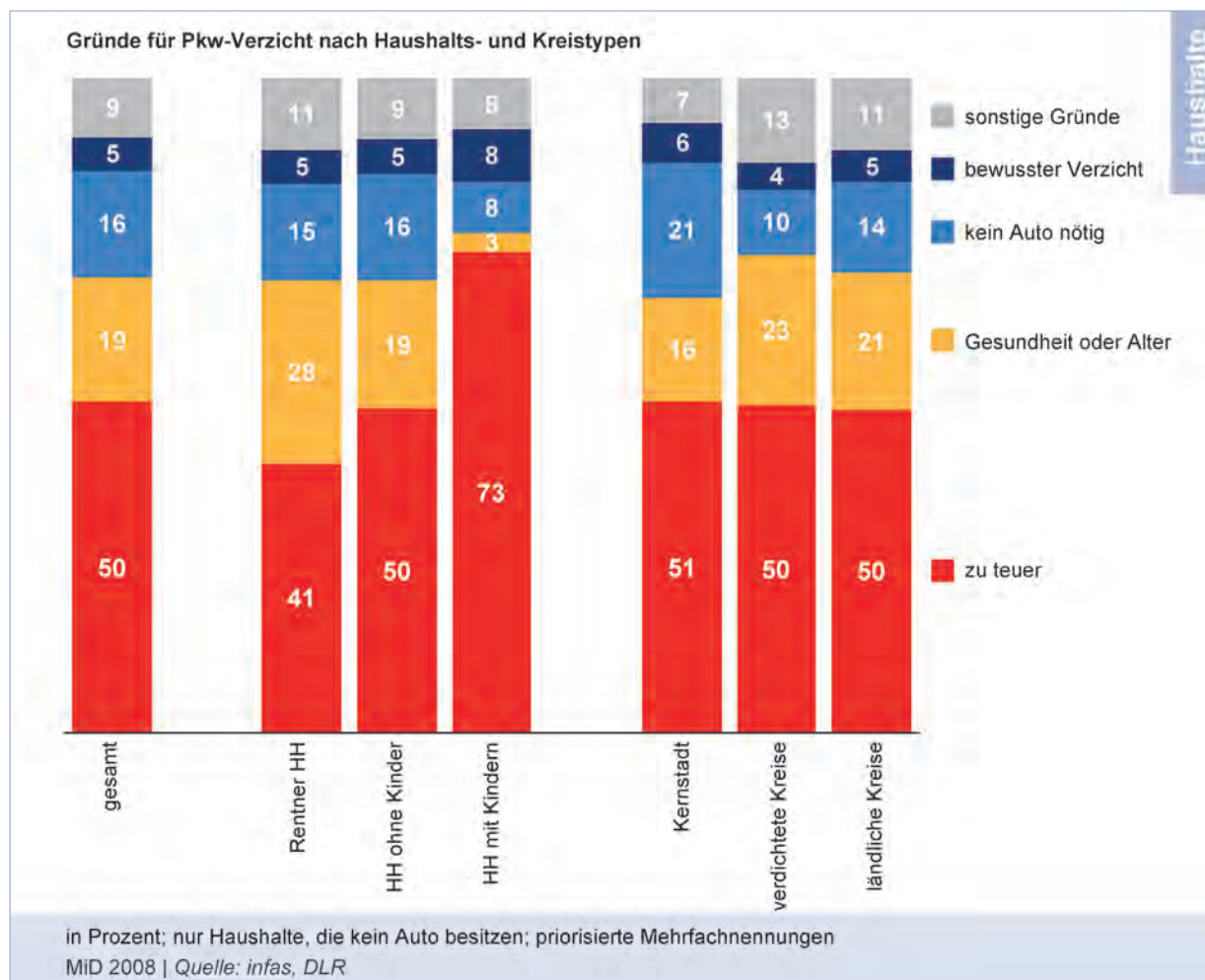


Abbildung 8



## **MENSCHEN UNTERWEGS: DIE MOBILITÄT VON „DURCHSCHNITTMENSCHEN“ UND SPEZIELLEN PERSONENGRUPPEN**

- Pro Tag legt eine „durchschnittliche Person“ in Deutschland 3,4 Wege und eine Gesamtstrecke von 39 Kilometern zurück. Der einzelne Weg ist damit im Durchschnitt knapp zwölf Kilometer lang. Im Vergleich zu 2002 hat sich die Zahl der täglichen Wege um 0,1 erhöht, die durchschnittliche Tagesstrecke um zwei Kilometer. Auf den einzelnen Weg umgerechnet entspricht das einem Plus von 0,3 Kilometern.
- Die Zunahme an Mobilität unterscheidet sich vor allem zwischen den Altersgruppen. Während bei den Jüngeren eher ein leichter Rückgang festzustellen ist, nimmt die Mobilität der Älteren deutlich zu. Dessen ungeachtet bleiben jedoch die Berufstätigen die mobilste Personengruppe mit der höchsten durchschnittlichen Wegeanzahl und der längsten durchschnittlichen Tagesstrecke.
- Vor allem in den älteren Altersgruppen wächst der Anteil an Personen mit Führerscheinbesitz, bei den jüngeren Altersgruppen bis 39 Jahre geht dieser Anteil dagegen leicht zurück. Dabei gilt: Frauen holen beim Führerscheinbesitz auf – und zwar in allen Altersklassen. Und: Wer einen Führerschein besitzt, der fährt auch mit dem Auto. Die dennoch feststellbare leichte Zunahme der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs ist vor allem auf die Zunahme bei den Gelegenheitsnutzungen zurückzuführen.
- Betrachtet man den „Verlauf“ der Mobilität über die Altersgruppen hinweg, dann sieht man: Ab dem Eintritt ins Teenie-Alter nehmen die Zahl der Wege, die durchschnittliche Tagesstrecke und die Unterwegszeit kontinuierlich zu. Ein erster Rückgang findet ab der Altersgruppe der 50 bis 59jährigen statt.
- Trotz sich verändernder Rollenbilder hat das Geschlecht nach wie vor Einfluss auf das Mobilitätsverhalten – insgesamt sind Frauen weniger mobil, legen weniger Wege und kürzere Tagesstrecken zurück als die Männer, ihre tägliche Unterwegszeit ist aber nur unwesentlich kürzer. Ob Unterschiede in dieser Form zutage treten, ist jedoch abhängig von der jeweiligen Lebenssituation und Lebensphase.
- Die weiterhin vorhandene geschlechtsspezifische Rollenteilung hat auch zum Ergebnis, dass Frauen zu einem höheren Anteil als Männer Begleit- und Einkaufswege durchführen.
- In den Altersgruppen 65+ ist der Anteil an Personen mit gefühlter Mobilitätseinschränkung gegenüber 2002 geringer geworden. Haben Personen allerdings gesundheitliche Einschränkungen, dann bedeutet das: Sie sind weniger oft außer Haus als nicht-eingeschränkte Personen, sie legen im Durchschnitt weniger Wege zurück, und sie verbringen weniger Zeit damit, unterwegs zu sein.

Abbildung 9

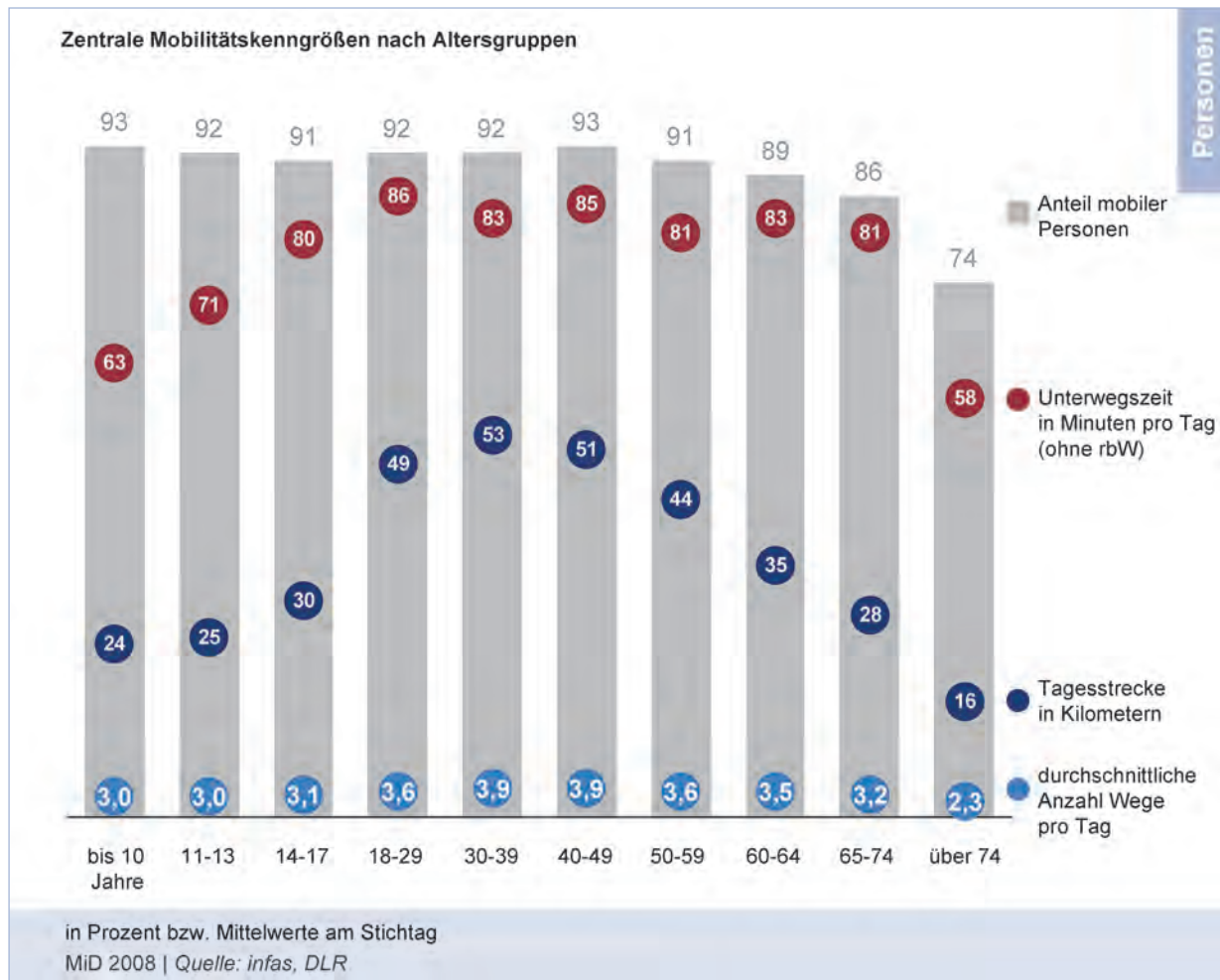
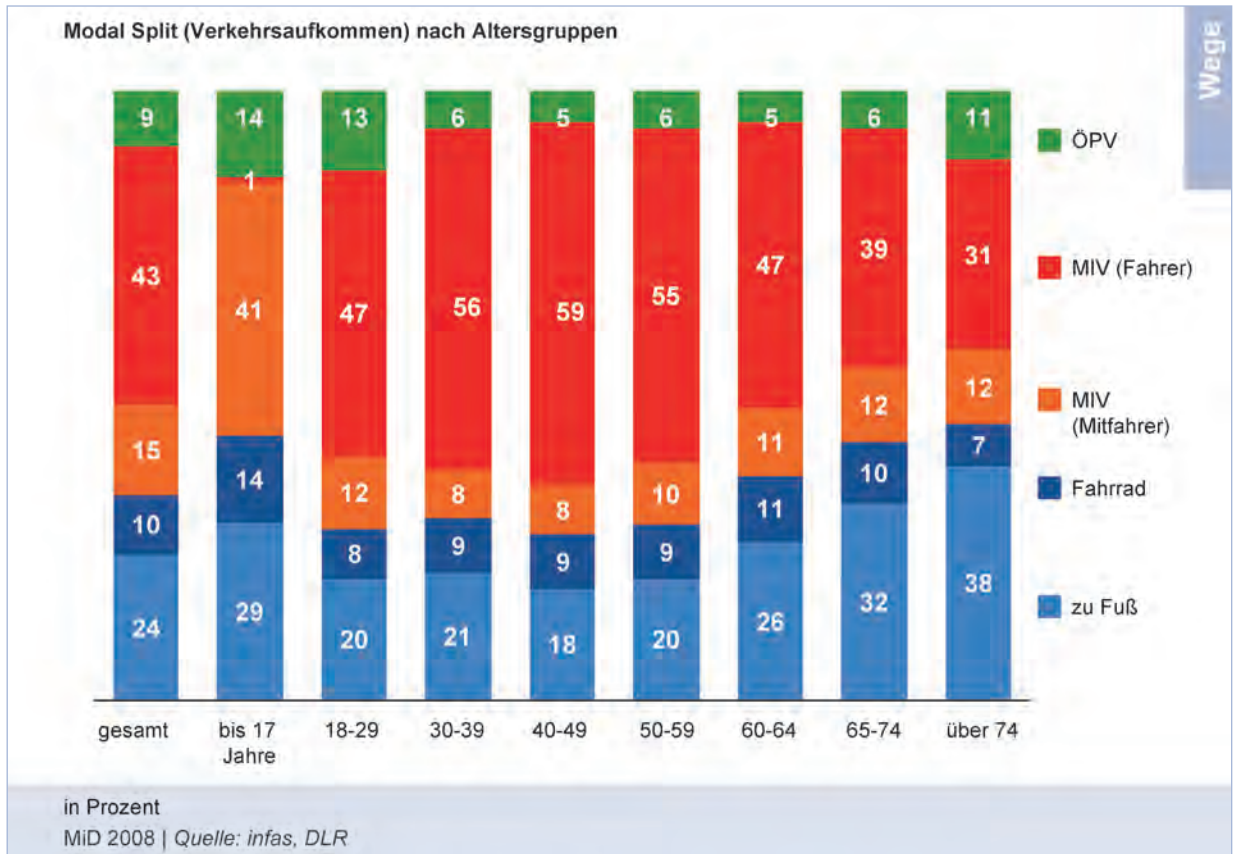


Abbildung 10





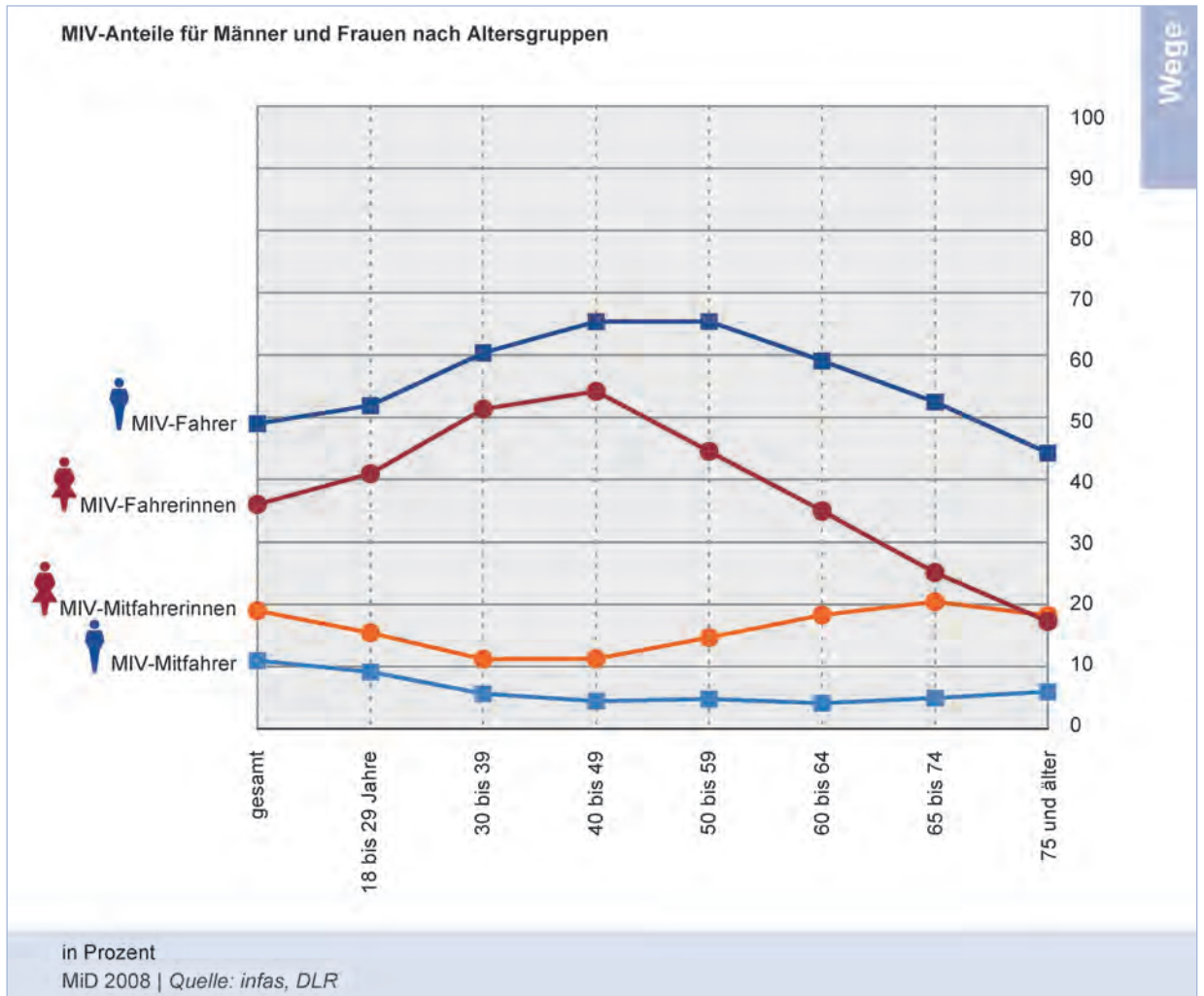
**ALLTAGSMOBILITÄT MIT DEM AUTO: DER „MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR“ – MIV**

- Täglich werden in Deutschland 162 Mio. Wege und 2,5 Mrd. Personenkilometer mit dem Motorisierten Individualverkehr, also hauptsächlich mit dem Pkw, zurückgelegt. 26 Prozent der MIV-Wege sind Wege von MIV-Mitfahrern, bei der Verkehrsleistung gehen 30 Prozent der Personenkilometer auf die Mitfahrer zurück.
- Die Bedeutung des Pkw ist unverändert hoch, aber es kommt nur noch zu einer leichten Zunahme der Personenkilometer, womit sich ein Trendwandel sowohl beim Verkehrsaufkommen als auch bei der Verkehrsleistung andeutet.
- Der Besetzungsgrad der Fahrzeuge erreicht wie in 2002 einen durchschnittlichen Wert von 1,5.
- Männer sind weiterhin die überwiegenden Pkw-Nutzer.
- Die Nutzungsmuster werden beibehalten: Die Pkw-Nutzung ist überdurchschnittlich hoch in der mittleren Altersphase zwischen 30 und 59 Jahren mit hohen Anteilen an Erwerbstätigkeit und dann, wenn Kinder im Haushalt leben.
- Arbeits- und Dienstwege nehmen die wichtigste Position in der Pkw-Nutzung der Selbstfahrer ein, Freizeit ist der wichtigste Wegezweck bei den Mitfahrern.

Abbildung 11



Abbildung 12

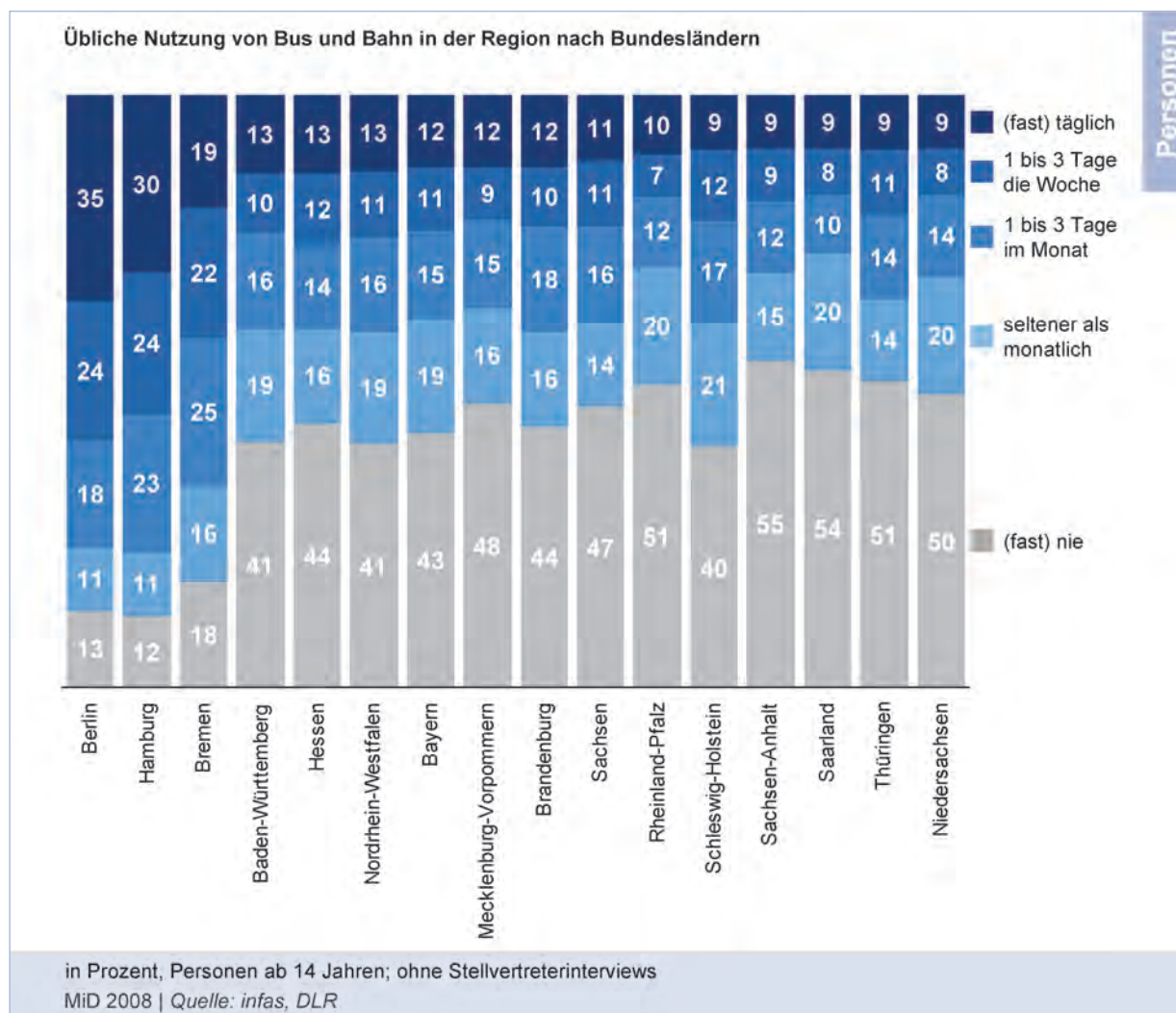


### DIE NUTZUNG VON ÖFFENTLICHEM VERKEHR UND NICHT-MOTORISIERTEN VERKEHRSMITTELN

- Der Anteil von Öffentlichem Verkehr und Nicht-motorisiertem Individualverkehr („Umweltverbund“) ist gegenüber 2002 leicht gestiegen.
- Die Kernstädte entwickeln sich weiterhin in Richtung „Umweltverbund“. Dort fährt fast die Hälfte derjenigen, die den Öffentlichen Verkehr grundsätzlich nutzen, mindestens einmal pro Woche mit Öffentlichen Verkehrsmitteln.

- Fuß und Fahrrad werden immer mehr das neue „Nahverkehrsmittel“ für Strecken bis zu fünf Kilometern. Für das Fahrrad gilt dies insbesondere in den verdichteten und ländlichen Kreisen.
- Fußwege haben die größte Bedeutung für die Altersgruppe 75+.
- Die Kombination von Pkw und Fahrrad mit dem Öffentlichen Verkehr wächst ganz allmählich, ist aber noch auf niedrigem Niveau.

Abbildung 13

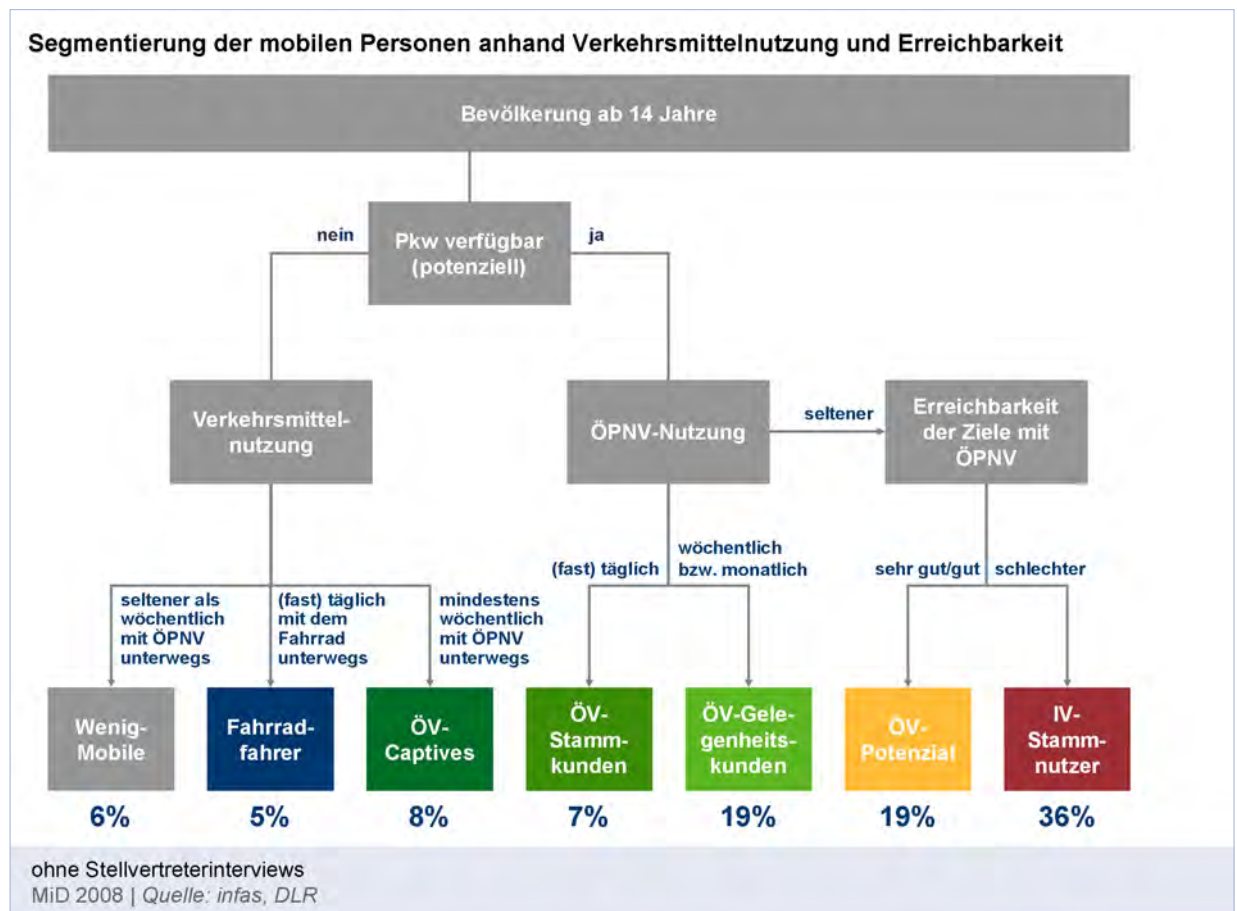


### NUTZERSEGMENTE: WER IST WELCHER VERKEHRSMITTELNUTZUNG ZUZUORDNEN?

- Knapp die Hälfte aller Personen, die über einen Pkw verfügen, sind sogenannte „MIV-Stammnutzer“, also Personen, von denen ohne Angebotsverbesserung ein – zumindest gelegentlicher – Wechsel auf den Öffentlichen Verkehr kaum zu erwarten ist. Dies entspricht 36 Prozent aller Personen.

- Rund ein Viertel der Personen mit verfügbarem Pkw kann als potenzieller ÖV-Kundenkreis eingestuft werden. Diese Personengruppe – die 19 Prozent aller Personen umfasst – hat nach eigener Einschätzung eine Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs in guter Erreichbarkeit.
- Die Segmente unterscheiden sich gegenüber 2002 kaum. Lediglich die Zahl der Gelegenheitsnutzer von Öffentlichen Verkehrsmitteln nimmt zu Lasten der Stammnutzer leicht zu.

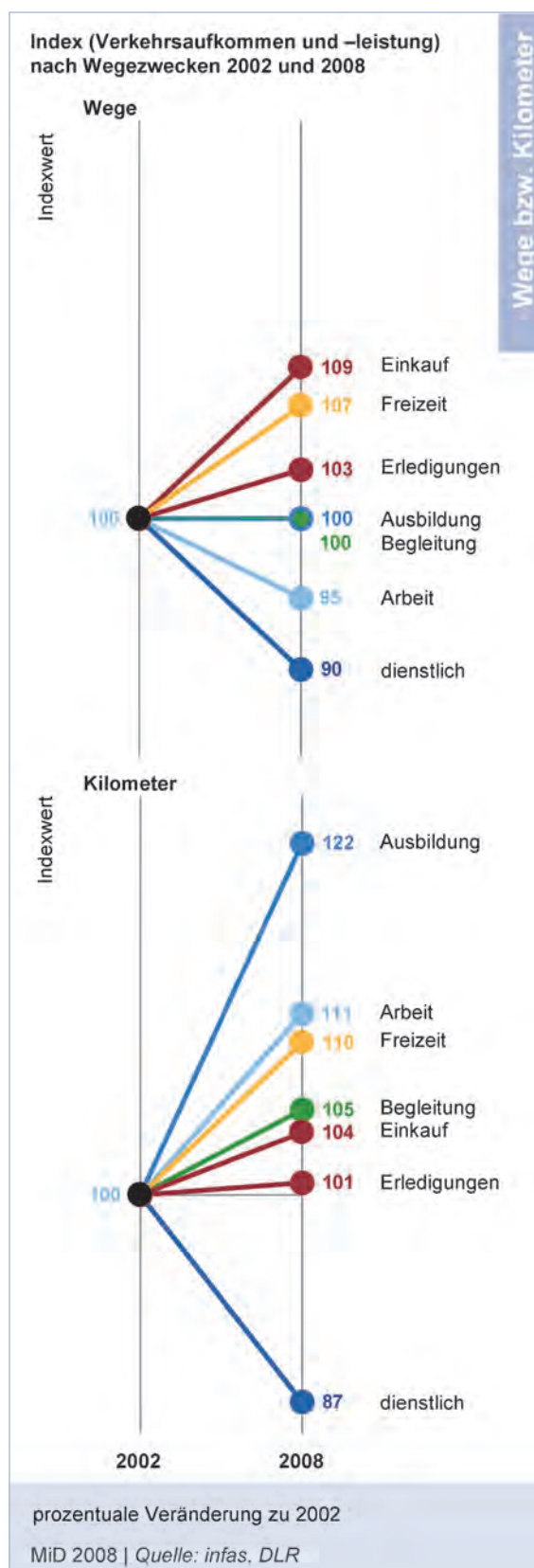
Abbildung 14



## WARUM GEHEN DIE MENSCHEN AUSSER HAUS?

- Einkauf, Erledigung und Freizeit machen insgesamt zwei Drittel aller Wege aus. Bei Einkauf und Freizeit: Tendenz steigend.
- Arbeitswege und dienstliche Wege verlieren relativ gesehen weiter an Bedeutung.
- Einkaufen wird breiter über den Tag verteilt, dabei bleibt der Samstag der Haupteinkaufstag, an dem vermehrt auch über den alltäglichen Bedarf hinaus eingekauft wird.
- Längere Öffnungszeiten schlagen sich in der breiteren Verteilung des Startzeitpunktes zum Einkaufen nieder.
- Freizeitwege werden länger, insbesondere am Wochenende.
- Regional gibt es kaum Unterschiede zwischen den Wegezwecken.
- Ausgeprägte geschlechtsspezifische Wegezweckverteilungen gibt es nur in der mittleren Altersphase mit unterschiedlicher Erwerbstätigkeit von Männern und Frauen.
- Ein ausgesprochen wegezweckspezifisches Verkehrsmittel ist der Pkw für die Wegezwecke „Arbeit“ und „dienstlich“. Fuß- und Radwege haben einen hohen Anteil bei den Wegezwecken Freizeit, Einkauf, Ausbildung und private Erledigungen.
- Der Wirtschaftsverkehr als spezifischer „Wegezweck“ beinhaltet die in MiD so bezeichneten „regelmäßigen beruflichen Wege“, die von Erwerbstätigen zurückgelegt werden (zum Beispiel Handwerker, Busfahrer, Postboten, Vertreter und Lieferanten), sowie die darüber hinaus erfassten sporadischen dienstlichen Wege. Der Anteil der regelmäßigen Aktivitäten am Wirtschaftsverkehr beträgt rund 80 Prozent. (Der Weg zur Arbeit gehört nicht zur Kategorie der regelmäßigen beruflichen Wege.)
- Insgesamt – also regelmäßige und sporadische Wege zusammengekommen – werden im Wirtschaftsverkehr in Deutschland täglich rund 20 Mio. Wege zurückgelegt.
- Fast sechs Prozent aller Erwerbstätigen führen regelmäßige berufliche Wege durch, davon in drei Viertel der Fälle zwischen einem und sechs Wegen am Tag.
- Der wichtigste Wegezweck bei den regelmäßigen beruflichen Wegen ist der Kundendienst, noch vor Transport, Abholung und Zustellung.
- Hauptverkehrsmittel für diese Wege ist der Pkw mit 70 Prozent, gefolgt von leichten Nutzfahrzeugen und Lkw mit insgesamt 19 Prozent.

Abbildung 15



#### **VERKEHRSMITTELWAHL UND ERWARTETE ERREICH- BARKEIT EINES ZIELES HÄNGEN VONEINANDER AB**

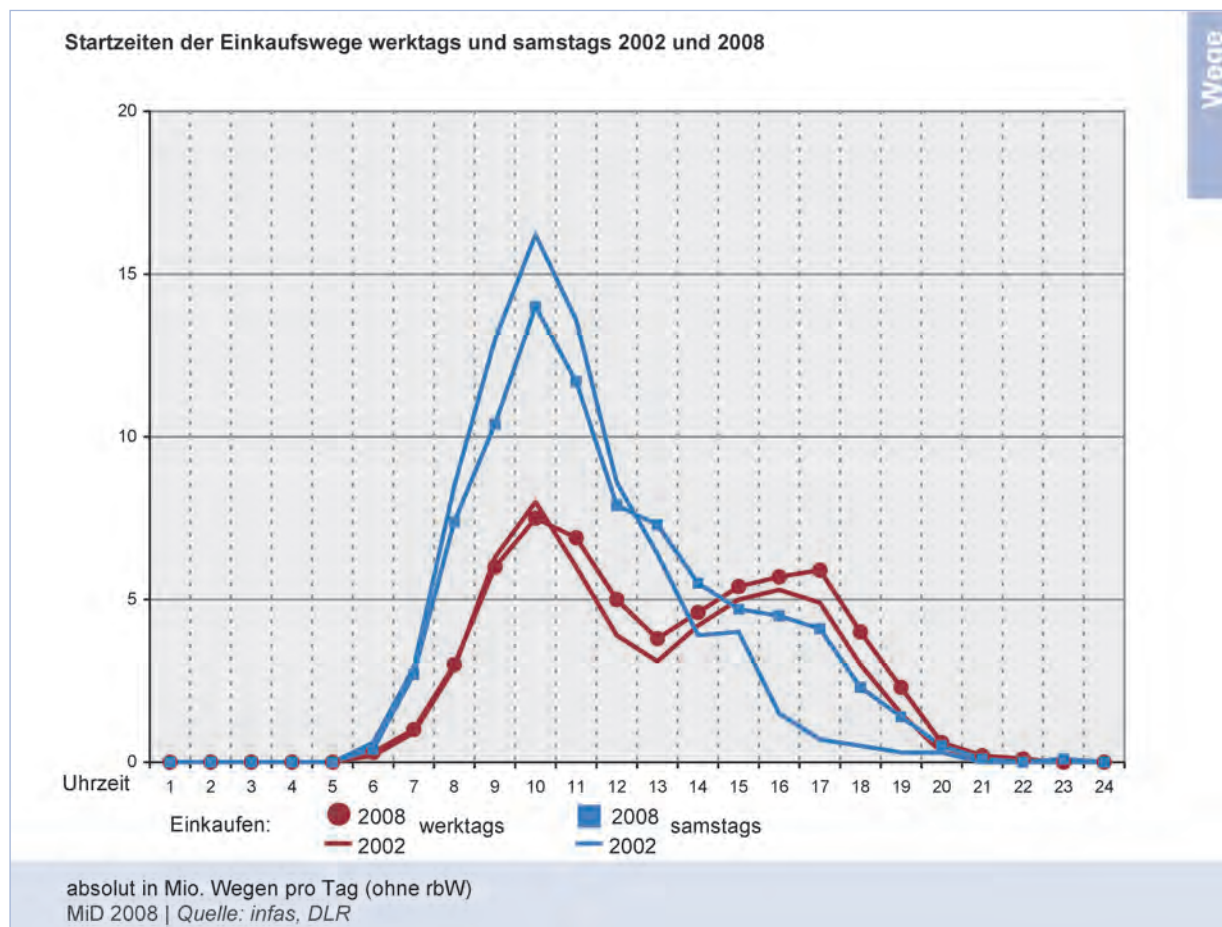
- Der Pkw ist das Verkehrsmittel, das grundsätzlich am besten bewertet wird, wenn es um die Einschätzung von Erreichbarkeit geht.
- Der Öffentliche Verkehr wird vor allem für die Erreichbarkeit von Zielen für den Einkauf eher schlecht bewertet. Gleiches gilt für die Bewertung der Erreichbarkeit von Arbeits- oder Ausbildungsplatz.
- Die Schiene wirkt: Je näher eine Haltestelle des Öffentlichen Schienenpersonenverkehrs in der Nähe der Wohnung ist, desto eher wird die Erreichbarkeit von Zielen mit dem Öffentlichen Verkehr positiv bewertet.

### TAGES-, WOCHEN- UND JAHRESGANG DER MOBILITÄT

- Die Werktags-Spitzen im Verkehr – bezogen auf die Startzeiten der Wege – bestehen auch im Jahr 2008. Sie liegen in den Morgenstunden bei 7 Uhr sowie am späteren Nachmittag zwischen 16 und 18 Uhr. Allerdings haben sich die Wegestartzeiten im Tagesverlauf insgesamt etwas nach hinten verschoben.
- Insgesamt sind die Spitzen flacher geworden; dies wird besonders deutlich beim Wegezweck „Einkaufen“.
- Im Wochengang zeigen sich längere Wege und Unterwegszeiten an den Tagen Freitag bis Sonntag als Montag bis Donnerstag.
- Das geringere Verkehrsaufkommen am Wochenende geht nicht mit einer niedrigeren Verkehrsleistung einher.

- Über das Jahr hinweg ergibt sich ein relativ gleichmäßiges Verkehrsaufkommen. Nur im Frühjahr entsteht ein leichter Anstieg, der sich so tendenziell auch bei der Verkehrsleistung findet. Der Monat mit der höchsten Verkehrsleistung ist der Urlaubsmonat August.
- Beim Modal Split zeigt sich im Sommer der typische „Fahrradbauch“, der auch durch einen leichten Rückgang im MIV zustande kommt.
- Bei trockenem Wetter steigt die Mobilitätsquote; Fahrrad und Füße werden dann auch häufiger genutzt.

Abbildung 16



**UNTERWEGS SEIN HEISST IMMER MEHR AUCH  
„AUF REISEN GEHEN“**

- Die Zahl von Personen, die reisen, nimmt zu: Haben 2002 noch 49 Prozent der Befragten angegeben, in den drei Monaten vor der Befragung keine Reise mit mindestens einer Übernachtung unternommen zu haben, waren dies 2008 nur noch 46 Prozent.
- Die Dauer dieser Reisen steigt ebenfalls etwas an.
- Das Hauptverkehrsmittel bei allen Reisen mit Übernachtung bis zu einer einfachen Entfernung von 1.000 Kilometern ist der Pkw. Bis 750 Kilometer ist die Bahn zweitwichtigstes Verkehrsmittel mit einem Anteil von rund einem Viertel, bei Strecken über 1.000 Kilometer hat das Flugzeug die größte Bedeutung. Damit haben Bahn und Flugzeug gegenüber 2002 an Anteilen gewonnen zu Lasten des Autos.
- Bei allen Reisezwecken ist der Pkw das wichtigste Verkehrsmittel. Berufs- und Wochenendpendler nutzen in hohem Maß auch die Bahn.

**Tabelle 2** Verkehrsmittelwahl für Reisen unterschiedlicher Entfernung

Entfernung km	Hauptverkehrsmittel der Reise						gesamt
	Auto	Bahn	Reisebus	Flugzeug	Schiff	Sonstiges	
	%						
bis unter 250	73	22	2	0	1	2	100
250 bis unter 500	71	22	4	1	1	1	100
500 bis unter 750	57	26	6	10	1	1	100
750 bis unter 1.000	53	16	9	20	2	1	100
1.000 bis unter 2.000	31	7	8	49	5	1	100
2.000 und mehr	3	1	1	92	2	1	100

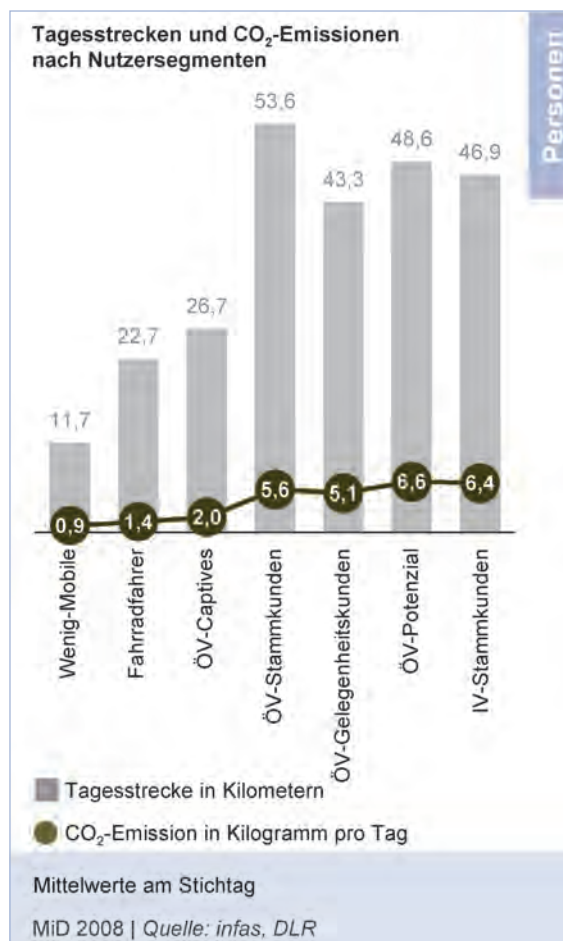
*Personen ab 14 Jahren; ohne Stellvertreterinterviews*



**UMWELT UND VERKEHR: DER INDIVIDUELLE  
„CO<sub>2</sub>-FUSSABDRUCK“ ZEIGT GROSSE VARIANZEN**

- Die gesamten direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors beliefen sich im Jahr 2006 auf etwas über 160 Mio. Tonnen. Davon entfielen knapp 93 Prozent auf den Straßenverkehr, wovon wiederum rund 30 Prozent durch den Güterverkehr erzeugt wurden.
- Seit dem Jahr 2000 sind die Emissionen des Verkehrs rückläufig. Ihr Anteil an den CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen in Deutschland betrug im Jahr 2006 rund 18 Prozent.
- Die MiD 2008 ermöglicht eine Differenzierung dieser Zahlen nach einzelnen Verbrauchersegmenten. Die täglichen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Person (= „CO<sub>2</sub>-Fußabdruck“) aus dem Verkehr sind demnach bei Personen aus Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status aufgrund kürzerer Tagesstrecken und geringerer Auto-Anteile nur halb so groß wie bei Personen aus Haushalten mit sehr hohem Status.
- Für Personen in den ländlichen Kreisen liegt der „CO<sub>2</sub>-Fußabdruck“ um fast ein Viertel höher als für Personen in den Kernstädten – hier weniger durch die nur minimal längeren Tagesstrecken, sondern vor allem durch den hohen MIV-Anteil.
- Die Zusammensetzung der Pkw-Flotte wirkt sich ebenfalls differenzierend auf den „CO<sub>2</sub>-Fußabdruck“ aus. Seit vielen Jahren ist ein deutlicher Rückgang der schwächer motorisierten Pkw bei gleichzeitiger Zunahme der stärkeren Leistungsklassen feststellbar. Dieser Trend hat sich auch 2008 noch nicht abgeschwächt.
- Fast die Hälfte der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Pkw-Verkehr wird von kleinen und kompakten Fahrzeugen emittiert und knapp ein weiteres Viertel von Mittelklassefahrzeugen. Bei den jährlichen Fahrleistungen sind je nach Fahrzeugsegment in den ersten fünf Jahren nach der Herstellung große Unterschiede feststellbar, aber auch im Alter von über 15 Jahren werden viele Pkw noch mehr als 10.000 Kilometer jährlich gefahren.

Abbildung 17



### DIE ÄLTEREN WERDEN IMMER MOBILER

- Die meisten Altersgruppen sind von 2002 nach 2008 mobiler geworden, ganz besonders die Altersgruppen 60+. Ausnahme sind die jungen Altersgruppen bis 17 Jahre – ihre Wegeanzahl geht eher zurück.
- Der Anteil der Senioren, das heißt der Personen im Alter von 65 Jahren oder mehr, ist zwischen 2002 und 2008 um 16 Prozent gewachsen; der Anteil der Wege, die diese Gruppe zurücklegt, ist demgegenüber um 31 Prozent gewachsen.
- Der Mobilitätswuchs ist bei den Frauen relativ größer als bei den Männern.
- Ältere Menschen legen gegenüber 2002 mehr Wege zurück. Die durchschnittliche Tagesstrecke ändert sich dagegen nur geringfügig.

- Ältere Menschen nutzen verstärkt das Verkehrsmittel Pkw, während bei den Jüngeren die Pkw-Nutzung vor allem im urbanen Raum leicht zurückgeht. Gleichzeitig nimmt die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs bei den älteren Menschen ab. Zweitwichtigstes Verkehrsmittel für die „alten Alten“ sind die eigenen Füße auf 38 Prozent aller Wege.
- Und: Ältere Menschen, die alleine leben, sind weniger mobil als Gleichaltrige, die in einem Zwei- oder Mehrpersonenhaushalt wohnen.
- Kohortenanalysen zeigen, dass die beschriebenen Veränderungen vor allem auf biografische Effekte zurückzuführen sind. Die aktuelle „alte“ Generation ist bedingt durch ihre bisherigen Lebensumstände mobiler als ältere Menschen früherer Geburtsjahrgänge in der entsprechenden Lebensphase.

Abbildung 18

