Mobilität in Deutschland – MiD 2023

Regionalbericht Freistaat Bayern

eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

infas 360

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

Regionalbericht für:
Freistaat Bayern, vertreten durch Landesbaudirektion Bayern
Verkehrsmanagement
Schwere-Reiter-Straße 41
80797 München

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

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

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

infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn

Projekt:
7555, Bonn, Juni 2026
Version 1.0

Autorinnen und Autoren:
Thorsten Brand, Robert Follmer, Dana Gruschwitz, Lea van Nek, Dr. Merle Ruppenthal

Datenaufbereitung:
Dr. Johannes Eggs, Zafirios Kiatipis

Kommunikationsdesign:
Sigrid Phiesel

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:
Brand, Thorsten, Follmer, Robert, Gruschwitz, Dana, van Nek, Lea, Ruppenthal, Merle (2026): Mobilität in Deutschland – Regionalbericht Freistaat Bayern. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und weiterer regionaler Partner (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

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

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung 7

Ergebnistelegramm 9

1. Datengrundlage – Konzept der MiD 2023 13
2. Bayern – Gebiet und dessen Einwohnerinnen und Einwohner 17
3. Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten 23
4. Mobilität in Bayern – zentrale Kennwerte 29
5. Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen 45
6. Bewertung der Verkehrssituation 53
7. Automobilität 55
8. Radverkehr 61
9. Öffentlicher Personennahverkehr 67
10. Sharing von Autos, Fahrrädern und E-Scootern 75
11. Mobilität und Teilhabe 81
12. Homeoffice und Berufsverkehr 87
13. Unter der Lupe: Freizeitverkehr 93
14. Mobilität im Seniorenalter 99
15. Mobilitätsvergleich von Stadt, Land und Regierungsbezirken 103
16. Regionale Pendlerverflechtungen 109
17. CO_2-Bilanz der Alltagsmobilität 113
18. Wie sind die Ergebnisse zu bewerten? 117

Liste der regionalen Beteiligten 120

Erläuterung wichtiger Begriffe 121

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Vereinfachtes Ablaufdiagramm der Mobilität in Deutschland 2023	14
Abbildung 2	Übersicht der Fragebogeninhalte der Mobilität in Deutschland 2023	15
Abbildung 3	Räumliche Unterteilung – Regierungsbezirke und Kreistypen	17
Abbildung 4	Ökonomischer Status der Haushalte	19
Abbildung 5	Haushaltstypen	20
Abbildung 6	Haupttätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner	20
Abbildung 7	Autobesitz in den Haushalten	23
Abbildung 8	Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz	24
Abbildung 9	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten	25
Abbildung 10	Mobilitätskennwerte im Vergleich	29
Abbildung 11	Mobilitätskennwerte nach soziodemografischen Gruppen	31
Abbildung 12	Wegelänge nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel	33
Abbildung 13	Wegedauer nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel	33
Abbildung 14	Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split)	35
Abbildung 15	Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich	36
Abbildung 16	Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) für ausgewählte Städte und Kreise	36
Abbildung 17	Hauptverkehrsmittel nach Personenkilometern (Modal Split)	37
Abbildung 18	Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit	38
Abbildung 19	Wegezwecke nach Wegen	39
Abbildung 20	Wegezwecke nach Personenkilometern	40
Abbildung 21	Wegezwecke nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit	40
Abbildung 22	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens (Startzeit)	41
Abbildung 23	Übliche Nutzung des Autos	45
Abbildung 24	Übliche Nutzung des Fahrrads	46
Abbildung 25	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs	47
Abbildung 26	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen	49
Abbildung 27	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf	50
Abbildung 28	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort	53
Abbildung 29	Pkw-Bestand nach Fahrzeugsegment, Antriebsart und Art der Zulassung	57
Abbildung 30	Üblicher Pkw-Stellplatz	58
Abbildung 31	Lademöglichkeit für E-Autos an privaten Stellplätzen	58
Abbildung 32	Gründe für Pkw-Nicht-Besitz	59
Abbildung 33	Übliche Fahrradnutzung nach soziodemografischen Merkmalen	63
Abbildung 34	Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad am Wohnort nach soziodemografischen Merkmalen	64
Abbildung 35	Kennwerte von Fahrradfahrten mit und ohne Elektromotor am Stichtag	65
Abbildung 36	ÖV-Segmente nach soziodemografischen Merkmalen	67
Abbildung 37	Genutzte Fahrkarten nach ÖV-Segmenten	68
Abbildung 38	Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV am Wohnort nach ÖV-Segmenten	69
Abbildung 39	Affinität zum ÖPNV nach ÖV-Segmenten	69

Abbildung 40	Vertrautheit mit dem regionalen ÖV-Angebot nach ÖV-Segmenten	70
Abbildung 41	Nutzungserwägungen nach ÖV-Segmenten	70
Abbildung 42	Hindernisse zur häufigeren ÖPNV-Nutzung nach ÖV-Segmenten	71
Abbildung 43	Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit dem ÖPNV nach ÖV-Segmenten	72
Abbildung 44	Nutzungshäufigkeit verschiedener Mobilitätsoptionen	77
Abbildung 45	Homeoffice-Nutzung und deren Umfang	87
Abbildung 46	Entfernung zur Arbeitsstätte nach Homeoffice-Nutzung	88
Abbildung 47	Durchschnittliche Dauer und Länge sowie das Verkehrsaufkommen der Arbeits- und Dienstwege	91
Abbildung 48	Modal Split von Personen in Haushalten mit Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren	100
Abbildung 49	Verflechtung im Großraum München	109
Abbildung 50	Modal Split für Tages- und Wohnbevölkerung	111

Für eine bessere Lesbarkeit werden in einigen Abbildungen lediglich Anteile von mindestens 3 Prozent beschriftet.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Kennwerte am Stichtag genutzter Pkw	55
Tabelle 2	Pkw-Führerschein-Besitz und -Erwerbsalter	56
Tabelle 3	Fahrradausstattung nach soziodemografischen Merkmalen	62
Tabelle 4	Carsharing-Mitgliedschaft nach soziodemografischen Merkmalen	76
Tabelle 5	Mobilitätskennzahlen von Personen nach ökonomischem Haushaltsstatus und bei Mobilitätseinschränkung	82
Tabelle 6	Übliche Aktivitäten im Wochenverlauf von Personen nach ökonomischem Haushaltsstatus und bei Mobilitätseinschränkung	83
Tabelle 7	Mobilitätsbezogene Gründe für Aktivitätsverzicht von Personen nach ökonomischem Haushaltsstatus und bei Mobilitätseinschränkung	84
Tabelle 8	Anteile der detaillierten Freizeitwegezwecke an Verkehrsaufkommen und -leistung	93
Tabelle 9	Wegelänge und Wegedauer nach detailliertem Freizeitzweck – Mittelwert und Median im Vergleich	94
Tabelle 10	Wegelänge, Wegedauer und Anteile am Wegeaufkommen und an Personenkilometern von Hauptverkehrsmitteln für ausgewählte Freizeitzwecke	95
Tabelle 11	Mobilitätskennzahlen für Wege, Unterwegszeit und Tagesstrecke bei Personen ab 65 Jahren	99
Tabelle 12	Mobilitätskennzahlen für Wege, Unterwegszeit und Tagesstrecke nach Regierungsbezirken	104
Tabelle 13	Mobilitätsausstattung nach Regierungsbezirken	105
Tabelle 14	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort nach Regierungsbezirken und Kreistyp	106
Tabelle 15	Anteil der Ein- und Auspendlerwege nach Hauptverkehrsmittel und Hauptzweck	110
Tabelle 16	Tagesstrecke und Emissionen pro Tag von Personen nach Kreistyp und soziodemografischen Merkmalen	115

Vorbemerkung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) hat das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH die Studie „Mobilität in Deutschland – MiD 2023“ durchgeführt. Die Umsetzung erfolgte in Kooperation mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), der IVT Research GmbH sowie der infas 360 GmbH. Dabei konnte auf Ergebnisse und Erfahrungen aus den Erhebungen der Vorgängerstudien „Mobilität in Deutschland“ in den Jahren 2002, 2008 und 2017 aufgebaut werden, die infas ebenfalls umgesetzt hat.

Neben dem BMV haben sich verschiedene regionale Partner (z.B. Bundesländer, Verkehrsverbünde, Städte) mit eigenen Stichproben an der MiD 2023 beteiligt, um zuverlässige Daten zur Alltagsmobilität der Einwohnerinnen und Einwohner ihrer Region zu erhalten. Im Freistaat Bayern haben im Rahmen der Studie 78.146 Personen aus 39.431 Haushalten Informationen zu ihrem Mobilitätsverhalten gegeben. Die Befragung erfolgte zwischen April 2023 und Juli 2024.

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse vor und gliedert sich in folgende Hauptabschnitte:

- Beschreibung der Datengrundlage
- Darstellung der MiD-Ergebnisse für Bayern zu Mobilitätsvoraussetzungen, zentralen Mobilitätskennwerten, der alltäglichen Verkehrsmittelwahl und der Bewertung der Verkehrssituation
- Vertiefung ausgewählter Mobilitätsthemen
- Queranalysen zu ausgewählten Mobilitätsthemen

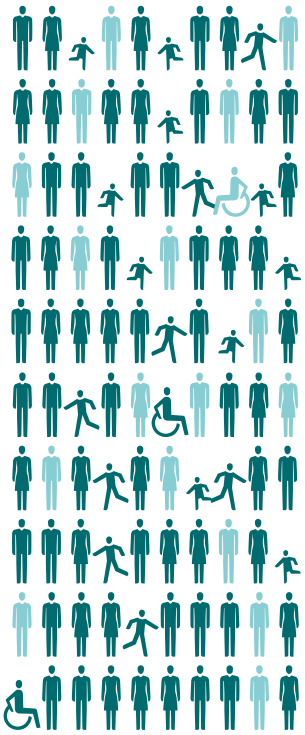
Die regionalen Ergebnisse für den Freistaat Bayern werden mit bestimmten Bezugswerten (z.B. Deutschland) verglichen. Dazu gehören auch auf Bayern zugeschnittene Vergleiche. Die regionalen Ergebnisse für das Jahr 2023 werden stellenweise mit den Resultaten der MiD aus dem Jahr 2017 abgeglichen.

Da der vorliegende Regionalbericht nur eine Auswahl an Darstellungen berücksichtigen kann, werden die Befragungsergebnisse für den Freistaat Bayern zusätzlich in einem eigenen Tabellenband ausführlich dokumentiert. Dieser enthält eine Grundauswertung aller Merkmale sowohl für Bayern insgesamt als auch für einzelne Analysegruppen. Des Weiteren stehen auf den Internetseiten der Studie ein bundesweiter Ergebnisbericht, ein Methodenbericht, ein Handbuch zur Datennutzung sowie ergänzende Projektinformationen zur Verfügung, auch für die MiD-Vorgängerstudien: www.mobilitaet-in-deutschland.de

Das MiD-Team

Mobilität in Bayern

An einem durchschnittlichen Tag ...



... sind **82**% der Bevölkerung unterwegs.

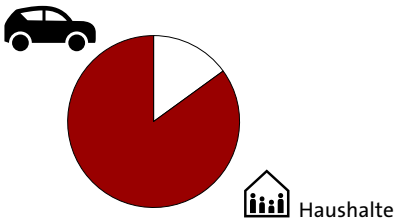
Dabei macht jede Person **2,9** Wege,
mit insgesamt rund **38** Kilometern in etwa **76** Minuten.

Diese Wege sind zu ...

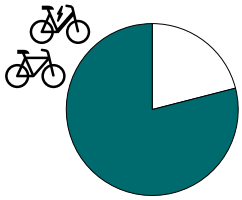
- **56**% im Auto
- **21**% mit Fahrrad, Bus oder Bahn
- **24**% zu Fuß
- **37**% Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege
- **30**% Freizeitwege

Verfügbare Verkehrsmittel der Haushalte und Personen

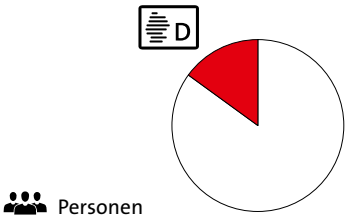
85% Auto



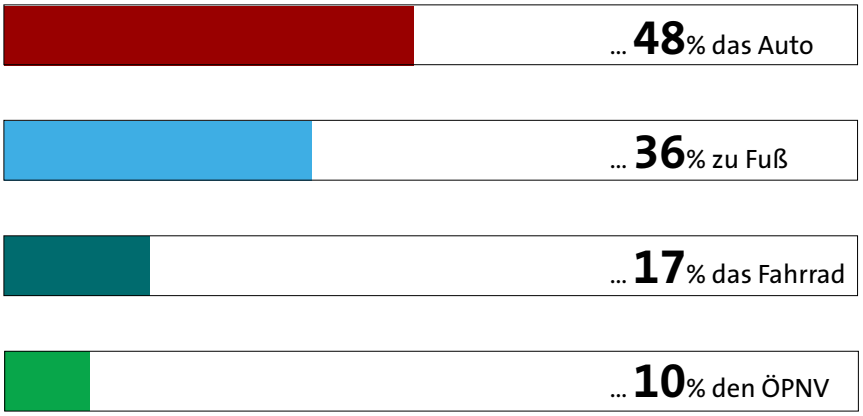
79% Fahrrad, E-Bike/Pedelec oder beides



15% Deutschlandticket



(Fast) täglich nutzen ...



Schulnoten für die Verkehrssituation

2,0	
2,3	
2,7	
3,5	

Ergebnistelegramm

Wie mobil sind die Einwohnerinnen und Einwohner in Bayern?

Ein Anteil von 82 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner ist an einem normalen Tag mindestens für einen kurzen Weg außer Haus unterwegs. Im Durchschnitt absolvieren sie täglich 2,9 Wege mit insgesamt 38 Kilometern in rund 76 Minuten.

Welche Verkehrsmittel nutzen sie auf ihren Wegen?

An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege als fahrende oder mitfahrende Person im motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt (56 Prozent), gefolgt von Wegen zu Fuß (24 Prozent). Den geringsten Anteil haben Wege mit dem Fahrrad (11 Prozent) bzw. Wege im öffentlichen Verkehr (10 Prozent).

Wie groß ist der Anteil der Verkehrsmittel auf Basis der zurückgelegten Kilometer?

Werden anstelle der Wege die Personenkilometer als Basis herangezogen, verändert sich das Verhältnis der Verkehrsmittel. Die Anteile an den Kilometern verteilen sich auf MIV-Fahrt und -Mitfahrt (75 Prozent), den ÖV (18 Prozent), das Fahrrad (4 Prozent) und zu Fuß (3 Prozent).

Aus welchen Anlässen werden Wege zurückgelegt?

Anteilig die meisten Wege werden jeweils mit dem Zweck Freizeit (30 Prozent) sowie Arbeit bzw. dienstlich (30 Prozent) absolviert. Danach folgen die Wegezwecke Einkauf (14 Prozent) und Erledigung (11 Prozent).

Wie ist die Bevölkerung mit Pkw, Fahrrädern und Fahrkarten für den ÖPNV ausgestattet?

Insgesamt 85 Prozent der Haushalte in Bayern besitzen mindestens ein eigenes Auto. Ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec oder sogar beides steht 79 Prozent der Personen ab 14 Jahren zur Verfügung. Insgesamt 31 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren erwerben Einzelfahrkarten für Busse und Bahnen in der Region nach Bedarf und 15 Prozent greifen auf das Deutschlandticket zurück.

Wie sieht das tägliche Nutzungsverhalten aus?

Insgesamt 48 Prozent der Personen ab 14 Jahren nutzen (fast) täglich das Auto. Der entsprechende Anteil für das Fahrrad liegt bei 17 Prozent und für den öffentlichen Personennahverkehr bei 10 Prozent. Insgesamt 36 Prozent legen (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück.

Wie wird die Verkehrssituation vor Ort wahrgenommen?

Mit einer Durchschnittsnote von 2,0 schneidet die Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation für das Auto am besten ab. Am schlechtesten wird die Verkehrssituation vor Ort für den ÖPNV wahrgenommen – die Gesamtnote beträgt hier 3,5. Dazwischen liegen die Zufriedenheiten für das Zufußgehen mit einer Note von 2,3 und für das Fahrrad mit einer Note von 2,7.

Automobilität

Wird ein privates Auto am Stichtag genutzt, werden durchschnittlich 2,9 Fahrten damit unternommen. Die mittlere zurückgelegte Gesamtstrecke erreicht 51 Kilometer bei einer Gesamtfahrzeit von 74 Minuten. Rein elektrisch betriebene Pkw machen einen Anteil von 4 Prozent des Gesamtbestands aus (Diesel: 32 Prozent, Benzin: 59 Prozent). Anteilig am häufigsten wird das eigene Fahrzeug auf dem eigenen Grundstück abgestellt (75 Prozent).

Radverkehr

Ein Anteil von 71 Prozent aller Einwohnerinnen und Einwohner in Bayern besitzt ein normales Fahrrad (Elektrofahrräder werden dabei nicht mitgezählt). Die meisten Fahrradwege am Stichtag finden zum Freizeitzweck statt (34 Prozent). Am Stichtag sind Fahrradwege ohne Elektromotor durchschnittlich 4 Kilometer lang und dauern 21 Minuten. Hat das Fahrrad einen Elektromotor, beträgt die mittlere Strecke 6 Kilometer und die Gesamtfahrzeit 33 Minuten.

Öffentlicher Personennahverkehr

Von den Befragten ab 14 Jahren geben insgesamt 38 Prozent an, sich (sehr) gut mit dem regionalen ÖPNV-Angebot auszukennen. Ein Anteil von 13 Prozent gibt an, im Alltag gerne mit Bus und Bahn unterwegs zu sein. Während 19 Prozent bei (fast) jeder Fahrt erwägen, mit Bus oder Bahn zu fahren, spielt dieses Angebot für 61 Prozent im Alltag keine Rolle. In Bayern macht die Stammkundschaft einen Anteil von 20 Prozent aus, 33 Prozent gelten als Gelegenheitskundschaft und 47 Prozent als Nicht-Kundschaft.

Sharing von Autos, Fahrrädern und E-Scootern

In Bayern besitzen 9 Prozent der Haushalte eine Carsharing-Mitgliedschaft. Carsharing-Haushalte besitzen in 67 Prozent der Fälle weiterhin mindestens ein eigenes Auto. Von den Carsharing-Mitgliedern ab 17 Jahren nutzen 17 Prozent das Angebot mindestens monatlich. Miet- und Leihfahrräder werden von den Befragten ab 14 Jahren in einem Prozent der Fälle mindestens monatlich genutzt. Die mindestens monatliche Nutzungsquote von Miet-E-Scootern bei den ab 14-Jährigen liegt ebenfalls bei einem Prozent.

Mobilität und Teilhabe

Je höher das verfügbare Einkommen eines Haushalts ist, desto höher fällt der Anteil der Personen aus, die an einem durchschnittlichen Tag außer Haus unterwegs sind; desto mehr Wege und Kilometer werden zurückgelegt; und umso mehr Zeit wird für Mobilität aufgewendet. Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen sind an einem durchschnittlichen Tag seltener außer Haus unterwegs, legen weniger Wege zurück und kommen auf kürzere Distanzen.

Homeoffice und Berufsverkehr

43 Prozent der Erwerbstätigen nutzen Homeoffice, im Schnitt 2,6 Tage die Woche. Dabei leben Homeoffice-Nutzende weiter entfernt von ihrer Arbeitsstätte als Erwerbstätige ohne Homeoffice-Nutzung. Am Stichtag arbeiten 19 Prozent nur von zu Hause, sind aber dennoch zu 83 Prozent mobil und legen 2,5 Wege zurück. Ein Viertel der am Stichtag mobilen Erwerbstätigen legt regelmäßige berufliche Wege zurück, wobei es sich vor allem um Wege für Besuche, Besichtigungen, Besprechungen (25 Prozent) sowie Kundendienste oder andere Erledigungen (17 Prozent) handelt.

Regionale Pendlerverflechtungen

Neben dem Großraum München wird auch die Verflechtung zwischen bayerischen Großstädten und ihrem Umland zusammengefasst betrachtet. Dabei zeigt sich, dass die reinen Berufs- und Ausbildungswege von Umlandbewohnerinnen und -bewohnern nach München mit 40 Prozent bei den Wegezwecken den größten Anteil besitzen. Mit etwas Abstand folgen Freizeitwege sowie Einkaufs-, Erledigungs- und Begleitwege. In den übrigen bayerischen Großstädten bestimmen die arbeits- und ausbildungsbezogenen Anlässe die Wege vom Umland in die Städte weniger. Umgekehrt werden die Wege von Großstädterinnen und Großstädtern ins Umland vor allem im Freizeitkontext unternommen.

CO_2-Bilanz der Alltagsmobilität

Die bayerische Wohnbevölkerung verursacht im Alltagsverkehr im Mittel 5,4 Kilogramm CO_2 pro Person und Tag bei einer durchschnittlichen Tagesstrecke von 38 Kilometern. Hochgerechnet sind dies 26 Mio. Tonnen CO_2 pro Jahr. Bayerns Anteil am bundesweiten CO_2-Wert liegt bei rund 16 Prozent, entspricht also in etwa dem aufgrund des Bevölkerungsanteils erwartbaren Wert.

1. Datengrundlage – Konzept der MiD 2023

Die Auswertungen im vorliegenden Bericht beruhen auf der Erhebung „Mobilität in Deutschland – MiD 2023“. Die MiD wird als Leitstudie zum Alltagsverkehr in Deutschland vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) beauftragt. Sie wurde im Jahr 2023, nach 2002, 2008 und 2017, zum vierten Mal durchgeführt. Ziel der Erhebung ist es, die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger zusammen mit grundlegenden Merkmalen der Haushalte und Personen zu erfassen. Neben Ergebnissen für das gesamte Bundesgebiet können Kennzahlen für Bundesländer und Gebietstypen abgeleitet werden.

Da auf allen administrativen Ebenen zuverlässige Daten für die Verkehrsplanung benötigt werden, eröffnete das BMV regionalen öffentlichen Institutionen die Möglichkeit, zusätzliche Regionalstichproben zu beauftragen. Diese erlauben detailliertere Analysen zum Verkehrsgeschehen sowie zur Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln für diese Regionen. Letztlich haben sich über 60 Partner an der MiD 2023 beteiligt. Neben Bundesländern und Verkehrsverbünden gehören auch Städte und Landkreise dazu.

Im Folgenden werden die Stichprobe, das Erhebungsdesign und die Befragungsinhalte auf Bundesebene erläutert.

Stichprobenverfahren

Wie bereits in den MiD-Befragungen 2002, 2008 und 2017 umfasst die Grundgesamtheit der aktuellen MiD die Wohnbevölkerung in Deutschland ab dem Alter von 0 Jahren. Die MiD 2023 stützt sich auf eine bundesweite Basisstichprobe mit 40.000 Haushalten aus dem Auftrag des BMV. Zusätzlich wurden Regionalstichproben mit einem Gesamtumfang von 106.650 Haushalten von regionalen Auftraggebern finanziert (im späteren Feldverlauf wurde tatsächlich eine größere Anzahl realisiert). Die Stichprobenziehung folgte einem sogenannten Triple-Frame-Ansatz. Als Auswahlrahmen (Frames) dienten die drei Grundlagen Melderegister, Festnetz- sowie Mobilfunktelefonnummern. Der Anteil der Telefonstichprobe (Festnetz und Mobil) an der Basisstichprobe umfasste für die 2023er Erhebung 8.000 Haushalte, der Anteil der Einwohnermeldestichprobe dagegen 32.000 Haushalte. Die Telefonstichprobe sollte sicherstellen, auch Personen bzw. Haushalte erreichen zu können, die ausschließlich telefonisch kommunizieren. Alle Regionalstichproben wurden über das Melderegister gezogen.

Insgesamt ergab sich eine realisierte Gesamtstichprobe von 218.101 Haushalten. Davon entfielen 39.847 Haushalte auf die bundesweite Basisstichprobe und 178.254 Haushalte auf die Regionalstichproben. Befragt wurden insgesamt 420.979 Personen, die über 1.087.393 Wege an ihren jeweiligen Stichtagen berichteten.

Erhebungsdesign

Die Datenerhebung erstreckte sich von April 2023 bis Juli 2024. Die Haushalte wurden nahezu gleich verteilt über alle Tage innerhalb des Erhebungszeitraums befragt. Für die Erhebung in den teilnehmenden Haushalten waren zwei aufeinander folgende Phasen notwendig:

- In der ersten Phase wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der die Haushaltszusammensetzung, die vorhandenen Verkehrsmittel und einige weitere Merkmale erhoben wurden (Haushaltsrekrutierung).
- In der zweiten Phase wurden alle Haushaltsmitglieder einzeln zu persönlichen Merkmalen, zur Alltagsmobilität und zu ihren Wegen an einem vorgegebenen Stichtag befragt (Personen-Wege-Interview).

Bei der Erhebung kamen drei Methoden zum Einsatz:

- webbasierte Fragebögen
  (CAWI: computer assisted web interview)
- klassische Papierfragebögen
  (PAPI: paper and pencil interview)
- telefonische Interviews
  (CATI: computer assisted telephone interview)

Die Haushalte konnten frei zwischen diesen drei Methoden wählen. Dieser sogenannte Mixed-Mode-Ansatz erleichtert die Teilnahme für die ausgewählten Haushalte und begrenzt gleichzeitig die Erhebungskosten. Der Ablauf der Erhebung ist in Abbildung 1 dargestellt.

Alle Haushalte aus der Einwohnermeldestichprobe wurden zunächst postalisch kontaktiert. Die gesendeten Unterlagen zur ersten Kontaktaufnahme bestanden aus einem Anschreiben mit personalisierten Zugangsdaten zum Online-Fragebogen sowie einer Telefonnummer zur Anmeldung zur telefonischen Teilnahme, einem Flyer mit Informationen zum Studienhintergrund und -ablauf, einem Informationsblatt

zum Datenschutz, einer Übersicht der Auftraggeber der Studie sowie dem schriftlichen Haushaltsfragebogens mitsamt Umschlag zur für die Befragten kostenfreien Rücksendung an infas.

Die Kontaktaufnahme mit Haushalten aus der Telefonstichprobe erfolgte notwendigerweise über Kaltanrufe. Erreichte Kontaktpersonen wurden über Studienziel, -inhalt und -auftraggeber sowie -verlauf und Datenschutz informiert. Zudem wurde ihnen die Online- oder schriftliche Teilnahmemöglichkeit für das Haushaltsinterview angeboten.

Der Online-Haushaltsfragebogen war weitgehend identisch mit dem telefonischen Fragebogen sowie der schriftlichen Variante. Das Haushaltsinterview erfüllte neben der Erhebung von soziodemografischen Angaben und der Verkehrsmittelausstattung die Aufgabe der Haushaltsrekrutierung für das spätere Personen-Wege-Interview für möglichst alle Haushaltsmitglieder.

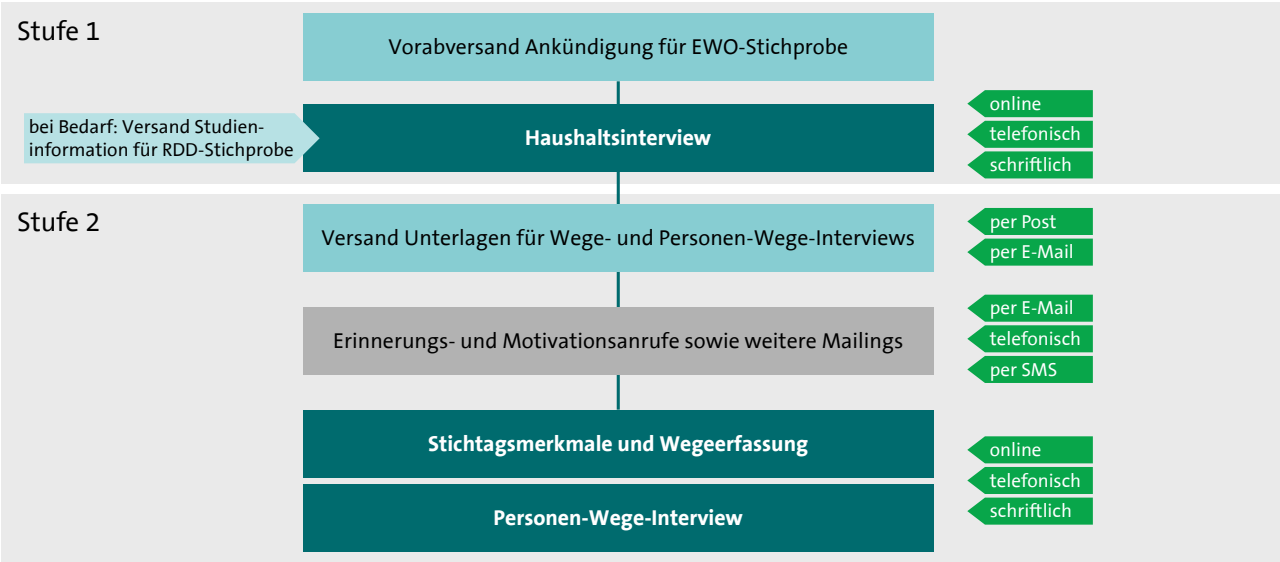
Am Ende des Haushaltsfragebogens (sei es in der schriftlichen Version, der Online-Version oder der telefonischen Version) konnten die Haushalte den Befragungsmodus für die Befragung auf Personenebene auswählen. Dazu wurden – falls nicht bereits über die Stichprobeninformationen vorhanden – die notwendigen Kontaktinformationen sowie die Adressen erfasst.

Für die anschließende Personen-Wege-Phase standen alle Haushalte zur Verfügung, für die Kontaktinformationen vorhanden waren und die ihre Einwilligung zur weiteren Teilnahme an der Studie gegeben hatten. Für diese Haushalte wurden Wegeblätter zur persönlichen Notiz der Wege per Briefpost oder per E-Mail zugeschickt. Alle Haushalte, die sich für eine Online-Fortsetzung entschieden hatten, erhielten auch diese Unterlage per E-Mail.

Das eigentliche Personen-Wege-Interview fand für alle Personen im Haushalt möglichst unmittelbar nach dem Stichtag entweder online, schriftlich oder telefonisch statt. Im Fall einer telefonischen oder einer Online-Teilnahme fand das Interview in einem maximalen Abstand von zwei Wochen statt. In der schriftlichen Variante musste dies den Befragten überlassen bleiben, und es wurden auch später eingehende ausgefüllte schriftliche Fragebögen akzeptiert. Soweit möglich, sollte wie bereits in den vorangegangenen MiD-Erhebungen bis auf Kinder unter 10 Jahren jede Person selbst befragt werden. Andere Haushaltsmitglieder konnten auch stellvertretend Interviews geben.

Abbildung 1

Vereinfachtes Ablaufdiagramm der Mobilität in Deutschland 2023



MiD 2023 | Methodenbericht | Quelle: MiD 2023

Haushalte, für die mindestens ein vollständiges Personen-Wege-Interview vorlag, sind in die Auswertung eingeflossen.

Befragungsinhalte

Abbildung 2 gibt einen Überblick über die verschiedenen Merkmalsebenen und Inhalte der Haushalts- und Personeninterviews in der MiD 2023. Bei der Fragebogenentwicklung stand die Vergleichbarkeit der MiD 2023 mit den vorherigen MiD-Erhebungen im Vordergrund, sodass der Kernfragebogen und viele Fragen aus den Zusatzmodulen größtenteils unverändert blieben. Allerdings wurden auch Fragen zu den neuen Themen Homeoffice, Langstreckenmobilität, Mobilitätsteilhabe sowie eine ausführliche Etappenerfassung im Rahmen der Wegeerhebung entwickelt.

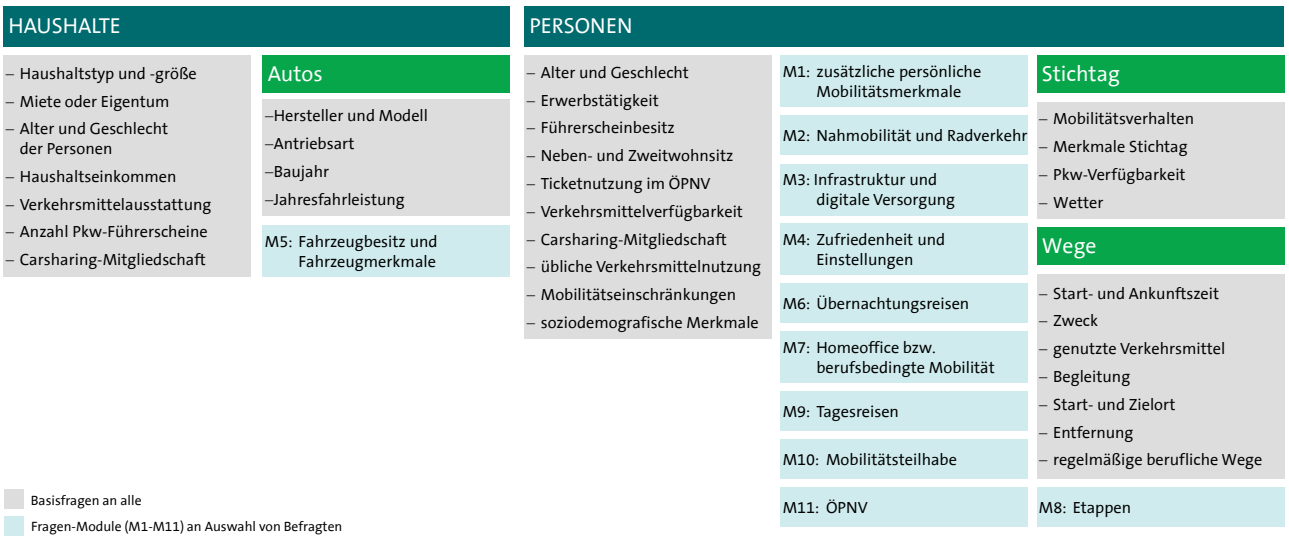
Um einer hohen Belastung der Befragten durch einen zu umfangreichen Fragenkatalog entgegenzuwirken, wurden Modulpakete gebildet. Die Module M1, M2, M10 und M11 waren Teil zweier Modulpakete, alle anderen Module waren jeweils nur einmal pro Modulpaket vertreten. Jedem Haushalt wurde ein Modulpaket zufällig mit einer Wahrscheinlichkeit von 25 Prozent zugewiesen, sodass die Module M1, M2, M10 und M11 bei der Hälfte aller Haushalte abgefragt wurden und die weiteren bei einem Viertel der Haushalte.

Das Kernstück des Personeninterviews bildet die Erfassung der Wege am Stichtag. Dabei wurden detaillierte Angaben dokumentiert, unter anderem der Wegezweck, der Ausgangspunkt des Weges, die Lage des Ziels, die genutzten Verkehrsmittel, die Anzahl der begleitenden Personen und die Länge des zurückgelegten Weges.

Um Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die im Rahmen ihrer Berufsausübung regelmäßig zahlreiche Wege absolvieren (z.B. Lieferungen, Busfahren, Postzustellung), das Ausfüllen des Fragebogens zu erleichtern, wurden deren Wege in einem speziellen Fragebogenmodul erhoben. Dieses liefert Ergebnisse zur berufsbedingten Mobilität an einem Tag (Hauptzweck, Entfernung, Anzahl der zurückgelegten Wege und überwiegend genutztes Verkehrsmittel). Auf diese Weise wurde einer Untererfassung dieses Teils des Wirtschaftsverkehrs im Rahmen der Stichtagserhebung vorgebeugt.

Abbildung 2

Übersicht der Fragebogeninhalte der Mobilität in Deutschland 2023



MiD 2023 | Methodenbericht | Quelle: MiD 2023

2. Bayern – Gebiet und dessen Einwohnerinnen und Einwohner

Der Freistaat Bayern zählte im Jahr 2023 knapp 13,2 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner (Destatis, Fortschreibung nach Zensus 2022 für 31.12.2023). Das Bundesland besteht aus sieben Regierungsbezirken, die sich wiederum in 96 kreisfreie Städte und Landkreise gliedern. Um neben Ergebnissen für diese administrativen Einheiten insbesondere Unterschiede und Zusammenhänge entlang der Siedlungsstruktur aufzeigen zu können, wird der „siedlungsstrukturelle Kreistyp" verwendet. Dieser wird vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung für die laufende Raumbeobachtung und den interregionalen Vergleich bereitgestellt.

Der siedlungsstrukturelle Kreistyp nutzt als räumliche Ebene 361 Kreisregionen und bildet Typen anhand bestimmter Merkmale in der Siedlungsstruktur (Bevölkerungsanteile der Groß- und Mittelstädte, Einwohnerdichte in der Kreisregion mit und ohne Berücksichtigung der Groß- und Mittelstädte). Es lassen sich insgesamt vier Typen unterscheiden: kreisfreie Großstadt, städtischer Kreis, ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen sowie dünn besiedelter ländlicher Kreis. Weitere Informationen zum Kreistyp sind auf den Internetseiten des BBSR zu finden (z. B. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/siedlungsstrukturelle-kreistypen/kreistypen.html, abgerufen am 16.04.2026).

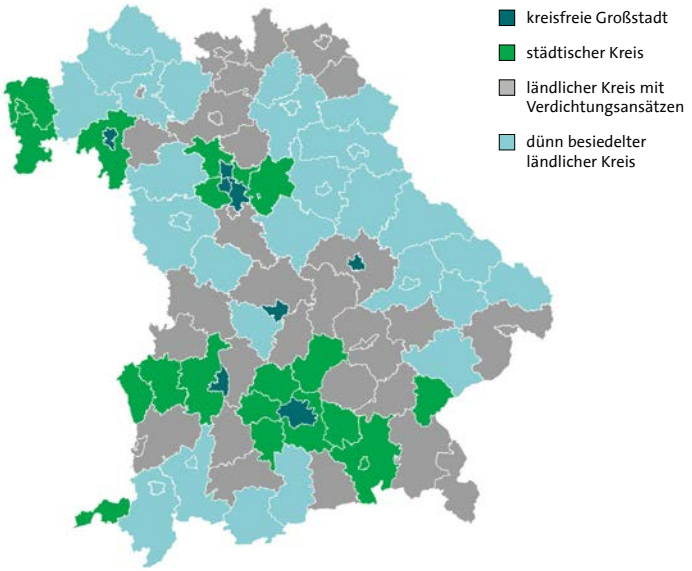
In Bayern sind alle vier Kreistypen vorhanden, sie sind in Abbildung 3 dargestellt. Dabei fällt die Besonderheit der Kreistypen und ihrer Zuordnung auf Basis der Kreisregionen auf: Kleinere kreisfreie Städte mit weniger als 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern werden zusammen mit der dazugehörigen Kreisregion betrachtet und können dadurch auch einem der beiden ländlichen Kreistypen zugeordnet werden. Die Kreistypen sind wie folgt charakterisiert:

- kreisfreie Großstädte:
  kreisfreie Städte mit einer Bevölkerung von mindestens 100.000 Personen
- städtische Kreise:
  Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mindestens 50 Prozent und einer Einwohnerdichte von mindestens 150 Personen pro km² sowie Kreise mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mindestens 150 Personen pro km²

Abbildung 3

Regierungsbezirke

Kreistypen



MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

– ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen:
  Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mindestens 50 Prozent, aber einer Einwohnerdichte unter 150 Personen pro km², sowie Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50 Prozent mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mindestens 100 Personen pro km²
– dünn besiedelte ländliche Kreise:
  Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50 Prozent und einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte unter 100 Personen pro km²

Im Folgenden werden die wichtigsten erhobenen Personen- und Haushaltsdaten für Bayern und die vier Kreistypen vorgestellt. Diese sollen eine Orientierung bieten, um die Ergebnisse zur Alltagsmobilität und die Unterschiede je nach Siedlungsstruktur besser einschätzen zu können. An geeigneter Stelle werden die Resultate zusätzlich nach den sieben Regierungsbezirken Bayerns dargestellt.

Die vorliegende bayerische Stichprobe ist umfangreich, sodass zahlreiche regionale Differenzierungen möglich sind. Jedoch gelangt auch diese Stichprobe bei der Betrachtung der kreisfreien Städte und Landkreise an Grenzen. So können die Ergebnisse für viele Städte und Kreise aufgrund geringer Fallzahlen nicht separat ausgewiesen werden. Hintergrund für die unterschiedliche regionale Verteilung der Fallzahlen ist die unterschiedliche Beteiligung regionaler Institutionen an der Studie sowie die variierende Verteilung von Gemeinden innerhalb der Einwohnermeldestichprobe.

Aufgrund der unterschiedlich hohen Fallzahlen können Abweichungen in den Ergebnissen als statistisch relevant interpretiert werden, wenn diese eine gewisse Größe erreichen. Sollte dies in einigen Ausprägungen nicht der Fall sein, wird darauf an den betreffenden Stellen im Text hingewiesen.

Für ausgewählte Auswertungen wird Bayern – dessen Haushalte und Personen – zusätzlich folgendermaßen differenziert:

– Geschlecht
– Alter
– Haupttätigkeit
– Haushaltstyp
– ökonomischer Status

Zudem erfolgt an ausgewählten Stellen ein Zeitvergleich mit den Ergebnissen für den Freistaat Bayern aus dem MiD-Erhebungsjahr 2017.

Die befragten Haushalte können in ökonomische Statusgruppen unterteilt werden. Zu diesem Zweck wurde – in Anlehnung an das Berechnungsverfahren eines Äquivalenzeinkommens der Organisation für europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit (OECD) – das verfügbare Haushaltseinkommen auf die Personenzahl sowie die Zusammensetzung des Haushalts bezogen. Darauf basierend wurden fünf ökonomische Statusgruppen von sehr hoch, hoch über mittel und niedrig bis sehr niedrig gebildet.

Ökonomischer Status der Haushalte in Bayern etwas höher als in Deutschland

Bundesweit gehört insgesamt knapp die Hälfte der befragten Haushalte der hohen oder sehr hohen Einkommensgruppe an (siehe Abbildung 4). Die andere Hälfte der Haushalte verteilt sich auf solche mit mittlerem (30 Prozent) und (sehr) niedrigem Einkommen (21 Prozent). Im Freistaat Bayern ist diese Verteilung etwas abweichend. Die sehr hohe Einkommensgruppe ist hier mit 16 Prozent um drei Punkte stärker besetzt. Auch die hohe Einkommensgruppe mit 38 Prozent ist um zwei Punkte umfassender besetzt als im Bund. Die übrigen drei Einkommensgruppen von mittel bis sehr niedrig fallen im Vergleich zu Deutschland entsprechend jeweils ein bis zwei Prozentpunkte geringer aus.

Innerhalb von Bayern verteilen sich die fünf Einkommensgruppen ebenfalls heterogen. In dünn besiedelten ländlichen Kreisen gehört weniger als die Hälfte der Haushalte zu den beiden (sehr) hohen Einkommensgruppen (48 Prozent), jedoch auch 22 Prozent zu den beiden (sehr) niedrigen Einkommensgruppen. Die mittlere Einkommensgruppe ist in dünn besiedelten ländlichen Kreisen und auch in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen mit jeweils 30 Prozent ver-

gleichsweise am stärksten vertreten. Innerhalb dieser beiden Kreistypen gibt es außerdem jeweils anteilig wenig Haushalte in der sehr hohen Einkommensgruppe (11 bzw. 14 Prozent). In kreisfreien Großstädten (21 Prozent) sowie städtischen Kreisen (18 Prozent) zählen hingegen deutlich mehr Haushalte zur sehr hohen Einkommensgruppe und zugleich jeweils eher wenige zur sehr niedrigen Einkommensgruppe (7 bzw. 6 Prozent). Insgesamt etwa auf Deutschlandniveau bewegen sich beim ökonomischen Status der Haushalte am ehesten die ländlichen Kreise mit Verdichtungsansätzen, jedoch mit etwas kleineren Anteil bei der sehr niedrigen Einkommensgruppe (minus zwei Prozentpunkte).

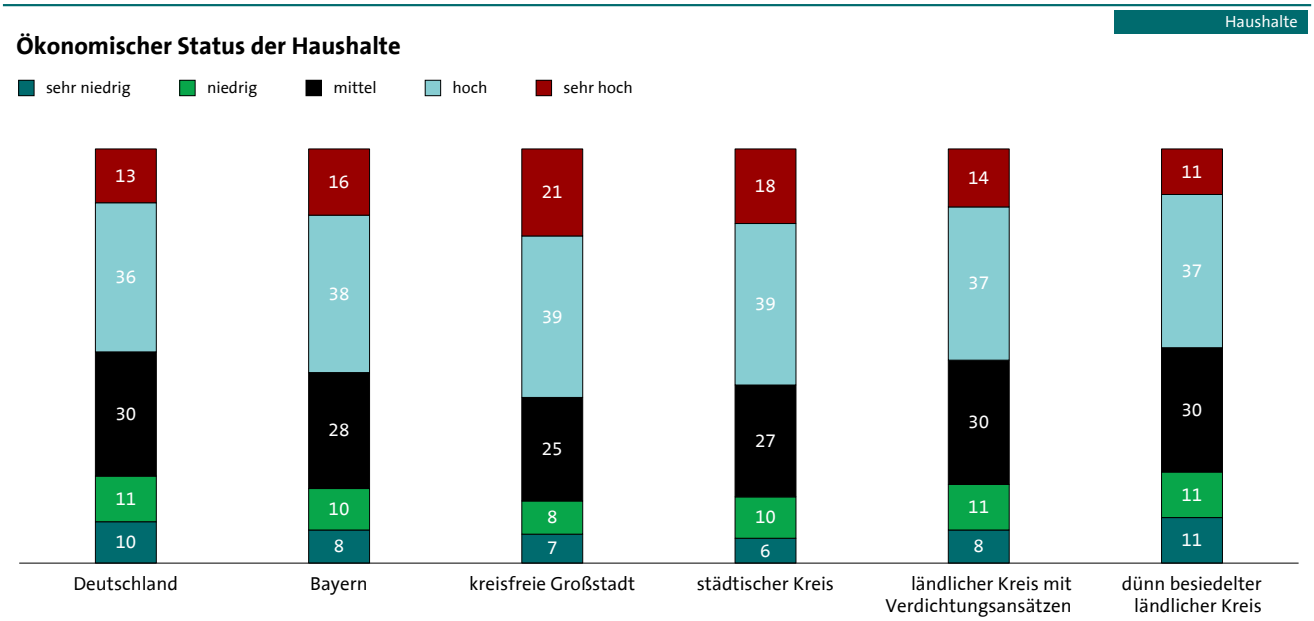
In zwei von fünf Haushalten wohnt eine Person allein

Rund zwei von fünf Haushalten in Bayern sind Einpersonenhaushalte (41 Prozent; siehe Abbildung 5). Ebenfalls häufig vertreten sind Zweipersonenhaushalte mit 29 Prozent. In knapp jedem vierten Haushalt wohnt mindestens ein Kind (24 Prozent). Damit ähneln die Verteilungen im Freistaat Bayern der deutschlandweiten Wohnsituation: 43 Prozent entsprechen Einpersonen- und 29 Prozent entsprechen Zweipersonenhaushalte. In 22 Prozent der Haushalte wohnt mindestens ein Kind und 5 Prozent der Haushalte setzen sich aus mindestens drei Erwachsenen zusammen. Sehr ähnlich sind sich in Bayern die Verteilungen in städtischen Kreisen, ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen und dünn besiedelten ländlichen Kreisen, Alleinlebende machen hier zwischen 38 und 41 Prozent aus. In kreisfreien Großstädten Bayerns verschieben sich die Anteile insofern, als dass dort im Vergleich mehr Einpersonenhaushalte (49 Prozent) und zugleich weniger Haushalte mit mindestens einem Kind (17 Prozent) verortet sind. In städtischen Kreisen und in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen sind hingegen mehr Haushalte mit mindestens einem Kind vertreten (jeweils 27 Prozent). Dies sind fünf Prozentpunkte mehr als im Bundesdurchschnitt insgesamt.

Anteilig gesehen handelt es sich bei drei Vierteln der Haushalte in Bayern innerhalb der sehr niedrigen ökonomischen Statusgruppe um Einpersonenhaushalte (75 Prozent; ohne Abbildung). In den niedrigen und mittleren Statusgruppen liegt der entsprechende Anteil jeweils knapp oberhalb der 50-Prozent-Marke, während der Anteil in der höchsten Einkommensgruppe nur bei 14 Prozent liegt. Einpersonenhaushalte sind also anteilig gesehen häufiger in der sehr niedrigen Einkommensgruppe zu finden. Bei den Zweiper-

Abbildung 4

Ökonomischer Status der Haushalte



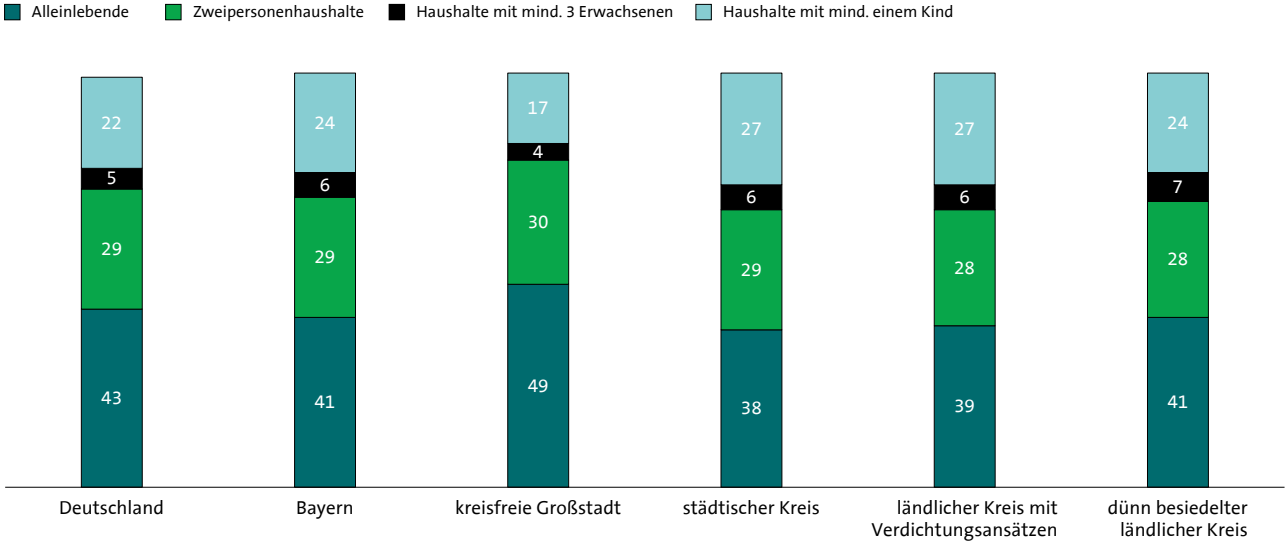
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Abbildung 5

Haushalte

Haushaltstypen



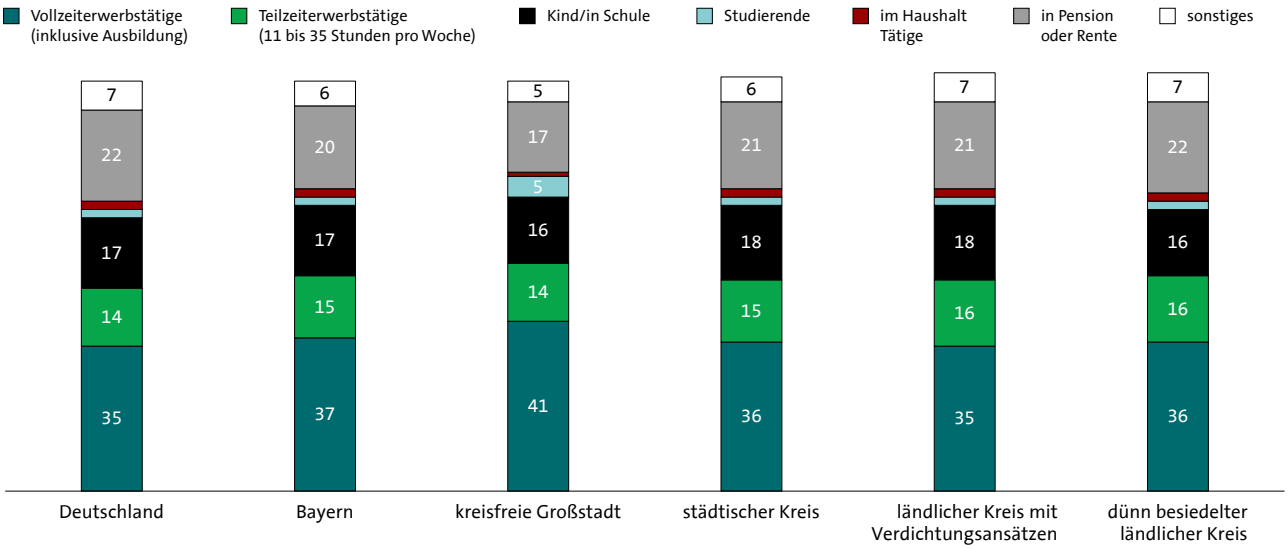
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Abbildung 6

Personen

Haupttätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

sonenhaushalten verhält es sich etwas anders: In den niedrigen bis sehr hohen Statusgruppen machen sie rund ein Viertel bis ein Drittel aus. Menschen, die zu zweit wohnen, können ökonomisch gesehen (sehr) gut aufgestellt sein – häufiger als Einpersonenhaushalte. In der untersten Einkommensgruppe machen Zweipersonenhaushalte zudem nur 16 Prozent aus. In den einkommensstarken Haushalten wohnen anteilig gesehen häufiger Kinder (sehr hoch: 44 Prozent; hoch: 27 Prozent) als in den einkommensschwachen Haushalten (sehr niedrig: 6 Prozent; niedrig: 14 Prozent).

Die Hälfte der Menschen in Bayern ist berufstätig

Etwas mehr als jede dritte Person in Bayern ist in Vollzeit berufstätig (37 Prozent; siehe Abbildung 6). Ein kleinerer Anteil ist in Teilzeit erwerbstätig (15 Prozent). Wiederum 20 Prozent der Personen sind in Pension oder Rente. Kinder, Schülerinnen und Schüler sowie Studierende machen zusammengefasst ebenfalls rund ein Fünftel aus. Als im Haushalt tätige Person bezeichnen sich 2 Prozent. Insgesamt ähnelt Bayern hierbei der Bundesrepublik, jedoch fällt im Freistaat der Anteil an Erwerbstätigen (52 Prozent; Vollzeit und Teilzeit summiert) um drei Prozentpunkte höher aus. Mit Blick auf die vier Kreistypen werden in Bayern eher Ähnlichkeiten als Unterschiede deutlich, wenngleich kreisfreie Großstädte von den übrigen drei Kreistypen etwas abweichen. Die Quote der in Vollzeit tätigen Personen liegt zwischen 35 Prozent in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen und 41 Prozent in kreisfreien Großstädten. Für in Pension oder Rente befindliche Personen beträgt der Anteilsunterschied bis zu 5 Prozentpunkte (17 Prozent in kreisfreien Großstädten, 22 Prozent in dünn besiedelten ländlichen Kreisen). Beim Anteil der Studierenden stechen kreisfreie Großstädte mit einem Anteil von 5 Prozent ebenfalls hervor.

In Bayern zeigt sich dabei ein Geschlechterunterschied hinsichtlich des Stundenumfangs der Berufstätigkeit: Von den Männern arbeiten 50 Prozent in Vollzeit und 5 Prozent in Teilzeit, wohingegen 23 Prozent der Frauen in Vollzeit und 25 Prozent in Teilzeit tätig sind (ohne Abbildung).

Über die Altersgruppen 18-29, 30-49 und 50-64 Jahre zeigt sich, dass anteilig gesehen die meisten Personen der mittleren Altersgruppe berufstätig sind (88 Prozent, davon 60 Prozent Vollzeit; ohne Abbildung). In der Gruppe der älteren Personen ist der Anteil fast ähnlich hoch (80 Prozent, davon 53 Prozent Vollzeit), bei den jüngeren Personen beträgt er 68 Prozent (davon mit hohem Anteil von 60 Prozent Vollzeit).

3. Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten

Mobilität gilt als wesentliches Element der Gesellschaft. Wie häufig jemand unterwegs ist, hängt jedoch von zahlreichen Faktoren ab. Hierzu zählen neben individuellen Vorlieben auch präferierte Freizeitorte, die Lage der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, die vor Ort vorhandene Verkehrsinfrastruktur, die jeweilige Mobilitätsausstattung sowie die persönliche Lebenssituation.

Pkw in den Haushalten

Mit einem Anteil von 80 Prozent verfügen vier von fünf Haushalten in Deutschland über mindestens ein eigenes Auto. In Bayern liegt der Anteil bei 85 Prozent (siehe Abbildung 7). In kreisfreien Großstädten Bayerns fällt der Anteil mit 68 Prozent deutlich geringer aus. In den übrigen Kreistypen besitzen anteilig deutlich mehr Haushalte mindestens ein Auto (zwischen 88 und 91 Prozent). Dementsprechend variiert die mittlere Anzahl der Autos im Haushalt zwischen 0,9 in kreisfreien Großstädten und 1,4 in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen sowie dünn besiedelten ländlichen Kreisen.

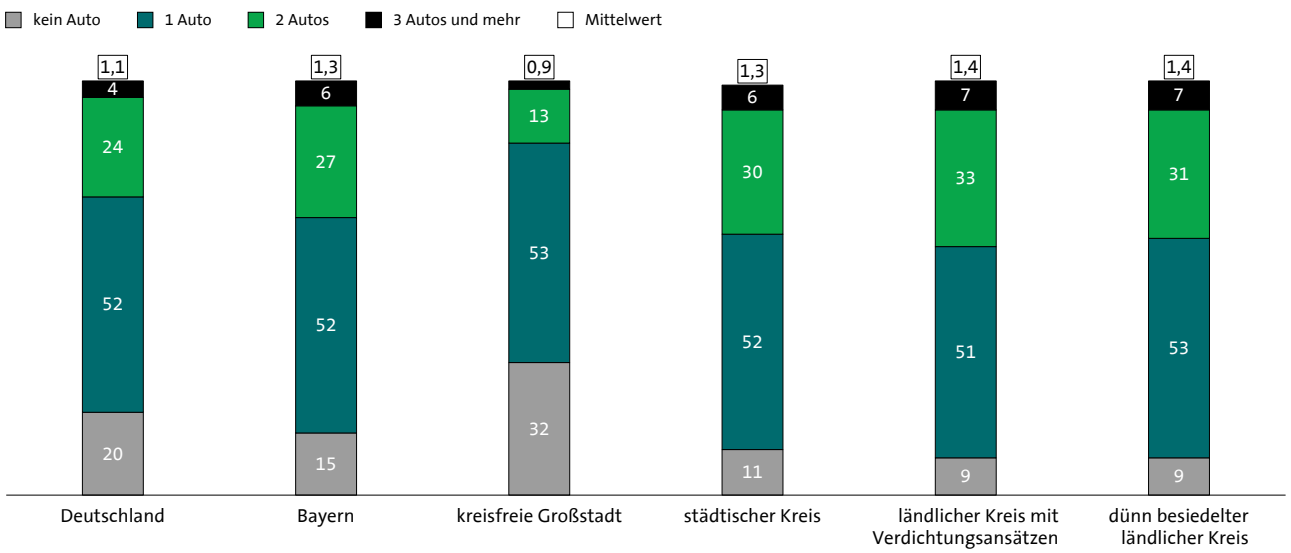
Der Großteil der bayerischen Haushalte mit sehr niedrigem Einkommen teilt sich insbesondere in „Kein-Auto"- (46 Prozent) und „Ein-Auto"-Haushalte (47 Prozent) auf (ohne Abbildung). Über die Einkommensgruppen hinweg lassen sich bestimmte Muster erkennen. Die Nicht-Besitzquote sinkt (deutlich) mit steigendem Einkommen und liegt beispielsweise in der höchsten Statusgruppe bei 6 Prozent. Der Mehrfachbesitz wird mit steigendem Einkommen wahrscheinlicher: 7 Prozent der Haushalte mit sehr niedrigem und 60 Prozent der Haushalte mit sehr hohem Einkommen besitzen zwei Autos oder mehr. In den Haushalten mit niedrigen und mittleren Einkommen überwiegt der Ein-Auto-Besitz (67 bzw. 65 Prozent). Die mittlere Anzahl an Autos im Haushalt erstreckt sich von 0,6 in der sehr niedrigen bis 1,7 in der sehr hohen Statusgruppe.

Einpersonenhaushalte in Bayern besitzen sehr selten mehr als ein Auto (5 Prozent; ohne Abbildung). Etwas mehr als zwei Drittel dieser Haushalte verfügt über ein Auto (69 Prozent) und mehr als ein weiteres Viertel besitzt gar kein Auto (27 Prozent). Besteht ein Haushalt aus mindestens zwei Personen, sinkt die Nicht-Besitzquote unter die 10-Prozent-Marke. Wohnt mindestens ein Kind im Haushalt, besitzen 61 Prozent zwei Autos oder mehr. Noch höher ist die entsprechende Quote in Haushalten mit mindestens drei erwachsenen Personen (78 Prozent). Zweipersonenhaushalte verfügen überwiegend über ein (51 Prozent) oder zwei Autos (39 Prozent).

Abbildung 7

Haushalte

Autobesitz in den Haushalten



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Ausstattung mit Fahrrädern, Elektrofahrrädern und Pedelecs

In Deutschland besitzen 57 Prozent aller Personen ab 14 Jahren mindestens ein eigenes, nach ihren Angaben funktionstüchtiges Fahrrad, 8 Prozent ein Elektrofahrrad oder Pedelec und 10 Prozent sogar beides (siehe Abbildung 8). Ein Viertel dieser befragten Personengruppe besitzt kein Zweirad. In Bayern besitzt im Vergleich dazu insgesamt ein größerer Personenanteil ab 14 Jahren ein funktionstüchtiges Fahrrad mit oder ohne Elektroantrieb oder sogar beides (79 Prozent) und vergleichsweise weniger geben an, gar kein Zweirad zu besitzen (20 Prozent). Dünn besiedelte ländliche Kreise weisen die größte Nicht-Besitzquote auf (22 Prozent). Elektrofahrrad oder Pedelec sind im Vergleich der Kreistypen jedoch hier sowie in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen am stärksten vertreten (23 bzw. 22 Prozent, addiert mit Anteil für „beides“).

Fahrräder mit Elektroantrieb werden in Bayern anteilig etwas häufiger besessen als deutschlandweit, genauer betrachtet ist der entsprechende Anteil in Kombination mit einem normalen Fahrrad etwas höher (um 2 Prozentpunkte). Die Quote für den Doppelbesitz (Fahrräder mit und ohne Elektroantrieb) liegt in den vier Kreistypen jeweils bei eher ähnlichen 10 bis 13 Prozent, jedoch ist außerhalb kreisfreier Großstädte der ausschließliche Besitz von Elektrofahrrädern/Pedelecs mit 8 bis 10 Prozent (mehr als) verdoppelt. Die vier Kreistypen unterscheiden sich also insgesamt weniger in der generellen Besitz- und Nicht-Besitzquote als in der Ausstattung mit Elektrofahrrädern/Pedelecs.

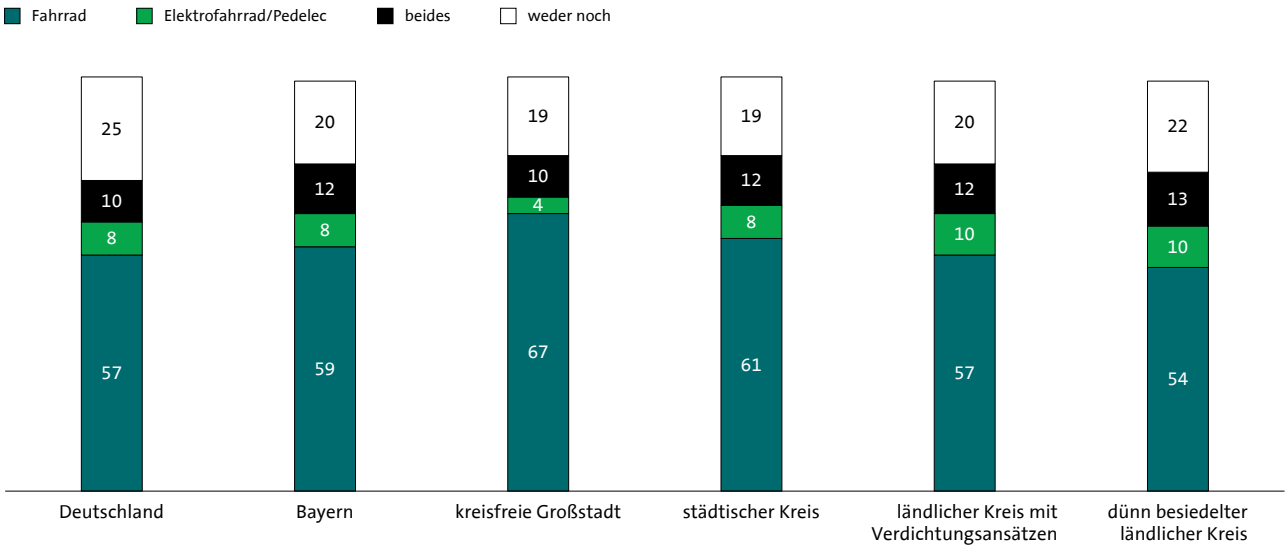
Zwischen den Einkommensgruppen zeigen sich teils große Unterschiede in den Besitzquoten (ohne Abbildung). Es verfügen zwar in allen Gruppen mehr als zwei Drittel der Personen ab 14 Jahren über mindestens ein Fahrrad, aber die entsprechende Besitzquote steigt deutlich mit steigendem Einkommen, von 61 Prozent bei Personen aus Haushalten mit sehr niedrigem Einkommen über 75 Prozent bei mittlerem Einkommen bis 90 Prozent bei sehr hohem Einkommen des Haushalts. Dementsprechend sinkt die Nicht-Besitzquote je nach Einkommen von etwas mehr als einem Drittel (sehr niedrig) auf ein Zehntel (sehr hoch). Auch der Doppelbesitz ist bei Personen aus Haushalten der sehr hohen Statusgruppe mit anteilig 13 Prozent häufiger als in der sehr niedrigen Statusgruppe mit anteilig 8 Prozent.

Anteilig gesehen besitzen Alleinlebende in Bayern am ehesten ein normales Zweirad (52 Prozent) oder kein Fahrrad (30 Prozent; ohne Abbildung). In den ande-

Abbildung 8

Personen ab 14 Jahren

Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

ren Haushaltstypen ist die Quote für den Nicht-Besitz jeweils kleiner – in Haushalten mit mindestens einem Kind beträgt sie beispielsweise 11 Prozent. Die Doppelausstattung ist generell eher selten und anteilig etwas häufiger in Haushalten mit mindestens einem Kind (13 Prozent) als bei Alleinlebenden (9 Prozent).

Betrachtet man nur den Besitz eines „klassischen" Fahrrads ohne Elektroantrieb – erweitert aber den Kreis der Befragten in Bayern auch auf diejenigen unter 14 Jahren – besitzen 2023 knapp drei Viertel der Personen ein Fahrrad (71 Prozent; ohne Abbildung).

Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Neben Auto- und Fahrradbesitz ist die Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten – hier von Personen ab 14 Jahren – ein wichtiger Kennwert für regional zur Verfügung stehende Mobilitätsoptionen. Fahrkarten werden von den befragten Personen ab 14 Jahren in Bayern überwiegend bedarfsweise gekauft: Einzelfahrscheine, Tageskarten und Kurzstreckentickets gelten für knapp ein Drittel als üblicherweise genutzte Fahrkarte (31 Prozent; siehe Abbildung 9). Etwa jede siebte Person greift dagegen auf das Deutschlandticket zurück (15 Prozent). Beim Blick auf die anderen Fahrkartentypen ist für die Mehrfach- und Streifenkarte mit 10 Prozent ein relevanter Anteil feststellbar. Abonnements auf Wochen- oder Monatsbasis erreichen hingegen nur anteilige Werte von jeweils maximal 3 Prozent.

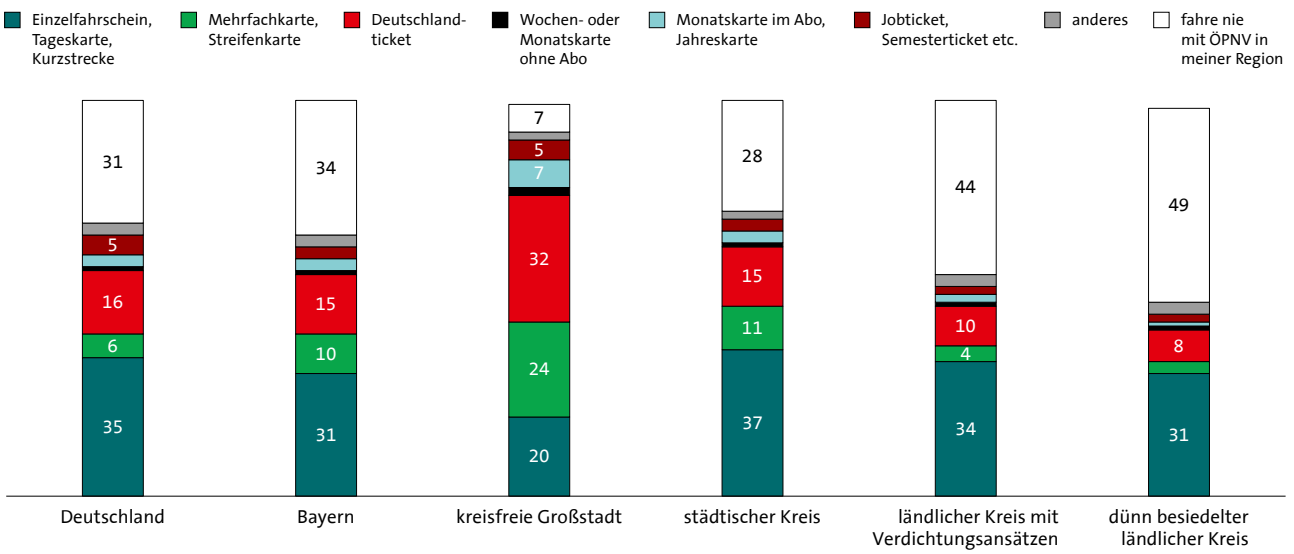
Mit diesen Verteilungen ähnelt Bayern in etwa der Bundesrepublik. Auch hier gibt rund jede dritte Person an, Fahrkarten nach Bedarf zu kaufen (35 Prozent). Das Deutschlandticket ist mit 16 Prozent geringfügig stärker vertreten. Die anderen Ticketarten haben deutschland- wie bayernweit insgesamt eine kleinere Bedeutung.

Die Tendenz zum bedarfsweisen Fahrkartenkauf zeigt sich in den drei Kreistypen außerhalb der kreisfreien Großstädte Bayerns in ähnlicher Form und umfasst jeweils einen Anteil von rund einem Drittel. In den kreisfreien Großstädten beträgt der Anteil nur ein Fünftel. Umgekehrt verhält es sich bei den Mehrfach- und Streifenkarten sowie beim Deutschlandticket: In kreisfreien Großstädten Bayerns nutzen etwa ein Viertel die Mehrfachvariante und sogar rund ein Drittel das Deutschlandticket. Auch in städtischen Kreisen sind Mehrfach- und Streifenkarten (11 Prozent) sowie das Deutschlandticket (15 Prozent) relevant. Selbst in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen und dünn besiedelten ländlichen Kreisen ist das Deutschlandticket noch deutlich vertreten (10 bzw. 8 Prozent).

Abbildung 9

Personen ab 14 Jahren

Genutzte ÖPNV-Fahrkarten



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Nach Altersgruppen betrachtet findet sich der bedarfsorientierte Kauf in Bayern am ehesten bei den 30- bis 49-Jährigen (38 Prozent), etwas seltener bei den jüngeren Befragten, beispielsweise bei den 14- bis 17-Jährigen (18 Prozent; ohne Abbildung). Das Deutschlandticket erreicht mit 33 Prozent den größten Anteil in der Altersgruppe 18-29 Jahre.

Passend dazu lassen sich die Nutzungsanteile in Abhängigkeit von der Haupttätigkeit beschreiben (ohne Abbildung). Studierende nutzen sehr häufig ein Deutschlandticket (53 Prozent) oder ein Semesterticket (26 Prozent). Für Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren gilt eine vielfältige Verteilung, z. B. auf Einzelfahrscheine (19 Prozent), Deutschlandticket (20 Prozent) und Monatskarte im Abonnement (22 Prozent). Vollzeit- sowie Teilzeitbeschäftigte, Nicht-Berufstätige und Personen in Pension oder Rente ähneln sich in ihrer Tendenz, Tickets üblicherweise nach Bedarf zu erwerben, anstatt andere Ticketarten zu nutzen. Bei Vollzeit- und Teilzeiterwerbstätigen sind ebenfalls deutliche Anteile für das Deutschlandticket zu verzeichnen (18 bzw. 13 Prozent).

Neben dem üblichen Nutzungsverhalten gilt es auch den Anteil der Person zu betrachten, die nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region fahren, sodass sie keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angeben können (siehe Abbildung ÖPNV-Fahrkarten). Bundesweit trifft dies auf nahezu jede dritte Person zu (31 Prozent). In Bayern liegt der Anteil bei 34 Prozent. Hier unterscheiden sich die Kreistypen deutlich: Für dünn besiedelte ländliche Kreise beträgt der Anteil 49 Prozent, wohingegen die Nicht-Nutzungsquote in kreisfreien Großstädten Bayerns bei 7 Prozent liegt; die Anteile der beiden übrigen Kreistypen befinden sich dazwischen.

Ab einem Alter von 40 Jahren geben mehr als drei von zehn Personen diese Nicht-Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Region an (ohne Abbildung). In der Altersgruppe ab 80 Jahren sind es etwa fünf von zehn Personen. In den jüngeren Altersgruppen verhält es sich anders: nur 5 Prozent der 14- bis 17-Jährigen und 21 Prozent der 18- bis 29-Jährigen geben die Nicht-Nutzung an.

Passend dazu liegt die Nicht-Nutzungsquote für Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren sowie Studierende sogar unterhalb der 5-Prozent-Marke. Vollzeit- sowie Teilzeitbeschäftigte und Nicht-Berufstätige ähneln sich nicht nur im bedarfsweisen Ticketkaufverhalten, sondern auch in der erhobenen Nicht-Nutzung, die Anteile liegen jeweils zwischen 32 und 37 Prozent. Nur für Personen in Pension oder Rente liegt der Wert mit 46 Prozent noch etwas höher.

4. Mobilität in Bayern – zentrale Kennwerte

Die Darstellung zentraler Kennwerte bezieht sich auf das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner in Bayern am ihnen zugeteilten Stichtag und bietet somit Einblicke in den Verkehr und die Mobilität an einem durchschnittlichen Tag in der Region.

Was ist ein Weg?

Die Vorläuferstudien wie auch die aktuelle MiD 2023 nutzen das Wegekonzept und sind so von anderen Mobilitätserhebungen abzugrenzen, die beispielsweise ein Etappen- oder Ausgangskonzept verwenden. Gemäß dem Wegekonzept besteht ein Weg aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt bleibt es bei einem Weg. Durch Mehrfachnennungen ist es möglich, alle im Verlauf eines Weges genutzten Verkehrsmittel und Fußwegeabschnitte zu erfassen. Hin- und Rückwege werden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, wie einem Einkauf auf dem Weg zur Arbeit, werden die Wege getrennt angegeben.

Folgendes gilt es zu beachten: Verkehr, der sich durch die Mobilität nicht in Bayern ansässiger Personen, wie etwa durch das Berufspendeln, ergibt, bleibt bei der überwiegenden Zahl der Auswertungen unberücksichtigt. Umgekehrt werden Wege, die in Bayern ansässige Personen an anderen Orten zurückgelegt haben, für Bayern mit eingerechnet. Diejenigen Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, gelten – bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands – als „nicht mobil“.

Mobilitätsquote, Wegezahlen, Unterwegszeiten und Tagesstrecken

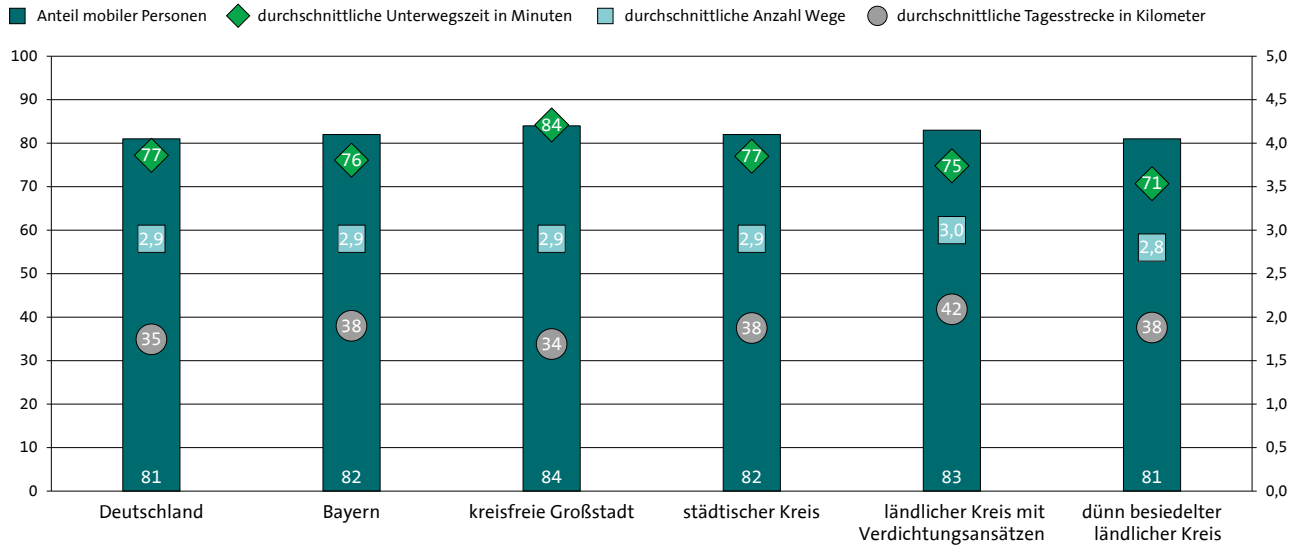
Die dargestellten durchschnittlichen Kennwerte basieren auf den Stichtagen aller Personen und umschreiben die Anteile der (Nicht-)Mobilität, die Anzahl der zurückgelegten Wege sowie die dafür benötigte Unterwegszeit und Tagesstrecke.

Am Stichtag waren etwas mehr als vier von fünf der befragten Personen aus dem Freistaat Bayern unterwegs (82 Prozent; siehe Abbildung 10). Dies gilt auch bundesweit (81 Prozent). Nach den vier Kreistypen betrachtet variiert die Mobilitätsquote von 81 Prozent in dünn besiedelten ländlichen Kreisen bis 84 Prozent in kreisfreien Großstädten.

Abbildung 10

Personen

Mobilitätskennwerte im Vergleich



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte

Im Zeitvergleich hat die Mobilitätsquote in Bayern abgenommen, lag der Wert in der MiD 2017 noch bei 86 Prozent (ohne Abbildung). Gleiches gilt deutschlandweit (85 Prozent). Dieser Rückgang zeichnet sich über alle vier Kreistypen Bayerns ab, am geringsten fällt er mit 2 Prozentpunkten in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen aus.

In Bayern ist die Mobilitätsquote in der Arbeitswoche mit 84 Prozent höher als am Wochenende (78 Prozent; ohne Abbildung). Vergleicht man die einzelnen Wochentage miteinander, ist 2023 die Quote über alle Personen hinweg am Sonntag am kleinsten (75 Prozent) und am Freitag am höchsten (87 Prozent; ohne Abbildung).

Die tägliche durchschnittliche Wegezahl in Bayern von 2,9 ist im Vergleich mit Deutschland identisch (siehe Abbildung 10). In den vier Kreistypen ergeben sich moderate Unterschiede, am häufigsten sind Personen aus ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen (3,0 Wege täglich) unterwegs. Die geringsten Durchschnittswerte weisen dünn besiedelte ländliche Kreise (2,8) auf. In den kreisfreien Großstädten und städtischen Kreisen ergeben sich täglich durchschnittlich jeweils 2,9 Wege pro Person.

Im Zeitvergleich mit 2017 hat sich in Bayern und deutschlandweit die tägliche durchschnittliche Wegeanzahl (3,1) jeweils in gleichem Maß reduziert (ohne Abbildung). Am ehesten stabil bleibt die Wegeanzahl in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen (2017: 3,1), in den übrigen drei Kreistypen sind etwas deutlichere Rückgänge an zurückgelegten täglichen Wegen pro Person zu verzeichnen.

Ebenfalls unterscheiden sich die vier Kreistypen Bayerns hinsichtlich der täglichen durchschnittlichen Unterwegszeit (siehe Abbildung 10). Die Bundesrepublik und Bayern liegen mit rund 77 bzw. rund 76 Minuten insgesamt sehr nah beieinander. Für kreisfreie Großstädte (84 Minuten) und dünn besiedelte ländliche Kreise (71 Minuten) zeigt sich der Unterschied am deutlichsten, die beiden übrigen Kreistypen weisen eine Unterwegszeit zwischen 75 und 77 Minuten auf.

Im Vergleich zu 2017 ist deutschlandweit ein Rückgang in der täglichen durchschnittlichen Unterwegszeit um rund 3 Minuten und in Bayern um rund 2 Minuten festzustellen (ohne Abbildung).

Die durchschnittliche Tagesstrecke verteilt sich wiederum anders auf die zu vergleichenden Kreistypen (siehe Abbildung 10). Legen Personen in Deutschland rund 35 Kilometer zurück, sind es in Bayern im Schnitt 3 Kilometer mehr. Bei den Kreistypen erreichen Personen aus ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen (42 Kilometer) die längsten durchschnittlichen Tagesstrecken, während Personen aus kreisfreien Großstädten (34 Kilometer) die kürzesten durchschnittlichen Tagesstrecken aufweisen.

Im Zeitvergleich mit 2017 ist die durchschnittliche Tagesstrecke gesunken (ohne Abbildung). Betrachtet man die damaligen Werte, zeigt sich dies in Bayern (40 Kilometer) etwas weniger stark als in Deutschland (39 Kilometer).

Zentrale Mobilitätskennwerte nach soziodemografischen Merkmalen

Die Mobilitätsquote in Bayern unterscheidet sich teilweise in den ökonomischen Statusgruppen (siehe Abbildung 11): So sind 70 Prozent der sehr niedrigen und 81 Prozent der mittleren Einkommensgruppe am Stichtag mobil, wohingegen die Quote bei denjenigen mit sehr hohem Einkommen 86 Prozent beträgt. Die durchschnittliche tägliche Wegezahl differiert ebenfalls zwischen den Gruppen und liegt zwischen 2,2 Wegen pro Tag bei Personen mit sehr niedrigem Status und 3,1 Wegen pro Tag bei denjenigen mit sehr hohem Status. Passend dazu ist die tägliche durchschnittliche Unterwegszeit vor allem in der sehr hohen Einkommensgruppe (82 Minuten) länger als in der sehr niedrigen Einkommensgruppe (60 Minuten). Sehr deutlich zeigen sich zudem die Unterschiede hinsichtlich der durchschnittlichen täglichen Wegestrecke: Hier reichen die Werte von 18 Kilometer bei denjenigen mit sehr niedrigem Status bis zu 43 Kilometer bei denjenigen aus der höchsten Statusgruppe.

Am Stichtag mobil sind viele Personen in Bayern mit Vollzeit- (88 Prozent) oder Teilzeitbeschäftigung (87 Prozent; siehe Abbildung 11). Gleiches gilt für Studierende (82 Prozent), aber auch Kinder, Schülerinnen und Schüler (84 Prozent). Etwas weniger mobil sind Personen in Pension oder Rente sowie Nicht-Berufstätige (jeweils 71 Prozent). Personen, die in Vollzeit (3,4) oder in Teilzeit (3,5) erwerbstätig sind, legen durchschnittlich die meisten Wege am Tag zurück. Für die anderen Tätigkeitsgruppen liegt der entsprechende

Wert zwischen 2,1 und 2,7 Wegen pro Tag. Die tägliche durchschnittliche Unterwegszeit unterscheidet sich mitunter sehr deutlich. Sind zwar alle Tätigkeitsgruppen durchschnittlich über eine Stunde am Tag unterwegs, reichen die Werte von rund 64 Minuten bei Kindern, Schülerinnen und Schülern, über rund 67 Minuten bei den Personen in Pension oder Rente, über rund 85 Minuten bei den Vollzeiterwerbstätigen bis auf 86 Minuten bei den Studierenden. Die meisten durchschnittlichen Tageskilometer werden mit Abstand von Vollzeitberufstätigen zurückgelegt (54 Kilometer). Dahinter folgen Teilzeitberufstätige (41 Kilometer) sowie Studierende (40 Kilometer). Die übrigen Gruppen legen in etwa 25 Kilometer zurück.

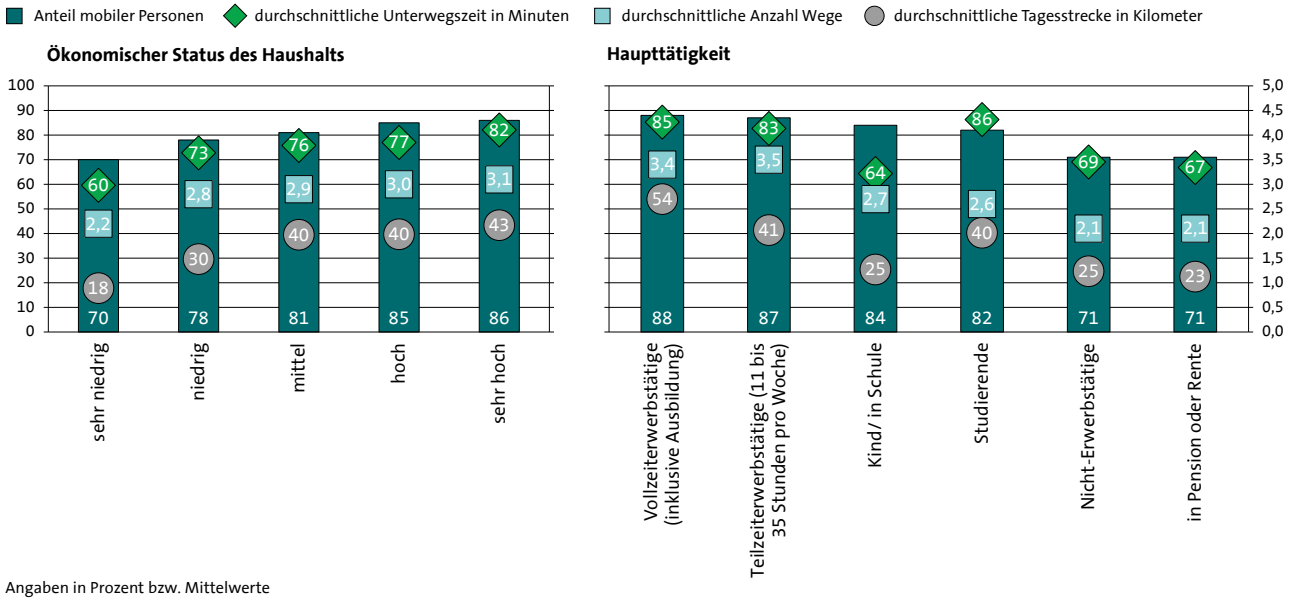
Über die Altersgruppen hinweg zeigt sich eine Mobilitätsquote von jeweils zwischen 80 und 90 Prozent (ohne Abbildung). Ausnahme bilden die Altersgruppen ab 65 Jahren, bei denen die Quote zwischen 60 und 80 Prozent liegt. Ältere Personen (75 Jahre und älter) kommen erwartungsgemäß auf eine geringe durchschnittliche Wegezahl pro Tag (1,9). Von denjenigen Altersgruppen, in denen vermutlich die Berufstätigkeit eine prägende Rolle spielt (30-49 sowie 50-64 Jahre), werden hingegen jeweils 3,3 Wege am Tag zurückgelegt. Bei Minderjährigen fällt der Wert auf 2,7 Wege pro Tag. Passend zu diesen Ergebnissen sind Personen im Alter von 50-64 Jahre täglich durchschnittlich mit am längsten unterwegs (86 Minuten), jedoch ist dies auch bei jungen Menschen der Altersgruppe 18-29 Jahre durchschnittlich nur 4 Minuten kürzer. Weniger als eine Stunde am Tag unterwegs sind Menschen ab 75 Jahre (58 Minuten). Passend dazu liegt die durchschnittliche tägliche Kilometersumme bei den höheren Altersgruppen über 65 Jahre unter 30 Kilometer pro Tag. Personen im Berufsalter (18-64 Jahre) sind längere Strecken unterwegs, die Gesamtsumme bewegt sich in diesen Altersgruppen rund um die 45-Kilometer-Marke. Minderjährige sind dagegen durchschnittlich weniger unterwegs (25 Kilometer).

Bei Personen aus Haushalten mit mindestens einem Kind findet sich die höchste Mobilitätsquote mit 86 Prozent, gefolgt von Einpersonenhaushalten (82 Prozent; ohne Abbildung). Die Quote von Personen aus Zweipersonenhaushalten (79 Prozent) oder Haushalten mit mindestens drei Erwachsenen (80 Prozent) ist nur geringfügig kleiner. Einpersonenhaushalte oder Personen aus Haushalten mit mindestens einem Kind legen durchschnittlich am meisten Wege zurück (jeweils 3,0). Zu zweit lebende Personen (2,7) oder Personen aus Haushalten mit mindestens drei Erwachsenen berichten von etwas weniger Wegen (2,8). Dementsprechend fallen die durchschnittlichen täglichen Unterwegszeiten der Haushaltstypen

Abbildung 11

Personen

Mobilitätskennwerte nach soziodemografischen Gruppen



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte

teils ähnlich aus und reichen von etwa 73 Minuten bei Haushalten mit mindestens einem Kind bis etwa 81 Minuten bei Einpersonenhaushalten. Vervollständigt wird das Bild des Mobilitätsverhaltens der Personen aus bestimmten Haushaltstypen mit der durchschnittlichen täglichen Gesamtstrecke: Personen aus Haushalten mit mindestens einem Kind legen die wenigstens Kilometer zurück (knapp 37 Kilometer) und Personen aus Haushalten mit Mindesten drei Erwachsenen die meisten (rund 41 Kilometer).

Wegelängen und Wegedauern

Während sich die zuvor berichteten Tagesstrecken und Unterwegszeiten der Personen aus den einzelnen Wegen zusammensetzen, gilt es nun die Wegeebene zu betrachten. Als aussagekräftige Kennzahl wird hierfür der Median herangezogen. Der Median wird auch als Zentralwert einer Verteilung bezeichnet, weil er deren Mitte angibt.

Für die Wegelänge am Stichtag ergibt sich für Deutschland ein Median von 3,8 Kilometern und für Bayern von 3,9 Kilometern (siehe Abbildung 12). Bei der Wegedauer fällt der Median zu Deutschland und zu Bayern mit jeweils 15,0 Minuten gleich aus (siehe Abbildung 13).

Die Median-Werte der Wegelängen je nach Hauptverkehrsmittel unterscheiden sich erwartungsgemäß: Fuß- und Fahrradwege sind in Bayern mit 1 bzw. 2 Kilometer eher kurz, wohingegen MIV-Mitfahrten etwa 7 Kilometer Strecke ausmachen. MIV-Fahrtwege und ÖPNV-Fahrten sind mit 8 Kilometer am längsten. Ähnliches gilt für die Wegedauern in Bayern, bei denen sich Fuß- und Fahrradwege jeweils mit einem Median von 15 Minuten nicht unterscheiden. ÖV-Wege nehmen mit 35 Minuten die meiste Zeit in Anspruch. Auch wenn sich hinsichtlich der Wegelänge und Wegedauern ein paar Unterschiede zwischen den Werten in Bayern und denen der Bundesrepublik zeigen, wird in der Gesamtbetrachtung doch eine große Ähnlichkeit im Mobilitätsverhalten deutlich.

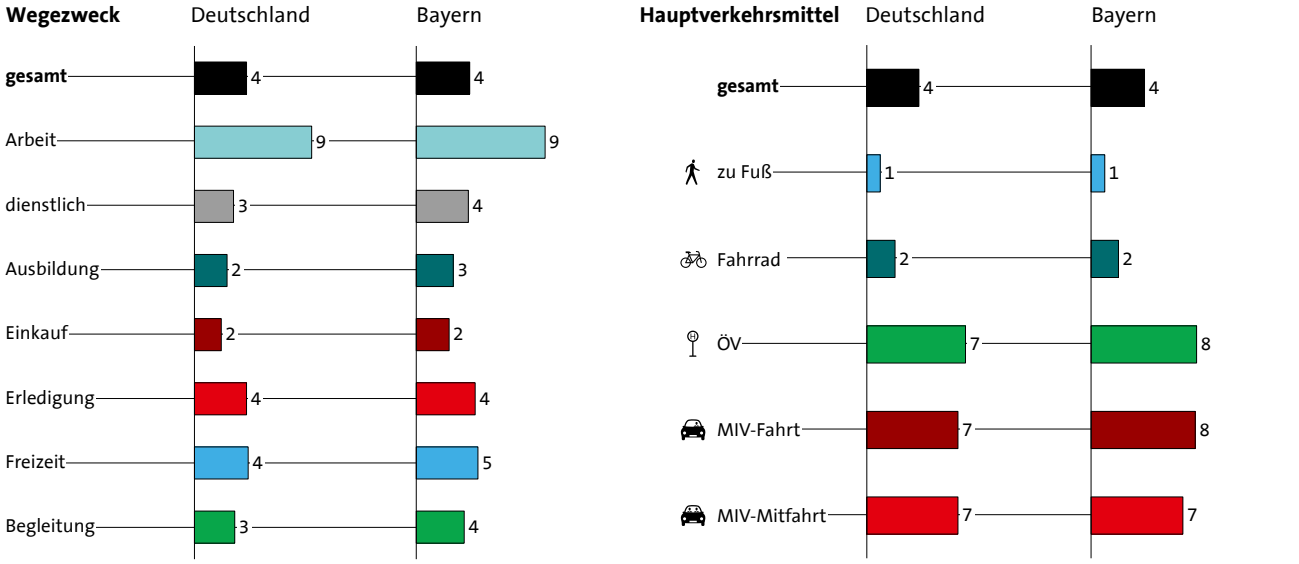
Bei den Wegezwecken sind in Bayern Arbeitswege mit einem Median von etwa 9 Kilometern am längsten. Für Freizeitwege werden rund 5 Kilometer zurückgelegt. Einkaufswege am Stichtag sind mit etwa 2 Kilometern eher kurz. Auch hier lassen sich keine so großen Unterschiede mit den bundesweiten Vergleichswerten feststellen. Etwas anderes gilt dagegen für den Vergleich der Wegedauern nach Wegezwecken. In Bayern dauern dienstliche Wege mit einem Median von 30 Minuten länger (Deutschland: 12 Minuten), Wege für die Begleitung anderer Personen benötigen dagegen rund 2 Minuten weniger Zeit als bundesweit.

Die Mediane der Wegelänge und Wegedauer lassen sich auch für einzelne sozidemografische Gruppen untersuchen (Geschlecht und Alter). Männer und Frauen sind in Bayern mit 15 Minuten gleich lang unterwegs, dabei legen Männer knapp 5 und Frauen knapp 4 Kilometer zurück (ohne Abbildung). Bei den Minderjährigen liegt der Median knapp unter 3 Kilometern (ohne Abbildung). Andere Altersgruppen legen zwischen 2,9 (75 Jahre und älter) und 4,9 Kilometern (50-59 Jahre) zurück. Einen ebenso hohen Wert weisen auch die 18-29-Jährigen mit 4,9 Kilometern auf.

Abbildung 12

Wege

Wegelänge nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel



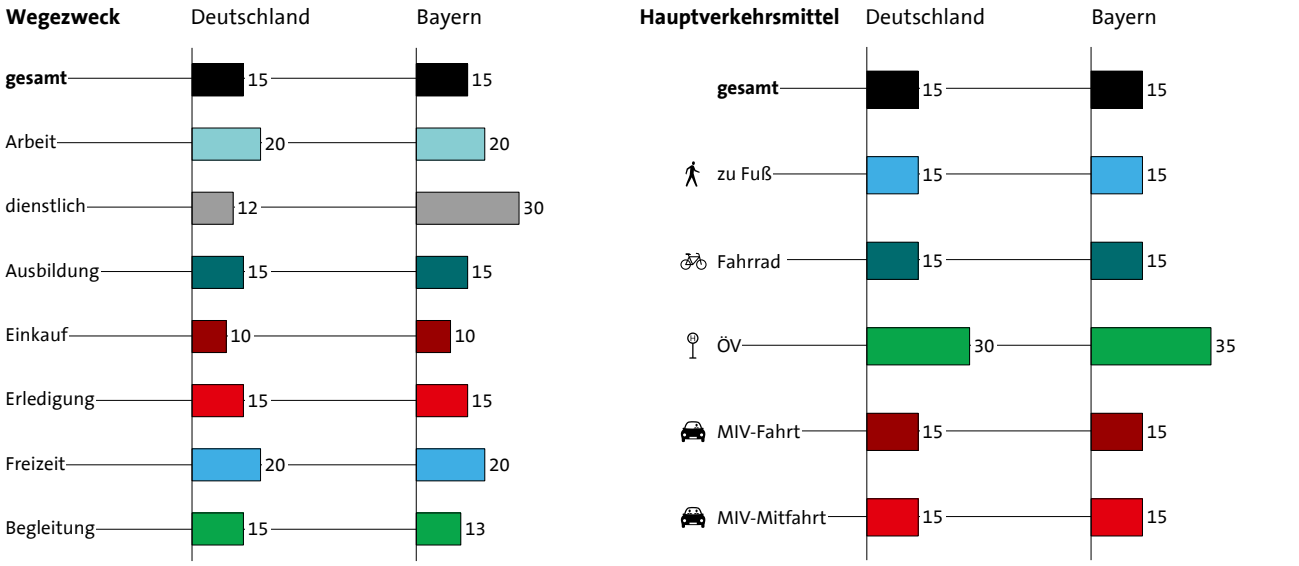
Median in Kilometer

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Abbildung 13

Wege

Wegedauer nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel



Median in Minuten

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Wie wurden die Wegezwecke gebildet?

Für Personen ab 14 Jahren wurden die Wegezwecke für jeden Weg anhand folgender Hauptkategorien aufgenommen:

– Erreichen der Arbeitsstätte
– Erreichen der Ausbildungsstätte/Schule
– Einkauf
– dienstlich oder geschäftlich
– Bringen oder Holen von Personen
– private Erledigung
– Freizeitaktivität
– anderer Zweck

Für Personen unter 14 Jahren wurden altersspezifische Wegezwecke erfasst und den oben aufgeführten Wegezwecken zugeordnet. Altersunabhängig wurden zusätzlich die Kategorien „nach Hause“ und „Rückweg vom vorherigen Weg“ angeboten, die für die Auswertungen einem der genannten inhaltlichen Zwecke zugeordnet wurden. Die „Rückwege vom vorherigen Weg“ wurden dabei dem Wegezweck des vorherigen Weges zugeordnet. Für die Wege „nach Hause“ wurde die Wegekette betrachtet. Diese umfasst alle Wege, die vom Verlassen des Startorts „zu Hause“ bis zum Wiedereintreffen dort unternommen wurden. Folgt auf einen Weg zu einem Ziel direkt der Weg nach Hause, besteht die Wegekette aus lediglich zwei Wegen. In diesem Fall wurde dem Weg „nach Hause“ der Wegezweck des vorherigen Weges zugeordnet. Bestand die Wegekette aus mehreren Wegen, wurde der Weg „nach Hause“ durch den Wegezweck ersetzt, der ausschlaggebend für die Wegekette war. Bestand eine Wegekette beispielsweise aus dem Weg zur Arbeit, einem Weg zum Einkaufen und einem Weg nach Hause, wurde der Weg „nach Hause“ für die Auswertungen zu einem „Arbeitsweg“. Dabei wurde die zuvor genannte Reihenfolge der Zwecke als Hierarchie angewendet.

In der telefonischen und Online-Wegeerhebung wurden darüber hinaus für die Zwecke „Einkauf“, „private Erledigung“ und „Freizeitaktivität“ detaillierte Wegezwecke erfasst, die den Hauptwegezweck zusätzlich spezifizieren.

Wie wurde das Hauptverkehrsmittel ermittelt?

In der Wegeerfassung wurden alle auf einem Weg genutzten Verkehrsmittel erfragt. Für die meisten Auswertungen wurde daraus das Hauptverkehrsmittel gebildet. Wurde für einen Weg nur ein Verkehrsmittel genutzt, gilt dies gleichzeitig das Hauptverkehrsmittel. Besteht ein Weg dagegen aus mehreren Etappen – wurden auf dem Weg zum Ziel also mehrere Verkehrsmittel angegeben – wurde das Verkehrsmittel, mit dem vermutlich die längste Wegstrecke zurückgelegt wurde, als Hauptverkehrsmittel gesetzt. Hierfür wurde im Rahmen der Auswertung eine Hierarchie aller Verkehrsmittel gebildet. Das Verkehrsmittel mit der höchsten Ziffer wurde dabei als Hauptverkehrsmittel angesehen. Mit dem niedrigen Rang beginnend lautet die Rangfolge:

– zu Fuß
– Fahrrad
– motorisierter Individualverkehr (MIV)
– öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
– sonstige Verkehrsmittel
  (Taxi, Schiff, Bahn, Flugzeug)

In den darauf aufbauenden Darstellungen wird für den MIV zwischen Fahrten und Mitfahrten unterschieden. Weiterhin wird der ÖPNV mit sonstigen Verkehrsmitteln zu der Gruppe des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) zusammengefasst. Den bei Weitem größten Anteil macht dabei jedoch der darin enthaltene ÖPNV aus: Wird der öffentliche Personenfernverkehr (ÖPFV) aus der Oberkategorie herausgerechnet, verändern sich die in den Abbildungen zum Verkehrsaufkommen ausgewiesenen ÖV-Anteilswerte in der Regel nur in der Nachkommastelle, sodass auf eine getrennte Darstellung verzichtet wird.

Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

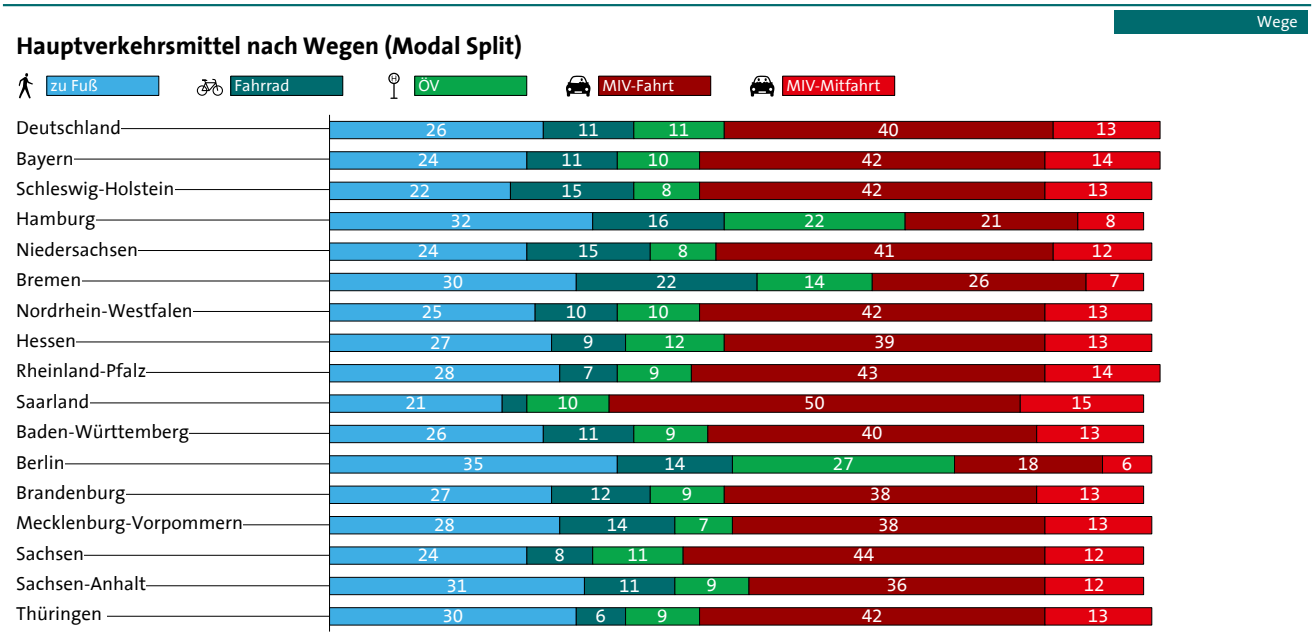
Die Modal-Split-Betrachtung erfolgt auf Wegeebene und basiert auf der stichtagsbezogenen Erfassung der zurückgelegten Wege. Der Modal Split zeigt die Anteile auf, mit denen bestimmte Verkehrsmittel genutzt wurden. Es werden zum einen die Anteile am Verkehrsaufkommen anhand aller Wege berechnet, zum anderen die Anteile an der Verkehrsleistung auf Grundlage der zurückgelegten Personenkilometer. Bei beiden Betrachtungsweisen wird das Konzept des Hauptverkehrsmittels verfolgt, bei dem im Fall mehrerer für einen Weg angegebener Verkehrsmittel eine Priorisierung erfolgt (siehe auch Erläuterungskasten, Seite 34).

Nahezu jeder vierte Weg wird im Freistaat Bayern zu Fuß absolviert (24 Prozent; siehe Abbildung 14). Der Umweltverbund bestehend aus Fuß-, Fahrrad- und ÖV-Wegen macht einen Gesamtanteil von 45 Prozent aus. Etwas mehr als die Hälfte der Wege findet im MIV statt. Damit sind die Verteilungen in Bayern teilweise ähnlich zum bundesweiten Mobilitätsverhalten am Stichtag. Auf den MIV (Fahrt und Mitfahrt summiert) entfällt in Bayern mit 56 Prozent aber ein um drei Prozentpunkte höherer Anteil als im Bund. Zugleich sind der Zu-Fuß-Anteil um 2 Prozentpunkte und der ÖPNV-Anteil um einen Prozentpunkt geringer. Der Anteil für das Fahrrad entspricht dem Bundesergebnis (11 Prozent). Im Vergleich mit den anderen Bundesländern weist Bayern bei keinem der fünf abgebildeten Hauptverkehrsmittel einen Maximal- oder Minimalanteil auf, sodass sich der Freistaat beim Modal Split im Mittelfeld der Bundesländer bewegt, eher nahe am Bundesergebnis.

Im Vergleich nach den sieben Regierungsbezirken Bayerns zeigt sich in Niederbayern sowie in der Oberpfalz ein hoher MIV-Anteil von rund zwei Dritteln (Fahrt und Mitfahrt summiert), bei zugleich jeweils etwas geringeren Anteilen für den Umweltverbund (siehe Abbildung 15). Für Oberbayern gilt es andersherum: Vor allem Fahrrad- und ÖV-Wege sind hier mit jeweils 13 Prozent stärker vertreten, dafür finden weniger Wege im MIV statt (50 Prozent). Diese Trends finden sich auch in der Betrachtung nach Kreistyp wieder. In dünn besiedelten ländlichen Kreisen ist der MIV-Anteil mit zwei Dritteln hoch, in kreisfreien Großstädten beträgt er ein Drittel. In letzteren steigt der Anteil für den ÖV sowie das Fahrrad auf jeweils (knapp) ein Fünftel und der Zu-Fuß-Anteil auf mehr als ein Viertel. Damit nimmt der Umweltverbund in kreisfreien Großstädten einen Anteil von zwei Dritteln ein.

Abbildung 14

Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split)



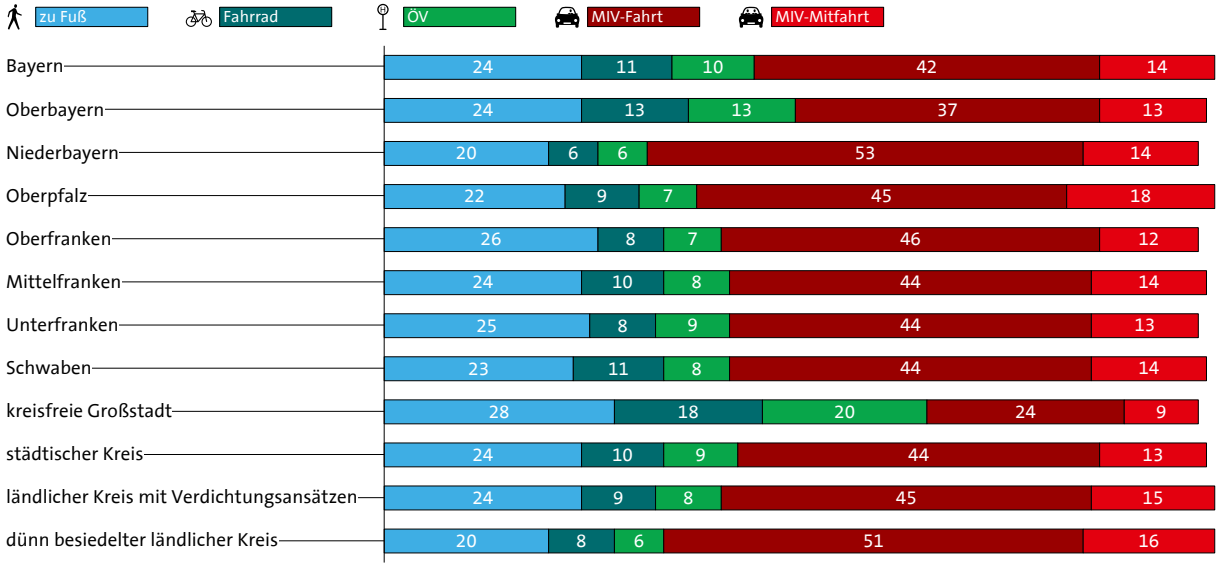
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Abbildung 15

Wege

Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) im Regionalvergleich



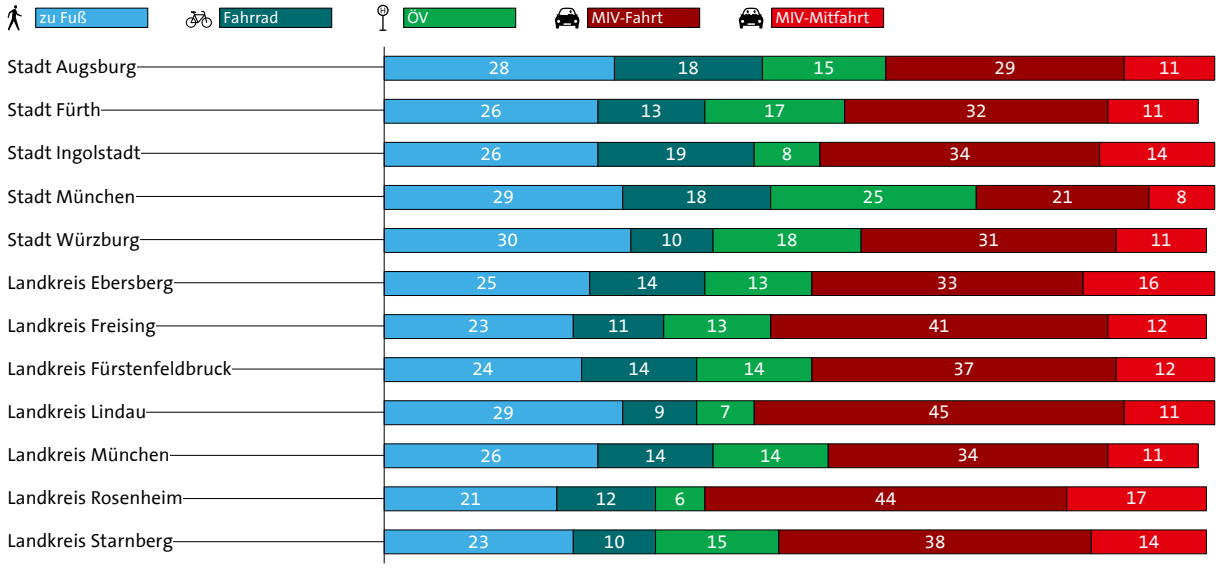
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Abbildung 16

Wege

Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) für ausgewählte Städte und Kreise



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte, Auswertung nur ab ungewichtet jeweils 600 Haushaltsinterviews

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

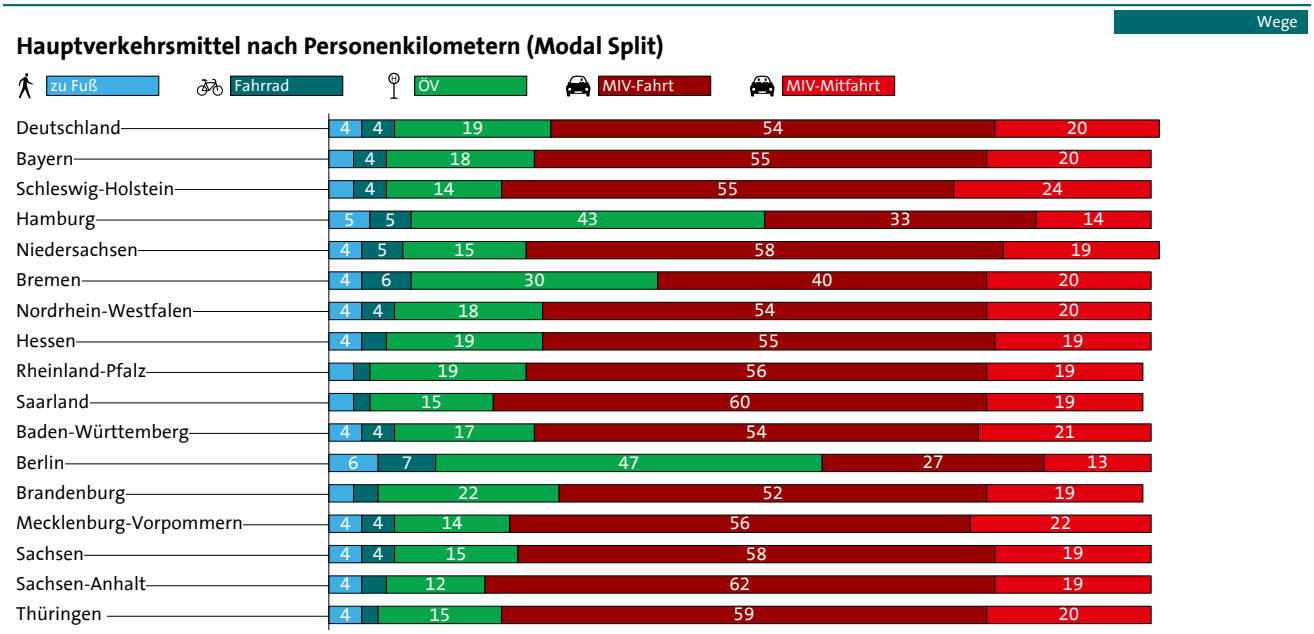
Im Vergleich zu 2017 lassen sich bundesweit ein Plus um 4 Prozentpunkte im Fußverkehr und ein Minus von 4 Prozentpunkten im MIV erkennen (ohne Abbildung). Dies gilt in vergleichbarer Größenordnung auch für Bayern, wobei das Plus im Fußverkehr ebenfalls 4 Prozentpunkte beträgt, das Minus im MIV 3 Prozentpunkte. Der Fahrradanteil an den Wegen lag Bayern auch in 2017 bei 11 Prozent, der ÖV bleibt ebenfalls seit dieser Zeit stabil bei 10 Prozent. Ähnliche Tendenzen lassen sich für die Regierungsbezirke und Kreistypen Bayerns ablesen, in denen ein teilweise sehr deutliches Plus im Fuß- bzw. ein Minus im MIV zu verzeichnen ist. In kreisfreien Großstädten gestiegen ist in diesem Zeitraum der Anteil für das Fahrrad und den ÖV um jeweils einen Prozentpunkt.

Wechselt man von den Wegen zur Ebene der Personenkilometer, fällt im direkten Vergleich von Deutschland und Bayern auf, dass das Ergebnis über die Hauptverkehrsmittel sehr ähnlich ist. In Bayern (75 Prozent) werden etwas mehr MIV-Kilometer zurückgelegt als bundesweit (74 Prozent; siehe Abbildung 17). Umgekehrt ist der Anteil der ÖV-Kilometer in Deutschland (19 Prozent) etwas größer als in Bayern (18 Prozent). Fuß- und Fahrradwege sind in allen Bundesländern nur mit geringeren Anteilen an den Personenkilometern vertreten. In Bayern ist der Zu-Fuß-Anteil mit 3 Prozent etwas kleiner als im Bund (4 Prozent), der Fahrradanteil fällt mit jeweils 4 Prozent identisch aus. Die deutlichsten Unterschiede zwischen den Bundesländern zeigen sich bei den zurückgelegten Personenkilometern insbesondere mit Blick auf den MIV und die Nutzung des ÖV.

Nach Kreistyp und Regierungsbezirken Bayerns betrachtet besteht Ähnlichkeit bei den Anteilen der Fuß- und Fahrradwege auf Ebene der Personenkilometer, jedoch stechen auch hier kreisfreie Großstädte mit einem Fahrradanteil von 6 Prozent etwas hervor (ohne Abbildung). Der ÖV-Anteil an den Wegen nach Personenkilometern ist dort ebenfalls am größten (33 Prozent) und auch im Regierungsbezirk Oberbayern erreicht er immerhin 24 Prozent. Auf Ebene der Personenkilometer spielt der ÖV also auch in diesen beiden Räumen eine größere Rolle als auf der zuvor beschriebenen Wegeanteilsebene. Unbestreitbar ist der Stellenwert des MIV in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen und dünn besiedelten ländlichen Kreisen, deren kombinierter Anteil aus Fahrt und Mitfahrt jeweils 81 Prozent beträgt. Auch die Regierungsbezirke Niederbayern, Oberfranken, Unterfranken und Schwaben weisen hier einen Anteil von 80 Prozent oder mehr aus.

Abbildung 17

Hauptverkehrsmittel nach Personenkilometern (Modal Split)



Personenkilometer, Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Seit 2017 haben sich die Anteile für die fünf Hauptverkehrsmittel in Bayern überwiegend nicht verändert (ohne Abbildung). Einzig der Anteil für MIV-Fahrt lässt gerundet um einen Prozentpunkt nach, alle übrigen Anteile bleiben unverändert. In den kreisfreien Großstädten haben in diesem Zeitraum die Anteile für zu Fuß sowie Fahrrad jeweils um einen Prozentpunkt zugenommen auf 4 bzw. 6 Prozent, während der MIV-Anteil (57 Prozent) um drei Prozentpunkte abgenommen hat. Der ÖV-Anteil konnte um einen Prozentpunkt zulegen auf 33 Prozent. In den städtischen Kreisen wuchs der ÖV-Anteil sogar um drei Prozentpunkte auf 19 Prozent.

Wegeanteile der Verkehrsmittel nach soziodemografischen Merkmalen

Nach Statusgruppen verglichen unterscheiden sich die Anteile der Hauptverkehrsmittel an den Wegen teilweise (siehe Abbildung 18). In der sehr niedrigen Einkommensgruppe werden anteilig gesehen mehr Wege zu Fuß zurückgelegt. Ähnliches gilt für den ÖV, mit sehr niedrigem Status steigt auch sein Anteil an den Wegen. Zugleich lassen die MIV-Anteile nach. Der Fahrradanteil an den Wegen ist über alle fünf Statusgruppen am ähnlichsten verteilt, wenngleich die sehr hohe Einkommensgruppe hier etwas stärker vertreten ist.

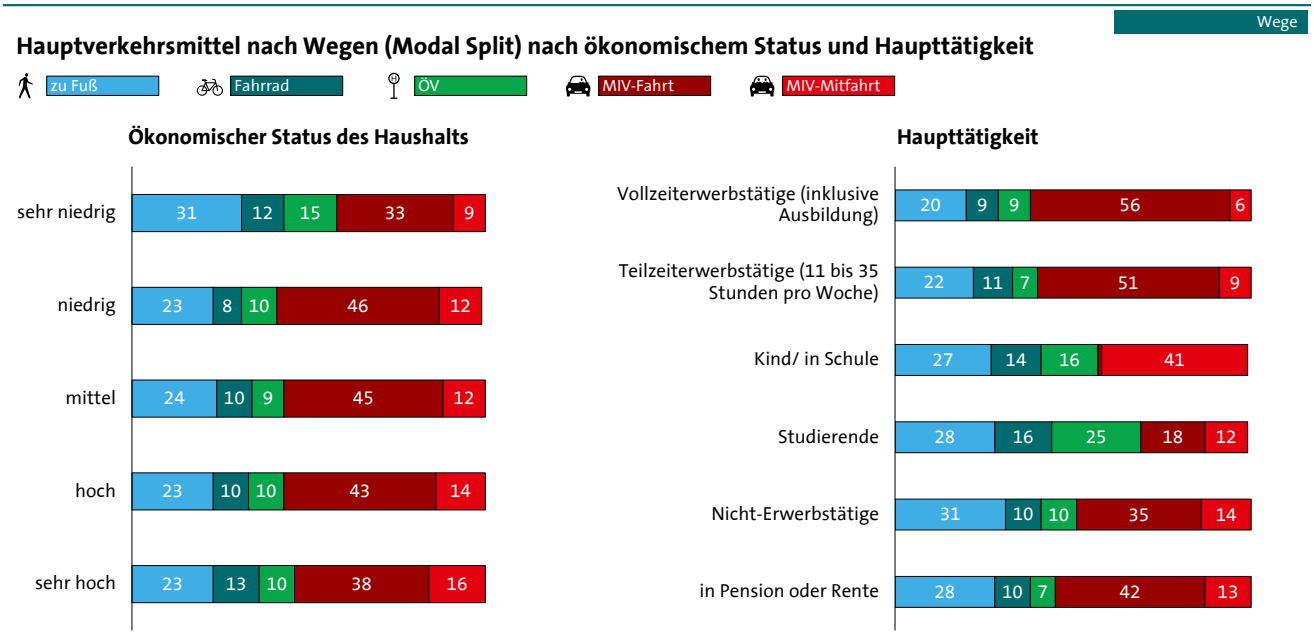
Das Nachgehen einer Erwerbstätigkeit wirkt sich deutlich auf das Mobilitätsverhalten am Stichtag aus (siehe Abbildung 18). Für Vollzeiterwerbstätige (56 Prozent) und Erwerbstätige in Teilzeit (51 Prozent) hat die MIV-Fahrt anteilig gesehen eine größere Bedeutung als für andere Gruppen. Einen annähernd ähnlichen Anteil für MIV-Fahrt weisen auch Personen in Rente oder Pension auf (42 Prozent). Im Gegensatz dazu ist der ÖV-Anteil auf Wegeebene bei Kindern und Studierenden deutlicher ausgeprägt als in den anderen Gruppen. Der Fahrradanteil teilt sich dagegen auf alle Gruppen ähnlich auf, jedoch bei Kindern und Studierenden mit höheren Anteilen. Der Anteil für MIV-Mitfahrt beträgt zudem 41 Prozent bei den Kindern. Anteile für zu Fuß sind in allen Gruppen vertreten.

Wegezwecke

Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Beispielsweise „Freizeit“ umfasst unterschiedliche Tätigkeiten, wie ein Besuch oder ein Treffen mit Freundinnen und Freunden, Verwandten und Bekannten, der Besuch eines Restaurants, einer Gaststätte oder Kneipe, sportliche Aktivitäten, ein Spaziergang oder das Ausführen eines Hundes (siehe auch Erläuterungskasten, Seite 34).

Abbildung 18

Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Auf Wegeebene werden mit rund einem Drittel insgesamt die meisten Wege mit dem Zweck Arbeit oder Dienst zurücklegt (siehe Abbildung 19). Dies gilt deutschlandweit (32 Prozent) wie für Bayern (30 Prozent). Freizeitwege finden anteilig gesehen im Bayern gleich häufig statt (30 Prozent), ebenfalls annähernd oft im Bundesvergleich (29 Prozent). Auch über die vier bayerischen Kreistypen hinweg bilden Arbeit bzw. Dienst sowie Freizeit die häufigsten Wegezwecke. In dünn besiedelten ländlichen Kreisen ist der Wegeanteil für Arbeit oder Dienst mit 32 Prozent am größten, in kreisfreien Großstädten mit 33 Prozent der Wegeanteil für Freizeit.

Betrachtet man nicht die Ebene der Wege, sondern die der Personenkilometer, gibt es gewisse Verschiebungen (siehe Abbildung 20). Rechnet man Arbeits- und Dienstwege zusammen, erreichen sie gemeinsam mit dem Freizeitzweck die höchsten Anteile an den zurückgelegten Kilometern, sei es bundesweit, in Bayern oder überwiegend in den Kreistypen. Sowohl im Bund als auch im Freistaat ergeben sich für die Zwecke Arbeit bzw. Dienst sowie Freizeit Anteile von etwas unter 40 Prozent nach Personenkilometern. In kreisfreien Großstädten weichen diese Anteile ab, der Anteil für Freizeit beträgt hier sogar 50 Prozent.

Wegeanteile der Wegezwecke nach soziodemografischen Merkmalen

In fast allen Einkommensgruppen machen Arbeits- Dienst- und Ausbildungswege den größten Anteil bei den Zwecken auf Wegeebene aus und liegen insgesamt zwischen 28 (sehr niedrig) und 38 Prozent (hoch; siehe Abbildung 21). Bei der sehr niedrigen Einkommensgruppe wird der Wert vom kombinierten Anteil der Einkaufs- und Erledigungswege (37 Prozent) übertroffen. In dieser Statusgruppe ist dagegen der Anteil an Wegen zur Begleitung (3 Prozent) im Vergleich zu den anderen Statusgruppen am geringsten.

Unterteilt man nach Haupttätigkeit, sind erwartungsgemäß Arbeits- und Dienstwege bei Vollzeit- (52 Prozent) und Teilzeiterwerbstätigen (37 Prozent) anteilig am häufigsten (siehe Abbildung 21). Nicht-Berufstätige (42 Prozent) und Personen in Pension und Rente (51 Prozent) haben viele Einkaufs- und Erledigungswege. Freizeitwege kommen generell weniger bei Erwerbstätigen vor, egal mit welchem Stundenumfang (24 Prozent bei Vollzeit, 27 Prozent bei Teilzeit).

Bei Männern (35 Prozent) finden Arbeits- und Dienstwege mit 10 Prozentpunkten mehr am Stichtag häufiger statt als bei Frauen (25 Prozent; ohne Abbildung).

Abbildung 19

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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Abbildung 20

Wege

Wegezwecke nach Personenkilometern

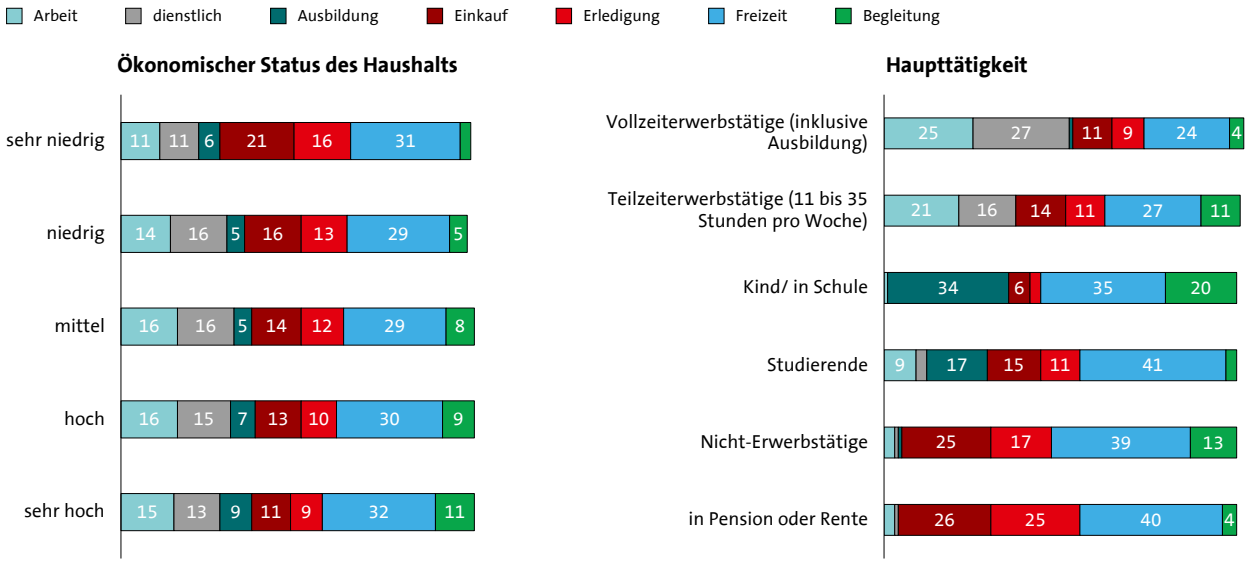
Personenkilometer, Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Abbildung 21

Wege

Wegezwecke nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Einkaufs-, Erledigungs- und Begleitungswege werden am Stichtag anteilig eher von Frauen übernommen, die Unterschiede machen 6 Prozentpunkte zu den Männern aus. Freizeitwege finden bei Männern (28 Prozent) und Frauen (32 Prozent) in etwa gleich häufig statt.

Mit Blick auf Arbeits- und Dienstwege sind die Anteile bei den Gruppen im Berufsalter am stärksten ausgeprägt (ohne Abbildung). So macht der kombinierte Anteil aus Arbeits- und Dienstwegen bei den 18- bis 29-Jährigen beispielsweise 40 Prozent aus, bei den 50- bis 59-Jährigen 46 Prozent. Ausbildungswege finden erwartungsgemäß bei Minderjährigen zu rund einem Drittel oder mehr statt. Ältere und vermutlich nicht mehr erwerbstätige Personen legen anteilig mehr Einkaufs- und Erledigungswege zurück. Bei den 75-Jährigen und älter hat mehr als jeder zweite Weg einen dieser beiden Zwecke (51 Prozent). Bei den Gruppen im Berufsalter machen Freizeitwege zwischen 25 und 30 Prozent aus. In jüngeren und älteren Altersgruppen steigen die Anteile jeweils an, teilweise bis auf 40 Prozent.

Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens

Durch die Erfassung von Startzeiten der berichteten Wege kann das über den Tag verteilte Wegeaufkommen abgebildet werden.

Mit insgesamt 89 Prozent startet die Mehrheit der Wege am Stichtag in Bayern zwischen 5 Uhr und vor 19 Uhr statt (ohne Abbildung). Knapp jeder vierte Weg beginnt mittags zwischen 13 und 16 Uhr (23 Prozent).

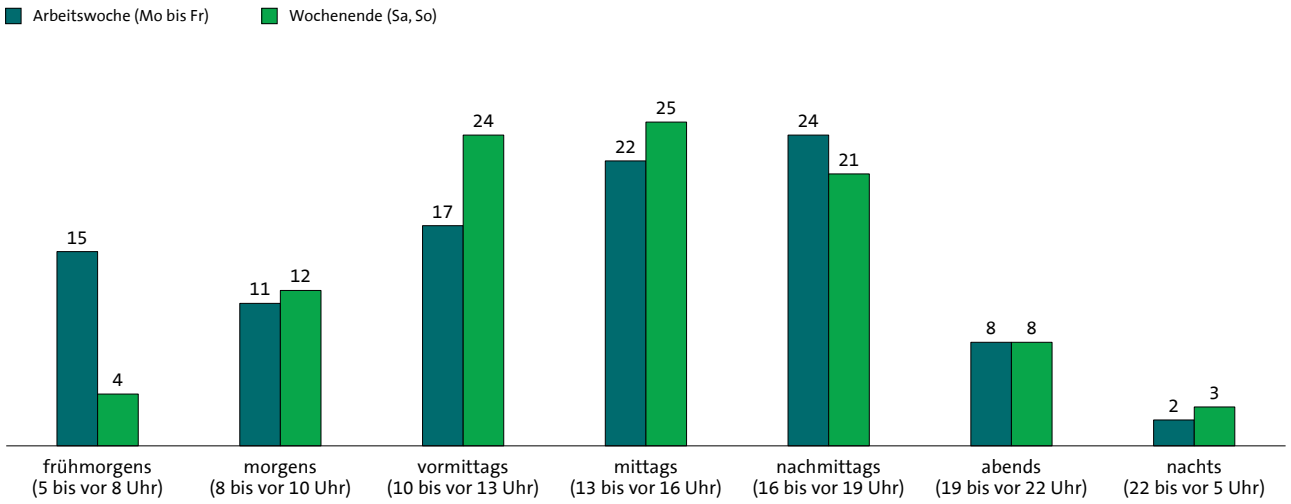
Wenngleich die Anteile nur geringfügig unterschiedlich sind, beginnen bei Männern mit 24 Prozent die Wege zwischen 5 Uhr und vor 10 Uhr, bei Frauen sind es 23 Prozent (ohne Abbildung). Mit 47 Prozent beginnen Frauen ihre Wege zwischen 13 und vor 19 Uhr, im Vergleich zu 45 Prozent bei den Männern. Insgesamt ist das Verkehrsaufkommen bei Männern und Frauen am Stichtag sehr ähnlich verteilt.

In den jüngeren Altersgruppen bis 13 Jahre und den älteren Gruppen ab 60 Jahre starten 90 oder mehr Prozent der Wege am Stichtag zwischen 5 Uhr und vor 19 Uhr (ohne Abbildung). Bei den übrigen Altersgruppen geht dieser Anteil auch nur auf bis zu 85 Prozent (bei den 18- bis 29-Jährigen) zurück. Personen der

Abbildung 22

Wege

Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens (Startzeit)



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Altersgruppen ab 65 Jahren beginnen ihre Wege am Stichtag etwas später als die Altersgruppen, deren Tag vermutlich stärker durch Ausbildung und Arbeit gekennzeichnet ist. Etwa drei von vier Wegen der 65- bis 74-Jährigen (72 Prozent) sowie der Personen ab 75 Jahren und älter (75 Prozent) beginnen zwischen 8 und vor 16 Uhr. Bei den anderen Altersgruppen fällt der entsprechende Anteil mit 62 bis 69 Prozent etwas geringer aus.

Der Großteil der Startzeiten verteilt sich unter der Woche und am Wochenende auf die Zeit zwischen 5 Uhr und vor 19 Uhr (siehe Abbildung 22). Allerdings beginnen die Wege am Wochenende eher später: Während unter der Woche 26 Prozent der Wege zwischen 5 Uhr und vor 10 Uhr begonnen werden, beträgt der entsprechende Anteil am Wochenende 16 Prozent. Am Wochenende liegt die Spitze mit insgesamt 49 Prozent zwischen 10 und bis vor 16 Uhr, wohingegen der Anteil unter der Woche 39 Prozent beträgt.

5. Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen

Bei der Erfassung von Mobilität kann einerseits mobiles Verhalten an einem bestimmten Stichtag oder andererseits die übliche Nutzung, beispielsweise im Wochenverlauf, betrachtet werden. Während stichtagsbezogene Auswertungen an dem Tag unternommene Wege im Fokus haben, lenken Analysen zur üblichen Verkehrsmittelnutzung den Blick auf die Personen und deren Routinen. Da Mobilitätsverhalten an einem zufällig ausgewählten Stichtag für einzelne Personen untypisch sein kann, ermöglicht die Erfassung der alltäglichen Verkehrsmittelwahl die Identifikation von Nutzungsgewohnheiten und -mustern, die mit einer reinen Betrachtung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung nicht beschreibbar sind.

Übliche Nutzung des Autos

Insgesamt 44 Prozent der befragten Personen ab 14 Jahren in Deutschland nutzen (fast) täglich das Auto, sei es als Fahrt oder Mitfahrt (siehe Abbildung 23). Der Anteil der mindestens wöchentlichen Nutzung liegt bei 72 Prozent. Im Freistaat Bayern liegt die tägliche Auto-Nutzung mit 48 Prozent und die mindestens wöchentliche Nutzung mit insgesamt 77 Prozent etwas höher. In kreisfreien Großstädten fallen diese Anteile deutlich geringer aus: Lediglich knapp ein Viertel der Personen nutzt das Auto (fast) täglich, insgesamt rund die Hälfte tut dies mindestens wöchentlich. In dünn besiedelten ländlichen Kreisen und ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen nutzt hingegen mehr als die Hälfte der Personen (fast) täglich das Auto, mindestens wöchentlich sind es jeweils mehr als vier von fünf Personen. Der Anteil derjenigen Personen, die das Auto (fast) nie nutzen, beträgt in kreisfreien Großstädten 21 Prozent und ist damit deutlich höher als im Bund (15 Prozent) oder in Bayern insgesamt (11 Prozent). Ähnliche Resultate nach Raumdichte finden sich auch in den abgebildeten sieben Regierungsbezirken wieder. So weist die Auto-Nutzung z.B. in Niederbayern die höchsten Anteile und in Oberbayern die geringsten Anteile auf.

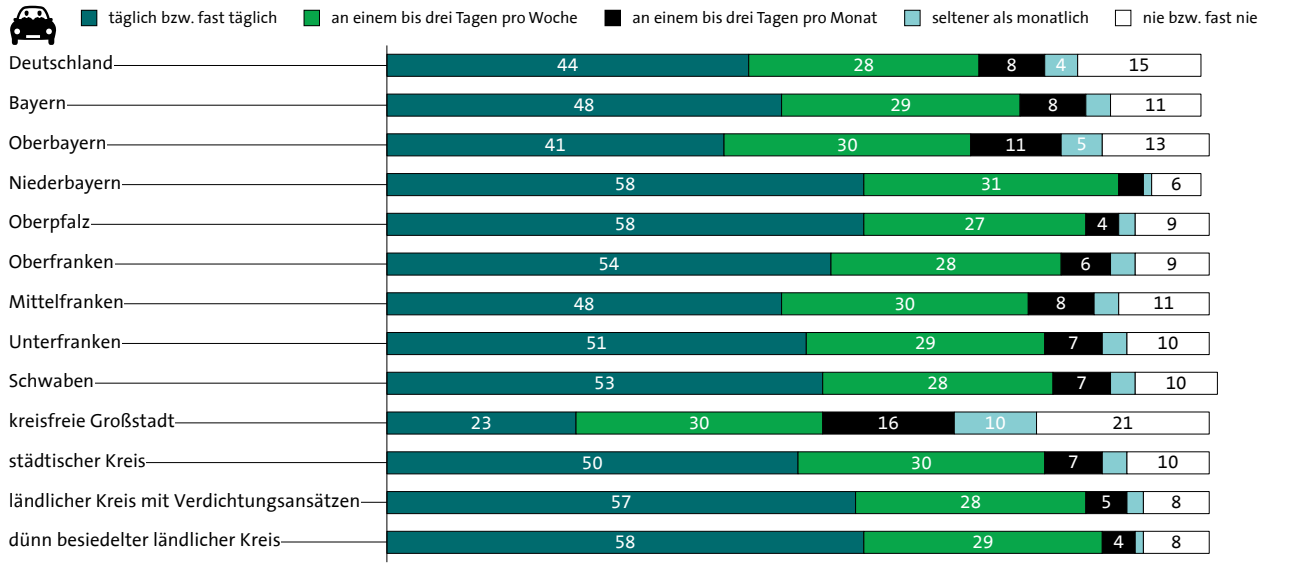
Nach Bundesländern betrachtet entsprechen die Anteile für die Auto-Nutzung in Bayern in etwa denen anderer Flächenländer, wobei der Freistaat den geringsten (fast) Nicht-Nutzungsanteil gemeinsam mit Rheinland-Pfalz aufweist (11 Prozent; ohne Abbildung).

In Bayern nutzen vier von fünf Männern mindestens wöchentlich das Auto (81 Prozent), bei den Frauen sind es nicht viel weniger (75 Prozent; ohne Abbildung). Die Nutzungsmuster sind also eher ähnlich,

Abbildung 23

Personen ab 14 Jahren

Übliche Nutzung des Autos



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

zugleich ist der (fast) Nicht-Nutzungsanteil bei den Frauen (13 Prozent) etwas höher als bei den Männern (9 Prozent).

In der Altersgruppe zwischen 30 und 74 Jahren fahren drei von vier Personen mindestens wöchentlich mit dem Auto (ohne Abbildung). Doch auch in der Gruppe der 75-Jährigen und älter (60 Prozent) trifft dies auf mehr als die Hälfte zu. Bei den Minderjährigen Befragten sind es kaum weniger (ab 14 Jahren; 55 Prozent). Der (fast) Nicht-Nutzungsanteil in dieser jungen Altersgruppe fällt mit 29 Prozent zugleich höher aus als in den anderen Altersgruppen, welche zwischen 6 Prozent (30- bis 49-Jährige) und 25 Prozent (ab 75-Jährige und älter) liegen.

Erwerbstätige in Vollzeit oder in Teilzeit (jeweils 84 Prozent), aber auch Personen in Pension oder Rente (71 Prozent) greifen mindestens wöchentlich auf das Auto zurück. Bei den Studierenden sind es weniger (44 Prozent; ohne Abbildung).

Nach Einkommensgruppen betrachtet wird deutlich, dass der (fast) Nicht-Nutzungsanteil mit steigendem Einkommen deutlich sinkt (ohne Abbildung): von 30 Prozent in der sehr niedrigen Einkommensgruppe auf 5 Prozent in der höchsten Einkommensgruppe (mittel: 11 Prozent). Passend dazu verteilt sich der jeweilige Anteil der mindestens wöchentlichen Nutzung: In der hohen (80 Prozent) oder sehr hohen (82 Prozent) Statusgruppe liegen die Anteile deutlich über den Werten sehr niedrigen Einkommensgruppe (53 Prozent).

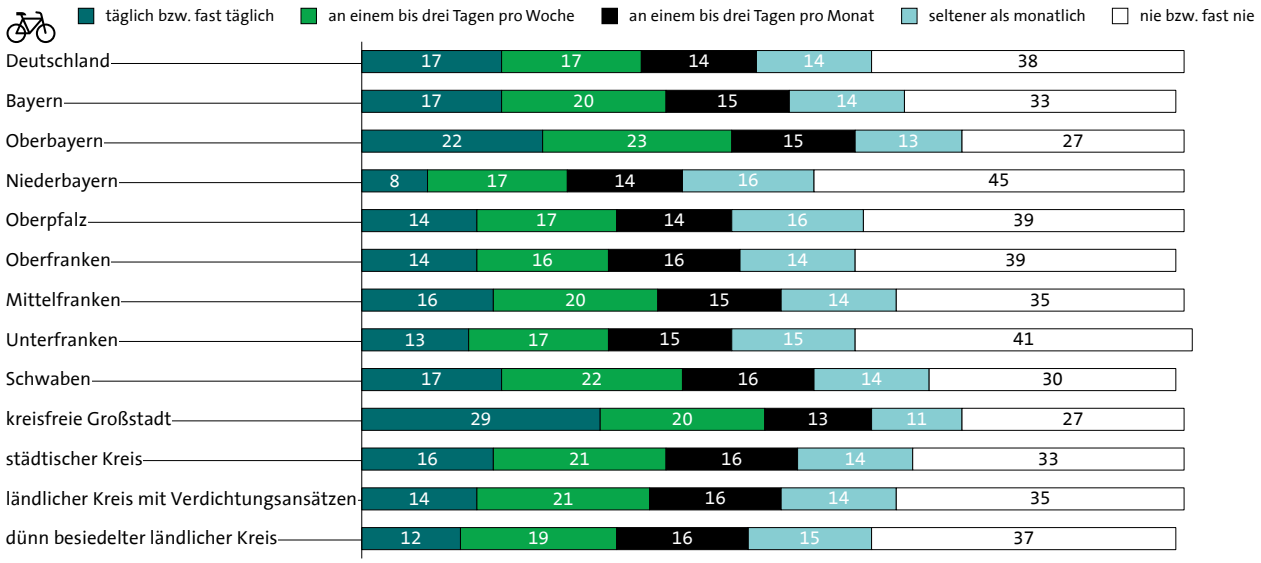
Übliche Nutzung des Fahrrads

Ein bundesweiter Anteil von 17 Prozent der Personen ab 14 Jahren gibt die (fast) tägliche Nutzung eines Fahrrads oder Elektrofahrrads als Regelfall an, für 34 Prozent gilt insgesamt die mindestens wöchentliche Nutzung (siehe Abbildung 24). In Bayern beträgt der entsprechende Anteil ebenfalls 17 Prozent bei (fast) täglich sowie 37 Prozent bei insgesamt mindestens wöchentlich. Innerhalb der Kreistypen und Regierungsbezirke Bayerns fallen die Anteile unterschiedlich aus. Am höchsten ist die mindestens wöchentliche Nutzungsrate für das Fahrrad in kreisfreien Großstädten (49 Prozent) sowie in Oberbayern (45 Prozent). In städtischen Kreisen beträgt dieser Anteil immerhin auch 37 Prozent sowie beispielsweise in Schwaben 39 Prozent.

Abbildung 24

Personen ab 14 Jahren

Übliche Nutzung des Fahrrads



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Insgesamt bewegt sich der Anteil für mindestens wöchentliche Nutzung des Fahrrads in Bayern (37 Prozent) im Bundesländervergleich auf mittlerem Niveau. Die nördlichen Bundesländer erreichen einen Anteil von 40 Prozent und mehr, einige andere Länder weisen weniger als 30 Prozent auf (ohne Abbildung).

In Bayern ist bei den Frauen ist der Anteil derer, die das Fahrrad (fast) nie nutzen, mit 37 Prozent größer als bei den Männern (29 Prozent; ohne Abbildung). Insgesamt 40 Prozent der Männer und 37 Prozent der Frauen nutzen das Fahrrad mindestens wöchentlich.

Die meisten Altersgruppen erreichen für die zumindest wöchentliche Nutzung des Fahrrads einen Anteil zwischen 35 Prozent (18-29 Jahre) und 40 Prozent (50-64 Jahre; ohne Abbildung). Personen ab 75 Jahren und älter sind hingegen nicht so häufig mit dem Fahrrad (fast) täglich unterwegs (11 Prozent). In dieser Altersgruppe ist auch der (fast) Nicht-Nutzungsanteil mit 64 Prozent am größten. Den höchsten Anteil in der (fast) täglichen Fahrradnutzung erreichen hingegen die 14- bis 17-Jährigen mit 57 Prozent.

Unter den Erwachsenen fährt am ehesten die Gruppe der Studierenden mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad (47 Prozent; ohne Abbildung). Bei Vollzeit- (37 Prozent), Teilzeit- (42 Prozent) oder Nicht-Erwerbstätigkeit (30 Prozent) sowie Personen in Pension oder Rente (32 Prozent) sind die Anteile etwas geringer. Dementsprechend fällt der Anteil derer, die das Fahrrad (fast) nie nutzen, bei den Nicht-Berufstätigen (42 Prozent) und bei Personen in Pension oder Rente (52 Prozent) höher aus als in den übrigen Gruppen.

Es sind eher die Personen in den höheren Einkommensgruppen, die mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad unterwegs sind (ohne Abbildung). In der höchsten Einkommensgruppe macht der Anteil 45 Prozent aus, in der sehr niedrigen Statusgruppe dagegen 31 Prozent. Bei der Nicht-Nutzung verhält es andersherum: 48 Prozent der sehr niedrigen Statusgruppe beträgt der Anteil im Vergleich zu 20 Prozent der höchsten Einkommensgruppe.

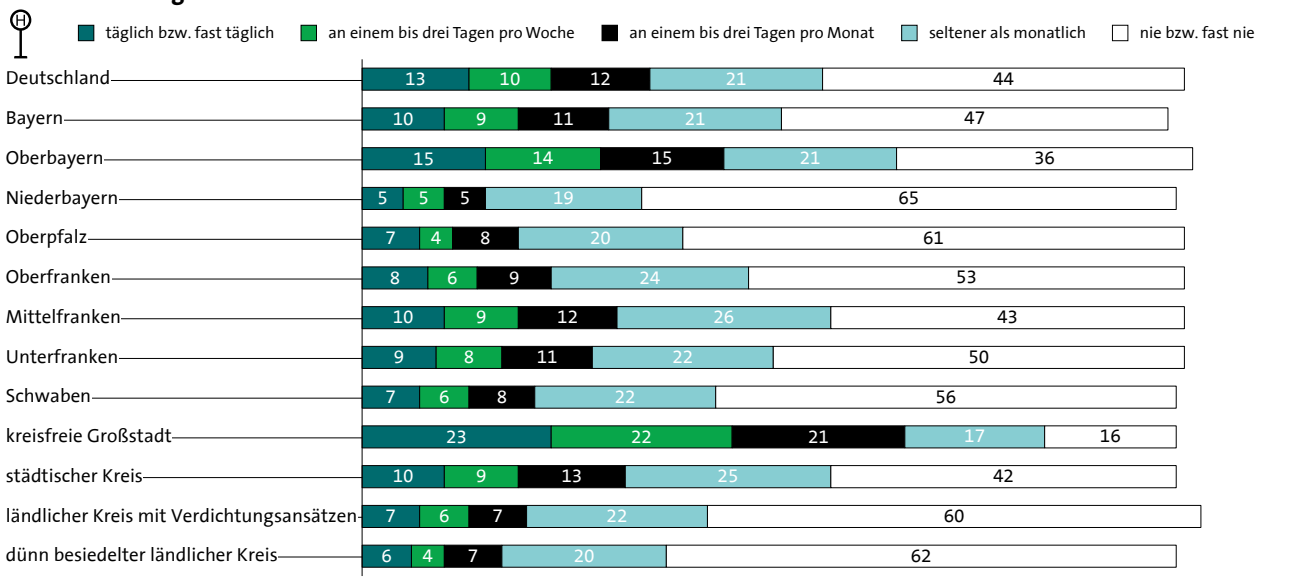
Übliche ÖPNV-Nutzung

Bundesweit nutzen 13 Prozent der Personen ab 14 Jahren (fast) täglich einen Bus oder eine Bahn in ihrer Region und insgesamt 23 Prozent greifen mindestens wöchentlich auf dieses Angebot zurück (siehe Abbildung 25). In Bayern sind die entsprechenden Anteile etwas geringer, insbesondere in der (fast) täglichen Nutzung mit einem Anteil von 10 Prozent.

Abbildung 25

Personen ab 14 Jahren

Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Die Kreistypen und Regierungsbezirke Bayerns unterscheiden sich teilweise deutlich darin, ob Bus und Bahn mindestens wöchentlich genutzt werden. In kreisfreien Großstädten trifft dies fast auf die Hälfte der Personen zu (45 Prozent), wohingegen sich der Anteil in dünn besiedelten ländlichen Kreisen bei 10 Prozent bewegt. Während in Oberbayern ein Anteil von 29 Prozent mindestens wöchentlicher Nutzung erreicht wird, sind es in Niederbayern nur 10 Prozent. Dementsprechend liegt der Anteil der (fast) Nicht-Nutzung in dünn besiedelten ländlichen Kreisen und ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen jeweils bei rund 60 Prozent, in kreisfreien Großstädten nur bei 16 Prozent. Deutschlandweit geben 44 Prozent an, Bus und Bahn in der Region (fast) nie zu nutzen. In Bayern insgesamt ist diese Größenordnung ähnlich (47 Prozent).

Nach Bundesländern betrachtet ergeben sich teils deutliche Unterschiede. Berlin und Hamburg weisen höhere Anteile von jeweils mehr als 50 Prozent für die (fast) tägliche ÖPNV-Nutzung auf, einige Flächenländer verbleiben bei nur bis zu 15 Prozent Anteil. Auch beim ÖPNV befindet sich Bayern (19 Prozent) im Bundeslandvergleich also auf mittlerem Nutzungsniveau (ohne Abbildung).

In Bayern nutzen etwas mehr Frauen (21 Prozent) als Männer (19 Prozent) mindestens wöchentlich den ÖPNV (ohne Abbildung). Mit 47 Prozent geben jeweils gleich viele Frauen und Männer an, den ÖPNV (fast) nie zu nutzen.

Bei den Altersgruppen zeigt sich eine Art Grenze in der wöchentlichen Nutzung bis zum Alter von 30 Jahren. Personen ab 14 bis 17 Jahren (70 Prozent) sowie 18- bis 29-Jährige (37 Prozent) nutzen den ÖPNV sehr häufig bzw. häufig (ohne Abbildung). In den Altersgruppen darüber bewegen sich die jeweiligen Anteile zwischen 10 und 17 Prozent und bleiben somit über diese Altersgruppen hinweg stabil. Mit Blick auf den Anteil derer, diese das ÖPNV-Angebot (fast) gar nicht nutzen, zeigt sich das dazu passende Bild: Ist der Anteil in den unteren beiden Gruppen der bis 29-Jährigen jeweils recht niedrig (9 bzw. 29 Prozent), steigt er in den Altersgruppen darüber auf 44 (30-39 Jahre) bis 61 Prozent (75 Jahre und älter) an.

Etwas mehr als zwei Drittel der Schülerinnen und Schülern ab 14 Jahren sowie der Studierenden nutzen den ÖPNV mindestens wöchentlich (jeweils 69 Prozent; ohne Abbildung). Deutlich geringer ist die wöchentliche Nutzung bei Vollzeit- und Teilzeiterwerbstätigen (19 bzw. 16 Prozent), aber auch bei den Nicht-Berufstätigen (21 Prozent) sowie insbesondere bei Personen in Pension oder Rente (11 Prozent). Entsprechend verteilen sich auch die Anteile derer, die Bus und Bahn in der Region (fast) nie nutzen: Bei den Schülerinnen und Schülern ab 14 Jahren sowie den Studierenden beträgt der Anteil jeweils nur bis zu 10 Prozent, wohingegen er sich bei den anderen Tätigkeitsgruppen zwischen 45 Prozent (Vollzeiterwerbstätige) und 59 Prozent (Personen in Pension oder Rente) bewegt.

Im Vergleich zu anderen soziodemografischen Differenzierungen unterscheiden sich die ökonomischen Statusgruppen im ÖPNV-Nutzungsverhalten eher nicht (ohne Abbildung). So geben 25 Prozent der sehr niedrigen Einkommensgruppe die mindestens wöchentliche Nutzung an, aber auch 24 Prozent der höchsten Einkommensgruppe. Der geringste Anteil ist in der mittleren Statusgruppe zu finden (17 Prozent). Der (fast) Nicht-Nutzungsanteil fällt in der statushöchsten Gruppe mit 36 Prozent am geringsten aus.

Unterwegs zu Fuß

Die Möglichkeit, Strecken zu Fuß zu gehen, ist bei der Erfassung von Mobilität nicht zu vernachlässigen. Hierzu gehören neben kurzen Einkaufs- und Erledigungswegen beispielsweise auch Spaziergänge, Joggingrunden sowie der kurze Weg mit dem Hund. Bundesweit beträgt der Anteil der Personen ab 14 Jahren, die (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegen, 39 Prozent (siehe Abbildung 26).

In Bayern ist der entsprechende Anteil 3 Prozentpunkte kleiner (36 Prozent). Der Vergleich der Kreistypen und Regierungsbezirke Bayerns zeigt mit Blick auf die Häufigkeit von Fußwegen wenige Unterschiede: Der Anteil in kreisfreien Großstädten beträgt 45 Prozent, also 6 Prozentpunkte mehr als bundesweit. In dünn besiedelten ländlichen Kreisen fällt der Anteil mit 32 Prozent insgesamt geringer aus, in Niederbayern liegt er bei 28 Prozent (ohne Abbildung).

Im Bundeslandvergleich erreicht Bayern bei den Nutzungsanteilen für (fast) tägliche Fußwege ein mittleres Niveau (ohne Abbildung). Auch hier weisen Berlin und Hamburg mit jeweils rund 50 Prozent höhere Anteile auf, das Saarland mit etwas weniger als einem Drittel die geringsten.

In Bayern sind Frauen etwas häufiger auf Wegen ausschließlich zu Fuß unterwegs (ohne Abbildung). Bei ihnen liegt die (fast) tägliche Quote für Fußwege bei 38 Prozent, bei Männern bei 34 Prozent. In den anderen Kategorien der Häufigkeit sind die Unterschiede noch geringer und betragen maximal 2 Prozentpunkte.

Personen in der Altersgruppe von 65 bis 74 Jahren legen anteilig (fast) täglich die meisten „reinen" Fußwege zurück (42 Prozent; ohne Abbildung). Von den erwachsenen Personen abgesehen fällt jedoch der Anteil bei den 14- bis 17-Jährigen mit 48 Prozent sogar noch etwas höher aus. Insgesamt ist allen Altersgruppen zwar der (fast) tägliche Anteil am größten – es wird also Altersspannen-übergreifend (viel) zu Fuß gegangen – aber bei den übrigen Altersgruppen zwischen 18 und 64 Jahren beträgt der Anteil jeweils nur rund ein Drittel. Der Anteil derer, die (fast) nie Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen, ist in allen Altersgruppen gering. Aber es wird auch hier ein Altersunterschied deutlich, da der entsprechende Anteil in der Altersgruppe ab 75 Jahren am höchsten ist (26 Prozent; ohne Abbildung). Die entsprechende Quote beträgt beispielsweise bei den 30- bis 39-Jährigen nur 10 Prozent.

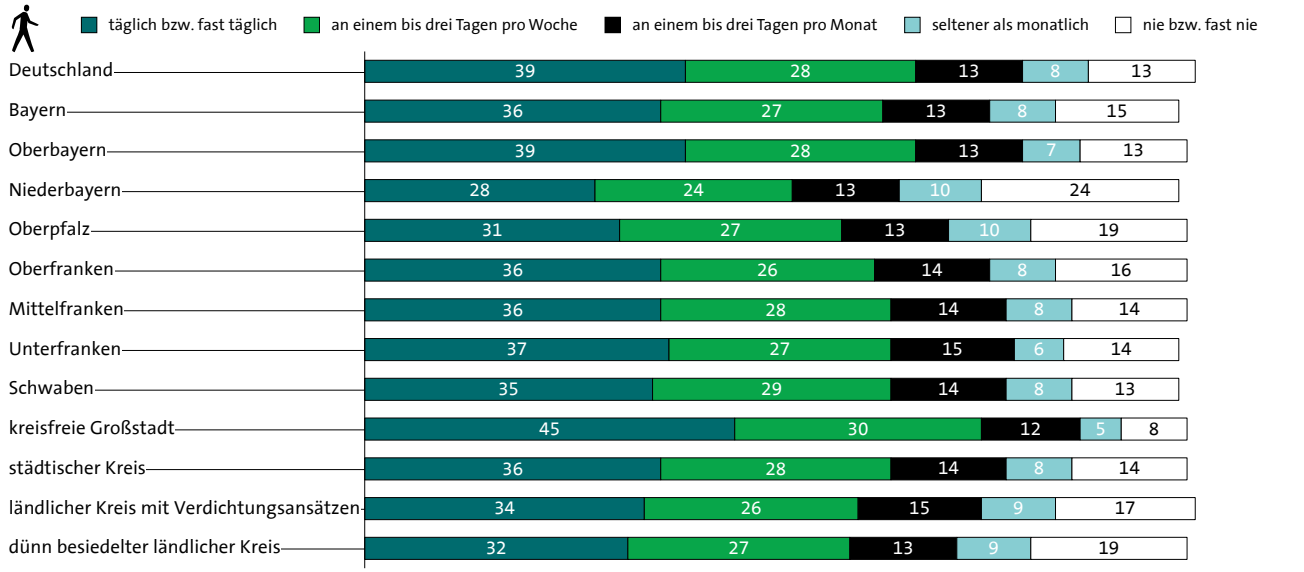
Fast die Hälfte der Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren (48 Prozent) und auch nicht viel weniger Studierende (44 Prozent) legen (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück (ohne Abbildung). Die entsprechenden Anteile liegen bei Personen in Rente oder Pension bei 40 Prozent sowie bei Erwerbstätigen in Teilzeit bei 37 Prozent. Unter Vollzeiterwerbstätigen legen nur 31 Prozent (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück.

In der sehr niedrigen und niedrigen Einkommensgruppe (jeweils 38 Prozent) sowie der mittleren Einkommensgruppe (37 Prozent) legt etwas mehr als jede dritte Person (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück (ohne Abbildung). In den beiden höheren Statusgruppen bewegen sich die Anteile ebenfalls bei rund einem Drittel (34 bis 35 Prozent). In der höchsten Einkommensgruppe fällt dagegen auf, dass der Anteil derer, die (fast) nie „reine" Fußwege zurücklegen, am kleinsten ist (11 Prozent). In den beiden niedrigen Statusgruppen ist der Anteil mit 20 Prozent fast doppelt so hoch.

Abbildung 26

Personen ab 14 Jahren

Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

Um einen Eindruck von Mobilitätsoptionen zu gewinnen, ist es aufschlussreich, die Einzelergebnisse für die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel Auto, ÖPNV und Fahrrad miteinander zu kombinieren und die Anzahl sowie Kombinationsweisen zu analysieren. Im Allgemeinen wird dies unter dem Schlagwort „Multimodalität“ diskutiert. Je nach Definition beschreibt multimodales Mobilitätsverhalten die Nutzung von zwei oder drei verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb eines bestimmten Zeitraums.

Multimodales Nutzungsverhalten setzt immer ein multimodal angelegtes Verkehrssystem voraus – ein Verkehrssystem, das die Infrastruktur für Multimodalität überhaupt bieten kann. Regionale Unterschiede im Anteil der Multimodalität können somit auf regional unterschiedliche Verkehrsinfrastruktur hinweisen, beispielsweise für städtische und ländliche Regionen.

Die vorgenommene Segmentierung des Mobilitätsverhaltens basiert auf den im Alltag genutzten Mobilitätsoptionen. Dazu wird die übliche Verkehrsmittelnutzung im Laufe einer Woche herangezogen. Während Monomodalität das Auto-, Fahrrad- oder ÖV-Fahren umfasst, beschreibt die Einteilung von multimodalem Nutzungsverhalten die folgenden Verkehrsmittelkombinationen: Auto und Fahrrad, Auto und ÖV, Fahrrad und ÖV, Auto mit Fahrrad und ÖV. Davon lässt sich die Gruppe der wenig mobilen Personen abgrenzen.

Das Auto ist oft das alleinige Verkehrsmittel im üblichen Wochenverlauf

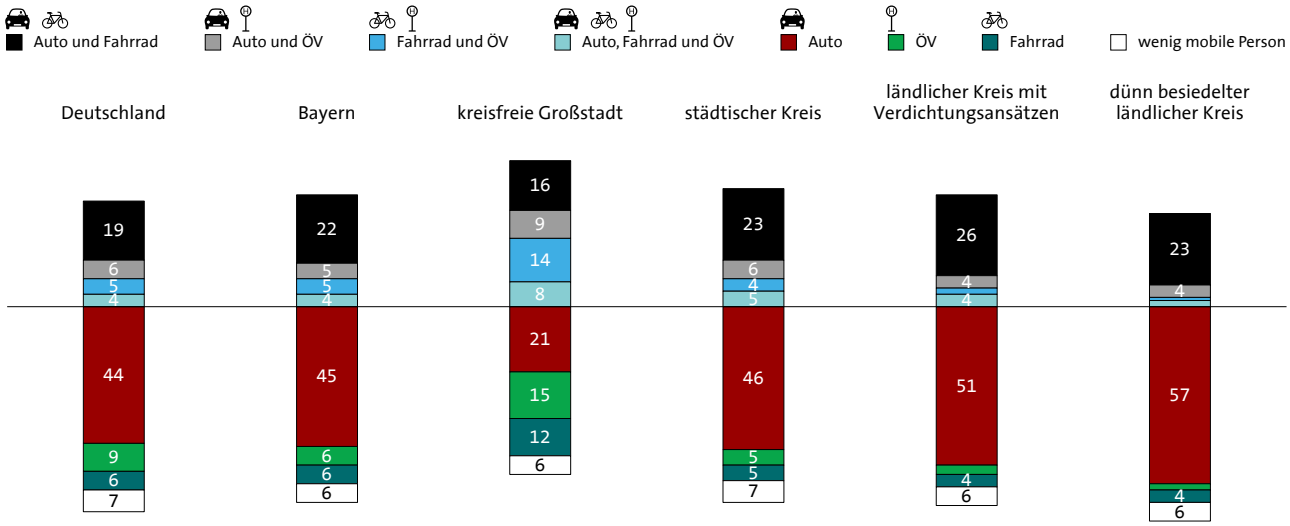
Fasst man die Personen ab 14 Jahren zusammen, deren Nutzungsverhalten als multimodal beschrieben werden kann, macht deren Anteil bundesweit rund ein Drittel aus (34 Prozent; siehe Abbildung 27). In Bayern sind es 2 Prozentpunkte mehr (36 Prozent). In kreisfreien Großstädten Bayerns steigt der Anteil auf 47 Prozent, vor allem aufgrund eines eher hohen Anteils aus Fahrrad und ÖV (14 Prozent). In diesem Kreistyp ist auch der Anteil für Auto und ÖV (9 Prozent) sowie Auto, Fahrrad und ÖV (8 Prozent) jeweils größer als bayern- bzw. bundesweit.

In den übrigen drei Kreistypen Bayerns ist unter den Multimodalen der Anteil der Personen, die Auto und Fahrrad nutzen, am größten (23 bis 26 Prozent). Multimodalität mit Auto und ÖV sowie Fahrrad und ÖV ist

Abbildung 27

Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf

Personen ab 14 Jahren



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

in Bayern (jeweils 5 Prozent) und in diesen drei Kreistypen deutlich seltener, gefolgt von der Kombination aus allen drei Verkehrsmitteln (4 Prozent bayernweit). Im Bund stellt sich das Ergebnis insgesamt ähnlich zu Bayern dar.

Monomodales Mobilitätsverhalten ist in Bayern (57 Prozent) etwas seltener als deutschlandweit (59 Prozent; siehe Abbildung 27). Insbesondere außerhalb kreisfreier Großstädte wird das Auto anteilig am meisten als alleiniges Verkehrsmittel genutzt.

Soziodemografische Merkmale und die übliche Verkehrsmittelnutzung

Frauen und Männer ähneln sich in der üblichen Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf (ohne Abbildung). Mehr als die Hälfte der Frauen (58 Prozent) und Männer (57 Prozent) können als monomodal beschrieben werden. Umgekehrt gilt für Multimodalität: Hier beträgt der Gesamtanteil bei den Männern 40 Prozent und bei den Frauen 35 Prozent.

Mehr als jede zweite Person ab 14 bis 17 Jahren ist mit mehreren Verkehrsmitteln unterwegs (65 Prozent; ohne Abbildung). Die anderen Altersgruppen liegen rund um die 40-Prozent-Marke, bei den 65- bis 74-Jährigen sind es 35 Prozent. Erst ab einem Alter von 75 Jahren ist Multimodalität selten (21 Prozent). Dementsprechend sind Personen ab 14 bis 17 Jahren nur zu knapp einem Drittel im üblichen Wochenverlauf mit nur einem Verkehrsmittel unterwegs (32 Prozent). In den anderen Altersgruppen ist es jeweils etwas mehr als die Hälfte der Personen. Der Anteil der Monomodalität steigt bei den 30- bis 49-Jährigen bis auf 60 Prozent.

Anteilig gesehen sind Schülerinnen und Schüler (64 Prozent; ab 14 Jahre) und Studierende (53 Prozent) am häufigsten mit mehreren Verkehrsmitteln unterwegs (ohne Abbildung). Bei Vollzeit- oder Teilzeiterwerbstätigkeit sind es etwas weniger (38 bzw. 41 Prozent). Nicht-Berufstätige (30 Prozent) und Personen in Pension oder Rente (29 Prozent) sind noch etwas seltener multimodal unterwegs. Dementsprechend ist monomodales Mobilitätsverhalten anteilig am häufigsten bei Vollzeit- (61 Prozent) und Nicht-Erwerbstätigen (58 Prozent) sowie Teilzeiterwerbstätigen (57 Prozent) und Personen in Pension oder Rente (56 Prozent) zu erkennen.

Multimodalität zeigt sich insbesondere bei den höheren Einkommensgruppen: So nutzen 38 Prozent der Personen der hohen und 47 Prozent der höchsten Einkommensgruppe im üblichen Wochenverlauf mehrere Verkehrsmittel (ohne Abbildung). In der niedrigen (31 Prozent) oder sehr niedrigen Gruppe (25 Prozent) fällt der Anteil geringer aus. Insbesondere in der niedrigen Statusgruppe dominiert das monomodale Mobilitätsverhalten (60 Prozent). Doch auch in der höchsten Statusgruppe liegt der Anteil derer, die als monomodal beschrieben werden können, bei 51 Prozent.

6. Bewertung der Verkehrssituation

Die persönliche Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort erfolgt anhand der gängigen Schulnoten (sehr gut, gut, befriedigend, ausreichend, mangelhaft, ungenügend). Thematisiert wurden neben der Verkehrssituation für das Auto, den ÖPNV sowie das Fahrrad auch die Gegebenheiten für Fußwege vor Ort. Die Top-Box beschreibt den kombinierten Anteil der Noten „sehr gut“ und „gut“.

Mit Blick auf das Zufußgehen wird die Verkehrssituation deutschlandweit und in Bayern jeweils mit 2,3 als gut bewertet (siehe Abbildung 28). Die mittleren Noten für Autofahren liegen ebenfalls jeweils im guten Bereich, in Bayern (2,0) sind sie sogar noch etwas positiver als im Bund (2,3). Für Fahrradfahren wird hingegen jeweils eine befriedigende Bewertung erreicht. Das ÖPNV-Fahren schneidet am schlechtesten ab, liegt jedoch jeweils auch noch knapp in diesem Notenbereich. Bayern erzielt hier jedoch mit 3,5 einen ÖPNV-Durchschnitt, der je nach Rundung auch nur als ausreichend eingestuft werden kann.

In Bayern wird das Fahrradfahren insgesamt etwas besser eingestuft als bundesweit. In kreisfreien Großstädten wird dabei die positivste Beurteilung erzielt (Note 2,5; siehe Tabelle 14 auf Seite 106). Beim Autofahren ist bayernweit in diesem Kreistyp zugleich die schlechteste Benotung zu verzeichnen (2,5). Der ÖPNV schneidet in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen (3,9) und dünn besiedelten ländlichen Kreisen (4,2) am schlechtesten ab, in kreisfreien Großstädten am besten (2,5).

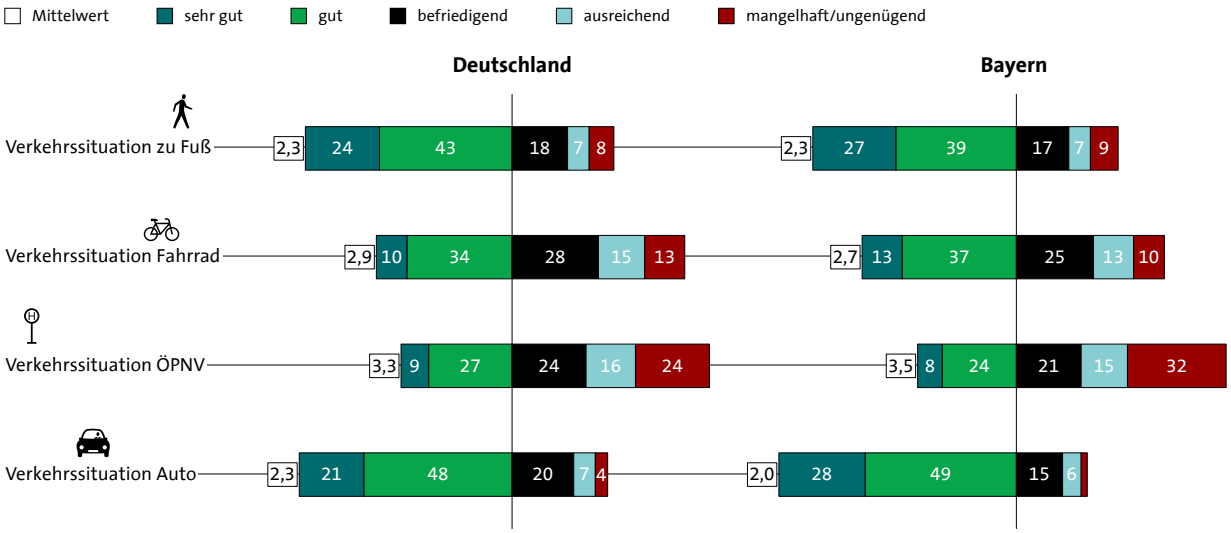
Der Blick auf die Bewertungen durch Frauen und Männer lässt nur hinsichtlich Autofahren einen geringfügigen Unterschied erkennen: Frauen stufen die Bedingungen durchschnittlich mit einer Note von 2,0 noch etwas besser ein als Männer (2,1; ohne Abbildung).

Etwas positivere Beurteilungen für den ÖPNV ergeben sich in der jungen Altersgruppe von 14 bis 17 Jahren (Note 3,3; ohne Abbildung), während in den übrigen Altersgruppen zumeist nur eine ausreichende Durchschnittsnote erreicht wird. Deutlichstes Merkmal für Varianz in der ÖPNV-Einstufung bleibt aber die Differenzierung nach (groß-)städtischen und ländlichen Räumen, in denen die Angebote sehr unterschiedlich ausgestaltet sind.

Abbildung 28

Personen ab 14 Jahren

Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

7. Automobilität

Das folgende Kapitel fasst die MiD-Ergebnisse zum Pkw-Bestand in den Haushalten Bayerns zusammen. Es baut auf den Auswertungen in Kapitel 3 zur Pkw-Ausstattung der Haushalte auf und betrachtet die üblichen Stellplätze zu Hause, die genutzten Antriebsarten und die Pkw-Größe. Es wirft auch einen Blick auf Elektrofahrzeuge und Lademöglichkeiten sowie auf die Frage der Notwendigkeit des Pkw-Besitzes und Gründe für Pkw-Freiheit. Neben der üblichen Nutzung, die in Kapitel 5 auf Personenebene betrachtet wurde, werden die täglichen Fahrten dieser Pkw berichtet.

Nur etwa jeder siebte Haushalt in Bayern ohne Auto

In Bayern ist der Anteil der Haushalte, die kein Auto besitzen, kleiner als bundesweit (15 Prozent vs. 20 Prozent; siehe Abbildung 7 auf Seite 23). Während sich der Freistaat und der Bund hinsichtlich der Ein-Auto-Besitzquote mit jeweils 52 Prozent gleichen, ist der Mehrfachbesitz in Bayern anteilig etwas häufiger vertreten, sodass dort die mittlere Anzahl mit 1,3 Autos pro Haushalt etwas größer ist als bundesweit (1,1 Autos).

Auf Basis der Stichtagsergebnisse lässt sich die Nutzung dieser Pkw abschätzen. Die folgenden Auswertungen basieren auf allen Fahrten mit Fahrzeugen, die den Haushalten Bayerns zur Nutzung zur Verfügung stehen. Reine Firmenfahrzeuge, Carsharing-Fahrzeuge und Mietwagen sind nicht berücksichtigt. Die Autofahrten werden auf Basis der am Stichtag berichteten Wege der Haushaltsmitglieder mit den Haushalts-Pkw ermittelt. Um diese möglichst vollständig abzubilden, werden für diese Auswertungen nur Haushalte berücksichtigt, bei denen zu allen Haushaltsmitgliedern Angaben zum Stichtag vorliegen. Fahrten, die möglicherweise von anderen Personen ohne Begleitung von Haushaltsmitgliedern unternommen wurden, bleiben unberücksichtigt.

Etwas mehr als jedes zweite Auto wird am Stichtag genutzt

Von diesen zur Verfügung stehenden Autos wird ein Anteil von 56 Prozent an einem durchschnittlichen Tag von Haushaltsmitgliedern genutzt (siehe Tabelle 1). Fokussiert man auf diese Pkw, ergeben sich durchschnittlich 2,9 Fahrten je Fahrzeug. Im Mittel werden auf diesen Fahrten insgesamt rund 51 Kilometer in etwa 74 Minuten zurückgelegt, und es werden durchschnittlich 4,5 Personen befördert, wobei die Zählung fahrtenbezogen erfolgt, sodass Personen bei mehreren Fahrten am Stichtag mehrfach berücksichtigt werden.

Hohe Besitzquoten für den Führerschein

Durchschnittlich sind die Bayerinnen und Bayern beim Pkw-Führerscheinerwerb 20 Jahre alt (Deutschland: 21 Jahre; siehe Tabelle 2). Es besitzen anteilig mehr Personen ab 16 Jahren in Bayern einen Führerschein (91 Prozent) als dies bundesweit der Fall ist (87 Prozent). In nahezu allen bayerischen Kreistypen liegt die Führerscheinquote oberhalb der 90-Prozent-Marke. Die kreisfreien Städte bilden mit 88 Prozent Besitzquote eine (knappe) Ausnahme (ohne Abbildung).

In Bayern besitzen anteilig etwas mehr Männer (93 Prozent) als Frauen (89 Prozent) einen Führerschein (siehe Tabelle 2). Das durchschnittliche Erwerbsalter unterscheidet sich um ein Jahr. Bei den 16- und 17-Jährigen ist die Besitzquote mit 12 Prozent erwartbar gering. Mit der Volljährigkeit steigt der Anteil sprunghaft auf nahezu 90 Prozent an (18-29 Jahre: 86 Prozent). Ab dieser Altersgruppe bleibt die Besitzquote in den folgenden Gruppen jeweils (deutlich) über der 90-Prozent-Marke und sinkt erst ab dem Alter von 75 Jahren wieder auf 84 Prozent ab. Betrachtet man das durchschnittliche Erwerbsalter, fällt auf, dass die jüngeren Altersgruppen die Fahrerlaubnis einige Jahre früher erworben haben als die älteren Altersgruppen. In allen Einkommensgruppen besitzen (weit) mehr als drei Viertel der

Tabelle 1

Kennwerte am Stichtag genutzter Pkw

Anteil genutzter Pkw*	56	*%*
Anzahl der Fahrten**	2,9	*Mittelwert*
Gesamtstrecke**	51	*Mittelwert in km*
Gesamtfahrzeit**	74	*Mittelwert in Min.*
Anzahl beförderter Personen**	4,5	*Mittelwert*

*alle Pkw, **am Stichtag genutzte Pkw

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Befragten einen Führerschein. Allerdings beträgt der Unterschied zwischen denjenigen mit sehr niedrigem Haushaltseinkommen (77 Prozent) und denjenigen mit sehr hohem Haushaltseinkommen (94 Prozent) fast 20 Prozentpunkte. Das durchschnittliche Erwerbsalter unterscheidet sich kaum. Tendenziell sind diejenigen mit höherem Haushaltseinkommen beim Erwerb der Fahrerlaubnis etwas jünger.

Pkw-Bestand in privaten Haushalten

Im Folgenden wird der Pkw-Bestand in den Haushalten Bayerns beschrieben. Neben den privat zugelassenen Pkw schließt das jenen Teil der gewerblich zugelassenen Pkw ein, die auch privat genutzt werden können. Dienstwagen, die nicht privat genutzt werden, fließen in die MiD-Auswertungen nicht ein. Die folgenden Auswertungen zu Firmenwagen beziehen sich deshalb ausschließlich auf den Teil der gewerblich zugelassenen Pkw, die auch privaten Haushalten zur Nutzung zur Verfügung stehen.

Eine Abweichung der regional ausgewerteten MiD-Ergebnisse von der amtlichen Zulassungsstatistik kann sich zusätzlich dadurch ergeben, dass der Zulassungsort – vor allem bei dienstlichen oder geleasten Fahrzeugen – vom Wohnort des Haushalts abweichen kann. Privat nutzbare gewerblich zugelassene Pkw werden in der MiD dem Wohnort des Haushalts zugeordnet, während sie in der amtlichen Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes dem Zulassungsort, in der Regel dem Firmensitz, zugeordnet werden.

Tabelle 2

Pkw-Führerschein-Besitz und -Erwerbsalter

	Führerscheinbesitz *(ja-Anteile)*	Alter bei Führerscheinerwerb
Personen ab 16 Jahren	*%*	*Mittelwert*
GESAMT	**91**	**20**
GESCHLECHT		
Männer	93	19
Frauen	89	20
ALTER		
16-17 Jahre	12	17
18-29 Jahre	86	18
30-39 Jahre	95	19
40-49 Jahre	96	19
50-64 Jahre	96	19
65-74 Jahre	94	20
75 und älter	84	23
ÖKONOMISCHER STATUS		
sehr niedrig	77	21
niedrig	88	21
mittel	91	20
hoch	93	19
sehr hoch	94	19

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Firmenwagen als Treiber der Elektromobilität?

Die MiD erfasst alle Pkw, die privaten Haushalten zur Nutzung zur Verfügung stehen, und ordnet sie einem der Fahrzeugsegmente des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zu. Für die Auswertungen werden diese differenzierten Segmente wie folgt in vier Gruppen zusammengefasst:

- klein: Mini und Kleinwagen
- kompakt: Kompaktklasse und Mini-Vans
- mittel: Mittelklasse, Sportgeländewagen, Großraum-Vans und Utilities
- groß: obere Mittelklasse, Oberklasse, Geländewagen, Sportwagen

Die jeweiligen Anteile kleiner (28 Prozent), kompakter (30 Prozent) und mittelgroßer (35 Prozent) Pkw liegen bundesweit relativ nah beieinander (ohne Abbildung). Lediglich der Anteil großer Autos ist mit 6 Prozent deutlich geringer. In Bayern verhält es sich sehr ähnlich (siehe Abbildung 29). Die Unterschiede zu den bundesweiten Anteilen machen nur bis zu einem Prozentpunkt aus. Auch auf der Ebene der Kreistypen schwanken die Anteilsunterschiede nur bis zu 2 Prozentpunkte (ohne Abbildung).

In allen Vergleichsregionen (Deutschland, Bayern und dessen Kreistypen) machen Benzinfahrzeuge jeweils den größten Anteil aus (zwischen 56 Prozent und 63 Prozent), gefolgt von Dieselfahrzeugen (zwischen 27 Prozent und 36 Prozent; für Bayern siehe Abbildung 29). Die zusammengefassten Quoten der Elektromobilität – rein elektrisch und (Plug in-)hybrid – schwanken kaum zwischen den Regionen (zwischen 8 Prozent und 10 Prozent, davon rein elektrisch zwischen 4 Prozent und 5 Prozent).

Bundesweit sowie in Bayern sind jeweils 91 Prozent der Pkw als Privatwagen, nicht als Firmenwagen, zugelassen (für Bayern siehe Abbildung 29). In ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen und in dünn besiedelten ländlichen Kreisen Bayerns liegen die Anteile knapp über 90 Prozent, in kreisfreien Großstädten und städtischen Kreisen wiederum knapp darunter. Unterscheidet man die Art der Zulassung nach der Antriebsart des Autos, zeigen sich für Bayern gewisse Unterschiede. Während die absolute Mehrheit der benzin- (96 Prozent) und auch der dieselbetriebenen Fahrzeuge (88 Prozent) als Privatwagen zugelassen ist, trifft dies „nur" auf drei von vier rein elektrisch betriebene Fahrzeuge zu (73 Prozent). Unter den Plug-in-Hybriden ist sogar nur rund jedes zweite Fahrzeug als Privatwagen zugelassen (55 Prozent) – 44 Prozent sind Firmenwagen (ohne Abbildung).

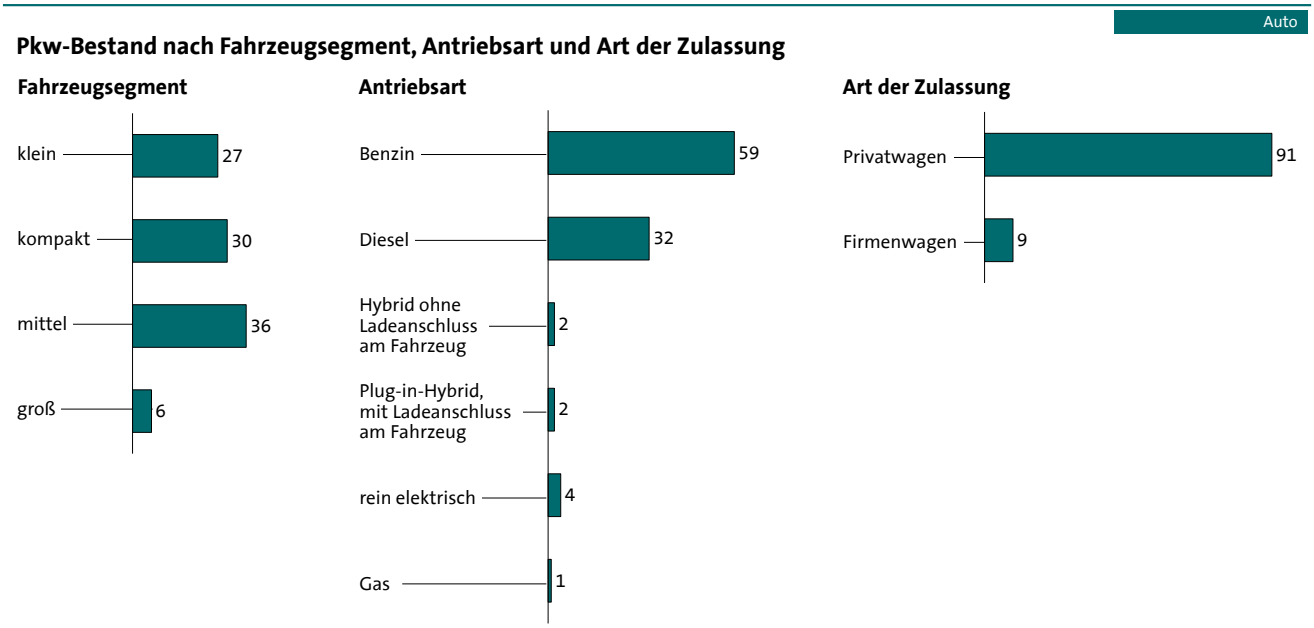
Parken auf dem eigenen Grundstück als Standard

Zu den üblichen Stellplatzmöglichkeiten zählen der öffentliche Straßenraum (ohne oder mit Parkausweis für Anwohnerinnen und Anwohner), das Parkhaus oder die Tiefgarage und – wenn ein eigenes Grundstück vorhanden ist – die Garage, ein Carport oder ein Stellplatz. In Bayern (75 Prozent), aber auch bundesweit (71 Prozent), wird die Mehrheit der Autos auf dem privaten Grundstück abgestellt (für Bayern siehe Abbildung 30). Auf dem zweiten Platz, wenn auch mit deutlich geringerem Anteil, landet der öffentliche Straßenraum ohne Parkausweis (Bayern: 12 Prozent; Deutschland: 18 Prozent). Die anderen Stellplatzmöglichkeiten werden jeweils deutlich seltener genutzt. Auf Kreistypebene in Bayern sind die Verteilungen mitunter anders (ohne Abbildung). In nahezu allen Kreistypen überwiegt das eigene Grundstück als Abstellort deutlich vor den anderen Abstellmöglichkeiten (zwischen 75 Prozent und 84 Prozent). Eine Ausnahme bilden kreisfreie Großstädte. Hier entfällt zwar auch der größte Anteil auf diesen Abstellort, allerdings ist er mit 41 Prozent deutlich kleiner. In kreisfreien Großstädten wird dagegen fast jedes dritte Fahrzeug im Parkhaus oder in der Tiefgarage abgestellt (29 Prozent), weitere 19 Prozent im öffentlichen Straßenraum ohne Parkausweis. In den anderen Kreistypen sind die entsprechenden Anteile (deutlich) geringer und liegen überwiegend unter der 10-Prozent-Marke.

Insbesondere in der mittleren und den (sehr) hohen Einkommensgruppen Bayerns herrscht große Ähnlichkeit in der Wahl des Abstellplatzes (ohne Abbildung). Mit jeweils über 70 Prozent dominiert das Parken auf dem Privatgrundstück. Die Anteile für das

Abbildung 29

Pkw-Bestand nach Fahrzeugsegment, Antriebsart und Art der Zulassung



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen oder anderes

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Parken im Straßenraum ohne Parkausweis machen 11 Prozent oder 12 Prozent aus und das Parken im Parkhaus oder in der Tiefgarage liegt bis zu 2 Prozentpunkte dahinter. Der Unterschied in den Prozentpunkten ist somit sehr klein. Auch bei denjenigen aus der niedrigen Einkommensgruppe dominiert der Privatparkplatz (73 Prozent), allerdings verschieben sich die anderen Anteile leicht in Richtung des Parkens im Straßenraum ohne Parkausweis und der Anteil für Parkhaus oder Tiefgarage reduziert sich (8 Prozentpunkte Unterschied). Noch etwas deutlicher wird es bei denjenigen mit sehr niedrigem Haushaltseinkommen: 9 Prozentpunkte trennen die Anteile für das Parken im Straßenraum ohne Parkausweis und für Parkhaus bzw. Tiefgarage (Privatgrundgrundstück: 62 Prozent).

In Bayern steht 45 Prozent der Haushalte eine Lademöglichkeit zu Hause zur Verfügung, 21 Prozent davon berichten von einer Ladesäule und 24 Prozent von einer normalen Steckdose (siehe Abbildung 31). Weitere 4 Prozent der Haushalte schafften zum Befragungszeitpunkt eine Lademöglichkeit. Die generelle Lademöglichkeit steht im Vergleich dazu 39 Prozent der bundesweiten Haushalte zur Verfügung (davon 19 Prozent Ladesäule). Ladesäulen sind insbesondere bei den Haushalten der kreisfreien Großstädte Bayerns zu finden (29 Prozent). Doch auch fast jeder fünfte Haushalte in dünn besiedelten ländlichen Kreisen berichtet davon (18 Prozent). In den ländlichen Kreistypen steht tendenziell eher eine normale Steckdose zur Verfügung. Für alle Vergleichsregionen liegt allerdings der Anteil der Haushalte, die über keinerlei private Lademöglichkeit verfügen, jeweils um die 50-Prozent-Marke.

Für die bayerischen Haushalte zeigt sich, dass mit steigendem Einkommen auch der Anteil für eine generelle Lademöglichkeit steigt (ohne Abbildung). Berichtet fast jeder dritte Haushalt mit sehr niedrigem Einkommen von einer Lademöglichkeit (30 Prozent), sind es in der mittleren Einkommensgruppe bereits 41 Prozent und in den sehr einkommensstarken Haushalten mehr als die Hälfte (54 Prozent).

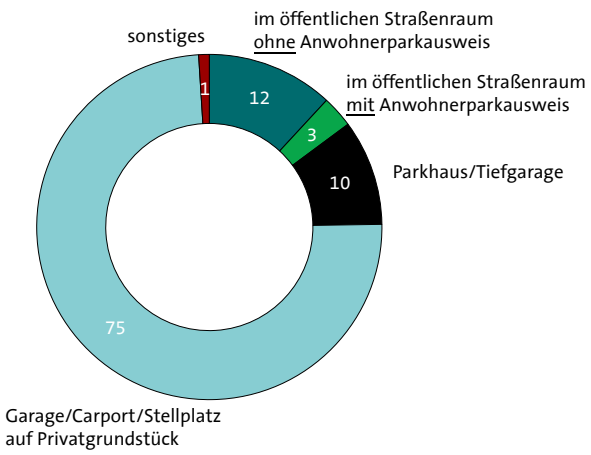
Bewusster Verzicht auf ein eigenes Auto als ein Grund für den Nicht-Besitz

Von den Haushalten Bayerns, die ein eigenes Auto besitzen, gibt die Mehrheit an, auf ein Auto angewiesen zu sein (82 Prozent; ohne Abbildung). Nahezu jeder fünfte Haushalt könnte darauf verzichten (18 Prozent). Bundesweit zeigt sich der gleiche Trend mit Abweichungen von lediglich einem Prozent-

Abbildung 30

Auto

Üblicher Pkw-Stellplatz



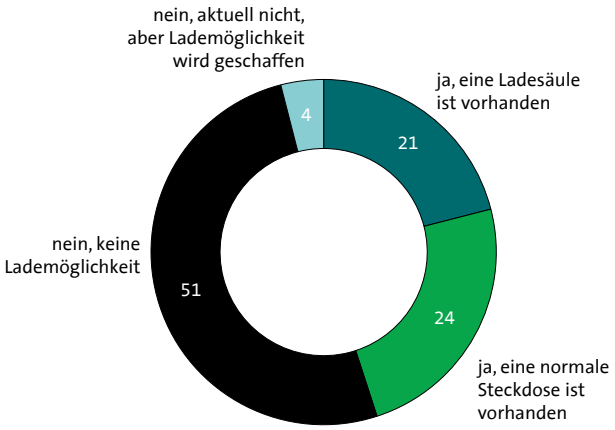
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Abbildung 31

Haushalte

Lademöglichkeit für E-Autos an privaten Stellplätzen



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

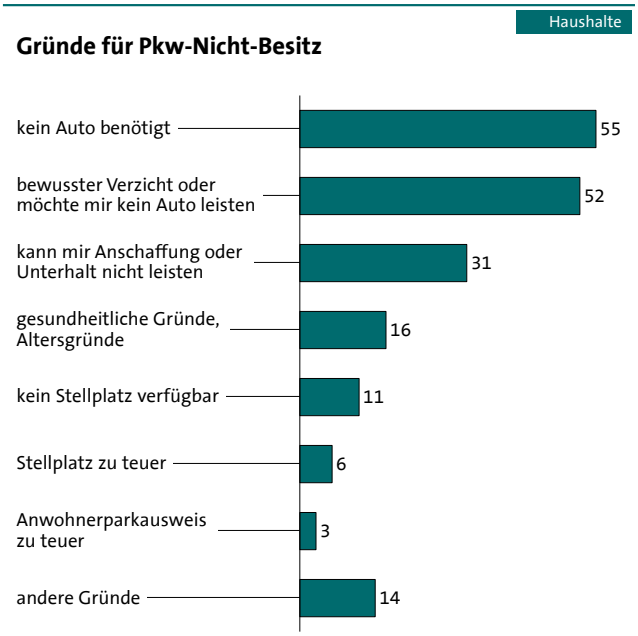
punkt. In ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen und in dünn besiedelten ländlichen Kreisen Bayerns liegen die Anteile der Haushalte, die nach eigenen Angaben auf ein Auto angewiesen sind, um die 90-Prozent-Marke (städtische Kreise: 84 Prozent). In kreisfreien Großstädten trifft dies auf rund jeden zweiten Haushalt zu (56 Prozent) und hier können sich anteilig deutlich mehr Haushalte vorstellen, auf ein Auto zu verzichten (44 Prozent) als in den anderen bayerischen Kreistypen.

Mit Anteilswerten zwischen 81 Prozent und 85 Prozent sind sich die Auto-Haushalte der verschiedenen Einkommensgruppen in Bayern einig darüber, dass sie auf ihr Auto angewiesen sind (ohne Abbildung). In der Mehrheit trifft dies jeweils auch auf die Haushaltstypen zu, allerdings geben von den Alleinlebenden anteilig deutlich weniger Haushalte die Notwendigkeit des Besitzes an (76 Prozent) als beispielsweise Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen (91 Prozent).

Werden Haushalte ohne eigenes Auto nach den Gründen für den Nicht-Besitz gefragt (Mehrfachnennung), trifft auf 55 Prozent der bayerischen Haushalte zu, dass gar kein Auto benötigt wird (siehe Abbildung 32). Für 52 Prozent gilt außerdem der bewusste Verzicht.

Abbildung 32

Gründe für Pkw-Nicht-Besitz



Haushalte ohne Pkw-Besitz, Angaben in Prozent, Mehrfachnennung

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Für 31 Prozent der Haushalte sind auch finanzielle Gründe ausschlaggebend, da man sich Anschaffung oder Unterhalt nicht leisten kann. Für 16 Prozent sind gesundheitliche oder altersbezogene Gründe relevant. Eher seltener werden zu teure Stellplätze bzw. zu teure Parkausweise genannt (6 Prozent bzw. 3 Prozent). Mit Unterschieden in den Anteilswerten bis zu 3 Prozentpunkte ist die bundesweite Verteilung der Gründe nahezu identisch. Vergleicht man die Verteilungen der Kreistypen Bayerns, zeigt sich insgesamt die Tendenz zum bewussten Verzicht oder zum Auto-Nicht-Bedarf in kreisfreien Großstädten.

Der bewusste Verzicht oder der Nicht-Bedarf wird anteilig häufiger in den höheren Einkommensgruppen genannt – hier liegen die Anteile für die entsprechenden Kategorien im Gegensatz zu den niedrigen Einkommensgruppen jeweils oberhalb der 50-Prozent-Marke (ohne Abbildung). In den Haushalten mit sehr niedrigem Einkommen ist in jedem zweiten Fall die teure Anschaffung oder der Unterhalt ein Grund für den Nicht-Besitz (54 Prozent). In der niedrigen Einkommensgruppe erreicht der entsprechende Anteil 42 Prozent, und sinkt dann mit steigendem Einkommen der Haushalte auf bis zu 8 Prozent in der sehr hohen Einkommensgruppe, in der dieser Grund dementsprechend wenig Relevanz hat. Gesundheitliche oder altersbezogene Gründe sind eher in den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen relevant (18 bis 24 Prozent), im Vergleich zu sehr einkommensstarken Haushalten (2 Prozent).

Wohnt in einem bayerischen Haushalt (ohne eigenes Auto) mindestens ein Kind, gibt etwas weniger als die Hälfte der Haushalte an, dass kein Auto benötigt wird (45 Prozent; ohne Abbildung). In den anderen Haushaltstypen übersteigt der entsprechende Anteil jeweils die 50-Prozent-Marke. Mit Anteilswerten zwischen 49 und 66 Prozent ist in allen Haushaltstypen der bewusste Verzicht keine Seltenheit. Finanzielle Gründe werden dagegen eher von Haushalten mit mindestens drei Erwachsenen als Gründe für den Nicht-Besitz genannt (46 Prozent) als beispielsweise von Zweipersonenhaushalten (20 Prozent). Gesundheitliche und altersbezogene Gründe sind für allein (18 Prozent) oder zu zweit lebende Personen (10 Prozent) relevant – von anderen Haushaltstypen werden diese Gründe nur von jeweils bis zu 3 Prozent der Haushalte genannt.

8. Radverkehr

Das vorliegende Kapitel fasst die Ergebnisse zur Fahrradausstattung aus Kapitel 3, zur üblichen Nutzung aus Kapitel 5 sowie zur Bewertung der Infrastruktur aus Kapitel 6 zusammen und ergänzt sie durch soziodemografische Analysen und Auswertungen nach Kreistypen. Auf Wegeebene werden Anlässe, Distanzen und Dauern betrachtet. Dabei werden die Ergebnisse aus Kapitel 4 um Differenzierungen zwischen Fahrrädern mit und ohne Elektroantrieb ergänzt.

Bei Personen ab 14 Jahren wurde die Verfügbarkeit über ein normales bzw. klassisches Fahrrad sowie über ein Elektrofahrrad bzw. Pedelec erfragt. Für Kinder unter 14 Jahren wurde ausschließlich deren Verfügbarkeit über ein normales Fahrrad erfasst. Im Folgenden wird der allgemeine persönliche Fahrradbesitz (also die Verfügbarkeit über ein normales Fahrrad und/ oder ein Elektrofahrrad) berichtet und teils nach Fahrradtypen differenziert. Anhand soziodemografischer Merkmale wird dargestellt, wie bestimmte Personengruppen mit normalen und/ oder elektrobetriebenen Fahrrädern ausgestattet sind.

Hohe Fahrradausstattung in Bayern

Fast vier von fünf Personen ab 14 in Bayern besitzen ein Zweirad. Darunter besitzen 59 Prozent nur ein normales Fahrrad, 8 Prozent nur ein Elektrofahrrad/ Pedelec und 12 Prozent besitzen beides (siehe Tabelle 3). Damit sind Personen in Bayern besser ausgestattet als im Bundesschnitt: Deutschlandweit verfügen insgesamt 75 Prozent über ein Fahrrad, darunter 57 Prozent über ein normales Rad, 8 Prozent über ein Elektrofahrrad/ Pedelec und 10 Prozent über beides. Die generelle Fahrradausstattung ist über die verschiedenen Kreistypen in Bayern hinweg ähnlich und bewegt sich dabei zwischen 77 und 81 Prozent. In Bezug auf den Besitz eines Elektrofahrrads/ Pedelecs (Kategorien „nur Elektrofahrrad/ Pedelec“ + „beides“) gibt es jedoch deutliche Unterschiede. Der Besitzanteil ist in kreisfreien Großstädten mit 14 Prozent am niedrigsten; in dünn besiedelten Landkreisen mit 23 Prozent am höchsten (siehe Abbildung 8 auf Seite 24),

Fahrradausstattung variiert mit soziodemografischen Merkmalen

Männer in Bayern verfügen mit 82 Prozent häufiger über ein Fahrrad als Frauen (77 Prozent). Dabei ergibt sich der Abstand vor allem in Unterschieden im Besitz nur eines normalen Fahrrads (Männer: 62 Prozent; Frauen: 56 Prozent). In Bezug auf den Besitz eines Elektrofahrrads/ Pedelecs liegen die Geschlechter gleichauf (siehe Tabelle 3).

Die Besitzanteile variieren deutlich zwischen den Altersgruppen. Fast drei Viertel der Kinder unter 14 Jahren (bei denen nur die Ausstattung mit einem normalen Fahrrad abgefragt wurde) verfügen über ein Fahrrad. Die 14- bis 17-Jährigen sind die Altersgruppe, die am besten mit Fahrrädern ausgestattet ist – insgesamt verfügen 92 Prozent über ein Zweirad. Auf die höchste Fahrradverfügbarkeit dieser Gruppe folgt ein kleiner „Fahrradknick“ bei den jungen Erwachsenen zwischen 18 und 29 Jahren (79 Prozent), bevor sie in den mittleren Altersgruppen zwischen 30 und 39 sowie 40 und 49 Jahren wieder ansteigt (85 Prozent bzw. 87 Prozent). Ab 65 Jahren sinkt die Fahrradverfügbarkeit deutlich. Während dabei noch 74 Prozent der 65- bis 74-Jährigen über ein Rad verfügen, sind es ab 75 Jahren nur noch 54 Prozent. Der Besitz eines Elektrofahrrads ist in den älteren Altersgruppen zwischen 50 und 74 Jahren mit insgesamt 27 bzw. 28 Prozent besonders hoch, bevor er bei Personen ab 75 Jahren auf insgesamt 16 Prozent sinkt (siehe Tabelle 3).

Den Besitzquoten der Altersgruppen entsprechend verfügen Personen aus Haushalten mit Kind(ern) am häufigsten über ein Fahrrad (89 Prozent) und Alleinlebende am seltensten (69 Prozent). Mit zusammengerechnet 17 Prozent liegt der Elektrofahrradanteil in letzterer Gruppe auch besonders niedrig (siehe Tabelle 3).

Es gibt ein deutliches Gefälle in der Fahrradausstattung zwischen den Statusgruppen. Nur rund drei von fünf Personen aus einem Haushalt mit sehr niedrigem ökonomischem Status verfügen über ein Fahrrad. Die Besitzquote steigt über die Statusgruppen recht kontinuierlich an, bis sie in der obersten Statusgruppe 90 Prozent erreicht. Die Unterschiede in der Fahrradausstattung zwischen den Statusgruppen gehen vor allem auf den Besitz eines normalen Fahrrads zurück.

Tabelle 3

Fahrradausstattung nach soziodemografischen Merkmalen

	Fahrradbesitz	*darunter:* nur normales Fahrrad	*darunter:* nur Elektrofahrrad/ Pedelec	*darunter:* beides
Personen ab 14 Jahren	*%*	*%*	*%*	*%*
GESAMT	**79**	**59**	**8**	**12**
GESCHLECHT				
Männer	82	62	8	12
Frauen	77	56	9	12
ALTER				
0-13 Jahre	74	74	*nicht erhoben*	
14-17 Jahre	92	87	2	3
18-29 Jahre	79	70	4	5
30-39 Jahre	85	66	8	11
40-49 Jahre	87	66	7	14
50-64 Jahre	83	56	11	16
65-74 Jahre	74	46	13	15
75 und älter	54	38	7	9
HAUSHALTSTYP				
Alleinlebende	69	52	8	9
Zweipersonenhaushalte	77	55	10	12
Haushalte mit mind. 3 Erwachsenen	78	57	9	12
Haushalte mit mind. einem Kind	89	69	7	13
ÖKONOMISCHER STATUS				
sehr niedrig	61	47	6	8
niedrig	68	49	8	11
mittel	75	55	9	11
hoch	84	62	9	13
sehr hoch	90	70	7	13

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

So verfügen 47 Prozent der statusniedrigsten Gruppe nur über ein normales Fahrrad, während der Anteil auf 70 Prozent in der höchsten Gruppe ansteigt. Die Elektrofahrradquote zeigt eine geringere Varianz zwischen den Statusgruppen (siehe Tabelle 3).

Fahrradnutzung in den meisten Personengruppen etabliert

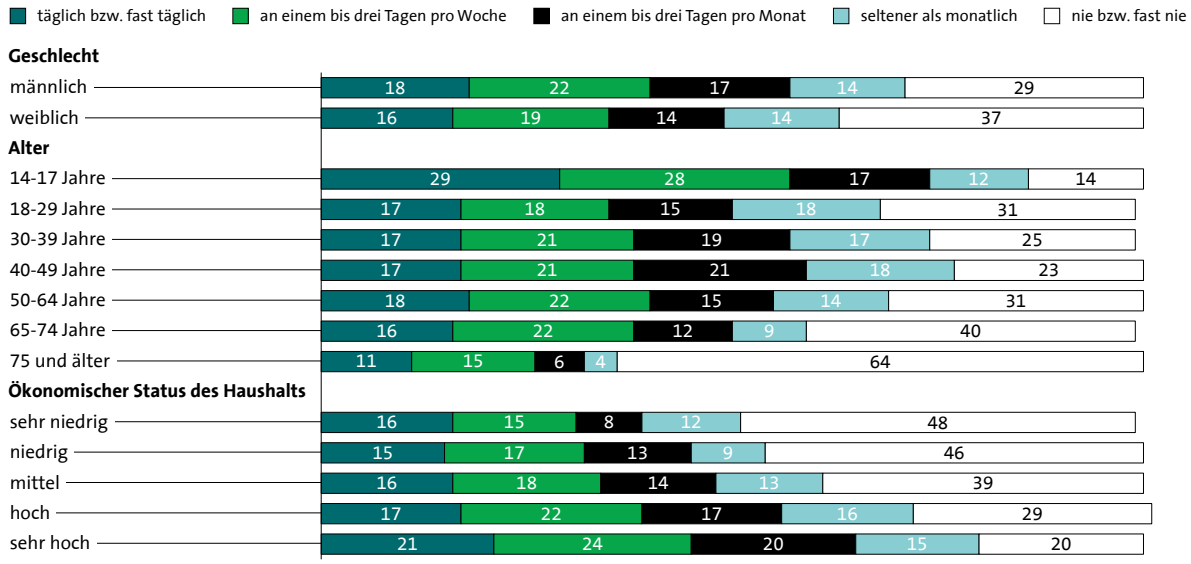
Fast jede fünfte Person ab 14 Jahren aus Bayern nutzt (fast) täglich das Fahrrad und die Quote der mindestens wöchentlichen Nutzung beträgt 37 Prozent (siehe Abbildung 24 auf Seite 46). Jede dritte Person nutzt das Fahrrad (fast) nie (33 Prozent). Damit ist der Anteil der mindestens wöchentlichen Nutzung in Bayern etwas größer und der Anteil der Nicht-Nutzung etwas niedriger als dies bundesweit der Fall ist (34 Prozent und 38 Prozent).

Männer und Frauen in Bayern sind sich hinsichtlich der verschiedenen Nutzungshäufigkeiten für das Fahrrad eher ähnlich als unähnlich: Die Unterschiede in den Anteilen betragen bis zu 3 Prozentpunkte (siehe Abbildung 33). Bei der Nicht-Nutzung ist der Unterschied mit 29 Prozent (Männer) und 37 Prozent (Frauen) größer. Nur in der Altersgruppe der 14- bis 17-Jährigen ist die Mehrheit mindestens wöchentlich mit dem Fahrrad unterwegs. In den meisten anderen Altersgruppen liegt der entsprechende Anteil um die 40-Prozent-Marke, bei den ab 75-Jährigen fällt er allerdings unter die 30-Prozent-Marke. In dieser Altersgruppe ist dementsprechend der Nicht-Nutzungsanteil mit 64 Prozent am größten und in der Gruppe der Minderjährigen mit 14 Prozent am kleinsten. Mit steigendem Einkommen steigt auch die mindestens wöchentliche Nutzungsquote. Rund jede dritte Person mit (sehr) niedrigem oder mittlerem Einkommen (zwischen 31 Prozent und 34 Prozent) ist in dieser Häufigkeit mit dem Fahrrad unterwegs, in der sehr hohen Einkommensgruppe trifft dies auf fast jede zweite Person zu (45 Prozent). Umgekehrt wird die Nicht-Nutzung häufiger von Personen mit niedrigem Einkommen genannt als von denjenigen aus einkommensstarken Haushalten.

Abbildung 33

Personen ab 14 Jahren

Übliche Fahrradnutzung nach soziodemografischen Merkmalen



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Lastenfahrräder als Randphänomen

Von den Personen ab 14 Jahren werden Lastenfahrräder bundesweit nur sehr selten genutzt (ohne Abbildung). Gleiches gilt für Bayern. Die Nicht-Nutzungsquoten liegen jeweils weit über der 90-Prozent-Marke. Auch in den bayerischen Kreistypen ist die entsprechende Quote der Nicht-Nutzung jeweils sehr hoch. Nur in kreisfreien Großstädten Bayerns (aber auch bundesweit) lässt sich eine mindestens wöchentliche Nutzung von 2 Prozent erkennen.

Betrachtet man die verschiedenen Haushaltstypen, dominiert die Nicht-Nutzung von Lastenfahrrädern mit jeweils 98 Prozent deutlich (ohne Abbildung). Nur für Personen aus Haushalten mit mindestens einem Kind lässt sich eine sehr geringe, aber vergleichsweise nennenswerte Nutzungshäufigkeit feststellen (mindestens monatlich: 3 Prozent, Nicht-Nutzung: 96 Prozent).

Einschätzungen der Verkehrssituation für das Fahrrad vor Ort ähneln sich

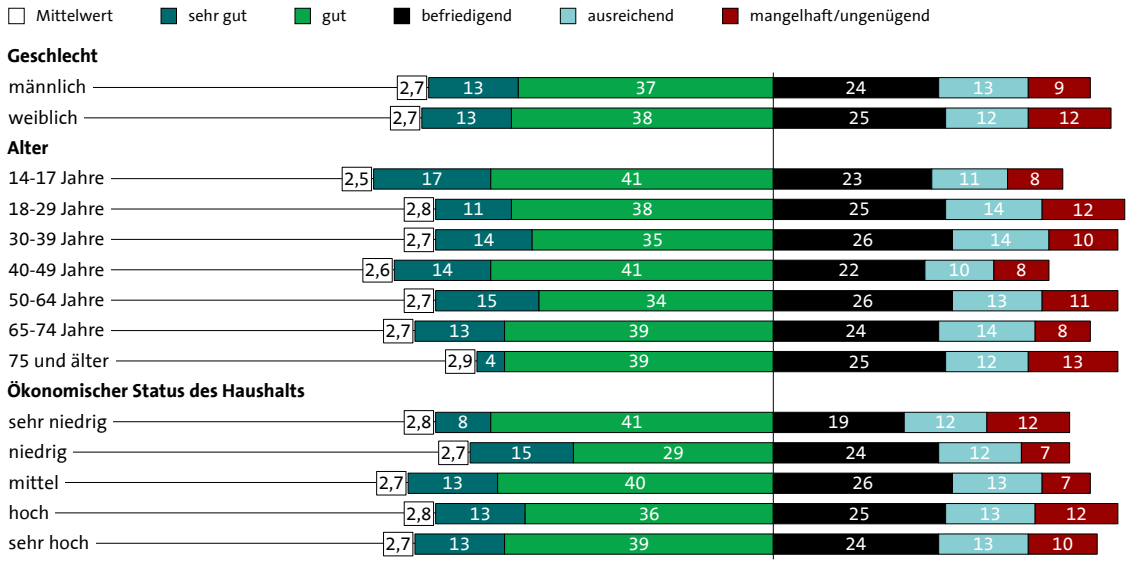
Von Personen ab 14 Jahren aus Bayern wird die Verkehrssituation vor Ort für das Fahrrad mit einer mittleren Schulnote von 2,7 etwas besser eingeschätzt als der bundesweite Durchschnitt (2,9; siehe Abbildung 28 auf Seite 53).

Männer und Frauen in Bayern bewerten die Verkehrssituation für das Fahrrad vor Ort jeweils mit einer mittleren Schulnote von 2,7 (siehe Abbildung 34). Die Top-Boxen – also der kombinierte Anteil der beiden Bestnoten „sehr gut“ und „gut“ – unterscheidet sich nur um einen Prozentpunkt. In allen Altersgruppen liegt die Bewertung zwischen gut und befriedigend. Mit einer Top-Box von 58 Prozent und einer Durchschnittsnote von 2,5 fällt die Bewertung durch die Minderjährigen am günstigsten aus. Diejenigen ab 75 Jahren vergeben im Schnitt eine Note von 2,9 (Top-Box: 43 Prozent) und sind somit am wenigsten zufrieden. Die anderen Top-Boxen liegen um die 50-Prozent-Marke. Im Schnitt sind sich die Einkommensgruppen in ihrer Bewertung sehr ähnlich: Die Durchschnittsnote beträgt jeweils 2,7 oder 2,8. Bei den Top-Boxen zeigen sich dennoch Unterschiede. Bei denjenigen mit mittlerem (53 Prozent) oder sehr

Abbildung 34

Personen ab 14 Jahren

Bewertung der Verkehrssituation für das Fahrrad am Wohnort nach soziodemografischen Merkmalen



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

hohem Einkommen (52 Prozent) vergibt die Mehrheit eine der beiden Bestnoten. In den anderen Einkommensgruppen liegt die Top-Box (knapp) darunter.

Normale und elektrobetriebene Fahrräder mit teils unterschiedlichen Kennwerten

Am Stichtag von der Bevölkerung Bayerns zurückgelegte Fahrradwege machen zu etwa einem Drittel Freizeitwege aus (34 Prozent; ohne Abbildung). Fast jeder fünfte Fahrradweg findet von oder zur Arbeitsstätte statt (18 Prozent). Auch Einkäufe finden mit 14 Prozent vergleichsweise häufig mit dem Fahrrad statt. Weitere 11 Prozent entfallen auf Erledigungswege. Dienstliche Wege bzw. Begleitungswege finden mit 6 Prozent bzw. 7 Prozent eher selten mit dem Fahrrad statt.

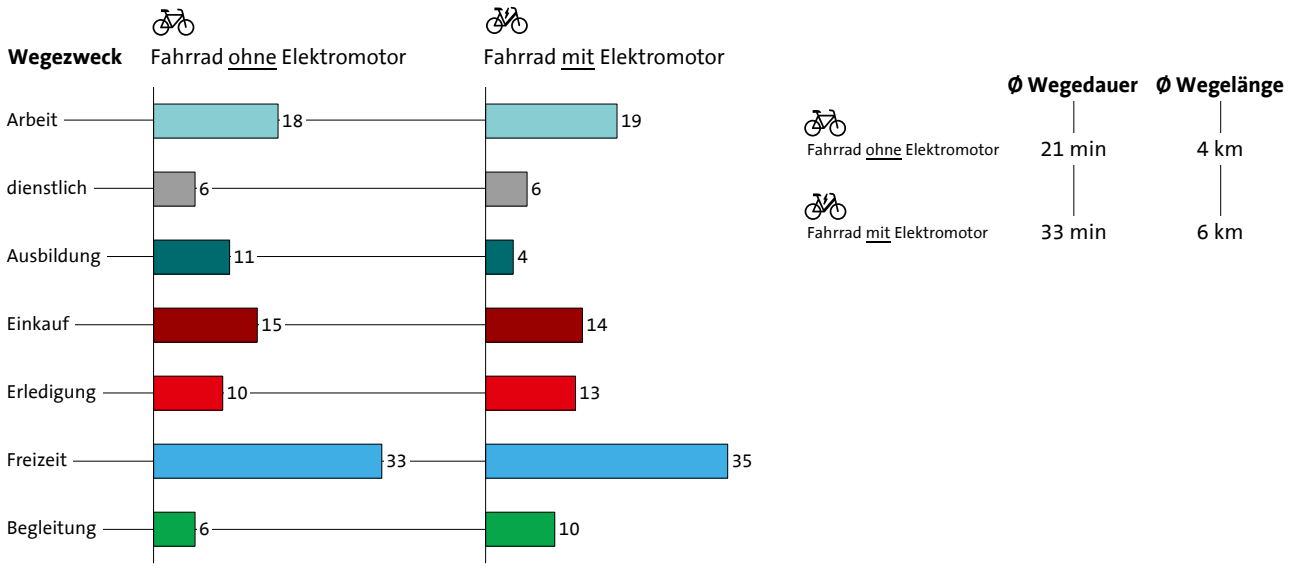
Bei den meisten Wegezwecken macht es für die bayerische Bevölkerung keinen Unterschied, ob ein normales oder ein elektrobetriebenes Zweirad genutzt wird (siehe Abbildung 35). Die Unterschiede zwischen den Anteilen betragen bis zu 4 Prozentpunkte. Eine Ausnahme sind Ausbildungswege, die anteilig häufiger mit einem normalen (11 Prozent) als mit einem Elektrofahrrad oder Pedelec (4 Prozent) zurückgelegt werden.

Für Fahrradfahrten werden am Stichtag durchschnittlich 24 Minuten Gesamtfahrzeit benötigt (ohne Abbildung). Durchschnittlich beträgt die Gesamtstrecke rund 4 Kilometer. Unterscheidet man zwischen den Fahrradtypen, weisen elektrobetriebene Fahrradwege 33 Minuten Gesamtfahrzeit auf, normale Fahrradwege dauern dagegen 21 Minuten (siehe Abbildung 35). Auch die mittlere Gesamtstrecke unterscheidet sich: Mit dem normalen Fahrrad (4 Kilometer) werden im Schnitt 2 Kilometer weniger zurückgelegt als mit dem elektrobetriebenen Fahrrad (6 Kilometer).

Abbildung 35

Wege

Kennwerte von Fahrradfahrten mit und ohne Elektromotor am Stichtag



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

9. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Auswertungen in Kapitel 4 haben gezeigt, dass die öffentlichen Verkehrsmittel von der Bevölkerung in Bayern an einem durchschnittlichen Tag für 10 Prozent aller Wege und für 18 Prozent aller zurückgelegten Kilometer genutzt werden. Damit rangieren sie beim Verkehrsaufkommen auf Platz 4 hinter allen anderen Verkehrsmitteln und bei der Verkehrsleistung auf Platz 2 nach dem MIV (75 Prozent). Im vorliegenden Kapitel werden die Nutzungsgruppen genauer betrachtet.

Nicht-Kundschaft eher in ländlichen Kreistypen

Auf Basis der üblichen Verkehrsmittelnutzung lässt sich die Bevölkerung ab 14 Jahren drei Nutzungsgruppen zuordnen:

– Stammkundschaft: mindestens wöchentlich
– Gelegenheitskundschaft: monatlich oder seltener
– Nicht-Kundschaft: (fast) nie

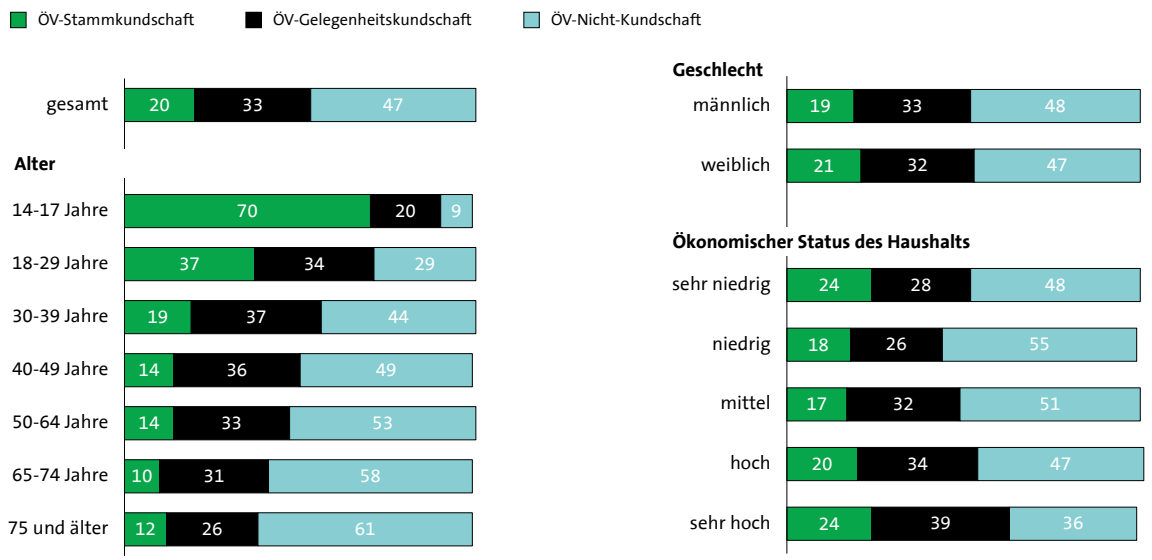
Bundesweit macht der Anteil der Nicht-Kundschaft 44 Prozent aus. Personen dieser Gruppe geben an, nie oder fast nie mit Bus und Bahn vor Ort zu fahren. Jede dritte Person gilt als Gelegenheitskundin oder -kunde (33 Prozent), fast jede vierte Person zählt zur Stammkundschaft (23 Prozent). Für Bayern gilt nahezu die gleiche Verteilung. Der Anteil der Stammkundschaft ist 3 Prozentpunkte kleiner (20 Prozent) – „zugunsten" der Nicht-Kundschaft (47 Prozent). In den bayerischen ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen (60 Prozent) und den dünn besiedelten ländlichen Kreisen (63 Prozent) zählt die Mehrheit zur Nicht-Kundschaft. Doch auch innerhalb der städtischen Kreise macht diese Nutzungsgruppe den größten Anteil aus, wenn auch nicht die Mehrheit (42 Prozent). In kreisfreien Großstädten liegt der Anteil bei 16 Prozent. Hier sind anteilig die meisten Personen der Stammkundschaft zuzuordnen (46 Prozent). In anderen Kreistypen liegt die Quote unter der 20-Prozent-Marke. Gelegenheitskundinnen und -kunden sind anteilig am häufigsten in kreisfreien Großstädten (39 Prozent) und städtischen Kreisen zu finden (38 Prozent). In den anderen Kreistypen ist diese Nutzungsgruppe mit jeweils 28 Prozent vertreten. Die deutlichsten Unterschiede zwischen, aber auch innerhalb der Kreistypen liegen also bei den Anteilen für die Stamm- und die Nicht-Kundschaft.

Die Verteilungen von Männern und Frauen aus Bayern auf die Nutzungsgruppen sind sehr ähnlich: Die Unterschiede machen bis zu 2 Prozentpunkten aus (siehe Abbildung 36). Beide Geschlechtergruppen sind eher der Nicht-Kundschaft zuzuordnen und jeweils nur rund jede fünfte Person der Stammkundschaft.

Abbildung 36

Personen ab 14 Jahren

ÖV-Segmente nach soziodemografischen Merkmalen



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Insbesondere die Minderjährigen ab 14 ahren sind ÖPNV-Stammkundinnen und -kunden (siehe Abbildung 36). Bei den 18- bis 29-Jährigen trifft dies auf mehr als jede dritte Person zu (37 Prozent). Mit steigendem Alter sinken fast durchweg die Anteile der Zugehörigkeit zur Stammkundschaft. Für die Nicht-Kundschaft ist das Muster dementsprechend umgekehrt. Jüngere Personen sind anteilig selten(er) dieser Nutzungsgruppe zuzuordnen als ältere Personengruppen. Die Gelegenheitskundschaft ist insbesondere in den mittleren Altersgruppen in erwähnenswerten Anteilen vertreten und macht hier jeweils rund ein Drittel oder mehr aus.

Hinsichtlich des Einkommens unterscheiden sich die „Randgruppen“ in ihren Anteilen der Stamm- und der Nicht-Kundschaft von den anderen Einkommensgruppen (siehe Abbildung 36). So sind anteilig mehr Personen aus diesen Randgruppen – also der sehr niedrigen und der sehr hohen Einkommensgruppe – Stammkundin oder -kunde und anteilig weniger Personen Nicht-Kundin oder -kunde. Dies zeigt sich teilweise auch für diejenigen mit hohem Haushaltseinkommen. Gelegenheitskundschaft ist in allen Einkommensgruppen mit erwähnenswerten Anteilen vertreten.

Deutschlandticket (nur) für Stammkundschaft relevant

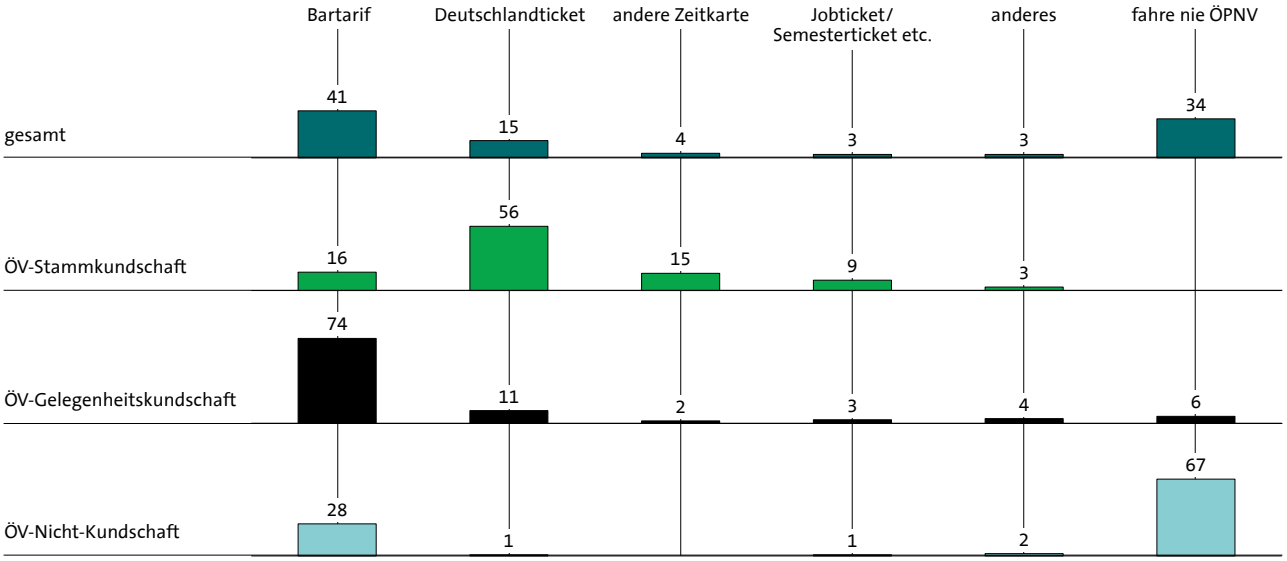
Insgesamt 41 Prozent der bayerischen Bevölkerung nutzen für Fahrten mit Bus oder Bahn eine Fahrkarte aus dem Bartarif, bei dem für jede Fahrt eine zur Strecke passende Fahrkarte ausgewählt und bezahlt werden muss (siehe Abbildung 37). Weitere 4 Prozent nutzen eine Zeitkarte, bei der in der Regel monatliche Abonnements für alle Fahrten in einem bestimmten Tarifgebiet abgeschlossen werden. Etwa ein Drittel nutzt Busse und Bahnen so selten, dass keine üblicherweise genutzte Fahrkartenart angegeben werden kann (34 Prozent).

Unter den Personen der Nutzungsgruppe "Nicht-Kundschaft" fahren die meisten nie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (67 Prozent), aber wenn sie es tun, erwerben 28 Prozent eine Fahrkarte des Bartarifs (siehe Abbildung 37). Die Gelegenheitskundschaft nutzt mit 74 Prozent deutlich häufiger Fahrkarten nach Bedarf. Für die Stammkundschaft sind Fahrkarten nach Bedarf weniger relevant (16 Prozent). Stattdessen werden eher Fahrkarten im Abonnement erworben. Rund jede vierte Person nutzt ein Job- oder Semesterticket oder eine andere Zeitkarte (insgesamt 24 Prozent), wohingegen die Mehrheit mit

Abbildung 37

Genutzte Fahrkarten nach ÖV-Segmenten

Personen ab 14 Jahren



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

dem Deutschlandticket unterwegs ist (56 Prozent). In den anderen ÖV-Segmenten liegt der Anteil für das Deutschlandticket bei 11 Prozent (Gelegenheitskundschaft) bzw. bei einem Prozent (Nicht-Kundschaft).

Nicht-Kundschaft bewertet ÖPNV am schlechtestent

Die Bewertung der Verkehrssituation wurde in Kapitel 6 bereits für die verschiedenen Verkehrsmittel dargestellt. Mit Blick auf ÖV-Potenziale ist ebendiese Bewertung der Verkehrssituation ein wichtiger Hinweis.

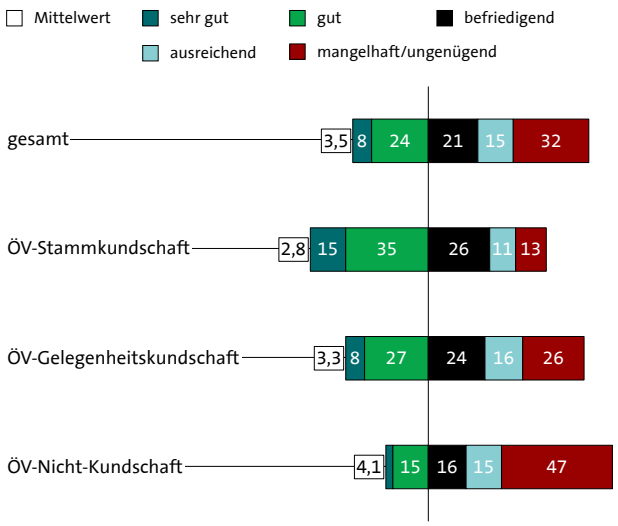
Mit einer mittleren Schulnote von 3,5 schneidet die Bewertung für die ÖPNV-Verkehrssituation vor Ort etwas schlechter ab als im Bundesdurchschnitt (3,3; siehe Abbildung 28 auf Seite 53). Fast jede dritte Person ab 14 Jahren aus Bayern vergibt eine der beiden Bestnoten (32 Prozent), deutschlandweit sind es anteilig etwas mehr Personen (36 Prozent). Zwischen den Nutzungsgruppen Bayerns zeigen sich deutliche Unterschiede in den Bewertungen (Abbildung 38). Mit einer mittleren Note von 4,1 ist die Nicht-Kundschaft am wenigsten zufrieden. Die Top-Box, also der Anteil der beiden Bestnoten, macht 18 Prozent aus. Gelegenheitskundinnen und -kunden haben eine fast doppelt so große Top-Box (35 Prozent) und empfinden die Verkehrssituation als befriedigend (3,3). Die Hälfte der Stammkundschaft vergibt eine der Bestnoten (50 Prozent) und bewertet die ÖPNV-Situation somit am besten (2,8).

Neben dem Angebot spielen auch Einstellungen und Vorlieben eine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Fast die Hälfte der Befragten ab 14 Jahren aus Bayern fährt im Alltag gar nicht gerne mit Bus und Bahn (45 Prozent; siehe Abbildung 39). Diesem großen Anteil steht ein deutlich kleinerer Anteil von 13 Prozent gegenüber, der sehr gerne dieses Mobilitätsangebot nutzt. Fasst man die Anteile zu „(eher) ja“ und „(eher) nein“ zusammen, zeigt sich ein Drittel (32 Prozent) als ÖPNV-affin und zwei Drittel widersprechen dem (68 Prozent). Insgesamt drei Viertel der Stammkundschaft stimmen (eher) der Aussage zu, gerne mit Bus und Bahn zu fahren (78 Prozent). Von den Gelegenheitskundinnen und -kunden trifft dies auf rund jede dritte Person zu (35 Prozent). Anders bei der Nicht-Kundschaft: Nur 6 Prozent äußern sich eher positiv, wohingegen 94 Prozent angeben, (eher) nicht gerne mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren.

Abbildung 38

Personen ab 14 Jahren

Bewertung der Verkehrssituation für den ÖPNV am Wohnort nach ÖV-Segmenten



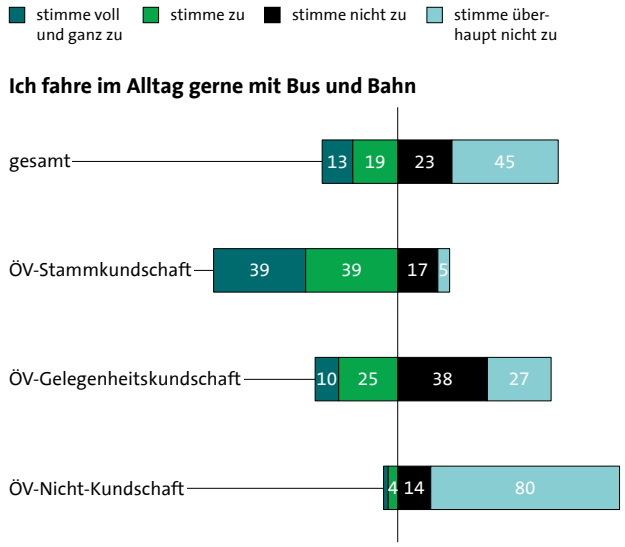
Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Abbildung 39

Personen ab 14 Jahren

Affinität zum ÖPNV nach ÖV-Segmenten



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

ÖPNV als zentraler Bestandteil der Mobilitätsoptionen der Stammkundschaft

Neben der Verfügbarkeit des ÖV-Angebots und der persönlichen Affinität dazu sind die Kenntnisse über das Angebot mit seinen Verbindungen und Fahrzeiten sowie den verfügbaren Tarifen ein wichtiger Faktor auf dem Weg zu seiner Nutzung. Diese Kenntnisse über das ÖV-Angebot vor Ort wurden als Selbsteinschätzung auf einer Skala von 1 „sehr gut“ bis 6 „sehr schlecht“ erfasst.

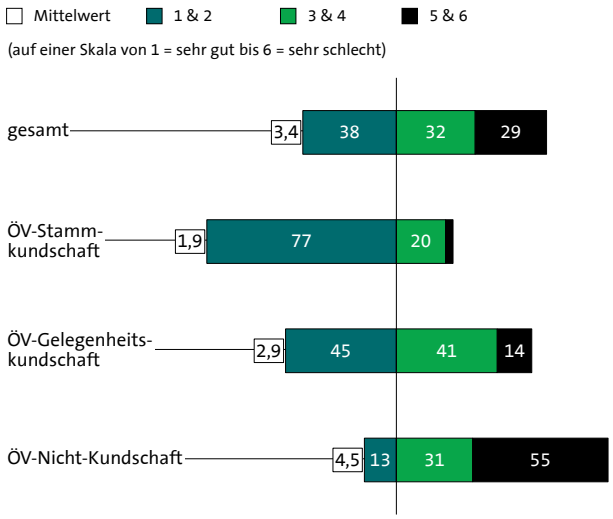
Die befragten Personen ab 14 Jahren aus Bayern geben mit einem Mittelwert von 3,4 keine allzu große Vertrautheit mit dem ÖPNV-Angebot an (siehe Abbildung 40). Der Bundesdurchschnitt ist mit 3,3 nur geringfügig besser. Nicht-Kundinnen und -kunden geben mit einem Mittelwert von 4,5 an, (sehr) schlecht mit dem Angebot vertraut zu sein. Die Gelegenheitskundschaft schätzt die Vertrautheit mit 2,9 etwas besser ein als der Landesdurchschnitt. Die größte Vertrautheit äußert die Stammkundschaft (1,9).

Auch die Erwägung der ab 14-Jährigen, den ÖPNV auf den eigenen Wegen zu nutzen, kann anhand der 6-stufigen Skala erfasst werden – von 1 „Ich überlege bei (fast) jeder Fahrt, mit Bus oder Bahn zu fahren.“ bis 6 „Bus und Bahn spielen bei meinen Überlegungen keine Rolle.“. Mit einem Mittelwert von 4,4 scheint der ÖPNV in den Überlegungen der ab 14-Jährigen aus Bayern eine untergeordnete Rolle zu spielen (siehe Abbildung 41). Dies zeigt sich auch bundesweit (4,3). Für neun von zehn Personen, die als Nicht-Kundschaft gelten, spielt der ÖPNV in den Überlegungen gar keine Rolle. Dementsprechend fällt der Mittelwert mit 5,7 sehr „ÖV-fern“ aus. Auch für Gelegenheitskundinnen und -kunden ist der ÖPNV wenig relevant (4,4). Anders bei der Stammkundschaft: Der ÖPNV wird im Alltag häufig mitgedacht (2,1) und dementsprechend auch (viel) genutzt.

Abbildung 40

Personen ab 14 Jahren

Vertrautheit mit dem regionalen ÖV-Angebot nach ÖV-Segmenten



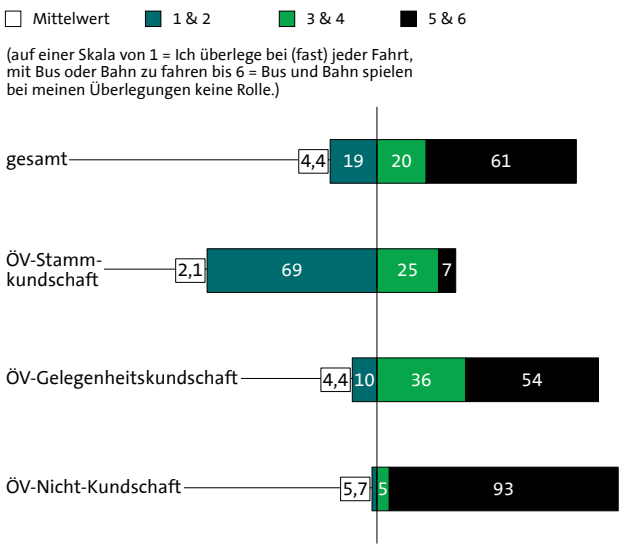
Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Abbildung 41

Personen ab 14 Jahren

Nutzungserwägungen nach ÖV-Segmenten



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Nicht-Kundschaft aufgrund schlechter Verbindungen?

Vergleicht man die bundesweite und die bayerische Verteilung hinsichtlich der Gründe, warum das ÖPNV-Angebot nicht genutzt wird, zeigen sich große Ähnlichkeiten (Mehrfachnennung; für Bayern siehe Abbildung 42). Die Unterschiede in den Anteilen betragen fast ausschließlich nur bis zu 3 Prozentpunkte. Häufige Hindernisse für die bayerische Bevölkerung ab 14 Jahren sind zu lange Reisezeiten (41 Prozent), unzuverlässige Verbindungen (40 Prozent) und zu hohe Preise (39 Prozent). Seltener genannt werden dagegen unübersichtliche Tarife (18 Prozent), zu wenig Komfort (14 Prozent) oder die unangenehme Nähe zu Mitreisenden (13 Prozent). Zu wenig Sicherheit oder ein schlechtes Erscheinungsbild (7 Prozent) oder fehlende Informationen über das Angebot (6 Prozent) sind seltene Hinderungsgründe.

Zwei Drittel der Nicht-Kundschaft benennen keine oder schlechte Verbindungen als Hinderungsgrund (67 Prozent). Auch für die anderen beiden Nutzungsgruppen ist dieser Grund relevant, wenngleich die Anteile (deutlich) geringer sind (Stammkundschaft: 46 Prozent, Gelegenheitskundschaft: 56 Prozent). Zu lange Reisezeiten benennen die drei Nutzungsgruppen in ähnlichem Maße (zwischen 38 Prozent und 44 Prozent). Gleiches gilt für fehlenden Komfort (zwischen 12 Prozent und 15 Prozent), das Sicherheitsgefühl oder das Erscheinungsbild (zwischen 6 Prozent und 8 Prozent) und die Nähe zu Mitreisenden (zwischen 11 Prozent und 14 Prozent). Zu hohe Preise werden insbesondere von der Gelegenheitskundschaft angegeben (47 Prozent). Zu wenige Informationen über das Angebot sind eher für die Nicht-Kundschaft ausschlaggebend (10 Prozent).

Bewertungen bei der Stammkundschaft durchweg positiver als bei anderen Nutzungsgruppen

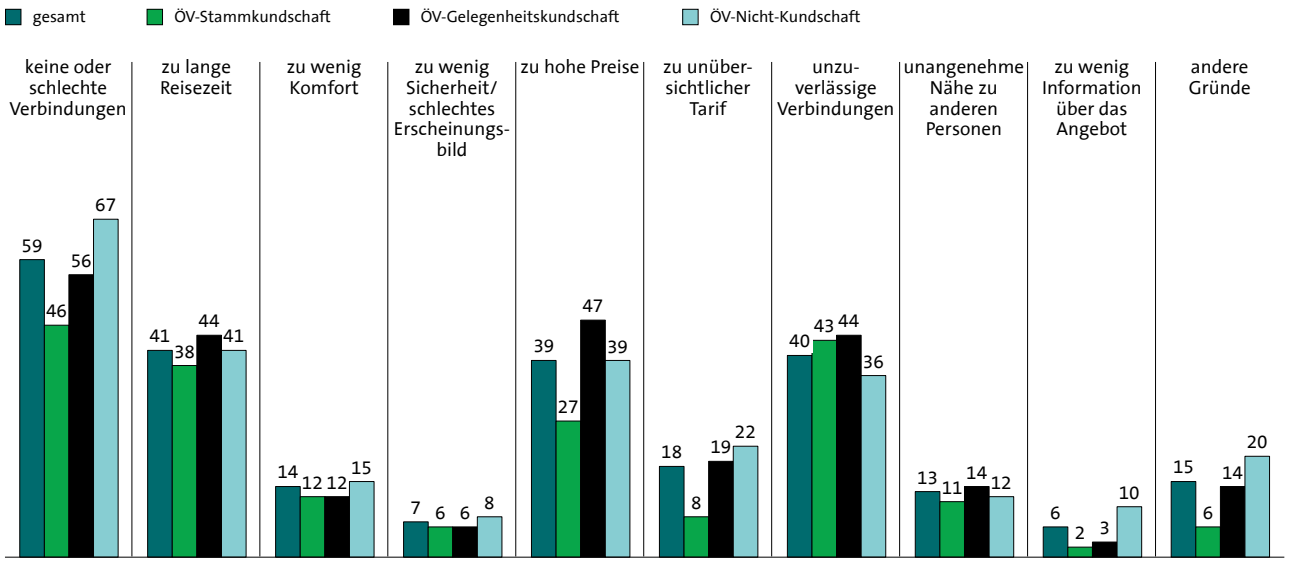
Die Verfügbarkeit guter Verbindungen spiegelt sich in der Einschätzung der Erreichbarkeit verschiedener Ziele wider. Besagte Erreichbarkeit wird auf einer Skala von 1 „sehr gut“ bis 6 „sehr schlecht“ erfasst. Befragte konnten die Kategorie "trifft nicht zu" auswählen, wenn sie bestimmte Ziele generell nicht ansteuern (z.B. Personen in Pension oder Rente in Bezug auf das Ziel "Arbeit").

Die ab 14-Jährigen aus Bayern schätzen die Erreichbarkeit von Verwandten, Bekannten und Freundinnen und Freunden für Besuche mit einer mittleren Note von 4,3 am schlechtesten ein (Deutschland: 4,0;

Abbildung 42

Personen ab 14 Jahren

Hindernisse zur häufigeren ÖPNV-Nutzung nach ÖV-Segmenten



Angaben in Prozent, Mehrfachnennung

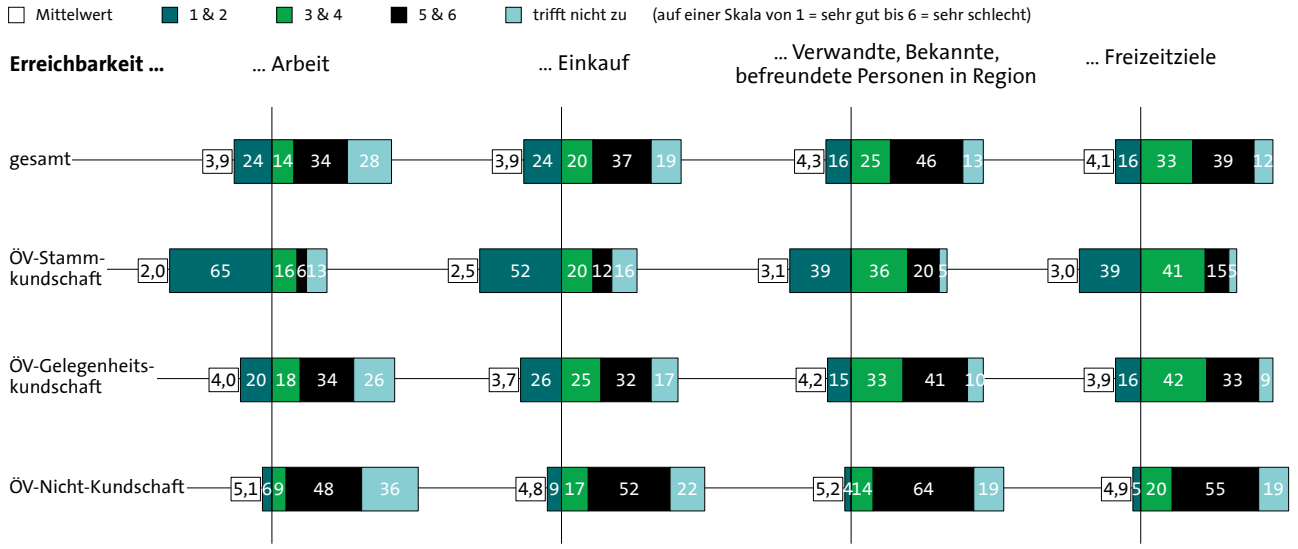
MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

für Bayern siehe Abbildung 43). Auch Freizeitziele sind eher schlecht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar (4,1; Deutschland: 3,8). Die Bewertung der Erreichbarkeit der Arbeitsstätte (Deutschland: 3,6) und von Einkaufsmöglichkeiten (Deutschland: 3,4) ist mit einer mittleren Note von jeweils 3,9 nur geringfügig besser als die der anderen Ziele. Stammkundinnen und -kunden aus Bayern sind in ihren Bewertungen positiver als die anderen Nutzungsgruppen. Die Erreichbarkeit der Arbeitsstätte empfinden sie als gut (2,0), wohingegen die anderen Bewertungen mit ausreichend (Gelegenheitskundschaft) und mangelhaft (Nicht-Kundschaft) deutlich schlechter ausfallen. Das gleiche Muster zeigt sich bei der Stamm- bzw. Gelegenheits- bzw. Nicht-Kundschaft für Einkaufsmöglichkeiten (2,5 bzw. 3,7 bzw. 4,8), Besuche (3,1 bzw. 4,2 bzw. 5,2) und Freizeitziele (3,0 bzw. 3,9 bzw. 4,9).

Abbildung 43

Personen ab 14 Jahren

Erreichbarkeit verschiedener Ziele mit dem ÖPNV nach ÖV-Segmenten



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

10. Sharing von Autos, Fahrrädern und E-Scootern

Sharing-Dienste ermöglichen den flexiblen und zeitlich begrenzten Zugang zu Autos, Fahrrädern und E-Scootern. Wie steht es um die Carsharing-Mitgliedschaft in Bayern? Welche Rolle spielen Miet- und Leihfahrräder oder E-Scooter? Wie oft werden sie genutzt? Und von wem?

Carsharing-Mitgliedschaft als Erweiterung der Mobilitätsoptionen?

In Deutschland geben 9 Prozent der Haushalte an, eine Carsharing-Mitgliedschaft zu besitzen (ohne Abbildung). Eine Carsharing-Mitgliedschaft eines Haushalts bedeutet, dass auch weitere mögliche Haushaltsmitglieder als mitfahrende Person Zugang zum Carsharing haben können, ohne selbst über eine Mitgliedschaft zu verfügen. In Bayern liegt der Anteil der Haushalte mit Carsharing-Zugang ebenfalls bei 9 Prozent. In kreisfreien Großstädten Bayerns hat etwas mehr als jeder fünfte Haushalt eine Carsharing-Mitgliedschaft (22 Prozent). In den anderen Kreistypen liegen die entsprechenden Anteile zwischen 4 und 7 Prozent.

Die Mitgliedschaftsquoten in den verschiedenen Haushaltstypen liegen sehr nah beieinander (ohne Abbildung). Die geringste Quote ist bei den Haushalten mit mindestens drei Erwachsenen zu finden (6 Prozent) und die höchste Quote in Haushalten mit mindestens einem Kind (10 Prozent). Bei den Einkommensgruppen zeigen sich mitunter deutliche Unterschiede (ohne Abbildung). Beträgt die Quote für eine Carsharing-Mitgliedschaft in den Haushalten der (sehr) niedrigen und der mittleren Einkommensgruppen jeweils 6 Prozent, steigt der Anteil auf bis zu 16 Prozent bei Haushalten mit sehr hohem Einkommen (hohe Einkommensgruppe: 9 Prozent).

Betrachtet man die Haushalte dahingehend, welche Mobilitätsoptionen ihnen zur Verfügung stehen, geben bundesweit diejenigen Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft nur in 6 Prozent der Fälle an, dass dies die einzige Ausstattung darstellt (ohne Abbildung). Knapp die Hälfte der Haushalte kombiniert im Gegensatz dazu die Mitgliedschaft mit dem Auto- und Fahrradbesitz (51 Prozent) und rund ein Drittel gibt die Kombination aus Carsharing mit Fahrradbesitz an (34 Prozent). Besitzt der Haushalt keine Carsharing-Mitgliedschaft, verlassen sich 65 Prozent auf das Auto und das Fahrrad, weitere 17 Prozent verfügen ausschließlich über ein Auto und 10 Prozent ausschließlich über ein Fahrrad. Auch in Bayern kombiniert die Mehrheit der Haushalte eine Carsharing-Mitgliedschaft mit anderen Verkehrsoptionen, genauer gesagt mit Auto und Fahrrad (59 Prozent; ohne Abbildung). Seltener, aber auch beliebt ist die Kombination der Mitgliedschaft nur mit dem Fahrrad (28 Prozent; Auto und Carsharing: 9 Prozent). Nur auf die Mitgliedschaft verlassen sich 4 Prozent der Haushalte. Besitzt ein bayerischer Haushalt keine Mitgliedschaft, greifen rund drei Viertel auf das Auto und das Fahrrad zurück (72 Prozent). Nur das Auto ist in 15 Prozent der Haushalte ohne Carsharing-Mitgliedschaft zu finden. Insgesamt 7 Prozent nennen das Fahrrad als alleinige Ausstattung. Eine Carsharing-Mitgliedschaft in den Haushalten in Bayern – aber auch bundesweit – wird überwiegend mit anderen Mobilitätsoptionen kombiniert und stellt nur in wenigen Fällen die alleinige Mobilitätsausstattung dar.

Rund zwei von drei Haushalten mit Carsharing-Mitgliedschaft in Bayern besitzen gleichzeitig mindestens ein eigenes Auto (67 Prozent; ohne Abbildung). Für 17 Prozent davon gilt sogar der Mehrfachbesitz von Autos. Während 32 Prozent der Carsharing-Haushalte über kein Auto verfügen, beträgt der entsprechende Anteil bei den Haushalten ohne eine solche Mitgliedschaft 13 Prozent. Rund die Hälfte der Haushalte ohne Carsharing-Mitgliedschaft besitzt mindestens ein eigenes Auto (52 Prozent) und weitere 35 Prozent verfügen über mehr als einen Privatwagen. Dementsprechend liegt die mittlere Anzahl in Carsharing-Haushalten bei 0,9 Autos und in Nicht-Carsharing-Haushalten bei 1,3 Autos.

Von denjenigen bundesweiten Haushalten mit eigenem Auto, die zudem eine Carsharing-Mitgliedschaft besitzen, geben 57 Prozent an, auf das eigene Auto angewiesen zu sein – 43 Prozent würden ohne das eigene Auto auskommen (ohne Abbildung). Anders bei denen ohne Mitgliedschaft: Für 82 Prozent ist der Autobesitz notwendig und nur 18 Prozent könnten darauf verzichten. Für Bayern sieht die Situation sehr ähnlich aus. Hier sind 58 Prozent der Carsharing-Haushalte nach eigenen Angaben auf das private Auto angewiesen und 42 Prozent könnten darauf verzichten. Ohne Carsharing-Mitgliedschaft ist das private Auto für 84 Prozent notwendig und 16 Prozent sind nicht darauf angewiesen.

Bundesweit geben 68 Prozent der Haushalte ohne eigenen Pkw, aber mit Carsharing-Mitgliedschaft an, kein eigenes Auto zu benötigen (Mehrfachnennung möglich; ohne Abbildung). Insgesamt 76 Prozent verzichten bewusst oder möchten sich kein Auto leisten. Von denjenigen Haushalten ohne eigenes Auto, die auch über keine Carsharing-Mitgliedschaft verfügen, verhält es sich etwas anders: Insgesamt 51 Prozent benötigen kein Auto und 44 Prozent nennen den bewussten Verzicht oder möchten sich kein Auto leisten. Für Bayern zeigen sich mit Blick auf die entsprechenden autolosen Haushalte ohne Carsharing-Mitgliedschaft genau die gleichen Anteilswerte. Auch die Anteilswerte für Carsharing-Haushalte ohne eigenes Auto sind mit 65 Prozent (kein Auto benötigt) und 73 Prozent (bewusster Verzicht, kein Auto leisten wollen) nahezu identisch.

Carsharing-Mitgliedschaftsquote je nach regionalem Angebot

Auf Personenebene betrachtet geben bundesweit 6 Prozent der befragten Personen ab 18 Jahren an, über eine Carsharing-Mitgliedschaft zu verfügen – anteilig genauso viele Personen wie in Bayern (ohne Abbildung). In kreisfreien Großstädten Bayerns besitzt jede fünfte Person ab 18 Jahren eine Mitgliedschaft. In den anderen Kreistypen liegen die Besitzquoten jeweils unter 4 Prozent.

In Bayern sind anteilig gesehen mehr Männer Carsharing-Mitglied (7 Prozent) als Frauen (5 Prozent; siehe Tabelle 4). Bei den Altersgruppen zeigen sich teilweise etwas größere Unterschiede. Am ehesten besitzen mit 10 Prozent die 30- bis 39-Jährigen eine solche Mitgliedschaft. In der jüngeren (18-29 Jahre) sowie der älteren Gruppe (40-49 Jahre) macht der Anteil jeweils 7 Prozent aus. Mit steigendem Alter sinken die Anteile weiter ab. Unter den Studierenden ist der Anteil der Mitgliedschaft mit 9 Prozent am größten, gefolgt von den Vollzeiterwerbstätigen mit 8 Prozent. In den andern Tätigkeitsgruppen erreicht die Quote bis zu 5 Prozent.

Unterscheidet man die Personen anhand ihres Mobilitätsverhaltens und teilt sie in Segmente ein, ist der größte Anteil an Carsharing-Mitgliedschaften mit 18 Prozent bei den ÖPNV-Orientierten mit Führerschein zu finden (ohne Abbildung). Doch auch 14 Prozent der Fahrrad-Orientierten erweitern durch die Carsharing-Mitgliedschaft ihre Mobilitätsoptionen. Bei denjenigen, die hinsichtlich der Nutzung des eigenen Fahrzeugs bereits als täglich oder seltener Pkw-orientiert gelten, macht die Besitzquote jeweils 3 Prozent aus.

Tabelle 4

Carsharing-Mitgliedschaft nach soziodemografischen Merkmalen

	Carsharing-Mitgliedschaft *(ja-Anteile)*
Personen ab 18 Jahren	*%*
GESAMT	**6**
GESCHLECHT	
Männer	7
Frauen	5
ALTER	
18-29 Jahre	7
30-39 Jahre	10
40-49 Jahre	7
50-64 Jahre	4
65-74 Jahre	1
75 und älter	<1
HAUPTTÄTIGKEIT	
Vollzeiterwerbstätige (inklusive Ausbildung)	8
Teilzeiterwerbstätige (11 bis 35 Stunden pro Woche)	5
Studierende	9
Nicht-Erwerbstätige	3
in Pension oder Rente	1

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Eher passive Carsharing-Mitgliedschaft als aktive Nutzung

Über alle Personen ab 14 Jahren hinweg betrachtet, fällt der Anteil derer, die (fast) nie als fahrende oder mitfahrende Person ein Carsharing-Fahrzeug nutzen, bundesweit sowie in Bayern mit jeweils 93 Prozent sehr groß aus (für Bayern siehe Abbildung 44).

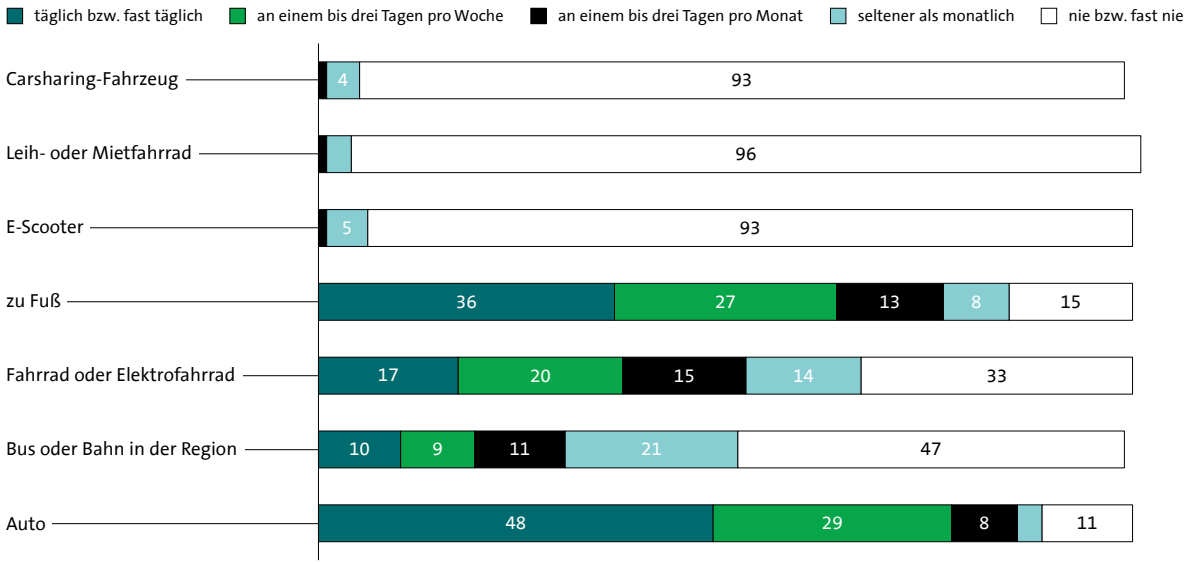
Betrachtet man die Nutzungshäufigkeit nur von Carsharing-Mitgliedern ab 17 Jahren, bejahen insgesamt 4 Prozent bundesweit die mindestens wöchentliche und 22 Prozent die mindestens monatliche Nutzung eines Carsharing-Fahrzeugs (ohne Abbildung). Rund die Hälfte gibt die seltener als monatliche Nutzung als den Regelfall an (51 Prozent). Gleichzeitig berichten 27 Prozent, (fast) nie das Angebot zu nutzen. Das Vorhandensein einer Carsharing-Mitgliedschaft lässt sich nicht mit einer aktiven Nutzung gleichsetzen. Für Bayern fallen die Anteile ähnlich, aber kleiner aus: Die mindestens wöchentliche Nutzung ist mit 2 Prozent vertreten und die mindestens monatliche Nutzung beträgt lediglich 17 Prozent. Die Mehrheit nutzt das Angebot seltener als monatlich (52 Prozent) und rund jede dritte Person (fast) nie (31 Prozent). Betrachtet man die bayerischen Kreistypen, überwiegt meistens die seltener als monatliche Nutzung, die jeweils den größten Anteil ausmacht. Eine Ausnahme stellen dünn besiedelte ländliche Kreise dar, in denen mit 52 Prozent der Anteil derer, die das Angebot (fast) nie nutzen, größer ist. In kreisfreien Großstädten nutzt zumindest rund jede fünfte Person mindestens monatlich ein Carsharing-Fahrzeug (21 Prozent), aber in den anderen Kreistypen liegt der entsprechende Nutzungsanteil auf oder unterhalb der 10-Prozent-Marke.

Sowohl bei den Männern (54 Prozent) als auch bei den Frauen (49 Prozent) in Bayern, die Carsharing-Mitglied sind, gibt der größte Anteil die seltener als monatliche Nutzung als Regelfall an (ohne Abbildung). Die Nicht-Nutzung wird eher von Frauen (37 Prozent) als von Männern (27 Prozent) genannt. Auch in den Altersgruppen zeigt sich Ähnlichkeit darin, dass am ehesten seltener als monatlich ein Carsharing-Fahrzeug genutzt wird (zwischen 49 und 56 Prozent). Die Nicht-Nutzungsanteile liegen um die 30-Prozent-Marke. In den meisten Altersgruppen liegt der Anteil der mindestens monatlichen Nutzung zwischen 16 und 19 Prozent – außer bei den ab 75-Jährigen (13 Prozent). Mit 19 Prozent nutzt fast jede fünfte in Teilzeit erwerbstätige Person mindestens monatlich ein Carsharing-Fahrzeug, gefolgt von den Vollzeiterwerbstätigen (17 Prozent). Bei den Nicht-Erwerbstäti-

Abbildung 44

Personen ab 14 Jahren

Nutzungshäufigkeit verschiedener Mobilitätsoptionen



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

gen erreicht die Quote 14 Prozent. In allen Tätigkeitsgruppen gibt allerdings jeweils etwa die Hälfte an, das Angebot seltener als monatlich zu nutzen. Dementsprechend pendeln sich die Anteile der Nicht-Nutzung um die 30-Prozent-Marke ein.

Von den ÖPNV-Orientierten mit Führerschein nutzt etwa ein Viertel mindestens monatlich ein Carsharing-Fahrzeug (24 Prozent; ohne Abbildung). Bei den Fahrrad-Orientierten trifft dies auf 19 Prozent zu und bei den täglich Pkw-orientierten Personen auf 9 Prozent. In allen Mobilitätssegmenten ist allerdings die seltener als monatliche Nutzung der Regelfall. Die Nicht-Nutzungsquote ist mit 43 Prozent in der Gruppe der seltener Pkw-Orientierten – was den Privat-Pkw angeht – besonders hoch, denn in den anderen Gruppen liegt der Anteil jeweils um die 30-Prozent-Marke.

Miet- und Leihfahrräder sind nur sehr selten Teil der Mobilitätsroutinen

Bundesweit spielen Miet- und Leihfahrräder in der Alltagsmobilität der Personen ab 14 Jahren nur eine untergeordnete Rolle: Insgesamt 95 Prozent geben an, diese Mobilitätsoption (fast) nie zu nutzen (ohne Abbildung). Rund 3 Prozent sind seltener als monatlich mit diesen Verkehrsmitteln unterwegs. In Bayern betragen die Anteile 96 Prozent bzw. 3 Prozent und der Freistaat ähnelt damit der bundesweiten Verteilung (siehe Abbildung 44). In allen Kreistypen Bayerns liegt die Nicht-Nutzungsquote jeweils über der 90-Prozent-Marke. Die mindestens monatliche Nutzungsquote beträgt in allen Kreistypen bis zu 2 Prozent. Kreisfreie Großstädte stechen mit 7 Prozent bei der seltener als monatlichen Nutzung hervor.

Männer (95 Prozent) und Frauen (97 Prozent) in Bayern ähneln sich in ihrer Nicht-Nutzung und damit auch in ihren Nutzungshäufigkeiten (ohne Abbildung). Während in nahezu allen Altersgruppen die tägliche Nutzungsquote unter der 1-Prozent-Marke liegt, beträgt sie bei den Minderjährigen ebendiesen Wert. In allen Altersgruppen liegt die Quote der Nicht-Nutzung jeweils oberhalb der 90-Prozent-Marke. Nennenswerte Anteile zeigen sich am ehesten für die seltener als monatliche Nutzung von Miet- und Leihfahrrädern: Erreicht die Quote bei den 30- bis 39-Jährigen immerhin 5 Prozent und bei den 18- bis 29-Jährigen 4 Prozent, liegen die Anteile in den anderen Gruppen unterhalb der 2-Prozent-Marke. Auch bei den Tätigkeitsgruppen nutzen jeweils neun von zehn Personen (fast) nie solche Fahrradangebote. Bei den Studierenden erreicht die mindestens monatliche Nutzungsquote insgesamt 2 Prozent und weitere 5 Prozent nutzen das Angebot seltener als monatlich. Bei den Vollzeiterwerbstätigen sind 4 Prozent seltener als monatlich mit Miet- und Leihfahrrädern unterwegs. Für die anderen Tätigkeitsgruppen ist der entsprechende Anteil noch kleiner.

Am ehesten sind Miet- und Leihfahrräder für ÖPNV-Orientierte mit Führerschein bzw. für Fahrrad-Orientierte relevant: Hier beträgt die Quote der seltener als monatlichen Nutzung 8 Prozent bzw. 6 Prozent (ohne Abbildung). In den anderen Mobilitätssegmenten liegen die Anteile jeweils genau bei oder unter 3 Prozent.

Nicht-Nutzung von E-Scootern ist der Regelfall

Miet-E-Scooter werden bundesweit von den Befragten ab 14 Jahren sehr selten genutzt: Die mindestens monatliche Nutzungsrate liegt lediglich bei einem Prozent (ohne Abbildung). Fünf Prozent nutzen sie seltener als monatlich und mit 92 Prozent gibt der absolute Großteil der Befragten an, diese Mobilitätsoption (fast) nie zu nutzen. Bayern ist hier keine Ausnahme: Von den Befragten geben 5 Prozent die seltener als monatliche Nutzung an und die absolute Mehrheit nutzt das Angebot (fast) nie (93 Prozent; siehe Abbildung 44). Auf der Ebene der Kreistypen in Bayern stechen kreisfreie Großstädte hervor, in denen 5 Prozent mindestens monatlich und weitere 10 Prozent seltener als monatlich mit solchen Scootern unterwegs sind (ohne Abbildung).

Männer in Bayern sind häufiger mit Scootern unterwegs als Frauen. Der Nicht-Nutzungsanteil bei ihnen beträgt 91 Prozent, während er bei Frauen bei 96 Prozent liegt. Scooter sind bei beiden Geschlechtern nicht Teil der täglichen Mobilitätsroutine. 2 Prozent der Männer fahren an einem bis drei Tage im Monat mit dem Scooter – 6 weitere Prozent seltener als monatlich. Unter Frauen liegen die entsprechenden Anteile bei einem Prozent bzw. 3 Prozent (ohne Abbildung). Die Nicht-Nutzung überwiegt deutlich in allen Altersgruppen. Am ehesten werden Miet-E-Scooter von 18- bis 29-Jährigen und 30- bis 39-Jährigen genutzt, da deren Nicht-Nutzungsquote „nur“ genau oder etwa 90 Prozent beträgt. Bei den Tätigkeitsgruppen fallen die Studierenden auf, die im Vergleich mit den anderen Gruppen hohe Nutzungsquoten aufweisen. Von ihnen nutzen 7 Prozent mindestens monatlich und

weitere 11 Prozent seltener als monatlich einen Miet-E-Scooter, sodass die Nicht-Nutzungsquote hier nahe der 80-Prozent-Marke liegt. In den anderen Tätigkeitsgruppen handelt es sich bei der Nicht-Nutzung um die 90-Prozent-Marke.

Ähnlich wie die Studierenden hinsichtlich der Tätigkeitsgruppen fällt bei den Mobilitätssegmenten die Gruppe der ÖPNV-Orientierten mit Führerschein auf (ohne Abbildung). Insgesamt 4 Prozent geben die mindestens monatliche und 12 Prozent die seltener als monatliche Nutzung als Regelfall an. In den anderen Segmenten erreicht die seltener als monatliche Nutzung jeweils einen Anteil von bis zu 6 Prozent.

11. Mobilität und Teilhabe

Das folgende Kapitel erweitert die bisherigen Darstellungen zur Alltagsmobilität um Teilhabegesichtspunkte und fokussiert auf die Möglichkeiten der Menschen, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Denn Mobilität ist in der Regel kein Selbstzweck. Sie ermöglicht Aktivitäten wie Arbeiten, Einkaufen, den Besuch einer Schule, das Aufsuchen medizinischer Einrichtungen, den Kontakt mit anderen Menschen sowie die Teilnahme an Freizeitaktivitäten.

Der Begriff Mobilitätsteilhabe beschreibt die Möglichkeit der Menschen, sich selbstständig, sicher und bezahlbar fortzubewegen und am sozialen Leben teilzuhaben. Dazu zählen sichere, bezahlbare und barrierefreie Zugänge zu Verkehrsmitteln, die eine selbstbestimmte Mobilität ermöglichen, um die gewünschten Ziele zu erreichen. Das folgende Kapitel legt den Fokus auf Aktivitätsprofile und mobilitätsbezogene Gründe, aus denen Menschen im Alltag häufiger auf gewünschte Aktivitäten verzichten müssen.

Finanzielle und gesundheitliche Aspekte

Im Vordergrund der vorliegenden Analyse stehen finanzielle und gesundheitliche Aspekte. Finanzielle Aspekte werden anhand des Äquivalenzeinkommens des Haushalts abgebildet, in dem die Personen leben. Dazu werden fünf ökonomische Statusgruppen von sehr niedrig bis sehr hoch unterschieden. In Bayern lebt die Mehrheit der Personen in Haushalten mit hohem (39 Prozent) oder sehr hohem verfügbarem Einkommen (18 Prozent). Etwas mehr als ein Viertel der Personen (27 Prozent) lebt in Haushalten der mittleren Kategorie, 9 bzw. 6 Prozent der Personen leben in Haushalten mit niedrigem oder sehr niedrigem verfügbarem Einkommen. Diese Verteilung entspricht in etwa dem bundesweiten Ergebnis (ohne Abbildung).

Die gesundheitlichen Aspekte werden auf Basis der Selbstangaben der Personen ab 18 Jahren zu dauerhaften gesundheitlichen Beeinträchtigungen ihrer Mobilität abgebildet. Anhand dieser Angaben lassen sich zwei Gruppen unterscheiden: Personen ohne gesundheitliche Einschränkungen, zu denen die große Mehrheit der Bevölkerung gehört (88 Prozent), und Personen mit solchen Einschränkungen (12 Prozent). Auch diese Anteile liegen auf dem Niveau der deutschlandweiten Ergebnisse. Im bundesweiten Ergebnisbericht wird die Gruppe der Personen mit gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen zusätzlich nach Unterstützungsbedarf beim Verlassen der eigenen Wohnung differenziert. Dort zeigt sich eine zunehmende Einschränkung der Mobilitätsteilhabe mit steigendem Unterstützungsbedarf. Diese Zusammenhänge gelten bundesweit, auch wenn sie aufgrund der regional begrenzten Fallzahlen hier nicht ausgewertet werden können.

Die finanziellen und gesundheitlichen Aspekte sind miteinander verwoben. So lebt mehr als ein Drittel der Personen mit dauerhaften gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen in Haushalten mit sehr niedrigem oder niedrigem verfügbarem Einkommen, während sich dieser Anteil bei Personen ohne gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen etwa halbiert. Umgekehrt leben rund 60 Prozent der Personen ohne gesundheitliche Einschränkungen in Haushalten mit sehr hohem oder hohem verfügbarem Einkommen, während dieser Anteil bei Personen mit solchen Einschränkungen auf etwa ein Drittel sinkt (ohne Abbildung).

Auch eine Frage des Alters

Dauerhafte gesundheitliche Einschränkungen korrelieren zudem mit dem Alter. In den jüngeren und mittleren Altersgruppen bis 50 Jahre liegt der Anteil in Bayern deutlich unter 5 Prozent. Erst in den Altersgruppen ab 60 Jahren übersteigt der Anteil den Durchschnitt und erreicht 14 Prozent. Unter den ab 80-Jährigen gibt mehr als die Hälfte eine dauerhafte gesundheitliche Mobilitätseinschränkung an (56 Prozent). Dauerhafte gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen sind zwar nicht auf hohe Altersgruppen beschränkt, kommen dort aber deutlich häufiger vor als in den jungen und mittleren Altersgruppen (ohne Abbildung).

Deutliche Unterschiede in der Alltagsmobilität

Betrachtet man die Mobilitätskennzahlen in Bayern entlang des ökonomischen Haushaltsstatus, lassen sich drei zentrale Befunde formulieren. Erstens zeigt sich ein annähernd linearer Zusammenhang: Je höher das verfügbare Einkommen des Haushalts, desto höher fällt der Anteil der Personen aus, die an einem durchschnittlichen Tag außer Haus unterwegs sind; desto mehr Wege und Kilometer werden zurückgelegt; und umso mehr Zeit wird für Mobilität aufgewendet (siehe Tabelle 5). Zweitens liegt die mittlere Statusgruppe in etwa auf dem Gesamtniveau über alle Einkommensgruppen. Auffällig

ist, dass die Ergebnisse für Personen aus den hohen und sehr hohen Statusgruppen nur etwas nach oben abweichen, während die Ergebnisse für Personen aus niedrigen und sehr niedrigen Statusgruppen deutlicher nach unten abweichen. Die Mobilität liegt in statusniedrigen Haushalten also deutlich unter dem Durchschnitt. Drittens sinkt die zurückgelegte Tagesstrecke in den statusniedrigen Gruppen stärker als die dafür benötigte Zeit. Personen aus Haushalten mit sehr geringem verfügbarem Einkommen benötigen etwa 60 Minuten für 18 Kilometer am Tag, während Personen aus Haushalten mit sehr hohem verfügbarem Einkommen mit rund 20 Minuten zusätzlich (ca. 82 Minuten) deutlich mehr als doppelt so viele Kilometer zurücklegen (43 Kilometer). Die genutzten Verkehrsmittel und die erzielten Geschwindigkeiten unterscheiden sich also deutlich entlang des verfügbaren Einkommens (vgl. Kapitel 4).

Auch gesundheitliche Mobilitätseinschränkungen beeinflussen die Verkehrsbeteiligung deutlich. Personen mit solchen Einschränkungen sind an einem durchschnittlichen Tag seltener außer Haus unterwegs, legen weniger Wege zurück und kommen auf kürzere Distanzen. Etwa ein Drittel dieser Personen verlässt an einem durchschnittlichen Tag das Haus nicht (siehe Tabelle 5).

Die Mobilitätskennzahlen und vor allem der tägliche Aktionsradius sind keine abstrakten Größen. Sie bestimmen vielmehr, wie viele Ziele erreichbar sind und zur Auswahl stehen. Bei vergleichbarer Siedlungsdichte stehen in einem größeren Radius potenziell mehr spezialisierte und gut bezahlte Arbeitsplätze zur Verfügung, die den individuellen Qualifikationen entsprechen; mehr Bildungseinrichtungen und -angebote, um diese Qualifikationen zu erlangen; mehr spezialisierte medizinische Versorgung; mehr Austausch- und Vernetzungsmöglichkeiten mit Personen mit ähnlichen Interessen; sowie mehr Freizeitangebote und Sportstätten. Die größere Zahl möglicher Ziele, die sich durch größere Tagesdistanzen ergibt, verbreitert das Angebot für Personen aus Haushalten mit mittleren und höheren verfügbaren Einkommen gegenüber Personen aus statusniedrigen Gruppen. Umgekehrt sinkt die Auswahl erreichbarer Einrichtungen, Service- und Freizeitangebote aufgrund des durchschnittlich geringeren Aktionsradius von Personen aus Haushalten mit niedrigem oder sehr niedrigem verfügbarem Einkommen sowie für Personen mit dauerhaften gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen.

Tabelle 5

Mobilitätskennzahlen von Personen nach ökonomischem Haushaltsstatus und bei Mobilitätseinschränkung

	Mobilitätsquote	Anzahl Wege	Unterwegszeit	Tagesstrecke
	%	*Anzahl*	*min*	*km*
GESAMT	**82**	**2,9**	**76**	**38**
ÖKONOMISCHER STATUS				
sehr niedrig	70	2,2	60	18
niedrig	78	2,8	73	30
mittel	81	2,9	76	40
hoch	85	3,0	77	40
sehr hoch	86	3,1	82	43
MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNG				
ohne gesundheitliche Einschränkung	86	3,2	85	45
mit gesundheitlicher Einschränkung	66	2,0	56	21

gesamt und nach ökonomischen Haushaltsstatus ab 0 Jahren, nach Mobilitätseinschränkungen ab 18 Jahren, nur CATI/CAWI

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Einkäufe und Erledigungen als häufigste Anlässe für Mobilität

Richtet sich der Blick von der Verkehrsbeteiligung auf die üblichen Aktivitäten im Wochenverlauf, zeigt sich, dass die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung ab 14 Jahren mindestens einmal zum Einkaufen oder für eine Erledigung (84 Prozent), für eine Freizeitaktivität (74 Prozent) oder für ein Treffen bzw. einen privaten Besuch außer Haus unterwegs ist (54 Prozent). Lediglich 6 Prozent gehen im Wochenverlauf üblicherweise keiner dieser Aktivitäten nach (siehe Tabelle 6). Unter Personen mit dauerhaften gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen sowie bei Personen mit geringem verfügbarem Einkommen steigt der Anteil ohne solche Aktivitäten deutlich an. In statusniedrigen Haushalten gehen insbesondere Freizeitaktivitäten zurück. Bei Personen mit Mobilitätseinschränkungen fallen die Anteile für alle Anlässe deutlich geringer aus, und fast ein Fünftel geht keiner dieser drei Aktivitäten im Wochenverlauf nach.

Gründe für Aktivitätsverzicht

Ähnlich wie bei Verkehrsbeteiligung und Wochenaktivitäten ist auch der mobilitätsbedingte Aktivitätsverzicht ungleich verteilt (siehe Tabelle 7). Die Mehrheit der Bevölkerung ab 14 Jahren muss aus keinem der erfassten Gründe auf gewünschte Aktivitäten verzichten (78 Prozent). Etwa ein Fünftel nennt jedoch mindestens einen Grund (22 Prozent). Wichtigster Einzelgrund ist die fehlende Erreichbarkeit der gewünschten Ziele mit den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln (11 Prozent). Fehlende Angebote in der Umgebung, das Angewiesensein auf andere Personen beim Bringen bzw. Holen sowie zu hohe Fahrtkosten werden mit rund 7 bzw. jeweils 6 Prozent deutlich seltener genannt.

Die Unterschiede zwischen den betrachteten Statusgruppen fallen deutlich aus. Fast die Hälfte der Personen aus Haushalten mit sehr niedrigem verfügbarem Einkommen nennt einen oder mehrere mobilitätsbezogene Gründe. Die geringere Mobilität beruht also auf einem höheren Anteil von Personen, die häufiger auf gewünschte Aktivitäten verzichten müssen.

Tabelle 6

Übliche Aktivitäten im Wochenverlauf von Personen nach ökonomischem Haushaltsstatus und bei Mobilitätseinschränkung

	mindestens wöchentliche …			keine solchen Aktivitäten
	… Einkäufe und Erledigungen	… Freizeitaktivitäten	… Besuche und Treffen	
	%	%	%	%
GESAMT	**84**	**74**	**54**	**6**
ÖKONOMISCHER STATUS				
sehr niedrig	83	64	55	12
niedrig	82	65	51	12
mittel	86	74	53	5
hoch	82	74	53	6
sehr hoch	83	80	57	5
MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNG				
ohne gesundheitliche Einschränkung	87	77	56	5
mit gesundheitlicher Einschränkung	75	56	36	18

gesamt und nach ökonomischen Haushaltsstatus ab 14 Jahren, nach Mobilitätseinschränkungen ab 18 Jahren, nur CATI/CAWI

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Fahrtkosten als Problem

In der statusniedrigsten Gruppe sind die Fahrtkosten der wichtigste Grund (30 Prozent), wobei zugleich auch die anderen Gründe deutlich an Bedeutung gewinnen. In dieser Gruppe ist nicht nur der Anteil der Personen höher, die im Alltag häufiger auf Aktivitäten verzichten müssen. Sie nennen gleichzeitig mehr mobilitätsbezogene Gründe als Personen aus anderen Statusgruppen. Auch in der Gruppe mit niedrigem verfügbarem Einkommen fällt der Anteil der Personen, die häufiger auf Aktivitäten verzichten, überdurchschnittlich aus. Hier relativiert sich jedoch die Bedeutung der Fahrtkosten und sie treten hinter andere mobilitätsbezogene Gründe zurück.

In der statushöchsten Gruppe, die die höchste Mobilität aufweist, ist der Anteil der Personen, die im Alltag häufiger auf Aktivitäten verzichten müssen, mit 12 Prozent am geringsten. Finanzielle Aspekte der Fahrtkosten spielen mit 1 Prozent eine deutlich untergeordnete Rolle. Die fehlende Erreichbarkeit der gewünschten Ziele mit den verfügbaren Verkehrsmitteln rangiert mit 8 Prozent an erster Stelle. Offenbar bleiben auch bei geringen finanziellen Restriktionen Einrichtungen und Angebote außerhalb der eigenen Reichweite.

Abhängigkeit von anderen

Neben finanziellen Aspekten spielt auch der grundsätzliche Zugang zu Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. So können Kinder und Jugendliche allein aufgrund der Altersbeschränkungen nicht selbst Auto fahren. Sie sind auf nahegelegene Ziele, gute öffentliche Verkehrsmittel oder auf das Bringen und Holen durch erwachsene Personen angewiesen. Ähnliches gilt in höheren Altersgruppen. In beiden Gruppen gewinnt die Möglichkeit, von anderen Personen gebracht und abgeholt zu werden, deutlich an Bedeutung. Das Fehlen dieser Option ist häufig der wichtigste Hinderungsgrund für individuelle Aktivitäten (ohne Abbildung).

Dieser Zusammenhang zeigt sich auch bei Personen mit dauerhaften gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen. Sie müssen im Alltag deutlich häufiger auf gewünschte Aktivitäten verzichten (45 Prozent)

Tabelle 7

Mobilitätsbezogene Gründe für Aktivitätsverzicht von Personen nach ökonomischem Haushaltsstatus und bei Mobilitätseinschränkung

	Ziele nicht erreichbar	kann mir Fahrt nicht leisten	auf andere Personen angewiesen	keine/kaum Angebote für Aktivitäten	nichts davon
	%	%	%	%	%
GESAMT	**11**	**6**	**6**	**7**	**78**
ÖKONOMISCHER STATUS					
sehr niedrig	26	30	16	13	51
niedrig	14	9	11	12	57
mittel	12	8	9	9	75
hoch	11	4	5	7	81
sehr hoch	8	1	3	4	88
MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNG					
ohne gesundheitliche Einschränkung	10	6	3	7	81
mit gesundheitlicher Einschränkung	21	10	23	6	55

gesamt und nach ökonomischen Haushaltsstatus ab 14 Jahren, nach Mobilitätseinschränkungen ab 18 Jahren, nur CATI/CAWI, Mehrfachnennung

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

als Personen ohne solche Einschränkungen (19 Prozent). Die geringere Aktivität geht in dieser Gruppe also mit einem deutlich höheren Anteil von Personen einher, die auf gewünschte Aktivitäten häufiger verzichten müssen. Die fehlende Unterstützung beim Bringen und Holen (23 Prozent) sowie die fehlende Erreichbarkeit der gewünschten Ziele mit den verfügbaren Verkehrsmitteln (21 Prozent) sind in dieser Gruppe die wichtigsten Hinderungsgründe (siehe Tabelle 7).

Mobilitätseinschränkung und Aktivitätsverzicht

Die Betrachtung der Mobilitätskennzahlen, der üblichen wöchentlichen Aktivitäten sowie der mobilitätsbezogenen Gründe für den Verzicht auf gewünschte Aktivitäten zeigen ein deutliches Muster: In Gruppen, in denen im Durchschnitt weniger Menschen täglich außer Haus unterwegs sind und kürzere Distanzen zurücklegen, ist der Anteil derjenigen, die häufiger auf gewünschte Aktivitäten verzichten müssen, deutlich höher. Die geringere Verkehrsbeteiligung ist demnach häufig Folge von Beschränkungen und nicht Ausdruck eines eigenen Wunsches. Das aktuelle regionale Verkehrs- und Aktivitätsangebot kann diese Beschränkungen nicht ausgleichen.

12. Homeoffice und Berufsverkehr

Erwerbsarbeit in Bayern ist vielfältig organisiert – räumlich wie zeitlich. Das Kapitel nimmt die Nutzung des Homeoffice sowie Arbeits- und Dienstwege unter die Lupe. Es beschreibt, wie Homeoffice genutzt wird, welche Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort bestehen und wie die Mobilität von im Homeoffice Arbeitenden im Vergleich zu auf der Arbeitsstätte Arbeitenden aussieht.

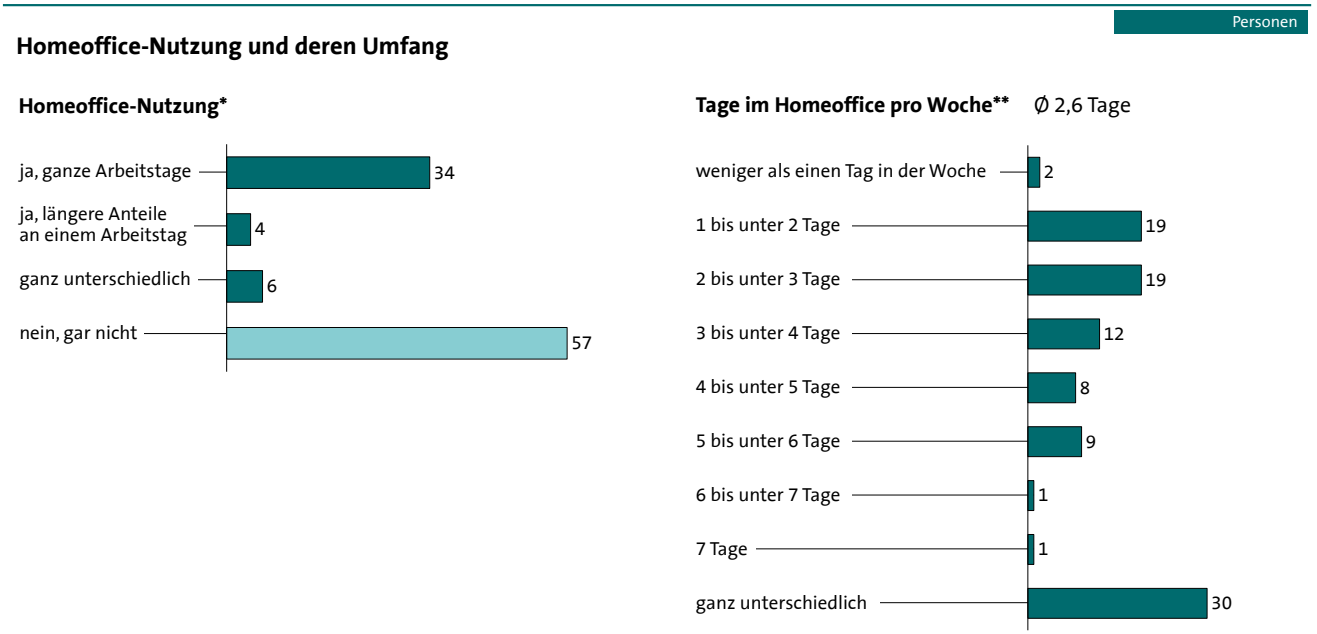
Homeoffice-Nutzung vielfältig gestaltet

In Bayern sind 53 Prozent der Personen erwerbstätig. 37 Prozent arbeiten in Vollzeit (hierzu zählen auch Personen in Ausbildung) und 15 Prozent arbeiten in Teilzeit (11 bis unter 35 Stunden pro Woche, siehe auch Kapitel 2). Von den erwerbstätigen Personen geben insgesamt 43 Prozent an, im Homeoffice zu arbeiten. Wie genau dies gestaltet wird, variiert: 34 Prozent der Erwerbstätigen arbeiten ganze Arbeitstage von zu Hause, 4 Prozent längere Anteile eines Arbeitstages, 7 Prozent gestalten dies ganz unterschiedlich (Mehrfachnennung). Insgesamt kommen Homeoffice-Nutzende in Bayern auf einen Wochendurchschnitt von 2,6 Tagen im Homeoffice. Dabei nutzen 38 Prozent das Homeoffice an einem bis drei Tagen pro Woche, 10 Prozent arbeiten fünf Tage oder mehr von zu Hause aus. 30 Prozent geben jedoch an, die wöchentliche Nutzung ganz unterschiedlich zu gestalten (siehe Abbildung 45).

Je nach Kreistyp unterscheiden sich die Erwerbstätigkeit (siehe Abbildung 6 auf Seite 20) und das Arbeiten im Homeoffice . In kreisfreien Großstädten in Bayern sind 55 Prozent erwerbstätig, wobei 41 Prozent Vollzeit und 14 Prozent Teilzeit oder geringfügig arbeiten. Im städtischen sowie im ländlichen Kreis mit Verdichtungsansätzen liegt die Erwerbstätigkeitsquote nur bei 51 Prozent. Dies geht vor allem „zulasten“ der Vollzeittätigkeit, welche hier bei 36 bzw. 35 Prozent liegt, wodurch Teilzeit auf 15 bzw. 16 Prozent kommt. Im dünn besiedelten ländlichen Kreis ist die Situation mit 52 Prozent Erwerbstätigkeit, wobei 36 Prozent auf Vollzeit entfallen, ähnlich. Auffälliger sind die Unterschiede in der Homeoffice-Nutzung unter den Kreistypen. Während in den kreisfreien Großstädten 61 Prozent der Erwerbstätigen von zu Hause arbeiten, sind es im städtischen Kreis 50 Prozent, im ländlichen Kreis mit Verdichtungsansätzen 37 Prozent und im dünn besiedelten ländlichen Kreis nur noch 30 Prozent. Wenn aber Homeoffice-Nutzung gegeben ist, unterscheidet diese sich hinsichtlich der Anzahl der Homeoffice-Tage zwischen den Kreistypen nur in geringem Maß – die Spanne beträgt hier 2,5 Tage bis 2,7 Tage (ohne Abbildung).

Abbildung 45

Homeoffice-Nutzung und deren Umfang



Angaben in Prozent und Anzahl Tage im Durchschnitt. *Erwerbstätige, Mehrfachnennung möglich. **Erwerbstätige mit Homeoffice-Nutzung

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Definitionen in der MiD zum Homeoffice

Wichtig für das Verständnis der Homeoffice-Auswertung ist, dass die MiD im Vergleich zu anderen themenbezogenen Untersuchungen bewusst eine sehr breite Definition gewählt hat: Die abgefragte Praxis umfasst nicht nur ganztägige beziehungsweise komplette Homeoffice-Tage, sondern auch kurze Fristen oder hybride Muster, also eine Mischung aus Homeoffice und Arbeitsplatz während des Tagesverlaufs. Ebenso wurde der übliche Umfang im Verlauf einer normalen Woche erfasst. Zusätzlich zu diesen generellen Fragen wurde anschließend bezogen auf den Stichtag konkret gefragt, ob die Option an diesem Tag in Anspruch genommen wurde.

Homeoffice-Nutzung vor allem bei hohem Einkommen

Es sind eher Erwerbstätige aus den (sehr) hohen Einkommensgruppen in Bayern, die von zu Hause arbeiten. 60 Prozent der Personen aus Haushalten mit sehr hohem Einkommen berichten von einer grundsätzlichen Nutzung des Homeoffice. In der hohen Einkommensgruppe sind es 47 Prozent. In der mittleren Einkommensgruppe sind es 27 Prozent, in den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen im Schnitt nur noch 22 Prozent. Zwischen den Geschlechtern lässt sich ebenfalls ein Unterschied ablesen: Unter Männern arbeiten 45 Prozent der Erwerbstätigen im Homeoffice, unter Frauen 41 Prozent. Auch in Bezug auf das Alter lassen sich Unterschiede feststellen: Junge Erwerbstätige zwischen 18 und 29 Jahren arbeiten mit 35 Prozent deutlich seltener von zu Hause als Erwerbstätige der mittleren Altersgruppe zwischen 30 und 49 Jahren (51 Prozent). Bei der älteren Gruppe der Erwerbstätigen zwischen 50 und 64 Jahren beträgt der Anteil der Homeoffice-Nutzenden dann wieder nur 39 Prozent. Nicht zuletzt ist zu erwähnen, dass Vollzeiterwerbstätige häufiger von zu Hause arbeiten (46 Prozent) als Teilzeiterwerbstätige (37 Prozent; ohne Abbildung).

Homeoffice-Nutzende leben weiter von der Arbeitsstätte entfernt

Die Nutzung des Homeoffice steht mit der räumlichen Distanz zur Arbeitsstätte in Zusammenhang. Im Schnitt beträgt die Entfernung zur Arbeitsstätte in Bayern 18 Kilometer. Personen, die im Homeoffice arbeiten, wohnen jedoch im Schnitt 23 Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt, ohne Homeoffice sind es 15 Kilometer (siehe Abbildung 46).

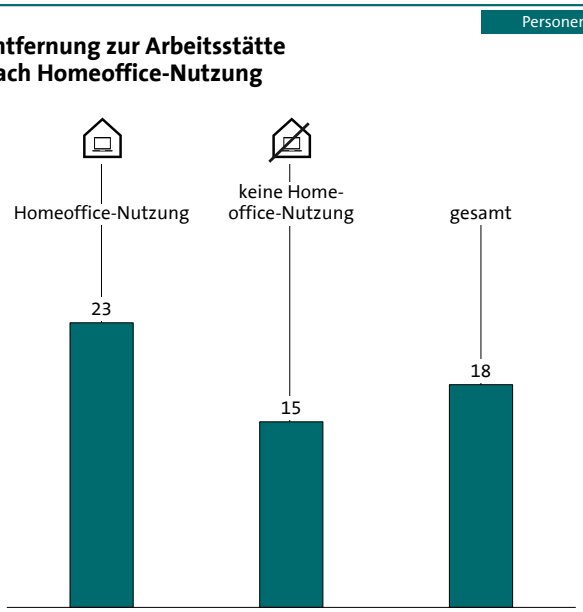
Mobilität am Stichtag trotz Homeoffice

An ihrem Stichtag arbeiten im Schnitt 56 Prozent der Erwerbstätigen in Bayern. Dabei beträgt die Arbeitsquote unter der Arbeitswoche 74 Prozent und am Wochenende 11 Prozent. Von den an ihrem Stichtag beruflich tätigen Personen arbeiten 19 Prozent an dem Tag ausschließlich zu Hause, 72 Prozent ausschließlich an ihrem Arbeitsort, 2 Prozent sind auf Dienstreise, 2 Prozent arbeiten woanders, 3 Prozent haben mehrere Arbeitsorte, und ein Prozent hat keine feste Arbeitsstätte. (ohne Abbildung)

Es ist aber keinesfalls so, dass die Personen, die am Stichtag ausschließlich im Homeoffice arbeiten, deswegen das Haus nicht verlassen. 83 Prozent von ihnen

Abbildung 46

Entfernung zur Arbeitsstätte nach Homeoffice-Nutzung



Mittelwerte in Kilometern, Basis: Erwerbstätige Personen

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

sind trotzdem mobil, womit sie sogar noch einen Prozentpunkt über dem bayerischen Durchschnitt liegen. Dabei legen sie mit 2,5 Wegen jedoch weniger Wege zurück als der Durchschnitt von 2,9 und deutlich weniger als Personen, die an dem Tag ausschließlich auf ihrer Arbeitsstätte gearbeitet haben (4,2 Wege). Personen, die an dem Tag auf Dienstreise waren, woanders gearbeitet haben, an mehreren Arbeitsstätten oder ohne feste Arbeitsstätte gearbeitet haben, kommen mit durchschnittlich 5,1 Wegen auf die meisten Wege (ohne Abbildung).

Wege am Stichtag nach Arbeitsort

Von den am Stichtag zurückgelegten Kilometern unterscheiden sich die drei Gruppen deutlich. Personen, die am Stichtag nur im Homeoffice arbeiten, legen an dem Tag durchschnittlich 24 Kilometer zurück und sind dafür 57 Minuten unterwegs. Personen, die nur auf ihrer Arbeitsstätte arbeiten, liegen bei 47 Kilometern und 80 Minuten Unterwegszeit. Die dritte Gruppe mit mehreren oder ohne feste Arbeitsstätten bzw. auf Dienstreise kommt auf ganze 125 Kilometer Tagesstrecke und 113 Minuten Unterwegszeit (ohne Abbildung).

Die Wege von Personen, die am Stichtag nur im Homeoffice arbeiten, werden vor allem für Freizeitzwecke (30 Prozent) sowie für Einkäufe (24 Prozent) und Erledigungen (14 Prozent) zurückgelegt. 18 Prozent sind Begleitwege. 5 Prozent der Wege der im Homeoffice Arbeitenden werden zu Arbeits- und 9 Prozent zu Dienstzwecken zurückgelegt. Dieser Widerspruch mag dadurch begründet sein, dass Befragte, die sowohl von zu Hause aus gearbeitet als auch dienstliche Wege zurückgelegt haben, die entsprechende Mehrfachnennung im Fragebogen übersehen haben, oder das Arbeiten von einem Arbeitsort, der nicht die Arbeitsstätte ist (z.B Zug auf Dienstreise), als Homeoffice eingeordnet haben. Die widersprüchlichen Angaben basieren auf Angaben von 85 Personen. Die Wege werden häufig zu Fuß (34 Prozent) zurückgelegt, auf das Fahrrad entfallen 12 Prozent. In der Regel werden die Wege jedoch (selbst) mit dem MIV gefahren (45 Prozent; ohne Abbildung).

Die Wege jener Personen, die an ihrem Stichtag nur auf ihrer Arbeitsstätte und nicht zusätzlich an anderen Orten arbeiten, bestehen zu einem Großteil aus Arbeitswegen (39 Prozent) und Dienstwegen (31 Prozent). Die anderen Zwecke sind eher untergeordnet: Freizeitwege machen 12 Prozent aus, Einkaufswege 8 Prozent, Erledigungswege 5 Prozent und Wege zur Begleitung anderer Personen machen 4 Prozent aus. 61 Prozent der Wege werden dabei mit dem MIV selbst gefahren. Fußwege machen 17 Prozent, Fahrradwege 11 Prozent und ÖV-Wege 9 Prozent aus (ohne Abbildung).

Die mobilste Gruppe, die angibt, an mehreren Arbeitsstätten, ohne feste Arbeitsstätte, woanders oder auf Dienstreise gearbeitet zu haben, legt ihre Wege hauptsächlich zu Dienstzwecken (57 Prozent) oder zu Arbeitszwecken (19 Prozent) zurück. Freizeit (10 Prozent) oder andere Zwecke wie Einkäufe (6 Prozent) oder Erledigungen (5 Prozent) sind hier eher untergeordnet. Dementsprechend wird in erster Linie mit dem MIV selbst gefahren (67 Prozent). Fußwege kommen auf 13 Prozent, Fahrradwege auf 8 Prozent und ÖV-Wege wie bei den anderen Gruppen auch auf 9 Prozent (ohne Abbildung).

Regelmäßige berufliche Wege sind wichtiger Teil berufsbedingter Mobilität

Genau ein Viertel der Personen in Bayern, die erwerbstätig und am Stichtag mobil sind, legt am Stichtag regelmäßige berufliche Wege zurück (hierunter zählen z.T. auch Personen, die ihren Arbeitsort am Stichtag als „am Arbeitsort“ einordnen). Unter regelmäßigen beruflichen Wegen sind Wege zu verstehen, die während der Arbeitszeit für die Ausübung des Berufs unternommen werden. In kreisfreien Städten ist der Anteil von Personen mit regelmäßigen beruflichen Wegen am Stichtag mit 21 Prozent etwas geringer, im dünn besiedelten ländlichen Kreis mit 27 Prozent etwas höher. Im städtischen Kreis sowie im ländlichen Kreis mit Verdichtungsansätzen liegt der Anteil bei 25 bzw. 24 Prozent (ohne Abbildung).

In Bayern handelt es sich bei den regelmäßigen beruflichen Wegen (auf Personenebene berichtet) um Wege für Besuche, Besichtigungen oder Besprechungen (25 Prozent), Wege für Kundendienste oder andere Erledigungen (17 Prozent), Wege im Sozialdienst bzw. für Betreuung (4 Prozent), Wege für den Transport, die Abholung oder Zustellung von Waren (10 Prozent) oder zur Beförderung von Personen (3 Prozent). Weitere 28 Prozent der Personen ordnen ihre Wege unter „anderer Zweck“ ein. Insgesamt kommen pro Person, die am Stichtag regelmäßige berufliche Wege zurücklegt, 72 Kilometer Gesamtstrecke für

diese Wege zusammen. Dabei gibt es jedoch deutliche Unterschiede zwischen den Kreistypen. Während in kreisfreien Städten im Schnitt nur 58 Kilometer mit regelmäßigen beruflichen Wegen zurückgelegt werden, sind es im städtischen Kreis 84 Kilometer und im ländlichen Kreis mit Verdichtungsansätzen 89 Kilometer. Im dünn besiedelten ländlichen Kreis sind es wiederum im Schnitt nur 52 Kilometer (ohne Abbildung).

Dabei nutzen die Erwerbstätigen mit regelmäßigen beruflichen Wegen am Stichtag in erster Linie entweder ein privates (32 Prozent) oder ein gewerbliches Auto (24 Prozent). 15 Prozent sind hauptsächlich zu Fuß unterwegs, 6 Prozent mit dem Fahrrad, 6 Prozent mit einem Lkw, weitere 6 Prozent mit der Bahn und 3 Prozent mit einem Bus. Je nach Kreistyp variiert die Verkehrsmittelnutzung. Während in kreisfreien Städten mit 10 Prozent vergleichsweise oft auf das Fahrrad und mit 37 Prozent vergleichsweise selten auf das Auto zurückgegriffen wird, beträgt der Fahrradanteil in den anderen Kreistypen 5 Prozent oder weniger und der Autoanteil dafür 57 Prozent oder mehr (ohne Abbildung).

Arbeits- und Dienstwege im Detail

Sowohl Arbeits- als auch Dienstwege machen in Bayern auf der Wegeebene betrachtet jeweils 15 Prozent aus. Dabei handelt es sich bei knapp 13 Prozent der Dienstwege um regelmäßige berufliche Wege und bei 2 Prozent um nicht regelmäßige Dienstwege, wie z.B. Dienstreisen. Für jene Dienstwege, bei denen es sich um regelmäßige berufliche Wege handelt, sind auf Wegeebene teilweise keine Detailangaben vorhanden (siehe Erklärung „Unterscheidung zwischen Wegen zur Arbeit, gelegentlichen Dienstwegen und regelmäßigen beruflichen Wegen“). Deswegen werden im Folgenden die Arbeits- und Dienstwege betrachtet, bei denen es sich nicht um regelmäßige berufliche Wege handelt (ohne Abbildung).

Arbeitswege sind im Schnitt 16 Kilometer lang und dauern 27 Minuten. (Nicht regelmäßige) Dienstwege sind im Schnitt 38 Kilometer lang und nehmen 48 Minuten in Anspruch. Genau jeder dritte Arbeitsweg in Bayern beginnt am frühen Morgen zwischen 5 und 8 Uhr, weitere 10 Prozent am späteren Morgen im Zeitfenster zwischen 8 und 10 Uhr. In den Zeitfenstern zwischen 13 und 16 Uhr sowie 16 und 19 Uhr finden mit 17 bzw. 23 Prozent die weiteren

Unterscheidung zwischen Wegen zur Arbeit, gelegentlichen Dienstwegen und regelmäßigen beruflichen Wegen

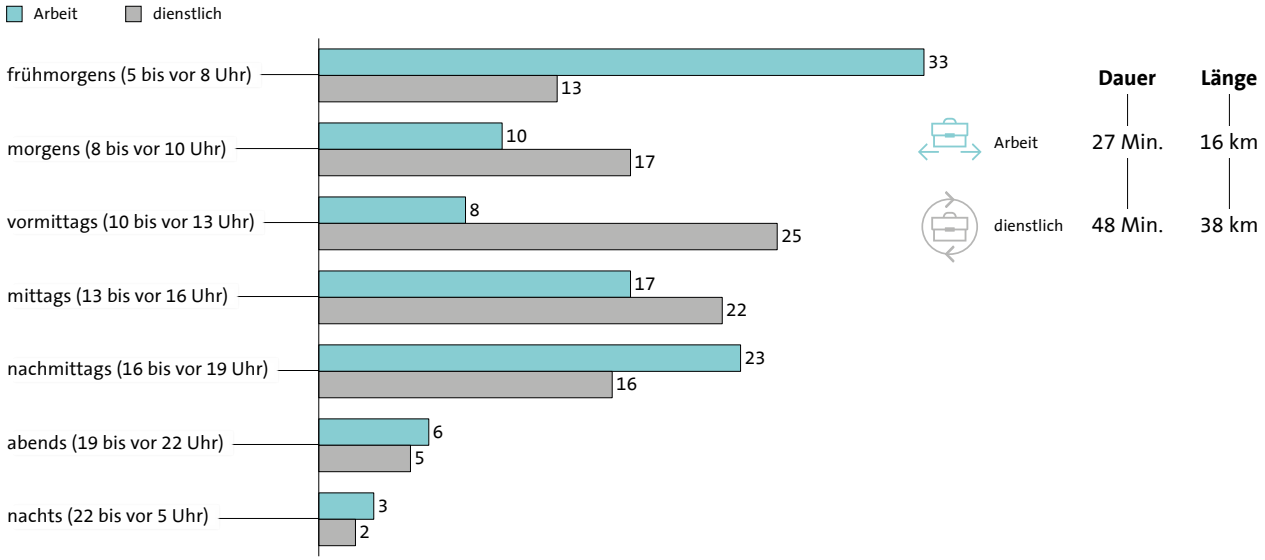
Wege zur Arbeit, Dienstreisen und regelmäßige berufliche Wege (z.B. Pflegedienst, Postzustellung, Personenbeförderung) werden in der MiD getrennt erfasst. Letztere werden gebündelt für einen Tag erhoben, da eine Erfassung der einzelnen Wege sowie der Detailangaben pro Weg aufgrund der meist hohen Anzahl an regelmäßigen beruflichen Wegen nicht praktikabel ist. In der Auswertung werden die gebündelt erhobenen Wege in gleiche Einzelwege zerlegt; Kilometer und angegebenes hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel werden entsprechend verteilt. Start- und Ankunftszeiten und somit Wegedauern fehlen. Trotz Plausibilisierung bleibt die Abgrenzung zu Pendelwegen und gelegentlichen Dienstwegen schwierig – u. a. Wegen hybrider Fälle (z.B. direkte Fahrt zum ersten Einsatzort, kein zentraler Arbeitsplatz). Dienstwege und regelmäßige berufliche Wege werden in den Auswertungen der MiD meist zusammengefasst, jedoch für die vorliegende Auswertung zu beruflicher Mobilität differenziert.

Spitzen der Arbeitswege statt. Die Startzeiten der (nicht regelmäßigen) Dienstwege sind deutlich verschoben. Nur 13 Prozent beginnen am frühen Morgen zwischen 5 und 8 Uhr. 17 Prozent beginnen zwischen 8 und 10 Uhr. Der Großteil der Wege startet dafür vormittags zwischen 10 und 13 Uhr (25 Prozent) oder mittags zwischen 13 und 16 Uhr (22 Prozent). Im Feierabendfenster zwischen 16 und 19 Uhr starten nur 16 Prozent der Dienstwege (siehe Abbildung 47).

Abbildung 47

Wege

Durchschnittliche Dauer und Länge sowie das Verkehrsaufkommen der Arbeits- und Dienstwege



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

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

13. Unter der Lupe: Freizeitverkehr

Freizeit-Wegezwecke in der Detailbetrachtung

Auswertungen zu den Motivationen hinter der Mobilität nutzen meistens die bereits in früheren Kapiteln dargestellten zusammenfassenden Hauptwegzweckkategorien. Hinter diesen sehr groben Kategorien verbirgt sich aber eine große Bandbreite unterschiedlicher Mobilitätsanlässe. So könnte die Kategorie „Freizeit“ so unterschiedliche Dinge wie Singen im Chor, einen Friedhofsbesuch oder einen Innenstadtspaziergang umfassen. Aber ist ein Friedhofsbesuch Freizeit oder eine Erledigung? Und ist ein Innenstadtspazierging nicht vielleicht Einkaufen? Um die Mobilitätsanlässe besser zu verstehen, erfragt die MiD auch die detaillierten Wegezwecke in einem Zusatzmodul. Die Befragten geben dabei pro Weg zunächst den übergeordneten Wegezweck an, z.B. „Freizeit“ oder „Erledigung“, und sind danach zu Detailangaben aufgefordert, z.B. „Kirche, Friedhof“. Auf diese Weise steht einerseits Information zum detaillierten Wegezweck zur Verfügung und andererseits eine auf Selbsteinschätzung beruhende Zuordnung zum übergeordneten Wegezweck.

Die folgenden Auswertungen zu detaillierten Wegezwecken beziehen sich auf Personen ab 14 Jahren und jeweils auf die Hinwege zu den jeweiligen Aktivitäten. Rückweg oder Anschlusswege sind, im Gegensatz zu den bisherigen Auswertungen zu Hauptwegezwecken, nicht enthalten.

Die anteilige Bedeutung unterschiedlicher Freizeitaktivitäten

Nach dem Anteil auf Wegeebene betrachtet, ist für „Sport selbst aktiv“ sein die häufigste Freizeitaktivität in Bayern (18 Prozent; Tabelle 8). Anteilig knapp danach folgen „Besuch/Treffen von Freunden, Verwandten, Bekannten“ (16 Prozent) sowie „Spaziergang, Spazierfahrt“ (15 Prozent). Ebenfalls häufiger vertreten sind bei den Wegeanteilen die Detailzwecke „Restaurant, Gaststätte, Mittagessen, Kneipe, Bar, Club“ (9 Prozent), „Hund ausführen“ (9 Prozent) und „Besuch einer Veranstaltung“ (7 Prozent). Allerdings werden sowohl die Treffen als auch die Restaurantbesuche nicht nur als Freizeit- sondern auch als Erledigungswege berichtet, sodass ihre Bedeutung insgesamt größer ist als es die Freizeitwegeanteile vermuten lassen.

Breites Spektrum an Gründen für Freizeitwege führt zu unterschiedlichen Distanzen und Dauern

Je nach Freizeitaktivität unterscheiden sich die mittlere Wegelänge und die Wegedauer der Freizeitwege in Bayern deutlich. Auf die Kategorien „Tagesausflug“, „Kurzreise (bis zu 3 Übernachtungen)“ und „Urlaub (ab 4 Übernachtungen)“ entfallen zwar insgesamt nur 6 Prozent der Wege, sie machen jedoch 36 Prozent der Verkehrsleistung der detailliert erfassten Freizeitwege aus (siehe Tabelle 8). In diesen Fällen sind die Wege mit durchschnittlich rund 60 bis 190 Kilometern besonders lang und dauern im Mittel mehrere Stunden (siehe Tabelle 9). Besonders bei weniger alltäglichen Freizeitzwecken, wie dem „Besuch einer

Tabelle 8

Anteile der detaillierten Freizeitwegezwecke an Verkehrsaufkommen und -leistung

	Wege	km
	%	%
allgemeiner Stadt-/Einkaufsbummel	2	2
private Erledigung für andere Person	0	0
Betreuung Familienmitglieder, Bekannter	1	0
Besuch/Treffen von Freunden, Verwandten, Bekannten	16	18
Besuch kultureller Einrichtung	3	3
Besuch einer Veranstaltung	7	9
Sport selbst aktiv	18	11
Restaurant, Gaststätte, Mittagessen, Kneipe, Bar, Club	9	4
Schrebergarten, Wochenendhaus	1	0
Tagesausflug	4	13
Kurzreise (bis zu 3 Übernachtungen)	1	10
Urlaub (ab 4 Übernachtungen)	1	13
Spaziergang, Spazierfahrt	15	5
Hund ausführen	9	2
Kirche, Friedhof	2	0
Begleitung von Kindern	3	1
sonstiges	4	6
andere Treffen	5	3

CAWI/CATI; 14 Jahre und älter; Zwecke nicht nach Hauptwegezweck zusammengefasst;
Abweichung an 100 %: Rundungsdifferenzen

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

kulturellen Einrichtung“ oder einer „Veranstaltung“, etwa einem Konzert, ist die durchschnittliche Wegelänge mit 20 bzw. 26 Kilometern relativ lang.

Ein großer Anteil der Freizeitwege ist wegezweckübergreifend relativ kurz. Aber es gibt auch eine kleine Zahl deutlich längerer Wege. Dies führt zu deutlichen Unterschieden zwischen dem arithmetischen Mittel und dem Median (siehe Tabelle 9). Ein Median von 4 Kilometern bei Restaurantbesuchen bedeutet beispielsweise, dass die eine Hälfte der Wege kürzer und die andere Hälfte länger als dieser Wert ist. Besonders bei Wegezwecken, die im Nahbereich der eigenen Wohnung zu erwarten sind, wie etwa Begleitung von Kindern zum Spielplatz, Spaziergänge oder der Besuch von „Kirche/Friedhof“, liegt der Median der Wegelänge häufig in einem Bereich, der zu Fuß in unter einer Stunde zu bewältigen ist.

Der Weg als Freizeitaktivität

Bei den Kategorien „Spaziergang, Spazierfahrt“ und „Hund ausführen“ sowie in Teilen von „Sport selbst aktiv“ und „allgemeiner Stadt-/Einkaufsbummel“ ist der Weg oftmals gleichzeitig die Aktivität. Diese Wegezwecke sind durch lange Wegedauern bei häufig kurzen Strecken und einer daraus resultierenden geringen Durchschnittsgeschwindigkeit gekennzeichnet (Tabelle 9). Dies bedeutet jedoch nicht, dass diese Wege nicht auch teilweise mit dem MIV oder ÖV zurückgelegt werden (Tabelle 10).

Tabelle 9

Wegelänge und Wegedauer nach detailliertem Freizeitzweck – Mittelwert und Median im Vergleich

detaillierter Freizeitwegezweck	Mittelwert		Median	
	Wegelänge	Wegedauer	Wegelänge	Wegedauer
	km	*Min.*	*km*	*Min.*
GESAMT	**20**	**51**	**5**	**30**
allgemeiner Stadt-/Einkaufsbummel	14	73	5	38
private Erledigung für andere Person	12	46	7	25
Betreuung Familienmitglieder, Bekannter	11	35	7	19
Besuch/Treffen von Freunden, Verwandten, Bekannten	21	44	6	20
Besuch kultureller Einrichtung (z. B. Kino, Theater, Museum)	20	49	6	26
Besuch einer Veranstaltung (z. B. Fußballspiel, Markt, Konzert)	26	44	6	23
Sport selbst aktiv (auch Training, Joggingrunde, Fitnessstudio etc.)	11	44	5	21
Restaurant, Gaststätte, Mittagessen, Kneipe, Bar, Club	8	25	4	16
Schrebergarten, Wochenendhaus	10	47	3	16
Tagesausflug	64	106	43	65
Kurzreise (bis zu 3 Übernachtungen)	167	169	96	147
Urlaub (ab 4 Übernachtungen)	188	166	50	133
Spaziergang, Spazierfahrt	6	60	4	46
Hund ausführen	4	46	3	44
Kirche, Friedhof	6	19	3	13
Begleitung von Kindern (z. B. Spielplatz etc.)	7	34	2	20
sonstiges	34	51	7	25
andere Treffen (z. B. Kurse, Hobby, Verein, andere Gruppen)	12	29	4	15

CAWI/CATI; 14 Jahre und älter; Zwecke nicht nach Hauptwegezweck zusammengefasst

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Tabelle 10

Wegelänge, Wegedauer und Anteile am Wegeaufkommen und an Personenkilometern von Hauptverkehrsmitteln für ausgewählte Freizeitzwecke

detaillierter Freizeitwegezweck	Wegelänge	Wegedauer	Wege	Personenkilometer
	km	*Min.*	*%*	*%*
DETAILLIERTE FREIZEITWEGE GESAMT				
zu Fuß	3	51	38	6
Fahrrad	9	46	12	6
ÖV	41	72	9	19
MIV-Fahrt	32	45	28	45
MIV-Mitfahrt	38	51	13	24
allgemeiner Stadt-/Einkaufsbummel				
zu Fuß	5	94	43	14
Fahrrad	6	43	5	2
ÖV	24	74	21	34
MIV-Fahrt	23	46	21	34
MIV-Mitfahrt	22	52	11	16
Sport selbst aktiv				
zu Fuß	5	55	28	12
Fahrrad	14	59	24	30
ÖV	14	47	5	6
MIV-Fahrt	12	24	33	36
MIV-Mitfahrt	21	40	9	17
Spaziergang, Spazierfahrt				
zu Fuß	4	61	81	50
Fahrrad	13	73	6	11
ÖV	19	80	3	7
MIV-Fahrt	19	40	7	22
MIV-Mitfahrt	20	53	3	10
Hund ausführen				
zu Fuß	3	48	85	62
Fahrrad	4	41	1	1
ÖV	12	69	1	2
MIV-Fahrt	12	35	12	33
MIV-Mitfahrt	7	21	1	2

CAWI/CATI; 14 Jahre und älter; nur ausgewählte detaillierte Freizeitzwecke; Zwecke nicht nach Hauptwegezweck zusammengefasst; Abweichung an 100 %: Rundungsdifferenzen

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Wie in diesem Kapitel bereits zuvor beschrieben, ist der Wegezweck „Sport selbst aktiv“ mit einem Anteil von 18 Prozent der bedeutsamste aktive Zweck an den detaillierten Freizeitwegezwecken in Bayern (Tabelle 8). In diese Kategorie fallen allerdings neben Wegen zum Selbstzweck, wie beispielsweise die Joggingrunde, auch Wege zum Fußballtraining oder zum Fitnessstudio. Auf „Spaziergang, Spazierfahrt“ entfallen 15 Prozent und auf das „Ausführen des Hundes“ 9 Prozent der Freizeitwege. Letzteres ist auch die Kategorie mit den kürzesten Freizeitwegen von im Durchschnitt 4 Kilometern (Tabelle 9). Auch „Spaziergänge, Spazierfahrten“ sind mit durchschnittlich 6 Kilometern im Vergleich zu anderen Freizeitwegen eher kurz, erscheinen aber dennoch lang für einen Wegezweck, der wahrscheinlich hauptsächlich Fuß- und Radwege umfasst.

Auch aktive Freizeitaktivitäten mit hoher Verkehrsleistung der motorisierten Verkehrsmittel verbunden

Ein Grund für die hohe mittlere Wegelänge der Freizeitwege ist in der Definition eines Weges in Kombination mit der Abfrage der genutzten Verkehrsmittel in der MiD begründet. So kann während des Spaziergangs eine Teiletappe mit dem Auto zurückgelegt werden, gleichzeitig können auch Ausfahrten mit dem Motorrad oder Auto als Spazierfahrt gelten. Eine Betrachtung der genannten aktiven Wegezwecke in Bezug auf das genutzte Hauptverkehrsmittel zeigt ein differenziertes Bild. Mit einem Anteil von über vier Fünftel werden die meisten Spaziergänge tatsächlich nur zu Fuß zurückgelegt, während die Hälfte der zurückgelegten Kilometer allerdings auf andere Verkehrsmittel entfällt (Tabelle 10).

Die durchschnittliche Wegelänge von Spaziergängen zu Fuß beträgt 4 Kilometer. Die durchschnittliche Dauer beläuft sich auf etwas über eine Stunde. Wege mit dem MIV (Fahrt) sind mit 19 Kilometern deutlich länger, dauern aber mit 40 Minuten nicht so lange (Tabelle 10).

Für den Wegezweck Freizeit wird hauptsächlich der MIV genutzt, insbesondere nach Kilometern betrachtet

Fasst man die detaillierten Freizeitwegezwecke wieder zu einem Hauptzweck Freizeit zusammen, so lassen sich Betrachtungen nach spezifischen Verkehrsmitteln und Wochentagen vornehmen. Insgesamt wird in Bayern fast jeder dritte Freizeitweg zu Fuß zurückgelegt (32 Prozent; ohne Abbildung). Nur der MIV kommt – Fahrt und Mitfahrt summiert – auf einen noch größeren Anteil (47 Prozent). Knapp jeder zweite Freizeitweg wird also per MIV zurückgelegt. Auf das Fahrrad entfallen 12 Prozent, auf den ÖV noch 9 Prozent. Nach Personenkilometern betrachtet verschieben sich die Anteile nochmals deutlich in Richtung des MIV (summiert 69 Prozent; ohne Abbildung). Mehr als zwei Drittel der für Freizeitwege zurückgelegten Kilometer finden also per MIV statt. Der ÖV-Anteil an den Freizeitkilometern ist mit 22 Prozent ebenfalls nicht unbeachtlich. Sowohl der Zu-Fuß- als auch der Fahrradanteil an den Freizeitwegen macht nach Kilometern betrachtet hingegen jeweils nur 5 Prozent aus.

Vom gesamten ÖV-Anteil an den Freizeitwegen (9 Prozent) entfallen in Bayern rund 2 Prozent auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), also auf Nahverkehrszüge und S-Bahnen. Nicht zum SPNV im engeren Sinne zählen U-Bahn, Stadtbahn und Straßenbahn; ihr Anteil liegt zusammen bei rund 3 Prozent (ohne Abbildung). Der Anteil von Stadt- und Regionalbussen beträgt etwa 2 Prozent. Der übrige ÖV-Anteil (rund 2 Prozent) bei den Freizeitwegen besteht aus Bahn im Fernverkehr, Taxi, Reisebus, Fernbus, Flugzeug, Schiff und Fähre. Anteilig etwas größer fällt der Wert für den SPNV nach Personenkilometern auf den Freizeitwegen aus (4 Prozent). Die Dominanz des MIV kann dies aber nicht beeinflussen.

Auch an Wochenenden (samstags/sonntags) verändern sich die Anteile für den ÖV bzw. SPNV nicht wesentlich. Es bleibt festzuhalten, dass die Verkehrsmittelwahl weniger zweckspezifisch ausfällt als unter Umständen erwartet. Grundsätzlich spielen aber alle Verkehrsmittel bei allen Zwecken eine Rolle, vom Zufußgehen über Rad und ÖV bis hin zum MIV.

14. Mobilität im Seniorenalter

Das Studienkonzept und die umfassende Stichprobe der MiD erlauben auch detaillierte Auswertungen zur Mobilität spezieller Bevölkerungsgruppen, so auch in Bayern. Der folgende Textabschnitt nutzt diese Möglichkeit und befasst sich mit der Phase nach der Lebensmitte und Berufstätigkeit: den Seniorinnen und Senioren. In dieser Gruppe können weitere Unterteilungen entlang der Altersverteilung vorgenommen werden. So können unter den älteren Mitbürgerinnen und Mitbürgern verschiedene Altersphasen getrennt betrachtet werden. Mitunter liegen auch Interviews für hochbetagte und gehandicapte Personen vor, wenn diese in bestimmten Fällen zu Hause oder in einer Pflegeeinrichtung eine entsprechende Unterstützung bei der MiD-Befragung erhalten haben.

Unterwegs auf etwas reduziertem Niveau, aber noch immer autogeprägt

Bürgerinnen und Bürger im Seniorenalter sind auch in Bayern autogeprägt aufgewachsen. Die Männer besitzen fast immer einen Pkw-Führerschein, die älteren Frauen weiter zunehmend, obwohl sie hier noch nicht ganz aufgeschlossen haben. Zusammengefasst über beide Geschlechter haben in Bayern unter den 65- bis 74-Jährigen 94 Prozent eine solche Fahrerlaubnis inne (Männer: 96; Frauen: 93), bei Personen ab 75 Jahren und älter sind es 84 Prozent (Männer: 95; Frauen: 76; jeweils ohne Abbildung).

Wenn zunächst die Haushalte mit Seniorinnen und Senioren im Vergleich zu anderen Haushalten dargestellt werden, ist auf den ersten Blick das relativ geringe Mobilitätsniveau erkennbar. Die Wegeanzahl pro Person und Tag liegt eher bei zwei als bei drei Wegen. Die durchschnittliche Wegelänge unterscheidet sich nicht wesentlich, aber die Tagesstrecke ist aufgrund der niedrigen Grundmobilität kürzer als in jüngeren Haushalten anderer Lebensphasen.

Werden diese Werte nach drei Altersgruppen innerhalb der älteren Bürgerinnen und Bürger differenziert, ist eine deutliche Reduzierung mit zunehmendem Alter offensichtlich (siehe Tabelle 11). Die Mobilitätsquote, also der Anteil der Personen, die am Stichtag außer Haus mobil sind, entspricht bei den 65- bis 74-Jährigen dem Wert vom Bevölkerungsschnitt in Bayern (76 Prozent). Er reduziert sich jedoch bei den 75- bis 84-Jährigen bereits auf 71 Prozent und bei den ab 85-Jährigen auf nur noch 53 Prozent. Damit einher gehen sinkende Werte für die Zahl der pro Tag und Person zurückgelegten Wege, die Tagesstrecke und die tägliche Unterwegszeit. In der ältesten Gruppe sind diese Kennwerte niedriger: es sind nur noch 1,4 Wege, 40 Minuten und rund 12 Kilometer pro Tag.

Anders die Autoausstattung. In Bayern besitzen vier von fünf Haushalten mit Seniorinnen und Senioren (alle Personen 65 Jahre oder älter) mindestens ein Auto, 13 Prozent sogar zwei oder mehr (ohne Abbildung). Die Unterschiede zwischen Stadt und Land, mit mehr Autobesitz außerhalb der Städte, entspricht hier dem in der übrigen Bevölkerung. Das ist bezogen auf die Haushaltsgröße eine vergleichsweise gute Ausstattung, sollte aber nicht über die andere Situation ökonomisch beschränkter Haushalte hinwegtäuschen. Rechnet ein Haushalt mit Seniorinnen und Senioren zu der statusniedrigsten Gruppe, hat er in fast jedem zweiten Fall keinen Pkw. Wie so oft, verdeckt hier der Durchschnitt sowohl prekäre als auch sehr komfortable Lebenssituationen. Dies trifft auch auf die Kategorie der vorhandenen Autos zu:

Tabelle 11

Mobilitätskennzahlen für Wege, Unterwegszeit und Tagesstrecke bei Personen ab 65 Jahren

	Mobilitätsquote (außer Haus am Berichtstag)	Wege	Mittelwerte pro Person und Tag	
			Unterwegszeit	Tagesstrecke
	%	*Anzahl*	*min*	*km*
65 bis 74 Jahre	76	2,5	76	29,3
75 bis 84 Jahre	71	2,1	64	22,5
85 Jahre und älter	53	1,4	40	12,1

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Vergleichsweise viele Haushalte mit Seniorinnen und Senioren verfügen über Vans oder SUVs, auch über den generellen diesbezüglichen Trend hinaus.

Und wiederum anders die Fahrradausstattung: In etwas mehr als 60 Prozent der hier betrachteten Haushalte mit Seniorinnen und Senioren besitzen die dort lebenden Personen ein Fahrrad, davon mit steigender Tendenz und einem Anteil von etwa 40 Prozent unter den Fahrradbesitzenden auch ein E-Bike (ohne Abbildung). Dies liegt bezogen auf die elektrisch unterstützten Räder über dem Vergleichswert in jüngeren Haushalten und verlängert vermutlich in vielen Fällen die aktive individuelle Fahrradnutzung. Allerdings setzt dies in der Regel eine Fahrradsozialisation in jüngeren Lebensjahren voraus. Der Weg von der Nicht-Radnutzung auf ein Elektrorad ist – das zeigen andere Ergebnisse – lang und selten.

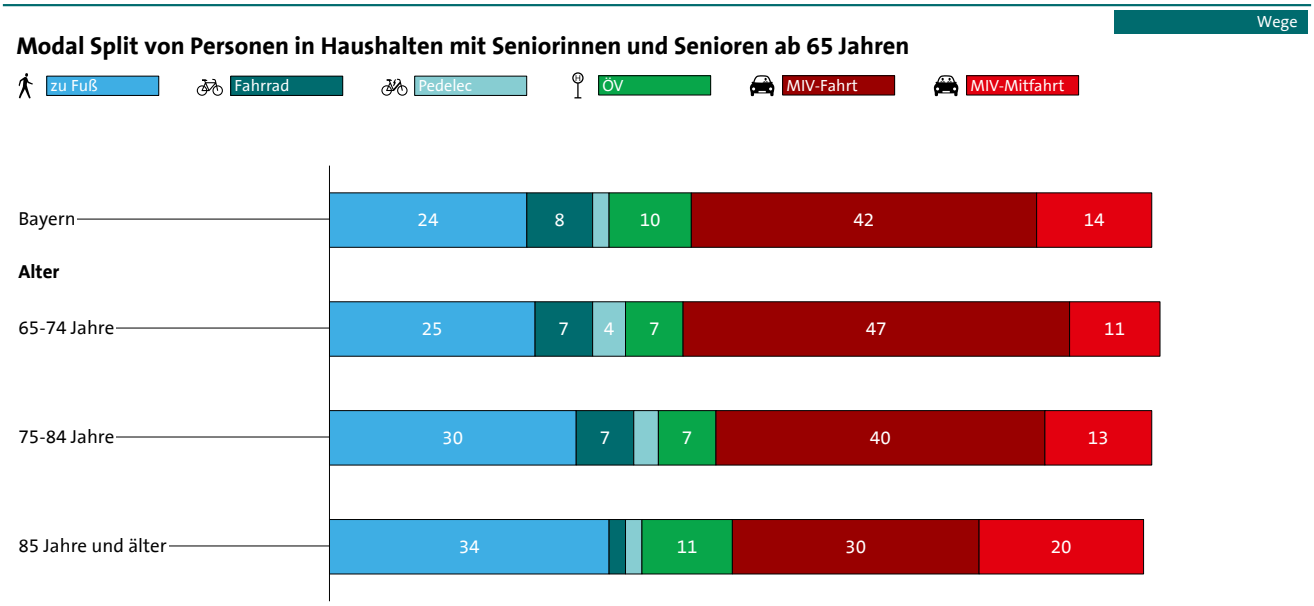
Wird der Modal Split für Personen in Haushalten mit Seniorinnen und Senioren in Bayern betrachtet, liegt er insbesondere bezogen auf den MIV nahe dem Bevölkerungsdurchschnitt, allerdings mit etwas höheren Zu-Fuß-Anteilen als Kennzeichen einer oft bereits eher auf den Nahbereich beschränkten Mobilität (siehe Abbildung 48). Wird nach den drei abgebildeten Altersgruppen innerhalb des Seniorensegments weiter unterschieden, nehmen die Zu-Fuß-Anteile mit höherem Alter zu. Der Fahrradanteil fällt bei den 65- bis 74-Jährigen sowie den 75- bis 84-Jährigen ähnlich wie im Bevölkerungsschnitt aus, aber insbesondere der des Pedelecs ist in diesen beiden Altersgruppen vergleichsweise hoch, der des ÖV vergleichsweise niedrig. Unter Personen ab 85 Jahre und älter spielt hingegen das Fahrrad nur noch eine untergeordnete Rolle, jedoch steigt in dieser Gruppe der ÖV-Anteil. Der MIV-Anteil (Fahrt und Mitfahrt summiert) bleibt bis in die ältesten Gruppen im Bereich um 50 Prozent. Das Auto ist also ein oft nicht mehr täglicher, aber doch vielfach als unverzichtbar empfundenen Begleiter.

Gründe für das Nicht-Unterwegssein und Mobilitätseinschränkungen im Alter

Jedoch zählt in der Gruppe der Seniorinnen und Senioren nicht jeder Tag zu den Unterwegs-Tagen. Die Mobilitätsquote erreicht in diesen Haushalten nur 73 Prozent pro Person, fällt also geringer aus als in der übrigen Bevölkerung in Bayern (ohne Abbildung). Die Gründe dafür sind so vielschichtig wie altersspezifisch und als Mehrfachnennung erhoben. 52 Prozent der älteren Befragten geben hier an, keinen Anlass gehabt zu haben. 30 Prozent haben Dinge nur zu

Abbildung 48

Modal Split von Personen in Haushalten mit Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Hause erledigt. 9 Prozent – weniger als in jüngeren Gruppen! – waren nach eigener Angabe selbst krank und 3 Prozent mussten sich der Pflege anderer Haushaltsmitglieder widmen.

Bleibt der Blick auf die Handicaps. Solche Mobilitätseinschränkungen betreffen nicht allein die älteren Bürgerinnen und Bürger, diese jedoch in besonderem Maß. Die MiD 2023 geht hier weiter in die Tiefe als die Ausgaben 2002 bis 2017. Auch diese quantifizierten bereits Ausmaß und Art möglicher Mobilitätseinschränkungen. Unter den Seniorinnen und Senioren in Bayern berichtet immerhin ein Drittel über die eigene diesbezügliche Betroffenheit (ohne Abbildung). 2023 wurde erstmalig in der MiD auch die Abhängigkeit von Hilfsmitteln wie etwa einem Rollator oder Rollstuhl abgefragt. Dies gibt knapp die Hälfte jener Seniorinnen und Senioren an, die generell von einer Mobilitätseinschränkung betroffen sind. Barrierefreiheit auf den Wegen ist für diese Gruppe in ihrer Mobilität also von entscheidender Bedeutung.

15. Mobilitätsvergleich von Stadt, Land und Regierungsbezirken

Die Alltagsmobilität von Menschen wird deutlich durch die im jeweiligen Raum vorhandenen Möglichkeiten zur Ausübung von Aktivitäten geprägt und gestaltet. Die räumliche Verteilung der Bevölkerung, Arbeitsplätze und Infrastrukturen bildet eine zentrale Grundlage für die Erklärung von Mobilität. In ländlichen Räumen müssen häufig lange Distanzen absolviert werden, um Orte höherer Zentralität zu erreichen. Mit wachsender Siedlungsdichte nimmt die Auslastung und wirtschaftliche Tragfähigkeit von Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen ebenso zu wie die von öffentlichen Verkehrsmitteln. Öffentlicher Verkehr, vor allem aber der nicht-motorisierte Individualverkehr, das heißt Fahrrad und zu Fuß, spielen auch bei der wohnraumnahen Erreichbarkeit eine besondere Rolle.

Zur Abbildung des Zusammenhangs von Raum- und Siedlungsstrukturen einerseits und Mobilitätsverhalten andererseits bietet die MiD 2023 wie auch ihre Vorgängerstudien verschiedene Möglichkeiten. So wurde in vielen Kapiteln dieses MiD-Regionalberichts Bayern der vierstufige Kreistyp verwendet, um Unterschiede in den Mobilitätsergebnissen zwischen (großen) Städten und (sehr) ländlichen Regionen zu beschreiben (Typisierung: siehe Kapitel 2). Gelegentlich wurden auch die sieben bayerischen Regierungsbezirke genutzt, um Differenzierungen von Ergebnissen zu ermöglichen (ebd.). Im vorliegenden Bericht ist also bereits eine Vielzahl an Teilergebnissen für Stadt und Land in Bayern vorhanden. Im Folgenden sollen diese Resultate zusammenfassend skizziert und um weitere Auswertungen ergänzt werden. Kreistyp und Regierungsbezirke stellen hier weiterhin die passende Auswertungsebene zur Regionalisierung dar.

Vergleich von Mobilitätskennwerten und Modal Split

Die bisherigen Ergebnisse belegen, dass das Grundbedürfnis nach Mobilität in allen Kreistypen und Regierungsbezirken in ähnlicher Weise vorhanden ist (siehe Abbildung 10 auf Seite 29). Das gleiche Bedürfnis nach Mobilität erfordert jedoch je nach Raumtyp einen unterschiedlichen Aufwand in Bezug auf Entfernungen und Zeit. In kreisfreien Großstädten Bayerns ist der Wert der insgesamt pro Tag zurückgelegten Kilometer am niedrigsten (34 km), die dafür benötigte Wegezeit dagegen am höchsten (84 Minuten; Abbildung 10 auf Seite 29). Das Umgekehrte gilt für dünn besiedelte ländliche Kreise, im Durchschnitt benötigen Personen hier pro Tag etwa 13 Minuten weniger für das Zurücklegen ihrer täglichen Wege. Die pro Tag zurückgelegte Entfernung fällt dagegen um knapp 4 Kilometer höher aus. Nochmals 4 Kilometer längere Durchschnittsentfernungen werden in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen erzielt, bei zugleich wiederum 4 Minuten längeren durchschnittlichen Unterwegszeiten. Städtische Kreise nehmen bei den betrachteten Mobilitätskenngrößen jeweils eine mittlere Position ein – das bedeutet, die dort wohnenden Personen legen im Mittel pro Tag etwa 38 Kilometer zurück und sind dafür rund 77 Minuten unterwegs. Teils ähnliche Unterschiede sind auch nach Regierungsbezirken feststellbar (siehe Tabelle 12). Im unter anderem durch die Stadt München geprägten Bezirk Oberbayern ist beispielsweise die durchschnittliche Unterwegszeit am höchsten (81 Minuten), in Niederbayern am geringsten (64 Minuten).

Ein entscheidendes Indiz für die Begünstigung des öffentlichen Verkehrs und der nicht-motorisierten Verkehrsmittel durch eine relativ hohe Siedlungs- und Bevölkerungsdichte und damit verbunden eine gute infrastrukturelle Ausstattung, ist die Ausprägung des Modal Split nach Kreistyp und Regierungsbezirken (siehe Abbildung 15 auf Seite 36). Dies äußert sich zunächst in der Tatsache, dass in kreisfreien Großstädten signifikant mehr Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Diese Städte sind unter den Kreistypen die einzige Raumkategorie, bei der der ÖV mit 20 Prozent einen Anteil im zweistelligen Bereich erzielt. In den übrigen drei Kreistypen fällt der ÖV-Anteil demgegenüber nicht einmal halb so hoch aus; er beläuft sich hier auf 6 bis 9 Prozent. Betrachtet man die Regierungsbezirke sinken diese Anteile auf maximal 13 Prozent in Oberbayern bis hin zu 6 Prozent in Niederbayern (Abbildung 15 auf Seite 36).

Auch zu Fuß zurückgelegten Wegen kommt die höchste Bedeutung in den kreisfreien Großstädten zu. Dem 28 Prozent-Anteil, den sie dort erreichen, stehen nur 20 Prozent in dünn besiedelten ländlichen Kreisen gegenüber. Damit bestätigt sich die Erwartung, dass die relativ höhere Dichte an Einrichtungen in den Großstädten sich auch in der Nutzung der nicht-motorisierten Verkehrsmittel niederschlägt. Vergleichsweise hohe Fußwegeanteile zeigen sich bei der

Betrachtung nach Regierungsbezirken in Ober- und Unterfranken (26 bzw. 25 Prozent; Abbildung 15 auf Seite 36).

Das Auto wird signifikant häufiger in ländlichen und verdichteten Räumen genutzt, wenngleich der Pkw auch in den kreisfreien Großstädten in Bezug auf alle Verkehrsmittel einen hohen Wegeanteil erreicht. In Großstädten wird etwa ein Drittel der Wege mit dem Auto zurückgelegt (Fahrt und Mitfahrt summiert). In dünn besiedelten ländlichen Kreisen entfallen rund zwei Drittel der Wege auf das Auto, in städtischen Kreisen und ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen sind es kaum weniger (Abbildung 15 auf Seite 36). Entsprechend ist der MIV-Anteil in Niederbayern mit ebenfalls rund zwei Dritteln am höchsten. In Oberbayern fällt er am geringsten aus, beträgt jedoch auch immerhin 50 Prozent (Fahrt und Mitfahrt jeweils summiert).

Das Fahrrad hat beim Wegeaufkommen in den Kreistypen und Regierungsbezirken teils eine unterschiedliche Bedeutung. Kreisfreie Großstädte (18 Prozent) sowie der Regierungsbezirk Oberbayern (13 Prozent) weisen im Vergleich jeweils den stärksten Fahrradanteil auf. In den übrigen Raumkategorien werden eher selten zweistellige Werte erreicht, am geringsten ist der Anteil in Niederbayern mit 6 Prozent (Abbildung 15 auf Seite 36).

Mobilitätsausstattung und Bewertung der Verkehrssituation

In früheren Abschnitten wurden die Ausstattung von Haushalten und Personen mit Verkehrsmitteln (Kapitel 3) und die Beurteilung der Verkehrssituation vor Ort (Kapitel 6) bereits allgemein beschrieben. Innerhalb von Kapitel 3 wurde dazu auch der Kreistyp verwendet. Nach Regierungsbezirken variieren die Resultate zur Mobilitätsausstattung ebenfalls teilweise, wie nun erläutert wird.

So ist beim Autobesitz in den Haushalten festzustellen, dass dieser in Niederbayern mit einem Mittelwert von 1,5 Pkw am höchsten ausfällt (Tabelle 13). Es folgt die Oberpfalz mit einem Durchschnitt von 1,4 Pkw. In Oberbayern gibt es hingegen im Mittel 0,3 Pkw im Haushalt weniger als in Niederbayern. Auf den Einfluss durch Großstädte wie München wurde bereits hingewiesen. Im Kreistyp der kreisfreien Großstadt sind es im Mittel 0,9 Pkw insgesamt (siehe Abbildung 7 auf Seite 23). Die übrigen vier Regierungsbezirke weisen pro Haushalt 1,3 Pkw auf (Tabelle 13). In allen Bezirken gibt es damit durchschnittlich mehr als ein Auto pro Haushalt. Der Anteil autofreier Haushalte beträgt zwischen 7 Prozent in Niederbayern und 19 Prozent in Oberbayern, wobei ein einstelliger Wert in den sieben Regierungsbezirken nur in Niederbayern besteht (ohne Abbildung).

Tabelle 12

Mobilitätskennzahlen für Wege, Unterwegszeit und Tagesstrecke nach Regierungsbezirken

	Mobilitätsquote (außer Haus am Berichtstag)	Wege	Mittelwerte pro Person und Tag	
			Unterwegszeit	Tagesstrecke
	%	*Anzahl*	*min*	*km*
Oberbayern	84	2,9	81	38,0
Niederbayern	79	2,8	64	35,0
Oberpfalz	83	2,9	73	40,9
Oberfranken	82	3,2	76	38,5
Mittelfranken	81	2,9	71	35,3
Unterfranken	82	2,9	80	38,1
Schwaben	81	2,8	73	39,3

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

Auch beim Fahrradbesitzanteil unter Personen ab 14 Jahren finden sich Unterschiede nach Regierungsbezirken. Im teils großstädtisch geprägten Oberbayern nennen 78 Prozent ein normales Fahrrad ihr Eigen, in Niederbayern sind es mit 63 Prozent etwas weniger als zwei Drittel (Tabelle 13). In den übrigen Regierungsbezirken liegen die Besitzanteile zwischen 64 und 73 Prozent. Beim Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz fällt die Verteilung unter Personen ab 14 Jahren etwas anders aus: In Oberbayern sind diese Zweiräder mit 18 Prozent etwas seltener im Besitz, während z. B. Schwaben und die Oberpfalz einen Anteil von 24 bzw. 23 Prozent vorweisen können. Die Anteile derer, die sowohl ein normales Fahrrad als auch eines mit Elektrounterstützung besitzen, beträgt zwischen 10 Prozent in Oberbayern und 15 Prozent in Schwaben (ohne Abbildung). Überhaupt kein Zweirad dieser Art haben zwischen 17 Prozent in Oberbayern und Schwaben sowie 25 Prozent in Oberfranken (ohne Abbildung). Auf die Verteilungen nach Kreistyp wurde bereits in Kapitel 3 eingegangen (Abbildung 8 auf Seite 24).

Zur Mobilitätsausstattung zählen auch ÖPNV-Tickets, die man für Busse und Bahnen in der Region üblicherweise nutzt. Nach Kreistyp betrachtet wurden die entsprechenden Resultate bereits ebenfalls in Kapitel 3 (Abbildung 9 auf Seite 25) genauer beschrieben. Pro Regierungsbezirk gibt es unter Personen ab 14 Jahren unterschiedliche Anteile derjenigen, die nie mit Bussen und Bahnen in der Region fahren: Die Verteilung variiert von 53 Prozent in Niederbayern bis zu 23 Prozent in Oberbayern, wo die Nutzung eines Deutschlandtickets mit 22 Prozent 7 Prozentpunkte über dem bayerischen Durchschnitt liegt (ohne Abbildung). Diesem oberbayerischen Höchstwert für das Deutschlandticket unter den Regierungsbezirken steht in Niederbayern mit 8 Prozent der niedrigste Wert entgegen. Einzelfahrscheine und Tageskarten sind vor allem mit jeweils etwas mehr als einem Drittel in den drei fränkischen Regierungsbezirken vertreten (34 bis 36 Prozent), Mehrfachkarten in Oberbayern und Mittelfranken (15 bzw. 10 Prozent; ohne Abbildung). Zeitkarten mit oder ohne Abonnement spielen abgesehen vom Deutschlandticket in der ÖPNV-Nutzung eher eine untergeordnete Rolle.

Die Ticketverteilungen spiegeln zu einem großen Stück auch die unterschiedliche ÖPNV-Angebotsstruktur zwischen den Regierungsbezirken wider. Wobei die Trennlinie hier eher nochmals innerhalb der einzelnen Bezirke danach verläuft, ob größere Städte enthalten sind oder nicht, sodass ein Regierungsbezirk als Ganzes auch spezifischere Verteilungen zumindest teilweise verdecken kann. Die Betrachtung nach Kreistypen in Kapitel 3 erschien insofern aufschlussreicher.

Neben der Ausstattung mit den „Mobilitätswerkzeugen“ Auto, Fahrrad und ÖPNV-Ticket kann auch die Bewertung der Verkehrssituation nach Regierungsbezirken und Kreistyp aufschlussreich sein, um regionale Unterschiede zu analysieren. Für die Beurteilung der vier Aspekte zu Fuß, Fahrrad, Auto und ÖPNV vor Ort wurden in Kapitel 6 (Abbildung 28 auf Seite 53)

Tabelle 13

Mobilitätsausstattung nach Regierungsbezirken

	Autobesitz	Fahrradbesitz (ja-Anteil)	Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz (ja-Anteil)
	Haushalte, Mittelwert	*Personen ab 14 Jahre, %*	*Personen ab 14 Jahre, %*
Oberbayern	1,2	78	18
Niederbayern	1,5	63	20
Oberpfalz	1,4	65	23
Oberfranken	1,3	65	20
Mittelfranken	1,3	68	20
Unterfranken	1,3	64	21
Schwaben	1,3	73	24

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

die Einordnungen der bayerischen Bevölkerung im Vergleich zu den Bundesergebnissen dargestellt. Nach Kreistyp und Regierungsbezirken in Bayern ergibt sich hier nun teils ein differenziertes Bild.

Für zu Fuß finden sich die besten Bewertungen in kreisfreien Großstädten (Mittelwert: 1,9) sowie in Oberbayern und Unterfranken (jeweils 2,2; Tabelle 14). In dünn besiedelten ländlichen Kreisen sinkt diese Einstufung auf durchschnittlich 2,7. Beim Fahrrad schneiden ebenfalls die kreisfreien Großstädte (2,5) am positivsten ab. Hier weisen Niederbayern und die Oberpfalz die negativsten Beurteilungen auf (jeweils 3,1), wobei die Werte über alle Bezirke und Kreistypen betrachtet relativ nah beieinander liegen. Der ÖPNV vor Ort wird erneut in kreisfreien Großstädten (2,5) am besten eingestuft. In den Regierungsbezirken beginnen die ÖPNV-Einstufungen hingegen erst bei einer 3,2 in Oberbayern und Mittelfranken, auch 4er-Werte kommen in den Bezirken vor. Insgesamt positiver wird die Situation für das Auto wahrgenommen: In der Oberpfalz wird mit 1,8 der Bestwert erzielt und nur in kreisfreien Großstädten wird hier mit einer Durchschnittsnote von 2,5 etwas negativer bewertet. In Kapitel 6 wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Verkehrssituation für zu Fuß und für das Auto insgesamt bessere Durchschnittsnoten erhält als für das Fahrrad oder den ÖPNV. Vor allem für die Bewertungen der Busse und Bahnen in der Region gibt es also aus Sicht der Befragten noch Steigerungsmöglichkeiten.

Tabelle 14

Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort nach Regierungsbezirken und Kreistyp

	Verkehrssituation			
	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Auto
Personen ab 14 Jahren	*Mittelwert*	*Mittelwert*	*Mittelwert*	*Mittelwert*
REGIERUNGSBEZIRK				
Oberbayern	2,2	2,6	3,2	2,2
Niederbayern	2,8	3,1	4,1	2,1
Oberpfalz	2,6	3,1	4,1	1,8
Oberfranken	2,5	2,8	3,6	2,0
Mittelfranken	2,3	2,6	3,2	2,0
Unterfranken	2,2	2,6	3,4	2,0
Schwaben	2,4	2,7	3,7	1,9
KREISTYP				
kreisfreie Großstadt	1,9	2,5	2,5	2,5
städtische Kreise	2,3	2,6	3,3	2,0
ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	2,4	2,7	3,9	1,9
dünn besiedelter ländlicher Kreis	2,7	2,9	4,2	1,9

nur CATI/CAWI, Skala: Schulnoten von 1 bis 6

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

16. Regionale Pendlerverflechtungen

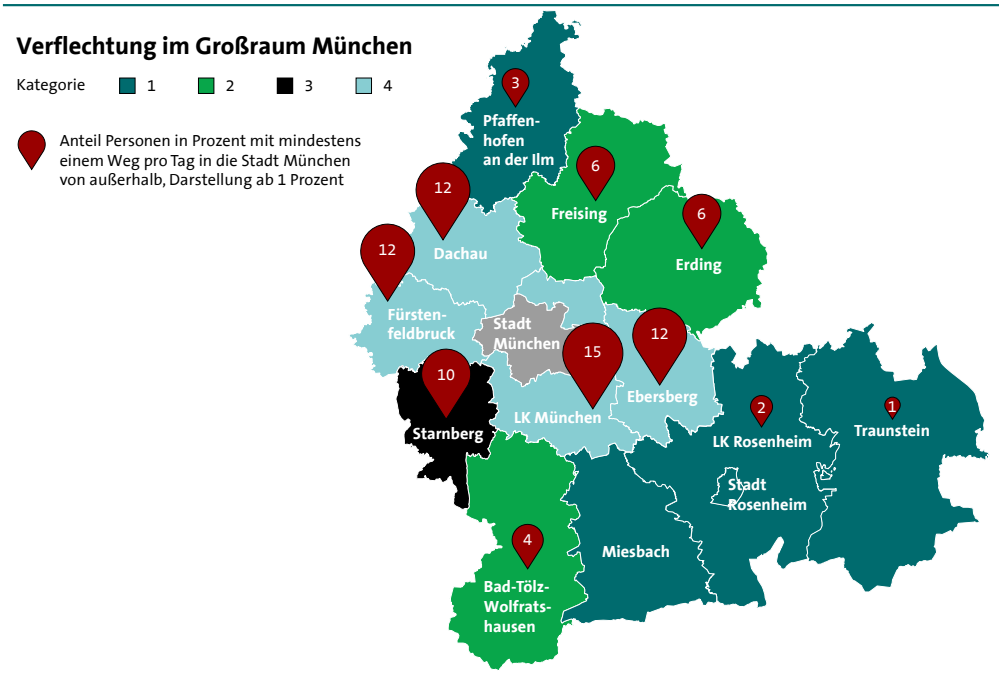
Die bisher vorgestellten Auswertungen zur Alltagsmobilität berücksichtigen die Bewohnerinnen und Bewohner der bayerischen Städte und Regionen unabhängig davon, ob sie innerhalb oder außerhalb ihrer Stadt, ihres Kreises oder auch außerhalb Bayerns unterwegs waren. Unter administrativen Gesichtspunkten sind dies die relevanten Größen für Bewertung und Planung. Nichtsdestotrotz sind Menschen aus verschiedenen Anlässen und mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln auch über administrative Grenzen hinweg unterwegs. Zugleich kommen Personen von außerhalb in die Städte und prägen das Verkehrsgeschehen vor Ort. Diese Verkehrsverflechtungen werden häufig unter dem Stichwort „Tagesbevölkerung“ diskutiert. Sie berücksichtigt neben der Wohnbevölkerung auch den Pendlersaldo, also die Summe der Ein- und Auspendelnden aus der Gemeinde bzw. einem Kreis.

Im vorliegenden Kapitel werden diese Verflechtungen betrachtet. Die eigentliche Pendlerverflechtung – also der enge Fokus auf beruflich oder ausbildungsbedingte Wege – ist dabei nur ein Aspekt. Daneben werden alle Wege betrachtet, die von ortsansässigen und nicht ortsansässigen Personen in ausgewählten Regionen in Bayern unternommen werden. Die übliche Definition der „Tagesbevölkerung“, bei der die Summe aus Wohnbevölkerung und Berufspendlersaldo zugrunde gelegt wird, wird hier auf alle Anlässe ausgedehnt. Erhebungsbedingt bleiben Verkehre von Personen, die nicht in Deutschland wohnen, sowie Durchgangsverkehre unberücksichtigt.

Die grundlegende Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr, alle regionalen Stichproben ausschließlich als Melderegisterstichproben zu realisieren, führt zu Besonderheiten hinsichtlich der regionalen Differenzierbarkeit der Ergebnisse. Melderegisterstichproben sind sehr hochwertige Stichprobenzugänge, da diese Register die gesamte Wohnbevölkerung umfassen. Da die Register in Deutschland kommunal geführt werden, muss jede Gemeinde eine Stichprobe ihrer Bevölkerung liefern. Das Verfahren ist entsprechend aufwendig. Landkreise und Bundesländer werden daher über ein zweistufiges statistisches Verfahren abgebildet, bei dem Melderegisterstichproben von zuvor in einer geschichteten Ziehung bestimmten Gemeinden angefordert wurden.

Bei der MiD 2017 wurden regionale Stichproben für Landkreise aus dem Festnetzrahmen gezogen. Dadurch konnten grundsätzlich alle Haushalte eines Landkreises mit einem Festnetzanschluss in die Stichprobe gelangen. In der Konsequenz fällt die regio-

Abbildung 49



MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

nale Differenzierbarkeit der Ergebnisse der MiD 2023 etwas geringer aus. Dies betrifft die Ergebnisse des vorliegenden Kapitels in besonderem Maße, da sich Verkehrsverflechtungen innerhalb von Landkreisen und zwischen den darin liegenden Gemeinden deutlich unterscheiden und diese Unterschiede mit der vorliegenden Stichprobe nicht im gleichen Umfang abgebildet werden können.

München und bayerische Großstädte

Die Auswertung erfolgt für den Großraum München, in dem die Stadt München eine starke Zentralfunktion für das Umland ausübt. Aufgrund zusätzlicher Stichprobenverdichtungen durch regionale Auftraggeber liegt für diesen Großraum eine ausreichend große Basis vor. Für andere bayerische Verflechtungsräume bietet die MiD 2023 trotz der insgesamt umfangreichen bayerischen Regionalstichproben keine ausreichende Basis. Deshalb wird neben dem Großraum München die Verflechtung zwischen bayerischen Großstädten und ihrem Umland zusammengefasst betrachtet.

Die Verflechtungen der Stadt München mit dem Umland werden in Abbildung 49 dargestellt. Erkennbar ist, dass direkt angrenzende Kreise einen höheren Anteil an Wegen nach bzw. in die Stadt München aufweisen. Erwartungsgemäß weisen weiter entfernte Regionen geringere Verflechtungsgrade auf.

Unterschiedliche Anlässe für Wege in die Großstadt

Wie bereits dargestellt, wird die Tagesbevölkerung üblicherweise als Summe aus Wohnbevölkerung und Berufspendlersaldo definiert. Die MiD ermöglicht, alle Wege zu betrachten und dadurch unterschiedliche Anlässe auszuwerten. Im Folgenden werden die Wege von Auswärtigen nach bzw. innerhalb von München und der übrigen Großstädte nach Hauptzweck betrachtet (siehe Tabelle 15). Dabei zeigt sich, dass die reinen Berufs- und Ausbildungswege von Umlandbewohnerinnen und -bewohnern nach München mit 40 Prozent den größten Anteil besitzen. Mit etwas Abstand folgen Freizeitwege sowie Einkaufs-, Erledigungs- und Begleitwege. In den übrigen bayerischen Großstädten bestimmen die arbeits- und ausbildungsbezogenen Anlässe die Wege vom Umland in die Städte weniger. Lediglich ein gutes Viertel dieser Wege aus dem Umland wird zu diesen Anlässen unternommen (27 Prozent). Im Vordergrund stehen Einkäufe, Erledigungen und Begleitungen (39 Prozent) sowie Freizeitziele (34 Prozent).

Freizeitanlässe dominieren Wege der großstädtischen Bevölkerung ins Umland

Die Wege von Großstädterinnen und Großstädtern ins Umland werden vor allem im Freizeitkontext unternommen. Bei den Münchnerinnen und Münchnern veranlasst dieser Wegezweck 39 Prozent, während

Tabelle 15

Anteil der Ein- und Auspendlerwege nach Hauptverkehrsmittel und Hauptzweck

	Wege Auswärtiger nach/in ...		Wege von...	
	München	Großstädte	Münchenern auswärts	Großstädtern auswärts
	%	%	%	%
HAUPTVERKEHRSMITTEL				
zu Fuß/Fahrrad	15	31	20	21
MIV	47	62	60	63
ÖV	39	7	20	15
HAUPTWEGEZWECK				
Arbeit/Ausbildung/dienstlich	40	27	32	25
Einkauf/Erledigung/Begleitung	29	39	29	29
Freizeit	31	34	39	46

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

er bei den übrigen Großstädterinnen und Großstädtern auf 46 Prozent ansteigt. Wege zur Arbeits- oder Ausbildungsstelle sowie Einkäufe, Erledigungen und Begleitungen sind seltener Anlass, ein Ziel außerhalb der Großstadt auszuwählen.

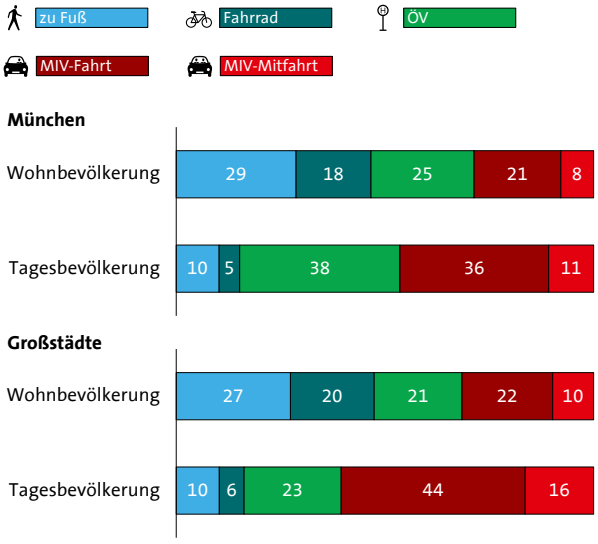
Modal Split verschiebt sich bei Auswärtigen in den Großstädten deutlich zu motorisierten Verkehrsmitteln

Sowohl für München als auch für die Großstädte insgesamt verschiebt sich der Modal Split bei Betrachtung der anwesenden Tagesbevölkerung im Vergleich zur Wohnbevölkerung (siehe Abbildung 50). Der Anteil von Fuß- und Radverkehr sinkt in München zusammengenommen deutlich um 32 Prozentpunkte und in den Großstädten insgesamt um 31 Prozentpunkte. Während die öffentlichen Verkehrsmittel in München um 13 Prozentpunkte zulegen, fällt der Zuwachs in den anderen bayerischen Großstädten mit 2 Prozentpunkten deutlich geringer aus. In den Großstädten steigt vor allem der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (um 28 Prozentpunkte); auch in München ist dieser Anstieg mit 18 Prozentpunkten sehr deutlich.

Werden ausschließlich die von Auswärtigen auf ihren Wegen nach bzw. innerhalb der Großstädte und Münchens genutzten Verkehrsmittel betrachtet, verschiebt sich der Modal Split noch deutlicher in Richtung motorisierten Verkehrs (siehe Tabelle 15). Mehr als ein Drittel der Wege von Auswärtigen nach bzw. in München wird mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (39 Prozent). Damit übertreffen die Auswärtigen den bereits hohen Anteil des ÖV am Modal Split der Münchner Wohnbevölkerung (25 Prozent). In den übrigen bayerischen Großstädten verlagert sich der Verkehr vor allem auf motorisierte Individualverkehrsmittel, vornehmlich den Pkw. 62 Prozent der Wege aus dem Umland in die Großstädte werden mit dem Auto unternommen. Der Anteil des MIV am Modal Split steigt von rund einem Drittel bei Betrachtung der Wohnbevölkerung auf rund 60 Prozent bei der Tagesbevölkerung (siehe Abbildung 50).

Abbildung 50

Modal Split für Tages- und Wohnbevölkerung



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

In beide Richtungen überwiegend mit dem Auto unterwegs

Der motorisierte Individualverkehr, hauptsächlich der Pkw, dominiert die Verkehrsmittelwahl sowohl der Großstädterinnen und Großstädter ins Umland als auch der Umlandbevölkerung in die Großstadt. Rund 60 Prozent der Wege der Münchner Bevölkerung ins Umland und 47 Prozent der Wege der Umlandbevölkerung nach München werden mit dem Auto gefahren. In den übrigen bayerischen Großstädten fallen die Anteile mit 63 bzw. 62 Prozent ähnlich hoch aus (siehe Tabelle 15).

Öffentliche Verkehrsmittel werden auf 39 Prozent der Wege aus dem Umland nach München genutzt und spielen bei einem Fünftel der Wege aus München ins Umland eine Rolle. Den gleichen Anteil erreichen auch Fuß- und Radwege bei der Münchner Stadtbevölkerung auf dem Weg ins Umland (20 Prozent), während diese bei Wegen aus dem Umland in die Stadt mit einem Anteil von 15 Prozent etwas weniger bedeutsam sind.

In der Verkehrsverflechtung der übrigen bayerischen Großstädte mit ihrem Umland spielen die öffentlichen Verkehrsmittel eine kleinere Rolle: Lediglich 7 Prozent der Wege Auswärtiger in die Städte werden mit Bussen und Bahnen unternommen. Fuß- und Fahrradwege sind vor allem für die Umlandbevölkerung auf Wegen in die bayerischen Großstädte bedeutsam (31 Prozent), etwas weniger für Wege der Großstädterinnen und Großstädter ins Umland (21 Prozent).

17. CO_2-Bilanz der Alltagsmobilität

Auf Basis der MiD 2023 lassen sich neben klassischen verhaltensbezogenen Kennwerten auch klimarelevante Kennwerte zur Alltagsmobilität der bayerischen Bevölkerung beschreiben. Mithilfe der Emissionsfaktoren aus dem Berechnungsmodell TREMOD (Transport Emission Model, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/126_2024_texte_aktualisierung_tremod_.pdf) und der in der MiD 2023 berichteten Wegelänge wurde dazu für die erfassten Wege der Ausstoß an CO_2-Äquivalenten berechnet. Dabei werden neben Kohlendioxid (CO_2), das den größten Anteil der Treibhausgase ausmacht, auch Methan (CH_4) und Distickstoffmonoxid (Lachgas, N_2O) einbezogen. Der Anschaulichkeit halber wird jedoch vom „CO_2-Fußabdruck“ gesprochen.

Verknüpfung der MiD-Daten mit Emissionsfaktoren aus TREMOD

Das TREMOD-Modell berechnet die Treibhausgasemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland. Dabei wird neben dem Straßenverkehr auch der Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt und der Flugverkehr berücksichtigt. Für Autos werden Emissionsdaten basierend auf der Antriebsart und dem mittleren Besetzungsgrad erhoben, während Carsharing-Fahrzeuge und ähnliche Fortbewegungsmittel einen durch TREMOD berechneten Flottenmittelwert verwenden. Im öffentlichen Verkehr werden spezifische Emissionsfaktoren für unterschiedliche Verkehrsmittel wie Busse und Züge angewandt, wobei der Flugverkehr zudem nach Entfernung differenziert behandelt und Nicht-CO_2-Effekte als CO_2-Äquivalente einberechnet werden. Lkw-Werte basieren auf Flottenmittelwerten für unterschiedliche Fahrzeugtypen, während bei Zweiradfahrzeugen (hierzu zählen Mofa, Motorrad, Moped und auch Pedelec) ebenfalls solche Durchschnittswerte benutzt werden. Die resultierenden Gesamtemissionen eines Weges ergeben sich aus der Multiplikation des spezifischen Emissionsfaktors mit der Wegelänge. Auf Personenebene wird im nächsten Schritt die Summe der Emissionen aller Wege am Stichtag gebildet und dargestellt. Diese Methodik ermöglicht umfassende Analysen zur Veränderung von Verkehrsemissionen und erleichtert detaillierte Betrachtungen nach verschiedenen Kriterien wie Demografie und Wegezweck. Trotz der Einschränkung durch Flottenmittelwerte bieten diese Daten vertiefende Einblicke in die Emissionsverteilung.

Emissionen in der Alltagsmobilität

Die bayerische Wohnbevölkerung verursacht im Alltagsverkehr im Mittel 5,4 Kilogramm CO_2 pro Person und Tag bei einer durchschnittlichen Tagesstrecke von 38 Kilometern (siehe Tabelle 16). Hochgerechnet sind dies 26 Mio. Tonnen CO_2 pro Jahr. Bundesweit sind die Alltagsverkehrsemissionen insgesamt leicht rückläufig. Bayerns Anteil am Bundeswert liegt bei rund 16 Prozent, entspricht also in etwa dem aufgrund des Bevölkerungsanteils erwartbaren Wert und zugleich demjenigen Anteil aus der MiD 2017 (ohne Abbildung).

Die Grundverhältnisse haben sich seit 2017 nicht verändert: der MIV dominiert die Emissionen klar, der ÖV trägt deutlich weniger bei, zu Fuß und Rad sind in der Jahressumme praktisch vernachlässigbar. Auffällig sind vor allem Niveau-Verschiebungen und Effizienzunterschiede. Rund 90 Prozent der Alltagsverkehrsemissionen entfallen 2023 auf den MIV (Fahrt und Mitfahrt summiert). Der ÖV liegt bei rund 10 Prozent, Fahrrad/zu Fuß nahe 0 Prozent (ohne Abbildung). Grundsätzliche Verhältnisse haben sich damit nicht verschoben.

In den vorherigen Kapiteln wurde gezeigt, dass Bayern als größtes Flächenbundesland deutliche MiV-Anteile beim Modal Split aufweist, was zugleich höhere CO_2-Werte verursacht als es beispielsweise beim ÖV der Fall ist. Beim ÖV sind ganz allgemein pkm-bezogene Emissionen weiter gesunken, unter anderem durch einen hohen erneuerbaren Stromanteil im Schienenverkehr. Beim Pkw zeigen die TREMOD-Faktoren pro Kilometer hingegen eher nach oben (größere Leistung/Masse) – das erklärt, warum die Pro-Kopf-Emissionen trotz etwas geringerer Tageskilometer sowie mehr Elektroautos nicht deutlich nachlassen.

Betrachtung nach Personen- und Raummerkmalen

Die Pro-Kopf-Emissionen variieren stark mit Personen- und Raummerkmalen (siehe Tabelle 16). Männer weisen in Bayern mit 7,0 kg CO_2 pro Tag höhere Werte auf als Frauen (4,0 kg), was sowohl auf längere Tagesstrecken als auch auf einen emissionsintensiveren Verkehrsmittelmix zurückzuführen ist. Mit der Erwerbstätigkeit steigen die Emissionen merklich: Vollzeitbeschäftigte liegen bei 9,4 kg CO_2 pro Tag, Teilzeitbeschäftigte bei 5,4 kg; Rentnerinnen und

Rentner erreichen 2,8 kg, Kinder, Schülerinnen und Schüler 1,7 kg, Studierende 3,0 kg. Entlang des ökonomischen Status nimmt die Tagesstrecke zu und mit ihr der CO_2-Fußabdruck: sehr niedriger Status 2,4 kg, niedriger 4,5 kg, mittlerer 6,0 kg, hoher 5,9 kg und sehr hoher Status 5,3 kg CO_2 pro Tag. In der obersten Statusgruppe dämpfen ein etwas emissionsärmerer Verkehrsmittelmix (u. a. höherer Umweltverbund-/BEV-Anteil) den spezifischen Ausstoß je Kilometer, gleichwohl führen längere Strecken zu vergleichsweise hohen Tageswerten.

Auch die Raumstruktur prägt die Ergebnisse. In dicht besiedelten Lagen Bayerns fallen die Pro-Kopf-Emissionen niedriger aus als in peripheren Gebieten. In kreisfreien Großstädten betragen die Werte 3,8 kg CO_2 pro Tag, in städtischen Kreisen 5,5 kg und in dünn besiedelten ländlichen Kreisen 5,6 kg (siehe Tabelle 16). Von allen vier Kreistypen liegt der Wert in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen mit 6,4 kg am höchsten. Diese Muster spiegeln Dichte, Erreichbarkeiten, ÖV-Anbindung und die typischen Distanzprofile im Alltag. Die durchschnittliche Tagesstrecke ist in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen entsprechend mit rund 42 Kilometern am größten, in kreisfreien Großstädten bei zugleich besserem ÖV-Angebot mit etwa 34 Kilometern am geringsten.

Mobilitätsmuster entscheidend

Aufschlussreich ist auch der Blick auf Mobilitätsmuster. Personen mit täglich pkw-orientierten Routinen legen im Freistaat mit rund 53 Kilometern pro Tag vergleichsweise lange Distanzen zurück und haben mit 9,8 kg CO_2 pro Tag den höchsten Fußabdruck (siehe Tabelle 16). Bezieht eine Person weitere Verkehrsmittel in ihre Routinen ein, senkt dies den CO_2-Ausstoß deutlich: Bei seltener pkw-orientierten Personen liegt er bei 3,5 kg pro Tag, bei Mischnutzerinnen und Mischnutzern bei 5,2 kg. ÖPNV-orientierte Personen ohne Pkw-Führerschein kommen auf 2,3 kg pro Tag, mit Pkw-Führerschein auf 3,0 kg. Auffällig ist, dass multimodale Gruppen ihren CO_2-Fußabdruck selbst bei hohen Tageskilometern spürbar reduzieren – ein Hinweis auf die große Hebelwirkung eines emissionsärmeren Verkehrsmittelmixes.

Betrachtungen auf Wegeebene zeigen, dass bei den Zwecken und Distanzen die Dienst- und Arbeitswege besonders emissionsintensiv pro Weg sind. Sie werden häufiger mit motorisierten Verkehrsmitteln und über größere Distanzen zurückgelegt als andere Wege. Im Mittel verursacht in Bayern ein dienstlicher Weg 3,8 kg CO_2 und ein Arbeitsweg 2,8 kg. Freizeitwege liegen hingegen bei 1,6 kg CO_2 pro Weg, Erledigungen bei 1,5 kg, Begleitungen bei 1,1 kg, Einkäufe bei 0,8 kg und Ausbildungswege bei 0,5 kg. Mit zunehmender Wegelänge steigen die Emissionen stark überproportional: Wege ab 100 km erzeugen im Mittel 34,1 kg CO_2 pro Weg, während kurze Wege unter 5 km im Mittel kaum Emissionen verursachen (ohne Abbildung). Ein verhältnismäßig kleiner Anteil sehr weiter Wege trägt so überproportional zur Jahressumme bei, während die Vielzahl kurzer Wege trotz hoher Anzahl wenig ins Gewicht fällt.

Die dargestellten Werte sind CO_2-Äquivalente einschließlich der Vorkette und beziehen sich ausschließlich auf die Alltagsmobilität der bayerischen Wohnbevölkerung; Besucher- und Transitverkehre sind nicht enthalten. Die modalen Emissionsanteile wurden aus den emissionsgewichteten Wegen nach ihrem Hauptverkehrsmittel ermittelt.

Tabelle 16

Tagesstrecke und Emissionen pro Tag von Personen nach Kreistyp und soziodemografischen Merkmalen

	Tagesstrecke	CO_2-Fußabdruck
Personen	*km*	*CO_2-Äquivalente pro Tag in kg*
BAYERN GESAMT	**38,0**	**5,4**
KREISTYP		
kreisfreie Großstadt	33,8	3,8
städtischer Kreis	37,5	5,5
ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	41,8	6,4
dünn besiedelter ländlicher Kreis	37,6	5,6
GESCHLECHT		
männlich	43,4	7,0
weiblich	32,8	4,0
HAUPTTÄTIGKEIT		
Vollzeiterwerbstätige (inklusive Ausbildung)	54,0	9,4
Teilzeiterwerbstätige (11 bis 35 Stunden pro Woche)	41,4	5,4
Kind / in Schule	25,4	1,7
Studierende	40,3	3,0
Nicht-Erwerbstätige	24,7	3,0
in Pension oder Rente	22,5	2,8
ÖKONOMISCHER STATUS		
sehr niedrig	17,8	2,4
niedrig	29,6	4,5
mittel	39,5	6,0
hoch	39,7	5,9
sehr hoch	43,4	5,3
MOBILITÄTSSEGMENTE*		
wenig-Mobile	11,3	1,4
Fahrrad-Orientierte	33,0	3,1
ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein	26,5	2,3
ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein	33,6	3,0
täglich Pkw-Orientierte	53,1	9,8
seltener Pkw-Orientierte	25,0	3,5
Mischnutzung	50,5	5,2
regelmäßige Vielfachnutzung	38,5	4,4

*Die Mobilitätssegmente basieren auf Angaben zur üblichen Nutzung der Verkehrsmittel Auto, Fahrrad und ÖPNV. Wenig-Mobile nutzen kein Verkehrsmittel mindestens wöchentlich. Fahrrad-Orientierte nutzen das Fahrrad täglich oder wöchentlich und alle anderen Verkehrsmittel seltener. ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener und haben keinen Pkw-Führerschein. ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener und haben einen Pkw-Führerschein. Täglich Pkw-Orientierte nutzen den Pkw täglich oder wöchentlich sowie andere Angebote seltener. Seltener-Pkw-Orientierte nutzen den Pkw seltener als wöchentlich und andere Angebote ebenfalls selten. Personen des Segments Mischnutzung nutzen verschiedene Verkehrsmittel täglich oder wöchentlich. Personen der Kategorie regelmäßige Vielfach-Nutzung nutzen sowohl Auto wie Fahrrad und ÖPNV mindestens wöchentlich.

MiD 2023 | Regionalbericht Freistaat Bayern | Quelle: MiD 2023

18. Wie sind die Ergebnisse zu bewerten?

Seit der letzten MiD-Erhebung 2017 haben sich bundesweit wie in Bayern wichtige Rahmenbedingungen verändert. Einige dieser Faktoren beeinflussen auch die Alltagsmobilität. Dazu gehörten 2023/2024 noch mittelbare Folgen der Corona-Phase wie etwa die Etablierung der Homeoffice-Optionen. Gleichzeitig ist eine leicht wachsende Bevölkerung zu verzeichnen, ebenso ein weiter anhaltender Trend der Verstädterung, Siedlungsverdichtungen sowie eine sich stetig „nach hinten" verändernde Altersstruktur. Wirkungsvoll sind ebenso Digitalisierungseffekte und die Option, mehr und mehr Dinge online erledigen zu können – wobei sich dies nicht unbedingt mobilitätsreduzierend auswirken muss, sondern auch Zeit für andere Aktivitäten frei werden lässt. Und je nach Operationalisierung kommen diskutierte Verschiebungen zwischen Arm und Reich, aber auch einfacher messbare Zuwächse der Beschäftigung hinzu. Gleichzeitig sind auch konjunkturelle Einflüsse zu verzeichnen, die stets auch die Mobilitätsnachfrage beeinflussen.

Vielfältige Einflussfaktoren zu berücksichtigen

Zu diesen eher strukturellen Verschiebungen gesellen sich direkte Mobilitätsmerkmale. Dazu zählen an erster Stelle eine noch immer größer werdende Pkw-Flotte mit einer zunehmenden E-Mobilität und die Einführung des Deutschlandtickets, aber auch neue Sharing-Angebote und Diskussionen um die Qualität des Bahnverkehrs. Nicht zuletzt hat sich die Diskussion um Effekte des Klimawandels verschärft und die Erwartungen an eine umweltgerechtere Mobilität stehen 2023/2024 mehr im Fokus als 2017.

Jede dieser Entwicklungen ist, bis auf die Klimaaspekte, für sich genommen nicht gravierend und verläuft eher kontinuierlich. Jede hat für sich genommen aber Einfluss auf die Alltagsmobilität, sowohl in Mustern und Gewohnheiten als auch in hochgerechneten Absolutwerten. Dabei unterscheiden sich die Richtungen möglicher Effekte, heben sich auf oder verstärken sich.

Damit gestaltet sich die in der MiD notgedrungen eher deskriptive und nur eingeschränkt kausale Analyse anspruchsvoll. Veränderungen sind mit der mächtigen und sorgfältig erarbeiteten MiD-Stichprobe beschreibend gut greifbar. Die zuverlässige Identifikation von Wirkungszusammenhängen ist angesichts sich überlagernder Veränderungen schwierig. Zudem sind die Wirkungen langsamer Strukturverschiebungen nicht ohne weiteres trennbar von Einstellungsveränderungen und möglichen neuen Verhaltensroutinen.

Autonutzung verliert an Bedeutung, dominiert aber weiterhin

Bisher waren Mobilitätserhebungen von einer wachsenden Bedeutung des Autoverkehrs geprägt. Dies gilt auch für die MiD-Zeitreihe 2002 bis 2017. Mit der Erhebung 2023/2024 ist dies im Bund wie in Bayern erstmalig etwas anders. Zwar steigen Autobesitz und -verfügbarkeit weiterhin und ein Pkw-Führerschein gehört nach wie vor zur Grundausstattung der meisten Bürgerinnen und Bürger, doch das Niveau der täglichen Autonutzung sinkt sowohl anteilig als auch absolut bei Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung. Dieses Minus ist keine Trendwende und es muss abgewartet werden, was die nächsten Jahre diesbezüglich zeigen, bevor zu Recht über diesen Begriff gesprochen werden kann. Auch das langsam wachsende „E" der Automobilität wird auf absehbare Zeit nur einen kleinen Beitrag leisten können, solange die dadurch erzielten Erleichterungen durch Flotten- und Autogröße neutralisiert werden. Aber der Befund einer etwas reduzierten Autonutzung ist eindeutig.

Wirkliche Gewinner unter den einzelnen anderen Verkehrsmitteln nicht auszumachen, doch gibt es ein Plus im Fußverkehr

Echte Profiteure sind unter den übrigen Verkehrsmitteln noch nicht auszumachen. Der reine Fußverkehr kann 2023/2024 zwar auf ein Plus blicken, aber auch hier muss abgewartet werden, was die weitere Entwicklung bringt. Höhere Fußweganteile als 2023/2024 waren bereits in der MiD 2008 zu sehen. Möglicherweise ist hier eher 2017 der Ausreißer als 2023/2024 ein neuer Meilenstein. Zudem sind auch hier eindeutige Ursachen kaum auszumachen. Der Fußverkehr hat mit dazu beigetragen, dass sich das Verhältnis von Autowegen- und -kilometern zugunsten der übrigen Verkehrsoptionen verbessert. Dies gilt es zu festigen und vielleicht haben viele Bemühungen bei den übrigen Verkehrsangeboten dazu beigetragen, das stetige Plus des Autobesitzes zu bremsen.

Qualität ist teuer – aber erforderlich, wenn sich Verkehr verändern soll

Sicher ist, dass digitale Optionen wie Homeoffice die Mobilitätsnachfrage verändern und mit für ihr etwas sinkendes Niveau verantwortlich sind. Aber hier muss ebenfalls vor allzu einfachen Schlussfolgerungen gewarnt werden. Einem Minus im Berufs- und Einkaufs- sowie Versorgungsverkehr steht ein Plus im Freizeitverkehr gegenüber. Mobilitätsbedürfnisse finden also ihre Bahn und an einer Stelle freiwerdende Ressourcen werden zumindest teilweise woanders eingesetzt, also nur verlagert. Ebenso gibt es Gegentrends, nicht zuletzt aufgrund eines hohes Flächenverbrauchs und ungebrochener Zersiedelung.

Gewarnt werden darf auch vor allzu kurzfristigen Hoffnungen. Die MiD-Zeitreihe zeigt vor allem, dass sich die Alltagsmobilität erstaunlich langsam wandelt und nicht zuletzt von wirklich überzeugenden neuen Angeboten abhängt, die den von vielen Bürgerinnen und Bürgern empfundenen Vorteilen des Autos neue Qualitäten entgegensetzen können. So finden Sharing-Angebote und weitere neue Optionen zwar ihre Kundinnen und Kunden, aber bisher nur auf einem niedrigen Niveau und nicht in dem Ausmaß, wie vielfach erhofft. Zudem sind sie wirtschaftlich voraussetzungsvoll und bedürfen auf längere Sicht ähnlich wie althergebrachte öffentliche Verkehrsangebote einer finanziellen Unterstützung, sollen sie zu einem wirklich bedeutungsvolleren Akteur werden.

Dies gilt auf anderem Niveau in sehr viel größerem Umfang ebenso für den klassischen öffentlichen Verkehr. Das Bild des Rückgrats einer weniger individuellen Mobilität ist vielstrapaziert, aber nach wie vor richtig. Als Teil von multimodalen Routinen hat der öffentliche Verkehr – gerade auch bei mittleren und längeren Distanzen – das Potenzial, Wege vom MIV auf den Umweltverbund zu verlagern. Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Zahl älterer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gewinnen leistungsfähige, barrierefreie und verlässliche Angebote des öffentlichen Verkehrs und des Umweltverbunds ebenfalls weiter an Bedeutung. Sie ermöglichen gesellschaftliche Teilhabe auch dann, wenn die Nutzung eines privaten Pkw aus gesundheitlichen, oder auch aus finanziellen Gründen nicht (mehr) möglich ist. Dafür ist es notwendig, den öffentlichen Verkehr als Massenverkehrsmittel zu etablieren. Nur komfortable und zuverlässige Massenverkehrsmittel haben das Potenzial für einen wirklich nachhaltigeren Verkehr in großen Umfängen. Dazu gehört auch das Zufußgehen, denn der Weg zur Haltestelle oder die „letzte Meile“ zum Ziel ist oft nur so zu bewerkstelligen. Dies zu verbessern, kostet Geld – und mehr als gegenwärtig das Deutschlandticket. Aber es sind Investitionen, die sich im Interesse aller lohnen.

Liste der regionalen Beteiligten

Bundesländer

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

Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und Zweckverbände

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

Überregionale Verbände und Großräume

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

Landkreise

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

Städte und Gemeinden

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

Erläuterung wichtiger Begriffe

Im Folgenden werden zentrale Begriffe vorgestellt. Dabei liegt der Fokus besonders auf der Bedeutung im Personenverkehr.

Etappe
Eine Etappe ist ein Wegeabschnitt mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß.

CO_2-Fußabdruck
Mittels verkehrsmittel- und Pkw-spezifischen Emissionswerten pro Kilometer kann für eine Person die Summe der täglichen verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen berechnet werden.

Hauptverkehrsmittel
Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst und das höchstrangige Verkehrsmittel wird gesetzt. Mit dem höchsten Rang beginnend lautet die Rangfolge ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.

MIV
Steht für „motorisierten Individualverkehr", darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.

Mobilitätsverhalten
Ortsveränderungen einer Person mit ihren räumlichen, zeitlichen und modalen Ausprägungen.

Modal Split
Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.

Multimodalität
Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln beim Absolvieren von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums (häufig eine Woche).

Öffentlicher Verkehr (ÖV)
Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmittel auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).

On-Demand-Verkehr
Kommerzielles und bedarfsorientiertes Verkehrsangebot, bei dem Fahrten flexibel gebucht werden können. Die Abgrenzung zu ebenfalls bedarfsorientierten, aber zeit- und ortsgebundenen Anruf-Sammel-Taxis (AST) ist nicht trennscharf.

Personenkilometer
Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Person(en) auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.

Stichtag/Berichtstag
Jede befragte Person erhält einen mittels statistischen Zufallsverfahrens ermittelten Stichtag zugewiesen. Für diesen sollen alle Wege angegeben werden. Insgesamt verteilen sich die Stichtage über 12 Monate und umfassen alle Tage von Montag bis Sonntag.

Übliche Verkehrsmittelnutzung
Anders als bei der Berechnung des Modal Splits, der die Verkehrsmittelwahl auf Wegeebene enthält, drückt die übliche Verkehrsmittelnutzung das durchschnittliche Verhalten einer Person über einen längeren Zeitraum aus. Während der Modal Split eine statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens darstellt, lassen sich mit der Frage nach der üblichen Verkehrsmittelnutzung individuelle Mobilitätsmuster beschreiben.

Verkehr
Aggregierte Ortsveränderungen von Personen in einer Raumeinheit.

Verkehrsaufkommen
Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Wege dar (z. B. pro Tag oder Jahr).

Verkehrsleistung
Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Personenkilometer dar (z. B. pro Tag oder Jahr).

Weg
In der MiD werden die Befragten gebeten, alle Wege anzugeben, die sie an einem bestimmten Tag unternommen haben. Unter einem Weg wird dabei die Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel für einen bestimmten Zweck verstanden. Bei Umstiegen oder Verkehrsmittelwechseln bleibt es ein Weg. Bei Unterbrechungen oder längeren Zwischenstopps werden es zwei Wege (etwa von der Arbeit nach Hause mit einem Einkaufszwischenstopp).