

ZENTRALE ERGEBNISSE DER STUDIE MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND 2023

16.06.2025, VCD Abendserie

Dr. Ilka Dubernet, ilka.dubernet@dlr.de, Institut für Verkehrsforschung





HINTERGRUND



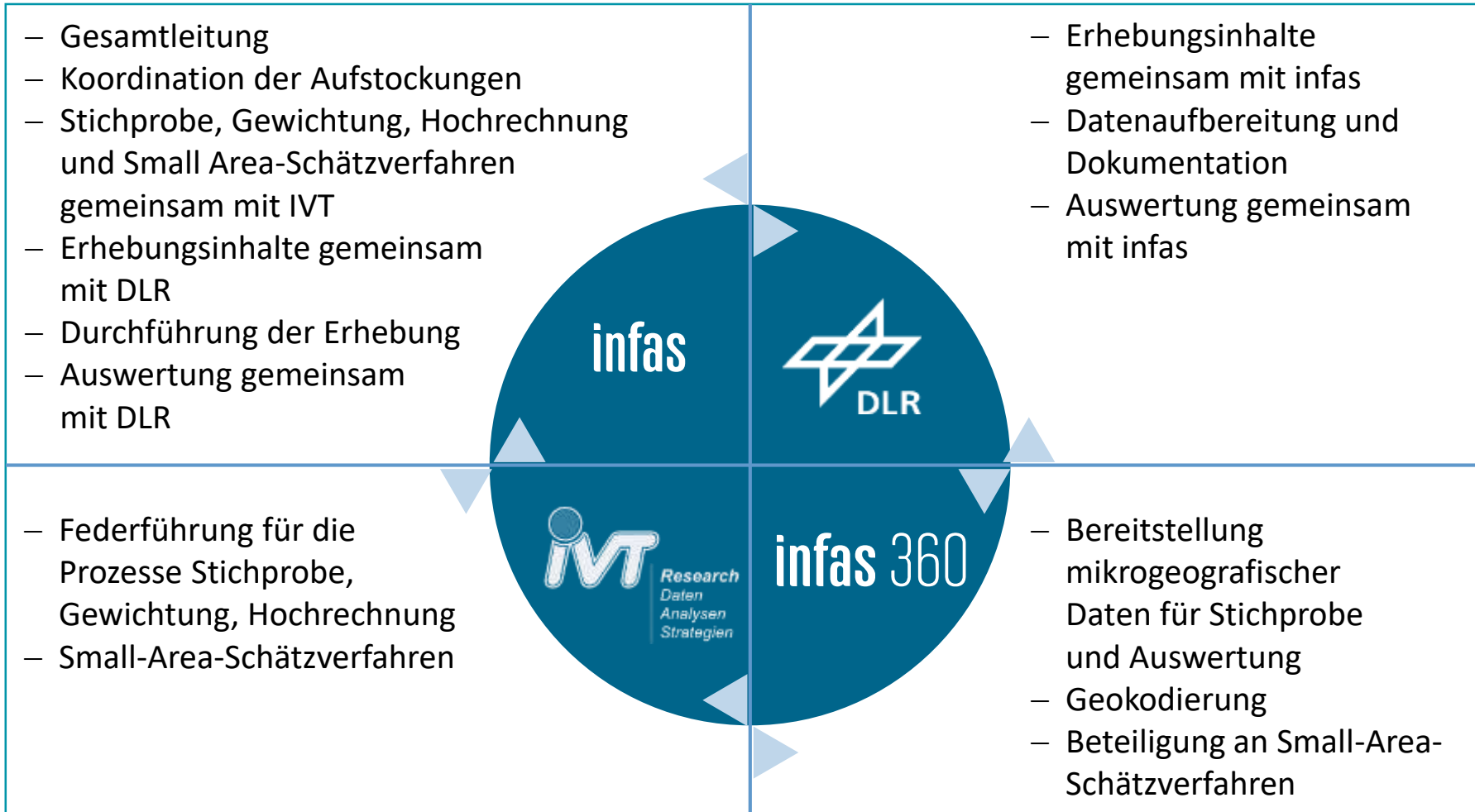
Mobilität in Deutschland (MiD) 2023

Worum geht es?



- Grundpfeiler der deutschen Verkehrsstatistik
- Bestandsaufnahme Alltagsmobilität: fortlaufendes Projekt mit dem Ziel, umfassende Daten zur Alltagsmobilität der Wohnbevölkerung Deutschland bereitzustellen
- Größte Erhebung nach dem Mikrozensus
- Finanziert durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und regionalen Aufstockungen
- Bereitstellung grundlegender Mobilitätskennwerte zum Verkehrsaufkommen und zur Verkehrsleistung differenziert nach Raum und Zeit, Wegezweck, Personen- und Haushaltsmerkmalen
- Bereitstellung von repräsentativen Ergebnissen auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen
- Zeitreihe: 2002 – 2008 – 2017 – 2023, Nachfolge der kontinuierlichen Erhebung zum Verkehrsverhalten (KONTIV) aus den Jahren 1976, 1982 und 1989

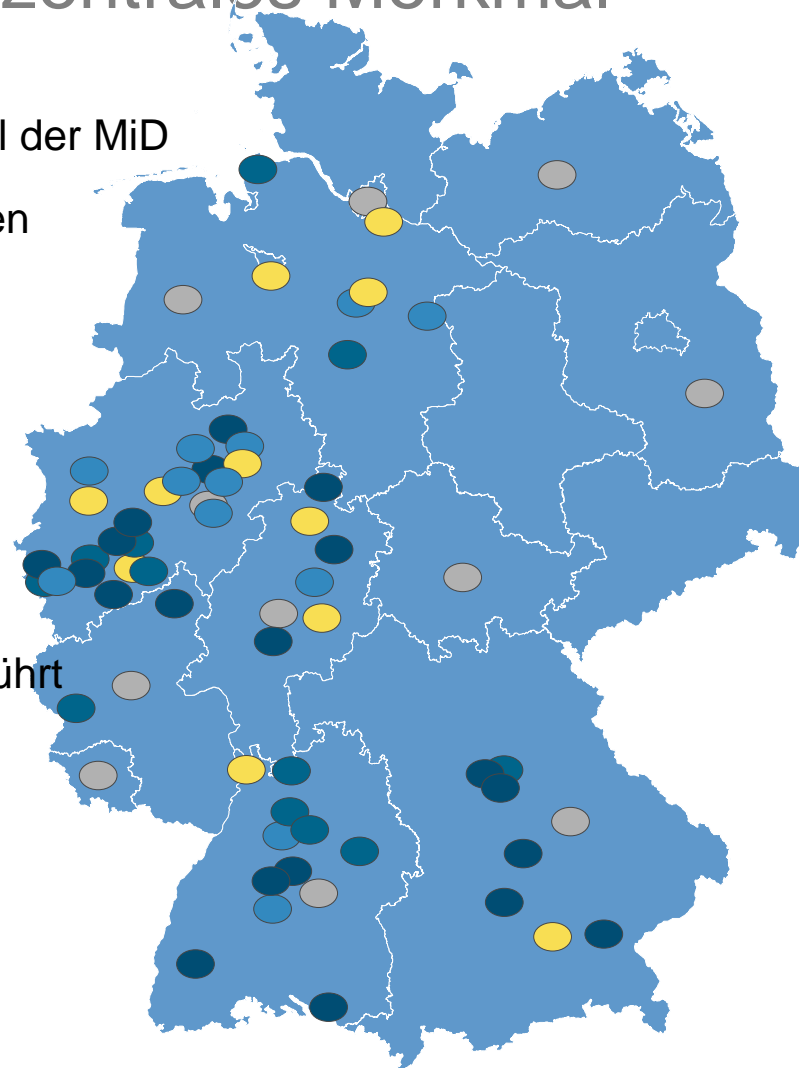
Projektteam MiD 2023: Bearbeitung im bewährten Verbund



MiD – ein starker Verbund auf Initiative des Bundes: regionale Aufstockungen als zentrales Merkmal



- mehr als die Basisstichprobe – ein zentrales Merkmal der MiD
- umfassend genutzt – über 60 regionale Aufstockungen
- alle Zuschnitte – von kleinen Städten über Regionen, Verkehrsverbände, Landkreise bis hin zu mittleren und sehr großen Städten
- vergleichbar – untereinander, mit dem Regionstyp, individuell in der MiD-Zeitreihe
- vorteilhaft – hohe Stichprobenqualität und sorgfältige Erhebung, im Verbund günstiger als alleine durchgeführt
- verschiedene und vielfältige Aufgaben – generelle Bestandsaufnahmen, Interesse an einzelnen Verkehrsangeboten, Verkehrsplanung, Grundlage für Verkehrsmodelle



- Bundesländer
- Städte
- Landkreise
- Regionen / Verbände
- Verkehrsverbände

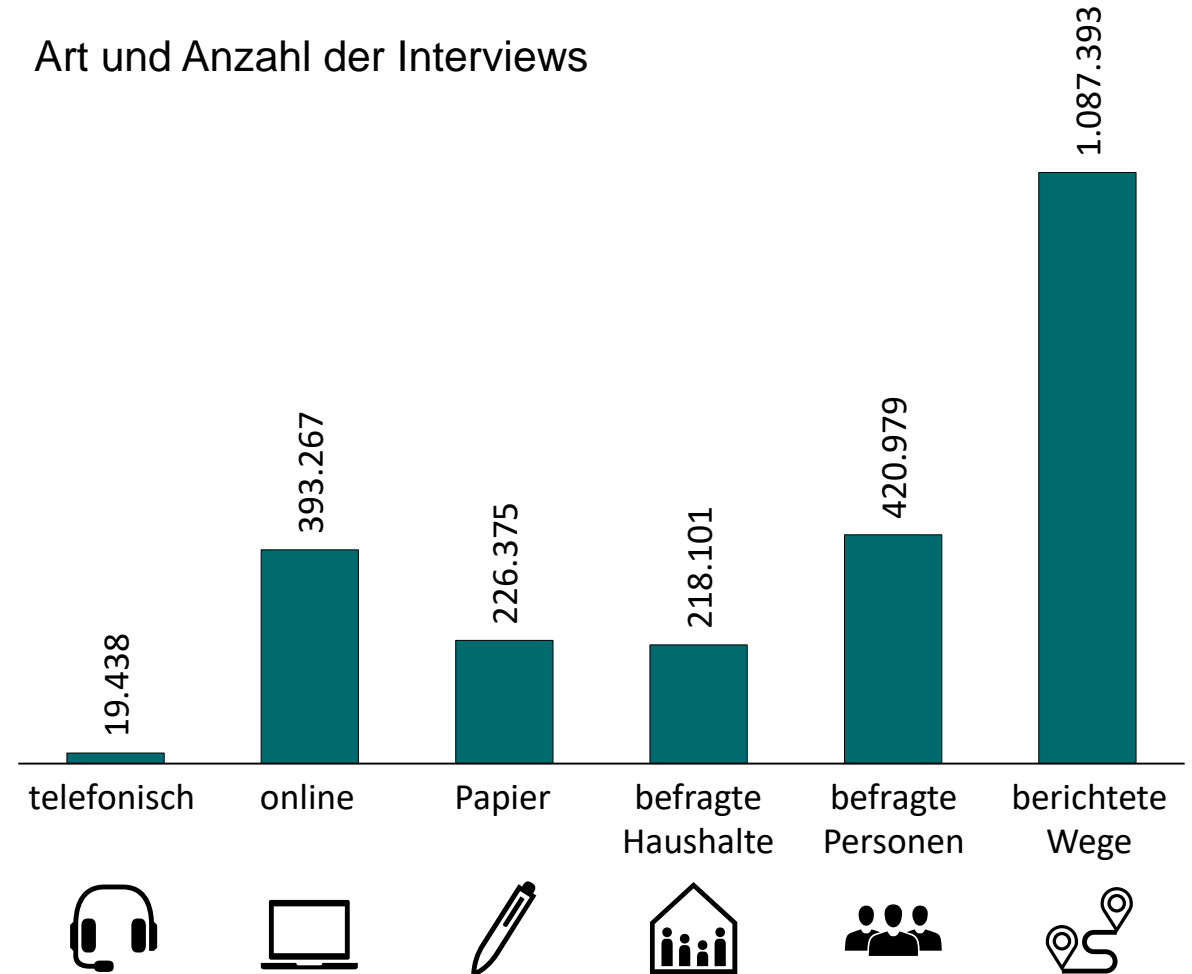
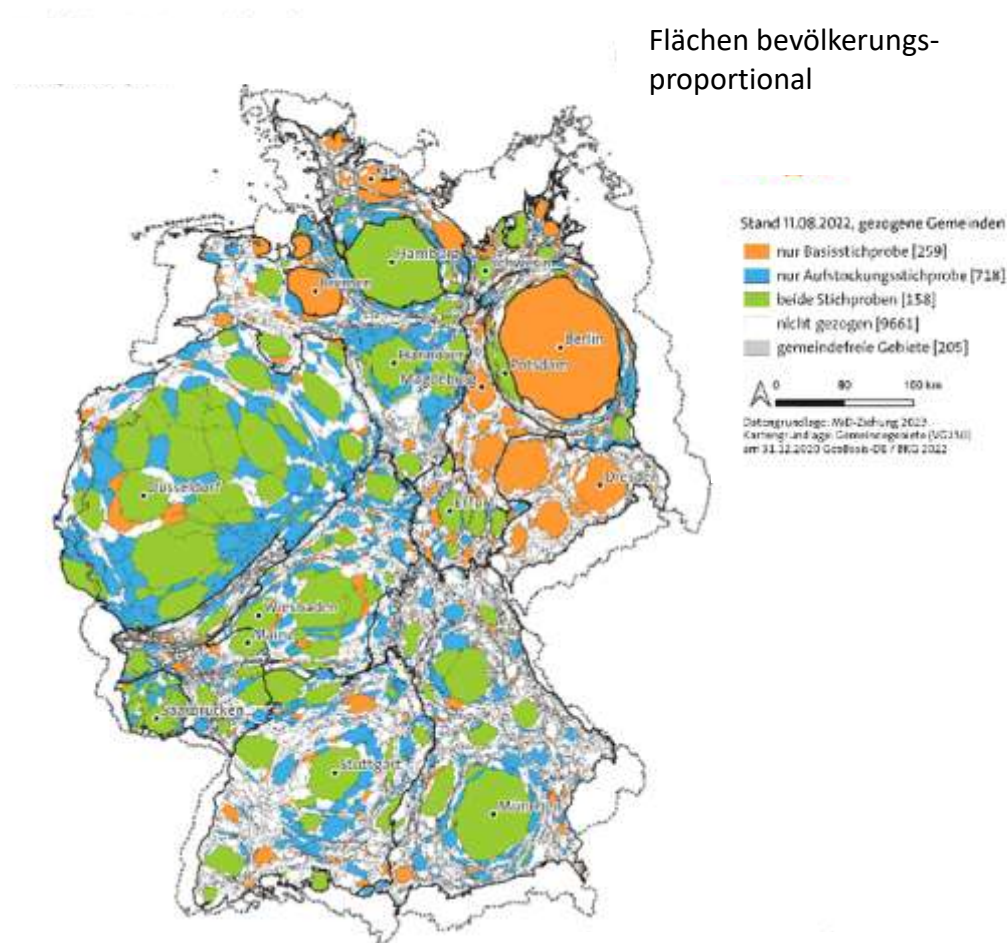
Stichprobe und Erhebungsumfang

Datengrundlagen der aktuellen MiD



Registerstichprobe aus über 1.000 Gemeinden plus ein kleiner Teil Dual Frame telefonisch

Art und Anzahl der Interviews





ZENTRALE KENNZAHLEN DER MOBILITÄT



Welche Verkehrsmittel wir dabei nutzen

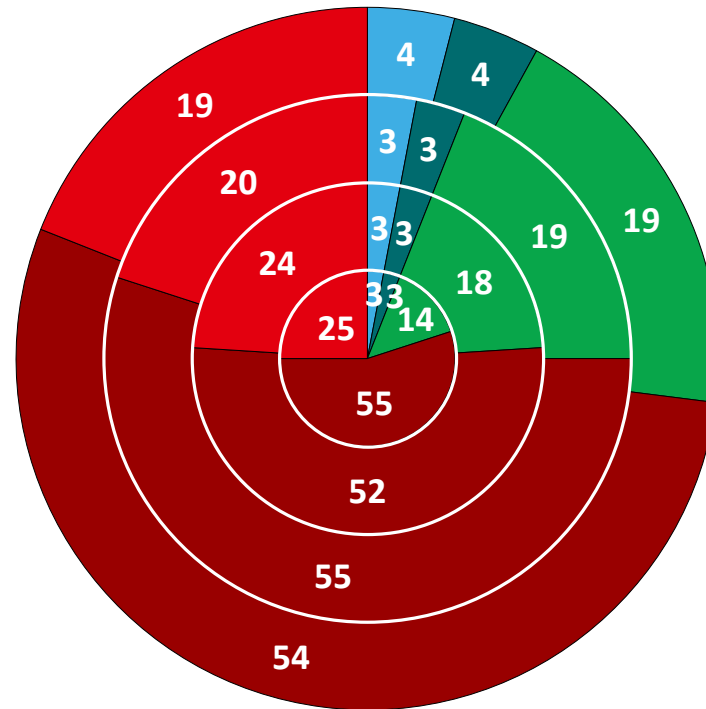
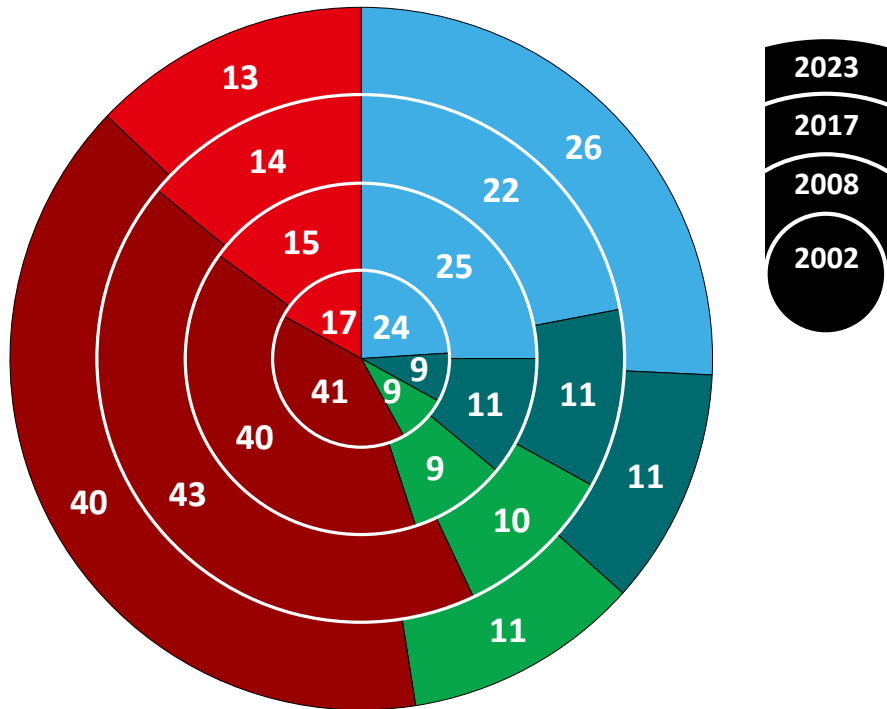
Modal Split in der Zeitreihe 2002 bis 2023 - wenig Veränderung



Anteil Wege

Anteil Personenkilometer

📍 Wege
Angaben in Prozent



- zu Fuß
- Fahrrad
- ÖV
- MIV-Fahrt
- MIV-Mitfahrt

Verkehrsaufkommen und -leistung in der Zeitreihe

2023 wieder wie 2008 – weniger Auto-Wege & mehr Rad-Kilometer



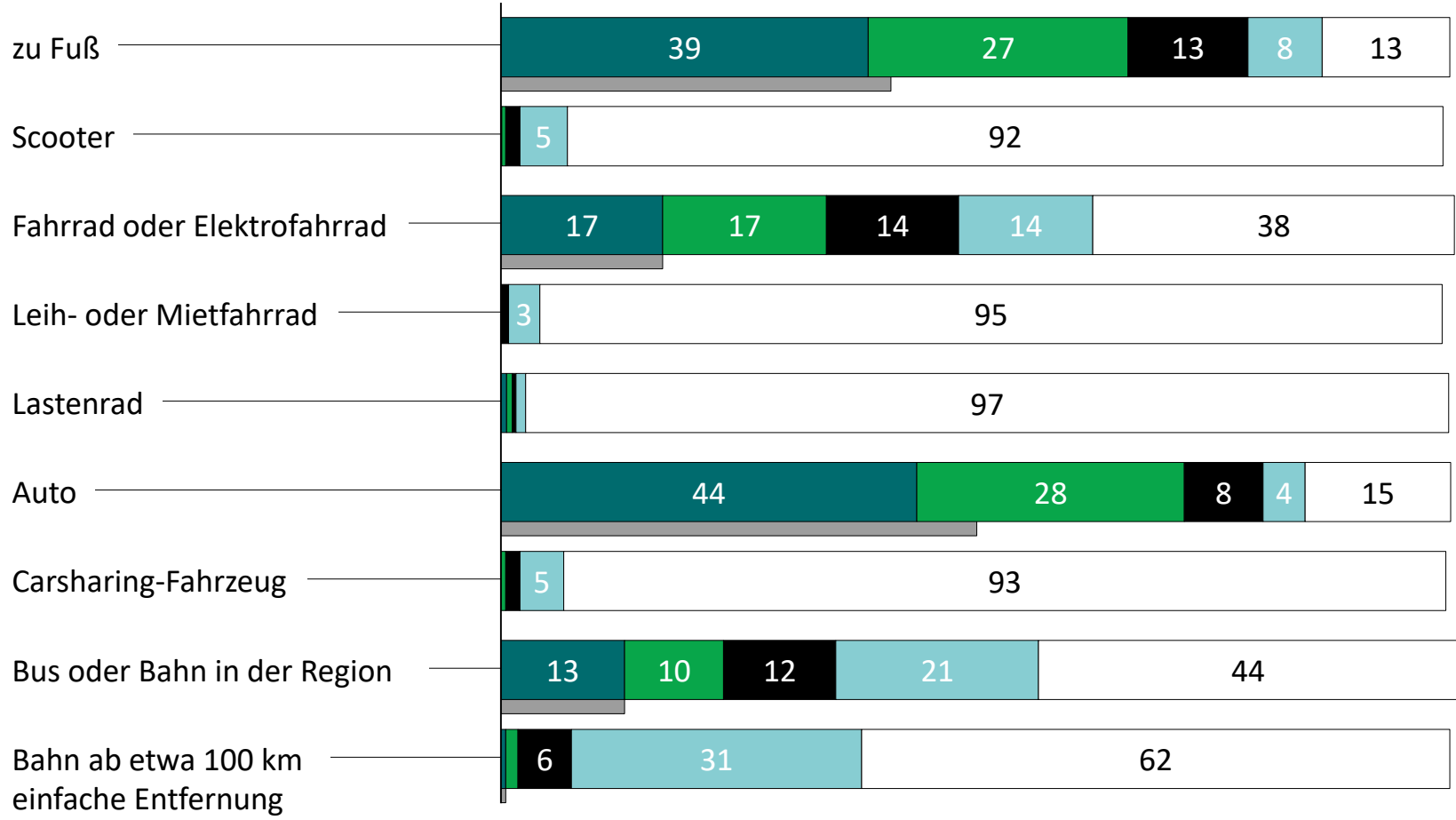
	Wege in Mio. pro Tag				Personenkilometer in Mio. pro Tag			
	2002	2008	2017	2023	2002	2008	2017	2023
zu Fuß	64	69	56	65	88	98	93	114
Fahrrad	25	29	28	28	82	96	112	118
ÖV	25	26	26	27	387	554	605	564
MIV-Fahrt	111	110	111	99	1.496	1.589	1.754	1.620
MIV-Mitfahrt	45	41	36	31	665	735	650	584
gesamt	270	275	257	250	2.717	3.080	3.214	3.000

Eckwerte im Zeitvergleich – Unterwegssein, Wege, Zeit und Kilometer: durchweg Stabilität oder leichtes Minus



	2002	2008	2017	2023	
Bevölkerung	81,6	80,7	82,2	83,5	<i>Anzahl in Mio.</i>
Anteil mobiler Personen alle Tage	87	90	85	82	%
Anteil mobiler Personen werktags	90	92	88	84	%
Anteil mobiler Personen Samstag	83	87	82	79	%
Anteil mobiler Personen Sonntag	76	83	73	71	%
Wege pro Person und Tag	3,3	3,4	3,1	3,0	<i>Anzahl</i>
Tagesstrecke pro Person und Tag	33	38	39	35	<i>km</i>
Unterwegszeit pro Person	01:16	01:22	01:25	01:24	<i>h:min</i>

Wie wir üblicherweise unterwegs sind – generelle Verkehrsmittelnutzung: 2023 ein geringes Minus bei der Autonutzung, anderes eher unverändert



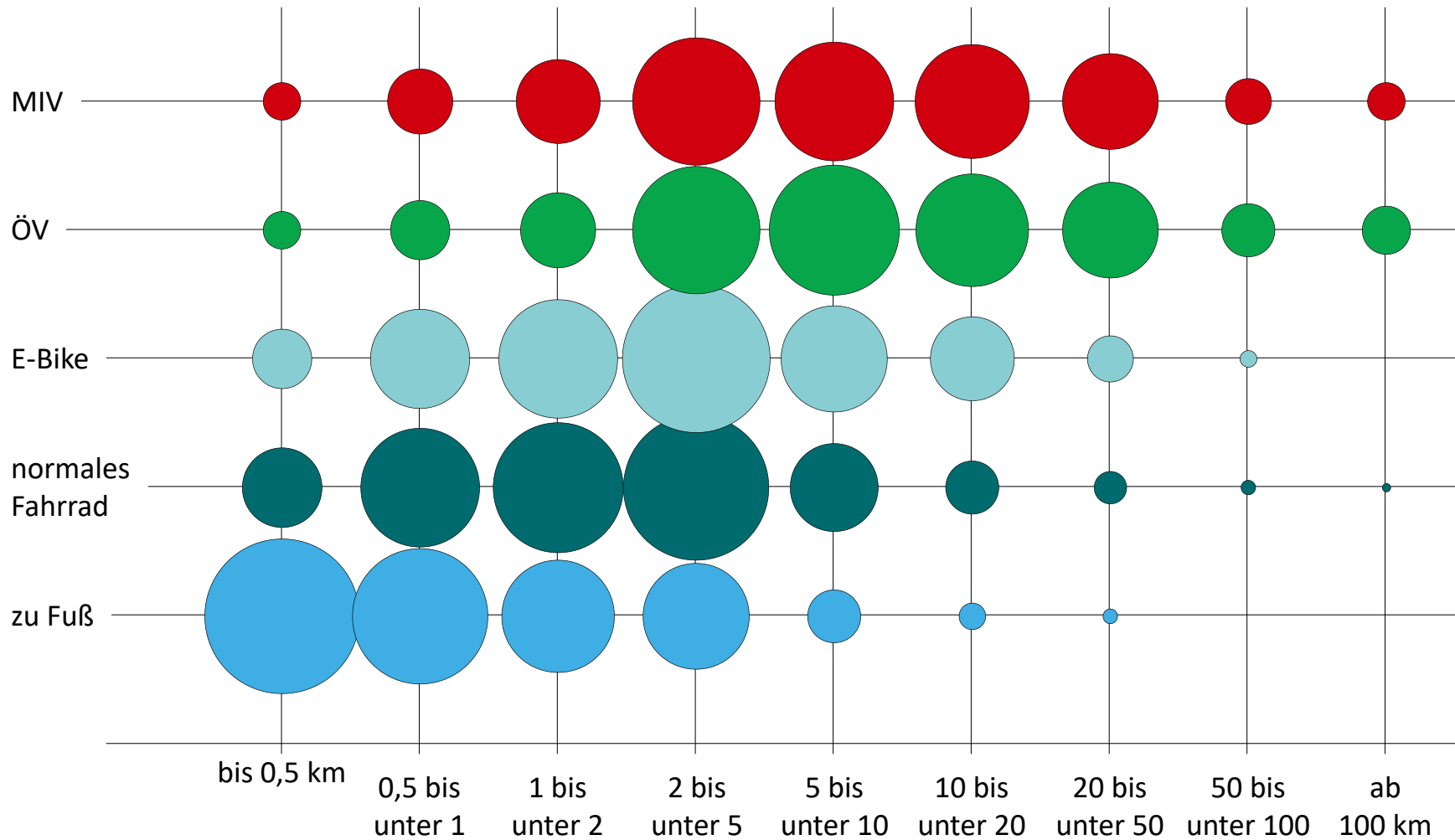
Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent


2017
2023

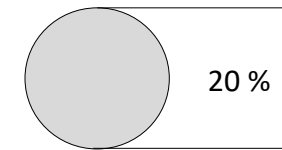
- täglich bzw. fast täglich
- an 1-3 Tagen pro Woche
- an 1-3 Tagen pro Monat
- seltener als monatlich
- nie bzw. fast nie

Wegelängen – Anteile Hauptverkehrsmittel:

ÖV-Wege am längsten, mit dem E-Bike weiter als mit dem normalen Rad



 Wege
 Kreisgröße zeigt Zeilenprozent pro Hauptverkehrsmittel



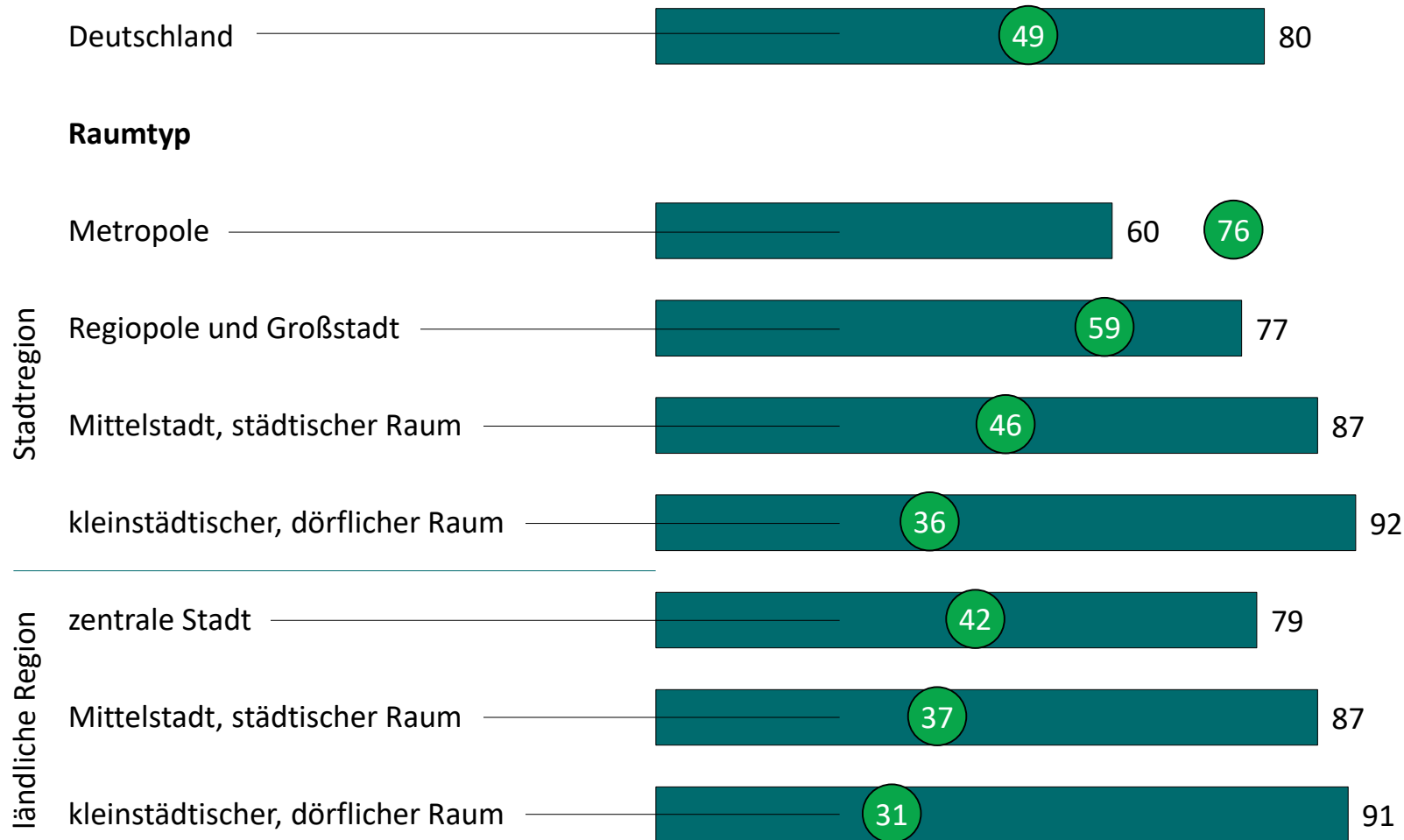
	berichtete Wegelänge	
	Mittelwert	Median
MIV	16,8	6,7
ÖV	21,1	7,2
E-Bike	5,6	2,9
normales Rad	3,9	2,0
zu Fuß	1,7	1,0



ÖPNV MIT DEUTSCHLANDTICKET



ÖPNV-Anbindung und Pkw-Besitz: gegenläufige Werte



Haushalte
Angaben in Prozent und
Mittelwert einer Skala von
1 = sehr schlecht
bis 100 = sehr gut

Datenzuspielung objektiv (Index)
Wie gut ist die jeweilige Adresse an den
Nahverkehr angebunden?

Raumtyp RegioStaR7 nach BMDV



mindestens ein Pkw im Haushalt



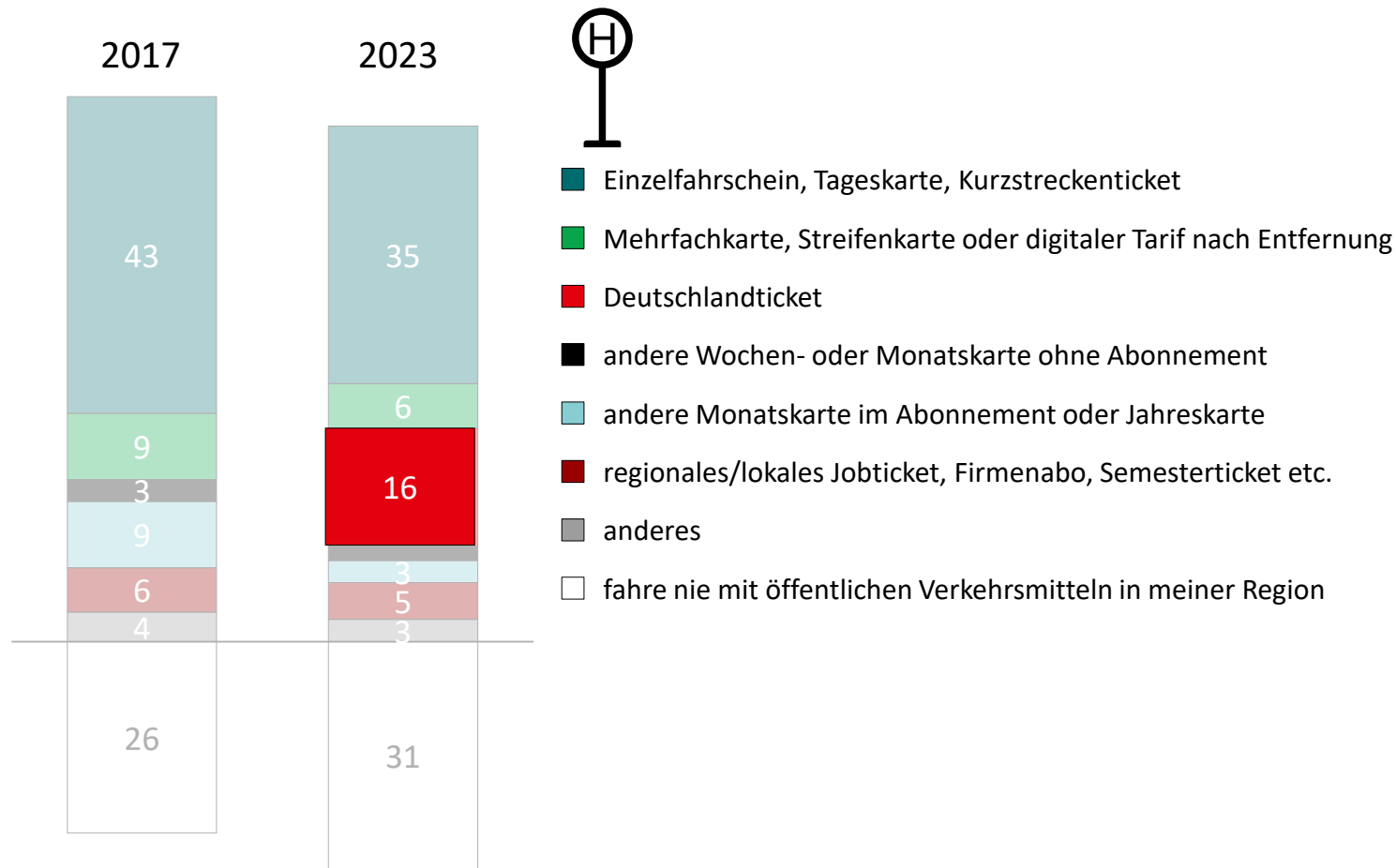
ÖPNV-Index

Die Hoffnungsträger – das Deutschlandticket

Ein Gamechanger, wenn er bleibt ...



Übliche Fahrkartennutzung im ÖPNV



Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent



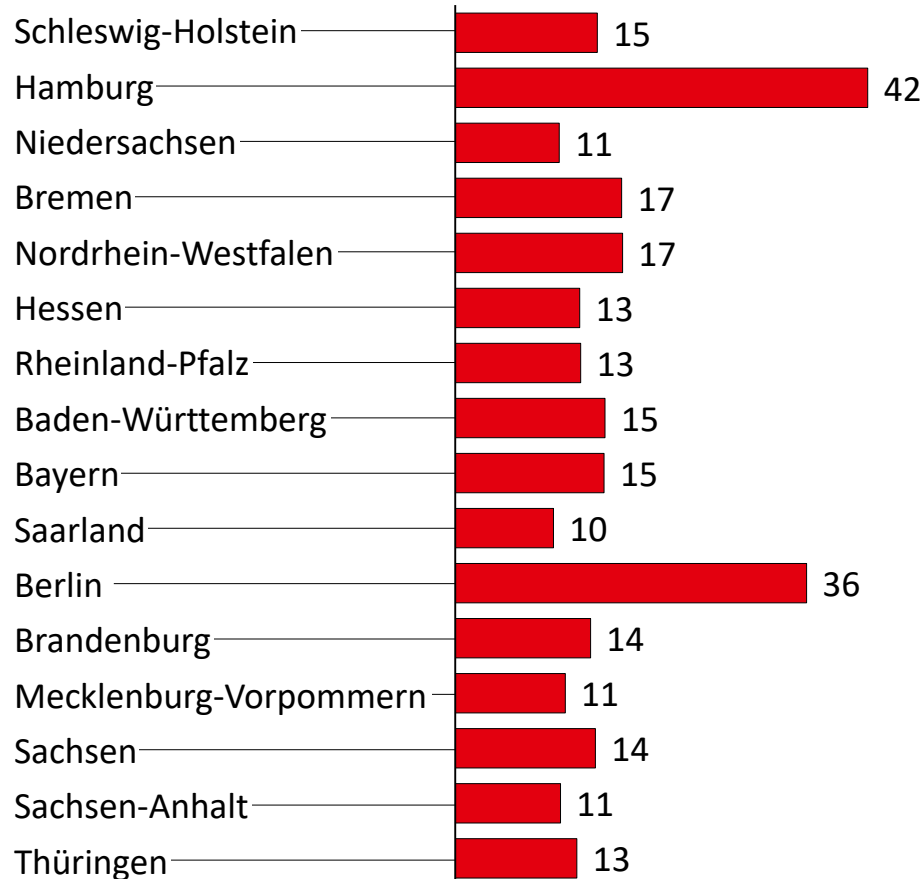
- Einzelfahrschein, Tageskarte, Kurzstreckenticket
- Mehrfachkarte, Streifenkarte oder digitaler Tarif nach Entfernung
- Deutschlandticket
- andere Wochen- oder Monatskarte ohne Abonnement
- andere Monatskarte im Abonnement oder Jahreskarte
- regionales/lokales Jobticket, Firmenabo, Semesterticket etc.
- anderes
- fahre nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in meiner Region

Deutschlandticket regional – für wie viele Personen ist es das übliche Ticket?



Kauf auch außerhalb der großen Städte

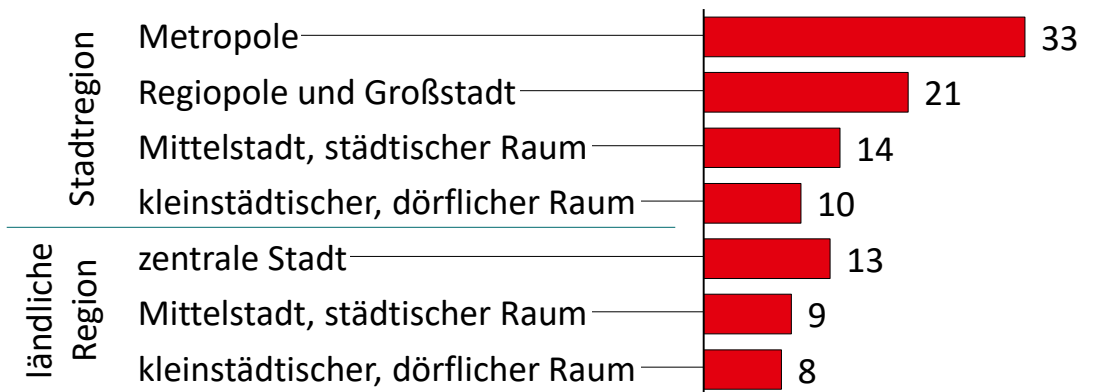
... Bundesland



hohe Durchdringung in Hamburg (ÖPNV-Tarifsystem bereits umgestellt), aber auch im ländlichen Raum beachtlich

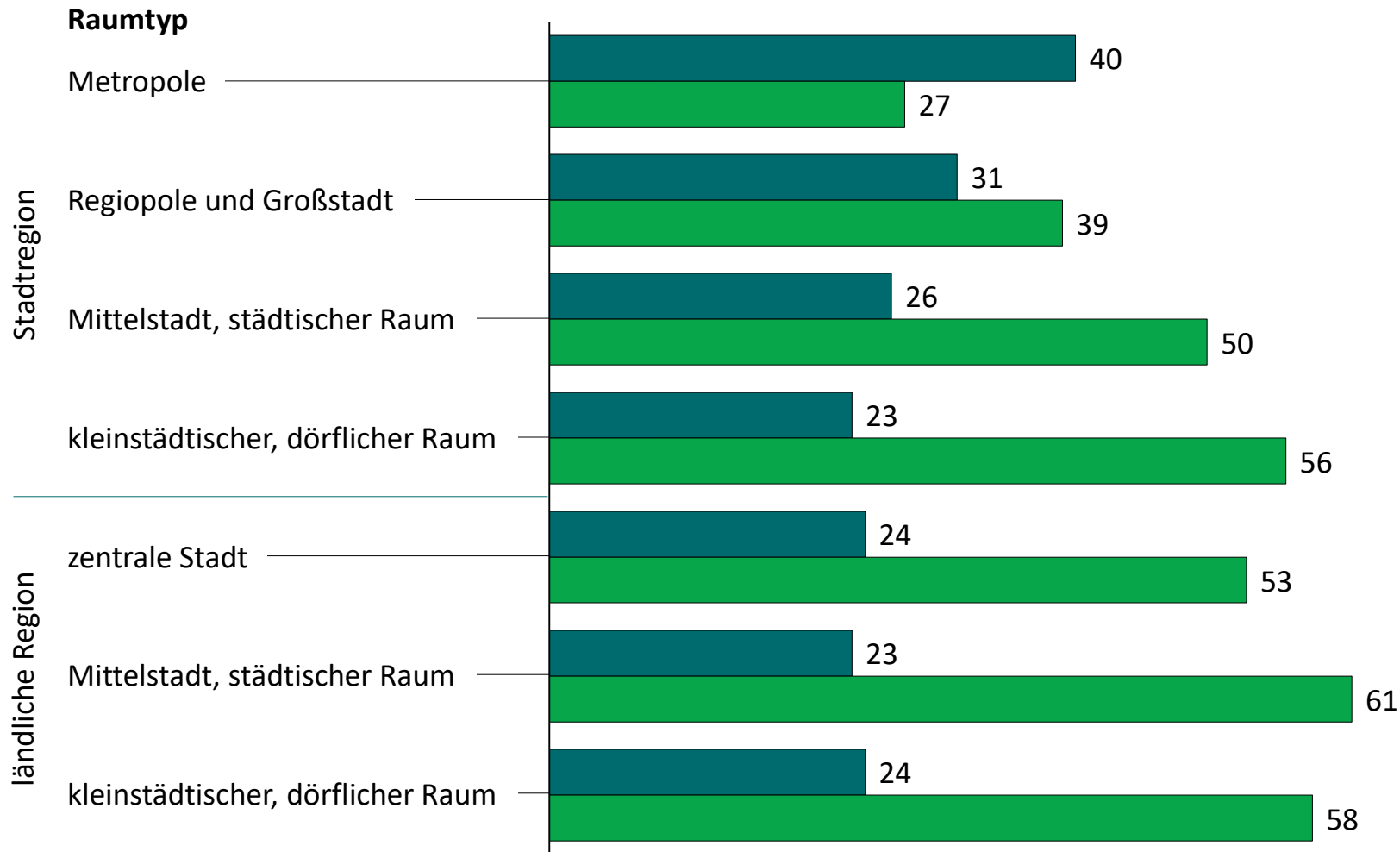
Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent

... Regionstyp



Anteile genutzter Ticketarten nach Raumtypen – Personen:

D-Ticket auch im ländlichen Raum erfolgreich, doch Einzeltickets weiterhin gefragt



Personen ab 14, die zumindest gelegentlich den ÖPNV nutzen
Angaben in Prozent;
an 100 % Fehlende:
übrige Zeitkarten und sonstige Tickets;
Raumtyp RegioStaR7 nach BMDV



Deutschlandticket



Einzelfahrschein, Tageskarte,
Kurzstrecke

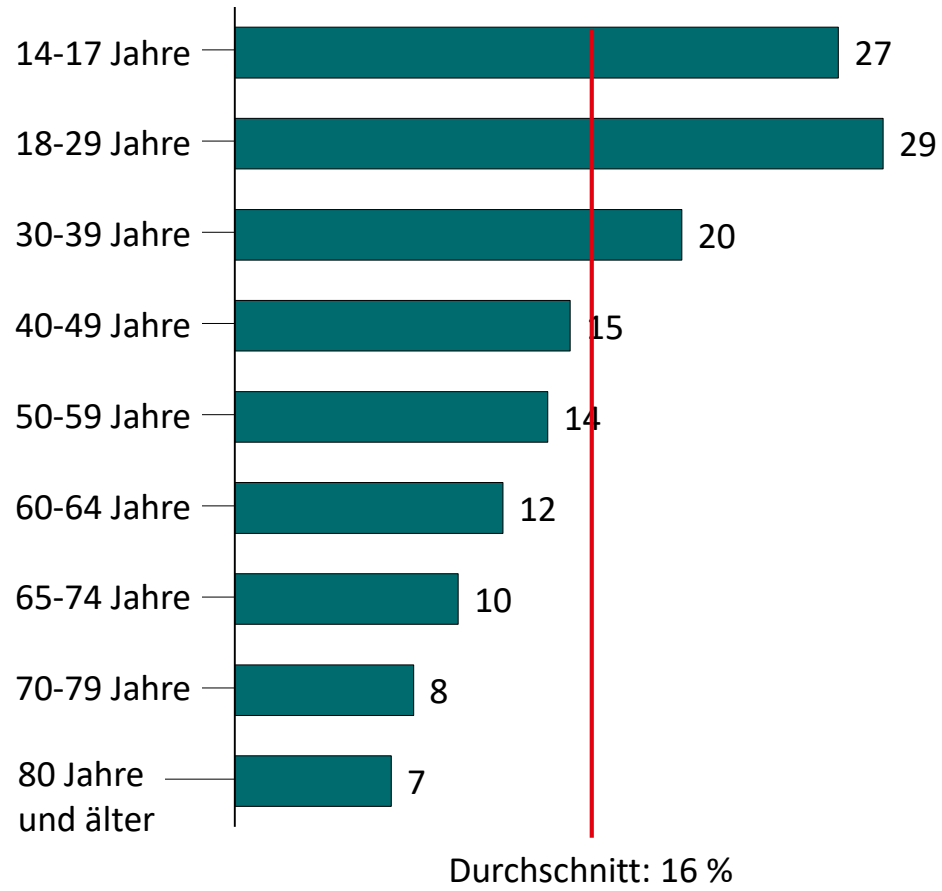
Lesehilfe: dargestellt sind die Anteile von Deutschlandticket und dem Bartarif an allen genutzten Ticketarten differenziert nach den Raumtypen RegioStaR7.

Wer sind die Käufergruppen?

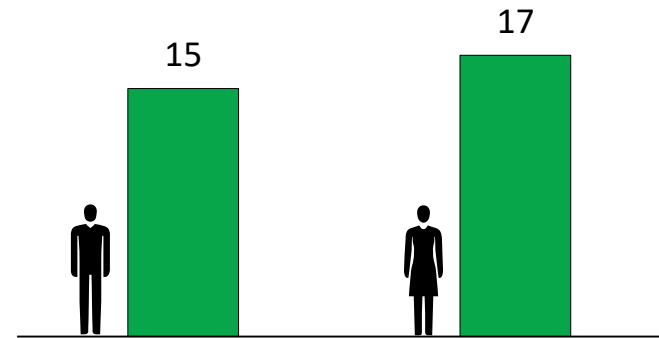
Ein Ticket für jeden, aber besonders für junge Menschen



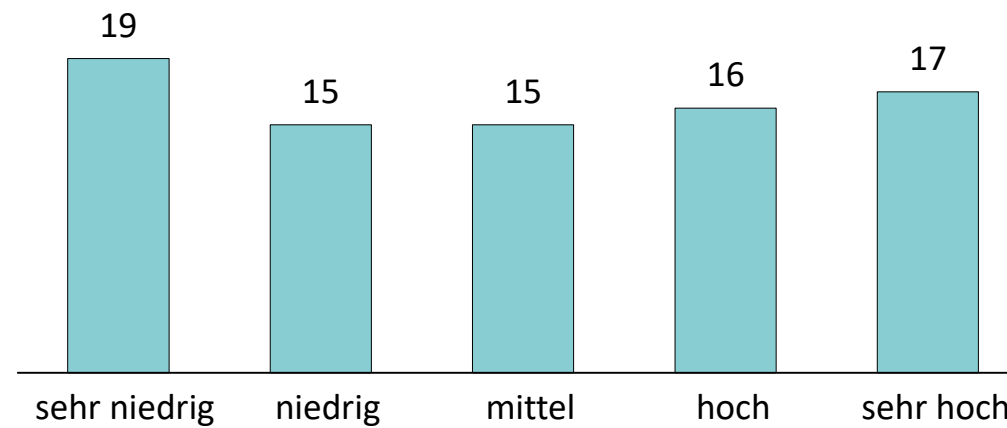
Anteile Ticketbesitz nach Altersgruppen



... nach Geschlecht



... nach ökonomischem Haushaltsstatus

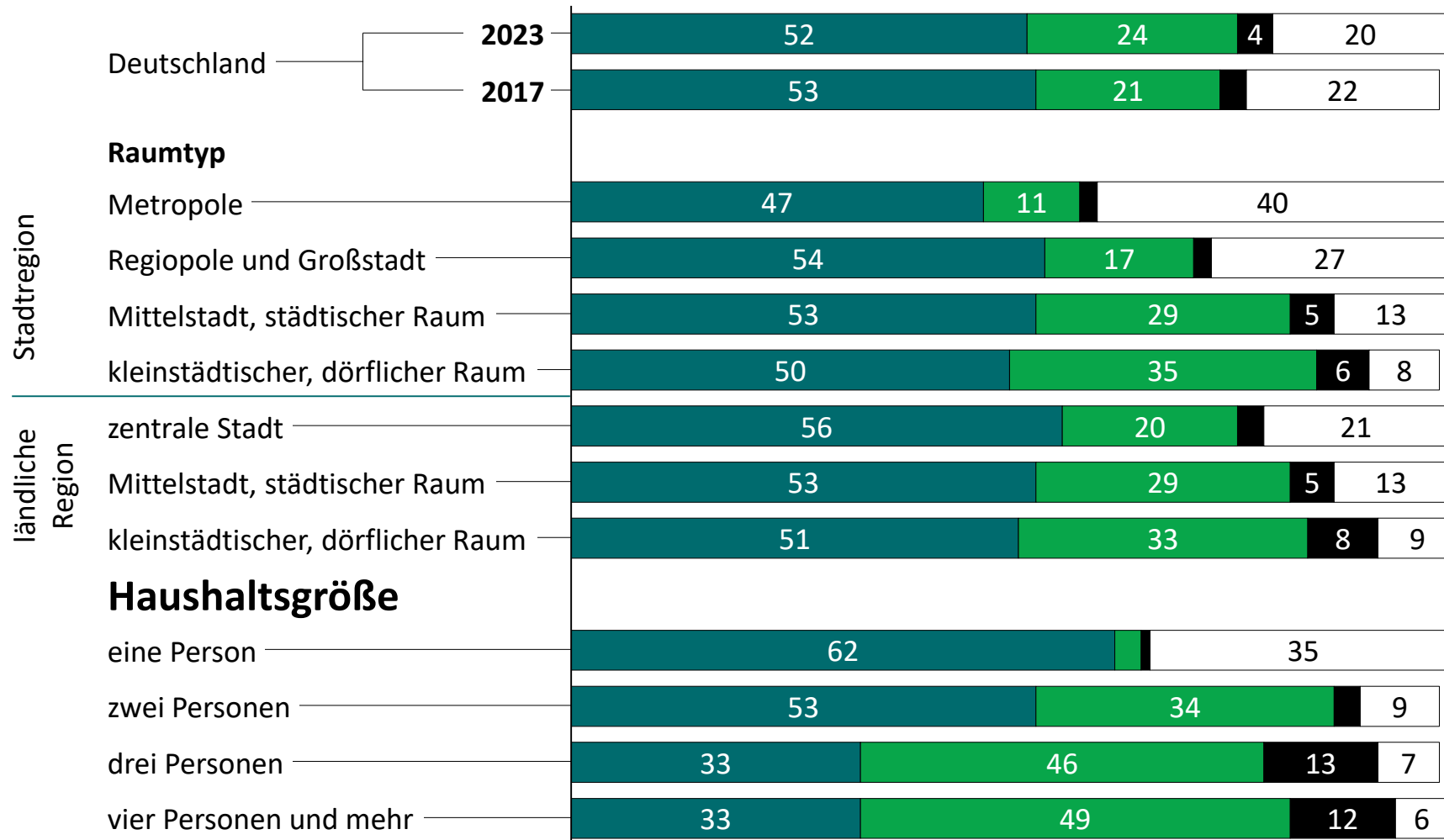




PKW-BESITZ UND -NUTZUNG



Pkw-Besitz in Deutschland: Anteil von Haushalten ohne Auto sinkt



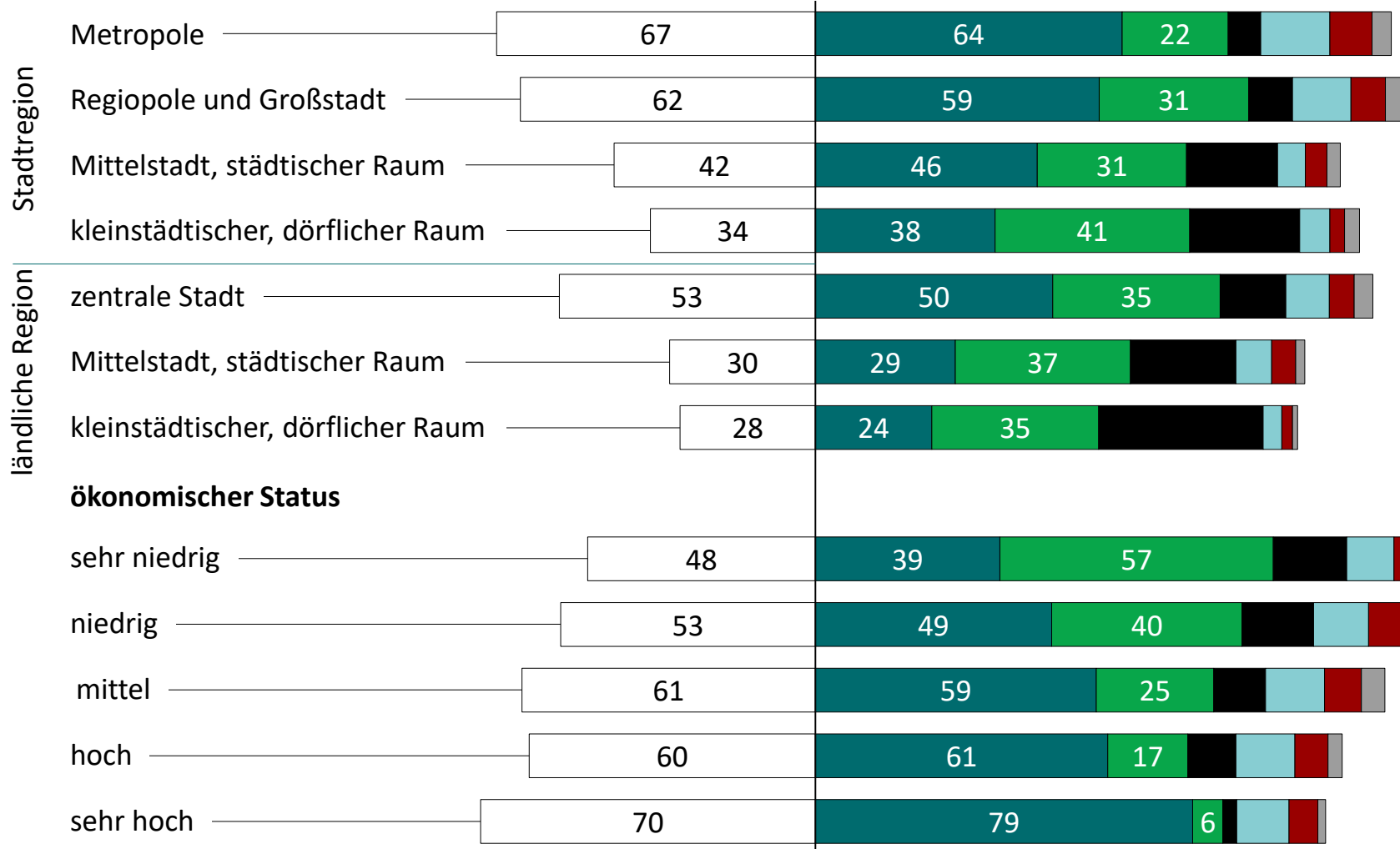
Haushalte
Angaben in Prozent

an 100% Fehlende: keine Angabe

- ein Auto
- 2 Autos
- 3 Autos und mehr
- kein Auto

Gründe für einen Pkw-Verzicht

Bewusster Verzicht in Metro- und Regiopolen



Haushalte ohne Pkw-Besitz
Angaben in Prozent
Mehrfachnennungen

Raumtyp RegioStaR7 nach BMDV

ökonomischer Status aus gruppiertem
Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen



kein Auto benötigt



bewusster Verzicht



kann es mir nicht leisten



gesundheitliche oder Altersgründe



kein Stellplatz verfügbar



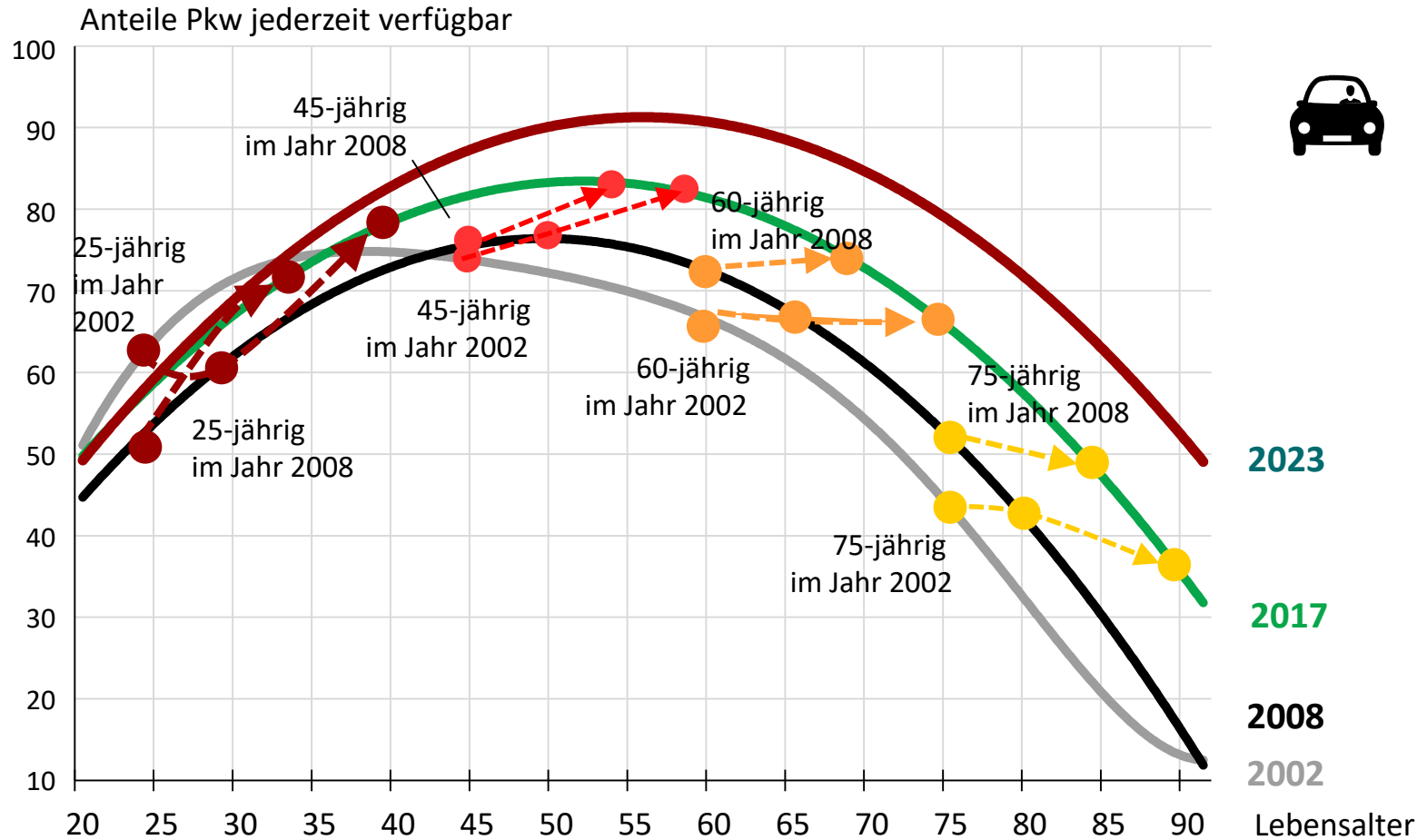
Stellplatz zu teuer



Anwohner-Parkausweis zu teuer

Autoverfügbarkeit

Fast jede neue Kohorte mit verbessertem Zugang zum Auto



Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent;
Linienverläufe geglättet

2023

2017

2008

2002

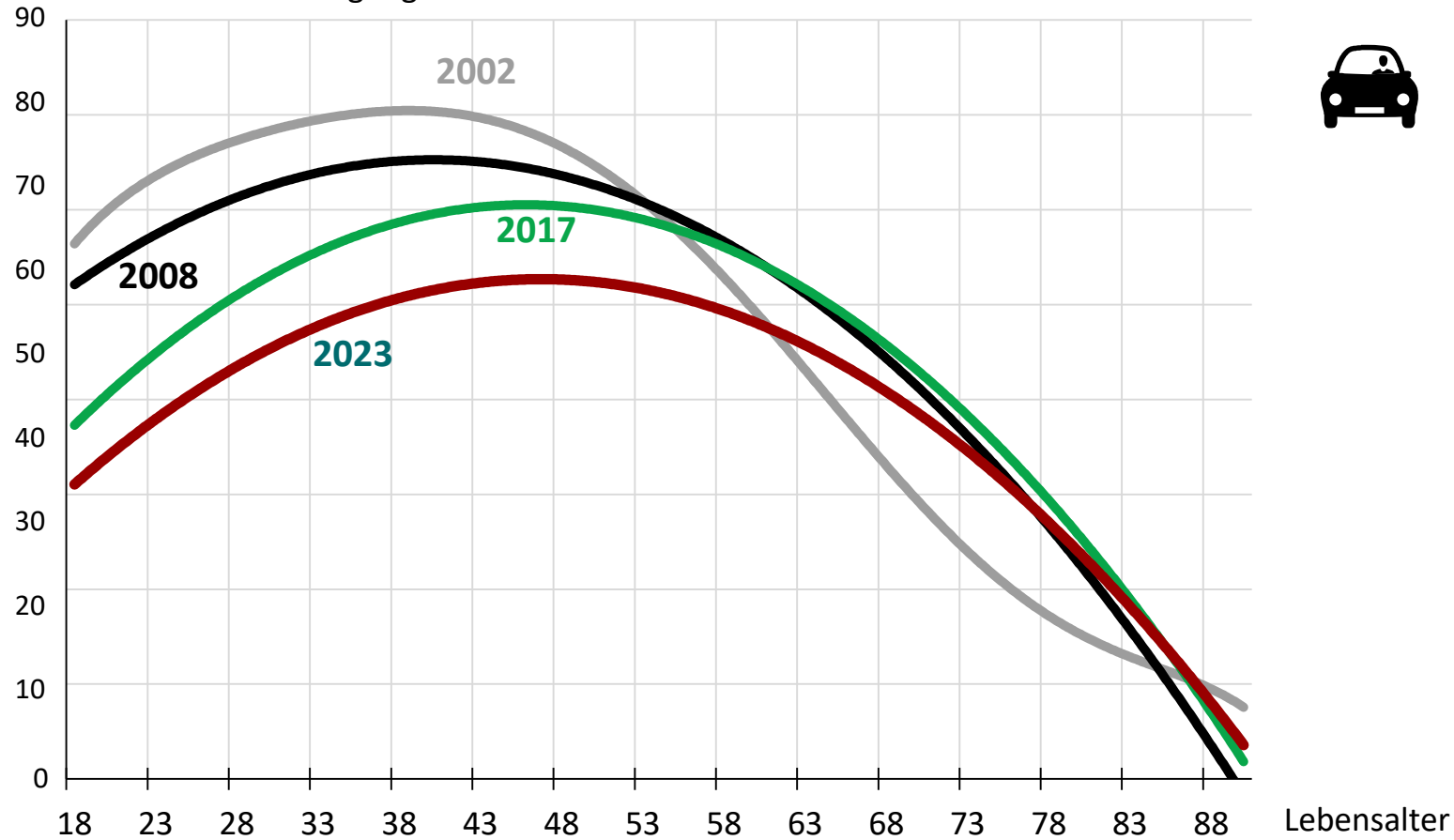
Lebensalter

Beispiel tägliche Autonutzung

Wie es sich in den Generationen verändert



Anteile Autonutzung täglich



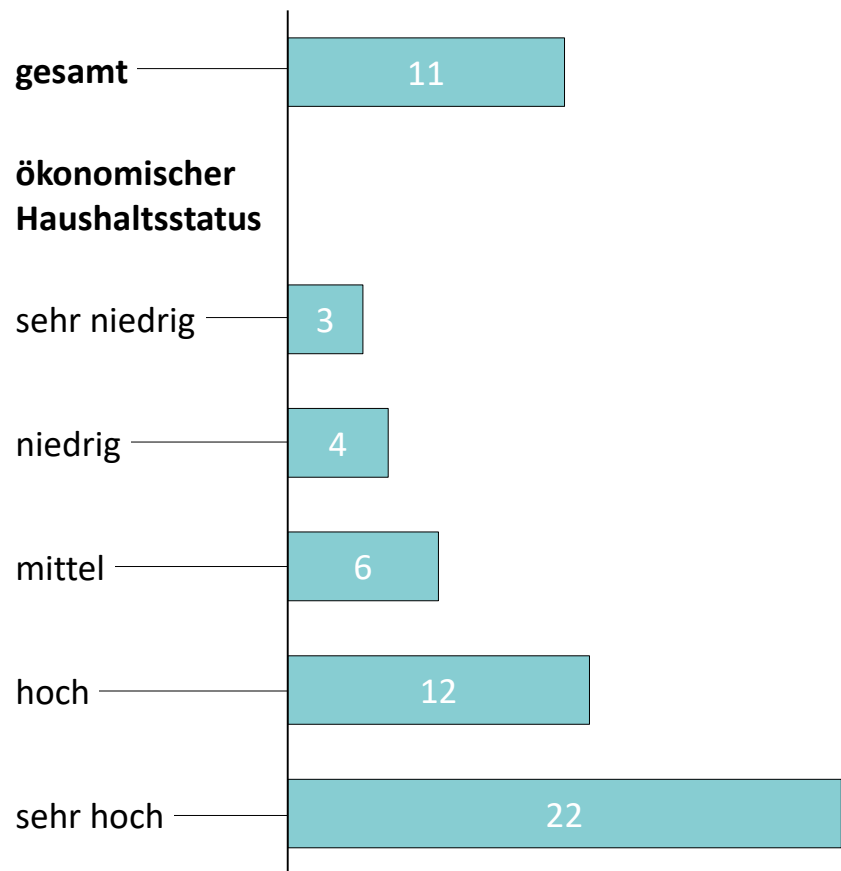
Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent;
Linienverläufe geglättet

Die Hoffnungsträger – das Elektroauto

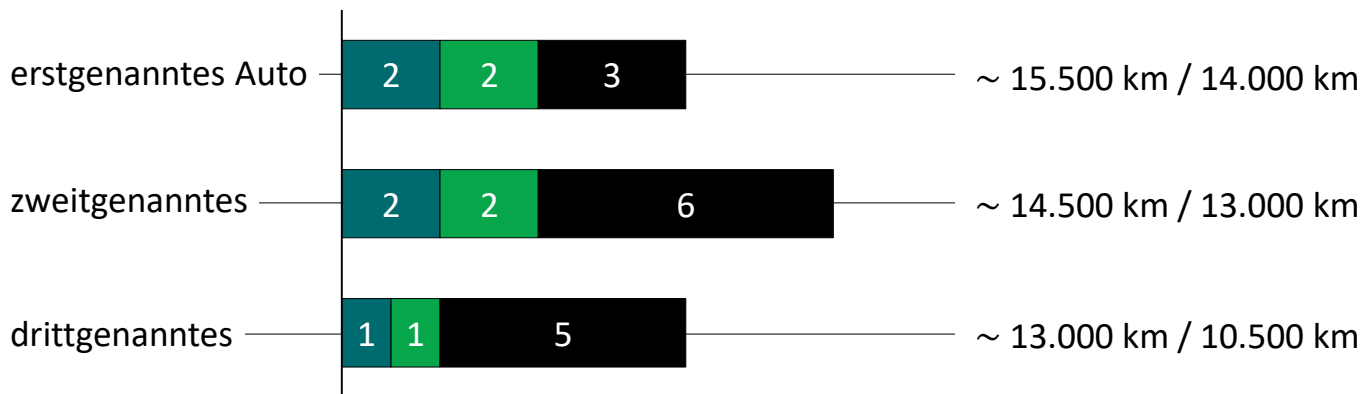
Fortschritt, aber langsam und weniger bei den „Erstautos“



Anteil E-Auto-Besitz in Haushalten mit Auto nach ökonomischem Status des Haushalts



Kategorie E-Auto (Basis Autos)



■ Hybrid ohne Lademöglichkeit
 ■ Hybrid mit Lademöglichkeit
 ■ rein elektrisch

📍 links Auto-Haushalte
 🚗 rechts Pkw
 Angaben in Prozent

gerundete Jahresfahrleistungen alle E-Autos /Vergleichswert übrige Antriebe

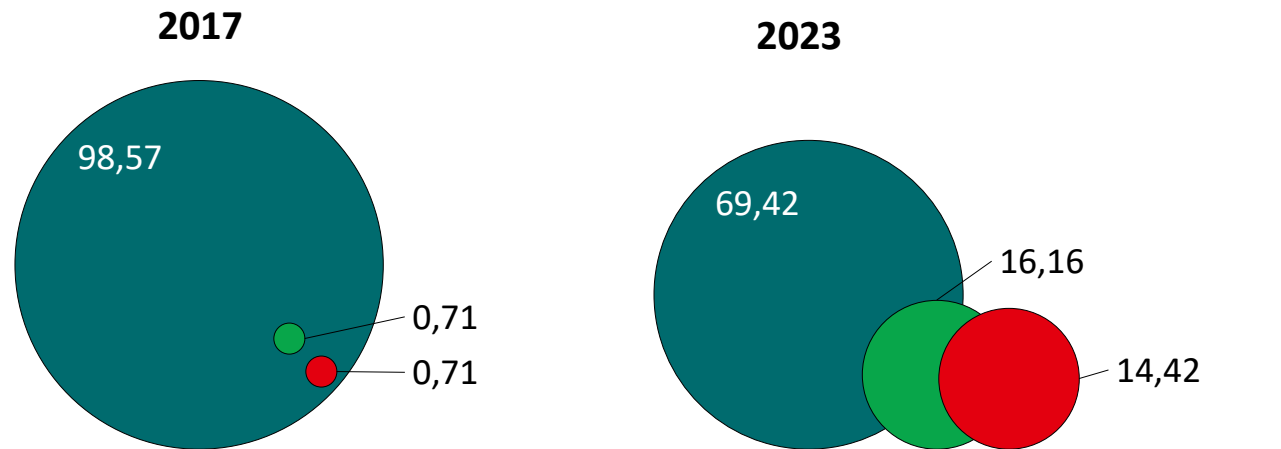
Pkw-Fahrleistungen der E-Autos gesamt bei leichtem Plus in etwa proportional zum Bestand, aufgrund neuerer Autos und relativ hohen Fahrleistungen bei Plug-in Hybriden

reine E-Autos ca. 15.500 km pro Jahr bei 14.000 km für alle Autos in den privaten Haushalten

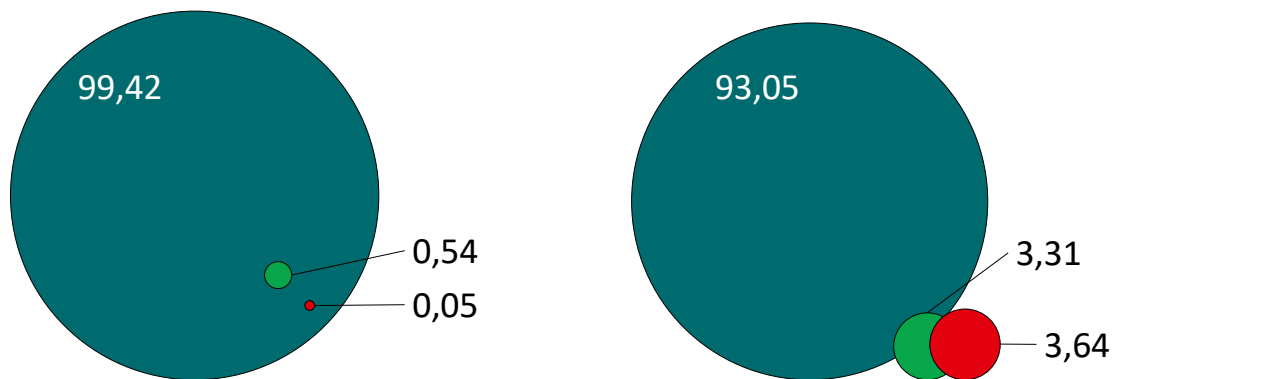
Privat- und Dienstwagen im Antriebsvergleich: Dienstwagen oft mit „E“



Dienstwagen



Privatwagen



Pkw
Angaben in Prozent

an 100% Fehlende:
anderes oder keine Angabe

- Verbrenner
- Hybrid
- Elektro

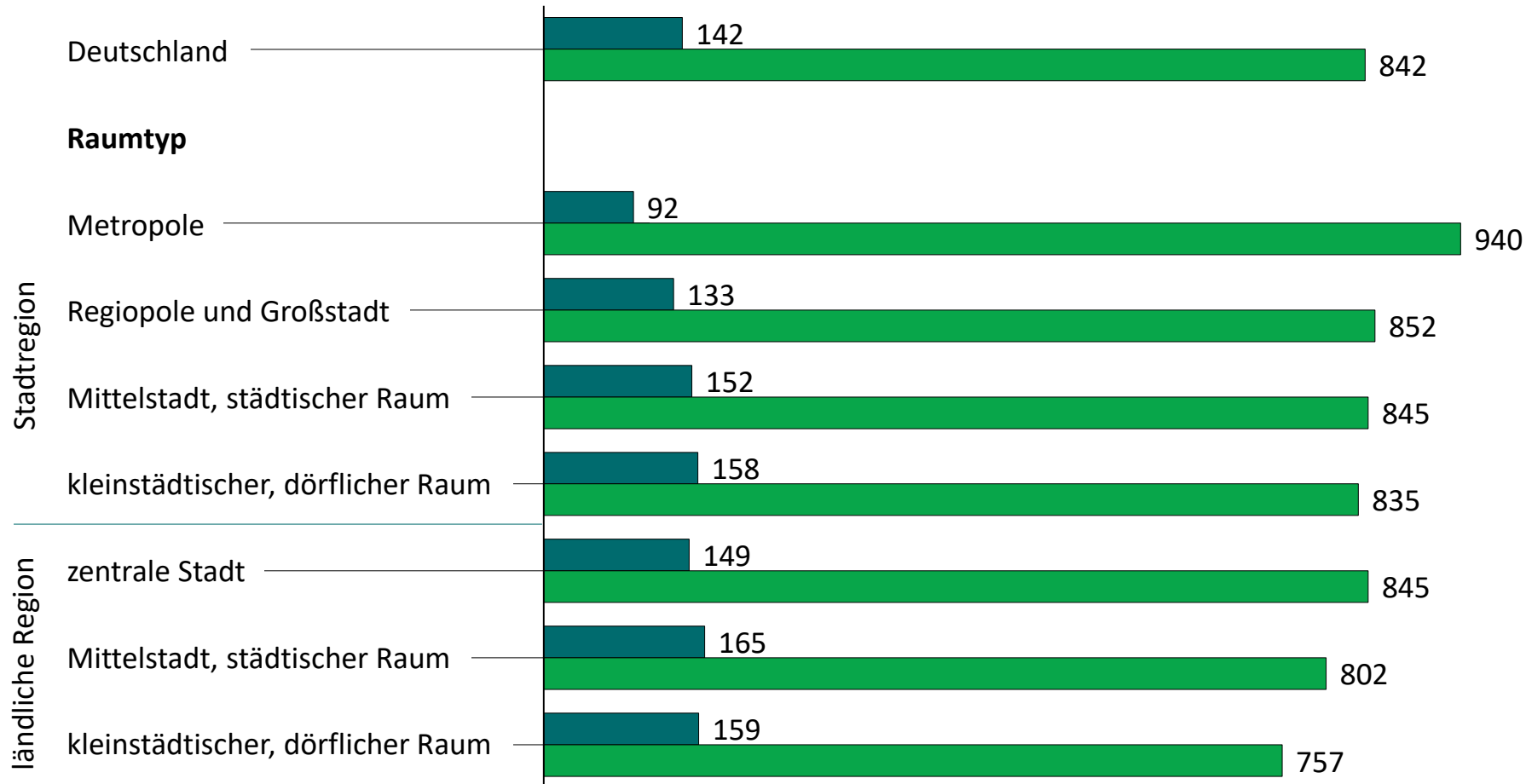


FAHRRAD-BESITZ UND -NUTZUNG



Bestand – Anzahl Fahrräder und Pedelecs pro 1.000 Einwohner:

noch mehr Elektromobilität, die außerhalb der Metropolen boomt



Anzahl Fahrräder bzw. Pedelecs/
Elektrofahrräder pro 1.000 Einwohner

- Pedelecs
- Fahrräder

**Gesamtbestand an Fahrrädern
und Pedelecs in Deutschland:**

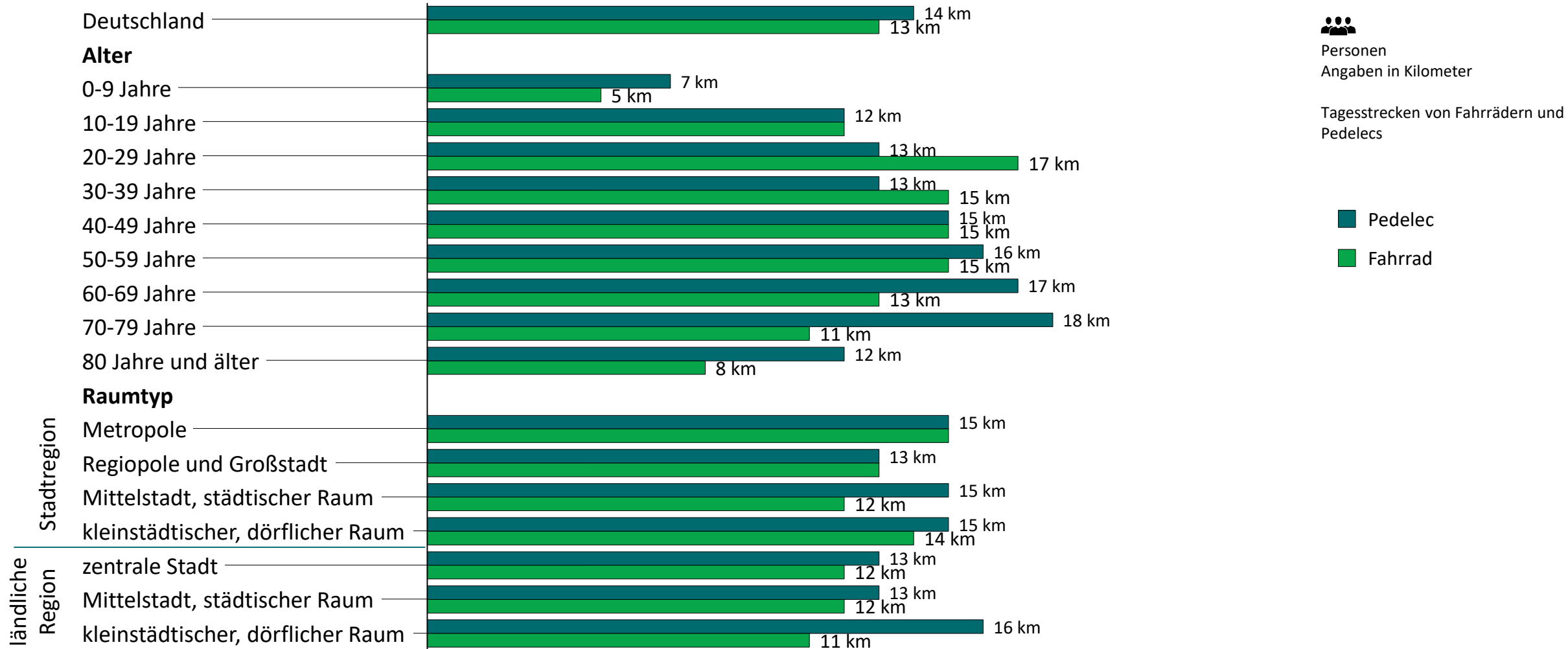
80 Millionen

davon

**Fahrrad: 68 Millionen
Pedelecs: 12 Millionen**

Tagesstrecken von Pedelec- und „normalen“ Radlern:


längere Tagessummen mit Pedelecs, besonders bei Älteren und auf dem Land




Anteile von Pedelecs an Wegen mit dem Rad – und Leistung:

hohe Anteile, wo wenig Rad gefahren wird – besonders bei Älteren

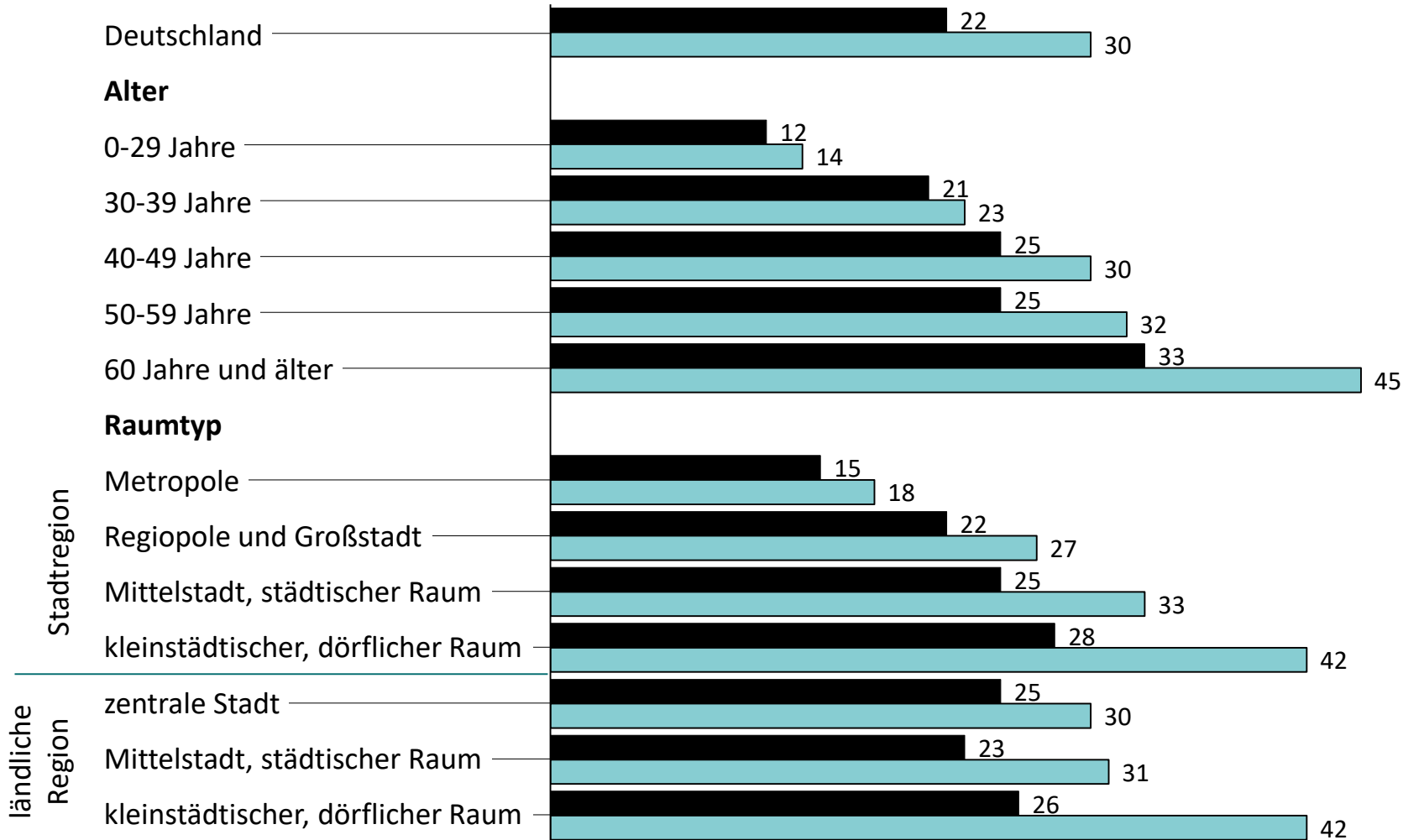


 Angaben in Prozent

Anteile der Wege mit Pedelec an allen Wegen mit dem Rad

 Anteil an den Wegen

 Anteil an der Fahrleistung





NUTZUNG VON SHARING-DIENSTEN

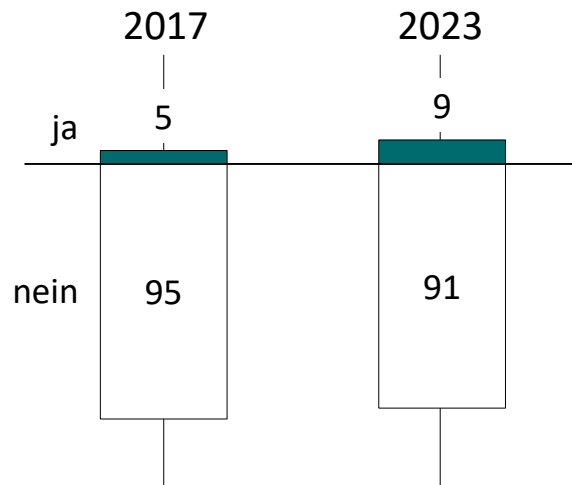


Hoffnungsträger Sharing:

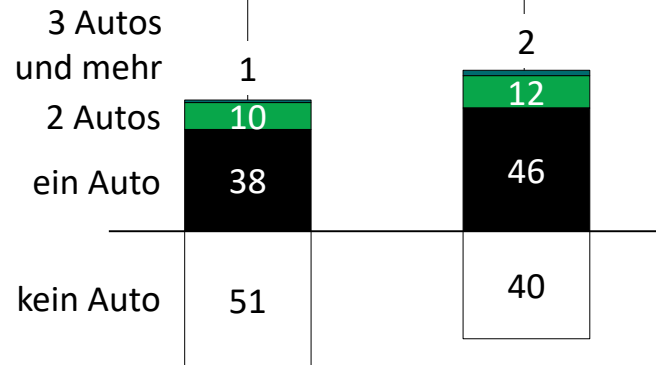
wie es um Scooter, Leihräder, Fahrdienste und On-Demand steht



Carsharing-Mitgliedschaft



Autobesitz in Carsharing-Haushalten

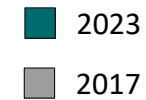


... Mitgliedschaft nach Raumtyp



Haushalte
Angaben in Prozent

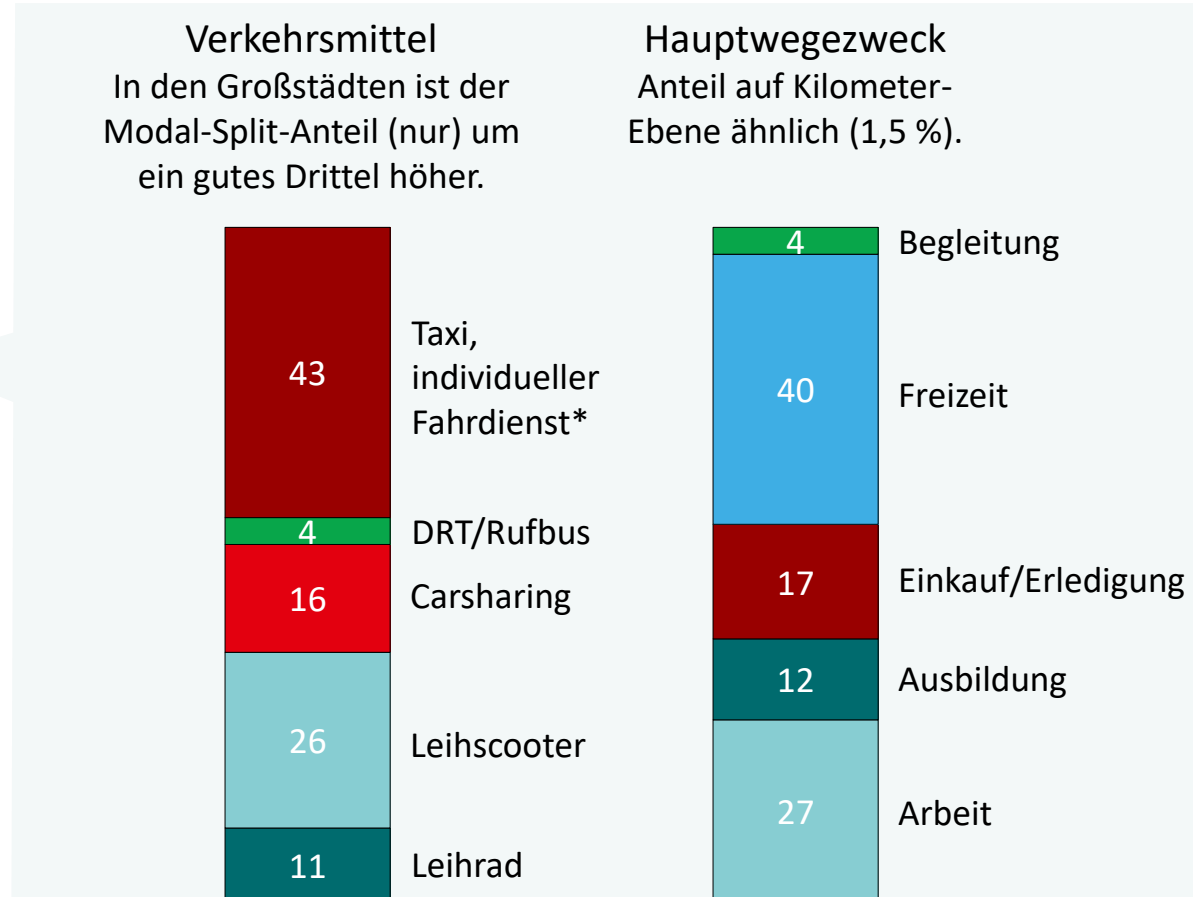
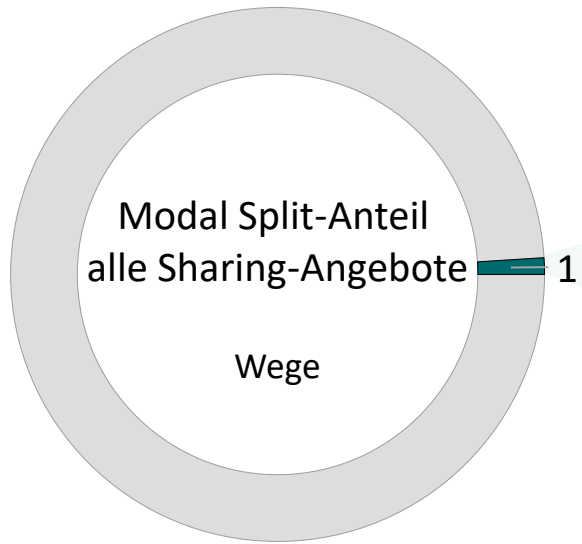
Raumtyp RegioStaR7 nach BMDV



In den Großstädten ist dieser Anteil um ein gutes Drittel höher, ebenso in den jüngeren Altersgruppen.

Modal Split Sharing Dienste

Carsharing, Leihrad, Leih scooter, DRT und Fahrdienste



Wege
Angaben in Prozent

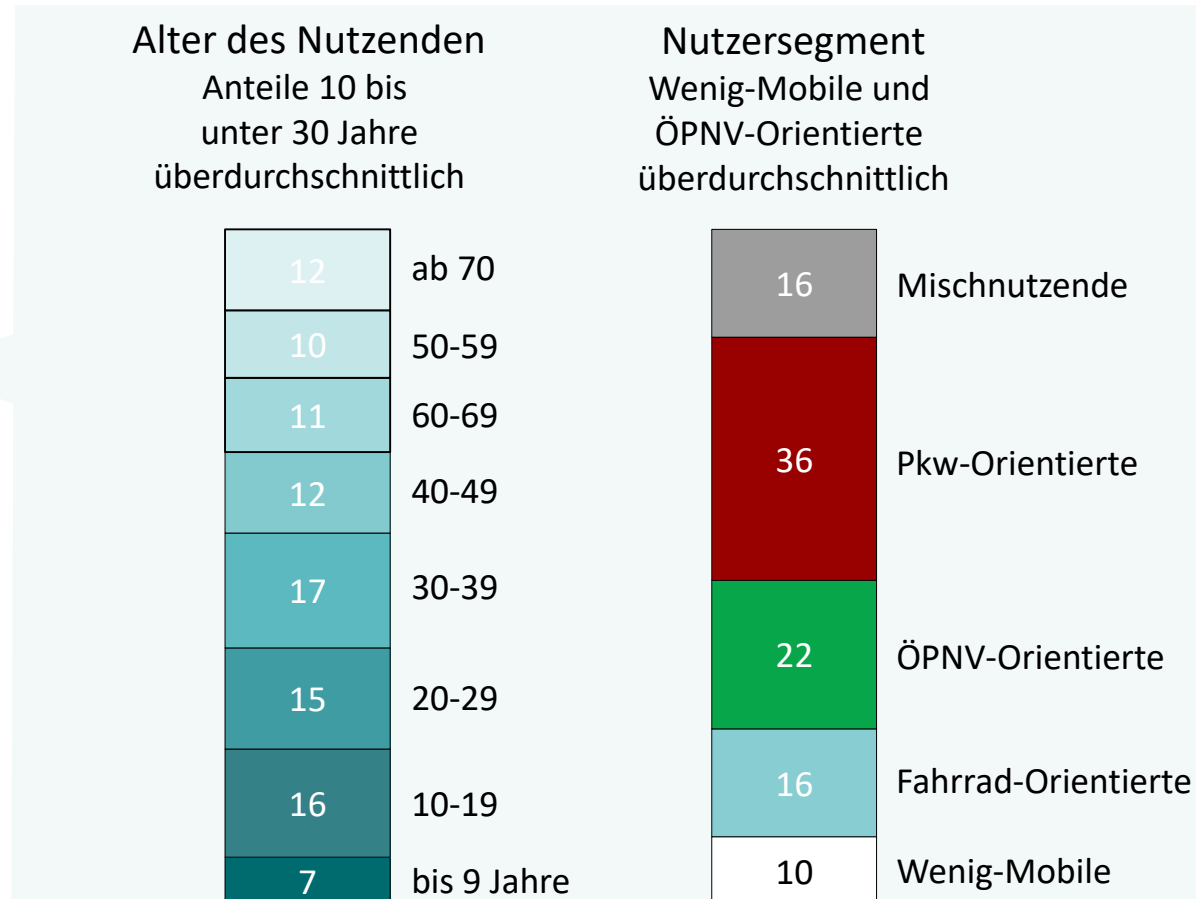
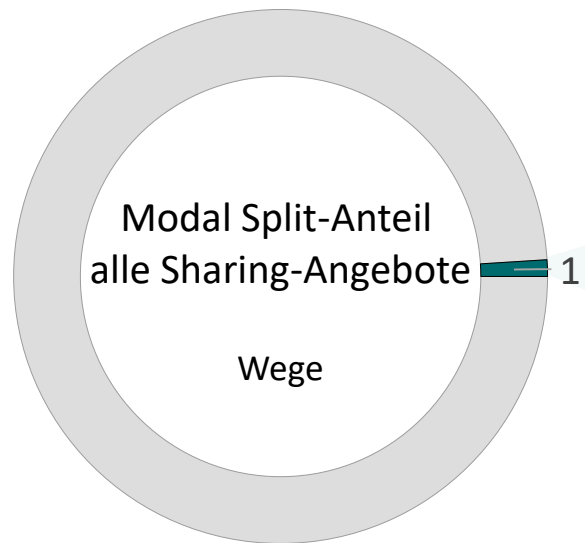
* in der MiD nicht weiter differenziert

Carsharing, Leihrad, Leih scooter, Fahrdienste – wer sie nutzt: eher Jüngere, eher Personen ohne Auto-Zugang



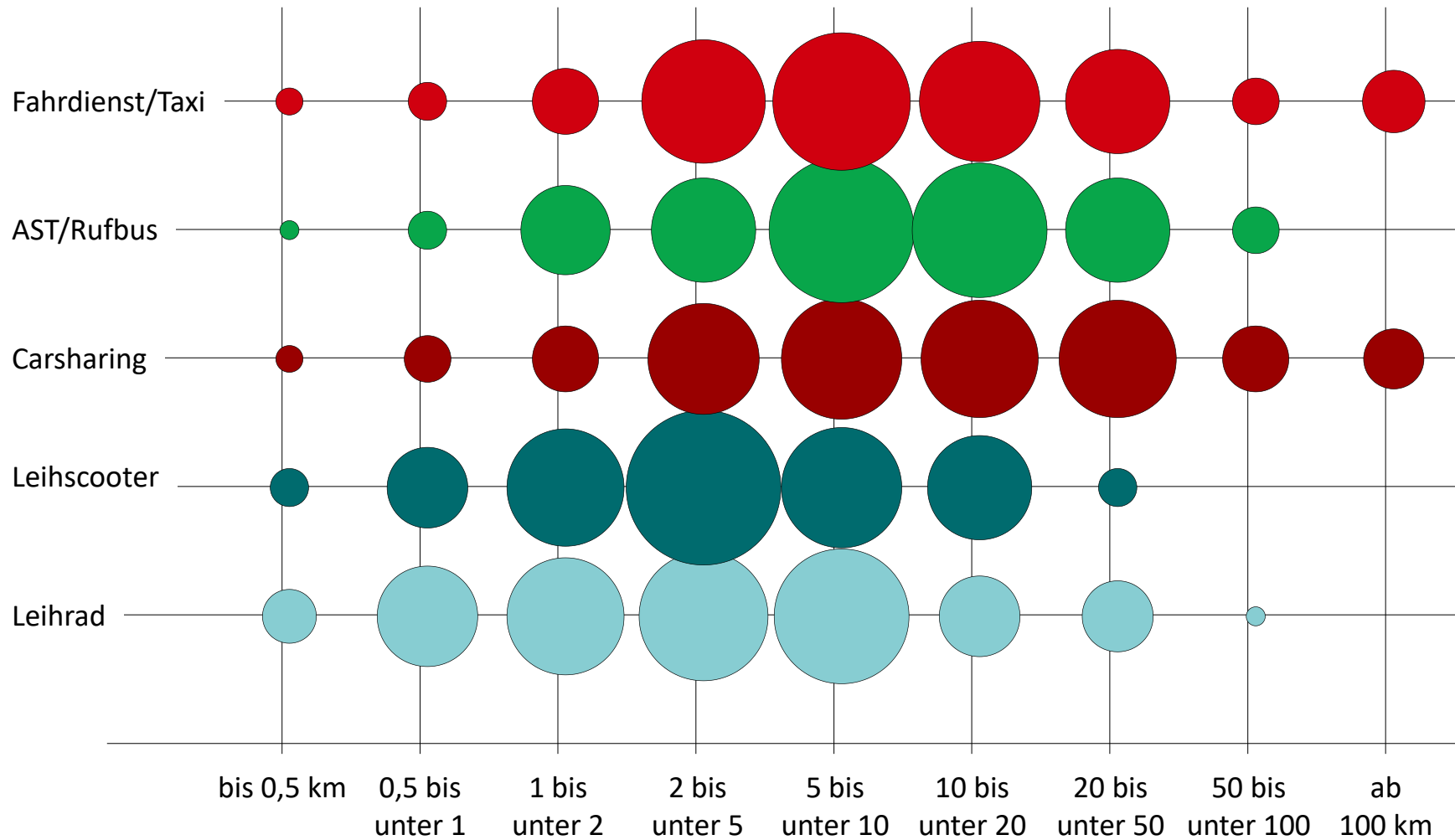
Wege
Angaben in Prozent


* in der MiD nicht weiter differenziert

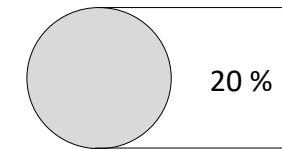


Und etwas eher
die Männer (55 %).

Spezifische Wegelängen – Anteile bei den verschiedenen Sharing-Angeboten: Leihrad und Scooter am kürzesten, Carsharing und Taxi/Fahrdienste oft länger



 Wege
 Kreisgröße zeigt Zeilenprozent pro Sharing-Verkehrsmittel
 (Extremwerte bei AST/Rufbus Leihrad und Scooter plausibilisiert)





HOME OFFICE UND ONLINE-SHOPPING



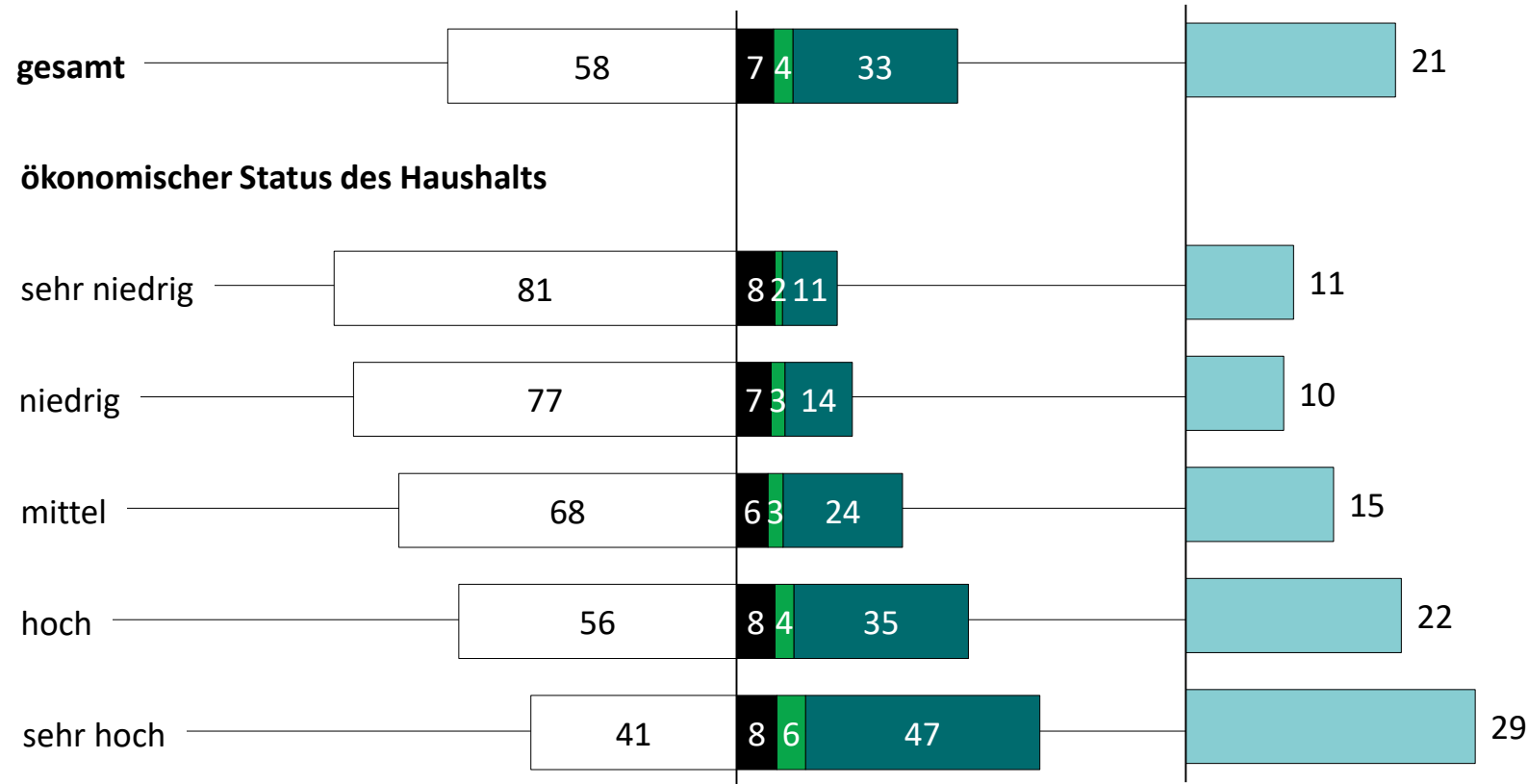
Neue Trends – wie ausgeprägt ist das Homeoffice?

Etabliert, Wirkungen aber (später) differenziert zu betrachten



Homeofficemöglichkeit?

am Berichtstag (auch) im Homeoffice?



berufstätige Personen
Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen

Homeoffice breit definiert,
einschließlich kurzer Zeitabschnitte

ökonomischer Status aus gruppiertem
Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen

- nein, gar nicht
- ganz unterschiedlich
- ja, längere Anteile an einem Arbeitstag
- ja, ganze Arbeitstage

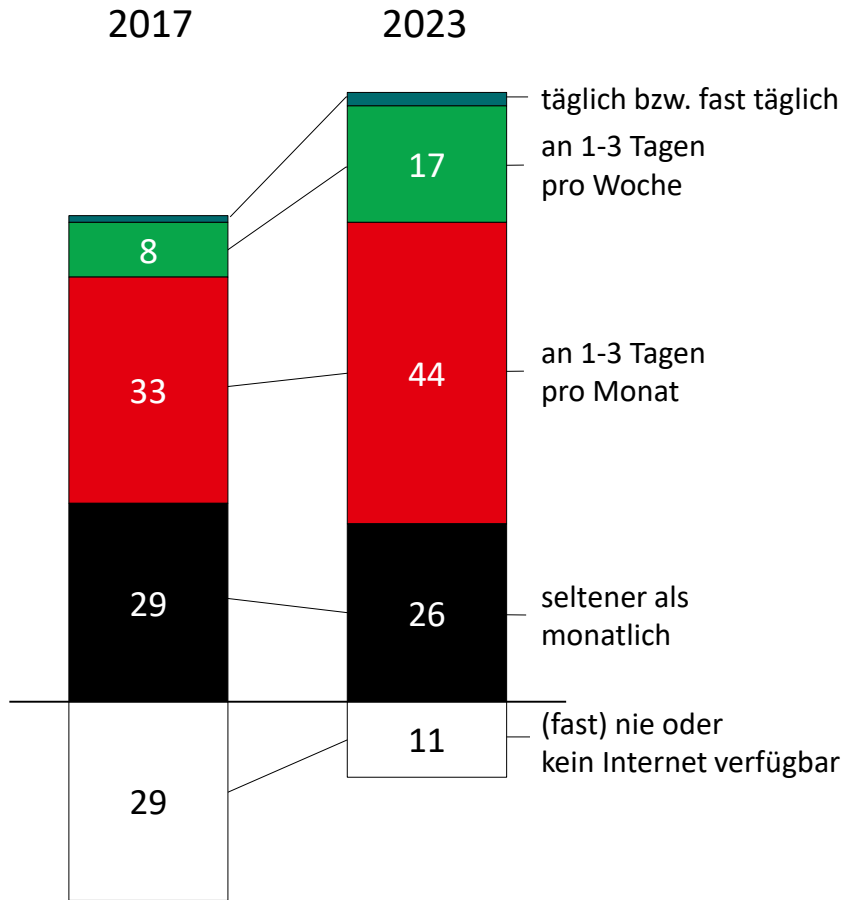
generelle Frage (Möglichkeit):
Arbeiten Sie an einzelnen Tagen
von zu Hause aus, also im Homeoffice?

sowie ergänzend zur Situation am Berichtstag

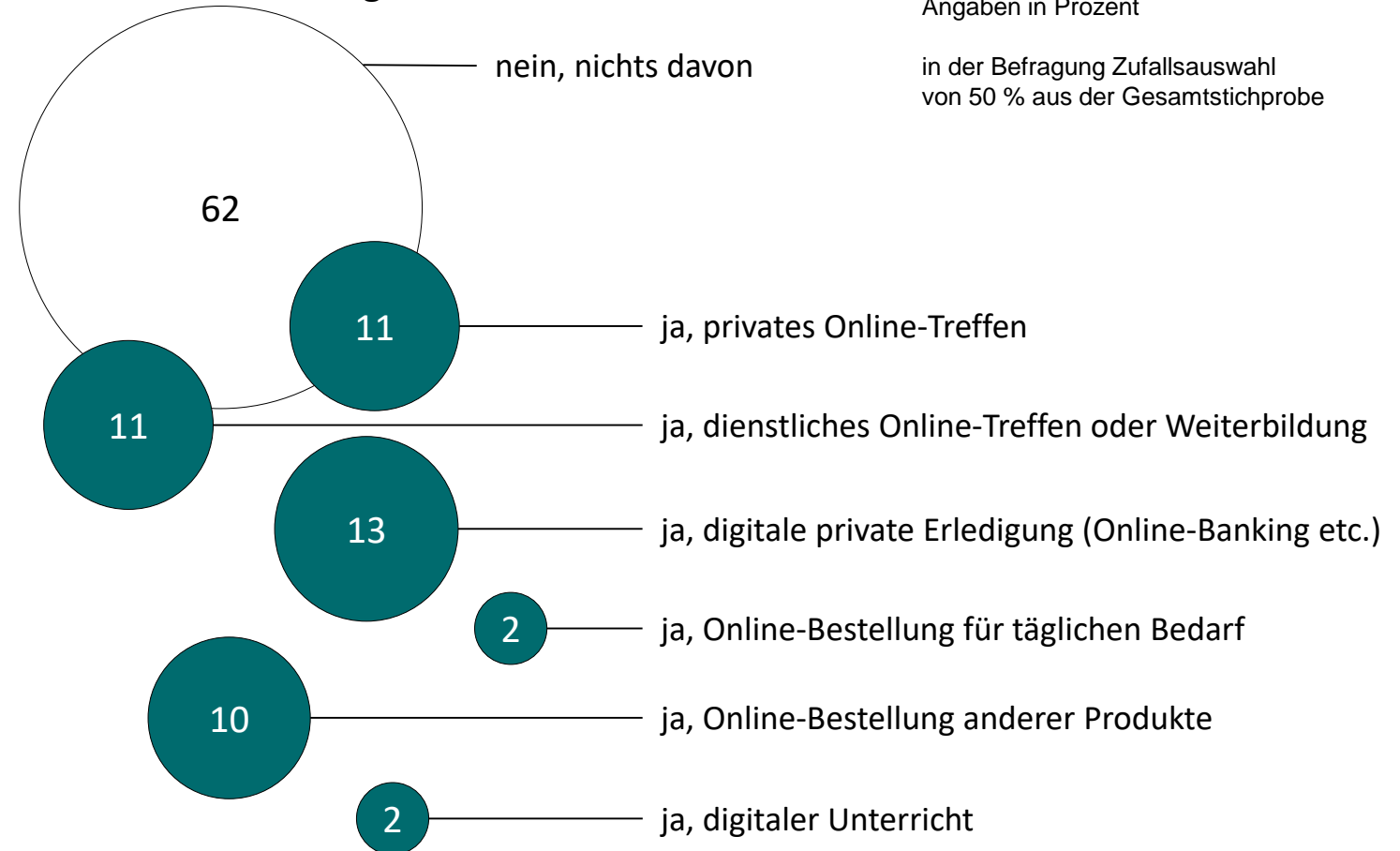
Neue Trends – wie wir nicht mehr unterwegs und stattdessen online sind: auch weitere Online-Aktivitäten im Aufschwung



Online-Einkauf generell



Beispielhafte Online-Aktivitäten am Berichtstag



Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent

in der Befragung Zufallsauswahl
von 50 % aus der Gesamtstichprobe



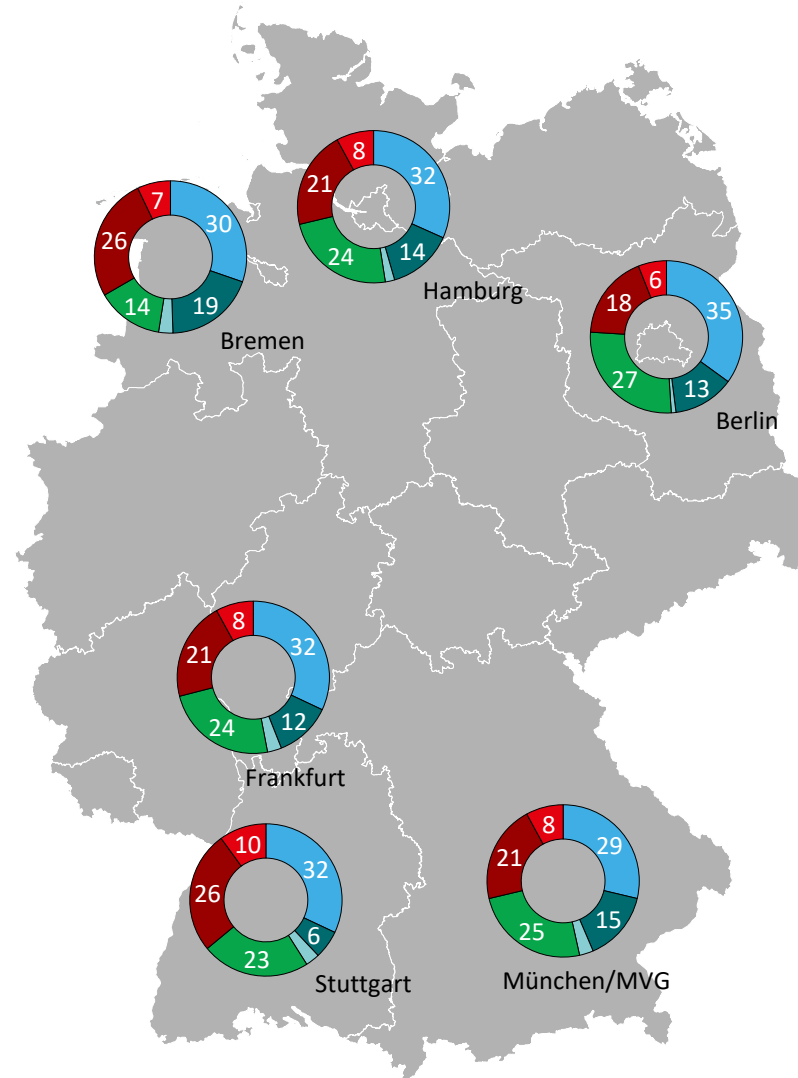
REGIONALE ERGEBNISSE



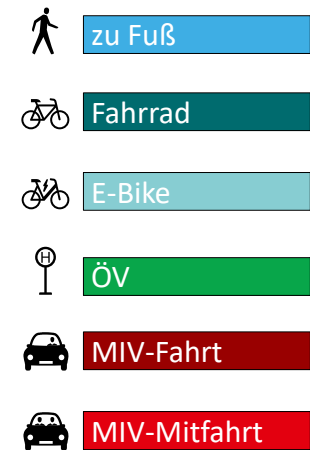
Modal Split nach Wegen – Metropolen und Großstädte: auch hier mit und ohne Aufstockung (Berlin, Stadt Bremen)



- überall der Fußverkehr
- Radverkehr in Bremen
- Umweltverbund in München und Hamburg
- wenig Auto in Berlin
- ÖPNV überall
- immer noch Autostadt Stuttgart (aber nicht nur ...)



Wege
Angaben in Prozent

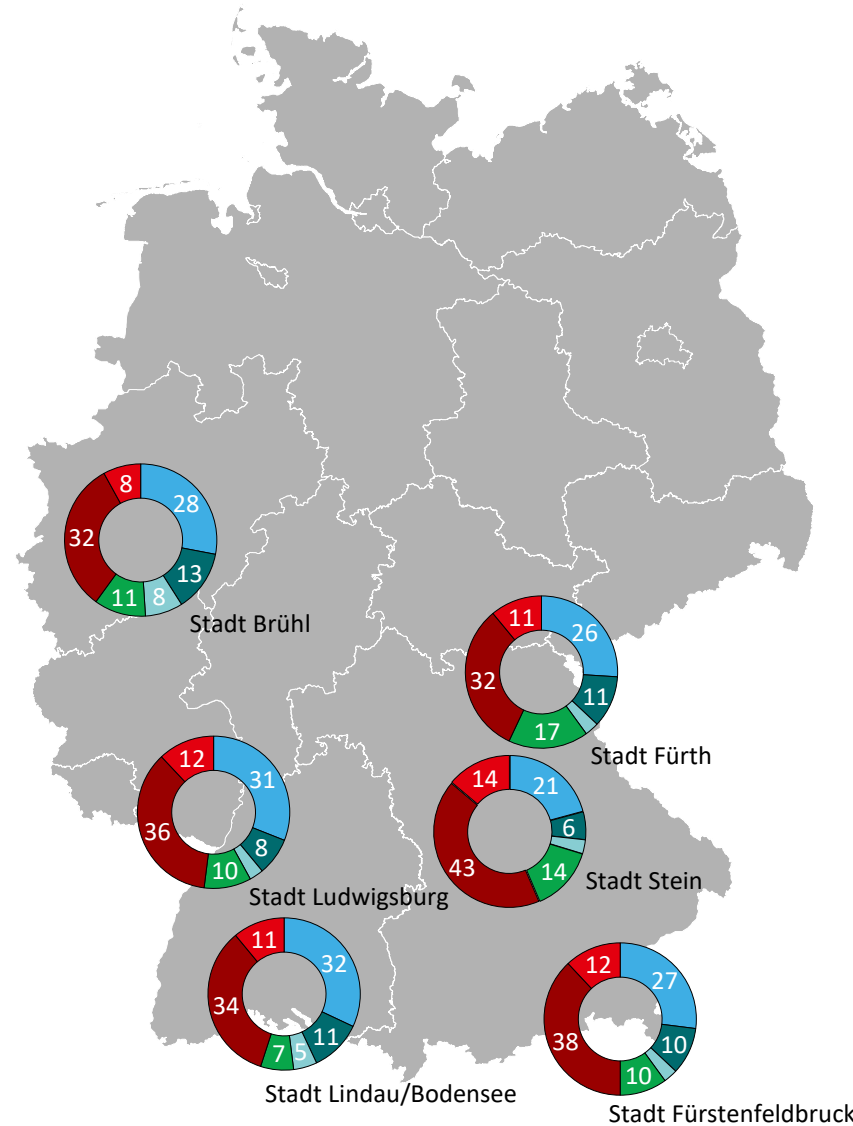
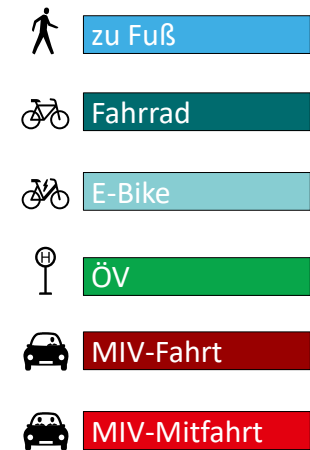


Modal Split nach Wegen – kleinere Städte: individuelle Muster



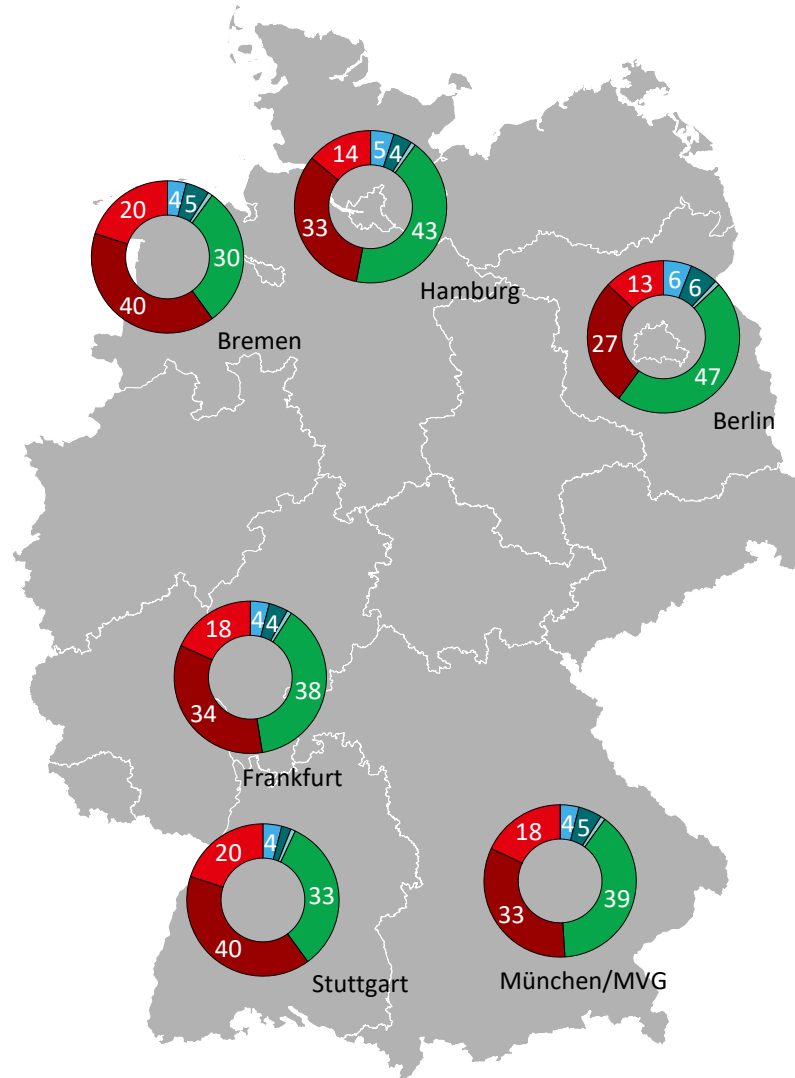
- fast überall der Fußverkehr
- Fahrrad unterschiedlich
- ÖPNV ebenso
- insgesamt deutlich spezifischer und abhängig von lokalen Verhältnissen

Wege
Angaben in Prozent

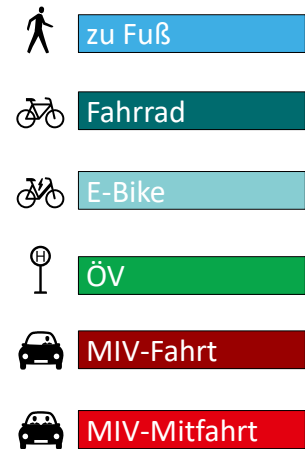


Modal Split nach Personenkilometer – Metropolen und Großstädte: durchaus nicht gleich

- Berlin „grün“ – Stuttgart „rot“
- andere Städte „dazwischen“



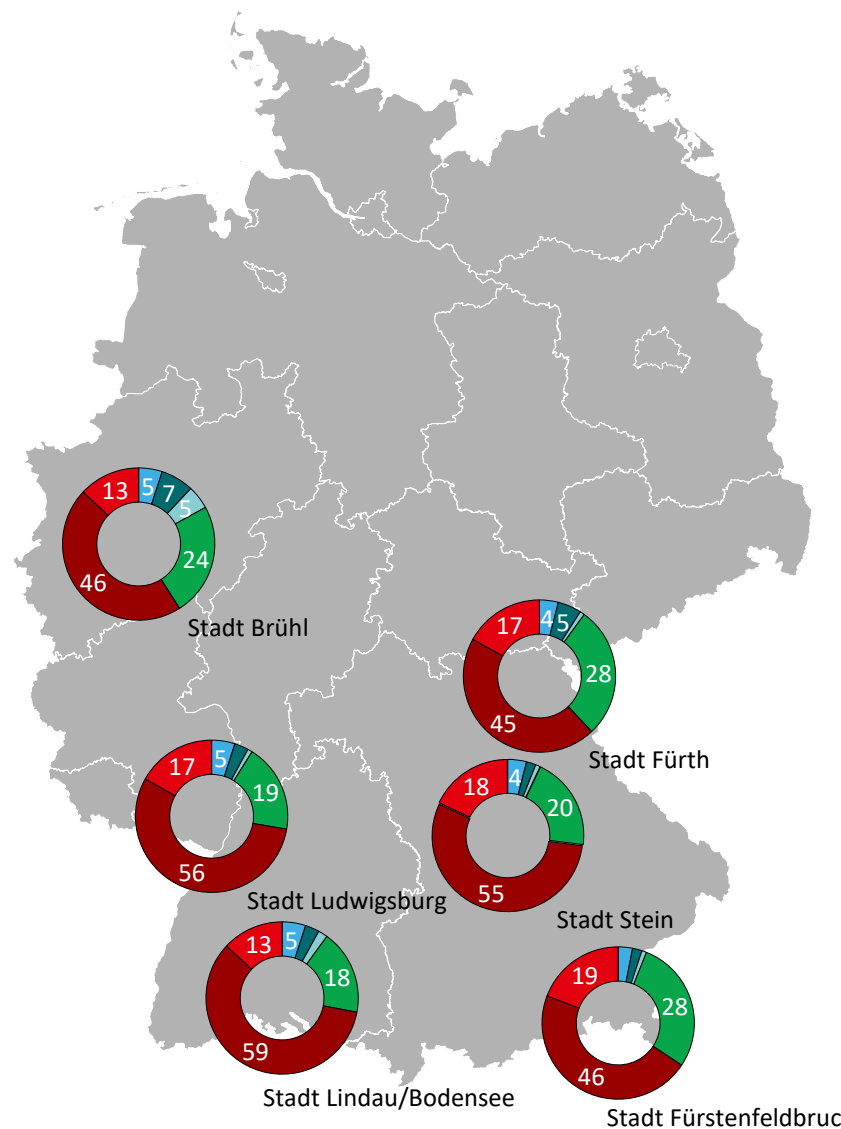
Wege
Angaben in Prozent



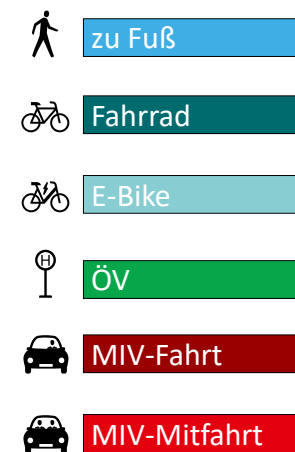
Modal Split nach Personenkilometer – kleinere Städte: es wird wieder „röter“



- Größe entscheidet mit?
- aber auch das Fahrrad ist ein Hebel



Wege
Angaben in Prozent





ZUSAMMENFASSUNG



Was das alles bedeutet & wie es weitergehen könnte

Langsamer als erhofft, aber (große) Aktivität kann wirken



TREND


keine externen Quellen,
nur MiD

heterogen, regional
begrenzte Verbesserungen

einheitliche Ergebnisse,
aber was passiert 2025?

einheitliche Ergebnisse,
aber wie entwickeln sich
Deutschlandticket und Qualität?

Fußwege 

Radverkehr 

MIV 


ÖPNV 

GESAMT

 deutliches Plus

 moderates Plus,
v. a. bei Personen-
kilometern

 leichtes Minus
bei Wegen
und Kilometern

 im aktuellen Trend
leichtes Plus
bei Wegen
und Kilometern

langsame
Veränderung

mehr Aktivität
gefordert, wenn es
schneller gehen soll

gesamt: leichter Rückgang bei Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

U-Bahn
S-Bahn

The image shows a black sign with a white arrow pointing down and the text 'U-Bahn' and 'S-Bahn'. To the right of the text are two square signs, one blue with a white 'U' and one green with a white 'S'.

SELBST MIT DER MID 2023 ARBEITEN



Datensatzpakete der MiD 2023



Datensatzpakete	Räumliche Auflösung	Inhaltliche Auflösung
A Absolut anonymisiertes Datensatzpaket	Bundesland Regionalstat. Raumtyp	Aggregierte soziodemografische und ökonomische Merkmale
B Faktisch anonymisierte Datensatzpakete		
B.1 Standard-Datensatzpaket	Bundesland Regionalstat. Raumtyp (≥ 200.000 EW)	Differenzierte soziodemografische und ökonomische Merkmale
B.2 Regional-Datensatzpaket	Administrative Einheiten z. B. Kreis, Gemeinde (≥ 5.000 EW)	Aggregierte soziodemografische und ökonomische Merkmale
B.3 Lokal-Datensatzpaket	Geografische Gitterzelle (≥ 500 m x 500 m und ≥ 500 EW)	stark aggregierte soziodemografische und ökonomische Merkmale, keine sensiblen Daten

Bezug der Datensatzpakete

- Alle Datensätze der MiD werden über die Mobilthek bereitgestellt
- Die Mobilthek wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) betrieben
- <https://mobilthek.info>
- Auch die Datensätze der MiD 2023 wird die BASt über die Mobilthek bereitstellen



mobilthek Datenangebote Blog Die Mobilthek Hilfe Kontakt DE | EN

Deutschlands Plattform für Daten, die etwas bewegen.

Mehr erfahren

Daten suchen

Durchsuchen Sie 14.656 Datenangebote oder wählen Sie ein Themengebiet aus.

Suche



MiD Basis	MiD aktuell	Erhebungen
<p>Datengrundlage zur Alltagsmobilität in Deutschland</p> <p>Fünfjährige Querschnitterhebung</p>	<p>Fortschreibung und Abbildung dynamischer Entwicklungen</p> <p>Jährliche Panelerhebung</p>	
MiD KI		
<p>Erhebung und Nutzung digitaler Daten und Weiterentwicklung der Methoden</p>		
MiD Monitoring		
<p>Regelmäßiger Berichterstattung über wesentliche Strukturen und Entwicklungen der Alltagsmobilität</p> <p>Sonderanalysen zu aktuellen Trends</p>		
MiD4Science		
<p>Datenbereitstellung in unterschiedlicher Granularität u. a. von Mikrodaten</p>		

Impressum



Thema: Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland

Datum: 2025-06-16

Autoren: Dr. Ilka Dubernet

Institut: Institut für Verkehrsforschung, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt

Bildcredits: Alle Bilder „DLR (CC BY-NC-ND 3.0)“,
sofern nicht anders angegeben