

ADAC

Fakten & Argumente kompakt

Mobilität in Deutschland

Ausgewählte Ergebnisse



Impressum:**Herausgeber:**

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Ressort Verkehr,
Am Westpark 8, 81373 München
www.adac.de/verkehrs-experten

Vertrieb:

Die Broschüre kann mit Angabe der Artikelnummer 2830600 direkt
beim ADAC e.V., Ressort Verkehr, Am Westpark 8, 81373 München,
Fax (0 89) 76 76 45 67, E-Mail: verkehr.team@adac.de, bezogen werden.

Preise und Mengenrabatte auf Anfrage; Telefon (0 89) 76 76 62 71

© 2010 ADAC e.V., München

Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit
Genehmigung des ADAC e.V.

Quellen:

KONTIV 1976

KONTIV 1982

Mobilität in Tabellen 2002

Mobilität in Tabellen 2008

Statistisches Bundesamt

➤ Inhalt

Mobilität in Deutschland 2008, ausgewählte Ergebnisse	5
1 Wege	6
1.1 Anzahl der täglichen Wege 2002 und 2008	6
1.2 Durchschnittliche Länge eines Weges 2002 und 2008	7
2 Hauptverkehrsmittel	8
2.1 Verkehrsmittelwahl und Verkehrsaufkommen	8
2.2 Verkehrsmittelwahl und Verkehrsleistung	9
2.3 Durchschnittliche Länge der Wege in Abhängigkeit vom Verkehrsmittel	10
2.4 Durchschnittliche Dauer der Wege in Abhängigkeit vom Verkehrsmittel	11
3 Wegezweck	12
3.1 Verteilung der Anzahl und der Verkehrsleistung der Wegezwecke	12
3.2 Durchschnittliche Wegelänge der verschiedenen Wegezwecke	13
3.3 Durchschnittliche Wegedauer der verschiedenen Wegezwecke	13
3.4 Verkehrsmittelnutzung der verschiedenen Wegezwecke	14

4	Haushalte	15
4.1	Anzahl von Pkw in Haushalten	15
4.2	Haushaltsgröße und Pkw-Besitz	16
4.3	Pkw-Besitz und Haushaltseinkommen	16
5	Fahrerlaubnisse	17
5.1	Veränderung des Fahrerlaubnisbesitzes seit 2002 bei Männern und Frauen	17
5.2	Fahrerlaubnisbesitz 2008 bei Männern und Frauen nach Altersgruppen	18
5.3	Fahrerlaubnisbesitz 2002 und 2008/Altersgruppen	18
6	Pkw-Fahrleistungen	19
6.1	Pkw-Fahrleistungen/Geschlecht	19
6.2	Altersgruppen und Pkw-Fahrleistungen	20
6.3	Fahrleistung und Unfallverursachung	20
7	Regionale Unterschiede	22
7.1	Regionale Fahrerlaubnis-Verteilung	22
7.2	Regionale Pkw-Ausstattung	22
7.3	Regionale Pkw-Verfügbarkeit	23
	Generelle Aussagen	24
	Weiterführende Informationen	24

➤ **Mobilität in Deutschland 2008, ausgewählte Ergebnisse**

Die Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ (MiD 2008) ist die Fortsetzung einer Reihe von Verkehrserhebungen, die bereits seit Mitte der 1970er Jahre im Auftrag der jeweiligen Bundesverkehrsministerien für das Bundesgebiet mit jeweils ähnlichem Erhebungsdesign durchgeführt wurden. Ziel auch dieser Befragungen ist, repräsentative Daten zum Alltagsverkehr der Bevölkerung einschließlich wesentlicher Basisvariablen des Haushalts und der Personen zu erfassen.

Im Zeitraum von Januar 2008 bis Mitte April 2009 wurden zufällig ausgewählte Haushalte zum Verkehrsverhalten ihrer einzelnen Mitglieder an einem vorgegebenen Stichtag befragt und zusätzlich um die Angabe verkehrsrelevanter Informationen zum gesamten Haushalt gebeten. Mit der Durchführung wurden das infas-Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH in Bonn sowie das Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. beauftragt.

Die Studie „MiD 2008“ beruht auf Angaben der Befragung von fast 26.000 Haushalten mit über 60.000 Personen. Die Größe der Stichprobe sowie die Stichprobenanlage ermöglichen Differenzierungen der Ergebnisse und Hochrechnungen auf die Gesamtheit der Bevölkerung.

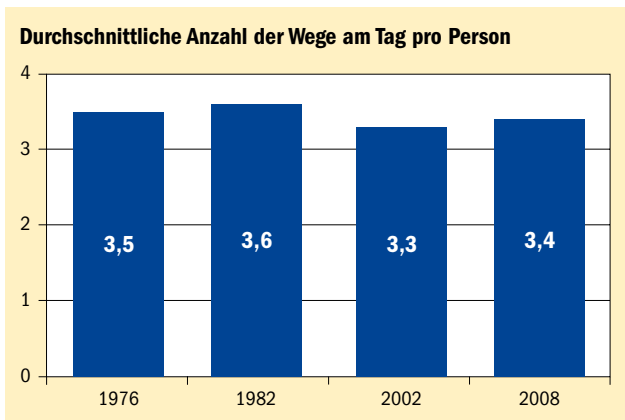
Im Folgenden werden neben zentralen Ergebnissen auch verschiedene ausgewählte und interessant scheinende Informationen zusammengestellt.

➤ 1 Wege

Von einem Weg wird gesprochen, wenn sich eine Person außer Haus zu Fuß oder mit anderen Verkehrsmitteln von einem Ort zu einem anderen Ort bewegt. Hin- und Rückweg werden als zwei Wege gezählt. Erfolgt auf dem Weg zu einem Ziel der Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, so bleibt es weiterhin ein Weg. Pro Weg werden alle genutzten Verkehrsmittel erhoben, nicht jedoch der Zeitanteil und der Entfernungsanteil, der pro Weg auf die verschiedenen Verkehrsmittel entfällt.

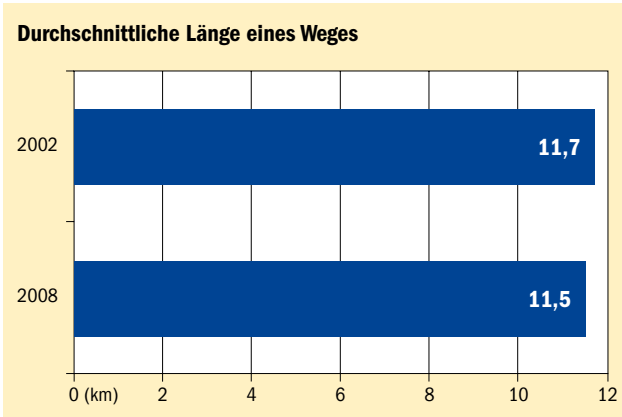
Insgesamt legten die Einwohner Deutschlands 2008 102 Milliarden Wege zurück. Eine Zunahme gegenüber 2002 um drei Prozent.

1.1 Anzahl der täglichen Wege 2002 und 2008

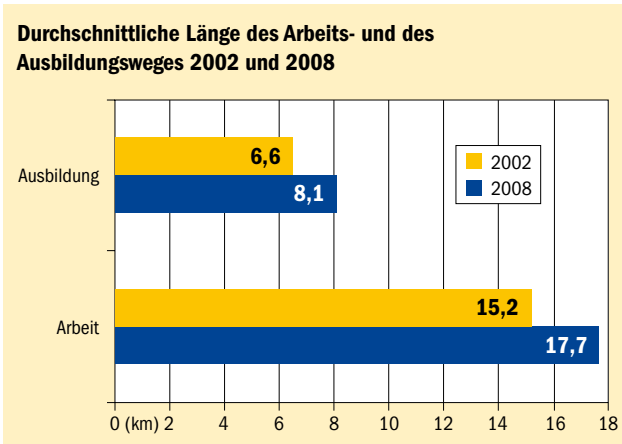


Im Durchschnitt legt jede Person in Deutschland 3,4 Wege am Tag zurück. Die Größe dieses Wertes hat sich auch in der langfristigen Betrachtung kaum verändert. Die etwas höheren Werte aus den Jahren 1978 und 1982 begründen sich durch eine unterschiedliche Grundgesamtheit der erfassten Personen, da damals Kinder nicht in die Untersuchung mit einbezogen wurden.

1.2 Durchschnittliche Länge eines Weges 2002 und 2008



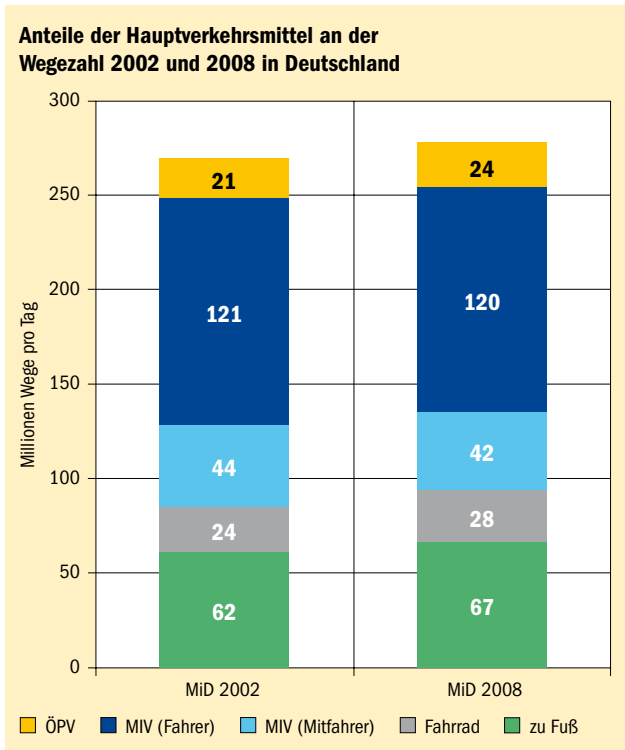
Kaum Veränderungen gibt es auch bei den durchschnittlichen Längen der Wege in den vergangenen sechs Jahren. Deutliche Zunahmen gibt es allerdings bei den Arbeits- und Ausbildungswegen.



➤ 2 Hauptverkehrsmittel

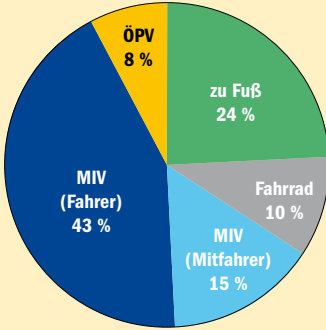
Wenn ein Weg aus mehreren Etappen besteht, für die unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt wurden, wird das Verkehrsmittel zum Hauptverkehrsmittel erklärt, mit dem aller Wahrscheinlichkeit nach die längste Teilstrecke des Weges zurückgelegt wurde. Die Unterscheidung erfolgt nach diesen Verkehrsmitteln: zu Fuß, mit dem Fahrrad, im motorisierten Individualverkehr (MIV) als Fahrer, im MIV als Mitfahrer und Nutzer des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs (ÖV).

2.1 Verkehrsmittelwahl und Verkehrsaufkommen



Bei der Anzahl der Wege haben wir deutliche Zunahmen bei Fahrradfahrern, Fußgängern und beim öffentlichen Verkehr. Die Personenwege des Individualverkehrs stagnieren und sind sogar bei den Mitfahrern rückläufig. Dennoch stellt der Individualverkehr mit 58 Prozent den größten Anteil am

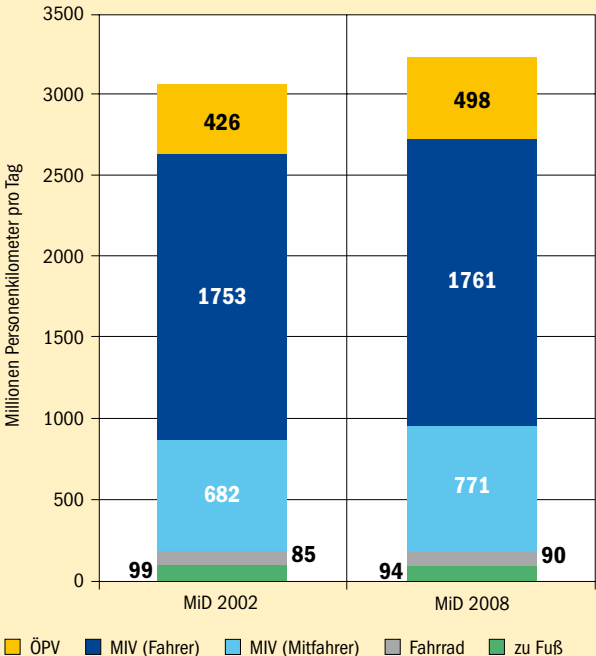
Prozentuale Verteilung des Aufkommens



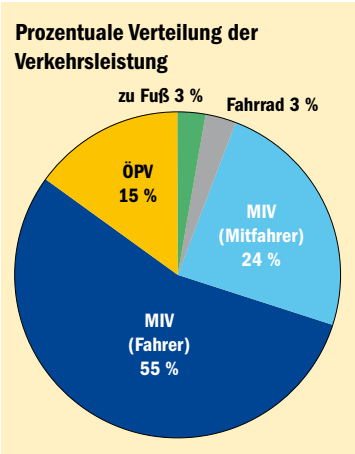
Verkehrsaufkommen. Nicht ermittelt wurde, neben anderen soziologischen Rahmenbedingungen, der Einfluss der hohen Kraftstoffkosten während der gesamten Dauer des Erhebungszeitraumes, der sicher die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs beeinflusste.

2.2 Verkehrsmittelwahl und Verkehrsleistung

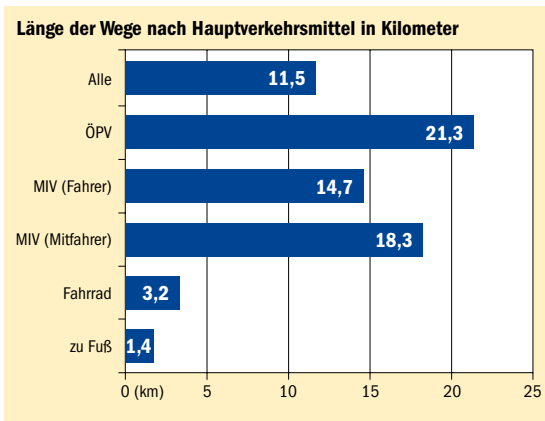
Anteile der Hauptverkehrsmittel an der Verkehrsleistung 2002 und 2008 in Deutschland



Bei der Betrachtung der Verkehrsleistung, also der Länge der von Personen zurückgelegten Wege, zeigt sich aber weiterhin die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs. Seine Beförderungsleistungen haben sowohl bei den Fahrern als auch bei den Mitfahrern zugenommen und erreichen fast vier Fünftel der gesamten Verkehrsleistungen. Fahrrad- und Fußwege sind in den meisten Fällen kurze Wege, was natürlich die Leistungsanteile klein hält. Aber auch der öffentliche Nah- und Fernverkehr erreicht nur einen Anteil von 15 Prozent.

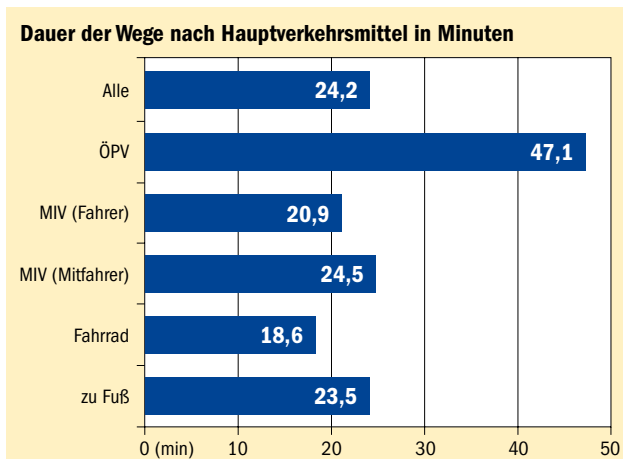


2.3 Durchschnittliche Länge der Wege in Abhängigkeit vom Verkehrsmittel

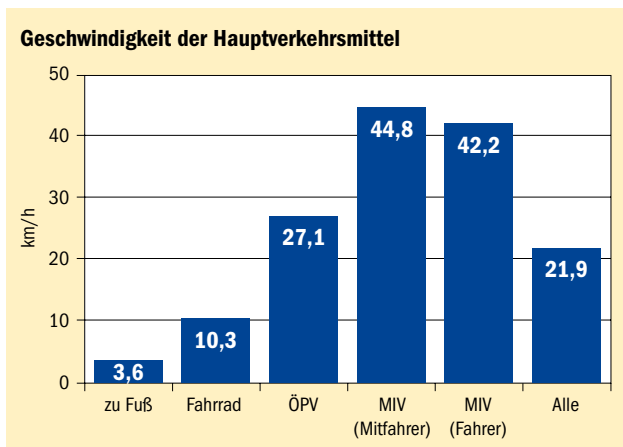


11,5 Kilometer Länge hat ein „Durchschnittsweg“. Da der Nah- und Fernverkehr im ÖV zusammengefasst sind, erreichen Wege mit ihm die größten Weiten. Naturgemäß sind Fuß- und Fahrradwege am kürzesten.

2.4 Durchschnittliche Dauer der Wege in Abhängigkeit vom Verkehrsmittel



In den öffentlichen Verkehrsmitteln verbringt man pro Weg die meiste Zeit. Dieser hohe Wert ist sicher eine Folge der fehlenden Trennung zwischen Nah- und Fernverkehr im ÖPV. Alle anderen Verkehrsmodi, so unterschiedlich sie auch sind, beanspruchen pro Weg eine ähnliche Dauer.



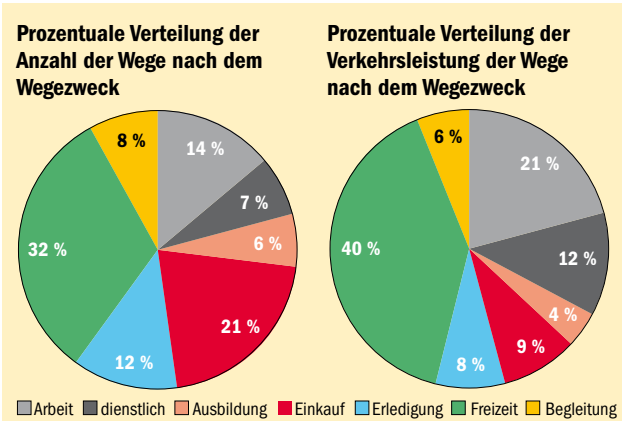
Daraus berechnen sich unterschiedliche Geschwindigkeiten, die vor allem beim motorisierten Individualverkehr je nach Ortslage große Spannen haben können.

> 3 Wegezweck

Die Variable Wegezweck wurde auf die sieben wesentlichen Zwecke reduziert. Sie haben folgende Ausprägungen: Arbeit, dienstlich/geschäftlich, Ausbildung, Einkauf, Erledigung, Freizeit, Begleitung. Zudem wurde den Rückwegen vom vorherigen Weg und den Wegen nach Hause der Zweck des zuvor genannten Weges zugeordnet.

Beim Wegezweck Arbeit handelt es sich um den Weg zur Arbeitsstätte, der Wegezweck dienstlich steht für Wege während der Arbeitszeit. Erledigungen können zum Beispiel ein Arztbesuch oder ein Behördengang sein. Bei Begleitwegen hat die berichtende Person eine andere Person begleitet, zum Beispiel hat eine Mutter ihr Kind zur Schule gebracht. Während in diesem Fall beim Kind der Wegezweck Ausbildung angegeben ist, wird der Weg bei der Mutter dem Wegezweck Begleitung zugeordnet.

3.1 Verteilung der Anzahl und der Verkehrsleistung der Wegezwecke

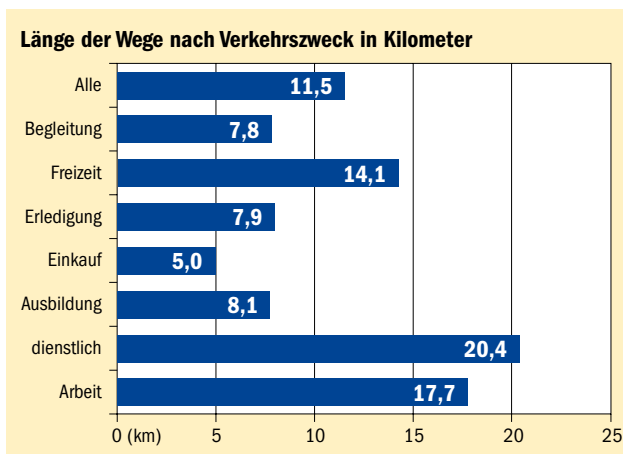


Etwas über ein Fünftel der zurückgelegten Wege sind Arbeits- oder dienstliche Wege. Beim Wegezweck Arbeit handelt es sich um den Weg zur Arbeitsstätte, der Wegezweck dienstlich steht für Wege während der Arbeitszeit. Die größere Länge dieser Wege zeigt sich darin, dass sie ein Drittel der zurückgelegten Personenkilometer abdecken.

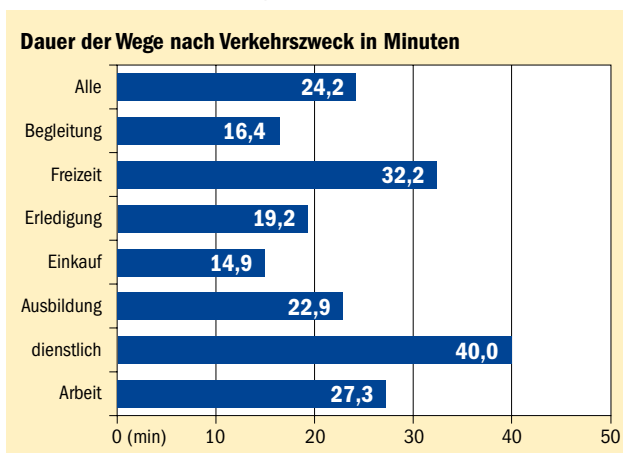
Den größten Anteil an der Anzahl der Wege und an den Kilometerleistungen hat nach wie vor der Freizeitverkehr.

3.2 Durchschnittliche Wegelänge der verschiedenen Wegezwecke

Bei Einkäufen und Erledigungen ist die Wegelänge im Durchschnitt am geringsten. Naturgemäß sind dienstliche Wege, worunter auch Dienstreisen fallen, länger.

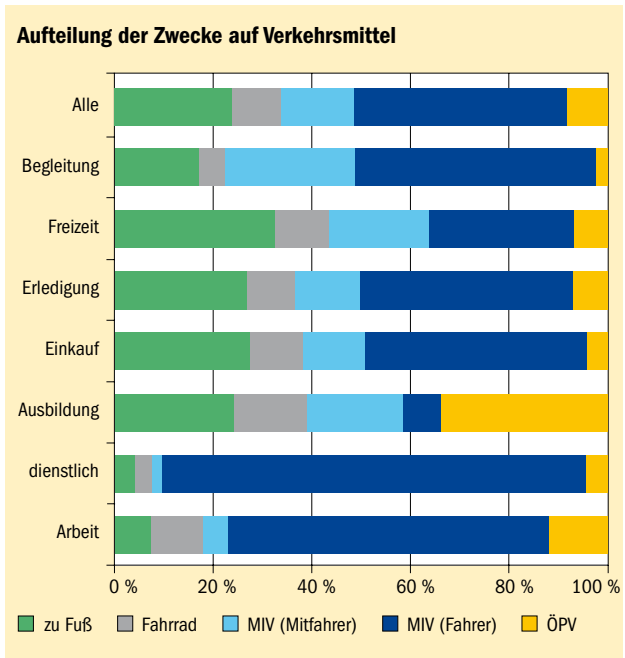


3.3 Durchschnittliche Wegedauer der verschiedenen Wegezwecke



Ähnlich wie bei der Verkehrsmittelnutzung unterscheiden sich die Wegezeiten der verschiedenen Wegezwecke – abgesehen wiederum bei den dienstlichen Wegen mit deutlich größeren Reiseweiten – in der Größenordnung nur wenig.

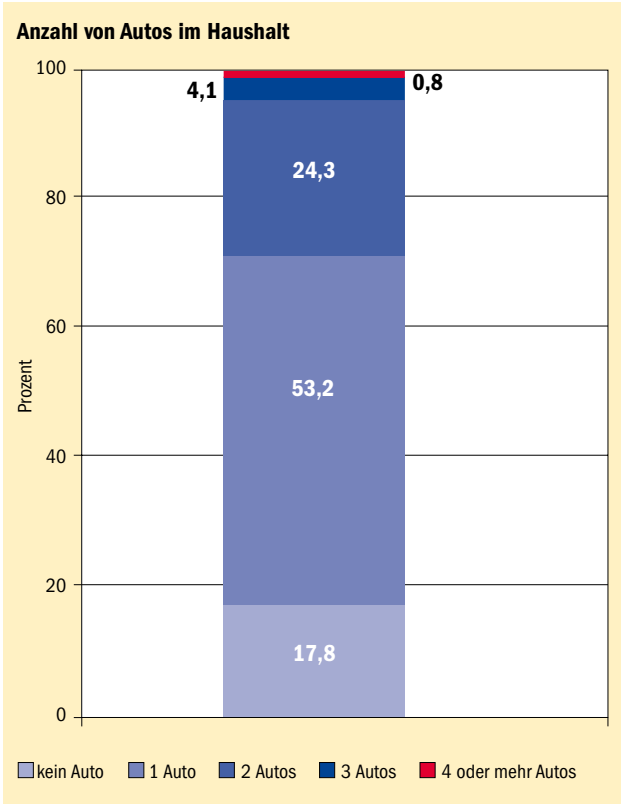
3.4 Verkehrsmittelnutzung der verschiedenen Wegezwecke



Bei allen Verkehrszwecken ist das Auto das wichtigste Verkehrsmittel. Dominant ist die Pkw-Nutzung vor allem bei Arbeits- und Dienstwegen. Deutlich unterschiedlich ist die Mittelwahl bei Ausbildungswegen. Hier hat der öffentliche Verkehr eine große Bedeutung, aber auch die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad.

➤ 4 Haushalte

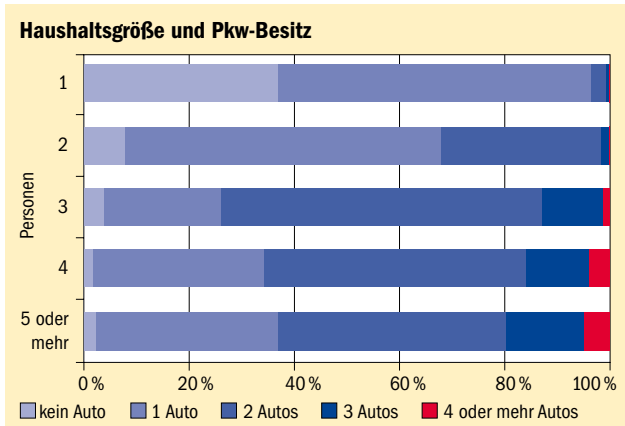
4.1 Anzahl von Pkw in Haushalten



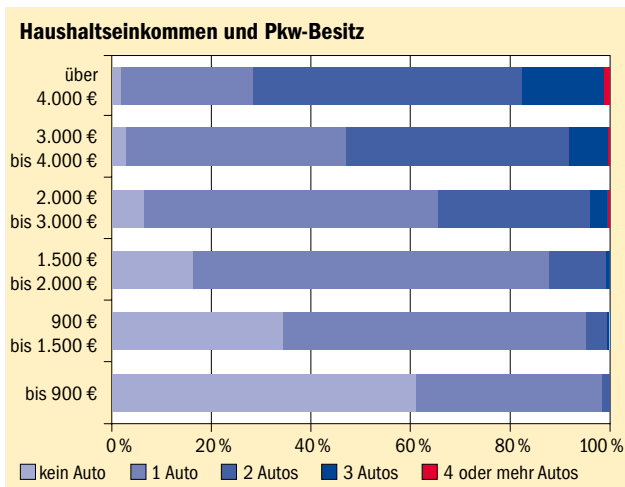
Mehr als 82 Prozent der Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw. Ein Viertel der Haushalte haben zwei und knapp fünf Prozent drei und mehr Autos.

4.2 Haushaltgröße und Pkw-Besitz

Je mehr Personen in einem Haushalt leben, umso größer wird der Anteil der Haushalte mit Pkw-Besitz. Auch die Anzahl der im Haushalt verfügbaren Pkw wächst mit der Anzahl der Personen im Haushalt.



4.3 Pkw-Besitz und Haushaltseinkommen

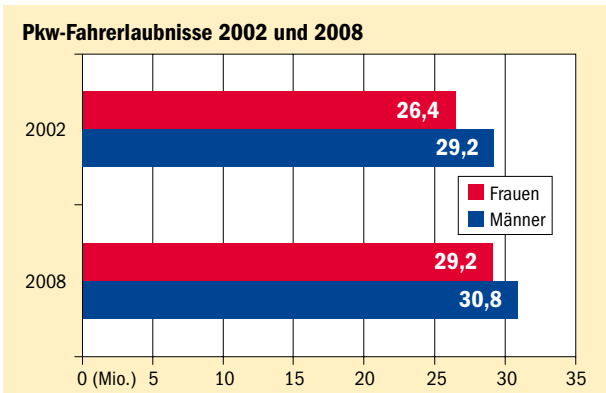


Wie bei der Haushaltsgröße nimmt auch mit steigendem Einkommen der Pkw-Besitz und die Anzahl der Pkw bei den Haushalten zu.

➤ 5 Fahrerlaubnisse

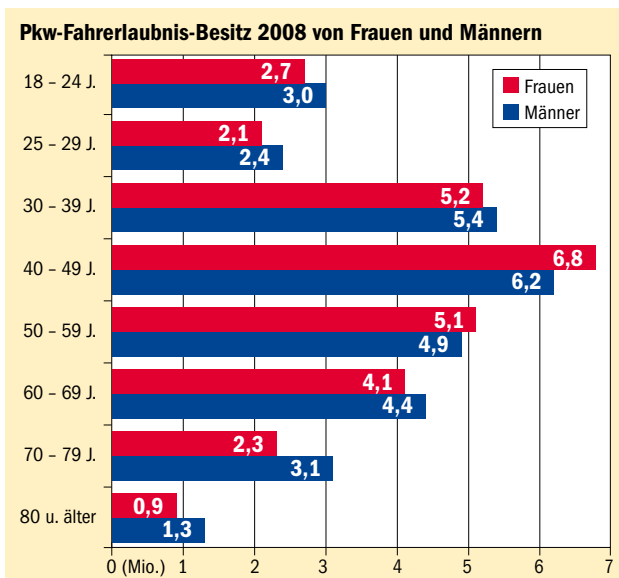
Allen Verteuerungen und Erschwernissen zum Trotz – die Attraktivität des Autofahrens ist ungebrochen. Die Zahl der Menschen in Deutschland, die eine Pkw-Fahrerlaubnis besitzen, stieg von 55,6 im Jahr 2002 auf 60 Millionen in 2008 an. Gemessen an den über 18-jährigen Einwohnern in Deutschland entspricht die Zahl einem Anteil von 87,6 Prozent. Noch 2002 lebten hierzulande rund 56,6 Millionen Pkw-Führerscheinbesitzer.

5.1 Veränderung des Fahrerlaubnisbesitzes seit 2002 bei Männern und Frauen



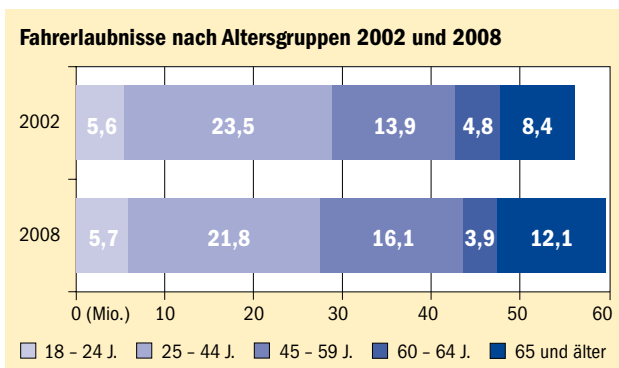
Vor allem Frauen sorgten für die starken Zunahmen der Führerscheinzahlen. Bei ihnen erhöhte sich der Bestand um 2,9 Millionen, bei den Männern lag die Zunahme nur bei 2,6 Millionen Fahrerlaubnissen für Pkw.

5.2 Fahrerlaubnisbesitz 2008 bei Männern und Frauen nach Altersgruppen



In den unteren Altersgruppen ab 18 bis 40 Jahren sind es die Männer, die häufiger einen Führerschein besitzen. Danach dreht sich das Verhältnis in den Altersgruppen der 40- bis 60-Jährigen zugunsten des weiblichen Geschlechts um.

5.3 Fahrerlaubnisbesitz 2002 und 2008/Altersgruppen

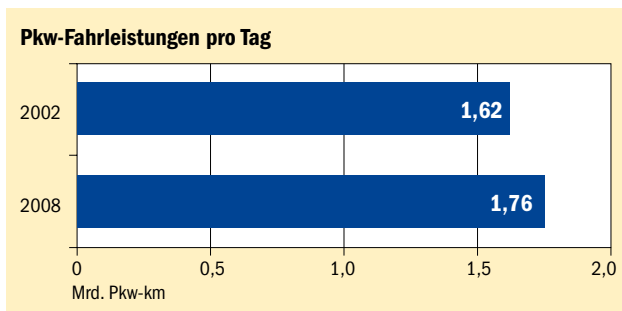


Die stärksten Zunahmen sind bei den über 45-Jährigen.

➤ 6 Pkw-Fahrleistungen

Täglich werden in Deutschland 162 Mio. Wege und 2,5 Mrd. Personenkilometer im motorisierten Individualverkehr, das heißt hauptsächlich mit dem Pkw, zurückgelegt.

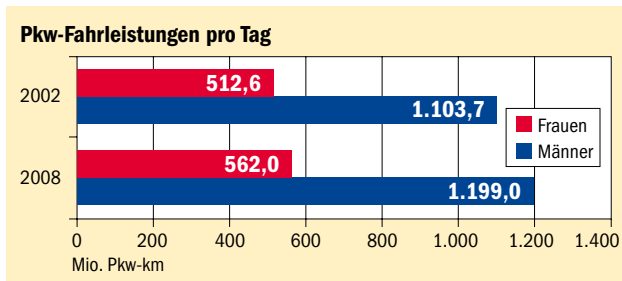
Zwischen 2002 und 2008 ist die Zahl der MIV-Personenkilometer von 2,410 Mrd. auf 2,532 Mrd. angestiegen, das heißt um etwa fünf Prozent. 26 Prozent der MIV-Wege sind Wege von MIV-Mitfahrern, bei der Verkehrsleistung gehen 30 Prozent der Personenkilometer auf die Mitfahrer zurück.



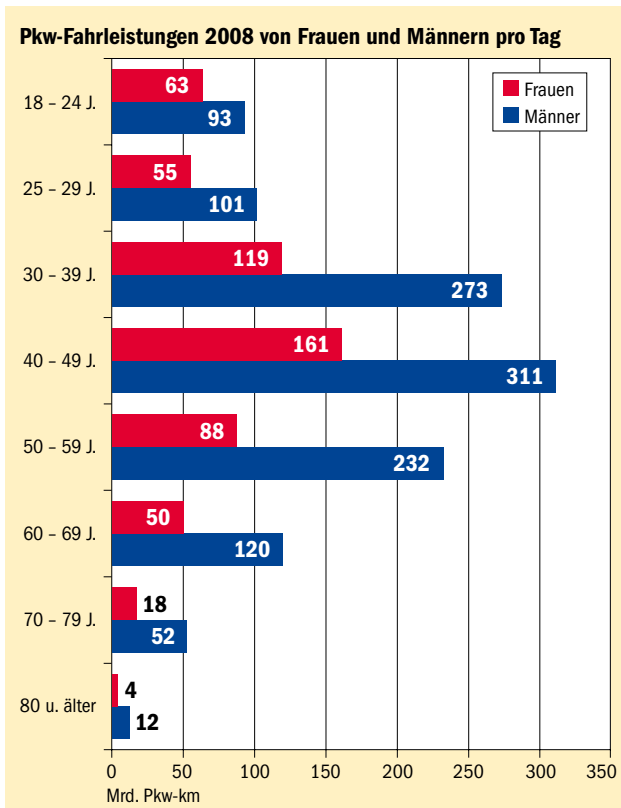
Die Pkw-Fahrleistungen stiegen deutlich um mehr als acht Prozent. Die Bedeutung des Pkw bei der Personenverkehrsleistung ist unverändert groß, sie nimmt sogar noch zu.

6.1 Pkw-Fahrleistungen/Geschlecht

Gegenüber 2002 nahmen die Fahrleistungen männlicher Pkw-Fahrer bis 2008 um 8,6 Prozent zu, Frauen fuhren zu 9,6 Prozent mehr Auto.



6.2 Altersgruppen und Pkw-Fahrleistungen



Pkw-Fahren ist trotz langsam zunehmender Anteile des weiblichen Geschlechts weiterhin „Männersache“. Höhere Fahranteile haben die jungen Frauen. Mit zunehmender Höhe der Altersgruppen steigen auch die Fahranteile der Männer.

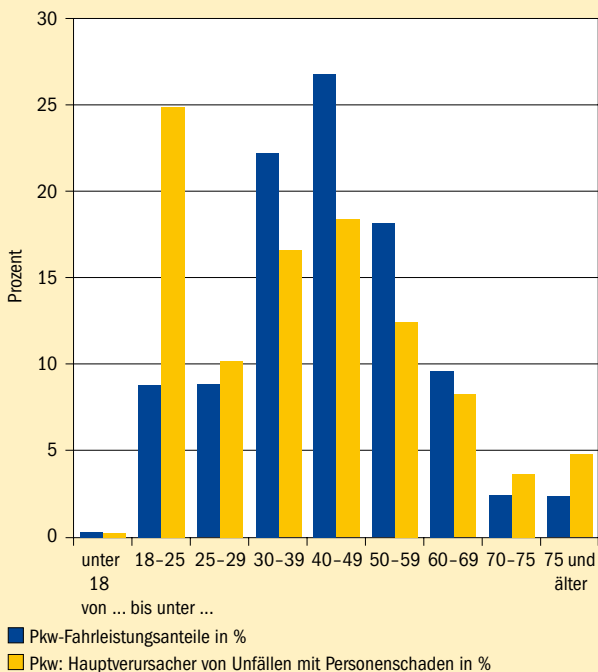
6.3 Fahrleistung und Unfallverursachung

Jüngere Verkehrsteilnehmer spielen bei den Unfallverursachern leider weiterhin eine führende Rolle im negativen Sinn. 2008 trugen in über 35 Prozent der Fälle die unter 30-jährigen Pkw-Lenker die Hauptschuld an Unfällen mit Personenschaden. Und dies, obwohl sie nur 18 Prozent der Pkw-Fahrleistungen erbringen.

Mit zunehmendem Lebensalter gehen die Anteile der Hauptverursachung immer weiter zurück, obwohl die Fahrleistungsanteile bis zur Gruppe der bis unter 60-Jährigen die der jungen Fahranfänger zum Teil weit übersteigen.

Das Verhältnis von Unfallverursachungs- und Fahrleistungsanteilen verschlechtert sich erst bei den noch älteren Verkehrsteilnehmern. Bei den über 70-jährigen Senioren sind die Anteile an der Hauptverursachung eines Unfalles mit Personenschaden wieder höher als deren Anteile an den Pkw-Fahrleistungen. Die „Verursacherquote“, also das Verhältnis der Unfallverursachung zur Fahrleistung, erreicht in diesem Alter die Werte der Fahranfänger. Allerdings ist in dieser Gruppe die absolute Zahl der Unfallverursachungen relativ gering. Ihr Anteil an allen Hauptverursachern beträgt nur 8,3 Prozent.

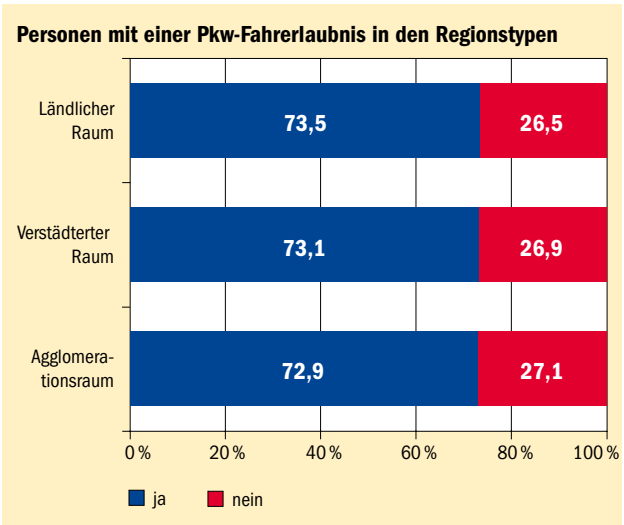
Anteile der Altersgruppen an Pkw-Fahrleistungen und der Unfallverursachung



➤ 7 Regionale Unterschiede

7.1 Regionale Fahrerlaubnis-Verteilung

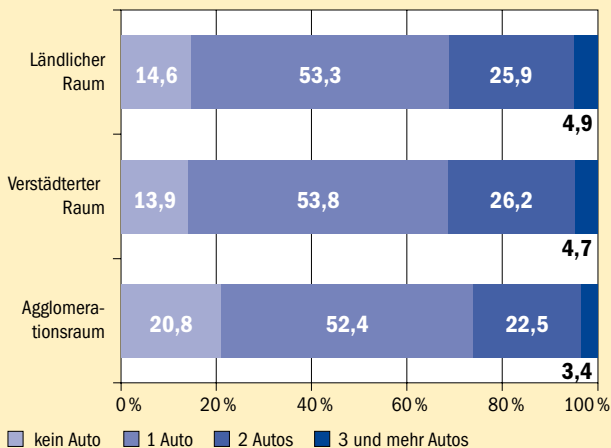
Sehr geringe Unterschiede finden wir zwischen den Regionstypen in Bezug auf den Fahrerlaubnisbesitz. In verdichteten Agglomerationsräumen sind die Werte des Führerscheinbesitzes nur unwesentlich geringer als im „ländlichen Raum“.



7.2 Regionale Pkw-Ausstattung

Die Ausstattung der Haushalte zeigt in den verschiedenen Regionstypen aber deutliche Unterschiede. Das Vorhandensein öffentlicher Verkehrsmittel in verdichteten Räumen erlaubt es einem größeren Anteil, ohne eigenen Pkw auszukommen.

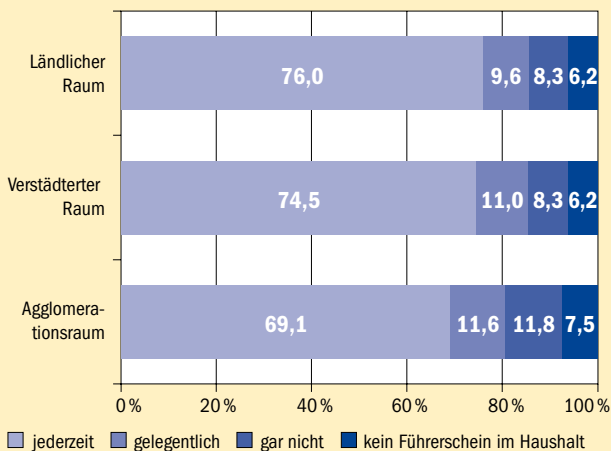
Anteile der Haushaltsausstattung mit Autos in den Regionstypen



7.3 Regionale Pkw-Verfügbarkeit

Deutlich höher ist auch der Anteil der Haushalte im ländlichen Raum, die auf einen Pkw zugreifen können.

Pkw-Verfügbarkeit in Haushalten in den Regionstypen



➤ Generelle Aussagen

Das **Zeitbudget** für die täglichen Wege beträgt 80 Minuten und ist seit Beginn der Untersuchungen im Jahr 1978 in etwa gleich groß geblieben. Das Mobilitätsverhalten der Menschen ist, was den zeitlichen Aufwand betrifft, also stabil. Verändert hat sich aber die Wahl der Verkehrsmittel hin zum motorisierten Individualverkehr, wodurch sich die Wegelängen vergrößerten.

Der „**Demographische Wandel**“ zeigt Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen. Heutige Senioren sind aktiver als Angehörige früherer Generationen dieser Altersgruppe und nutzen aufgrund ihrer bisherigen Verkehrssozialisation häufiger das Auto, was zu einem leicht wachsenden Verkehrsaufkommen führt.

Das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs ist deutlich abgeschwächt. Aber weiterhin bleibt der **Pkw** das bei Weitem wichtigste Verkehrsmittel. Die Anteile vom öffentlichen Verkehr und vom nichtmotorisierten Verkehr nehmen leicht zu.

➤ Weiterführende Informationen



Die Fachbroschüre „Verkehrsunfälle in Deutschland“ kann unter Angabe der Artikel-Nr. 2830291 direkt beim ADAC e.V. bezogen werden.

Fax: (0 89) 76 76 45 67

E-Mail: verkehr.team@adac.de

Die Schutzgebühr beträgt 5,00 Euro zuzüglich 1,73 Euro Versandgebühr.

ADAC Mitglieder erhalten diese Broschüre bei Angabe ihrer ADAC Mitgliedsnummer versandkostenfrei.