

# 10

## Räumliche Mobilität und regionale Unterschiede

### 10.1 Art und Umfang der räumlichen Mobilität

Weert Canzler  
WZB

WZB/SOEP

Gerne wird darauf verwiesen, dass die Zahl der Wege, die Jeder und Jede durchschnittlich am Tag zurücklegen, seit Jahrhunderten etwas höher als drei liegt. Das mag stimmen, obwohl der statistische Beweis über einen so langen Zeitraum schwer zu erbringen sein dürfte. Für das letzte Jahrzehnt zumindest ist gesichert, dass nicht nur die durchschnittliche Weegeanzahl, sondern auch die Weegeänge sowie die »Unterwegszeit pro Person« weitgehend konstant geblieben sind. Tabelle 1 belegt diese Ergebnisse aus zentralen Verkehrserhebungen in Deutschland seit Ende der 1990er-Jahre. Weitere relevante Kennziffern für den Verkehrsaufwand sind die durchschnittliche Weegeänge, der Modal Split nach Wegen und zurückgelegten Kilometern, das heißt die Verteilung auf verschiedene Verkehrsmittel, sowie die Weegezwecke. Bei allen diesen Kenngrößen fällt die Kontinuität auf. Die Abweichungen zwischen den verschiedenen Erhebungen sind gering. ▶ Info 1

Bei aller Kontinuität fällt aber auch auf: Leicht gestiegen sind die Weegeängen pro Tag und Strecke. Das kann kaum überraschen, denn die gelebte und die geforderte persönliche Mobilität hat in modernen Gesellschaften eine hohe Bedeutung. Es wird sozial eigentlich von

fast allen erwartet, mobil zu sein. Das gilt für den Arbeitsmarkt ebenso wie für das Bildungswesen. Womit wir bei den Weegezwecken wären, die ebenfalls wichtige Kategorien jeder Verkehrsstatistik sind. ▶ Tab 1

Trotz aller Konvergenz der genannten Verkehrsstudien in den Globaldaten zur persönlichen Mobilität gibt es eine Reihe von signifikanten Unterschieden und Besonderheiten, die sich entlang verschiedener Siedlungsformen, Haushaltstypen und Lebenslagen finden.

#### 10.1.1 Verkehrsaufwand und Siedlungstypen

Im Personenverkehr sind es die zurückgelegten Kilometer, die als entscheidende Kenngröße gelten. Bei diesen Personenkilometern gibt es die auffälligsten Unterschiede zwischen Stadt und Land, Arm und Reich sowie zwischen verschiedenen Haushaltstypen.

In der Verkehrsforschung ist der enge Zusammenhang zwischen Siedlungstyp und Verkehrsaufwand schon lange bekannt. Generell gilt: Je dichter die Siedlungsstruktur, desto geringer der alltägliche Radius der Aktivitäten und damit die Personenkilometer. Das zeigt sich deutlich bei den Tageskilometerleistungen in Abbildung 1: Während in der verdichteten

#### ▶ Info 1

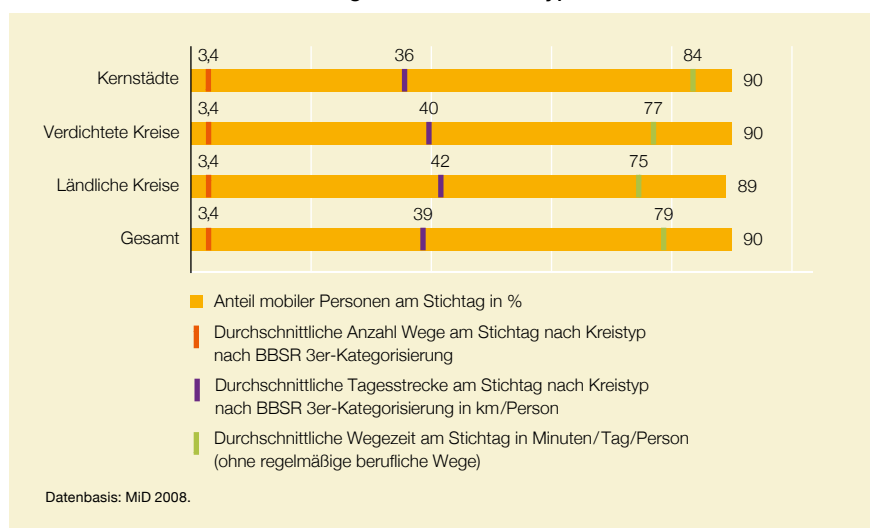
##### Daten zur räumlichen Mobilität

Die wichtigsten Erhebungen für den Personenverkehr in den letzten zehn Jahren in Deutschland sind zum einen die vom DIW Berlin in Kooperation mit Infas durchgeführte Haushaltsbefragung »Mobilität in Deutschland« (MiD 2002 und MiD 2008) und zum anderen die Befragungswellen des bundesweiten »Mobilitätspanels«, die vom Institut für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe verantwortet wurden (MOP 2002 und MOP 2011). Hinzu kommen mehrere auf den Stadtverkehr fokussierte Verkehrserhebungen im Rahmen des »Systems repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen (SrV)«, die seit den 1970er-Jahren am Friedrich-List-Institut der Technischen Universität Dresden erarbeitet wurden. Die letzte SrV 2008 bestätigt im Wesentlichen Ergebnisse der anderen bundesdeutschen Erhebungen. Die etwas abweichenden Zahlen aus der KONTIV von 1982 lassen sich in erster Linie erhebungstechnisch erklären, außerdem ist der zeitliche Abstand zu den hier berücksichtigten MiD- und MOP-Erhebungen mit 16 Jahren beträchtlich.

► **Tab 1** Zentrale Mobilitätskennziffern (Personen ab 10 Jahre) 1982–2008

	KONTIV 1982	MOP 1998	MOP 2002	MOP 2011	MID 2002	MID 2008
Anteil mobiler Personen, insgesamt (in %)	82	91	91	92	85	89
Wege pro Person, gesamt (in Anzahl)	3,0	3,6	3,5	3,4	3,3	3,5
Wege pro mobiler Person (in Anzahl)	3,7	3,9	3,8	3,7	3,9	3,9
Tagesstrecke pro Person, gesamt (in km)	31	40	39	41	39	41
Tagesstrecke pro mobiler Person (in km)	37	43	42	45	45	46
Unterwegszeit pro Person, gesamt (in Minuten)	72	81	79	83	80	80
Unterwegszeit pro mobiler Person <sup>1</sup> (in Minuten)	87	88	86	87	87	90
Durchschnittliche Wegelänge <sup>1</sup>	10,0	11,1	11,0	12,0	11,7	11,8
<b>Modal Split – Basis Wege</b> in %						
Zu Fuß	29	22	24	21	22	23
Fahrrad	11	8	10	15	9	10
MIV-Fahrer	37	45	43	46	48	47
MIV-Mitfahrer	13	14	14	13	13	12
ÖPNV	10	10	9	11	9	9
<b>Modal Split – Basis Personenkilometer</b> in %						
Zu Fuß	3	3	3	2	3	3
Fahrrad	3	2	3	3	3	3
MIV-Fahrer	50	54	54	48	60	58
MIV-Mitfahrer	24	22	22	21	19	20
ÖPNV	20	19	18	24	15	16
<b>Wegezzweck</b> in %						
Arbeit	21	15	15	15	16	15
Ausbildung	8	4	5	5	5	4
Dienstlich/geschäftlich	6	5	5	6	8	7
Einkauf/ Erledigung	30	37	38	38	37	38
Freizeit	35	38	37	36	34	35

1 Ohne »regelmäßige berufliche Wege«.  
Datenbasis: MID 2002, MID 2008; MOP, KONTIV 82: Laufende Panelstatistik, Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe.

► **Abb 1** Zentrale Mobilitätskenngrößen nach Kreistypen 2008

Kernstadt die durchschnittliche Tagesstrecke 36 Kilometer beträgt, liegt sie in weniger verdichteten und in ländlichen Kreisen bei 40 beziehungsweise 42 Kilometer. Zugleich fällt auf, dass zwar der Anteil der mobilen Personen und die durchschnittliche Wegeanzahl in allen drei Kreistypen annähernd gleich sind; jedoch unterscheidet sich die Zeit, in der die Menschen in der Innenstadt, im Stadtumland oder im ländlichen Raum täglich unterwegs sind, signifikant. Für weniger Kilometer braucht der Städter länger als der Verkehrsteilnehmer außerhalb urbaner Siedlungsstrukturen. Er benötigt 7 beziehungsweise 9 Minuten mehr, um seine täglichen Wege zu absolvieren. ► **Abb 1**

Diese Unterschiede in den Reisezeiten haben nicht zuletzt etwas mit der Belastung der Verkehrsinfrastrukturen zu tun, die ja zwischen den Siedlungstypen in aller Regel sehr variieren. Insbesondere sind die Straßen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in weniger dicht besiedelten Gebieten freier, daher können höhere Reisegeschwindigkeiten erreicht werden. Das Auto ist hingegen in Städten langsamer und zugleich ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver. Dies erklärt die deutlichen Unterschiede im Modal Split zwischen den verschiedenen Regionstypen: Während die tägliche Pkw-Nutzung in der Kernstadt 2008 im Durchschnitt 41 Prozent des gesamten Personenverkehrs beträgt (und gegenüber 2002 sogar um 3 Prozentpunkte gesunken ist), macht sie in ländlichen Regionen 58 Prozent aus. Umgekehrt haben der ÖPNV und auch das Fahrrad in Städten und verdichteten Räumen generell einen deutlich höheren Anteil. Bei der Fahrradnutzung erleben wir seit Jahren einen regelrechten Boom. ► **Abb 2**

### 10.1.2 Pkw-Verfügbarkeit

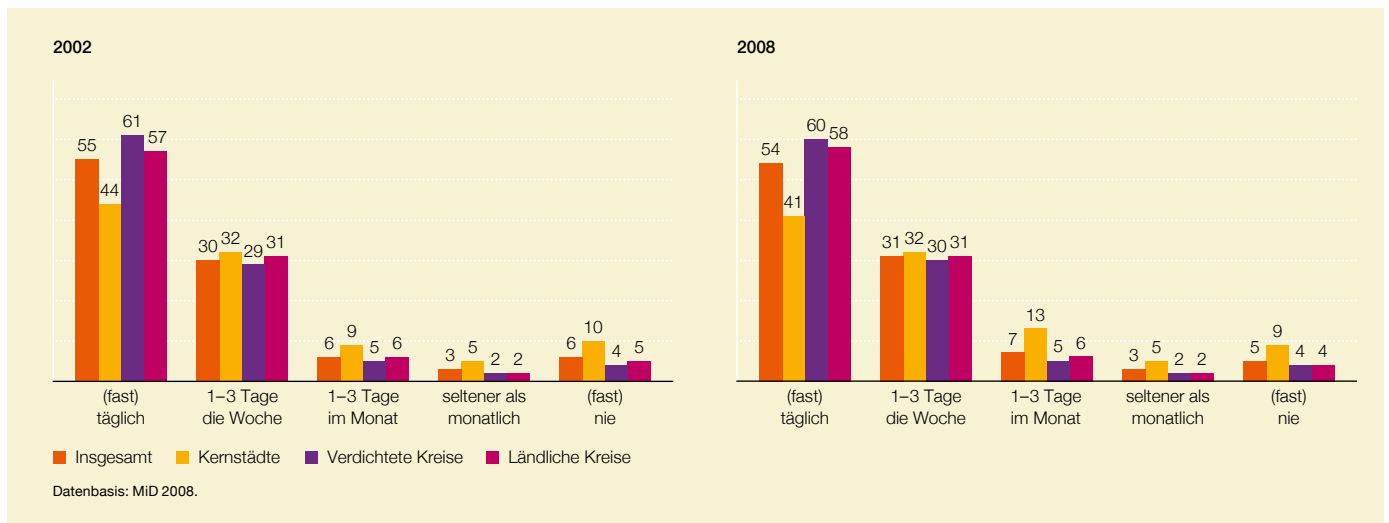
Trotz der Nutzungszuwächse beim Fahrrad und der Konsolidierung des ÖPNV ist der Personenverkehr in Deutschland wie auch in allen anderen entwickelten westlichen Gesellschaften von der Nutzung des Autos geprägt. Auch wenn aus den Verkehrserhebungen der letzten zehn

Jahre hervorgeht, dass der Anteil des MIV am Gesamtverkehrsmarkt leicht zurückgeht, ist der MIV nach wie vor dominierend. Was begünstigt nun den MIV? In lediglich einem knappen Fünftel der bundesdeutschen Haushalte gibt es kein Auto. Lassen sich Bedingungen identifizieren, die eine Autonutzung wahrscheinlich machen? Neben dem bereits angeführten Siedlungstyp sind es die

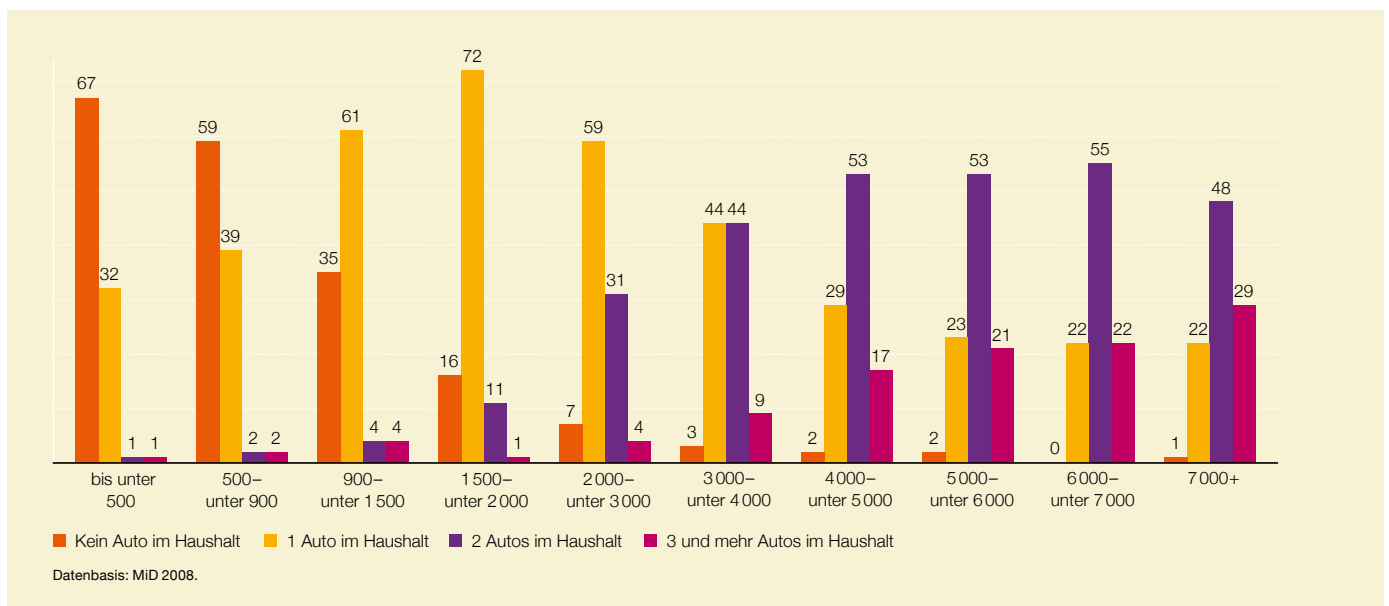
Haushaltsgröße und vor allem das Haushaltseinkommen, die mit der Autonutzung korrelieren. Wie aus Abbildung 3 hervorgeht, steigt die Anzahl der im Haushalt verfügbaren Pkw mit dem Nettoeinkommen. Während in 60 Prozent der Haushalte mit einem Nettoeinkommen von weniger als 900 Euro monatlich kein Pkw zur Verfügung steht, sind in den Gutverdienerhaushalten von mehr

als 3000 Euro nur weniger als drei Prozent ohne Auto. Die Abnahme der autolosen Haushalte in den dazwischen liegenden Einkommensklassen zeigt die Korrelation deutlich: Je höher das Haushaltseinkommen, desto umfangreicher die Pkw-Ausstattung; ab 2000 Euro steigt zudem der Anteil der Zweit- und Drittwagen kräftig an. Bei den Haushalten mit mehr als 4000 Euro Nettoeinkommen macht der

► **Abb 2** Übliche Nutzung des PKW nach Kreistypen 2002 und 2008 — in Prozent



► **Abb 3** Anzahl der PKW in den Haushalten nach Einkommensklassen 2008 — in Prozent



Anteil der Mehr-Pkw-Haushalte bereits mehr als 70 Prozent aus. ▶ Abb 3, Tab 2

Aufschlussreich ist auch die Verfügbarkeitsrate von Pkw. Insgesamt verfügen im Jahr 2008 72 Prozent der Bundesbürger jederzeit über ein Auto. Lediglich 17 Prozent haben keinen Zugang zu einem Auto oder keinen Führerschein. Hier findet sich übrigens immer noch ein auffälliger Unterschied zwischen West- und Ostdeutschland: 64 Prozent der Ostdeutschen haben jederzeit Zugriff auf einen Pkw, während es in Westdeutschland zehn Prozent mehr sind. Wie aus Tabelle 2 hervorgeht, sind vor allem die Einpersonenhaushalte ohne Auto, während die Haushalte mit einem Kind unter 14 Jahren, mit Ausnahme der Alleinerziehenden, zu mehr als 4/5 über mindestens ein Auto verfügen. Die Faustformel lautet also: Sind kleine Kindern im Haushalt, ist das private Auto als Hauptverkehrsmittel sehr wahrscheinlich. Gebrochen wird diese Formel in erster Linie durch die ökonomische Situation eines Haushaltes. Haushalte mit niedrigem oder sehr niedrigem Einkommen verfügen lediglich zur Hälfte über ein eigenes Auto. Das betrifft viele Alleinerziehende. Weiterhin gilt wie auch hier: Je größer die Gemeinde, desto kleiner ist der Anteil derjenigen, die nicht ständig über ein Auto verfügen.

### 10.1.3 Wahl der Verkehrsmittel und Lebensphase

Die Autoverfügbarkeit ist ausschlaggebend dafür, welches Verkehrsmittel am meisten genutzt wird. Gerade das Auto befördert eine flexible Verwendung, es kommt komplexen Alltagsabläufen entgegen und erlaubt eine autonome Zeit- und Wegeketten-gestaltung. Und vor allem vereinfacht das Auto eine routinemäßige Nutzung. Es wird im Alltag oft verwendet, ohne im Einzelnen über Alternativen nachzudenken. Ist das Auto erst einmal verfügbar, drängt es andere Verkehrsmittel gerne an den Rand, in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung wird daher vom »Kuckuckseffekt« infolge der Anschaffung eines Automobils gesprochen.

▶ Tab 2 Verfügbarkeit von Pkw in den Haushalten 2008 – in Prozent

	Verfügbarkeit eines PKW (als Fahrer)	
	Jederzeit	Gar nicht/ habe keinen Führerschein
	in % <sup>1</sup>	
<b>Insgesamt</b>	<b>72</b>	<b>17</b>
<b>Region</b>		
Westdeutschland	74	15
Ostdeutschland	64	25
<b>Haushaltstyp</b>		
Junge Alleinlebende	59	22
Alleinlebende mittleren Alters	75	18
Ältere Alleinlebende	50	45
Junge Zweipersonenhaushalte	70	15
Zweipersonenhaushalte mittleren Alters	80	10
Ältere Zweipersonenhaushalte	76	18
Haushalte mit mind. 3 Erwachsenen	71	11
Haushalte mit mind. 1 Kind unter 6 Jahren	82	5
Haushalte mit mind. 1 Kind unter 14 Jahren	80	6
Haushalte mit mind. 1 Kind unter 18 Jahren	68	14
Alleinerziehende	69	20
<b>Ökonomische Situation des Haushaltes</b>		
Sehr niedrig	50	33
Niedrig	51	33
Mittel	73	17
Hoch	80	10
Sehr hoch	86	6
<b>Regionaler Kreistyp</b>		
Kernstädte	61	26
Verdichtete Kreise	76	13
Ländliche Kreise	77	14
<b>Gemeindegröße (Auswahl)</b>		
Unter 2 000	82	10
20 000–50 000	74	15
50 000–100 000	73	16

<sup>1</sup> Die Differenz zu 100% entfällt auf die Merkmalsausprägung »gelegentlich« sowie die fehlenden Werte. Datenbasis: MID 2008.

Auch wenn der Siedlungstyp und die Einkommenssituation der Haushalte die wahrscheinlich wichtigsten Einflussfaktoren für die Wahl der Verkehrsmittel sind, spielt die Lebensphase ebenfalls eine große Rolle. Es sind die Jungen, die noch nicht über ein eigenes Auto verfügen, die einen besonders hohen Anteil am so genannten Umweltverbund haben. Das heißt: Sie nutzen ihre Muskelkraft und den Öffentlichen Verkehr häufiger als fast alle anderen Altersgruppen. Bisher waren es die Rentner, die auf noch höhere

Anteile beim Umweltverbund kommen. In Tabelle 3 werden die Modal Split-Anteile je Lebensphase und in Abhängigkeit vom Siedlungsraum für das Jahr 2008 ersichtlich. In allen Siedlungsräumen steigt der Anteil des MIV von Lebensphase zu Lebensphase bis zum Rentenbeginn. Die Erwachsenenhaushalte sind besonders auto-affin, während die Studenten- und Alleinerziehendenhaushalte am stärksten die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen (müssen), wie in der Tabelle 3 zu sehen. ▶ Tab 3

**► Tab 3 Lebensphase des Haushalts und Verkehrsmittelnutzung 2008 – in Prozent**

	Agglomerationsraum			Verstädterter Raum			Ländlicher Raum		
	zu Fuß, Fahrrad	per MIV	mit ÖPNV	zu Fuß, Fahrrad	per MIV	mit ÖPNV	zu Fuß, Fahrrad	per MIV	mit ÖPNV
<b>Lebensphase des Haushalts</b>									
Alleinstehende Rentner	49	36	15	49	43	8	61	34	6
Rentner-Haushalte	39	54	7	37	59	4	34	61	4
Alleinlebende	34	55	11	32	63	5	31	66	3
Zusammenlebende	28	63	10	28	67	5	28	68	4
Erwachsenen-Haushalte	25	63	12	25	70	6	22	72	6
Haushalte mit Schulkindern	32	56	12	33	57	10	29	63	9
Haushalte mit Kleinkindern	35	59	6	34	63	3	31	65	4
Alleinerziehende	43	40	17	34	58	9	40	53	7
Studenten	47	23	31	59	27	14	34	40	26
Auszubildende, Schüler	25	32	43	43	36	21	35	34	31
Sonstiges	35	54	11	32	60	8	30	65	6

Datenbasis: MiD 2008.

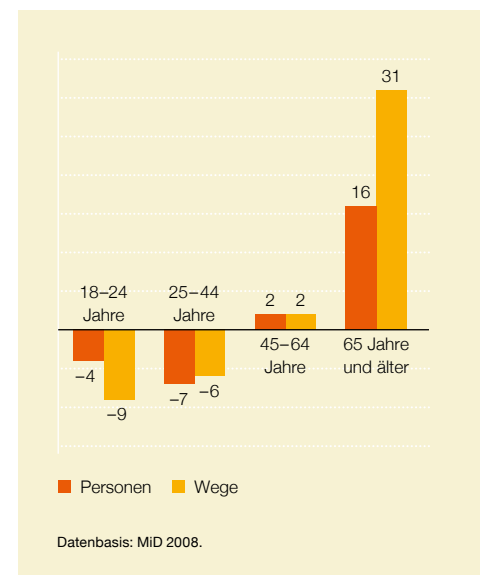
### 10.1.4 Mobilität im Zeitverlauf

Es finden sich in den jüngeren Verkehrserhebungen Anzeichen dafür, dass sich in der bisherigen Prägung der Lebensphasen auf die Wahl der verschiedenen Verkehrsmittel künftig etwas ändern wird. Grund ist der demografische Wandel. Zwar wird der Anteil der älteren Verkehrsteilnehmer sukzessive steigen und damit das Verkehrsgeschehen insgesamt gedämpft, weil die beruflichen Wege wegfallen. Doch zugleich werden die künftigen »Jungen Alten« auf einem erhöhten Aktivitätsniveau länger mobil sein. Denn die künftigen Rentner werden zu einem größeren Teil als die Vorgängergenerationen erfahrene Autofahrer sein und mit hohen Führerscheinquoten die Erwerbsarbeitsphase hinter sich lassen. Schon in der Vergleichsphase von 2002 bis 2008 ist ihr Wegeanteil überproportional gestiegen, wie Abbildung 4 zeigt. ► **Abb 4**

Die demografisch bedingten Veränderungen im Verkehr sind in letzter Zeit in den Fokus der Aufmerksamkeit geraten. Die Daten aus den vorliegenden Verkehrserhebungen lassen darüber hinaus Kontinuität und eine fast verblüffende Stabilität in der Mobilität vermuten. Doch schon vertiefende Analysen der Durchschnittswerte nach räumlichen und ein-

kommensstrukturellen Kriterien zeigen, wie bunt und breit gefächert das Bild tatsächlich ist. Globale Durchschnittszahlen verdecken diese Differenzen oft. Was fehlt, ist eine Ergänzung der bestehenden Verkehrserhebungen durch eine qualitative Komponente. Hilfreich könnten dabei Daten sein, mit denen auch Veränderungen im Verkehrsverhalten in Abhängigkeit von Siedlungsentscheidungen, Haushaltszusammensetzung und Lebensphase sowie der Kostenentwicklungen identifiziert werden können.

Möglicherweise verstärken sich die bestehenden Unterschiede noch, etwa zwischen Kernstädten und ländlichen Regionen, zwischen Geringverdienern und Haushalten mit einem hohen verfügbaren Einkommen, innerhalb der Abfolge der Lebensphasen. Bei den Jungen mehrten sich die Hinweise, dass die Informations- und Kommunikationstechnik die Bewegung im Raum grundlegend ändert und das Auto zugleich seinen Status als bevorzugtes Prestigeobjekt einbüßt. Eine Reihe von Unsicherheiten und Gefährdungen der Grundlagen der modernen Mobilität zeichnen sich ab. Dazu gehören vor allem mögliche drastische Kostensteigerungen im Verkehr. Die Ära des »billigen Öls« scheint vorbei zu sein. Die

**► Abb 4 Veränderungen von Altersgruppen und Verkehrsaufkommen 2008 gegenüber 2002 – in Prozent**


Kosten der Raumüberwindung könnten deutlich zunehmen und damit die soziale Schere der Hochmobilen einerseits und der eingeschränkt Mobilen andererseits noch weiter auseinander gehen lassen.

# Datenreport 2013

---

Ein Sozial-  
bericht für die  
Bundesrepublik  
Deutschland

---



Herausgeber:

**Statistisches Bundesamt (Destatis)**

**Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB),  
Zentrales Datenmanagement**

in Zusammenarbeit mit

**Das Sozio-oekonomische Panel (SOEP)  
am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin)**

---

**Bonn 2013** in der Reihe Zeitbilder

Copyright dieser Ausgabe:

Bundeszentrale für politische Bildung/bpb,  
Adenauerallee 86, 53113 Bonn

**[www.bpb.de](http://www.bpb.de)**

**Redaktionell verantwortlich**

Bundeszentrale für politische Bildung (bpb):

Gernot Dallinger

Statistisches Bundesamt (Destatis):

Kerstin Hänzel, Renate Martin, Marion Petter

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB):

Roland Habich, Martin Wettig

Diese Veröffentlichung stellt keine Meinungsäußerung

der Bundeszentrale für politische Bildung dar.

Für die inhaltlichen Aussagen tragen die Autorinnen und  
Autoren die Verantwortung.

Grafische Konzeption und Layout, Umschlaggestaltung:

Leitwerk. Büro für Kommunikation

Umschlagfoto: René Schiffer,

Leitwerk. Büro für Kommunikation

ISBN 978-3-8389-7100-1

Die elektronische Fassung finden Sie auf den Webseiten  
der beteiligten Institutionen

[www.bpb.de](http://www.bpb.de)

[www.destatis.de/publikationen](http://www.destatis.de/publikationen)

[www.wzb.eu/publikationen/datenreport](http://www.wzb.eu/publikationen/datenreport)