

# Mobilität und Mobilitätsmuster in deutschen Städten

von Frieder Weißmann



Dieses Poster gibt einen Überblick über Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten und Muster in der Fortbewegung und Nutzung von Fortbewegungsmitteln in deutschen Städten. Die aufgeführten Ergebnisse sowie die Gruppierung basieren hauptsächlich auf Daten des MiD-Berichts 2017. Begriffsdefinitionen sind unter der Verwendung des QR-Codes im Nutzerhandbuch nachzulesen.

Die Aufführung der lediglich zwei Geschlechter ist hier auf die zugrunde liegende Datenlage zurückzuführen und ist nicht als Diskriminierung zu verstehen. Auch das Themengebiet der barrierefreien Mobilität wird aus diesem Grund in diesem Poster nicht behandelt.

## Sozial- und Personenunabhängige Faktoren

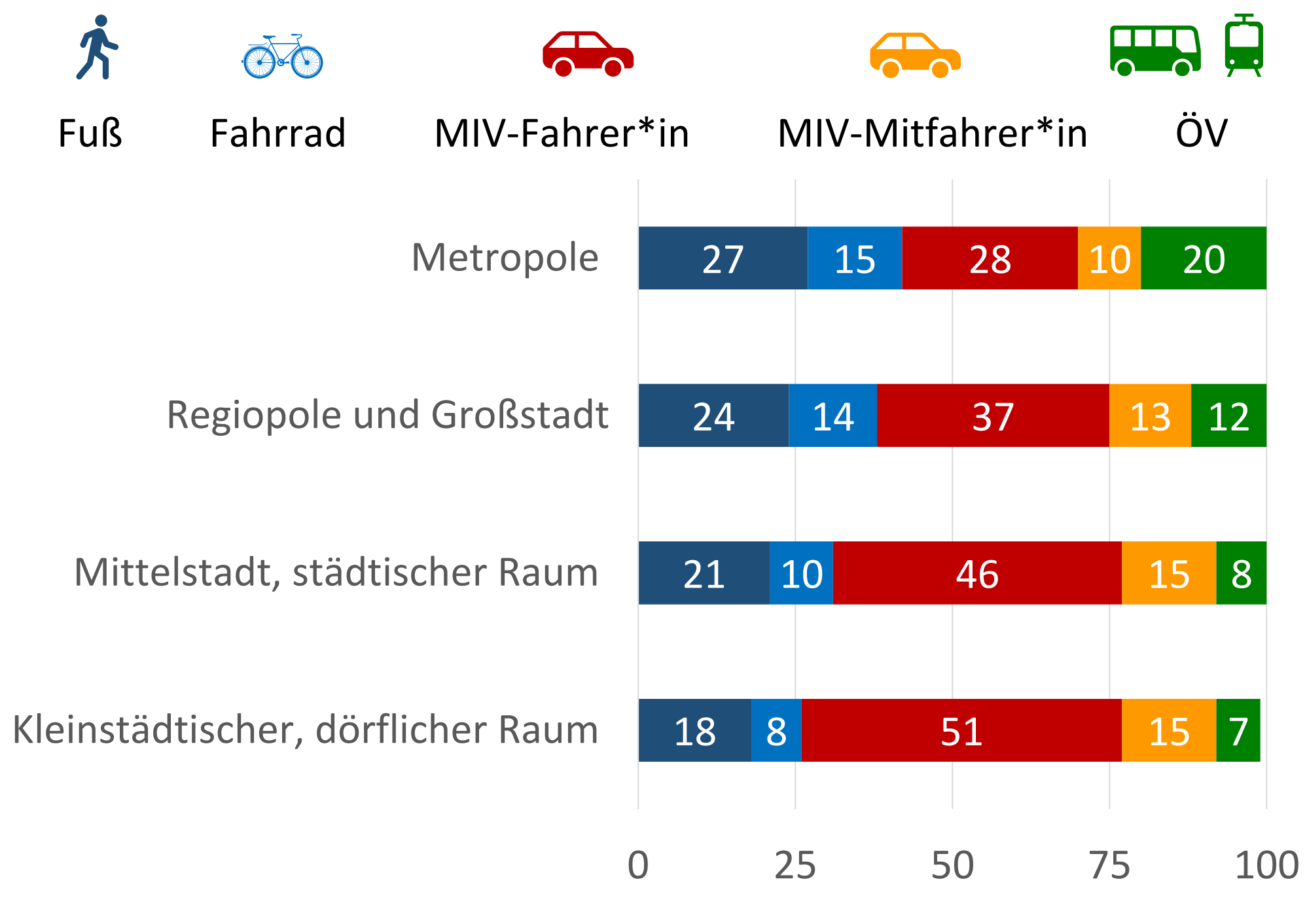
### Stadtgröße

Je größer die Stadt, umso mehr werden öffentliche Verkehrsmittel (ÖV), Fuß und Fahrrad genutzt.

Menschen in Metropolen benötigen mit 1 Stunde und 31 Minuten etwa eine Viertelstunde länger für das Zurücklegen der täglichen Wege.

Die zurückgelegte Tagesstrecke steigt mit kleiner werdender Siedlungsgröße.

Nutzung der Verkehrsmittel nach Stadtgröße in %



### Topografie



In hügeligen Siedlungsgebieten wird das Auto häufiger und das Fahrrad weniger genutzt als in flachen gebieten

### Jahreszeit



Im Winter sind Menschen täglichen etwa 10 Minuten weniger unterwegs.

## Personenabhängige und Soziale Faktoren

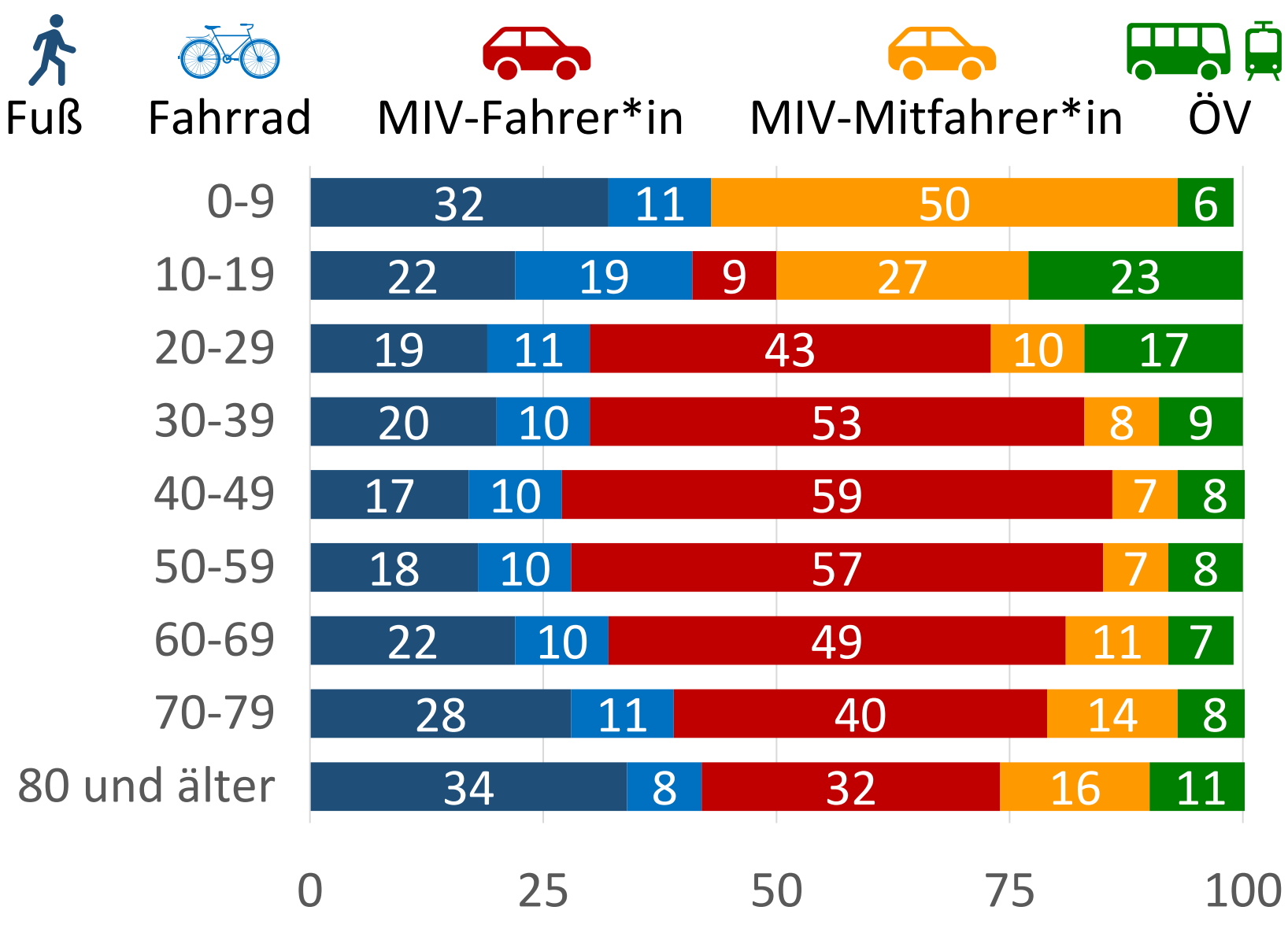
### Alter

Menschen zwischen 30 und 60 nutzen am häufigsten das Auto.

Menschen im Alter von 30 – 60 Jahren sind mit 1,5 Stunden täglich am längsten unterwegs, Kinder und über 80-Jährige nur etwa 1 Stunde.

30 – 60-Jährige legen mit 50 km die längste Strecke pro Tag zurück. Mit steigendem Alter sinkt diese auf 14 km pro Tag

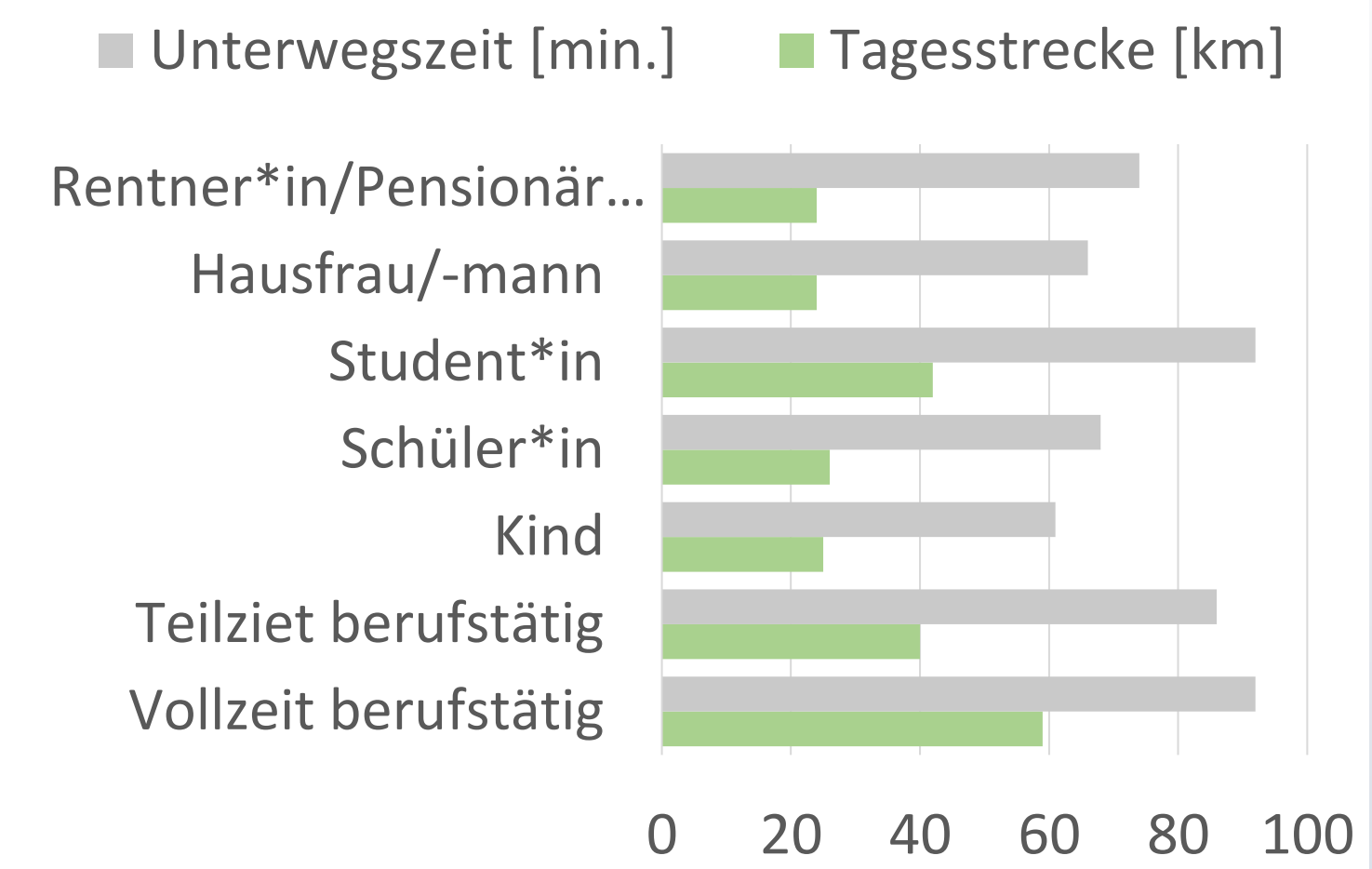
Nutzung der Verkehrsmittel nach Alter in %



### Tätigkeit

Berufstätige Menschen sind im Tagesschnitt am mobilsten, sind am längsten unterwegs (ohne regelmäßige berufliche Wege gemessen) und legen die längste Strecke zurück.

Mobilität in Abhängigkeit der Tätigkeit



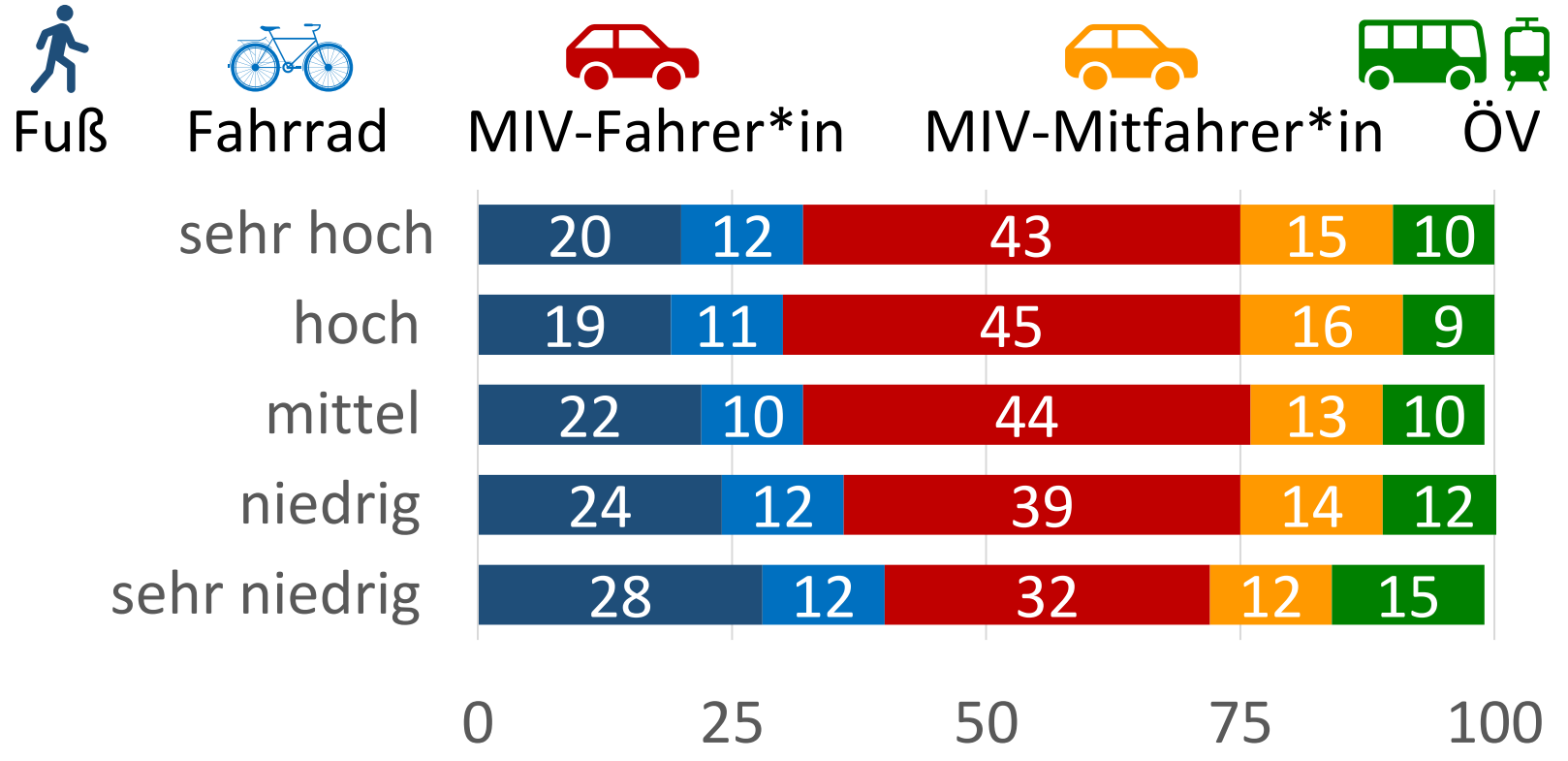
### Ökonomische Situation

Je geringe die ökonomische Situation, um so geringer ist die Autonutzung und der Besitz von einem oder mehreren Autos und um so mehr werden Fahrrad und ÖV genutzt.

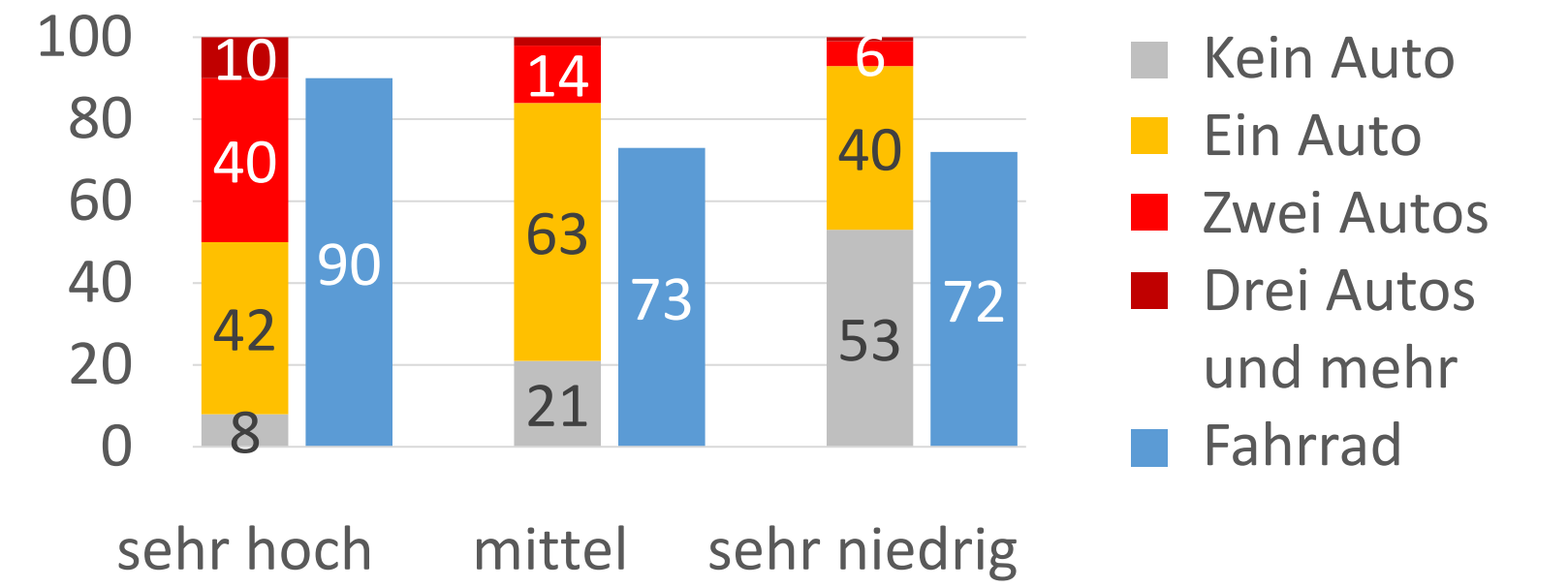
Menschen mit einem geringen ökonomischen Status sind 15 Minuten weniger unterwegs.

Personen mit einer sehr hohen ökonomischen Situation legen mit 51 km im Vergleich zu Personen mit einer sehr niedrigen ökonomischen Situation die doppelte Tagesstrecke zurück.

Verkehrsmittelnutzung nach ökonomischem Status in %



Haushalt mit Fahrzeugen nach ökonomischem Status in %

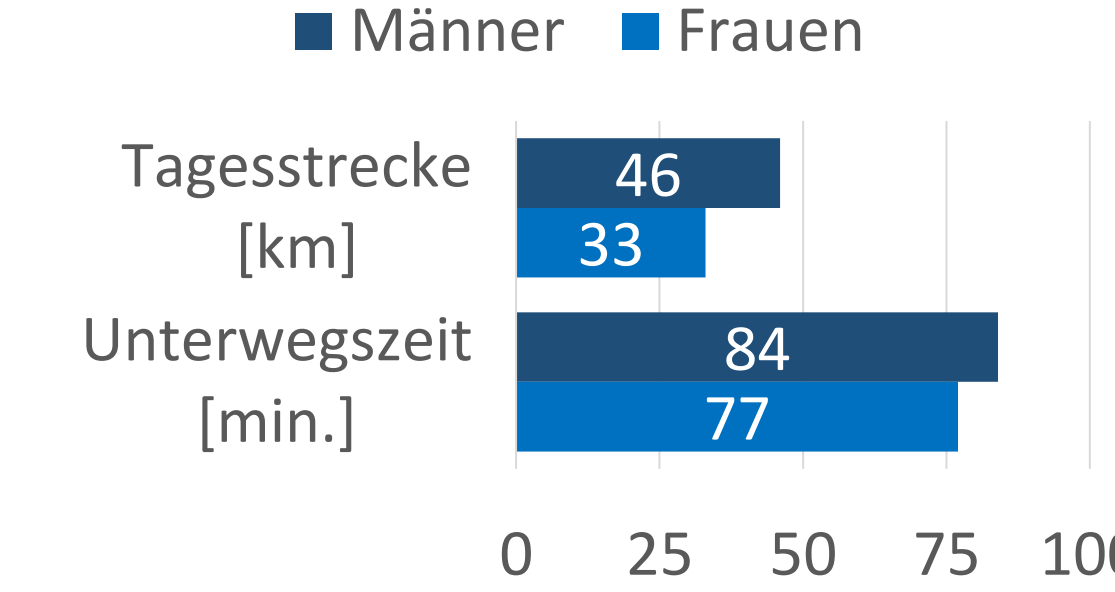


### Geschlecht

Die vorliegenden Unterschiede in Tagesstrecke und Unterwegszeit zwischen Frauen und Männern sind nicht auf das Geschlecht zurückzuführen, sondern Ausdruck von Lebensphase und Umgebung. So unterscheidet sich beispielsweise das Mobilitätsverhalten von Vollzeit berufstätigen Frauen und Männern wenig.

Die Literatur hat gezeigt, dass Frauen eine höhere Affinität zu öffentlichem Nahverkehr und Nachhaltigkeit haben. Männer hingegen zeigen eine höhere Affinität zu Autos, Technologie und Innovation.

Geschlechterabhängige Mobilität



Verschiedene Faktoren haben einen Einfluss auf die Mobilität und das Mobilitätsverhalten in deutschen Städten. Einige Merkmale zeigen Unterschiede, die jedoch nicht zwangsläufig allein auf diese Merkmale zurückzuführen sind. Stadtgröße, Topografie oder Jahreszeiten haben einen Einfluss auf die Mobilität. Bei den Personenabhängigen und Sozialen Faktoren hat insbesondere die ökonomische Situation einen starken Einfluss auf die Mobilität, Zugänglichkeit und Nutzung der Verkehrsmittel. Auch die Lebenssituation, zum Beispiel Tätigkeit hat einen deutlichen Einfluss. Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern oder dem Alter sind vor allem auf die Ausprägung der Merkmale (Siedlungsraum, Lebenssituation und ökonomische Situation) zurückzuführen.

