

Mobilität in Städten – SrV 2023
Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten
der Münchner Bevölkerung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17926

Bekanntgabe in der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 15.10.2025

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Bekanntgabe

| | |
|--|--|
| Anlass | Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“ (System repräsentativer Verkehrsbefragungen), an der die Landeshauptstadt München teilgenommen hat, liegen zur Veröffentlichung vor. |
| Inhalt | <p>Die Bekanntgabe stellt zentrale Ergebnisse der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“ vor.</p> <p>Es werden Kennziffern bzgl. der Fahrzeugausstattung der Münchner Haushalte sowie des Mobilitätsverhaltens der Bewohner*innen dargestellt. Diese beinhalten Informationen zu:</p> <ul style="list-style-type: none">- Veränderungen im Modal Split- Durchschnittliche Anzahl, Entfernung und Dauer der Wege- Homeoffice- Fußverkehr / Barrierefreiheit- Verkehrssicherheit <p>Abschließend werden ausgewählte Ergebnisse anderer Teilnehmerstädte und der Landeshauptstadt München verglichen.</p> |
| Gesamtkosten / Gesamterlöse | -/- |
| Klimaprüfung | Eine Klimaschutzrelevanz ist nicht gegeben. |
| Entscheidungsvorschlag | Der Stadtrat nimmt die Ergebnisse der Mobilitätserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2023“ für München zur Kenntnis. |
| Gesucht werden kann im RIS auch unter | Haushaltsbefragung, SrV 2023, Mobilitätsdaten |
| Ortsangabe | -/- |

Mobilität in Städten – SrV 2023
Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten
der Münchner Bevölkerung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17926

2 Anlagen

Bekanntgabe in der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 15.10.2025
Öffentliche Sitzung

| Inhaltsverzeichnis | Seite |
|---|--------------|
| I. Vortrag des Referenten | 3 |
| 1. Management Summary | 3 |
| 2. Ausgangslage | 3 |
| 2.1 Umfang und Methodik der Erhebung | 4 |
| 2.2 Erhebungsmerkmale | 4 |
| 2.3 Vergleichbarkeit der Ergebnisse SrV 2023 und MiD 2017 | 5 |
| 3. Erhebungsergebnisse SrV 2023..... | 5 |
| 3.1 Mobilitätsvoraussetzungen in den Münchner Haushalten | 5 |
| 3.1.1 Fahrzeuge in den Haushalten | 5 |
| 3.1.2 Elektrifizierung des Fahrzeugbestands | 7 |
| 3.1.3 Mobilitätsoptionen am Stichtag | 8 |
| 3.1.4 Führerscheinbesitz..... | 12 |
| 3.1.5 Flexible Mobilität | 13 |
| 3.2 Ausgewählte Kennziffern des Mobilitätsverhaltens | 14 |
| 3.2.1 Mobilitätsquote der Münchner Gesamtbevölkerung | 15 |
| 3.2.2 Mobilitätsquoten verschiedener Bevölkerungsgruppen | 15 |
| 3.2.3 Anzahl der Wege nach Wochentagen und Zielen | 16 |
| 3.2.4 Durchschnittliche Wegelängen und -dauern..... | 16 |
| 3.3 Verkehrsmittelanteile (Modal Split) nach Wegen und Verkehrsleistung | 18 |
| 3.3.1 Modal Split im Binnenverkehr und Gesamtverkehr..... | 18 |

| | | |
|-------|--|----|
| 3.3.2 | Modal Split nach Entfernungsklassen | 20 |
| 3.3.3 | Modal Split verschiedener Bevölkerungsgruppen | 21 |
| 3.3.4 | Modal Split nach Geschlecht..... | 21 |
| 3.3.5 | Modal Split nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen | 22 |
| 3.3.6 | Modal Split bei Mobilitätseinschränkung | 23 |
| 3.3.7 | Modal Split nach ökonomischem Status..... | 23 |
| 3.3.8 | Modal Split nach Wegezwecken | 24 |
| 3.4 | Veränderungen im Mobilitätsverhalten seit 2017 | 25 |
| 3.5 | Homeoffice als wichtiger Treiber des veränderten Mobilitätsverhaltens | 26 |
| 3.6 | Münchenspezifische Fragen..... | 29 |
| 3.6.1 | Erlebte Verkehrsunfälle | 29 |
| 3.6.2 | Handlungsfelder für den Fußverkehr..... | 32 |
| 3.6.3 | Barrieren und Hindernisse | 33 |
| 3.7 | Stadtteilspezifische Auswertungen | 35 |
| 4. | Städtevergleich SrV 2023..... | 36 |
| 5. | Kontinuierliche Umfrage des Mobilitätsverhaltens der Münchner*innen (KUMM) ... | 40 |
| 6. | Fazit und Ausblick | 40 |
| II. | Bekannt gegeben | 44 |

I. Vortrag des Referenten

1. Management Summary

Die Landeshauptstadt München hat 2023 zum ersten Mal an der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten“ (SrV – System repräsentativer Verkehrsbefragungen), konzipiert und durchgeführt durch die Technische Universität Dresden (TU Dresden), teilgenommen. Die Studie SrV erhebt seit 50 Jahren alle fünf Jahre Daten zum Mobilitätsverhalten. Zur Durchführung wurde eine Zufallsstichprobe aus dem Einwohnermelderegister gezogen. Die ausgewählten Personen wurden um Beantwortung von Fragen zum Haushalt, zu den einzelnen Haushaltsmitgliedern und dem Verkehrsgeschehen an einem zugewiesenen individuellen Stichtag gebeten (sog. Wegeprotokolle). Die Erhebungszeit dauerte ein Jahr. Insgesamt beantworteten rd. 40.500 Personen den Fragebogen.

Die Ergebnisse zeigen teilweise deutliche Veränderungen im Vergleich zur letzten großen Mobilitätsbefragung in München, der Studie „Mobilität in Deutschland (MiD)“ im Jahr 2017. Die Münchner Bevölkerung ist zunehmend häufiger zu Fuß oder mit dem Rad und verstärkt im näheren Wohnumfeld unterwegs. Berufliche Wege haben nur noch einen relativ geringen Anteil an den Wegen der Münchner*innen, private Wege einen sehr hohen Anteil.

Das wirkt sich auf den Modal Split aus, der sich wie folgt gegenüber dem Jahr 2017 verändert hat:

- Fußverkehr: Zunahme der Wege um 9 %-Punkte
- Radverkehr: Zunahme der Wege um 3 %-Punkte
- Öffentlicher Verkehr (ÖV): leichter Rückgang der Wege um 2 %-Punkte
- Motorisierter Individualverkehr (MIV): deutlicher Rückgang der Wege um 10 %-Punkte

Insgesamt ist der Anteil des Modal Splits des Umweltverbunds bezogen auf alle Wochentage Montag bis Sonntag mit Fuß-, Radverkehr und ÖV von 66 % im Jahr 2017 auf 76 % im Jahr 2023 gestiegen.

Weitere ausgewählte Ergebnisse der Studie:

- Fahrzeugausstattung: Rund zwei Drittel der Münchner Haushalte verfügen über einen Pkw und 81 % über ein Fahrrad, davon rd. 7 % (Pkw) bzw. 9 % (Fahrrad) mit E-Antrieb.
- Wegeanzahl: Die Anzahl der Wege, die die Münchner*innen täglich absolvieren, hat sich gegenüber der letzten Befragung 2017 kaum verändert, ebenso der Anteil aller Personen, die am Stichtag außer Haus unterwegs waren.
- Homeoffice: 16 % aller Münchner Erwerbstätigen waren am Stichtag im Homeoffice (alle Wochentage Montag bis Sonntag). An den Werktagen Dienstag bis Donnerstag waren es 21 %.
- Sharing-Nutzung: Insgesamt nutzten in München rd. 22 % der Befragten Carsharing, 12 % Leihräder und 18 % E-Tretroller.

2. Ausgangslage

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 23.03.2022 „Mobilitätsdatenstrategie der Landeshauptstadt München, Teil 1: Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in München, Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2023“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05643), wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, die Haushaltsbefragung in München

mit der Technischen Universität Dresden (TU Dresden) durchzuführen.

Ziel der Befragung ist es, Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Öffentlichkeit umfangreiche, fundierte und aktuelle Daten zum Mobilitätsverhalten der Münchner Bevölkerung bereit zu stellen.

Die Studie „Mobilität in Städten“ (SrV – System repräsentativer Verkehrsbefragungen), konzipiert durch die TU Dresden, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik (IVST), wird bereits seit 50 Jahren von der TU Dresden alle fünf Jahre durchgeführt. 2023 beteiligten sich mehr als 500 deutsche Städte und Gemeinden. Die Landeshauptstadt München nahm zum ersten Mal an der Erhebung teil, ebenso der Landkreis München.

Mit der Befragung werden wichtige Erkenntnisse und repräsentative Grundlagendaten für die Mobilitätsplanung und die Verkehrspolitik geliefert. Die anonymisierte Auswertung der Erhebungsdaten bietet ein differenziertes Bild der jeweils stadtspezifischen Mobilität, sowie einen deutschlandweiten Vergleich mit Städten ähnlicher Größenordnung.

2.1 Umfang und Methodik der Erhebung

Die Erhebung umfasst das gesamte Stadtgebiet von München. Die Auswertung der Daten wurde sowohl für die Gesamtstadt als auch teilträumlich differenziert für die 25 Stadtbezirke vorgenommen.

Die Stichprobe wurde durch eine Zufallsauswahl aus dem Einwohnermelderegister gezogen, um die Repräsentativität für das Stadtgebiet München zu gewährleisten. Dies bedeutet auch, dass ausschließlich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung der Stadt München erfasst wurde. Verkehr, der sich durch die Mobilität von Nicht-Münchner*innen ergibt, kann hier nicht abgebildet werden. Daten zur einpendelnden Bevölkerung aus dem Münchner Umland können ergänzt werden, wenn die Ergebnisse der Kommunen und Landkreise des MVV-Gebiets zur Verfügung stehen. Die Veröffentlichung der Auswertungen des Münchner Umlands obliegt selbstverständlich den betreffenden Kommunen und Landkreisen.

Die Erhebungszeit dauerte ein Jahr von Februar 2023 bis Januar 2024. Den angeschriebenen Haushalten wurde jeweils ein individueller Stichtag zugewiesen, an dem die Befragten über ihr Mobilitätsverhalten berichteten. Die Stichtage wurden über das Erhebungsjahr verteilt, um repräsentative Informationen zum Mobilitätsverhalten für alle Wochentage Montag bis Sonntag über das gesamte Jahr hinweg zu erhalten.

Die angeschriebenen Haushalte konnten an der Befragung telefonisch oder online teilnehmen.

Die umfangreiche Stichprobe für die Stadt München von rd. 40.500 Befragten ist ausreichend, um – unter Berücksichtigung aller datenschutzrechtlichen Belange – differenzierte Auswertungen für Teilgruppen, z. B. Bevölkerungsgruppen, Verkehrsmittel oder Wegezwecke vornehmen zu können.

2.2 Erhebungsmerkmale

Bei SrV 2023 werden Standardfragen zum Haushalt, zu den einzelnen Haushaltsmitgliedern und dem Verkehrsgeschehen am Stichtag gestellt, die in aufeinanderfolgenden Erhebungen beibehalten werden, um die Vergleichbarkeit innerhalb der Zeitreihe zu gewährleisten (z. B. Haushaltsgröße, Erwerbstätigkeit, Verkehrsmittelwahl am Stichtag). Weiterhin wurden neue Fragen aufgenommen, die aktuelle gesellschaftliche, technische oder rechtliche Entwicklungen abbilden (z. B. Homeoffice in Folge der Pandemiesituation, Nutzung von E-Tretrollern). Der Fragebogen wurde zusätzlich für die Landeshauptstadt München um fünf München-spezifische Fragen erweitert.

2.3 Vergleichbarkeit der Ergebnisse SrV 2023 und MiD 2017

Vor der erstmaligen Teilnahme an SrV 2017 hat sich die Landeshauptstadt München an der Haushaltsbefragung MiD beteiligt. Die Gründe für den Wechsel sind in Kapitel 3 der Beschlussvorlage „Mobilität in Städten - SrV 2023“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05643) dargelegt.

Die zentralen Kennziffern des Mobilitätsverhaltens werden sowohl bei SrV 2023 als auch MiD 2017 erfragt. Daher sind ausgewählte Kennzahlen der beiden Studien vergleichbar. Das gilt aber nicht für alle erhobenen Merkmale, da teilweise methodische Unterschiede bestehen.

3. Erhebungsergebnisse SrV 2023

3.1 Mobilitätsvoraussetzungen in den Münchner Haushalten

Wie häufig und mit welchen Verkehrsmitteln eine Person unterwegs ist, hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab. Das sind u. a. räumliche Faktoren wie die Lage des Wohn-, Arbeits- oder Ausbildungsplatzes, das Mobilitätsangebot vor Ort, die Lebenssituation und persönliche Vorlieben.

Diese Faktoren bilden die Voraussetzungen für die Mobilität der Bevölkerung, die sich auf die Fahrzeugausstattung der Haushalte, die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel oder den Pkw-Führerscheinbesitz auswirken.

3.1.1 Fahrzeuge in den Haushalten

Personenkraftwagen (Pkw)

Insgesamt verfügen 66 % der Münchner Haushalte über einen Pkw, davon 13 % über mehr als einen Pkw. Im Schnitt sind 0,72 Privat-Pkw und 0,09 Dienst-Pkw in den Haushalten vorhanden.

Fahrräder / Motorisierte Zweiräder

Anders verhält es sich bei den Fahrrädern: 81 % der Münchner Haushalte haben ein betriebsbereites Fahrrad, Elektrofahrrad oder Lastenfahrrad. Durchschnittlich gibt es 2,13 Fahrräder pro Haushalt, bei den motorisierten Zweirädern sind es 0,13.

Abhängigkeit des Pkw-Besitzes vom sozio-ökonomischen Status der Haushalte

Der Pkw-Besitz ist deutlich vom ökonomischen Status der Haushalte abhängig. 66 % der Haushalte mit einem sog. sehr niedrigen ökonomischen Status verfügen über keinen Pkw, wohingegen das nur auf 17% der Haushalte mit höchstem ökonomischem Status zutrifft. Der Durchschnittswert liegt bei 0,4 bzw. 1,1 Pkw der statusniedrigsten bzw. -höchsten Haushalte und wird in den folgenden Grafiken mit „Ø“ gekennzeichnet.

Der ökonomische Status eines Haushalts ergibt sich aus dem monatlichen Nettoeinkommen des Haushalts sowie der gewichteten Haushaltsgröße nach neuer OECD-Skala (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung). Die Gewichtung basiert dabei auf dem in der Sozial- und Armutsforschung üblichen Prinzip des Äquivalenzeinkommens. Dabei erhält die erste Person über 14 Jahren einen Gewichtungsfaktor von 1,0, weitere Erwachsene einen Faktor von 0,5 und Kinder unter 14 Jahren einen Faktor von 0,3.

Aus der Kombination des Haushaltsnettoeinkommens und der gewichteten Haushaltsgröße ergibt sich die Einteilung der Haushalte in fünf Kategorien des ökonomischen

Status.

Bei Haushalten der Kategorie „1: Sehr niedrig“ liegen die Haushaltseinkommen bei bis zu 3.600 Euro in Abhängigkeit von der Haushaltgröße. Beispielsweise wird ein Haushalt mit Einkommen zwischen 1.500 bis unter 2.000 Euro ab einer gewichteten Haushaltsgröße von $\geq 1,5$ diesem Status zugeteilt. Ebenso ein Haushalt mit einem Einkommen zwischen 2.600 bis unter 3.000 Euro ab einer gewichteten Haushaltsgröße von $\geq 3,0$.

In die Kategorie „5: Sehr hoch“ werden die Haushaltsnettoeinkommen ab 4.600 Euro abhängig von der Haushaltgröße eingeteilt. Die untere Grenze von 4.600 Euro trifft auf einen Haushalt mit der Größe von genau 1,0 zu. Größere Haushalte ab 2,0 fallen erst ab 6.600 Euro in diese Kategorie

(siehe Methodenbericht SrV: <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/srv-2023>).

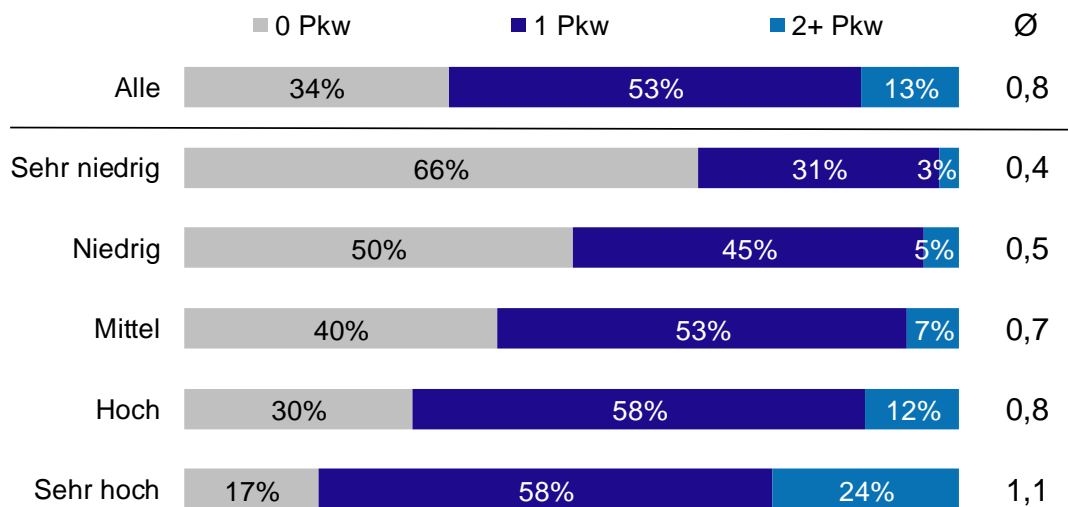


Abb. 1: Pkw-Besitz nach ökonomischem Status

Auch bei der Haushaltsgröße gibt es deutliche Unterschiede im Pkw-Besitz. Bei den Einpersonenhaushalten verfügen 49 % der befragten Haushalte über keinen Pkw, während in Haushalten mit mindestens zwei Personen der Anteil ohne Pkw deutlich geringer ist.

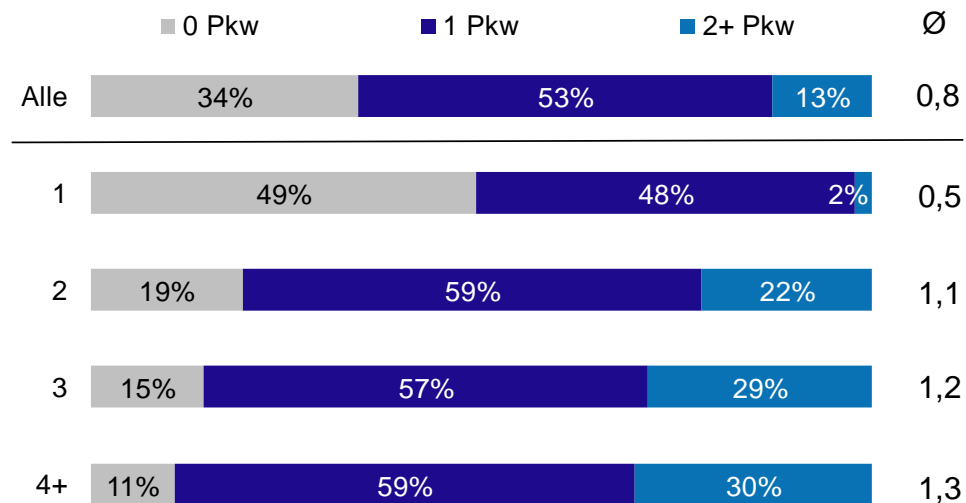


Abb. 2: Pkw-Besitz nach Haushaltsgröße

Dieser Zusammenhang besteht auch in der jährlichen Fahrleistung der Haushalte mit Pkw-Besitz. Bei den statushöchsten Haushalten liegt sie bei rd. 16.200 km. Sie ist damit deutlich höher als die Fahrleistung der Haushalte mit sehr geringem ökonomischem Status mit rd. 9.100 km.

3.1.2 Elektrifizierung des Fahrzeugbestands

Personenkraftwagen (Pkw)

Von den im Schnitt 0,8 Pkw pro Haushalt (siehe Abb. 3) haben 7,0 % einen Elektroantrieb.

Dabei ist der E-Anteil unter den Dienst-Pkw mit 26,3 % deutlich höher als unter den Privat-Pkw mit 4,2 %. Allerdings ist die absolute Anzahl der Privat-Pkw mit durchschnittlich 0,72 Fahrzeugen pro Haushalt viel höher als die der Dienst-Pkw mit 0,09 pro Haushalt, sodass der hohe E-Anteil der Dienst-Pkw im gesamten Durchschnitt weniger ins Gewicht fällt.

Fahrräder / Motorisierte Zweiräder

Bei den Fahrrädern haben 8,9 % einen Elektroantrieb, bei den motorisierten Zweirädern sind es 7,0%.

Die untenstehende Grafik zeigt die durchschnittliche Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt und ihren jeweiligen Elektroanteil.

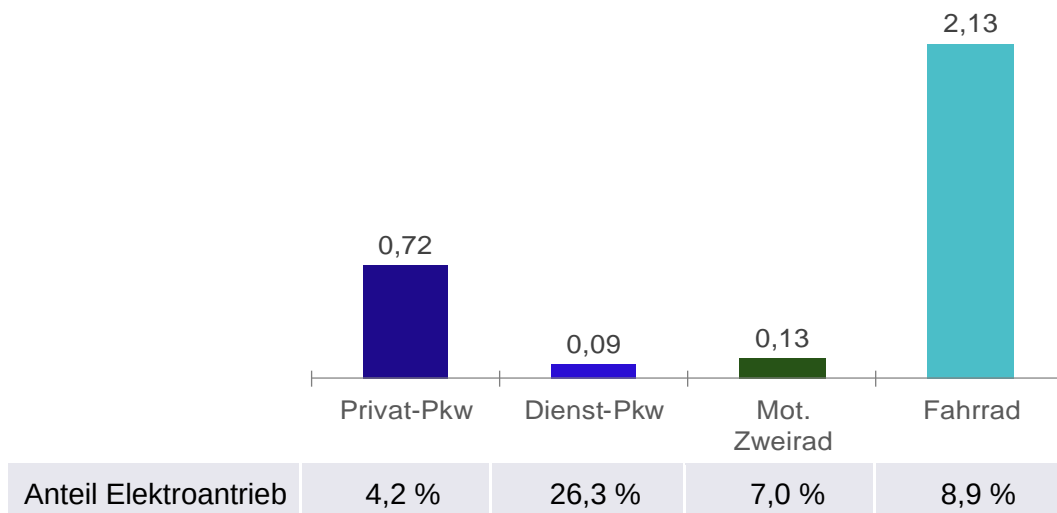
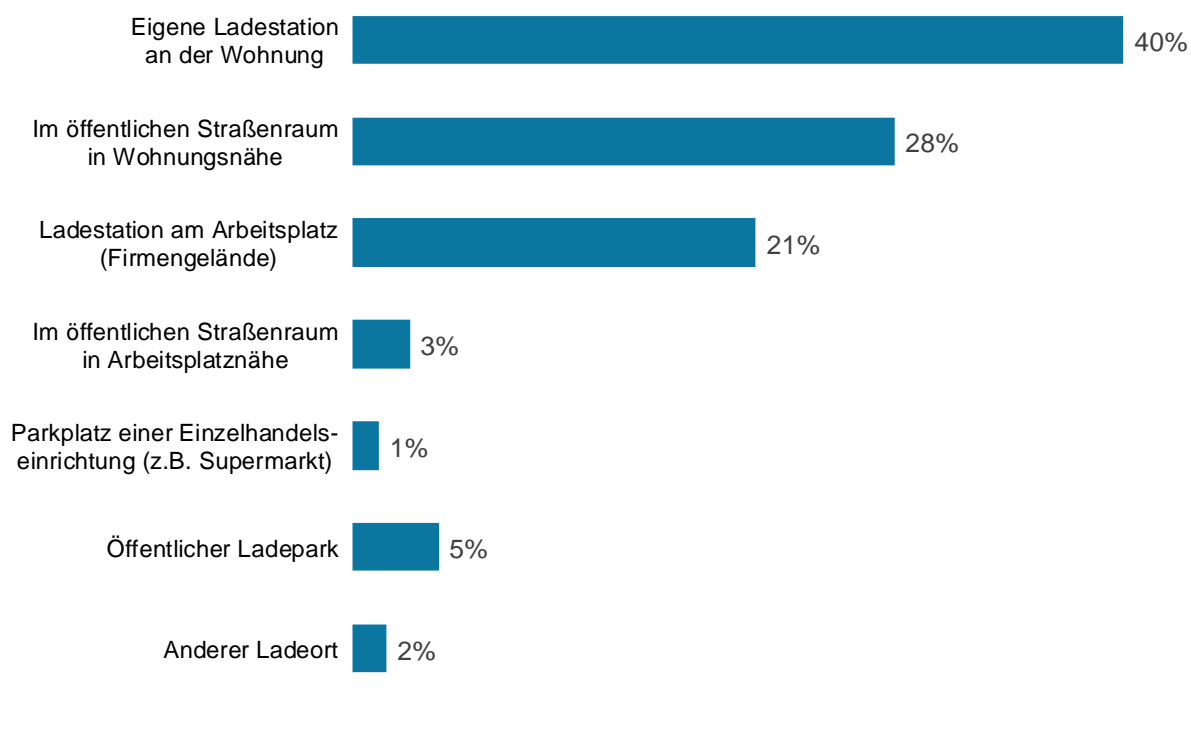


Abb. 3: Elektrifizierung des Fahrzeugbestands

Genutzter Ladeort der E-Pkw

Die Elektrifizierungsquote des Pkw-Bestands ist stark abhängig von der jeweiligen Verfügbarkeit an Lademöglichkeiten im öffentlichen und privaten Bereich.

40 % der E-Pkw (d. h. Plug-in-Hybrid- oder Elektroantrieb) werden vorwiegend an der eigenen Wohnung geladen. Im öffentlichen Straßenraum in Wohnungsnähe sind es 28 % und eine Ladestation auf dem Gelände des Arbeitsplatzes wird von 21 % der E-Pkw genutzt.



Es gibt Unterschiede zwischen Erst- und Zweit-Pkw. Letztere werden überdurchschnittlich häufig an einer Ladestation der eigenen Wohnung und deutlich seltener im öffentlichen Straßenraum in Nähe der Wohnung bzw. am Arbeitsplatzgelände geladen.

Abhängigkeit der Elektrifizierung vom sozio-ökonomischen Status der Haushalte

Ein Blick auf die Anteile des E-Pkw-Besitzes sowie E-Fahrradbesitzes nach ökonomischem Status gibt Aufschluss über den Zusammenhang zwischen Elektrifizierungsquote und soziodemographischen Faktoren. 19 % bzw. 13 % aller Münchner Haushalte mit sehr hohem ökonomischem Status verfügen über mindestens ein E-Fahrrad bzw. einen E-Pkw, aber nur 7 % der Haushalte mit sehr niedrigem ökonomischem Status über ein E-Fahrrad bzw. 0,6 % über einen E-Pkw. Bei den E-Pkw spielt in diesem Zusammenhang auch die deutlich höhere Besitzquote an Dienst-Pkw der Haushalte mit hohem ökonomischem Status eine Rolle. Dienst-Pkw haben einen weitaus höheren E-Anteil als die privaten Pkw (s. o.).

3.1.3 Mobilitätsoptionen am Stichtag

Für die Bewertung der Mobilitätsoptionen ist nicht nur der reine Fahrzeugbesitz in den Haushalten, sondern auch die tatsächliche Verfügbarkeit dieser Fahrzeuge bzw. von ÖV-Zeitkarten für die einzelnen Haushaltsmitglieder entscheidend.

Verfügbarkeit von Fahrzeugen und ÖV-Zeitkarten

Insgesamt konnten 53 % der Befragten am Stichtag uneingeschränkt auf einen Haushalts-Pkw zugreifen, weitere 11 % nach Absprache.

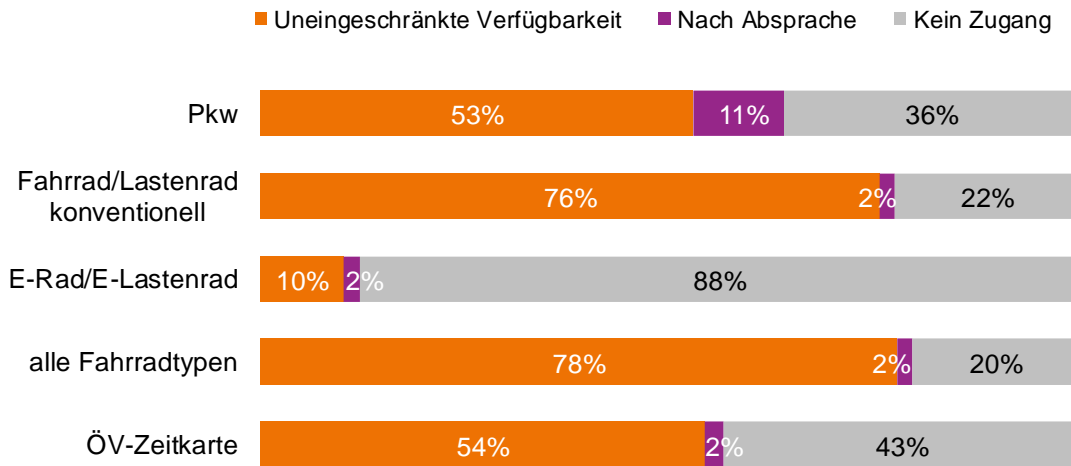


Abb. 5: Fahrzeug-Verfügbarkeit Pkw, Fahrrad, E-Fahrrad und ÖV-Zeitkarte am Stichtag

Die Verfügbarkeit der Mobilitätsoptionen variiert nach Geschlecht und Alter der Personen. Bei der Pkw-Verfügbarkeit ist der Anteil der männlichen Befragten deutlich höher. Dieser Unterschied nimmt mit steigendem Alter der Befragten zu. In der Altersgruppe zwischen 18 und 39 Jahren gibt es hingegen bei den Geschlechtern nur sehr geringe Unterschiede in der Pkw-Verfügbarkeit.

Hinweis: In der nachfolgenden Grafik und allen weiteren Abbildungen mit Bezug zur Pkw-Nutzung sind Personen unter 17 Jahren ausschließlich in der Kategorie „Mitfahrer*innen“ erfasst.

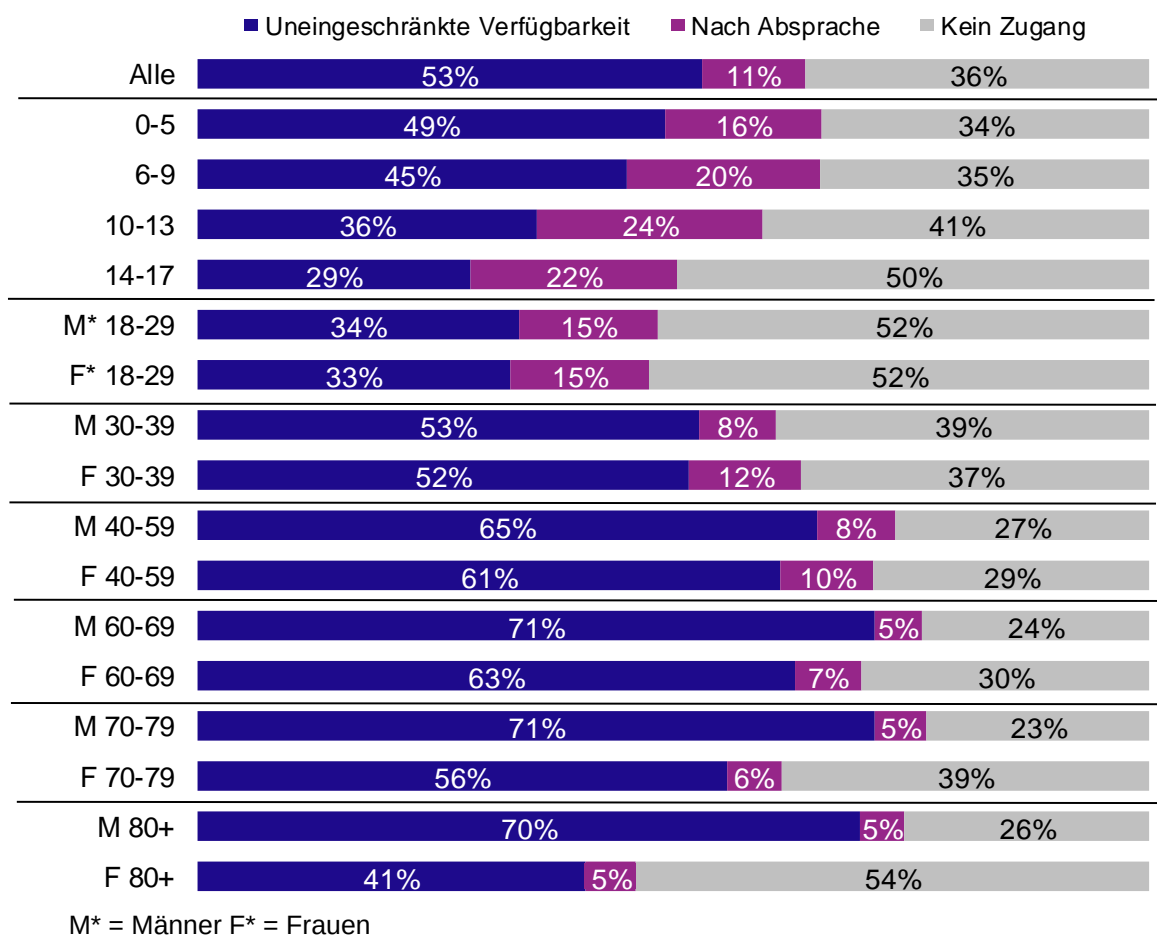
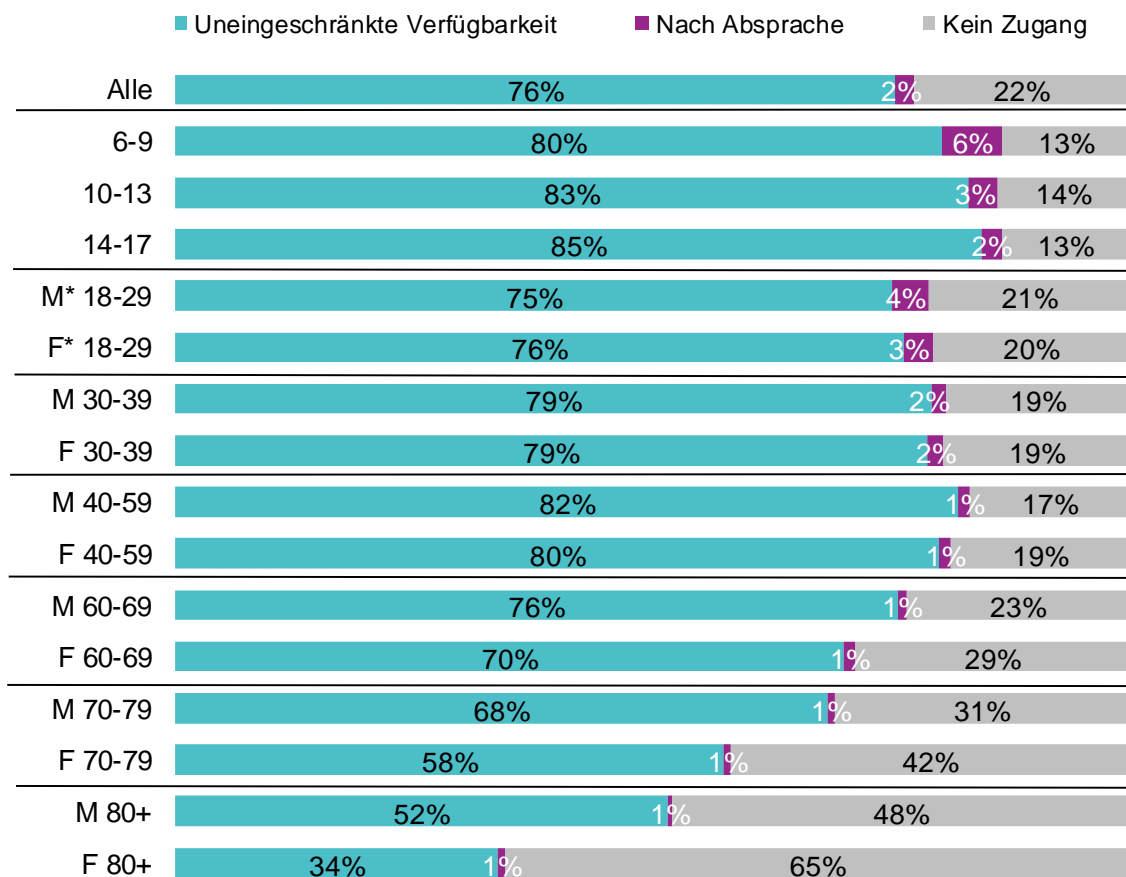


Abb. 6: Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen

Dies trifft auch auf die Verfügbarkeit von Fahrrädern zu. Hier liegt der Anteil bei den Männern insgesamt gleichfalls höher.

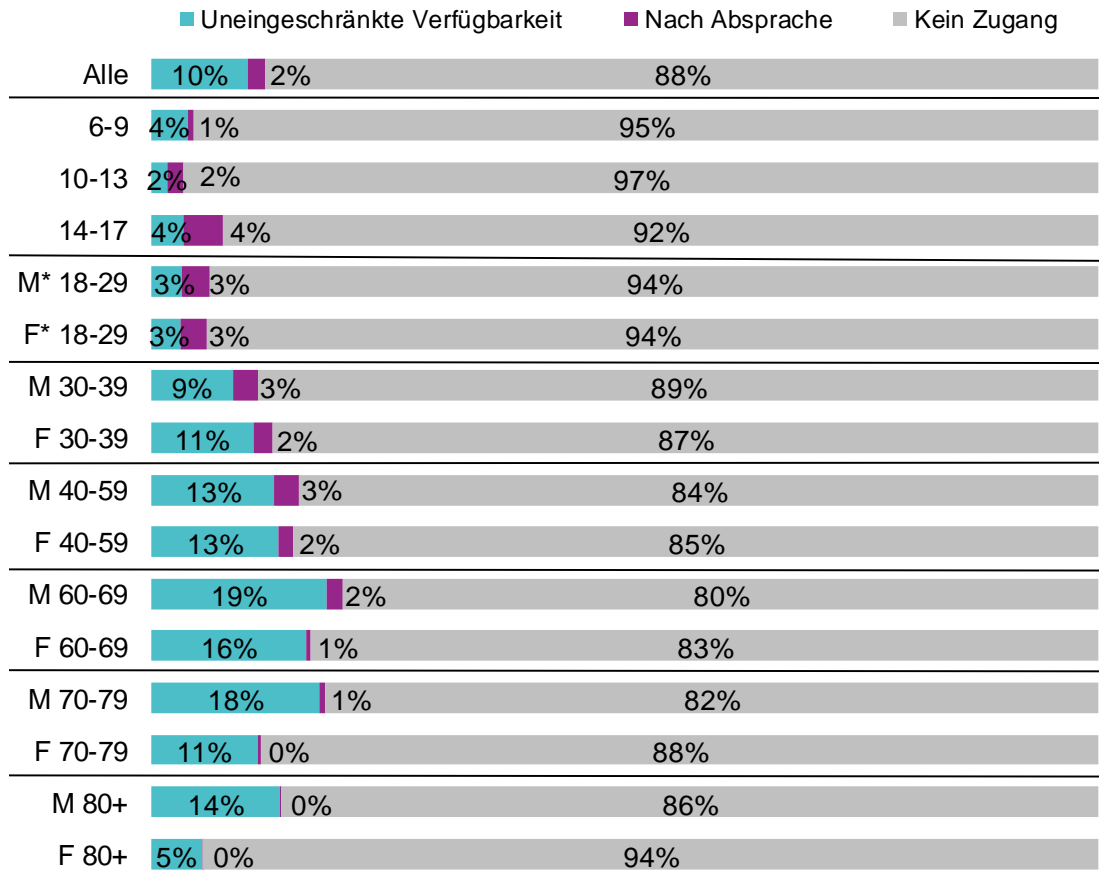
Die Altersgruppen bis 60 Jahre weisen bei den Fahrrädern die höchste Verfügbarkeit auf. Während in den Altersgruppen bis 60 Jahre kaum Unterschiede zwischen weiblichen und männlichen Befragten zu erkennen sind, nimmt die Diskrepanz bei den Altersgruppen über 60 Jahren zu, mit einem deutlich geringeren Anteil der Frauen mit Zugriff auf ein Fahrrad.



M* = Männer F* = Frauen

Abb. 7: Fahrrad-Verfügbarkeit am Stichtag nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen

Ein bemerkenswerter Unterschied hinsichtlich der Altersstruktur liegt in der Verfügbarkeit eines E-Fahrrads. Im Gegensatz zu den konventionellen Fahrrädern ist hier der Anteil bei Personen zwischen 60 und 69 Jahren bzw. bei Männern zwischen 70 und 79 Jahren am höchsten.



M* = Männer F* = Frauen

Abb. 8: E-Fahrrad-Verfügbarkeit am Stichtag nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen

ÖV-Zeitkartenverfügbarkeit

Die Einführung des Deutschland-Tickets ab 1. Mai 2023 führte zu einer Erhöhung der ÖV-Zeitkartenverfügbarkeit in der Stadt, wie eine Auswertung der Monate Februar bis einschließlich April sowie Juli bis einschließlich Dezember zeigt. Die Monate Mai und Juni werden als „Umstellungsphase“ in der folgenden Grafik nicht berücksichtigt. Der Anteil der Zeitkartenverfügbarkeit stieg von 48 % vor Einführung des Deutschland-Tickets auf 56 % nach der Einführung.

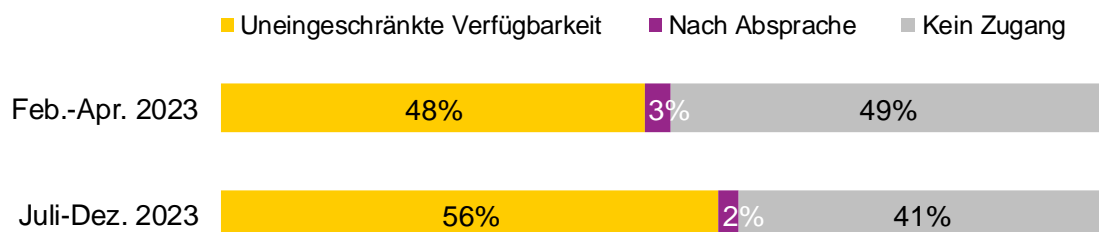
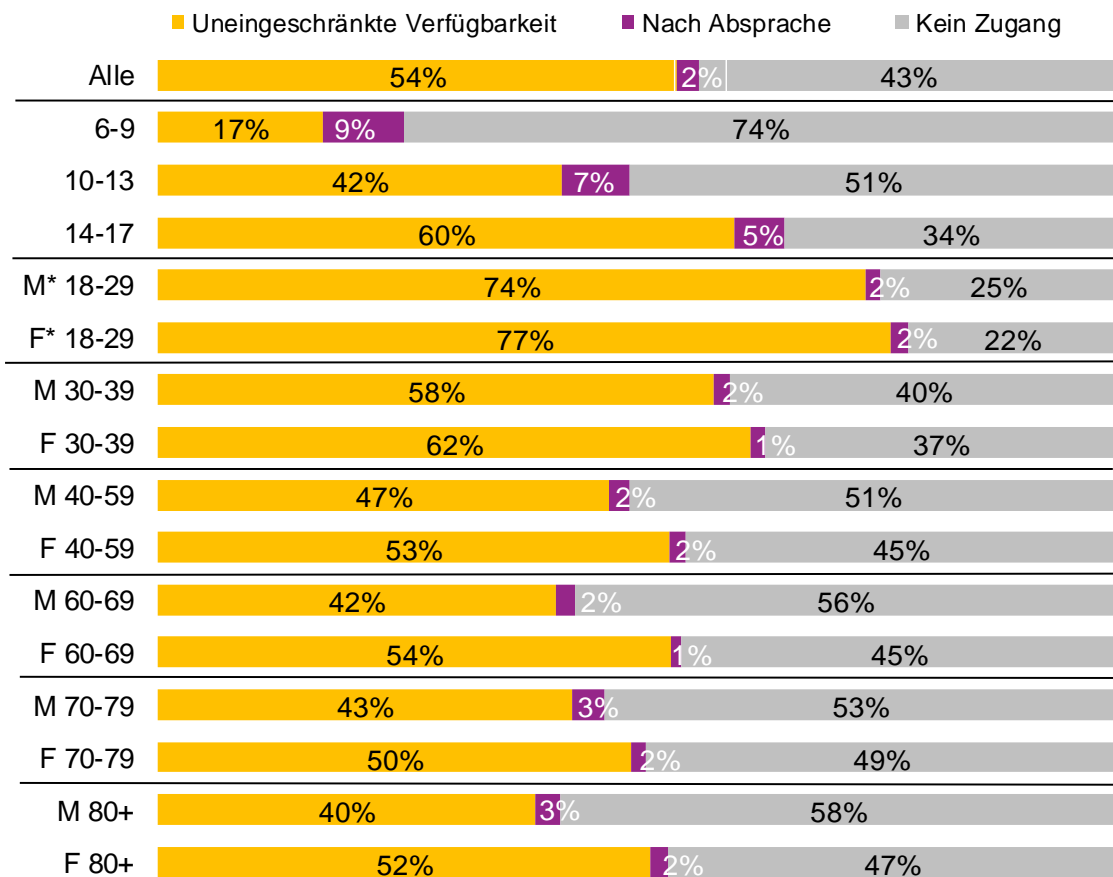


Abb. 9: ÖV-Zeitkarte Verfügbarkeit mit Effekt Deutschlandticket

Bei der ÖV-Zeitkartenverfügbarkeit ist der Anteil unter den 18-29-Jährigen am höchsten. Er liegt bei Frauen in allen Altersgruppen höher als bei Männern.



M* = Männer F* = Frauen

Abb. 10: ÖV-Fahrkarten Verfügbarkeit am Stichtag nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen

Die Ergebnisse zur Fahrzeug- und ÖV-Fahrkartenverfügbarkeit verdeutlichen, dass die Münchner Bevölkerung an ihrem Stichtag meist mehr als eine Option hatte.

Die Mobilitätsvoraussetzungen in München sind vom gut ausgebauten ÖPNV-Netz geprägt. Weiterhin bestehen im Hinblick auf die Ticketverfügbarkeit mit dem hohen Anteil an Zeitkartennutzer*innen geringe Zugangsbarrieren.

Bei der Verkehrsmittelverfügbarkeit zeigt sich weiterhin, dass die Wahlmöglichkeiten der Befragten stark von ihrem sozio-ökonomischen Status beeinflusst sind.

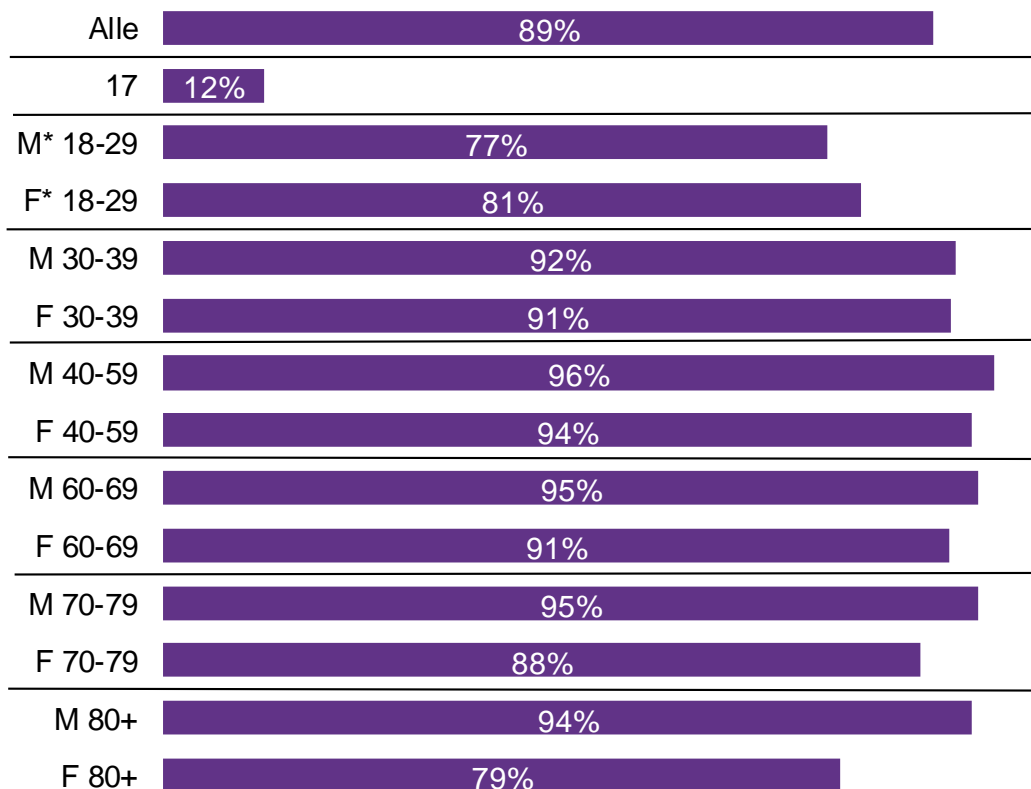
3.1.4 Führerscheinbesitz

Eine individuelle Einflussgröße auf die Verkehrsmittelwahl, die in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden muss, ist der Führerscheinbesitz der Befragten.

Insgesamt besteht eine hohe Führerscheinbesitzquote in der Münchner Bevölkerung. Sie liegt im Schnitt bei 89 %.

91 % der männlichen und 88 % der weiblichen Befragten verfügen über einen Pkw-Führerschein. Die Anteile variieren abhängig vom Alter der Befragten. Unter den weiblichen

Befragten über 65 Jahre liegt die Quote niedriger als unter den männlichen Befragten. Auffällig ist die geringere Quote unter den 18-29-Jährigen, die über einen Pkw-Führerschein verfügen.



M* = Männer F* = Frauen

Abb. 11: Führerscheinbesitz nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen

3.1.5 Flexible Mobilität

Nutzung von Sharing-Angeboten und Multimodalität

Ein weiterer Faktor bei den Mobilitätsoptionen ist die zunehmende Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten.

Seit der letzten Erhebung 2017 haben sich die Rahmenbedingungen sowohl bei den stationären als auch flexiblen free-floating Modellen stark erweitert. Im öffentlichen Straßenraum wurden zahlreiche zusätzliche Abstellmöglichkeiten geschaffen sowie mit der Einrichtung von Mobilitätspunkten die Integration mit anderen Verkehrsmitteln vorangetrieben. Bewusstsein und Akzeptanz von Sharing-Modellen ist in der Bevölkerung entsprechend gewachsen.

In München nutzen insgesamt 22 % der Befragten grundsätzlich Carsharing. Bei den Leihrädern sind es 12 % und bei den geliehenen E-Tretrollern 18 %.

36 % der Personen in Haushalten ohne Pkw-Besitz nutzen Carsharing. Das bedeutet, dass dieses Angebot überwiegend als Ersatz für einen eigenen Haushalts-Pkw fungiert und weniger als Zusatzoption für Haushalte, die bereits über einen Pkw verfügen. Da rund ein Drittel der Münchner Haushalte keinen Pkw hat, ist Carsharing für einen Teil dieser Gruppe eine wichtige Ergänzung der Mobilitätsoptionen.

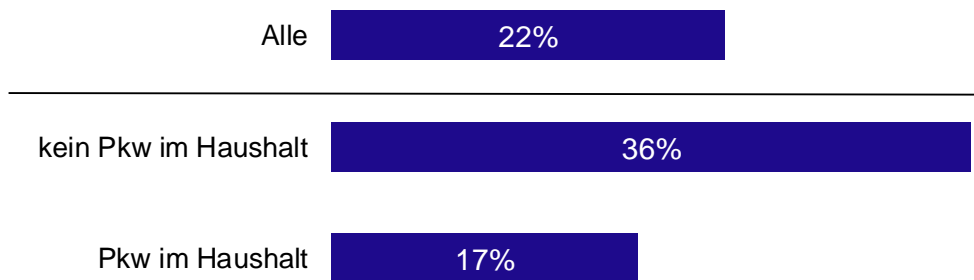


Abb. 12: Carsharing Nutzung in Abhängigkeit vom Pkw-Besitz der Haushalte

Bei den Carsharing-Nutzer*innen sind insbesondere die jüngeren Altersgruppen bis 50 Jahre stark vertreten. Gleiches gilt für die Nutzung von Leihfahrrädern. Bei den Leih-E-Tretrollern nutzen insbesondere Personen unter 35 Jahren diese Angebote.

Multimodale Mobilität

Neben der Nutzungsquote von Sharing-Angeboten gibt auch die Betrachtung der multimodalen Mobilität einen Hinweis auf eine zunehmende Flexibilität bei der Verkehrsmittelnutzung.

Das Konzept der multimodalen Mobilität betrachtet die Nutzung der Verkehrsmittel Pkw, ÖV und Rad nicht nur separat, sondern auch deren Kombinationen. Sie entstehen aus dem Zusammenspiel der individuellen Möglichkeiten, wie finanziellen und gesundheitlichen Ressourcen, sowie den Alternativen des Verkehrsangebots, z. B. der Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen.

Im Rahmen der SrV-Studie beinhaltet Multimodalität die Nutzung von zwei oder drei verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb einer Woche. Es zeigt sich, dass 62 % der Befragten multimodal unterwegs sind, d. h. mehr als ein Verkehrsmittel nutzen. Die häufigste Kombination ist dabei die Nutzung des Umweltverbundes von Rad und ÖV. Danach folgen ÖV/ Rad/ MIV, sowie Rad/ MIV und ÖV/ MIV.

Auch bei der Multimodalität gibt es Unterschiede zwischen den Altersgruppen. Beispielsweise ist der Anteil unter den jüngeren Bevölkerungsgruppen, die die häufigste Kombination ÖV/ Rad wählen, überdurchschnittlich hoch.

3.2 Ausgewählte Kennziffern des Mobilitätsverhaltens

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Angaben der Befragten zu ihren absolvierten Wegen am Stichtag. Sie sind Kennziffern der Mobilität der Münchner Bevölkerung an einem durchschnittlichen Tag im Jahr 2023.

Um ein gleiches Verständnis herzustellen, wird an dieser Stelle zunächst ein Weg im Sinne der SrV-Studie definiert. Es handelt sich um eine Ortsveränderung, vom Ausgangspunkt zum Ziel, der durch genau einen Zweck definiert ist (z. B. zur Arbeit, zum Einkauf, nach Hause). Auch wenn auf einem Weg verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden, oder ein Wechsel vom zu Fuß gehen auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt erfolgt, bleibt es bei einem Weg.

Ein Weg kann aus mehreren Etappen bestehen, d. h. auf einem Weg können mehrere Verkehrsmittel benutzt werden. Aber jedem Weg wird ein Hauptverkehrsmittel zugeordnet. Es bestimmt sich aus einer vorgegebenen Verkehrsmittelhierarchie, d. h. einer Rangfolge entsprechend der größten entfernungsbezogenen Leistungsfähigkeit des Verkehrsmittels (1. ÖV, 2. MIV, 3. Rad und 4. Fuß).

Das bedeutet in der SrV-Definition, dass eine einzelne Etappe des Wegs, z. B. ein Fußweg zur U-Bahn, durch die Festlegung eines Hauptverkehrsmittels bei der Berechnung

des Modal Split nicht berücksichtigt wird, wenn auf dem Weg ein „ranghöheres“ Verkehrsmittel genutzt wird. Der Fußweg wird aber im Wegeprotokoll erfasst und bleibt als Information im Datensatz erhalten.

Beispielsweise geht eine Person 200 m von der Wohnungstür zu Fuß zur U-Bahnhaltestelle und fährt 8 km zur Zielhaltestelle. Von dort geht sie weitere 300 m zu Fuß zu ihrem Arbeitsplatz. Für diesen Weg werden bei der Befragung zwar alle genutzten Verkehrsmittel, also „Fuß – U-Bahn – Fuß“ erfasst, aber dem Weg kann nur ein Hauptverkehrsmittel zugeordnet werden, in diesem Fall die U-Bahn, die die größte Verkehrsleistung erbringt.

3.2.1 Mobilitätsquote der Münchner Gesamtbevölkerung

An einem durchschnittlichen Tag im Jahr 2023 sind 88 % der Münchner*innen mindestens zu einem kurzen Weg außer Haus unterwegs.

Im Schnitt absolviert eine Person 3,1 Wege pro Tag. Werden nur mobile Personen betrachtet, d. h. Personen mit mind. einem Weg am Stichtag, dann steigt der Wert auf 3,6 Wege pro Tag.

Diese Wege werden im Folgenden differenziert nach Binnenverkehr (= innerhalb des Stadtgebiets) bzw. nach allen Wegen (= Wege innerhalb und von/nach außerhalb des Stadtgebiets) betrachtet, wobei berücksichtigt werden sollte, dass insgesamt 84 % aller Wege der Münchner*innen Binnenwege sind.

Bei Berücksichtigung aller Wege dauert ein Weg durchschnittlich 24 Minuten, und innerhalb des Stadtgebiets 21 Minuten.

Im Schnitt ist die Münchner Bevölkerung rd. 74 Minuten täglich unterwegs.

3.2.2 Mobilitätsquoten verschiedener Bevölkerungsgruppen

Personen mit Mobilitätseinschränkungen sind deutlich weniger häufig unterwegs als der Durchschnitt der Münchner Bevölkerung. Wer von den Befragten angegeben hat, eine Geh-, Seh- oder sonstige Einschränkung bzgl. des Mobilitätsverhaltens zu haben, absolviert täglich im Schnitt 2,4 Wege. Der Anteil dieser Personengruppe mit mind. einem Weg außer Haus liegt bei 68 %. Je älter diese Personen sind, desto geringer ist deren Mobilitätsquote im Vergleich zu Personen ohne Einschränkungen.

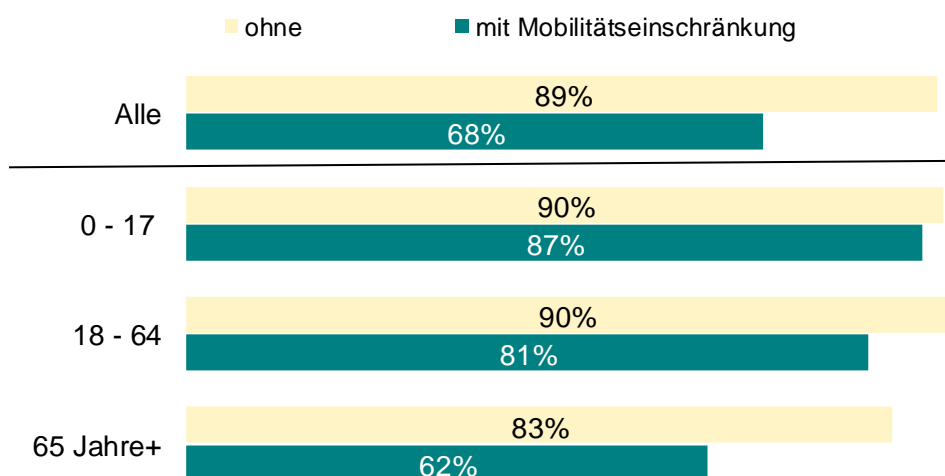


Abb. 13: Mobilitätsquote nach Mobilitätseinschränkungen und Alter

3.2.3 Anzahl der Wege nach Wochentagen und Zielen

Unter der Woche werden deutlich mehr Wege zurückgelegt als am Wochenende. Während an einem mittleren Werktag Dienstag, Mittwoch und Donnerstag im Schnitt 3,4 Wege getätigt werden, sind es am Samstag 3,2 Wege und am Sonntag 2,2 Wege.

3.2.4 Durchschnittliche Wegelängen und -dauern

Die längsten Entfernungen werden im Wochendurchschnitt im Binnenverkehr mit dem ÖV zurückgelegt. Bei Berücksichtigung aller Wege erfolgen die längsten Entfernungen mit dem MIV. Bei Nutzung des MIV ist die Geschwindigkeit bei Betrachtung aller Wege im Vergleich zum Binnenverkehr deutlich höher und doppelt so hoch wie beim ÖV.

Bemerkenswert ist auch die durchschnittliche Geschwindigkeit des Radverkehrs im Binnenverkehr, der bei Wegen innerhalb des Stadtgebiets knapp an die Reisegeschwindigkeit des ÖV heranreicht.

Da bei der Ermittlung der Geschwindigkeit die „Tür-zu-Tür-Entfernung“ zugrunde gelegt wird, also bei der ÖV-Nutzung auch der Weg zur und von der Haltestelle, ist das Fahrrad „vor der Haustür“ bei geringeren und mittleren Distanzen ein schnelles Fortbewegungsmittel in der Stadt. Beim ÖV ist zudem zu beachten, dass die jeweiligen Geschwindigkeiten der einzelnen Verkehrsmittel (z. B. U-Bahn, Bus) deutlich voneinander abweichen.

| Hauptverkehrs- mittelgruppe | Reisezeit min/Weg | Entfernung km/Weg | Geschwindigkeit km/h |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|
| Zu Fuß | 16,4 | 1,0 | 3,8 |
| Fahrrad | 17,6 | 3,2 | 10,8 |
| MIV | 19,1 | 5,8 | 18,2 |
| ÖV | 33,5 | 6,7 | 12,0 |
| Gesamt | 20,7 | 3,6 | 10,4 |

Tab. 1: **Binnenverkehr alle Wochentage:** Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen

| Hauptverkehrs- mittelgruppe | Reisezeit min/Weg | Entfernung km/Weg | Geschwindigkeit km/h |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|
| Zu Fuß | 17,3 | 1,1 | 3,7 |
| Fahrrad | 19,6 | 3,7 | 11,2 |
| MIV | 25,2 | 12,3 | 29,2 |
| ÖV | 37,3 | 9,3 | 15,0 |
| Gesamt | 23,8 | 6,0 | 15,1 |

Tab. 2: **Alle Wege alle Wochentage:** Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen

Insbesondere am Sonntag werden mit allen Verkehrsmitteln längere Entfernungen und Reisezeiten absolviert als im wöchentlichen Durchschnitt (siehe Tab. 3 und Tab. 4). Hier dominiert der Freizeitverkehr, der durchschnittlich lange Wege und Zeiten aufweist.

Die Gegenüberstellung von Wegen im Binnenverkehr und allen absolvierten Wegen zeigt, dass mit Berücksichtigung aller Wege MIV und ÖV in Entfernung und Geschwindigkeit deutlich zunehmen. Der MIV weist hier mit Abstand die größten durchschnittlichen Wegelängen und Geschwindigkeiten auf. Vor allem Freizeitfahrten ins Umland sind am Sonntag hauptsächlich Ursache für überdurchschnittlich lange Wege mit ÖV und MIV.

| Hauptverkehrs- mittelgruppe | Reisezeit min/Weg | Entfernung km/Weg | Geschwindigkeit km/h |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|
| Zu Fuß | 25,0 | 1,5 | 3,6 |
| Fahrrad | 22,5 | 3,7 | 9,9 |
| MIV | 21,3 | 7,1 | 20,1 |
| ÖV | 34,7 | 6,6 | 11,4 |
| Gesamt | 25,3 | 3,8 | 9,1 |

Tab. 3: **Binnenverkehr Sonntag:** Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen

| Hauptverkehrs- mittelgruppe | Reisezeit min/Weg | Entfernung km/Weg | Geschwindigkeit km/h |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|
| Zu Fuß | 27,7 | 1,6 | 3,6 |
| Fahrrad | 28,4 | 5,4 | 11,3 |
| MIV | 33,8 | 19,3 | 34,3 |
| ÖV | 43,6 | 11,6 | 15,9 |
| Gesamt | 31,9 | 8,8 | 16,6 |

Tab. 4: **Alle Wege Sonntag:** Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen

Aus den Wegeprotokollen wird zudem ersichtlich, wie lange die Münchner*innen unterwegs sind, um Einrichtungen des täglichen Bedarfs zu erreichen. Eine schnelle Erreichbarkeit von Einrichtungen zur Kinderbetreuung, zu Schulen und zum Einkauf fördert die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Rad sowie die Teilhabe von Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

In der folgenden Grafik sind die absolvierten Wege nach Dauer und Zweck in 5-Minuten-Schritten sowie ihre jeweilige durchschnittliche Dauer dargestellt.

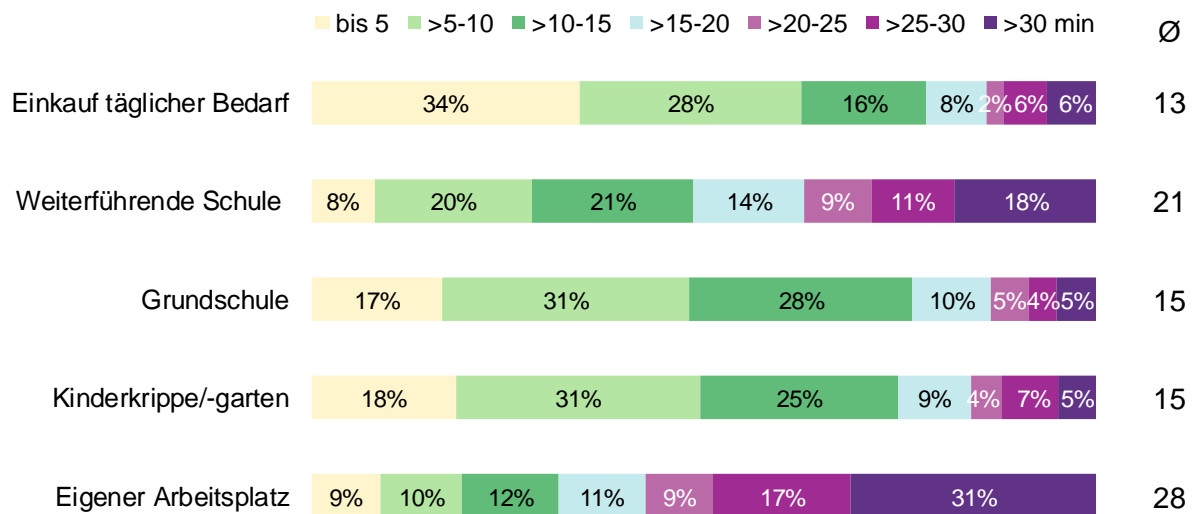


Abb. 14: Klassifizierte Wegedauer nach Wegezwecken

Insbesondere Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs sind innerhalb von 15 Minuten erreichbar. Das trifft auf 78 % dieser Wege zu. Auch Kinderkrippen / Kindergärten sind mit 74 % und Grundschulen mit 76 % der Wege zum großen Teil innerhalb dieser Zeitspanne erreichbar.

Weniger leicht zugänglich sind hingegen weiterführende Schulen. Hier erreicht nur knapp die Hälfte der Schüler*innen die Schule innerhalb von 15 Minuten. 18 % benötigen mehr als 30 Minuten für ihren Schulweg.

Den eigenen Arbeitsplatz erreichen nur 31 % der Münchner*innen im Zeitraum von 15 Minuten. Knapp die Hälfte benötigt mehr als 25 Minuten für diesen Weg.

3.3 Verkehrsmittelanteile (Modal Split) nach Wegen und Verkehrsleistung

Basierend auf der Erfassung der zurückgelegten Wege und der dort genutzten Verkehrsmittel am Stichtag wird der sog. Modal Split berechnet. Er bezieht sich in diesem Kapitel auf alle Wochentage Montag bis Sonntag. Bei der Ermittlung des Modal Splits gibt es grundsätzlich zwei Herangehensweisen:

- Der Modal Split nach **Wegen** basiert auf dem Verkehrsaufkommen und drückt die Verkehrsmittelwahl anhand aller Wege aus.
- Der Modal Split nach **Verkehrsleistung** gibt die Verkehrsmittelwahl anhand aller zurückgelegten Personenkilometer an.

3.3.1 Modal Split im Binnenverkehr und Gesamtverkehr

In der folgenden Grafik werden die Ergebnisse beider Herangehensweisen der Berechnung des Modal Split, nach Wegen und Verkehrsleistung, dargestellt.

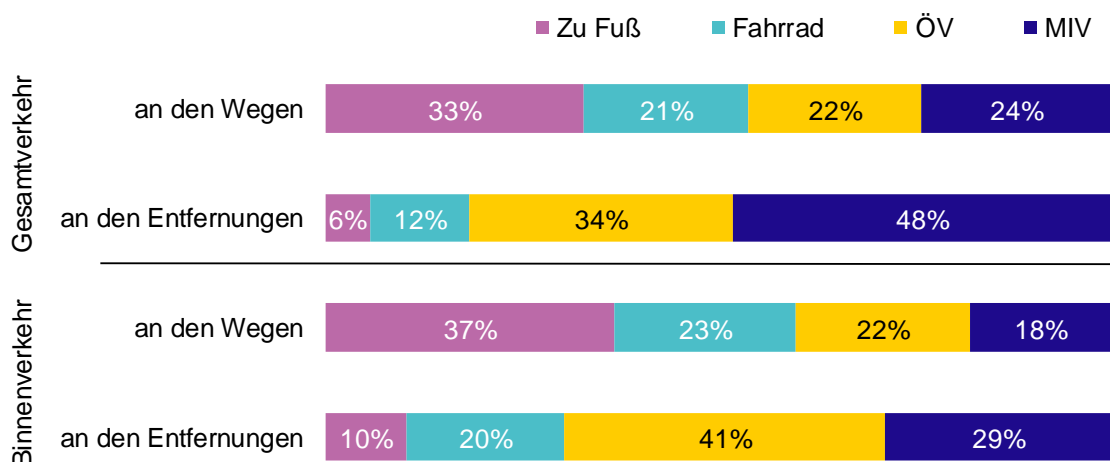


Abb. 15: Modal Split nach Wegen und Verkehrsleistung: Binnenverkehr / alle Wege

Die Verkehrsmittel, die den sog. Umweltverbund ¹ bilden, Fuß- und Radverkehr sowie der ÖV, haben beim Modal Split beim **Gesamtverkehr** nach **Wegen** einen Anteil von 76 %.

- Dabei ist der Anteil der Wege zu Fuß 33 %, mit dem Rad 21 % und mit dem ÖV 22 %.
- Neben dem Umweltverbund hat der MIV einen Anteil von 24 %.

Der hohe Fußverkehrsanteil ist besonders auffällig. Ein so hoher Wert wurde bisher in keiner der vergangenen Mobilitätsbefragungen erreicht.

Wird für die Berechnung des Modal Split beim **Gesamtverkehr** die **Verkehrsleistung** (= Entfernung in km, die eine Person auf einem Weg zurücklegt) herangezogen, verändern sich die Anteile deutlich:

- MIV mit 48 % und ÖV mit 34 % dominieren
- Rad- und Fußverkehr machen gemeinsam noch 20 % der Verkehrsleistung aus.

Diese Ergebnisse werden maßgeblich durch die hohen durchschnittlichen Entfernungen, die bei einem MIV- und ÖV-Weg im Vergleich zu Rad- und Fußwegen zurückgelegt werden, beeinflusst.

Betrachtet man den Modal Split nur für den **Binnenverkehr**, dominieren bei Berechnung nach **Wegen** die Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Wege zu Fuß, mit dem Rad und ÖV machen gemeinsam 82 % der Wege aus. Bei der **Verkehrsleistung** sind es 71 %.

In diesem Zusammenhang sind auch die Unterschiede im Modal Split nach Wochentagen zu interpretieren. Während werktags häufig das Rad sowie der ÖV genutzt wird, sind am Samstag und Sonntag der Anteil des MIV sowie des Fußverkehrs höher. Hier dominieren die Freizeitfahrten mit dem Pkw, die häufig über das Stadtgebiet hinaus ins Umland führen, ebenso die vermehrten Fußwege in der Freizeitgestaltung.

¹ Zum Umweltverbund werden i. d. R. auch Wege mit E-Kfz gezählt. Diese werden aber im Rahmen der SrV-Erhebung nicht differenziert erfasst.

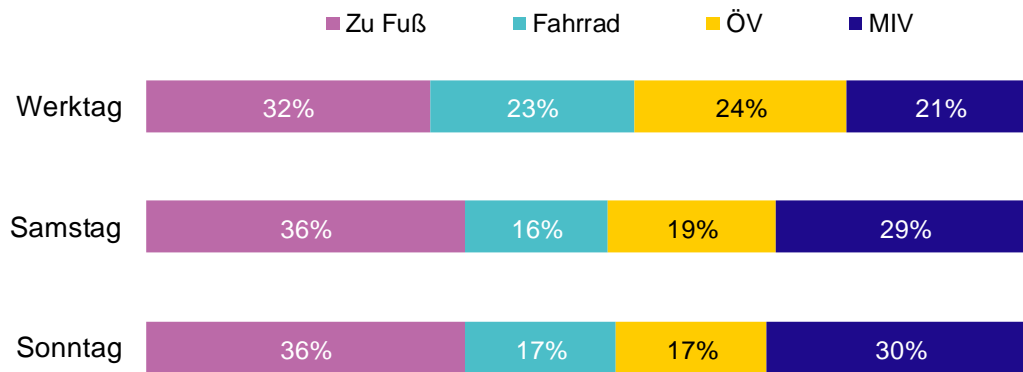


Abb. 16: Modal Split nach Wegen: Wochentage

3.3.2 Modal Split nach Entfernungsklassen

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen, zeigt sich, dass bei geringen Entfernungen bis zu 1 km der Fußverkehr mit 77 % dominiert. Sein Anteil nimmt bei Distanzen zwischen 1 km und 3 km auf rd. ein Drittel ab und hat bei Entfernungen zwischen 3 km und 5 km nur noch einen Anteil von 10 %.

Das Rad spielt bei den geringen Distanzen bis zu 1 km mit 17 % eine vergleichsweise geringe Rolle, hat aber im Nahbereich bei Distanzen zwischen 1 km und 5 km eine wichtige Funktion: Rund ein Drittel der Wege zwischen 1 km und 3 km bzw. 28 % der Wege zwischen 3 km und 5 km werden mit dem Rad zurückgelegt. Bei Wegen zwischen 5 km und 10 km hat das Rad immerhin noch einen Anteil von 21 %, bei Wegen über 10 km von 9 %.

Der ÖV spielt bei sehr geringen Distanzen bis zu 1 km mit 1 % kaum eine Rolle. Den größten Anteil hat er bei Wegen ab 3 km. Bei Entfernungen zwischen 5 km und 10 km beträgt der Anteil 43 %.

Der MIV hat bei den sehr geringen Distanzen bis zu 1 km einen Anteil von 5 % und nimmt mit weiterer Entfernung stetig zu. Bei den Entfernungen über 10 km liegt er bei 56 %.

Bei diesen Ergebnissen ist zu beachten, dass Wege im Nahbereich mit Abstand den größten Anteil haben:

- Wege bis zu 1 km machen 31 % aller getätigten Wege aus.
- Wege zwischen 1 km bis 3 km haben einen Anteil von 26 %.
- Wege zwischen 3 km bis 5 km erreichen einen Anteil von 13 %.
- Wege zwischen 5 km bis 10 km machen 16 % der Wege aus.
- Wege über 10 km haben nur noch einen Anteil von 14 %.

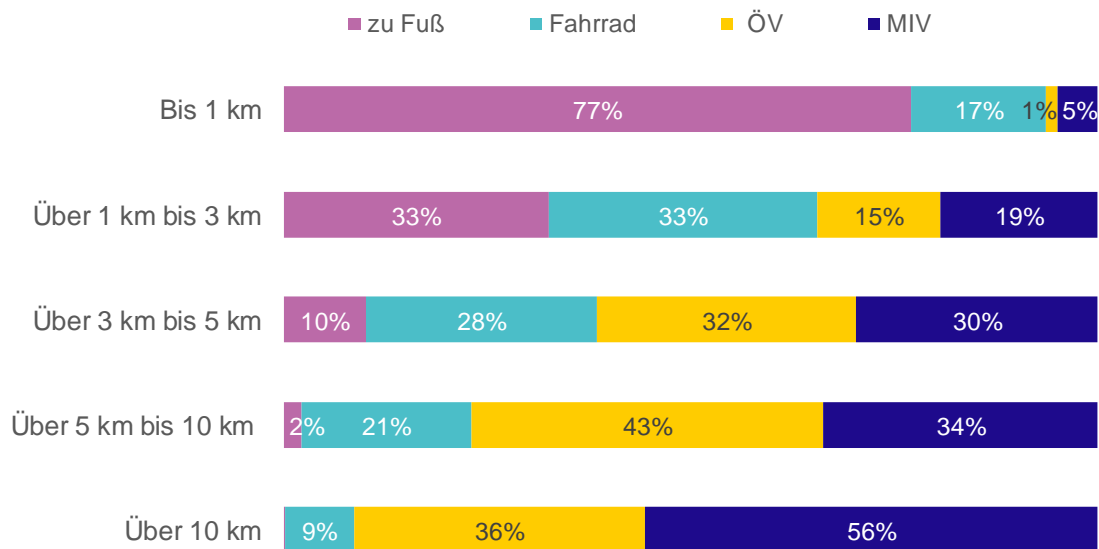


Abb. 17: Weglängen nach Verkehrsmittel

3.3.3 Modal Split verschiedener Bevölkerungsgruppen

Die Mobilitätsoptionen einer Person und damit auch die konkret gewählten Verkehrsmittel am Stichtag sind von unterschiedlichen Faktoren beeinflusst. Diese können angebotsbezogen sein, aber auch von der individuellen Lebenssituation abhängen. Diese Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl verschiedener Bevölkerungsgruppen werden im Folgenden näher betrachtet.

3.3.4 Modal Split nach Geschlecht

Differenziert man den Modal Split nach Geschlecht, zeigt sich bei den weiblichen Befragten ein höherer Anteil der Fußwege und des ÖV (was sich auch im höheren Zeitkartenbesitz widerspiegelt) und ein geringerer Anteil bei MIV und Rad als bei männlichen Befragten.

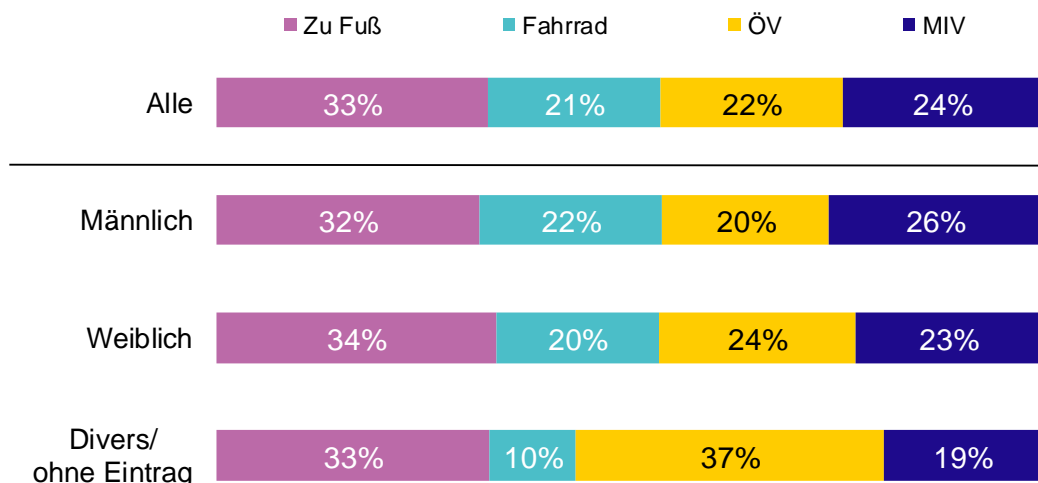


Abb. 18: Modal Split nach Wegen: nach Geschlecht

Bei Personen ohne oder mit diversem Geschlechtseintrag ist der Anteil der Wege mit dem Rad signifikant niedriger, der des ÖV sehr hoch.

Da nur wenige Personen die Kategorie „kein Eintrag / divers“ gewählt haben, ist diese

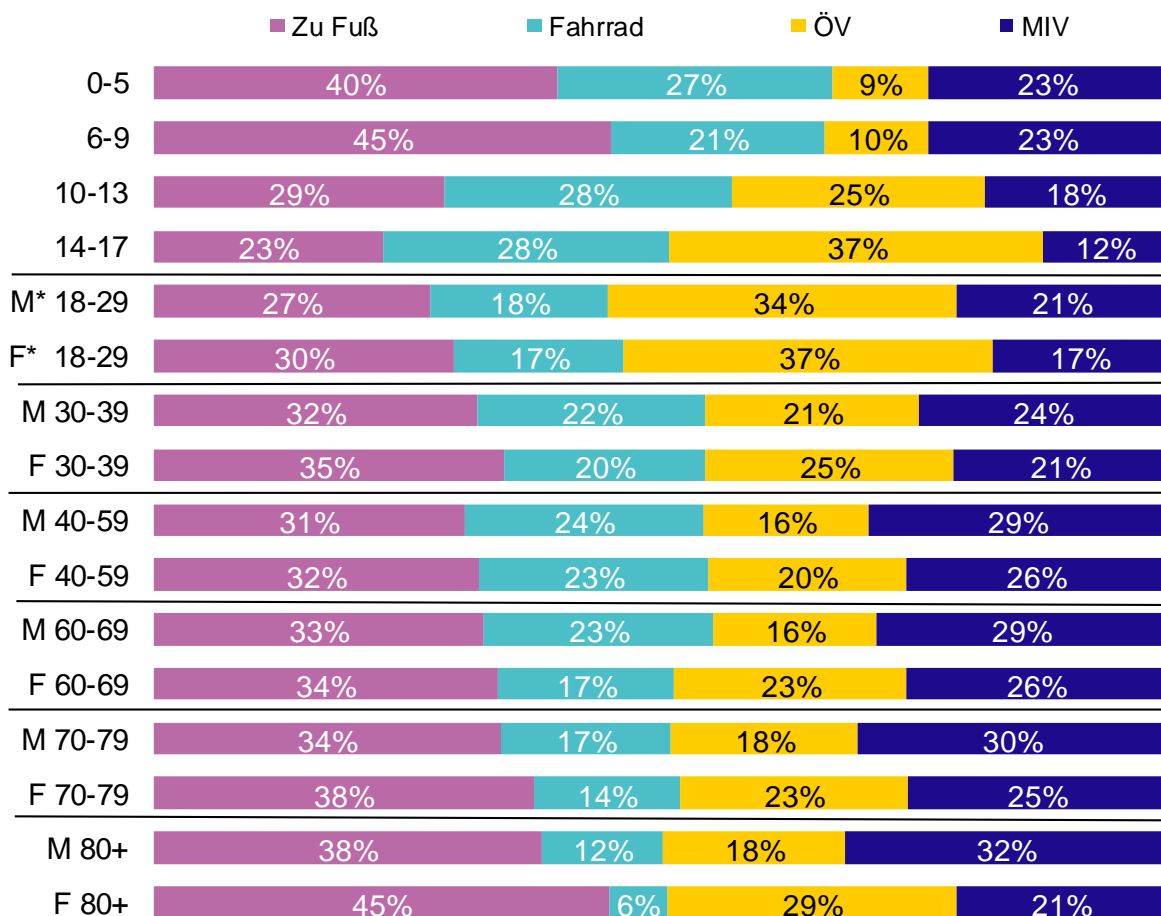
Kategorie nur dann auswertbar, wenn keine weiteren Unterteilungen (z. B. nach Geschlecht und Altersgruppen) vorgenommen werden.

Der sehr geringe Anteil in der Stichprobe (0,2 %) deutet darauf hin, dass die Teilnahmebereitschaft bzw. die Bereitschaft sich entsprechend zu deklarieren, unterdurchschnittlich ist. Der Anteil dieser Gruppe in der Bevölkerung liegt sehr wahrscheinlich höher. Es ist daher möglich, dass – unabhängig von den geringen Fallzahlen – diese Personen nicht repräsentativ für alle Personen ohne oder mit diversem Geschlechtseintrag sind. Dieses Repräsentationsproblem kann zwar nicht gelöst werden, trotzdem sollte diese Gruppe bei der Auswertung des Mobilitätsverhaltens nicht unsichtbar bleiben. Aus diesem Grund wurde bei Auswertungen, die keine weitere Unterteilung aufweisen und die Fallzahlen entsprechend hoch genug sind, drei Geschlechterkategorien ausgewiesen.

3.3.5 Modal Split nach geschlechtsspezifischen Altersgruppen

Wird neben dem Geschlecht zusätzlich auch die Altersgruppe betrachtet, werden nochmal deutlichere Unterschiede zwischen weiblichen und männlichen Befragten sichtbar. In allen Altersgruppen ist der Anteil der Fußwege bei weiblichen Befragten höher. Insbesondere trifft dies auf die höheren Altersgruppen zu, mit dem größten Anteil unter den über 80-jährigen Frauen. Auch wenn die weiblichen Befragten einen geringeren Anteil des Radverkehrs am Modal Split haben, ist der Anteil des Umweltverbunds bei ihren Wegen in allen Altersgruppen höher als bei den männlichen Befragten.

Insbesondere die Wege der Kinder haben einen sehr hohen Anteil am Umweltverbund. In den jüngeren Altersgruppen bis neun Jahre dominieren Wege zu Fuß und mit dem Rad, in den Altersgruppen ab zehn Jahre Wege mit dem Rad und ÖV.



M* = Männer F* = Frauen

Abb. 19: Modal Split nach Wegen: geschlechtsspezifische Altersgruppen

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang auch die Anzahl der Wege nach Geschlecht und Altersgruppen. In den Altersgruppen zwischen 18 und 59 Jahren liegt die Wegeanzahl der weiblichen Befragten jeweils höher als die der männlichen Befragten. Die größte Anzahl an Wegen absolvieren Frauen zwischen 30 und 49 Jahren. In den höheren Altersgruppen ab 60 Jahren kehrt sich das Verhältnis um. Während bei Männern erst in der Altersgruppe ab 80 Jahren ein spürbarer Rückgang der durchschnittlichen Wegezahl zu erkennen ist, trifft das bei Frauen bereits ab 70 Jahre zu.

3.3.6 Modal Split bei Mobilitätseinschränkung

Bei Personen mit einer Mobilitätseinschränkung ist der Anteil des Rads am Modal Split deutlich geringer als bei Personen ohne Einschränkung. Dafür absolvieren sie einen größeren Anteil ihrer Wege zu Fuß, mit dem ÖV oder dem MIV als Personen ohne Einschränkung.

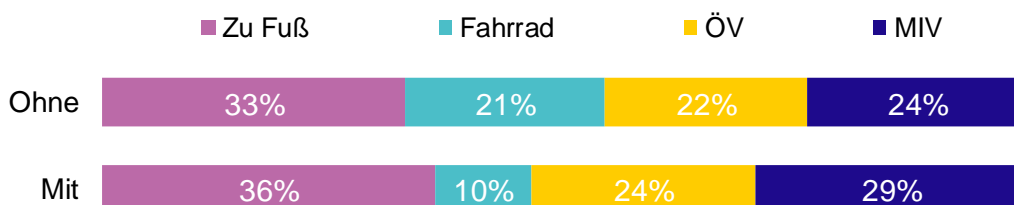


Abb. 20: Modal Split nach Wegen: Personen mit und ohne Mobilitätseinschränkung

3.3.7 Modal Split nach ökonomischem Status

Auch der ökonomische Status eines Haushalts beeinflusst die Verkehrsmittelwahl. Der Anteil des ÖV ist an den absolvierten Wegen bei den Befragten der statushöchsten Haushalte halb so hoch wie bei Befragten aus Haushalten mit sehr niedrigem ökonomischem Status, der Anteil des MIV dagegen knapp doppelt so hoch. Das korrespondiert mit der deutlich höheren Pkw-Besitzquote der Haushalte mit hohem ökonomischem Status.

Der Anteil des Rads am Modal Split ist bei Mitgliedern von Haushalten mit geringem ökonomischem Status niedriger.

Bei den Fußwegeanteilen fallen die Unterschiede hinsichtlich des ökonomischen Status deutlich geringer aus.

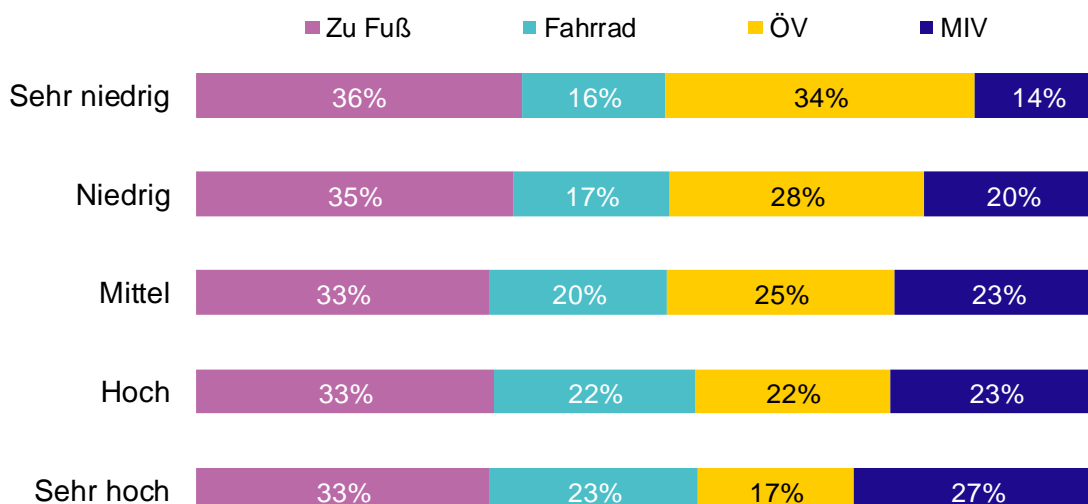


Abb. 21: Modal Split nach ökonomischem Status der Haushalte

3.3.8 Modal Split nach Wegezwecken

Neben den zuvor beschriebenen individuellen Faktoren und Lebenssituationen gibt es gesellschaftliche Trends, wie das Homeoffice, die starken Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben. Sie finden sich u. a. in den Wegezwecken wieder.

Eine nähere Betrachtung der Wegezwecke und der dafür genutzten Verkehrsmittel zeigt Hintergründe für die große Bedeutung des Umweltverbunds bei der Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen auf:

- Der Weg zum eigenen Arbeitsplatz, der im Mittel vergleichsweise lang ist, wird von den meisten Münchner*innen mit dem ÖV absolviert mit 36 % der Wege. MIV und Rad erreichen jeweils den gleichen Anteil mit 26 % der Wege. Der Fußverkehr hat hier nur einen Anteil von 12 %.
- Bei Freizeitwegen dominiert der Fußverkehr deutlich mit 38 % der Wege, bei Einkauf und Dienstleistungen mit 42 %. Hier werden viele der im Schnitt eher kurzen Wege zu Fuß erledigt.

Diejenigen Wegezwecke, die vorrangig mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden, haben im Jahr 2023 einen sehr hohen Anteil:

- Der Zweck Freizeit ist mit Abstand der häufigste: 40 % aller angegebenen Wege sind Freizeitwege, gefolgt von Einkauf und Dienstleistungen mit 28 %.
- Arbeitswege hingegen haben lediglich einen Anteil von 15 % an allen Wegen.

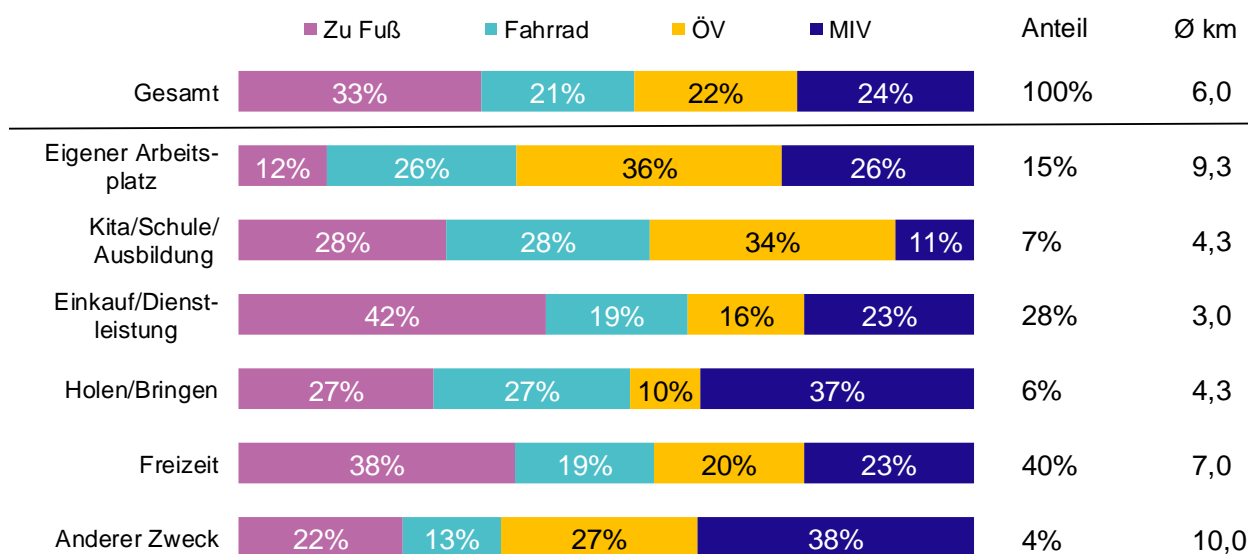


Abb. 22: Modal Split nach Wegen: Wegezwecke mit Anteilen an Gesamtwegen und durchschnittlichen Wegelängen

Daraus lässt sich ableiten, dass private Wege häufig kürzere Wege sind, die in großer Zahl zu Fuß erledigt werden. Ziele im Nahbereich haben somit an Bedeutung gewonnen, da die Anzahl privater Wege im Vergleich zu beruflichen Wegen sehr hoch ist.

3.4 Veränderungen im Mobilitätsverhalten seit 2017

Die Anzahl der Wege, die die Münchner*innen täglich absolvieren, hat sich gegenüber der Befragung MiD 2017 kaum verändert. 2017 waren es 3,2 Wege; 2023 durchschnittlich 3,1 Wege. Auch der Anteil aller Personen, die am Stichtag außer Haus unterwegs waren, ist 2023 mit 88 % gegenüber 2017 unverändert geblieben.

Was sich geändert hat, sind die Zwecke und damit verbunden auch die Merkmale dieser Wege, d. h. die Wahl des Verkehrsmittels, die Länge und Dauer.

Der Anteil der beruflichen Wege (Wege zum Arbeitsplatz, dienstliche Wege) hat gegenüber 2017 um 11 %-Punkte abgenommen, der Anteil der Freizeitwege hingegen um 11 %-Punkte zugenommen. Da sich die Verkehrsmittelwahl bei den Wegezwecken stark unterscheidet, wie im Kapitel 3.3.8 ausgeführt, wirkt sich diese Veränderung deutlich im Modal Split aus:

- Fußverkehr: Zunahme um 9 %-Punkte
- Radverkehr: Zunahme um 3 %-Punkte
- ÖV: leichter Rückgang um 2 %-Punkte
- MIV: deutlicher Rückgang um 10 %-Punkte

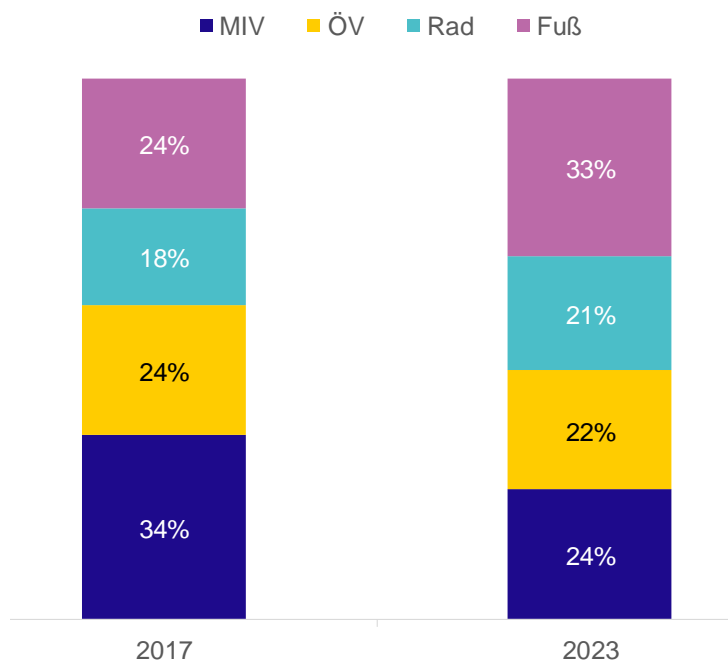


Abb. 23: Modal Split nach Wegen in den Jahren 2017 und 2023

Insgesamt ist der Anteil des Modal Splits des Umweltverbunds mit Fuß-, Radverkehr und ÖV von 66 % im Jahr 2017 auf 76 % im Jahr 2023 gestiegen.

Keine Veränderung gegenüber 2017 gab es hingegen in der durchschnittlichen Besetzungsquote eines Pkw mit 1,4 Personen pro Fahrt.

Grundsätzlich ist eine Tendenz zu flexiblerem Mobilitätsverhalten erkennbar. Bei der Nutzung von Sharing-Angeboten kann zwar kein Vergleich gezogen werden, da 2017 die Angebote in ihrer Bandbreite und Flexibilität nicht mit dem Stand im Jahr 2023 vergleichbar waren. Im Jahr 2023 waren aber 62 % der Befragten multimodal unterwegs, während es 2017 nur 53 % waren.

3.5 Homeoffice als wichtiger Treiber des veränderten Mobilitätsverhaltens

Ein wichtiger Grund für die beschriebenen Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl (siehe Kap. 3.3 und 3.4) sind die Entwicklungen im Arbeitsleben seit der Covid-19-Pandemie. In deren Folge stieg der Homeoffice-Anteil signifikant, was wiederum zu einer deutlichen Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Münchner Bevölkerung führte.

Bei den nachfolgenden Auswertungen bezieht sich die Kategorie „Homeoffice“ auf Erwerbstätige, die sich ganztätig im Homeoffice befanden.

Homeoffice-Anteile nach Wochentagen

Insgesamt waren in München 16 % aller Erwerbstätigen am Stichtag im Homeoffice (alle Wochentage Montag bis Sonntag). Betrachtet man die unterschiedlichen Wochentage, sticht der Freitag hervor. Hier arbeiteten durchschnittlich 27 % der befragten Erwerbstätigen im Homeoffice. Die weiteren Wochentage Montag bis Donnerstag unterscheiden sich nur minimal, hier liegt der Homeoffice-Anteil zwischen 20 % und 22 %. An den Wochenendtagen bzw. Feiertagen war der Anteil erwartungsgemäß gering und beträgt 2 %.

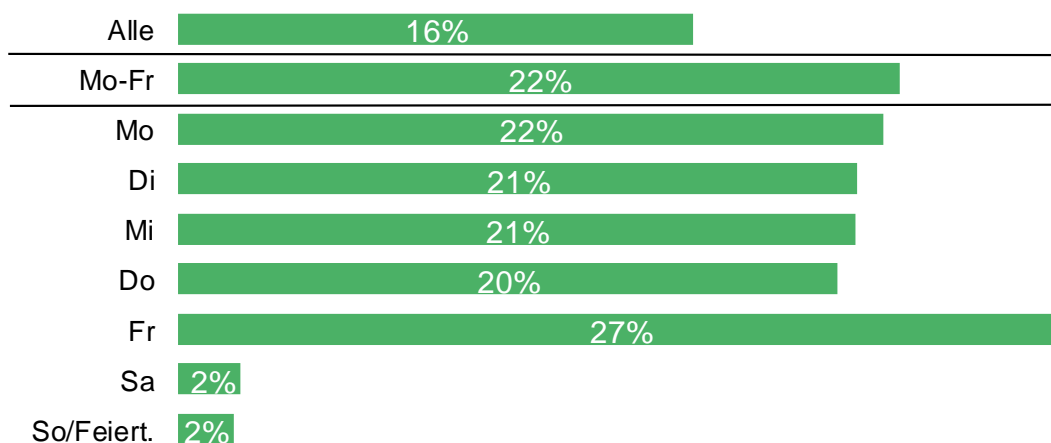


Abb. 24: Anteil der Erwerbstätigen im Homeoffice nach Wochentagen

Homeoffice-Eignung der Tätigkeit nach sozio-ökonomischen Merkmalen

Etwa die Hälfte der befragten Erwerbstätigen schätzen ihre aktuelle Tätigkeit als geeignet für die Arbeit von zu Hause ein, rund ein weiteres Viertel als teilweise geeignet und knapp ein Viertel als nicht geeignet.

Der Anteil der männlichen Befragten, die seine Tätigkeit von zu Hause aus ausführen können, ist höher als der Anteil der weiblichen Befragten. Etwa 29 % der weiblichen Befragten schätzen ihre Tätigkeit als nicht geeignet ein, unter den männlichen Befragten sind es nur 20 %.

Auch zwischen den Altersgruppen zeigen sich deutliche Unterschiede. Unter den 30- bis 39-Jährigen ist der Anteil der Homeoffice-geeigneten Tätigkeiten sehr hoch. Nur 19 % schätzen in dieser Altersgruppe ihre Tätigkeit als nicht geeignet ein. Bei den über 60-Jährigen sind es hingegen 37 %.

Die deutlichsten Unterschiede zeigen sich beim ökonomischen Status der Haushalte. Nur 15 % der Personen aus Haushalten mit sehr hohem ökonomischem Status geben an, ihre Arbeit nicht von zu Hause aus erledigen zu können, bei Personen aus Haushalten mit sehr niedrigem ökonomischem Status sind es hingegen 62 %.

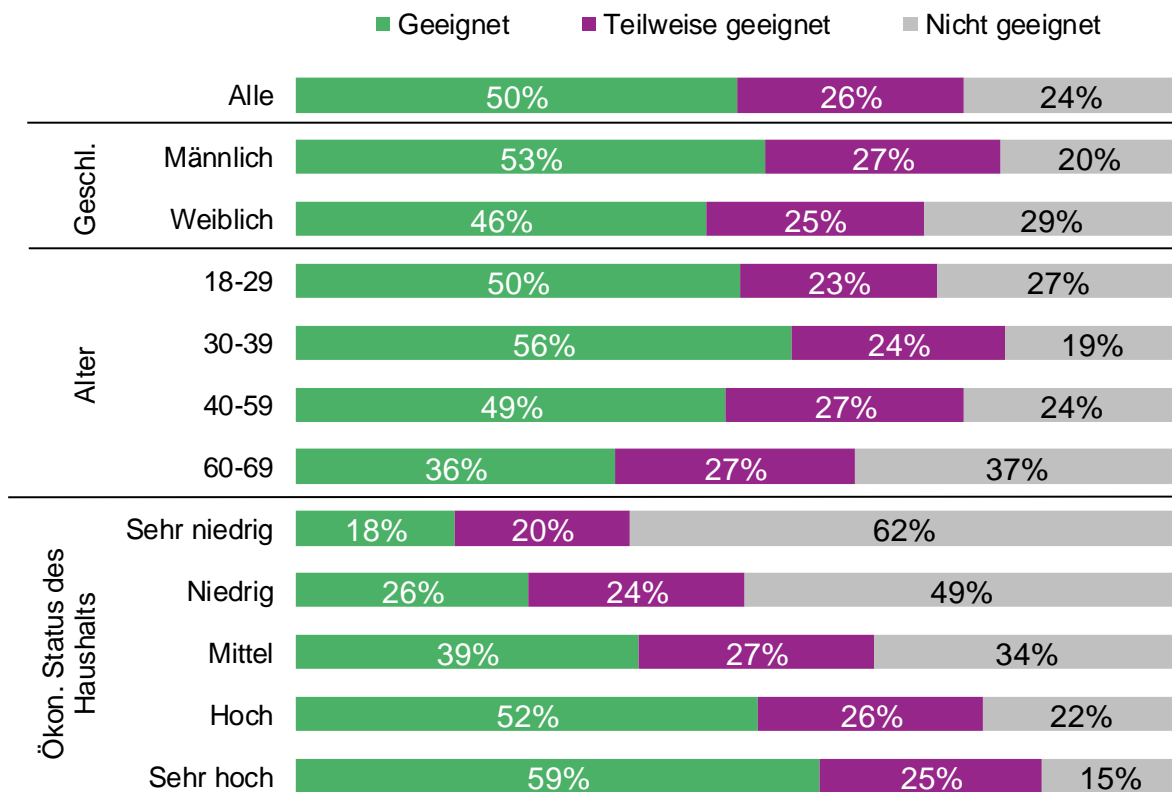


Abb. 25: Eignung der aktuellen Tätigkeit für Homeoffice nach Geschlecht, Alter und ökonomischem Status des Haushalts

Bei der Möglichkeit, im Homeoffice arbeiten zu können, spielen sowohl strukturelle Faktoren als auch individuelle Lebensumstände eine Rolle.

Männer sind häufiger in Bereichen tätig, die flexiblere Arbeitsmodelle und Homeoffice-Möglichkeiten bieten. Frauen häufiger in Berufen, die präsenzbasierter sind, wie im Gesundheitswesen oder im Bildungssektor.

Besonders deutlich kommt dieser Aspekt beim Faktor Einkommen zum Tragen. Höher bezahlte Berufe sind oft in Branchen angesiedelt, die leichter digital erledigt werden können und weniger physische Präsenz benötigen. Auch gehen mit gut bezahlten Positionen tendenziell flexiblere Arbeitsmodelle einher. Menschen mit niedrigerem Einkommen sind häufiger in Berufen tätig, die eine Anwesenheit erfordern, beispielsweise im Einzelhandel.

Jüngere Erwerbstätige haben z.T. andere Erwartungen an ihren Arbeitsplatz und suchen eher nach Unternehmen, die flexible Arbeitsmodelle anbieten. Zudem kann Homeoffice hier die Vereinbarkeit von Familie und Beruf unterstützen.

Mobilitätsquoten von Erwerbstätigen im Homeoffice

Bei den Erwerbstätigen, die sich am Stichtag ganztätig im Homeoffice befunden haben, waren 81 % an diesem Tag auch außer Haus. Dieser Wert ist niedriger als bei der Gesamtbevölkerung mit 88 % und unter den Erwerbstätigen, die sich an diesem Tag nicht oder nur teilweise im Homeoffice befunden haben, mit 93 %. Das bedeutet, wer im Homeoffice arbeitet, geht häufiger gar nicht außer Haus.

Verkehrsmittelwahl nach Homeoffice am Stichtag

Personen, die im Homeoffice arbeiten, machen nicht nur weniger Wege als der Bevölkerungsdurchschnitt bzw. Erwerbstätige, die nicht im Homeoffice sind, sondern unterscheiden sich auch bei der Verkehrsmittelwahl.

Der Anteil der Wege, die zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden, ist mit 45 % bzw. 24 % höher. Sehr gering sind hingegen bei dieser Gruppe die Anteile des ÖV und MIV mit 12 % bzw. 20 % der Wege. Personen im Homeoffice legen deutlich mehr Wege im Wohnumfeld zurück, die zu Fuß oder mit dem Rad absolviert werden können und weniger weite Wege, die den ÖV oder MIV erfordern.

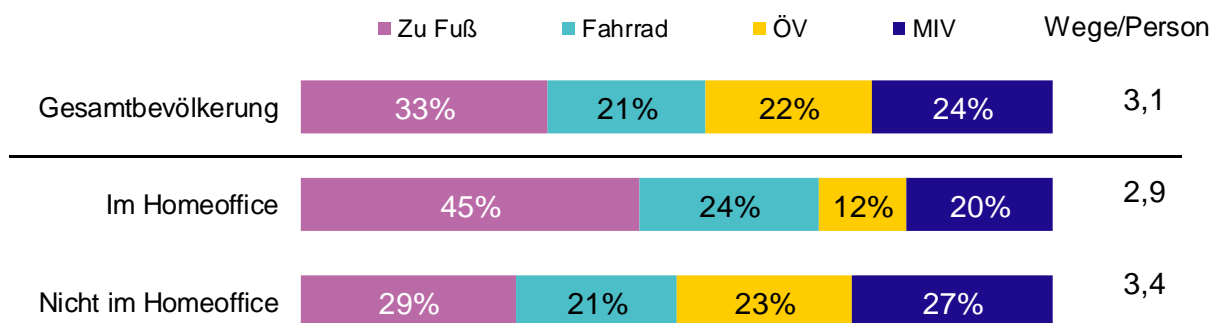


Abb. 26: Verkehrsmittelwahl nach Homeoffice am Stichtag

Die Verkehrsmittelwahl variiert nach der Anzahl der Wochentage, die durchschnittlich im Homeoffice gearbeitet werden. Je mehr Tage eine Person im Homeoffice verbringt, desto weniger Wege absolviert sie mit dem ÖV. Gleichzeitig weisen Personen, die häufig, also drei Tage oder mehr pro Woche, im Homeoffice arbeiten, den höchsten Anteil an Fußwegen am Stichtag auf.

Personen, die keine Homeoffice-geeignete Tätigkeit haben, legen anteilig mehr Wege mit dem MIV zurück und weniger Wege zu Fuß oder mit dem Rad als Personen, die im Homeoffice arbeiten.

Die folgende Grafik zeigt den Modal Split nach Anzahl der Wochentage, die im Homeoffice gearbeitet werden (0, 1, 2, 3 oder mehr Tage) sowie die durchschnittliche Anzahl der Wege, die pro Tag zurückgelegt werden.

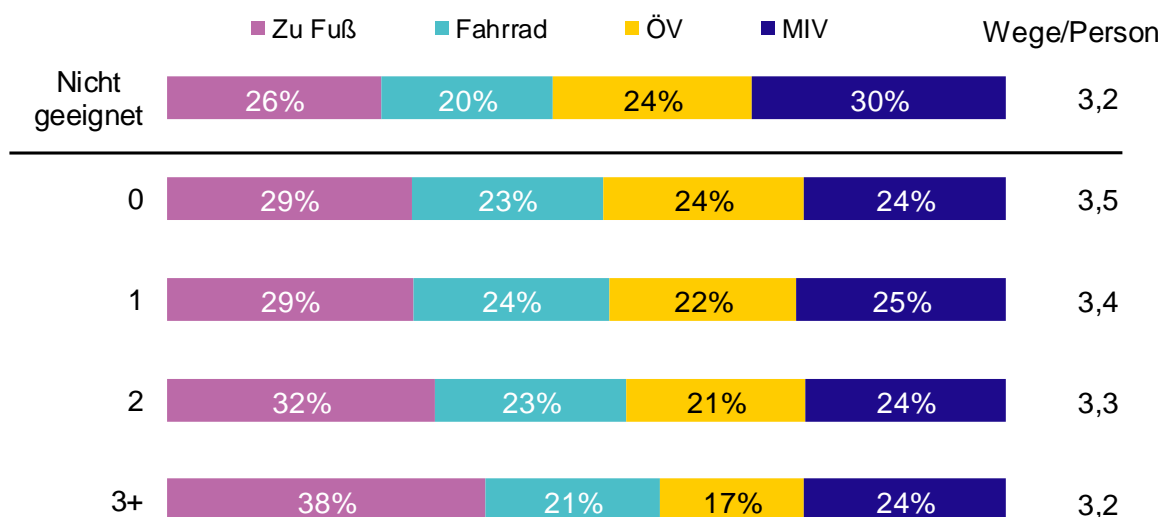


Abb. 27: Verkehrsmittelwahl nach Homeoffice-Tagen (= an wie vielen Tagen wird üblicherweise Homeoffice gearbeitet)

Wege Zwecke nach Homeoffice-Tagen

Bei den Wege Zwecken zeigt sich das Zusammenspiel von Verkehrsmittelwahl und Homeoffice deutlich. Mehr Homeoffice-Tage pro Woche führen zu einem höheren Anteil an

Freizeitwegen, Einkaufswegen und Holen/Bringen anderer Personen. Auch hier sticht die Gruppe der Erwerbstätigen, die drei oder mehr Tage pro Woche im Homeoffice verbringt, hervor. 84 % der Wege dieser Gruppe werden zu den Zwecken Freizeit, Einkaufen oder Bringen/Holen getätigt. Hier dominieren Wege im Wohnumfeld und damit einhergehend der Fußverkehr.

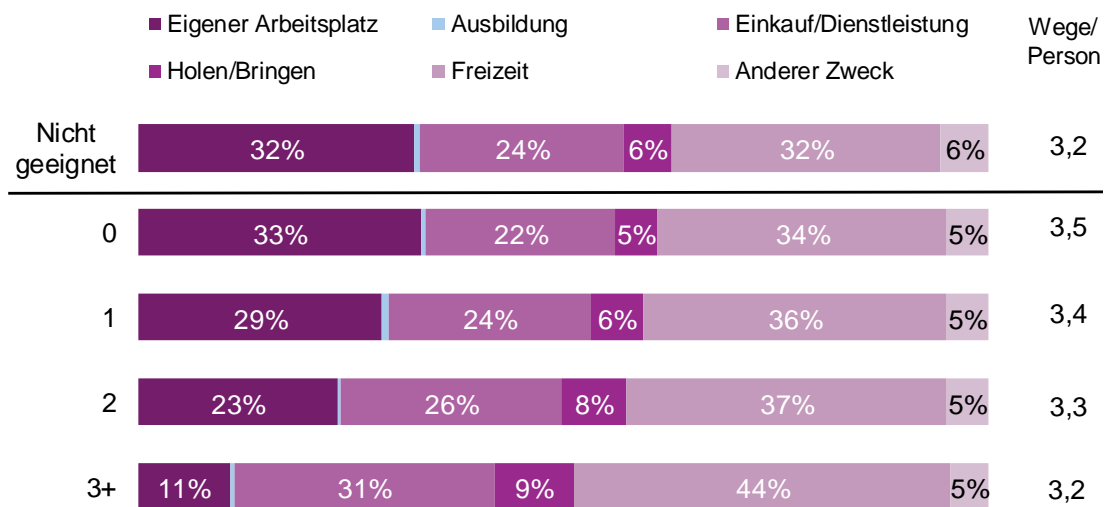


Abb. 28: Wegezweck nach Homeoffice-Tagen

Die Ergebnisse der SrV-Befragung zeigen für München einen durch die COVID-19-Pandemie und die Digitalisierung massiv verstärkten Trend zum Homeoffice. Fahrten zum Arbeitsplatz, die über weitere Entfernungen und daher häufiger mit dem Pkw und ÖV zurückgelegt werden, werden eingespart. Besorgungen, die früher mit dem Arbeitsweg verbunden wurden („nach der Arbeit noch schnell zum Einkaufen“), werden nun vom Arbeitsweg entkoppelt und sehr häufig zu Fuß zurückgelegt. Nicht zu unterschätzen ist auch der deutlich gesunkene Anteil der Dienstwege. Digitale Kommunikation ersetzt häufig nicht nur den Weg zum Arbeitsplatz, sondern auch die Wege, die im Rahmen der Arbeit unternommen werden.

3.6 Münchenspezifische Fragen

Zusätzlich zum bundesweit genutzten Fragenkatalog wurden spezifische Fragen für die Stadt München formuliert.

Zum einen wurde nach erlebten Verkehrsunfällen in der Stadt München gefragt, um die Dunkelziffer abschätzen zu können. Weiterhin wurde je eine Frage zur Bewertung der Fußverkehrsbedingungen und Barrierefreiheit gestellt. Bei diesen Themen besteht noch ein Informationsdefizit. Die Daten werden zur Verbesserung der Datengrundlage in den Bereichen Vision Zero, Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und Teilhabe am Mobilitätsgeschehen verwendet.

Im Folgenden werden kurz die zentralen Ergebnisse dieser Fragen vorgestellt.

3.6.1 Erlebte Verkehrsunfälle

Die Landeshauptstadt München verfolgt die Vision Zero als Grundlage der Münchner Verkehrssicherheitsarbeit, mit dem Ziel, keine Verkehrstoten und keine Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr zu verzeichnen.

Für die Umsetzung sind Entscheidungen auf einer fundierten Datenbasis erforderlich. In der Regel stützen sie sich auf polizeiliche Unfalldaten, also den Teil des Unfallge-

schehens, der tatsächlich erfasst wird (Hellfeld). Eine Abschätzung des Dunkelfelds, d. h. jener Anteil an Unfällen, die polizeilich nicht registriert sind, ist entscheidend, um das tatsächliche Unfallgeschehen realistisch einschätzen zu können. Aus dem Verhältnis von Hell- zu Dunkelfeld ergibt sich die Dunkelziffer, die aufzeigt, in welchen Bereichen die polizeiliche Unfallstatistik vom tatsächlichen Unfallgeschehen abweicht.

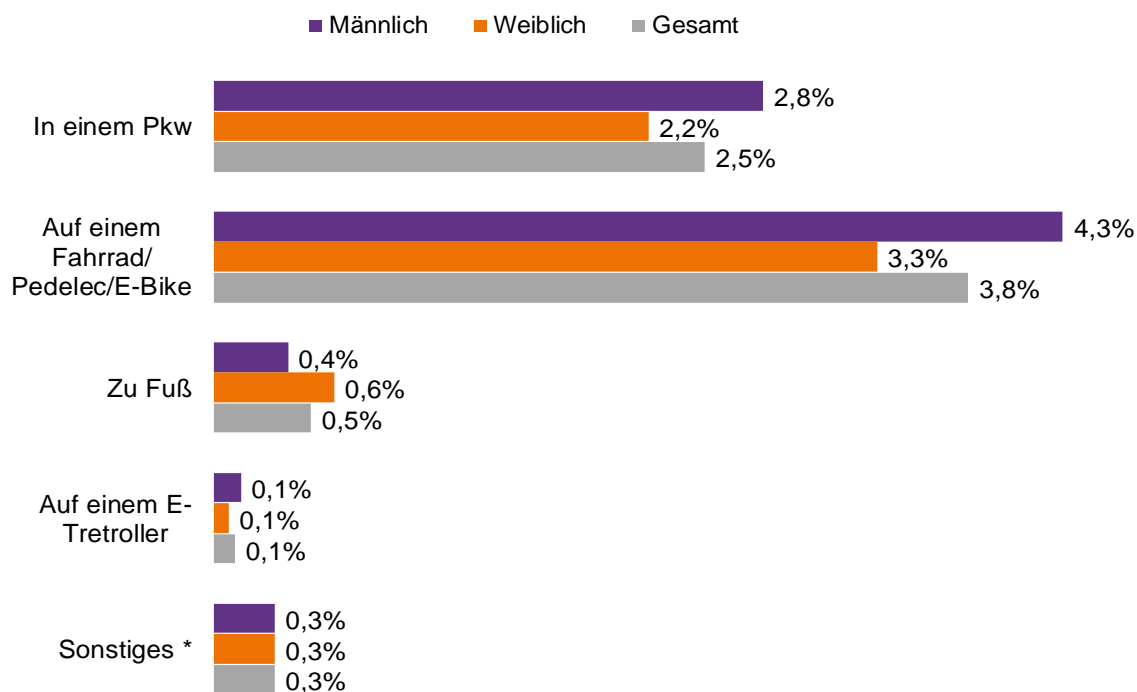
Mit der SrV-Untersuchung ist erstmals eine Einschätzung des Dunkelfelds für das Unfallgeschehen in der Landeshauptstadt München möglich.

Im Rahmen der Untersuchung berichteten 7,2 % der Befragten, innerhalb des vergangenen Jahres mindestens einen Verkehrsunfall erlebt zu haben. Dies beinhaltet alle gemeldeten und nicht gemeldeten Unfälle. Unter den weiblichen Befragten waren es 6,5 %, unter den männlichen Befragten 7,8 %.

Am häufigsten war dabei der Unfall mit einem Fahrrad, Pedelec oder E-Bike mit 3,8 %, wobei der Anteil der männlichen Personen einen Prozentpunkt über dem der weiblichen Personen liegt. Die überproportionale Beteiligung von Männern am Unfallgeschehen deckt sich mit den polizeilichen Unfalldaten.

Es folgt der Unfall in einem Pkw mit 2,5 % und der Unfall zu Fuß mit 0,5 %.

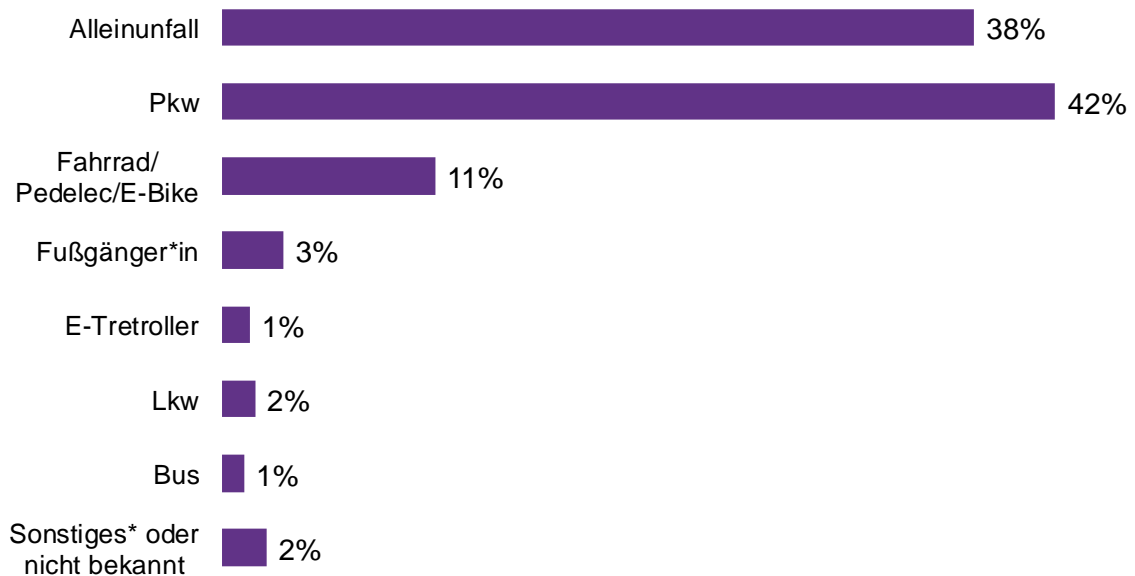
In der folgenden Grafik sind die häufigsten Verkehrsmittel, mit denen die Befragten beim Unfallgeschehen unterwegs waren, abgebildet.



*Sonstiges: beinhaltet Moped/Motorrad/Motorroller, Lkw, Bus, Tram

Abb. 29: Anteil der Personen mit mind. einem Verkehrsunfall im vorhergehenden Jahr nach Verkehrsmittel

Bei der Frage nach der Beteiligung anderer Personen antworteten 38 % der Befragten mit Unfallgeschehen, dass es sich um einen Alleinunfall handelte und es keinen Unfallgegner gab. Bei den Unfällen mit Unfallgegner war mit 42 % am häufigsten ein Pkw der Unfallgegner, bei 11 % war es ein Fahrrad, Pedelec oder E-Bike und bei 3,1 % eine Fußgänger*in. Es folgen Lkw mit 1,7 %, E-Tretroller mit 1,4 % und Bus mit 1,1 %. In nachfolgender Grafik sind nur Fahrzeuge der Unfallgegner dargestellt, die insgesamt mehr als 1 % der genannten Verkehrsmittel ausmachen.



*Sonstiges: beinhaltet Moped/Motorrad/Motorroller, Tram

Abb. 30: Anteil der Alleinunfälle und Verkehrsmittel der Unfallgegner

Die Unfallgegner bzw. der Anteil der Alleinunfälle unterscheiden sich je nach Verkehrsmittel der Verunfallten.

Bei Pkw-Unfällen war in drei Viertel der Fälle ein anderer Pkw beteiligt, in 13 % der Fälle handelte es sich um einen Alleinunfall.

Bei Fahrradunfällen war jeder zweite ein Alleinunfall. In jedem vierten Fall war ein Pkw involviert, bei 16 % ein weiteres Fahrrad und in 5 % der Fälle war eine Fußgänger*in beteiligt.

Unfälle zu Fuß waren in zwei Dritteln der Fälle Alleinunfälle. 17 % hatten ein Fahrrad als Unfallgegner, 7 % einen Pkw und 6 % einen E-Tretroller.

E-Tretroller haben mit 85 % unter allen abgefragten Verkehrsmitteln den höchsten Anteil an Alleinunfällen. In 7 % der Unfälle war ein weiterer E-Tretroller involviert, in jeweils 4 % der Fälle ein Fahrrad oder eine Fußgänger*in.

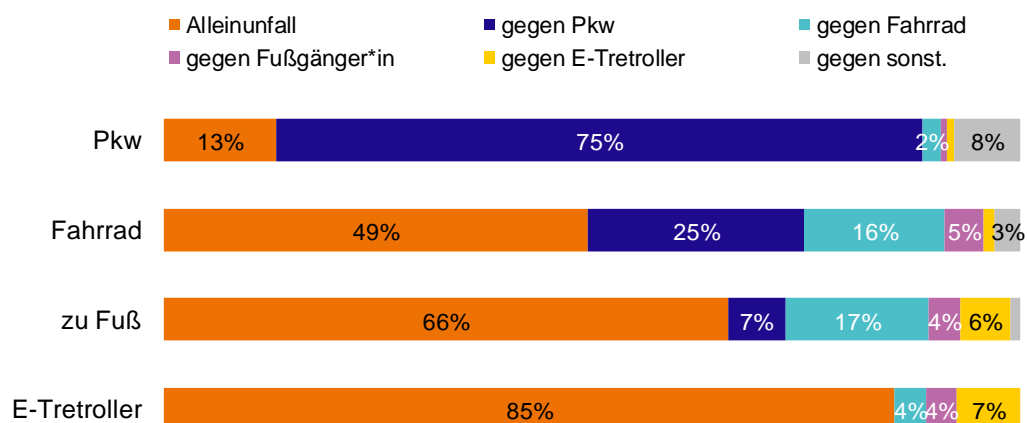


Abb. 31: Unfallverkehrsmittel der Befragten: Anteile der Alleinunfälle und Verkehrsmittel der Unfallgegner

Um das Dunkelfeld der Unfälle zu bestimmen, wurde gefragt, ob der Unfall polizeilich erfasst wurde. Insgesamt wurde nur ein Viertel der berichteten Verkehrsunfälle gemeldet und knapp drei Viertel nicht in der polizeilichen Statistik erfasst. 1,7 % der Befragten mit Unfallgeschehen innerhalb des letzten Jahres war nicht bekannt, ob der Unfall polizeilich gemeldet wurde.

Die Erfassungsquote unterscheidet sich nach den Verkehrsmitteln, mit denen die Personen beim Unfall unterwegs waren. Bei Pkw werden knapp die Hälfte der Unfälle polizeilich erfasst, bei Fahrrädern sind es 12 %. Bei Unfällen der Fußgänger*innen sind es 9 % und bei E-Tretrollern 8 %.

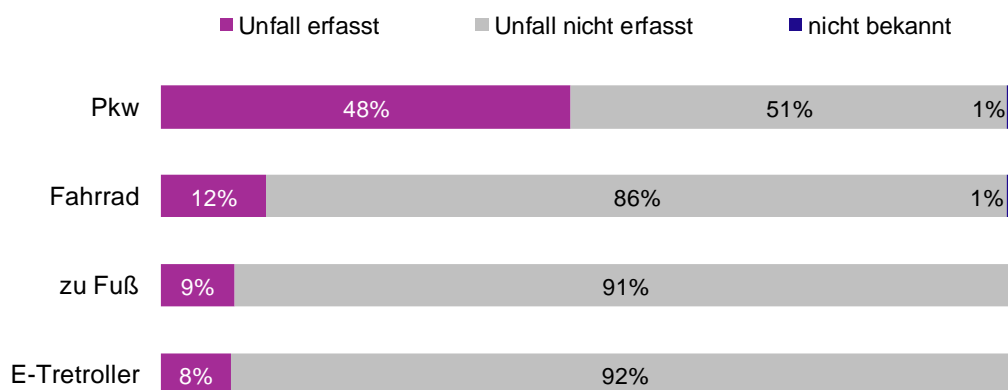


Abb.32: Polizeiliche Erfassungsquote der Verkehrsunfälle nach Verkehrsmittel

Die unterschiedlichen Erfassungsquoten spiegeln folglich weniger das tatsächliche Unfallaufkommen als die Anreiz- und Meldebedingungen der Verkehrsmittel wider. Bei Pkw führen Sachschäden an (versicherten) Fahrzeugen oder Objekten und die Notwendigkeit einer polizeilichen Dokumentation für die Schadensregulierung deutlich häufiger zu einer Meldung. Rad-, Fuß- und E-Tretroller-Unfälle sind hingegen oft Alleinunfälle ohne Dritte, mit geringerem Sachschaden und finden teils abseits der Fahrbahn statt; sie werden daher seltener als „polizeirelevant“ eingestuft und nicht gemeldet. Hinzu kommen Hemmnisse (Zeitaufwand, Unsicherheit über Meldepflichten) sowie bei E-Tretrollern teils Sanktionsfurcht (z. B. Alkohol, zu zweit fahren).

3.6.2 Handlungsfelder für den Fußverkehr

Um dem Ziel der verbesserten Aufenthaltsqualität und Förderung des Fußverkehrs gerecht zu werden, wurde die Münchner Bevölkerung nach einer Priorisierung der Maßnahmen in diesem Bereich gefragt. Die befragten Personen ab 14 Jahren sollten maximal drei Aspekte auswählen, bei denen die Stadt aktiver werden sollte, um das Zufußgehen in München attraktiver zu machen.

Mit Abstand am wichtigsten ist den Befragten mit 38 % Zustimmung, keine geparkten Fahrzeuge (z. B. Auto, E-Tretroller) auf den Gehwegen zu haben. Weiterhin sollten keine Radfahrenden oder E-Tretroller-Fahrenden auf Gehwegen unterwegs sein (33 %) und für mehr Begrünung und Beschattung gesorgt werden (32 %).

Relevante Zustimmung gibt es zudem zu kürzeren Wartezeiten an Ampeln mit 24 %, ausreichenden Gehwegbreiten mit 22 %, sicheren Quermöglichkeiten von Straßen sowie mehr Toiletten mit 19 % bzw. 18 %.

Weniger störend empfinden die Münchner*innen hingegen fehlende Orientierungshilfen bzw. die Sondernutzungen auf den Gehwegen wie Außengastronomie oder Verkaufsflächen, die nur 4 % der Befragten angeben. Auch mehr Sitzmöglichkeiten und bessere

Beleuchtung werden als eher nachrangig betrachtet mit einer Zustimmung von jeweils 10 %.

Rund 13 % der Befragten sehen bei keinem der genannten Punkte einen Handlungsbedarf.

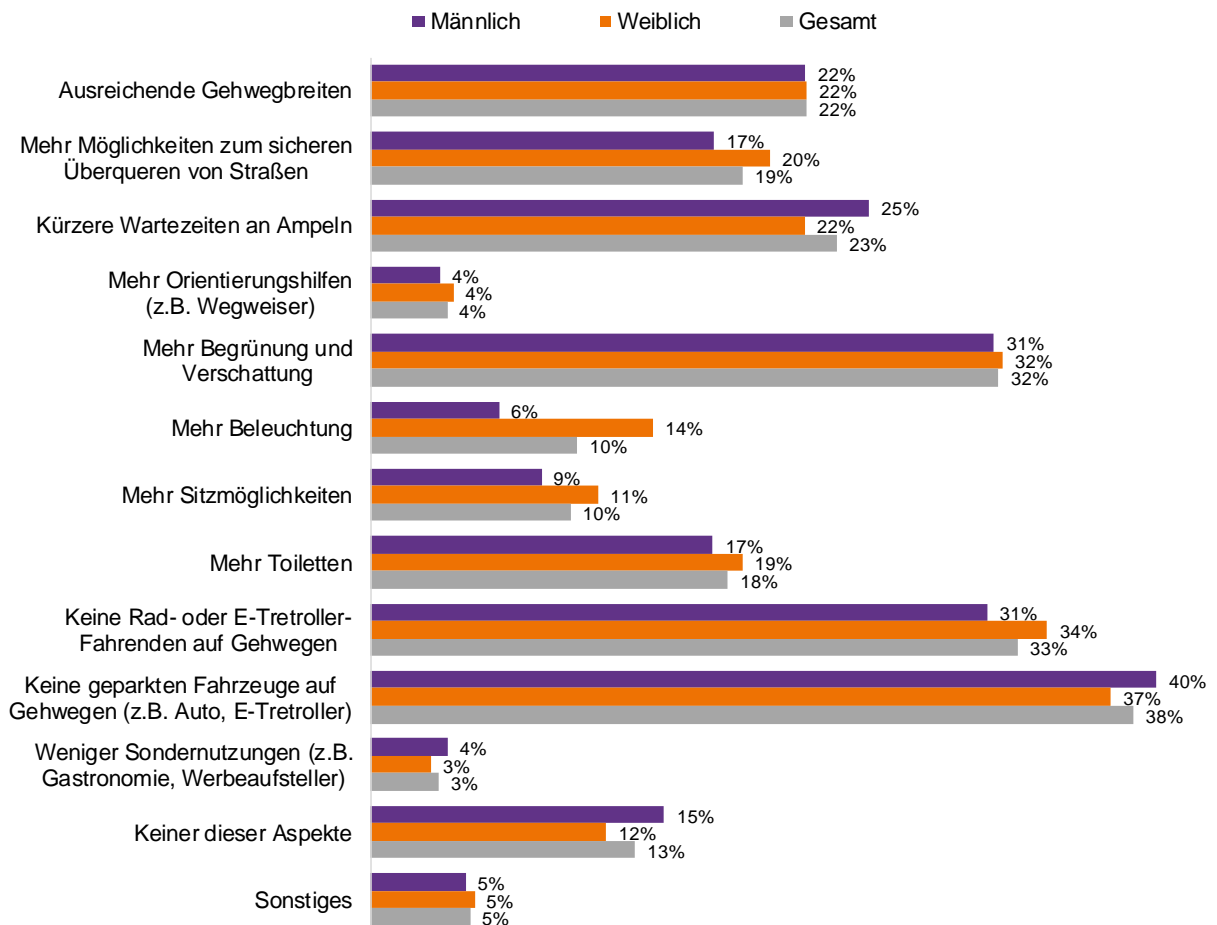


Abb 33: Aspekte, um das Zufußgehen attraktiver zu machen

Unterschiede zwischen den Geschlechtern gibt es am deutlichsten bei der verbesserten Beleuchtung, die insbesondere von weiblichen Befragten gewünscht wird. Auch beim Wunsch nach sicheren Querungsmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten ist der Anteil der weiblichen Befragten höher. Männliche Befragte hingegen legen mehr Wert auf kürzere Wartezeiten an den Ampeln und geben häufiger an, dass die Stadt bei keiner dieser Aspekte tätig werden muss. Eine Erklärung für den letztgenannten Aspekt ist, dass Frauen einen deutlich höheren Anteil ihrer Wege zu Fuß zurücklegen als Männer in der Stadt.

3.6.3 Barrieren und Hindernisse

Die mit Abstand am häufigsten genannten Barrieren sind vorübergehende Hindernisse wie parkende Autos, E-Tretroller oder Werbeaufsteller am Weg mit 57 % der Befragten. Nicht funktionierende Aufzüge oder Rolltreppen an Haltestellen des ÖV sehen 30 % als behindernd an. Hohe Bordsteinkanten (19 %), unebene oder rutschige Oberflächen (17 %) sowie nicht erkennbare Gefahrenstellen, etwa an Baustellen (14 %), sind weiterhin häufig genannte Störfaktoren.

Für etwa 10 % der Befragten ist die fehlende Barrierefreiheit durch z. B. fehlende Rampen oder fehlende Ansagen bei mehreren ÖV-Linien an gleicher Haltestelle ein Problem.

Weniger häufig genannt sind die Aspekte der schlecht lesbaren Informationstafeln, Schwierigkeiten beim Auffinden von U-Bahnabgängen und Übergängen an Ampeln. Gleiches gilt für Probleme beim Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge des ÖV bzw. wenn diese nicht am vorgesehenen Einstiegsfeld halten.

Etwa 21 % der Befragten geben an, keinerlei Barrieren oder Hindernisse wahrzunehmen.

Der Anteil der weiblichen Befragten, die angeben, auf Hindernisse zu stoßen, liegt bei allen Kategorien höher als der Anteil der männlichen Befragten. Das kann darin begründet liegen, dass Frauen einen höheren Anteil ihrer Wege zu Fuß und mit dem ÖV zurücklegen als Männer.

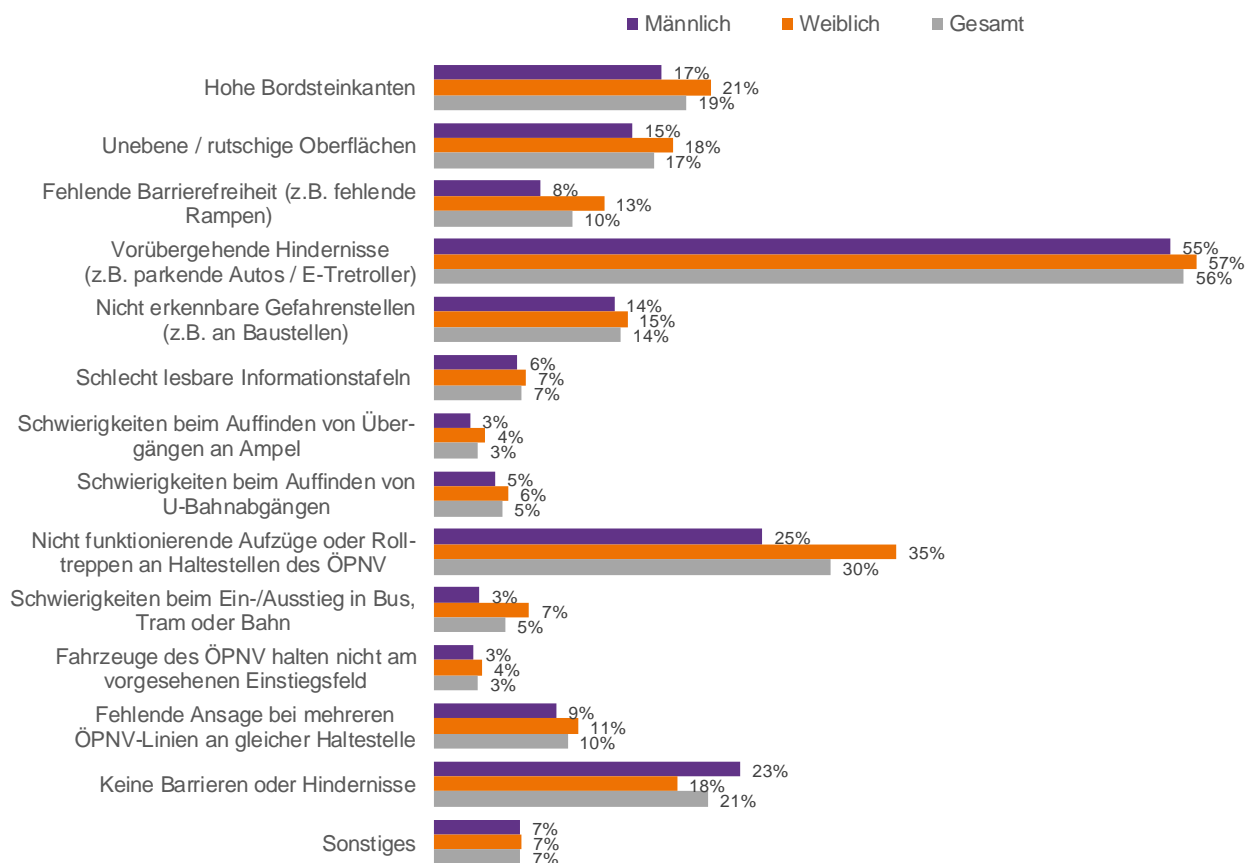


Abb. 34: Barrieren und Hindernisse in der Stadt München

Personen mit Mobilitätseinschränkung unterscheiden sich in der Bewertung der genannten Aspekte deutlich von Personen ohne Einschränkung. Insbesondere Hindernisse, die bei Gehbehinderung Schwierigkeiten bereiten, wie hohe Bordsteinkanten, unebene oder rutschige Oberflächen oder fehlende Barrierefreiheit etwa durch nicht vorhandene Rampen sind für diese Gruppe weitaus relevanter. Gleiches gilt für Aspekte der ÖV-Nutzung wie nicht funktionierende Aufzüge oder Rolltreppen an Haltestellen bzw. Schwierigkeiten beim Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge des ÖV. Auch die Kategorie der „sonstigen Einschränkungen“ wurde häufiger gewählt. Da die Probleme, die mobilitätseingeschränkten Personen begegnen, weitaus vielfältiger sind, sind auch die Angaben der Barrieren differenzierter.

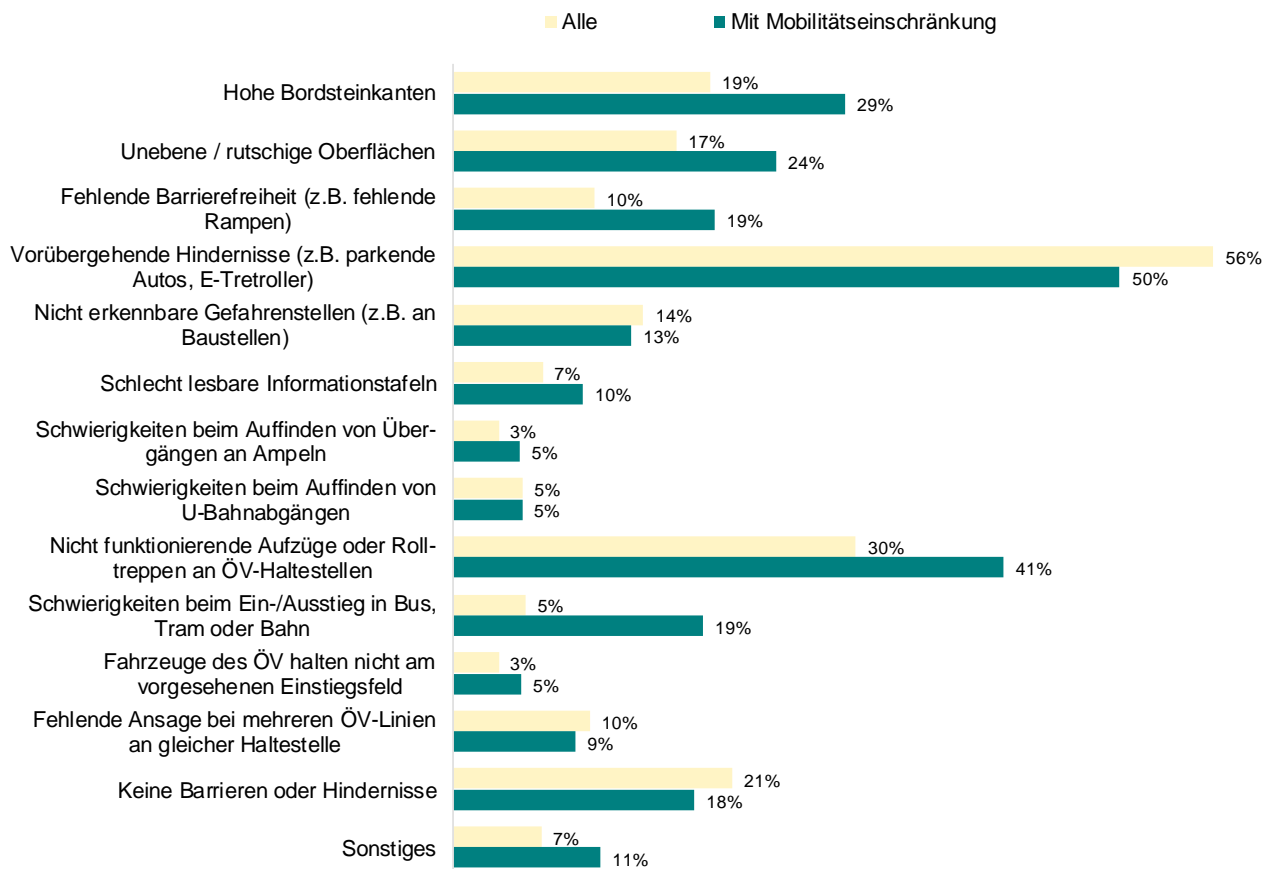


Abb. 35: Barrieren und Hindernisse in der Stadt München: Personen mit und ohne Mobilitätseinschränkung

Eine gut ausgebaute Fußwegeinfrastruktur und Barrierefreiheit sind entscheidend für die Teilhabe am Verkehrsgeschehen. Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen haben einen überdurchschnittlich hohen Anteil des Fußverkehrs am Modal Split (siehe Kap. 3.3). Sowohl parkende als auch fahrende Fahrzeuge können diese Zugänglichkeit stark beeinträchtigen und sind ein Sicherheitsrisiko, etwa wenn Fußgänger auf die Straße ausweichen müssen.

3.7 Stadtteilspezifische Auswertungen

Der hohe Stichprobenumfang der SrV Befragung lässt eine tiefergehende Analyse der Mobilitätskennziffern auf Ebene der Stadtbezirke zu. Die wichtigsten Kenngrößen wie z. B. Mobilitätsquote, Wegelängen oder Modal Split sind auch für die einzelnen Stadtbezirke verfügbar.

Die innerstädtischen Stadtbezirke wie Altstadt-Lehel, Maxvorstadt, Au-Haidhausen und Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt haben erwartungsgemäß den höchsten Anteil am Fußverkehr mit Werten zwischen 40 % und 43 %.

Die höchsten Radverkehrsanteile weisen Schwabing-West, Sendling, Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und Schwanthalerhöhe auf, also Stadtbezirke, die weitgehend innerhalb des Mittleren Rings liegen. Deren Anteile am Modal Split liegen zwischen 26 % und 27 %.

Der höchste Anteil des Kfz-Verkehrs mit Werten zwischen 35 % und 41 % ist in den äußeren Stadtbezirken wie Allach-Untermenzing, Aubing-Lochhausen-Langwied, Feldmoching-Hasenbergl und Trudering-Riem zu finden.

Beim ÖV zeigt sich kein einheitliches Bild. Hier gibt es unter den Stadtbezirken mit den höchsten Anteilen einige, die außerhalb des Mittleren Rings bzw. im äußeren Bereich liegen, wie Laim oder Obergiesing-Fasangarten, aber auch innerstädtische Bezirke wie Au-Haidhausen. Die Anteile variieren hier zwischen 24 % und 28 %.

Die einzelnen Stadtbezirkssteckbriefe sind in Anlage 2 zu finden.

4. Städtevergleich SrV 2023

Die deutschlandweite Gesamtstichprobe des Projekts SrV 2023 von mehr als 270.000 Personen erlaubt es, Schlüsse zu stadtübergreifenden Trends zu ziehen.

Der SrV-Städtevergleich bietet u. a. einen direkten Vergleich zwischen den teilnehmenden Städten und Landkreisen im Sinne eines Benchmarkings. Zur Einordnung der Erkenntnisse aus diesen Vergleichen sollten aber immer die spezifischen örtlichen Bedingungen der Vergleichsstädte Berücksichtigung finden.

Die SrV-Städte werden in Stadtgruppen eingeteilt, um Kennziffern für die Verkehrsmodellierung zu generieren. Hierzu werden die Stichproben der SrV-Untersuchungsräume entsprechend ihrer Zentralität, Stadtgröße und Topografie zusammengefasst. München gehört hier zur Stadtgruppe der Oberzentren mit 500.000 und mehr Einwohnern (ohne Berlin) und flacher Topografie. Diese Stadtgruppe wird im Folgenden als Vergleichsgröße für die Stadt München verwendet.

Zudem werden mit Berlin, Frankfurt, Düsseldorf und Bremen weitere einzelne deutsche Großstädte betrachtet und mit den Münchner Kennzahlen verglichen. Selbstverständlich unterscheiden sich diese Städte in Größe und Struktur, die ihr Verkehrsgeschehen prägen und weisen somit unterschiedliche spezifische Voraussetzungen auf.

Der SrV-Städtevergleich wird auf Basis des mittleren Werktags (= Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) durchgeführt. München hat zwar alle Wochentage Montag bis Sonntag erhoben, aber der kleinste gemeinsame Nenner der Wochentage, der für alle teilnehmenden Städte vorliegt, ist der mittlere Werktag.

Im Folgenden werden einzelne ausgewählte Kennzahlen aus dem Bereich Fahrzeugausstattung, Modal Split und Carsharing für München und die zugehörige Stadtgruppe dargestellt.

Die durchschnittliche Anzahl an Pkw pro Haushalt liegt in München höher als in Berlin oder Frankfurt am Main, ist aber etwas geringer als im Durchschnitt der Stadtgruppe.

Der Anteil der Bevölkerung, der ein Auto besitzt, hängt in einer Stadt von verschiedenen Faktoren ab. Dazu gehören u. a. das Einkommensniveau, die Verfügbarkeit von Parkplätzen, die Qualität des ÖV, die Verfügbarkeit von Carsharing-Diensten, die Dichte der Stadt, die Familienstruktur, politische Regulierungen und Anreizschaffung sowie Mobilitätseinstellungen in der Bevölkerung.

Diese Faktoren wirken sehr unterschiedlich auf die Pkw-Besitzquoten ein, sodass es schwierig ist, den Einfluss einzelner Aspekte zu bewerten.

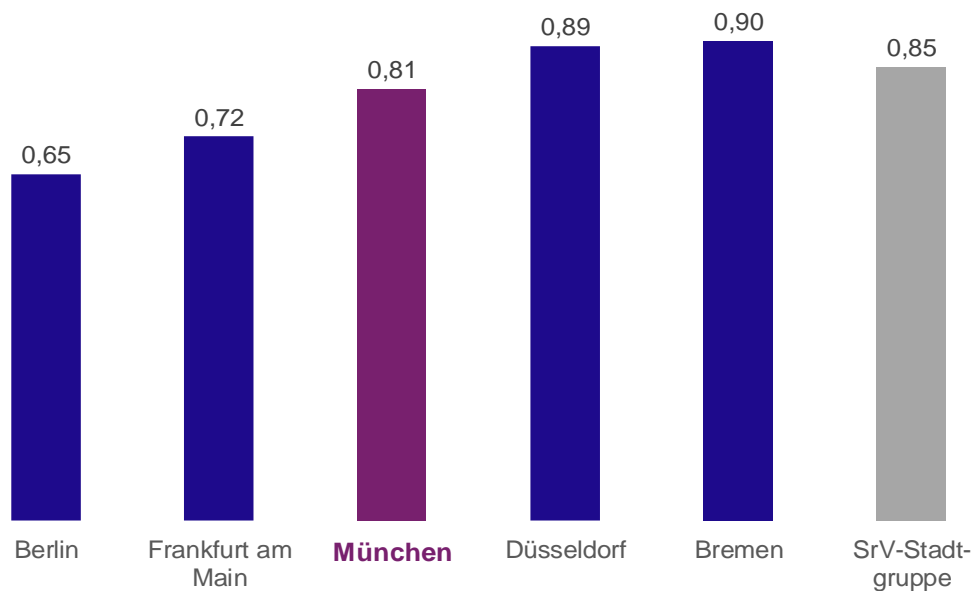


Abb. 36: Durchschnittliche Anzahl Pkw/Haushalt (Privat- und Dienst-Pkw)

Bei der Antriebsart zeigt sich, dass München bei der Elektrifizierung der Haushalts-Pkw im Städtevergleich über dem Durchschnitt liegt. Nur eine weitere Stadt weist einen höheren Anteil an Pkw mit Elektroantrieb bzw. Plug-in-Hybrid auf. Hier beeinflussen u. a. eine ausgebauten Ladeinfrastruktur sowie eine einkommensstarke Bevölkerung den Besitz.

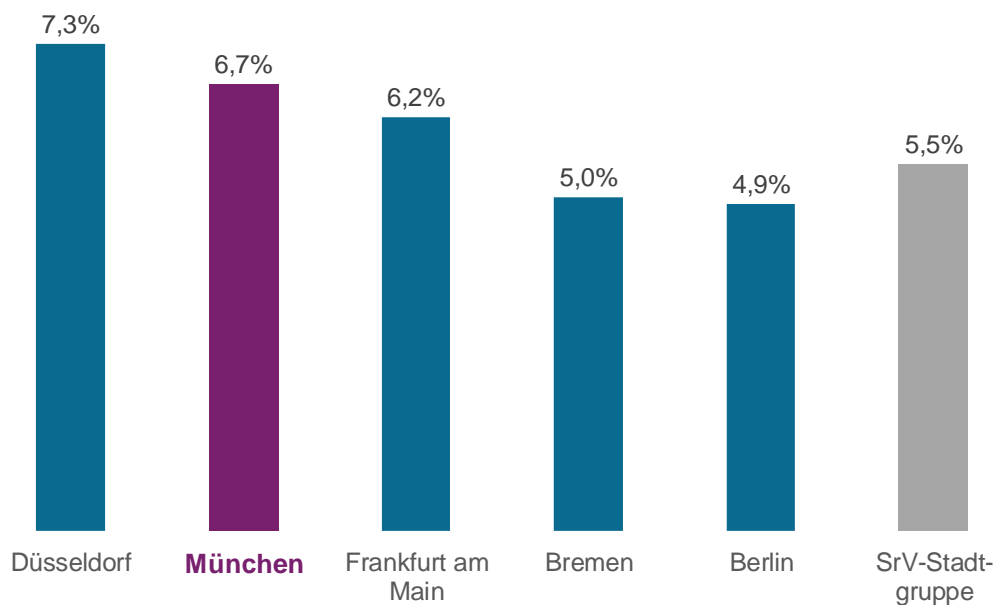


Abb. 37: Elektrifizierung der Haushalts-Pkw (Anteil der Pkw mit Elektroantrieb oder Plug-in-Hybrid)

Beim Vergleich des Modal Split der teilnehmenden Großstädte fällt auf, dass München den geringsten Anteil des MIV aufweist. Diesen geringeren Anteil kompensieren die Verkehrsmittel ÖV und Rad, bei denen die Stadt München jeweils den zweithöchsten Anteil unter den betrachteten Städten besitzt. Beim Anteil der Wege zu Fuß liegt München etwa im Durchschnitt der Stadtgruppe. Die hohe Nutzung des Rads für Wege im näheren Umfeld als Alternative zu Wege zu Fuß spielt hierbei sicherlich eine Rolle.

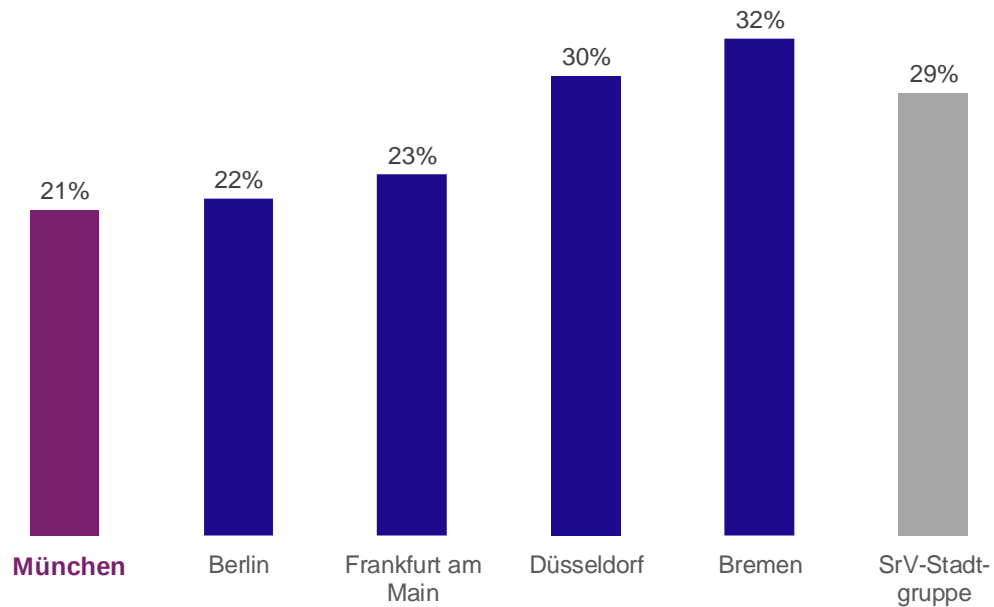


Abb. 38: Anteil des **MIV** am Modal Split nach Wegen

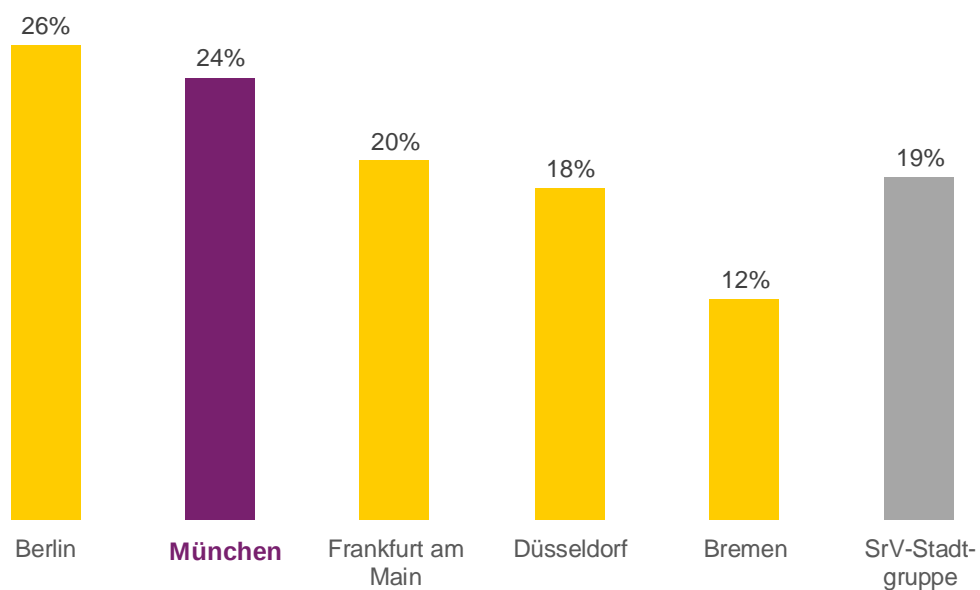


Abb. 39: Anteil des **ÖV** am Modal Split nach Wegen

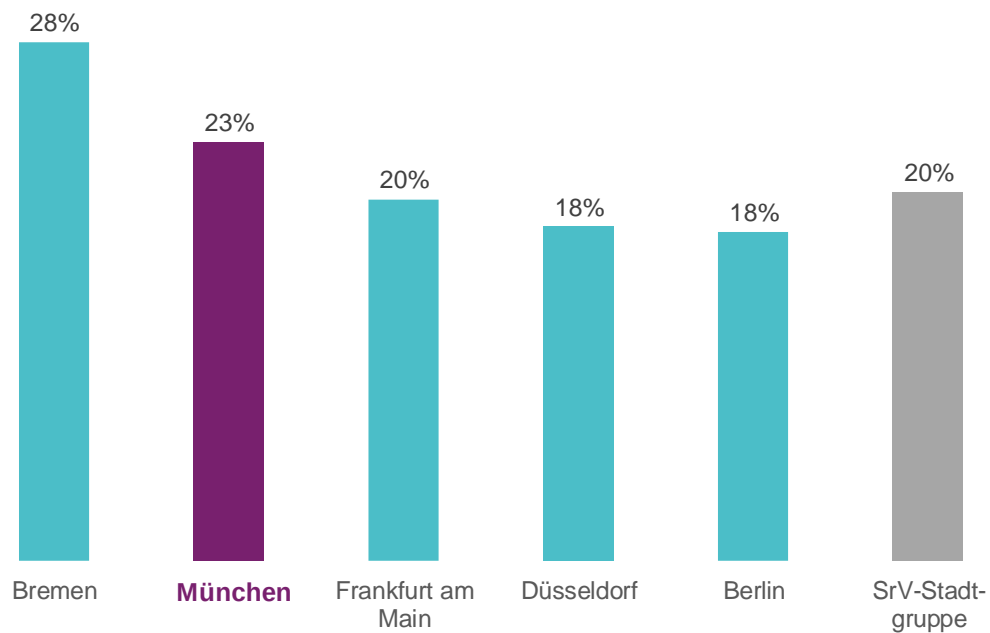


Abb. 40: Anteil des **Radverkehrs** am Modal Split nach Wegen

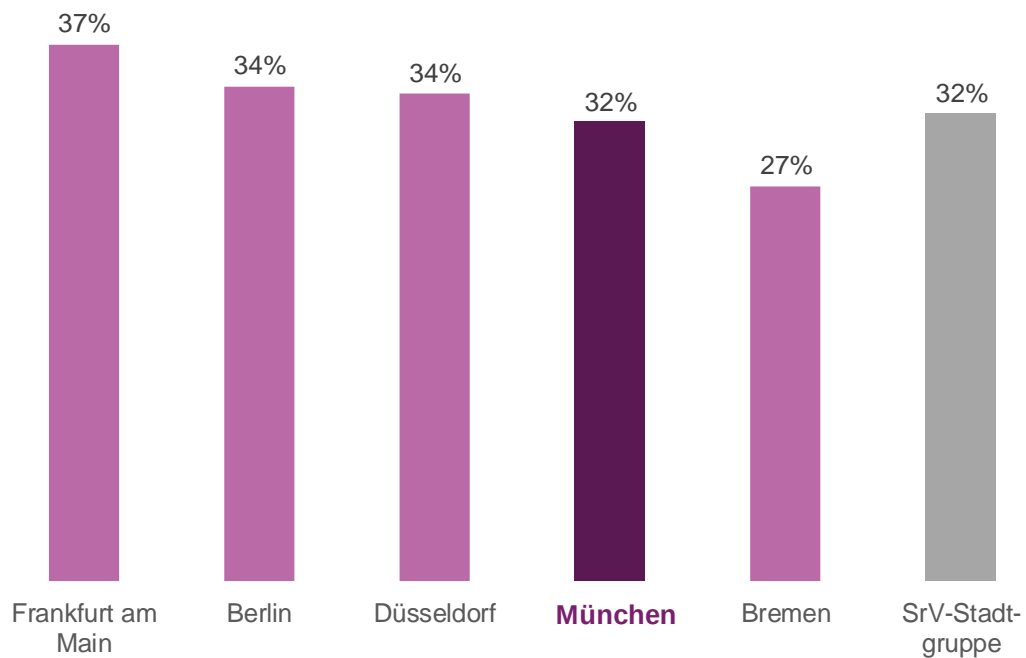


Abb. 41: Anteil des **Fußverkehrs** am Modal Split nach Wegen

Beim Carsharing nutzt ein relativ großer Anteil der Münchner Bevölkerung diese Angebote. Im Städtevergleich hat München nach Berlin den zweithöchsten Anteil, der Carsharing als Fahrer*in oder Mitfahrer*in nutzt.

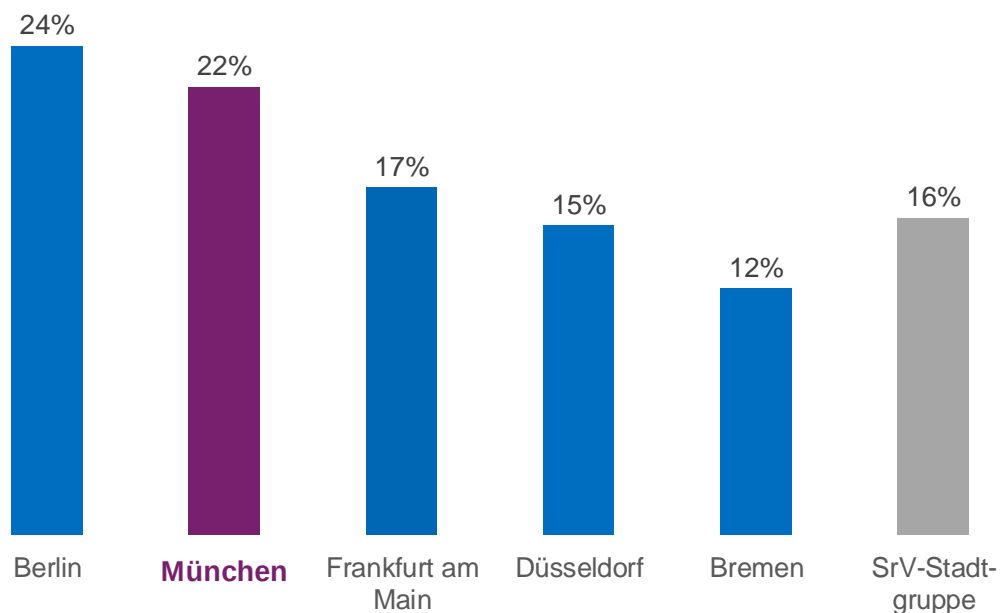


Abb. 42: Anteil der Befragten, die in den letzten 12 Monaten Carsharing als Fahrer*in oder Mitfahrer*in genutzt haben

5. Kontinuierliche Umfrage des Mobilitätsverhaltens der Münchner*innen (KUMM)

Die im September 2024 gestartete Mobilitätsbefragung KUMM ergänzt die alle fünf Jahre stattfindende Erhebung SrV. KUMM wird in Kooperation mit der MVG durchgeführt. Im Gegensatz zu SrV ist KUMM eine Panelerhebung (d. h. sie beinhaltet eine wiederholte Befragung einer festgelegten Teilnehmergruppe), die jährlich durchgeführt wird. Durch diese Untersuchung können zeitliche Veränderungen des Verkehrsverhaltens auf Personenebene auch kurzfristig nachvollzogen werden, Trends und Stimmungsbilder zu München-spezifischen Verkehrsthemen erfasst, sowie deren Entwicklungen in Zeitreihen aufgezeigt werden.

Erste Ergebnisse aus der KUMM-Erhebung werden Anfang des Jahres 2026 erwartet.

6. Fazit und Ausblick

Private Wege haben gegenwärtig einen sehr hohen Anteil an den Wegen der Münchner Bevölkerung, während Arbeits- und Dienstwege im Zuge der Digitalisierung und Flexibilisierung der Arbeitswelt einen geringeren Anteil haben. Dabei ist der gesellschaftliche Trend zum Homeoffice ein wichtiger Treiber der Entwicklung.

Diese Entwicklung steht selbstverständlich in Wechselwirkung mit vielen weiteren Faktoren. Durch die Umsetzung neuer Stadtquartiere mit gemischter Struktur und guter Nahversorgung des täglichen Bedarfs können mehr Erledigungen im fußläufigen Umfeld absolviert werden. Ein gesellschaftlicher Gesundheitstrend beispielsweise, in dem das Zufußgehen durch digitale Schrittzähler unterstützt wird, kann gleichfalls zu einer Zunahme des

Fußverkehrs beitragen. Auch die seit der letzten Erhebung deutlich gestiegene Hunde-
besitzquote in München erhöht die Anzahl der Fußwege der Münchner Bevölkerung.

Technologische Entwicklungen wie die Elektrifizierung des Radverkehrs führen dazu, dass
auch längere Distanzen mit dem Rad absolviert werden können und zusätzliche Zielgrup-
pen, wie z. B. Senior*innen, häufiger mit dem Rad unterwegs sind. Eine weitere Verbesse-
rung des infrastrukturellen Angebots sowie digitale Angebote, die die Nutzung etwa von
Sharing-Fahrzeugen erleichtern, können dazu beitragen, den positiven Trend weiter zu
verstärken.

Bei den jüngeren Bevölkerungsgruppen bleibt abzuwarten, ob sich bei Führerscheinbesitz
und Sharing-Nutzung künftig Kohorteneffekte zeigen. Das heißt, ob sich mit zunehmen-
dem Alter die Pkw-Führerscheinbesitzquote erhöht oder junge Menschen, die sich an ein
Alltagsleben ohne Führerschein angepasst haben, dieses auch in Zukunft beibehalten
werden.

Dies könnte auch bei der zunehmend flexiblen Verkehrsmittelnutzung eine Rolle spielen.
Bereits heute wählen junge Bevölkerungsgruppen deutlich häufiger Sharing-Angebote. Bei
Beibehalten dieses Nutzungsmusters im Zeitverlauf können Sharing-Fahrzeuge zu einem
festen Bestandteil der Mobilität einer größeren Bevölkerungsgruppe in der Stadt werden.

Insgesamt sind die Münchner*innen dem Ziel, bis 2025 80 % aller Wege mit umweltver-
träglichen Verkehrsmitteln zurückzulegen, bereits sehr nahegekommen (gemäß Mobili-
tätsstrategie 2035 und Stadtratsbeschluss vom 25. Januar 2017). Der Anteil des Modal
Splits der umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr und ÖV) liegt im
Jahr 2023 bezogen auf alle Wochentage Montag bis Sonntag bereits bei 76 %. E-Kfz sind
hier noch nicht berücksichtigt, d. h. der Anteil des Umweltverbunds liegt noch etwas höher
als 76 %. Dieser zusätzliche Anteil der E-Kfz kann aber aktuell nicht genau beziffert wer-
den.

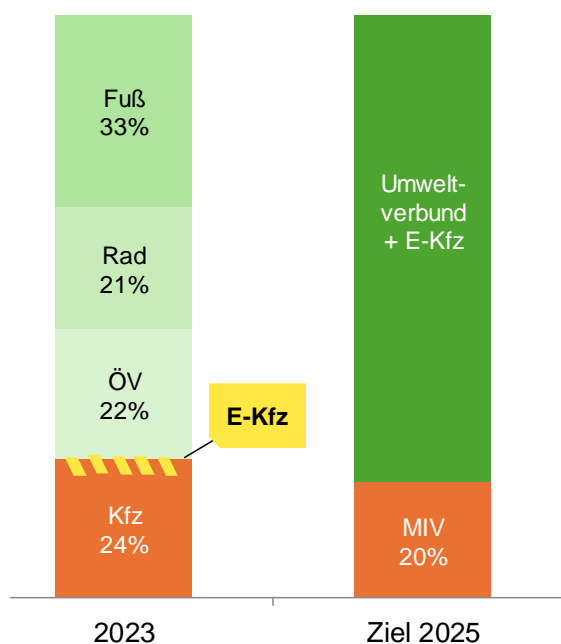


Abb. 43: Anteil Umweltverbund am Modal Split nach Wegen: Stand 2023 und Ziel der Mobili-
tätsstrategie 2035

Legt man den deutschlandweiten Standardwochentag der SrV-Studie, den Mittleren Werk-
tag (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag ohne Ferien- und Feiertage) zugrunde, liegt der An-
teil des Umweltverbunds am Modal Split bereits bei 79 %.

Mit zunehmender Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs und dem Ausbau der Ladeinfrastruktur

wird dabei in Zukunft der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel weiter gestärkt.

Zudem können ein weiterer Ausbau der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr und eine gute lokale Nutzungsmischung mit hoher Aufenthaltsqualität die Voraussetzungen für einen höheren Umweltverbundanteil schaffen. Auch lokale Maßnahmen, die das Zufußgehen und Radfahren komfortabler machen, z. B. Querungshilfen oder verbesserte Fahrradabstellanlagen, können dazu beitragen.

Grundlegende Bedingung für den weiteren Anstieg des Umweltverbundanteils ist aber, dass die Veränderungen der Arbeitswelt mit ihrer gestiegenen Flexibilität hinsichtlich Arbeitsorten und -zeiten nicht wieder in großem Ausmaß zurückgefahren werden.

Die erstmalige Teilnahme an der SrV-Studie wird vom Mobilitätsreferat sehr positiv bewertet. Es liegt eine sehr hohe Datenqualität vor, die weitergehende differenzierte Auswertungen erlaubt. Daher sollte das Mobilitätsreferat am nächsten SrV-Durchgang im Jahr 2028 erneut teilnehmen. Nur durch aktuelle Daten kann sichergestellt werden, dass die Landeshauptstadt München auf die sich verändernden Bedürfnisse ihrer Bürger*innen flexibel reagieren kann.

In den letzten Jahren wurde deutlich, wie gesellschaftliche und technische Entwicklungen das Mobilitätsverhalten und den Verkehr äußerst dynamisch geformt und neue Rahmenbedingungen für die Mobilitätsplanung geschaffen haben. Dies gilt es weiter zu beobachten, insbesondere unter den Bedingungen des in München fortschreitenden Bevölkerungswachstums. Eine regelmäßige Teilnahme an SrV mit Aufbau einer entsprechenden Zeitreihe ist notwendig, um die Entwicklung der wichtigsten Aspekte der Mobilitätsentwicklung abzubilden. Das beinhaltet u. a. die folgend genannten Themen.

Mit zunehmender Einwohnerzahl und der sich verändernden Bevölkerungsstruktur steigt der Druck auf bestehende Verkehrsinfrastrukturen sowie das vorhandene Flächenangebot. Im Fokus stehen dabei beispielsweise folgende Fragenstellungen:

- Entwicklung von Mobilität bei weiterer Verdichtung im Stadtgebiet oder nach der Realisierung neuer Quartiere mit innovativen Mobilitätskonzepten
- Veränderung der Pkw-Besitzquote bei zunehmender Flächenknappheit in der wachsenden Stadt
- Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse einer alternden Bevölkerung

Viele Menschen haben während der Pandemie alternative Fortbewegungsmittel entdeckt, wie die aktuellen Zahlen zeigen, etwa das Rad fahren oder das zu Fuß gehen. Zudem haben Homeoffice und flexible Arbeitszeiten die Pendelgewohnheiten verändert. Hier gilt es u. a. folgende Aspekte weiter zu verfolgen:

- Entwicklung der Homeoffice-Bedingungen unter dem wachsenden Fachkräftemangel
- Auswirkungen der aktuellen Bestrebungen von verschiedenen Unternehmen, diese Entwicklung in Teilen wieder rückgängig zu machen

Technische Entwicklungen und Digitalisierung haben einen tiefgreifenden Einfluss auf den Verkehr und das Mobilitätsverhalten. Mit Sharing-Modellen oder der Integration von Verkehrsmitteln seien nur einige Ausschnitte dieses umfangreichen und äußerst wichtigen Bündels an Einflussfaktoren genannt. Die Auswirkungen auf das tatsächliche Mobilitätsverhalten sollen langfristig untersucht werden:

- Abbildung dieser Entwicklungen in Verkehrsmittelwahl, Fahrzeugbesitz oder zurückgelegten Wege
- Akzeptanz und Adaption neuer Mobilitätsformen in verschiedenen Bevölkerungsgruppen

Konkret werden die Daten als Grundlage in den folgenden Bereichen eingesetzt:

- für Projekte der regionalen und städtischen Verkehrsplanung
- für das multimodale gesamtstädtische Verkehrsmodell, welches wiederum zur Durchführung von Untersuchungen der bestehenden Verkehrssituation und prognostizierten Verkehrsentwicklungen angewendet wird
- für die Durchführung von Aufgaben in der Bauleitplanung
- für die Bewertung der Zielerreichung der Mobilitätsstrategie 2035
- für die Beantwortung von Anträgen der Bezirksausschüsse, des Stadtrats sowie von Bürger*innenanfragen zum Mobilitätsverhalten der Münchner Bevölkerung

Zudem sind mit der EU-Verordnung 2024/1679 (TEN-Verordnung²) München und andere deutsche Großstädte verpflichtet, bis 2027 einen Sustainable Urban Mobility Plan, kurz SUMP, aufzustellen. Daneben sollen Daten zur städtischen Mobilität erhoben und der EU übermittelt werden. Die genaue Anzahl der Parameter (sogenannte Sustainable Urban Mobility Indicators, kurz SUMI³) ist aktuell noch in der Ausarbeitung. Ein Kernindikator wird aber der Modal Split sein, der durch Haushaltsbefragungen gemessen werden soll.

Die vorliegende Bekanntgabe zeigt nur einen kleinen Ausschnitt der Ergebnisse der SrV-Erhebung. Weitergehende Auswertungen der relevanten Fragestellungen einzelner Fachbereiche folgen. Diese Ergebnisse sollen künftig innerhalb einer langfristigen Zeitreihe verglichen werden, um die Entwicklungen zu beobachten und die Verkehrsplanung entsprechend anzupassen.

Das Mobilitätsreferat strebt eine erneute Teilnahme an SrV 2028 an. Die Stichprobengröße kann dabei den finanziellen Möglichkeiten angepasst werden. Das Mobilitätsreferat wird mit der TU Dresden ein Stichprobenkonzept entwickeln, welches vor dem Hintergrund des verfügbaren Budgets den maximalen Nutzen für die SrV-Erhebung in München stiftet.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl ist ein Abdruck der Bekanntgabe zugeleitet worden.

² <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj/eng>

³

https://transport.ec.europa.eu/document/download/cb890007-af95-46e8-8f9c-1a29c1efefac_en?file-name=EGUM_SUMP_sub-group_SUMI_opinion.pdf

II. Bekannt gegeben

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

III. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

IV. Wv. Mobilitätsreferat MOR- GL5

zur weiteren Veranlassung

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Mobilitätsreferat - GB1
3. An das Mobilitätsreferat - GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
4. Mit Vorgang zurück an das Mobilitätsreferat – GB1.41

Am

Mobilitätsreferat GL - Beschlusswesen