



Mobilität in Deutschland – MiD 2023

Regionalbericht Rhein-Neckar-Kreis



eine Studie des:



durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr
Referat G 13 – Prognosen, Statistik und Sondererhebungen
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
FE-Projektnummer VB600001

Regionalbericht für:

Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis
Stabsstelle Nachhaltige Mobilität
Kurfürsten-Anlage 38-40
69115 Heidelberg

**vorgelegt von:**

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Kurt-Schumacher-Straße 24
53113 Bonn

**in Kooperation mit:**

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
Institut für Verkehrsforschung
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin



IVT Research GmbH
Quadrat P 6, 16-19
68161 Mannheim



infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn

Projekt:

7555, Bonn, Juni 2026
Version 1.0

Autorinnen und Autoren:

Robert Follmer, Dana Gruschwitz, Lea van Nek, Dr. Merle Ruppenthal

Datenaufbereitung:

Dr. Johannes Eggs, Zafirios Kiatipis

Kommunikationsdesign:

Sigrid Phiesel

Foto

Achim-Lammerts

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Follmer, Robert, Gruschwitz, Dana, van Nek, Lea, Ruppenthal, Merle (2026): Mobilität in Deutschland – Rhein-Neckar-Kreis. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und weiterer regionaler Partner (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Kurzform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2026): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMV) – Regionalbericht Rhein-Neckar-Kreis

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	7
Ergebnistelegramm	9
1. Datengrundlage – Konzept der MiD 2023	13
2. Rhein-Neckar-Kreis – Region und deren Einwohnerinnen und Einwohner	17
3. Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten	21
4. Mobilität im Rhein-Neckar-Kreis – zentrale Kennwerte	25
5. Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen	37
6. Bewertung der Verkehrssituation	45
7. Unter der Lupe: Automobilität im Rhein-Neckar-Kreis	47
8. Unter der Lupe: Radverkehr im Rhein-Neckar-Kreis	51
9. Unter der Lupe: ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis	55
10. Unter der Lupe: Homeoffice und Berufsverkehr	59
Liste der regionalen Beteiligten	62
Erläuterung wichtiger Begriffe	63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Vereinfachtes Ablaufdiagramm der Mobilität in Deutschland 2023	14
Abbildung 2	Übersicht der Fragebogeninhalte der Mobilität in Deutschland 2023	15
Abbildung 3	Ökonomischer Status der Haushalte	18
Abbildung 4	Haushaltstypen	19
Abbildung 5	Haupttätigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner	19
Abbildung 6	Autobesitz in den Haushalten	21
Abbildung 7	Fahrrad-, Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz	22
Abbildung 8	Genutzte ÖPNV-Fahrkarten	23
Abbildung 9	Mobilitätskennwerte im Vergleich	25
Abbildung 10	Mobilitätskennwerte nach soziodemografischen Gruppen	26
Abbildung 11	Wegelänge nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel	27
Abbildung 12	Wegedauer nach Wegezweck und Hauptverkehrsmittel	28
Abbildung 13	Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split)	30
Abbildung 14	Hauptverkehrsmittel nach Personenkilometern (Modal Split)	31
Abbildung 15	Hauptverkehrsmittel nach Wegen (Modal Split) nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit	32
Abbildung 16	Wegezwecke nach Wegen	33
Abbildung 17	Wegezwecke nach Personenkilometern	33
Abbildung 18	Wegezwecke nach ökonomischem Status und Haupttätigkeit	34
Abbildung 19	Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens (Startzeit)	35
Abbildung 20	Übliche Nutzung des Autos	37
Abbildung 21	Übliche Nutzung des Fahrrads	38
Abbildung 22	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs	39
Abbildung 23	Übliche Häufigkeit von ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wegen	40
Abbildung 24	Verkehrsmittelnutzung im üblichen Wochenverlauf	41
Abbildung 25	Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort	45
Abbildung 26	Durchschnittliche Dauer und Länge sowie das Verkehrsaufkommen der Autofahrten am Stichtag	48
Abbildung 27	Warum wir mit dem Auto unterwegs sind	48
Abbildung 28	Warum wir mit dem Fahrrad unterwegs sind	52
Abbildung 29	Durchschnittliche Dauer und Länge sowie das Verkehrsaufkommen der Fahrradwege am Stichtag	52
Abbildung 30	Durchschnittliche Dauer und Länge sowie das Verkehrsaufkommen der ÖV-Fahrten am Stichtag	56
Abbildung 31	Warum wir mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind	56
Abbildung 32	Tage im Homeoffice und Entfernung zur Arbeitsstätte	59
Abbildung 33	Durchschnittliche Dauer und Länge der Arbeits- und Dienstwege sowie das Verkehrsaufkommen von Arbeitswegen im Tagesverlauf	60

Für eine bessere Lesbarkeit werden in einigen Abbildungen lediglich Anteile von mindestens 3 Prozent beschriftet.

Vorbemerkung

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) hat das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH die Studie „Mobilität in Deutschland – MiD 2023“ durchgeführt. Die Umsetzung erfolgte in Kooperation mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), der IVT Research GmbH sowie der infas 360 GmbH. Dabei konnte auf Ergebnisse und Erfahrungen aus den Erhebungen der Vorgängerstudien „Mobilität in Deutschland“ in den Jahren 2002, 2008 und 2017 aufgebaut werden, die infas ebenfalls umgesetzt hat.

Neben dem BMV haben sich verschiedene regionale Partner (z.B. Bundesländer, Verkehrsverbünde, Städte) mit eigenen Stichproben an der MiD 2023 beteiligt, um zuverlässige Daten zur Alltagsmobilität der Einwohnerinnen und Einwohner ihrer Region zu erhalten. Im Rhein-Neckar-Kreis haben im Rahmen der Studie 5.617 Personen aus 2.873 Haushalten Informationen zu ihrem Mobilitätsverhalten gegeben. Die Befragung erfolgte zwischen April 2023 und Juli 2024.

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse vor und gliedert sich in folgende Hauptabschnitte:

- Beschreibung der Datengrundlage
- Darstellung der MiD-Ergebnisse für den Rhein-Neckar-Kreis zu Mobilitätsvoraussetzungen, zentralen Mobilitätskennwerten, der alltäglichen Verkehrsmittelwahl und der Bewertung der Verkehrssituation
- Vertiefung ausgewählter Mobilitätsthemen
(Automobilität, Radverkehr, ÖPNV sowie Homeoffice und Berufsverkehr)

Die regionalen Ergebnisse für den Rhein-Neckar-Kreis werden mit bestimmten Bezugswerten (z.B. Deutschland, Raumtyp städtischer Kreis) verglichen.

Da der vorliegende Regionalbericht nur eine Auswahl an Darstellungen berücksichtigen kann, werden die Befragungsergebnisse für den Rhein-Neckar-Kreis zusätzlich in einem eigenen Tabellenband ausführlich dokumentiert. Dieser enthält eine Grundausswertung aller Merkmale sowohl für den Rhein-Neckar-Kreis insgesamt als auch für einzelne Analysegruppen. Des Weiteren stehen auf den Internetseiten der Studie ein bundesweiter Ergebnisbericht, ein Methodenbericht, ein Handbuch zur Datennutzung sowie ergänzende Projektinformationen zur Verfügung, auch für die MiD-Vorgängerstudien:

www.mobilitaet-in-deutschland.de

Das MiD-Team

Mobilität im Rhein-Neckar-Kreis

An einem durchschnittlichen Tag ...



... sind **82%** der Bevölkerung unterwegs.

Dabei macht jede Person **3,1** Wege,
mit insgesamt rund **33** Kilometern in etwa **77** Minuten.

Diese Wege sind zu ...



51% im Auto



24% mit Fahrrad, Bus oder Bahn



25% zu Fuß



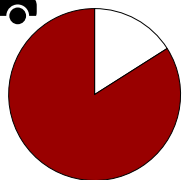
38% Arbeits-, Dienst- und Ausbildungswege



29% Freizeitwege

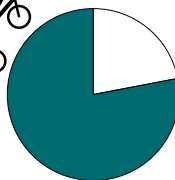
Verfügbare Verkehrsmittel der Haushalte und Personen

84% Auto



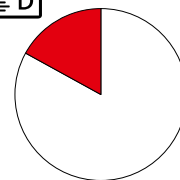
Haushalte

78% Fahrrad, E-Bike/Pedelec
oder beides



Personen

17% Deutschlandticket



(Fast) täglich nutzen ...



... **43%** das Auto



... **41%** zu Fuß



... **24%** das Fahrrad



... **11%** den ÖPNV

Schulnoten für die Verkehrssituation

2,1



2,0



2,5



3,1



Ergebnistelegamm

Wie mobil sind die Einwohnerinnen und Einwohner im Rhein-Neckar-Kreis?

Ein Anteil von 82 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner ist an einem normalen Tag mindestens für einen kurzen Weg außer Haus unterwegs. Im Durchschnitt absolvieren sie täglich 3,1 Wege mit insgesamt 33 Kilometern in 77 Minuten.

Welche Verkehrsmittel nutzen sie auf ihren Wegen?

An einem durchschnittlichen Tag wird die Mehrheit der Wege als fahrende oder mitfahrende Person im motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt (51 Prozent), gefolgt von Wegen zu Fuß (25 Prozent) und Wegen mit dem Fahrrad (15 Prozent). Den geringsten Anteil haben Wege im öffentlichen Verkehr (ÖV; 9 Prozent).

Wie groß ist der Anteil der Verkehrsmittel auf Basis der zurückgelegten Kilometer?

Werden anstelle der Wege die Personenkilometer als Basis herangezogen, verändert sich das Verhältnis der Verkehrsmittel deutlich. Die Anteile an den Kilometern verteilen sich nun auf MIV-Fahrt und -Mitfahrt (73 Prozent), den ÖV (17 Prozent), das Fahrrad (6 Prozent) und Wege zu Fuß (4 Prozent).

Aus welchen Anlässen werden Wege zurückgelegt?

Anteilig die meisten Wege werden zu Arbeits- und Dienstzwecken (32 Prozent) sowie Freizeitzielen (29 Prozent) zurückgelegt. Danach folgen die Wege zwecks Einkauf und Erledigungen (24 Prozent), Begleitung (8 Prozent) und Ausbildung (6 Prozent).

Wie ist die Bevölkerung mit Pkw, Fahrrädern und Fahrkarten für den ÖPNV ausgestattet?

Insgesamt 84 Prozent der Haushalte im Rhein-Neckar-Kreis besitzen mindestens ein eigenes Auto. Ein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad, Elektrofahrrad oder Pedelec oder sogar beides steht 78 Prozent der Personen ab 14 Jahren zur Verfügung. Insgesamt 40 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren erwerben Einzelfahrkarten für Busse und Bahnen in der Region nach Bedarf und 17 Prozent greifen auf das Deutschlandticket zurück.

Wie sieht das tägliche Nutzungsverhalten aus?

Insgesamt 43 Prozent der Personen ab 14 Jahren nutzen (fast) täglich das Auto. Der entsprechende Anteil für das Fahrrad liegt bei 24 Prozent und für den öffentlichen Personennahverkehr bei 11 Prozent. Insgesamt 41 Prozent legen (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurück.

Wie wird die Verkehrssituation vor Ort wahrgenommen?

Mit einer Durchschnittsnote von 2,0 schneidet die Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation für das Zufußgehen am besten ab. Am schlechtesten wird die Verkehrssituation vor Ort für den ÖPNV wahrgenommen – die Gesamtnote beträgt hier 3,1. Dazwischen liegen die Zufriedenheiten für das Auto mit einer Note von 2,1 und für das Fahrrad mit einer Note von 2,5.

Wie sieht die private Automobilität unter der Lupe aus?

Ein Haushalt verfügt im Schnitt über 1,2 Autos. 17 Prozent der Haushalte leben ohne Auto. 78 Prozent der Personen ab 14 Jahren können jederzeit auf ein Auto zugreifen, Carsharing bleibt mit 3 Prozent der Personen, die dafür eine Mitgliedschaft haben, eine Nische. Am Stichtag waren 54 Prozent der Autos unterwegs; je genutztem Auto wurden 2,8 Wege über 47 Kilometer in 76 Minuten mit durchschnittlich 1,6 Personen zurückgelegt.

Wie sieht der Radverkehr unter der Lupe aus?

Insgesamt können 20 Prozent der Personen ab 14 Jahren im Rhein-Neckar-Kreis als „Fahrrad-orientiert“ eingestuft werden. Sowohl Pedelecs als auch normale Fahrräder werden oft für Freizeitwege genutzt (jeweils 30 Prozent), Pedelecs zusätzlich häufig für Arbeits- und Dienstwege (30 Prozent) sowie Einkäufe (20 Prozent). Wege mit dem normalen Fahrrad sind im Schnitt 4 Kilometer lang und dauern 20 Minuten, während Wege mit dem Pedelec 6 Kilometer lang sind und 25 Minuten dauern.

Wie sieht der ÖPNV unter der Lupe aus?

Als „ÖPNV-orientiert“ gelten 8 Prozent der Personen ab 14 Jahren. Der ÖPNV erhält die Schulnote 3,1. Größtes Nutzungshemmnis sind Angebotsdefizite. Ein durchschnittlicher ÖPNV-Weg ist 21 km lang, dauert 56 Minuten. Am häufigsten wird der ÖPNV für Arbeits- und Dienstwege genutzt, die 36 Prozent aller ÖPNV-Fahrten ausmachen.

Homeoffice und Berufsverkehr

45 Prozent der Erwerbstätigen arbeiten im Homeoffice, im Mittel 2,7 Tage pro Woche. Homeoffice-Nutzende wohnen im Schnitt 26 km von der Arbeitsstätte entfernt, ohne Homeoffice sind es 15 km. Am Stichtag arbeiten 57 Prozent der Erwerbstätigen, davon 24 Prozent zu Hause. Die zu Hause Arbeitenden sind trotzdem zu 80 Prozent mobil. 27 Prozent der am Stichtag mobilen Erwerbstätigen legen regelmäßige berufliche Wege im Umfang von 49 Kilometern zurück.

1. Datengrundlage – Konzept der MiD 2023

Die Auswertungen im vorliegenden Bericht beruhen auf der Erhebung „Mobilität in Deutschland – MiD 2023“. Die MiD wird als Leitstudie zum Alltagsverkehr in Deutschland vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) beauftragt. Sie wurde im Jahr 2023, nach 2002, 2008 und 2017, zum vierten Mal durchgeführt. Ziel der Erhebung ist es, die Alltagsmobilität der Bürgerinnen und Bürger zusammen mit grundlegenden Merkmalen der Haushalte und Personen zu erfassen. Neben Ergebnissen für das gesamte Bundesgebiet können Kennzahlen für Bundesländer und Gebietstypen abgeleitet werden.

Da auf allen administrativen Ebenen zuverlässige Daten für die Verkehrsplanung benötigt werden, eröffnete das BMV regionalen öffentlichen Institutionen die Möglichkeit, zusätzliche Regionalstichproben zu beauftragen. Diese erlauben detailliertere Analysen zum Verkehrsgeschehen sowie zur Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln für diese Regionen. Letztlich haben sich über 60 Partner an der MiD 2023 beteiligt. Neben Bundesländern und Verkehrsverbünden gehören auch Städte und Landkreise dazu.

Im Folgenden werden die Stichprobe, das Erhebungsdesign und die Befragungsinhalte auf Bundesebene erläutert.

Stichprobenverfahren

Wie bereits in den MiD-Befragungen 2002, 2008 und 2017 umfasst die Grundgesamtheit der aktuellen MiD die Wohnbevölkerung in Deutschland ab dem Alter von 0 Jahren. Die MiD 2023 stützt sich auf eine bundesweite Basisstichprobe mit 40.000 Haushalten aus dem Auftrag des BMV. Zusätzlich wurden Regionalstichproben mit einem Gesamtumfang von 106.650 Haushalten von regionalen Auftraggebern finanziert (im späteren Feldverlauf wurde tatsächlich eine größere Anzahl realisiert). Die Stichprobenziehung folgte einem sogenannten Triple-Frame-Ansatz. Als Auswahlrahmen (Frames) dienten die drei Grundlagen Melderegister, Festnetz- sowie Mobilfunktelefonnummern. Der Anteil der Telefonstichprobe (Festnetz und Mobil) an der Basisstichprobe umfasste für die 2023er Erhebung 8.000 Haushalte, der Anteil der Einwohnermeldestichprobe dagegen 32.000 Haushalte. Die Telefonstichprobe sollte sicherstellen, auch Personen bzw. Haushalte erreichen zu können, die ausschließlich telefonisch kommunizieren. Alle Regionalstichproben wurden über das Melderegister gezogen.

Insgesamt ergab sich eine realisierte Gesamtstichprobe von 218.101 Haushalten. Davon entfielen 39.847 Haushalte auf die bundesweite Basisstichprobe und 178.254 Haushalte auf die Regionalstichproben. Befragt wurden insgesamt 420.979 Personen, die über 1.087.393 Wege an ihren jeweiligen Stichtagen berichteten.

Erhebungsdesign

Die Datenerhebung erstreckte sich von April 2023 bis Juli 2024. Die Haushalte wurden nahezu gleich verteilt über alle Tage innerhalb des Erhebungszeitraums befragt. Für die Erhebung in den teilnehmenden Haushalten waren zwei aufeinander folgende Phasen notwendig:

- In der ersten Phase wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der die Haushaltszusammensetzung, die vorhandenen Verkehrsmittel und einige weitere Merkmale erhoben wurden (Haushaltsrekutierung).
- In der zweiten Phase wurden alle Haushaltsmitglieder einzeln zu persönlichen Merkmalen, zur Alltagsmobilität und zu ihren Wegen an einem vorgegebenen Stichtag befragt (Personen-Wege-Interview).

Bei der Erhebung kamen drei Methoden zum Einsatz:

- webbasierte Fragebögen (CAWI: computer assisted web interview)
- klassische Papierfragebögen (PAPI: paper and pencil interview)
- telefonische Interviews (CATI: computer assisted telephone interview)

Die Haushalte konnten frei zwischen diesen drei Methoden wählen. Dieser sogenannte Mixed-Mode-Ansatz erleichtert die Teilnahme für die ausgewählten Haushalte und begrenzt gleichzeitig die Erhebungskosten. Der Ablauf der Erhebung ist in **Abbildung 1** dargestellt.

Alle Haushalte aus der Einwohnermeldestichprobe wurden zunächst postalisch kontaktiert. Die gesendeten Unterlagen zur ersten Kontaktaufnahme bestanden aus einem Anschreiben mit personalisierten Zugangsdaten zum Online-Fragebogen sowie einer Telefonnummer zur Anmeldung zur telefonischen Teilnahme, einem Flyer mit Informationen zum Studienhintergrund und -ablauf, einem Informationsblatt

zum Datenschutz, einer Übersicht der Auftraggeber der Studie sowie dem schriftlichen Haushaltsfragebogens mitsamt Umschlag zur für die Befragten kostenfreien Rücksendung an infas.

Die Kontaktaufnahme mit Haushalten aus der Telefonstichprobe erfolgte notwendigerweise über Kaltanrufe. Erreichte Kontaktpersonen wurden über Studienziel, -inhalt und -auftraggeber sowie -verlauf und Datenschutz informiert. Zudem wurde ihnen die Online- oder schriftliche Teilnahmemöglichkeit für das Haushaltsinterview angeboten.

Der Online-Haushaltsfragebogen war weitgehend identisch mit dem telefonischen Fragebogen sowie der schriftlichen Variante. Das Haushaltsinterview erfüllte neben der Erhebung von soziodemografischen Angaben und der Verkehrsmittelausstattung die Aufgabe der Haushaltsrekrutierung für das spätere Personen-Wege-Interview für möglichst alle Haushaltsmitglieder.

Am Ende des Haushaltsfragebogens (sei es in der schriftlichen Version, der Online-Version oder der telefonischen Version) konnten die Haushalte den Befragungsmodus für die Befragung auf Personenebene auswählen. Dazu wurden – falls nicht bereits über

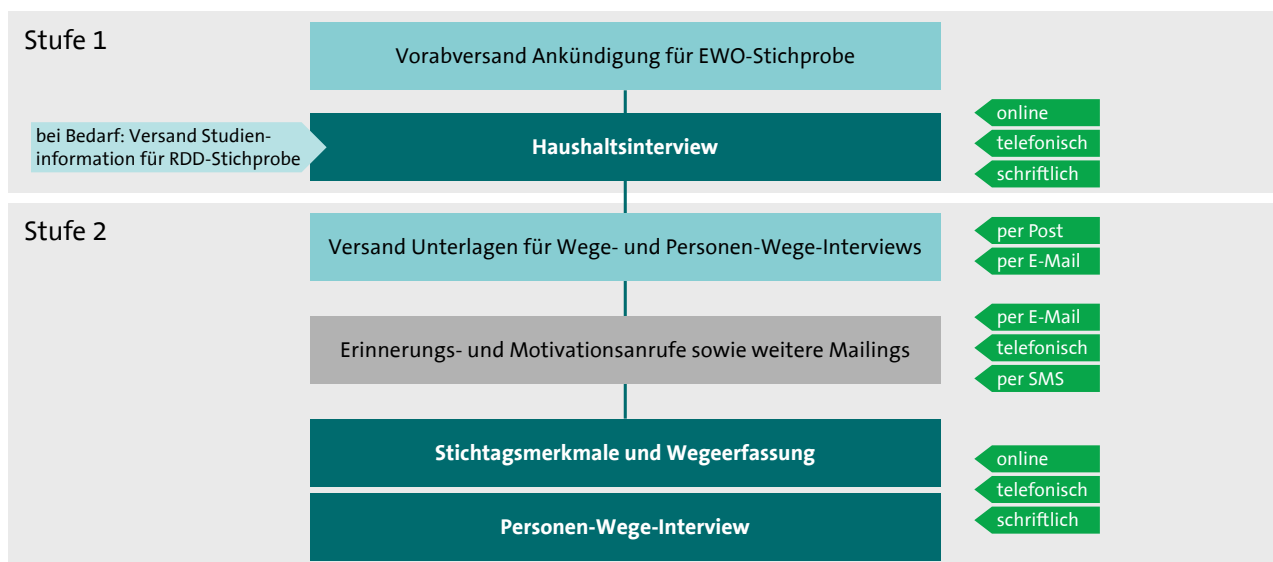
die Stichprobeninformationen vorhanden – die notwendigen Kontaktinformationen sowie die Adressen erfasst.

Für die anschließende Personen-Wege-Phase standen alle Haushalte zur Verfügung, für die Kontaktinformationen vorhanden waren und die ihre Einwilligung zur weiteren Teilnahme an der Studie gegeben hatten. Für diese Haushalte wurden Wegeblätter zur persönlichen Notiz der Wege per Briefpost oder per E-Mail zugeschickt. Alle Haushalte, die sich für eine Online-Fortsetzung entschieden hatten, erhielten auch diese Unterlage per E-Mail.

Das eigentliche Personen-Wege-Interview fand für alle Personen im Haushalt möglichst unmittelbar nach dem Stichtag entweder online, schriftlich oder telefonisch statt. Im Fall einer telefonischen oder einer Online-Teilnahme fand das Interview in einem maximalen Abstand von zwei Wochen statt. In der schriftlichen Variante musste dies den Befragten überlassen bleiben, und es wurden auch später eingehende ausgefüllte schriftliche Fragebögen akzeptiert. Soweit möglich, sollte wie bereits in den vorangegangenen MiD-Erhebungen bis auf Kinder unter 10 Jahren jede Person selbst befragt werden. Andere Haushaltsmitglieder konnten auch stellvertretend Interviews geben.

Abbildung 1

Vereinfachtes Ablaufdiagramm der Mobilität in Deutschland 2023



Haushalte, für die mindestens ein vollständiges Personen-Wege-Interview vorlag, sind in die Auswertung eingeflossen.

Befragungsinhalte

Abbildung 2 gibt einen Überblick über die verschiedenen Merkmalsebenen und Inhalte der Haushalts- und Personeninterviews in der MiD 2023. Bei der Fragebogenentwicklung stand die Vergleichbarkeit der MiD 2023 mit den vorherigen MiD-Erhebungen im Vordergrund, sodass der Kernfragebogen und viele Fragen aus den Zusatzmodulen größtenteils unverändert blieben. Allerdings wurden auch Fragen zu den neuen Themen Homeoffice, Langstreckenmobilität, Mobilitätsteilhabe sowie eine ausführliche Etappen-erfassung im Rahmen der Wegeerhebung entwickelt.

Um einer hohen Belastung der Befragten durch einen zu umfangreichen Fragenkatalog entgegenzuwirken, wurden Modulpakete gebildet. Die Module M1, M2, M10 und M11 waren Teil zweier Modulpakete, alle anderen Module waren jeweils nur einmal pro Modulpaket vertreten. Jedem Haushalt wurde ein Modulpaket zufällig mit einer Wahrscheinlichkeit von 25 Prozent zugewiesen, sodass die Module M1, M2, M10 und M11 bei der Hälfte aller Haushalte abgefragt wurden und die weiteren bei einem Viertel der Haushalte.

Das Kernstück des Personeninterviews bildet die Erfassung der Wege am Stichtag. Dabei wurden detaillierte Angaben dokumentiert, unter anderem der Wegezweck, der Ausgangspunkt des Weges, die Lage des Ziels, die genutzten Verkehrsmittel, die Anzahl der begleitenden Personen und die Länge des zurückgelegten Weges.

Um Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die im Rahmen ihrer Berufsausübung regelmäßig zahlreiche Wege absolvieren (z.B. Lieferungen, Busfahren, Postzustellung), das Ausfüllen des Fragebogens zu erleichtern, wurden deren Wege in einem speziellen Fragebogenmodul erhoben. Dieses liefert Ergebnisse zur berufsbedingten Mobilität an einem Tag (Hauptzweck, Entfernung, Anzahl der zurückgelegten Wege und überwiegend genutztes Verkehrsmittel). Auf diese Weise wurde einer Untererfassung dieses Teils des Wirtschaftsverkehrs im Rahmen der Stichtagserhebung vorgebeugt.

Abbildung 2

Übersicht der Fragebogeninhalte der Mobilität in Deutschland 2023

HAUSHALTE		PERSONEN		
– Haushaltstyp und -größe – Miete oder Eigentum – Alter und Geschlecht der Personen – Haushaltseinkommen – Verkehrsmittelausstattung – Anzahl Pkw-Führerscheine – Carsharing-Mitgliedschaft	Autos	– Alter und Geschlecht – Erwerbstätigkeit – Führerscheinbesitz – Neben- und Zweitwohnsitz – Ticketnutzung im ÖPNV – Verkehrsmittelverfügbarkeit – Carsharing-Mitgliedschaft – übliche Verkehrsmittelnutzung – Mobilitätseinschränkungen – soziodemografische Merkmale	M1: zusätzliche persönliche Mobilitätsmerkmale	Stichtag
	– Hersteller und Modell – Antriebsart – Baujahr – Jahresfahrleistung		M2: Nahmobilität und Radverkehr	– Mobilitätsverhalten – Merkmale Stichtag – Pkw-Verfügbarkeit – Wetter
	M5: Fahrzeugbesitz und Fahrzeugmerkmale		M3: Infrastruktur und digitale Versorgung	Wege
			M4: Zufriedenheit und Einstellungen	– Start- und Ankunftszeit – Zweck – genutzte Verkehrsmittel – Begleitung – Start- und Zielort – Entfernung – regelmäßige berufliche Wege
			M6: Übernachtungsreisen	
			M7: Homeoffice bzw. berufsbedingte Mobilität	
			M9: Tagesreisen	
			M10: Mobilitätsteilhabe	
			M11: ÖPNV	M8: Etappen

Basisfragen an alle
 Fragen-Module (M1-M11) an Auswahl von Befragten

2. Rhein-Neckar-Kreis – Region und deren Einwohnerinnen und Einwohner

Der Rhein-Neckar-Kreis befindet sich im Nordwesten Baden-Württembergs und gehört zur Metropolregion Rhein-Neckar. Er umfasst zahlreiche Städte und Gemeinden mit unterschiedlichen strukturellen und wirtschaftlichen Schwerpunkten.

Er zählte im Jahr 2023 knapp 558.000 Einwohnerinnen und Einwohner (Bevölkerungszahlen auf Basis der Fortschreibung des Zensus 2022 zum 31.12.2023) und gehört damit zum siedlungsstrukturellen Kreistyp „städtischer Kreis“.

Ergebnisse für den Rhein-Neckar-Kreis im Vergleich

Zur Einordnung werden die Ergebnisse für den Rhein-Neckar-Kreis stellenweise mit denen für Deutschland und für den Kreistyp „städtischer Kreis“ verglichen.

Der siedlungsstrukturelle Kreistyp des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) nutzt als räumliche Ebene über 300 Kreisregionen und bildet Typen anhand bestimmter Merkmale in der Siedlungsstruktur (Bevölkerungsanteile der Groß- und Mittelstädte, Einwohnerdichte in der Kreisregion mit und ohne Berücksichtigung der Groß- und Mittelstädte). Weitere Informationen zum Kreistyp sind auf den Internetseiten des BBSR zu finden (z.B. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/siedlungsstrukturelle-kreistypen/kreistypen.html>, abgerufen am 10.02.2026).

Es lassen sich insgesamt vier Typen unterscheiden:

- kreisfreie Großstadt
- städtischer Kreis
- ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen
- dünn besiedelter ländlicher Kreis

Der Rhein-Neckar-Kreis ist gemäß dieser Typisierung ein städtischer Kreis. Ergebnisvergleiche für den Rhein-Neckar-Kreis auf Grundlage dieser Typisierung beziehen sich also auf den Vergleich vom Rhein-Neckar-Kreis mit den Werten für den entsprechenden Kreistyp auf Bundesebene.

Für ausgewählte Auswertungen wird der Rhein-Neckar-Kreis bzw. dessen Haushalte und Personen zusätzlich folgendermaßen differenziert:

- Geschlecht
- Alter
- Haupttätigkeit
- Haushaltstyp
- ökonomischer Status

Die befragten Haushalte können in ökonomische Statusgruppen bzw. Einkommensgruppen unterteilt werden. Zu diesem Zweck wurde – in Anlehnung an das Berechnungsverfahren eines Äquivalenzeinkommens der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) – das verfügbare Haushaltseinkommen auf die Personenzahl sowie die Zusammensetzung des Haushalts bezogen. Darauf basierend wurden fünf ökonomische Statusgruppen von sehr hoch, hoch über mittel und niedrig bis sehr niedrig gebildet. Teilweise werden diese in der Analyse zusammengefasst, z.B. bei niedrigen Einkommensgruppen.

Einkommensgruppen

Bundesweit gehört insgesamt knapp die Hälfte der befragten Haushalte der hohen oder sehr hohen Einkommensgruppe an (49 Prozent). Die andere Hälfte der Haushalte verteilt sich auf solche mit mittlerem (30 Prozent) und (sehr) niedrigem Einkommen (21 Prozent). Im Rhein-Neckar-Kreis ist die Gruppe der Haushalte mit (sehr) hohem Einkommen mit 60 Prozent noch stärker ausgeprägt. Der mittleren Einkommensgruppe lässt sich knapp jeder vierte Haushalt zuordnen (24 Prozent), in die (sehr) niedrigen Gruppen fallen nur 16 Prozent. Damit ist der Rhein-Neckar-Kreis finanziell besser aufgestellt als der Durchschnitt der städtischen Kreise, in dem nur 51 Prozent der Haushalte ein (sehr) hohes Einkommen haben (siehe Abbildung 3).

Haushaltszusammensetzung

Im Rhein-Neckar-Kreis lebt in 28 Prozent der Haushalte mindestens ein Kind. Damit sind die Haushalte im Rhein-Neckar-Kreis nicht nur kinderreicher als im Bundesdurchschnitt (22 Prozent), sondern auch als im Durchschnitt der städtischen Kreise (25 Prozent). Im Vergleich zu den städtischen Kreisen geht dies „zu Lasten“ der Zweipersonenhaushalte, die mit 27 Prozent im Rhein-Neckar-Kreis seltener sind als im Schnitt der städtischen Kreise (30 Prozent). Mit 39 Prozent Einpersonenhaushalten bewegt sich der

Rhein-Neckar-Kreis genau im Durchschnitt der städtischen Kreise und unter dem Bundesdurchschnitt (43 Prozent; siehe *Abbildung 4*).

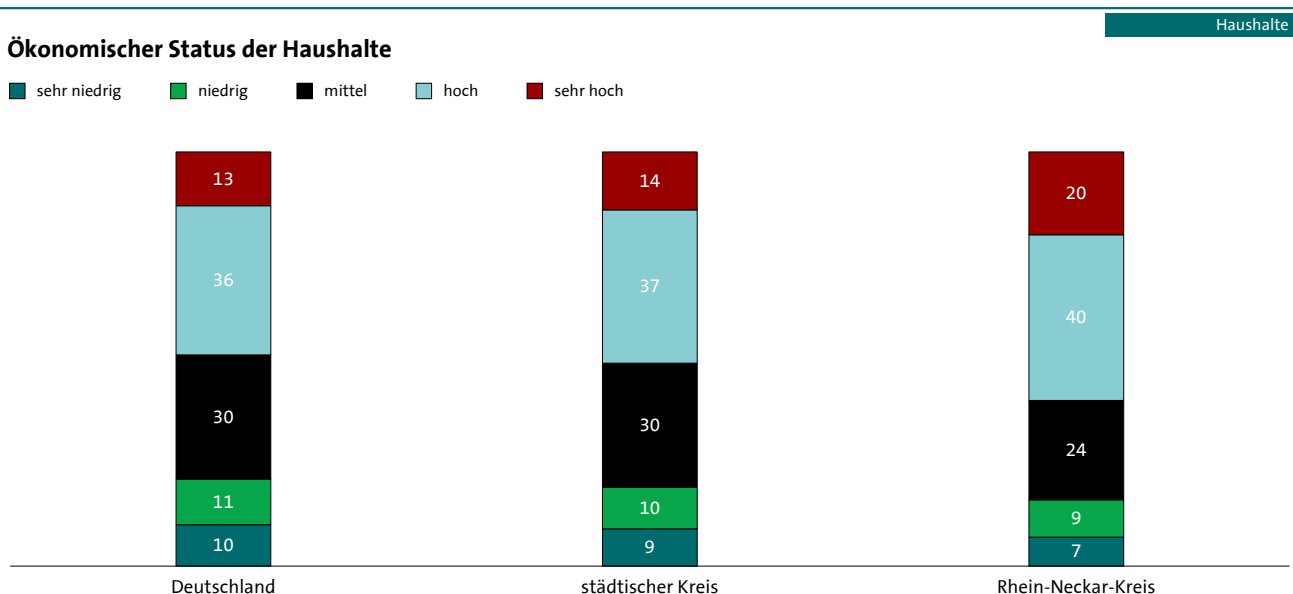
Die Haushalte mit Kind(ern) fallen zum Großteil in die Kategorie „(sehr) hohes Einkommen“ (78 Prozent). Ein (sehr) niedriges Einkommen haben nur 6 Prozent dieser Gruppe. Auch Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen sind mit 80 Prozent (sehr) hohem Einkommen finanziell gut aufgestellt. Mit abnehmender Personenzahl nimmt der Anteil der (sehr) gut verdienenden Haushalte ab: 64 Prozent der Zweipersonenhaushalte fallen in diese Gruppe und nur noch 41 Prozent der Einpersonenhaushalte. Stattdessen lassen sich 26 Prozent der Alleinlebenden dem (sehr) niedrigen Einkommensstatus zuordnen (ohne *Abbildung*).

Erwerbstätigkeit

Jede dritte Person im Rhein-Neckar-Kreis ist vollzeiterwerbstätig, weitere 15 Prozent arbeiten in Teilzeit. Die nächste große Gruppe machen Personen im Ruhestand aus (21 Prozent). 18 Prozent sind Kinder bzw. gehen zur Schule. In erster Linie im Haushalt tätig sind 2 Prozent. Mit dieser Verteilung bewegt sich der Rhein-Neckar-Kreis sowohl im Bundesdurchschnitt als auch im Durchschnitt der städtischen Kreise (siehe *Abbildung 5*).

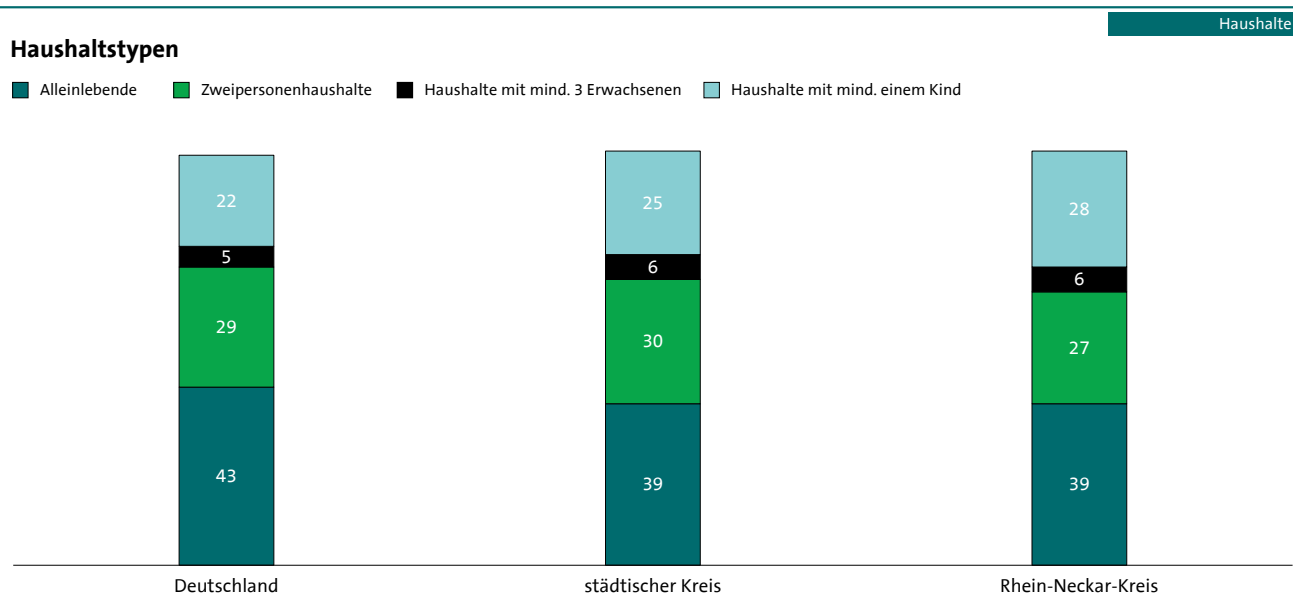
Sehr auffällig sind die Geschlechterunterschiede zwischen den Tätigkeitsgruppen. 67 Prozent der Vollzeiterwerbstätigen sind Männer, 83 Prozent der Teilzeiterwerbstätigen hingegen Frauen. Die im Haushalt Tätigen bestehen zu 92 Prozent aus Frauen. Unter den Studierenden sowie Personen im Ruhestand überwiegen die Frauen leicht mit jeweils 54 Prozent. Auf Bundesebene ist eine ähnliche Verteilung der Geschlechter über die Tätigkeitsbereiche zu finden (ohne *Abbildung*).

Abbildung 3



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

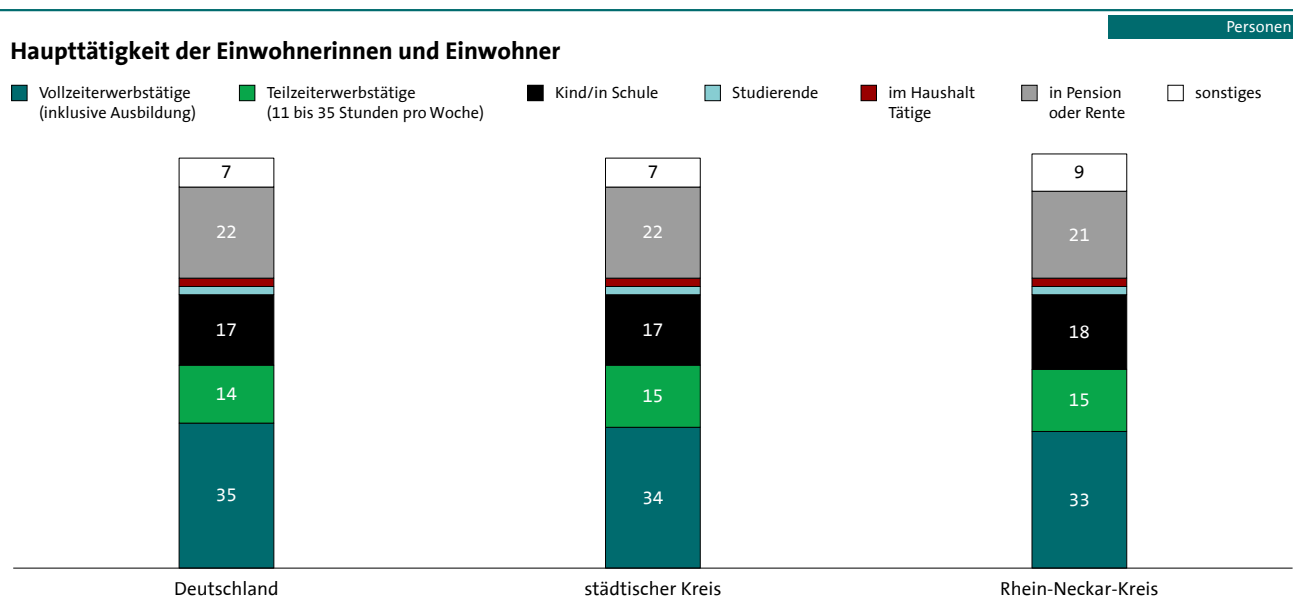
Abbildung 4



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Rhein-Neckar-Kreis | Quelle: MiD 2023

Abbildung 5



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Rhein-Neckar-Kreis | Quelle: MiD 2023

3. Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten

Mobilität gilt als wesentliches Element der Gesellschaft. Wie häufig jemand unterwegs ist, hängt jedoch von zahlreichen Faktoren ab. Hierzu zählen neben individuellen Vorlieben auch präferierte Freizeitorte, die Lage der Arbeits- oder Ausbildungsstätte, die vor Ort vorhandene Verkehrsinfrastruktur, die jeweilige Mobilitätsausstattung sowie die persönliche Lebenssituation.

Pkw in den Haushalten

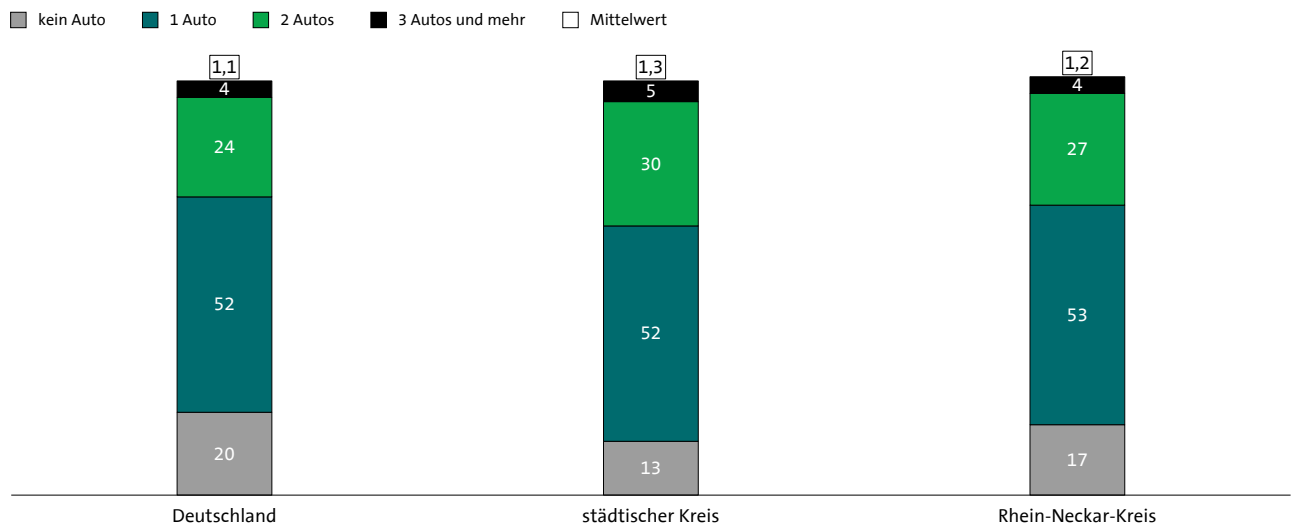
Vier von fünf Haushalten in Deutschland verfügen über mindestens ein eigenes Auto, wobei der Durchschnitt bei 1,1 Autos pro Haushalt liegt. Der Rhein-Neckar-Kreis liegt mit 84 Prozent Autobesitz und einer Durchschnittsanzahl von 1,2 Autos leicht über diesem Durchschnitt. Auch gibt es im Rhein-Neckar-Kreis häufiger Haushalte mit 2 Autos oder mehr (31 Prozent) als auf Bundesebene (28 Prozent). Verglichen mit dem Durchschnitt der städtischen Kreise sind die Haushalte im Rhein-Neckar-Kreis damit jedoch minimal weniger stark mit Autos ausgestattet (87 Prozent Autobesitz und im Schnitt 1,3 Autos; siehe [Abbildung 6](#)).

Der Autobesitz unterscheidet sich deutlich zwischen den Einkommensgruppen. 91 Prozent der (sehr) hohen Einkommensgruppen verfügen über mindestens ein Auto, wobei 44 Prozent sogar über 2 oder mehr verfügen. Im Schnitt kommen die finanziell besser gestellten Haushalte auf 1,4 Autos. In der mittleren Einkommenskategorie verfügen 82 Prozent über ein Auto, aber nur 15 Prozent über 2 oder mehr – was einen Schnitt von genau einem Auto pro Haushalt beträgt. In den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen verfügen nur 58 Prozent über ein Auto, wobei nur 8 Prozent zwei oder mehr haben. Dies beläuft sich auf einen Durchschnitt von 0,6 Autos (ohne Abbildung).

Fast jeder dritte Einpersonenhaushalt (31 Prozent) hat kein Auto. Einpersonenhaushalte kommen somit im Schnitt auf 0,7 Autos. Sobald mehr als eine Person im Haushalt lebt, liegt die Nicht-Besitzquote nur noch bei 8 Prozent oder niedriger. Zweipersonenhaushalte haben im Schnitt 1,3 Autos, Haushalte mit mindestens einem Kind 1,5. Haushalte mit mindestens drei Erwachsenen liegen mit im Schnitt 2,1 Autos vorne (ohne Abbildung).

Abbildung 6

Autobesitz in den Haushalten



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Ausstattung mit Fahrrädern, Elektrofahrrädern und Pedelecs

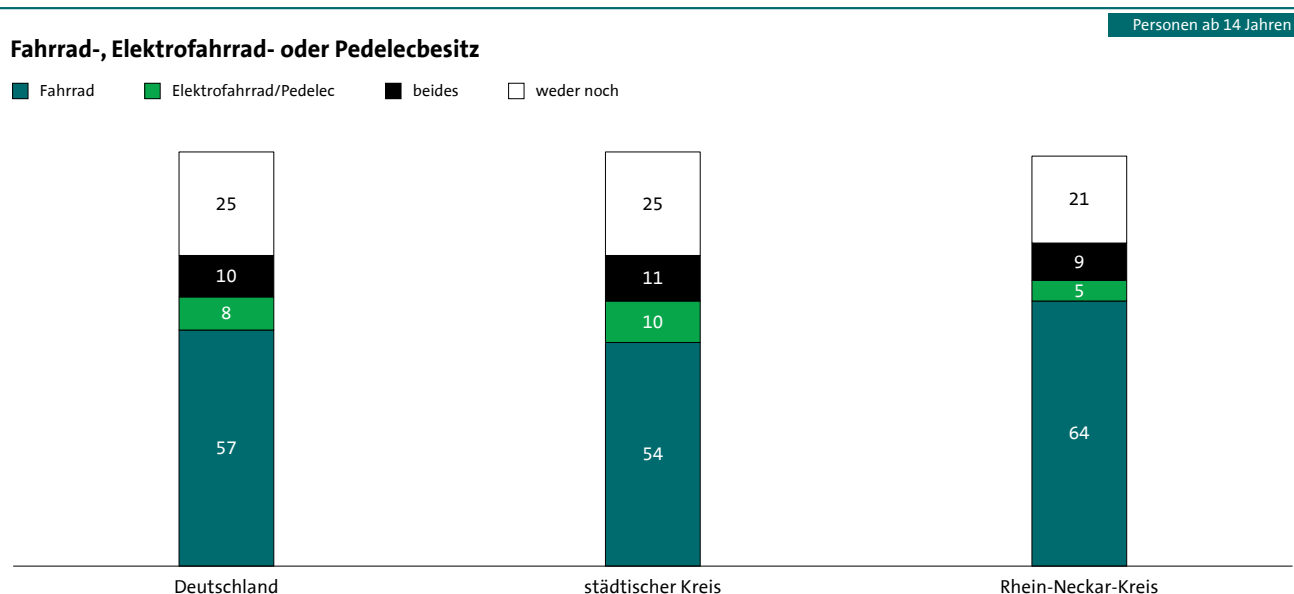
In Deutschland besitzen 57 Prozent aller Personen ab 14 Jahren mindestens ein eigenes, nach ihren Angaben funktionstüchtiges Fahrrad, 8 Prozent ein Elektrofahrrad oder Pedelec und 10 Prozent sogar beides. Ein Viertel dieser befragten Personengruppe besitzt kein Zweirad. Im Kreistyp "städtischer Kreis" ist die Verteilung ähnlich, wenngleich der Anteil von Personen mit Elektrofahrrad- oder Pedelecbesitz (teilweise zusätzlich zum normalen Rad) etwas höher ist (insgesamt 21 Prozent). Der Rhein-Neckar-Kreis weicht sowohl von diesem Kreistyp als auch von Bundesdurchschnitt ab. Mit 64 Prozent ist der Besitz nur eines normalen Fahrrads besonders ausgeprägt. 9 Prozent besitzen zusätzlich dazu noch ein Elektrofahrrad/Pedelec und 5 Prozent besitzen nur letzteres. Der Anteil an Personen ohne Zweirad ist im Rhein-Neckar-Kreis somit vergleichsweise gering (21 Prozent; siehe [Abbildung 7](#)).

Vor allem Personen mit höherem Einkommen im Rhein-Neckar-Kreis prägen diesen Fahrradbesitz. In der Gruppe der Personen aus Haushalten mit (sehr) hohem Einkommen sind nur 14 Prozent fahrradlos, 16 Prozent besitzen ein Elektrofahrrad/Pedelec – teil-

weise zusätzlich zum normalen Fahrrad. In der mittleren Einkommensgruppe sind hingegen 29 Prozent ohne Fahrrad und insgesamt 11 Prozent besitzen ein Elektrofahrrad/Pedelec. In den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen verfügt über ein Drittel (34 Prozent) über kein Fahrrad und der Elektrofahrrad-/Pedelec-Besitz liegt bei nur 9 Prozent (ohne Abbildung).

Anders als beim Autobesitz liegen bei Radbesitz nicht die Haushalte mit mindestens 3 Erwachsenen, sondern die Haushalte mit mindestens einem Kind vorne. Nur 11 Prozent der Personen aus Haushalten mit Kind(ern) besitzen kein Zweirad, 15 Prozent besitzen hingegen ein Pedelec – teilweise zusätzlich zum normalen Fahrrad. In den Haushalten mit mindestens 3 Erwachsenen liegt die Nicht-Besitzquote bei 18 Prozent. Knapp jede vierte Person aus Zweipersonenhaushalten (24 Prozent) besitzt kein Rad sowie rund jede dritte alleinlebende Person (34 Prozent; ohne Abbildung).

Abbildung 7



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

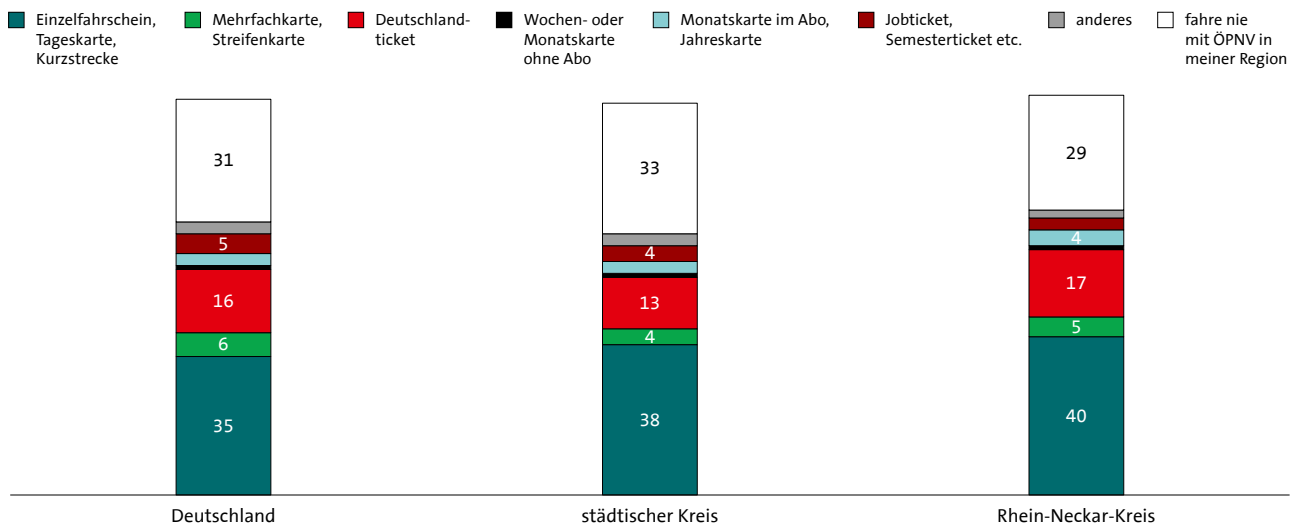
Neben Auto- und Fahrradbesitz ist die Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten – hier von Personen ab 14 Jahren – ein wichtiger Kennwert für regional zur Verfügung stehende Mobilitätsoptionen. Deutschlandweit kaufen 35 Prozent in der Regel bedarfsweise Einzelfahrscheine bei der Nutzung von Bus und Bahn in ihrer Region, 16 Prozent nutzen das Deutschlandticket. Nicht herausgerechnet sind dabei 31 Prozent der Deutschen, die angeben, den ÖPNV nicht zu nutzen. Im durchschnittlichen städtischen Kreis ist die Nicht-Nutzung des ÖPNV höher (33 Prozent) sowie auch die bedarfsabhängige Nutzung von Einzelfahrscheinen (38 Prozent) statt dem Deutschlandticket (13 Prozent). Der Rhein-Neckar-Kreis hebt sich davon allerdings ab. Hier geben nur 29 Prozent an, Bus und Bahn nie zu nutzen. Zwar nutzen Fahrgäste auch häufig Einzeltickets (40 Prozent), aber der Rhein-Neckar-Kreis liegt mit 17 Prozent Deutschlandticket-Nutzung (zum Erhebungszeitpunkt) nicht nur minimal über dem Bundesschnitt, sondern auch über dem Durchschnitt der städtischen Kreise (siehe [Abbildung 8](#)).

Das Deutschlandticket haben vor allem jüngere Personen im Rhein-Neckar-Kreis in der Tasche. In den Altersgruppen von 14 bis 17 Jahren sowie von 18 bis 29 Jahren sind es jeweils 26 Prozent. 14- bis 17-Jährige haben zusätzlich häufig eine andere Monatskarte oder ein Job- oder Semesterticket im Abonnement (insgesamt 26 Prozent). Nur 8 Prozent dieser jüngsten Gruppe geben an, den ÖPNV nie zu nutzen. Mit zunehmendem Alter steigt der Anteil der Nicht-Nutzenden deutlich an. In den Altersgruppen zwischen 30 und 64 liegt die Nicht-Nutzung bei zwischen 26 und 32 Prozent. Wenn Personen dieser Altersgruppen mit dem ÖPNV fahren, dann häufiger mit Einzelfahrscheinen (Nutzungsquote zwischen 38 und 46 Prozent). Ab 75 Jahren nutzen rund zwei von fünf Personen (42 Prozent) den ÖPNV nicht (mehr). Interessanterweise setzt diese Altersgruppe, wenn sie Bus und Bahn nutzt, dann mit 14 Prozent im Vergleich zu den mittleren Altersgruppen häufiger auf das Deutschlandticket als auf Einzelfahrscheine (36 Prozent) – unter den ÖPNV-Nutzenden dieser Gruppe kommen hier also mehr Deutschlandtickets auf Einzeltickets als bei den 30- bis 74-Jährigen (ohne Abbildung).

Abbildung 8

Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Personen ab 14 Jahren



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

4. Mobilität im Rhein-Neckar-Kreis – zentrale Kennwerte

Die Darstellung zentraler Kennwerte bildet das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner des Rhein-Neckar-Kreises an ihrem jeweiligen Stichtag ab und liefert damit Einblicke in das Verkehrs- und Mobilitätsgeschehen an einem durchschnittlichen Tag in der Region.

Was ist ein Weg?

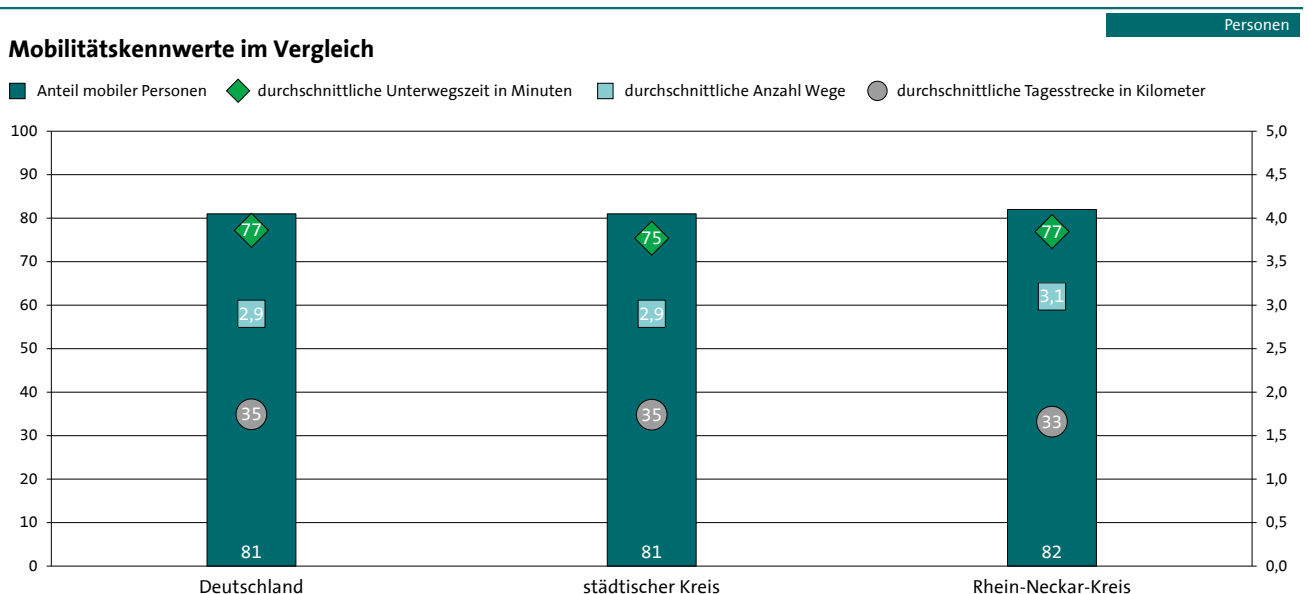
Die Vorläuferstudien wie auch die aktuelle MiD 2023 nutzen das Wegekonzept und sind so von anderen Mobilitätshebungen abzugrenzen, die beispielsweise ein Etappen- oder Ausgangskonzept verwenden. Gemäß dem Wegekonzept besteht ein Weg aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt bleibt es bei einem Weg. Durch Mehrfachnennungen ist es möglich, alle im Verlauf eines Weges genutzten Verkehrsmittel und Fußwegeabschnitte zu erfassen. Hin- und Rückwege werden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke, wie einem Einkauf auf dem Weg zur Arbeit, werden die Wege getrennt angegeben.

Folgendes gilt es zu beachten: Verkehr, der sich durch die Mobilität nicht im Rhein-Neckar-Kreis ansässiger Personen, wie etwa durch das Berufspendeln, ergibt, bleibt bei den Auswertungen unberücksichtigt. Umgekehrt werden Wege, die im Rhein-Neckar-Kreis ansässige Personen an anderen Orten zurückgelegt haben, für den Rhein-Neckar-Kreis mit eingerechnet. Diejenigen Personen, die sich am Stichtag ganztägig außerhalb der Bundesrepublik aufgehalten haben, gelten – bezogen auf die zu messende Mobilität innerhalb Deutschlands – als „nicht mobil“.

Mobilitätsquote, Wegezahlen, Unterwegszeiten und Tagesstrecken

Die dargestellten durchschnittlichen Kennwerte basieren auf den Stichtagen aller Personen und umschreiben die Anteile der (Nicht-)Mobilität, die Anzahl der zurückgelegten Wege sowie die dafür benötigte Unterwegszeit und Tagesstrecke. Bei den Unterwegszeiten werden analog zu Auswertungen früherer MiD-Erhebungen Dauern von Wegen, die regelmäßig im Rahmen der Berufsausübung unternommen werden, nicht berücksichtigt. Damit unterscheidet sich die Datenbasis für Tagesstrecken, die inklusive dieser regelmäßigen beruflichen Wege ausgewiesen werden und der Unterwegszeit ohne diese Wege. Das entspricht dem Vorgehen bei früheren

Abbildung 9



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte

MiD 2023 | Regionalbericht Rhein-Neckar-Kreis | Quelle: MiD 2023

MiD-Auswertungen und sichert die Vergleichbarkeit mit diesen.

An ihrem Stichtag waren im Schnitt 82 Prozent der im Rhein-Neckar-Kreis ansässigen Personen unterwegs. Damit bewegt sich die Mobilitätsquote im Rhein-Neckar-Kreis auf einem ähnlichen Niveau wie der bundesweite Durchschnitt und der Durchschnitt der städtischen Kreise, die jeweils bei 81 Prozent liegen (siehe *Abbildung 9*).

Von der durchschnittlichen Anzahl der am Stichtag zurückgelegten Wege bewegt sich der Rhein-Neckar-Kreis mit 3,1 Wegen minimal über dem Durchschnitt von 2,9 Wegen, der sowohl bundesweit als auch für die städtischen Kreise gilt (siehe *Abbildung 9*).

Die Menschen im Rhein-Neckar-Kreis legen mit durchschnittlich 33 Kilometern pro Tag jedoch etwas weniger Strecke zurück als im bundesweiten Schnitt und auf Ebene der städtischen Kreise (jeweils 35 Kilometer). Dabei sind sie mit 77 Minuten durchschnittlicher Unterwegszeit etwas länger unterwegs als Menschen im städtischen Kreis (75 Minuten), aber genau so lange wie Menschen in Deutschland (*Abbildung 9*).

Mobil sind die Menschen im Rhein-Neckar-Kreis mit 85 Prozent besonders häufig unter der Arbeits-

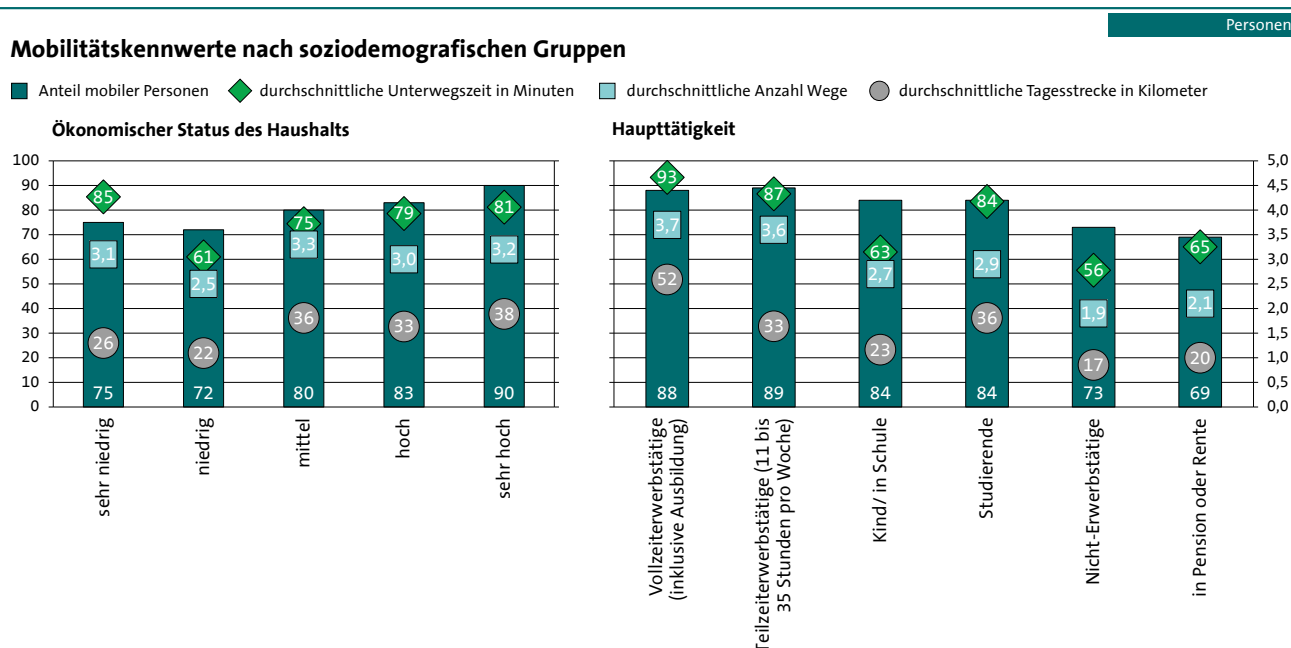
woche. Der Dienstag ist dabei der mobilitätsreichste Tag (88 Prozent). Am Samstag sind 77 Prozent mobil, der Sonntag ist mit 73 Prozent Mobilitätsquote der ruhigste Tag (ohne *Abbildung*).

Unter der Woche werden im Rhein-Neckar-Kreis mit 3,5 Wegen deutlich mehr Wege zurückgelegt als am Wochenende (2,1 Wege). Die Wege sind dafür am Wochenende länger (belaufen sich auf 35 Kilometer Tagesstrecke) als unter der Woche (32 Kilometer Tagesstrecke) und dauern am Wochenende auch länger (belaufen sich auf 82 Minuten tägliche Unterwegszeit) als unter der Woche (75 Minuten tägliche Unterwegszeit; ohne *Abbildung*).

Zentrale Mobilitätskennwerte nach soziodemografischen Merkmalen

Die zentralen Mobilitätskennwerte unterscheiden sich deutlich zwischen den Einkommensgruppen im Rhein-Neckar-Kreis. Die Mobilitätsquote von Personen aus Haushalten mit sehr hohem Einkommen ist mit 90 Prozent am höchsten und nimmt über die Einkommensgruppen ab. Während 83 Prozent aus der hohen Einkommensgruppe mobil sind, sind es bei der mittleren 80 Prozent und bei der niedrigen nur noch 72 Prozent. Die sehr niedrige Einkommensgruppe kommt auf 75 Prozent. Die Anzahl der zurückgeleg-

Abbildung 10



ten Wege zeigt über die Einkommensgruppen kein eindeutiges Muster. Die niedrige Einkommensgruppe sticht mit nur 2,5 Wegen heraus. In den anderen Gruppen rangieren die Werte zwischen genau 3 und 3,3 Wegen. Mit einer Tagesstrecke von 38 Kilometern und einer Unterwegszeit von 81 Minuten sind die Mobilitätskennwerte der sehr hohen Einkommensgruppe besonders hoch. Sowohl Tagesstrecke als auch Unterwegszeit nehmen mit abnehmendem Einkommen tendenziell ab. Nur die sehr niedrige Einkommensgruppe fällt mit nur 26 Kilometern Tagesstrecke aber dafür einem hohen Wert von 85 Minuten Unterwegszeit aus dem Muster (ohne Abbildung).

Der Blick auf die zentralen Mobilitätskennwerte nach Tätigkeitsgruppen im Rhein-Neckar-Kreis offenbart ein dazu passendes Bild. Die Vollzeit- und Teilzeiterwerbstätigen sind mit 88 bzw. 89 Prozent Mobilität und 3,7 bzw. 3,6 Wegen die mobilsten Gruppen. Auffällig ist jedoch, dass die Vollzeiterwerbstätigen deutlich mehr Strecke zurücklegen (52 Kilometer) und dafür nur etwas länger unterwegs sind (93 Minuten) als die Teilzeiterwerbstätigen (33 Kilometer und 87 Minuten). Seltener außer Haus am Stichtag sind Personen im Ruhestand (69 Prozent), die mit 1,9 bzw. 2,1 auch weniger Wege zurücklegen. Kinder bzw. Schülerinnen und Schüler sind genau wie Studierende zu 84 Prozent mobil. Dabei legen Kinder bzw.

Schülerinnen und Schüler mit 2,7 Wegen, die auf 23 Kilometer Tagesstrecke und 63 Minuten Unterwegszeit kommen, kürzere und schnellere Wege zurück als Studierende, deren 2,9 Wege 36 Kilometern Strecke und 84 Minuten Unterwegszeit entsprechen (siehe [Abbildung 10](#)). Bei diesen Unterschieden zwischen den Gruppen spielt die Verkehrsmittelnutzung natürlich eine entscheidende Rolle, welche später im Kapitel beleuchtet wird.

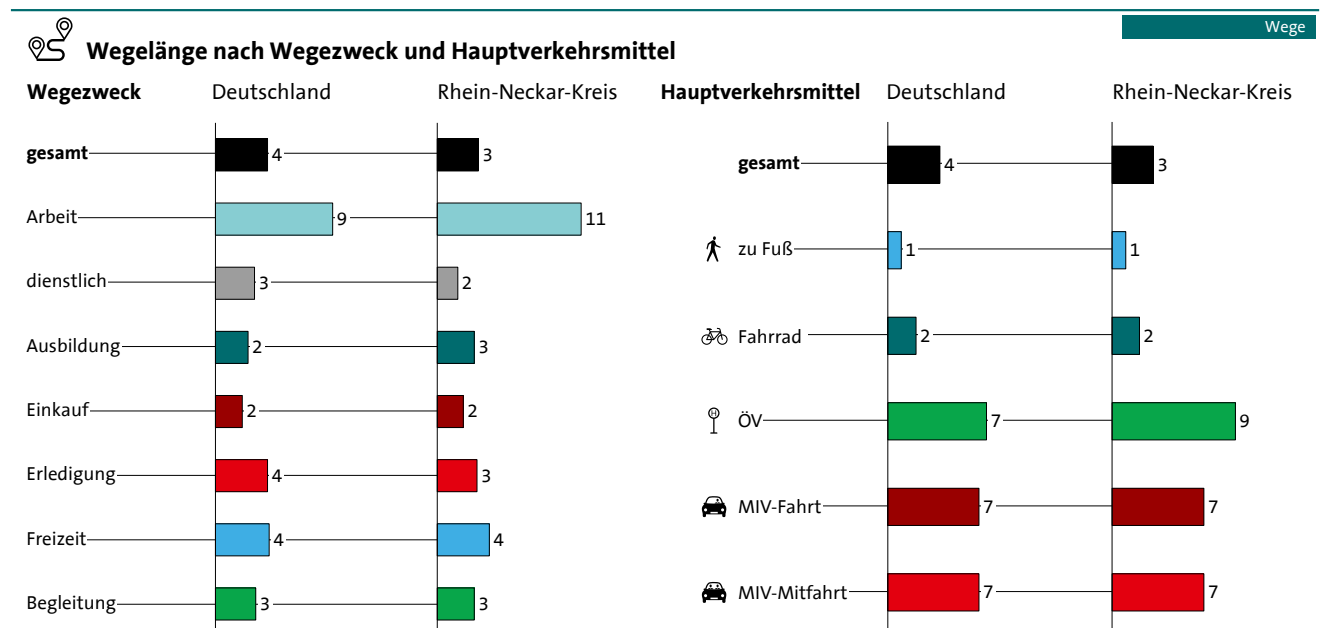
Wegelängen und Wegedauern

Während sich die zuvor berichteten Tagesstrecken und Unterwegszeiten der Personen aus den einzelnen Wegen zusammensetzen, gilt es nun die Wegebene zu betrachten. Als aussagekräftige Kennzahl wird hierfür der Median herangezogen. Der Median wird auch als Zentralwert einer Verteilung bezeichnet, weil er deren Mitte angibt.

Auf Bundesebene sind die Wege im Median gerundet 4 Kilometer lang (siehe [Abbildung 11](#)) und dauern 15 Minuten. Im Rhein-Neckar-Kreis sind die Wege mit 3 Kilometern zwar kürzer, haben aber ebenfalls eine Wegedauer von 15 Minuten (siehe [Abbildung 12](#)).

Die Länge der Wege unterscheidet sich erwartungsgemäß zwischen den genutzten Verkehrsmitteln.

Abbildung 11



Median in Kilometer

Fußwege kommen im Rhein-Neckar-Kreis sowie auf Bundesebene gerundet auf einen Median von einem Kilometer. Auch mit einem Median von 7 Kilometern liegen MIV-Wege im Rhein-Neckar-Kreis gleichauf mit den auf Bundesebene zurückgelegten MIV-Wegen. ÖPNV-Wege sind im Rhein-Neckar-Kreis mit 9 Kilometern jedoch länger als auf Bundesebene (7 Kilometer; siehe [Abbildung 12](#)).

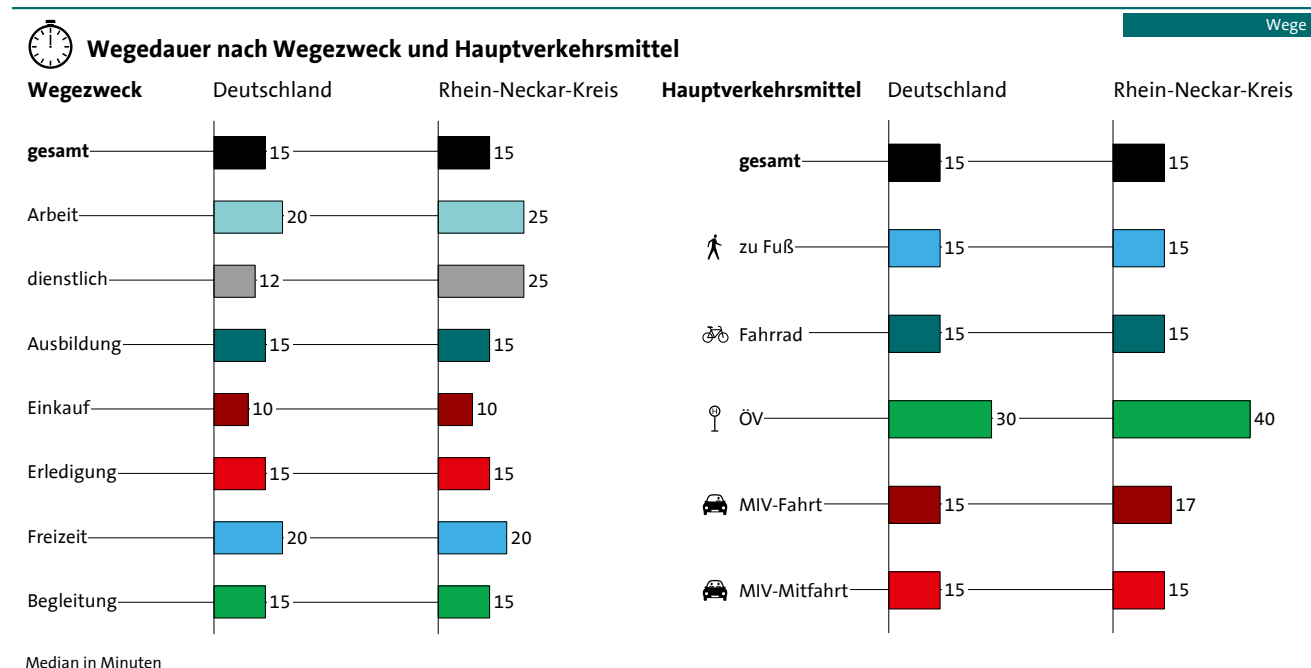
Von den Wegedauern her ähneln sich der Rhein-Neckar-Kreis und Deutschland im Median. Fuß- und Radwege sowie MIV-Wege als Mitfahrt dauern 15 Minuten. Die MIV-Fahrt ist mit 17 Minuten im Rhein-Neckar-Kreis jedoch etwas länger als die MIV-Fahrt auf Bundesebene (15 Minuten). ÖV-Wege stehen im Vergleich mit der Bundesebene jedoch heraus. Während ein ÖV-Weg in Deutschland im Median 30 Minuten dauert, kommt ein ÖV-Weg im Rhein-Neckar-Kreis auf 40 Minuten (siehe [Abbildung 12](#)).

Bei den Wegezwecken ähneln sich die Wegelängen für die verschiedenen Zwecke und bewegen sich sowohl im Rhein-Neckar-Kreis als auch auf Bundesebene im unteren einstelligen Bereich. Arbeitswege stehen jedoch mit einem Median von 9 Kilometern auf Bundesebene und einem Median von 11 Kilometern im Rhein-Neckar-Kreis deutlich heraus (siehe [Abbildung 11](#)).

Dementsprechend dauern die Arbeitswege auch auf Bundesebene (20 Minuten) sowie im Rhein-Neckar-Kreis (25 Minuten) länger als die Wege mit anderen Zwecken. Dienstliche Wege kommen im Rhein-Neckar-Kreis auch auf 25 Minuten, was deutlich über dem Bundeswert (12 Minuten) liegt. Freizeitwege dauern mit 20 Minuten auf Bundesebene sowie im Rhein-Neckar-Kreis ebenfalls vergleichsweise lang. Bis auf Einkaufswege, die auf beiden Ebenen 10 Minuten in Anspruch nehmen, dauern die Wege für andere Zwecke jeweils 15 Minuten (siehe [Abbildung 12](#)).

Die Median-Werte der Wegelänge und Wegedauer lassen sich auch für die Altersgruppen unterscheiden. Die kürzesten Wege (2 Kilometer) werden von Kindern unter 18 Jahren zurückgelegt. Für die Wege brauchen sie jedoch 15 Minuten. Die Altersgruppe 18 bis 29 Jahre sticht mit vergleichsweise langen Wegen heraus (7 Kilometer), für die 20 Minuten benötigt werden. In den restlichen Altersgruppen rangieren die Wegelängen zwischen 3 und 4 Kilometern und nehmen im Median 15 oder 20 Minuten in Anspruch (ohne [Abbildung](#)).

Abbildung 12



Wie wurden die Wegezwecke gebildet?

Für Personen ab 14 Jahren wurden die Wegezwecke für jeden Weg anhand folgender Hauptkategorien aufgenommen:

- Erreichen der Arbeitsstätte
- Erreichen der Ausbildungsstätte/Schule
- Einkauf
- dienstlich oder geschäftlich
- Bringen oder Holen von Personen
- private Erledigung
- Freizeitaktivität
- anderer Zweck

Für Personen unter 14 Jahren wurden altersspezifische Wegezwecke erfasst und den oben aufgeführten Wegezwecken zugeordnet. Altersunabhängig wurden zusätzlich die Kategorien „nach Hause“ und „Rückweg vom vorherigen Weg“ angeboten, die für die Auswertungen einem der genannten inhaltlichen Zwecke zugeordnet wurden. Die „Rückwege vom vorherigen Weg“ wurden dabei dem Wegezweck des vorherigen Weges zugeordnet. Für die Wege „nach Hause“ wurde die Wegekette betrachtet. Diese umfasst alle Wege, die vom Verlassen des Startorts „zu Hause“ bis zum Wiedereintreffen dort unternommen wurden. Folgt auf einen Weg zu einem Ziel direkt der Weg nach Hause, besteht die Wegekette aus lediglich zwei Wegen. In diesem Fall wurde dem Weg „nach Hause“ der Wegezweck des vorherigen Weges zugeordnet. Bestand die Wegekette aus mehreren Wegen, wurde der Weg „nach Hause“ durch den Wegezweck ersetzt, der ausschlaggebend für die Wegekette war. Bestand eine Wegekette beispielsweise aus dem Weg zur Arbeit, einem Weg zum Einkaufen und einem Weg nach Hause, wurde der Weg „nach Hause“ für die Auswertungen zu einem „Arbeitsweg“. Dabei wurde die zuvor genannte Reihenfolge der Zwecke als Hierarchie angewendet.

In der telefonischen und Online-Wegeerhebung wurden darüber hinaus für die Zwecke „Einkauf“, „private Erledigung“ und „Freizeitaktivität“ detaillierte Wegezwecke erfasst, die den Hauptwegezweck zusätzlich spezifizieren.

Wie wurde das Hauptverkehrsmittel ermittelt?

In der Wegeerfassung wurden alle auf einem Weg genutzten Verkehrsmittel erfragt. Für die meisten Auswertungen wurde daraus das Hauptverkehrsmittel gebildet. Wurde für einen Weg nur ein Verkehrsmittel genutzt, gilt dies gleichzeitig das Hauptverkehrsmittel. Besteht ein Weg dagegen aus mehreren Etappen – wurden auf dem Weg zum Ziel also mehrere Verkehrsmittel angegeben – wurde das Verkehrsmittel, mit dem vermutlich die längste Wegstrecke zurückgelegt wurde, als Hauptverkehrsmittel gesetzt. Hierfür wurde im Rahmen der Auswertung eine Hierarchie aller Verkehrsmittel gebildet. Das Verkehrsmittel mit der höchsten Ziffer wurde dabei als Hauptverkehrsmittel angesehen. Mit dem niedrigen Rang beginnend lautet die Rangfolge:

- zu Fuß
- Fahrrad
- motorisierter Individualverkehr (MIV)
- öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- sonstige Verkehrsmittel
(Taxi, Schiff, Bahn, Flugzeug)

In den darauf aufbauenden Darstellungen wird für den MIV zwischen Fahrten und Mitfahrten unterschieden. Weiterhin wird der ÖPNV mit sonstigen Verkehrsmitteln zu der Gruppe des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) zusammengefasst. Den bei Weitem größten Anteil macht dabei jedoch der darin enthaltene ÖPNV aus: Wird der öffentliche Personenfernverkehr (ÖPFV) aus der Oberkategorie herausgerechnet, verändern sich die in den Abbildungen zum Verkehrsaufkommen ausgewiesenen ÖV-Anteilswerte in der Regel nur in der Nachkommastelle, sodass auf eine getrennte Darstellung verzichtet wird.

Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

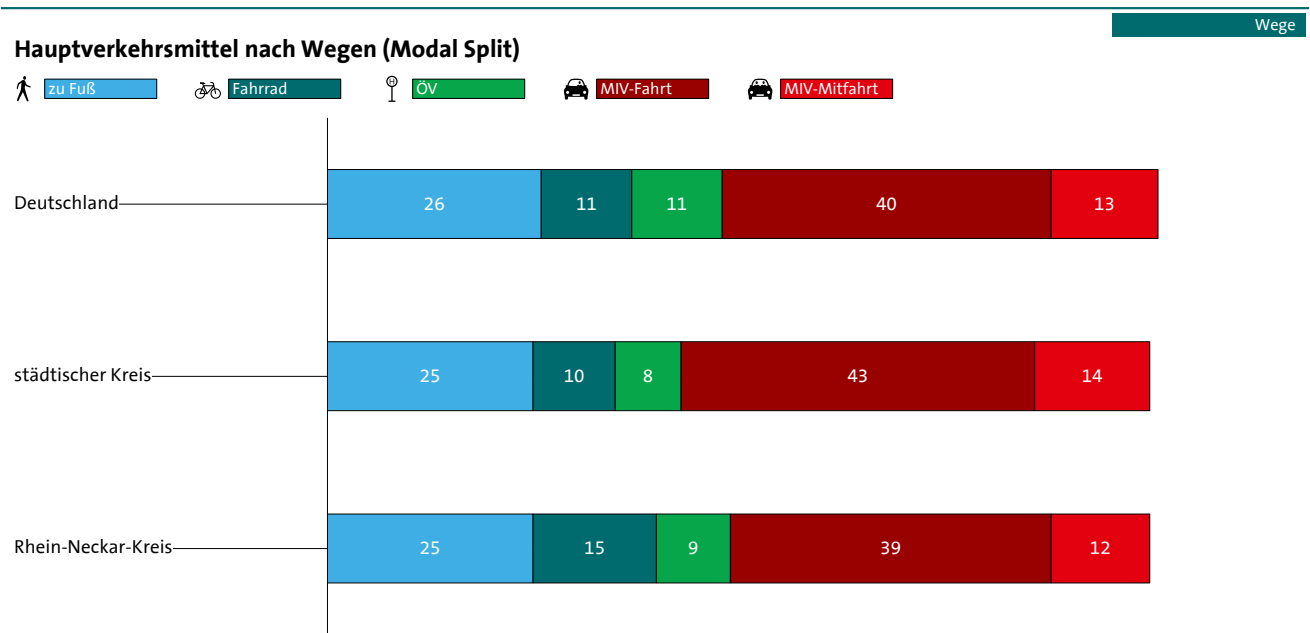
Die Modal-Split-Betrachtung erfolgt auf Wegeebene und basiert auf der stichtagsbezogenen Erfassung der zurückgelegten Wege. Der Modal Split zeigt die Anteile auf, mit denen bestimmte Verkehrsmittel genutzt wurden. Es werden zum einen die Anteile am Verkehrsaufkommen anhand aller Wege berechnet, zum anderen die Anteile an der Verkehrsleistung auf Grundlage der zurückgelegten Personenkilometer. Bei beiden Betrachtungsweisen wird das Konzept des Hauptverkehrsmittels verfolgt, bei dem im Fall mehrerer für einen Weg angegebener Verkehrsmittel eine Priorisierung erfolgt (siehe auch Erläuterungskasten, Seite 29).

Deutschlandweit wird die Mehrheit der Wege (53 Prozent) mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) – also meist mit dem Auto – zurückgelegt. Dabei fallen 40 Prozent der Wege unter die Kategorie „selbst gefahren“ und 13 Prozent unter „mitgefahren“. Der Umweltverbund bestehend aus Fuß-, Fahrrad- und ÖV-Wegen macht auf Bundesebene insgesamt 48 Prozent aus. Fußwege kommen dabei auf 26 Prozent und Fahrradwege sowie Wege mit dem ÖV beide auf 11 Prozent. Im Rhein-Neckar-Kreis verschiebt sich die Verteilung nur leicht – und zwar zu Gunsten des

Fahrrads (15 Prozent). Der ÖV büßt dafür im Vergleich zu Deutschland 2 Prozentpunkte ein und kommt auf einen Anteil von 9 Prozent. Fußwege (25 Prozent), MIV-Fahrt-Wege (39 Prozent) und MIV-Mitfahrt-Wege (12 Prozent) büßen jeweils einen Prozentpunkt ein. Damit ist der Rhein-Neckar-Kreis insgesamt minimal häufiger mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds unterwegs als der Bundesdurchschnitt. Mit 43 Prozent ist der Anteil der Wege, die mit dem Rad, dem ÖV oder zu Fuß zurückgelegt werden, auf Ebene des Kreistyps "städtischer Kreis" um 6 Prozentpunkte geringer (siehe Abbildung 13).

Eine Betrachtung des Modal Split auf Personenkilometerebene, also danach, mit welchen Verkehrsmitteln die insgesamt zurückgelegten Kilometer erbracht werden, macht jedoch die Dominanz des MIV sichtbar. Deutschlandweit werden knapp 3 von 4 Kilometern mit dem MIV zurückgelegt (74 Prozent). Der ÖV kommt auf 19 Prozent. Fahrrad- und Fußwege machen jeweils 4 Prozent der Personenkilometer aus. Im Rhein-Neckar-Kreis liegt der MIV ebenfalls vorne. Insgesamt 73 Prozent der Kilometer werden mit ihm zurückgelegt, wobei 51 Prozent auf die Kategorie „selbst gefahren“ entfallen. Der Umweltverbund kommt also nur noch auf 27 Prozent, wobei diese im Vergleich mit dem Bund im Rhein-Neckar-Kreis

Abbildung 13



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

etwas häufiger mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (6 Prozent im Vergleich zu 4 Prozent) als mit dem ÖV (17 Prozent im Vergleich zu 19 Prozent). Verglichen mit den städtischen Kreisen ist aber auch aus Personenkilometer-Perspektive der Rhein-Neckar-Kreis mit rund 2 Prozentpunkten minimal häufiger im Umweltverbund unterwegs (siehe [Abbildung 14](#)).

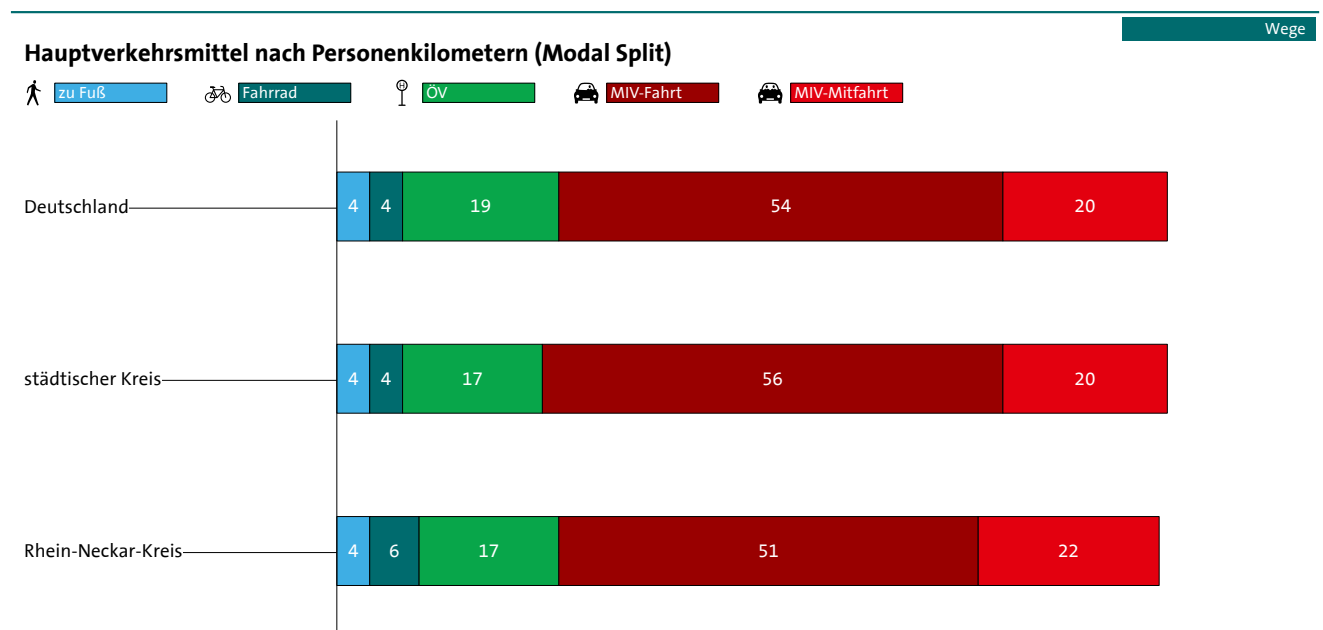
Verkehrsmittelwahl nach soziodemografischen Merkmalen

Je niedriger die Einkommensgruppe eines Haushalts im Rhein-Neckar-Kreis, desto weniger Wege werden mit dem MIV zurückgelegt. Eine Ausnahme bildet da die niedrige Einkommensgruppe, deren Wege mit 61 Prozent vergleichsweise häufig mit dem MIV zurückgelegt werden. Auffällig ist außerdem, dass der Anteil an Mitfahrten über die Einkommensgruppen zunimmt. Bei der sehr niedrigen Einkommensgruppe werden 42 Prozent der Wege mit dem MIV selbst gefahren und nur 4 Prozent mitgefahren. In dieser Einkommensgruppe ist auch der vergleichsweise sehr große Anteil an ÖV-Wege (29 Prozent) auffällig. In allen anderen Einkommensgruppen liegt der Anteil der Mitfahrten bei 7 oder 8 Prozent. Fahrradwege nehmen von der sehr hohen Einkommensgruppe zur mittleren ab, während der Fußwegeanteil zunimmt.

Von diesen werden in den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen mit 18 Prozent jedoch vergleichsweise anteilig wenig zurückgelegt (siehe [Abbildung 15](#)).

Die Unterschiede zwischen den genutzten Verkehrsmitteln im Rhein-Neckar-Kreis fallen bei einer Betrachtung nach den verschiedenen Tätigkeitsgruppen noch deutlicher aus. Mehr als die Hälfte aller Wege von Vollzeitwerbstätigen (59 Prozent) und Teilzeiterwerbstätigen (52 Prozent) werden mit dem MIV zurückgelegt. Teilzeiterwerbstätige legen ihre Wege verglichen mit den Vollzeitwerbstätigen mit 17 Prozent um 6 Prozentpunkte häufiger mit dem Fahrrad zurück. Auf das Fahrrad setzen auch Studierende (25 Prozent) sowie Kinder bzw. Schülerinnen und Schüler (22 Prozent) häufig. Die Wege von Studierenden werden zudem besonders häufig mit dem ÖV bewältigt (20 Prozent). Diese Gruppe stellt damit die Gruppe dar, deren Wege anteilig am häufigsten (insgesamt 66 Prozent) mit dem Umweltverbund gemacht werden. Personen im Ruhestand legen ihre Wege vergleichsweise häufig zu Fuß zurück (31 Prozent). Doch setzt diese Personengruppe auch nicht selten auf den MIV (48 Prozent; [Abbildung 15](#)).

Abbildung 14



Personenkilometer, Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

Wegezwecke

Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Beispielsweise „Freizeit“ umfasst unterschiedliche Tätigkeiten, wie ein Besuch oder ein Treffen mit Freundinnen und Freunden, Verwandten und Bekannten, der Besuch eines Restaurants, einer Gaststätte oder Kneipe, sportliche Aktivitäten, ein Spaziergang oder das Ausführen eines Hundes (siehe auch Erläuterungskasten, Seite 29).

In Deutschland bilden Arbeits- und Dienstzwecke die Hauptgründe für das Unterwegssein – sie kommen zusammen auf 32 Prozent. Mit 29 Prozent schließen sich Freizeitwege als nächstes in der Rangfolge an. Einkaufs- und Erledigungswege kommen zusammen auf 24 Prozent. Im Rhein-Neckar-Kreis bewegt sich diese Rangfolge in einem ähnlichen Rahmen. Die Arbeits- und Dienstwege kommen ebenfalls zusammen auf 32 Prozent, werden aber im Bundesvergleich etwas häufiger von Dienstwegen (19 Prozent) ausgemacht als von Arbeitswegen (13 Prozent). Zu Dienstwegen zählen hier auch regelmäßige berufliche Wege, die im Rahmen der Arbeit durchgeführt werden. Freizeitwege, Begleitungswege und Einkaufs- und Erledigungswege kommen alle auf die gleichen Anteile wie

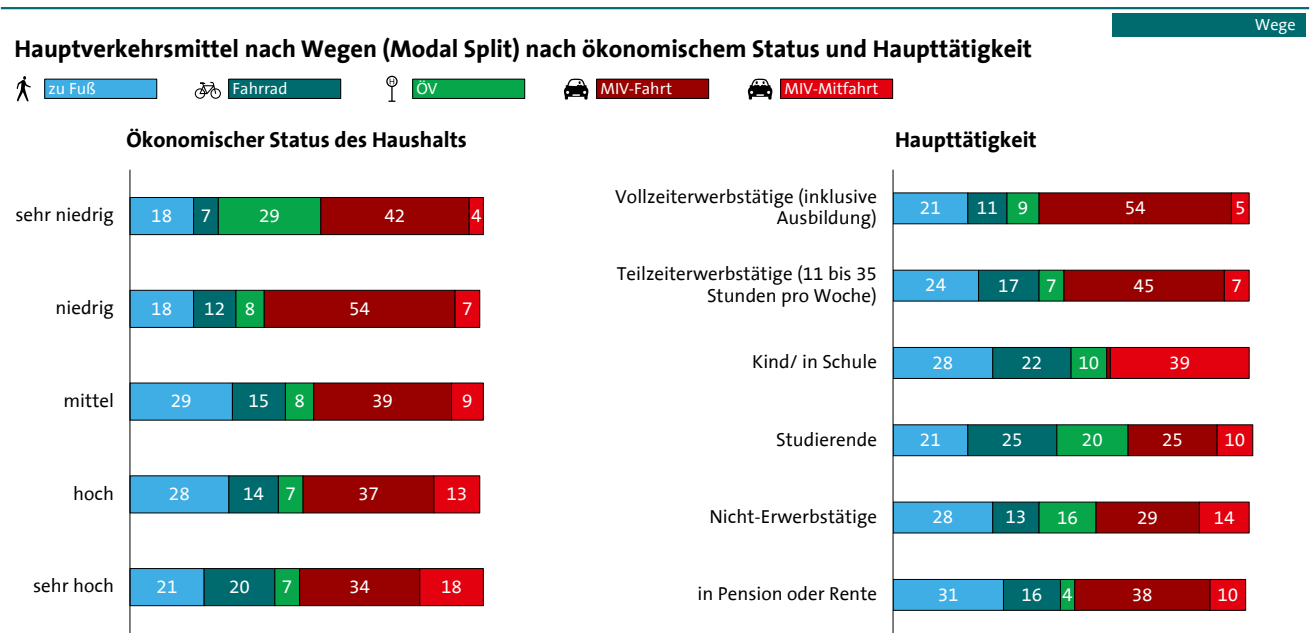
deutschlandweit. Im Kreistyp "städtischer Kreis" gibt es ebenfalls keine erwähnenswerten Abweichungen (siehe Abbildung 16).

Die Verteilung der Wegezwecke auf Personenkilometerebene verschiebt sich etwas. Auf Bundesebene machen die für Freizeitwege zurückgelegten Kilometer 37 Prozent aus, Arbeits- und Dienstwege 38 Prozent. Einkaufs- und Erledigungswege machen nur noch 16 Prozent der Kilometer aus. Im Rhein-Neckar-Kreis unterscheidet sich auch bei dieser Betrachtung die Verteilung kaum von der bundesweiten. Allein die für Erledigungen zurückgelegten Kilometer liegen mit 7 Prozent um 2 Prozentpunkte unter dem Bundeschnitt. Dafür liegen Kilometer, die für Freizeitwege zurückgelegt werden, mit 39 Prozent 2 Prozentpunkte über dem deutschlandweiten Durchschnitt (siehe Abbildung 17).

Wegeanteile der Wegezwecke nach soziodemografischen Merkmalen

Bei der Betrachtung von Wegezwecken nach soziodemografischen Merkmalen zeigen sich teils ausgeprägte Unterschiede zwischen den Gruppen. Dabei muss jeweils berücksichtigt werden, dass diese Verteilungen immer nur anteilig zu verstehen sind. Das heißt, eine Gruppe A kann anteilig mehr Freizeit-

Abbildung 15



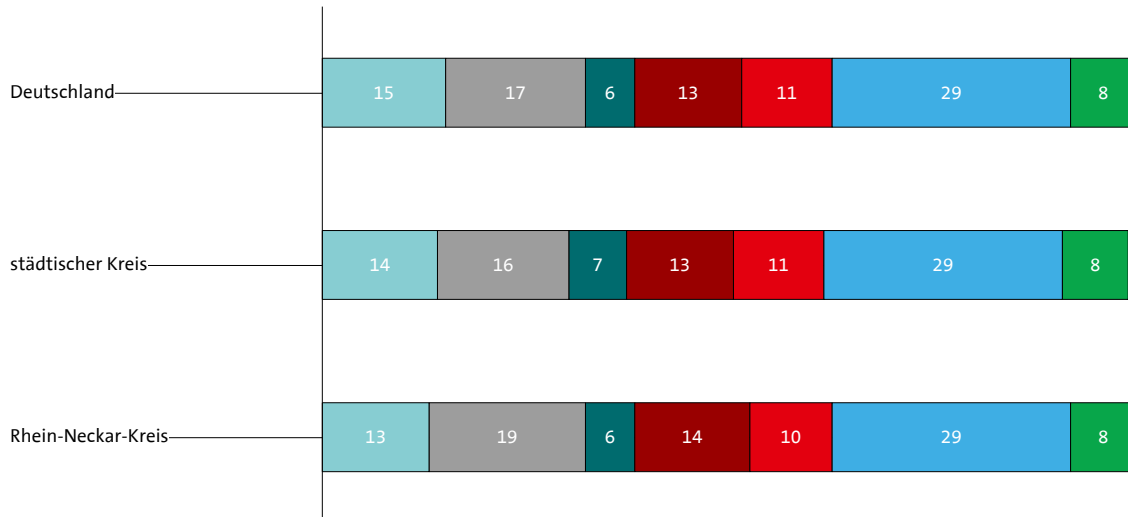
Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

Abbildung 16

Wegezwecke nach Wegen

Wege

Arbeit dienstlich Ausbildung Einkauf Erledigung Freizeit Begleitung



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

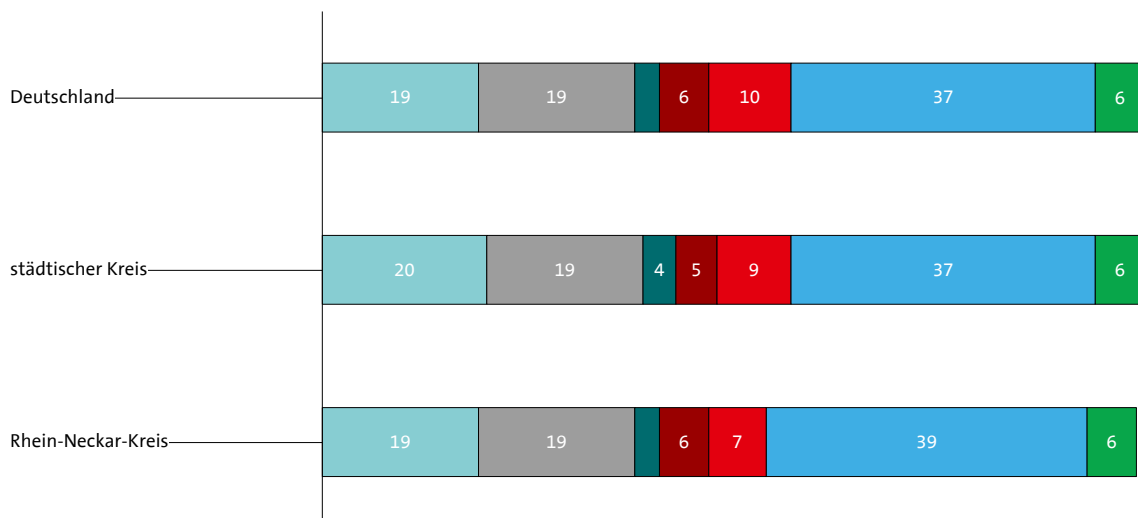
MiD 2023 | Regionalbericht Rhein-Neckar-Kreis | Quelle: MiD 2023

Abbildung 17

Wegezwecke nach Personenkilometern

Wege

Arbeit dienstlich Ausbildung Einkauf Erledigung Freizeit Begleitung



Personenkilometer, Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichende Summen ergeben sich durch Rundung einzelner Anteilswerte

MiD 2023 | Regionalbericht Rhein-Neckar-Kreis | Quelle: MiD 2023

wege als eine andere Gruppe B zurücklegen, wenn aber diese Gruppe A generell weniger Wege macht als Gruppe B, kann sie somit absolut betrachtet weniger Freizeitwege als Gruppe B zurücklegen (zur Anzahl an Wegen nach demografischen Gruppen siehe Anfang von Kapitel 4).

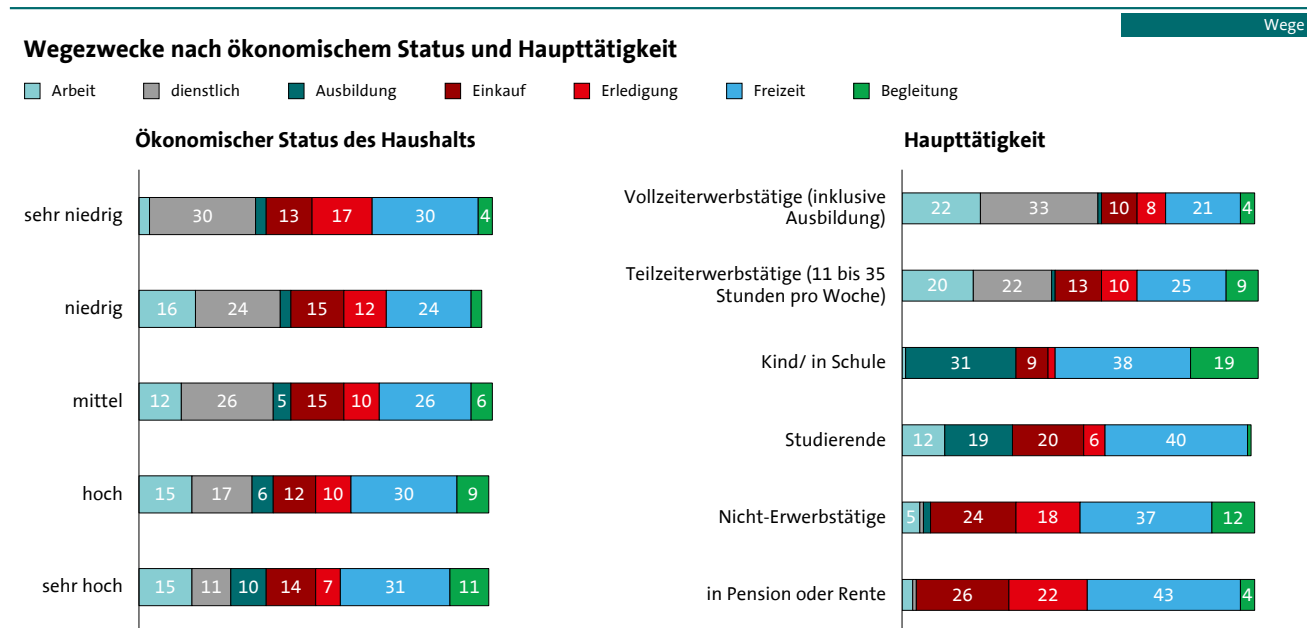
In der sehr hohen Einkommensgruppe machen Freizeitwege mit 31 Prozent den größten Anteil auf Wegezwecken aus. Erst danach folgen Arbeits- und Dienstwege (26 Prozent). Mit absteigenden Einkommensgruppen vertauscht sich dieses Verhältnis. In der niedrigen Einkommensgruppe machen Freizeitwege nur noch 24 Prozent aus – Arbeits- und dienstliche Wege kommen auf 40 Prozent. In der sehr niedrigen Einkommensgruppe setzt sich dieser Trend jedoch nicht fort. Hier kommen die Freizeitwege auf 30 Prozent und Arbeits- und Dienstwege auf 33 Prozent. Ein weiterer Trend, der sich jedoch durch alle Gruppen zieht, ist ein zunehmender Anteil an Einkaufs- und Erledigungsweegen mit sinkendem Einkommen. Diese machen in der sehr hohen Einkommensgruppe nur 21 Prozent aus. In der sehr niedrigen liegt der Wert bei 30 Prozent (siehe Abbildung 18).

Die Betrachtung der Wegezwecke nach Haupttätigkeit offenbart noch prägnantere Unterschiede zwi-

schen den Gruppen. Bei den Vollzeitbeschäftigten im Rhein-Neckar-Kreis hat die Freizeit ihren Spitzenplatz unter den Wegezwecken verloren (21 Prozent). Stattdessen legt diese Personengruppe ihre Wege vorrangig zu Arbeits- oder Dienstzwecken zurück (55 Prozent). Auch bei den Teilzeiterwerbstätigen liegen die Arbeits- und Dienstwege (42 Prozent) vor den Freizeitwegen (25 Prozent). In den anderen Tätigkeitsgruppen belegen die Freizeitwege dann aber doch den ersten Platz. Sie machen knapp zwei von fünf Wegen sowohl bei Kindern bzw. Schülerinnen und Schülern (38 Prozent) als auch Studierenden (40 Prozent) aus. Bei Personen im Ruhestand machen sie 43 Prozent aus – Einkaufs- und Erledigungswege sind mit 48 Prozent bei dieser Personengruppe allerdings der Hauptgrund dafür, das Haus zu verlassen (siehe Abbildung 18).

Frauen im Rhein-Neckar-Kreis legen mit 33 Prozent anteilig mehr Freizeitwege zurück als Männer (26 Prozent). Arbeitswege machen bei beiden Geschlechtern 13 Prozent aus, Dienstwege bei Männern 25 Prozent und bei Frauen 13 Prozent. Wege von Frauen sind dafür etwas häufiger Einkaufs- und Erledigungswege (25 Prozent) als Wege von Männern (22 Prozent) und auch etwas häufiger Begleitwege (9 Prozent) als Wege von Männern (6 Prozent; ohne Abbildung).

Abbildung 18



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens

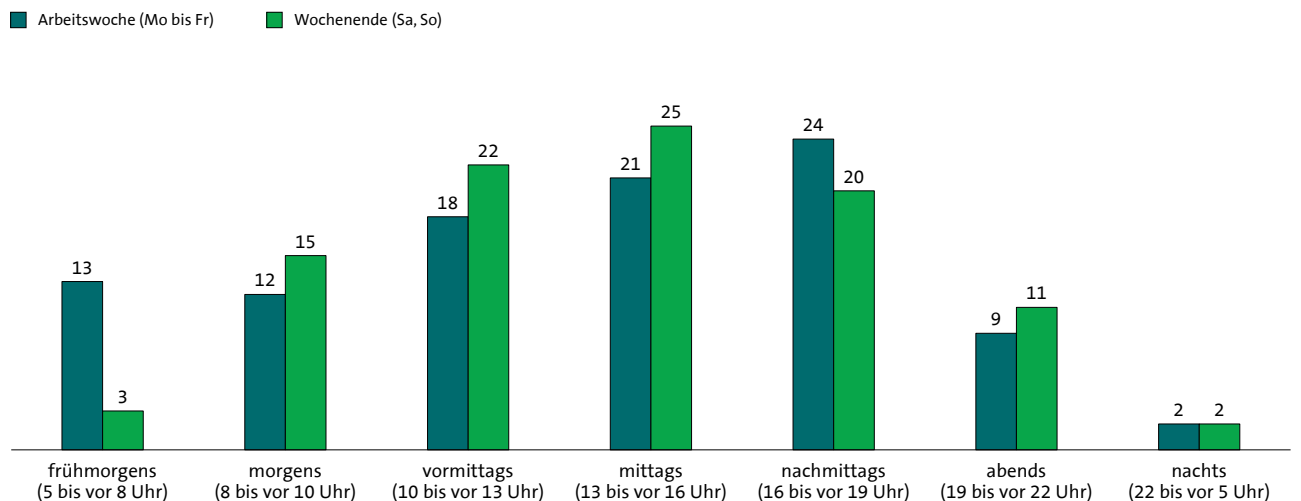
Durch die Erfassung von Startzeiten der berichteten Wege kann das über den Tag verteilte Wegeaufkommen abgebildet werden. Nicht berücksichtigt sind hier regelmäßige berufliche Wege, für welche die Startzeit nicht erhoben wurde. Im Rhein-Neckar-Kreis startet knapp jeder vierte Weg (24 Prozent) im Zeitfenster zwischen 5 und 10 Uhr morgens. Der Hauptanteil der Wege (64 Prozent) findet zwischen 10 und 19 Uhr statt. Danach werden nur noch 11 Prozent der Wege gestartet (ohne Abbildung).

Unter der Arbeitswoche sind 85 Prozent der Menschen im Rhein-Neckar-Kreis mobil (ohne Abbildung). Jeder vierte Weg startet zwischen 5 und 10 Uhr. Im Zeitfenster zwischen 10 und 16 Uhr starten mit 39 Prozent deutlich mehr Wege. Zur Feierabendzeit zwischen 16 und 19 Uhr starten dann 24 Prozent aller Wege. Im abendlichen bzw. nächtlichen Zeitfenster zwischen 19 und 5 Uhr sind es dann nur noch 11 Prozent Wege (siehe Abbildung 19). Am Wochenende sind nur noch 75 Prozent der Menschen im Rhein-Neckar-Kreis mobil (ohne Abbildung). Ebenfalls verschieben sich die Startzeiten. Mit 18 Prozent beginnen weniger Wege morgens zwischen 5 und 10 Uhr. Stattdessen starten 22 Prozent der Wege zwi-

schen 10 und 13 Uhr, ein weiteres Viertel zwischen 13 und 16 Uhr. Die „Feierabendspitze“ im Zeitfenster von 16 bis 19 Uhr ist am Wochenende mit 20 Prozent weniger ausgeprägt als unter der Woche (siehe Abbildung 19).

Abbildung 19

Tagesverlauf des Verkehrsaufkommens (Startzeit)



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

5. Verkehrsmittelwahl im Alltag – übliche Nutzung und Kombinationen

Bei der Erfassung von Mobilität kann einerseits mobiles Verhalten an einem bestimmten Stichtag oder andererseits die übliche Nutzung, beispielsweise im Wochenverlauf, betrachtet werden. Während stichtagsbezogene Auswertungen an dem Tag unternommene Wege im Fokus haben, lenken Analysen zur üblichen Verkehrsmittelnutzung den Blick auf die Personen und deren Routinen. Da Mobilitätsverhalten an einem zufällig ausgewählten Stichtag für einzelne Personen untypisch sein kann, ermöglicht die Erfassung der alltäglichen Verkehrsmittelwahl die Identifikation von Nutzungsgewohnheiten und -mustern, die mit einer reinen Betrachtung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung nicht beschreibbar sind.

Übliche Nutzung des Autos

Insgesamt 44 Prozent der befragten Personen ab 14 Jahren in Deutschland nutzen (fast) täglich das Auto, sei es zur Fahrt oder Mitfahrt. Der Anteil der mindestens wöchentlichen Nutzung liegt bei 72 Prozent. Im Rhein-Neckar-Kreis bewegt sich der Anteil der Personen, die (fast) täglich das Auto nutzen, mit 43 Prozent auch im Rahmen des Bundesdurchschnitts, liegt aber unter dem Schnitt des Kreistyps „städtischer Kreis“ (49 Prozent). Die (fast-)Nicht-Nut-

zung des Autos ist dennoch im Rhein-Neckar-Kreis mit 13 Prozent nur leicht geringer als auf Bundesebene (15 Prozent) und fast gleichauf mit dem Schnitt der städtischen Kreise (12 Prozent; siehe [Abbildung 20](#)).

Männer im Rhein-Neckar-Kreis geben mit 45 Prozent häufiger die (fast) tägliche Autonutzung an als Frauen (41 Prozent) – und berichten dafür seltener (12 Prozent), das Auto (fast) nie zu nutzen, als Frauen (15 Prozent; ohne Abbildung).

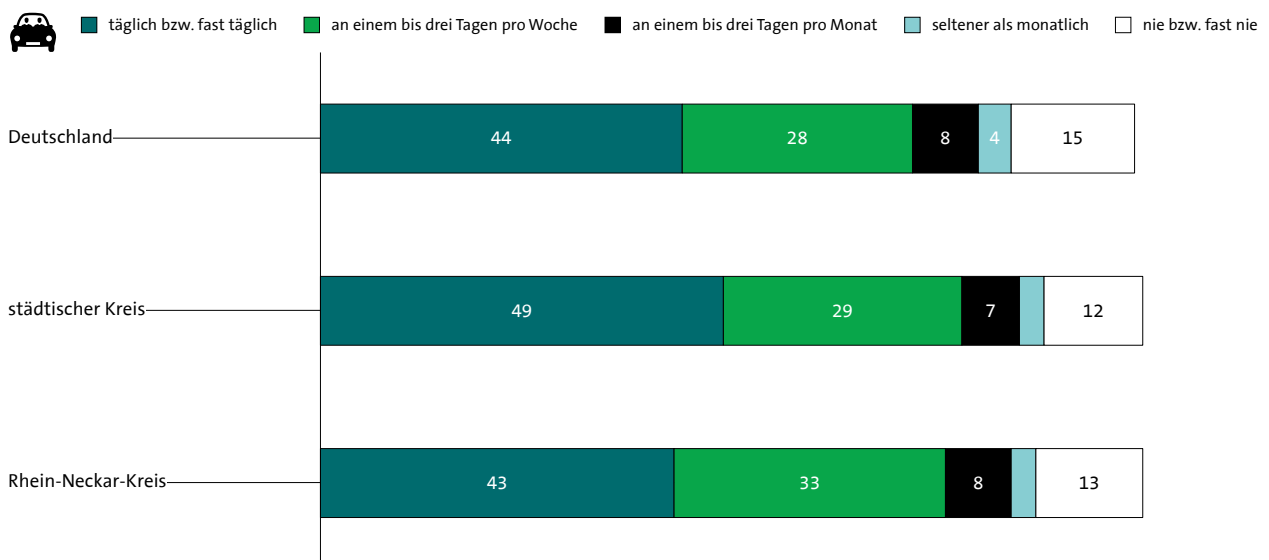
Die häufigste Autonutzung geben Vollzeiterwerbstätige an. 60 Prozent dieser Gruppe nutzen das Auto (fast) täglich, weitere 24 Prozent mindestens wöchentlich. Nur 7 Prozent dieser Gruppe geben an, das Auto nie bzw. fast nie zu nutzen. Teilzeiterwerbstätige nutzen das Auto mit 53 Prozent ebenfalls häufig (fast) täglich. Unter Studierenden geben 22 Prozent die (fast) tägliche Autonutzung an – 14 Prozent nutzen das Auto (fast) nie. Personen im Ruhestand verlassen sich mit 71 Prozent mindestens wöchentlich der Nutzung und nur 17 Prozent Nicht-Nutzung hingegen häufig auf das Auto (ohne Abbildung).

Bei Personen aus Haushalten mit (sehr) niedrigem Einkommen liegt der Anteil (fast) täglicher Autonut-

Abbildung 20

Übliche Nutzung des Autos

Personen ab 14 Jahren



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

zung bei 26 Prozent und damit deutlich unter dem der mittleren Einkommensgruppe (42 Prozent) sowie der (sehr) hohen Einkommensgruppen (48 Prozent; ohne Abbildung).

Übliche Nutzung des Fahrrads

Ein bundesweiter Anteil von 17 Prozent der Personen ab 14 Jahren gibt die (fast) tägliche Nutzung eines Fahrrads (hierzu wird im Folgenden auch das Pedelec bzw. Elektrofahrrad gezählt) als Regelfall an. Für 34 Prozent gilt die mindestens wöchentliche Nutzung. Das Fahrrad nie bzw. fast nie zu nutzen, geben bundesweit 38 Prozent an. Im Rhein-Neckar-Kreis ist die Fahrradnutzung ausgeprägter. Knapp jede vierte Person (24 Prozent) nutzt das Fahrrad (fast) täglich, ein weiteres Fünftel an einem bis drei Tage die Woche. Mit 32 Prozent Nicht-Nutzung liegt der Rhein-Neckar-Kreis 6 Prozentpunkte unter dem Bundesdurchschnitt. Auch gerade im Vergleich zum Kreistyp „städtischer Kreis“ schneidet der Rhein-Neckar-Kreis gut ab. In durchschnittlichen städtischen Kreisen fahren 39 Prozent (fast) nie Fahrrad, nur 15 Prozent schwingen sich (fast) täglich aufs Rad (siehe Abbildung 21).

Ein Viertel der Männer im Rhein-Neckar-Kreis setzt (fast) täglich auf das Fahrrad. Unter den Frauen ist dies ein leicht kleinerer Anteil von 23 Prozent. Unter ihnen ist dafür mit 38 Prozent der Anteil der (fast) nie Fahrradfahrenden deutlich höher als unter den Männern (26 Prozent; ohne Abbildung).

Bei der (fast) täglichen Fahrradnutzung liegen Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren (42 Prozent), Studierende (37 Prozent) sowie Teilzeiterwerbstätige (32 Prozent) vorne. Dafür schwingen sich Vollzeiterwerbstätige (21 Prozent) und Personen im Ruhestand (19 Prozent) vergleichsweise weniger (fast) täglich aufs Rad (ohne Abbildung).

Es sind in erster Linie die Personen aus den (sehr) hohen Einkommensgruppen, die eine häufige Radnutzung angeben. 27 Prozent dieser höheren Gruppen nutzen das Rad (fast) täglich. In der mittleren Gruppe berichten 21 Prozent und in den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen 19 Prozent von der (fast) täglichen Radnutzung (ohne Abbildung).

Abbildung 21



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Übliche ÖPNV-Nutzung

Bundesweit nutzen 13 Prozent der Personen ab 14 Jahren (fast) täglich einen Bus oder eine Bahn in ihrer Region und insgesamt 23 Prozent greifen mindestens wöchentlich auf dieses Angebot zurück. Weitere 44 Prozent geben an, den ÖPNV (fast) nie zu nutzen. Im Rhein-Neckar-Kreis ist der Anteil der Nicht-Nutzung mit 41 Prozent etwas geringer. Dies wirkt sich jedoch nicht zu Gunsten der täglichen Nutzung aus, sondern vielmehr zu Gunsten der seltenen Nutzung: In die Kategorie „seltener als monatlich“ fallen mit 24 Prozent 3 Prozentpunkte mehr als im Bundesdurchschnitt. Die (fast) tägliche Nutzung geben nur 11 Prozent im Rhein-Neckar-Kreis an, weitere 11 Prozent nutzen den regionalen ÖV an einem bis drei Tagen die Woche. Damit erfreuen sich Bus und Bahn im Rhein-Neckar-Kreis aber einer häufigeren Nutzung als der ÖPNV im durchschnittlichen städtischen Kreis. Dort greifen lediglich 18 Prozent an mindestens drei Tagen pro Woche auf das Angebot vor Ort zurück, während 48 Prozent es (fast) nie nutzen (siehe Abbildung 22).

Zwischen den Geschlechtern gibt es im Rhein-Neckar-Kreis keine auffälligen Unterschiede in der ÖPNV-Nutzung. Frauen nutzen Bus und Bahn vor Ort

minimal eher (fast) täglich (12 Prozent) als Männer (10 Prozent). In der Nicht-Nutzung liegen sie mit 42 und 41 Prozent aber so gut wie gleichauf (ohne Abbildung).

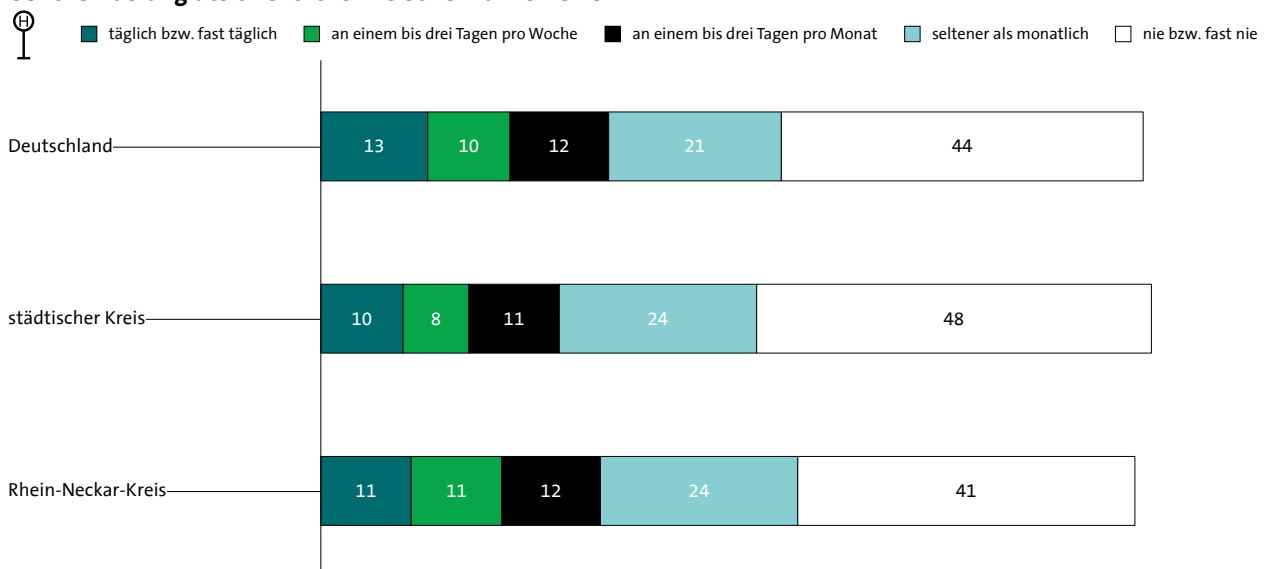
Zwischen den Tätigkeitsgruppen gibt es deutlich auffälliger Unterschiede. Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren liegen mit 50 Prozent (fast) täglicher Nutzung weit vorne. Weitere 10 Prozent von ihnen nutzen den ÖPNV ein bis dreimal die Woche, nur 13 Prozent nutzen die regionalen Busse und Bahnen (fast) nie. Die zweite Gruppe, die den ÖPNV stark nutzt, sind Studierende. 32 Prozent greifen (fast) täglich und weitere 31 Prozent ein- bis dreimal die Woche auf das regionale ÖV-Angebot zurück. Alle anderen Tätigkeitsgruppen bleiben (weit) unter der 40-Prozent-Marke der mindestens wöchentlichen Nutzung. Mit 3 Prozent (fast) täglicher Nutzung bilden Personen im Ruhestand das Schlusslicht in Bezug auf Bus und Bahn (ohne Abbildung).

15 Prozent der Personen im Rhein-Neckar-Kreis aus Haushalten mit (sehr) niedrigem Einkommen nutzen den ÖPNV (fast) täglich. In der mittleren Gruppe sind es 12 Prozent; in der (sehr) hohen Einkommensgruppen sind es 9 Prozent (ohne Abbildung).

Abbildung 22

Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs

Personen ab 14 Jahren



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Unterwegs zu Fuß

Die Möglichkeit, Wege ausschließlich zu Fuß zu gehen, ist bei der Erfassung von Mobilität nicht zu vernachlässigen. Hierzu gehören neben kurzen Einkaufs- und Erledigungswegen beispielsweise auch Spaziergänge, Joggingrunden sowie der kurze Weg mit dem Hund. Bundesweit beträgt der Anteil der Personen ab 14 Jahren, die (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurücklegen, 39 Prozent. (Fast) nie Wege zu Fuß zurückzulegen, geben nur 13 Prozent an. Im Rhein-Neckar-Kreis ist dieser Wert mit 10 Prozent sogar noch etwas geringer. Stattdessen geben rund zwei von fünf Personen (41 Prozent) an, (fast) täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen. Damit liegt der Rhein-Neckar-Kreis in Bezug auf Fußwege auch vor dem durchschnittlichen städtischen Kreis, der mit 37 Prozent (fast) täglichen Fußwegen und 14 Prozent ohne Fußwege in Bezug auf Zufußgehen noch unter dem Bundesschnitt liegt (siehe *Abbildung 23*).

Mit 43 Prozent sind es häufiger Frauen, die im Rhein-Neckar-Kreis (fast) täglich reine Fußwege zurücklegen. Unter den Männern sind es 39 Prozent (ohne *Abbildung*).

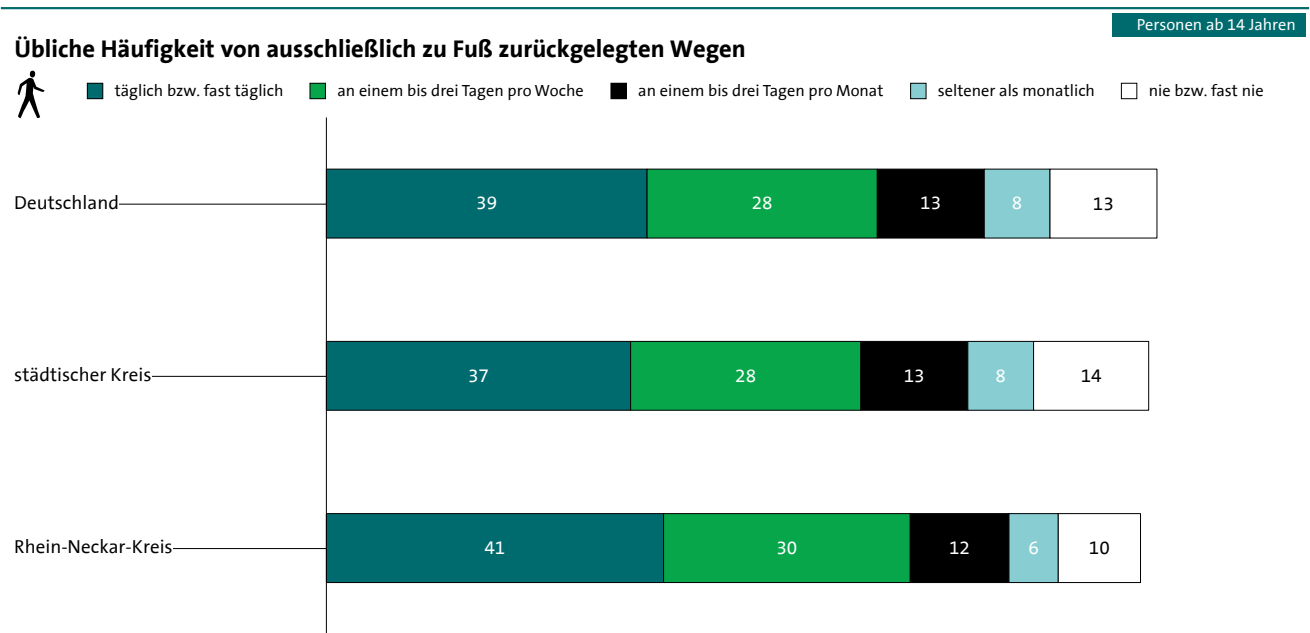
Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren sowie Personen im Ruhestand sind diejenigen Tätigkeitsgruppen, die am häufigsten (fast) täglich Fußwege zurücklegen (48 und 49 Prozent). Letztere Gruppe hat aber auch einen vergleichsweise hohen Anteil an Personen, die (fast) nie nur zu Fuß unterwegs sind bzw. sein können (14 Prozent; ohne *Abbildung*).

Personen aus Haushalten mit (sehr) niedrigem Einkommen liegen mit 46 Prozent (fast) täglicher Fußwege vorn im häufigen Zufußgehen. In der mittleren Gruppe (43 Prozent) sowie in den (sehr) hohen Einkommensgruppen (38 Prozent) sind die (fast) täglichen Fußwege etwas seltener (ohne *Abbildung*).

Übliche Verkehrsmittelnutzung im Wochenverlauf

Um einen Eindruck von Mobilitätsoptionen zu gewinnen, ist es aufschlussreich, die Einzelergebnisse für die Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel Auto, ÖPNV und Fahrrad miteinander zu kombinieren und die Anzahl sowie Kombinationsweisen zu analysieren. Im Allgemeinen wird dies unter dem Schlagwort „Multimodalität“ diskutiert. Je nach Definition beschreibt multimodales Mobilitätsverhalten die Nutzung von zwei oder drei verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb eines bestimmten Zeitraums.

Abbildung 23



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Multimodales Nutzungsverhalten setzt immer ein multimodal angelegtes Verkehrssystem voraus – ein Verkehrssystem, das die Infrastruktur für Multimodalität überhaupt bieten kann. Regionale Unterschiede im Anteil der Multimodalität können somit auf regional unterschiedliche Verkehrsinfrastruktur hinweisen, beispielsweise für städtische und ländliche Regionen.

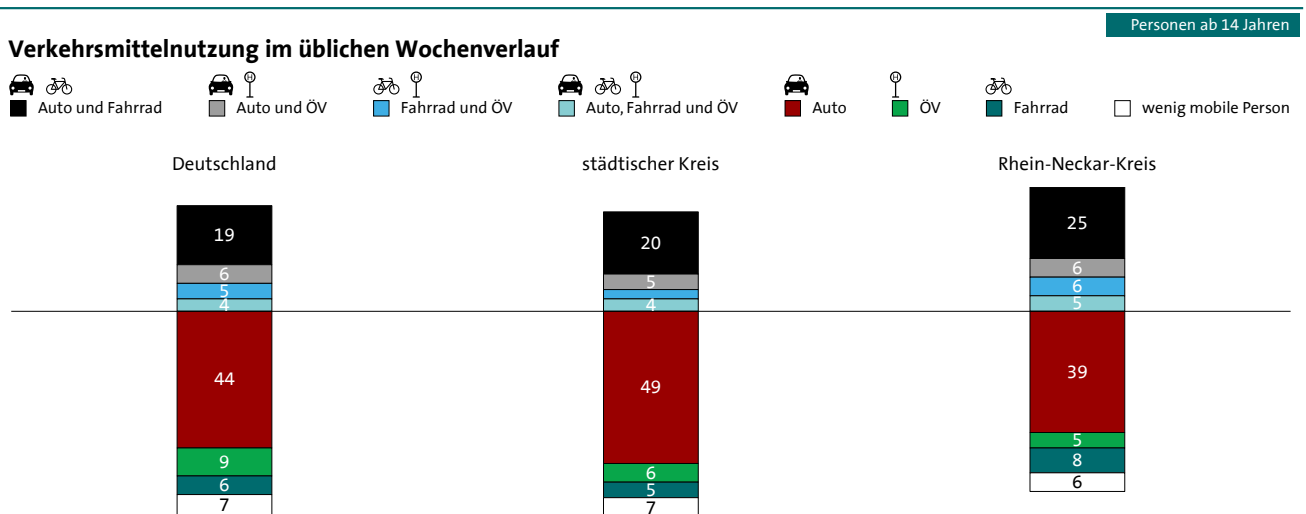
Die vorgenommene Segmentierung des Mobilitätsverhaltens basiert auf den im Alltag genutzten Mobilitäts Optionen. Dazu wird die übliche Verkehrsmittelnutzung im Laufe einer Woche herangezogen. Während Monomodalität das Auto-, Fahrrad- oder ÖV-Fahren umfasst, beschreibt die Einteilung von multimodalem Nutzungsverhalten die folgenden Verkehrsmittelkombinationen: Auto und Fahrrad, Auto und ÖV, Fahrrad und ÖV, Auto, Fahrrad und ÖV. Auto mit Fahrrad und ÖV. Davon lässt sich die Gruppe der wenig mobilen Personen abgrenzen.

Rund ein Drittel der Personen ab 14 Jahren auf Bundesebene ist multimodal unterwegs, nutzt also mehrere Verkehrsmittel in einem üblichen Wochenverlauf (34 Prozent). Die Kombination Auto und Fahrrad ist mit 19 Prozent dabei am häufigsten. Auf Auto, Fahrrad und ÖV setzen 5 Prozent während einer üblichen Woche. Mit 66 Prozent nutzt der Großteil im normalen Wochenverlauf allerdings nur ein Verkehrsmittel – und das ist bei 44 Prozent das Auto (siehe [Abbildung 24](#)).

Im Rhein-Neckar-Kreis macht der Anteil der Multimodalen 42 Prozent aus. Dabei ist Auto und Fahrrad mit 25 Prozent ebenfalls die meistgenutzte Kombination. Die Mehrheit setzt jedoch nur auf ein Verkehrsmittel im Wochenverlauf. Bei 39 Prozent ist das das Auto, bei weiteren 8 Prozent das Fahrrad und bei 5 Prozent der ÖV (siehe [Abbildung 24](#)).

Damit ist der Rhein-Neckar-Kreis trotzdem nicht nur multimodaler als der Bundesschnitt, sondern auch deutlich multimodaler als die durchschnittlichen städtischen Kreise, wo nur 32 Prozent im üblichen Wochenverlauf multimodal unterwegs sind, und stattdessen mit 49 Prozent eher allein auf das Auto setzen (siehe [Abbildung 24](#)).

Abbildung 24



Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Verkehrsmittelnutzung nach soziodemografischen Merkmalen

Männer im Rhein-Neckar-Kreis sind mit 45 Prozent etwas multimodaler unterwegs als Frauen (40 Prozent). Besonders häufig nutzen Männer das Fahrrad kombiniert mit dem Auto (28 Prozent) – häufiger wird jedoch nur das Auto genutzt (38 Prozent). Unter den Frauen kombinieren 23 Prozent das Auto und das Fahrrad im Wochenverlauf – Frauen nutzen mit 8 Prozent aber häufiger das Auto kombiniert mit dem ÖV als Männer (5 Prozent). Mit 39 Prozent reiner Auto-nutzung liegen sie mit den Männern ungefähr gleichauf (ohne Abbildung).

Besonders multimodal sind im Rhein-Neckar-Kreis Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren unterwegs (66 Prozent). Dabei wird besonders häufig sowohl das Auto als auch der ÖV genutzt (25 Prozent). Jeweils 14 Prozent dieser Gruppe nutzen das Auto kombiniert mit Fahrrad sowie den ÖV kombiniert mit Fahrrad. 13 Prozent nutzen im üblichen Wochenverlauf sowohl das Auto und den ÖV als auch das Fahrrad. Studierende folgen mit 54 Prozent auf der Rangliste der Multimodalen. Dabei wird häufig auf das Fahrrad und den ÖV zurückgegriffen (24 Prozent). Den dritten Platz der Multimodalen belegen die Teilzeiterwerbstätigen mit 52 Prozent. Auto und Fahrrad stellen die meistgenutzte Kombination dieser Personengruppe dar (37 Prozent). Oft wird aber nur das Auto genutzt (34 Prozent). Vollzeiterwerbstätige sind zu 43 Prozent

multimodal unterwegs und nutzen dabei ebenfalls am häufigsten die Kombination Auto und Fahrrad (27 Prozent). Mit 47 Prozent stellt die alleinige Auto-nutzung im Wochenverlauf allerdings die meistgenutzte Mobilitätsform dar. Immerhin 28 Prozent der Personen im Ruhestand sind multimodal unterwegs. Dabei wird am häufigsten auf das Auto und das Fahrrad im Wochenverlauf gesetzt (22 Prozent), meist wird aber nur das Auto genutzt (44 Prozent; ohne Abbildung).

Die Betrachtung der üblichen Verkehrsmittelnutzung nach Einkommensgruppen zeigt auffällige Unterschiede. Personen aus Haushalten mit (sehr) hohem Einkommen sind vergleichsweise häufig multimodal unterwegs (48 Prozent). Dabei nutzen sie besonders häufig die Kombination Auto und Fahrrad (30 Prozent). 38 Prozent sind reine Autofahrende. In der mittleren Einkommensgruppe sind 39 Prozent multimodal unterwegs; rund zwei von fünf Personen (42 Prozent) jedoch nur mit dem Auto. In den (sehr) niedrigen Einkommensgruppen liegt der Anteil der Multimodalen nur noch bei 29 Prozent. Stattdessen wird auch eher nur auf das Auto gesetzt (37 Prozent); weitere 13 Prozent setzen nur auf den ÖV, der bei den anderen Gruppen deutlich unter der 10-Prozent-Marke liegt (ohne Abbildung).

6. Bewertung der Verkehrssituation

Die persönliche Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort wurde von den Befragten ab 14 Jahren anhand der gängigen Schulnoten (sehr gut, gut, befriedigend, ausreichend, mangelhaft, ungenügend) vorgenommen. Bewertet wurden dabei die Verkehrssituation für das Auto, den ÖPNV, das Fahrrad sowie den Fußverkehr vor Ort.

Die Verkehrssituation für das Zufußgehen sowie für das Auto werden deutschlandweit am besten bewertet. Beide kommen auf eine Durchschnittsnote von 2,3. Das Zufußgehen wird von rund zwei Dritteln (67 Prozent) als (sehr) gut bewertet, die Verkehrssituation für das Auto kommt auf einen (sehr) guten Wert von sogar 69 Prozent. Die Situation für das Fahrrad erzielt eine Schulnote von 2,9 mit 44 Prozent Zufriedenen. Abgehängt ist mit einer Note von 3,3 und einer (sehr) guten Bewertung von 36 Prozent sowie einem auffällig hohen Wert von 24 Prozent in der Kategorie „mangelhaft/ ungenügend“ der ÖPNV (siehe Abbildung 25).

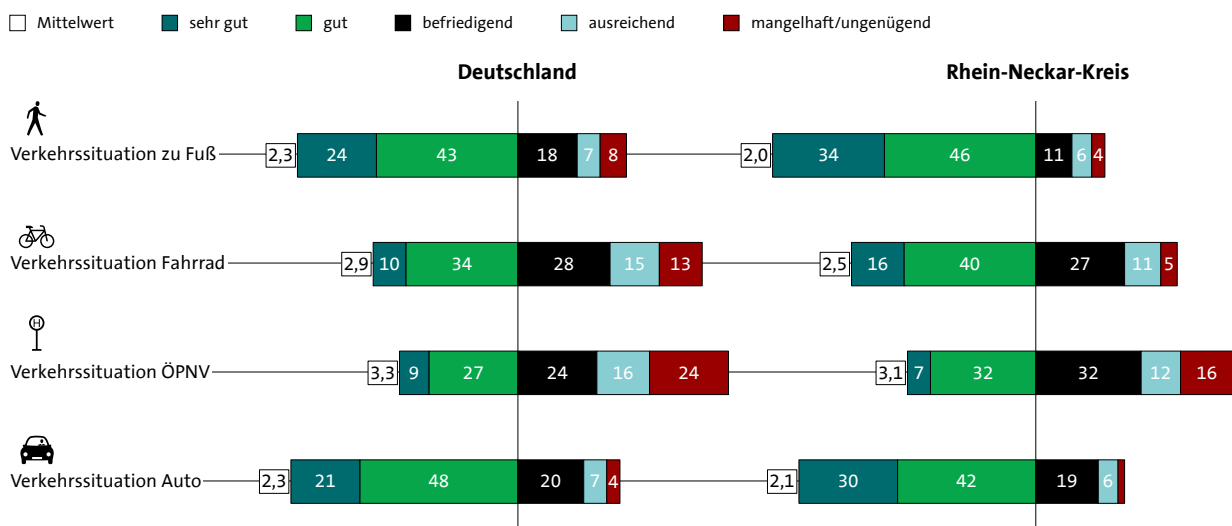
Im Rhein-Neckar-Kreis wird die Verkehrssituation insgesamt deutlich positiver eingestuft als im Bundesdurchschnitt. Mit einer Note von 2,0 wird die Situation für das Zufußgehen am besten bewertet. Insgesamt 80 Prozent vergeben die Noten „sehr gut“ oder „gut“. Damit liegt der Rhein-Neckar-Kreis nicht nur

über dem Bundesschnitt, sondern auch deutlich über dem Durchschnitt der städtischen Kreise (68 Prozent „(sehr) gut“, Note 2,3). Dicht gefolgt wird diese gute Bewertung im Rhein-Neckar-Kreis von der Bewertung für das Autofahren. Mit einer Durchschnittsnote von 2,1 und 72 Prozent (sehr) guter Bewertung werden die Bedingungen für das Auto ebenfalls positiv beurteilt und liegen damit – wenn auch nur leicht – sowohl über dem Durchschnitt von Deutschland als auch dem des städtischen Kreises (74 Prozent „(sehr) gut“, Note 2,1). Das Fahrrad kommt im Rhein-Neckar-Kreis auf eine Durchschnittsnote von 2,5 und eine (sehr) gute Bewertung durch 56 Prozent der Personen, womit der Rhein-Neckar-Kreis erneut über dem Bundesdurchschnitt und über dem durchschnittlichen städtischen Kreis liegt (48 Prozent „(sehr) gut“, Note 2,8). Schlusslicht ist die Situation für den ÖPNV. Dieser erhält im Rhein-Neckar-Kreis eine Note von 3,1 und kann nur 39 Prozent (sehr) Zufriedene vorweisen. Nicht zu ignorieren sind auch 16 Prozent der Befragten, die dem ÖV vor Ort die Noten mangelhaft oder ungenügend geben. Damit liegt der ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis dennoch über dem Bundesschnitt von 3,3 und auch über dem Schnitt der städtischen Kreise, in denen die Note 3,4 vergeben wird und weniger als jede dritte Person (30 Prozent) die Situation als (sehr) gut bewertet (Werte Bund und Rhein-Neckar-Kreis; siehe Abbildung 25; Werte städtischer Kreis: ohne Abbildung).

Abbildung 25

Bewertung der Verkehrssituation am Wohnort

Personen ab 14 Jahren



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

7. Unter der Lupe: Automobilität im Rhein-Neckar-Kreis

Autos sind im Rhein-Neckar-Kreis das dominierende Verkehrsmittel und für die meisten Alltagswege die naheliegende Option. Im Folgenden wird der Autobesitz der Haushalte im Rhein-Neckar-Kreis, die Verfügbarkeit von Automobilität sowie die stichtagsbasierte Autonutzung auf Auto- und Wegeebene unter die Lupe genommen.

Autobesitz auf Haushaltsebene

Im Rhein-Neckar-Kreis verfügt jeder Haushalt über durchschnittlich 1,2 Autos (siehe auch Kapitel 3). Bei diesen Autos handelt es sich nach Segmenten des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) klassifiziert vor allem um Wagen der Kompaktklasse (27 Prozent), Kleinwagen (23 Prozent), SUV (12 Prozent) oder Wagen der Mittelklasse (11 Prozent). Darüber hinaus sind 12 Prozent des Bestands Firmen- bzw. Dienstwagen. In erster Linie werden die Autos durch Verbrennermotoren betrieben: 61 Prozent fahren mit Benzin, 27 Prozent mit Diesel. Hybridautos und rein elektrische Autos kommen jeweils auf 5 Prozent. Autos aus Haushalten mit (sehr) hohem Einkommen sind im Vergleich besonders häufig Hybridautos (6 Prozent), oder werden rein elektrisch betrieben (7 Prozent; ohne Abbildung).

Üblicherweise werden die Autos auf dem eigenen Grundstück (z.B. in einer Garage, Carport oder Stellplatz) abgestellt (67 Prozent). Knapp ein Viertel der Autos (23 Prozent) steht im öffentlichen Straßenraum, weitere 8 Prozent im Parkhaus oder einer Tiefgarage. Lademöglichkeiten für Elektroautos haben 21 Prozent aller Haushalte in Form einer Ladesäule und 19 Prozent in Form einer Steckdose bei sich zu Hause oder in der Nähe zur (theoretischen) Verfügung. Weitere 7 Prozent der Haushalte geben an, dass Lademöglichkeiten aktuell geschaffen werden (ohne Abbildung).

Zugang zur Automobilität

17 Prozent der Haushalte verfügen über kein Auto. Die Hauptgründe für den Nicht-Besitz (als Mehrfachantworten auswählbar) sind dabei, dass kein Auto benötigt wird (58 Prozent), oder dass bewusst darauf verzichtet wird (50 Prozent). Häufig ist der Nicht-Besitz allerdings auch nicht ganz freiwillig. 30 Prozent der autolosen Haushalte geben an, dass sie sich die Anschaffung oder den Unterhalt eines Autos nicht leisten können. Auch ein fehlender (9 Prozent) oder zu teurer Stellplatz (4 Prozent) sowie zu teure Anwoh-

nerparkausweise (4 Prozent) sind Gründe. 10 Prozent geben Alters- bzw. gesundheitliche Gründe an (ohne Abbildung).

Insgesamt ist Automobilität im Rhein-Neckar-Kreis jedoch leicht zugänglich. Nur 10 Prozent der Personen ab 14 Jahren geben an, nie über ein Auto verfügen zu können. 78 Prozent können jederzeit auf eines zurückgreifen, weitere 12 Prozent immerhin gelegentlich – sei es als fahrende oder mitfahrende Person im eigenen, geliehenen oder gemieteten Auto. Auch die formalen Voraussetzungen für Mobilität mit dem Auto sind weit verbreitet: 89 Prozent der Personen ab 16 Jahren besitzen einen Pkw-Führerschein; in der Altersgruppe ab 75 Jahren liegt der Anteil noch bei 82 Prozent. Als Ergänzung zum eigenen Fahrzeug spielt geteilte Mobilität bislang eine kleinere Rolle: 3 Prozent sind bei einem Carsharing-Anbieter Mitglied. Insgesamt zeigt sich damit ein hoher Autozugang – mit Carsharing eher als Nischenangebot (ohne Abbildung).

Autonutzung am Stichtag

Die MiD ermöglicht dank detaillierter Angaben auf Wegeebene, diese Wege den konkreten Autos eines Haushalts zuzuordnen – vorausgesetzt, die Fahrten wurden mit einem Auto aus dem eigenen Haushalt unternommen. Auf dieser Basis steht ein Autodatensatz für den Rhein-Neckar-Kreis zur Verfügung, der die Nutzung der Autos in Privathaushalten enthält. Verfügbar sind dabei die Mobilitätsdaten von Autos aus Haushalten, in denen alle Personen des Haushalts Weenangaben gemacht haben.

Im Schnitt waren 54 Prozent der Autos am Stichtag unterwegs. Jedes am Stichtag genutzte Auto hat im Schnitt 2,8 Wege zurückgelegt bei einer Gesamtstrecke von 48 Kilometern und einer Gesamtunterwegszeit von 76 Minuten. Im Schnitt saßen pro Fahrt 1,6 Personen im Auto (ohne Abbildung).

MIV-Wege im Detail

Im Rhein-Neckar-Kreis handelt es sich bei 51 Prozent der zurückgelegten Wege um Wege, die mit dem MIV (also meist mit dem Auto) zurückgelegt werden. 39 Prozent werden dabei selbst gefahren, 12 werden mitgefahren. Wege, die selbst gefahren werden, sind 15 Kilometer lang und dauern 27 Minuten. Wege, die mitgefahren werden, sind 19 Kilometer lang und

Abbildung 26

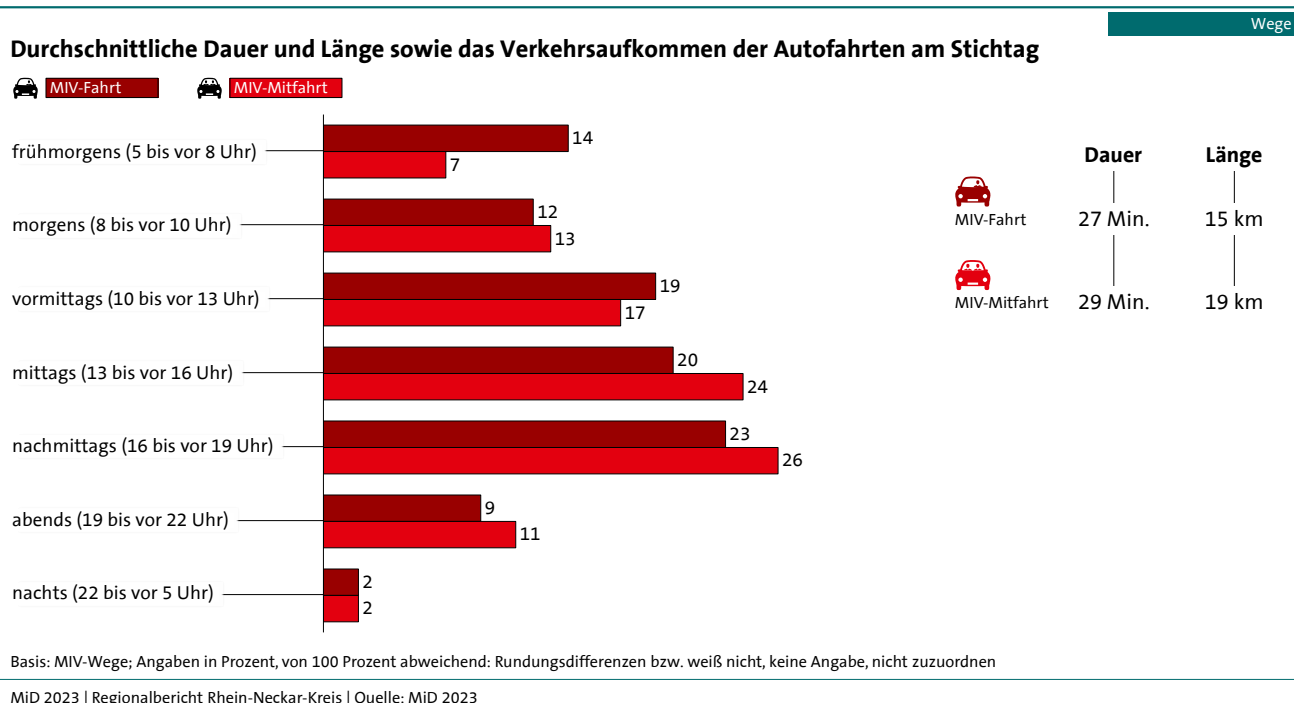
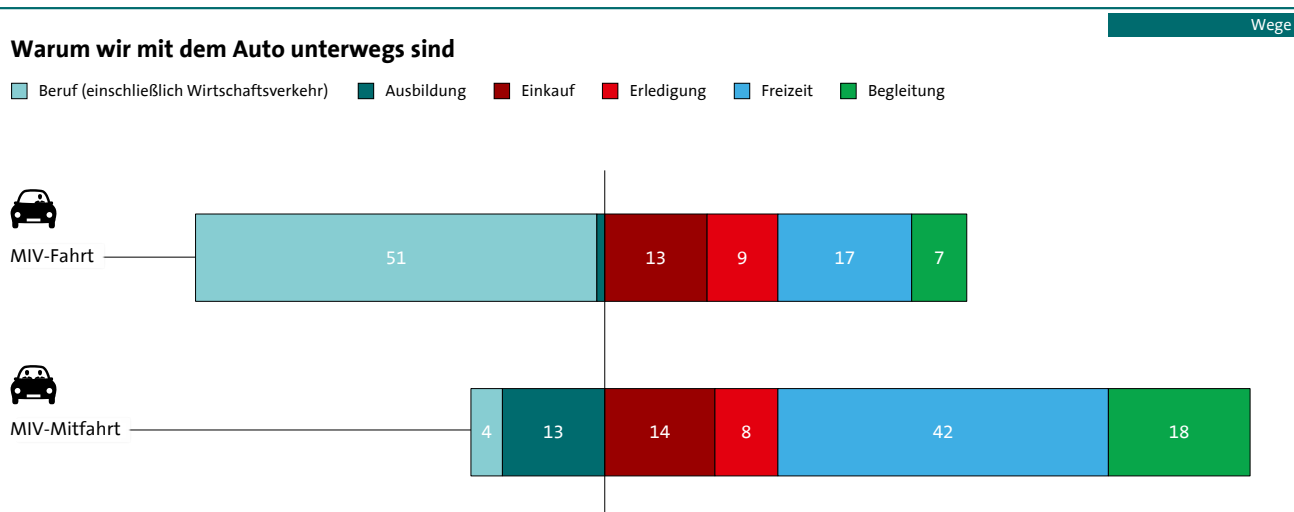


Abbildung 27



dauern 29 Minuten. Auffälliger sind die Unterschiede zwischen MIV-Fahrt und -Mitfahrt in Bezug auf Startzeit. Die Spitzenzeiten für die MIV-Fahrt fallen in die „Feierabendzeit“ zwischen 16 und 19 Uhr (23 Prozent). Doch auch in den Zeitfenstern zwischen 10 und 13 Uhr (19 Prozent) sowie 13 und 16 Uhr (20 Prozent) beginnen viele selbst gefahrene MIV-Wege. Auch der frühe Morgen ist relevant: Zwischen 5 und 8 Uhr beginnen 14 Prozent dieser Wege. Bei den mitgeführten MIV-Wege verschiebt sich die Verteilung leicht. Der frühe Morgen spielt mit 7 Prozent eine geringere Rolle, während die Nachmittags- und Abendfenster noch stärker ausgeprägt sind. 24 Prozent der mitgeführten MIV-Wege starten zwischen 13 und 16 Uhr, 26 Prozent zwischen 16 und 19 Uhr (siehe [Abbildung 26](#)).

Hinsichtlich der Gründe, warum Wege mit dem MIV zurückgelegt werden, unterscheiden sich selbst- und mitgeführte Wege deutlich. Während MIV-Fahrten besonders häufig zu Arbeits- und Dienstzwecken (51 Prozent) zurückgelegt werden, ist dies nur bei 4 Prozent der mitgeführten Wege der Fall. Stattdessen finden Mitfahrten häufig zu Freizeitzielen statt (42 Prozent), für welche 17 Prozent der selbstgeführten Wege genutzt werden. Nicht überraschenderweise finden mitgeführte MIV-Wege oft zu Ausbildungszwecken (13 Prozent) oder Begleitungszwecken (18 Prozent) statt (siehe [Abbildung 27](#)).

8. Unter der Lupe: Radverkehr im Rhein-Neckar-Kreis

Fahrräder und Pedelecs sind im Rhein-Neckar-Kreis ein wichtiger Baustein für klimafreundliche Alltagsmobilität und werden von unterschiedlichen Personengruppen genutzt. Das Kapitel nimmt den Besitz von Fahrrädern und Pedelecs, deren Nutzung sowie Wege mit den beiden Fahrradtypen unter die Lupe.

Zugang zu Fahrrädern und Pedelecs

Im Rhein-Neckar-Kreis ist die Fahrradausstattung der Bevölkerung insgesamt hoch. 78 Prozent der Personen ab 14 Jahren besitzen ein Rad. Bei 64 ist dies nur ein „normales“ Fahrrad, bei 5 Prozent nur ein Elektrofahrrad bzw. Pedelec (im Folgenden „Pedelec“). Weitere 9 Prozent verfügen über beides. Wie in Kapitel 3 dargestellt ist, besitzen vor allem Personen aus Haushalten mit hohem Einkommen ein Pedelec – teilweise zusätzlich zum normalen Fahrrad. Außerdem zeigen sich zwischen den Altersgruppen Unterschiede. 18- bis 29-Jährige besitzen mit 6 Prozent noch relativ selten Pedelecs. Unter den 30- bis 39-Jährigen ist der Besitz am höchsten (19 Prozent). Unter den 65- bis 74-Jährigen besitzen 14 Prozent ein Pedelec. Es sind also nicht nur – wie oft vermutet – Personen im Ruhestand, die sich das Pedelec zu Freizeit Zwecken angeschafft haben. Tatsächlich liegt bei der Betrachtung des Pedelec-Besitzes nach Tätigkeitsgruppen mit 23 Prozent die Gruppe der Teilzeiterwerbstätigen vorne. Unter Vollzeiterwerbstätigen sind es nur 14 Prozent, unter Personen im Ruhestand 12 Prozent (ohne Abbildung).

Nicht nur eigene Fahrräder können genutzt werden, es gibt mittlerweile zunehmend Miet- und Leihoptionen. 7 Prozent der Personen im Rhein-Neckar-Kreis nutzen dieses Angebot insgesamt, wenn auch eher selten. Die stärkste Nutzendengruppe sind die 18- bis 29-Jährigen, von denen 16 Prozent Miet- oder Leihräder mindestens „seltener als monatlich“ nutzen (ohne Abbildung).

Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs

In Kapitel 5 wird die übliche Nutzungshäufigkeit des Fahrrads von Personen ab 14 Jahren beschrieben. Ausgehend von der üblichen Verkehrsmittelnutzung dieser Personengruppe quer über die verschiedenen Mobilitätsoptionen können Segmente gebildet werden. Der hier vorgenommenen Segmentierung liegt die übliche tägliche bzw. wöchentliche Nutzung des Fahrrads zugrunde. Zwischen Fahrrad und Pedelec

wurde hier nicht differenziert. Im Rhein-Neckar-Kreis kann genau ein Fünftel der Personen ab 14 als „Fahrrad-orientiert“ beschrieben werden. Mit 43 Prozent sind Personen im Alter zwischen 14 und 17 Jahren besonders häufig als „Fahrrad-Orientierte“ einzustufen. Unter den 18- bis 29-Jährigen sind es nur noch 13 Prozent. In den Altersgruppen zwischen 30 und 74 Jahren bewegt sich der Anteil der Fahrrad-Orientierten bei 21 bis 22 Prozent, bevor er dann ab dem Alter von 75 Jahren auf 17 Prozent absinkt (ohne Abbildung).

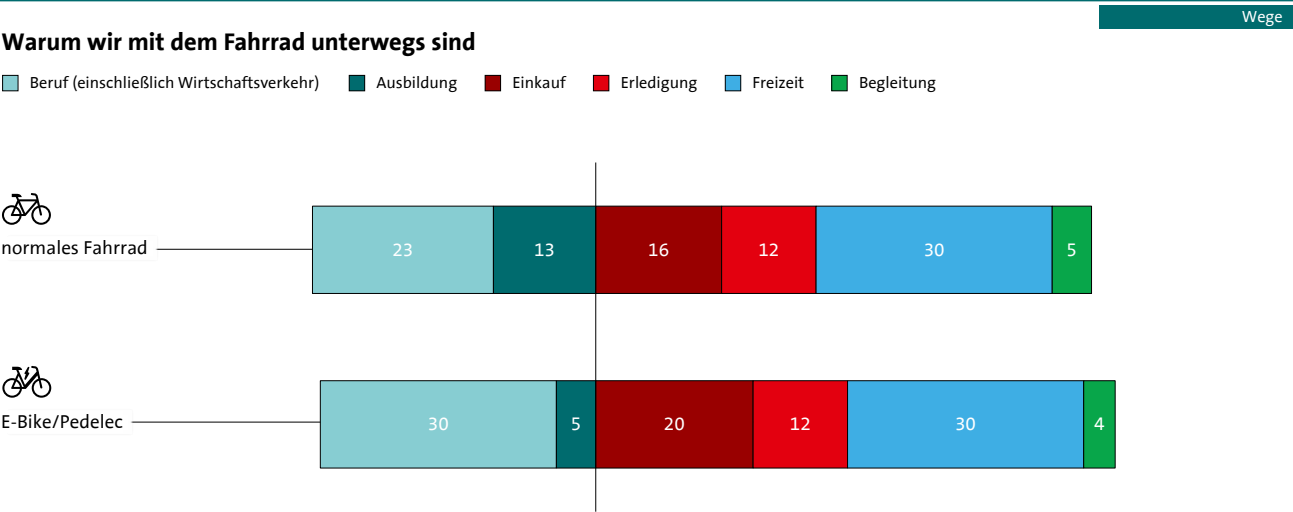
Im Rhein-Neckar-Kreis fahren Personen, die über ein Pedelec verfügen, häufiger mit dem Rad als Personen, die nur über ein normales Rad verfügen. 42 Prozent der Personen mit Pedelec geben an, (fast) täglich mit dem Rad unterwegs zu sein (bei der Abfrage wurde nur Fahrradnutzung generell abgefragt und nicht zwischen normalem Rad und Pedelec differenziert). Ein weiteres Drittel nutzt das Fahrrad ein bis drei Tage die Woche. Nur 5 Prozent nutzen es (fast) nie. Unter jenen, die nur über ein normales Fahrrad verfügen, liegt die (fast) tägliche Nutzung bei 27 Prozent und die Nutzung an ein bis drei Tagen die Woche bei 24 Prozent. 17 weitere Prozent fahren (fast) nie mit dem Fahrrad (ohne Abbildung).

Fahrrad- und Pedelec-Nutzung auf Wegebene

Sowohl Pedelecs als auch normale Fahrräder werden häufig für Freizeit Zwecke eingesetzt: Freizeitwege machen jeweils 30 Prozent der Wege mit dem Fahrrad sowie mit dem Pedelec aus. Mit Pedelecs entfallen weitere 30 Prozent der Wege auf Arbeits- oder Dienstwege, bei normalen Fahrrädern sind es 23 Prozent. Jeder fünfte Pedelec-Weg ist ein Einkaufsweg (20 Prozent), beim normalen Fahrrad liegt dieser Anteil bei 16 Prozent. Umgekehrt wird das normale Fahrrad anteilig häufiger für Ausbildungswege genutzt (13 Prozent gegenüber 5 Prozent beim Pedelec; siehe Abbildung 28). Es zeigt sich also erneut, dass Pedelecs vielfältig und nicht nur für Freizeit Zwecke eingesetzt werden.

Auch die Betrachtung der Wegestartzeiten mit den beiden Fahrradtypen reiht sich in das Bild ein. Sehr früh morgens zwischen 5 und 8 Uhr beginnen 12 Prozent der Wege mit dem normalen Fahrrad. Bei den Pedelecs sind es 7 Prozent. Pedelec-Wege starten dafür häufiger am späteren Morgen zwischen 8 und 10 (17 Prozent) oder vormittags zwischen 10 und

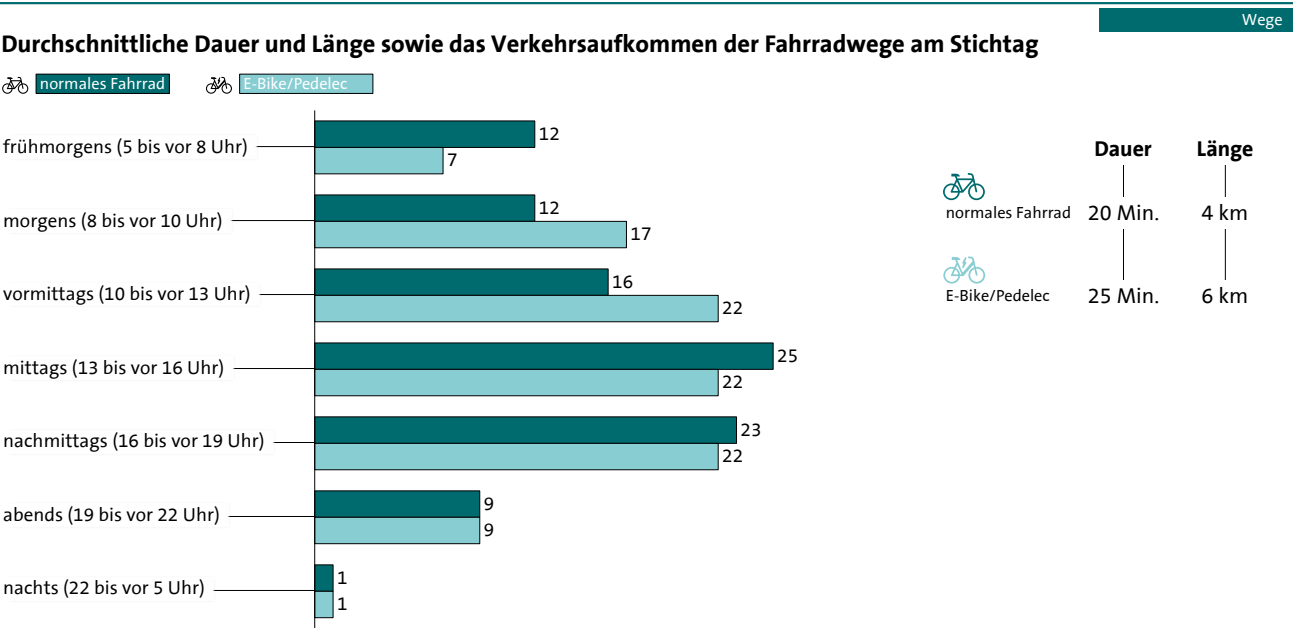
Abbildung 28



Basis: Fahrradwege; Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Rhein-Neckar-Kreis | Quelle: MiD 2023

Abbildung 29



Basis: Fahrradwege; Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Rhein-Neckar-Kreis | Quelle: MiD 2023

13 Uhr (22 Prozent) als Wege mit dem normalen Fahrrad (12 Prozent und 16 Prozent). Diese haben ihre Spitze mit einem Viertel der Startzeiten zwischen 13 und 16 Uhr, während dies bei den Pedelecs 22 Prozent sind (siehe [Abbildung 29](#)).

Wege, die mit dem Pedelec zurückgelegt werden, sind im Schnitt 6 Kilometer lang und dauern 25 Minuten, während Wege mit dem normalen Fahrrad 4 Kilometer lang sind und 20 Minuten dauern. Mit dem Pedelec werden also etwas längere Strecken zurückgelegt. Die durchschnittliche Geschwindigkeit ist nur etwas höher (siehe [Abbildung 29](#)). Das spricht dafür, dass Pedelecs im Rhein-Neckar-Kreis den erreichbaren Radius leicht erweitern, ohne die Fahrzeit pro Weg stark zu verkürzen.

9. Unter der Lupe: ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis

Öffentliche Verkehrsmittel spielen eine wichtige Rolle für klimafreundliche Mobilität im Rhein-Neckar-Kreis. Das Kapitel geht der Frage nach, wer besonders stark auf den ÖPNV ausgerichtet ist, wie zufrieden die Menschen mit dem Angebot sind und welche Faktoren einer häufigeren Nutzung im Wege stehen. Zudem werden die ÖPNV-Wege unter die Lupe genommen.

ÖPNV-Nutzung

In Kapitel 5 wird die übliche Nutzungshäufigkeit des ÖPNV von Personen ab 14 Jahren beschrieben. Ausgehend von der üblichen Verkehrsmittelnutzung dieser Personengruppe quer über die verschiedenen Mobilitätsoptionen können Segmente gebildet werden. Der hier vorgenommenen Segmentierung liegt die übliche tägliche bzw. wöchentliche Nutzung des ÖPNV zugrunde. Im Rhein-Neckar-Kreis fallen 8 Prozent der Personen ab 14 Jahren unter die Kategorie „ÖPNV-Orientierte“. 3 Prozent darunter verfügen über einen Pkw-Führerschein; 5 Prozent sind ohne Führerschein (ohne Abbildung).

Fast ein Viertel (24 Prozent) der 14- bis 17-Jährigen fällt in die Gesamtkategorie „ÖPNV-Orientierte“. In der Altersgruppe 18 bis 29 Jahre sind es 17 Prozent. In den anderen Alterskategorien bleibt der Anteil teils weit unter der 10-Prozent-Marke (ohne Abbildung).

Dementsprechend ist der Anteil von Schülerinnen und Schülern ab 14 Jahren (30 Prozent) sowie Studierenden (21 Prozent), die als „ÖPNV-Orientierte“ bezeichnet werden können, vergleichsweise groß (ohne Abbildung).

16 Prozent der Personen aus Haushalten mit (sehr) niedrigem Einkommen gehören zu dieser Gruppe, während es in der mittleren Einkommensgruppe nur 8 Prozent und in der (sehr) hohen Einkommensgruppe 5 Prozent sind (ohne Abbildung).

Zufriedenheit, Hindernisse und Erreichbarkeit von Zielen und Kenntnisstand zum ÖPNV-Angebot

Wie in Kapitel 6 dargestellt, erhält der ÖPNV im Rhein-Neckar-Kreis von den Befragten die Schulnote 3,1 und bildet damit das Schlusslicht unter den bewerteten Verkehrssituationen in der Region. Die zugrundeliegenden Faktoren, die Personen im Rhein-Neckar-Kreis von der (gelegentlichen) ÖPNV-Nutzung abhalten, zeigen eine klare Rangfolge: Vergleichsweise selten

genannt werden unübersichtliche Tarife (16 Prozent) sowie Aspekte der Aufenthaltsqualität wie zu wenig Sicherheit (11 Prozent), unangenehme Nähe zu anderen Reisenden (13 Prozent) und fehlender Komfort (14 Prozent). Stärker ins Gewicht fallen die Kosten: 39 Prozent nennen zu hohe Preise als Hindernis. Am stärksten wirken jedoch Angebots- und Qualitätsdefizite – keine bzw. schlechte Verbindungen (50 Prozent), Unzuverlässigkeit (44 Prozent) sowie damit einhergehend zu lange Reisezeiten (43 Prozent) (ohne Abbildung).

Die fehlende Möglichkeit, Ziele mit angemessenem Zeitaufwand zu erreichen, stellt also das Hauptproblem dar. Dies spiegelt sich in der Bewertung der Erreichbarkeit verschiedener Ziele orientiert an den gängigen Schulnoten wider. Die Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten mit Bus und Bahn in der Region wird mit der Note 3,4 bewertet. Die Erreichbarkeit der Arbeitsstätte sowie die Erreichbarkeit von Freizeitzielen erhalten jeweils die Note 3,7. Für private Besuche und Treffen erhält der ÖPNV die Schulnote 3,9 (ohne Abbildung).

Nicht nur der ÖPNV, sondern auch der eigene Kenntnisstand zum Angebot des ÖPNV wurde von den Befragten orientiert an Schulnoten von 1 bis 6 bewertet. Die Durchschnittsnote im Rhein-Neckar-Kreis beträgt 3,1 – wobei der selbsteingeschätzte Kenntnisstand von 2,6 der 14- bis 17-Jährigen stetig abnimmt bis er eine Note von 3,5 bei den über 65-Jährigen erreicht (ohne Abbildung).

ÖPNV-Wege im Detail

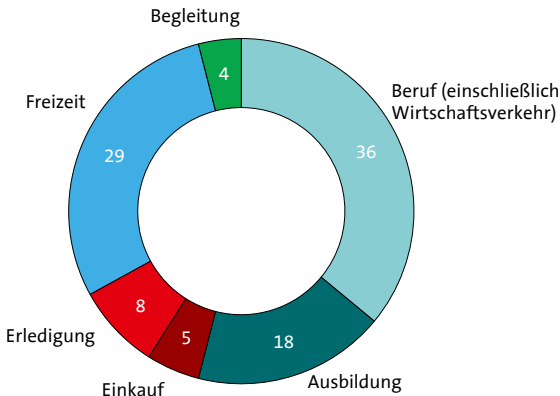
ÖPNV-Wege werden im Rhein-Neckar-Kreis in erster Linie zu Arbeits- und Dienstzwecken (36 Prozent) sowie zu Freizeitzielen (29 Prozent) zurückgelegt. Wie zuvor gesehen, wird der ÖPNV besonders häufig von Schülerinnen und Schülern sowie Studierenden genutzt. Dementsprechend machen Ausbildungswege einen vergleichsweise hohen Anteil von 18 Prozent aus (siehe Abbildung 30).

Die häufige Nutzung des ÖPNV durch Schülerinnen und Schüler ab 14 Jahren sowie Studierende schlägt sich auch in den üblichen Startzeiten von ÖV-Wege nieder (in dieser Betrachtung der Wege nach Hauptverkehrsmitteln sind auch Wege des ÖPFV enthalten. Siehe dazu auch „Erläuterung wichtiger Begriffe“ auf Seite 63). Jeder fünfte Weg mit dem ÖV beginnt am

frühen Morgen zwischen 5 und 8 Uhr – also vor Schulbeginn. Über die anderen Verkehrsmittel hinweg sind es mindestens 6 Prozentpunkte weniger für dieses Zeitfenster. Mittags zwischen 13 und 16 Uhr sowie nachmittags zwischen 16 und 19 Uhr finden wie mit den anderen Verkehrsmitteln mit 23 Prozent bzw. 20 Prozent ebenfalls die Verkehrsspitzen des ÖV statt. Ein durchschnittlicher ÖV-Weg im Rhein-Neckar-Kreis ist 21 Kilometer lang und dauert 56 Minuten (siehe [Abbildung 31](#)). Damit kommt der ÖV auf 23 km/h. Die MIV-Fahrt kann, zur Einordnung, 33 km/h vorweisen; die Fahrt mit dem Pedelec 14 km/h.

Abbildung 30

Warum wir mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind

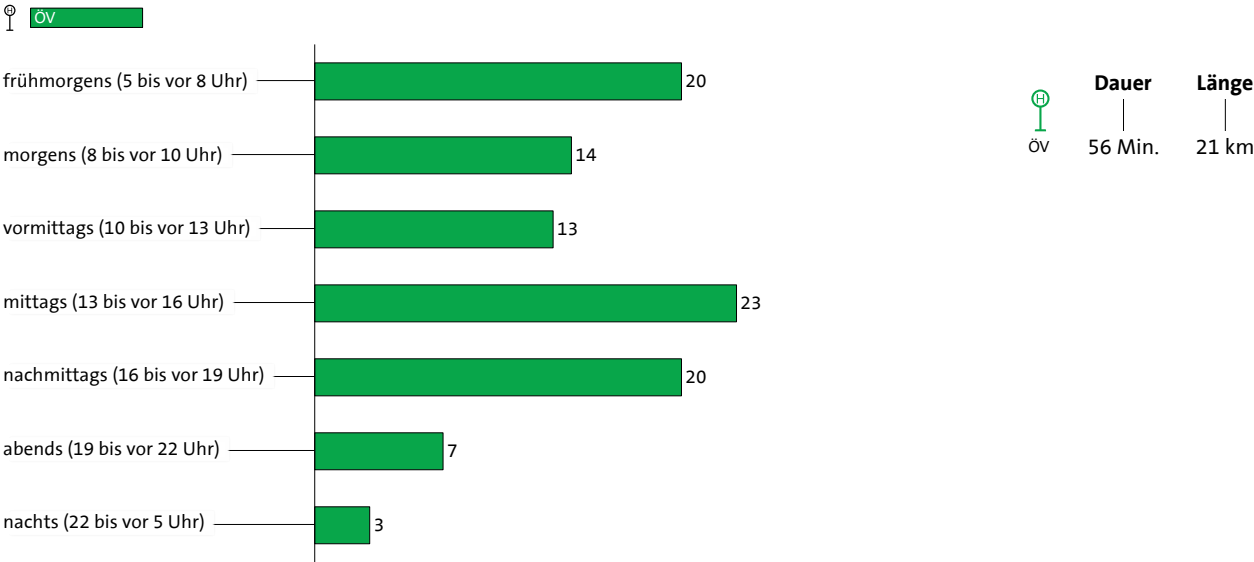


Basis: ÖV-Wege; Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Rhein-Neckar-Kreis | Quelle: MiD 2023

Abbildung 31

Durchschnittliche Dauer und Länge sowie das Verkehrsaufkommen der ÖV-Fahrten am Stichtag



Basis: ÖV-Wege; Angaben in Prozent, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

MiD 2023 | Regionalbericht Rhein-Neckar-Kreis | Quelle: MiD 2023

10. Unter der Lupe: Homeoffice und Berufsverkehr

Erwerbsarbeit im Rhein-Neckar-Kreis ist vielfältig organisiert – räumlich wie zeitlich. Das Kapitel nimmt die Nutzung des Homeoffice sowie Dienst- und Arbeitswege unter die Lupe.

Homeoffice-Nutzung

Im Rhein-Neckar-Kreis ist genau ein Drittel der Personen in Vollzeit erwerbstätig (hierzu zählen auch Personen in Ausbildung), weitere 15 Prozent arbeiten in Teilzeit (11 bis unter 35 Stunden pro Woche) oder sind geringfügig erwerbstätig. Von den erwerbstätigen Personen geben 45 Prozent an, im Homeoffice zu arbeiten. Wie genau dies gestaltet wird, variiert: 35 Prozent dieser Gruppe arbeiten ganze Arbeitstage von zu Hause aus, 5 Prozent längere Anteile eines Arbeitstages, 7 Prozent halten es ganz unterschiedlich (Angaben hierzu als Mehrfachnennung; ohne Abbildung).

Insgesamt kommen die Homeoffice-Nutzenden im Rhein-Neckar-Kreis auf einen Durchschnitt von 2,7 Tagen pro Woche im Homeoffice. Dabei sind mit 23 Prozent die meisten 2 bis 3 Tage im Homeoffice, andere Modelle sind allerdings auch häufig (siehe Abbildung 32).

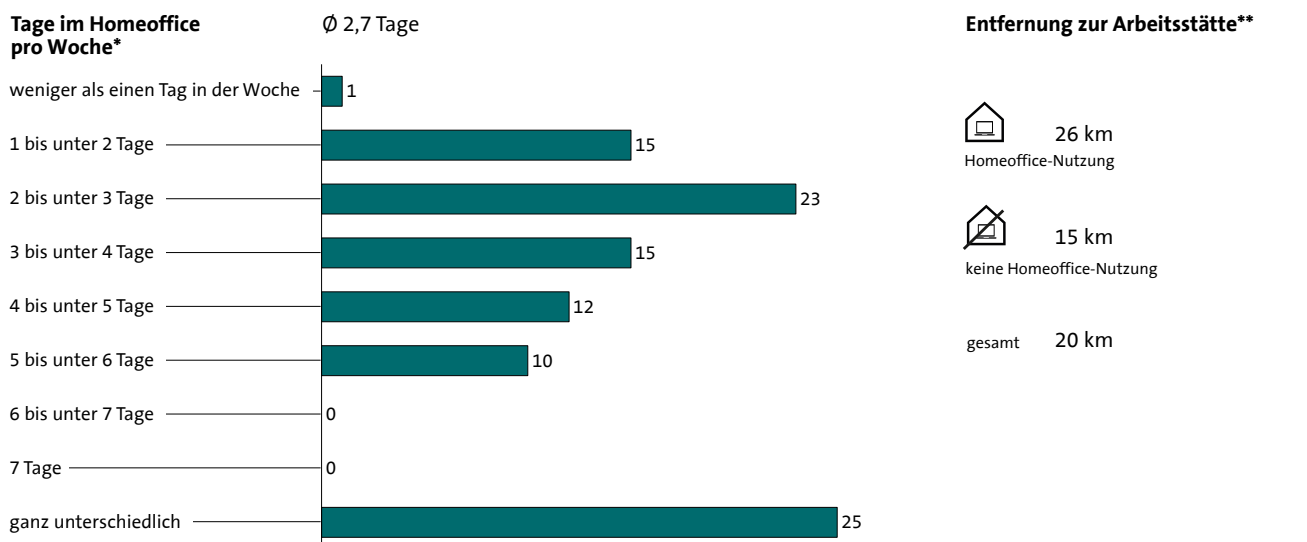
Definitionen in der MiD zum Homeoffice

Wichtig für das Verständnis der Homeoffice-Auswertung ist, dass für die MiD im Vergleich zu anderen themenbezogenen Untersuchungen bewusst eine sehr breite Definition gewählt wurde: Die abgefragte Praxis umfasst nicht nur ganztägige beziehungsweise komplette Homeoffice-Tage, sondern auch kurze Zeitabschnitte oder hybride Muster, also eine Mischung aus Homeoffice und Arbeitsplatz während des Tagesverlaufs. Ebenso wurde der übliche Umfang im Verlauf einer normalen Woche erfasst. Zusätzlich zu diesen generellen Fragen wurde anschließend konkret für den Stichtag abgefragt, ob die Option an diesem Tag in Anspruch genommen wurde.

Es gibt keine auffälligen Unterschiede hinsichtlich Homeoffice-Nutzung zwischen den Einkommensgruppen – jedoch sind die Fallzahlen der Erwerbstätigen mit (sehr) niedrigem Einkommen zu gering, um hier Aussagen treffen zu können. Zwischen den

Abbildung 32

Tage im Homeoffice und Entfernung zur Arbeitsstätte



Angaben in Prozent. *Basis: Erwerbstätige mit Homeoffice-Nutzung; **Basis: Erwerbstätige

MiD 2023 | Regionalbericht Rhein-Neckar-Kreis | Quelle: MiD 2023

Geschlechtern lässt sich ein Unterschied ablesen: Unter Männern arbeiten 49 Prozent der Erwerbstätigen im Homeoffice, unter Frauen 41 Prozent (ohne Abbildung).

Entfernung zur Arbeitsstätte und Homeoffice-Nutzung

Die Nutzung des Homeoffice steht mit der räumlichen Distanz zur Arbeitsstätte in Zusammenhang. Im Schnitt beträgt die Entfernung zur Arbeitsstätte im Rhein-Neckar-Kreis 20 Kilometer. Personen, die im Homeoffice arbeiten, wohnen jedoch im Schnitt 26 Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt, ohne Homeoffice sind es 15 Kilometer (siehe Abbildung 32).

Auch in Bezug auf das Einkommen zeigen sich Unterschiede: Personen aus Haushalten mit (sehr) niedrigem Einkommen leben im Schnitt 16 Kilometer von ihrer Arbeitsstätte entfernt, Personen mit mittlerem Einkommen 18 Kilometer und Personen mit (sehr) hohem Einkommen 20 Kilometer (ohne Abbildung).

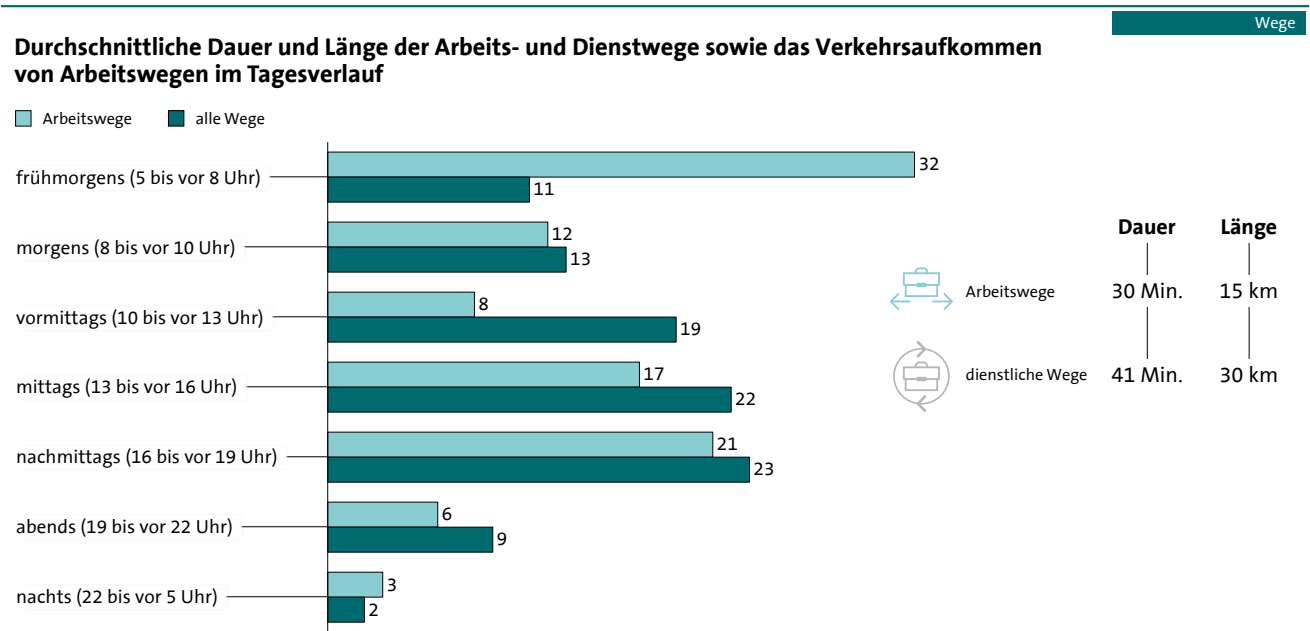
Arbeit am Stichtag: Homeoffice

An Stichtagen unter der Arbeitswoche arbeiten im Schnitt 75 Prozent der Erwerbstätigen im Rhein-Neckar-Kreis; am Wochenende sind es 10 Prozent. Von den unter der Woche arbeitenden Personen arbeiten 24 Prozent von zu Hause aus, 68 Prozent an ihrem Arbeitsort, 5 Prozent sind auf einer Dienstreise, 3 Prozent arbeiten woanders und 2 Prozent haben keine feste Arbeitsstätte (Mehrfachnennung möglich). Es ist aber keinesfalls so, dass die Personen, die am Stichtag im Homeoffice arbeiten, deswegen das Haus am Stichtag nicht verlassen. 80 Prozent von ihnen sind trotzdem mobil, womit sie nur 2 Prozentpunkte unter dem Durchschnitt im Rhein-Neckar-Kreis liegen (ohne Abbildung).

Arbeit am Stichtag: Regelmäßige berufliche Wege

Mehr als ein Viertel (27 Prozent) der Personen, die erwerbstätig und am Stichtag mobil sind, legt am Stichtag regelmäßige berufliche Wege zurück (hierunter zählen auch Personen, die ihren Arbeitsort am Stichtag als „am Arbeitsort“ einordnen). Unter regelmäßigen beruflichen Wegen sind Wege zu verstehen, die während der Arbeitszeit für die Ausübung des Berufs gemacht werden (auch "Wirtschaftsverkehr")

Abbildung 33



Angaben in Prozent bzw. Mittelwerte, von 100 Prozent abweichend: Rundungsdifferenzen bzw. weiß nicht, keine Angabe, nicht zuzuordnen

Unterscheidung zwischen Wegen zur Arbeit, gelegentlichen Dienstwegen und regelmäßigen beruflichen Wegen

Wege zur Arbeit, Dienstreisen und regelmäßige berufliche Wege (z.B. Pflegedienst, Postzustellung, Personenbeförderung) werden in der MiD getrennt erfasst. Letztere werden gebündelt für einen Tag erhoben, da eine Abfrage der einzelnen Wege sowie der Detailangaben pro Weg aufgrund der meist hohen Anzahl an regelmäßigen beruflichen Wegen nicht praktikabel ist. In der Auswertung werden die gebündelt erhobenen Wege in gleiche Einzelwege zerlegt; Kilometer und angegebene hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel

werden entsprechend verteilt. Start- und Ankunftszeiten fehlen. Trotz Plausibilisierung bleibt die Abgrenzung zu Pendelwegen und gelegentlichen Dienstwegen schwierig – u. a. wegen hybrider Fälle (z.B. direkte Fahrt zum ersten Einsatzort, kein zentraler Arbeitsplatz). Dienstwege und regelmäßige berufliche Wege werden in den Auswertungen der MiD meist zusammengefasst, jedoch für die vorliegende Auswertung zu beruflicher Mobilität differenziert.

genannt; siehe auch Erklärkasten Seite 61). Im Rhein-Neckar-Kreis handelt es sich bei diesen Wegen (auf Personenebene berichtet) um Wege für Besuche, Besichtigungen oder Besprechungen (28 Prozent), für Kundendienste oder andere Erledigungen (16 Prozent), Wege für den Transport, die Abholung oder Zustellung von Waren (10 Prozent), Wege im Sozialdienst bzw. für Betreuung (9 Prozent) oder zur Beförderung von Personen (2 Prozent). Weitere 26 Prozent der Personen ordnen ihre Wege unter „anderer Zweck“ ein. Insgesamt kommen pro Person, die am Stichtag regelmäßige berufliche Wege zurücklegt, 49 Kilometer Gesamtstrecke für diese Wege zusammen. 28 Prozent geben an, auf den Wegen überwiegend einen privaten Pkw genutzt zu haben, bei weiteren 22 Prozent ist es ein gewerblicher Pkw. 20 Prozent sind zu Fuß unterwegs, 6 Prozent mit dem Fahrrad. 8 Prozent legen ihre Wege mit einem Lkw zurück, 6 Prozent mit einem (Klein-)Bus, weitere 5 Prozent mit der Bahn (ohne Abbildung).

Arbeits- und Dienstwege im Detail

Arbeitswege – also Wege zur und von der Arbeitsstätte – machen im Rhein-Neckar-Kreis auf Wegeebene betrachtet 13 Prozent aus. Dienstwege kommen auf 19 Prozent. Bei 84 Prozent der Dienstwege handelt es sich um regelmäßige berufliche Wege. Für diese Wege werden auf Wegeebene keine Detailangaben erhoben (siehe Erklärkasten Seite 61), sodass diese bei den folgenden Angaben nicht berücksichtigt sind. Arbeitswege sind im Schnitt 15 Kilometer lang und dauern 30 Minuten. (Nicht regelmäßige) Dienstwege sind 30 Kilometer lang und nehmen 41 Minuten in Anspruch (siehe Abbildung 33).

Knapp jeder dritte Arbeitsweg (32 Prozent) beginnt am frühen Morgen zwischen 5 und 8 Uhr, weitere 12 Prozent zwischen 8 und 10 Uhr. In den Zeitfenstern zwischen 13 und 16 Uhr sowie 16 und 19 Uhr finden mit 17 bzw. 21 Prozent die weiteren Spitzen der Arbeitswege statt (siehe Abbildung 33). Die Morgenspitze im Verkehr wird also zu einem Großteil von Personen auf dem Weg zur Arbeitsstätte verursacht.

Liste der regionalen Beteiligten

Bundesländer

- Baden-Württemberg
- Brandenburg
- Freie und Hansestadt Hamburg
- Freistaat Bayern
- Freistaat Thüringen
- Hessen
- Mecklenburg-Vorpommern
- Niedersachsen
- Nordrhein-Westfalen
- Rheinland-Pfalz
- Saarland

Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und Zweckverbände

- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv)
- Hessen Mobil
- ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)
- Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Nahverkehrsgesellschaft Hochstift (NVH)
- Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
- traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
- Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)
- Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr-AöR (VRR)
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)
- Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)
- Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL)
- Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR)/go.Rheinland
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
- Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS)

Überregionale Verbände und Großräume

- Region Stuttgart
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Regionalverband Großraum Braunschweig
- Regionalverband Neckar-Alb
- Regionalverband Ruhr

Landkreise

- Hohenlohekreis
- Landkreis Cuxhaven
- Landkreis Fürth
- Landkreis Trier-Saarburg
- Ostalbkreis
- Region Hannover
- Rhein-Erft-Kreis
- Rhein-Neckar-Kreis
- Rhein-Sieg-Kreis
- Rheinisch-Bergischer Kreis
- StädteRegion Aachen

Städte und Gemeinden

- Stadt Aachen
- Stadt Bonn
- Stadt Brühl
- Stadt Darmstadt
- Stadt Freiburg
- Stadt Fürstenfeldbruck
- Stadt Fürth
- Stadt Fulda
- Stadt Gütersloh
- Stadt Ingolstadt
- Stadt Koblenz
- Stadt Leverkusen
- Stadt Lindau
- Stadt Ludwigsburg
- Stadt Offenbach
- Stadt Stein
- Stadt Stuttgart
- Stadt Wuppertal
(in Kooperation mit WSW mobil GmbH)

Erläuterung wichtiger Begriffe

Im Folgenden werden zentrale Begriffe vorgestellt. Dabei liegt der Fokus besonders auf der Bedeutung im Personenverkehr.

Etappe

Eine Etappe ist ein Wegeabschnitt mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß.

CO₂-Fußabdruck

Mittels verkehrsmittel- und Pkw-spezifischen Emissionswerten pro Kilometer kann für eine Person die Summe der täglichen verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen berechnet werden.

Hauptverkehrsmittel

Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst und das höchstrangige Verkehrsmittel wird gesetzt. Mit dem höchsten Rang beginnend lautet die Rangfolge ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.

MIV

Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.

Mobilitätsverhalten

Ortsveränderungen einer Person mit ihren räumlichen, zeitlichen und modalen Ausprägungen.

Modal Split

Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in Prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.

Multimodalität

Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln beim Absolvieren von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums (häufig eine Woche).

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmittel auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).

On-Demand-Verkehr

Kommerzielles und bedarfsorientiertes Verkehrsangebot, bei dem Fahrten flexibel gebucht werden können. Die Abgrenzung zu ebenfalls bedarfsorientierten, aber zeit- und ortsgebundenen Anruf-Sammel-Taxis (AST) ist nicht trennscharf.

Personenkilometer

Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Person(en) auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.

Stichtag/Berichtstag

Jede befragte Person erhält einen mittels statistischen Zufallsverfahrens ermittelten Stichtag zugewiesen. Für diesen sollen alle Wege angegeben werden. Insgesamt verteilen sich die Stichtage über 12 Monate und umfassen alle Tage von Montag bis Sonntag.

Übliche Verkehrsmittelnutzung

Anders als bei der Berechnung des Modal Splits, der die Verkehrsmittelwahl auf Wegeebe enthält, drückt die übliche Verkehrsmittelnutzung das durchschnittliche Verhalten einer Person über einen längeren Zeitraum aus. Während der Modal Split eine statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens darstellt, lassen sich mit der Frage nach der üblichen Verkehrsmittelnutzung individuelle Mobilitätsmuster beschreiben.

Verkehr

Aggregierte Ortsveränderungen von Personen in einer Raumeinheit.

Verkehrsaufkommen

Stellt die absolute Anzahl oder die Prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Wege dar (z.B. pro Tag oder Jahr).

Verkehrsleistung

Stellt die absolute Anzahl oder die Prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Personenkilometer dar (z.B. pro Tag oder Jahr).

Weg

In der MiD werden die Befragten gebeten, alle Wege anzugeben, die sie an einem bestimmten Tag unternehmen haben. Unter einem Weg wird dabei die Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel für einen bestimmten Zweck verstanden. Bei Umstiegen oder Verkehrsmittelwechseln bleibt es ein Weg. Bei Unterbrechungen oder längeren Zwischenstopps werden es zwei Wege (etwa von der Arbeit nach Hause mit einem Einkaufszwischenstopp).

