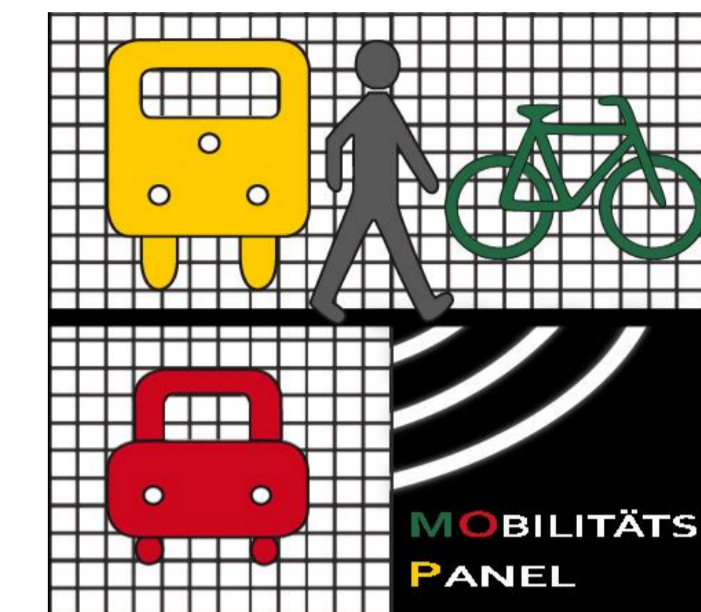


# Mobilität in Zeiten gestiegener Kosten

Eine Zusatzbefragung des Deutschen Mobilitätspanels (MOP) im Herbst 2022

Lisa Ecke, Jan Vallée, Dr. Bastian Chlond, Prof. Dr. Peter Vortisch



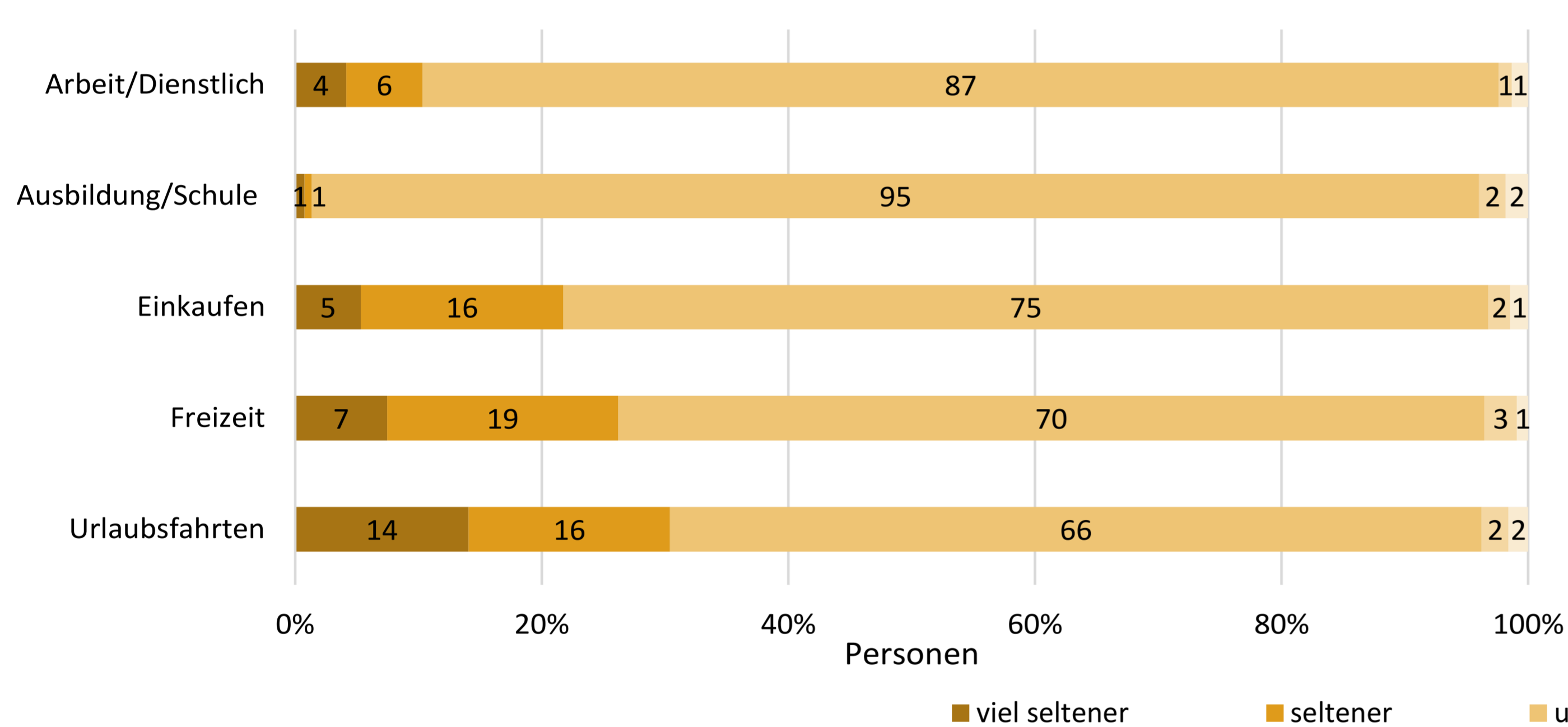
In der Studie Deutsches Mobilitätspanel (MOP), die seit 1994 jährlich im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vom Institut für Verkehrswesen des Karlsruher Instituts für Technologie durchgeführt wird, wurde in der Erhebung im Herbst 2022 untersucht, wie sich das Mobilitätsverhalten aufgrund der gestiegenen Kosten infolge des Ukraine-Kriegs und der damit verbundenen Energiekrise entwickelt hat. Dazu wurden 1.957 Personen über 10 Jahre, die auch ein Wegetagebuch ausgefüllt haben, zusätzliche Fragen zu ihrem Mobilitätsverhalten gestellt. So wurden neben Fragen zum Mobilitätsverzicht und Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung in Zeiten gestiegener Kosten, Fragen zur Nutzung des 9€-Tickets im Sommer 2022 und zum Arbeiten von Zuhause gestellt.

Das MOP ist eine Längsschnittstudie, in der in Deutschland lebende Menschen repräsentativ angeworben und zu ihrem alltäglichen Mobilitätsverhalten befragt werden. Durch dieses Studiendesign können Verhaltensveränderungen im Mobilitätsverhalten auf der inter- und intrapersonellen Ebene untersucht werden. Dafür werden die Befragten gebeten, das Wegetagebuch in drei aufeinanderfolgenden Jahren auszufüllen. Weitere Informationen zur Studie können auf der Projekthomepage [www.mobilitaetspanel.de](http://www.mobilitaetspanel.de) eingesehen werden.



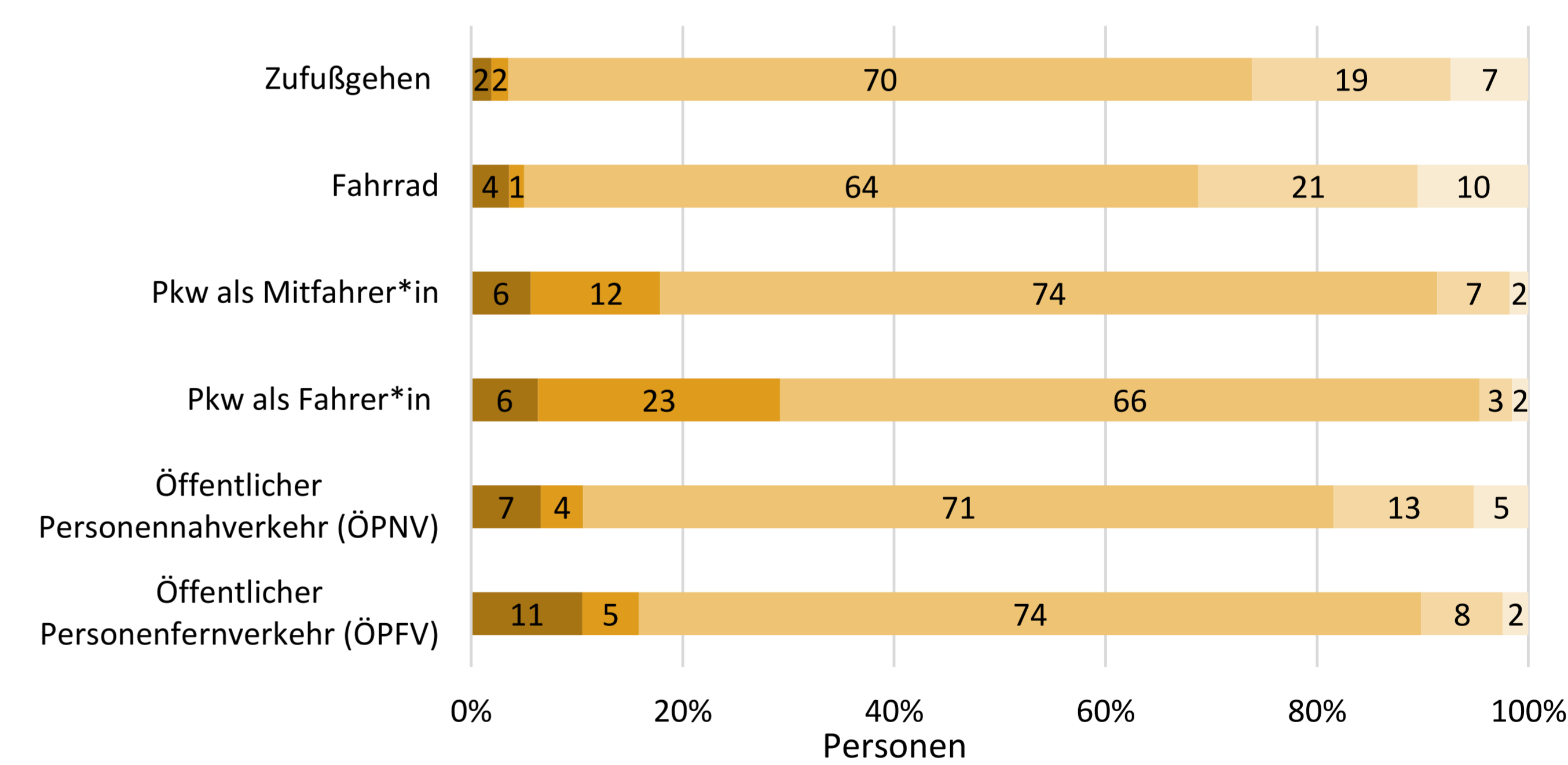
Weitere Informationen zur Studie

## Wie hat sich die Häufigkeit Ihrer Wege für die folgenden Zwecke aufgrund gestiegener Lebenshaltungskosten verändert?



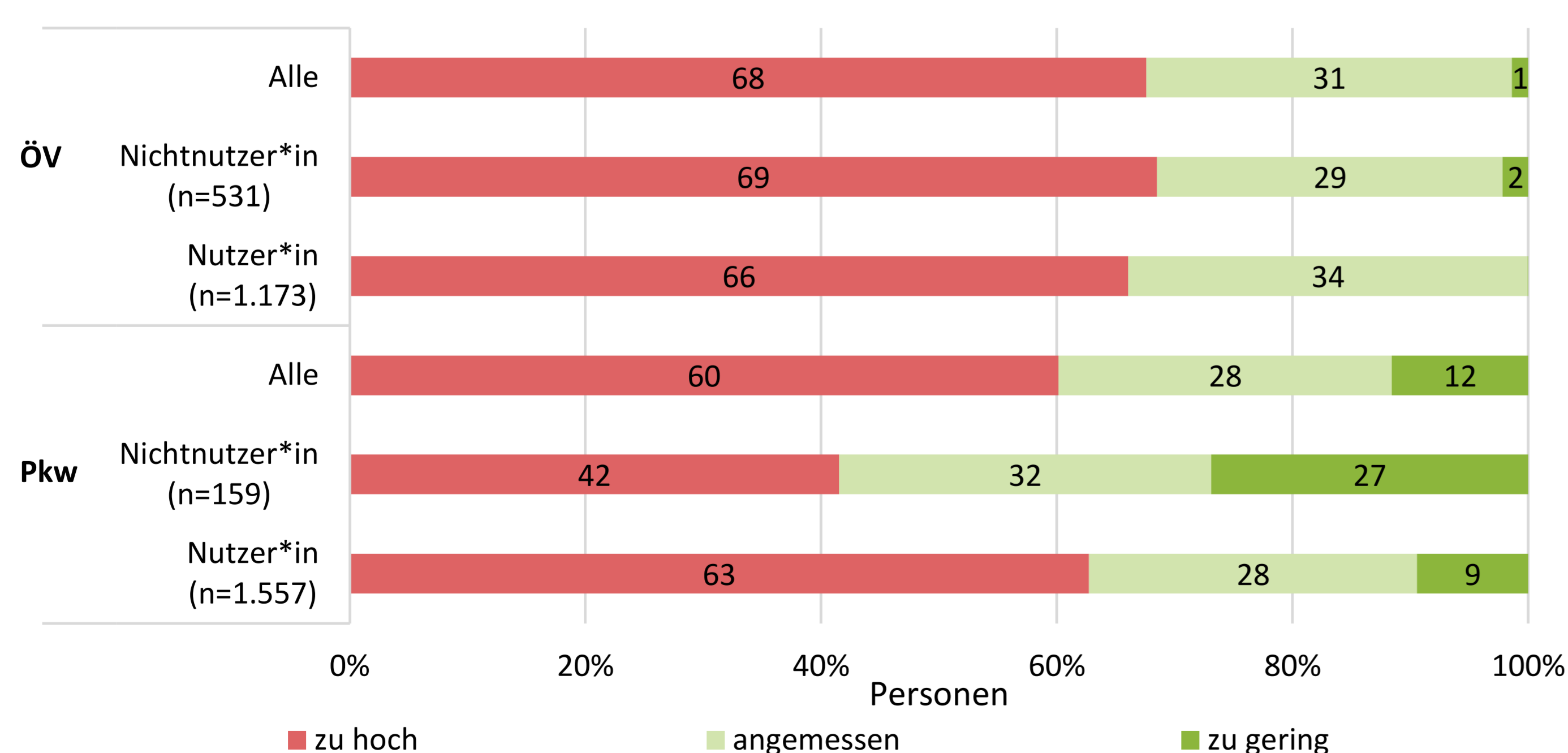
Nahezu jede vierte Person gibt in der Erhebung im Herbst 2022 an, aufgrund der gestiegenen Lebenshaltungskosten Urlaubsfahrten reduziert zu haben. Diese Entwicklung lässt sich auch bei Freizeit- und Einkaufsaktivitäten beobachten. Es ist anzunehmen, dass sich die Reduktion vor allem auf außerplanmäßige, seltene Freizeit- und Einkaufsaktivitäten (Ausflüge, etc.) bezieht. Ausbildungswege sind in der Regel Wege zu Pflichtaktivitäten, weswegen bei diesen Wegen keine Spielräume für Reduktionen gegeben sind.

## Wie hat sich Ihre Verkehrsmittelnutzung aufgrund gestiegener Lebenshaltungskosten verändert?



29% der Personen (mit Führerschein) geben an, dass 2022 Wege mit dem Pkw reduziert wurden. Eine ähnliche Tendenz ist auch für das Mitfahren im Pkw erkennbar. Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Zufußgehen, Fahrrad) wurden hingegen häufiger unternommen. Die Reduktion der Urlaubsfahrten steht im Einklang mit der Reduktion von Wegen mit dem Pkw bzw. dem öffentlichen Personenfernverkehr (ÖPFV), die im Fernverkehr genutzt werden.

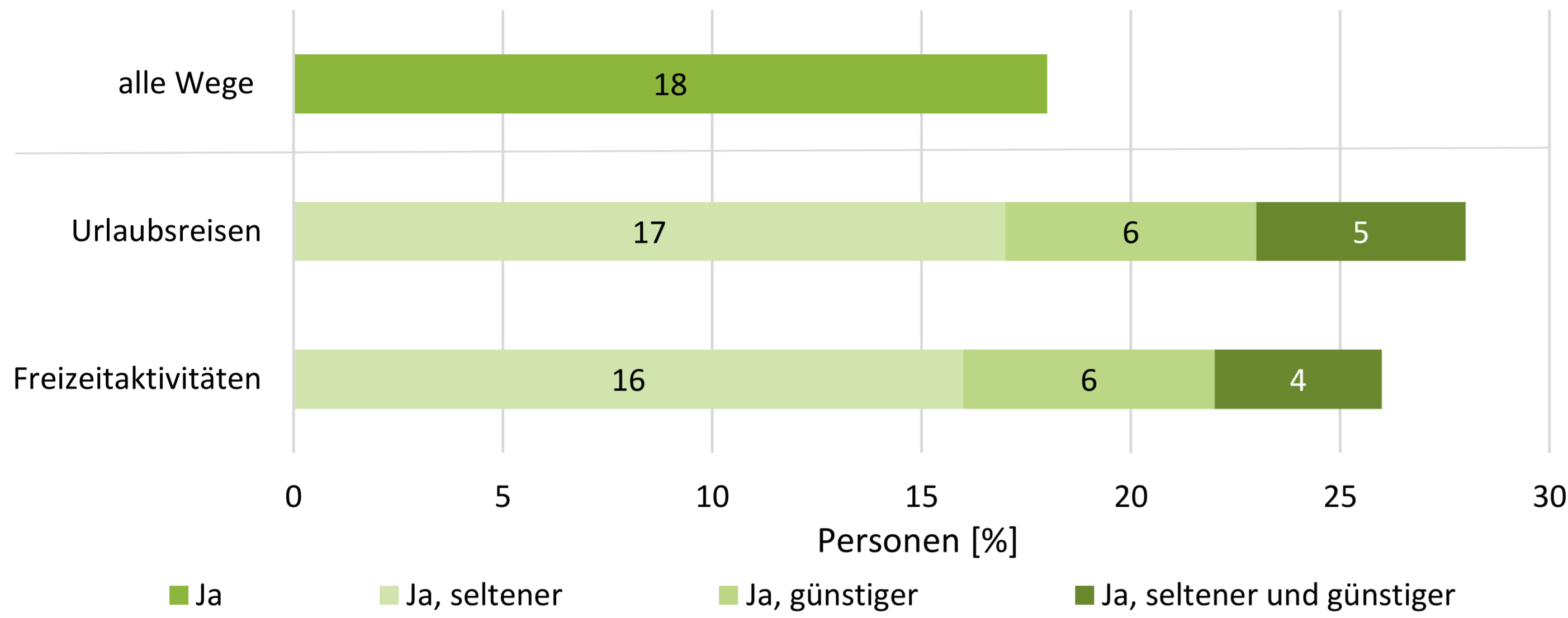
## Im Herbst 2022 waren die Kosten für die Nutzung des ...



Nichtnutzer\*innen haben in der Berichtswoche keine Wege mit dem ÖV bzw. Pkw gemacht. Nutzer\*innen hingegen haben in der Berichtswoche mindestens einen Weg mit dem Verkehrsmittel gemacht.

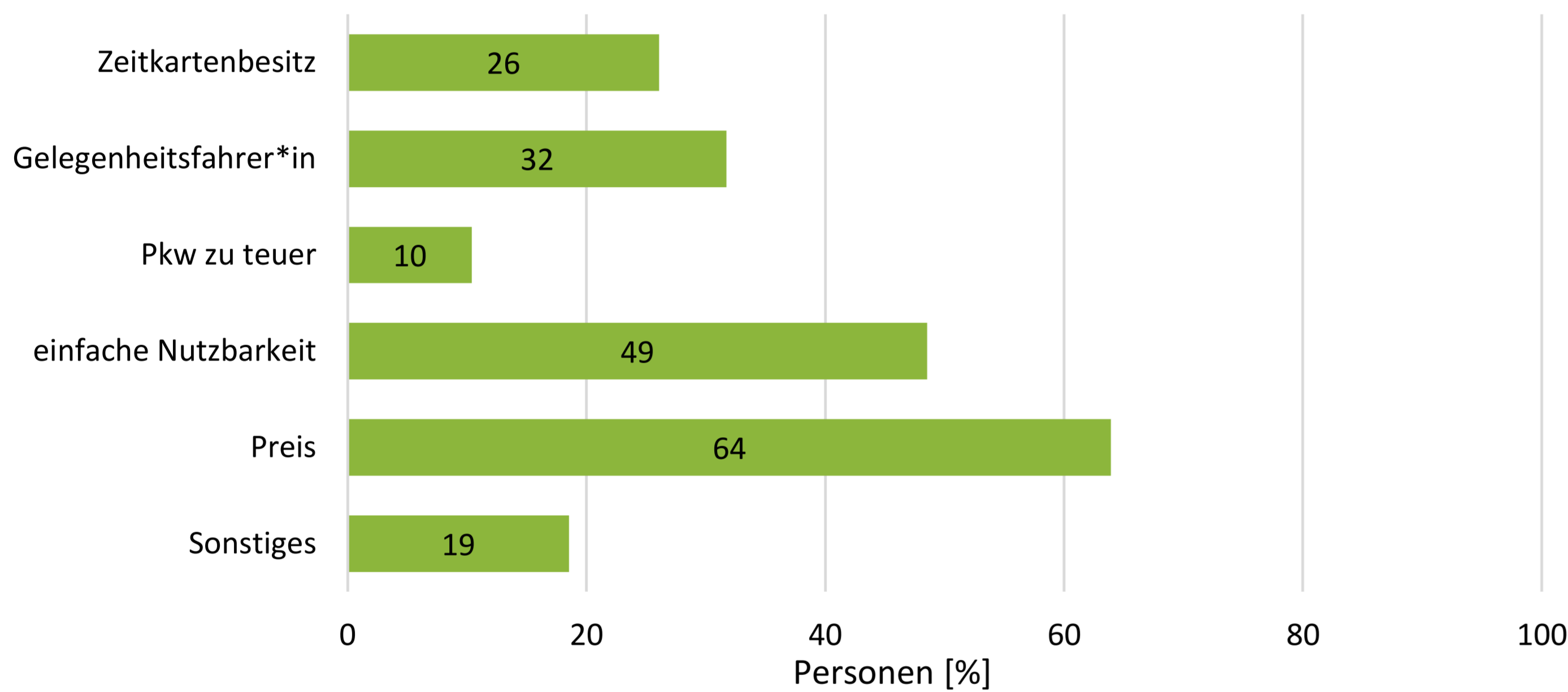
In der Befragung wurde zudem erfragt, wie die Kosten für die Nutzung des Pkw bzw. des öffentlichen Verkehrs (ÖV) empfunden werden. Aus dem Wegetagebuch, in dem alle getätigten Wege innerhalb einer Woche berichtet werden, ist bekannt, ob Personen Verkehrsmittel in einer alltäglich Woche benutzen. Dadurch können Personen hinsichtlich ihrer tatsächlichen Verkehrsmittelnutzung differenziert untersucht werden. Bezüglich der Kosten für die ÖV-Nutzung ist erkennbar, dass keine sichtbaren Unterschiede zwischen Nutzer\*innen und Nichtnutzer\*innen bestehen, aber zwei Drittel der Befragten die Kosten für den ÖV allgemein als zu hoch bewerten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Befragung unmittelbar nach dem Auslaufen des 9€-Tickets im Herbst 2022 durchgeführt wurde. Fast zwei Drittel der Pkw-Nutzer\*innen bewerten die Kosten für die Pkw-Nutzung ebenfalls als zu hoch. Auffällig ist, dass 27 % der Pkw-Nichtnutzer\*innen die Kosten für die Pkw-Nutzung allgemein als zu gering empfinden.

### Mobilitätsverzicht aufgrund gestiegener Kosten



18% der befragten Personen berichten, dass sie aufgrund der gestiegenen Mobilitätskosten auf einen Teil der Alltagswege verzichten. Bezüglich der Freizeitgestaltung und dem Planen von Urlaubsreisen wurde zudem erfragt, ob eine Reduktion der Häufigkeit von Freizeitaktivitäten bzw. Urlaubsreisen stattgefunden hat oder ob eine Änderung des Verhaltens durch die Wahl günstigerer Alternativen erfolgte. Der Großteil der Befragten, der das Verhalten geändert hat, hat die Häufigkeit von Freizeitaktivitäten bzw. Urlaubsreisen reduziert. 6% der befragten Personen geben an, günstigere Alternativen zu wählen.

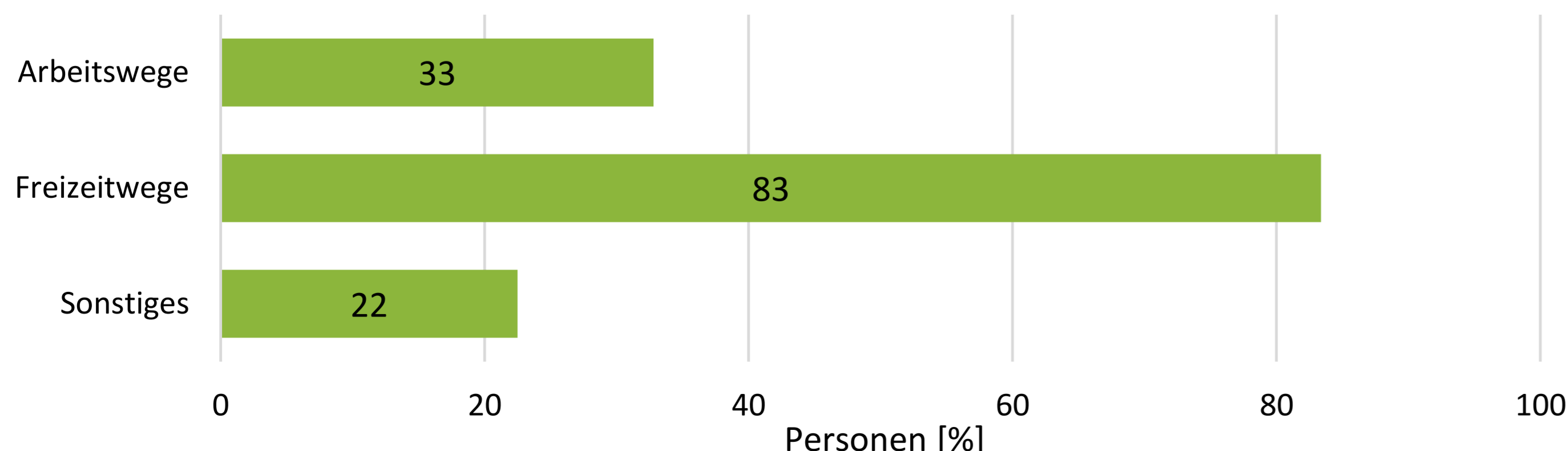
### Gründe für den Kauf des 9€-Tickets



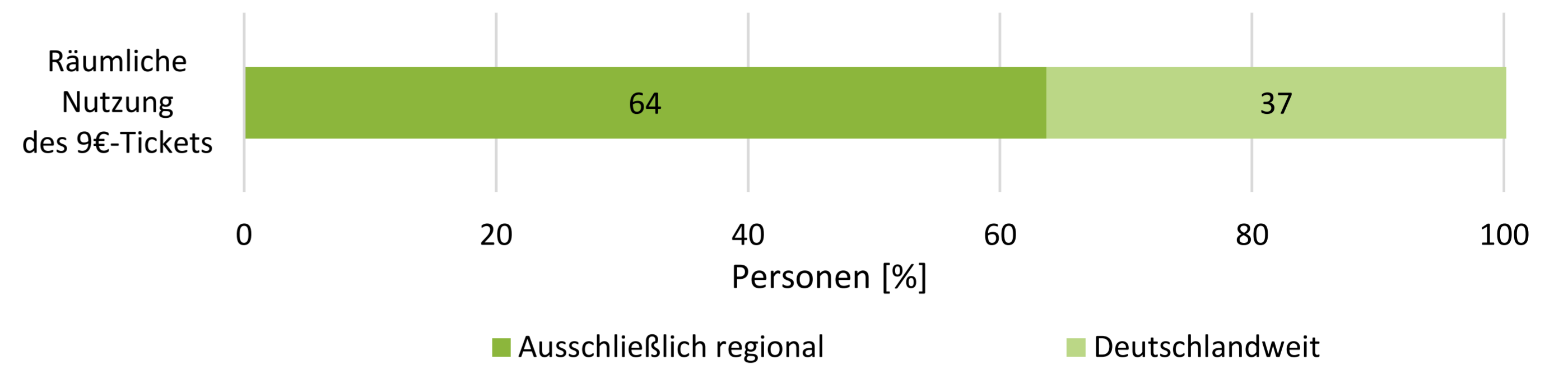
Im MOP wurde 2022 auch untersucht, wie sich das 9€-Ticket auf das Mobilitätsverhalten der in Deutschland lebenden Menschen ausgewirkt hat. Mit dem Ticket konnten im Juni, Juli und August 2022 für nur neun Euro monatlich alle Busse und Bahnen im Nah- und Regionalverkehr genutzt werden. Im Fokus der Befragung standen dabei die Gründe für die Kaufentscheidung, zu welchen Zwecken bzw. wo das Ticket genutzt wurde und ob Wege durch das 9€-Ticket substituiert bzw. induziert wurden. Die Fragen zur 9€-Ticket Nutzung wurden den Befragten im Herbst 2022, also unmittelbar nach dem Auslaufen des 9€-Tickets, gestellt.

Insgesamt berichten 60% der befragten Personen, dass Sie in mindestens einem Monat des Geltungszeitraumes ein 9€-Ticket besessen haben. Die Liste der Gründe für die Kaufentscheidung des 9€-Tickets führt der unschlagbare Preis von 9€ an. Fast jede zweite Person gibt zudem die einfache Nutzbarkeit des Tickets an. Durch die deutschlandweite Gültigkeit im Nahverkehr entfielen Überlegungen bzgl. der Ticketauswahl bzw. der Gültigkeit bei Fahrten über Verbund- und Tarifgrenzen hinaus. Ein Viertel der Befragten gibt weiter an, dass sie unabhängig des 9€-Tickets im Besitz einer Zeitkarte für den ÖV sind. Ein weiteres Drittel ordnet sich der Gruppe der Gelegenheitsfahrenden zu, die in der Regel keine Zeitkarte besitzen und für die Fahrten im ÖV sonst ein Einzelticket lösen. Nur 10% der Befragten geben als Grund für die Nutzung des 9€-Tickets an, dass die Nutzung des Pkw im Geltungszeitraum des Tickets zu teuer war und die Möglichkeit bestand, Pkw-Wege mit dem ÖV zu substituieren.

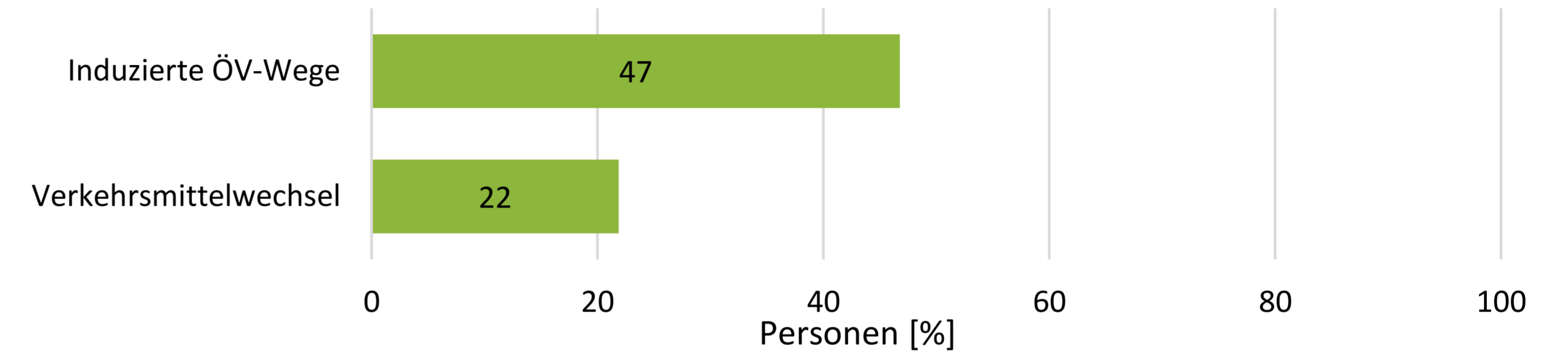
### Hauptsächliche Nutzung des 9€-Tickets



### Räumliche Nutzung des 9€-Tickets



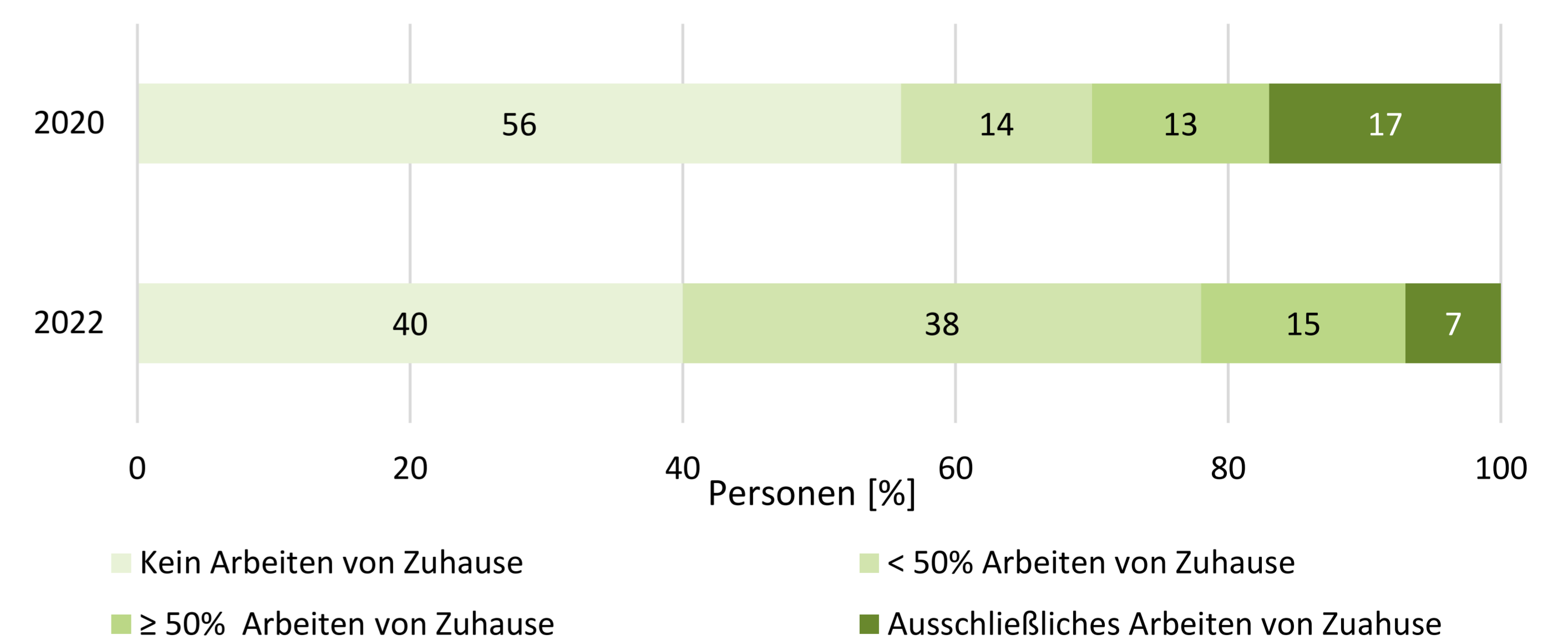
### ÖV-Wege, die ohne das 9€-Ticket gar nicht bzw. zu Fuß oder mit dem Fahrrad gemacht worden wären



Das 9€-Ticket hatte vor allem eine hohe Bedeutung im Berufs- und Freizeitverkehr: 83% der Befragten nutzten es hauptsächlich für Freizeitwege wie beispielsweise Ausflüge, Urlaubsfahrten oder regelmäßige Freizeitaktivitäten. Ein Drittel der Befragten gab zudem an, dass das Ticket hauptsächlich auf Arbeitswegen genutzt wurde. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Personengruppe zum einen aus der Gruppe der Zeitkartenbesitzenden zusammensetzt, zum anderen aber auch aus Personen, denen beispielsweise der Pkw zu teuer war, und die das 9€-Ticket zum Anlass genommen haben, von den alltäglichen Routinen abzuweichen und mit dem ÖV zur Arbeit zu pendeln. Dennoch muss betont werden, dass der Nutzungsschwerpunkt vor allem in der Nutzung zu Freizeitzwecken lag.

Das 9€-Ticket hat aber auch zu (ungewünschten) Verlagerungseffekten geführt. So berichten 47% der Nutzenden, dass sie mit dem 9€-Ticket Wege mit dem ÖV gemacht haben, die sie ohne das Ticket womöglich nicht gemacht hätten. 22% der Personen geben weiter an, dass sie aufgrund des Besitzes dieses komfortablen Tickets Wege mit dem ÖV gemacht haben, die sie ohne das Ticket sonst mit dem Fahrrad oder gar zu Fuß unternommen hätten. Die Attraktivität gerade im Nahbereich wird weiter auch durch die Tatsache betont, dass fast jede zweite Person berichtet, das Ticket ausschließlich regional, genutzt zu haben.

### Arbeiten von Zuhause in Zeiten gestiegener Kosten



Mit der COVID-19 Pandemie ist das Arbeiten von Zuhause in den Fokus des Interesses gerückt, auch, weil damit Emissionsreduktionen im (Berufs-)verkehr einhergehen und Kosten gesenkt werden können. 2020 wurden bereits Fragen zum Arbeiten von Zuhause in einem Beileger erfragt. Vergleicht man das Verhalten der Berufstätigen 2020 und 2022, ist erkennbar, dass 2022 deutlich mehr Berufstätigen die Möglichkeit zum Arbeiten von Zuhause gegeben ist, wobei die Mehrheit weniger als die Hälfte der Arbeitstage von Zuhause arbeitet. 7% der Befragten geben 2022 an ausschließlich von Zuhause zu arbeiten – 2020 waren es noch 17%.