

# 04

## DAS 9-EURO-TICKET UND UNSERE ALLTAGSMOBILITÄT

MOBICOR-Länderbericht Bayern  
4. Welle September - November 2022

In Kooperation mit

**WZB**

Bundesweites Projekt  
gefördert durch



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

**Projekt:**

7608 – MOBICOR

beauftragt durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr  
Bonn, Berlin, März 2023

Text: Lea van Nek, Marc Schelewsky, Robert Follmer

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Lea van Nek, Marc Schelewsky, Robert Follmer (2022): Mobilitätsreport Bayern,  
Das 9-Euro-Ticket und unsere Alltagsmobilität, Ausgabe 04, 15.03.2023, Bonn

Kurzform:

infas (2023): Mobilitätsreport Bayern 04, Bonn

Das MOBICOR-Projekt startete im Mai 2020 und wurde als Längsschnittstudie konzipiert, bei der die Befragung jedes Jahr durchgeführt wird. Ziel war es, die Entwicklung der Mobilität während und nach der Corona-Pandemie zu beobachten. Zum Zeitpunkt der vorliegenden vierten Erhebungswelle war die Pandemie in den Hintergrund gerückt. Stattdessen hielten das 9-Euro-Ticket und die damit einhergehende Diskussion zum Thema ÖV sowie steigende Energiepreise die Dynamik im Mobilitätsgeschehen weiterhin aufrecht.

Folgende Fragestellungen stehen bei der aktuellen Erhebungswelle im Herbst 2022 im Fokus: Welche pandemiebedingten Veränderungen der Mobilität haben auch weiterhin Bestand, welche Veränderungen verschwinden mit dem Ende der Pandemie? Kann der öffentliche Verkehr verlorene Kundschaft zurückgewinnen und welchen Beitrag kann das 9-Euro-Ticket dabei leisten? Mit den inzwischen vier Erhebungswellen liegt eine umfassende empirische Datengrundlage vor, die es erlaubt, Daten der vergangenen drei Jahre (und auch der MiD 2017 als Referenzwert) miteinander zu vergleichen und diesen Fragen auf den Grund zu gehen.

Im vorliegenden Bericht werden Kennzahlen zur Nutzung und Bewertung des 9-Euro-Tickets vorgestellt und unter Rückgriff auf die Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung der letzten Jahre diskutiert, ob das 9-Euro-Ticket auch nach der Beendigung der dreimonatigen Gültigkeitsphase noch eine Wirkung zeigt. Abschließend wird die Entwicklung des allgemeinen Verkehrsniveaus in Bayern vorgestellt und auf die Rolle des auch zum Pandemieende populären Homeoffice für das Mobilitätsgeschehen eingegangen.





## Einordnung der Ergebnisse in zeitliche Zusammenhänge

Zum Zeitpunkt der vierten Welle der MOBICOR-Erhebung (September bis Anfang November 2022) war die Corona-Pandemie als zentrales Thema der bisherigen Erhebungswellen in den Hintergrund getreten. Die Infektionszahlen waren zwar weiterhin hoch, aber abgesehen von der Pflicht zum Tragen einer medizinischen Maske in öffentlichen Verkehrsmitteln waren Beschränkungen im Rahmen der Corona-Schutzmaßnahmen weitestgehend aufgehoben. Das Homeoffice wurde weiterhin genutzt, aber viele Beschäftigte arbeiteten auch wieder vermehrt an ihrer Arbeitsstätte. Die Menschen in Deutschland waren im Herbst 2022 in Bezug auf die Corona-Pandemie größtenteils zu ihrem normalen Leben zurückgekehrt.

Doch die Folgen des Krieges in der Ukraine, der im Februar 2022 begonnen hatte, waren auch in Deutschland spürbar: Die Energie- und Verbraucherpreise stiegen deutlich und auch die Inflation stieg enorm an. Um Bürgerinnen, Bürger und Unternehmen zu entlasten, verabschiedete die Bundesregierung ein Paket, das neben einer Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe das 9-Euro-Ticket beinhaltet. Für neun Euro im Monat konnte in den Monaten Juni, Juli und August 2022 der gesamte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland genutzt werden. Im Befragungszeitraum Herbst 2022 war der Gültigkeitszeitraum des 9-Euro-Tickets gerade abgelaufen, aber die öffentliche Diskussion um das Ticket sowie um die Ausgestaltung und Finanzierung eines Folgetickets war in vollem Gange.



## METHODENKASTEN

### Grundgesamtheit:

Personen mit Wohnsitz in Bayern ab 16 Jahren

### Befragungsmethode:

telefonisch, Dual Frame, ADM-Stichprobe

### Feldzeitraum und Fallzahlen:

Bayern: 10.10.22 – 05.11.22; 1.336 Fälle

Aufstockung aus Bundesstichprobe:

01.09.2022 – 29.09.2022; 178 Fälle

Insgesamt: 1.514 Fälle

### Durchschnittliche Interviewlänge:

22 Minuten

## Das 9-Euro-Ticket

Von Juni bis August 2022 konnte mit dem 9-Euro-Ticket der gesamte ÖPNV Deutschlands für nur neun Euro im Monat genutzt werden. Diese als finanzielle Entlastung konzipierte Maßnahme war gleichzeitig das bislang größte Feldexperiment im deutschen ÖPNV. Der Nachfolger des 9-Euro-Tickets ist mit dem Deutschland-Ticket für 2023 bereits beschlossen und kann als unmittelbare Folge der Resonanz auf das 9-Euro-Tickets gesehen werden. Damit nimmt eine nachhaltige Umgestaltung der Tariflandschaft Gestalt an, die lange Zeit undenkbar war. Das 9-Euro-Ticket erfreute sich einer hohen Nachfrage. Auch wenn die Qualität des ÖPNV häufig als ausbaufähig dargestellt wird, zeigen die Reaktionen auf den günstigen Preis, dass in breiten Teilen der Bevölkerung eine grundsätzliche Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV besteht. Doch wie stellt sich die Situation in Bayern dar? Wie wurde das Ticket in der Stadt und auf dem Land genutzt? Führte das Ticket zu Mehrverkehr

oder wurde auch das Auto ersetzt? Wie bewerten die Menschen das Ticket auch im Vergleich zum Tankrabatt und wie viel Geld würden sie für einen Nachfolger ausgeben? Diesen Fragen wird im folgenden Kapitel nachgegangen.

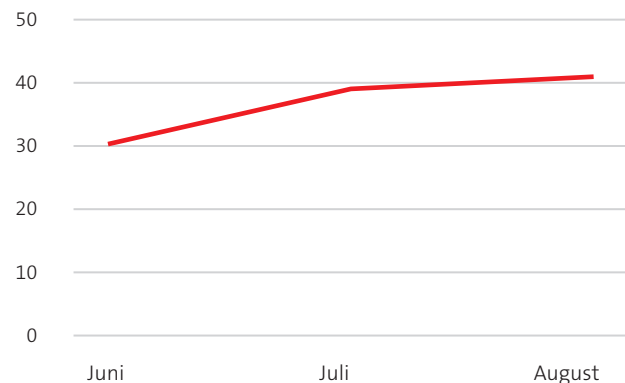
## KAUF UND NUTZUNG DES 9-EURO-TICKETS

In Bayern stieß das Ticket auf großen Anklang: 49 Prozent der Befragten haben das Ticket für mindestens einen Monat gekauft – damit liegt Bayern drei Prozentpunkte über dem Bundesdurchschnitt. Die Anzahl der Käufe stieg dabei über die Monate hinweg an: während im Juni nur drei von zehn Befragten das Ticket erworben haben, waren es im Juli 39 und im August 41 Prozent (siehe Abbildung 1).

Der Erwerb des Tickets beschränkte sich dabei nicht auf städtische Regionen, wie auf Abbildung 2 zu sehen ist, die den Erwerb des 9-Euro-Tickets für mindestens einen Monat nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR 7) darstellt. Der Erwerb des Tickets ist im städtischen Raum erwartungsgemäß sehr hoch, doch auch im ländlichen Raum wurde das Ticket häufig gekauft. Im dörflichen Raum in ländlichen Regionen hat

**Abb. 1: Erwerb des 9-Euro-Tickets**

Angaben in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Bayern im September-November 2022 für Personen ab 16 Jahren. Alle Befragten. Angaben in Prozent

jede bzw. jeder Dritte das Ticket mindestens einmal während des Gültigkeitszeitraums erworben (siehe Abbildung 2).

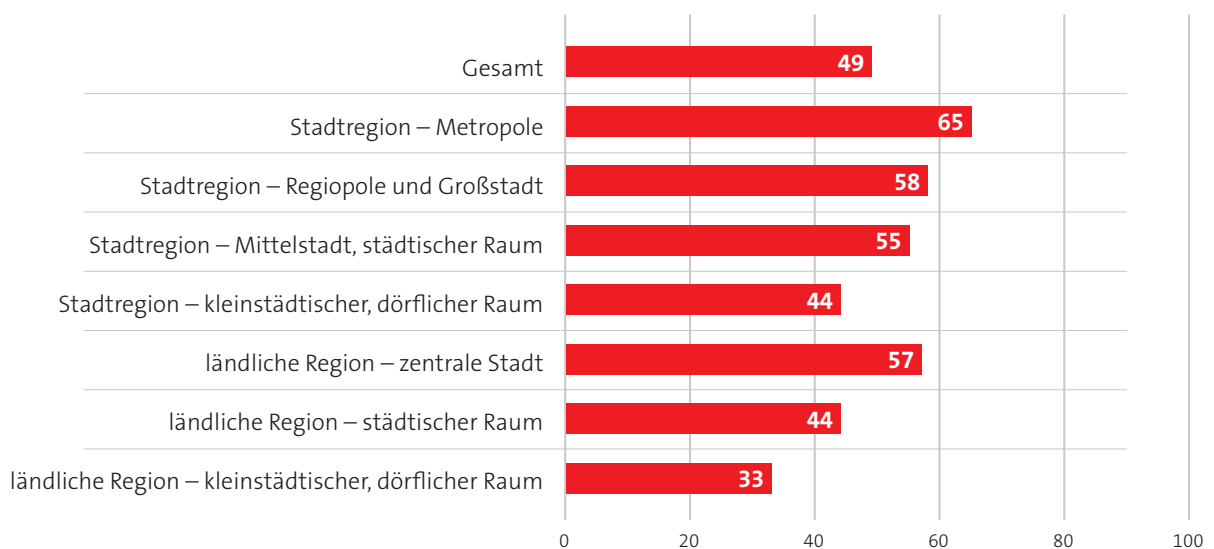
Auffällige Unterschiede hinsichtlich Erwerb des Tickets lassen sich entlang der Altersgruppen feststellen: 78 Prozent der Befragten unter 30 Jahren haben das Ticket für mindestens einen Monat erworben, in der Altersgruppe zwischen 30 und 64 Jahren waren es knapp 50 Prozent und ab 65 Jahren nur noch 35 Prozent.

Das 9-Euro-Ticket führte nach Angabe seiner Besitzerinnen und Besitzer zu einem deutlichen Anstieg in ihrer Nutzung des ÖPNV während der Geltungsmonate. 57 Prozent nutzten den ÖPNV durch das 9-Euro-Ticket häufiger oder sehr viel häufiger als zuvor. Knapp jede bzw. jeder Fünfte (18 Prozent) nutzte den ÖPNV nach langer Zeit mal wieder oder so gut wie zum ersten Mal.

Der Abbildung 3 kann entnommen werden, dass das 9-Euro-Ticket für regelmäßige Wege (Kategorie „mehr als 20 Mal“) gleichermaßen in Bus, U-Bahn, S-Bahn und Regionalbahn eingesetzt wurde. Wurde das Ticket eher selten verwendet (Kategorie „ein bis fünf Mal“), dann anscheinend eher für unregelmäßige Wege wie Ausflüge mit S-Bahn oder Regionalbahn.

Diese Vermutung wird durch die Angaben zu den Nutzungszwecken unterstützt: Das 9-Euro-Ticket wurde hauptsächlich für Freizeitzwecke wie Ausflüge in der Region (74 Prozent), außerhalb der Region (43 Prozent) oder für Besuche (51 Prozent) verwendet; es fand aber auch Einsatz für Erledigungen (42 Prozent) und berufliche Wege (32 Prozent). Der Vergleich zwischen Stadt und Land zeigt, dass Ausflüge in der Stadt und auf dem Land gleichermaßen mit dem 9-Euro-Ticket unternommen wurden, während Wege für Einkäufe und Erledigungen

**Abb. 2: Erwerb des 9-Euro-Tickets (mind. 1 Monat) nach RegioSta7**  
Angaben in Prozent





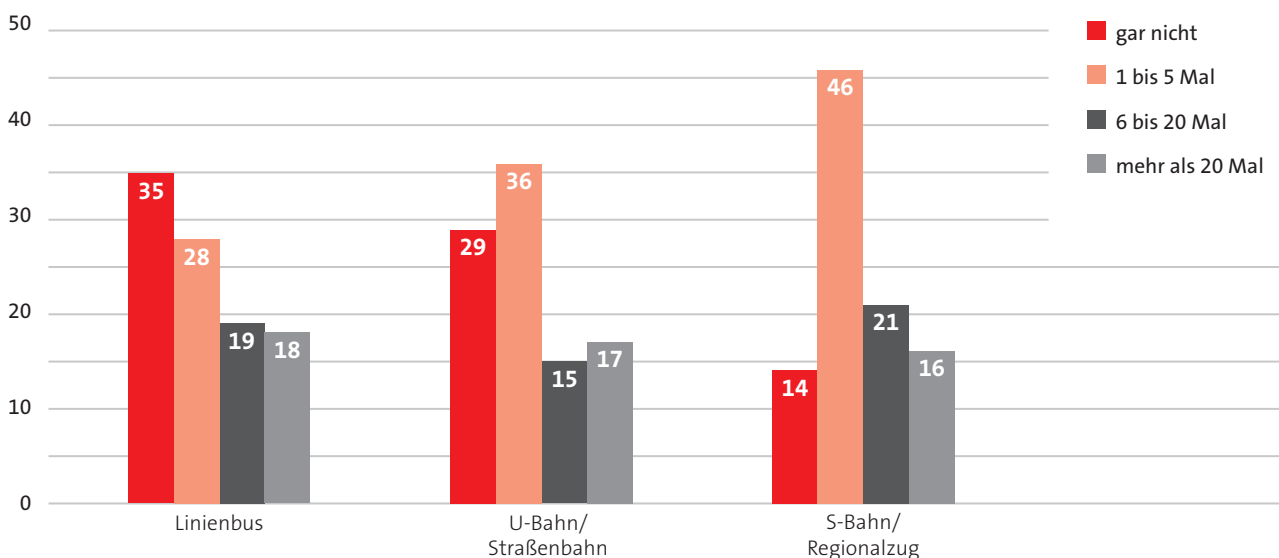
sowie Berufswege eher in der Stadt mit dem Ticket angetreten wurden (siehe Abbildung 4).

Die Angaben zu zahlreichen Freizeitwegen werfen die Frage auf, ob das 9-Euro-Ticket in Bayern nun dazu geführt hat, dass der ÖPNV statt des Autos genutzt wurde oder ob das Ticket nur zu zusätzlichen Fahrten geführt hat. Wie oben gezeigt, haben viele Befragte den ÖPNV häufiger oder – nach langer Zeit – zum ersten Mal wieder genutzt. Das spricht für zusätzliche Fahrten. Dennoch geben nur vier Prozent an, dass Fahrten in die Region oder auch längere Ausflüge ohne 9-Euro-Ticket gar nicht stattgefunden hätten. Jeweils rund zwei Drittel der Befragten geben hingegen an, dass sie bei Fahrten in der Region (70 Prozent) oder auf längeren Ausflügen (63 Prozent) ohne das 9-Euro-Ticket mit dem eigenen Auto gefahren wären.

## TEILHABECHANCEN DURCH DAS 9-EURO-TICKET UND PREISAKZEPTANZ

Die finanzielle Entlastung der Bürgerinnen und Bürger war das zentrale Ziel des 9-Euro-Tickets. Es sollte als Ausgleich zu den gestiegenen Energie- und Lebenshaltungskosten ein Angebot bieten, das sich jede und jeder leisten kann. Dieses Ziel wurde mit dem 9-Euro-Ticket erreicht. 38 Prozent der Befragten geben an, dass das Ticket Unternehmungen ermöglichte, die sie sich sonst nicht hätten leisten können. Dabei ist zu beachten, dass auch Personen mit hohem ökonomischem Haushaltsstatus diese Aussage treffen. Rund ein Viertel (26 Prozent) der Ticket-Inhaberinnen und -Inhaber mit hohem ökonomischen Status stimmt dieser Aussage zu, dass sie dank Ticket sonst nicht leistbare Unternehmungen machen konnte – obwohl hier vermutlich eher ein „nicht leisten wollen“ tref-

**Abb. 3: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel mit dem 9-Euro-Ticket**  
Angaben in Prozent



fender wäre. Dennoch zeigt die Zustimmung zu dieser Aussage von knapp zwei Drittel (63 Prozent) der Befragten mit niedrigem ökonomischen Status, dass das Ticket gerade finanziell Schwachen mehr Unternehmungen als gewöhnlich ermöglichte und die Möglichkeiten zur gesellschaftlichen Teilhabe verbesserte.

Das Interesse an einem ähnlichen Angebot wie dem 9-Euro-Ticket ist dementsprechend groß. 70 Prozent der Befragten würden gern weiterhin ein vergleichbares Angebot nutzen. Unter jungen Befragten im Alter bis unter 30 haben 87 Prozent Interesse an einem Nachfolgeticket. Aber zu welchem Preis? Fast genau wie auf Bundesebene ergeben sich in Bayern 49 Euro als die Preisobergrenze (siehe Abbildung 5).

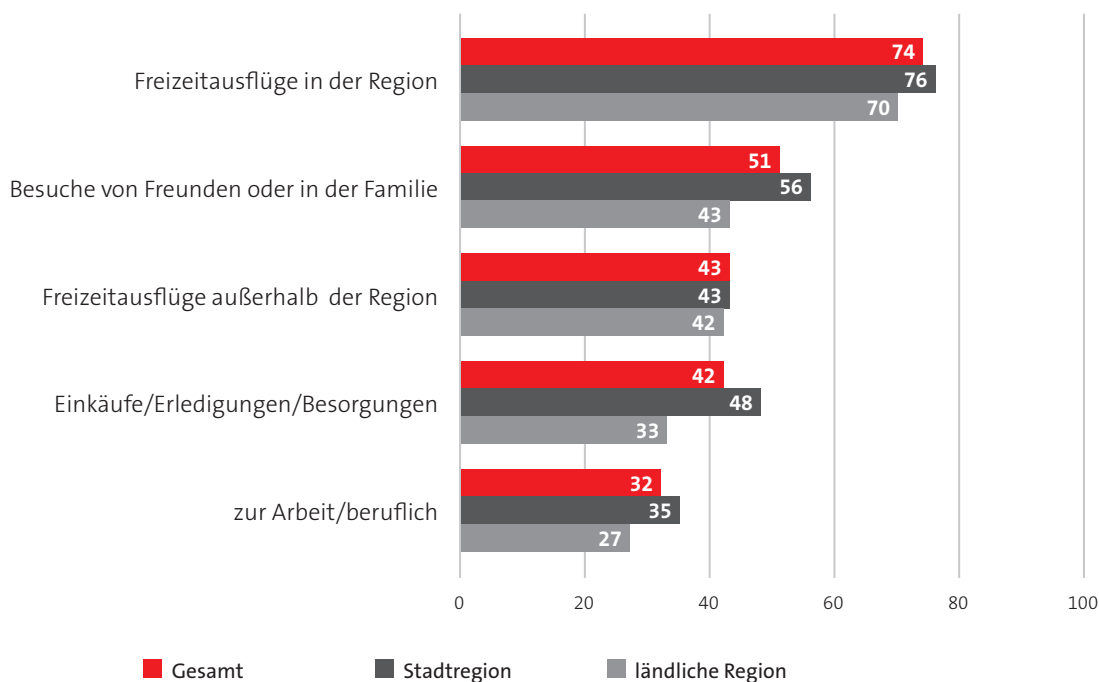
## EINSTELLUNGEN ZUM 9-EURO-TICKET IM VERGLEICH ZUM TANKRABATT

Nicht nur die finanzielle Entlastung, auch die einfache Handhabung beim Ticketkauf überzeugt die Befragten in Bayern. Neun von zehn Ticket-Inhaberinnen und -Inhabern gefällt das Ticket so gut, weil sie sich keine Gedanken über Tarifzonen und falsche Fahrkarten machen mussten. Diese Flexibilität zusammen mit dem günstigen Preis mag auch dazu geführt haben, dass eine Mehrheit der Inhaberinnen und Inhaber (58 Prozent) sich das Ticket einfach so gekauft hat, ohne genau zu wissen, wie häufig sie es nutzen würde (siehe Abbildung 6).

In der Presse gab es durchaus kritische Stimmen zum 9-Euro-Ticket, die im Zusammenhang mit der

**Abb. 4: Nutzungszwecke des 9-Euro-Tickets**

Angaben in Prozent





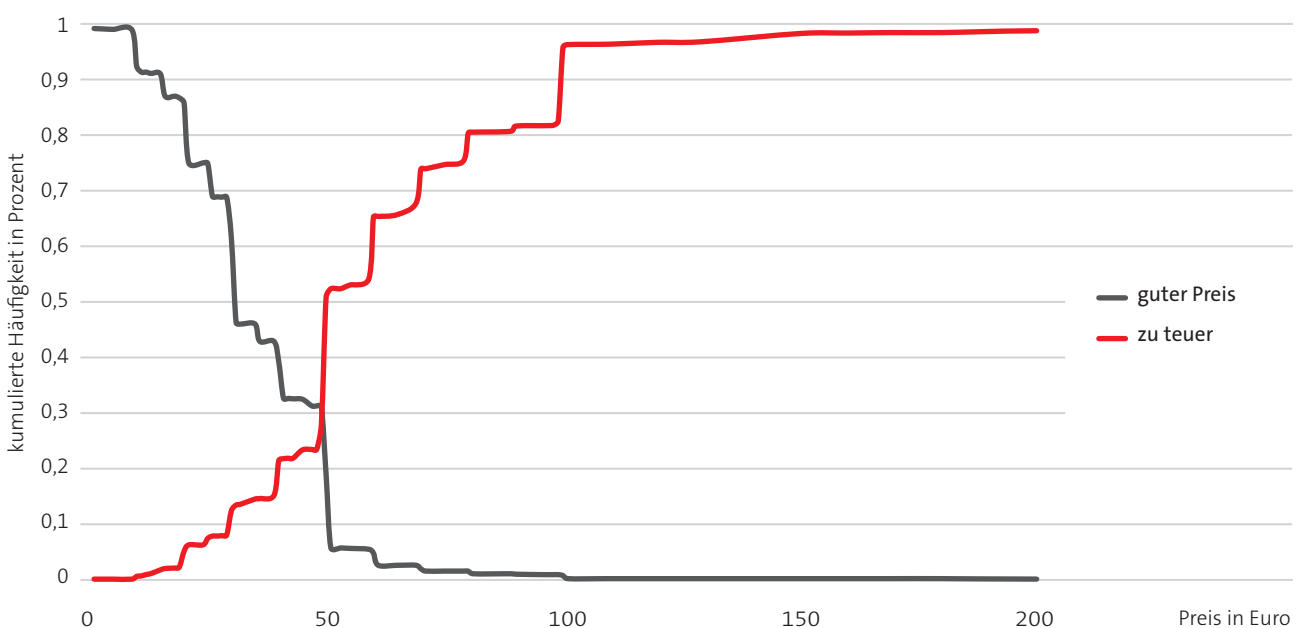
hohen Auslastung standen. Dabei wurden insbesondere überfüllte Züge und Bahnsteige thematisiert. Auch unter den Befragten gibt es solche kritischen Stimmen. 77 Prozent der Befragten geben an, dass das 9-Euro-Ticket nur dann sinnvoll sei, wenn auch das ÖPNV-Angebot ausgebaut werde. Jedoch nur ein Drittel der Befragten äußert die Sorge, dass das Ticket kontraproduktiv wirke und Personen durch die vollen Züge abgeschreckt würden.

Der sogenannte „Tankrabatt“ kam im Vergleich zum 9-Euro-Ticket weniger gut an, obgleich auch der Tankrabatt die Bürgerinnen und Bürger finanziell unterstützte. Die Senkung der Energiesteuer auf Kraftstoffe wurde – wie das 9-Euro-Ticket – im Rahmen eines Entlastungspakets beschlossen

und galt ebenfalls in den Monaten Juni, Juli und August 2022. Ein Viertel der Befragten mit Auto im Haushalt gibt an, sie hätten ohne den Tankrabatt aus finanziellen Gründen weniger Auto fahren müssen. Unter Befragten mit niedrigem ökonomischen Haushaltsstatus ist es sogar ein Drittel, die dieser Aussage zustimmt.

Die große Mehrheit der Befragten (76 Prozent) äußert sich jedoch kritisch zum Tankrabatt und stimmt der Aussage zu, er habe nicht funktioniert, da die Steuerersparnis nicht weitergegeben wurde. Zudem wird die Sinnhaftigkeit des Rabatts von etwa der Hälfte der Befragten infrage gestellt, da ohne den Tankrabatt Anderes im Mobilitätsbereich finanzierbar gewesen wäre. Zudem wird von mehr als einem Drittel (38 Prozent) kritisiert, dass

**Abb. 5: Preisakzeptanz eines 9-Euro-Nachfolger-Tickets nach van Westendorp**



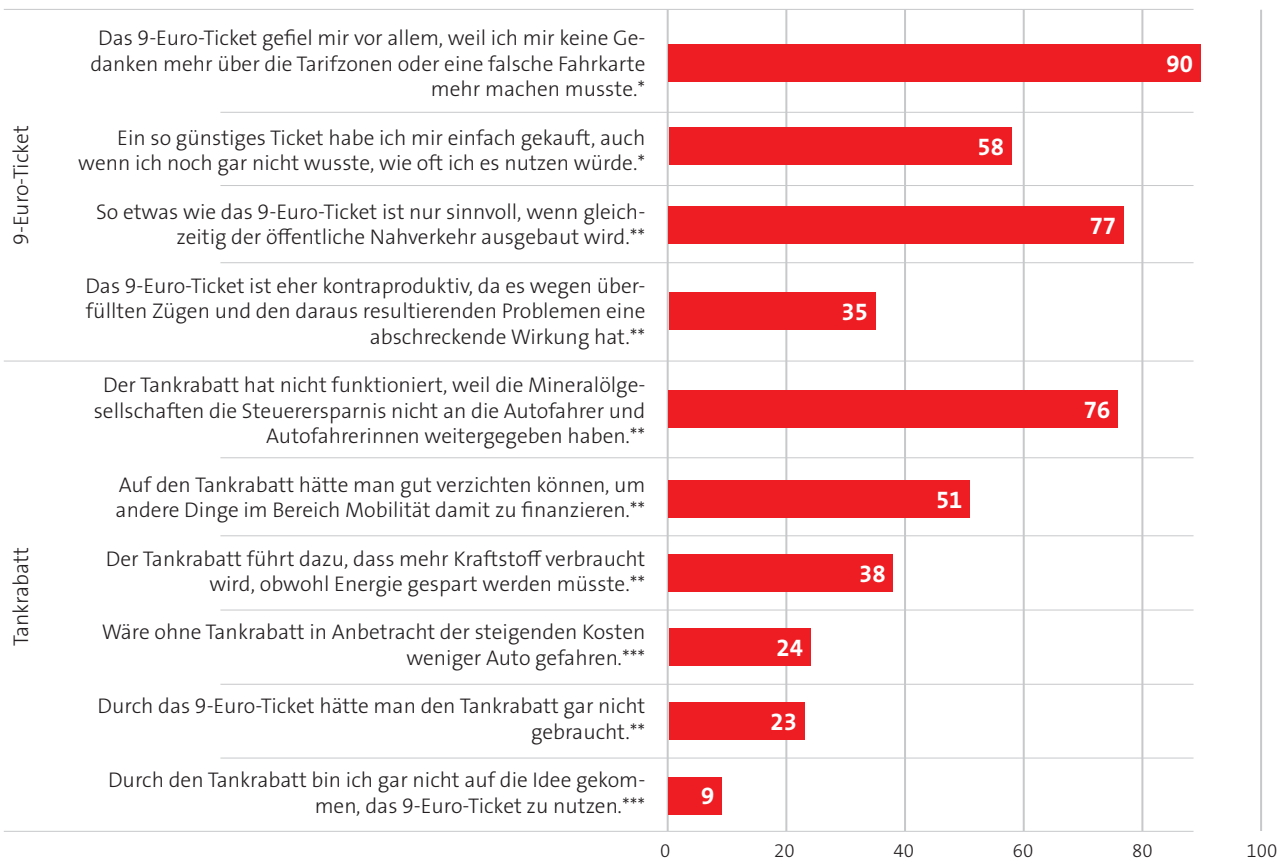
der Tankrabatt falsche Anreize zur Nutzung des Individualverkehrs setzt, obwohl eigentlich Energie gespart werden müsste.

Viele Befragte scheinen den Tankrabatt und das 9-Euro-Ticket als sich ergänzende Maßnahmen wahrzunehmen. So meint nur knapp ein Viertel (23 Prozent), dass das 9-Euro-Ticket den Tankrabatt obsolet gemacht hätte. Wiederum geben nur neun Prozent der Autobesitzerinnen und -besitzer an, wegen des Tankrabatts nicht auf die Idee gekommen zu sein, das 9-Euro-Ticket zu kaufen (siehe Abbildung 6).

## Die Verkehrsmittelnutzung nach dem 9-Euro-Ticket: Modal Split in Bayern

Mit Blick auf die Aussagen zur Mehrnutzung des ÖPNV durch das 9-Euro-Ticket kann festgehalten werden, dass das Ticket für eine rege ÖPNV-Nutzung sorgte und dem ÖPNV zudem neue Kundinnen und Kunden gebracht hat, die den ÖPNV nach langer Zeit mal wieder ausprobiert haben. Obwohl das Ticket hauptsächlich als eine kurzfristige finanzielle Entlastung konzipiert war, erhofften sich viele, dass auch nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums mehr Menschen ihre Mobilitätsentschei-

**Abb. 6: Einstellungen zum 9-Euro-Ticket und zum Tankrabatt**  
Angaben in Prozent



Datenbasis: Mobicor Bayern im September-November 2022 für Personen ab 16 Jahren.

\* Befragte, die sich ein 9-Euro-Ticket gekauft haben; \*\* alle Befragten; \*\*\* Befragte mit Auto(s) im Haushalt.



dungen zugunsten des ÖPNV fällen würden. Im Folgenden wird eine Modal Split-Analyse von Bayern dargestellt. Dazu werden die Werte des Modal Splits mit den Werten aus den Jahren 2021, 2020 und 2017 verglichen. Zudem wird kurz auf Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zwischen Stadt und Land sowie zwischen den Altersgruppen eingegangen und es werden die bayerischen Werte denen auf Bundesebene gegenübergestellt.

### DER MODAL SPLIT IN BAYERN UND AUF BUNDESEBENE

Die Betrachtung des Modal Split in Bayern zeigt nach Ablauf des 9-Euro-Tickets im Vergleich zu den Werten der beiden Vorjahre kaum Veränderung. Neun Prozent der Wege in Bayern wurden im September bis Anfang November 2022 mit Mitteln des öffentlichen Verkehrs (ÖV, Fernverkehr inklusive) zurückgelegt. Mit diesem Anteil liegt der ÖV-Anteil in Bayern näher an den jeweils acht Prozent ÖV-Nutzung in den „Corona-Jahren“ 2020 und 2021 als an den zwölf Prozent, die er 2017 vor der Pandemie noch erreichen konnte. Auch in Bezug

auf die weiteren Verkehrsmittel zeigt sich ein über die Jahre konstantes Bild, mit einer geringen Verlagerung von Wegen als Mitfahrer/in oder Mitfahrer im motorisierten Individualverkehr (MIV) auf Fußwege (siehe Abbildung 7).

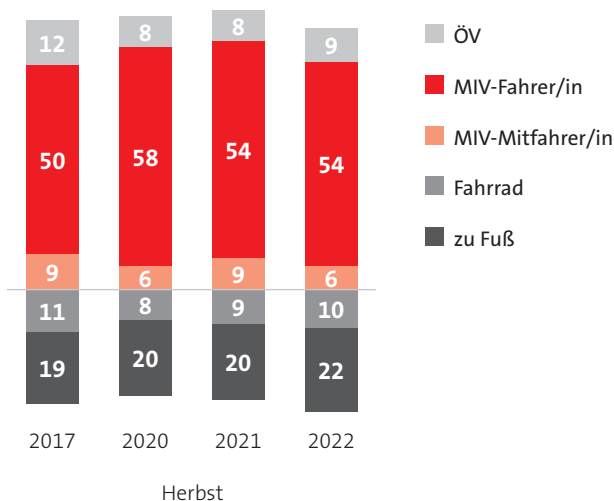
Das Bild ändert sich auch nicht, wenn nach Stadt und Land differenziert wird. Mit 13 Prozent liegt der ÖV-Anteil in der Stadt zwar um acht Prozentpunkte höher als auf dem Land, die Werte verdeutlichen jedoch, dass die fehlende ÖV-Nutzung nicht allein ein Problem der ländlichen Regionen ist. Im Vergleich zum Herbst 2021 zeigt der Modal Split zwischen den städtischen und ländlichen Regionen keine auffälligen Entwicklungen. Auffällig ist jedoch, dass der ÖV vor allem von jungen Menschen genutzt wird: Ein Fünftel der Wege der Befragten unter 30 wird mit dem ÖV zurückgelegt, während es bei allen anderen Altersgruppen nur fünf bis sechs Prozent sind.

Der bundesweite Vergleich zeigt, dass sich die ÖV-Nutzung in Bayern mit neun Prozent auf dem gleichen Niveau bewegt wie auf Bundesebene. Im Vergleich zum Bund ist die Nutzung des MIV als Fahrer oder Fahrer/in in Bayern mit 54 Prozent allerdings um neun Prozentpunkte höher als auf Bundesebene. Im Vergleich zum Bund verlagern sich einige Fußwege auf den MIV: Hier werden 22 Prozent der Wege zu Fuß zurückgelegt, während es auf Bundesebene 28 Prozent sind.

Insgesamt zeigt sich also, dass sich die Verkehrsmittelnutzung verfestigt hat. Das Auto bleibt weiterhin mit Abstand stärkster Teil der Mobilitätsroutinen der Menschen in Bayern. Das 9-Euro-Ticket hat keinen nachhaltigen Effekt auf die ÖV-Nutzung, der über den Gültigkeitszeitraum hinausreicht.<sup>1</sup>

**Abb. 7: Modal Split in Bayern**

Angaben Wege in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Bayern im September-November 2022 für Personen ab 16 Jahren. Abweichungen von 100 Prozent sind rundungsbedingt.

<sup>1</sup> Zwar ist zu beachten, dass das Mobilitätsniveau in Bayern insgesamt stark angestiegen ist (siehe dazu Kapitel 6) und somit auch ein Anstieg in den mit den ÖV zurückgelegten Personenkilometern von 62 Millionen Personenkilometern pro Tag auf 118 Personenkilometern pro Tag zu beobachten ist. Dies bedeutet zwar de facto einen Anstieg in der ÖV-Nutzung, dieser muss aber in Hinblick auf den generellen Anstieg im Mobilitätsniveau wieder relativiert werden.

## Die Lage des ÖPNV in Bayern

Der ÖPNV in Bayern kämpft weiter darum, die durch die Pandemie verloren gegangenen Fahrgäste zurückzuholen. Das 9-Euro-Ticket hat während seiner Geltungszeit viele Menschen für den ÖPNV gewinnen können, nach seinem Ablauf blieben die kurzzeitig neu gewonnenen Fahrgäste dem ÖPNV allerdings wieder fern. Im Folgenden wird analysiert, welche Hürden zwischen dem ÖPNV und seinen potentiellen Fahrgästen stehen. Dabei werden die Befragungsergebnisse aus Bayern vergleichend zu den Daten auf Bundesebene eingeordnet.

### HÜRDEN ZUR ÖPNV-NUTZUNG

Eine erste Hürde zur Nutzung von Bus und Bahn besteht in der ungenügenden Kenntnis des ÖPNV-Angebots in der eigenen Region. Im Schnitt bewerten die Befragten ihre eigenen Kenntnisse mit der Schulnote 3,2. Immerhin geben sich knapp 39 Prozent der Befragten die Note 1 oder 2. 38 Prozent bewerten ihre Kenntnisse des Ange-



bots jedoch mit einer 4, 5 oder 6 – diese Personen sind für Angebote des ÖPNV also bereits schwer zu erreichen. Die Erwägung der Nutzung des Angebots bleibt hinter der Kenntnis zurück. Jede bzw. jeder Fünfte überlegt bei (fast) jeder Mobilitätsentscheidung, den ÖPNV zu nutzen (Punkte 1 und 2 auf einer 6-er Skala); für mehr als zwei Drittel (68 Prozent) spielt der ÖPNV bei Mobilitätsentscheidungen aber eher keine Rolle (Punkte 4 bis 6).

Was diejenigen, die nicht täglich den ÖPNV nutzen, von einer häufigeren Nutzung abhält, sind in erster Linie die schlechten Verbindungen (63 Prozent). Der Begriff „schlechten Verbindungen“ wurde in der Befragung nicht genauer spezifiziert. Es ist anzunehmen, dass im ländliche Raum eher die Bedienungshäufigkeit und das Linienangebot zu verstehen sind, in städtischen Räumen dagegen die Taktfrequenz und die bereitgestellten Kapazitäten. Für diese Interpretation spricht, dass schlechte Verbindungen in ländlichen (74 Prozent), aber auch in städtischen Regionen (51 Prozent) benannt werden. In enger Verbindung mit dieser Aussage stehen die langen Reisezeiten, die von 38 Prozent der Befragten als Hinderungsgrund angegeben wird.

Im Vergleich mit den Angaben auf Bundesebene schneidet Bayern hier gut ab. Auf Bundesebene bemängeln fast sieben von zehn (69 Prozent) die schlechten Verbindungen und die Hälfte der Befragten die zu langen Reisezeiten und liegen damit vier bzw. zwölf Prozentpunkte über den bayrischen Werten. Das Stadt-Land-Gefälle ist ähnlich groß. Punkte wie mangelnder Komfort oder fehlende Sicherheit stellen sowohl in Bayern als auch auf Bundesebene vergleichsweise selten Hürden dar (siehe Abbildung 8).

### DIE ROLLE DES ÖPNV FÜR TEILHABECHANCEN

Es überrascht nicht, dass nur knapp jede bzw. jeder Zweite (48 Prozent) in Bayern angibt, mit dem ÖPNV alltägliche Ziele gut erreichen zu kön-

nen. Bayern bewegt sich damit auf Bundesniveau (47 Prozent). Die fehlende Erreichbarkeit von Zielen mit öffentlichen Verkehrsmitteln schließt Menschen ohne Auto im Haushalt von gesellschaftlicher Teilhabe aus. So bemängeln 58 Prozent jener bayerischen Befragten, die kein Auto im Haushalt haben, mindestens gelegentlich auf Wege verzichten zu müssen, da die Ziele mit den ihnen verfügbaren Verkehrsmitteln nicht gut erreichbar sind. Bei Personen mit Auto(s) im Haushalt bewegt sich der Wert hingegen bei knapp einem Drittel. Im Bundesdurchschnitt wurde von 46 Prozent der Befragten aus Haushalten ohne Auto angegeben, auf Wege verzichten zu müssen, da diese mit den ihnen zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln nicht gut zu erreichen sind.

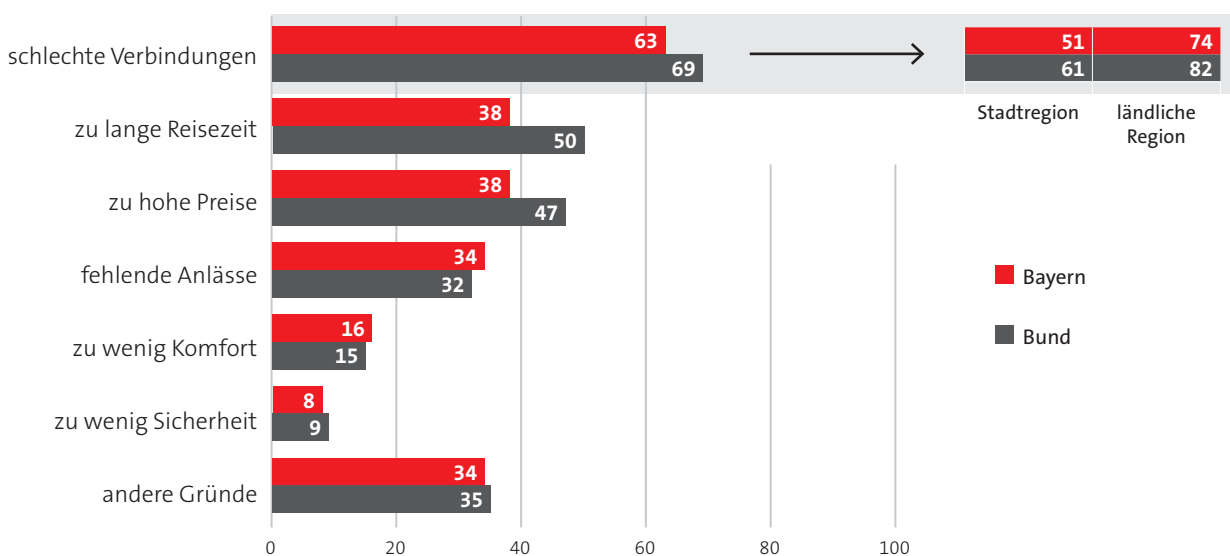
### AUSBLICK AUF DEN ÖPNV

Die Befragungsdaten legen nahe, dass die Menschen in Bayern dem Konzept des ÖPNV positiv gegenüber eingestellt sind. Sechs von zehn Befrag-

ten geben an, Bus und Bahn vor Ort gern zu nutzen. Dies beschränkt sich auch nicht auf die Stadt, wo fast zwei Drittel (64 Prozent) gern mit den ÖPNV fahren, sondern ist auch in ländlichen Regionen bei mehr als der Hälfte der Befragten (53 Prozent) der Fall. Gerade die jüngeren Befragten im Alter bis unter 30 sind dem ÖPNV positiv gegenüber gestimmt (85 Prozent). Zusammen mit der positiven Bewertung des 9-Euro-Tickets ergibt sich das Bild, dass ein großer Anteil an Menschen in Bayern den ÖPNV gut findet und ihn auch gern häufiger nutzen würde, dazu aber bessere Verbindungen und kürzere Reisezeiten wünscht. Der finanzielle Anreiz durch das 9-Euro-Ticket hat viele dazu motiviert, auch bei dem gegenwärtigen Angebotsniveau Bus und Bahn zu nutzen. Um zu erreichen, dass dieses Interesse am ÖPNV auch zu langfristigen Verhaltensänderungen führt, müssen die entsprechenden Bedingungen, z.B. ein Ausbau des Linienangebots oder eine Verdichtung der Taktfrequenz, geschaffen werden.

**Abb. 8: Hürden zur häufigeren ÖPNV-Nutzung**

Angaben in Prozent



## Allgemeine Mobilitätskennziffern, Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

Im Herbst 2022 erforderte die Corona-Pandemie kaum noch Einschränkungen im gesellschaftlichen Zusammenleben. Anders als im Herbst 2021 waren Besuche von Restaurants, Bars, Sportveranstaltungen, Ausstellungen etc. auch wieder ohne jegliche Impf- oder Testnachweise möglich. Auch die Maskenpflicht galt allein noch im ÖV. Allerdings stellten gestiegene Energie- und Lebensmittelpreise viele Menschen vor Herausforderungen. Welche Auswirkungen diese gesellschaftlichen Entwicklungen auf die Mobilität im Herbst 2022 hatte, wird im Folgenden diskutiert. Dazu werden allgemeine Mobilitätskennziffern des Herbstes 2022 mit den Kennziffern des Herbstes 2021 sowie mit den Daten der MiD 2017, der „Vor-Corona-Zeit“, verglichen.

## ALLGEMEINE MOBILITÄTSKENNZIFFERN FÜR BAYERN

Mit Blick auf die allgemeinen Mobilitätskennziffern zeigt sich in Bezug auf die Mobilitätsquote ein leichter Rückgang im Vergleich zum Vorjahr (siehe aber Diskussion weiter unten), während ein Anstieg in der Wegelänge zu beobachten ist, und das Verkehrsaufkommen in Richtung eines Niveaus von „Vor-Corona-Zeiten“ führt (siehe Abbildung 9).

Die vorliegenden Befragungsdaten zeigen einen leichten Abfall in der Mobilitätsquote im Vergleich zum Vorjahr. So ist die Mobilitätsquote von 87 Prozent im Vorjahr auf nun 84 Prozent abgefallen. Die durchschnittliche Wegeanzahl reduziert sich dementsprechend von durchschnittlich 3 auf 2,8 Wege pro Person pro Tag. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die vorliegenden Daten nur eine Momentaufnahme von den befragten Stichtagen sind. So wurden 2021 für Bayern (samt Aufstockung



# 20%

Knapp ein Fünftel der Wege der Befragten unter 30 Jahre wird mit dem ÖV zurückgelegt. Bei allen anderen Altersgruppen sind es hingegen nur fünf bis neun Prozent.



durch Bundesstichprobe) zu 111 Berichtstagen Wege erfasst. Von diesen Berichtstagen handelte es sich bei 64 Prozent um Werkstage (Montag bis Freitag). 2022 wurde zu 73 Berichtstagen befragt, von denen 56 Prozent Werkstage waren. Die Prozentual geringere Erfassung von Werktagen mag eine Erfassung einer geringeren Mobilitätsquote und somit einer geringeren durchschnittlichen Wegeanzahl zur Folge haben. Dies hat nur einen geringen Einfluss auf die Kennziffern, sollte aber bei einem Vergleich berücksichtigt werden.

Die Wege, die unternommen werden, sind wiederum etwas länger als im Vorjahr. So steigt die durchschnittliche Wegelänge von 14 km auf 16,8 km an und ist damit sogar um 1,8 km höher als zur „Vor-Corona-Zeit“ des Jahres 2017. Damit setzt sich der schon im Vorjahr beobachtete Trend der Abkehr von einer Nahraumorientierung fort. Für Erledigungen, Einkäufe und vor allem Freizeitaktivitäten werden nun wieder weitere Wege

zurückgelegt. Dafür spricht auch der Rückgang der durchschnittlichen Unterwegszeit von 89 Minuten im Vorjahr auf aktuell 85 Minuten bei gleichzeitigem Anstieg in der Wegelänge. Fernfahrten, zum Beispiel auf der Autobahn oder mit dem Fernzug, haben eine geringere Fahrtdauer pro Kilometer als Nahraumfahrten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit ist von 28,3 km/h im vergangenen Jahr auf aktuell 32,3 km/h angestiegen und hat somit fast das „Vor-Corona-Niveau“ von 34,3 km/h im Jahr 2017 erreicht (siehe Abbildung 9).

## VERKEHRSLEISTUNG UND VERKEHRSAUFKOMMEN HOCHGERECHNET

Die Hochrechnung der in der Befragung erhobenen Wege auf das gesamte Verkehrsaufkommen in Bayern zeigt ebenfalls eine Rückkehr zur Normalität, also zu dem Wert von vor der Corona-Pandemie, an. Mit 34 Millionen Wegen pro Tag bewegt sich das Verkehrsaufkommen wie bereits 2021 auf

**Abb. 9: Allgemeine Mobilitätskennziffern über die Jahre**

	2022	2021	2020	2017
mittlere Tageswerte pro Person (Basis: Alle Personen)				
Unterwegsquote	84 %	87 %	83 %	87 %
Wege pro Tag	2,8	3	2,9	3,2
Kilometer pro Tag	45,8 km	42 km	28 km	48 km
Kilometer pro Tag (Median)	13,5 km	13 km	14 km	17 km
Wegelänge	16,8 km	14 km	9,7 km	15 km
Unterwegszeit pro Tag	85 min	89 min	72 min	84 min
Durchschnittliche Geschwindigkeit	32,2 km/h	28,3 km/h	23,3 km/h	34,3 km/h
hochgerechnet				
Verkehrsaufkommen pro Tag in Mio. Wegen	34	34	32	34
Verkehrsleistung pro Tag in Mio. pkm	567	470	373	505



## Methodenbox Hochrechnungen

Die Befragungsdaten dienten als Grundlage für Hochrechnungen der Verkehrsleistung und des Verkehrsaufkommens in Bayern. Für die Berechnung der Hochrechnungsfaktoren wurden die individuellen Mobilitätsangaben mit der aktuellen Bevölkerungszahl multipliziert. Dabei wurden auf Fallebene auch Gewichtungsfaktoren berücksichtigt, die standardmäßig eingesetzt werden, um Verzerrungen einer Stichprobe in Bezug auf Auswahlwahrscheinlichkeit und demografische Zusammensetzung auszugleichen.

Die Hochrechnungen sind im zeitlichen Verlauf aufgrund der hohen Dynamik aus der Pandemie und weiteren Ereignissen deutlichen Schwankungen unterworfen, können entgegengesetzte Entwicklungen zeigen und von den Entwicklungen der Mobilitätskennziffern abweichen. Zudem erfolgen sie auf der Basis von vergleichsweise geringen Stichprobenumfängen. Trotzdem soll nicht auf sie verzichtet werden, da sie über die relativen Ergebnisse hinaus zusätzliche Erkenntnisse zur Entwicklung des absoluten Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsleistung erbringen. Zur besseren Einordnung der Ergebnisse sollten folgende Erläuterungen zu den methodischen Limitationen der vorliegenden Hochrechnungen berücksichtigt werden.

Die Stichprobengröße jeder Befragungswelle ist mit rund 1.500 Befragten recht klein. Um die Verkehrsleistung und das Verkehrsaufkommen zu berechnen, sind deshalb große Hochrechnungsfaktoren erforderlich, was dazu führt, dass kleine Verschiebungen in der Struktur der Verteilungen (insbesondere in der Personenkilometer-Hochrechnung für die Verkehrsleistung) große Effekte zeigen können. Aufgrund der Stichprobengröße sind die Hochrechnungsergebnisse zudem weniger robust gegenüber Einflüssen von Befragungspersonen mit extremen Werten (Ausreißern). Neben den stichprobenbedingten Effekten spielen externe Faktoren mit ein, die bei einem Vergleich über die Jahre beachtet werden müssen – so zum Beispiel Veränderungen in der Bevölkerungsgröße. Bei einem starken Bevölkerungswachstum kann die Verkehrsleistung oder das Verkehrsaufkommen deutlich ansteigen, wobei die Mobilitätskennziffern auf der individuellen Ebene stagnieren oder zurückgehen.

Um diese Unsicherheiten und Effekte zu berücksichtigen, wird der Fehlerspielraum bei den hochgerechneten Werten mit +/- 10 Prozent bewusst sehr hoch angesetzt. Zusätzlich wurden die Ergebnisse gerundet. Auf diese Weise können trotz der Unsicherheiten Trend- und Orientierungswerte in der Zeitreihe ausgewiesen werden.

dem Vor-Corona-Niveau. Mit einer Verkehrsleistung von 567 Millionen Personenkilometern im Vergleich zu 470 Millionen im Vorjahr und 505 Millionen Personenkilometern in 2017, lässt sich eine deutliche Zunahme an der Streckenlänge erkennen, die sich sogar über dem „Vor-Corona-Niveau“ bewegt. Die Pandemie, aber auch die Inflation, scheinen im Befragungszeitraum keinen spürbaren Einfluss mehr auf die in Bayern erbrachte Verkehrsleistung auszuüben. Bei dieser Interpretation sind allerdings methodische Limitationen der Hochrechnungen zu beachten (siehe dazu die Methodenbox: Hochrechnungen).

### HÖHERES VERKEHRS-AUFKOMMEN UND WEGEZWECKE

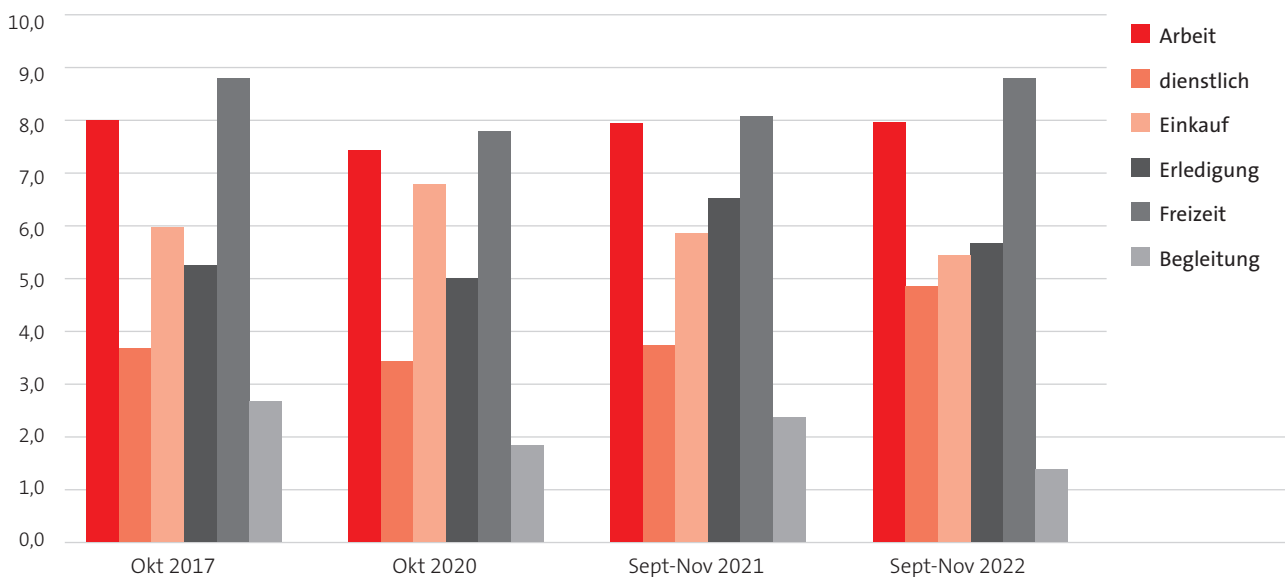
In Bayern wird der starke Zuwachs an Verkehrsaufkommen besonders durch zwei Wegezwecke getrieben. Zum einen gibt es einen Anstieg von rund 3,5 Millionen auf knapp 5 Millionen Dienstwege pro Tag, was mit einem Anstieg von 91 Mil-

lionen auf 122 Millionen Personenkilometern einhergeht und einen bereits in 2021 beobachteten Trend des Wiederanstiegs fortsetzt. Zum anderen zeichnet sich eine Zunahme an Freizeitwegen von 8 Millionen auf rund 8,5 Millionen an. Der Anstieg an Personenkilometern mit Freizeitweck ist noch beachtlicher: während es 2021 noch 121 Millionen Personenkilometer pro Tag waren, sind es 2022 bereits 170 Millionen. Die Hochrechnungen legen also nahe, dass in Bayern für Freizeitaktivitäten wie Ausflüge nun mehr und deutlich längere Wege zurückgelegt werden. Freizeitmobilität ist somit wieder auf dem „Vor-Corona-Niveau“ angekommen (siehe Abbildungen 10, 11). Für Erledigungen oder zur Begleitung anderer lässt sich jedoch ein Rückgang von jeweils rund einer Million Wegen beobachten, was dem Trend des Vorjahres entgegenläuft (siehe Abbildung 10).

Die Anzahl an Arbeitswegen bewegt sich 2022 mit knapp 8 Millionen Wegen pro Tag auf dem gleichen Niveau wie 2021 (siehe Abbildung 10), was dem

**Abb. 10: Hochgerechnetes Verkehrsaufkommen pro Tag nach Wegezweck**

Angaben in Millionen Wege



Datenbasis: Hochrechnung auf Basis der MOBICOR-Erhebung für Bayern 2020, 2021 und 2022 für Personen ab 16 Jahren sowie Ausschnitt aus der regionalen MiD 2017. Hochrechnung in Mio. Wegen pro Tag. Werte gerundet. Stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume in MOBICOR (+/- 10 Prozent der ausgewiesenen Werte)

später in Kapitel 7 diskutierten Abfall von Tagen im Homeoffice entgegensteht. Auch hier ist zu beachten, dass 2021 64 Prozent aller Berichtstage Werktag waren. 2022 waren es mit 56 Prozent deutlich weniger Werktag im Erhebungszeitraum. Es ist also 2022 zu einer Erfassung von weniger Arbeitswegen gekommen, was den ausstehenden Wiederanstieg von Arbeitswegen in den Befragungsdaten erklären mag. Insgesamt sind beim Zeitvergleich Faktoren wie der Befragungszeitraum und die Stichprobengröße zu beachten (siehe hierzu auch die Methodenbox: Hochrechnungen). Für genauere Aussagen zu den Entwicklungen müssen weitere Mobicor-Wellen und die geplante neue Erhebung der „Mobilität in Deutschland“ abgewartet werden.

## Homeoffice – Nutzung, Potenzial und Zukunftsaussichten

Das Homeoffice diente zu Hochzeiten der Coronapandemie als Maßnahme zur Viruseindämmung. Durch die Reduzierung von Kontakten am Arbeitsplatz sowie auf dem Arbeitsweg konnte die Verbrei-

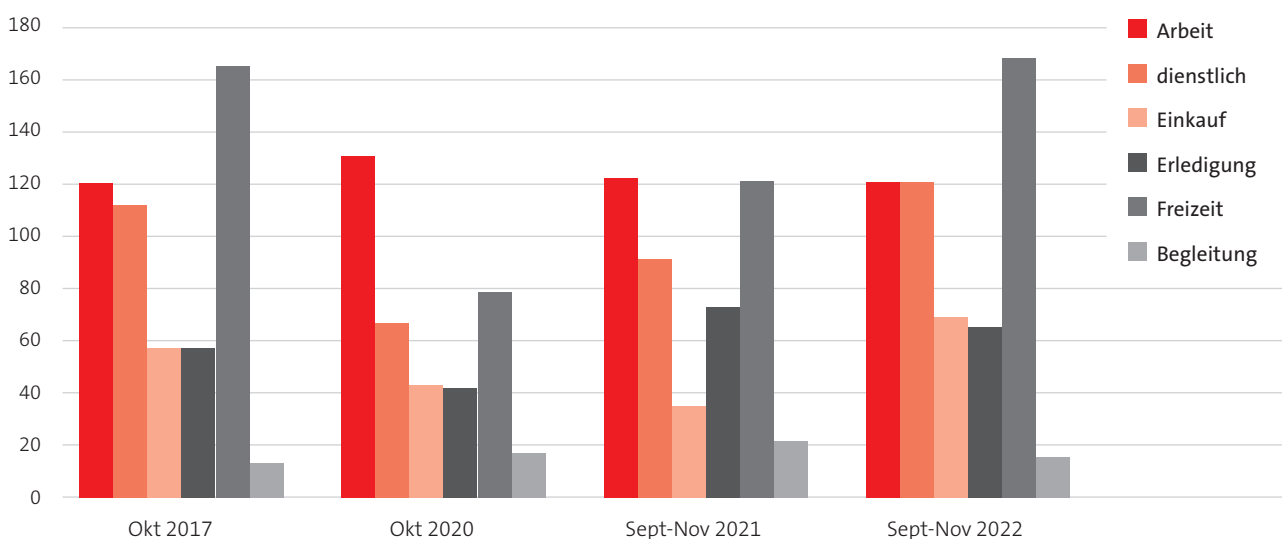
tung des Virus verringert werden, wie empirische Evaluierungen, Befragungen und Simulationsstudien gleichermaßen aufzeigen konnten (vgl. Corona Datenplattform 2021). Die Arbeit im Homeoffice hat natürlich auch große Auswirkungen auf die Mobilität – wegfallende oder zeitlich flexibel gestaltete Arbeitswege können für Entlastung der Straßen und des ÖV sorgen. So sieht das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Stärkung des Homeoffice als Sofortmaßnahme angesichts der Überschreitung der zulässigen Jahresemissionsmenge des Verkehrssektors für 2021 an (s. BMDV, 2022). Im Folgenden wird dargestellt, wie sich die Homeoffice-Nutzung im Vergleich zum Herbst 2021 entwickelt hat, wie sie sich aktuell darstellt und in welche Richtung sie sich entwickeln könnte.

### ENTWICKLUNG DER HOMEOFFICE-NUTZUNG

In Bayern lässt sich im Vergleich zum Herbst 2021 ein leichter Rückgang des Homeoffice beobachten. Während im Herbst 2021 noch 31 Prozent der

**Abb. 11: Hochgerechnete Verkehrsleistung pro Tag nach Wegezweck**

Angaben in pkm pro Tag



Datenbasis: Hochrechnung auf Basis der MOBICOR-Erhebung für Bayern 2020, 2021 und 2022 für Personen ab 16 Jahren sowie Ausschnitt aus der regionalen MiD 2017. Hochrechnung in Mio. pkm pro Tag. Werte gerundet. Stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume in MOBICOR (+/- 10 Prozent der ausgewiesenen Werte)



Berufstätigen angaben, die Option des Homeoffice zu nutzen, sind es 2022 nur noch 28 Prozent. Die durchschnittliche Anzahl an Homeoffice-Tagen unter Befragten, die von zu Hause aus arbeiten, ist zudem von 3,2 Tagen auf 2,6 Tage pro Woche gesunken (siehe Abbildung 12).

Auch wenn die Homeoffice-Nutzung in Bayern zurückgegangen ist, legt die – mit der Zeit vor der Pandemie verglichen – immer noch hohe Nutzung nahe, dass das Homeoffice nicht mehr hauptsächlich als Maßnahme zur Pandemieeindämmung genutzt wird. Vielmehr stellen die Vermeidung von Arbeitswegen, flexible Zeiteinteilung oder auch weniger Ablenkungen am heimischen Schreibtisch Vorteile dar. Dementsprechend wünschen sich 57 Prozent der erwerbstätigen Befragten, mindestens einen Tag pro Woche von zu Hause aus arbeiten zu können.

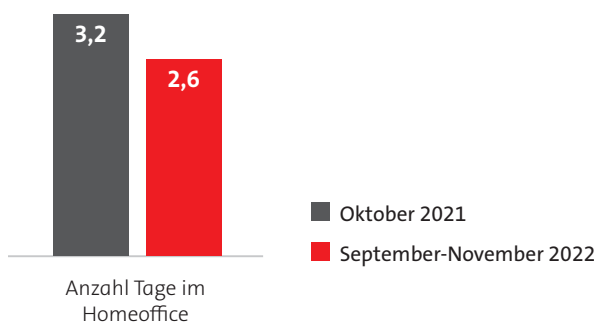
**NEUES HYBRIDES MODELL DER HOMEOFFICE-NUTZUNG UND ZUKUNFTSPROGNOSEN**

Doch nicht nur wegfallende Arbeitswege, auch Arbeitswege, die dank Homeoffice zeitlich flexibel zurückgelegt werden können, helfen vielen Erwerbstätigen in Bayern. Über ein Viertel (27 Prozent) jener, die grundsätzlich von zu Hause aus

arbeiten, verbringen längere Teile ihrer Arbeitstage sowohl zu Hause als auch auf der Arbeit, um den Arbeitsweg außerhalb der Rush Hour zurücklegen zu können. Bayern liegt damit deutlich über der Bundesebene, auf der nur 17 Prozent diese Taktik nutzen (siehe Abbildung 13).

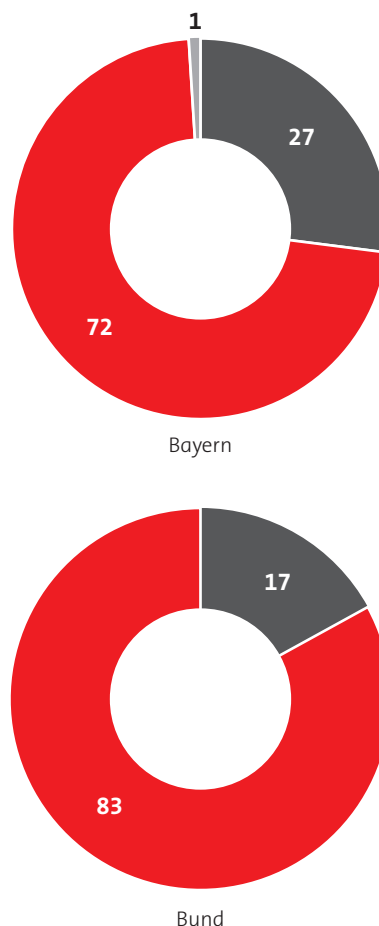
Ist das Homeoffice trotz leichtem Rückgang also gekommen, um zu bleiben? Knapp zwei Drittel

**Abb. 12: Durchschnittliche Anzahl an Tagen im Homeoffice pro Woche** Angaben in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Bayern im September-November 2022 für Personen ab 16 Jahren. Befragte, die von zu Hause aus arbeiten.

**Abb.13: Arbeiten im Homeoffice und im Büro an einem Tag zur Vermeidung der Rush Hour** Angaben in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Bayern im September-November 2022 für Personen ab 16 Jahren. Befragte, die von zu Hause aus arbeiten.

(65 Prozent) der Homeoffice-Nutzerinnen und -Nutzer in Bayern prognostizieren, dass sie in der Tat auch zukünftig genauso häufig wie aktuell von zu Hause aus arbeiten werden. Das Homeoffice könnte somit auch mittel- oder langfristig Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in Bayern haben.

## Fazit

Die vierte Befragungswelle des Herbst 2022 ist in dynamischen Zeiten durchgeführt worden. Infektionsschutzmaßnahmen wurden schrittweise durch freiwillige Regelungen ersetzt, das Homeoffice wurde zwar weniger, aber weiterhin genutzt (wenn auch häufig aus anderen Gründen als der Pandemieeindämmung), das 9-Euro-Ticket befeuerte eine hohe ÖPNV-Nutzung während der Sommermonate, und eine Inflation samt hoher Energiepreise übte Einfluss auf das Konsumverhalten der Deutschen aus.

Die Befragungsergebnisse dieser Welle sollten nur als Momentaufnahme der Lage im September bis Anfang November 2022 verstanden werden. Nichtsdestotrotz bietet der gewählte Zeitpunkt

wichtige Einblicke: Das gerade abgelaufene 9-Euro-Ticket war noch präsent in der öffentlichen Diskussion. Die vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass die Menschen in Bayern günstigen und einheitlichen Tickets gegenüber positiv eingestellt sind. Knapp jede bzw. jeder Zweite hat es für mindestens einen Monat genutzt, in der Stadt und auf dem Land wurde die fehlende Auseinandersetzung mit Tarifzonen beim Ticketkauf und natürlich der günstige Preis genossen. Die Befragungsdaten legen insgesamt nahe, dass die Menschen in Bayern und deutschlandweit das Konzept ÖPNV gut finden. Das für 2023 beschlossene Deutschland-Ticket mag als direkte Folge der Annahme des 9-Euro-Tickets und der positiven Bewertung des Konzepts ÖPNV angesehen werden. Auf der anderen Seite offenbaren die Daten allerdings auch, dass sich im Modal Split nach Ablauf des Tickets im Vergleich zum Vorjahr wenig verändert hat. Die ÖV-Nutzung bleibt hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück. Die Gründe für das Fernbleiben vom ÖV sind klar: Wenn das günstige Ticket als Anreiz wegfällt, hält viele das aktuelle Angebot von der Nutzung ab – auf dem Land wie in der Stadt. Das geplante



# 27%

Mehr als ein Viertel der Homeoffice-Nutzenden verbringt längere Teile eines Arbeitstages sowohl zu Hause als auch auf der Arbeit, um die Rush Hour zu vermeiden.

Deutschland-Ticket verspricht, wieder Dynamik in den Mobilitätssektor in Bayern zu bringen. Ob der Preis niedrig genug ist, und ob er den Menschen hilft, über Angebotsdefizite des ÖPNV hinwegzusehen und Mobilitätsroutinen mit dem ÖPNV zu entwickeln, bleibt abzuwarten

Weiterhin zeigt die aktuelle Befragungswelle, dass die Mobilität in Bayern insgesamt mehr oder weniger wieder auf dem Niveau von vor der Corona-Pandemie ist. Mobilität ist nun nicht mehr eingeschränkt und nahraumorientiert, sondern es werden wieder mehr und vor allem weitere Wege zurückgelegt – bei Letzteren sind Freizeitwege ein auffälliger Treiber. Zum Einfluss des Homeoffice zeichnen die Befragungsdaten kein eindeutiges Bild. Da es sich bei den aktuellen Berichtstagen prozentual gesehen um weniger Werktage handelt, gibt es eine Untererfassung von Arbeitswegen im Vergleich zum Vorjahr. Die Erwartung, dass Tage im Homeoffice abgenommen und Präsenztage zugenommen haben, wird allerdings von den Befragungsdaten zum Thema Homeoffice bestätigt. Hier zeichnet sich ein Trend zu mehr Präsenz ab, der aber auch durch neue Lösungen wie dem hybriden Arbeiten im Homeoffice und an der Arbeitsstätte zur Vermeidung der Rush Hour beim Arbeitsweg begleitet wird, und Mobilitätsentwicklungen weiterhin dynamisch hält.

#### Literatur

Corona Datenplattform (2021): Themenreport 02, Homeoffice im Verlauf der Corona-Pandemie, Ausgabe Juli 2021, Bonn.  
BMDV (2022): Sofortprogramm für den Sektor Verkehr aufgrund einer Überschreitung der zulässigen Jahresemissionsmenge für das Jahr 2021 auf Grundlage von §8 Absatz 1 KSG. [[https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/051-wissing-sofortprogramm-zur-einhaltung-der-klimaziele-im-verkehrssektor-anlage-2.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/051-wissing-sofortprogramm-zur-einhaltung-der-klimaziele-im-verkehrssektor-anlage-2.pdf?__blob=publicationFile). Abgerufen im Dezember 2022]



---

## **Kontakt**

### **Lea van Nek**

Projektleiterin  
infas Institut für angewandte  
Sozialwissenschaft GmbH  
Tel. +49 (0)228 3822-451  
E-Mail: l.vannek@infas.de

### **Robert Follmer**

Bereichsleiter Verkehrs- und Regionalforschung,  
infas Institut für angewandte  
Sozialwissenschaft GmbH  
Tel. +49 (0)228 3822-419  
Mobil: +49 (0)171 587 55 83  
E-Mail: r.follmer@infas.de