



# 04

## DAS 9-EURO-TICKET UND UNSERE ALLTAGSMOBILITÄT

MOBICOR-Länderbericht Baden-Württemberg  
4. Welle September/Oktober 2022



In Kooperation mit

**WZB**

Bundesweites Projekt  
gefördert durch



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

Das MOBICOR-Projekt startete im Mai 2020 als longitudinal konzipierte Studie. 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.

Diese Entwicklungen bringen Fragen mit sich: 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 es wird anschließend unter Rückgriff auf die Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung über die vergangenen Jahre diskutiert, ob das 9-Euro-Ticket auch nach Ablauf noch Wirkung zeigt.

Abschließend wird die Entwicklung des allgemeinen Verkehrsniveaus in Baden-Württemberg vorgestellt und auf die Rolle des auch zum Pandemieende populären Homeoffice für das Mobilitätsgeschehen eingegangen.

**Projekt:**

7608 – MOBICOR

beauftragt durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM)

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 Baden-Württemberg, Das 9-Euro-Ticket und unsere Alltagsmobilität, Ausgabe 04, 15.03.2023, Bonn

Kurzform:

infas (2023): Mobilitätsreport Baden-Württemberg 04, Bonn



## Einordnung der Ergebnisse in zeitliche Zusammenhänge

Zum Zeitpunkt der vierten Welle der MOBICOR-Erhebung (September/Oktober 2022) war die Corona-Pandemie, die bislang die zentrale Rolle in dieser Studie gespielt hat, in den Hintergrund getreten. Zwar waren die Infektionszahlen hoch, aber abgesehen von der Pflicht zum Tragen einer medizinischen Maske in öffentlichen Verkehrsmitteln waren Beschränkungen weitestgehend aufgehoben. Das Homeoffice wurde weiterhin genutzt, aber viele Beschäftigte arbeiteten auch wieder vermehrt an ihrer Arbeitsstätte. Die Menschen in Deutschland waren in Hinblick auf die Pandemie größtenteils zu ihrem normalen Leben zurückgekehrt.

Stattdessen hatte der im Februar 2022 begonnene Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine in Deutschland wirtschaftlich spürbare Folgen: Steigende Energiepreise und eine Inflation übten Einfluss auf das Konsumverhalten der Deutschen aus. 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 jeweils neun Euro konnte man mit dem 9-Euro-Ticket in den Monaten Juni, Juli und August 2022 den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland nutzen. Im Befragungszeitraum Herbst 2022 war der Gültigkeitszeitraum des sommerlichen 9-Euro-Tickets gerade abgelaufen, aber die öffentliche Diskussion um das Ticket sowie um das Folgeticket waren noch in vollem Gange.

### METHODENKASTEN

#### Grundgesamtheit:

Personen mit Wohnsitz in Baden-Württemberg ab 16 Jahren

#### Befragungsmethode:

telefonisch, Dual Frame, ADM-Stichprobe

#### Feldzeitraum und Fallzahlen:

Baden-Württemberg:  
30.09.22 – 22.10.22; 1.324 Fälle

Aufstockung aus Bundesstichprobe:  
01.09.2022 – 29.09.2022; 139 Fälle

Insgesamt: 1.463 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 des Erfolgs des 9-Euro-Tickets gesehen werden. Damit nimmt eine nachhaltige Umgestaltung der Tariflandschaft Gestalt an, die lange Zeit undenkbar war. Das 9-Euro-Ticket hat sich nicht nur als sozialpolitische Maßnahme erwiesen, sondern mit seiner hohen Nachfrage gezeigt, dass der ÖPNV in Deutschland gar nicht so unbeliebt ist, wie oft gedacht. Auch wenn seine Qualität häufig als ausbaufähig dargestellt wird, zeigen die Reaktionen auf den günstigen Preis, dass in breiten Teilen der Bevölkerung durchaus eine grundsätzliche Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV besteht. Doch

wie stellt sich die Situation in Baden-Württemberg 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 Tankrabbat und wie viel Geld würden sie für einen Nachfolger ausgeben? Diesen Fragen wird im folgenden Kapitel nachgegangen.

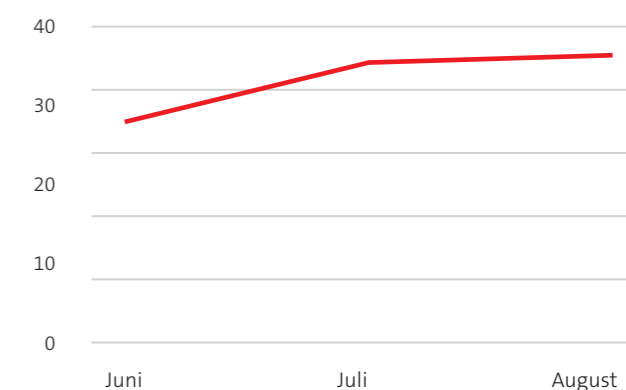
### KAUF UND NUTZUNG DES 9-EURO-TICKETS

In Baden-Württemberg stieß das Ticket auf großen Anklang: 47 Prozent der Befragten haben das Ticket für mindestens einen Monat gekauft. Die Anzahl der Käufe stieg dabei über die Monate hinweg an: während im Juni nur 28 Prozent der Befragten das Ticket in der Tasche hatten, waren es im Juli 36 und im August 37 Prozent (siehe Abbildung 1).

Der Besitz des Tickets beschränkte sich dabei nicht nur auf städtische Regionen, wie auf Abbildung 2 zu sehen ist, die den Besitz des 9-Euro-Tickets für mindestens einen Monat nach RegioStaR 7 darstellt. Zwar ist der Besitz des Tickets im städtischen Raum erwartungsgemäß besonders hoch, aber auch im ländlichen Raum wurde das Ticket häufig gekauft. Selbst im dörfli-

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

Angaben in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Baden-Württemberg im September/Oktober 2022 für Personen ab 16 Jahren. Alle Befragten.

chen Raum in ländlichen Regionen haben 47 Prozent das Ticket mindestens einmal während des Gültigkeitszeitraums erworben (siehe Abbildung 2).

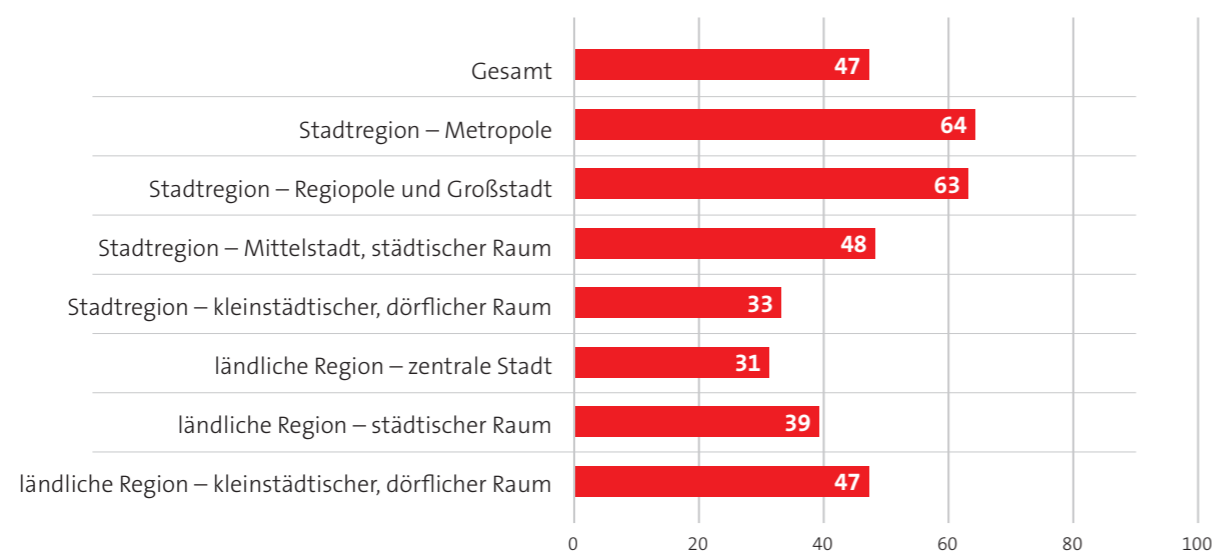
Auffällige Unterschiede hinsichtlich Ticket-Besitz lassen sich allerdings entlang der Altersgruppen feststellen: 79 Prozent der Befragten unter 30 Jahren besaßen das Ticket, in der Altersgruppe zwischen 30 und 64 Jahren waren es dann nur noch rund 43 Prozent und ab 65 nur noch 37 Prozent.

Das 9-Euro-Ticket führte nach Angabe seiner Besitzerinnen und Besitzer zu einem deutlichen Anstieg in ihrer Nutzung des ÖPNV während der Geltungsmomente. Knapp die Hälfte (49 Prozent) nutzte den ÖPNV dank 9-Euro-Ticket häufiger oder sehr viel häufiger als zuvor. Fast jede bzw. jeder Fünfte (19 Prozent) nutzte den ÖPNV sogar 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“) eher innerhalb der eigenen Stadt oder Gemeinde eingesetzt wurde. Wurde das Ticket eher für vereinzelte Fahrten verwendet (Kategorie „ein bis fünf Mal“), dann häufig für Fahrten ins oder im Umland oder auch zu entfernteren Zielen im Bundesland. Diese Daten legen nahe, dass das Ticket vor allem für Ausflüge genutzt wurde.

Diese Vermutung wird durch die Angaben zu den Nutzungszwecken unterstützt: Das 9-Euro-Ticket wurde hauptsächlich für Ausflüge in der Region (77 Prozent) genutzt. Auch für Freizeitwecke wie Besuche von Familie und Freunden (52 Prozent) oder Freizeitausflüge außerhalb der Region (46 Prozent) nutzte es rund jede bzw. jeder Zweite. Für alltägliche Wege wie Wege zum Einkaufen oder zur Arbeit wurde das Ticket vergleichsweise selten genutzt. Das Ticket wurde in der Stadt und auf

**Abb. 2: Besitz des 9-Euro-Tickets (mind. 1 Monat) nach RegioStaR7**  
Angaben in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Baden-Württemberg im September/Oktober 2022 für Personen ab 16 Jahren. Alle Befragten.

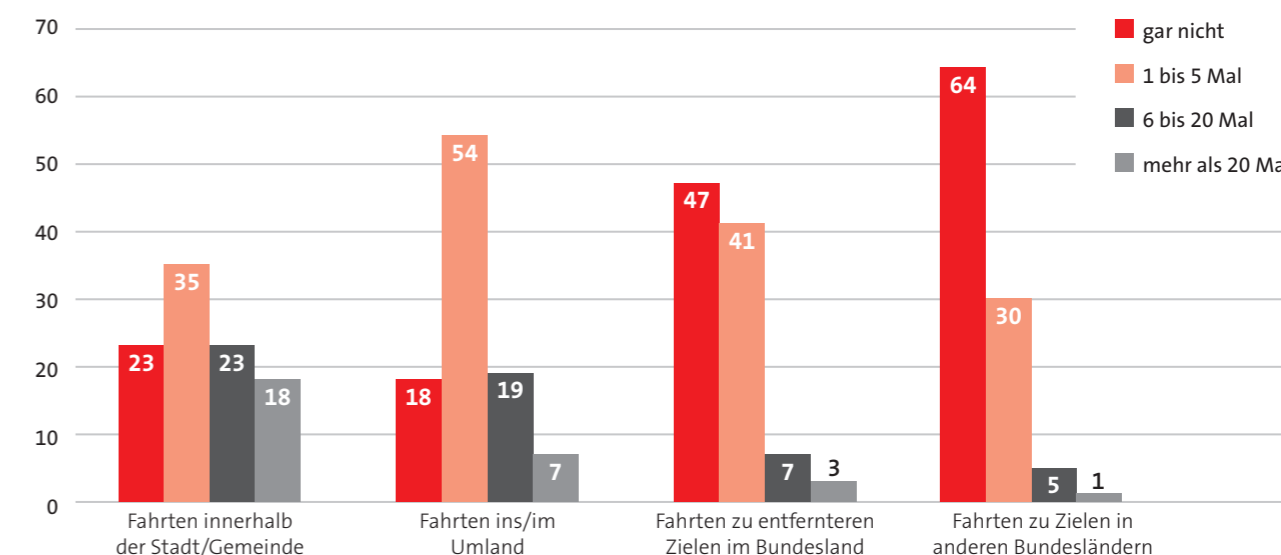
dem Land ähnlich eingesetzt – mit der Ausnahme von alltäglichen Zwecken wie Erledigungen oder Berufswege, für die das Ticket häufiger in der Stadt eingesetzt wurde (siehe Abbildung 4).

Die Angaben zu zahlreichen Freizeitwegen werfen die Frage auf, ob das 9-Euro-Ticket in Baden-Württemberg nun dazu geführt hat, dass der ÖPNV statt des Autos genutzt wurde, oder ob das Ticket nur zu zusätzlichen Fahrten geführt hat. Laut eigenen Angaben ließen viele das Auto stehen: Rund ein Drittel (34 Prozent) der Ticket-Inhaberinnen und -Inhaber hätte für mindestens eine Fahrt, die es dank Ticket mit dem ÖPNV angetreten hat, ansonsten das Auto genutzt. Dass das Ticket vor allem zu mehr Wegen geführt hat, bestätigen die Befragungsdaten aus Baden-Württemberg nicht. Nur drei Prozent der Befragten berichten von mindestens einem Weg, den sie ohne Ticket nicht angetreten hätten.

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

Neben der Entlastung der Umwelt hatte das 9-Euro-Ticket natürlich auch die finanzielle Entlastung der Bürgerinnen und Bürger als Zweck. Das Ticket schonte in Baden-Württemberg aber nicht nur den Geldbeutel, es ermöglichte laut eigenen Angaben sogar 26 Prozent seiner Inhaberinnen und Inhaber Unternehmungen zu machen, die sie sich sonst nicht hätten leisten können. Diese Selbstauskunft mag etwas überzogen wirken, zumal die Betrachtung nach ökonomischem Haushaltsstatus zeigt, dass auch ein Fünftel der Ticket-Inhaberinnen und -Inhaber mit hohem ökonomischen Status dank Ticket sonst nicht leistbare Unternehmungen machen konnte – man mag hier vermutlich eher von „nicht leisten wollen“ sprechen. Dennoch zeigt die Angabe von über einem Drittel (37 Prozent) jener mit niedrigerem ökonomischen Status an, dass

**Abb. 3: Einsatzorte des 9-Euro-Tickets**  
Angaben in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Baden-Württemberg im September/Oktober 2022 für Personen ab 16 Jahren. Befragte, die das 9-Euro-Ticket für mindestens einen Monat besaßen.

das Ticket gerade finanziell Schwachen gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht hat.

Das Interesse an einem ähnlichen Angebot wie dem 9-Euro-Ticket ist dementsprechend groß. Fast drei Viertel der Befragten (72 Prozent) würden gern weiterhin ein vergleichbares Angebot nutzen. Unter jungen Befragten im Alter bis unter 30 haben sogar 87 Prozent Interesse an einem Nachfolgeticket. Aber zu welchem Preis? Fast genau wie auf Bundesebene ergeben sich in Baden-Württemberg 49 Euro als die Preisobergrenze (siehe Abbildung 5).

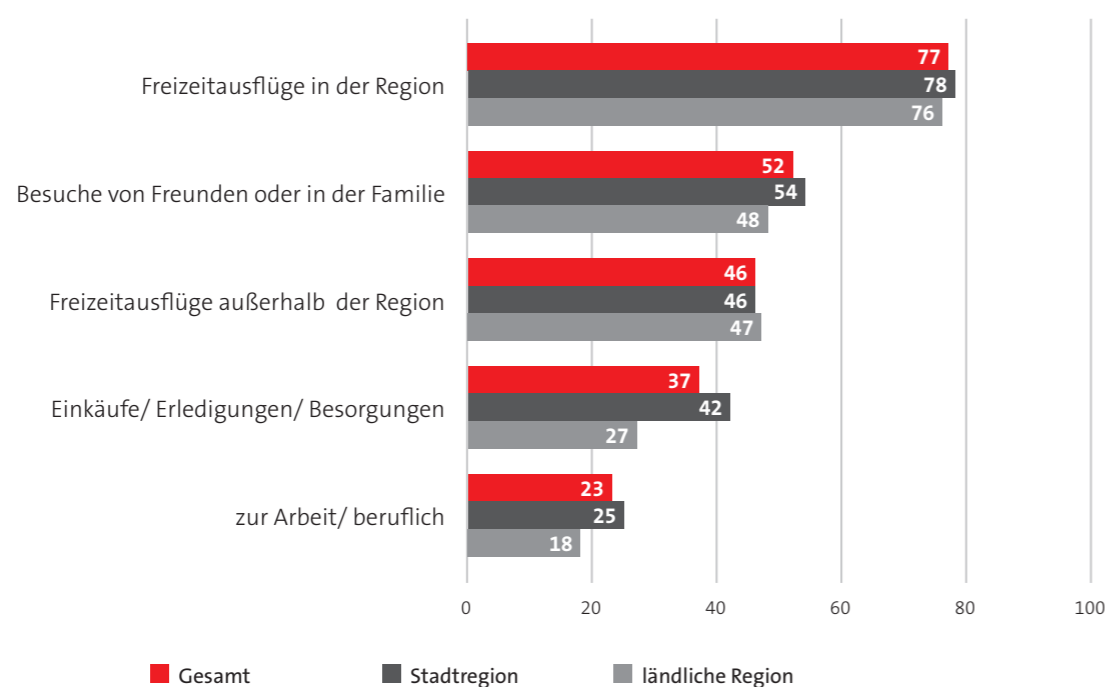
#### EINSTELLUNGEN ZUM 9-EURO-TICKET IM VERGLEICH ZUM TANKRABATT

Nicht nur die finanzielle Entlastung, auch die einfache Handhabung beim Ticketkauf überzeugt die

Befragten in Baden-Württemberg. 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 (57 Prozent) sich das Ticket einfach so gekauft hat, ohne genau zu wissen, wie häufig sie es nutzen würde (siehe Abbildung 6).

Trotz dieser Vorteile zeigte das 9-Euro-Ticket auch einige Probleme des ÖPNV auf: Viele Nutzerinnen und Nutzer mussten ihre Wege in stark überfüllten und verspäteten Verkehrsmitteln zurücklegen – sofern diese nicht gar ausfielen. Dass die Infrastruktur des ÖPNV dringend ausgebaut werden muss, damit ein Ticket wie das 9-Euro-Ticket funk-

Abb. 4: Nutzungszwecke des 9-Euro-Tickets  
Angaben in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Baden-Württemberg im September/Oktober 2022 für Personen ab 16 Jahren. Befragte, die das 9-Euro-Ticket für mindestens einen Monat besaßen.

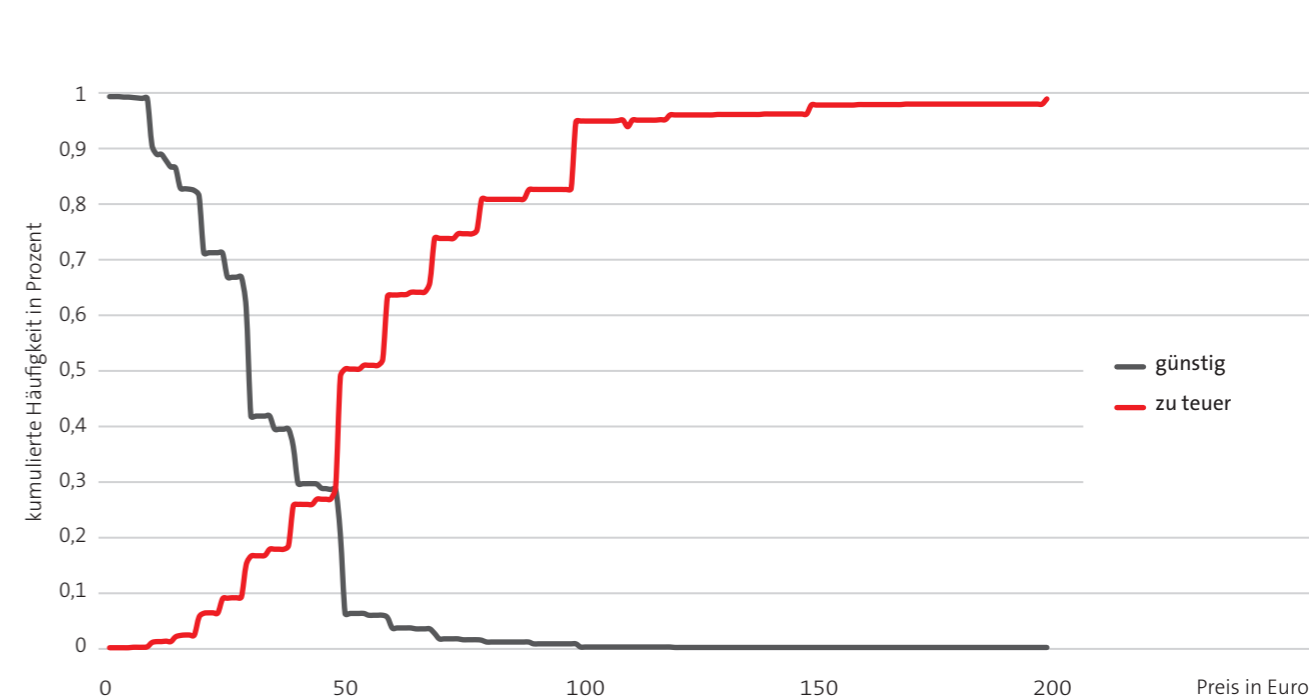
tioniert, meinen acht von zehn der Befragten in Baden-Württemberg. Gleichzeitig wird die Sorge, dass das 9-Euro-Ticket viele, die den ÖPNV selten nutzen und nun schlechte Erfahrungen in vollen Zügen machen, abgeschreckt werden, nur von gut einem Drittel der Befragten (37 Prozent) geteilt (siehe Abbildung 6). Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass das 9-Euro-Ticket trotz infrastruktureller Engpässe bei den Befragten in Baden-Württemberg gut ankam.

Der sogenannte „Tankrabatt“ kam vergleichsweise etwas weniger gut an. Die hinter dem Begriff versteckte 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. Rund drei Viertel (77 Prozent) der Befragten in Baden-

Württemberg nahmen diese Entlastung allerdings gar nicht wirklich wahr, sondern sind der Meinung, der Tankrabatt habe nicht funktioniert, da die Steuerersparnis nicht weitergegeben wurde. Neben der Wirkung stellen viele zudem die Sinnhaftigkeit des Rabatts infrage. Mehr als jede bzw. jeder Zweite (56 Prozent) hätte eine Nutzung des für den Rabatt benötigten Geldes lieber für den Ausbau eines anderen Mobilitätsbereichs eingesetzt gesehen. Eine ähnliche Kritik, nämlich, dass der Tankrabatt falsche Anreize zur Nutzung des Individualverkehrs setzt, obwohl eigentlich Energie gespart werden müsste, üben 37 Prozent der Befragten.

Tatsächlich gibt rund ein Viertel (27 Prozent) der Befragten mit Auto im Haushalt an, dass es ohne Tankrabatt aus finanziellen Gründen weniger Auto gefahren wäre (siehe Abbildung 6). Unter Befrag-

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



Datenbasis: MOBICOR Baden-Württemberg im September/Oktober 2022 für Personen ab 16 Jahren. Befragte, die Interesse an einem Nachfolger-Ticket haben.

ten mit niedrigem ökonomischen Haushaltsstatus ist es sogar ein Drittel (34 Prozent).

Ganz missen will man den Tankrabatt also auch nicht. Eher scheinen viele Befragte den Tankrabatt und das 9-Euro-Ticket als sich ergänzende Maßnahmen wahrzunehmen. So meinen nur drei von zehn Befragten, dass das 9-Euro-Ticket den Tankrabatt obsolet gemacht hätte. Wiederum geben nur zehn 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 Baden-Württemberg

Das 9-Euro-Ticket hat also in den Monaten Juni bis August 2022 für eine rege ÖPNV-Nutzung gesorgt und sogar so manch eine oder einen dazu motiviert, den ÖPNV nach langer Zeit mal wieder auszuprobieren. Obwohl das Ticket hauptsächlich als eine kurzfristige finanzielle Entlastung konzipiert war, erhofften sich viele, dass auch nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums mehr Menschen ihre Mobilitätsentscheidungen zugunsten des ÖPNV

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



Datenbasis: MOBICOR Baden-Württemberg im September/Oktober 2022 für Personen ab 16 Jahren. \* Befragte, die sich ein 9-Euro-Ticket gekauft haben; \*\* alle Befragten; \*\*\* Befragte mit Auto(s) im Haushalt.

fällen würden. Ob das Ticket diesen nachhaltigen Effekt hat, wird im Folgenden in der Modal Split-Analyse von Baden-Württemberg 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.

### ENTWICKLUNG DES MODAL SPLIT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

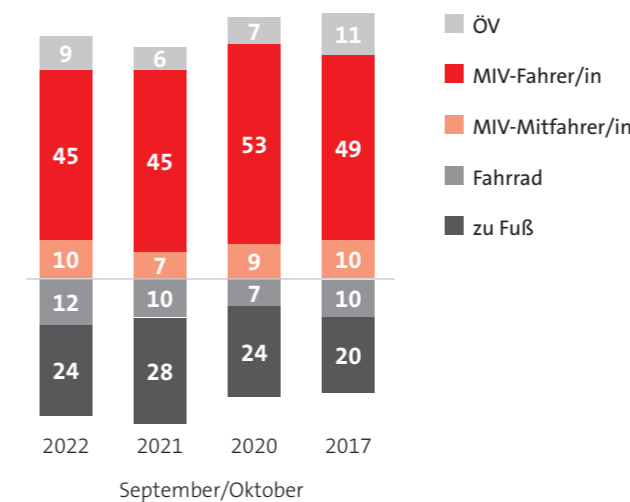
Die Betrachtung des Modal Split in Baden-Württemberg zeigt, dass nach Ablauf des 9-Euro-Tickets der ÖPNV-Boom ein jähes Ende fand. Neun Prozent der Wege in Baden-Württemberg wurden im September/Oktober 2022 mit Mitteln des öffentlichen Verkehrs (ÖV, Fernverkehr inklusive) zurückgelegt. Der Vergleich dieses Wertes mit den Werten der beiden Vorjahre zeigt nur eine kleine Veränderung. Mit neun Prozent ist der ÖV-Anteil im Vergleich zu den sieben und sechs Prozent der beiden Vorjahre etwas höher und nähert

sich dem Anteil von elf Prozent von „Vor-Corona“ an. Dennoch kann man wenn überhaupt von einem kleinen „Rückhol-Effekt“ des 9-Euro-Tickets sprechen: Das Ticket mag einige wenige Menschen, die sich pandemiebedingt vom ÖPNV abgewendet haben, wieder in Bus und Bahn gelockt haben. Eine richtige Veränderung in der ÖV-Nutzung bleibt jedoch aus (siehe Abbildung 7).

Das Bild ändert sich auch nicht, wenn nach Stadt und Land differenziert wird. Mit 14 Prozent liegt der ÖV-Anteil in der Stadt zwar um elf Prozentpunkte höher als auf dem Land, die Werte verdeutlichen jedoch, dass die fehlende ÖV-Nutzung nicht allein ein Problem der ländlichen Regionen ist. Auffällig ist, dass der ÖV vor allem von jungen Menschen genutzt wird: Knapp ein Fünftel der Wege der Befragten unter 30 (18 Prozent) wird mit dem ÖV zurückgelegt, während es bei allen anderen Altersgruppen nur fünf bis neun 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 Baden-Württemberg. Das 9-Euro-Ticket mag ein paar Menschen aus der pandemiebedingten Vermeidung in den ÖPNV zurückgeholt haben, aber man kann nicht von einem nachhaltigen Effekt auf die ÖV-Nutzung sprechen.

**Abb. 7: Modal Split in Baden-Württemberg**  
Angaben in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Baden-Württemberg im September/Oktober 2022 für Personen ab 16 Jahren. Wege.





18 %

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.



## Die Lage des ÖPNV in Baden-Württemberg

Dem ÖV in Baden-Württemberg ist es trotz leichtem Anstieg im Vergleich zum Vorjahr nicht gelungen, den Nutzungsanteil von vor der Pandemie zu erreichen. Das 9-Euro-Ticket hat zwar während seiner Geltungszeit viele Menschen für den ÖPNV gewinnen können, nach seinem Ablauf blieb allerdings – wenn überhaupt – ein kleiner „Rückholeffekt“. Im Folgenden wird analysiert, welche Hürden zwischen dem ÖPNV und seinen potentiellen Fahrgästen stehen. Dabei werden die Befragungsergebnisse aus Baden-Württemberg vergleichend zu den Daten auf Bundesebene eingeordnet.

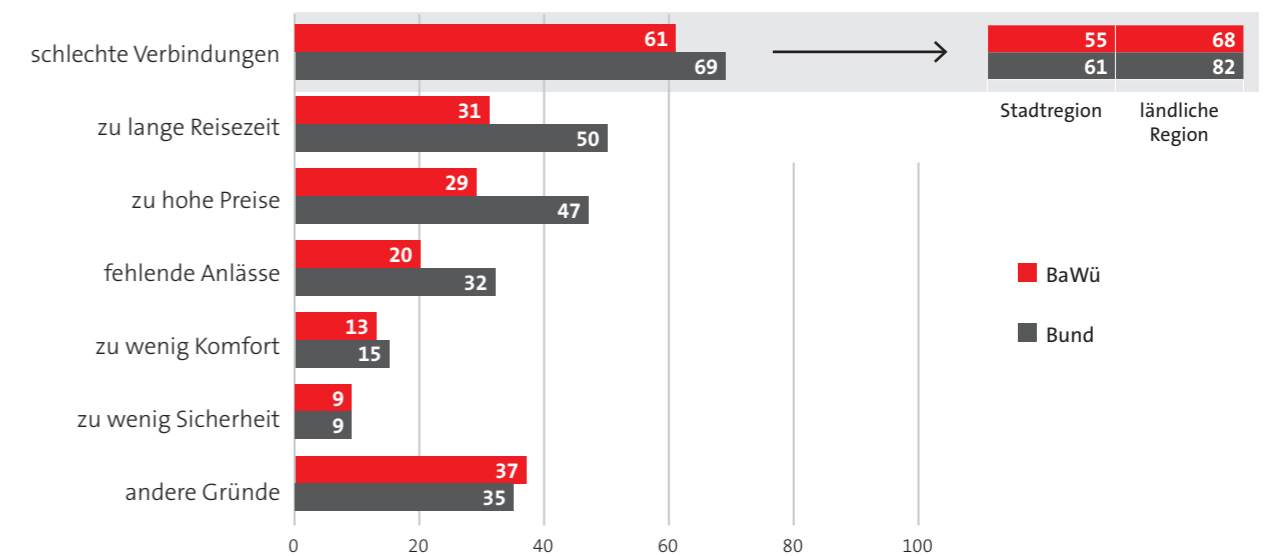
### HÜRDEN ZUR ÖPNV-NUTZUNG

Eine erste Hürde zur Nutzung von Bus und Bahn besteht in der ungenügenden Kenntnis des ÖPNV-Angebots in der eigenen Region. Im Schnitt bewert-

ten die Befragten ihre eigenen Kenntnisse mit der Schulnote 3,2. Immerhin geben sich knapp vier von zehn Befragten (38 Prozent) die Note 1 oder 2. 36 Prozent bewerten ihre Kenntnisse des Angebots 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. Weniger als jede bzw. jeder Fünfte (17 Prozent) überlegt bei (fast) jeder Mobilitätsentscheidung, den ÖPNV zu nutzen (Punkte 1 und 2 auf einer 6-er Skala); für sieben von zehn Befragten 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 (61 Prozent) und die damit einhergehenden langen Reisezeiten (31 Prozent). Das Problem der schlechten Verbindungen besteht dabei nicht allein in ländli-

Abb. 8: Hürden zur häufigeren ÖPNV-Nutzung  
Angaben in Prozent



Datenbasis: MOBICOR Baden-Württemberg im September/Oktober 2022 für Personen ab 16 Jahren. Befragte, die nicht täglich den ÖPNV nutzen. Mehrfachnennungen möglich.

chen Regionen. Während zwar rund zwei Drittel (68 Prozent) der Befragten in ländlichen Gebieten die mangelhaften Verbindungen als Hinderungsgrund nennen, ist es in städtischen Regionen auch mehr als jede bzw. jeder Zweite (55 Prozent).

Im Vergleich mit den Angaben auf Bundesebene schneidet Baden-Württemberg hier allerdings gut ab. Auf Bundesebene bemängeln fast sieben von zehn (69 Prozent) die schlechten Verbindungen sowie die Hälfte der Befragten die zu langen Reisezeiten und liegen damit acht bzw. 19 Prozentpunkte über den Werten aus Baden-Württemberg. Das Stadt-Land-Gefälle ist in der bundesweiten Betrachtung noch etwas größer. Punkte wie mangelnder Komfort oder fehlende Sicherheit stellen sowohl in Baden-Württemberg 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 (47 Prozent) in Baden-Württemberg angibt, mit dem ÖPNV alltägliche Ziele gut erreichen zu können. Baden-Württemberg bewegt sich damit



genau auf Bundesniveau. Die fehlende Erreichbarkeit von Zielen mit öffentlichen Verkehrsmitteln schließt Menschen ohne Auto im Haushalt von gesellschaftlicher Teilhabe aus. So bemängeln 47 Prozent jener Befragten in Baden-Württemberg, 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 zwischen 41 bis 31 Prozent – mit Anzahl der Autos im Haus abnehmend. Dabei schneidet Baden-Württemberg allerdings besser als die Bundesebene ab, auf der 46 Prozent der Befragten ohne Auto auf Wege verzichten müssen, da diese mit den ihnen zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln nicht gut zu erreichen sind.

### AUSBLICK AUF DEN ÖPNV

Trotz aller Kritik legen die Befragungsdaten nahe, dass die Menschen in Baden-Württemberg dem Konzept des ÖPNV positiv gegenüber eingestellt sind. Immerhin geben fast sechs von zehn Befragten (58 Prozent) an, Bus und Bahn vor Ort gern zu nutzen. Dies beschränkt sich auch nicht auf die Stadt, wo 61 Prozent gern mit den ÖPNV fahren, sondern ist auch in ländlichen Regionen bei mehr als der Hälfte der Befragten (52 Prozent) der Fall. Gerade die jüngeren Befragten im Alter bis unter 30 sind dem ÖPNV positiv gegenüber gestimmt (68 Prozent). Zusammen mit der positiven Bewertung des 9-Euro-Tickets ergibt sich das Bild, dass ein großer Anteil an Menschen in Baden-Württemberg den ÖPNV gut findet und ihn auch gern häufiger nutzen würde, aber von schlechten Verbindungen und damit einhergehenden langen Reisezeiten ausgebremst wird. Die finanzielle Incentivierung durch das 9-Euro-Ticket hat viele dazu motiviert, sich trotz ausbaufähiger Infrastruktur in Bus und Bahn zu wagen, aber um zu erreichen, dass dieses Interesse am ÖPNV auch zu langfristigen Verhaltensänderungen führt, müssen die entsprechenden Bedingungen geschaffen werden.

## 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 oder Ausstellungen 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 hatten, wird im Folgenden diskutiert. Dazu werden allgemeinen 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 BADEN-WÜRTTEMBERG

Die allgemeinen Mobilitätskennziffern für Baden-Württemberg zeigen keine auffälligen Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr. Sowohl die durchschnittliche Wegeanzahl pro Tag, als auch die durchschnittliche Unterwegszeit sind konstant geblieben. Die Mobilitätsquote ist von 83 Prozent auf 86 Prozent minimal angestiegen. In den im Durchschnitt zurückgelegten Kilometern pro Person pro Tag gibt es jedoch einen leichten Rückgang, der auch mit einem leichten Rückgang in der durchschnittlichen Wegelänge einhergeht (siehe Abbildung 9). Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die vorliegenden Daten nur eine Momentaufnahme der Mobilität der befragten Personen an ihren Stichtagen sind.

Abb. 9: Allgemeine Mobilitätskennziffern über die Jahre

	2022	2021	2020	2017*
mittlere Tageswerte pro Person (Basis: Alle Personen)				
Unterwegsquote	86 %	83 %	80 %	85 %
Wege pro Tag	2,8	2,9	2,8	3,2
Kilometer pro Tag	37 km	43 km	29 km	44 km
Kilometer pro Tag (Median)	14 km	15 km	11 km	14 km
Wegelänge	13,9 km	14,9 km	10,4 km	13,8 km
Unterwegszeit pro Tag	90 min	91 min	72 min	94 min
hochgerechnet				
Verkehrsaufkommen pro Tag in Mio. Wegen	28	26	26	29
Verkehrsleistung pro Tag in Mio. pkm	390	370	281	375

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





## Methodenbox Hochrechnungen

Die Befragungsdaten dienen als Grundlage für Hochrechnungen der Verkehrsleistung und des Verkehrsaufkommens in Baden-Württemberg. 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 Verkehrs-

leistung 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) – vor allem, wenn diesen ein hoher Gewichtungsfaktor zugewiesen wird. Zwar wurden die Daten von Ausreißern mit sehr hohen Gewichten bereinigt, aber diese genannten Effekte lassen sich so nicht vollends verhindern. 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.

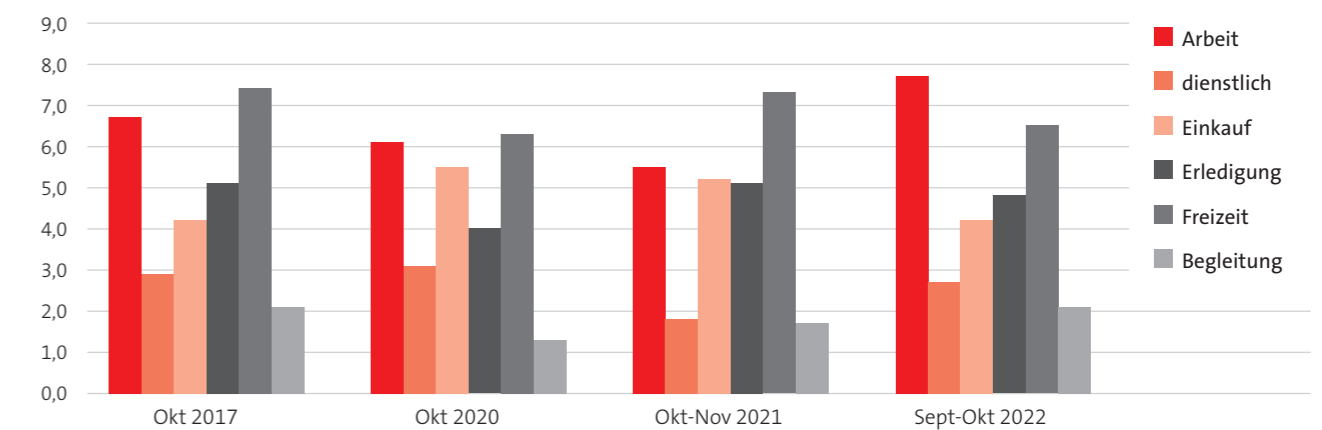
Um diese Unsicherheiten und Effekte zu berücksichtigen, wird der Fehlerspielraum bei den hochgerechneten Werten mit +/- 10 Prozent bewusst sehr hoch angesetzt. Zusätzlich wurden die Ergebnisse gerundet. Auf diese Weise können trotz der Unsicherheiten Trend- und Orientierungswerte in der Zeitreihe ausgewiesen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

## HOCHRECHNUNGEN ZU VERKEHRS-AUFKOMMEN UND WEGEZWECKEN

Rechnet man die Befragungsdaten auf Baden-Württemberg hoch, so zeigt sich eine Zunahme des Verkehrsaufkommens von 26 Millionen Wege pro Tag auf 28 Millionen Wege pro Tag, die mit einem Anstieg von 370 auf 390 Millionen Personenkilometer einhergeht (bei dem Vergleich sind allerdings Veränderung in der Bevölkerungszahl und weitere Faktoren zu beachten – siehe Metho-

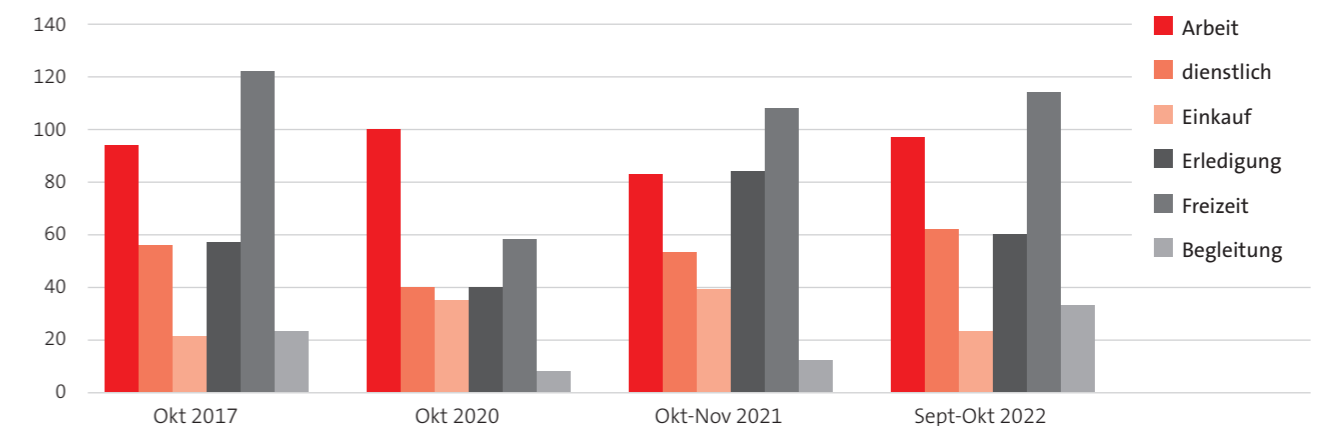
denbox). Betrachtet man diesen Anstieg des Verkehrsaufkommens nach Wegezweck differenziert, sticht besonders ein Anstieg der Arbeitswege hervor. Hier lässt sich ein Anstieg von rund 5 Millionen auf rund 7 Millionen Arbeitswege pro Tag beobachten, der mit einem Anstieg von 83 Millionen auf 97 Millionen Personenkilometer einhergeht – und der das unerwartete Einknicken an Arbeitswegen im Jahr 2021 wieder in eine erwartungssprechende Richtung führt (siehe Abbildungen 10 und 11). Bei den Freizeitwegen gibt es einen leichten

**Abb. 10: Hochgerechnetes Verkehrsaufkommen pro Tag nach Wegezweck**  
Angaben in Millionen Wege



Datenbasis: Hochrechnung auf Basis der MOBICOR-Erhebung für Baden-Württemberg 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)

**Abb. 11: Hochgerechnete Verkehrsleistung pro Tag nach Wegezweck**  
Angaben in Millionen Personenkilometer



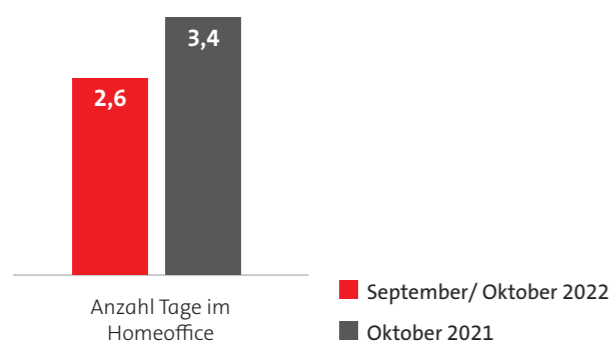
Datenbasis: Hochrechnung auf Basis der MOBICOR-Erhebung für Baden-Württemberg 2020, 2021 und 2022 für Personen ab 16 Jahren sowie Ausschnitt aus der regionalen MiD 2017. Hochrechnung in Mio. pkm pro Tag. Werte gerundet. Stichprobenbedingt größere Fehlerspielräume in MOBICOR (+/- 10 Prozent der ausgewiesenen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

Abfall in der Wegezanzahl von 7 Millionen auf rund 6,5 Millionen. Allerdings steigt die Verkehrsleistung für diesen Wegezweck von 93 Millionen auf 114 Millionen, was nahelegt, dass für Freizeitwege nun wieder längere Distanzen zurückgelegt werden. Dies setzt einen bereits im Vorjahr begonnenen Trend der Abkehr von nahraumorientierten Freizeitaktivitäten fort.

Für die Zwecke Einkäufe und Erledigungen werden im Vergleich zum Vorjahr weniger Wege zurückgelegt, die auch mit einer reduzierten Verkehrsleistung einhergehen (siehe Abbildungen 10 und 11). Dies mag mit inflationsbedingten Konsumeinschränkungen der Menschen in Baden-Württemberg zusammenhängen. Diese Vermutung wird dadurch unterstützt, dass knapp sechs von zehn Befragten mit Auto im Haushalt (59 Prozent) angeben, sich auch unabhängig vom Autofahren in ihrem generellen Konsum einzuschränken.

Insgesamt betrachtet legen die allgemeinen Mobilitätskennziffern nahe, dass die Pandemie keinen Einfluss mehr auf das Verkehrsgeschehen in Baden-Württemberg hat. Bereits 2021 war das Mobilitätsniveau weitestgehend auf dem Vor-Corona Niveau angekommen und auf diesem bleibt es auch im Jahr 2022. Möglicherweise drücken allerdings

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



Datenbasis: MOBICOR Baden-Württemberg im September/Oktober 2022 für Personen ab 16 Jahren. Befragte, die von zu Hause aus arbeiten.

gestiegene Energiepreise und Inflation das Mobilitätsgeschehen in den Bereichen Einkäufe und Erledigungen.

Bei dieser Interpretation sind allerdings Faktoren wie Stichprobengröße und Befragungszeitraum zu beachten (siehe Methodenbox). Für genauere Aussagen zu diesen Entwicklungen müssen weitere Mobicor-Wellen und die geplante neue Erhebung „Mobilität in Deutschland“ abgewartet werden.

## Homeoffice – Nutzung, Potenzial und Zukunftsaussichten

Das Homeoffice diente zu Hochzeiten der Corona-Pandemie als Maßnahme zur Viruseindämmung. Durch die Reduzierung von Kontakten am Arbeitsplatz sowie auf dem Arbeitsweg konnte die Verbreitung 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 sogar 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 Baden-Württemberg lässt sich im Vergleich zum Herbst 2021 ein leichter Rückgang des Homeoffice beobachten. Während im Herbst 2021 noch 31 Prozent der Berufstätigen angaben, regelmäßig ausschließlich von zu Hause aus zu arbeiten, sind es 2022 nur noch 20 Prozent. Einige Befragte arbeiten (zudem) Teile des Tages von zu Hause

aus oder haben in der Homeoffice-Nutzung kein bestimmtes Muster. Die durchschnittliche Anzahl an Homeoffice-Tagen unter Befragten, die von zu Hause aus arbeiten, ist von 3,4 Tagen auf 2,6 Tage pro Woche gesunken (siehe Abbildung 12).

Auch wenn die Homeoffice-Nutzung in Baden-Württemberg 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 68 Prozent der erwerbstätigen Befragten, mindestens einen Tag pro Woche von zu Hause aus arbeiten zu können.

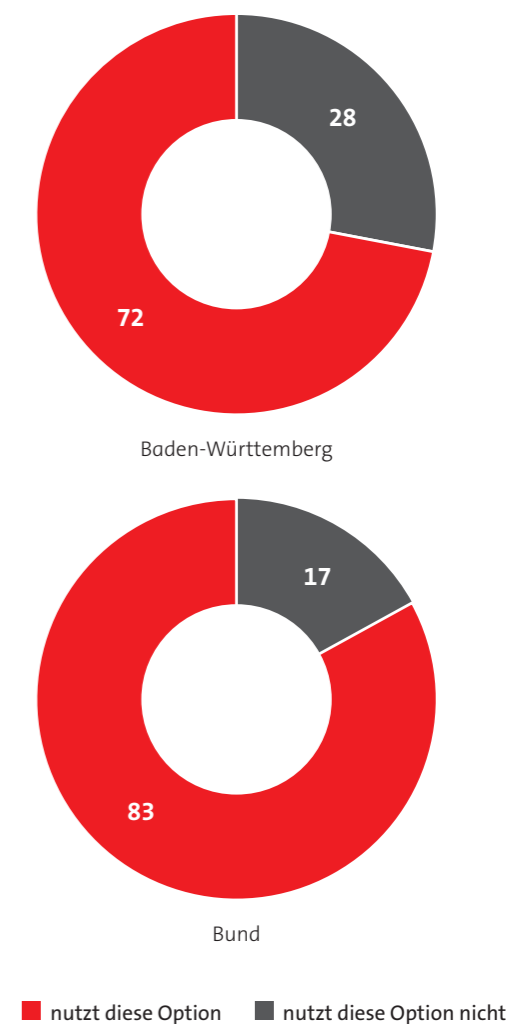
### NEUES HYBRIDES MODELL DER HOMEOFFICE-NUTZUNG UND ZUKUNFTSPROGNOSEN

Doch nicht nur wegfallende Arbeitswege, auch Arbeitswege, die dank Homeoffice zeitlich flexibel zurückgelegt werden können, helfen vielen Erwerbstätigen in Baden-Württemberg. Über ein Viertel (28 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. Baden-Württemberg 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? Sieben von zehn der Homeoffice-Nutzerinnen und -Nutzer in Baden-Württemberg 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 langfristige Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in Baden-Württemberg haben.



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



Datenbasis: MOBICOR Baden-Württemberg im September/Oktober 2022 für Personen ab 16 Jahren. Befragte, die von zu Hause aus arbeiten.

## Fazit

Die vierte Befragungswelle des Herbst 2022 ist zu dynamischen Zeiten durchgeführt worden. Das gefühlte und dann auch das offiziell verkündete Pandemieende nahte trotz vieler Infektionen, 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 also als Momentaufnahme der Lage im September und Oktober verstanden werden. Nichtsdestotrotz bietet der gewählte Zeitpunkt wichtige Einblicke: Das gerade abgelaufene 9-Euro-Ticket war noch in guter Erinnerung und präsent in der öffentlichen Diskussion. Die vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass die Menschen in Baden-Württemberg dem Ticket gegenüber positiv eingestellt sind. Fast 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 Baden-Württemberg und deutschlandweit das Konzept ÖPNV gut finden. Das für 2023 beschlossene Deutschland-Ticket mag als direkte Folge des Erfolgs vom 9-Euro-Ticket 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. Wenn überhaupt ist ein kleiner Rückholeffekt zu beobachten, aber die ÖV-Nutzung bleibt hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück. Die Gründe für das Fernbleiben vom ÖV sind klar: Wenn das günstige Ticket als Incentivierung wegfällt, hält viele die schlechte Infrastruktur von der Nutzung ab – wobei anzumerken ist, dass Baden-Württemberg in Bezug auf diese Probleme deutlich besser abschneidet als der Bundesdurchschnitt. Das geplante Deutschland-Ticket verspricht wieder Dynamik in den Mobilitätssektor



# 28%

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.

in Baden-Württemberg zu bringen. Ob der Preis niedrig genug ist und ob er den Menschen hilft, über die sich nur sehr langsam verbessernde Infrastruktur hinwegzusehen und Mobilitätsroutinen mit dem ÖPNV zu entwickeln, wird abzuwarten bleiben.

In Bezug auf die allgemeinen Mobilitätskennziffern gibt es im Vergleich zum vergangenen Jahr keine auffälligen Veränderungen – das Mobilitätsgeschehen hatte allerdings bereits im vergangenen Jahr das Vor-Corona-Niveau weitestgehend erreicht. Die Daten legen nahe, dass die gestiegenen (Energie-)Preise auf Wege mit dem Zweck Einkauf oder Erledigung gedrückt haben – einen klaren Einfluss auf das gesamte Mobilitätsgeschehen in Baden-Württemberg lässt sich allerdings nicht ableiten. In Bezug auf Homeoffice zeichnet sich ein Trend zu mehr Präsenzarbeit 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