



► Nr. VO/2025/14410  
öffentlich

Lübeck, 07.07.2025

## Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Benjamin Werner (E-Mail: benjamin.werner@luebeck.de Telefon: 122 - 6629)

## Haushaltsumfrage Mobilität 2024/Menschen unterwegs in Lübeck (MuiL)

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
14.07.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
15.09.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
23.09.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.09.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### Anlass:

Regelmäßig stattfindende Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Lübecker Bevölkerung zur Schaffung aktueller Planungsparameter

### Bericht:

Die Hansestadt Lübeck führt regelmäßig Haushaltsbefragungen zu dem Verkehrsverhalten der Lübecker Bevölkerung durch. Dies geschah zuletzt in den Jahren 2010 und 2017. Die daraus abgeleiteten Ergebnisse werden in verschiedenen Planungsprozessen genutzt. Hierzu gehören z. B.:

- neue Wohngebiete
- Anpassungen im Busverkehr
- den Umbau von Straßen
- das städtische Verkehrsmodell
- der Verkehrsentwicklungsplan

Die Befragung orientiert sich dabei an dem Erhebungsdesign der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD). Dies ermöglicht nicht nur eine Vergleichbarkeit innerhalb der Studie mit z. B. anderen Städten. Darüber hinaus erlaubt es auch einen Vergleich der neuen, nun vorliegenden MuiL-Kennzahlen mit der Lübecker Umfrage von 2017, die ebenfalls Bestandteil von „Mobilität in Deutschland“ war.

Insgesamt wurden von Mitte Juni bis Anfang August 2024 insgesamt 2.327 Personen aus 1.247 Lübecker Haushalten befragt. Der Rücklauf war insgesamt sehr gut. Bereits Mitte Juni 2024 lag der Rücklauf bei über 50 % des beauftragten Umfangs (1.000 Haushalte) und am Ende insgesamt sogar darüber. Zentraler Bestandteil der Umfrage war das Ausfüllen einer

Art Mobilitätstagebuch für einen zugewiesenen Stichtag. Ein Beispiel bzw. Muster findet sich hier: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/downloads.html>

Die Teilnahme war über alle gängigen Medien möglich (Telefon, Brief, digital). Um die Repräsentativität der Umfrage zu gewährleisten, wurden die Befragungsergebnisse entsprechend statistisch gewichtet. Darüber hinaus wurden die daraus resultierenden Werte auf Basis der Gesamtstudie Mobilität in Deutschland 2023 (in einer separaten Beauftragung) auf das Jahresmittel hochgerechnet. Dies ist insbesondere für den Vergleich mit der Erhebung (Mobilität in Deutschland) von 2017 wichtig, da diese sich über das Gesamtjahr erstreckte und nicht nur wie hier über die genannten Monate.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Mobilität der Lübecker:innen insgesamt abgenommen hat. Dies ist deutlich festzumachen an den durchschnittlich absolvierten Wegen pro Tag (2,9 in 2024 – statt zuvor 3,2 in 2017). Dieser Effekt wird auch nicht kompensiert durch den Anstieg der Bevölkerungszahl in der Stadt, sodass (über alle Verkehrsträger hinweg) insgesamt weniger Wege absolviert werden. Dieser Trend gilt deutschlandweit und ist ebenso ein zentrales Ergebnis der „Hauptstudie“ Mobilität in Deutschland 2023 (siehe auch <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2023.html>).

Mit einem Blick auf den sog. Modal Split der Wege lassen sich daraus die Auswirkungen auf die Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsträger ableiten. Dieser stellt sich im Vergleich jeweils wie folgt dar:

	<b>MiD 2017 Lübeck</b>	<b>MuiL</b>	<b>MuiL (Ganzjahreswert)</b>
<b>zu Fuß</b>	24,8 %	21,9 %	24,9 %
<b>Fahrrad</b>	20,1 %	26,0 %	20,5 %
<b>ÖV</b>	11,5 %	14,4 %	14,7 %
<b>MIV-Mitfahrende</b>	11,0 %	7,4 %	7,4 %
<b>MIV-Fahrende</b>	32,5 %	30,3 %	32,5 %

Anteil Verkehrsträger als Hauptverkehrsmittel (Modal Split) an Wege

Durch Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung fallen auch die Auswirkungen der Veränderung in der Mobilität bei den Verkehrsträgern unterschiedlich aus. Während die allgemeine Abnahme der Wege in Kombination mit einem stagnierenden MIV-Fahrenden-Anteil zu geringeren Wegen dort führt, ist im ÖV ein Anstieg zu verzeichnen. Dies lässt sich auch in den Ergebnissen von Verkehrszählungen erkennen: Während bei vielen Erhebungen ein Rückgang der erfassten Kfz zu verzeichnen ist, ist es im selben Zeitraum (2017 – 2024) ein Anstieg an Fahrgästen im Busverkehr messbar.

Da der Fuß- und Radverkehr anteilig in etwa gleichgeblieben ist, kann davon ausgegangen werden, dass die damit absolvierten Wege entweder gefallen oder stagniert sind.

Die Gründe für das veränderte Mobilitätsverhalten der Lübecker:innen wurde nicht explizit erfasst. Allerdings bieten sich viele Erklärungsmöglichkeiten. Bei der Nutzung des ÖV ist das Deutschlandticket in Lübeck als Fahrkarte überproportional vertreten. 26 % der Lübecker:innen besitzen ein solches Ticket. Es ist davon auszugehen, dass sich dieses Angebot positiv auf die Nutzendenzahlen ausgewirkt hat.

	<b>Deutschlandticket</b>
<b>Lübeck</b>	26 %
<b>Schleswig-Holstein</b>	15 %
<b>Regiopole/Großstadt</b>	21 %
<b>Deutschland</b>	16 %

Anteil Deutschlandticket bei Fahrten im ÖV

Einen weiteren Einfluss auf die Nutzung des ÖV stellen die Angebotserweiterungen dar, welche seit dem Vergleichszeitraum 2017 sowohl auf der Schiene als auch im Busverkehr eingetreten sind. Hierzu gehören bspw. Taktverdichtungen, neue Halte und Nachtverkehre.

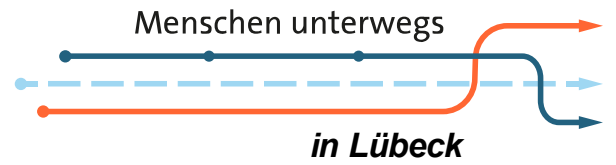
Die Veränderungen in der Mobilität als solche (bzw. deren Eckwerte wie die Anzahl der Wege) scheinen auf Verhaltensänderungen der Menschen infolge der Pandemie zurückzugehen. Hierunter fallen u. a. die Möglichkeit von Telearbeit/Home Office, die gesteigerte Möglichkeit des digitalen Austauschs oder die Zunahme an Freizeitaktivitäten zu Hause.

Der vollständige Bericht zur Haushaltsumfrage Menschen unterwegs in Lübeck der Infas befindet sich in der Anlage. Dieses Dokument ist das Gesamtergebnis der Haushaltsumfrage im eingangs genannten Zeitraum. Die darin genannten Werte beziehen sich entsprechend nur darauf und nicht auf das Gesamtjahr und können daher von den Zahlen in diesem Dokument abweichen.

#### **Anlagen:**

1 – Ergebnisbericht der Infas

Senatorin Joanna Hagen



# Ergebnisbericht

Menschen unterwegs *in Lübeck*

**infas**

infas Institut für angewandte  
Sozialwissenschaft GmbH

Kurt-Schumacher-Straße 24  
53113 Bonn  
T +49 (0)228 38 22-0  
F +49 (0)228 31 00 71  
info@infas.de  
www.infas.de

# Inhalt

<b>Menschen unterwegs in Lübeck: Ergebnisse einer Mobilitätsbefragung 2024</b>	<b>4</b>
Vorbemerkung	4
Methoden	5
Ergebnistelegramm	7
<b>1 Stadt Lübeck – Gebiet und Einwohner:innen</b>	<b>8</b>
<b>2 Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten</b>	<b>8</b>
Autobesitz im Haushalt	8
Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrrädern	9
Pkw-Führerschein und Carsharing-Mitgliedschaft	10
Genutzte ÖPNV-Fahrkarten	11
<b>3 Mobilität in der Stadt Lübeck – zentrale Kennwerte</b>	<b>12</b>
Mobilitätsquote	12
Durchschnittliche Wegezweckzahl, Tagesstrecke und Unterwegszeit	13
Wegezwecke	14
Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	15
Mobilitätseinschränkungen und genutzte Hilfsmittel	16
<b>4 Queranalysen für ausgewählte Inhalte</b>	<b>17</b>
Verkehrsmittelnutzung	17
Nutzungsvergleich von Fahrrad und Elektrofahrrad/Pedelec	20
Mobilitätsteilhabe	21

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Darstellung der ungewichteten und gewichteten Stichprobe	6
--------------------------------------------------------------------	---

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Autobesitz im Haushalt	9
Abbildung 2 Besitz von Fahrrädern im Haushalt	10
Abbildung 3 Besitz von Elektrofahrrädern/Pedelecs im Haushalt	10
Abbildung 4 Pkw-Führerscheinbesitz und Carsharing-Mitgliedschaft im Haushalt	11
Abbildung 5 Das am häufigsten genutzte ÖPNV-Ticket	11
Abbildung 6 Am Stichtag außerhalb zurückgelegte Wege	12
Abbildung 7 Gründe für Nicht-Mobilität am Stichtag	13
Abbildung 8 Wegeanzahl, Strecke und Unterwegszeit am Stichtag	13
Abbildung 9 Wegezwecke nach Geschlecht	15
Abbildung 10 Modal Split	15
Abbildung 11 Mobilität mit Handicap	16
Abbildung 12 Verkehrsmittelnutzung nach Stadtteil	18
Abbildung 13 Verkehrsmittelnutzung nach Wegezweck	19
Abbildung 14 Wegedauer und Streckenlänge nach Verkehrsmittel	20
Abbildung 15 Rad- und Pedelecnutzung nach Altersgruppe	21
Abbildung 16 Gründe für Mobilitätsverzicht im Alltag	22
Abbildung 17 Mobilitätsverzicht nach Verfügbarkeit eines Pkw	22

# Menschen unterwegs in Lübeck: Ergebnisse einer Mobilitätsbefragung 2024

## Vorbemerkung

Im Auftrag der Hansestadt Lübeck hat das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH die Studie „Menschen unterwegs in Lübeck“ durchgeführt. Die Studie galt der Erhebung belastbarer und differenzierter Daten zur Alltagsmobilität der Menschen in Lübeck. Dazu wurden von Mitte Juni bis Anfang August 2024 insgesamt 2.327 Personen aus 1.247 Lübecker Haushalten befragt.

Das Erhebungsdesign ist dabei am Design der wissenschaftlichen Leitstudie zum Verkehrsverhalten „Mobilität in Deutschland“ (MiD) orientiert. Diese untersucht regelmäßig das Verkehrsverhalten in Deutschland und erfasst Alltagsmobilität, Mobilitätsausstattung sowie Mobilitäts- und Wegeverhalten an einem festgelegten Stichtag. Die MiD wurde in den Jahren 2002, 2008, 2017 und nun 2023 im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) von infas und Partnern durchgeführt.

Mit der Orientierung an der MiD reiht sich die Erhebung in Lübeck in eine lange Tradition der Verkehrserhebungen ein. Mobilitäts-erhebungen in Deutschland entwickelten sich aus frühen Stichtagsbefragungen, die im Laufe der Zeit standardisiert und um weitere Indikatoren ergänzt wurden, wie etwa die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. In Westdeutschland entstand daraus die KONTIV-Reihe, die 2002 von der MiD abgelöst wurde. Parallel dazu entwickelte sich in Ostdeutschland das SrV („Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen“), das bis heute von der TU Dresden durchgeführt wird. Während SrV-Erhebungen sich auf einzelne Städte und Werkstage konzentrieren, deckt die MiD die gesamte Woche und das gesamte Bundesgebiet ab.

Für die Studie „Menschen unterwegs in Lübeck“ wurden regionale Verkehrsangaben für alle Wochentage über einen Zeitraum von sechs Wochen erhoben. Im Gegensatz zu dem Vorgehen der MiD, das in Haushalts- und Personeninterviews trennt, wurde die Erhebung in Lübeck einstufig durchgeführt. Der Fragebogen entspricht inhaltlich dem der MiD. Die Teilnahme war online, telefonisch sowie per Papierfragebogen möglich.

Der vorliegende Bericht stellt Kennzahlen zu Mobilitätsausstattung und -verfügbarkeit, üblicher Verkehrsmittelnutzung sowie Mobilität und Wegen am Stichtag der Menschen in Lübeck vor – jeweils mit Queralysen nach soziodemografischen Parametern.

## Methoden

### Erhebungsdesign

Auf Basis einer Zufallsauswahl aus einer Einwohnermeldestichprobe der Stadt Lübeck wurden 10.000 Personen ab 18 Jahren zur Teilnahme an der vorliegenden Mobilitätsbefragung von infas eingeladen. Die Einladung erfolgte postalisch, mit der Möglichkeit, den Fragebogen online, schriftlich oder telefonisch auszufüllen. Die Befragten entschieden sich überwiegend für die Online-Teilnahme. Es erfolgte einmalig der Versand von Erinnerungen an Personen, die auf das Erstanschreiben nicht reagiert hatten.

Die Einladung richtete sich an eine erwachsene Person im Haushalt. Diese wurde gebeten, möglichst alle weiteren Personen des Haushalts in die Befragung einzubeziehen. Die Beteiligung war im Haushalt also auch für Personen unter 18 Jahren möglich. In diesem Rahmen konnten auch sogenannte Stellvertreterinterviews gegeben werden. Insbesondere für jüngere Kinder konnten deren Eltern bzw. Erziehungsberechtigten stellvertretend Angaben zum Mobilitätsverhalten machen. Im Zeitraum von Mitte Juni bis Anfang August 2024 nahmen insgesamt 2.327 Personen aus 1.247 Haushalten teil und machten Angaben zu über 6.000 Wegen.

Der Fragebogen hatte pro Person im Haushalt eine Ausfülldauer von etwa 10 bis 15 Minuten. Dabei wurden Fragen zum Haushalt, zu einzelnen Personen und vor allem zu deren zurückgelegten Wegen an einem zwar per Zufall ausgewählten, jedoch in der Befragung fest vorgegebenen Stichtag gestellt.

Die Methode orientierte sich an der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (2023–2024), deren Vergleichswerte im Lauf im Sommer 2025 vorliegen sollten.

### Statistik

Die Stichprobenziehung über eine Einwohnermeldestichprobe gilt als der „Goldstandard“ der repräsentativen Stichprobenziehungen, da die Auswahl der Zielpersonen bzw. abgeleitet der Zielhaushalte über eine uneingeschränkte Zufallsstichprobe erfolgt, bei der jede Einheit der Grundgesamtheit eine gleiche berechenbare Auswahlwahrscheinlichkeit hat.

Die erhobenen Daten wurden kontrolliert und gewichtet. Gewichtet wurde nach Alter, Geschlecht, Haushaltsgröße, Bildungsgrad sowie auf Personenebene nach dem Wochentag des Stichtags (siehe

**Tabelle 1**).

<i>Auf Personenebene</i>	<b>Ungewichtet</b>	<b>Gewichtet</b>
<b>Geschlecht</b>		
Weiblich	53%	51%
Männlich	47%	48%
Divers	<0,5%	<0,5%
<b>Altersgruppen</b>		
0 – 17 Jahre	12%	15%
18 – 30 Jahre	15%	16%
31 – 45 Jahre	21%	19%
46 – 65 Jahre	33%	28%
66 Jahre und älter	19%	22%
<b>Bildungsgrad</b>		
(Noch) kein Abschluss	12%	18%
Niedriger Abschluss	11%	26%
Mittlerer Abschluss	21%	22%
Hoher Abschluss	56%	34%
<b>Wochentag Stichtag</b>		
Montag	16%	14%
Dienstag	14%	14%
Mittwoch	14%	14%
Donnerstag	14%	14%
Freitag	13%	14%
Samstag	15%	14%
Sonntag	15%	14%
<i>Auf Haushaltsebene</i>		
<b>Haushaltsgröße</b>		
1 Person	27%	54%
2 Personen	47%	28%
3 Personen	13%	10%
4 oder mehr Personen	13%	9%

*Abweichungen von 100% auf Spaltenprozent sind rundungsbedingt.*

**Tabelle 1 Darstellung der ungewichteten und gewichteten Stichprobe**

## Ergebnistelegramm

### **Welche Verkehrsmittel stehen den Menschen in Lübeck zur Verfügung?**

Die Mobilitätsausstattung der Lübecker Haushalte ist überwiegend hoch. Mehr als zwei Drittel der Haushalte besitzen mindestens ein Auto, ähnlich viele mindestens ein Fahrrad. In jedem fünften Haushalt ist auch mindestens ein Elektrofahrzeug bzw. Pedelec vorhanden. Nur 5 Prozent verfügen weder über ein Auto noch ein Fahrrad bzw. Pedelec. Im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzt jede vierte befragte Person am häufigsten das Deutschlandticket. Mehrheitlich dominiert jedoch der Gebrauch von Einzel- und Mehrfachkarten. Zudem gibt rund ein Sechstel an, nie mit den Bussen oder Bahnen in der Region zu fahren.

### **Wie mobil sind die Menschen in Lübeck?**

An dem zur Befragung vorgegebenen Stichtag haben mehr als vier von fünf Personen Wege außer Haus zurückgelegt. Im Wochenverlauf war die Mobilitätsquote an Sonntagen und auch Donnerstagen besonders niedrig. Für die Hälfte der Personen, die am Stichtag nicht mobil waren, gab es keinen Anlass außer Haus zu sein.

Die durchschnittliche Wegezähl, Strecke und Unterwegszeit pro Tag und Person werden von der jeweiligen Lebensphase und den damit verbundenen Notwendigkeiten beeinflusst. Die meisten Wege legten im Durchschnitt Berufstätige (Voll- oder Teilzeit) zurück. Auch bei der durchschnittlichen Tagesstrecke lag die Gruppe der in Vollzeit Berufstätigen vorn, aber Befragte in Teilzeitbeschäftigung wurden von den Studierenden übertroffen. Die höchste durchschnittliche Unterwegszeit war bei den Studierenden zu verzeichnen, gefolgt von den in Teilzeit Berufstätigen. Kinder unter 6 Jahren und Schüler:innen legten im Vergleich eher kürzere Strecken am Tag zurück und benötigten für ihre Wege vergleichsweise wenig Zeit, wengleich im Haushalt tätige Personen noch kürzere Wegezeiten angegeben haben.

### **Welche Verkehrsmittel werden genutzt?**

Etwas mehr als jeder dritte Weg wird mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt. Davon sind fast ein Viertel Wege von mitfahrenden Personen. Fahrrad und Elektrofahrzeug kommen zusammen auf ein Viertel aller Wege. Zu Fuß wird rund jeder fünfte Weg zurückgelegt, womit sich für den nicht-motorisierten Individualverkehr (NMIV) ein Anteil von 48 Prozent ergibt. Die restlichen 14 Prozent fallen auf öffentliche Verkehrsmittel (ÖV), wobei dies zu rund zwei Drittel auf dem Busverkehr basiert.

### **Zu welchen Anlässen werden die Wege zurückgelegt?**

Bei den Wegezwecken wurden zuvorderst Berufliches sowie Freizeit angegeben. Einkauf und Erledigung wiesen ebenfalls relevante Anteile bei den ermittelten Zwecken auf. Die Begleitung von Personen wurde selten genannt.

## 1 Stadt Lübeck – Gebiet und Einwohner:innen

Die Hansestadt Lübeck zählt mit ihren rund 222.300 Einwohner:innen zu den „Regiopolen und Großstädten“ (RegiostaR-Raumtypologie des BMDV, RegiostaR 7). Das Stadtgebiet umfasst neben der historischen Altstadtinsel neun weitere Stadtteile mit unterschiedlichen strukturellen Merkmalen und erstreckt sich von St. Jürgen im Süden bis Travemünde an der Ostseeküste über eine Fläche von 214,2 km<sup>2</sup>.

### Viele Einpersonenhaushalte in Lübeck

Mit einem Anteil von 54 Prozent sind Einpersonenhaushalte in Lübeck am häufigsten vertreten. 27 Prozent der Haushalte bestehen aus zwei und 19 Prozent aus drei oder mehr Personen. Bei den Einpersonenhaushalten handelt es sich häufig um Haushalte von Personen zwischen 50 und 70 Jahren sowie zwischen 20 und 30 Jahren. Letztere Gruppe weist besonders häufig ein monatliches Nettohaushaltseinkommen von unter 2.000 Euro aus und liegt damit deutlich unter dem Lübecker Median von 2.800 Euro. Dies steht insbesondere mit dem recht hohen Studierendenanteil von 6 Prozent in Lübeck in Zusammenhang. Daneben geben drei von zehn Lübecker:innen an, in Vollzeit tätig zu sein (29 Prozent), wohingegen 14 Prozent eine Teilzeittätigkeit ausüben. Knapp ein Viertel der Befragten befindet sich in Rente oder Pension (23 Prozent). 12 Prozent zählen zu der Gruppe der Schüler:innen, bei 4 Prozent handelt es sich um Kinder unter 6 Jahren und etwa 1 Prozent sind im Haushalt tätig.

## 2 Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern und ÖPNV-Fahrkarten

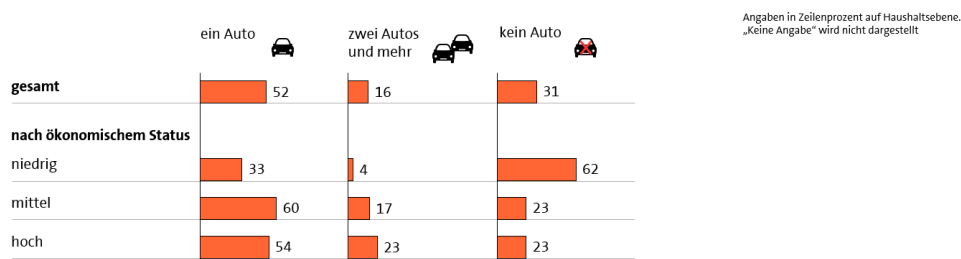
Mobilität sieht für jeden Menschen anders aus. Wie häufig und auf welche Art und Weise jemand unterwegs ist, hängt von zahlreichen Faktoren ab – wie zum Beispiel von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur, der eigenen Mobilitätsausstattung und der persönlichen Lebenssituation. Diese Aspekte werden für Lübeck im Folgenden untersucht. Begonnen wird mit der Frage, wie die Lübecker:innen mit Verkehrsmitteln ausgestattet sind und welche Voraussetzungen zur Mobilität gegeben sind.

### Autobesitz im Haushalt

Rund zwei Drittel (68 Prozent) der Haushalte in Lübeck verfügen über ein oder mehrere Autos (siehe Abbildung 1). Bei über der Hälfte (52 Prozent) der Haushalte ist dies ein Auto pro Haushalt. Im Durchschnitt kommt ein Haushalt in Lübeck auf 0,9 Autos. 94 Prozent dieser Fahrzeuge sind Privatwagen, sechs Prozent Firmenwagen. Die Entscheidung, ein Auto anzuschaffen, hängt natürlich auch mit den finanziellen Mitteln eines Haushalts zusammen. Zur Betrachtung dieses Zusammenhangs wird der ökonomische Status herangezogen, der nicht nur das Haushaltseinkommen, sondern auch die Anzahl und das Alter der Haushaltsmitglieder berücksichtigt.

Als Grundlage zur Bildung des ökonomischen Status diente das Nettoäquivalenzeinkommen. Das Nettoäquivalenzeinkommen ergibt sich aus dem Haushaltsnettoeinkommen, geteilt durch die Äquivalenzzahl der Haushaltsmitglieder (z. B. 1 für das erste Mitglied ab 14 Jahren; 0,3 für ein Mitglied unter 14 Jahren). Das so berechnete Nettoäquivalenzeinkommen wurde mit dem Median des monatlichen Nettoäquivalenzeinkommens von 2.190€ im Jahr 2023<sup>1</sup> verglichen, um den ökonomischen Status zu kategorisieren. Der ökonomische Status von Haushalten mit einem Äquivalenzeinkommen unter 65 Prozent des Medians wurde als „niedrig“ und ab 135 Prozent als „hoch“ eingestuft.

Fast zwei Drittel (62 Prozent) der Haushalte mit niedrigem ökonomischen Status besitzen jedoch kein Auto. Unter jenen mit mittlerem oder hohem Status sind jeweils nur knapp ein Viertel (23 Prozent) ohne Auto – hier unterscheiden sich die beiden Gruppen also nicht. Haushalte mit hohem ökonomischen Status haben mit 23 Prozent aber besonders häufig zwei oder mehr Autos. In den Kategorien „mittel“ und „niedrig“ sind es jeweils nur 17 bzw. 4 Prozent (siehe Abbildung 1).



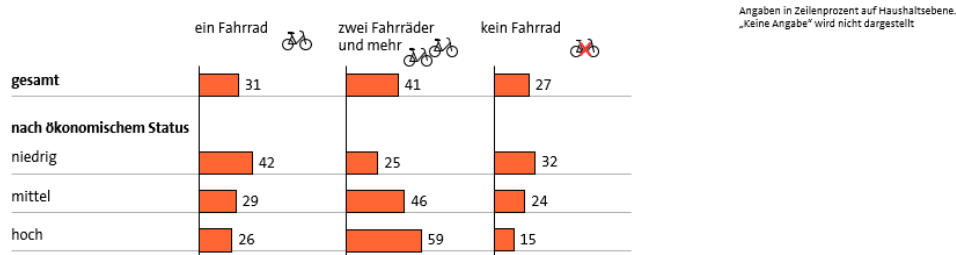
**Abbildung 1 Autobesitz im Haushalt nach ökonomischem Status**

Ein ebenfalls auffälliger Zusammenhang besteht zwischen dem Stadtteil der Wohnanschrift eines Haushaltes und dessen Autobesitz. Haushalte in der Innenstadt sowie in St. Lorenz Süd liegen mit durchschnittlich 0,5 und 0,6 Autos unter dem Lübecker Durchschnitt von 0,9. Kücknitz, Moisling und Schlutup liegen mit 1,1 bzw. in den letzteren beiden Fällen mit 1,2 Autos pro Haushalt über dem Lübecker Durchschnitt. Die anderen Stadtteile bewegen sich mit durchschnittlich 0,9 bis einem Auto im Haushalt ungefähr im Lübecker Durchschnitt.

## Ausstattung mit Fahrrädern, Pedelecs und Elektrofahrrädern

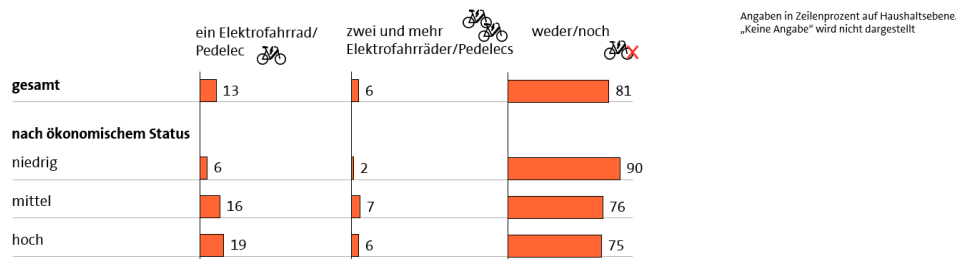
72 Prozent der Lübecker Haushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad. Auch hier zeigen sich Unterschiede in Zusammenhang mit dem ökonomischen Status. Fast jeder dritte finanziell schlechter gestellte Haushalt (32 Prozent) hat kein Fahrrad. Unter den am besten gestellten Haushalten sind nur 15 Prozent ohne Fahrrad. Mit 59 Prozent besitzen ökonomisch gut situierte Haushalte besonders häufig zwei Fahrräder oder mehr (siehe Abbildung 2).

<sup>1</sup> <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Lebensbedingungen-Armutsgefährdung/Tabellen/einkommensverteilung-mz-silc.html> [abgerufen am 05.11.2024]



**Abbildung 2 Besitz von Fahrrädern im Haushalt nach ökonomischem Status**

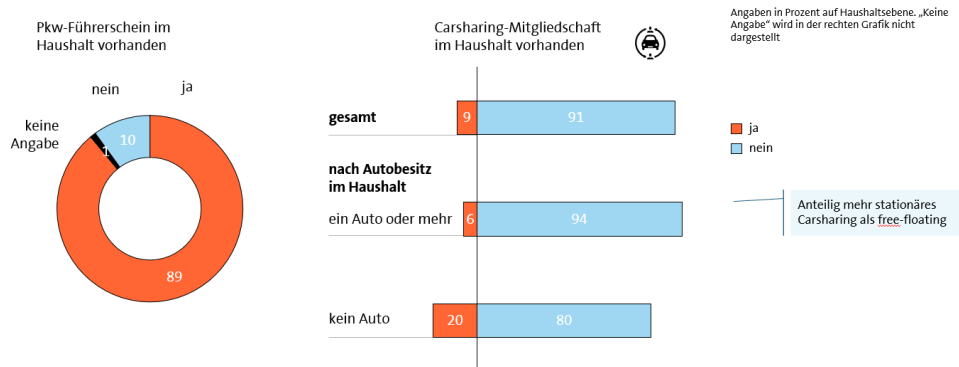
Etwa jeder fünfte Haushalt (19 Prozent) verfügt über mindestens ein Elektrofahrrad/Pedelec. Auch hier wird ein Zusammenhang mit dem ökonomischen Status des Haushaltes erkennbar, der im Vergleich zum Fahrradbesitz aber etwas weniger stark ausgeprägt ist – wohl auch deshalb, weil der Besitz eines Elektrofahrrads/Pedelecs generell seltener ist (siehe Abbildung 3).



**Abbildung 3 Besitz von Elektrofahrrädern/Pedelecs im Haushalt nach ökonomischem Status**

### Pkw-Führerschein und Carsharing-Mitgliedschaft

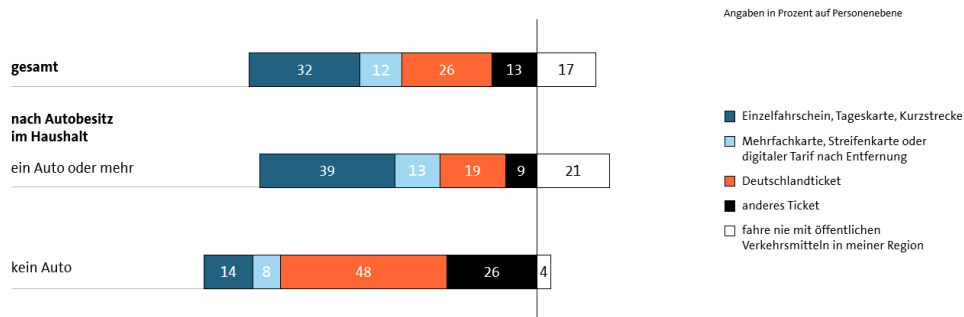
In etwa neun von zehn Haushalten in Lübeck verfügt mindestens eine Person über einen Pkw-Führerschein (89 Prozent). In fast jedem zehnten Haushalten ist eine Carsharing-Mitgliedschaft vorhanden (9 Prozent; siehe Abbildung 4). Dabei verfügen Haushalte ohne Auto (20 Prozent) häufiger über eine Carsharing-Mitgliedschaft als Haushalte mit Auto (6 Prozent). Mit 20 Prozent nutzen vor allem Haushalte aus der Innenstadt Carsharing-Angebote. Die Carsharing-Mitgliedschaften beziehen sich in erster Linie auf Angebote mit festen Stationen – es gibt aber auch Mitgliedschaften bei Anbietern mit free-floating-Wagen, deren Angebote möglicherweise außerhalb von Lübeck verfügbar sind.



**Abbildung 4 Pkw-Führerscheinbesitz und Carsharing-Mitgliedschaft im Haushalt**

### Genutzte ÖPNV-Fahrkarten

Rund jede vierte Person in Lübeck nutzt das Deutschlandticket (26 Prozent; siehe Abbildung 5). Den größten gemeinsamen Anteil machen aber Einzelfahrscheine, Tages- und Kurzstreckenfahrkarten (32 Prozent) sowie Mehrfachkarten (12 Prozent) aus. Die Lübecker:innen kaufen die Tickets also eher nach Bedarf anstatt auf Abonnements zurückzugreifen. Rund ein Sechstel gibt an, nie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln der Region zu fahren (17 Prozent).



**Abbildung 5 Das am häufigsten genutzte ÖPNV-Ticket**

Wird berücksichtigt, ob den befragten Personen im Haushalt ein Auto zu Verfügung steht oder nicht, verschieben sich die Anteile der genutzten Tickets. Steht dem Haushalt ein Auto zur Verfügung, werden überwiegend Einzelfahrscheine, Tages- und Kurzstreckenfahrkarten (39 Prozent) sowie Mehrfachkarten (13 Prozent) genutzt. Der Anteil für das Deutschlandticket liegt bei 19 Prozent. Bei Haushalten ohne Auto macht das Deutschlandticket nahezu die Hälfte der genutzten Fahrkarten aus (48 Prozent). Einzelfahrscheine, Tages- und Kurzstreckenfahrkarten (14 Prozent) und Mehrfachkarten (8 Prozent) sind für diese Haushalte weniger relevant. Auch der Anteil an Personen, der angibt, nie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln der Region zu fahren, steigt von 4 Prozent bei Haushalten ohne Auto auf 21 Prozent bei Haushalten mit Auto (siehe Abbildung 5).

### 3 Mobilität in der Stadt Lübeck – zentrale Kennwerte

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Stichtagsergebnisse der individuellen Wegeerhebung und stellen zentrale Mobilitätskennwerte für die Stadt Lübeck bereit. Sie liefern Angaben zum Verkehr der Einwohner:innen ab 0 Jahren für einen durchschnittlichen Tag – wobei hier der Erhebungszeitraum im Sommer mit seinen wetterbedingten Einflüssen beachtet werden muss. Verkehr in Lübeck, der sich durch die Mobilität nicht-ortsansässiger Personen ergibt, bleibt unberücksichtigt. Zunächst wird ein Blick auf die Mobilitätsquoten, Wegezahlen, Tagesstrecken sowie Unterwegszeiten geworfen. Anschließend folgt eine Vorstellung der zentralen Merkmale der erhobenen Wege, des Modal Split sowie eine Betrachtung vorhandener Mobilitätseinschränkungen auf Personenebene.

#### Was ist ein Weg?

Der Weg ist die Grundeinheit, in der die Mobilität im Rahmen der Studie erfasst wurde. Ein Weg besteht dabei aus einer Strecke außer Haus vom Ausgangspunkt zum Ziel, egal ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt bleibt es bei einem Weg. Hin- und Rückwege werden getrennt berücksichtigt. Bei längeren Unterbrechungen, größeren Umwegen oder Zweckwechseln auf einer Strecke – wie etwa einem Einkauf auf dem Weg nach Hause – werden die Wege getrennt angegeben.

#### Mobilitätsquote

Mehr als vier von fünf Personen waren am Stichtag mobil, haben also Wege außer Haus zurückgelegt (86 Prozent). An den Werktagen bewegt sich die Mobilitätsquote auf einem Niveau von 87 bis 93 Prozent – Ausnahme ist der Donnerstag, an dem im Schnitt nur 79 Prozent der Lübecker:innen mobil waren. Der Samstag zählt mit 91 Prozent zu den mobilsten Tagen, der Sonntag war mit 74 Prozent der ruhigste Tag (siehe Abbildung 6).

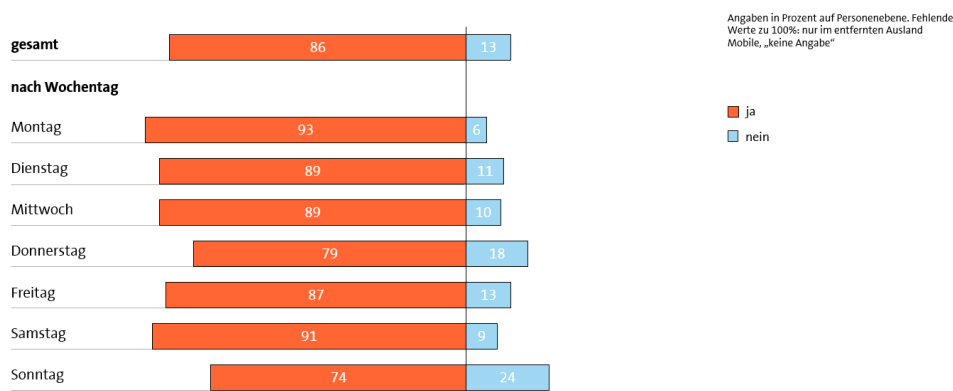


Abbildung 6 Am Stichtag außer Haus zurückgelegte Wege

Waren Menschen am Stichtag nicht mobil, lag dies an verschiedenen Umständen (siehe Abbildung 7). Bei der Hälfte der Nicht-Mobilen war schlicht ein fehlender Anlass, außer Haus zu gehen, der bzw. einer der Gründe für Nicht-Mobilität. Darüber hielten Erledigungen zu Hause (27 Prozent) oder Krankheit (15 Prozent) einige Befragte zu Hause. Etwas weniger Menschen gaben Alters- und andere Gründe an (10 Prozent). Auch das möglicherweise als zu warm empfundene Wetter konnte ausschlaggebend gewesen sein (10 Prozent). Die Arbeit im Homeoffice (5 Prozent) sowie die Betreuung von Personen im häuslichen Umfeld (1 Prozent) waren dagegen in wenigen Fällen die Gründe für Nicht-Mobilität am Stichtag.

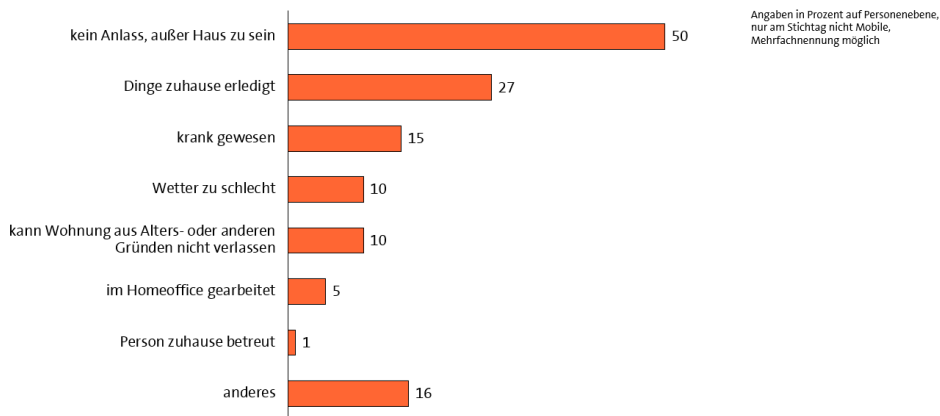


Abbildung 7 Gründe für Nicht-Mobilität am Stichtag

## Durchschnittliche Wegeanzahl, Tagesstrecke und Unterwegszeit

Die mittlere Anzahl der am Stichtag zurückgelegten Wegen lag bei 3,0 Wegen pro Person (siehe Abbildung 8). Dabei ist bereits ein Korrekturfaktor von 1,1 mit eingerechnet, um vergessene Rückwege zu berücksichtigen. Regelmäßige berufliche Wege sind in der Wegeanzahl und den Strecken enthalten.

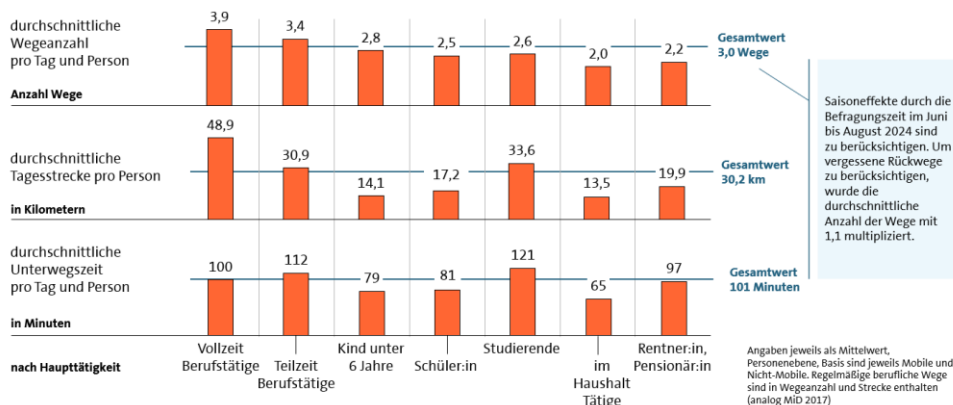


Abbildung 8 Wegeanzahl, Strecke und Unterwegszeit am Stichtag

In Bezug auf die Mobilitätsparameter ist relevant, welcher Haupttätigkeit die Befragten nachgehen. Die in Vollzeit (Mittelwert  $M=3,9$ ) oder in Teilzeit ( $M=3,4$ ) berufstätigen Befragten legten durchschnittlich die meisten Wege zurück und erreichten somit einen Wert oberhalb des Durchschnittswertes. Knapp darunter liegt der Wert für die Kinder unter 6 Jahren ( $M=2,8$ ). Studierende ( $M=2,6$ ) und Schüler:innen ( $M=2,5$ ) berichten eine ähnliche Anzahl an Wegen am Stichtag. Personen in Rente oder Pension ( $M=2,2$ ) sowie im Haushalt Tätige ( $M=2,0$ ) hatten eine geringere Anzahl an Wegen.

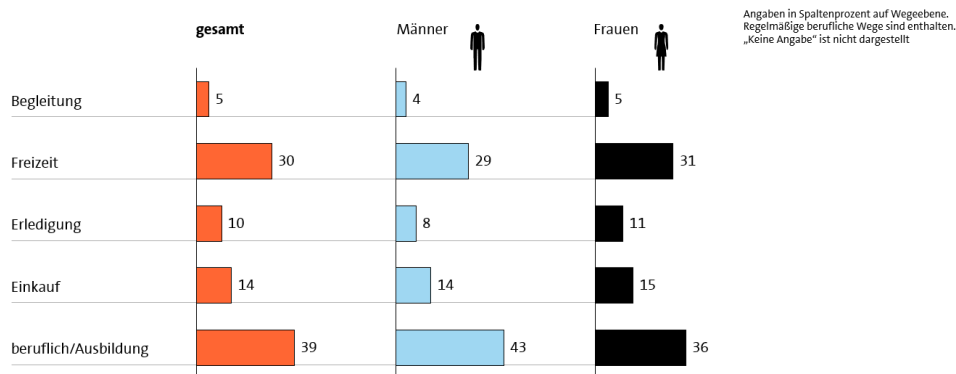
Im Schnitt legten die Lübecker:innen am Stichtag eine Strecke von rund 30 km zurück. Je nach Haupttätigkeit zeigen sich jedoch Unterschiede. Deutlich unterhalb der 30 km blieben Kinder unter 6 Jahren ( $M=14,1$ ), Schüler:innen ( $M=17,2$ ), im Haushalt Tätige ( $M=13,5$ ) sowie Personen in Rente oder Pension ( $M=19,9$ ). Studierende ( $M=33,6$ ) und in Teilzeit Berufstätige ( $M=30,9$ ) berichten von längeren Strecken. Die mit Abstand längste durchschnittliche Tagesstrecke legten die in Vollzeit Berufstätigen zurück ( $M=48,9$ ).

Im Schnitt waren die Menschen auf ihren Wegen am Stichtag 101 Minuten unterwegs. Für die verschiedenen Tätigkeitsgruppen steht die Unterwegszeit aber nicht immer in eindeutigem Zusammenhang mit der zurückgelegten Strecke. Studierende waren mit etwas mehr als zwei Stunden am längsten unterwegs ( $M=121$ ) wobei die zurückgelegte Strecke aber nur geringfügig über dem Durchschnitt liegt. Dieses Zeit-Strecken-Verhältnis kann zum Teil darauf zurückzuführen sein, dass Studierende mit einem Modal Split-Anteil von 32 Prozent besonders häufig Wege mit dem ÖV zurückgelegt haben (siehe dazu auch Kapitel 4). Die anderen Personengruppen gaben zwischen einer und knapp unter zwei Stunden als durchschnittliche Gesamtzeit an (Vollzeit:  $M=100$ , Teilzeit:  $M=112$ , Schüler:in:  $M=81$ , im Haushalt Tätige:  $M=65$ , Person in Rente oder Pension:  $M=97$ , Kind unter 6 Jahren:  $M=79$ , Abbildung 8).

Wie gesagt, gilt es bei den ausgewiesenen Werten, Saisoneffekte durch die Befragungszeit im Juni bis August 2024 zu berücksichtigen. Diese wurden im Rahmen der Erhebung und dieses Berichts nicht bereinigt. Außerdem wurde eine eher moderate Bereinigung von Ausreißern vorgenommen, z.B. bei der Maximaldauer von Wegen.

## Wegezwecke

Warum legten die Lübecker:innen die von ihnen genannten Wege am Stichtag zurück? Der Hauptzweck war für mehr als ein Drittel der Wege Berufliches oder die Ausbildung (39 Prozent; siehe Abbildung 9). Für Männer war dies mit 43 Prozent häufiger der Fall als für Frauen (36 Prozent). Aber auch die Freizeit war in 30 Prozent der Wege ein Grund für getätigte Wege, wobei Frauen (31 Prozent) diese Angabe etwas häufiger machten als Männer (29 Prozent).



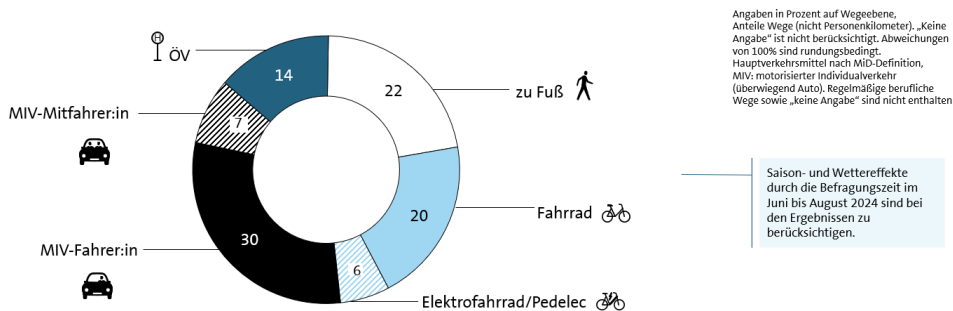
**Abbildung 9 Wegezwecke nach Geschlecht**

Im Vergleich zu Beruf, Ausbildung und Freizeit waren Einkauf (14 Prozent), Erledigung (10 Prozent) und Begleitung (5 Prozent) eher untergeordnete Wegezwecke. Diese wurden in dieser Reihenfolge von Frauen (15 Prozent; 11 Prozent; 5 Prozent) jeweils etwas häufiger genannt als von Männern (14 Prozent; 8 Prozent; 4 Prozent), aber in beiden Geschlechtsgruppen blieben diese, im Vergleich zu den zuvor genannten Wegezwecken, auf einem eher niedrigen Niveau (siehe Abbildung 9).

Welche Strecken legten die Lübecker:innen zu welchem Zweck zurück? Die längste Strecke galt mit knapp 5 Kilometern dem Weg zum Arbeitsplatz (Median Md=5,1). Für die Freizeit und private Erledigungen betrug die Wegstrecke nahezu 4 Kilometer (jeweils Md=3,9). Die Wege zur Begleitung von Personen und zur Ausbildungsstätte/Schule betrug eine ähnliche Entfernung (jeweils Md=3,0). Die kürzesten Strecken waren für den Einkauf notwendig (Md=2,1).

### Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Der Modal Split als prozentuale Verteilung der Wege nach Hauptverkehrsmitteln zeigt, dass mehr als ein Drittel der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr, also meist mit dem Auto als Fahrer:in (30 Prozent) oder Mitfahrer:in (7 Prozent) zurückgelegt wurden. Der MIV-Anteil wird von einem Rad-Anteil von 26 Prozent gefolgt, der sich aus 20 Prozent mit „normalen Fahrrädern“ und 6 Prozent Elektrofahrrad bzw. Pedelec zusammensetzt. Der öffentliche Verkehr war in 14 Prozent der Wege das Hauptverkehrsmittel (siehe Abbildung 10). Er basiert zu etwa zwei Dritteln auf dem Busverkehr.

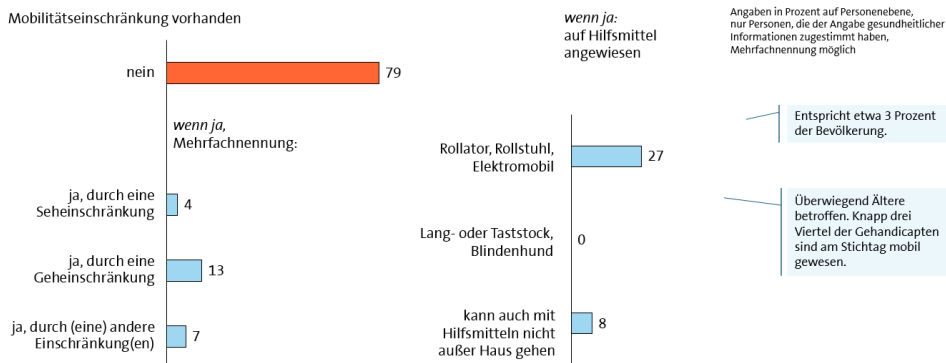


**Abbildung 10 Modal Split**

Wurden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, wurden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst. Als Hauptverkehrsmittel wurde dasjenige gesetzt, mit dem wahrscheinlich die längste Strecke des Weges unternommen wurde. Die Rangfolge lautete dabei: ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß. Unter MIV – motorisierter Individualverkehr – werden dabei das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.

## Mobilitätseinschränkungen und genutzte Hilfsmittel

Rund jede:r fünfte Befragte (21 Prozent) ist von gesundheitlichen Einschränkungen in der Mobilität betroffen. Dabei handelt es sich mehrheitlich um eine Einschränkung beim Gehen (13 Prozent; Sehen: 4 Prozent; andere Einschränkung: 7 Prozent). Dementsprechend sind die gehandicapten Befragten vor allem auf Gehhilfen wie einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen (27 Prozent, siehe Abbildung 11). Knapp drei Viertel der Gehandicapten waren trotz Einschränkungen am Stichtag mobil.



**Abbildung 11 Mobilität mit Handicap**

## 4 Queranalysen für ausgewählte Inhalte

Die folgenden Queranalysen dienen dazu, thematische Schwerpunkte zur Mobilität in der Stadt Lübeck auszuwählen und zu vertiefen. Dabei werden zentrale Mobilitätskennzahlen in Zusammenhang mit soziodemografischen Parametern betrachtet.

### Verkehrsmittelnutzung

In den folgenden Auswertungen geht es zunächst um die selbst berichtete Verkehrsmittelnutzung im Alltag auf Personenebene, um einen Eindruck der Mobilitätsmuster jenseits des Stichtags zu erhalten. Anschließend wird das Nutzungsverhalten am Stichtag auf Wegeebene betrachtet und nach verschiedenen Bevölkerungsgruppen differenziert.

#### **Fuß- und Autowege dominieren die Alltagsmobilität – das Fahrrad zieht nach**

Mehr als zwei Drittel (70 Prozent) der befragten Personen geben an, mindestens an einem Tag pro Woche zu Fuß zu gehen. Nur rund jede:r Siebte (15 Prozent) unternimmt seltener als monatlich Wege zu Fuß.

Rund jede:r zweite Lübecker:in (51 Prozent) ist laut eigenen Angaben mindestens an einem Tag pro Woche mit dem Fahrrad oder Elektrofahrrad bzw. Pedelec unterwegs. Der Anteil der selbstberichteten Nicht-Nutzer:innen liegt hingegen bei 29 Prozent.

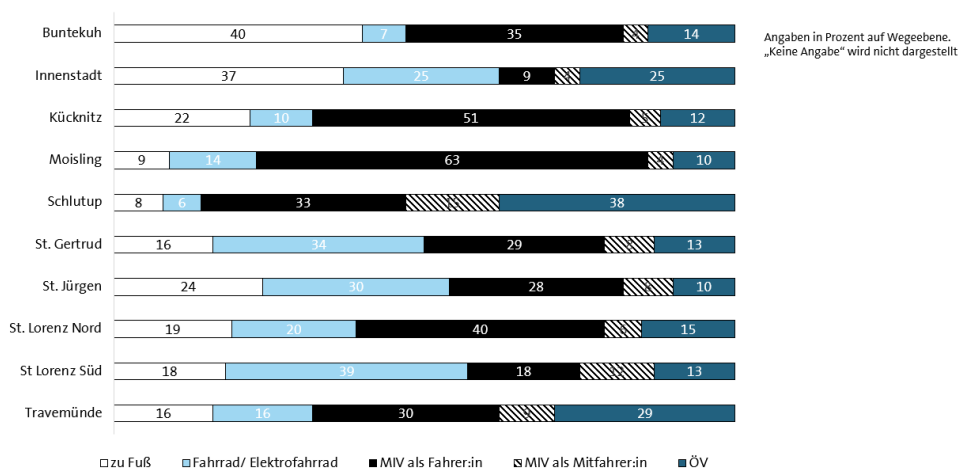
Das Auto wird von einem Fünftel der Lübecker:innen nie bzw. fast nie genutzt. Mit 59 Prozent – der Anteil, mit dem das Auto mindestens an einem Tag pro Woche genutzt wird – ist das Auto neben den eigenen Füßen das am häufigsten genutzte Fortbewegungsmittel.

Der ÖPNV wird von über einem Viertel (27 Prozent) nie bzw. fast nie genutzt. Diejenigen, die ihn nutzen, tun das mit 44 Prozent eher gelegentlich (zwischen an einem Tag im Monat bis seltener als monatlich) oder alltäglich (29 Prozent), also mindestens einmal pro Woche.

Für Fernreisen wird eher die Bahn gewählt. Knapp jede:r Zweite (48 Prozent) fährt zumindest manchmal mit der Bahn ab 100 km Entfernung. Den Fernbus nutzen für diese Distanz nur 16 Prozent der Befragten mindestens manchmal.

#### **Große Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zwischen den Stadtteilen am Stichtag**

Für die folgende Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung am Stichtag wird der Blick auf die Wegeebene gerichtet. Im Modal Split lassen sich Unterschiede nach Stadtteilen feststellen – bei denen aber neben einer teilweise geringen Fallzahl pro Stadtteil ein saisonaler Effekt durch die Befragung im Sommer beachtet werden muss.



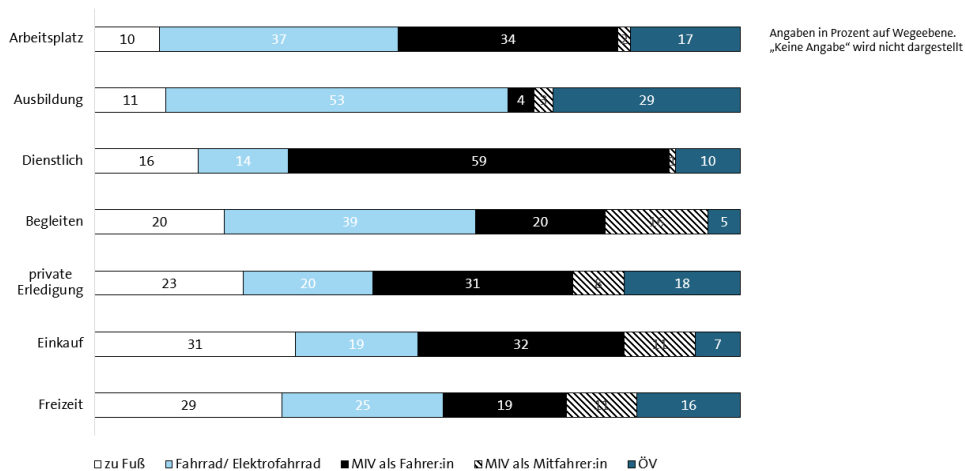
**Abbildung 12 Verkehrsmittelnutzung nach Stadtteil**

Befragte mit einer Anschrift in Buntekuh waren mit 40 Prozent Fußwegen am Stichtag besonders häufig ohne Verkehrsmittel unterwegs – dicht gefolgt von Befragten aus der Innenstadt (37 Prozent). Befragte, die in Schlutup leben, haben mit 38 Prozent der Wege am Stichtag besonders häufig den ÖV gewählt. Auch Befragte aus Travemünde und der Innenstadt liegen mit 29 bzw. 25 Prozent ÖV-Wegen über dem Durchschnitt. Autostark zeigen sich die Moislinger:innen, deren Wege zu über zwei Dritteln (69 Prozent) aus MIV-Wegen bestanden. Von in der Innenstadt Wohnenden wurden hingegen nur 13 Prozent der Wege mit dem MIV zurückgelegt. In der Radnutzung schneiden Personen aus St. Gertrud und St. Lorenz Süd am besten ab. Deren Wege wurden zu 34 bzw. 39 Prozent mit dem Fahrrad oder Elektrofahrrad bzw. Pedelec zurückgelegt (siehe Abbildung 12).

**Jeder zweite Weg der unter 18-Jährigen wurde mit dem Fahrrad zurückgelegt**

Auffällige Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung am Stichtag lassen sich auch zwischen den verschiedenen Altersgruppen feststellen. Befragte unter 18 Jahren legten am Stichtag 47 Prozent der Wege mit dem Fahrrad oder Pedelec zurück und stellen damit im Vergleich zum Durchschnittswert von 26 Prozent für den Fahrradanteil eine besonders aktive Nutzer:innengruppe dar. Mit einem MIV-Anteil von 51 Prozent ist die Altersgruppe über 65 Jahren deutlich über dem Durchschnitt von 38 Prozent. Aber auch die Wege der 31- bis 45-Jährigen, welche besonders häufig Berufswege machen und Kinder begleiten, lagen mit 45 Prozent MIV-Anteil über dem Durchschnitt. Der ÖV wurde am Stichtag besonders häufig von den 18- bis 30-Jährigen genutzt: Insgesamt 22 Prozent der Wege dieser Gruppe wurden mit Bus oder Bahn zurückgelegt, was 8 Prozentpunkte über dem Gesamtdurchschnitt liegt.

## Die Verkehrsmittelwahl für Freizeitwege ist bunt



### Abbildung 13 Verkehrsmittelnutzung nach Wegezweck

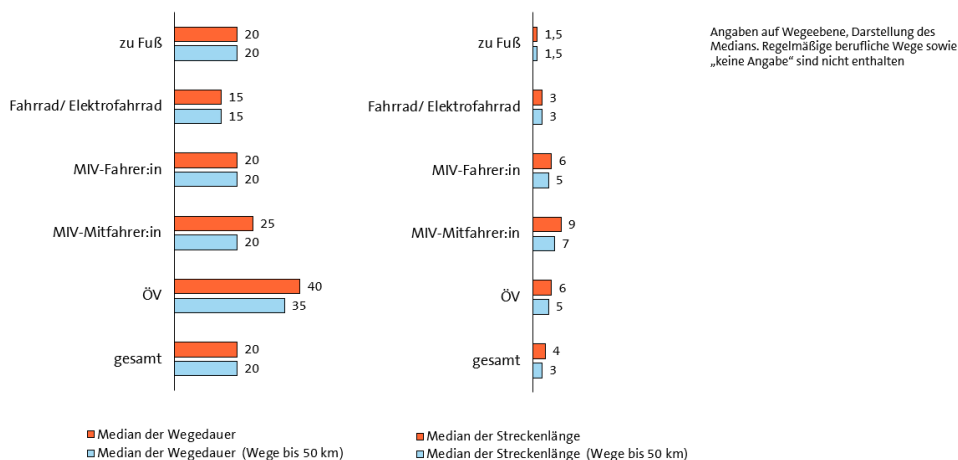
In Zusammenhang mit dem Lebensabschnitt und der Verkehrsmittelnutzung steht auch der Wegezweck am Stichtag. Wege zur Schule oder Ausbildung wurden zu 53 Prozent mit dem Fahrrad oder Pedelec und zu 29 Prozent mit dem ÖV zurückgelegt (siehe Abbildung 13).

Insgesamt 37 Prozent der Wege zum Arbeitsplatz wurden mit dem Fahrrad zurückgelegt – ungefähr der gleiche Anteil wie mit dem Auto (36 Prozent). Dienstliche Wege, die hauptsächlich aus regelmäßigen beruflichen Wegen bestehen, wurden zu 59 Prozent mit dem MIV bewältigt. Bei Freizeitwegen gibt es keine allzu offensichtliche Präferenz bezüglich Verkehrsmittel: Der MIV und das Zufußgehen kommen jeweils auf rund 30 Prozent, das Fahrrad oder Elektrofahrrad bzw. Pedelec auf 25 und der ÖV auf 16 Prozent. Einkaufswege werden in erster Linie zu Fuß (31 Prozent) oder per MIV als Fahrer:in (32 Prozent) zurückgelegt. Doch auch das Fahrrad wird für knapp jeden fünften Einkaufsweg (19 Prozent) genutzt.

### Wege mit dem ÖV dauern am längsten

Welche Distanzen wurden am Stichtag wie schnell mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt? Dazu werden die Wegedauer pro Verkehrsmittel und die zurückgelegte Wegestrecke anhand ihrer Medianwerte miteinander verglichen. Der Median wird dabei als aussagekräftige Kennzahl herangezogen, weil er nicht so stark durch besonders hohe oder besonders niedrige Einzelwerte beeinflusst wird. In den Darstellungen werden regelmäßige berufliche Wege dabei ausenvor gelassen.

Die Streckenlängen der Wege mit MIV und ÖV liegen auf einem ähnlichen Niveau. Im MIV als Fahrer:in und im ÖV liegt der Median der Wegelänge bei 6 Kilometern (siehe Abbildung 14). Betrachtet man nur Wege mit einer Streckenlänge bis 50 km, liegt die Medianstreckenlänge für beide Verkehrsmittel bei 5 km.



**Abbildung 14 Wegedauer und Streckenlänge nach Verkehrsmittel**

Doch auch wenn die mittlere Streckenlänge im ÖV und MIV ungefähr gleich sind, lassen sich deutliche Unterschiede bei der Wegedauer feststellen (siehe Abbildung 14). Im ÖV liegen die Wegedauern im Mittel bei 40 Minuten. Wenn man auf die Wege mit einer Strecke von bis zu 50 km begrenzt, bleibt die mittlere Wegedauer bei 35 Minuten. Im MIV als Fahrer:in sind es unabhängig von der Kappung bei 50 km nur 20 Minuten. Diese Wegedauer erreichen auch die Fußwege, die eine Länge von 1,5 km haben.

Wege mit dem Fahrrad oder Pedelec dauern 15 Minuten und überwinden dabei eine Distanz von 3 km – jeweils unabhängig davon, ob die Streckenlänge bei 50 km gekappt wird (siehe Abbildung 13).

### Nutzungsvergleich von Fahrrad und Elektrofahrrad/Pedelec

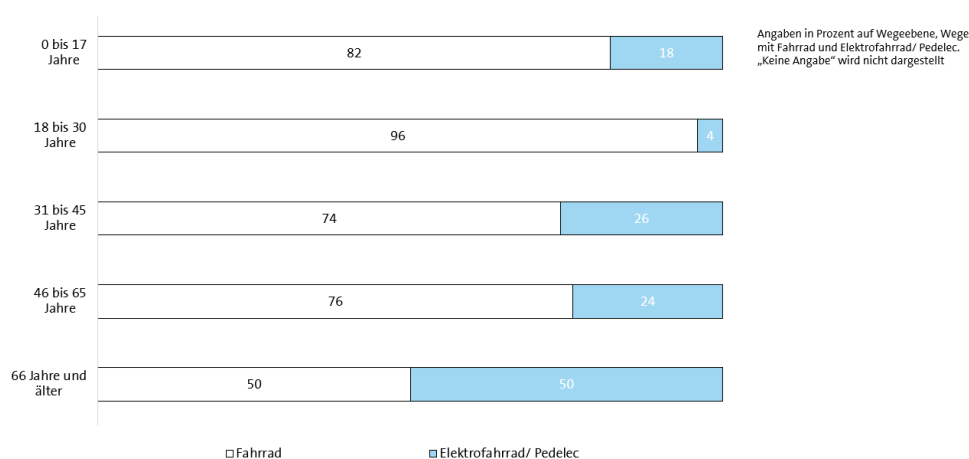
Elektrisch unterstützte Fahrräder haben in den letzten Jahren zunehmend an Popularität gewonnen. Durch die elektrische Unterstützung helfen sie beim Zurücklegen von längeren Distanzen und Strecken mit Steigung.

#### Elektrofahrräder sind mittlerweile wichtiger Teil des Radverkehrs

Wie bereits beschrieben lag der Rad-Anteil im Modal Split insgesamt bei 26 Prozent. Dieser Radanteil bestand wiederum zu 78 Prozent aus Wegen mit einem normalen Fahrrad und zu 22 Prozent aus Wegen mit einem Elektrofahrrad bzw. Pedelec. Wege mit dem Fahrrad am Stichtag hatten dabei eine durchschnittliche Länge von 3,8 km und im Median von 3 km, wohingegen Wege mit dem Elektrofahrrad bzw. Pedelec im Durchschnitt 5,4 km und im Median 3,9 km lang waren. Mit Elektrofahrrad wurden also längere Distanzen zurückgelegt – aber sie wurden auch für kürzere Strecken eingesetzt.

Vielmehr gibt es einen Zusammenhang hinsichtlich des Alters der Befragten und der Wahl zwischen Elektrofahrrädern und normalen Fahrrädern. Ab einem Alter von 66 Jahren entfiel die eine Hälfte der Radwege am Stichtag auf normale Räder und die andere auf Elektrofahrräder. Radwege von Personen zwischen 31 und 65 Jahren wurden zu knapp drei Vierteln (74 Prozent) mit normalen Rädern

zurückgelegt. Bei 18- bis 30-Jährigen waren es ganze 96 Prozent. Radwege der unter 18-Jährigen entfielen zu 82 Prozent auf normale Fahrräder (siehe Abbildung 15). Diesen Nutzungsgewohnheiten der jüngeren Altersgruppen entsprechend wurden 91 Prozent der Radwege mit dem Wegezweck „Ausbildung“ mit einem normalen Rad zurückgelegt.



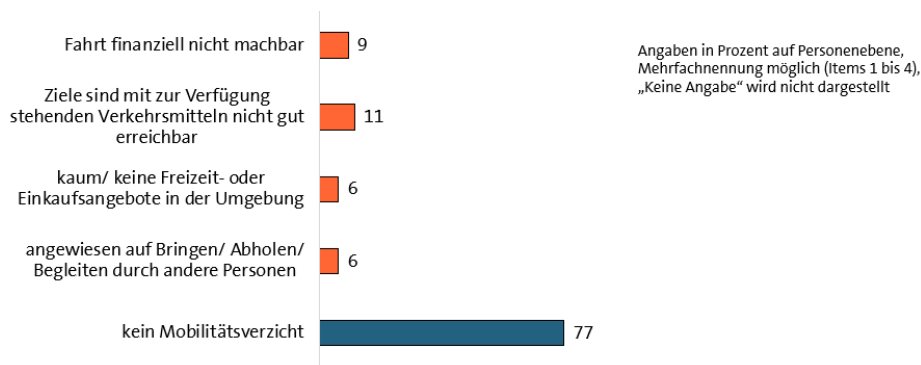
**Abbildung 15 Rad- und Elektrofahrrad- bzw. Pedelecnutzung nach Altersgruppe**

Der Pedelec-Anteil an Freizeitwegen, Einkaufswegen, Wegen für Erledigungen und Wegen zum Arbeitsplatz bewegt zwischen 21 und 23 Prozent. Pedelecs werden in Lübeck also nicht hauptsächlich für Freizeitwege (wie längere Radtouren) eingesetzt, sondern sind Teil des Alltags.

## Mobilitätsteilhabe

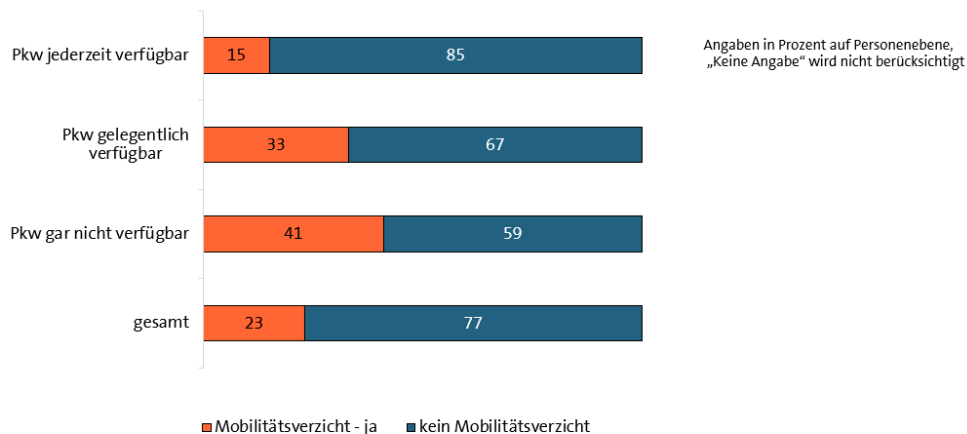
Außerhäuslichen Aktivitäten – wie dem Besuch kultureller Veranstaltungen, dem Treffen von Freund:innen oder dem Einkaufen – nachgehen zu können, ist keine Selbstverständlichkeit. Wer keinen oder einen eingeschränkten Zugang zu Verkehrsmitteln und Infrastruktur hat, ist auch in der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben eingeschränkt.

Fast ein Viertel (23 Prozent) der Befragten gibt an, im Alltag häufiger auf Wege oder Aktivitäten verzichten zu müssen. Die Gründe dafür sind verschieden: Für rund jede:n Zehnte:n (11 Prozent) sind die Ziele mit den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln nicht gut zu erreichen. Ebenfalls knapp jede:r Zehnte (9 Prozent) kann sich Wege finanziell nicht leisten. Dass Wege nicht angetreten werden, da es kaum oder keine Freizeit- oder Einkaufsangebote in der Umgebung gibt, oder weil man auf die Begleitung anderer Personen angewiesen ist, geben jeweils 6 Prozent der befragten Lübecker:innen an (siehe Abbildung 16).



**Abbildung 16 Gründe für Mobilitätsverzicht im Alltag**

Gerade Menschen, die keinen Zugriff auf einen Pkw haben, sind in ihrer Mobilität häufig eingeschränkt. So berichten rund zwei von fünf Personen (41 Prozent) dieser Gruppe, im Alltag auf Wege oder Aktivitäten verzichten zu müssen. Unter jenen, die gelegentlich über einen Pkw verfügen können, ist es ein Drittel. Nur 15 Prozent der Personen, die jederzeit auf einen Pkw zugreifen können, berichten von Mobilitätsverzicht (siehe Abbildung 17).



**Abbildung 17 Mobilitätsverzicht nach Verfügbarkeit eines Pkw**

Zwischen Personen, die über ein Fahrrad verfügen und jenen, die über kein Fahrrad verfügen, gibt es keinen Unterschied in der Beantwortung, ob auf Mobilität verzichtet werden muss.

Frauen geben mit 24 Prozent etwas häufiger als Männer an, auf Mobilität verzichten zu müssen, von denen wiederum nur 21 Prozent von Verzicht berichten. In Bezug auf Alter sind mit 30 Prozent gerade die 18- bis 30-Jährigen häufig betroffen, bei denen auch nur 37 Prozent immer ein Auto zur Verfügung haben. Rund drei Viertel der über 65-Jährigen haben jederzeit ein Auto zur Verfügung und es berichten auch nur 17 Prozent dieser Gruppe von Mobilitätseinschränkungen.

Nicht überraschend, aber dennoch erwähnenswert ist der Unterschied zwischen Menschen mit und ohne gesundheitlich bedingten Mobilitätseinschränkungen: 35 Prozent der Befragten mit einer Geh-, Seh- oder anderen Einschränkung müssen auf Wege im Alltag verzichten.

Konkret kann der Mobilitätsverzicht bedeuten, dass zum Beispiel weniger Freizeitaktivitäten unternommen werden können oder Einkäufe und Erledigungen besser geplant werden müssen. Knapp zwei Drittel (65 Prozent) der Befragten, für die aufgrund der ihnen zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel die Wegeziele schlecht zu erreichen sind, gehen mindestens wöchentlich Freizeitaktivitäten nach. Unter den Befragten, die ihre Ziele gut erreichen können, sind es drei Viertel. Für Besuche und Treffen mit Freund:innen oder Bekannten sowie für Einkäufe sind die Unterschiede zwischen den beiden Gruppen jedoch geringfügig.