



# Themenfeld 5.2: Bewegung

## Indikator 5.2.1: Modal Split

**Definition:** Prozentuale Anteile der zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) und im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegten Wege der Wohnbevölkerung

Prozentuale Anteile der zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) und im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegten Entfernungen (km pro Person und Verkehrsmittel) der Wohnbevölkerung

**Datenquelle:** Studie „Mobilität in Städten“

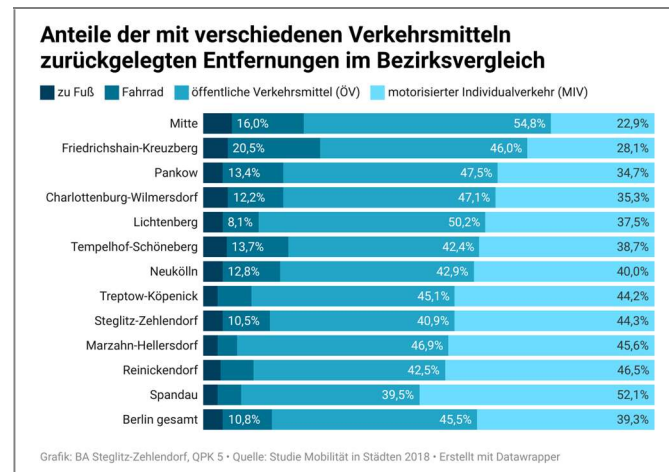
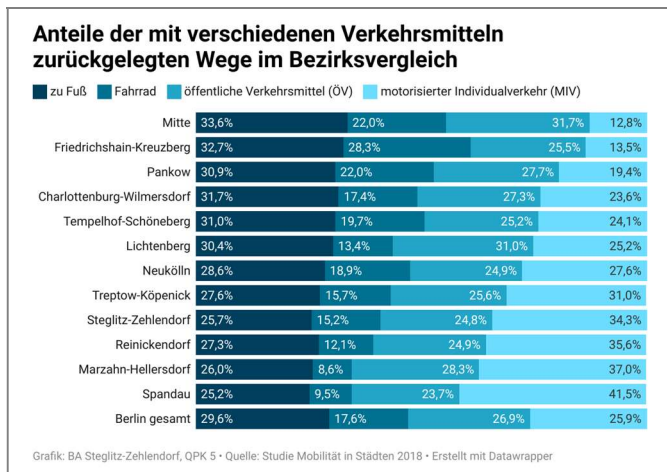
**Datenhalter:** TU Dresden / SenUMVK Berlin

**Datenstand:** 2018

### Steglitz-Zehlendorf im Bezirksvergleich

Die Berlinerinnen und Berliner legen im Durchschnitt pro Tag 3,5 Wege mit einer Gesamtentfernung von 20,4 km zurück. Die Einwohner\*innen von Steglitz-Zehlendorf liegen mit durchschnittlich 3,6 Wegen pro Person und Tag mit einer Gesamtentfernung von 21,2 km etwas darüber.

Betrachtet man statt der Wege die mit den verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegten Entfernungen, so ändert sich wenig an der Rangfolge der Bezirke. Jedoch sind die motorisiert bewältigten Strecken deutlich größer als die zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegten Entfernungen.



Steglitz-Zehlendorf gehört zu den Bezirken mit einem vergleichsweise hohen Anteil motorisierten Individualverkehrs, mit dem im Bezirk etwas mehr als ein Drittel aller Wege zurückgelegt werden. Bei leicht unterdurchschnittlichem Wegeanteil mit öffentlichen Verkehrsmitteln liegen vor allem die Anteile der Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad unter dem Berliner Wert und deutlich unter den Anteilen, die in den zentralen Bezirken Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg erreicht werden.

Die Einwohner\*innen von Steglitz-Zehlendorf erledigen einen annähernd so großen Entfernungsanteil ihrer Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad wie die Bevölkerung von Berlin insgesamt. Jedoch ist der Entfernungsanteil mit öffentlichen Verkehrsmitteln geringer und im motorisierten Individualverkehr höher als in Berlin insgesamt.

### Unterschiede nach sozialer Lage

Nur für den Wegeanteil der Verkehrsmittelarten liegt eine Auswertung nach dem ökonomischen Status der Befragten vor.

Befragte mit sehr niedrigem ökonomischen Status nutzen zu einem weit höheren Anteil die Verkehrsmittel des „Umweltverbunds“ zu Fuß, Fahrrad und öffentlicher Verkehr und nur zu einem geringen Anteil Auto oder Motorrad. Mit zunehmendem höherem ökonomischen Status der Befragten steigt hingegen der Wegeanteil des motorisierten Individualverkehrs und sinkt der des öffentlichen Verkehrs.

### Regionalvergleich

Die Daten der Studie „Mobilität in Städten“ liegen nicht unterhalb der Bezirksebene aufgeschlüsselt vor, daher ist kein Vergleich der Regionen innerhalb des Bezirks möglich.

**Anteile der mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege nach ökonomischem Status**

Ökonomischer Status	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV
sehr niedrig	30,0%	16,1%	35,6%	18,4%
niedrig	26,2%	12,9%	30,7%	30,2%
mittel	29,4%	15,3%	23,8%	31,5%
hoch	22,2%	16,8%	22,5%	38,6%
sehr hoch	20,5%	15,2%	21,1%	43,1%

Tabelle: BA Steglitz-Zehlendorf, QPK 5 • Quelle: Studie Mobilität in Städten 2018 • Erstellt mit Datawrapper

Zufußgehen nimmt in der Gruppe mit hohem und sehr hohem Status einen geringeren Wegeanteil ein als in den niedrigeren Statusgruppen, während beim Fahrradfahren kein eindeutiger Zusammenhang mit dem ökonomischen Status erkennbar ist.

### Zeitliche Entwicklung

Die Studie wird alle fünf Jahre wiederholt, jedoch liegen aus den vorherigen Befragungen in den Jahren 2008 und 2013 Auswertungen nur für ganz Berlin bzw. für die innere und äußere Stadt vor. Somit ist keine Betrachtung der zeitlichen Entwicklung des Modal Split auf Bezirksebene möglich.



Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf  
 Qualitätsentwicklung, Planung und Koordination im  
 Öffentlichen Gesundheitsdienst (QPK) – QPK 5  
 Tel. (030) 90 299-5213  
 susanne.bettge@ba-sz.berlin.de

© Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin  
 Stand 11/2022