

## RV-Drucksache Nr. XI-23/2

---

Planungsausschuss	13.01.2026	nicht öffentlich
Verbandsversammlung	20.01.2026	öffentlich

---

Tagesordnungspunkt:

### **Sachstand des Projektes „Zukunft Mobilität Neckar-Alb (ZuMoNA)“, und erste Erkenntnisse aus den regionalisierten Daten der „Mobilität in Deutschland“**

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Verbandsversammlung nimmt die Ergebnisse aus Mobilität in Deutschland (MiD) zur Kenntnis.
2. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, die Daten aus MiD weiter auszuwerten sowie diese Daten und Auswertungsergebnisse den Kommunen und Verwaltungen in der Region zur Verfügung zu stellen.
3. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, Lösungen für die Bereitstellung des regionalen Verkehrsmodells an Kommunen und Verwaltungen der Region Neckar-Alb zu erarbeiten.

#### **Sachdarstellung/Begründung:**

Im Rahmen des vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg geförderten Projekt „Zukunft Mobilität Neckar-Alb (ZuMoNA)“, wird auf Basis des am 01.12.2025 vorgestellten Landesverkehrsmodells ein regionales Verkehrsmodell aufgebaut (vgl. Drucksache Nr. XI-23). Um eine gute Datengrundlage für das regionale Verkehrsmodell zu schaffen, wird u. a. die Siedlungsflächendatenbank Raum+ für das ZuMoNA-Projekt fortgeschrieben (vgl. Drucksache Nr. XI-23/1). Die hierfür notwendigen Erhebungsgespräche finden im Zeitraum Februar bis Mai 2026 statt. Neben den Ergebnissen der Raum+ Datenbank stellt die regionale Vertiefung der „Mobilität in Deutschland“ (MiD) Studie aus dem Jahr 2023 eine wesentliche Datengrundlage für das regionale Verkehrsmodell dar.

#### **Studie „Mobilität in Deutschland“**

Die „Mobilität in Deutschland“-Studie (MiD) ist die größte nationale Erhebung zum alltäglichen Mobilitätsverhalten. Durchgeführt wurde die bundesweite Erhebung bereits in den Jahren 2002, 2008 und 2017 im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums. Die Daten werden in Form einer Stichprobenerhebung zufällig ausgewählter Haushalte aller Altersgruppen erhoben. Für die MiD 2023 wurden bundesweit über 218.000 Haushalte und rund 420.000 Personen befragt. In der Basiserhebung ist jedoch die kleinstmögliche Analyseeinheit die Kreisebene. Um die regionale Verkehrssituation genauer im regionalen Verkehrsmodell abbilden zu können, wurde für die Region Neckar-Alb eine regionale Aufstockung der

bundesweiten Basisstichprobe bei Infas beauftragt und hierfür eine Förderung des Verkehrsministerium Baden-Württemberg eingeworben (vgl. Drucksache Nr. X-64). Die regionale Aufstockung auch 3000 befragte Haushalte ist die Grundlage, valide Aussagen für die Region, auf Kreisebene und teilweise auch kommunaler Ebene und für Gemeindeklassen zu treffen. Die Bereitstellung des regionalen Datensatzes war ursprünglich für Herbst 2025 vorgesehen, hat sich aber aus mehreren Gründen auf Dezember 2025 / Januar 2026 verschoben. Zum einen kam es bereits bei der Auswertung und Aufbereitung der bundesweiten Ergebnisse zu Verzögerungen, wodurch sich die Bearbeitung der regionalen Vertiefungen zeitlich nach hinten verschoben hat. Zum anderen erfolgte die Integration der „Mobilität in Städten (SrV) 2023“ Daten der Stadt Tübingen in den regionalen Datensatz, um eine Modellierung der gesamten Region durchführen zu können. Die Ergebnisse des integrierten, regionalen Datensatzes liegen dem Regionalverband seit Anfang Dezember 2025 vor und könnten daher noch nicht vollumfänglich für diese Drucksache ausgewertet werden. Weitere Erkenntnisse werden von der Verbandsverwaltung kontinuierlich in die Projekte sowie weiteren Aufgaben des Verbandes einbezogen und darüber berichtet.

### **Nutzen und Bereitstellung der regionalen MiD 2023 Daten**

Die im Folgenden dargestellten Aussagen bezüglich der regionalen Ergebnisse basieren auf den vorläufig bereitgestellten regionalen Datensätzen, in denen die Ergebnisse der Stadt Tübingen bereits integriert sind.

Weitere und vertiefte Aussagen sowie der Vergleich auf regionaler Ebene können erst mithilfe der finalen Ergebnisse der regionalen Vertiefung der MiD-Studie erarbeitet werden. Die Daten und darauf basierenden Auswertungen der MiD 2023 ermöglichen einen detaillierten Einblick in die aktuelle Mobilität in der Region und geben Auskunft über das Mobilitätsverhalten der Menschen vor Ort, auch in Kombination mit sozio-demographischen Merkmalen. Damit können die Daten als fundierte Grundlage für Planungsentscheidungen und Verkehrskonzepte, wie den Nahverkehrsplänen oder Klimamobilitätsplänen, genutzt werden. Die MiD-Daten können des Weiteren durch die kleinräumigen Aussagen zu Mobilitätskennziffern bei der Begründung von kommunalen oder regionalen Verkehrsmaßnahmen helfen und die Kommunikation dieser gegenüber der Öffentlichkeit unterstützen. Außerdem können anhand der Daten die regionalen Auswirkungen von Verhaltensänderungen (z. B. Homeoffice, Online-Aktivitäten, Verkehrsmittelnutzung) in der Region aufgezeigt werden. Da die Daten das aktuelle Mobilitätsverhalten der Menschen in der Region Neckar-Alb darstellen, sind sie wichtige Basis für das regionale Verkehrsmodell, das im Projekt ZuMoNA erstellt wird. Die regionalisierten Daten können ebenfalls von den Landkreisen, Städten und Gemeinden der Region Neckar-Alb für ihre jeweiligen kommunalen Verkehrsplanungen verwendet werden. Einzelne Kommunen haben die Daten schon angefragt.

### **Kernaussagen MiD 2023**

Einer der zentralen Werte zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens ist der sogenannte Modal Split, der für alle Wege die jeweilige Verkehrsmittelnutzung darstellt. Hier zeigen die Ergebnisse auf Bundesebene, dass sich die Anteile für den Umweltverbund (d. h. Fuß-, Rad- und ÖV-Verkehr) leicht gesteigert haben.

Beim Modal Split liegen die Werte für die Region Neckar-Alb in den erwarteten Größenordnungen und sind bezogen auf den Individualverkehr zwar leicht höher als der Bundes- und Landesdurchschnitt, aber doch tendenziell niedriger als bei Vergleichswerten für städtische Landkreise und ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen (beide Kategorien sind für die Region Neckar-Alb gute Bezugsgrößen) Es ist für die Region Neckar-Alb ein tendenziell

höherer Anteil an Wegen die zu Fuß zurück gelegt werden festzustellen und ein im landesvergleich niedrigerer Anteil an Wegen mit dem Fahrrad. Detaillierte Aussagen werden im weiteren noch seitens der Verbandsverwaltung zusammengestellt und dazu berichtet.

	Hauptverkehrsmittel				
	zu Fuß	Fahrrad	MIV (Mitfahrer/in)	MIV (Fahrer/in)	ÖPV
Bundesrepublik Deutschland	26	11	13	40	11
Baden-Württemberg	26	11	13	40	9
Region Neckar-Alb	29	8	10	44	9
<b>Kreistyp</b>					
kreisfreie Großstadt	30	15	9	28	18
städtischer Kreis	25	10	14	43	8
ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	25	8	14	46	7
dünn besiedelter ländlicher Kreis	23	10	14	46	7

Abb. 1: Modal Split (Anteil Wege im Hauptverkehrsmittel) in der BRD, BW und der Region Neckar-Alb 2023  
Quelle: MiD 2023 und SrV 2023

Der bundesweite **Modal Split** (d. h. die prozentuale Aufteilung der Verkehrsmittelnutzung nach Verkehrsträger; s. Abb. 1) hat sich bundesweit im Vergleich zum Jahr 2017 leicht zu Gunsten des Umweltverbunds (d. h. Fuß-, Rad- und ÖV-Verkehr) verschoben. Im Durchschnitt wird das Auto pro Tag etwas weniger benutzt.. Die Nutzung des ÖPNV-Angebots hängt maßgeblich von der Verfügbarkeit des ÖPNV am Wohnort ab (MiD 2023a). In der Region Neckar-Alb liegt der Anteil der zu Fuß und mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegten Wege über dem Bundesdurchschnitt (zu Fuß: 29 % anstatt 26 %, MIV 44 % anstatt 40 %). Umgekehrt liegen die Werte der zurückgelegten Wege mit Rad und ÖV leicht unter den bundesweiten Ergebnissen (Rad 8 % anstatt 11 %, ÖV 9 % anstatt 11 %). Die Stadt Tübingen hat mit 26 % den höchsten Radverkehrsanteil der Region und liegt deutlich über dem Durchschnitt. Ohne Tübingen läge der Modal Split Anteil des Radverkehrs der Region lediglich bei knapp 6 % (8 % mit der Stadt Tübingen). Zudem fällt auf, dass vor allem im ländlichen Verdichtungsraum mit dem MIV mehr als 50 % der Wege zurückgelegt werden (MiD 2025a, b & c). Diese Unterschiede im Mobilitätsverhalten machen deutlich, wie wertvoll und wichtig die Betrachtung unterhalb der Kreisgrenzen für die regionale und kommunale Verkehrsplanung ist.

Tab. 1: Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung 2002 bis 2023 in Deutschland  
Quelle: MiD 2025a, S.44

	Wege in Mio. pro Tag				Personenkilometer in Mio. pro Tag				Wegelänge in km 2023	
	2002	2008	2017	2023	2002	2008	2017	2023	Mittelwert	Median*
	<b>GESAMT</b>	270	275	257	249	2.717	3.080	3.214	2.983	11,9
zu Fuß	64	69	56	65	88	98	93	113	1,7	1,0
Fahrrad	25	29	28	27	82	96	112	117	4,3	2,1
ÖV	25	26	26	27	387	554	605	561	21,1	7,2
MIV-Fahrt	111	110	111	99	1.496	1.589	1.754	1.611	18,5	6,7
MIV-Mitfahrt	45	41	36	31	665	735	650	581	16,3	6,7

\*Dieser Wert stellt die Mitte der jeweils vorliegenden Verteilung dar und hilft bei der Einordnung des Mittelwerts, der oft durch hohe Einzelwerte beeinflusst wird. Lesebeispiel Wegelänge für Wege zu Fuß: Der Median liegt bei 1,0 km. Also sind 50 Prozent der berichteten Fußwege bis zu 1,0 km weit und 50 Prozent überschreiten diesen Wert.

Das bundesweite **Verkehrsaufkommen** (s. Tab. 1) gemessen in Wegeanzahl pro Tag (257 Mio. 2017, 250 Mio. 2023 (MiD 2025a, S.40)) sowie die Verkehrsleistung gemessen in Personenkilometern pro Tag (3.214 Mio. 2017, 2.983 Mio. 2023) sind leicht gesunken, wobei insbesondere in Großstädten und Metropolen ein Rückgang erkennbar ist. In ländlichen Regionen liegt die Verkehrsleistung, der zurückgelegten Strecke pro Tag über dem

Durchschnitt (40 km anstatt 35 km (MiD 2025a, S.39)). In der nachfolgenden Tabelle werden die Werte der regionalen Ergebnistabelle mit den deutschlandweiten Ergebnissen verglichen. In der Region Neckar-Alb wurden am Stichtag im Vergleich zu den deutschlandweiten Ergebnissen im Schnitt etwas weniger Wege zurückgelegt und dementsprechend geringer fallen auch die zurückgelegte Tagesstrecke bzw. Unterwegszeiten aus (MiD 2025b).

Tab. 2: Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung pro Person und Tag  
 Quelle: MiD 2025a, S.40, MiD 2025b, S.31-36

	Bund	Region Neckar-Alb
<b>Wege pro Person und Tag</b>	2,9	2,7
<b>Tagesstrecke pro Person und Tag in km</b>	35	30
<b>Reisezeit pro Person und Tag in Stunden</b>	1,24	1,05

Besonders auffällig in der Auswertung der MiD-Daten sind die Veränderungen zwischen den Erhebungszeitpunkten bei den Themenbereichen Homeoffice und Online-Shopping. Die Möglichkeit zum Arbeiten im **Homeoffice** hat deutschlandweit mit 13 % 2017 auf 42 % 2023 deutlich zugenommen (MiD 2025a, S. 212). Es zeichnet sich ab, dass Personen mit höherem ökonomischem Status oder Hochschulabschluss häufiger die Möglichkeit zum Homeoffice haben. Die Anzahl der Homeofficetage pro Woche steigt ebenfalls mit zunehmender Entfernung zum Arbeitsort an. Zudem sorgt Homeoffice für eine Veränderung im Modal Splits der Personen. So wird an Arbeitstagen im Homeoffice der MIV weniger genutzt. Dafür erhöht sich der Anteil von Fuß- und Radwegen. Daraus lässt sich eine Nutzung eher wohnortsnaher Angebote an Homeofficetagen schließen (MiD 2025a, S.212-218). Zudem zeigt sich eine leichte Abnahme der Homeofficemöglichkeit in ländlichen Regionen. Der bundesweite Trend im Bereich Homeoffice spiegelt sich in den regionalen Ergebnissen wider. Auch in der Region Neckar-Alb steigt die Möglichkeit zum Homeoffice mit höherem ökonomischem Status an. Ebenso ist der Anteil der Homeofficemöglichkeit in ländlichen Regionen geringer als in den städtischen Räumen in der Region Neckar-Alb (z. B. Tübingen knapp 60 %, Albstadt nur 20 %) (MiD 2025 b & c).

Durch den Trend zum **Online-Shopping** sinkt der Kundenverkehr im stationären Handel, wohingegen der Lieferverkehr zunimmt. Allerdings ist eine Zunahme der Online-Aktivitäten (dazu zählen auch Online-Banking/-Behördenanträge/-Fortbildungen etc.) nicht zwingend mit einem Rückgang der zurückgelegten Wege gleichzusetzen. Es zeigt sich, dass tendenziell die gewonnene Zeit für andere Aktivitäten und damit verbunden Wegen genutzt wird. Somit bleibt die durchschnittliche Reisezeit weitestgehend konstant (MiD 2025a, S.219-223). Die Häufigkeit der Nutzung von Online-Shopping in der Region Neckar-Alb ist insgesamt ähnlich zum bundesweiten Kaufverhalten. Lediglich die wöchentliche Nutzung von Online-Shopping liegt in der Region minimal über dem Bundesdurchschnitt (MiD 2025 b & c).

## Aktueller Stand und weiteres Vorgehen ZuMoNA

Zur Durchführung der Status-Quo-Analyse werden im ersten Halbjahr 2026 die regionalen MiD-Daten weiter ausgewertet sowie in das regionale Verkehrsmodell integriert. Ebenfalls werden die Erkenntnisse der Raum+-Fortschreibung eingearbeitet (vgl. Drucksache Nr. XI-23/1) und die Entwicklung des KI-Tools zur automatischen Erkennung von Parkplatzflächen schreitet voran. Das FZI Forschungszentrum Informatik Karlsruhe hat auf Basis von Eingangsdaten ein KI-Modell erarbeitet, das im nächsten Schritt ins GIS integriert und weiterentwickelt wird. Das langfristige Ziel ist mithilfe des KI-Modells ein einfaches GIS-Tool zu erstellen, das einen aktuellen Überblick über die Parkplatzflächen der Region gibt.

Mit dem am 22.01.2026 stattfindenden 1. ZuMoNA Fachworkshop zum Thema „Daten und Anwendungsfälle im regionalen Verkehrsmodell“ mit verschiedenen regionalen Akteuren aus dem Bereich Verkehrsplanung beginnt die geplante Akteursbeteiligung im ZuMoNA-Projekt. Im April 2026 soll dann die offizielle Auftaktveranstaltung stattfinden. Diese befindet sich gerade in Planung. Regelmäßig findet ein Austausch zwischen dem Verkehrsministerium als Fördergeber und den drei Modellregionen Neckar-Alb, Rhein-Neckar und Ostwürttemberg in Form von Arbeitskreistreffen statt. Um den aktuellen Projektstand transparent der Öffentlichkeit zu kommunizieren, wurde eine Projektseite auf der RVNA-Homepage eingerichtet, die fortlaufend aktualisiert wird (<https://www.rvna.de/zumona>).

Die Ausschreibung des regionalen Verkehrsmodells durch den Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wird im Frühjahr 2026 durchgeführt und damit der Auftakt der Modellerstellung sein. Es baut auf dem Landesverkehrsmodell auf und wird so gestaltet, dass es auch für Fragen zum Straßen-, Rad- und Fußverkehr eingesetzt werden kann. Zudem wird geprüft, wie das Modell möglichst kosteneffizient auch für die Landkreise, Städte und Gemeinden bereitgestellt werden kann. Sobald die Status-Quo-Analyse abgeschlossen ist und das regionale Verkehrsmodell fertiggestellt ist, sollen im Projekt ZuMoNA verschiedene Szenarien zur Umsetzung der Verkehrswende in der Region Neckar-Alb simuliert und die Klimawirkungen regionaler Verkehrsmaßnahmen abgeschätzt werden. Das Projekt zielt darauf ab auf Grundlage dieser Ergebnisse Leitbilder und Handlungsempfehlungen für die zukünftige Regionalplanung abzuleiten.

gez.  
Dr. Dirk Seidemann  
Verbandsdirektor

gez.  
Florian Vogt  
Sachgebiet Infrastruktur, Verkehr

### Quellenverzeichnis:

MiD 2025a: Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Online verfügbar unter: [https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023\\_Ergebnisbericht.pdf](https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Ergebnisbericht.pdf) (zuletzt geprüft: 12.12.2025)

MiD 2025b: Mobilität in Deutschland – Tabellarische Grundausswertung Regionalverband Neckar-Alb inklusive SrV-Daten der Stadt Tübingen.

MiD 2025c: Vorzeitig von Infas bereitgestellte regionale Tabellen mit integrierten Daten der Stadt Tübingen.

MiD 2019: Mobilität in der europäischen Metropolregion Stuttgart – Mobilitätskongress der Europäischen Metropolregion Stuttgart vom 22.01.2029. Online verfügbar unter: [https://eu-metropolregion-stuttgart.de/wp-content/uploads/2019/02/RobertFollmer-Impulsvortrag\\_MobilitaetMetropolregionStuttgart.pdf](https://eu-metropolregion-stuttgart.de/wp-content/uploads/2019/02/RobertFollmer-Impulsvortrag_MobilitaetMetropolregionStuttgart.pdf) (zuletzt geprüft: 15.12.2025).