



Mobilität in Deutschland – MiD

Kurzbericht Hamburg



eine Studie des:



durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360



Bundesministerium
für Verkehr

Kurzbericht für/eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr
Referat G 13 – Prognosen, Statistik und Sondererhebungen
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
FE-Projektnummer VB600001

Regionale Aufstockung im Auftrag von:

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM)
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg



vorgelegt von:

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Kurt-Schumacher-Straße 24
53113 Bonn



in Kooperation mit:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
Institut für Verkehrsforschung
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin



IVT Research GmbH
Quadrat P 6, 16-19
68161 Mannheim



infas 360 GmbH
Ollenhauerstraße 1
53113 Bonn

Projekt:

7555
Version 1.0
Bonn, Januar 2026

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Follmer, Robert, Heider, Stefan, Ruppenthal, Merle (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht Hamburg
Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und der Freien und Hansestadt Hamburg
(FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Kurzform:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMW)

Inhaltsverzeichnis

Mobilität in Deutschland 2023 – das Projekt	4
Datengrundlage	5
Ergebnistelegramm	7
Wie oft, womit, warum, wie weit und wie lange sind wir unterwegs?	10
Stadt und Umland – auch zusammen denken	12
Veränderte Mobilitätskultur in Hamburg?	15
Die Hoffnungsträger – wie steht es um Sharing, On-Demand, Deutschlandticket & Co?	17
Was tun? Mehr als Zahlen	20
Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2023	22
Zum Weiterlesen – ausgewählte Literaturhinweise	24
Liste der regionalen Beteiligten	25
Erläuterung wichtiger Begriffe	26

Mobilität in Deutschland 2023 – das Projekt

Unterwegssein und Mobilität prägen unseren Alltag. Sie gehören in unterschiedlichem Umfang zum sozialen Leben bei Arbeit und Ausbildung, Freizeitaktivitäten und der täglichen Versorgung. Das genaue Wissen um diese Mobilitätsbedürfnisse und das tägliche Verkehrsgeschehen ist eine Voraussetzung zur Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen. Während auch in einer Stadt wie Hamburg mit einem sehr gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsangebot in den vergangenen Jahrzehnten ein stetig wachsender Autobestand zu verzeichnen war, konzentrieren sich inzwischen viele Bemühungen darauf, den weiteren Verkehrsangeboten und dem Zufußgehen wieder mehr Aufmerksamkeit zukommen zu lassen und die Autonutzung zu reduzieren. Dazu gehören in Hamburg auch neue Angebotsformen wie etwa Sharing-Möglichkeiten und On-Demand-Verkehre. Immer mehr Beachtung verlangen dabei Umweltaspekte. Nicht nur in Deutschland ist erkennbar, dass ein kontinuierlich wachsender Autoverkehr vor allem in den städtischen Räumen an Grenzen stößt. Trotzdem wird er ein prägender Bestandteil des Verkehrs bleiben und muss aktiv gestaltet werden.

Doch wo stehen wir auf diesem Weg? Wie nutzen Bürgerinnen und Bürger in Deutschland die Verkehrsangebote? Was hat sich dabei in den vergangenen Jahren verändert? Knüpfen wir nach einem Corona-bedingten Mobilitätstief wieder an das vorherige Niveau an oder bleiben bestimmte Veränderungen? Und nicht zuletzt: Wie steht es um Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind?

Diesen und weiteren Fragen geht die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) in umfassender Form nach. Der vorliegende Kurzreport Hamburg stellt zentrale Resultate für die Erhebungsjahre 2023/24 im Überblick vor. Er soll ergänzend zu einem ausführlichen Ergebnisbericht Einblicke in die wichtigsten Eckwerte und Zusammenhänge bieten. Ebenfalls geplant ist die regionale Berichterstattung für das gesamte Verbundgebiet des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv) mit einer Unterscheidung zwischen den Hamburger und den Umlandergebnissen im weiteren Verbundgebiet.

Wir wünschen eine spannende Lektüre!

Ihr MiD-Projektteam

Datengrundlage

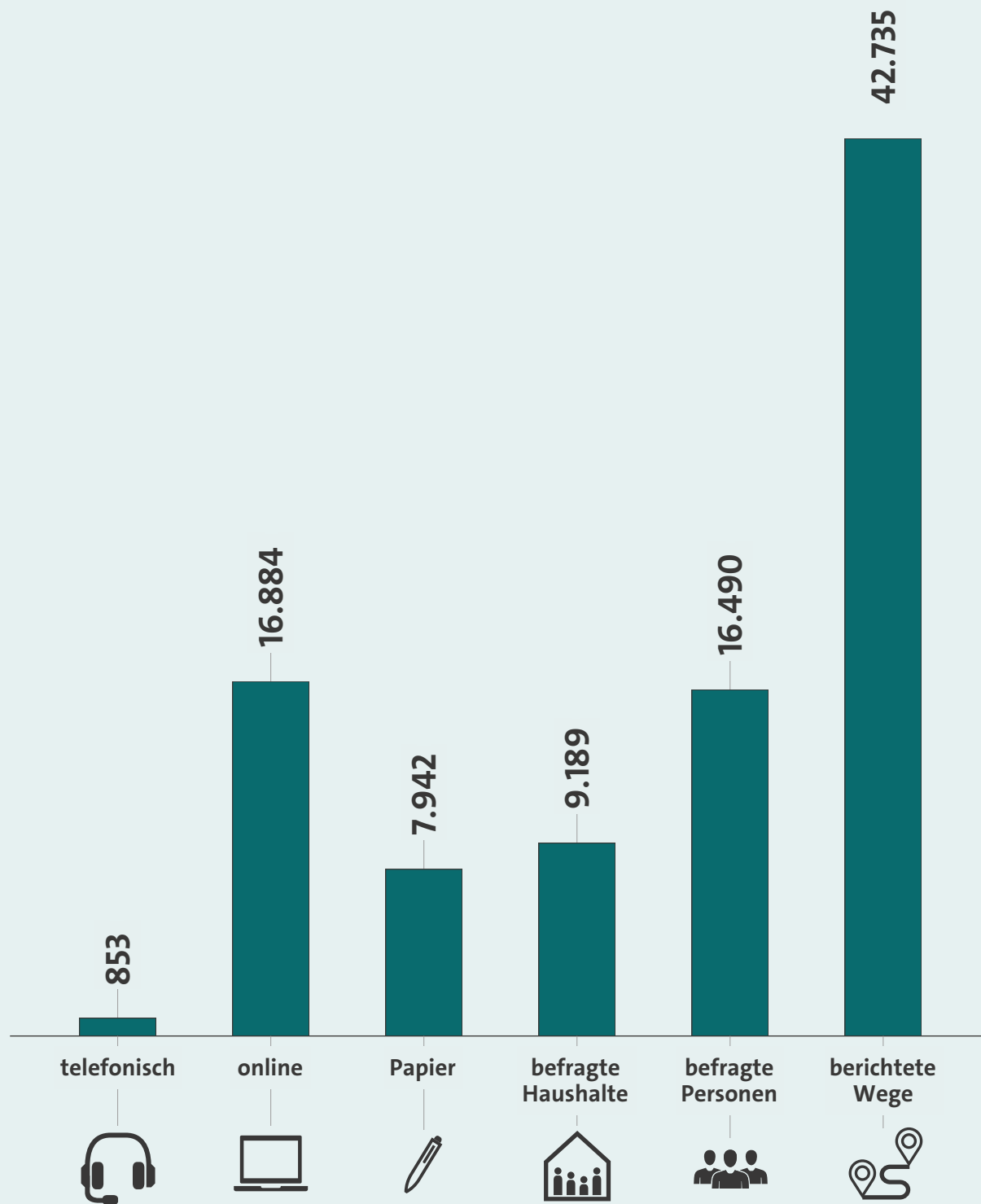
Nach 2002, 2008 und 2017 hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) 2023 das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH zum vierten Mal mit der Durchführung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) beauftragt. Auf Auftraggeberseite beteiligt waren erneut über 60 regionale Partner, die unterschiedliche regionale Vertiefungen in Auftrag gegeben haben. Wie seit 2008 erfolgte die Bearbeitung gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR). Zusätzlich wurde das Projektteam bereits 2017 um die IVT Research GmbH sowie die infas 360 GmbH erweitert.

Die Feldphase der aktuellen Erhebung fiel mit einer mehr als zwölf Monate abbildenden Stichtagserhebung in die Zeit zwischen Mai 2023 und Juli 2024. Die Studienteilnehmenden konnten sich in einem mehrstufigen Verfahren schriftlich, telefonisch oder online beteiligen. Innerhalb der 2023/24 realisierten bundesweiten Stichprobe entfallen dank einer umfassenden regionalen Aufstockung 9.189 Haushalte auf die Stadt Hamburg. In diesen Haushalten wurden 16.490 Personen aus allen Altersgruppen einschließlich der Kinder befragt. Die an ihrem Berichtstag mobilen Personen haben über 42.735 Wege berichtet.

Über die Aufstockung der Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), hinaus liegt eine Aufstockung des hvv vor. Diese umfasst Interviews im hvv-Umland und kann zusammen mit den Hamburg-Ergebnissen ausgewertet werden. Für das hvv-Gebiet gesamt liegen – einschließlich der Hamburger Interviews – 16.313 befragte Haushalte, 30.375 befragte Personen und 77.578 erfasste Wege vor.

Die Auswertung der regionalen Aufstockungen erfolgt integriert einschließlich der dazugehörigen Anteile aus der bundesweiten Basisstichprobe. Dies gilt auch für die Zusammenfassung aus Hamburg und den hvv-Umlandgebieten. Die Hochrechnung der Ergebnisse liefert für einen Zwölfmonatszeitraum 2023/24 umfassende Kennwerte zur Alltagsmobilität, hier für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Hamburg. Sie bezieht sich gemäß der MiD-Definition auf alle von der Hamburger Wohnbevölkerung in Deutschland zurückgelegten Wege, also nicht nur innerhalb der Stadt. In einer ergänzenden Auswertung werden auch Wege von Personen betrachtet, die nicht in Hamburg wohnen, aber an ihrem Berichtstag in der Stadt unterwegs waren, egal aus welchem Anlass.

Die Befragungsinhalte dokumentiert eine Übersicht am Ende dieses Berichts.



ART UND ANZAHL DER INTERVIEWS STADT HAMBURG

Ergebnistelegamm

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung etwas reduziert

Das Verkehrsvolumen in Hamburg wird kleiner und hat sich gegenüber der letzten MiD-Erhebungen 2017 etwas verringert. Das Aufkommen, also die Summe der von den Hamburger Bürgerinnen und Bürgern zurückgelegten Wege, hat sich 2023 gegenüber 2017 von rund 6 auf 5,6 Mio. Wege pro Tag verringert. Die damit verknüpfte Verkehrsleistung sinkt von rund 70 Mio. auf 61,5 Mio. Personenkilometer täglich.

Zu beachten ist, dass zwischen den beiden letzten MiD-Erhebungen die Corona-Phase lag. Sie verursachte vor allem für den öffentlichen Verkehr auch in Hamburg vorübergehend deutliche Einbußen. Da die MiD in dieser Phase jedoch keine Messungen vorgenommen hat, kann dies hier nicht genauer quantifiziert werden.

Die sogenannten „Mobilitätsquoten“ sind weiter gesunken. Waren 2017 im Schnitt 87 Prozent der Hamburgerinnen und Hamburger an einem durchschnittlichen Tag unterwegs, erreicht dieser Wert 2023 nur noch 84 Prozent. Dies führt zu einer etwas reduzierten durchschnittlichen Zahl von 3,0 Wegen pro Person und Tag – gegenüber 3,2 im Jahr 2017.

Streckenlängen und Tageskilometer verändern sich ebenfalls. Die durchschnittliche Wegelänge verringert sich von 11,7 auf 11,1 Kilometer. Die Kilometersumme pro Person und Tag weist die größte Veränderung auf. Sie reduziert sich deutlich von 38 auf 32 Kilometer. Die tägliche Unterwegszeit sinkt von 98 auf 93 Minuten.

Die dargestellte Reduzierung des täglichen Aufkommens sowie der Verkehrsleistung ist also sowohl auf weniger Wege pro Person wie im Schnitt kürzere Strecken zurückzuführen. Sie ergibt sich trotz einer leicht gestiegenen Bevölkerungszahl. Diese Rückgänge entsprechen dem bundesweiten Trend und sind nicht auf Hamburg beschränkt.

Weniger Wege im Autoverkehr

Die Struktur des reduzierten Verkehrsaufkommens, also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel (Modal Split), zeigt anteilig wie hochgerechnet ein Minus im motorisierten Individualverkehr (MIV), Steigerungen im Fußverkehr sowie einen weiteren Aufwärtstrend im Rad- wie öffentlichen Verkehr. Der sogenannte Umweltverbund aus zu Fuß, Rad und öffentlichem Verkehr vergrößert so seinen Gesamtanteil von 64 auf nun 71 Prozent.

Den anteilig größten Schritt verzeichnet dabei der reine Fußverkehr. Er überschreitet die 30-Prozentmarke und verbessert sich von 27 auf 32 Prozent. Auch damit steht Hamburg nicht allein da. In anderen Großstädten zeigen sich ähnliche Veränderungen. Der Radverkehrsanteil gewinnt wegebezogen leicht und entwickelt sich von 15 auf 16 Prozent. Ebenfalls leicht steigt der ÖV-Anteil. Er beträgt 2023 23 Prozent gegenüber 22 Prozent im Jahr 2017. Damit verbinden sich sinkende Anteile für den Autoverkehr, in der MiD gemessen als motorisierter Individualverkehr (MIV) einschließlich kleiner Anteile für Motorräder und Lastwagen. Sein Anteilswert verringert sich von 36 auf 29 Prozent.

Bei dieser Betrachtung des „Hauptverkehrsmittels“ werden Wege, für die verschiedene Verkehrsmittel genutzt wurden, nach einer Hierarchie zusammengefasst und einem der genannten Verkehrsmittel zugeordnet. Vor allem der Rückgang im MIV ist bemerkenswert und in der beschriebenen Größenordnung bundesweit, wenn nur in einigen Großstädten wie etwa Berlin oder auch in Bremen zu finden. Die beobachtete Entwicklung deckt sich in der Tendenz mit anderen Hamburger Quellen, so etwa dem der Autoverkehrszählstellen.

Allerdings verschiebt sich die Bilanz, wenn Wege von Personen einbezogen werden, die von außerhalb in die Stadt kommen, egal aus welchem Anlass. Dann liegt 2017 wie 2023 der Auto-Anteil um gut fünf Prozentpunkte, der ÖPNV-Anteil um sieben Punkte höher.

Wird nicht der wegebezogene Modal Split, sondern die übliche Verkehrsmittelnutzung der Personen herangezogen, zeigt sich für den reinen Bewohnerverkehr ebenfalls ein Rückgang für das Auto. Der Anteil von Personen, die als Fahrerin oder Fahrer ihre All-

tagsmobilität überwiegend hinter dem Lenkrad verbringen, ist von 24 auf 19 Prozent zurückgegangen. Damit setzt sich ein Abwärtstrend dieser Gruppe fort, der schon länger zu beobachten ist. So lag ihr Anteil 2002 bei noch 32 Prozent.

Steigerungen ergeben sich dagegen insbesondere für den Anteil der überwiegend Radfahrenden. Er steigt von deutlich weniger als einem Fünftel im Jahr 2002 auf nun 22 Prozent. Dies zeigt, dass hinter dem nur leichten Plus des Fahrrad-Modal-Splits von nur einem Prozentpunkt tatsächlich eine wachsende Fahrradorientierung steht.

Mehr Kilometer im Verbund aus Fuß, Rad, Bus und Bahn

Die Betrachtung der Verkehrsleistung, also der zurückgelegten Personenkilometer, zeigt ebenso ein deutliches Plus für den Fußverkehr und mittlerweile beachtliche Werte für das elektrisch unterstützte Fahrrad, bei ähnlichen Fahrrad-Kilometersummen insgesamt wie 2017. Der öffentliche Verkehr legt bei etwas mehr Fernkilometern und leichtem Minus im Nahverkehr unter dem Strich etwas zu, bei weiterhin langsamer Erholung aus dem Corona-Tief. Die Verkehrsleistungen im MIV verringern sich absolut gesehen von 37 Mio. 2017 auf knapp 30 Mio. pro Tag im Jahr 2023, die bedeutsamste Veränderung in der Kilometerbilanz.

Vermutlich hat das Deutschlandticket zu der Erholung im öffentlichen Verkehr und einem sich abzeichnenden weiteren Plus nach dem Corona-Einbruch maßgeblich beigetragen. Fast die Hälfte der erwachsenen Hamburgerinnen und Hamburger nennt dieses Angebot 2024 als üblicherweise genutztes Ticket, deutlich mehr als in Berlin oder anderen Großstädten. Und knapp 60 Prozent der im öffentlichen Verkehr absolvierten Kilometer entfielen 2023/24 auf dieses Ticket. Es ist also aus der hvv-Tariflandschaft kaum noch wegzudenken.

Allerdings korrespondieren diese Veränderungen in Hamburg wie bundesweit nicht mit steigenden Zufriedenheiten. Im Gegenteil: Der Autoverkehr wird weitgehend unverändert bewertet, während die Noten für die Möglichkeiten im Fuß- und Radverkehr deutlich nachlassen. Dies gilt auch für den Hamburger ÖPNV, obwohl er nach wie vor gute Noten erhält. Zwei von drei Befragten sehen ihn als (sehr) gut an.

Am kritischsten werden die Radfahrbedingungen gesehen. Hier äußert sich nur ein Drittel zufrieden. Die Ursachen dürften vielfältig sein, doch mit hoher Wahrscheinlichkeit gehört ein kritischerer Blick auf diese Infrastruktur bei gleichzeitig leicht steigender Inanspruchnahme dazu.

Nur wenig verändert hat sich in Hamburg wie anderswo die Struktur der Wegezwecke. Dies überrascht nicht, da sich hier traditionell eine hohe Stabilität zeigt. Trotzdem ist 2023 ein leichtes Plus für den Freizeitsektor im Aufkommen wie der Verkehrsleistung festzuhalten. Anteilige Verschiebungen gelten auch vor dem Hintergrund von Homeoffice-Effekten. Diese fallen in dienstleistungsgeprägten Städten wie Hamburg höher aus als in anderen Regionen, sind jedoch trotzdem nicht so ausgeprägt, dass sie den Verkehr insgesamt deutlich verändern.

Ähnlich viele Autos – bei geringerer Nutzung

Bundesweit wächst die Pkw-Flotte weiterhin und nähert sich der 50-Millionen-Marke, nicht zuletzt durch einen noch immer nicht zum Stillstand gekommenen Nachholbedarf in den ostdeutschen Bundesländern. In den Großstädten ist dieser Trend gebremst und kann sich in absehbarer Zeit umdrehen. Noch aber bleibt die Pkw-Ausstattung der Hamburger Haushalte in reinen Zahlen ähnlich wie 2017 und „nur“ gut vier von zehn Haushalten sind autofrei.

Die Zahl der Carsharing-Mitgliedschaften in Hamburg ist weiter angewachsen. Gab 2017 bereits jeder fünfte Hamburger Haushalt an, bei mindestens einem Anbieter Mitglied zu sein, überschreitet der Anteil 2023 knapp die 30-Prozentmarke. Allerdings verfügt etwa die Hälfte dieser Mitglieder über mindestens einen festen Pkw im Haushalt und die tatsächliche Carsharing-Inanspruchnahme bleibt hinter den Mitgliedsanteilen zurück. Damit ist dies ähnlich wie andere On-Demand-Angebote eine viel diskutierte Option mit jedoch eher geringer Breitenwirkung.

Allerdings reduziert sich wie dargestellt die übliche Autonutzung und der Anteil der überwiegend Autofahrenden wird kleiner. Dieser gegenläufige Trend aus Verfügbarkeit und Nutzung gilt auch bundesweit und zählt zu einem der interessantesten Befunde der MiD 2023.

Unter dem Strich?

Möglicherweise verändert sich die Mobilitätspraxis. Dies betrifft vor allem Haushalte, die ökonomisch gesehen im mittleren bis oberen Bereich rangieren. Insbesondere diese Gruppe verändert ihre Autonutzung, wenn auch (noch?) nicht ihren Autobesitz. Und es ist neben dem Trend zu mehr Wegen zu Fuß auch eine häufigere Nutzung des Fahrrads beteiligt. Dieses Plus verteilt sich jedoch fast gleichmäßig auf die gesamte Hamburger Bevölkerung.

Noch ist zu früh, um sicher von dauerhaften Veränderungen auszugehen, doch sprechen die Hamburger MiD-Ergebnisse dafür, dass zumindest der Stellenwert des Autos als tägliches Verkehrsmittel rückläufig ist und sich damit die Verkehrsmittelwahl insgesamt langsam wandelt.

Wie oft, womit, warum, wie weit und wie lange sind wir unterwegs?

Weniger Wege und weniger Kilometer

Zentrale Größen der MiD-Zeitreihe sind das absolute Verkehrsaufkommen sowie die damit verbundene Verkehrsleistung, also die Summe aller von den Hamburger Bürgerinnen und Bürgern zurückgelegten Wege und Kilometer. Beide Kennwerte haben sich gegenüber der letzten MiD-Erhebung 2017 verringert. Das Verkehrsvolumen der Hamburger Bevölkerung wird also insgesamt kleiner. Das Aufkommen hat sich 2023 gegenüber 2017 von rund 6 auf 5,6 Mio. Wege pro Tag verändert. Die damit verknüpfte Verkehrsleistung sinkt von rund 70 Mio. auf 61,5 Mio. Personenkilometer täglich. Dieses Minus ergibt sich trotz eines leichten Bevölkerungswachstums von knapp 1,8 auf nun rund 1,85 Mio. Hamburgerinnen und Hamburger.

Die genannten Zahlen beziehen sich auf die Hamburger Bevölkerung. Hamburg ist als Metropole aber stark durch Einpendlerverkehre geprägt – nicht nur im Berufsverkehr und nicht zuletzt durch touristische Nachfragen. Das MiD-Konzept beschränkt sich dagegen weitgehend auf den Verkehr der Bewohnerinnen und Bewohner. Die rückläufigen Trends bei Wegen und Kilometern gelten jedoch bundesweit. Damit kann gefolgert werden, dass auch diese Verkehre leicht reduziert sind, sich also das gesamte Hamburger Verkehrsgeschehen 2023/24 gegenüber dem davor liegenden letzten MiD-Jahr 2017 reduziert hat.

Vielfältige Ursachen

Dies stellt im Vergleich zu früheren Erhebungszeitpunkten einen erheblichen Rückgang dar und ist auf ein ganzes Bündel von Ursachen zurückzuführen. Dazu gehören wirtschaftliche Faktoren, Effekte wie der anhaltende Homeoffice-Trend, noch immer Nachwirkungen der Corona-Krise, aber langsam veränderte Mobilitätsgewohnheiten genauso wie Angebotsentwicklungen im öffentlichen und für den Radverkehr. Dies alles wirkt, die Einzelbeiträge sind jedoch nicht eindeutig quantifizierbar. Ob damit auch eine dauerhafte Trendwende verbunden ist, bleibt abzuwarten. Das Mobilitätsniveau hängt nicht zuletzt von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und dem damit verbundenen Wohlstandsniveau ab. Ergeben sich hier positive Entwicklungen, können Verkehrsaufkommen und -leistung auch wieder wachsen.

Alle zentralen Kennwerte rückläufig

Aktuell stellen sich jedoch alle hinter dem Hochrechnungsergebnis liegenden Kennwerte gegenüber 2017 verringert dar. Im Durchschnitt eines Jahresverlaufs sind gegenwärtig 84 Prozent der in Hamburg

lebenden Menschen an einem zufällig ausgewählten Tag außer Haus unterwegs. 2017 wurden hier noch 87 Prozent verzeichnet. Ebenfalls rückläufig ist die mittlere Zahl der Wege pro Person und Tag. Sie verringert sich von 3,2 auf 3,0. Auch die zurückgelegte Tagesstrecke weist eine solche Entwicklung auf. Diese Marke sinkt von 38 auf 32 Kilometer. Etwas kleiner fällt dagegen das Minus bei der täglichen Unterwegszeit aus. Ihr Wert verringert sich von 98 auf 93 Minuten, bleibt also bei rund 1,5 Stunden.

Trends beim Modal Split: mehr zu Fuß

Die Struktur des reduzierten Verkehrsaufkommens, also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel (Modal Split), verändert sich ebenso. Sie zeigt ein Minus im motorisierten Individualverkehr (MIV), Steigerungen im Fuß- wie öffentlichen Verkehr sowie einen weiteren Aufwärtstrend im Radverkehr. Anteilig wächst dieser von 15 auf 16 Prozent, das reine Zufußgehen von 27 auf 32 und der öffentliche Verkehr von 22 auf 23 Prozent. Der sogenannte Umweltverbund, gebildet aus diesem Trio, vergrößert so seinen Gesamtanteil von 64 auf nun 71 Prozent. Dem hier in Hamburg geltendem Ziel von 80 Prozent für das Jahr 2030 ist die Stadt also nähergekommen. Innerhalb des Umweltverbunds wirkt aber auch das Deutschlandticket. Es unterstützt die ÖPNV-Nachfrage, verlagert aber auch Fahrradanteile von etwa einem halben Prozentpunkt in Richtung ÖPNV und gewinnt in geringer Höhe Anteile vom Autoverkehr. Entsprechend reduziert sich der Anteil des Autoverkehrs (einschließlich von Lkw und motorisierter Zweiräder). Der Fahrtanteil sinkt dabei von 26 auf nur noch 21 Prozent, der Mitfahrtanteil von 10 auf 8 Prozent.

Bezogen auf die zurückgelegten Kilometer wird damit eine wichtige Marke erstmals unterschritten: Der Kilometeranteil des Autoverkehrs liegt mit 47 Prozent unter der 50-Prozent-Marke. 2017 war dies mit einem Wert von 54 Prozent noch anders. Weitere wichtige Veränderungen aus der Kilometerperspektive sind ein Plus im reinen Fußverkehr von 3 auf nun 5 Prozent und – noch bedeutsamer – im öffentlichen Verkehr von 37 auf 43 Prozent. Dessen Plus ist zu großen Teilen auf einen Anstieg im ÖPNV zurückzuführen. Der Anteil der Fahrradkilometer bleibt dagegen mit jeweils 5 Prozent stabil.

Weniger Veränderung bei den Wege Zwecken

Weniger Veränderung zeigt sich bei dem Blick auf die Mobilitätsanlässe. Deren Struktur ist in der Regel sehr stabil. Trotzdem zeichnen sich auch hier Ver-

ECKWERTE 2017 UND 2023

Wege

	Stadt Hamburg		Deutschland		
	2017	2023	2017	2023	
Bevölkerung	1,79	1,85	82,2	83,5	Anzahl in Mio.
Anteil mobiler Personen alle Tage	87	84	85	82	%
Anteil mobiler Personen werktags	90	86	88	84	%
Anteil mobiler Personen Samstag	85	84	82	79	%
Anteil mobiler Personen Sonntag	73	74	73	71	%
Wege pro Person und Tag	3,2	3,0	3,1	3,0	Anzahl
Tagesstrecke pro Person und Tag	38	32	39	35	km
Unterwegszeit pro Person	01:38	01:33	01:25	01:24	h:min

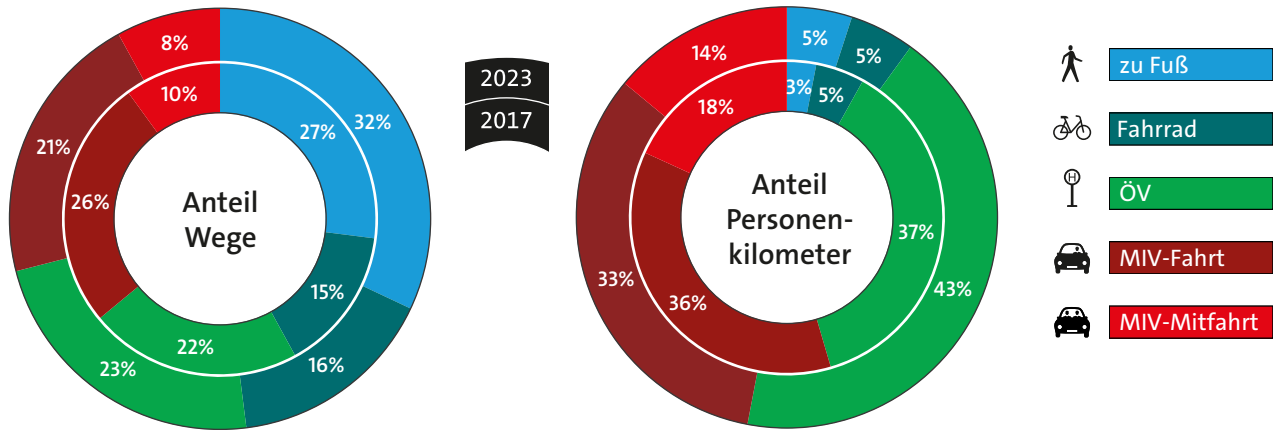
Quelle Bevölkerungszahlen Destatis: nach Zensuskorrektur für 2017 und Fortschreibung nach Zensus 2022 für 31.12.2023 (MiD-Ziehungsjahr)

Wege und Personenkilometer (pkm) pro Tag nach Hauptverkehrsmitteln hochgerechnet

	Verkehrsaufkommen Wege pro Tag (Anzahl in Mio.)		Verkehrsleistung pkm pro Tag (Anzahl in Mio.)	
	2017	2023	2017	2023
zu Fuß	1,6	1,8	2,4	2,9
Fahrrad	0,9	0,9	3,3	3,3
ÖPNV *	1,2	1,3	12,7	12,0
ÖPFV **	0,1	0,1	12,5	14,3
MIV (Fahrt)	1,5	1,2	24,8	20,3
MIV (Mitfahrt)	0,6	0,4	12,4	8,7
gesamt	5,8	5,6	68,1	61,5
Anteil ÖPNV	21%	23%	19%	19%

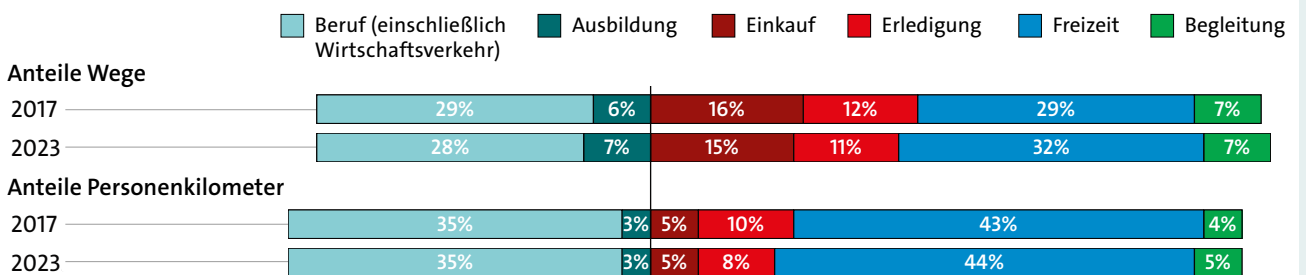
Fehlerspielraum Hochrechnungen ca. +/- 2,5 Prozent des Betrags; * inkl. Taxi, anderes; ** inkl. innerdeutsche Flüge

MODAL SPLIT anteilig



Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

Warum wir unterwegs sind



Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

schiebungen ab. Der Anteil der beruflich- oder ausbildungsbedingten Wege bleibt mit jeweils 35 Prozent nahezu stabil. Innerhalb dieses Segments gehen klassische Arbeitswege etwas zurück. Dienstliche Wege während der Arbeitszeit nehmen dagegen zu. Etwas rückläufig sind Einkaufs- und Erledigungswege. Dies kommt dem Freizeitverkehr zugute, dessen Wege-Anteil von 29 auf 32 Prozent zulegt. Wird auch hier die Kilometerbilanz gezogen, fallen die Veränderungen

geringer aus. Der Anteil der beruflich bedingten Wege bleibt gleich, nahezu ebenso die Anteilssumme aus Freizeit, Einkauf und Erledigung.

Das leichte Minus bei den normalen Arbeitswegen innerhalb der beruflich veranlassten Wege legt den Rückschluss auf Homeoffice-Effekte zu. Diese fallen aber geringer aus als erwartet. Es lohnt sich also ein genauerer Blick, den der Hamburger MiD-Langbericht vornehmen wird.

Stadt und Umland – auch zusammen denken

Der wichtige Blick über die Stadtgrenze

Die Hamburger Mobilität ist ohne das Umland nicht vollständig zu beschreiben. Wie bereits dargestellt ist die Metropole aufgrund ihrer zentralen Funktionen und als Arbeitsplatzstandort mit den umliegenden Landkreisen auf vielfältige Weise verknüpft. Im öffentlichen Verkehr besteht mit dem Hamburger Verkehrsverbund (hvv) auch organisatorisch eine wichtige und etablierte Verbindung. Daher lohnt sich ein kurzer Blick über die Stadtgrenze. Dies ist möglich für das hvv-Verbundgebiet, da für diesen Raum MiD-Aufstockungen im Verbundauftrag verfügbar sind.

Modal Split-Trends im Umland und Hamburger Tagesbevölkerung

Im hvv-Verbundraum außerhalb Hamburgs zeigen sich im wegebezogenen Modal Split deutlich weniger Veränderungen als in der Stadt Hamburg. Die Anteile der Verkehrsmittel sind fast unverändert. Dies gilt in ähnlicher Form für die anteilige Kilometerbilanz. Der MIV liegt bei den Wegen weiterhin knapp unter der 60-Prozentmarke, also deutlich höher als in Hamburg. Diese Unterschiede in der Entwicklungsdynamik sind in der MiD in anderen Großräumen ähnlich erkennbar.

Wie die Abbildung zeigt, steigt die Mehrfachausstattung im Zeitverlauf geringfügig an. Im Jahr 2023 verfügt mehr als jeder vierte Haushalt über zwei oder mehr Autos. Dieses Ausstattungsniveau hängt stark von der Wohnregion eines Haushalts ab. In den Metropolen haben unverändert vier von zehn Haushalten kein Auto. Zu dieser Kategorie gehören zum Beispiel Hamburg und München. In den am ländlichsten geprägten Regionen zählt dagegen zumindest ein Auto im Haushalt fast immer zur Grundversorgung. Dort verfügen mehr als 90 Prozent der Haushalte über

mindestens einen Pkw. Über 40 Prozent können sogar auf zwei oder mehr Autos zugreifen – ein Anstieg um zwei Prozentpunkte gegenüber 2017.

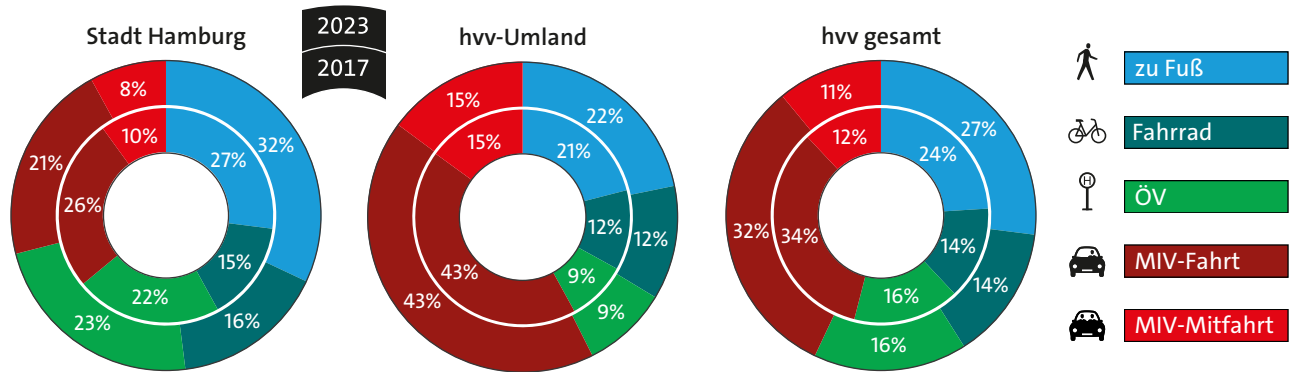
Die aus dem Umland berichteten Wege können auch nach ihren Zielen ausgewertet werden. Werden alle Wege nach Hamburg und Tageswege von Umlandbewohnerinnen und -bewohnern innerhalb Hamburgs mit den Wegen der Hamburger Bevölkerung verschnitten, ergibt sich eine Modal-Split-Schätzung für die Hamburger Tagesbevölkerung. Sie unterscheidet sich von dem reinen Hamburger Ergebnis. Der Anteil des Fußverkehrs reduziert sich von 32 auf 22 Prozent, der des Radverkehrs von 16 auf 13 Prozent. Der öffentliche Verkehr legt dagegen von 23 auf 30 Prozent zu, der MIV von 29 auf 35 Prozent. Diese plausiblen Verschiebungen zeigen die tatsächliche Verkehrsmittelaufteilung im Hamburger Stadtgebiet besser als der reine Verkehr der Bewohnerinnen und Bewohner. Gegenüber 2017 hat er sich etwas zugunsten des öffentlichen Verkehrs und zuungunsten des Autoverkehrs entwickelt. Der ÖV-Anteil wächst geschätzt von 25 auf 30 Prozent, der des MIV verringert sich von 40 auf geschätzt 35 Prozent.

Pkw-, Fahrrad- und Ticketausstattung in Stadt- und Umland

Werden die Anteile der Haushalte mit Pkw und/oder Fahrrad sowie der Personen mit Deutschlandticket, quasi ein ÖPNV-Zündschlüssel, in Stadt und Umland gegenübergestellt, zeigen sich nachvollziehbare, deutliche Unterschiede. Im hvv-Umland verfügen 88 Prozent der Haushalte über mindestens einen Pkw, 35 Prozent sogar über mindestens zwei Autos. In Hamburg steht nur 55 Prozent der Haushalte mindestens ein Auto zur Verfügung und nur rund ein Zehntel zwei oder mehr. Sowohl in Hamburg wie im Umland

MODAL SPLIT IM VERGLEICH

Wege



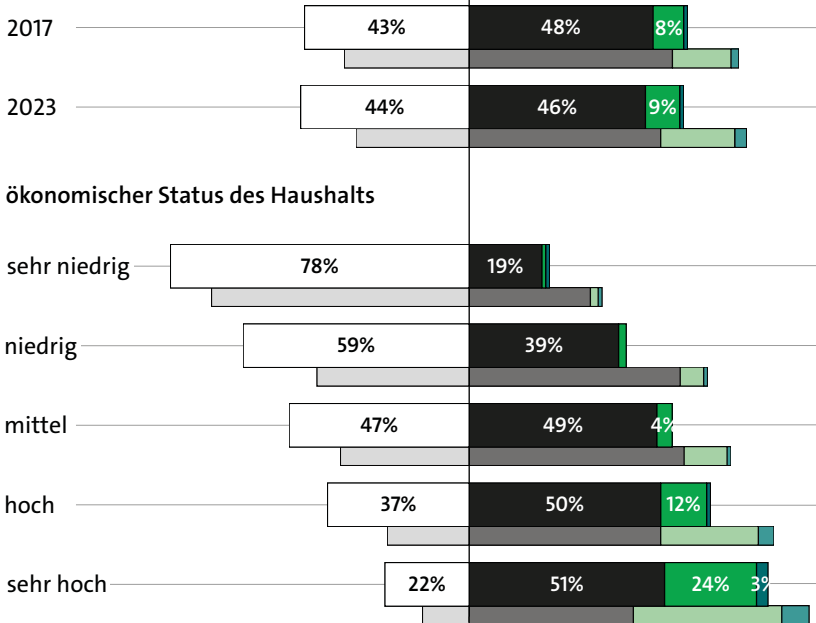
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

AUTO- UND FAHRRADBESITZ

Haushalte

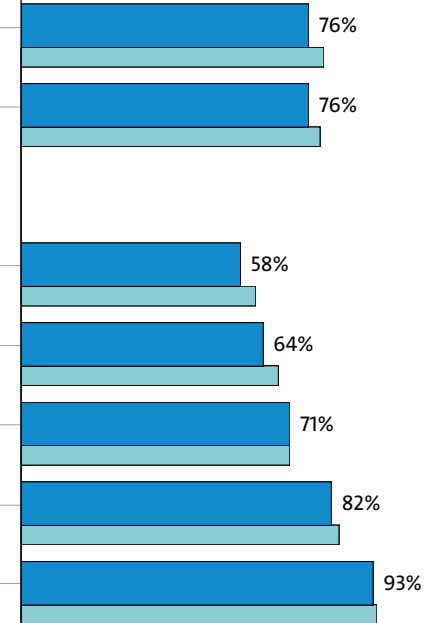
Autoverfügbarkeit im Haushalt

Hamburg hvv gesamt
 kein Auto (weiß) ein Auto (schwarz) zwei Autos (grün) drei Autos und mehr (blau)



Besitz von Fahrrädern/E-Bikes

Hamburg hvv gesamt

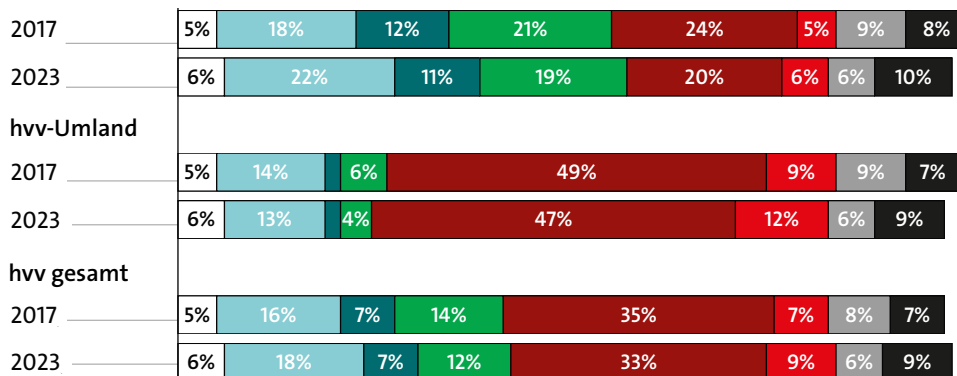


Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

VERKEHRSMITTELNUTZERSEGMENTE ÜBLICHE NUTZUNG

Personen ab 14 Jahren

Stadt Hamburg



Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

haben sich diese Verhältnisse gegenüber 2017 kaum verändert.

Der Blick auf die Fahrradausstattung der Haushalte zeigt eine ähnliche Stabilität. Im Umland liegt die Besitzquote im Haushalt 2017 wie 2023 bei rund 80 Prozent, in Hamburg mit jeweils 76 Prozent etwas darunter. Diese Stabilität ergibt sich im Gegensatz zu mancher Erwartung. Doch eine genauere Analyse, die im MiD-Langbericht dargestellt werden wird, zeigt deutliche Verschiebungen in Richtung E-Bikes. Die elektrisch unterstützten Räder machen inzwischen je nach Region bis zu einem Fünftel der Fahrradflotte aus. Da die genannten Rad-Verfügbarkeitsraten ähnlich bleiben, ergibt sich bisher eher eine Modernisierung der Fahrradflotte als eine tatsächliche Erweiterung. Auch steigt in bestimmten, eher ökonomisch gutgestellten Bevölkerungsgruppen, die Mehrfachausstattung mit Fahrrädern noch mehr als die Doppelausstattung mit Pkw.

Während diese Fahrrad-Entwicklung zwischen Stadt und Umland zwar in Nuancen, aber nicht grundsätzlich anders verläuft, unterscheidet sich die Deutschlandticketausstattung der Personen zwischen Stadt und Umland deutlich. In Hamburg hatten demnach zum Befragungszeitpunkt 2023/24 42 Prozent der Personen im Alter ab 14 Jahren üblicherweise ein Deutschlandticket in der Tasche. Im hvv-Umland sind es nur 15 Prozent. Für das hvv-Gebiet insgesamt liegt der Wert bei 29 Prozent. Dabei fällt der Hamburger-Wert im Bundesvergleich und auch in Relation zu Berlin, wo er zu diesem Zeitpunkt bei „nur“ 36 Prozent

lag, relativ hoch aus. Der Umlandwert liegt dagegen etwa im Schnitt. So beträgt er in Schleswig-Holstein insgesamt ebenfalls 15 Prozent, in Niedersachsen wie Mecklenburg-Vorpommern 11 Prozent. Trotzdem bleibt erkennbar, dass der Norden von den intensiven Bemühungen des hvv rund um das Deutschlandticket profitiert.

Mobilitätssegmente im Vergleich

Einen weiteren aufschlussreichen Stadt-Umland-Vergleich erlaubt die in der MiD vorgenommene Segmentierung der befragten Personen nach ihrer üblichen Verkehrsmittelnutzung quer über die verschiedenen Mobilitätsoptionen. Auch hier zeigen sich in Hamburg mehr Veränderungen als im Umland, wo das Ergebnis fast stabil bleibt. In Hamburg ergeben sich vor allem Verlagerungen zwischen den Autofahrt- und den Radfahrtsegmenten. Der Anteil derjenigen, die sich im Wochenverlauf fast ausschließlich auf das Fahrrad verlassen, ist dort von 18 auf 22 Prozent deutlich gewachsen. Reduziert hat sich der Anteil der täglich Pkw-Orientierten, immerhin von 24 auf nur noch 20 Prozent. Diese Verschiebungen können vorsichtig als erstes städtischen Anzeichen einer sich langsam verändernden Mobilitätskultur interpretiert werden. In ähnlicher Größenordnung wie 2017 verharren dagegen die verschiedenen Segmente mit einer mehr oder weniger ausgeprägten regelmäßigen ÖPNV-Nutzung. Im hvv-Umland bleiben diese Anteile ebenfalls stabil. Dies gilt hier jedoch auch für alle übrigen Teilgruppen wie die Auto- oder Radfahrenden.

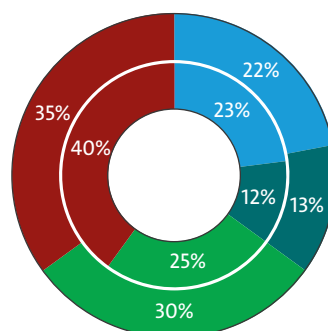
MODAL SPLIT DER „TAGESBEVÖLKERUNG“

Wege

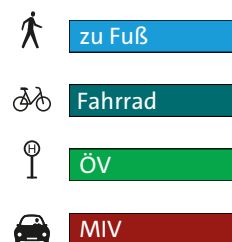
Was haben wir gemacht?

- Adressangaben für alle Wege ermöglichen die Zuordnung von Wegen der Umlandbewohner nach und in Hamburg am Berichtstag.
- Diese werden zu Wegen der „Tagesbevölkerung“ mit denen der Stadtbewohner zusammengefasst.
- Dies umfasst alle Wege nach Hamburg, also nicht nur beruflich bedingtes Einpendeln, sondern auch alle übrigen Anlässe.
- Außerdem werden Binnenwege von Auswärtigen in Hamburg mit berücksichtigt.
- 2023 ist dies im Gegensatz zu 2017 eine Schätzung (doch gute Orientierung), da sich die Stichprobensystematik verändert hat

Schätzung Stadt Hamburg
Tagesbevölkerung



2023
2017



Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

Veränderte Mobilitätskultur in Hamburg?

Übliche Verkehrsmittelnutzung differenziert nach Verkehrsmitteln – vor allem Autonutzung reduziert

Die Ergebnisse zur Veränderung der Größenverhältnisse bei den Mobilitätssegmenten haben bereits gezeigt, welche Verschiebungen sich insbesondere bei der üblichen Autonutzung ergeben. Diesen Trend bestätigt der genauere Blick auf die in die Segmentation eingehenden einzelnen Nutzungshäufigkeiten für verschiedene Verkehrsmittel. Hier wird jeweils in fünf Stufen von „(fast) täglich“ bis „nie bzw. fast nie“ nach der Häufigkeit gefragt.

Im Vergleich zu 2017 ist die auffälligste Veränderung eine Reduzierung der täglichen Autonutzung von etwa einem Viertel auf nun etwa ein Fünftel. Bei anderen Verkehrsmitteln reduziert sich dieser Täglichen-Anteil ebenso, wenn auch in deutlich geringerem Umfang. Nur bezogen auf das Fahrrad ist eine kleines Plus zu verzeichnen. Zudem kommen neue Angebote hinzu, die 2017 noch nicht am Markt waren oder kaum eine Rolle spielten. Dies sind Mietscooter, On-Demand-Angebote und auch das Lastenrad. Für sich genommen spielen sie im Täglichen-Sektor kaum eine Rolle, zusammen tragen sie jedoch offenbar zu sich verändernden Routinen bei.

Routinen verändern sich nur langsam – und Ansprüche wachsen

Diese Ergebnisse zeigen noch bestehende Hindernisse auf. Wird nicht der Täglichen-Anteil, sondern das andere Ende der Skala mit den Nie-Anteilen in den Blick genommen, ergibt sich nur wenig Veränderung. Die möglicherweise entstehende Dynamik spielt sich also innerhalb der schon vorhandenen Routinen ab. Aus gelegentlich Radfahrenden werden Täglichen- oder Wöchentlich-Nutzende, ähnlich werden im ÖPNV aus Selten- eher Gelegenheitsnutzende.

Grundsätzliche Vorbehalte gegenüber „anderen“ Verkehrsmitteln als den „eigenen“ verändern sich kaum beziehungsweise werden voraussetzungsvoller. Dies gilt insbesondere für den Radverkehr und den ÖPNV. Aus Nicht-Nutzenden werden hier nur selten überzeugte Kunden. Veränderungen ergeben sich also bisher in erster Linie innerhalb der Gruppen, die bereits eine gewisse Vertrautheit mit einem Verkehrsmittel aufweisen.

Damit einher gehen kritischere Urteile bei der Bewertung der verschiedenen Angebote. Die MID fragt hier auf einer Schulnotenskala vergleichbar für Auto, ÖPNV, Rad und zu Fuß nach der subjektiven Zufriedenheit mit den jeweiligen Verhältnissen vor Ort. In

Hamburg – wie auch bundesweit – fallen diese Urteile für alle Alternativen zum Auto 2023/24 kritischer aus als 2017. Wird hier als Indikator die Summe aus den beiden besten Bewertungen „sehr gut“ und „gut“ herangezogen, zeigt sich durchweg ein Rückgang. Beim Zufußgehen bleibt das Niveau hoch, aber der diesbezügliche Wert reduziert sich von 84 auf 74 Prozent. Im ÖPNV gibt es weiterhin mehrheitlich Überzeugte, aber ihr Anteil reduziert sich von 74 auf 66 Prozent. Im Radverkehr lag dieser Top-Box-Wert schon 2017 unter der 50-Prozentmarke, doch verringert sich nun weiter von 43 auf 32 Prozent – dies allerdings im Stadtgebiet unterschiedlich mit einer in der Tendenz besseren Bilanz im Kern und schlechteren Werten in den äußeren Stadtteilen. Dazu mehr im MiD-Langbericht. Nur bezogen auf das Autofahren zeigt sich Stabilität. Die Summe der beiden höchsten Zufriedenheitsstufen liegt 2017 wie 2023/24 recht genau an der 50-Prozentschwelle.

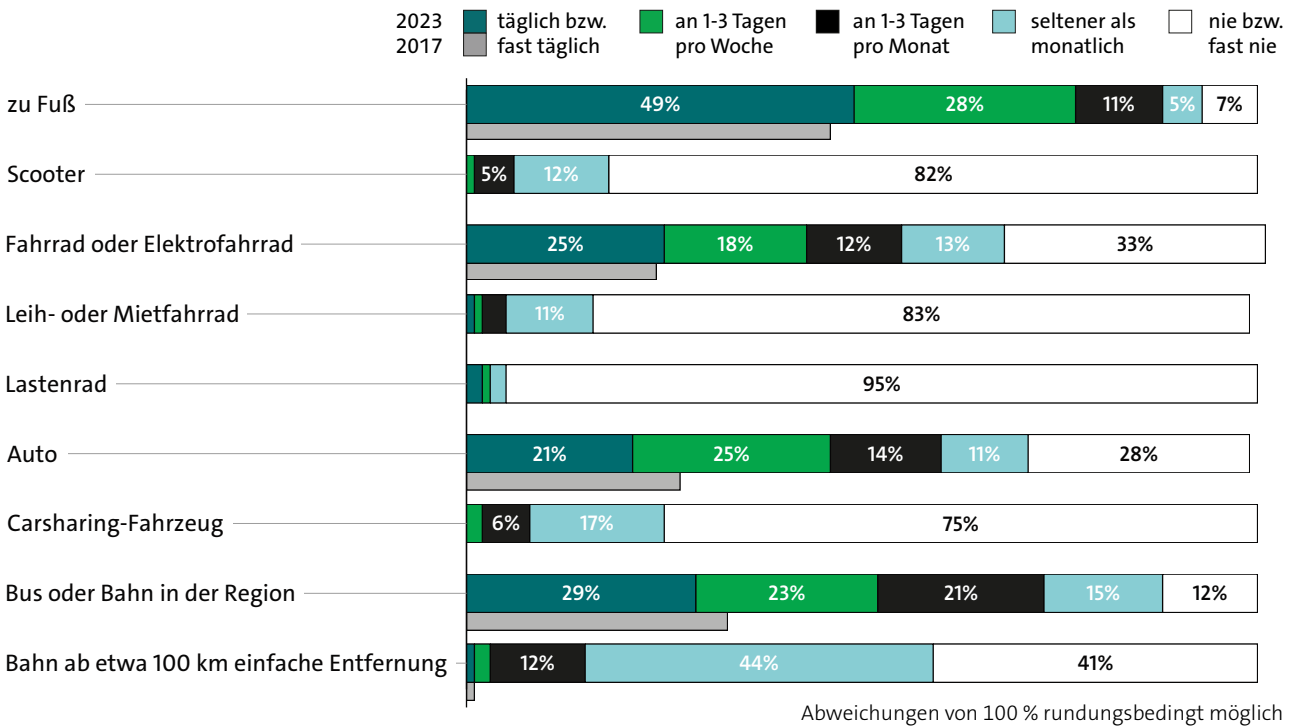
Erste Zwischenbilanz - Tiefenschärfe und Geduld gefragt

Was lässt sich bis hierhin aus den Ergebnissen ableiten? Wenn die Modal-Split-Entwicklung, die Resultate zur üblichen Verkehrsmittelnutzung und den Mobilitätssegmenten einschließlich der Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie die subjektiven Zufriedenheiten zusammengenommen werden, bleibt der prägnanteste Befund die reduzierte Autonutzung. Ihr Rückgang geht aber noch nicht mit einer rückläufigen Pkw-Ausstattung der Haushalte einher. Zwar ist diese in Hamburg bereits relativ niedrig, aber eine Reduktion ist trotz der zurückgehenden Pkw-Nutzungswerte von 2017 auf 2023/24 so gut wie nicht erkennbar. Ebenso verändern sich zwar Art, Breite und Qualität der Fahrradflotte, aber die bisherigen Nicht-Fahrradfahrenden zeigen sich davon kaum berührt. Gleichzeitig wachsen offenbar die Ansprüche, insbesondere im Rad-, aber auch im öffentlichen und selbst im Fußverkehr.

Hinzu kommen generationsbedingte und sozio-ökonomische Effekte. Auch diesen Detailbefunden wird der Hamburger MiD-Langbericht genauer nachgehen. Vorwegnehmen lässt sich an dieser Stelle, dass bei den älteren Bürgerinnen und Bürgern bestehende (Auto-)Routinen stabiler sind als bei den jüngeren Befragten. Die Anzeichen für eine veränderte Mobilitätskultur – nicht nur in Hamburg – sind vor allem in den Altersgruppen unterhalb der 60-Jahre-Grenze zu finden. Und in dieser Gruppe noch einmal jeweils deutlicher unterhalb der 30er- und 40er-Schwellen.

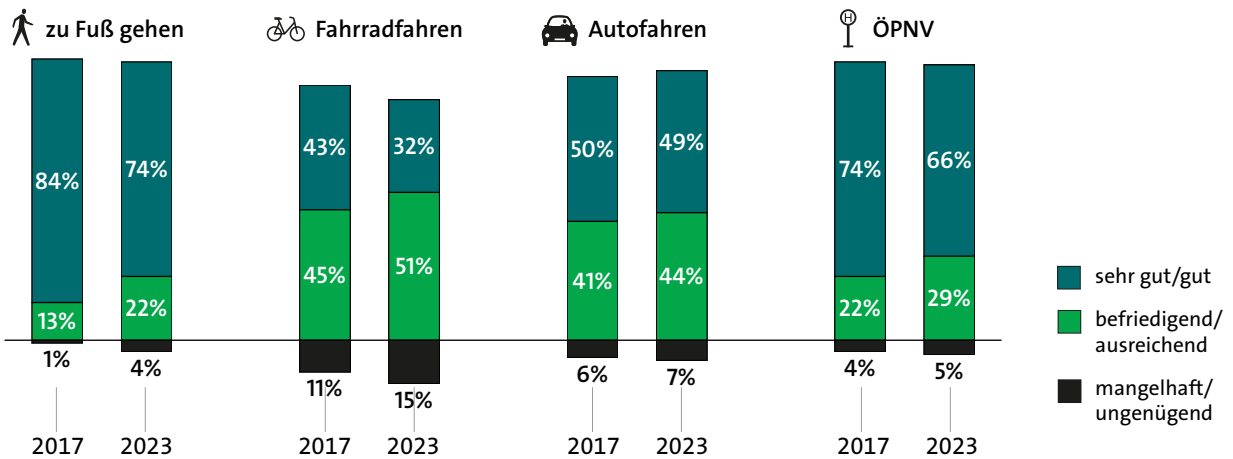
ÜBLICHE VERKEHRSMITTELNUTZUNG

Personen ab 14 Jahren



Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

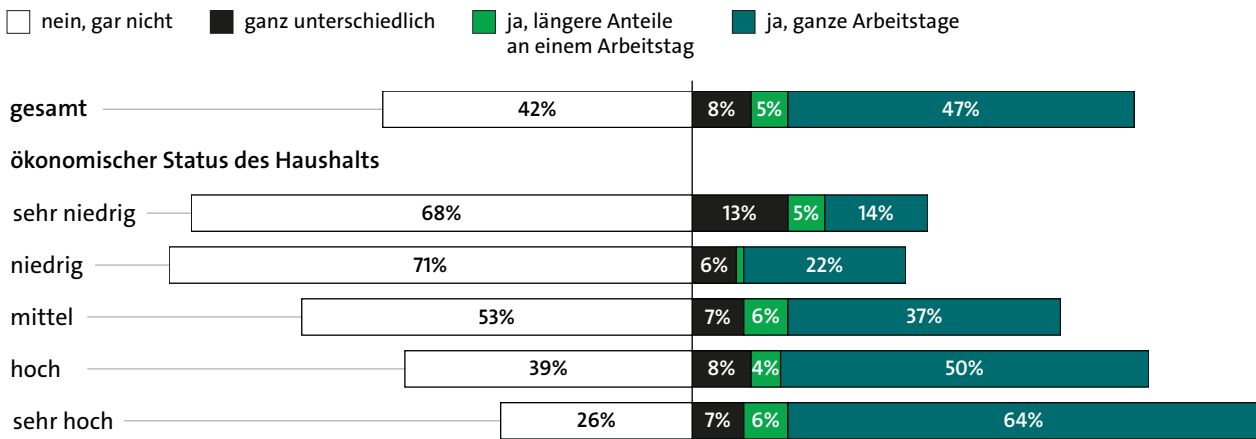
ZUFRIEDENHEIT MIT VERSCHIEDENEN VERKEHRSMITTELN



Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

HOMEOFFICEMÖGLICHKEIT

Berufstätige Personen



Breit definiert, einschließlich kurzer Zeitabschnitte; Mehrfachnennung

Hinzu kommt, dass das beschriebene etwas rückläufige Mobilitätsniveau eher in den ökonomisch mittleren und höher liegenden Gruppen zu konstatieren ist, weniger bei Personen, die wirtschaftlich nicht so gut gestellt sind. Allerdings ist letztere Gruppe schon bisher etwas weniger mobil und oft eher ÖPNV- als in besonderer Weise Autoorientiert. Ähnliches gilt für Befragte mit Migrationshintergrund.

Bereits diese wenigen und hier nur kurz berichteten Unterschiede zeigen, dass die Antworten auf die Frage nach dem Hebel für mehr und weitere Veränderungen sehr vielfältig sind und stadtteil- wie zielgruppenspezifisch ausfallen müssen. Damit erfordern Veränderungen langfristig konsequentes und zielgerichtetes Handeln.

Die Hoffnungsträger – wie steht es um Sharing, On-Demand, Deutschlandticket & Co?

Carsharing, Scooter, Mieträder und On-Demand-Verkehr unter der Lupe

Carsharing sowie weitere Sharing-Angebote werden zunehmend als Beiträge zu einer veränderten Mobilität diskutiert. Hamburg gehört dabei zu den Vorreitern. Geteilte Autos und Leihfahrräder sind schon länger etabliert, Scooter inzwischen ebenso. Und in On-Demand-Verkehre werden große Hoffnungen gesetzt.

Die Carsharing-Bilanz fällt – wie auch für andere neue Verkehrsangebote – ambivalent aus. Die Zahl der Carsharing-Mitgliedschaften hat in Hamburg inzwischen ein beachtliches Ausmaß erreicht. Waren 2017 „nur“ 19 Prozent der Haushalte Carsharing-Mitglied, sind es 2023/24 bereits 31 Prozent. Allerdings konzentriert sich dies auf eher statushohe Haushalte. In der ökonomisch definierten höchsten Status-Kategorie liegt der Anteil bei über 50 Prozent, in der niedrigsten Kategorie nur knapp über der 10-Prozentmarke. Auch ist eine Carsharing-Mitgliedschaft nicht gleichbedeutend mit einem autofreien Haushalt. 2017 wie 2023/24 verfügt rund die Hälfte der Carsharing-Haushalte zusätzlich über ein festes Auto. In 10 Prozent der Fälle sind es sogar mehrere. Dies kann als Anzeichen dafür interpretiert werden, dass ein Teil dieser Haushalte grundsätzlich einen hohen Mobilitätsbedarf hat und sich so weitere Optionen sichert.

Die übliche Nutzung erreicht ein deutlich geringeres Niveau. So geben nur 5 Prozent der in Hamburg befragten Personen an, zumindest wöchentlich ein Carsharing-Angebot in Anspruch zu nehmen. Allerdings fällt dieser Anteil für andere Sharing-Optionen

noch geringer aus. Für Leihräder liegt sie bei 2 und für Leih scooter bei 1 Prozent. Für den On-Demand-Verkehr wurde dieser Wert nicht erhoben. Hier liegt nur ein Anteil auf Wegeebe vor und dieser rangiert – obwohl in Hamburg höher als anderswo – unter der Ein-Prozent-Marke an allen zurückgelegten Wegen.

Deutschlandticket – einfacher und kostengünstiger im ÖPNV

Eine sehr viel größere Bedeutung kommt dem Deutschlandticket zu. Wie schon berichtet, gaben zum Befragungszeitpunkt bereits mehr als 40 Prozent der Personen ab 14 Jahren an, im ÖPNV üblicherweise mit dem Deutschlandticket unterwegs zu sein. 2025 liegt dieser Anteil, so zeigen es andere aktuelle infas-Erhebungen im Auftrag des Bundes, bereits bei über 50 Prozent und rund zwei Drittel aller ÖPNV-Wege werden mit diesem Ticket zurückgelegt. Zwar erfreut es sich in den Generationen vor dem Rentenalter besonderer Beliebtheit und hat in dem Segment älterer Bürgerinnen und Bürger noch Potenzial, trotzdem hat es die ÖPNV-Welt erheblich verändert und wesentlich zu einer Stabilisierung des öffentlichen Verkehrs nach dem Corona-Tief beigetragen. Zudem ist es ein Ticket für alle Gelegenheiten. Die MiD-Ergebnisse zeigen, dass sich seine Nutzung keineswegs auf den Berufsverkehr konzentriert, sondern alle Mobilitätsanlässe gleichermaßen abdeckt.

Mit Strom unterwegs – Elektroautos und E-Bikes

Ähnlich wie die Sharing-Angebote hat es das E-Auto bisher noch nicht zu wirklich bedeutenden

Marktanteilen geschafft. Werden rein elektrische Autos als Maßstab herangezogen, lag deren Anteil in den privaten Hamburger Haushalten zum Befragungszeitpunkt der MiD 23/24 bei 3 Prozent der dort verfügbaren Pkw. Dieser Besitz oder die Verfügbarkeit als Dienstwagen konzentriert sich in besonderer Weise auf die statushohen Haushalte. In der höchsten Statusgruppe liegt der Anteil bereits bei 6 Prozent, in den anderen Gruppen deutlich darunter. Damit in Zusammenhang steht die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten zu Hause. Diese ist in rund 70 Prozent der Fälle gegeben – ein Indiz für den Besitz eher in Einzelhäusern bei einem entsprechenden ökonomischen Hintergrund.

Anders die E-Bikes. Sie sind deutlich weiter verbreitet und inzwischen weniger abhängig von den Möglichkeiten des Haushalts. In Hamburg geben knapp 10 Prozent der befragten Personen ab 14 Jahren an, ein E-Bike zu besitzen. Dies ist um einige Prozentpunkte niedriger als in den Flächenbundesländern, aber doppelt so hoch wie in Berlin und trotz potenziell längerer Wege unter dem Bremer Niveau. In der Nachbarhansesstadt beträgt der Wert rund 15 Prozent. Ein gutes Stück auf dem Weg zu einer Fahrradstadt ist in Hamburg diesbezüglich geschafft, aber es bleibt weiteres Entwicklungspotenzial.

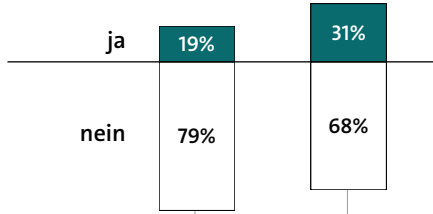
Nur noch online unterwegs?

Unter den Hoffnungsträgern kann auch die Mobilitätsreduktion durch Online-Angebote verstanden werden. Auch hier bietet die MiD Antworten. Diese zeigen, dass sich der Anteil der reinen Online-Aktivitäten gegenüber 2017 deutlich erhöht hat. So geben sechs Jahre später beispielsweise nur noch 7 Prozent der Hamburgerinnen und Hamburger an, gar nicht online einzukaufen. 2017 waren es noch 22 Prozent. Auch andere Online-Erledigungen haben sich etabliert. Doch noch immer gibt mit 56 Prozent die Mehrheit der Befragten an, an ihrem MiD-Berichtstag diese Möglichkeiten nicht genutzt zu haben. Unter den Nutzenden jedoch fällt das Spektrum recht breit aus. Es gehören, bezogen auf alle Personen, unabhängig von der generellen Nutzung in 13 Prozent der Fälle private Online-Treffen dazu, ebenso wie mit 16 Prozent dienstliche Termine. Online-Erledigungen liegen in einer ähnlichen Größenordnung. Auch dies wird einen Beitrag zu den berichteten rückläufigen Wegezahlen und der niedrigeren Mobilitätsquote geliefert haben. Allerdings verschaffen Online-Erledigungen mitunter Zeit für andere Aktivitäten und Wege zu anderen Anlässen. Dieses Verhältnis ist also differenziert zu betrachten.

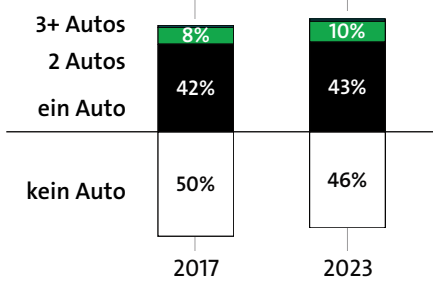
DIE HOFFNUNGSTRÄGER – SHARING

Haushalte

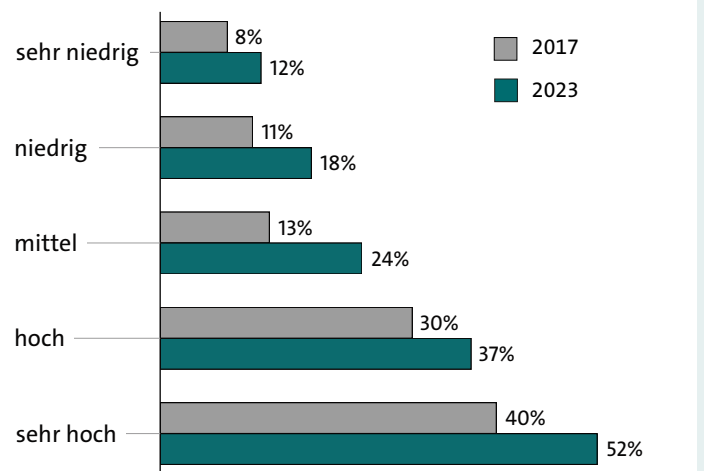
Carsharing-Mitgliedschaft



Autobesitz in Carsharing-Haushalten



... Mitgliedschaft nach ökonomischem Status des Haushalts

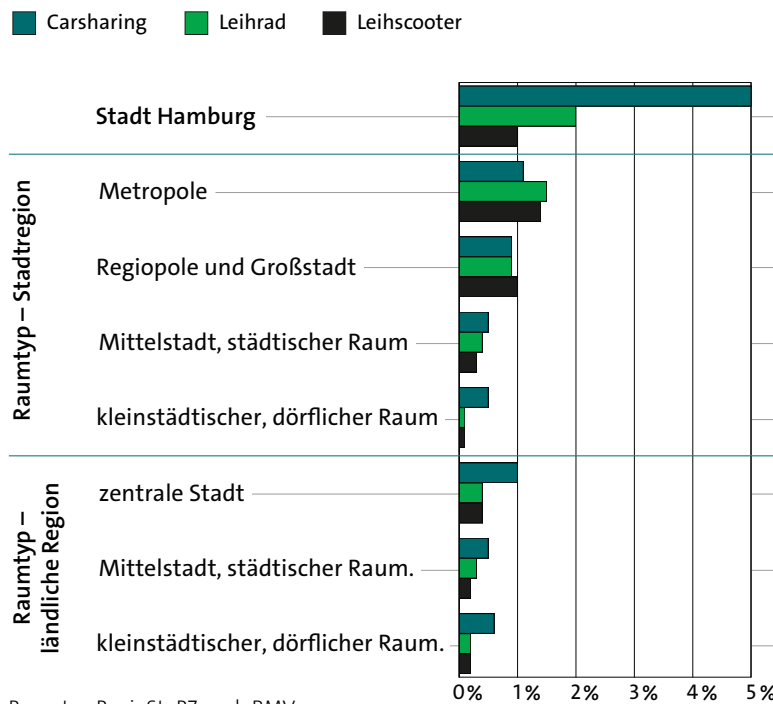


Ja-Anteile, Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

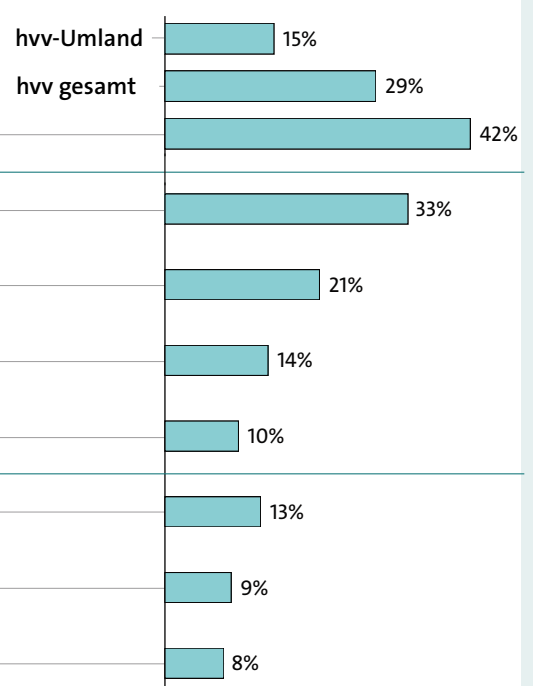
CARSHARING, LEIHRAD UND LEIHSOOTER, DEUTSCHLANDTICKET

Personen ab 14 Jahren

Übliche Nutzung (täglich und wöchentlich)



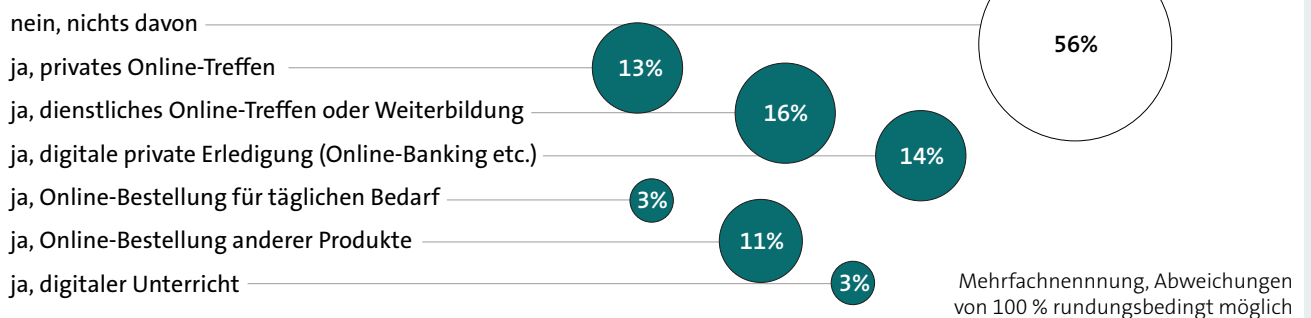
Deutschlandticket-Besitz



Raumtyp RegioStaR7 nach BMV
Für Fahrdienste keine übliche Nutzung erhoben, Anteile: mindestens wöchentlich

Raumtyp RegioStaR7 nach BMV

BEISPIELHAFTE ONLINE-AKTIVITÄTEN AM BERICHTSTAG



Mehrfachnennung, Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

Was tun? Mehr als Zahlen

Hoffnungsträger mit Entwicklungspotenzial – und weiterhin der ÖPNV gefordert

Der letzte Abschnitt zu den hier so bezeichneten „Hoffnungsträgern“ zeigt, dass diese „unterwegs“ sind, aber Entwicklungszeit und Unterstützung benötigen. Und selbst bei guten Voraussetzungen wird es einige Zeit in Anspruch nehmen, bis deren Wirkungen noch messbarer werden.

Bis dahin bleiben, zumindest bei einem Fokus auf die Verkehrsleistung, der ÖPNV sowie das Auto im Zentrum. Daraus lässt sich ableiten, dass ein in Hamburg bereits sehr guter ÖPNV noch besser werden muss, soll die Bilanz noch wesentlich günstiger ausfallen. Das Deutschlandticket und seine in Hamburg besonders konsequente Einführung bilden dabei bereits eine wichtige Wegmarke. Hinzukommen müssen weitere „anziehende“ Angebotsverbesserungen, nicht zuletzt mit Blick auf die Einpendlerinnen und Einpendler. Dies könnte erfolgversprechender sein als beschränkende Maßnahmen im Autoverkehr, auch wenn diese auf eine lebenswertere Stadt einzahlen und ebenso dazugehören.

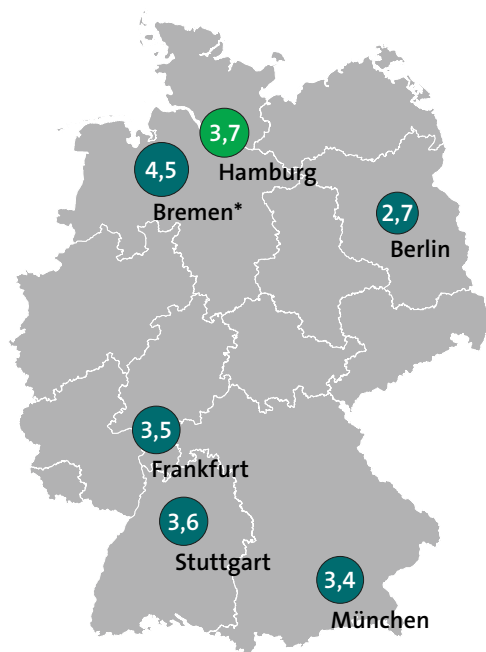
Fuß- und Radverkehr weiter stärken

Hamburg hat konsequent auf eine Verbesserung der Radfahrbedingungen gesetzt. Doch noch ist der daraus erwachsende Erfolg nicht so groß wie erhofft. Immerhin ist es gelungen, den Umweltverbund in Summe zu stärken. Doch beim Radverkehr könnten auch diejenigen mehr in den Blick genommen werden, die bisher gar nicht auf dem Fahrradsattel sitzen. Dazu gehören ein flächendeckend gutes Angebot und mehr Verkehrssicherheit für Radfahrende. Davon profitieren Selten- und Nicht-Radfahrende gleichermaßen. Aber auch den Radprofis kommt es zweifellos zugute.

Mehr ins Licht rücken sollte der Fußverkehr. Er verzeichnet deutliche Zuwächse und ist Bestandteil einer veränderten Mobilitätskultur. Ähnlich wie im Radverkehr erfordert eine bessere Infrastruktur für Fußgängerinnen und Fußgänger breite Aktivitäten im gesamten Stadtgebiet. Dies kann der Fußweg zur Haltestelle sein, aber auch die Qualität für nur zu Fuß zurückgelegte Wege. Wird deren Kilometersumme als Maßstab herangezogen, ist der Anteil des reinen Fußverkehrs sogar bedeutender als der des Radverkehrs. Dies wird zu oft unterschätzt und würde mehr Aufmerksamkeit rechtfertigen.

CO₂-AUSSTOß IN BEISPIELHAFTEN MID-GROßSTÄDTEN

Personen



Abhängig von ÖPNV, Wohlstand und Pkw-Dichte

Mittelwert Deutschland: 5,1

Bundesweit liegen die Metropolen im Jahr 2023 bei 3,6, Regiopole und Großstädte bei 4,0 kg pro Person/Tag. Der bundesweite Gesamtwert liegt deutlich höher (5,1).

Im Jahr 2017 erreichte Hamburg einen Wert von 3,6 pro Person/Tag (bedingt vergleichbar, durch inzwischen aktualisierte Rechenvorgaben des UBA).

Angaben pro Person und Tag in kg in CO₂-Äquivalenten; *Bremen mit stichprobenbedingt einigen pkm-Ausreißern, bereinigt eher 10 Prozent niedriger

Es gibt noch mehr zu entdecken

Der vorliegende Kurzreport liefert nur eine kompakte und knappe Reise durch vielfältige MiD-Befunde. Besonders Differenzierungen nach verschiedenen Bevölkerungsgruppen oder regional innerhalb der Stadt Hamburg mussten hier zu kurz kommen, haben aber im MiD-Langbericht Raum. Darüber hinaus wird der ausführlichere Bericht weitere spezielle Themenstellungen und die dazugehörigen Resultate darstellen. Dazu gehören Mobilitätseinschränkungen und Handicaps sowie die Mobilitätschancen und Bedürfnisse der davon betroffenen Personen. Auch zu diesem Komplex gehört das neue Thema „Mobilitätsarmut“, zu dem ebenfalls Ergebnisse vorliegen. Bereits seit 2002 im Fokus sind unterschiedliche Muster bei Männern und Frauen, die jedoch weniger gender- als lebenssituationsbedingt entstehen.

Ebenfalls gilt es, weitere Entdeckungen in Sachen ÖPNV zu machen. Hier bietet die MiD nicht nur die bereits dargestellten Zufriedenheitswerte, sondern auch Antworten zur Zugänglichkeit, seinem Image und den Nutzungshindernissen. Die dort verfügbaren Antworten erlauben weitere Überlegungen zu möglichen künftigen Maßnahmen, um dem öffentlichen Verkehr eine noch größere Rolle zukommen zu lassen.

Im Langbericht wird mit Berechnungen zum verkehrsbedingten CO₂-Fußabdruck auch eine fast neue „Währung“ eingeführt. Hierzu hat zwar bereits die regionale MiD-Berichterstattung der Jahre 2008 und 2017 erste Ergebnisse geliefert, doch standen diese nicht im Mittelpunkt. Der entsprechende Fußabdruck pro Person und Tag ist jedoch ein gut handhabbarer, kompakter Indikator, der Ergebnisse zur Verkehrsmittelwahl, den genutzten Autos und den zurückgelegten Kilometern über das gesamte Verkehrsangebot hinweg in einem Wert verdichtet.

Seien Sie also gespannt und bleiben Sie der MiD-Lektüre treu. Und Sie müssen nicht auf alles warten: Einen Einblick in bereits genannte und weitere Themenbereiche bietet bereits jetzt die Zusammenstellung der Fragebogeninhalte am Ende dieses Kurzberichts.

Was das alles bedeutet – und wie es weitergehen könnte?



Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2023

Neue Auswertungsinhalte, bewährte Datenbereitstellung und „Mobilität in Tabellen“

Die MiD 2023 bietet über die in diesem Kurzreport dargestellten Resultate hinaus zahlreiche weitere Auswertungsansätze. Einige davon werden im ausführlichen MiD-Ergebnisbericht aufgegriffen. Einen Einblick in die erhobenen Inhalte gibt die dargestellte Übersicht zu den Bestandteilen des MiD-Fragebogens. Dieser ist modular aufgebaut. Um einzelne Befragte nicht durch zu lange Interviews zu belasten, wurden pro Person einige Module zufällig ausgewählt. Neben festen Inhalten, die obligatorisch für alle Studienteilnehmenden waren, gab es Passagen, die sich nur an zufällig ausgewählte Teilstichproben richteten. Dazu gehören:

- Details zu den in den Haushalten vorhandenen Autos und ihre Nutzung auf Wegen am Berichtstag, was unter anderem die Berechnung und Auswertung von mobilitätsbedingten CO₂-Fußabdrücken insgesamt sowie differenziert für verschiedene Bevölkerungsgruppen gestattet.
- Weitere Merkmale zur ÖPNV-Nutzung und der Kenntnis von Angeboten im öffentlichen Nahverkehr, wodurch genauere Potenzialbestimmungen und die Identifizierung von Nutzungshemmnissen gegenüber diesen Angeboten möglich werden.
- Neue Fragen zum Stichwort „Mobilitätsarmut“, also dem möglichen Verzicht auf Aktivitäten aufgrund finanzieller oder anderer Einschränkungen und eine damit reduzierte Teilhabe.
- Zusätzliche Differenzierungen im Themenbereich „Mobilitätshandicaps“ über die bisher abgefragte Art der Einschränkung wie beispielsweise eine Gehbehinderung hinaus, verbunden mit der Frage nach notwendigen Hilfsmitteln wie einem Rollator, Rollstuhl oder notwendigen Begleitungen durch andere Personen.
- Für die Gesamtstichprobe eine genauere Nachfrage zu einem möglichen Migrationshintergrund und der Unterscheidung verschiedener Gruppen mit Migrationshintergrund in der Auswertung der Alltagsmobilität.
- Eine Vergrößerung der zufällig bestimmten Wegeteilmenge, die nach Etappen unterschieden wird.
- Und schließlich erweiterte befragungsunabhängige Zuspielungen, etwa zum Status des Wohnquartiers und der E-Ladeinfrastruktur am Wohnort.

Damit stehen 2023 zusätzliche Inhalte bereit, die über das Spektrum der vorangegangenen Erhebungen hinausreichen. Hinzu kommen weitere ohnehin mögliche thematische Vertiefungen, die in diesem Kurz-

report keinen Platz finden, aber aufschlussreich sind. Dazu gehören zum Beispiel spezielle Auswertungen der Kindermobilität sowie möglicher Genderaspekte, auch verkehrsmittelübergreifend die Ermittlung von personenbezogenen CO₂-Fußabdrücken sowie Analysen zur Nutzung des Deutschlandtickets. Darüber hinaus ist ein Auswertungsansatz nach „Ausgängen“ beziehungsweise „Wegekettten“ möglich, der über das klassische Konzept einzelner Wege hinausgeht.

Das vollständige Material steht der Auswertung durch andere Teams zur Verfügung. Dazu werden die Datensätze der MiD 2023 bereitgestellt. Für die Erhebungen 2002, 2008 und 2017 sind diese nach wie vor komplett verfügbar. Ebenso kann erneut der Zugang zu einem aktualisierten Online-Tabellierungswerkzeug genutzt werden. Außerdem liegen weiterhin alle Berichte und Präsentationen zum Download unter www.mobilitaet-in-deutschland.de bereit.

BEFRAGUNGSPROGRAMM IM HAUPTFELD – Kernbefragung und Zusatzmodule (M)

HAUSHALTE	Haushalte	Autos
PERSONEN	Kernbefragungsprogramm Haushaltsmerkmale <ul style="list-style-type: none"> – Haushaltstyp und -größe – Miete oder Eigentum – Alter und Geschlecht der Personen – Haushaltseinkommen – Verkehrsmittelausstattung – Anzahl Pkw-Führerscheine – Carsharing-Mitgliedschaft 	Kernbefragungsprogramm Pkw-Merkmale <ul style="list-style-type: none"> – Hersteller und Modell – Antriebsart – Baujahr – Jahresfahrleistung
		M5: Fahrzeugmerkmale und Fahrzeugbesitz <ul style="list-style-type: none"> – Motorleistung – Halter – Erwerbsjahr – üblicher Stellplatz
	Personen	Stichtag
	Kernbefragungsprogramm Personenmerkmale <ul style="list-style-type: none"> – Alter und Geschlecht – Erwerbstätigkeit – Führerscheinbesitz – Neben- und Zweitwohnsitz – Ticketnutzung im ÖPNV – Verkehrsmittelverfügbarkeit – Carsharing-Mitgliedschaft – übliche Verkehrsmittelnutzung – Mobilitätseinschränkungen – soziodemografische Merkmale 	Kernbefragungsprogramm Stichtagsmerkmale <ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsverhalten – Merkmale Stichtag – Pkw-Verfügbarkeit – Wetter
	M1: zusätzliche persönliche Mobilitätsmerkmale <ul style="list-style-type: none"> – Jahr Führerscheinwerb – Nebenwohnsitz 	Wege Kernbefragungsprogramm Wegemerkmale <ul style="list-style-type: none"> – Start- und Ankunftszeit – Zweck – genutzte Verkehrsmittel – Begleitung – Start- und Zielort – Entfernung – regelmäßige berufliche Wege
	M2: Nahmobilität und Radverkehr übliche Nutzung Mietrad	M8: Etappen Dauer und Länge von Etappen mit verschiedenen Verkehrsmitteln
	M3: Infrastruktur und digitale Versorgung <ul style="list-style-type: none"> – Internetnutzung – Online-Einkauf – Online-Aktivitäten am Stichtag 	
	M4: Zufriedenheit und Einstellungen bzgl. ÖPNV-Angebot, Auto-, Rad- und Fußverkehr	
	M6: Übernachtungsreisen Erfassung der letzten drei Reisen mit mind. einer auswärtigen Übernachtung in den letzten drei Monaten	
	M7: Homeoffice bzw. berufsbedingte Mobilität <ul style="list-style-type: none"> – Entfernung Arbeitsstätte – Verkehrsmittel Arbeitsweg – Homeoffice-Nutzung 	
	M9: Tagesreisen Erfassung eintägiger Reisen in den letzten drei Monaten	
	M10: Mobilitätsteilhabe <ul style="list-style-type: none"> – Aktivitäten außer Haus – Mobilitätsverzicht 	
	M11: ÖPNV <ul style="list-style-type: none"> – Kenntnis und Bewertung ÖPNV – Erreichbarkeit von Zielen mit ÖPNV 	

Kernbefragungsprogramm an alle,
Fragen-Module (M1–M11) an Auswahl von Befragten

Zum Weiterlesen – ausgewählte Literaturhinweise

Die folgende Liste enthält ohne Anspruch auf Vollständigkeit Literaturhinweise und Links mit weiterführenden Informationen zur aktuellen Entwicklung der Alltagsmobilität.

Bundesministerium für Verkehr (2025): Verkehr in Zahlen 2024/2025, 53. Jahrgang. Online abrufbar unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehr-in-zahlen24-25-pdf.pdf?__blob=publicationFile

Follmer, Robert (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Wegeerfassung im Etappenkonzept. Studie von infas, DLR und IVT im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/infas_Etappenkonzept_MiD5431.pdf

Follmer, Robert und Gruschwitz, Dana (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport. Ausgabe 4.0. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf

infas-Mobilitätsreports 1-8. Regelmäßig veröffentlicht infas, teilweise in Kooperation mit dem Wissenschaftszentrum für Sozialforschung (WZB), Berlin, den Mobilitätsreport. Dabei handelt es sich um eine kompakte Zusammenfassung wesentlicher Ergebnisse aus der Forschung zum aktuellen Mobilitätsgeschehen, Entwicklungen und Trends in Deutschland. Als Grundlage für die Reports dienen verschiedene empirische Studien mit Beteiligung von infas. Online abrufbar unter: <https://www.infas.de/forschung-mobilitaet/mobilitaetsreports/>

Mobilithek. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ist Herausgeber der Plattform Mobilithek, die offene Daten zu Verkehr, Verkehrsplanung und Mobilität bereitstellt. Online abrufbar unter: <https://mobilithek.info/>

Nobis, Claudia (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf

Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit. Online abrufbar unter: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>

Schelewsky, Marc; Follmer, Robert und Dickmann, Christian (2020): CO₂-Fußabdrücke im Alltagsverkehr. Datenauswertung auf Basis der Studie Mobilität in Deutschland. Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020_12_03_texte_224-2020_co2-fussabdruoecke_alltagsverkehr_0.pdf

Statistische Ämter der Länder (2024). Pendlerrechnung der Länder – Qualitätsbericht. Düsseldorf. Online abrufbar unter: https://www.statistikportal.de/sites/default/files/2024-10/Qualitätsbericht_PendL_2024-10-16_0.pdf

Statistisches Bundesamt (o. D.): Strukturvergleich von Mobilfunkdaten zweier Mobilfunkanbieter. Online abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXSTAT/Datensaetze/mobilfunkanbieter-strukturvergleich.html>

Statistisches Bundesamt (30.06.2023): Mobilitätsindikatoren auf Basis von Mobilfunkdaten. Online abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXSTAT/Datensaetze/mobilitaetsindikatoren-mobilfunkdaten.html>

Telefónica Deutschland (22.11.2024): Mobilfunkdaten zeigen Mobilitätswandel: Nur noch halb so viele Inlandsflüge wie vor Corona, Zuwachs bei Bahnfahrten. Online abrufbar unter: <https://www.telefonica.de/news/corporate/2024/11/mobilfunkdaten-zeigen-mobilitaetswandel-nur-noch-halb-so-viele-inlandsfluege-wie-vor-corona-zuwachs-bei-bahnfahrten.html>

Liste der regionalen Beteiligten

Bundesländer

- Baden-Württemberg
- Brandenburg
- Freie und Hansestadt Hamburg
- Freistaat Bayern
- Freistaat Thüringen
- Hessen
- Mecklenburg-Vorpommern
- Niedersachsen
- Nordrhein-Westfalen
- Rheinland-Pfalz
- Saarland

Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen und Zweckverbände

- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
- Hessen Mobil
- ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)
- Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph)
- Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
- traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
- Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen GmbH (VBN)
- Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr-AöR (VRR)
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)
- Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM)
- Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL)
- Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR)/ go.Rheinland
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
- Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS)

Überregionale Verbände und Großräume

- Region Stuttgart
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Regionalverband Großraum Braunschweig
- Regionalverband Neckar-Alb
- Regionalverband Ruhr

Landkreise

- Hohenlohekreis
- Landkreis Cuxhaven
- Landkreis Fürth
- Landkreis Trier-Saarburg
- Ostalbkreis
- Region Hannover
- Rhein-Erft-Kreis
- Rhein-Neckar-Kreis
- Rhein-Sieg-Kreis
- Rheinisch-Bergischer-Kreis
- StädteRegion Aachen

Städte und Gemeinden

- Stadt Aachen
- Stadt Bonn
- Stadt Brühl
- Stadt Darmstadt
- Stadt Freiburg
- Stadt Fürstenfeldbruck
- Stadt Fürth
- Stadt Fulda
- Stadt Gütersloh
- Stadt Ingolstadt
- Stadt Koblenz
- Stadt Leverkusen
- Stadt Lindau
- Stadt Ludwigsburg
- Stadt Offenbach
- Stadt Stein
- Stadt Stuttgart
- Stadt Wuppertal
(in Kooperation mit WSW mobil GmbH)

Wir danken allen regionalen Beteiligten, dem Projektteam im BMV und vor allem mehr als 400.000 Bürgerinnen und Bürgern für die kooperative Mitwirkung an der MiD 2023.

Erläuterung wichtiger Begriffe

Im Folgenden werden die zentralen Begriffe aus dem Kurzreport vorgestellt. Dabei liegt der Fokus besonders auf der Bedeutung im Personenverkehr.

Etappe	Eine Etappe ist ein Wegeabschnitt mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß.
CO₂-Fußabdruck	Mittels verkehrsmittel- und Pkw-spezifischen Emissionswerten pro Kilometer kann für eine Person die Summe der täglichen verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen berechnet werden.
Hauptverkehrsmittel	Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst und das höchstrangige Verkehrsmittel wird gesetzt. Die Rangfolge lautet dabei ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß.
MIV	Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.
Migrationshintergrund	Unterschiedliche Definitionen möglich, in der MID eine Person, die selbst oder von der mindestens ein Elternteil nicht in Deutschland geboren wurde.
Modal Split	Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmitteln auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).
Personenkilometer	Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Person(en) auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.
Stichtag/Berichtstag	Jede befragte Person erhält einen mittels statistischen Zufallsverfahrens ermittelten Stichtag zugewiesen. Für diesen sollen alle Wege angegeben werden. Insgesamt verteilen sich die Stichtage über 12 Monate und umfassen alle Tage von Montag bis Sonntag.
Übliche Verkehrsmittelnutzung	Anders als bei der Berechnung des Modal Splits, der die Verkehrsmittelwahl auf Wegeebe enthält, drückt die übliche Verkehrsmittelnutzung das durchschnittliche Verhalten einer Person über einen längeren Zeitraum aus. Während der Modal Split eine statistische Größe zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens darstellt, lassen sich mit der Frage nach der üblichen Verkehrsmittelnutzung individuelle Mobilitätsmuster beschreiben.
Verkehrsaufkommen	Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Wege dar (z. B. pro Tag oder Jahr).
Verkehrsleistung	Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Personenkilometer dar (z. B. pro Tag oder Jahr).
Weg	In der MID werden die Befragten gebeten, alle Wege anzugeben, die sie an einem bestimmten Tag unternommen haben. Unter einem Weg wird dabei die Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel für einen bestimmten Zweck verstanden. Bei Umstiegen oder Verkehrsmittelwechseln bleibt es ein Weg. Bei Unterbrechungen oder längeren Zwischenstopps werden es zwei Wege (etwa von der Arbeit nach Hause mit einem Einkaufszwischenstopp).

Studiendurchführung und Auswertung:

Folkert Aust
Marcus Bäumer
Janina Belz
Gerhard Born
Thorsten Brand
Kerstin von der Burg
Peumi Dehnhardt
Dr. Ilka Dubernet
Dr. Johannes Eggs
Andrea Fischer
Sabine Fleger
Robert Follmer
Christine Fredebeul
Dr. Anton Galich
Dr. Reiner Gilberg
Dana Gruschwitz
Seline Günther
Michael Herter

Hannes Jäkel
Zafrios Kiatipis
Katja Köhler
Brigitte Krämer
Prof. Dr. Tobias Kuhnimhof
Karen Marwinski
Lea van Nek
Dr. Claudia Nobis
Denise Obersteller
Manfred Pfeiffer
Dr. Merle Ruppenthal
Thorsten Schröder
Michaela Schürig
Dr. Dennis Schumacher
Marco Stengel
Mehmet Teke
Miriam Vieth
Dr. Barbara Wawrzyniak

Text:

Robert Follmer, Stefan Heider, Merle Ruppenthal

Layout und Grafik:

Sigrid Phiesel, Julia Surowiec
