

Überblicksvortrag und zentrale Ergebnisse 2023/24

Stadt Hamburg

Hamburg, 22. Mai 2025

Mobilität in Deutschland



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

Was Sie erwartet:

fünf Abschnitte zum Eintauchen in die MiD 2023 und eine erste Bilanz



- Überblick und Methode:
wie die MiD funktioniert – und eine bundesweite Einstimmung
- Verkehrsmittelverfügbarkeit und übliche Nutzung:
Ausstattung der Haushalte und Nutzungsgruppen
- Ergebnisse der Wegeerfassung:
Unterwegssein, Modal Split, Verkehrsaufkommen und -leistung
- Neue Trends und spezifische Bevölkerungsgruppen:
Homeoffice, Online-Aktivitäten, Handicaps und Mobilitätsarmut
- Träger der erhofften Veränderung:
E-Autos, Deutschlandticket, Radverkehr und Sharing-Angebote
- Erste Bilanz und Impulse zur Diskussion

Überblick und Methode: wie die MiD funktioniert



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

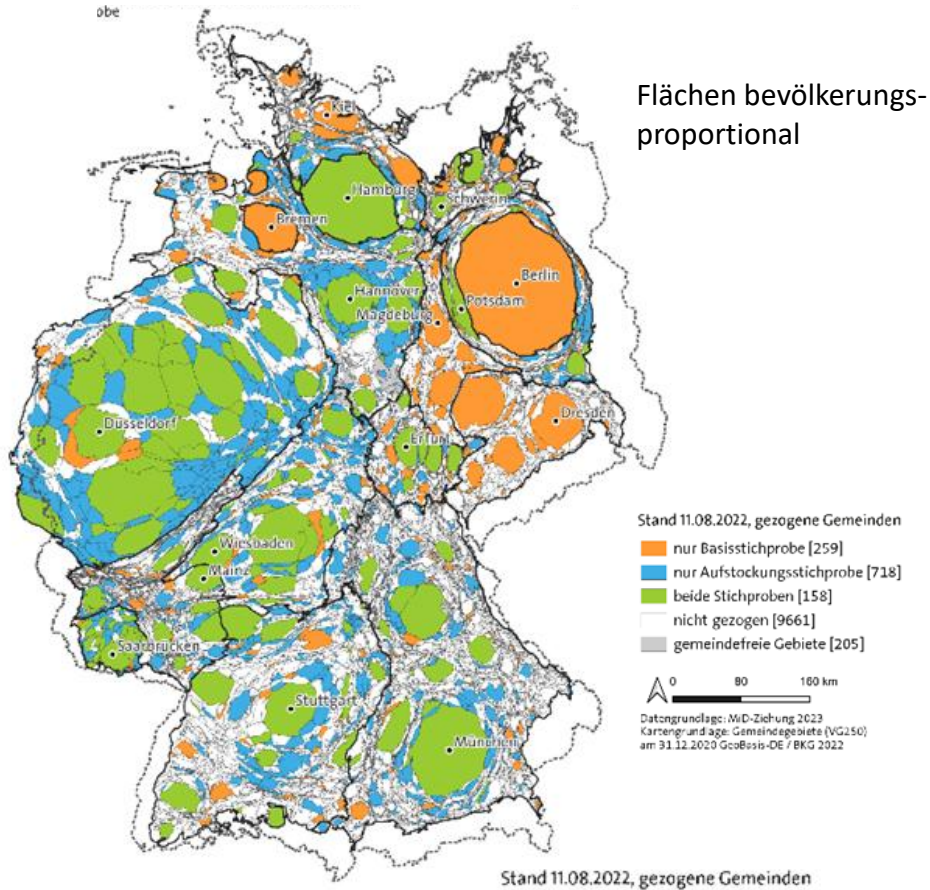
in Kooperation mit:



infas 360

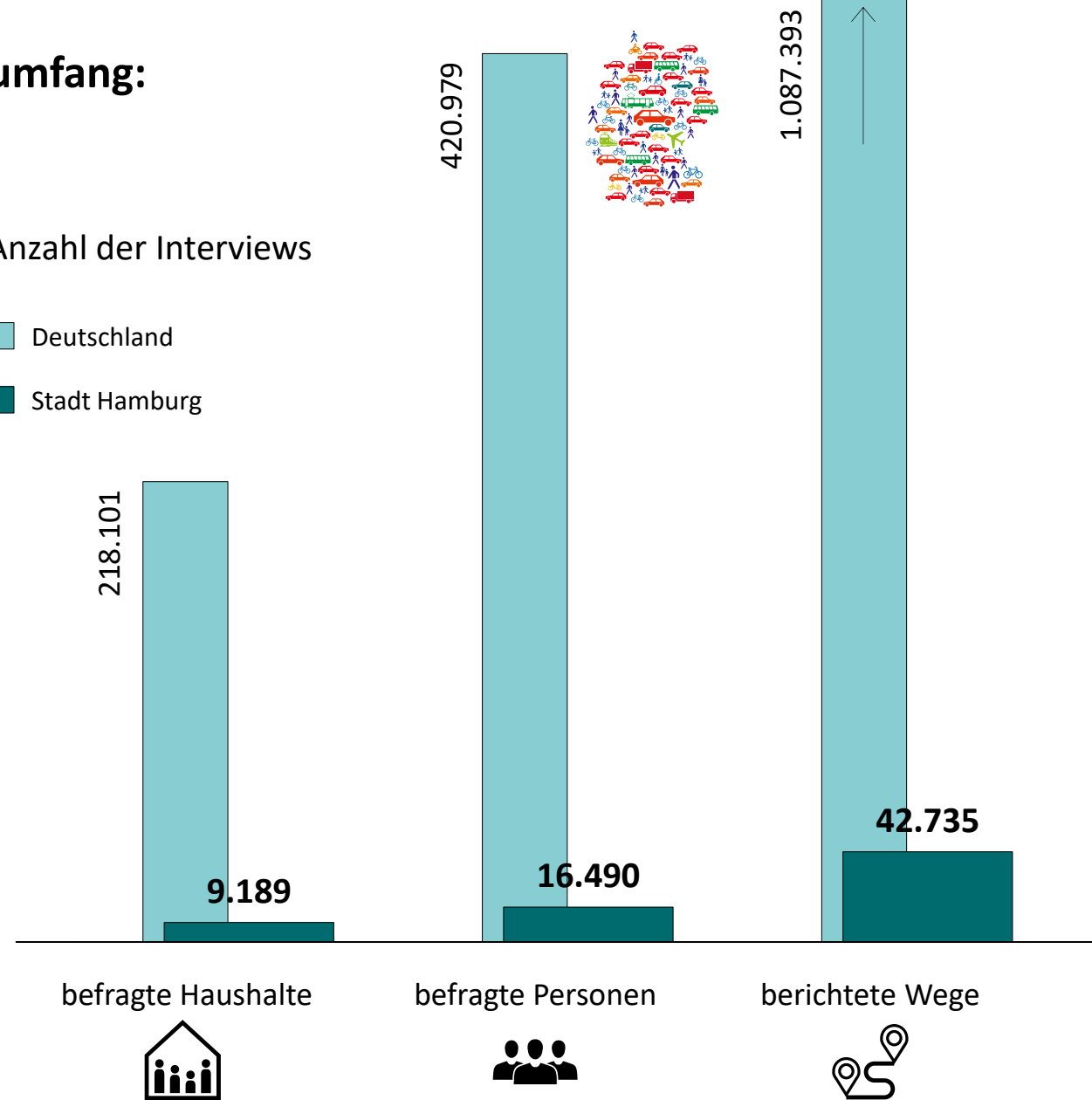
Was haben wir gemacht – Stichprobe und Erhebungsumfang: Datengrundlagen der aktuellen MiD

Registerstichprobe aus über 1.000 Gemeinden
plus ein kleiner Teil Dual Frame telefonisch



Anzahl der Interviews

- Deutschland
- Stadt Hamburg



Befragungsprogramm der MiD 2023:

umfassende Inhalte, die differenzierte Auswertung folgt in den nächsten Monaten



HAUSHALTE

- Haushaltstyp und -größe
- Miete oder Eigentum
- Alter und Geschlecht der Personen
- Haushaltseinkommen
- Verkehrsmittelausstattung
- Anzahl Pkw-Führerscheine
- Carsharing-Mitgliedschaft

Autos

- Hersteller und Modell
- Antriebsart
- Baujahr
- Jahresfahrleistung

M5: Fahrzeugmerkmale und Fahrzeugbesitz

PERSONEN

- Alter und Geschlecht
- Erwerbstätigkeit
- Führerscheinbesitz
- Neben- und Zweitwohnsitz
- Ticketnutzung im ÖPNV
- Verkehrsmittelverfügbarkeit
- Carsharing-Mitgliedschaft
- übliche Verkehrsmittelnutzung
- Mobilitätseinschränkungen
- soziodemografische Merkmale

M1: zusätzliche persönliche Mobilitätsmerkmale

M2: Nahmobilität und Radverkehr

M3: Infrastruktur und digitale Versorgung

M4: Zufriedenheit und Einstellungen

M6: Übernachtungsreisen

M7: Homeoffice bzw. berufsbedingte Mobilität

M9: Tagesreisen

M10: Mobilitätsteilhabe

M11: ÖPNV

Stichtag

- Mobilitätsverhalten
- Merkmale Stichtag
- Pkw-Verfügbarkeit
- Wetter

Wege

- Start- und Ankunftszeit
- Zweck
- genutzte Verkehrsmittel
- Begleitung
- Start- und Zielort
- Entfernung
- regelmäßige berufliche Wege

M8: Etappen

Basisfragen an alle

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

Zunächst über die Region hinaus: interessante Deutschland-Werte



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

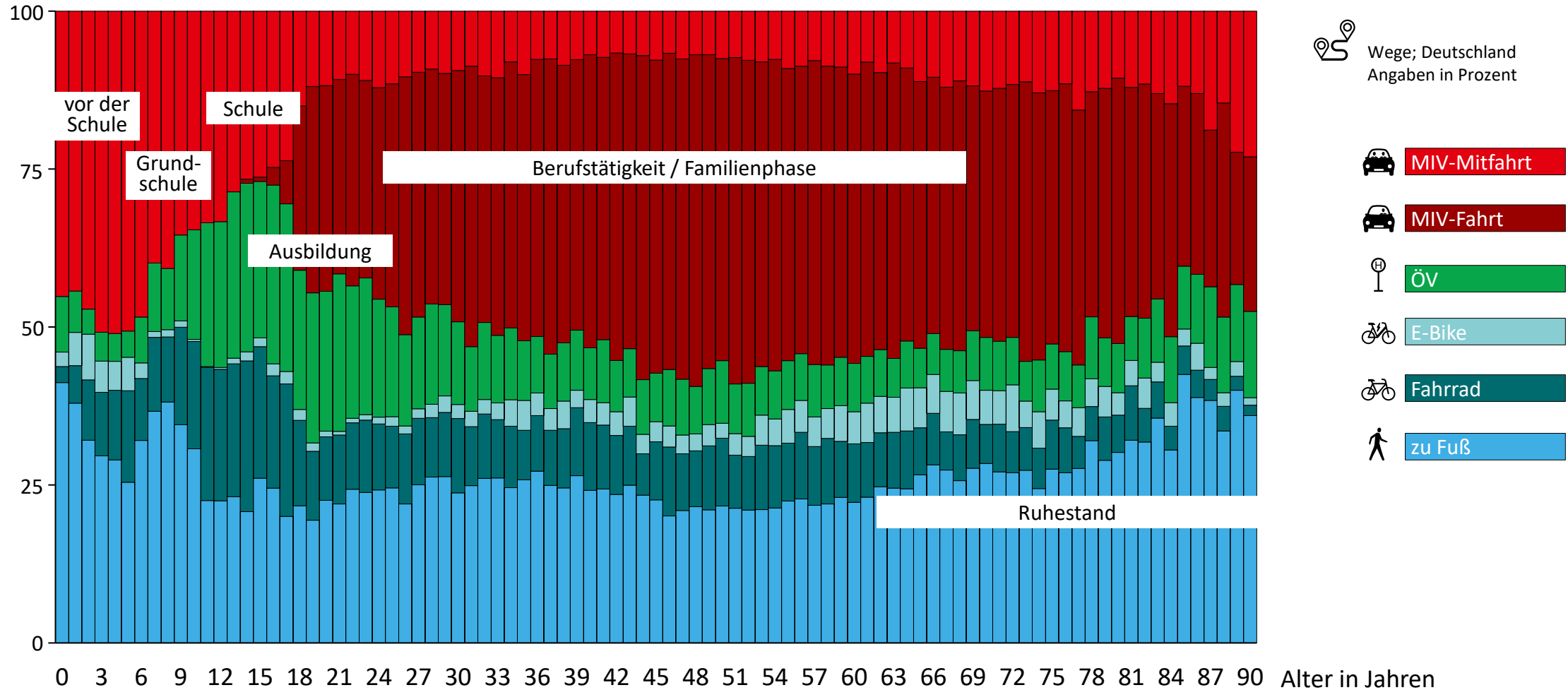
infas

in Kooperation mit:

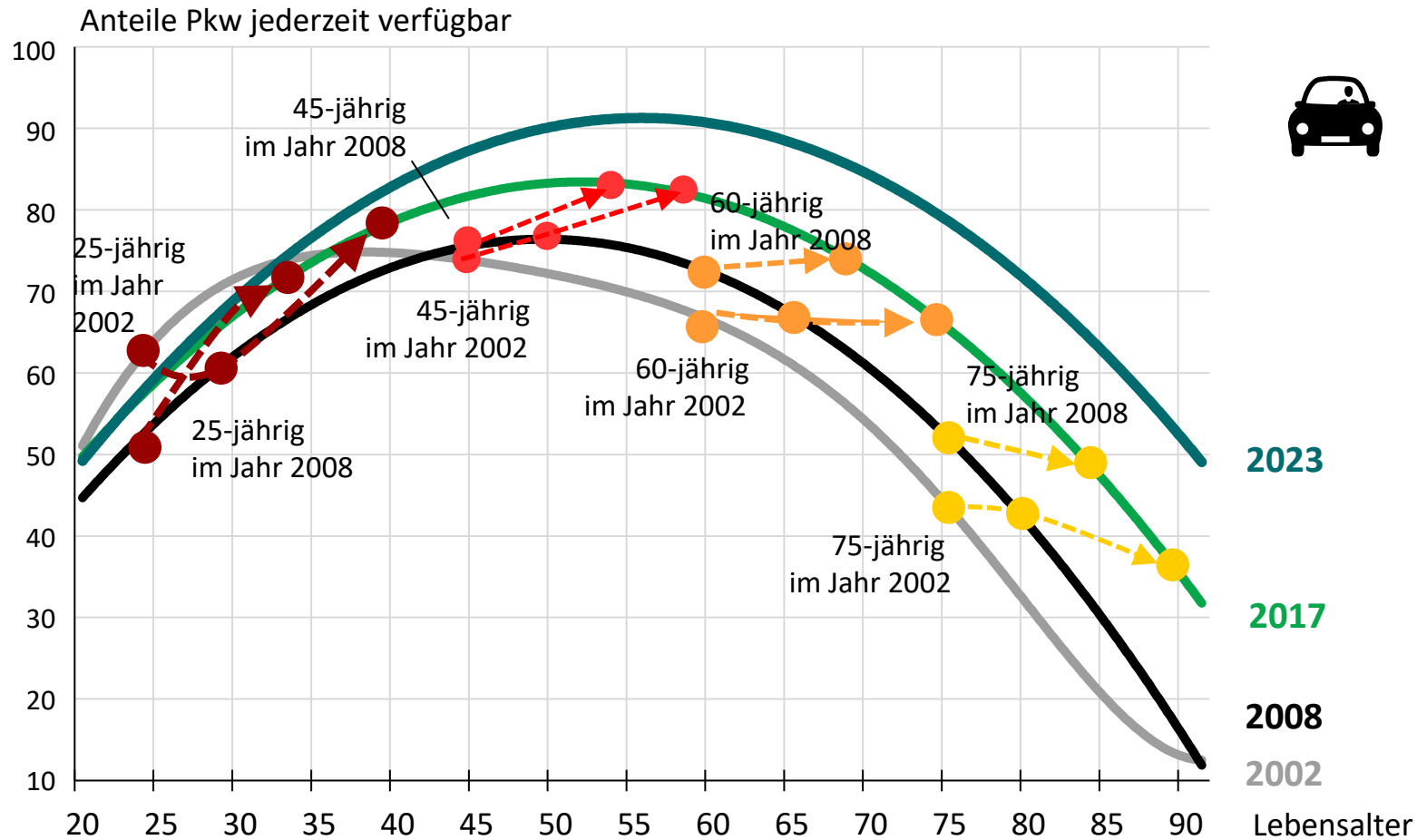



infas 360

Ein Blick, den nur die MiD gestattet – bundesweit: auf den Alltagswegen genutzte Verkehrsmittel nach unseren Lebensphasen

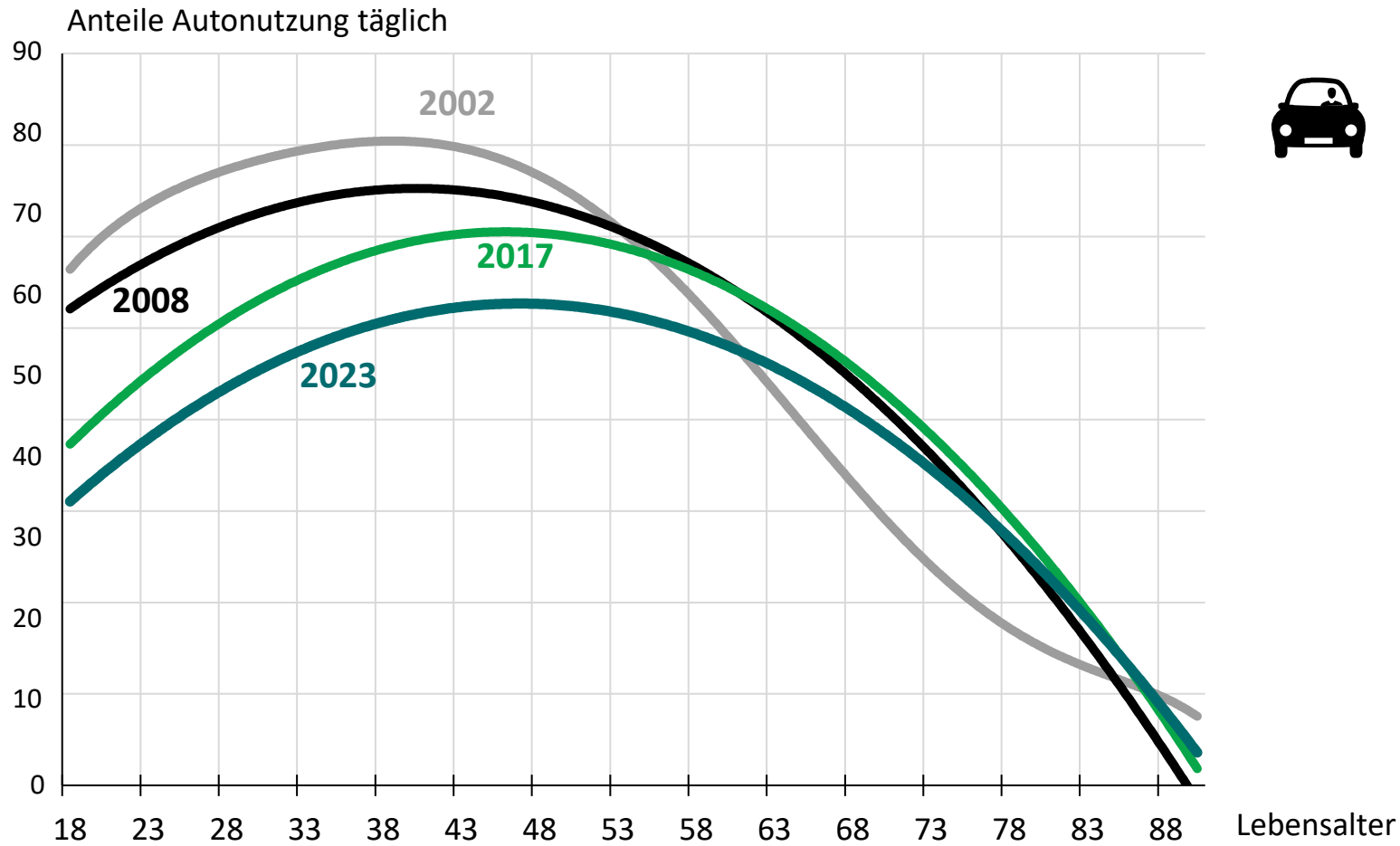



Wie es sich in den Generationen verändert – Beispiel Autoverfügbarkeit: so gut wie jede neue Kohorte mit verbessertem Zugang zum Auto



 Personen ab 14 Jahren; Deutschland
Angaben in Prozent;
Linienverläufe geglättet

Wie es sich in den Generationen verändert – Beispiel tägliche Autonutzung: mit jedem MiD-Jahrgang in den jüngeren und mittleren Altersgruppen rückläufig



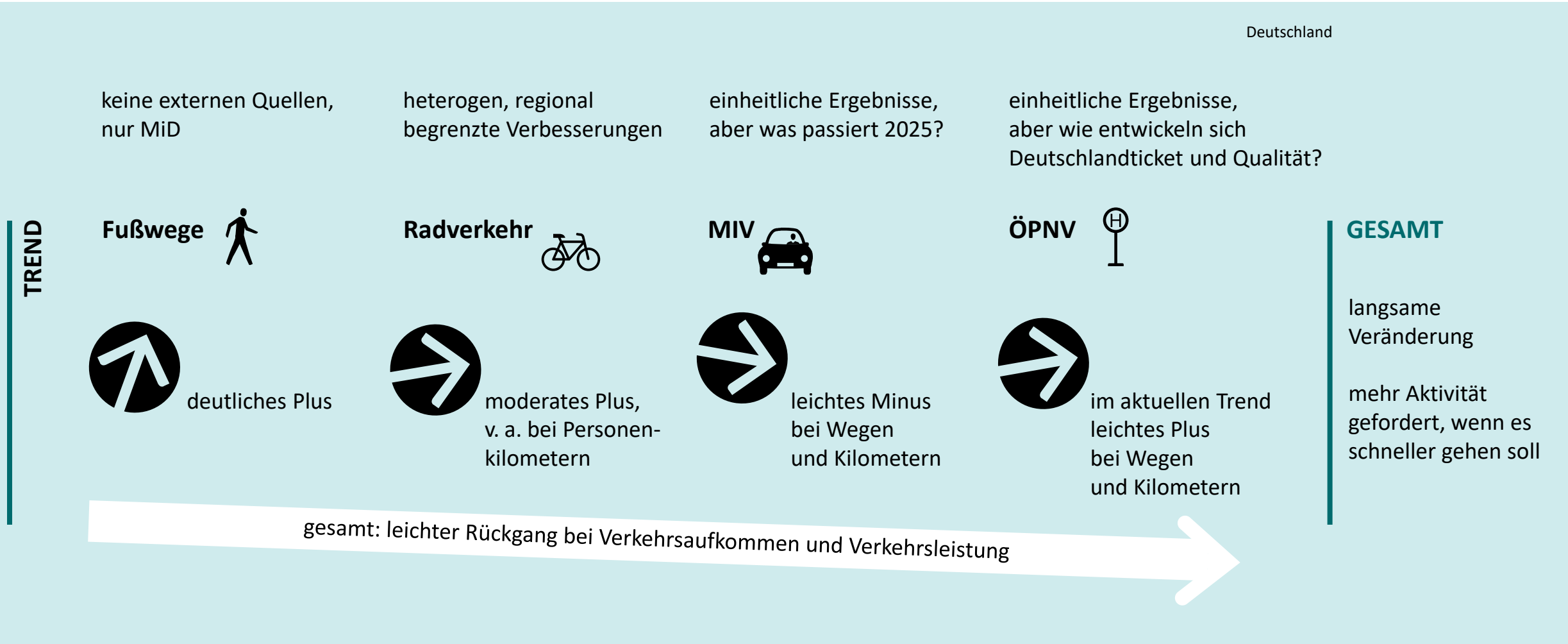
 Personen ab 14 Jahren; Deutschland
Angaben in Prozent;
Linienverläufe geglättet

Was das alles bedeutet – und wie es weitergehen könnte?

langsamer als erhofft, aber (große) Aktivität kann wirken

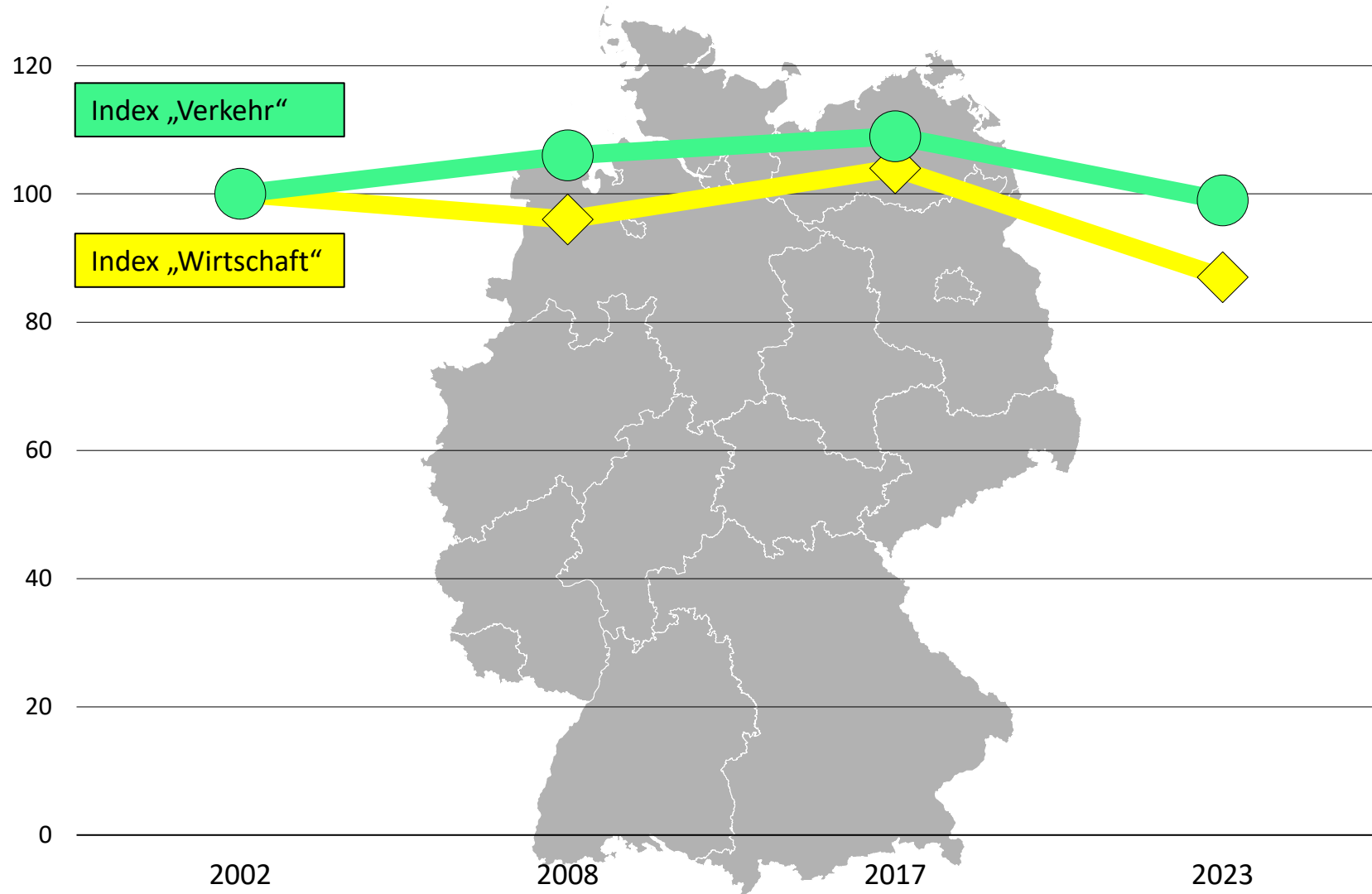


Deutschland



Ein anderer Gedanke:

Konjunkturkennwerte und Verkehrsparameter – Mobilität folgt der Konjunktur?

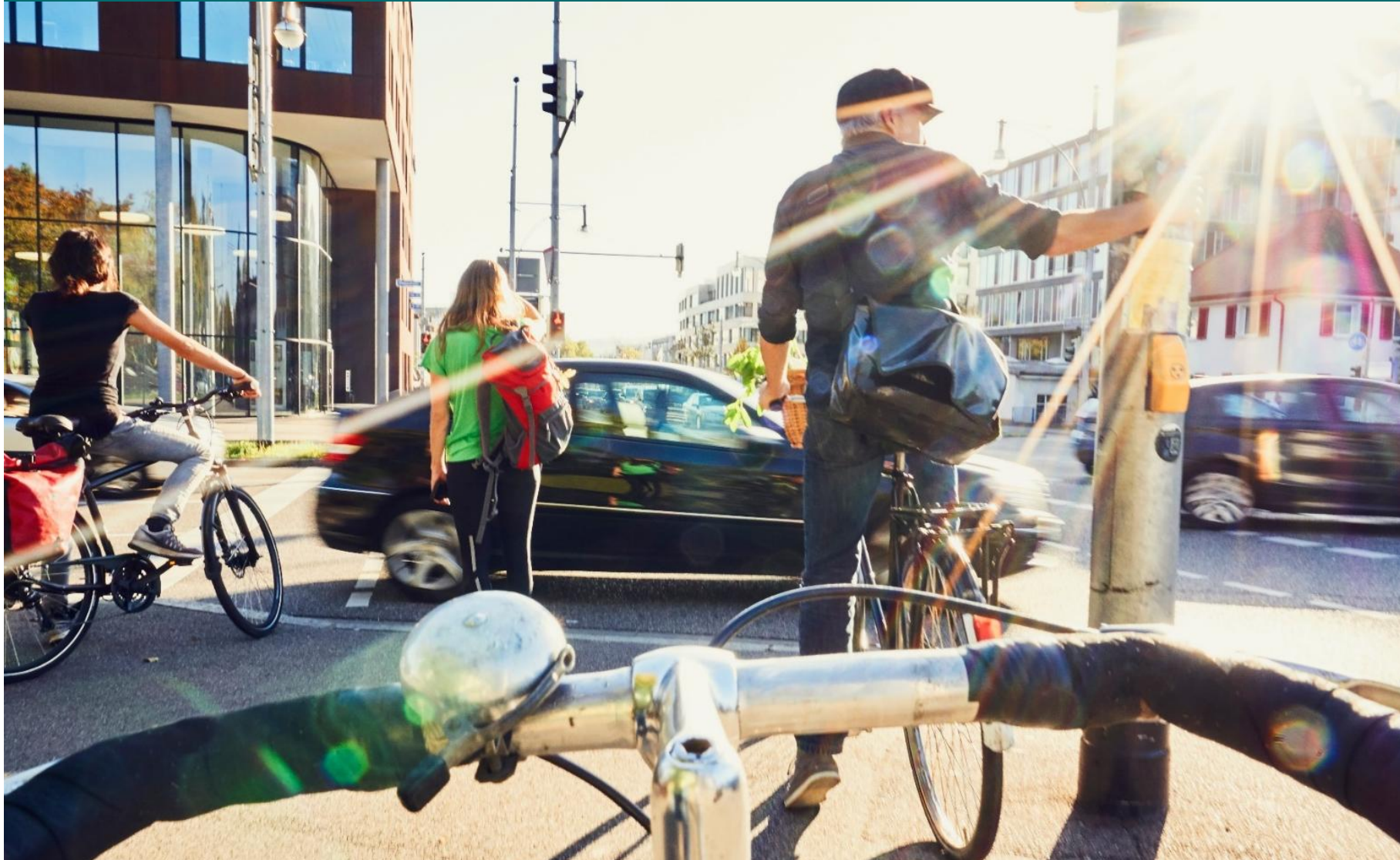


alle Angaben 2002=100

Index „Verkehr“ gleichgewichtig aus
Kilometern und Wegen pro Person

Index „Wirtschaft“ gleichgewichtig aus
ifo und GfK, Erwerbstätigen und
Verbraucherpreisen (gedreht)

Verkehrsmittelverfügbarkeit und übliche Nutzung: Ausstattung der Haushalte und Nutzungsgruppen



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

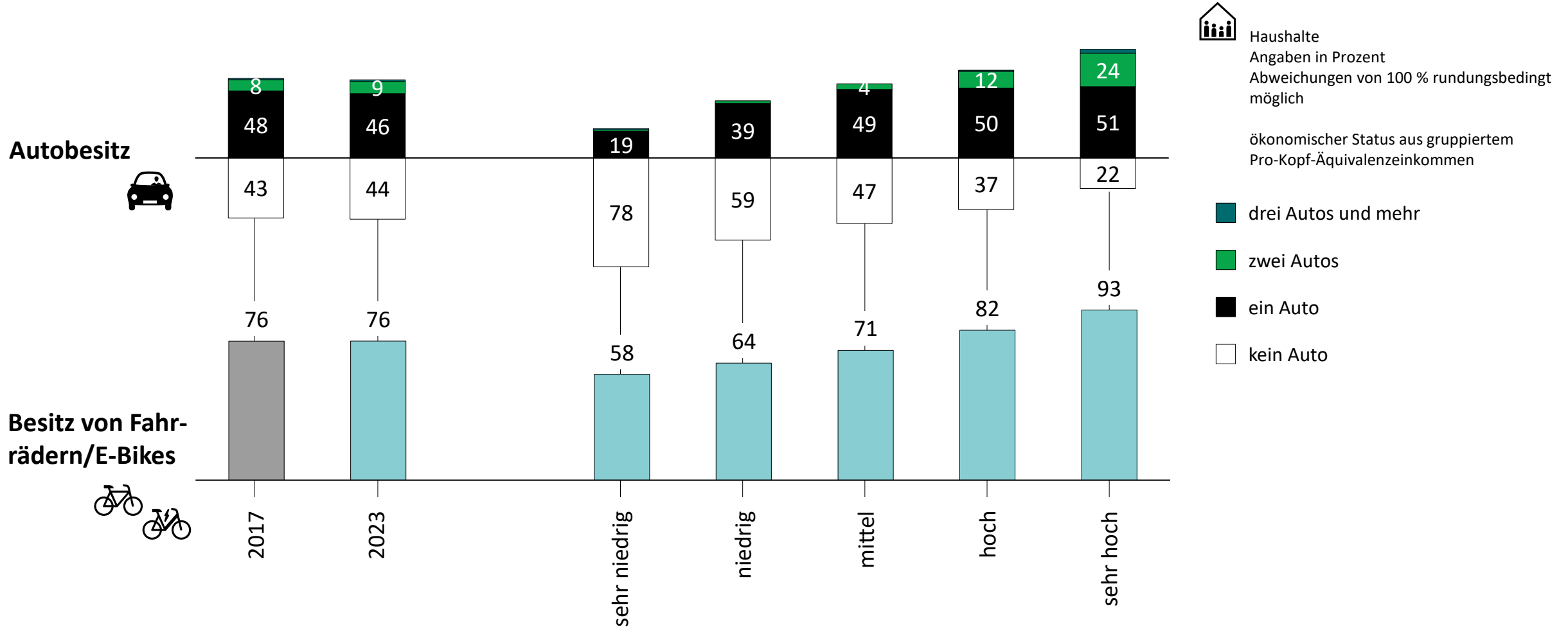


infas 360

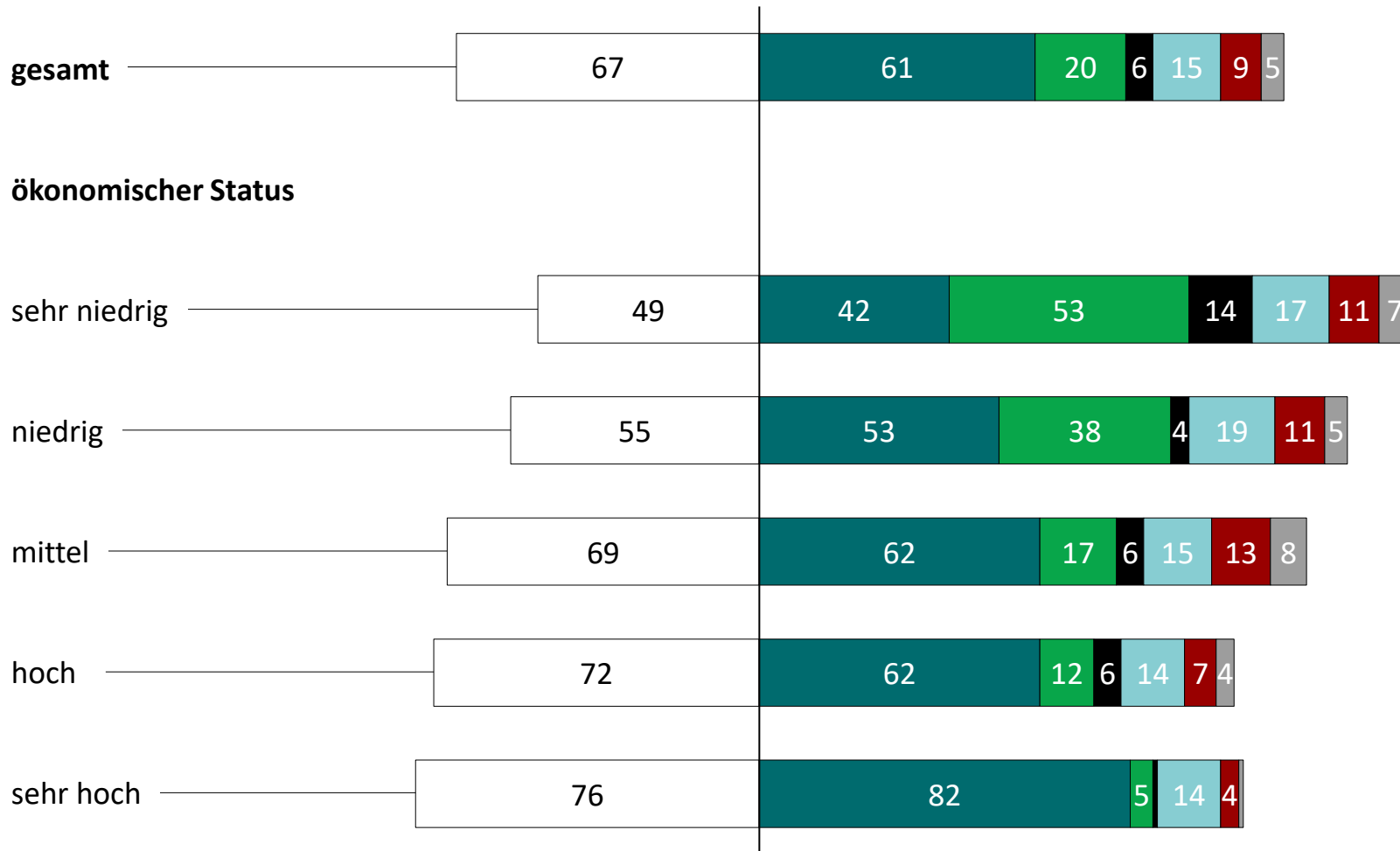
Was wir verfügbar haben – unsere Fahrzeuge – Hamburg: Fahrräder und Autos im Bestand der privaten Haushalte unverändert



nach ökonomischem Status des Haushalts



Gut vier von zehn Haushalten ohne Auto – Gründe für einen Pkw-Verzicht: in Hamburg oft bewusster Verzicht, Stellplatzprobleme eher die Ausnahme




Haushalte ohne Pkw-Besitz
Angaben in Prozent
Mehrfachnennungen

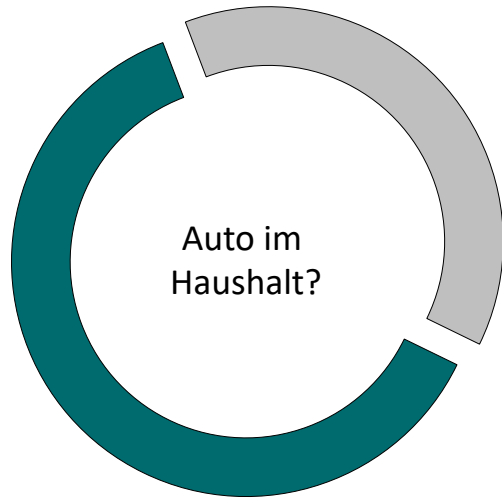
ökonomischer Status aus gruppiertem
Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen

- kein Auto benötigt
- bewusster Verzicht
- kann es mir nicht leisten
- gesundheitliche oder Altersgründe
- kein Stellplatz verfügbar
- Stellplatz zu teuer
- Anwohner-Parkausweis zu teuer

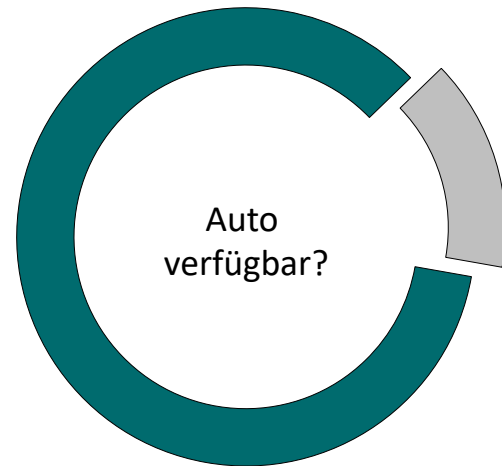
Mit oder ohne – wirklich autofrei ist kaum jemand: mehrheitlich Alternativen zum Haushalts-Pkw vorhanden, Familien-Carsharing



 Personen ab 18 Jahren
teilweise Mehrfachnennungen

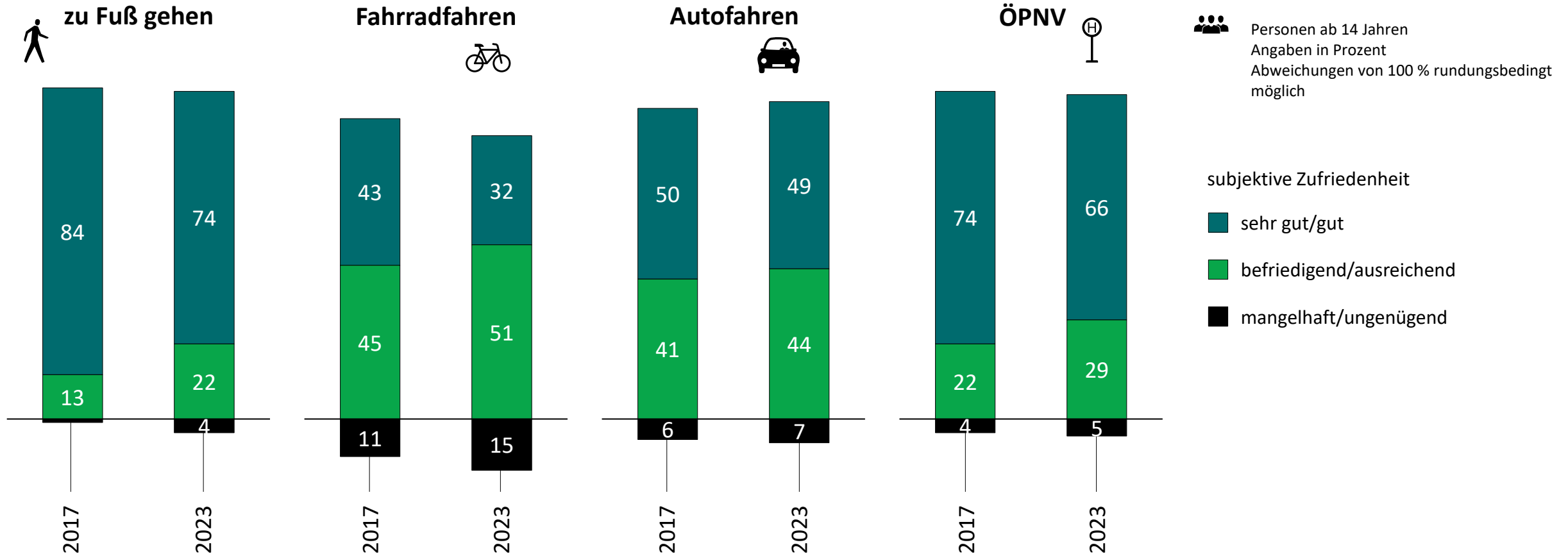


38 % der befragten *Personen* ab 18 haben kein Auto – doch 16 Prozent aus dieser Gruppe geben eine jederzeitige Autoverfügbarkeit an, weitere 42 Prozent „gelegentlich“, zusammen also 58 Prozent. Dazu zählen 34 Prozent, die eine Carsharing-Mitgliedschaft angeben (deutlich höher im Segment der etwa 30-Jährigen). Ein großer Teil der „autolosen“ Personen ist somit gar nicht so „autolos“ – und verfügt vermutlich (mit) über ein Auto aus dem Familien- oder Freundeskreis.

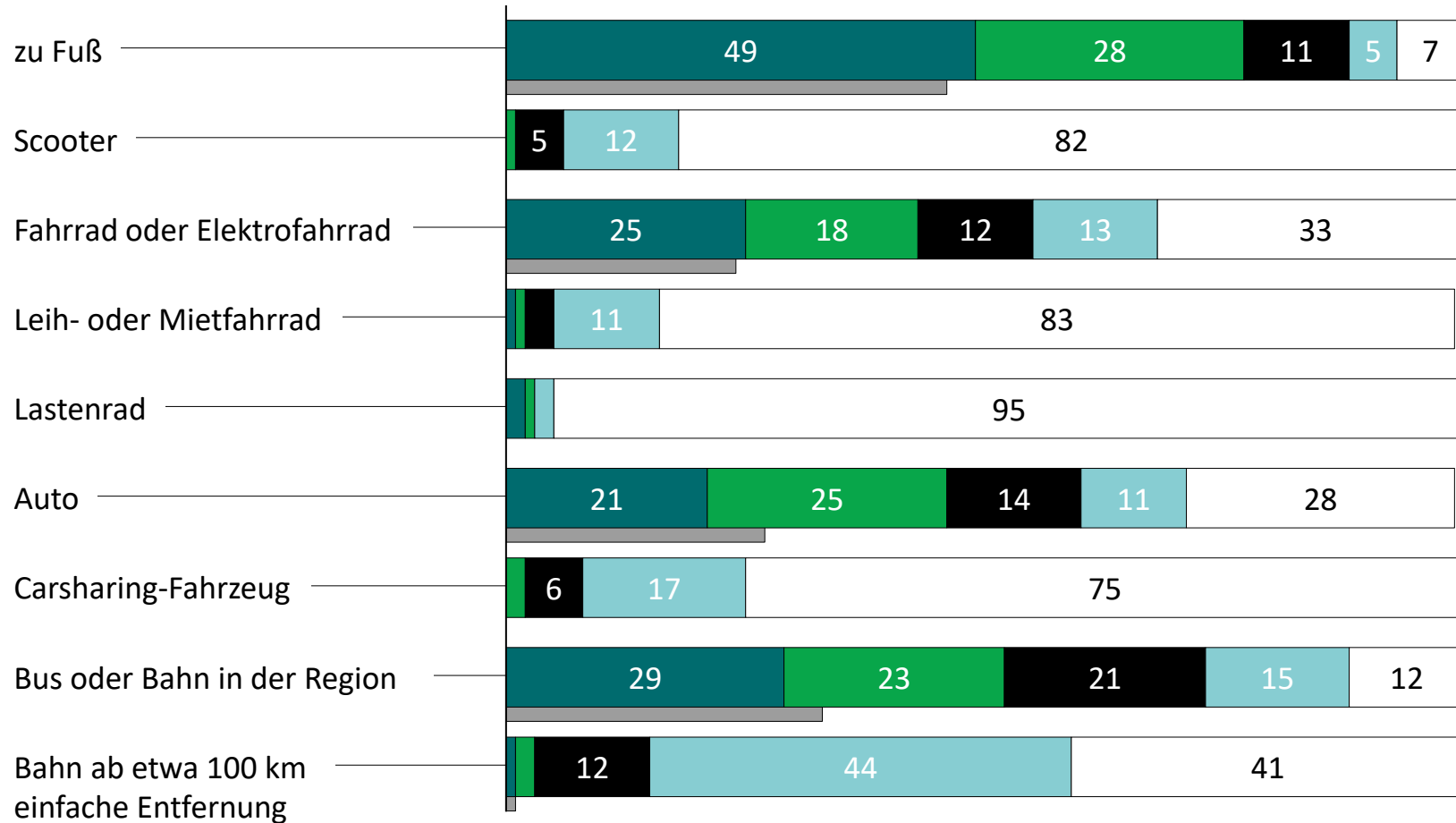


15 % verbleiben in der Kombination dieser Angaben, die weder über ein Auto im Haushalt noch einen anderweitigen Autozugang berichten – unabhängig von einem eigenen Führerschein. Im Vergleich zur Bundesrepublik: Hier liegt der Anteil bei 7 Prozent.

Was wir nutzen (können) – Zufriedenheit mit verschiedenen Verkehrsmitteln: 2023 auch in Hamburg bis auf „Auto“ eher kritischer, im bundesweiten Trend



Wie wir üblicherweise unterwegs sind – generelle Verkehrsmittelnutzung: 2023 ein geringes Minus bei der Autonutzung, anderes eher unverändert



Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

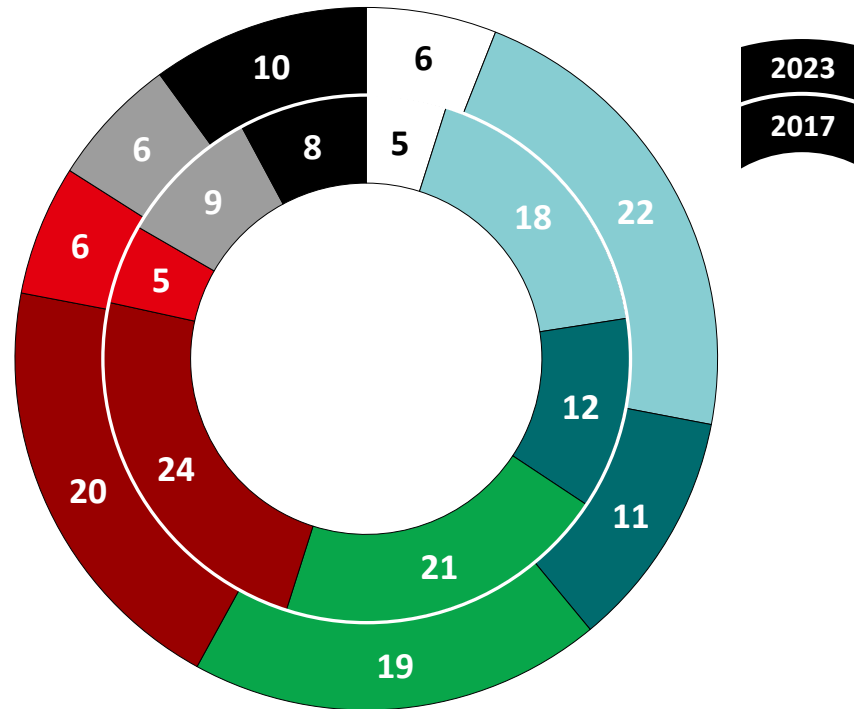
2017
2023

- täglich bzw. fast täglich
- an 1-3 Tagen pro Woche
- an 1-3 Tagen pro Monat
- seltener als monatlich
- nie bzw. fast nie

Wie wir üblicherweise unterwegs sind – Verkehrsmittelnutzersegmente: 2023 leichtes Minus bei der Autonutzung



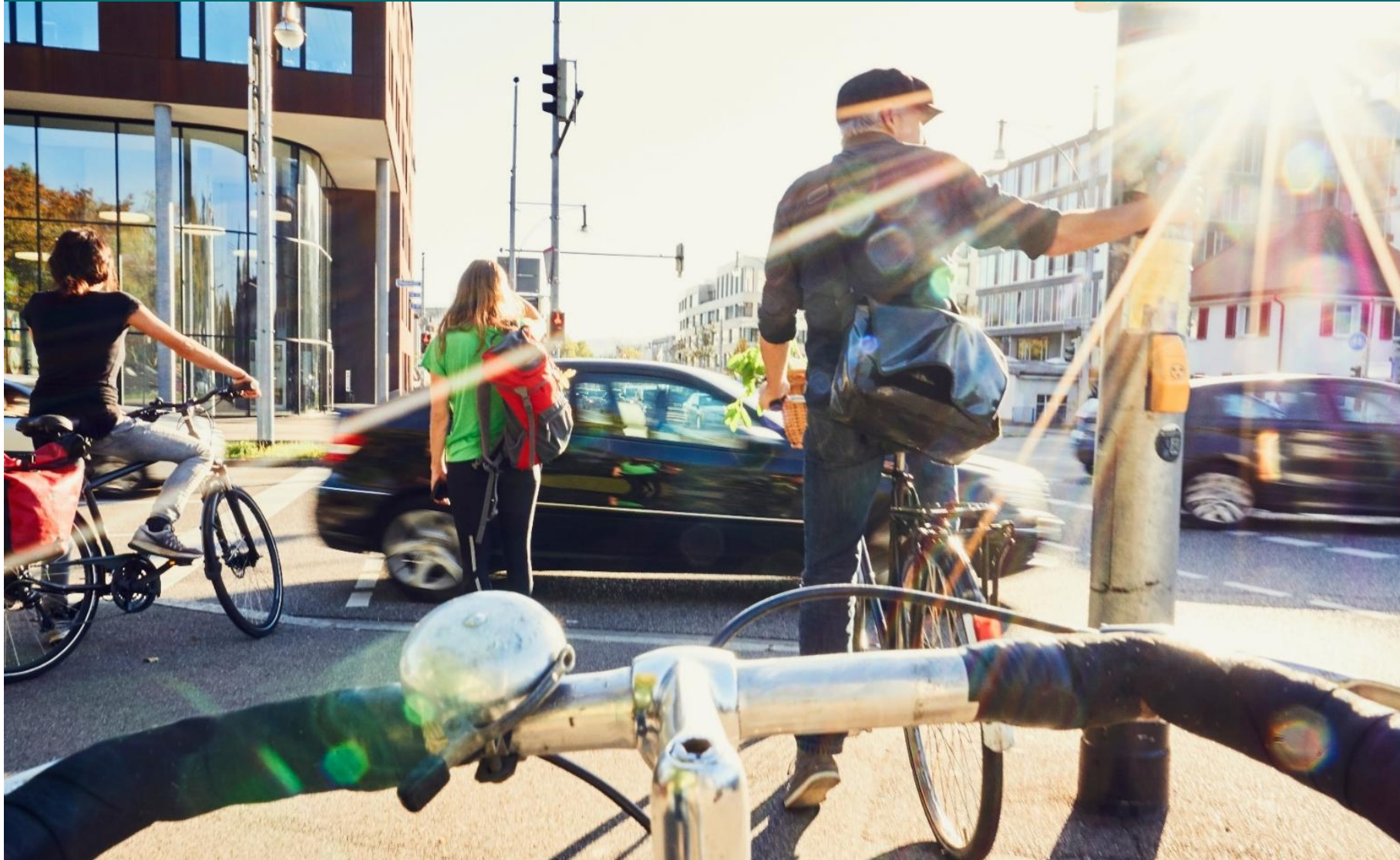
Stadt Hamburg



Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent je Erhebungsjahr
Definition entlang der üblichen
täglichen/wöchentlichen Nutzung
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt
möglich

	Wenig-Mobile
	Fahrrad-Orientierte
	ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein
	ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein
	täglich Pkw-Orientierte
	seltener Pkw-Orientierte
	Mischnutzung
	regelmäßige Vielfach-Nutzung

Ergebnisse der Wegeerfassung: Unterwegssein, Modal Split, Verkehrsaufkommen und -leistung



eine Studie des:



durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

Eckwerte 2017 und 2023 – Unterwegssein, Wege, Zeit und Kilometer: Mobilitätsniveau etwas rückläufig



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

	Stadt Hamburg		Deutschland		
	2017	2023	2017	2023	
Bevölkerung	1,79	1,85	82,2	83,5	<i>Anzahl in Mio.</i>
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	<i>Anzahl</i>
Tagesstrecke pro Person und Tag	38	32	39	35	<i>km</i>
Unterwegszeit pro Person	01:38	01:33	01:25	01:24	<i>h:min</i>

Damit für 2023 absolut sowohl zurückgehendes Verkehrsaufkommen (Wege) wie reduzierte Verkehrsleistung (km).

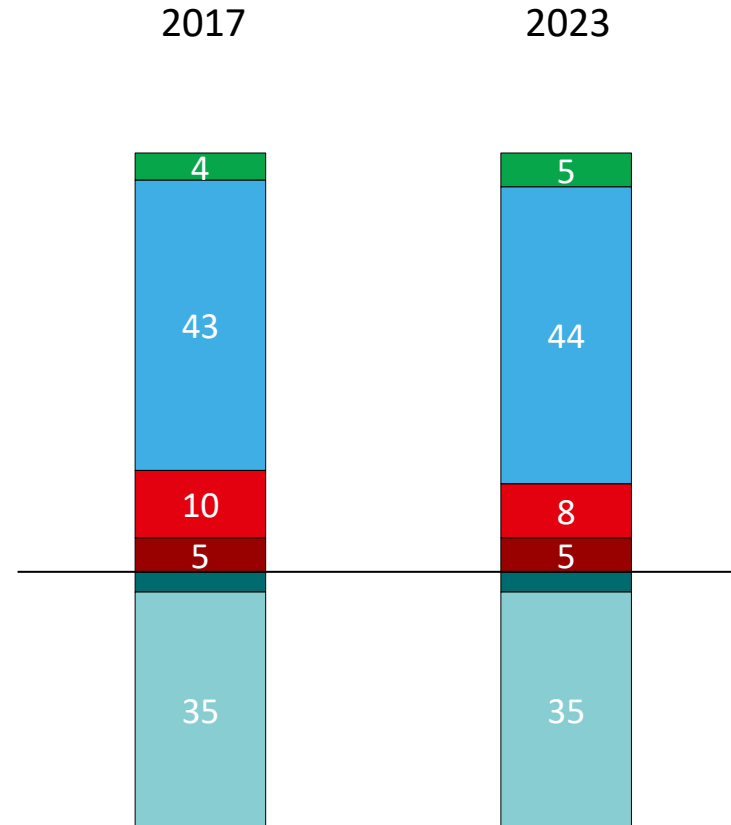
Warum wir unterwegs sind – Anlässe und Wegezwecke in der Zeitreihe: weiterhin hohe Stabilität



Anteile Wege



Anteile Personenkilometer



Wege

Angaben in Prozent

Abweichungen von 100 %
rundungsbedingt möglich



Begleitung



Freizeit



Erledigung



Einkauf



Ausbildung



Beruf

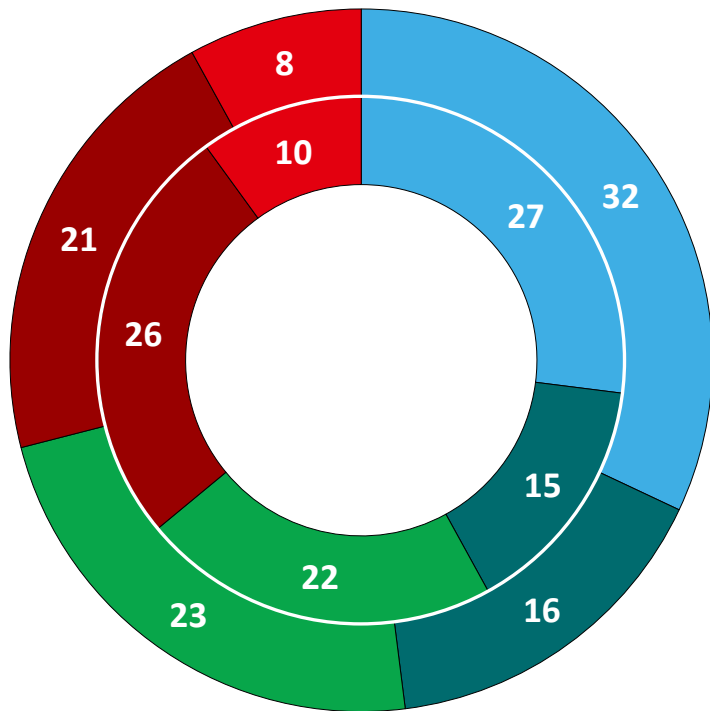
(einschließlich
Wirtschaftsverkehr)

Welche Verkehrsmittel wir dabei nutzen – Hamburg: der anteilige Modal Split 2017 und 2023 mit Plus für den Umweltverbund

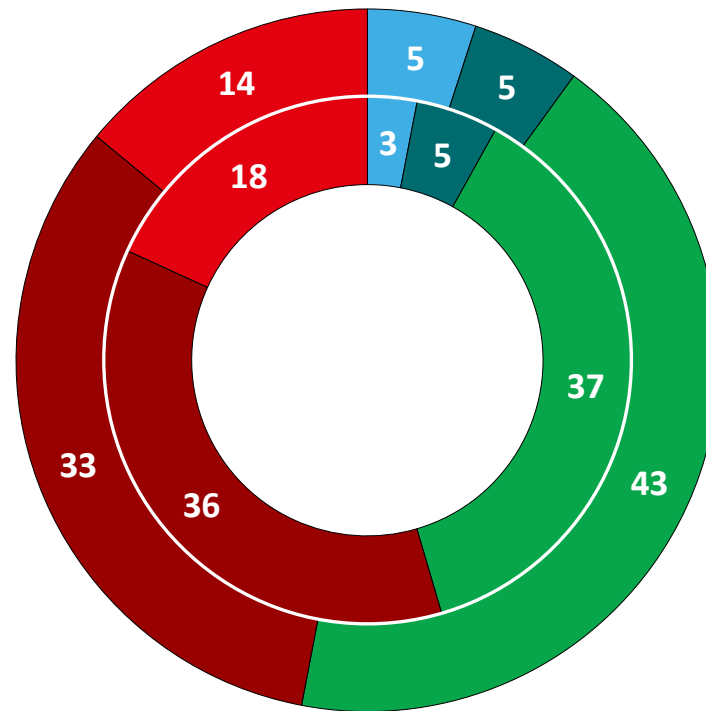







Wege
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt
möglich

Anteil Wege



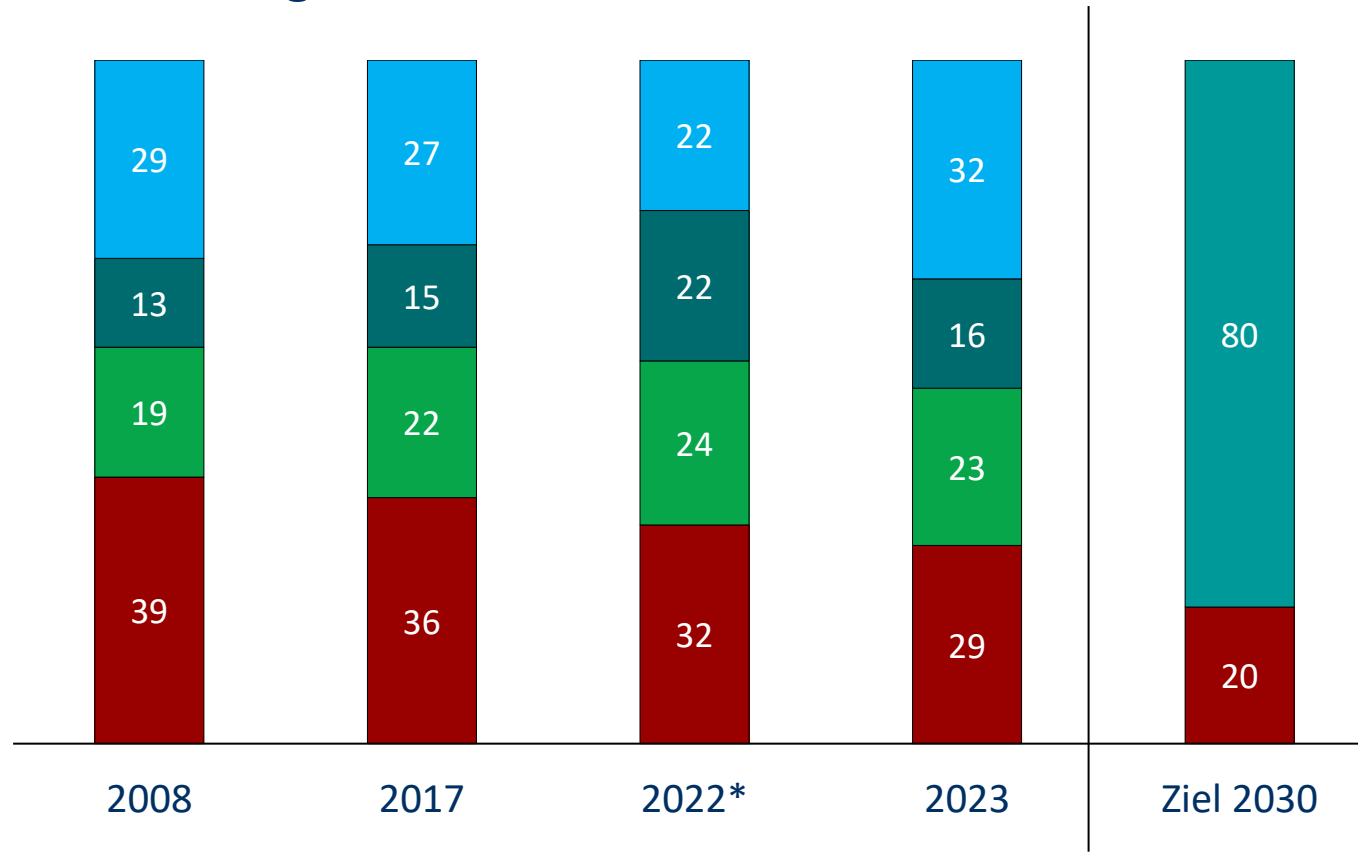
Anteil Personenkilometer



-  zu Fuß
-  Fahrrad
-  ÖV
-  MIV-Fahrt
-  MIV-Mitfahrt

MODAL SPLIT MONITORING DER UMWELTVERBUND GEWINNT

Anteil Wege

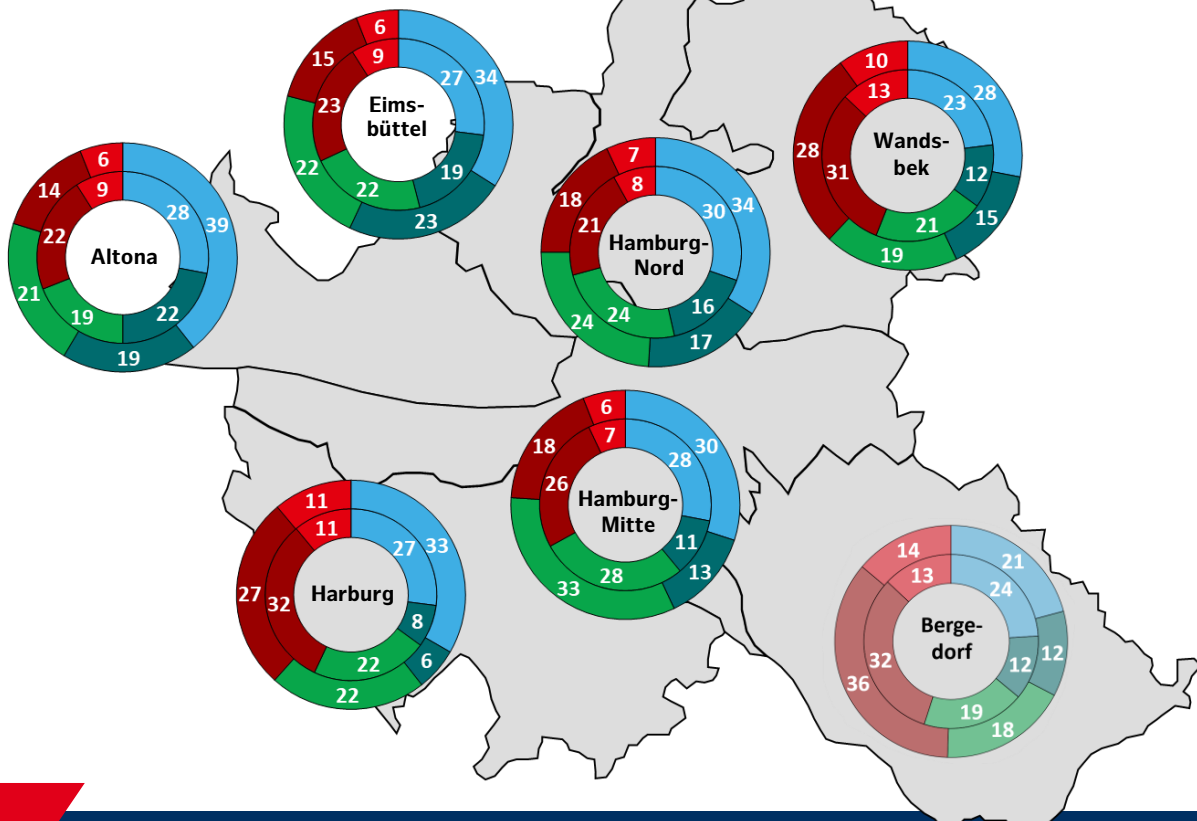


Wege
Angaben in Prozent;
2008, 2017, 2023: MiD (infas)
*2022: MobiHam (BVM)



WELCHE VERKEHRSMITTEL WIR NUTZEN

DIE BEZIRKE



Wege
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 %
rundungsbedingt möglich
Transparent: eingeschränkte
Vergleichbarkeit

2023
2017

 zu Fuß

 Fahrrad

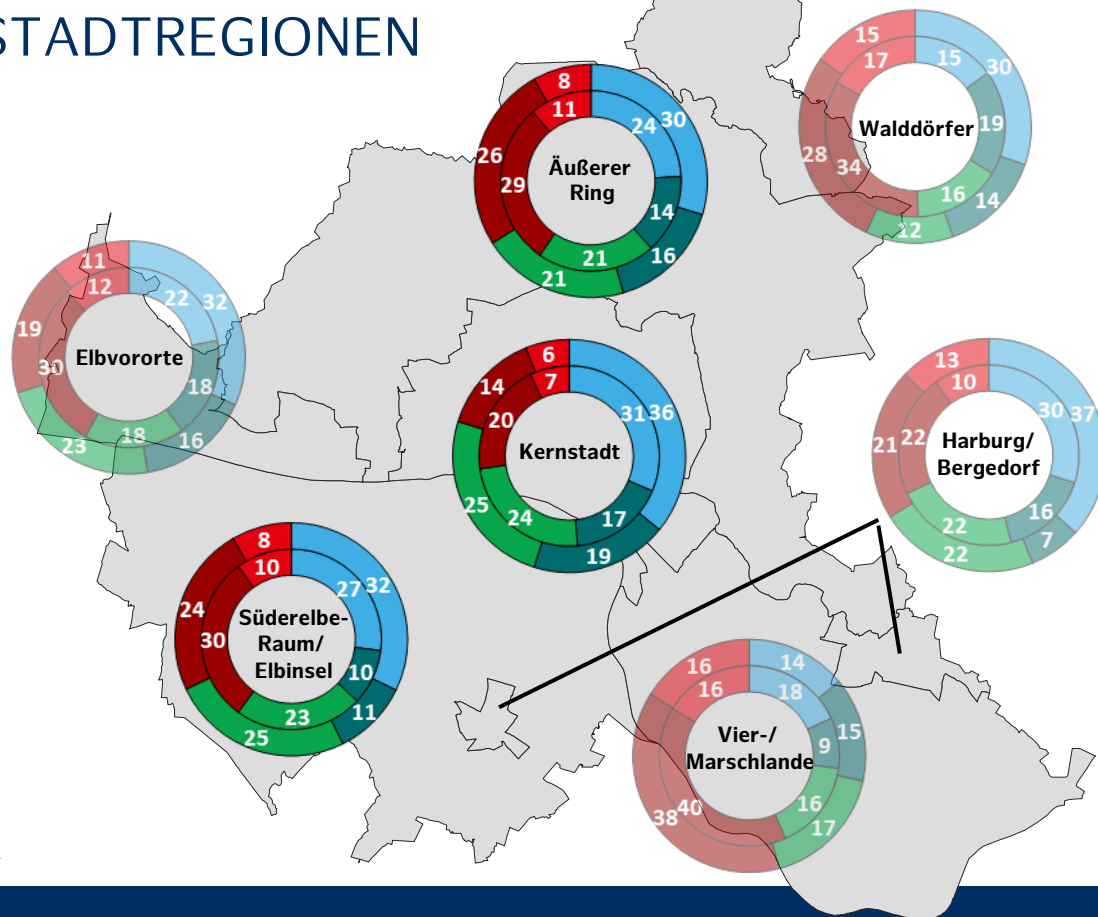
 ÖV

 MIV-Fahrt

 MIV-Mitfahrt






WELCHE VERKEHRSMITTEL WIR NUTZEN

DIE STADTREGIONEN



Wege
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 %
rundungsbedingt möglich
Transparent: eingeschränkte
Vergleichbarkeit



-  zu Fuß
-  Fahrrad
-  ÖV
-  MIV-Fahrt
-  MIV-Mitfahrt

Was ist wirklich zu sehen auf den Hamburger Straßen?

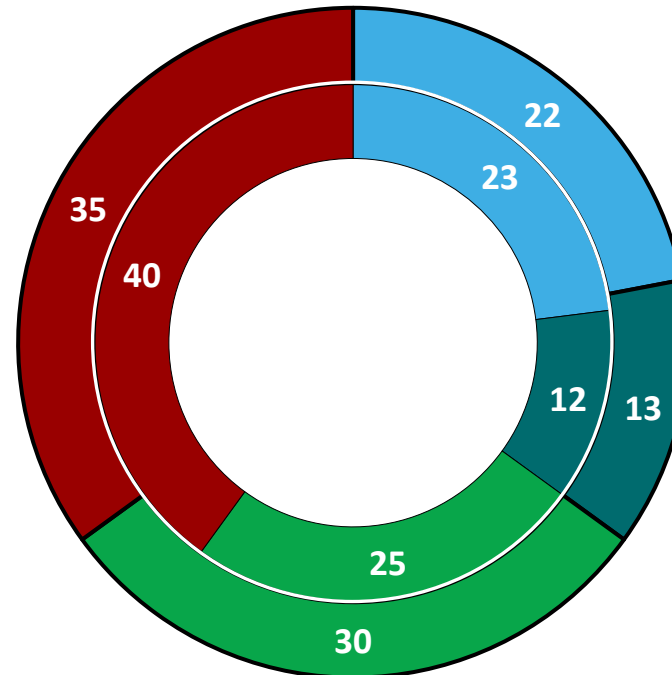
nicht nur Bewohnerverkehr, geschätzter Modal Split der „Tagesbevölkerung“




Was haben wir gemacht?

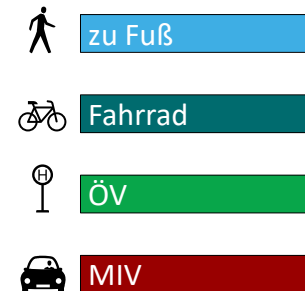
- Adressangaben für alle Wege ermöglichen die Zuordnung von Wegen der Umlandbewohner nach und in Hamburg am Berichtstag.
- Diese werden zu Wegen der „Tagesbevölkerung“ mit denen der Stadtbewohner zusammengefasst.
- Dies umfasst alle Wege nach Hamburg, also nicht nur beruflich bedingtes Einpendeln, sondern 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 (%)



 Wege
Angaben in Prozent

2023
2017



Modal Split im Bundesvergleich zur Einordnung: Unterschiede beachten, denn der Durchschnitt täuscht



Hauptverkehrsmittel 2023 in den Bundesländern

	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV-Fahrt	MIV-Mitfahrt
Deutschland	26	11	11	40	13
Schleswig-Holstein	22	15	8	42	13
Hamburg	32	16	23	21	8
Niedersachsen	24	15	8	41	12
Bremen	30	22	15	24	7
Nordrhein-Westfalen	25	10	10	42	13
Hessen	27	9	12	39	13
Rheinland-Pfalz	27	7	9	43	14
Baden-Württemberg	26	11	9	40	13
Bayern	23	11	10	42	14
Saarland	21	3	10	51	15
Berlin	35	14	27	18	6
Brandenburg	28	12	9	38	13
Mecklenburg-Vorpommern	27	14	7	38	14
Sachsen	24	8	11	44	13
Sachsen-Anhalt	31	11	9	36	13
Thüringen	30	6	9	42	13

nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7)

	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV-Fahrt	MIV-Mitfahrt
Deutschland	26	11	11	40	13
Stadt Hamburg	32	16	23	21	8
Stadtregion					
Metropole	31	15	21	25	8
Regiopole und Großstadt	29	15	14	32	11
Mittelstadt, städtischer Raum	25	11	9	42	14
kleinstädtischer, dörflicher Raum	21	9	8	47	15
Ländliche Region					
zentrale Stadt	28	13	8	38	12
Mittelstadt, städtischer Raum	25	10	6	45	15
kleinstädtischer, dörflicher Raum	22	6	7	51	14



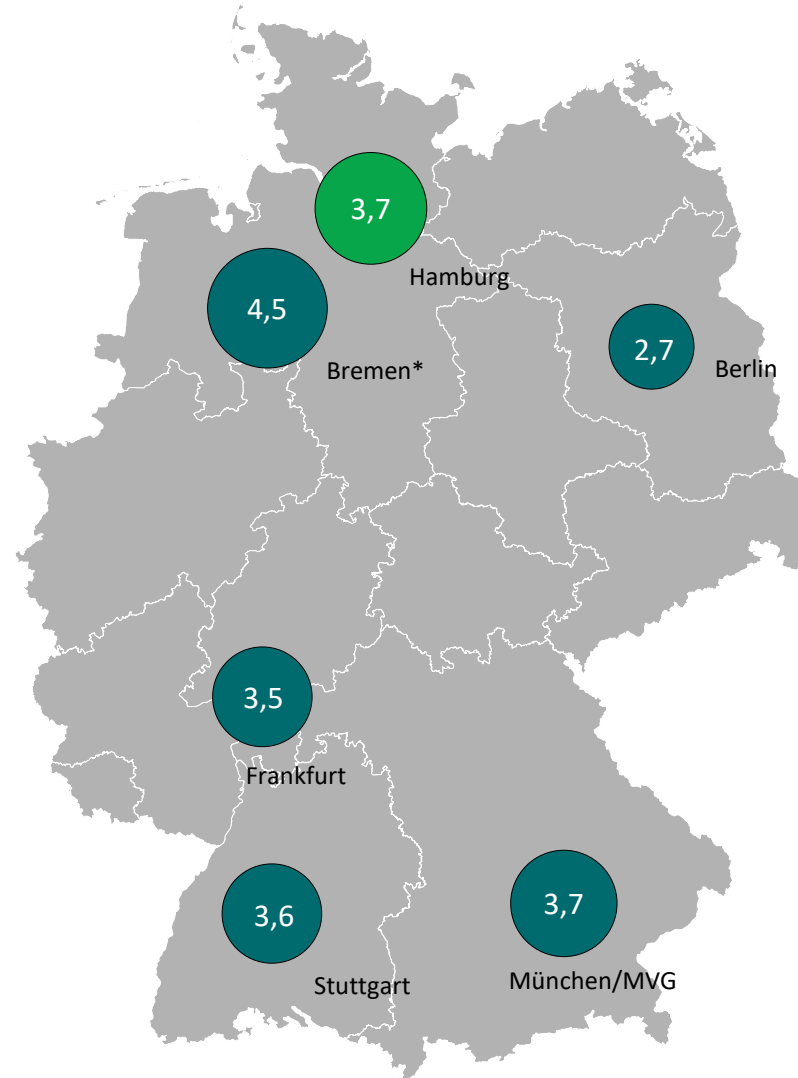
Wege
Angaben jeweils in Zeilenprozent
Abweichungen von 100 %
rundungsbedingt möglich


Was das in CO₂ pro Tag und Person bedeutet – Aufstocker-Großstädte 2023: mehr Autos und mehr Wohlstand in Hamburg als in Berlin



– abhängig von ÖPNV,
Wohlstand und Pkw-Dichte

Mittelwert Deutschland



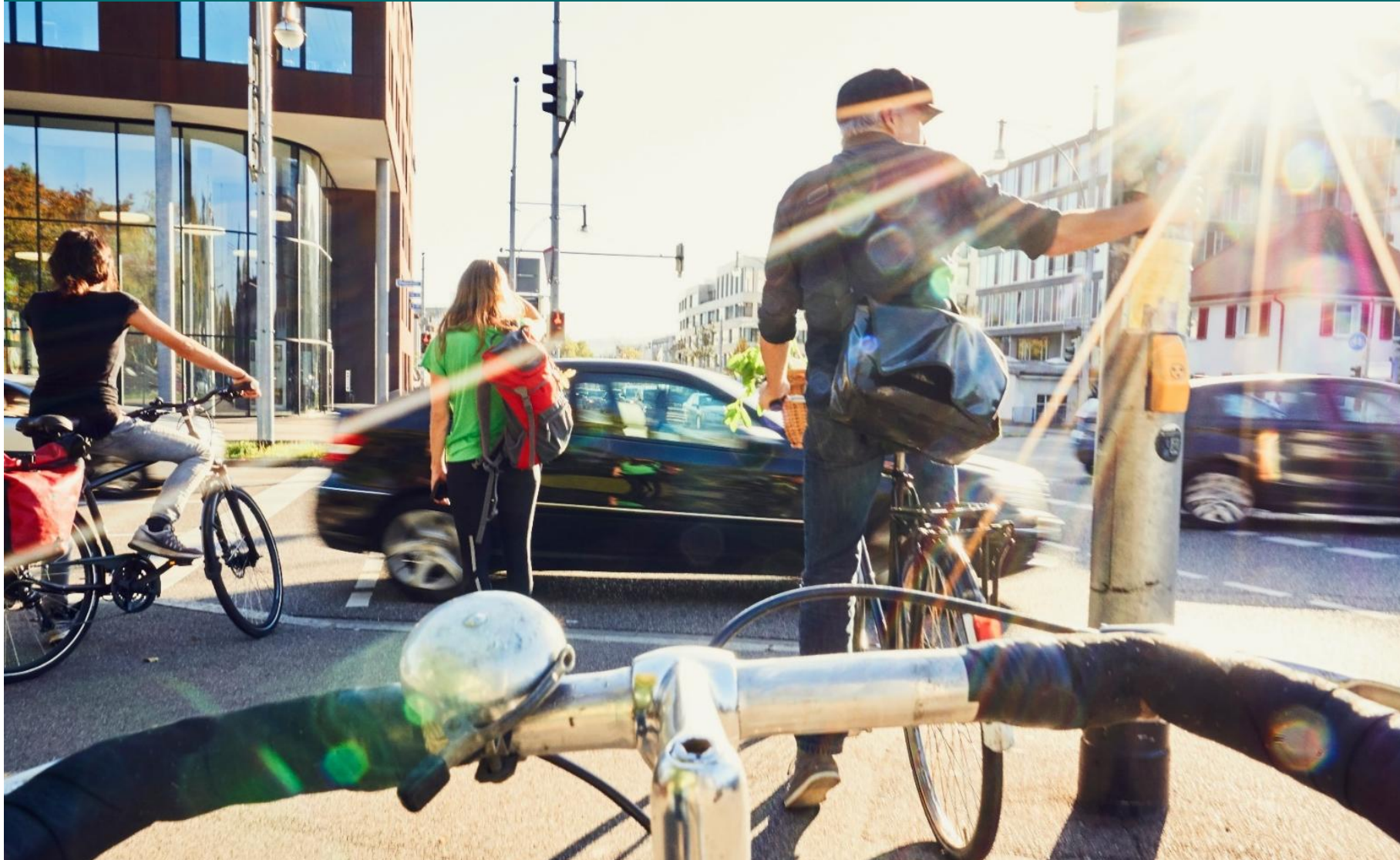
 Angaben pro Person und Tag in kg
in CO₂-Äquivalenten

*Bremen mit stichprobenbedingt
einigen pkm-Ausreißern, bereinigt
eher 10 Prozent niedriger

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).

Neue Trends und spezifische Bevölkerungsgruppen: Homeoffice, Online-Aktivitäten, Handicaps und Mobilitätsarmut



eine Studie des:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



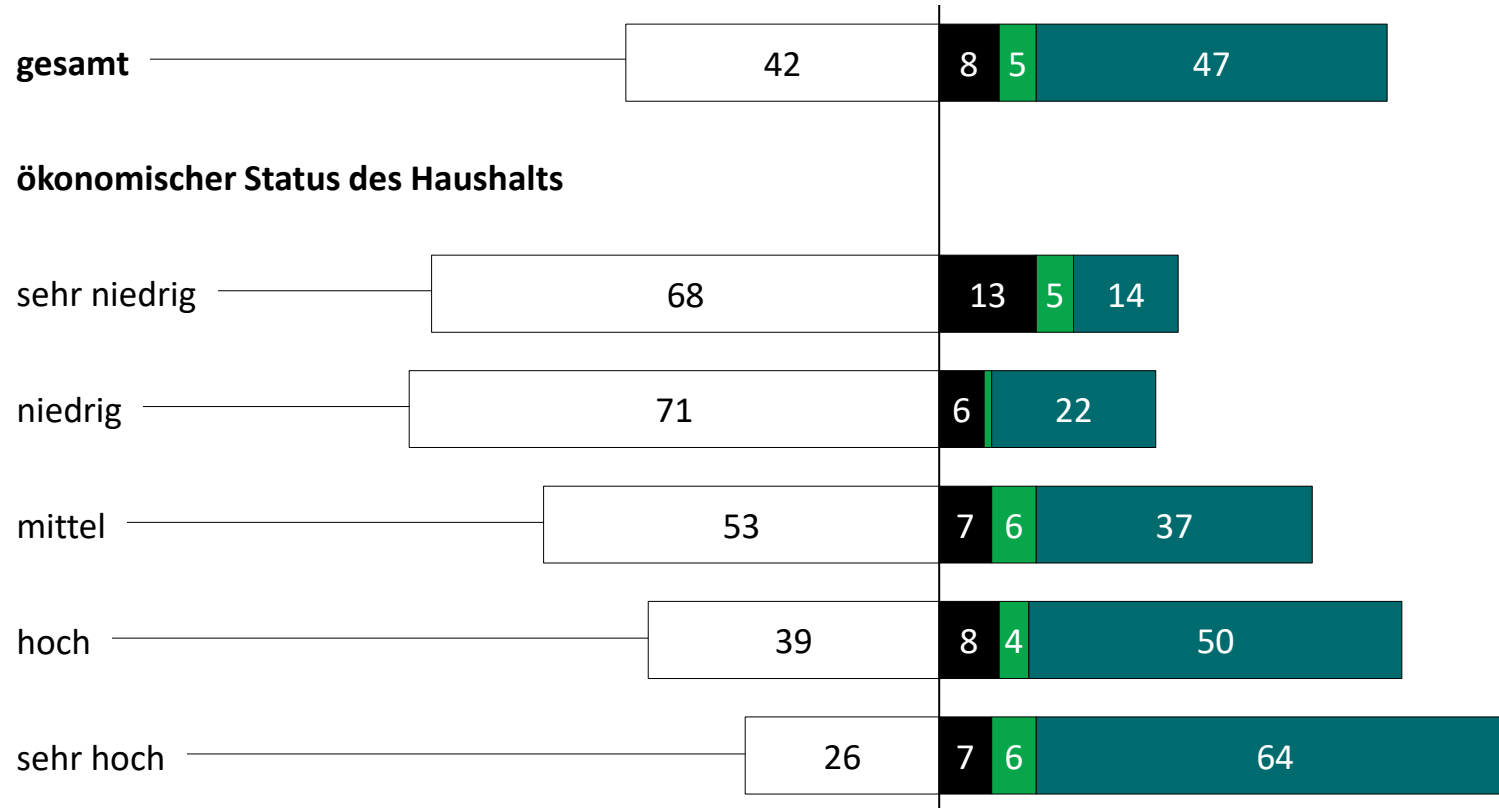
infas 360

Neue Trends – wie ausgeprägt ist das Homeoffice?

etabliert, Wirkungen aber (später) differenziert zu betrachten



Homeofficemöglichkeit?



berufstätige Personen
Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen

Homeoffice breit definiert,
einschließlich kurzer Zeitabschnitte

ökonomischer Status aus gruppiertem
Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen

nein, gar nicht

ganz unterschiedlich

ja, längere Anteile
an einem Arbeitstag

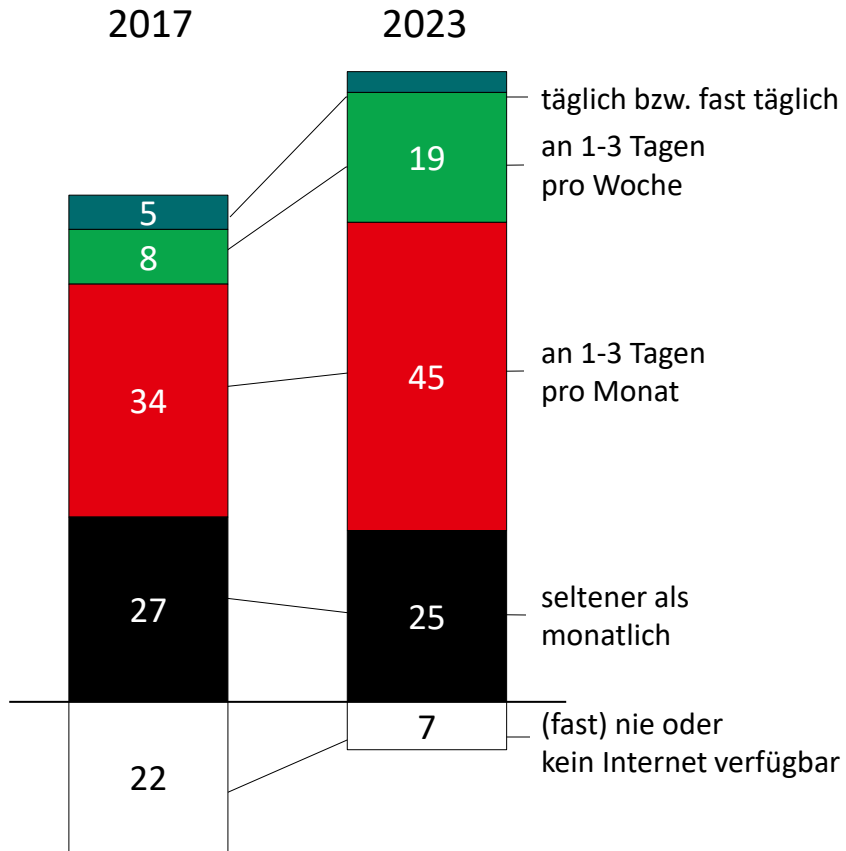
ja, ganze Arbeitstage

generelle Frage (Möglichkeit):
Arbeiten Sie an einzelnen Tagen
von zu Hause aus, also im Homeoffice?

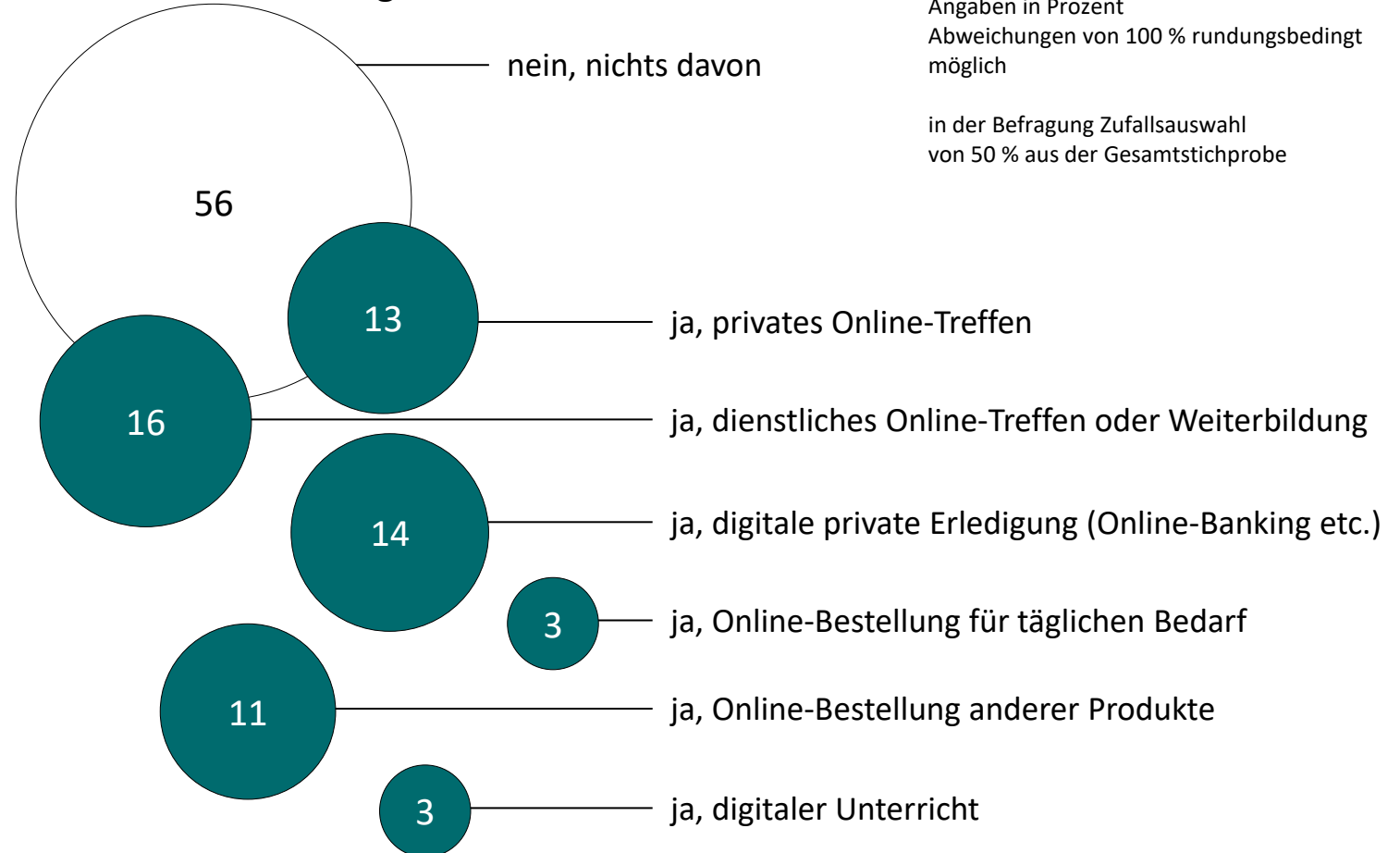
Neue Trends – wie wir nicht mehr unterwegs und stattdessen online sind: auch weitere Online-Aktivitäten im Aufschwung



Online-Einkauf generell



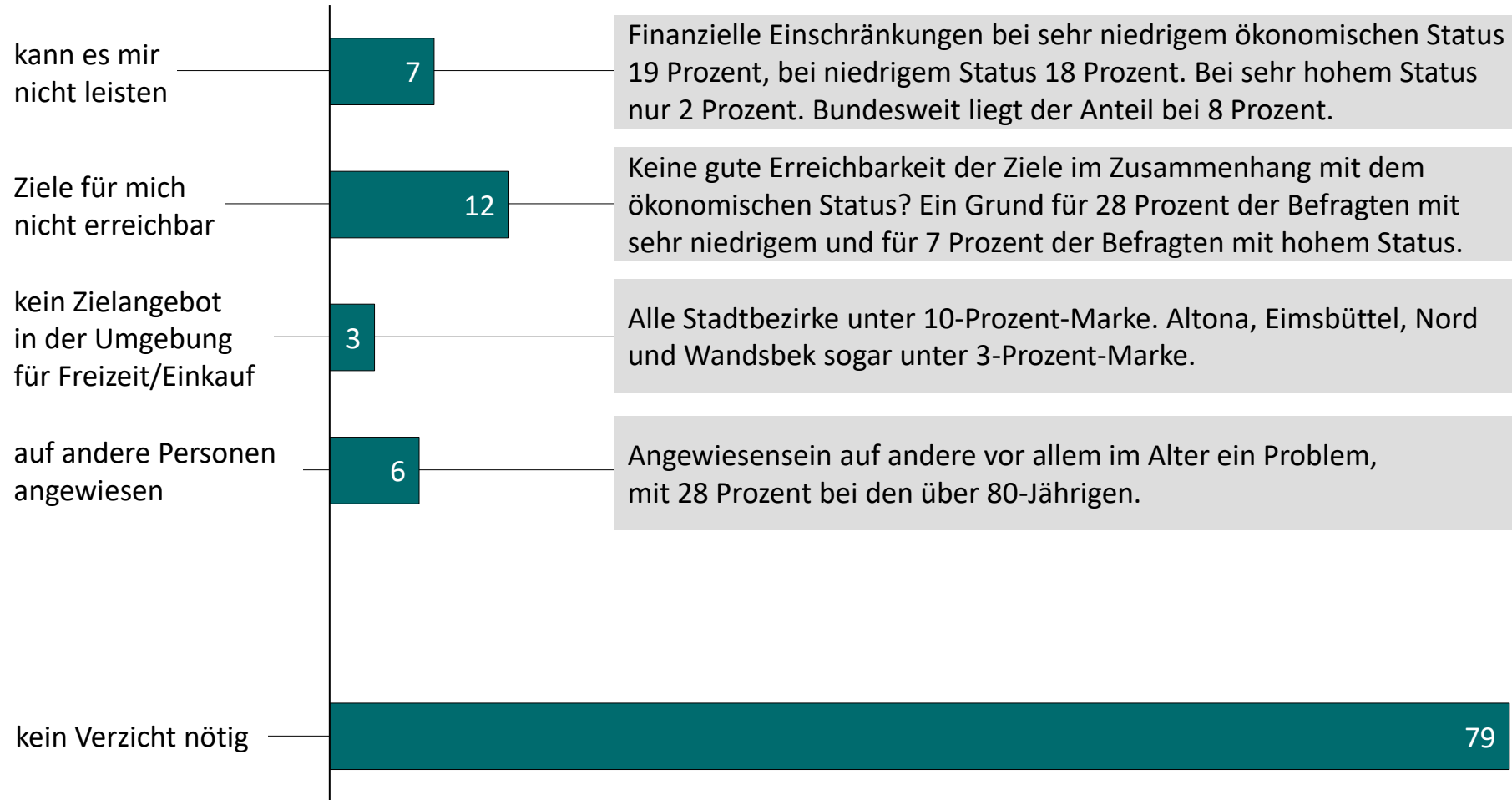
Beispielhafte Online-Aktivitäten am Berichtstag



Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

in der Befragung Zufallsauswahl
von 50 % aus der Gesamtstichprobe

Woran Mobilität scheitern kann – Stichwort „Mobilitätsarmut“: ein Viertel aus ganz unterschiedlichen Gründen eingeschränkt



Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen

in der Befragung Zufallsauswahl
von 50 % aus der Gesamtstichprobe

Hamburg ist wenige Prozentpunkte besser gestellt als der bundesweite Trend (für 75 Prozent ist kein Verzicht nötig).

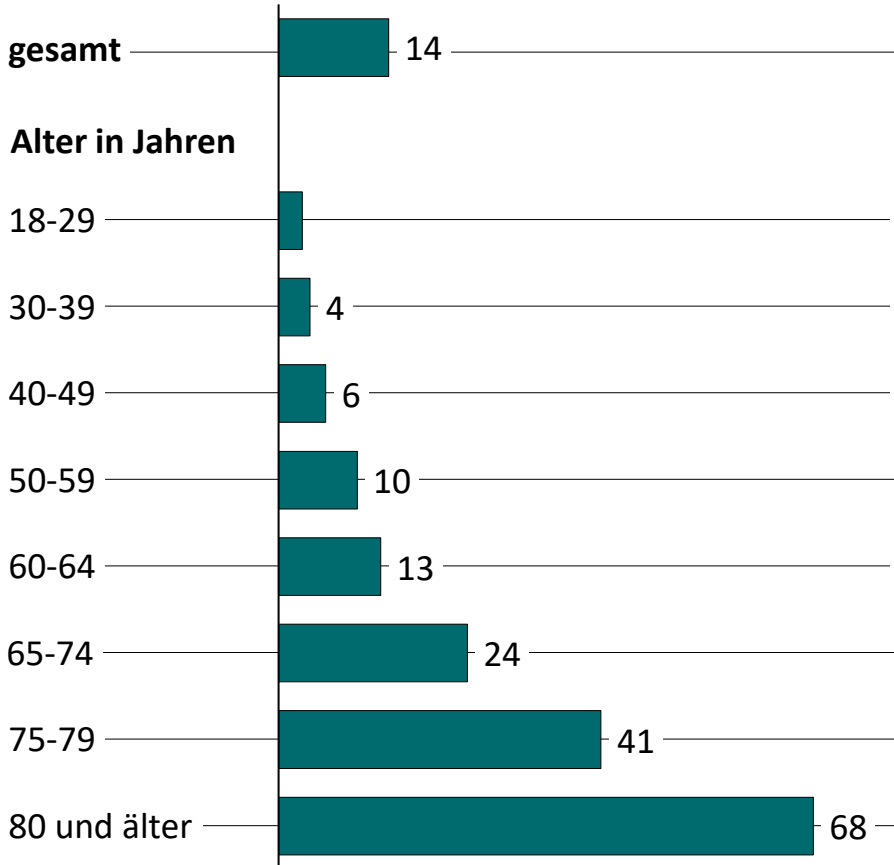
Einzelne Metropolen im Vergleich: Verzicht in München (83 Prozent) und Frankfurt/Main (85 Prozent) weniger nötig als in Hamburg. Auch weniger aus finanziellen Gründen (München: 4 Prozent, Frankfurt: 5 Prozent)

Frage:
Müssen Sie im Alltag häufiger auf Wege oder Aktivitäten verzichten, ...?

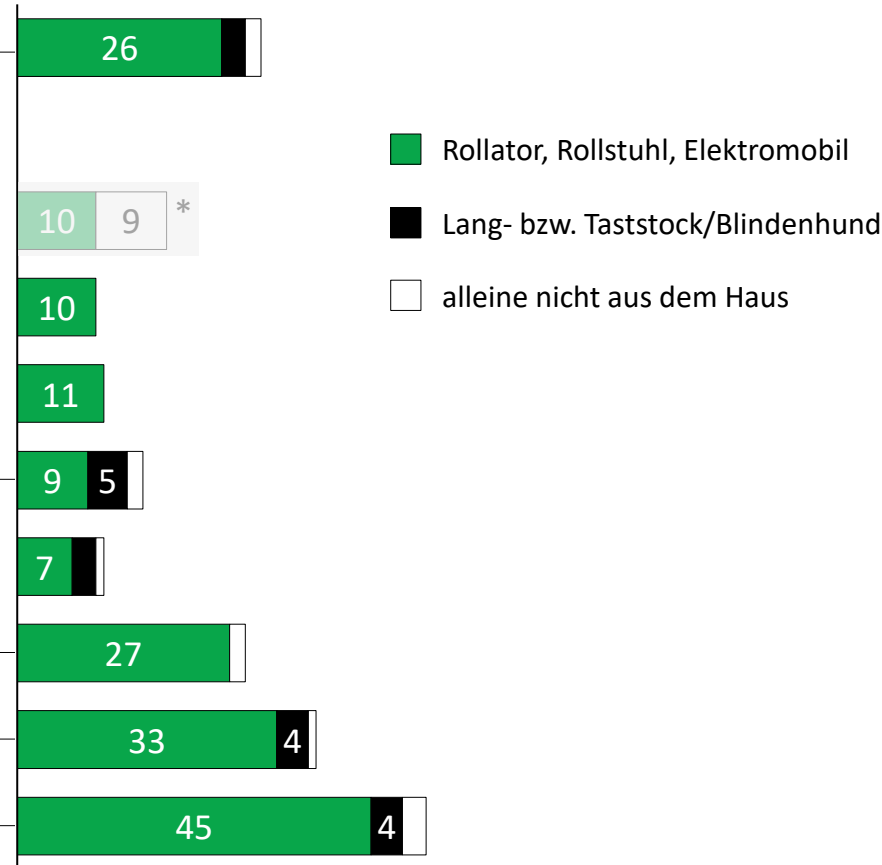
Mehr Aufmerksamkeit gefordert – Mobilität mit Handicap: jede Person kann betroffen sein, jede siebte ist es bereits



Mobilitätseinschränkung vorhanden?



wenn ja: auf Rollator, Rollstuhl, Elektromobil oder Lang- bzw. Taststock/Blindenhund angewiesen?



Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent
* geringe Fallzahl (n=37)

für Hilfsmittel Mehrfachnennungen möglich

- Rollator, Rollstuhl, Elektromobil
- Lang- bzw. Taststock/Blindenhund
- alleine nicht aus dem Haus

Träger der erhofften Veränderung: E-Autos, Deutschlandticket, Radverkehr und Sharing-Angebote



eine Studie des:



durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

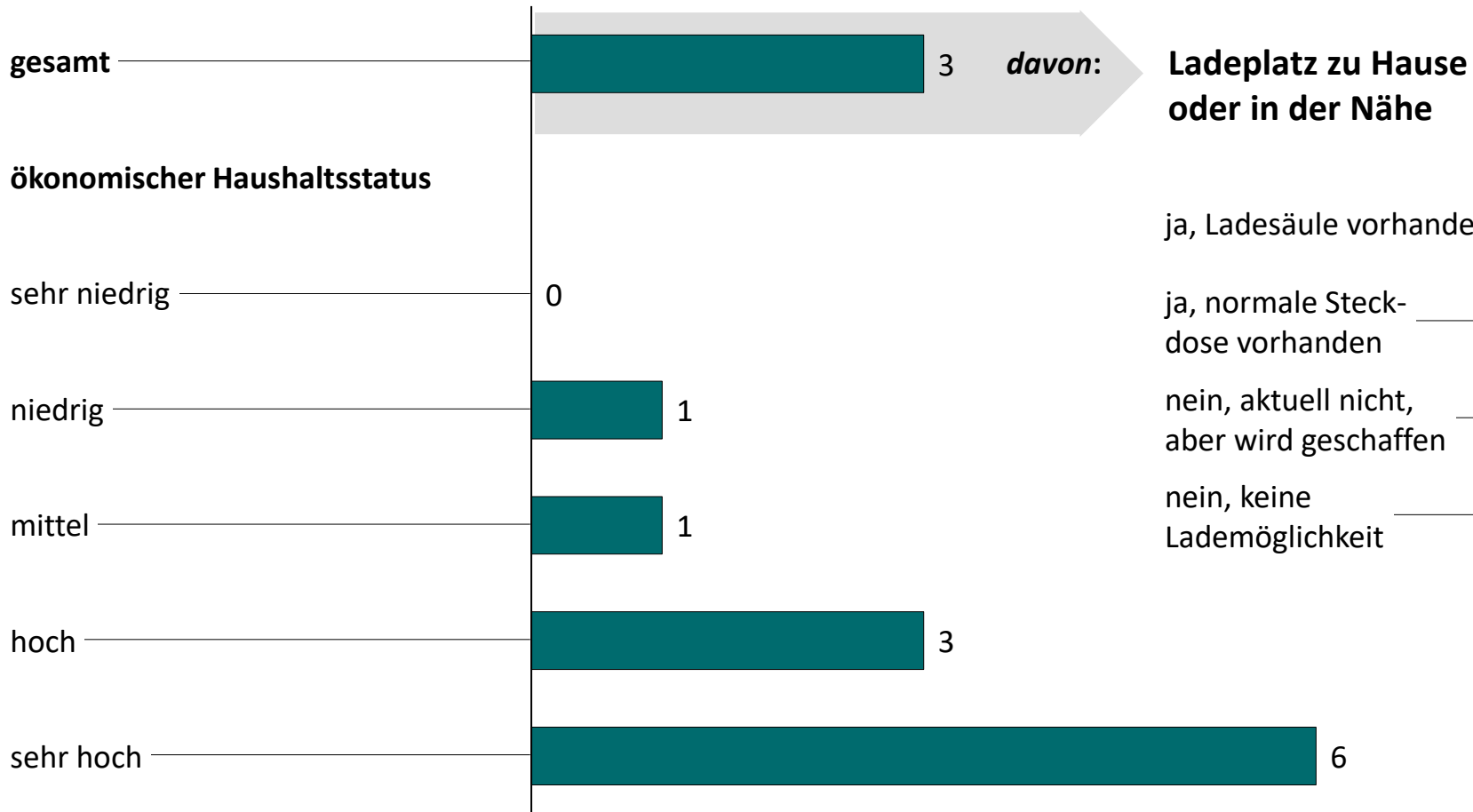



infas 360

Die Hoffnungsträger – das Elektroauto in Hamburger Haushalten: noch immer übersichtlich und abhängig von finanziellen Möglichkeiten

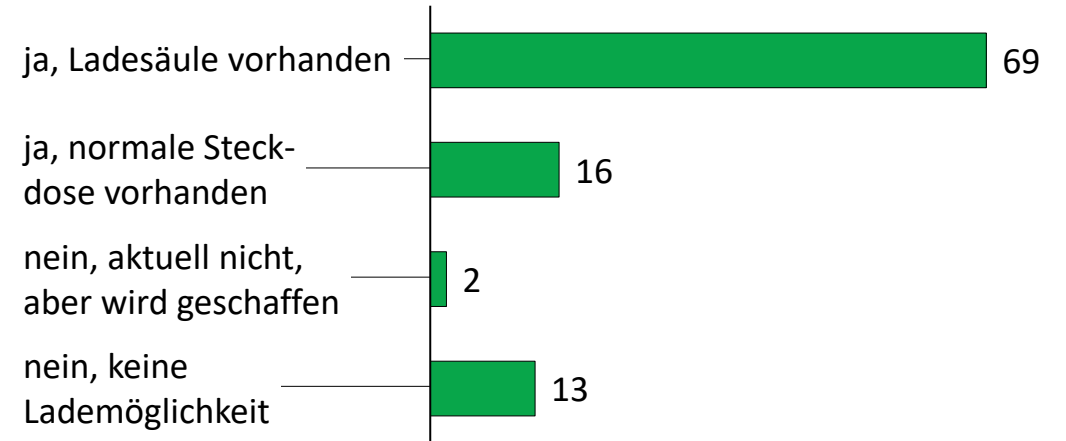


Anteil rein elektrischer E-Autos an den (auch) privat nutzbaren Pkw



 in den privaten Haushalten verfügbare Autos
Angaben in Prozent

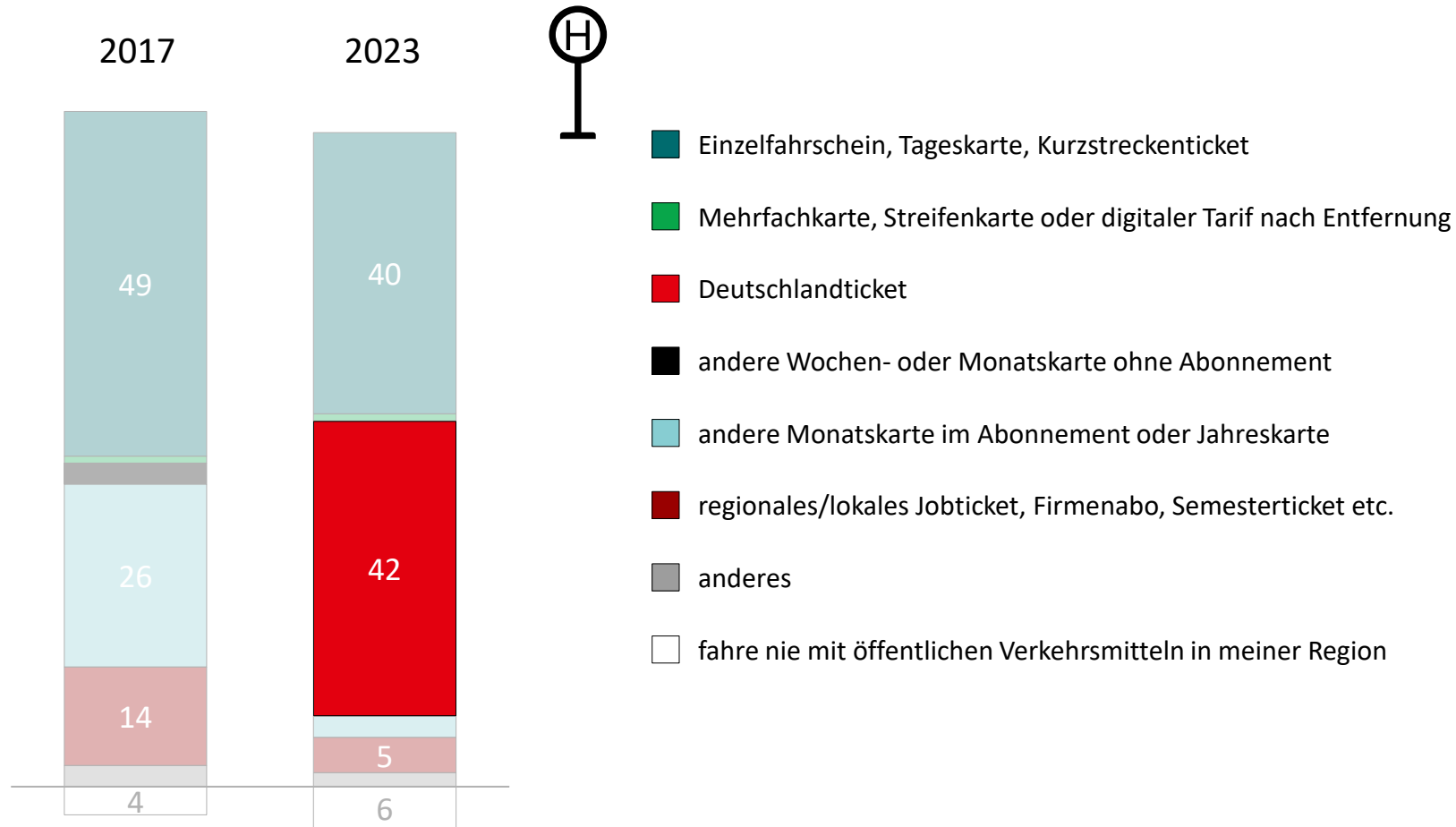
ökonomischer Status aus gruppiertem
Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen



Die Hoffnungsträger – das Deutschlandticket: ein Gamechanger, wenn er bleibt, und mit hohen Werten in Hamburg ...



übliche Fahrkartennutzung im ÖPNV



Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

Bei Vollzeit und Teilzeit/geringfügig erwerbstätigen Personen gleich attraktiv (jeweils 46 Prozent).

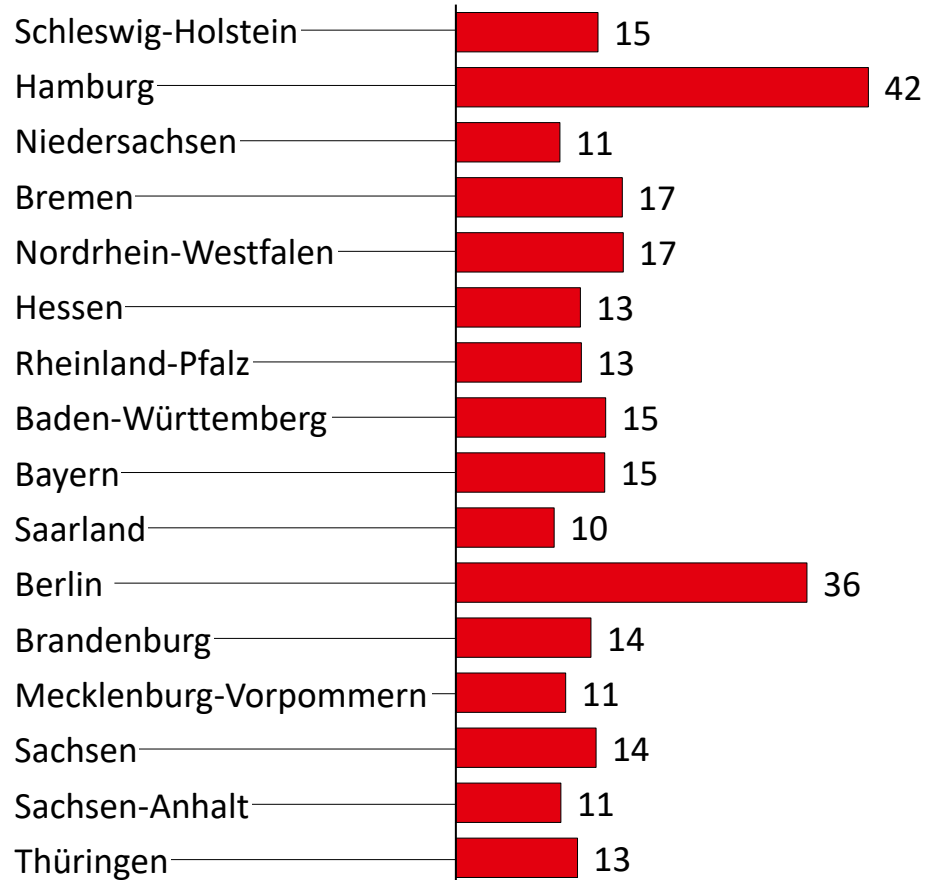
In nahezu allen Altersgruppen über 30-Prozent-Marke, am stärksten vertreten bei unter 18-Jährigen (61 Prozent), am wenigsten vertreten bei über 80-Jährigen (25 Prozent).

Die Hoffnungsträger – das Deutschlandticket zum Vergleich: Tarife umgestellt, Hamburg an der Spitze und deutlich vor Berlin ...



Deutschlandticket als üblicherweise genutztes Ticket nach ...

... Bundesland

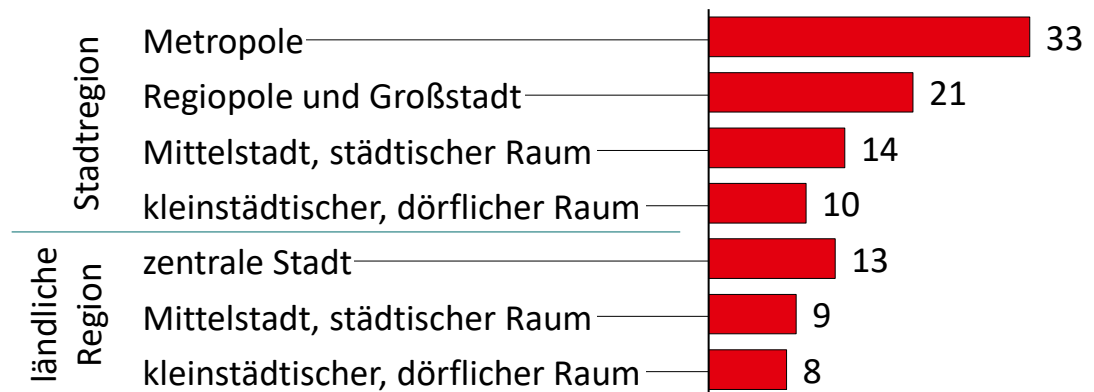


Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent

Raumtyp RegioStaR7 nach BMDV

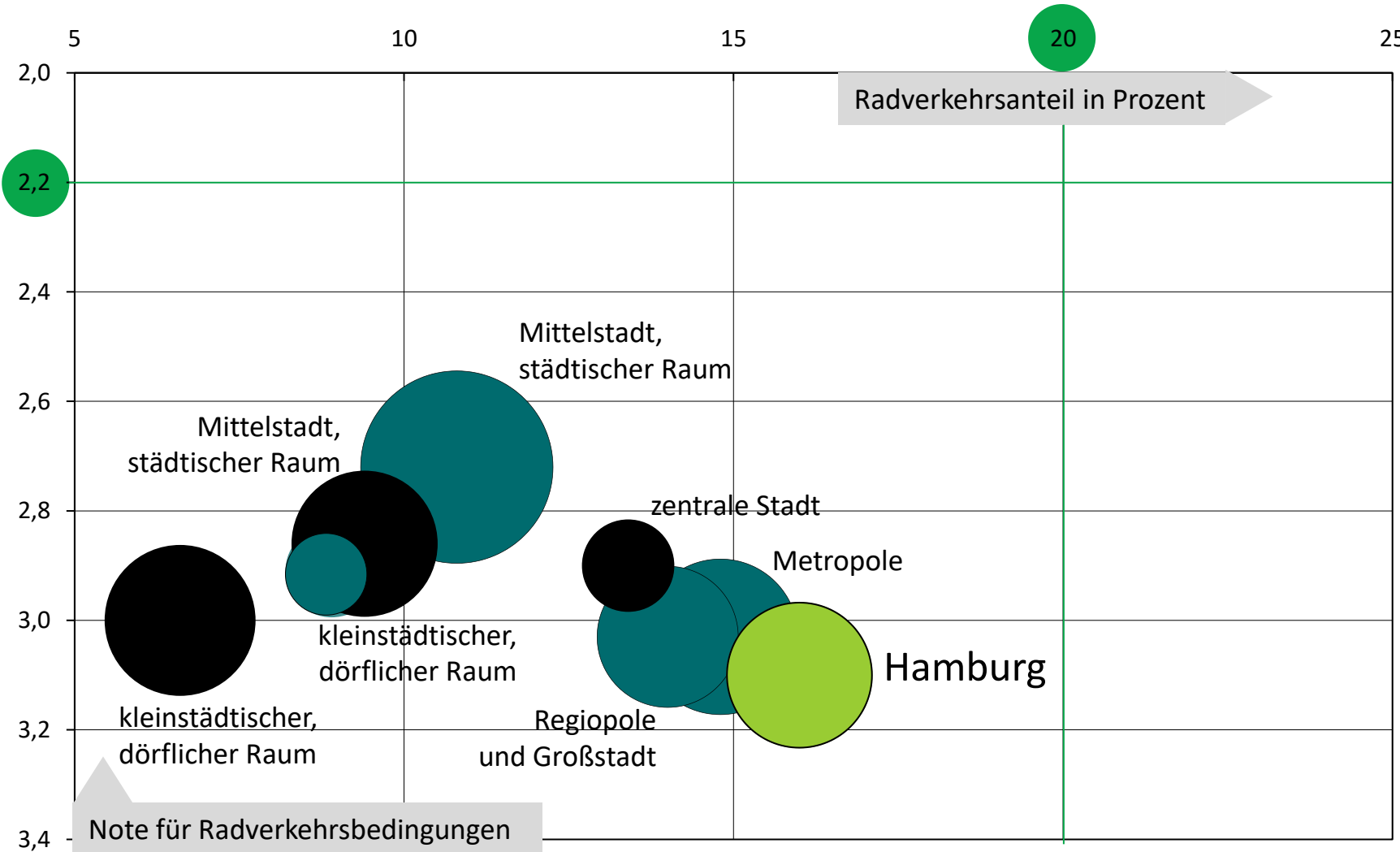
Stadt Hamburg 42

... Raumtyp



Die Hoffnungsträger – Radverkehrsbewertung und Radverkehrsanteil:

gute Modal Split-Anteile, aber in HH wie überall Luft nach oben bei der Bewertung

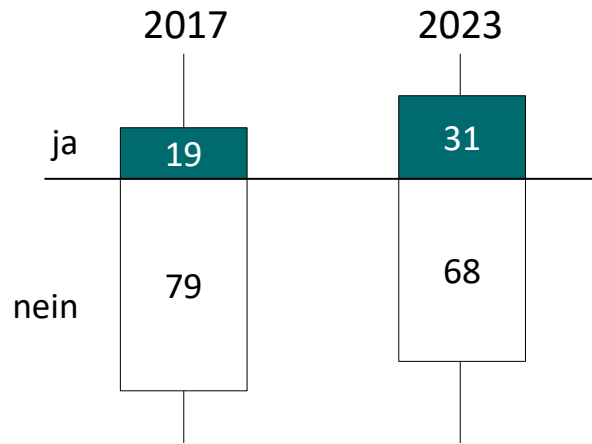


- Radverkehrsanteil Wege
Angaben in Prozent
- Zufriedenheit
Personen ab 14 Jahren
Durchschnittsbewertung Notenskala 1-6
- Raumtyp RegioStaR7 nach BMDV
- Stadt Hamburg** } Kreisgröße **nicht**
proportional zum
Bevölkerungsanteil
- Deutschland:**
- Stadtregion } Kreisgröße proportional
zum Bevölkerungsanteil
- ländliche Region }
- anzustrebende Zielwerte

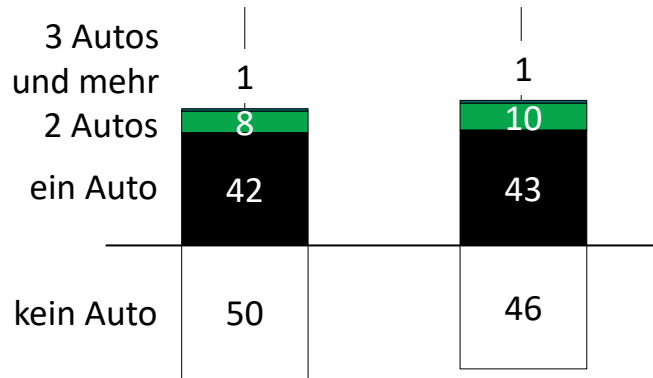
Die Hoffnungsträger – Sharing: wie es um Scooter, Leihräder, Fahrdienste und On-Demand steht



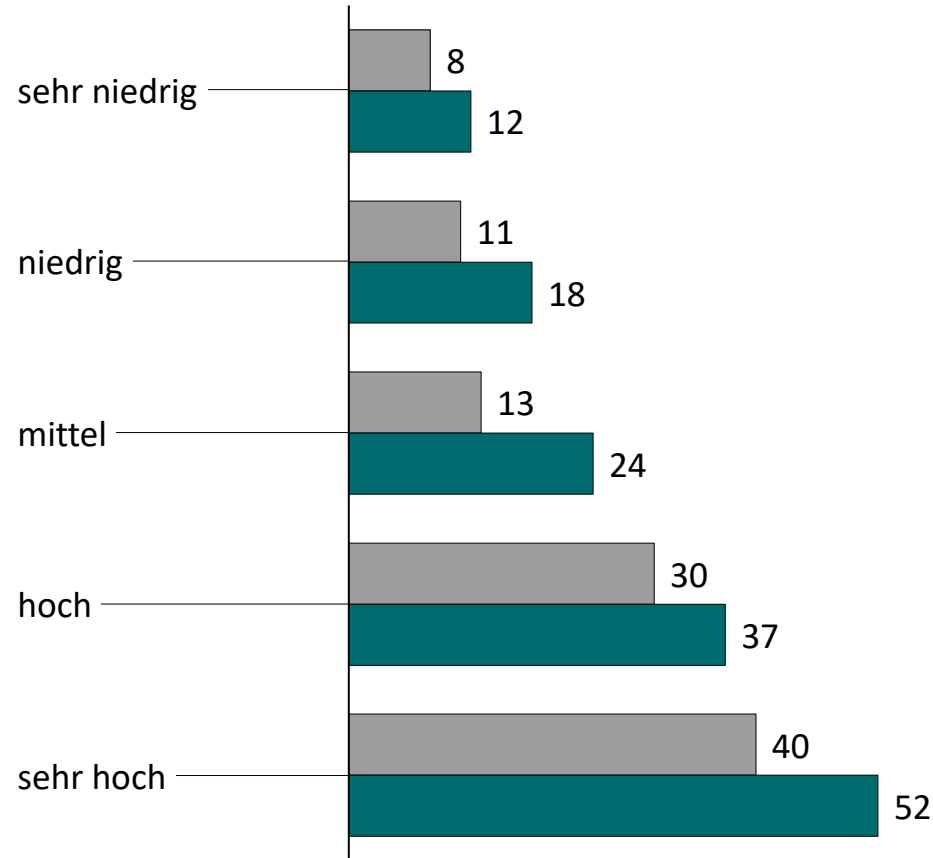
Carsharing-Mitgliedschaft



Autobesitz in Carsharing-Haushalten



... Mitgliedschaft nach ökonomischem Status des Haushalts



Haushalte
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

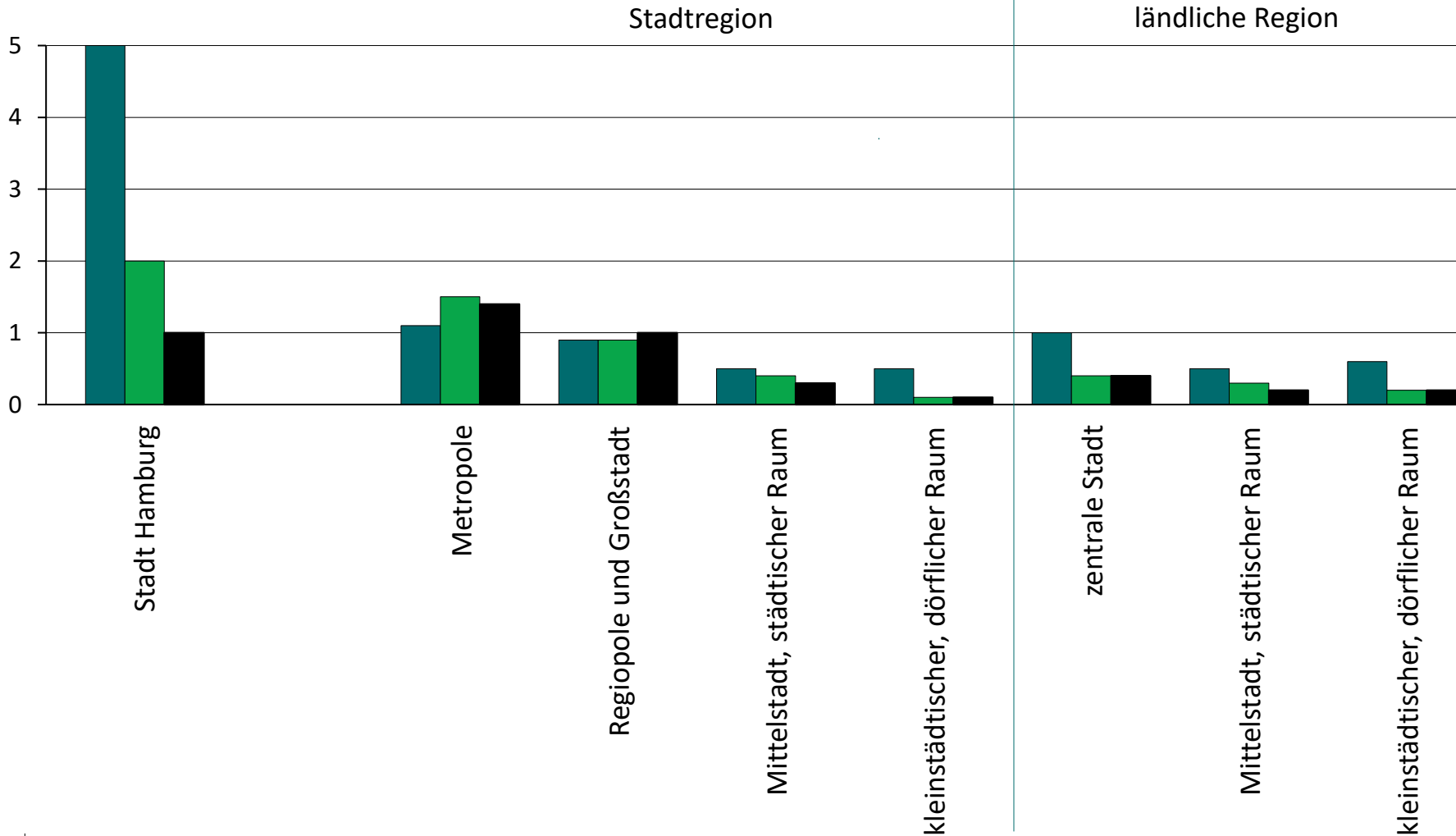
ökonomischer Status aus gruppiertem Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen

ja-Anteile
2017
2023

Carsharing, Leihrad und Leihscooter – übliche Nutzung (täglich und wöchentlich): annähernd messbar nur in den Metropolen



Raumtyp (Deutschland)



Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent

Raumtyp RegioSta7 nach BMDV

für Fahrdienste keine
übliche Nutzung erhoben

Anteile: mindestens wöchentlich

- Carsharing
- Leihrad
- Leihscooter

Erste Bilanz und Impulse zur Diskussion



eine Studie des:



durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

Ergebnistelegamm:

fünf Punkte zum Mitnehmen – differenzierte Analysen werden folgen!



1. Hamburg auf dem richtigen Weg in Sachen Alternativen zum Auto:
Plus in der städtischen Mobilität für Rad, Fuß und auch den ÖPNV
2. Damit (und ebenso bundesweit) auch in Bewegung:
zurückgehende Autoorientierung
3. Hausaufgaben bleiben:
 - in Sachen Fahrrad geht vermutlich mehr: noch bessere Infrastruktur im gesamten Stadtgebiet und „Fahrradsozialisation“ in den noch nicht so oft radelnden Bevölkerungsgruppen
 - im Fußverkehr ist noch nicht alles erreicht, Platz und Qualität sind wichtig
 - On-Demand kann helfen, wird aber für sich genommen kein Problemlöser sein
4. Überzeugungsarbeit für eine veränderte Mobilitätspraxis muss konsequent und stetig geleistet werden:
Großstädte wie Hamburg müssen den Pkw-Bestand reduzieren – und den jetzigen Nutzenden auch die Alternative ÖPNV noch näherbringen – Aufenthaltsqualität ist hier ein wichtiges Stichwort
5. Last not least eine große Aufgabe für alle:
mehr Barrierefreiheit (nicht nur) für die ältere Gesellschaft

Erläuterung wichtiger Begriffe: eine Auswahl



Etappe	Eine Etappe ist ein Wegeabschnitt mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß.
MIV	Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zweiräder (allerdings keine Elektrofahräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.
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 Verkehrsmittel 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.
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).

infas

Robert Follmer

Bereichsleiter

Tel. 0228/38 22-419

E-Mail r.follmer@infas.de



Marcus Bäumer

Geschäftsführer

Tel. 0621/15 03 08 30

E-Mail baeumer@ivt-research.de



Dr. Ilka Dubernet

komm. Abteilungsleiterin

Tel. 030/670 55-8133

E-Mail ilka.dubernet@dlr.de

infas 360

Dr. Barbara Wawrzyniak

Business Director Data Science

Tel. 0228/74 8873-69

E-Mail b.wawrzyniak@infas360.de

MiD
Mobilität in Deutschland

