



Mobilität in Deutschland – MiD

Kurzbericht Hessen



eine Studie des:



durchgeführt von:



in Kooperation mit:





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

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr,
Wohnen und ländlichen Raum
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden



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
Bonn, Dezember 2025

Folgende Zitierweisen werden empfohlen:

Langform:

Follmer, Robert. Heider, Stefan. Ruppenthal, Merle (2025): Mobilität in Deutschland – Kurzbericht Hessen
Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und des Landes Hessen
(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
Hessen – ein Zusammenspiel aus städtischen, verdichteten und ländlichen Raumtypen	13
Veränderte Mobilitätsstruktur in Hessen?	16
Die Hoffnungsträger – wie steht es um Sharing, On-Demand, Deutschlandticket und E-Mobilität?	19
Was tun? Mehr als Zahlen	21
Hinweise zu weiteren MiD-Ergebnissen 2023	23
Zum Weiterlesen – ausgewählte Literaturhinweise	25
Liste der regionalen Beteiligten	26
Erläuterung wichtiger Begriffe	27

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 einem Raum wie dem Bundesland Hessen trotz eines städtisch teils gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsangebots in den vergangenen Jahrzehnten eine stetig wachsende Automobilität zu verzeichnen war, konzentrieren sich inzwischen viele Bemühungen darauf, den weiteren Verkehrsangeboten und dem Zufußgehen wieder mehr Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Dazu gehören in Hessen wie anderswo inzwischen 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. Gleichzeitig sichert er die Mobilität im ländlichen Raum. So wird er ein prägender Bestandteil des Verkehrs bleiben und muss ebenso aktiv gestaltet werden wie die alternativen Angebote.

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 für Hessen stellt zentrale Resultate für die Erhebungsjahre 2023/24 im Überblick vor. An den zentralen Stellen bietet er Einblicke in eine Zeitreihe und differenziert die hessischen Ergebnisse nach Raumtypen. Weitere Vertiefungen und Analysen zu den Teilregionen Hessen erfolgen in einem zusätzlichen ausführlichen Ergebnisbericht.

Wir wünschen eine spannende Lektüre!

Ihr MiD-Projektteam

Datengrundlage

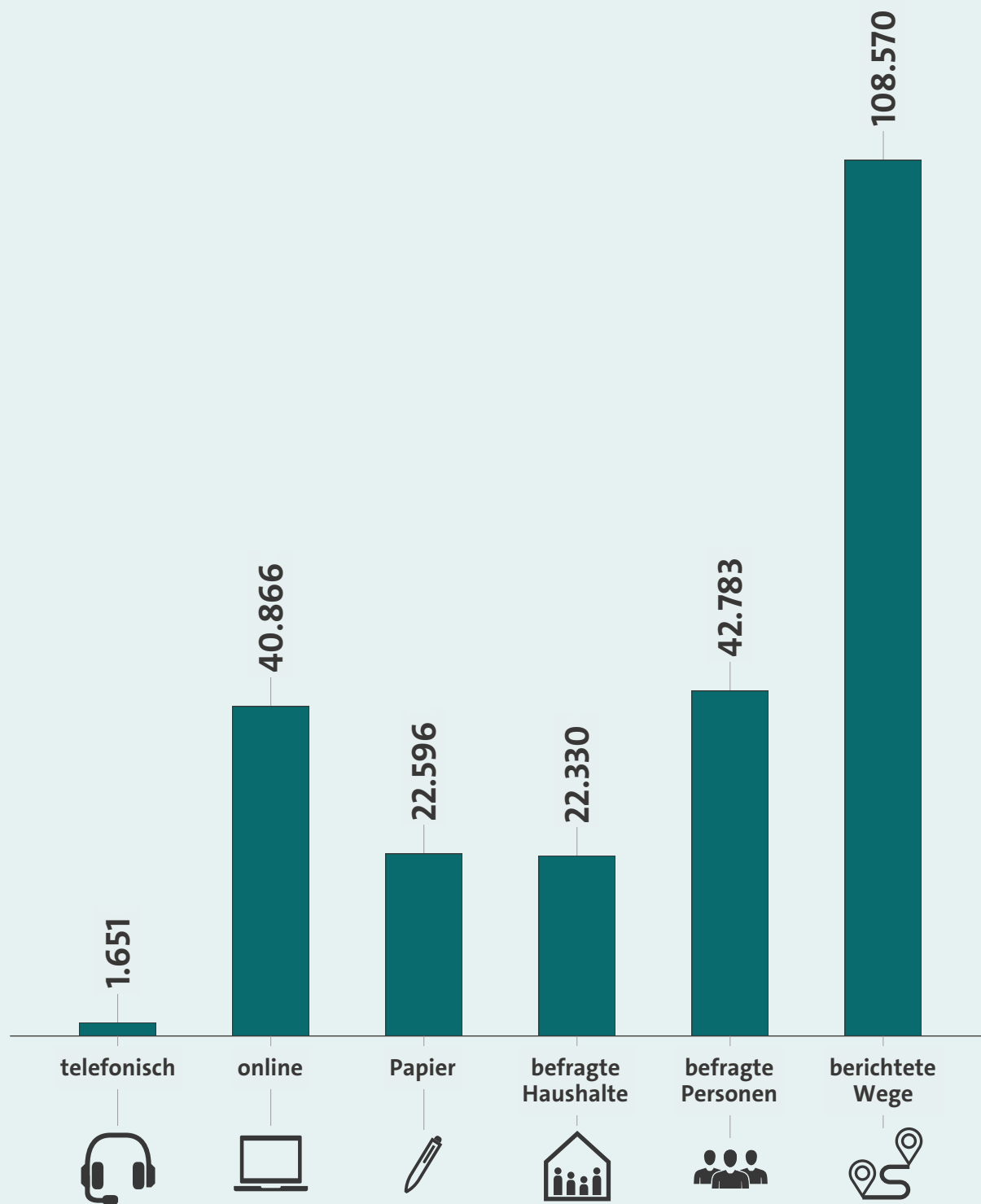
Nach 2002, 2008 und 2017 hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) 2023 das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH zum vierten Mal mit der Durchführung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) beauftragt. Auf Auftraggeberseite beteiligt waren erneut über 60 regionale Partner, die unterschiedliche regionale Vertiefungen in Auftrag gegeben haben. Das Land Hessen beteiligte sich in Kooperation mit insgesamt zehn hessischen Verkehrsgesellschaften, -verbänden und Städten an der Aufstockung. 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 22.330 Haushalte auf das Land Hessen. In diesen Haushalten wurden 42.783 Personen aus allen Altersgruppen einschließlich der Kinder befragt. Die an ihrem Berichtstag mobilen Personen haben über 108.570 Wege berichtet.

Die Auswertung auf der Ebene der regionalen Aufstockung beinhaltet auch die dazugehörigen Anteile aus der bundesweiten Basisstichprobe. Die Hochrechnung der Ergebnisse liefert für einen Zwölfmonatszeitraum 2023/24 umfassende Kennwerte zur Alltagsmobilität, hier für die Bewohnerinnen und Bewohner des Landes Hessen. Sie bezieht sich gemäß der MiD-Definition auf alle von der Wohnbevölkerung Hessens in Deutschland zurückgelegten Wege, also nicht nur innerhalb des Bundeslandes.

Die Befragungsinhalte dokumentiert eine Übersicht am Ende dieses Berichts.



ART UND ANZAHL DER INTERVIEWS HESSEN

Ergebnistelegamm

Verkehrsaufkommen und -leistung in Hessen

Das Verkehrsvolumen in Hessen, also die Summe der von den Bürgerinnen und Bürgern zurückgelegten Wege, liegt im Jahr 2023 bei rund 18 Mio. Wegen pro Tag. Die damit verknüpfte Verkehrsleistung liegt in Hessen bei gut 220 Mio. Personenkilometern täglich. 2017 betragen die entsprechenden Werte noch knapp 20 Mio. Wege und gut 240 Mio. Kilometer täglich. Verkehrsaufkommen wie Verkehrsleistung sind also zurückgegangen. Dies entspricht dem Bundestrend und ist nicht Hessen-spezifisch.

Zu beachten ist, dass zwischen der letzten MiD-Erhebung im Jahr 2017 und der aktuellen Erhebung die Corona-Phase lag. Diese verursachte vor allem für den öffentlichen Verkehr – auch in Hessen – 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 in Hessen weiter gesunken. Waren 2017 im Schnitt 85 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner aus Hessen an einem durchschnittlichen Tag unterwegs, erreicht dieser Wert 2023 nur noch 81 Prozent. Dies führt zu einer reduzierten durchschnittlichen Zahl von 2,9 Wegen pro Person und Tag – gegenüber 3,2 im Jahr 2017.

Auch die Streckenlängen und Tageskilometer verändern sich. Die durchschnittliche Wegelänge verringert sich von rund 12,5 auf etwa 12 Kilometer. Die Kilometersumme pro Person und Tag weist ebenfalls eine Veränderung auf. Sie reduziert sich deutlich von 40 auf 35 Kilometer. Die tägliche Unterwegszeit hingegen bleibt stabil bei etwas mehr als 80 Minuten.

Die dargestellte Reduzierung der Wege pro Person sowie im Schnitt kürzere Strecken mit den entsprechenden Kilometersummen ergeben sich trotz geringfügig steigender Bevölkerungszahlen. Diese Rückgänge entsprechen dem bundesweiten Trend und sind nicht auf Hessen beschränkt.

Weniger Wege im Autoverkehr

Ein Blick auf 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 insbesondere im Fuß- sowie einen weiteren Aufwärtstrend im Radverkehr und einen ebenfalls leicht steigenden Wert im öffentlichen Verkehr. Der sogenannte Umweltverbund aus zu Fuß, Rad und öffentlichem Verkehr vergrößert aber insgesamt seinen Gesamtanteil von 43 auf nun 48 Prozent.

Den anteilig größten Schritt verzeichnet dabei der reine Fußverkehr. Er verbessert sich von 24 auf 27 Prozent. Auch damit steht Hessen nicht allein dar. In anderen Räumen zeigen sich ähnliche Veränderungen. Der Radverkehrsanteil gewinnt wegebezogen nur leicht und entwickelt sich von 8 auf 9 Prozent. Der ÖV-Anteil steigt im Jahr 2023 im Vergleich zu 2017 leicht von 11 auf 12 Prozent. Damit verbinden sich reduzierte Anteile für den Autoverkehr, in der MiD gemessen als MIV einschließlich kleiner Anteile für Motorräder und Lastwagen. Sein Anteilswert verringert sich von 57 auf 52 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, jedoch in der beschriebenen Größenordnung auch bundesweit zu finden.

Sinnvoll ist eine Betrachtung der verschiedenen Stadtregionen und ländlichen Räume in Hessen. Hier liefert die MiD seit 2017 die Betrachtung der Raumtypen nach RegioStaR7 des BMV an. Vor allem in den dort sogenannten Metropolen, Regiopolen und Großstädten ist der Anteil des ÖV deutlich höher als in den übrigen Regionen. Bemerkenswert ist hier die Reduktion des MIV-Anteils (sowohl nach Fahrten als auch nach Mitfahrten) vor allem in Groß- und Mittelstädten, weniger in der Metropole Frankfurt und in den dörflichen Regionen. Zudem ist eine deutliche Verlagerung hin zum Fußverkehr zu erkennen. Dieser kann im Gegensatz zum MIV fast durchweg teils deutliche Zuwächse verzeichnen. Auch der Fahrradverkehr ist teilweise, jedoch nicht durchgängig, im Plus. Die Anteile des Umweltverbunds liegen im Jahr 2023 so zumeist etwas höher als die Werte im Jahr 2017.

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

Die Verkehrsleistung, also die zurückgelegten Personenkilometer, zeigt anteilig wenig Veränderung. Absolut gesehen ergeben sich gegenüber 2017 jedoch Zuwächse beim Fuß- wie auch in geringerem Umfang beim Radverkehr. Der öffentliche Nahverkehr stagniert, bei weiterhin langsamer Erholung aus dem Corona-Tief. Die Verkehrsleistungen im MIV verringern sich absolut gesehen von 183 Mio. 2017 auf 164 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. 13 Prozent der erwachsenen Einwohnerinnen und Einwohner Hessens nennen dieses Angebot 2023/24 als üblicherweise genutztes Ticket – etwas geringer als der Bundesschnitt von 16 Prozent. Neben dem Deutschlandticket werden in Hessen noch diverse Flatrate-Tickets (u.a. Landesticket) genutzt. Deren Anteil liegt bei 12 Prozent. Ein deutlicher Unterschied ist innerhalb der verschiedenen Raumtypen zu erkennen. Naturgemäß liegt der Anteil in den städtischen Räumen deutlich höher. So weist die Metropole Frankfurt einen Wert von 27 Prozent aus und auch die Regiopolen und Großstädte (20 Prozent) sowie die städtischen Mittelstädte (12 Prozent) haben teils deutlich höhere Werte als die Raumtypen in den ländlichen Regionen mit Werten zwischen 5 und 11 Prozent.

Allerdings korrespondieren die Modal-Split-Veränderungen in Hessen 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. Der ÖPNV erhält in Hessen wie auch in anderen Regionen Deutschlands von allen Verkehrsmitteln die niedrigste Bewertung. Nur 37 Prozent schätzen diesen als sehr gut oder gut ein. Mehr als ein Fünftel urteilt dagegen mit mangelhaft oder ungenügend. Das Auto erhält dagegen in Hessen wie anderswo die besten Noten, 72 Prozent der Befragten schätzen die Situation als (sehr) gut ein.

Die Ursachen für diese Trends dürften vielfältig sein, doch mit hoher Wahrscheinlichkeit gehört ein kritischerer Blick auf die Rad- und ÖPNV-Infrastruktur bei gleichzeitig leicht steigender Inanspruchnahme dazu.

In Hessen wie bundesweit besteht mit Blick auf die Wegezwecke traditionell eine hohe Stabilität. Trotzdem ist 2023 ein geringfügiges Plus für den Freizeitsektor im Aufkommen sowie der Verkehrsleistung festzuhalten (dort von 35 auf 37 Prozent). Anteilige Verschiebungen sowie absolute Rückgänge gelten auch vor dem Hintergrund von Homeoffice-Effekten. Diese fallen in dienstleistungsgeprägten Städten höher aus als in anderen Regionen, sind jedoch trotzdem nicht so ausgeprägt, dass sie den Verkehr insgesamt deutlich verändern. Sie sind mit für das reduzierte Verkehrsaufkommen und die -leistung verantwortlich, erklären den berichteten Rückgang aber nur zum kleineren Teil.

Ähnlich viele Autos – bei geringerer Nutzung

Bundesweit betrachtet 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 gibt es in Hessen eine unverändert hohe Pkw-Ausstattung und nur 18 Prozent der Haushalte verfügen nicht über ein Auto.

Die Zahl der Carsharing-Mitgliedschaften in Hessen ist in den letzten Jahren deutlich angewachsen. Gaben 2017 5 Prozent der Haushalte an, bei mindestens einem Anbieter Mitglied zu sein, liegt der Anteil 2023 bereits bei 8 Prozent. Allerdings verfügen mehr als 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. Trotz dieser eher schwachen Entwicklung reduziert sich die übliche Autonutzung und der Anteil der überwiegend Autofahrenden wird kleiner – in Hessen wie bundesweit.

Unter dem Strich?

Möglicherweise verändert sich die Mobilitätspraxis. Dies betrifft vor allem Haushalte, die ökonomisch gesehen im mittleren bis oberen Bereich rangieren. Diese Gruppe verändert ihre Autonutzung etwas deutlicher als andere Segmente, wenn auch (noch?) nicht ihren Autobesitz. Ökonomisch schlechter situierte Haushalte sind dagegen „traditionell“ weniger Pkw- und oft eher ÖPNV-orientiert.

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

Es sollte jedoch nicht vergessen werden, dass weitere Faktoren auf das Mobilitätsniveau und den Mobilitätsmix einwirken. Die konjunkturelle Gesamtlage beeinflusst die Mobilitätsnachfrage ebenso wie Zersiedelungstendenzen und Flächenverbräuche. Es kommt also nicht nur auf die Wahlentscheidungen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, sondern auch auf die Rahmenbedingungen an.

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

Weniger Wege und weniger Kilometer

Das absolute Verkehrsaufkommen sowie die damit verbundene Verkehrsleistung, also die Summe aller von den Bürgerinnen und Bürgern Hessens zurückgelegten Wege und Kilometer, sind zentrale Größen der MiD-Zeitreihe. Das Verkehrsvolumen der Bevölkerung von Hessen wird also insgesamt kleiner. Das Aufkommen liegt bei etwa 18 Mio. Wege pro Tag. Die damit verknüpfte Verkehrsleistung liegt bei 220 Mio. Personenkilometer täglich. 2017 betragen die entsprechenden Werte noch knapp 20 Mio. Wege und gut 240 Mio. Kilometer täglich. Verkehrsaufkommen wie Verkehrsleistung sind also zurückgegangen. Dies entspricht dem Bundestrend und ist nicht Hessen-spezifisch.

Die genannten Zahlen beziehen sich auf die Bevölkerung des gesamten Bundeslandes, also aktuell 6,3 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner. Es gibt Räume wie die Stadt Frankfurt am Main, die als Metropole stark durch Einpendelverkehre geprägt ist – nicht nur im Berufsverkehr. In den eher ländlich geprägten Regionen sind diese Effekte weniger stark. Das MiD-Konzept beschränkt sich weitgehend auf den Verkehr der Bewohnerinnen und Bewohner.

Vielfältige Ursachen

Dass die Werte tendenziell zurückgehen, liegt in wirtschaftlichen Faktoren und in Effekten wie dem anhaltenden Homeoffice-Trend begründet. Hinzu kommen noch immer Nachwirkungen der Corona-Krise, aber auch langsam veränderte Mobilitätsgewohnheiten sowie Angebotsentwicklungen im öffentlichen und im 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.

Viele der zentralen Kennwerte rückläufig

Aktuell stellen sich jedoch alle hinter dem Hochrechnungsergebnis liegenden Kennwerte gegenüber 2017 verringert dar. Im Durchschnitt eines Jahresverlaufs sind gegenwärtig 81 Prozent der in Hessen lebenden Menschen an einem zufällig ausgewählten Tag außer Haus unterwegs. 2017 wurden hier noch 85 Prozent

verzeichnet. Ebenfalls rückläufig ist die mittlere Zahl der Wege pro Person und Tag. Sie verringert sich von 3,2 auf 2,9. Auch die zurückgelegte Tagesstecke weist eine solche Entwicklung auf. Diese Marke sinkt von 40 auf 35 Kilometer. Keinen Unterschied gibt es hingegen bei der täglichen Unterwegszeit. Ihr Wert liegt stabil bei etwas über 80 Minuten.

Trends beim Modal Split: mehr Fuß- und Radverkehr

Die Struktur des reduzierten Verkehrsaufkommens, also die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel (Modal Split), verändert sich ebenso. Sie zeigt ein Minus im MIV, Steigerungen insbesondere im Fußverkehr und schwächer im Radverkehr sowie ein kleines Plus im ÖV. Anteilig steigt der Wert des Radverkehrs leicht von 8 auf 9 Prozent, das reine Zufußgehen sogar von 24 auf 27 Prozent. Der öffentliche Verkehr wächst ebenfalls leicht von 11 auf 12 Prozent. Der sogenannte Umweltverbund, gebildet aus diesem Trio, vergrößert in Summe seinen Gesamtanteil von 43 auf nun 48 Prozent. So reduziert sich der Anteil des Autoverkehrs (einschließlich von Lkw und motorisierter Zweiräder). Der Fahrtanteil sinkt dabei von 43 auf 39 Prozent, der Mitfahrtanteil von 14 auf 13 Prozent.

Bezogen auf die zurückgelegten Kilometer liegt der kombinierte Anteil aus MIV-Fahrt und -Mitfahrt bei 74 Prozent, verzeichnet damit eine minimale Reduktion von einem Prozentpunkt im Vergleich zu 2017. Eine weitere wichtige Veränderung aus der Kilometerperspektive ist ein Plus im reinen Fußverkehr von 3 auf nun 4 Prozent. Die Anteile im Rad- wie öffentlichen Verkehr hingegen bleiben gleich bei 3 bzw. 19 Prozent.

Weniger Veränderung bei den Wegezwecken

Weniger Veränderung zeigt sich bei dem Blick auf die Mobilitätsanlässe. Deren Struktur ist in der Regel sehr stabil. Trotzdem zeichnen sich auch hier Verschiebungen ab. Der Anteil der beruflichen Wege steigt leicht an (von 27 auf 30 Prozent). Dies geht aber auf dienstliche Wege zurück. Der darin enthaltene Anteil klassischer Wege vom oder zum Arbeitsplatz ist anteilig rückläufig. Etwas rückläufig sind auch die Erledigungswege (14 auf 12 Prozent), ebenso Einkaufswege (16 auf 14 Prozent). Diese Entwicklungen kommen

dem Freizeitverkehr zugute, dessen Wege-Anteil von 28 auf 29 Prozent leicht zulegt. Wird auch hier die Kilometerbilanz gezogen, fallen die Veränderungen mitunter sogar etwas stärker bzw. konträr aus. Der Anteil der beruflich bedingten Wege (einschließlich Wirtschaftsverkehr) sinkt von 38 auf 37 Prozent, der Kilometeranteil der Freizeitwege steigt hingegen – von 35 auf 37 Prozent.

Somit lässt sich sagen, dass die Wege im beruflichen Kontext zwar in der Summe ansteigend sind, deren Längen allerdings geringer werden. Diese Entwicklung legt nahe, dass das Homeoffice den Effekt hat, dass insbesondere Personen mit weiter entfernten Arbeitsplätzen auf die Wege verzichten.



ECKWERTE 2017 UND 2023

Wege

	Hessen		Deutschland		
	2017	2023	2017	2023	
Bevölkerung	6,2	6,3	82,2	83,5	Anzahl in Mio.
Anteil mobiler Personen alle Tage	85	81	85	82	%
Anteil mobiler Personen werktags	88	84	88	84	%
Anteil mobiler Personen Samstag	82	80	82	79	%
Anteil mobiler Personen Sonntag	73	69	73	71	%
Wege pro Person und Tag	3,2	2,9	3,1	3,0	Anzahl
Tagesstrecke pro Person und Tag	40	35	39	35	km
Unterwegszeit pro Person	01:21	01:22	01:25	01:24	h:min

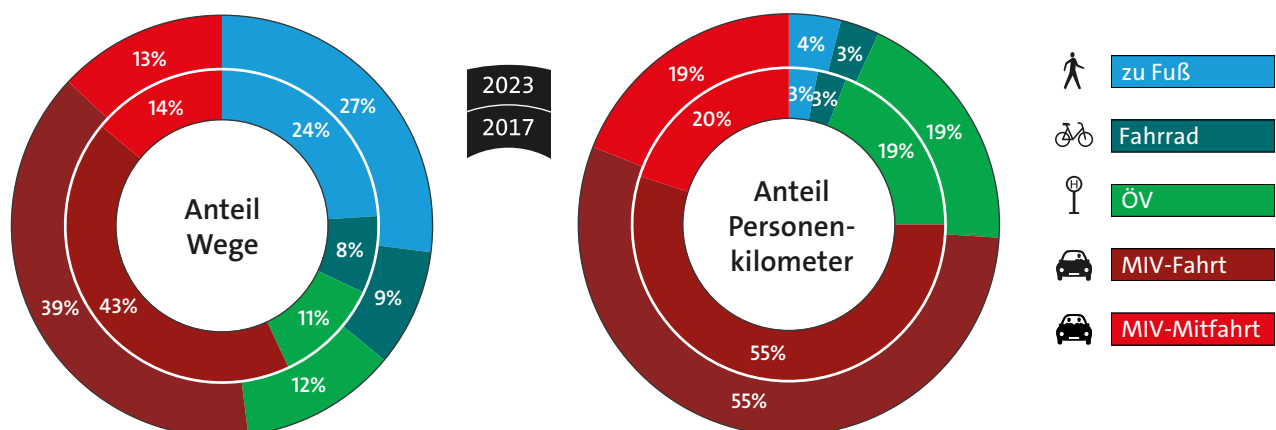
Quelle Bevölkerungszahlen Destatis: nach Zensuskorrektur für 2017 und Fortschreibung nach Zensus 2022 für 31.12.2023 (MiD-Ziehungsjahr)

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	4,7	5	7,7	9,1
Fahrrad	1,7	1,6	6,3	7,2
ÖPNV *	2	2	25,8	25
ÖPFV **	0,1	0,1	20,6	16,4
MIV (Fahrt)	8,5	7,1	133,4	121,5
MIV (Mitfahrt)	2,7	2,3	49,9	42,5
gesamt	19,6	18,1	243,7	221,7
Anteil ÖPNV	10%	11%	11%	11%

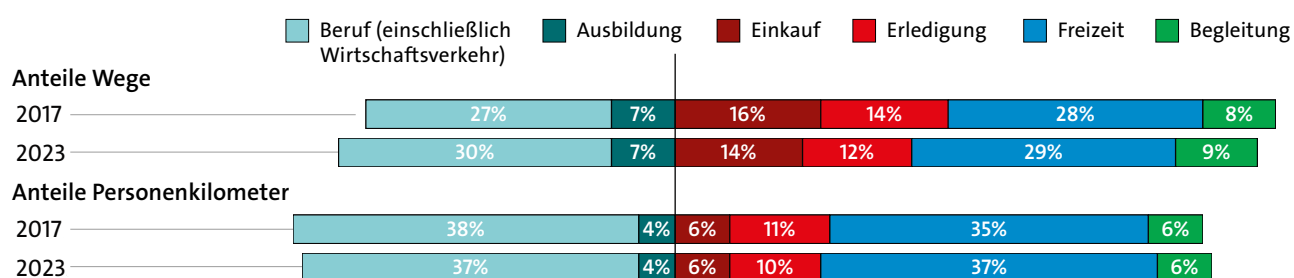
Fehlerspielraum Hochrechnungen ca. +/- 2,5 Prozent des Betrags; * inkl. Taxi, anderes;** inkl. innerdeutsche Flüge

MODAL SPLIT anteilig



Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

Warum wir unterwegs sind



Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

Hessen – ein Zusammenspiel aus städtischen, verdichteten und ländlichen Raumtypen

Der wichtige Blick über das gesamte Bundesland

Die Mobilität des Landes Hessen ist geprägt durch unterschiedliche Entwicklungen in den städtischen, verdichteten und ländlichen Räumen. Vor allem die Stadt Frankfurt, aber auch weitere kleinere Großstädte sind aufgrund ihrer zentralen Funktionen und als Arbeitsplatzstandort mit den umliegenden Gemeinden, Landkreisen und den ländlichen Räumen auf vielfältige Weise verknüpft. Im öffentlichen Verkehr besteht mit drei Verkehrsverbänden und verschiedenen Aufgabenträgern auch organisatorisch eine wichtige und etablierte Verbindung. Daher lohnt sich eine kurze vergleichende Betrachtung der sieben verschiedenen Raumtypen nach RegioStaR 7 des BMV.

Modal Split-Trends in den Raumtypen nach RegioStaR 7

In den unterschiedlichen Raumtypen zeigen sich im wegebezogenen Modal Split deutlich unterschiedliche Entwicklungen. Der MIV liegt bei den Wegen in der Kategorie „Metropole“ (hier Frankfurt) lediglich bei knapp 30 Prozent und bei den Regiopolen und weiteren Großstädten bei knapp 40 Prozent, während er in den Raumtypen der Mittelstädte, Kleinstädte und zentralen Städte im Bereich zwischen 60 und 70 Prozent rangiert.

Die Entwicklung seit 2017 innerhalb der Raumtypen ist dagegen sehr ähnlich, wenn auch in anderen Anteilsbereichen. So ist in allen sieben Raumtypen im MIV-Fahrt-Bereich eine negative Entwicklung festzuhalten. Eine Ausnahme bildet die Metropole Frankfurt mit einem schon 2017 geringen Wert, der sich nicht verändert hat. Die Fuß-Anteile entwickeln sich über alle Raumtypen positiv, teils erheblich um bis zu sechs Prozentpunkte, so dass sie teils über der 30er-Schwelle liegen. Auch hier bildet Frankfurt die Ausnahme mit weiterhin 32 Prozent. Auf vergleichsweise niedrigem Niveau bleibt hier nur der ländliche Raum außerhalb der Stadtregionen.

Bemerkenswert, aber ebenfalls typisch, sind die deutlichen Unterschiede in den ÖV-Anteilen. Liegt dieser in den Kategorien Metropole sowie Regiopol und Großstadt bei einem Viertel und einem Fünftel, bewegt er sich in weiteren Raumtypen zwischen 6 und 11 Prozent.

Pkw-, Fahrrad- und Ticketausstattung in Hessen

Werden die Anteile der Haushalte mit Pkw und/oder Fahrrad sowie der Personen mit Deutschlandticket betrachtet, zeigen sich nachvollziehbare, deutliche Unterschiede. In Hessen verfügen 82 Prozent der Haushalte über mindestens einen Pkw, nur ein Prozentpunkt weniger als noch im Jahr 2017. 30 Prozent verfügen sogar über mindestens zwei Autos. Vor allem Haushalte mit einem hohen und sehr hohen ökonomischen Status berichten zusammengefasst zu etwa 90 Prozent über mindestens einen Pkw. Bei Haushalten mit einem sehr niedrigen ökonomischen Status beträgt dieser Wert lediglich 49 Prozent. In Hessen insgesamt sind nur 18 Prozent aller Haushalte ohne Auto. In Mittel-, Ost- und Südhessen ist dieser Wert etwas niedriger, in den Regionen Rhein-Main und Wiesbaden um wenige Prozentpunkte höher. Hier ist noch einmal deutlich zu erkennen, dass in den städtischen Räumen andere Verkehrsmittel größere Rollen einnehmen und das Auto hier einen geringeren Stellenwert verzeichnet. Erst die Vielfalt der Optionen abseits eines eigenen Pkw ermöglicht den Verzicht auf das eigene Auto oder den Zweitwagen.

Der Blick auf die Fahrradausstattung der Haushalte lohnt sich. Die Besitzquote liegt im Haushalt 2023 bei 73 Prozent, fast stabil im Vergleich zu 2017 (75 Prozent). Auch hier ist ein deutlicher Trend beim ökonomischen Status des Haushalts zu erkennen. Der Wert der Besitzquote entwickelt sich vom sehr niedrigen (52 Prozent) bis sehr hohen (89 Prozent) Status steigend. In den Regionen liegt der Wert zwischen rund 70 Prozent im unteren und knapp 90 Prozent im hohen Bereich.

Eine genauere Analyse 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.

Auch bei der Deutschlandticketausstattung der Personen gibt es zwischen den unterschiedlichen Raum-

typen sowie zwischen den Teilregionen deutliche Unterschiede. In Hessen insgesamt liegt der Anteil bei 13 Prozent und damit deutschlandweit im mittleren Bereich. Lediglich Berlin und Hamburg stechen hier im Bundeslandvergleich mit deutlich höheren Werten naturgemäß heraus. In Frankfurt nutzen demnach zum Befragungszeitpunkt 2023/24 27 Prozent der Personen im Alter ab 14 Jahren üblicherweise ein Deutschlandticket, vergleichsweise gering für eine Großstadt. Auch in anderen größeren hessischen Städten liegt der Wert nur im Bereich von etwa 20 Prozent, außerhalb der Städte im Bereich von 10 Prozent oder darunter. Es bleibt erkennbar, dass auch Hessen von den Bemühungen der Anbieter um das Deutschlandticket profitiert, aber im Bundesvergleich ebenso, dass zumindest zum Befragungszeitpunkt noch nicht alle Potenziale des Tickets ausgeschöpft waren.

Mit 12 Prozent ähnlich stark vertreten wie das Deutschlandticket sind in Hessen Job- und Semestertickets, zu denen die hessischen Flatrate-Tickets gezählt werden können (Schüler-, Senioren-, Semester- und Landesticket). Der Anteil dieser Fahrkarten (z.B. Jobticket) liegt im Vergleich dazu bundesweit bei 5 Prozent. Mit Blick auf die Raumtypen werden generell im ländlichen Raum, aber auch im kleinstädtischen, dörflichen Raum (Stadtregion) solche Job- und Semestertickets anteilig häufiger als übliche Fahrkartenart genutzt als das Deutschlandticket. Beispielsweise liegt der Anteil für das Deutschlandticket in zentralen

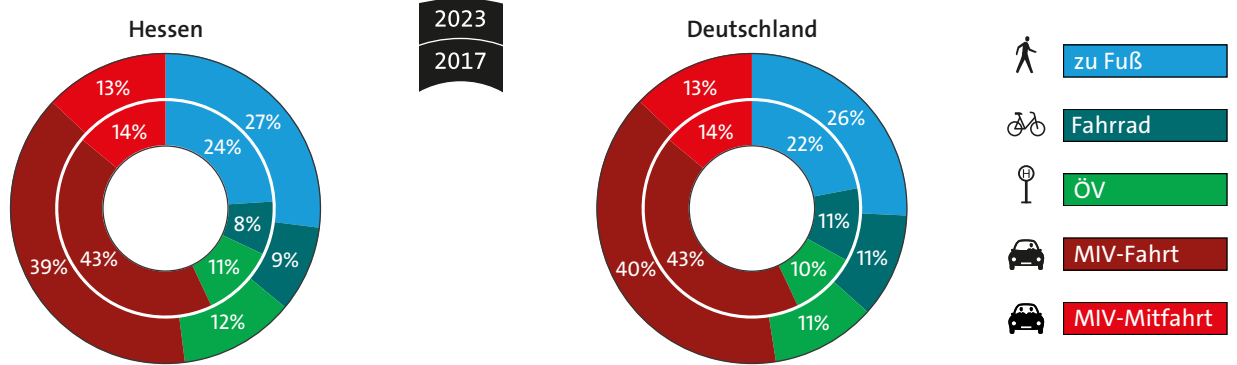
Städten im ländlichen Raum bei 11 Prozent, wohingegen Job- und Semestertickets von 21 Prozent. Die anderen Vergleiche der Raumtypen fallen allerdings weniger stark aus.

Mobilitätssegmente im Vergleich

Eine weitere interessante Betrachtung Hessens erlaubt die in der MiD vorgenommene Segmentierung der befragten Personen nach ihrer üblichen Verkehrsmittelnutzung quer über die verschiedenen Mobilitätsoptionen. Im Jahr 2023 ist ein beachtliches Minus bei der täglichen Autonutzung auf einen aktuellen Wert von 44 statt 52 Prozent im Jahr 2017 zu verzeichnen, ansonsten sind die Relationen im Vergleich zu 2017 bis auf ein leichtes Plus bei den Fahrrad-Orientierten ähnlich wie in der zurückliegenden Erhebungswelle. Zusammen mit der Reduzierung der täglichen Autonutzung kann dies sehr vorsichtig als erstes Anzeichen einer sich langsam verändernden Mobilitätskultur interpretiert werden. Trotzdem bleibt die Entwicklung in den kommenden Jahren abzuwarten.

MODAL SPLIT IM VERGLEICH

Wege



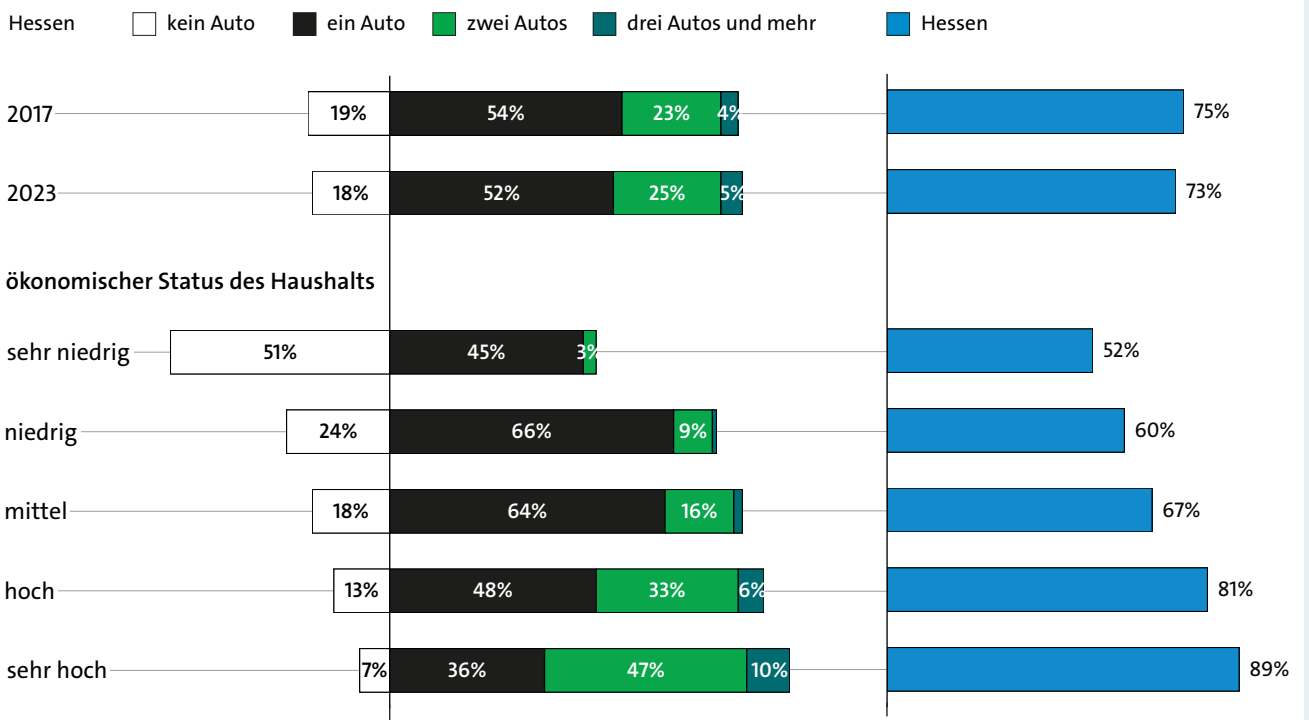
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

AUTO- UND FAHRRADBESITZ

Haushalte

Autoverfügbarkeit im Haushalt

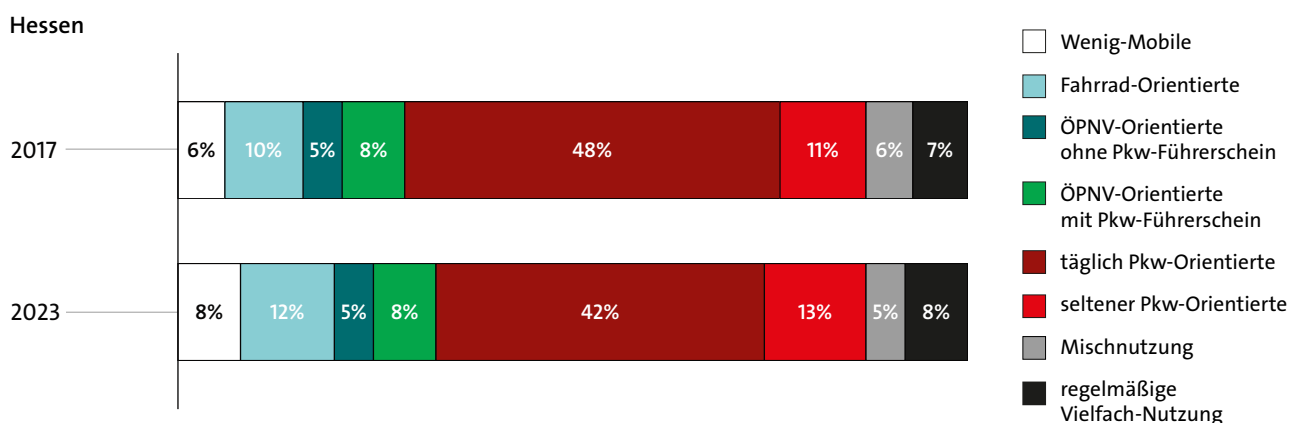
Besitz von Fahrrädern/E-Bikes



Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

VERKEHRSMITTELNUTZERSEGMENTE ÜBLICHE NUTZUNG

Personen ab 14 Jahren



Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

Veränderte Mobilitätsstruktur in Hessen?

Übliche Verkehrsmittelnutzung differenziert nach Verkehrsmitteln – vor allem Autonutzung reduziert

Die Ergebnisse zur Veränderung der Größenverhältnisse bei den Mobilitätssegmenten haben gezeigt, welche Verschiebungen sich bei der üblichen Autonutzung ergeben. Diesen Trend bestätigt der genauere Blick auf die in die Segmentierung 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 über 50 auf nun nur noch 44 Prozent. Bei anderen Verkehrsmitteln (zu Fuß, Bus oder Bahn in der Region) reduziert sich der Anteil der täglichen Nutzung ebenso, wenn auch in deutlich geringerem Umfang. Beim Fahrrad oder Elektrofahrrad ist der Anteil der täglichen Nutzung sogar leicht ansteigend auf einen Wert von 14 Prozent. 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 Täglich-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 Täglich-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 Täglich- 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 Kundinnen und 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 Hessen fallen diese Urteile für alle Alternativen – außer der Alternative des Zufußgehens zum Auto – 2023/24 recht ungünstig aus. Wird hier als Indikator die Summe aus den beiden besten Bewertungen „sehr gut“ und „gut“ (TopBox) herangezogen, liegt der Wert beim Zufußgehen bei 66 Prozent. Im ÖPNV fällt der Wert insgesamt sehr niedrig aus und platziert sich lediglich bei 37 Prozent. Kritisch sieht es aber auch beim Radverkehr aus. Die TopBox reduziert sich von 52 auf 43 Prozent. Die diesbezüglichen Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden steigen also, beziehungsweise die Erwartungsniveaus können immer weniger getroffen werden. Anders dagegen im Autoverkehr: dessen TopBox wächst sogar von 70 auf 72 Prozent.

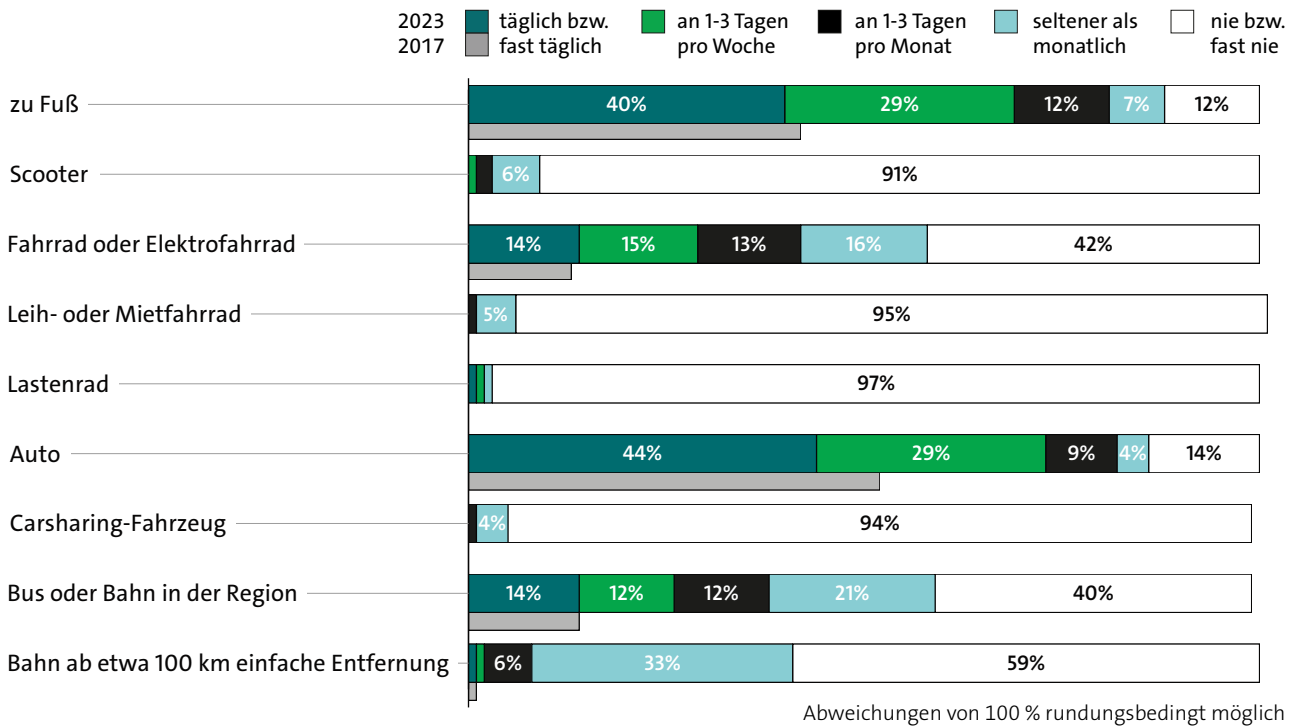
Erste Zwischenbilanz – Tiefenschärfe und Geduld gefragt

Um eine erste Ableitung aus den Ergebnissen ziehen zu wollen, bedarf es einer analytischen Betrachtung dieser und weiterer dargestellter Trends. Wenn die Modal-Split-Entwicklung, die Resultate zur üblichen Verkehrsmittelnutzung und den Mobilitätssegmenten einschließlich der Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie die subjektiven Zufriedenheiten zusammengekommen werden, bleibt der prägnanteste Befund die reduzierte Autonutzung im Wegebereich – in Hessen wie bundesweit. Ihr Rückgang geht aber noch nicht mit einer rückläufigen Pkw-Ausstattung der Haushalte einher. 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- und Fußverkehr.

Hinzu kommen generationsbedingte und sozioökonomische Effekte. Bei den älteren Bürgerinnen und Bürgern sind bestehende (Auto-)Routinen stabiler als

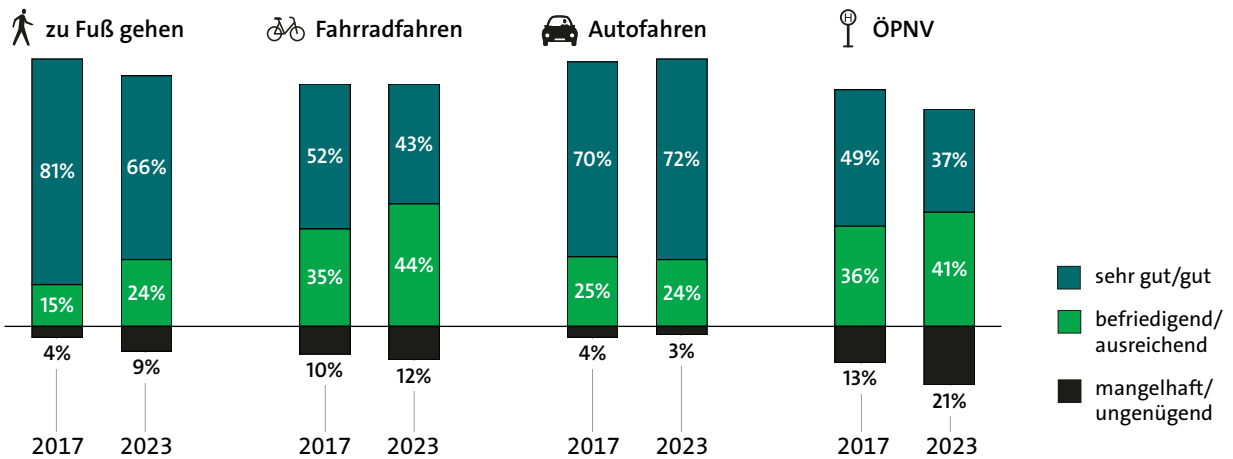
ÜBLICHE VERKEHRSMITTELNUTZUNG

Personen ab 14 Jahren



Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

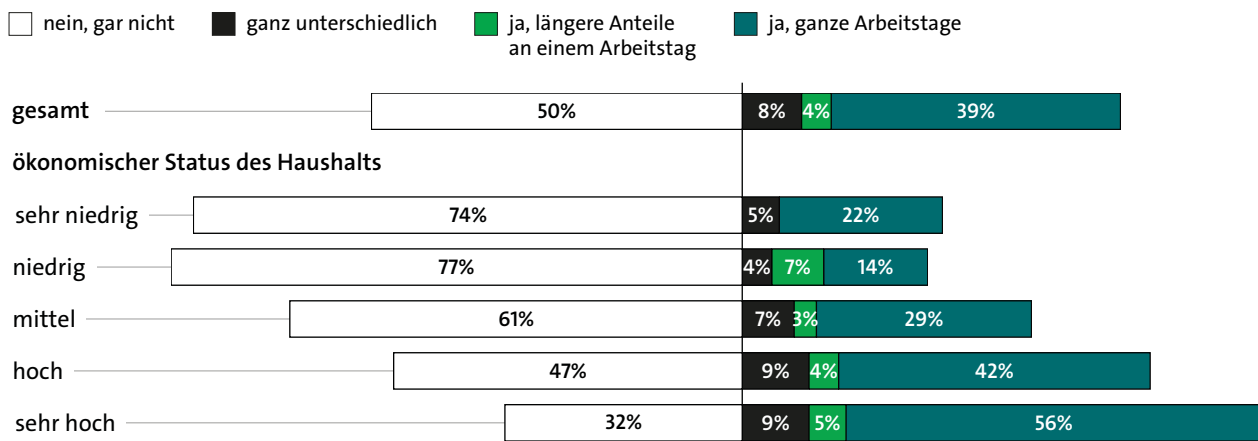
ZUFRIEDENHEIT MIT VERSCHIEDENEN VERKEHRSMITTELN



Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

HOMEOFFICEMÖGLICHKEIT

Berufstätige Personen



Breit definiert, einschließlich kurzer Zeitabschnitte; Mehrfachnennung

in den anderen Altersgruppen. Die Anzeichen für eine veränderte Mobilitätskultur – nicht nur in Hessen – 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. 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 dieses Segment schon bisher etwas weniger mobil und oft eher

ÖPNV- als 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 und E-Mobilität?

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

Carsharing sowie weitere Sharing-Angebote werden zunehmend als Beiträge zu einer veränderten Mobilität diskutiert. Vor allem Großstädte wie Frankfurt gehören dabei zu den Vorreitern. Geteilte Autos und Leihfahrräder sind schon länger etabliert, Scooter inzwischen ebenso. Und auch 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 ist in Hessen insgesamt deutlich ansteigend. Waren 2017 noch 5 Prozent der Haushalte Carsharing-Mitglied, sind es 2023/24 bereits 8 Prozent. Allerdings konzentriert sich dies auf eher statushohe Haushalte. In der ökonomisch definierten höchsten Status-Kategorie liegt der Anteil bei 14 Prozent, in der niedrigsten Kategorie nur bei 8 Prozent. Auch ist eine Carsharing-Mitgliedschaft nicht gleichbedeutend mit einem autofreien Haushalt. 2017 verfügte etwas mehr als die Hälfte, 2023/24 sogar deutlich mehr als die Hälfte, zusätzlich über ein festes Auto. Nicht selten 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. Möglich ist in einigen Haushalten auch ein Verzicht auf einen Zweitwagen zugunsten der Nutzung von Carsharing-Angeboten.

Ein deutlich geringeres Niveau erreicht die übliche Nutzung. So gibt nur ein Prozent aller Befragten an, mindestens monatlich ein Carsharing-Angebot in Anspruch zu nehmen. Ähnlich fällt dieser Anteil für andere Sharing-Optionen aus. Für Leihräder sowie Leih scooter liegt der Anteil bei einem Prozent oder weniger. Auch hier liegt der Wert in den städtischen Räumen erwartungsgemäß höher als in den ländlich geprägten Raumtypen, bleibt aber unter einer niedrigen Marke.

Deutschlandticket – einfacher und kostengünstiger im ÖPNV, mit Luft nach oben

Eine sehr viel größere Bedeutung kommt dem Deutschlandticket zu. Wie schon berichtet, gaben in Hessen zum Befragungszeitpunkt 13 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 etwa 15 Prozent und etwa die Hälfte aller ÖPNV-Wege werden mit diesem Ticket zurückgelegt. Das Ticket hat 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 – E-Autos 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 Haushalten Hessens zum Befragungszeitpunkt der MiD 23/24 bei 4 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 8 Prozent, in den anderen Gruppen deutlich darunter. Damit in Zusammenhang steht die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten zu Hause. Diese ist in über 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 Hessen gibt ähnlich wie in anderen westdeutschen Flächenländern ein gutes Fünftel der befragten Personen ab 14 Jahren an, ein E-Bike zu haben. Dieser Wert zeigt die steigende Bedeutung der Elektroräder nicht nur in Hessen.

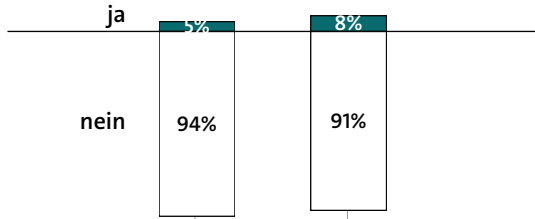
Nur noch online unterwegs?

Unter den Hoffnungsträgern kann auch die Mobilitätsreduktion durch Online-Angebote verstanden werden. Diese zeigen einen hohen Anteil der reinen Online-Aktivitäten. So geben nur 9 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner aus Hessen an, gar nicht online einzukaufen. Auch andere Online-Erledigungen haben sich etabliert. Doch noch immer gibt mit 61 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

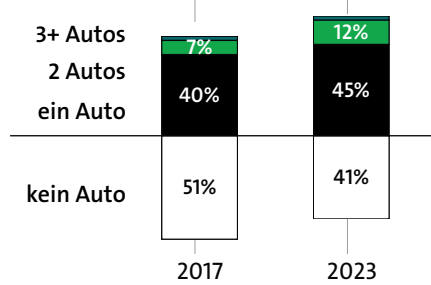
DIE HOFFNUNGSTRÄGER – SHARING

Haushalte

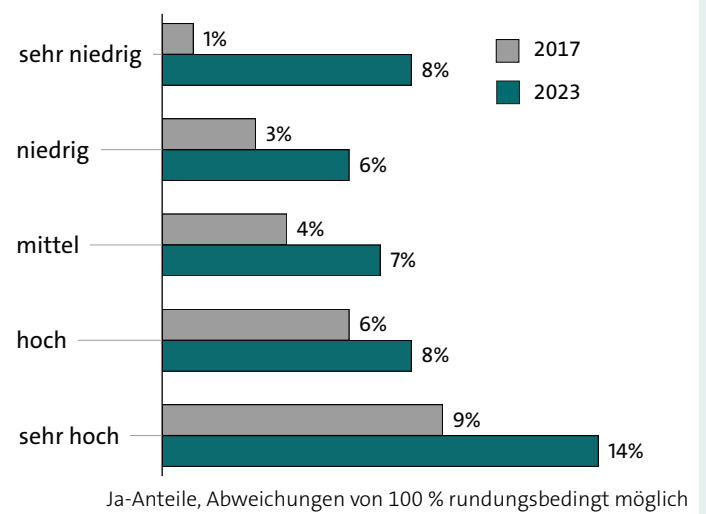
Carsharing-Mitgliedschaft



Autobesitz in Carsharing-Haushalten



... Mitgliedschaft nach ökonomischem Status des Haushalts

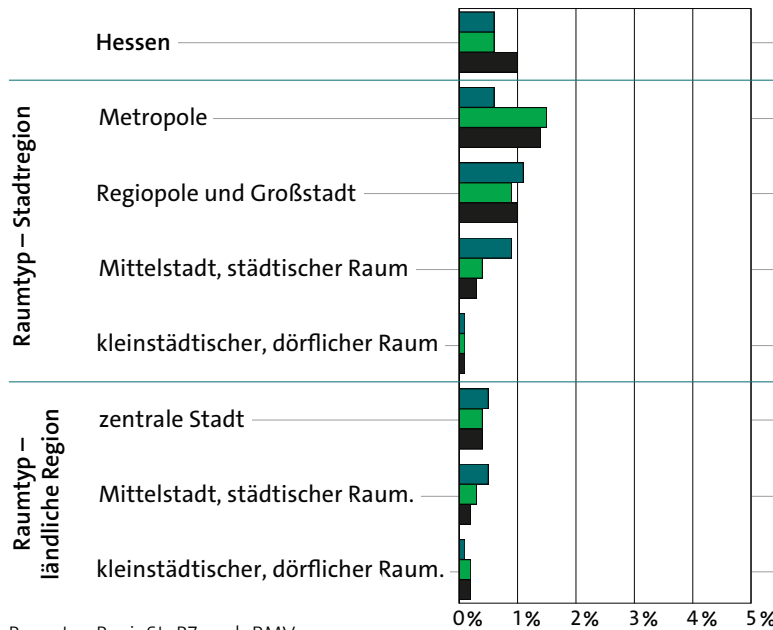


CARSHARING, LEIHRAD UND LEIHSICOOTER, DEUTSCHLANDTICKET

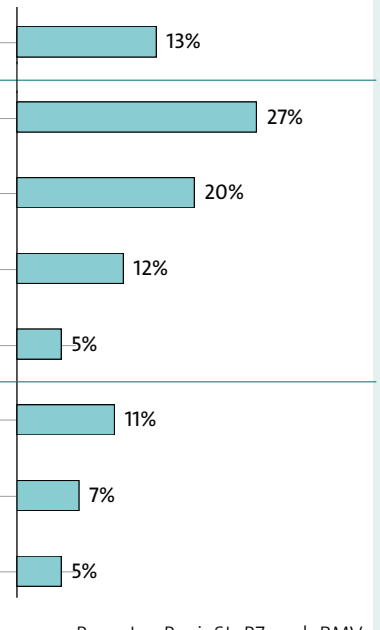
Personen ab 14 Jahren

Übliche Nutzung (täglich und wöchentlich)

Carsharing (blau), Leihrad (grün), Leihscooter (schwarz)



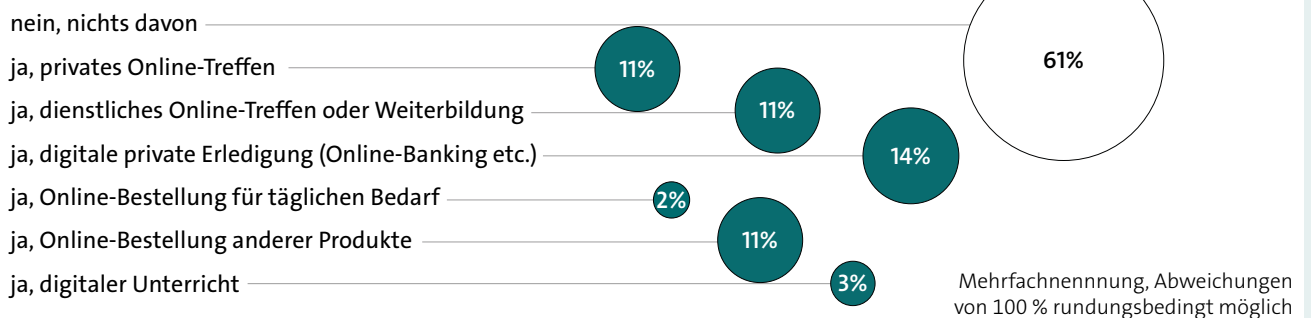
Deutschlandticket-Besitz



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

Raumtyp RegioStaR7 nach BMV

BEISPIELHAFTHE ONLINE-AKTIVITÄTEN AM BERICHTSTAG



alle Personen und unabhängig von der generellen Nutzung in 11 Prozent der Fälle private Online-Treffen dazu, zudem dienstliche Termine mit ebenfalls 11 Prozent. Online-Erledigungen liegen in einer ähnlichen Größenordnung bei 14 Prozent. Auch dies wird einen Beitrag zu den berichteten rückläufigen Wege-

zahlen 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.

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 mit Blick auf die Verkehrsleistung der ÖPNV sowie das Auto im Zentrum. Daraus lässt sich ableiten, dass ein in Hessen zumeist guter ÖPNV noch besser werden muss, soll die Bilanz noch wesentlich günstiger ausfallen. Das Deutschlandticket und die hessischen Flatrate-Tickets bilden dabei bereits eine wichtige Wegmarke, hat aber wie dargestellt Luft nach oben. Hinzukommen müssen weitere „anziehende“ Angebotsverbesserungen, nicht zuletzt mit Blick auf die Einpendlerinnen und Einpendler. Dies könnte erfolversprechender sein als beschränkende Maßnahmen im Autoverkehr.

Fuß- und Radverkehr weiter stärken

In Hessen gibt es bereits positive Entwicklungen im Bereich des Fuß- und Radverkehrs. In Summe ist durch diese Entwicklungen mit Blick auf die Wege auch der gesamte Umweltverbund gestärkt worden. Doch beim Radverkehr könnten auch diejenigen mehr in den Blick genommen werden, die bisher das Fahrrad gar nicht nutzen. Um diese Personen zu erreichen, gehören ein flächendeckend gutes Angebot und mehr Verkehrssicherheit für Radfahrende. Davon profitieren Selten- und Nicht-Radfahrende gleichermaßen. Aber auch Personen, die häufig Rad fahren, kommt dies zweifellos zugute.

Auch der Fußverkehr sollte noch stärker betrachtet werden. Er verzeichnet bereits deutliche Zuwächse und ist Bestandteil einer veränderten Mobilitätskultur. Ähnlich wie im Radverkehr erfordert eine besse-

re Infrastruktur für Fußgängerinnen und Fußgänger breite Aktivitäten im gesamten Gebiet. 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 reine Fußverkehr sogar ähnlich bedeutend wie der Radverkehr in Hessen. Dies wird zu oft unterschätzt und würde mehr Aufmerksamkeit rechtfertigen.

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 Hessens haben im MiD-Regionalbericht Raum. Darüber hinaus wird der ausführlichere Bericht weitere spezielle Themenstellungen und die dazugehörigen Resultate darstellen. Dazu gehören die Einzelthemen Sharing oder Pendeln sowie die Tagesbevölkerung.

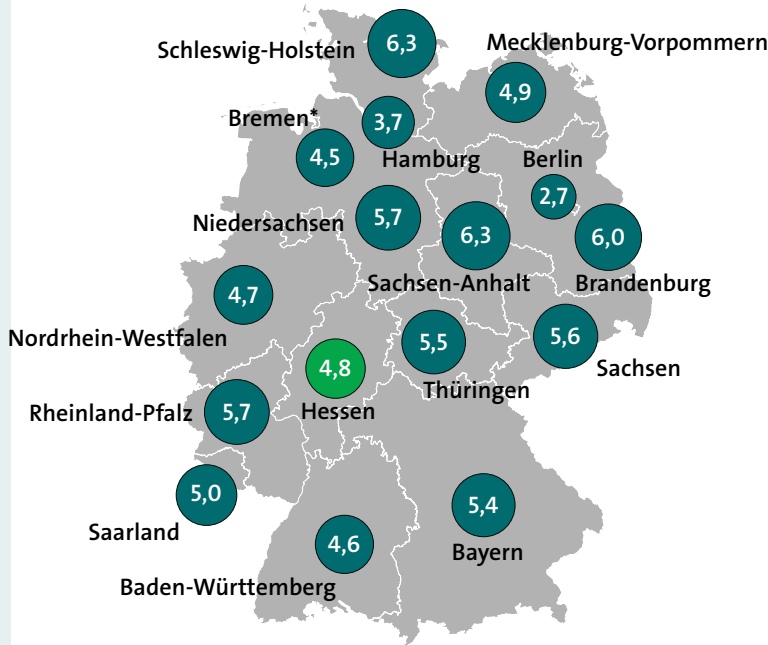
Ebenfalls gilt es, weitere Entdeckungen in Sachen ÖPNV zu machen, beispielsweise hinsichtlich der subjektiven Zufriedenheitswerte. Die dort verfügbaren Antworten erlauben weitere Überlegungen zu möglichen künftigen Maßnahmen, um dem öffentlichen Verkehr eine noch größere Rolle zukommen zu lassen.

Es 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.

Einen Überblick der Themenbereiche bietet die Zusammenstellung der Fragebogeninhalte auf Seite 24.

CO₂-AUSSTOß NACH BUNDESLAND

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 Hessen einen Wert von 5,6 pro Person/Tag (bedingt vergleichbar, durch inzwischen aktualisierte Rechengvorgaben des UBA).

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

MiD 2023 | Quelle: infas

Was das alles bedeutet – und wie es weitergehen könnte?

keine externen Quellen, nur MiD

heterogen, regional begrenzte Verbesserungen

einheitliche Ergebnisse, aber was passiert 2025?

einheitliche Ergebnisse, aber wie entwickeln sich Deutschlandticket und Qualität?

DEUTSCHLAND-TREND

Fußwege



deutliches Plus

Radverkehr



moderates Plus, v. a. bei Personenkilometern

MIV



leichtes Minus bei Wegen und Kilometern

ÖPNV



im aktuellen Trend leichtes Plus bei Wegen und Kilometern

GESAMT

langsame Veränderung

mehr Aktivität gefordert, wenn es schneller gehen soll

gesamt: leichter Rückgang bei Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

MiD 2023 | Quelle: infas

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 MiD-Regionalbericht für Hessen 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 in der aktuellen MiD-Befragung 2023 zusätzliche Inhalte bereit, die über das Spektrum der vorangegangenen Erhebungen hinausreichen. Hinzu kommen weitere ohnehin mögliche thematische Vertiefungen, die in diesem Kurzreport 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
	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	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 M1: zusätzliche persönliche Mobilitätsmerkmale <ul style="list-style-type: none"> – Jahr Führerscheinwerb – Nebenwohnsitz M2: Nahmobilität und Radverkehr übliche Nutzung Mietrad	Kernbefragungsprogramm Stichtagsmerkmale <ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsverhalten – Merkmale Stichtag – Pkw-Verfügbarkeit – Wetter Wege Kernbefragungsprogramm Wegemerkmale <ul style="list-style-type: none"> – Start- und Ankunftszeit – Zweck – genutzte Verkehrsmittel – Begleitung – Start- und Zielort – Entfernung – regelmäßige berufliche Wege 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-fussabdruecke_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:

Lieselotte Fritz, Sigrid Phiesel

Titelfoto:

© Elena Reck,
Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen
