

Überblicksvortrag Hessen zentrale Ergebnisse 2023

23. Hessischer Mobilitätskongress, Bad Homburg, 25. September 2025

Mobilität in Deutschland



eine Studie des:



Bundesministerium
für 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
- Verkehrsmittelverfügbarkeit und übliche Nutzung:
Ausstattung der Haushalte und Nutzungsgruppen
- Ergebnisse der Wegeerfassung:
Modal Split und mobilitätsbedingte CO2-Werte
- Neue Trends und spezifische Bevölkerungsgruppen:
Homeoffice und Mobilität mit Handicap
- Träger der erhofften Veränderung:
E-Autos und Deutschlandticket
- Erste Bilanz und Impulse zur Diskussion

Überblick und Methode: wie die MiD funktioniert



eine Studie des:



Bundesministerium
für Verkehr

durchgeführt von:

infas

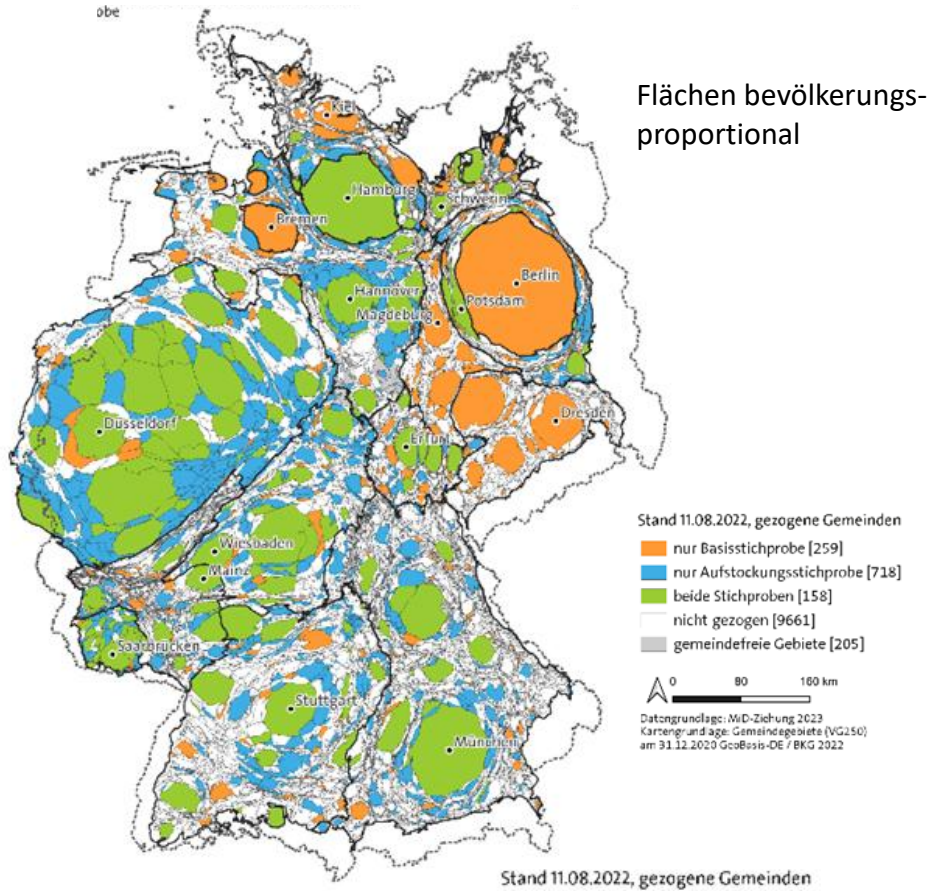
in Kooperation mit:



infas 360

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

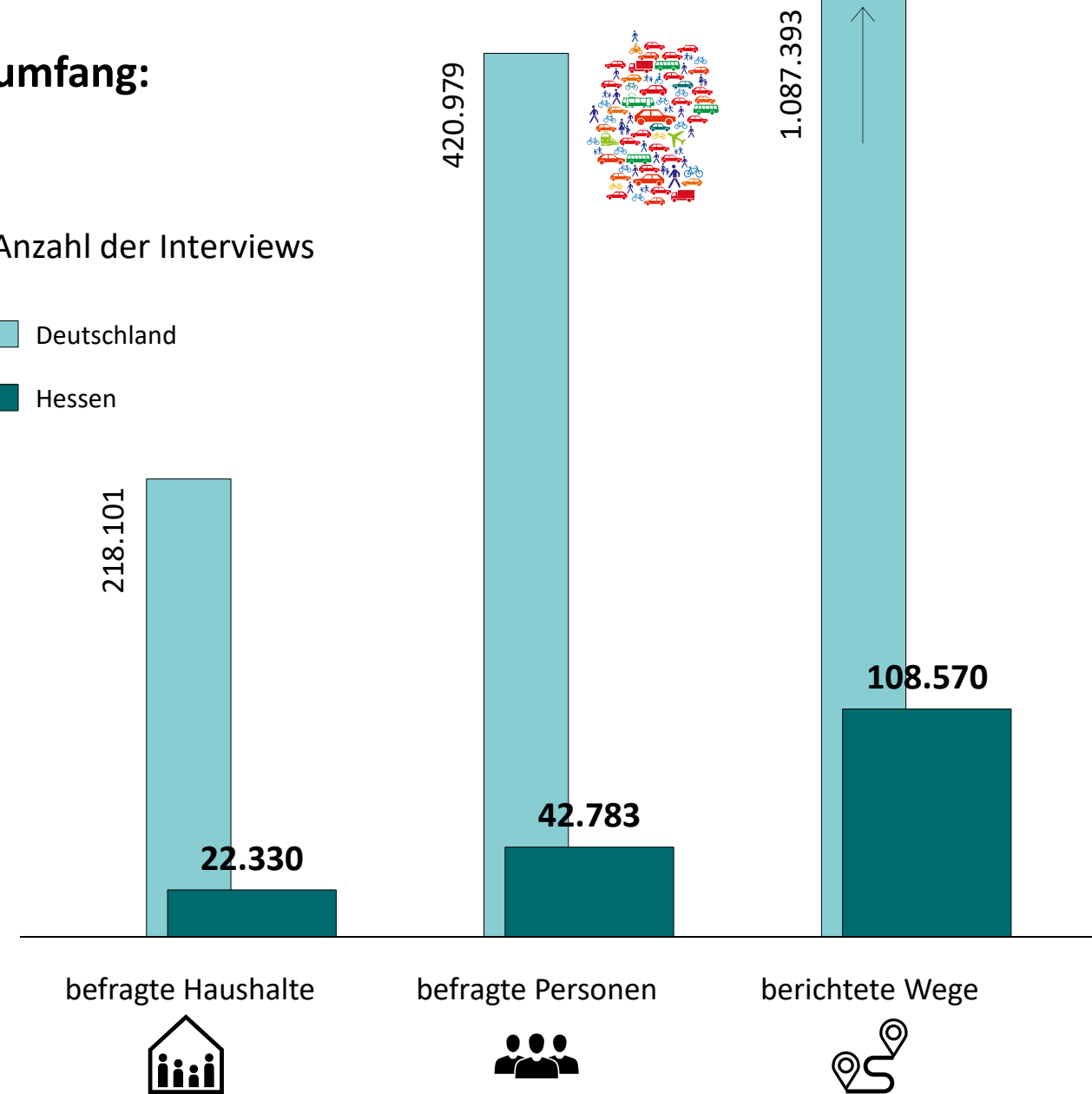
Registerstichprobe aus über 1.000 Gemeinden
plus ein kleiner Teil Dual Frame telefonisch



Anzahl der Interviews

Deutschland

Hessen



Was das alles bedeutet – und wie es weitergehen könnte?

langsamer als erhofft, aber (große) Aktivität kann wirken



Deutschland

TREND

keine externen Quellen,
nur MiD

Fußwege



deutliches Plus

heterogen, regional
begrenzte Verbesserungen

Radverkehr



moderates Plus,
v. a. bei Personen-
kilometern

einheitliche Ergebnisse,
aber was passiert 2025?

MIV



leichtes Minus
bei Wegen
und Kilometern

einheitliche Ergebnisse,
aber wie entwickeln sich
Deutschlandticket und Qualität?

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

Verkehrsmittelverfügbarkeit und übliche Nutzung: Ausstattung der Haushalte und Nutzungsgruppen



eine Studie des:



Bundesministerium
für Verkehr

durchgeführt von:

infas

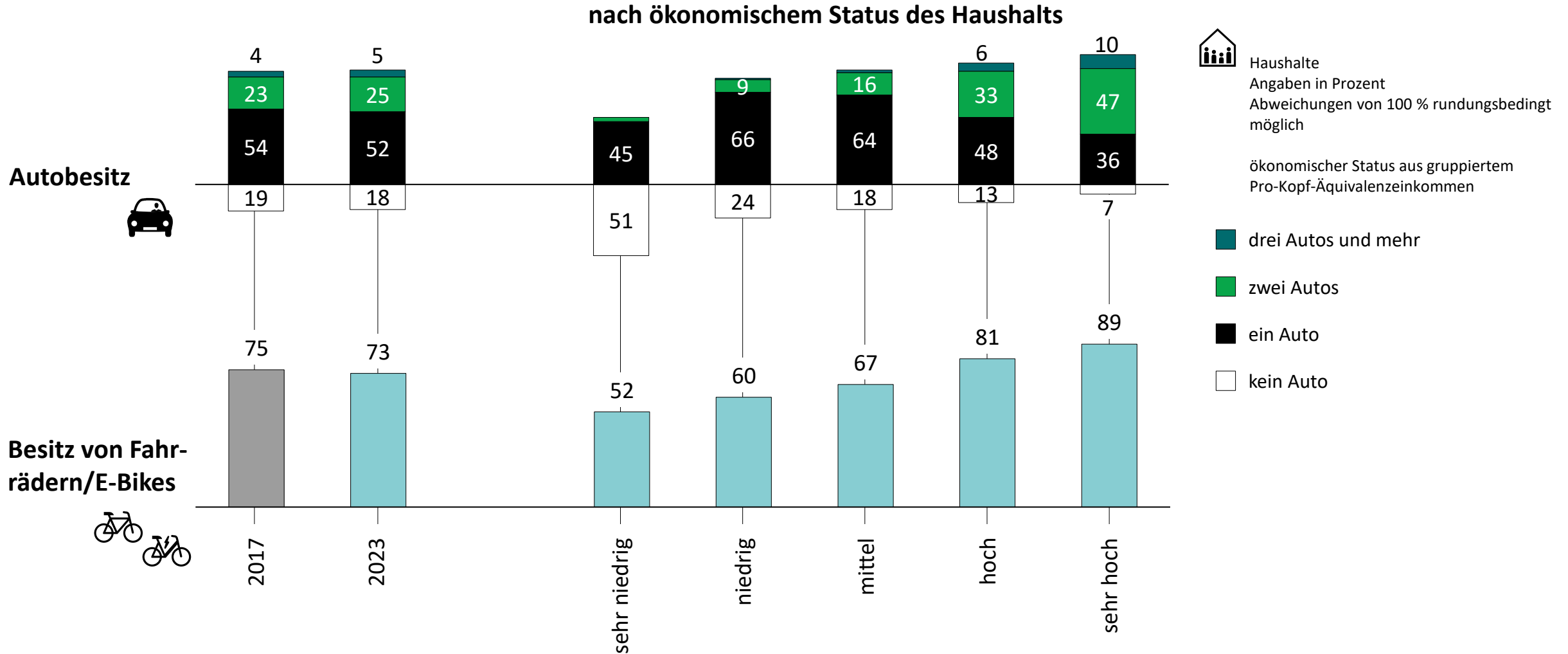
in Kooperation mit:



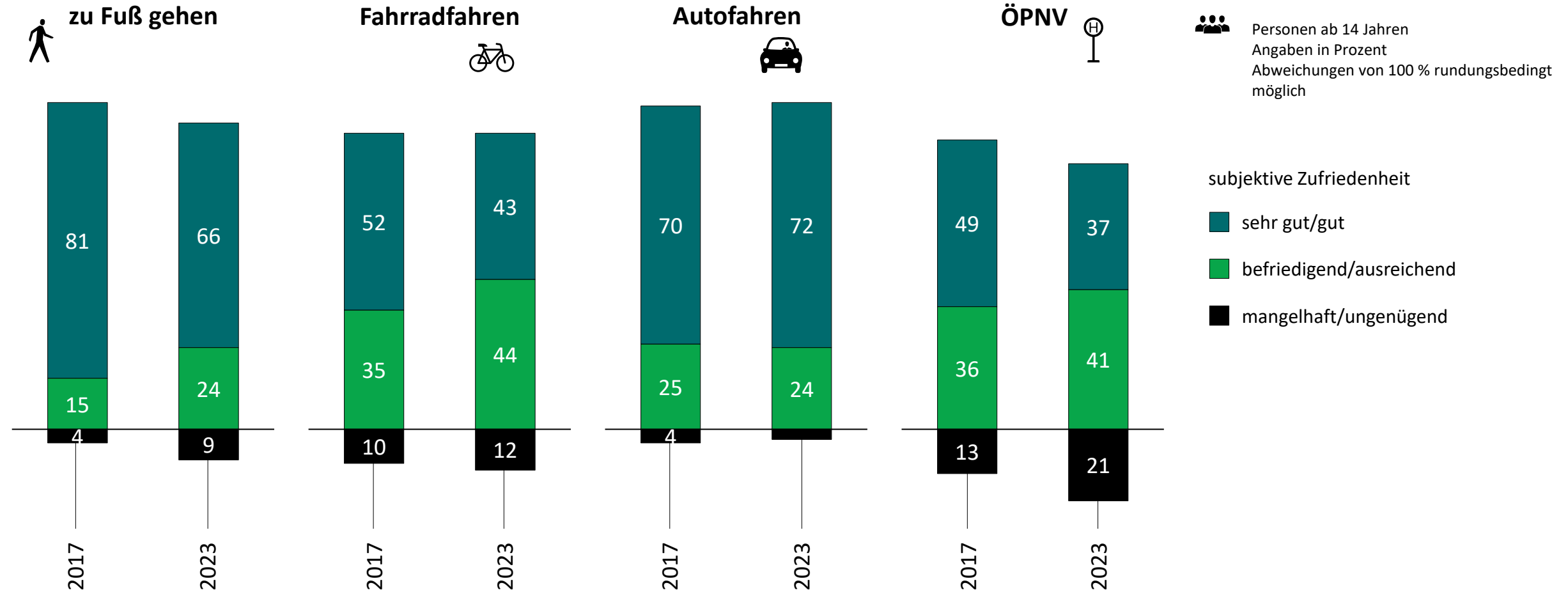
infas 360

Was wir verfügbar haben – unsere Fahrzeuge – Hessen:

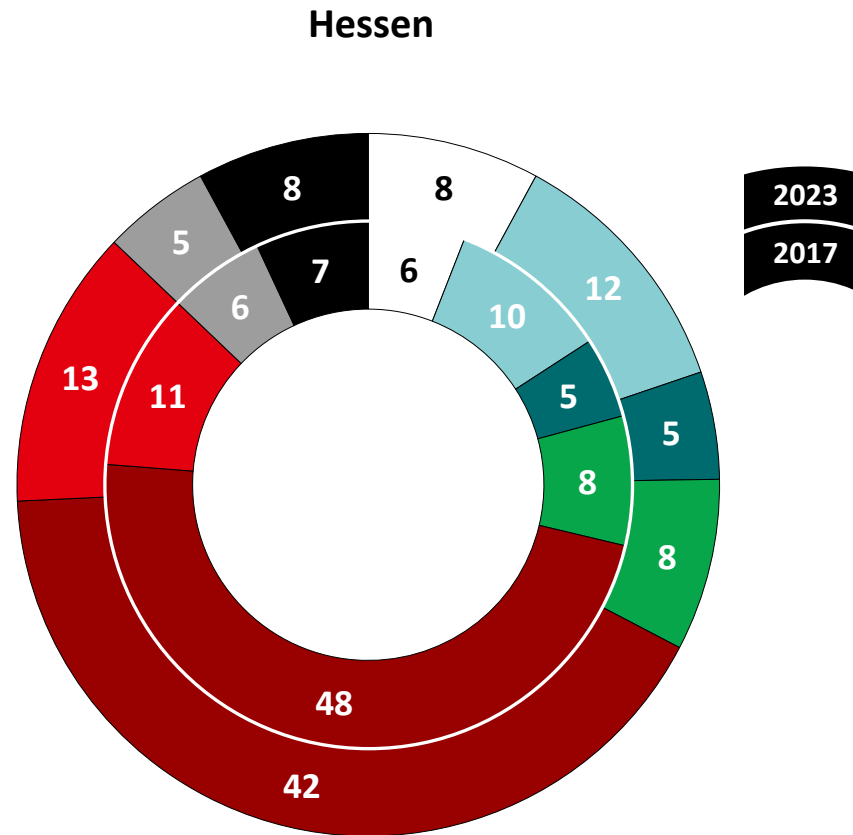
Fahrräder und Autos im Bestand der privaten Haushalte fast unverändert



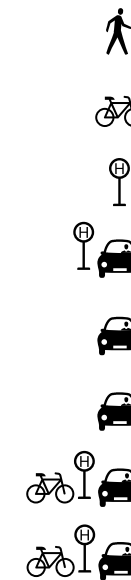
Was wir nutzen (können) – Zufriedenheit mit verschiedenen Verkehrsmitteln: 2023 vor allem im ÖPNV (und dem Fußverkehr) kritischer, im bundesweiten Trend



Wie wir üblicherweise unterwegs sind – Verkehrsmittelnutzungssegmente: 2023 leichtes Minus bei der Autonutzung, Vorboten eines neuen Trends?



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:



Bundesministerium
für Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

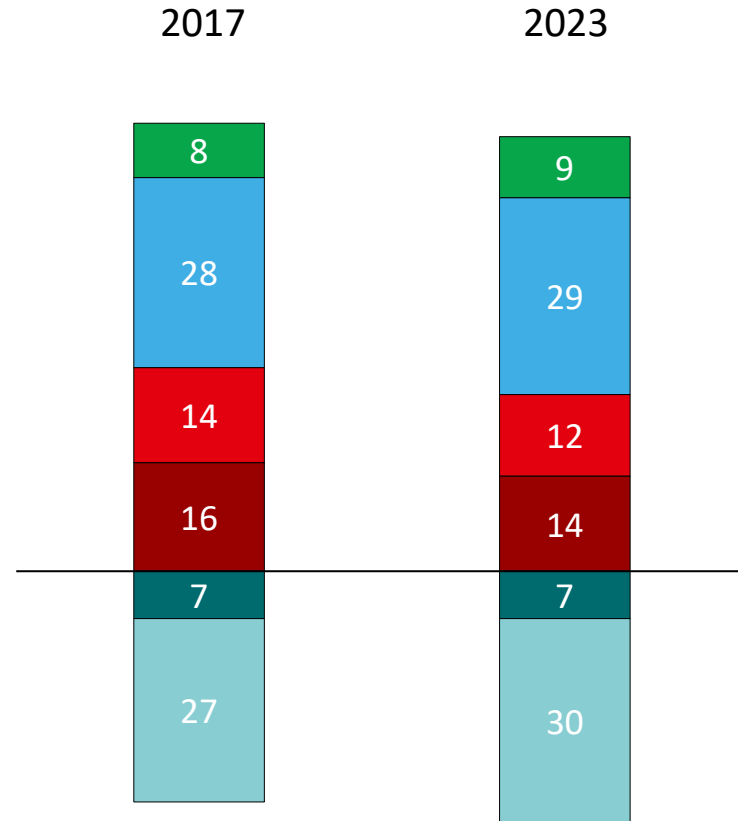


infas 360

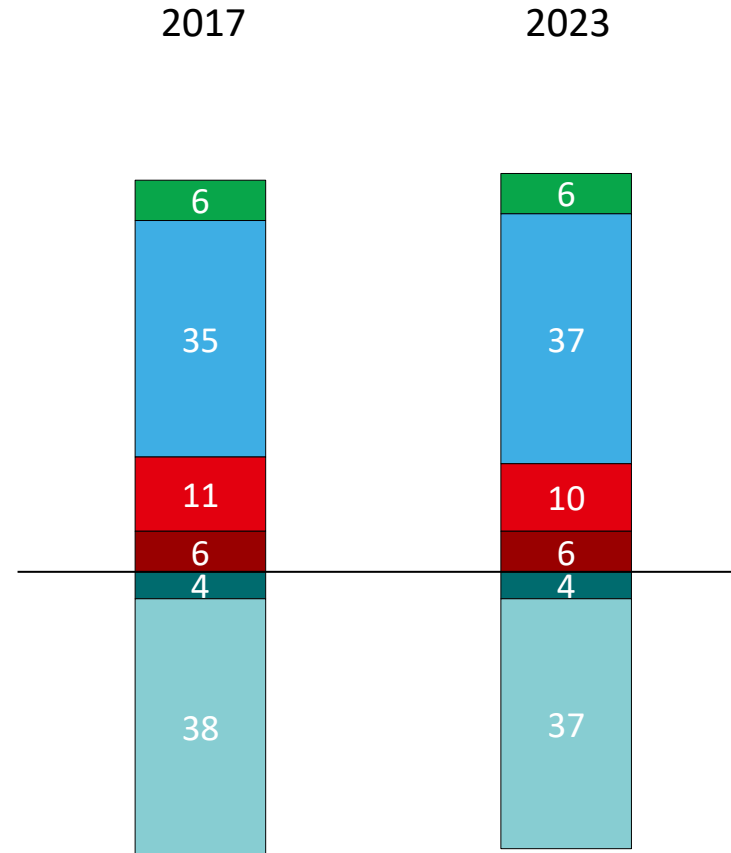
Warum wir unterwegs sind – Anlässe und Wegezwecke in der Zeitreihe: weiterhin hohe Stabilität, mehr Kilometer für Freizeitwege



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 – Hessen: der anteilige Wege-Modal Split 2017 und 2023 mit Plus für den Umweltverbund



Wege

Angaben in Prozent

Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich



zu Fuß



Fahrrad



ÖV

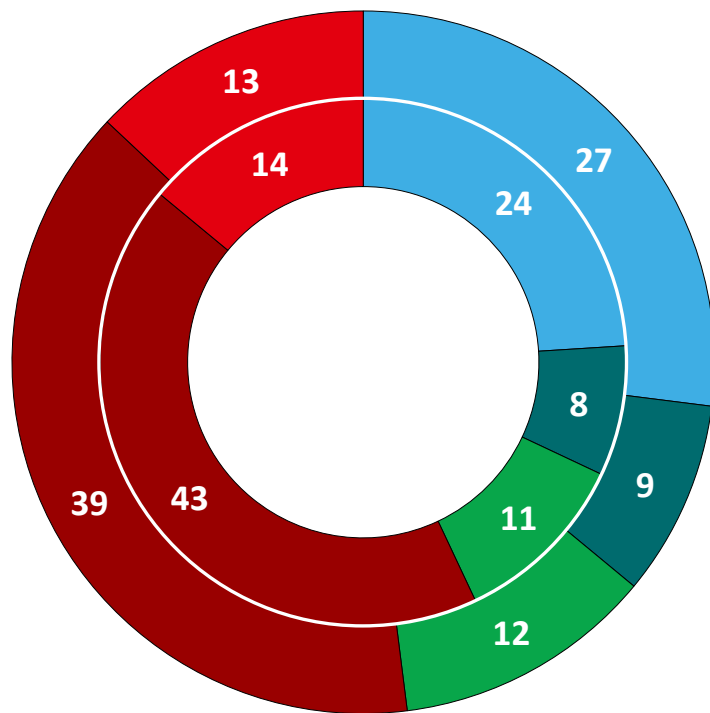


MIV-Fahrt



MIV-Mitfahrt

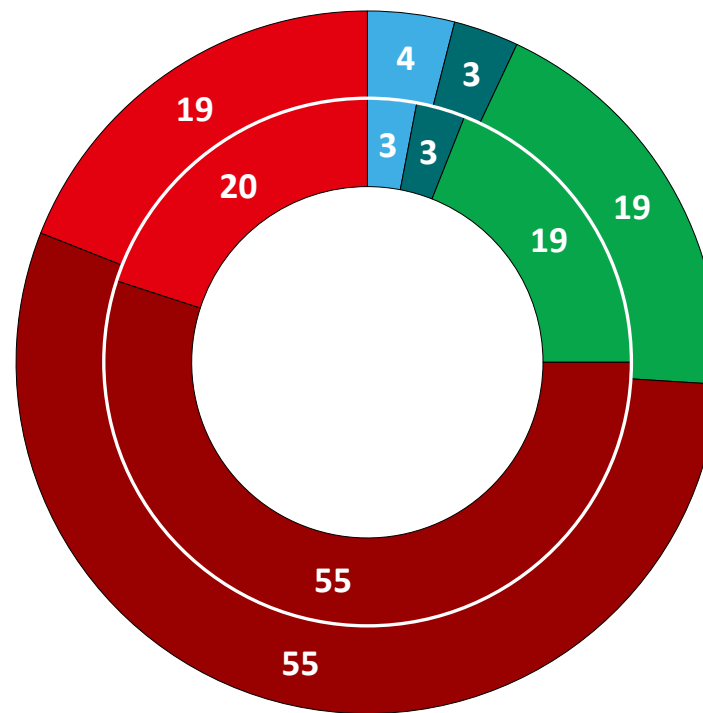
Anteil Wege



2023

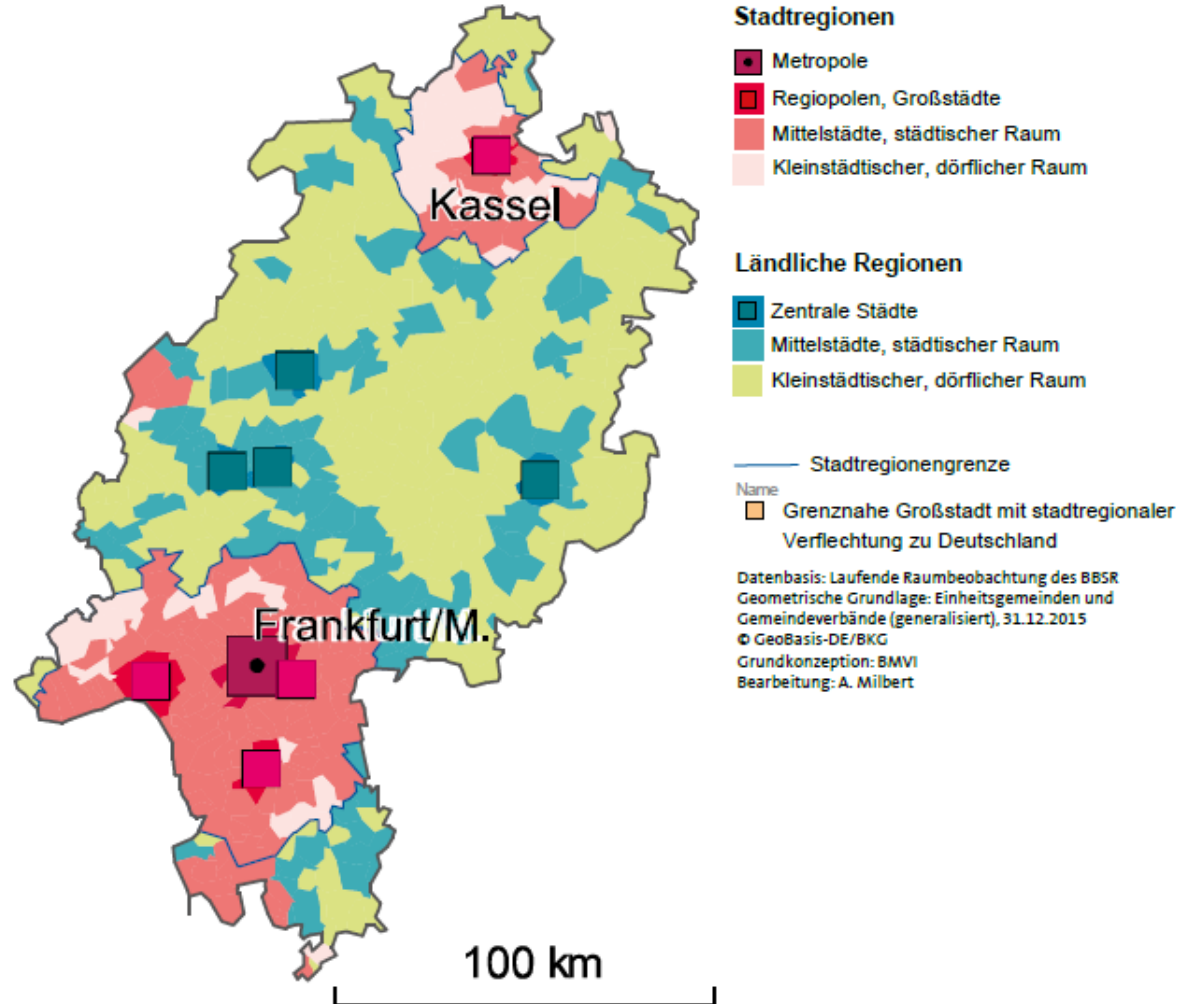
2017

Anteil Personenkilometer

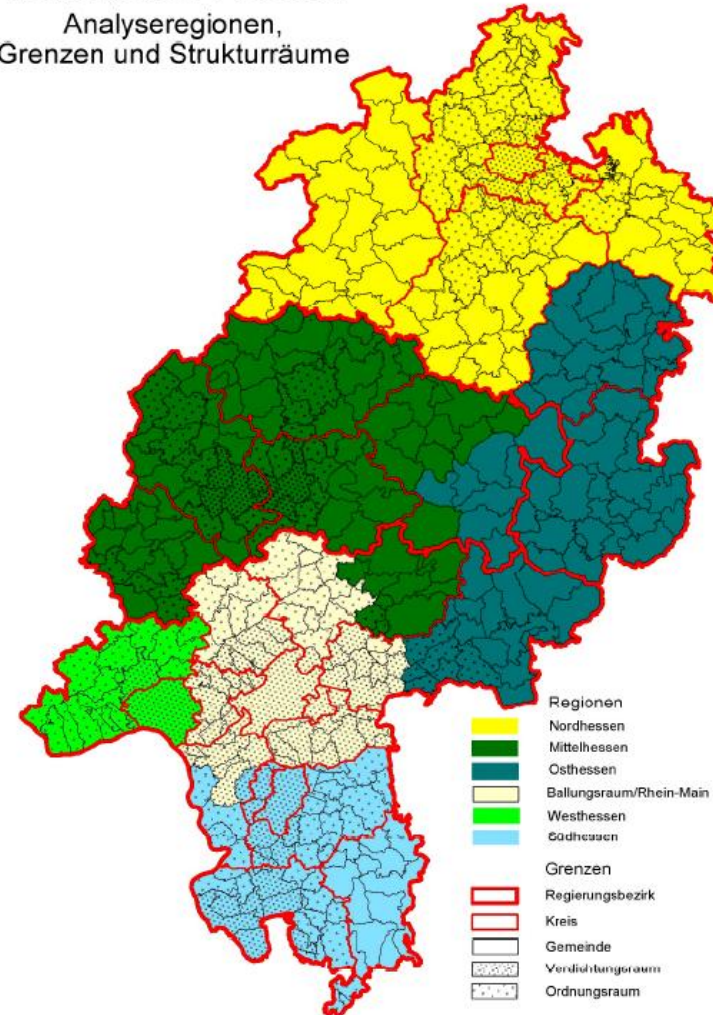


Räumliche Unterteilung in Hessen:

Raumtypen nach RegioStaR7 (BMV) sowie Regionen und Strukturräume



Mobilität in Hessen Analyseregionen, Grenzen und Strukturräume



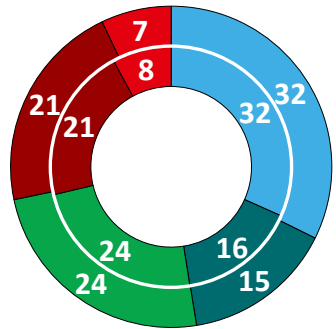
Modal Split nach Raumtyp für Hessen 2023 vs. 2017:

unterschiedliche Entwicklungen, tendenziell mehr zu Fuß, weniger mit dem Auto

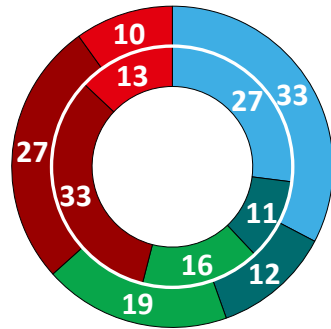


Stadtregion

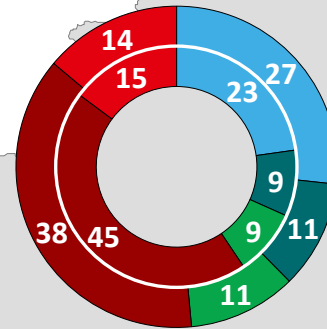
Metropole



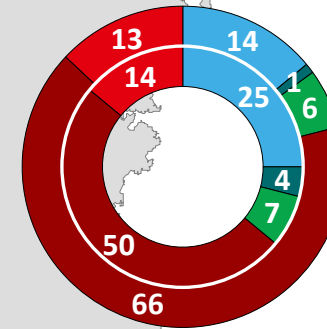
Regiopole und Großstadt



Mittelstadt, städtischer Raum

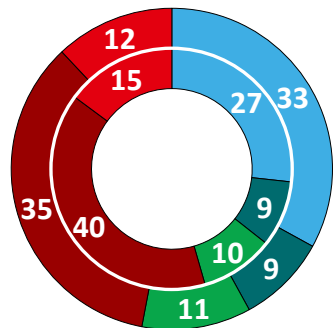


kleinstädtischer, dörflicher Raum*

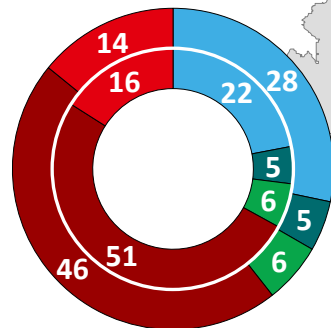


ländliche Region

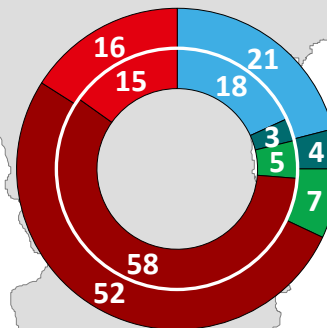
zentrale Stadt



Mittelstadt, städtischer Raum



kleinstädtischer, dörflicher Raum



Wege

Angaben in Prozent; Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

*Zusammensetzung der Stichproben 2017 und 2023 nur bedingt vergleichbar

Raumtyp RegioStaR7 nach BMV

2023

2017



zu Fuß



Fahrrad



ÖV



MIV-Fahrt



MIV-Mitfahrt

Modal Split für die Regionen in Hessen 2023 vs. 2017:

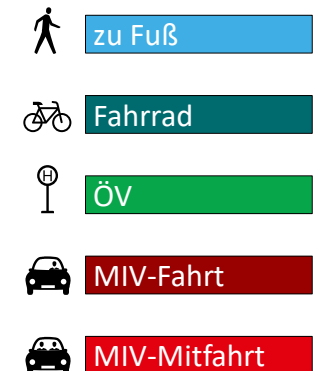
überall anteilig leichtes Auto-Minus, am deutlichsten in Wiesbaden



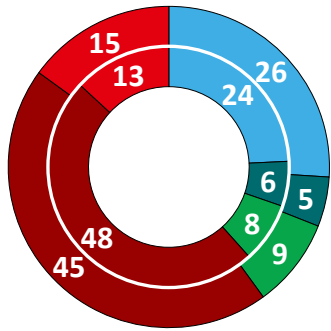
Wege
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 %
rundungsbedingt möglich

Ergebnisse der Landkreisstichproben
methodisch bedingt zwischen 2017 und
2023 nur mit Vorsicht vergleichbar
(ausschreibungsbedingt Verzicht auf
flächendeckende Dual-Frame-Stichprobe
in den Aufstockungen, stattdessen
ausschließlich Register-Stichprobe aus
ausgewählten Gemeinden).

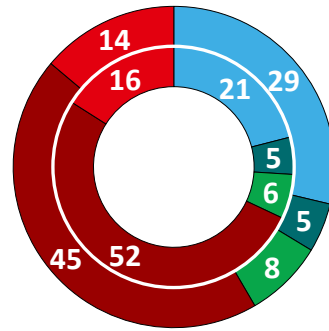
2023
2017



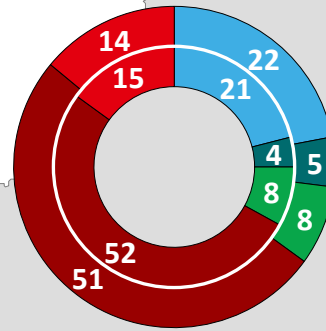
Region Nordhessen



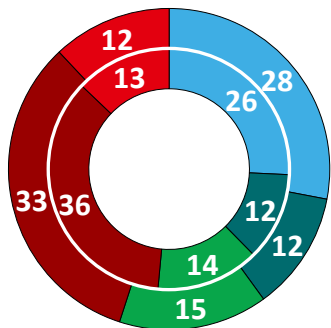
Region Mittelhessen



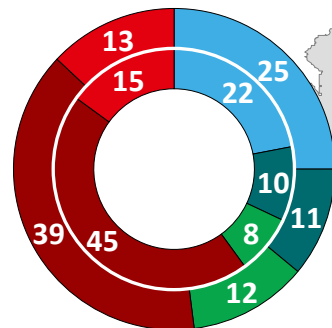
Region Osthessen



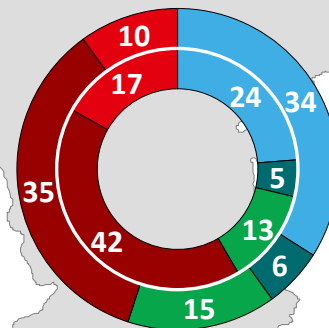
Region Rhein-Main



Region Südhessen



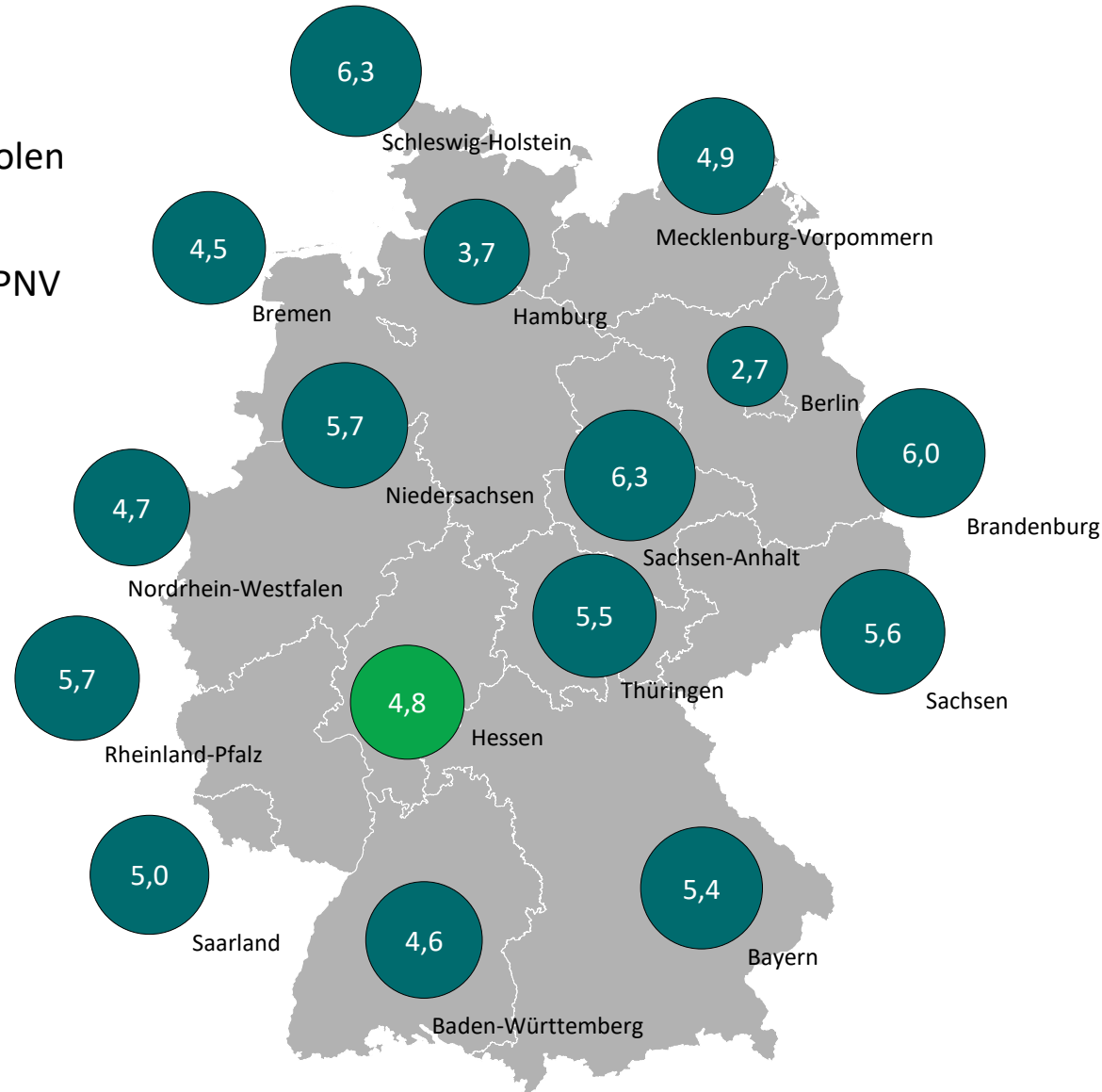
Stadt Wiesbaden, LK Rheingau-Taunus



Mobilitätsbedingte CO₂-Werte pro Kopf und Tag – Bundesländer:

Unterschiede abhängig von Verstädterung, Entfernung und Verkehrsmix

- niedrige Werte in den Metropolen (hohe pkm-Anteile im ÖPNV)
- hohe Werte bei schlechtem ÖPNV und/oder hoher Autonutzung



Angaben pro Person und Tag in kg in CO₂-Äquivalenten

Frankfurt ist mit einem Wert von 3,5 vergleichbar mit Metropolen wie Hamburg (3,7) oder Stuttgart (3,6). Der bundesweite Gesamtwert ist deutlich höher (5,1).

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



eine Studie des:



Bundesministerium
für Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



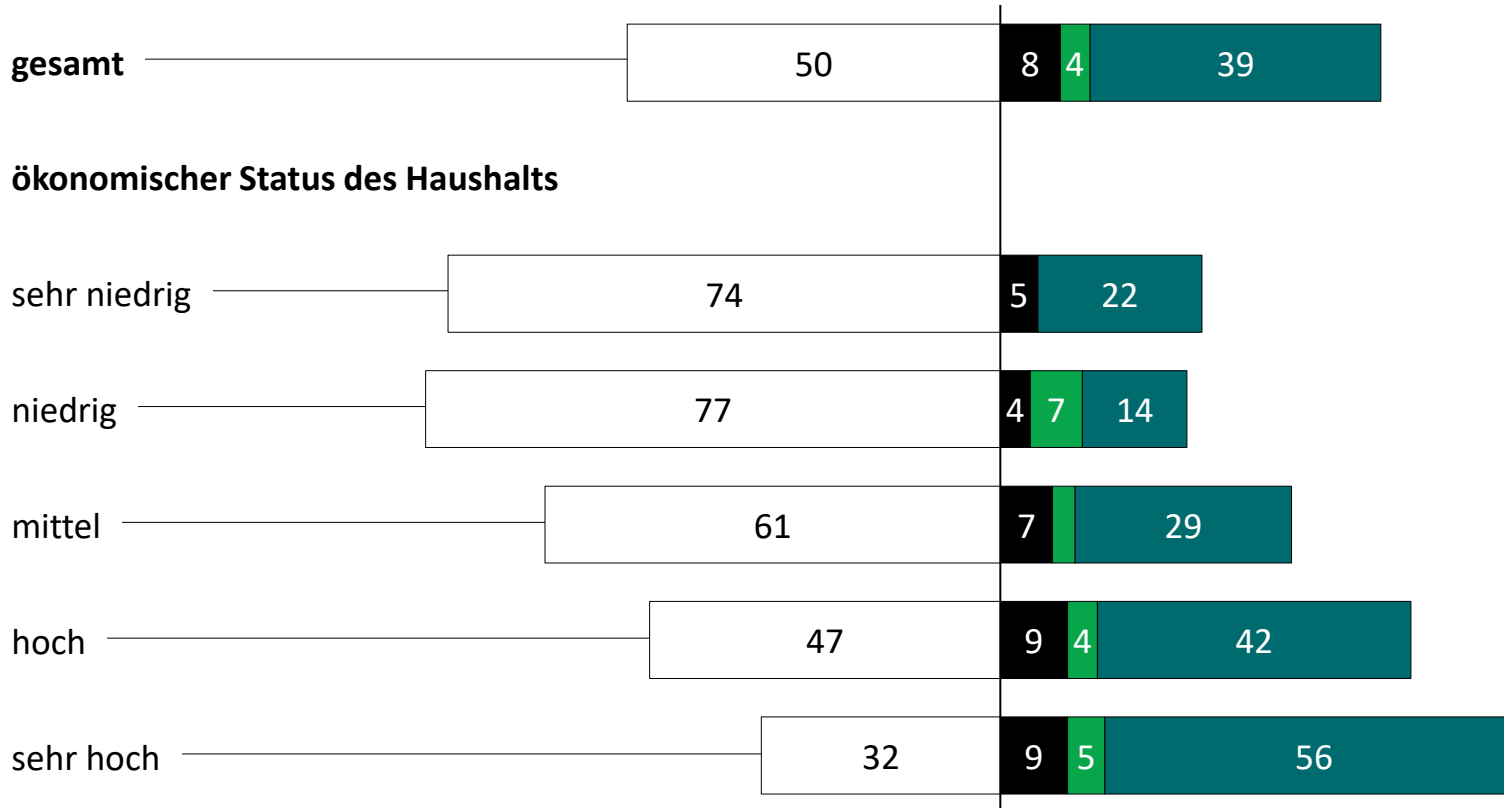
infas 360

Neue Trends – wie ausgeprägt ist das Homeoffice?

etabliert, Wirkungen aber (später) differenziert zu betrachten



Generelle 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



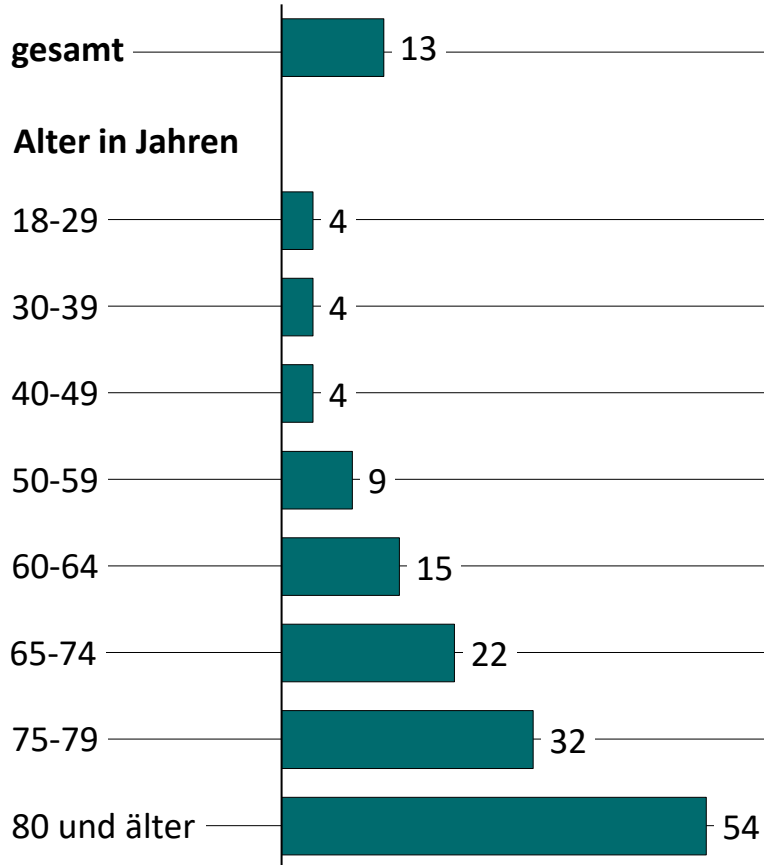
ja, ganze Arbeitstage

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

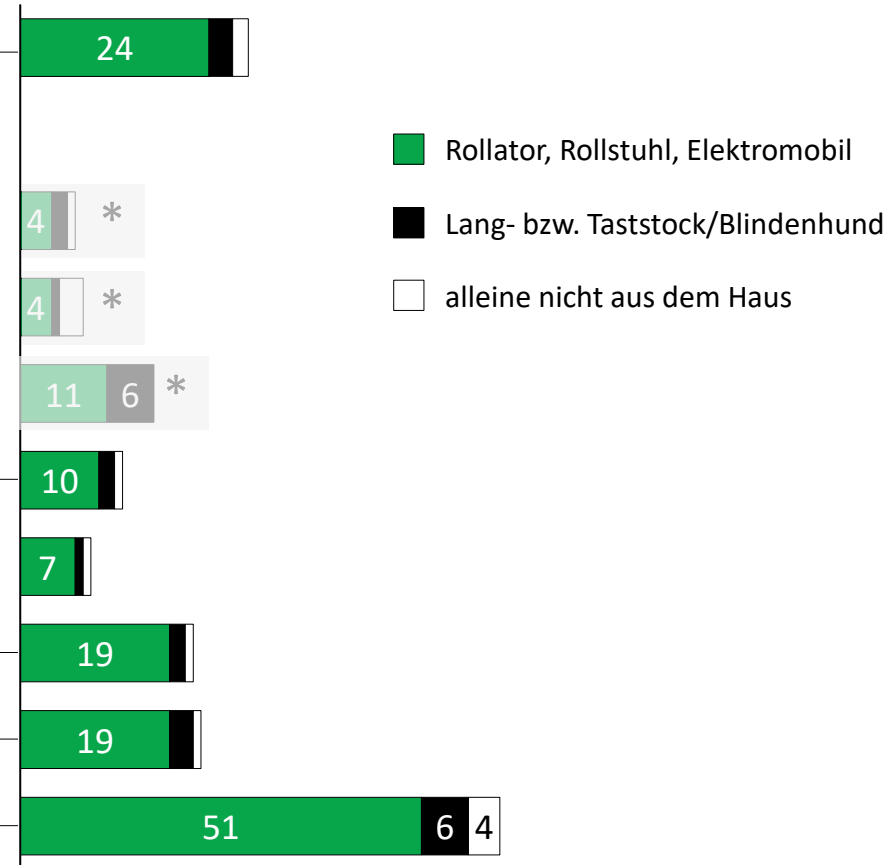
Mehr Aufmerksamkeit gefordert – Mobilität mit Handicap: jede Person kann betroffen sein, etwa jede siebte ist es bereits



Mobilitätseinschränkung vorhanden?



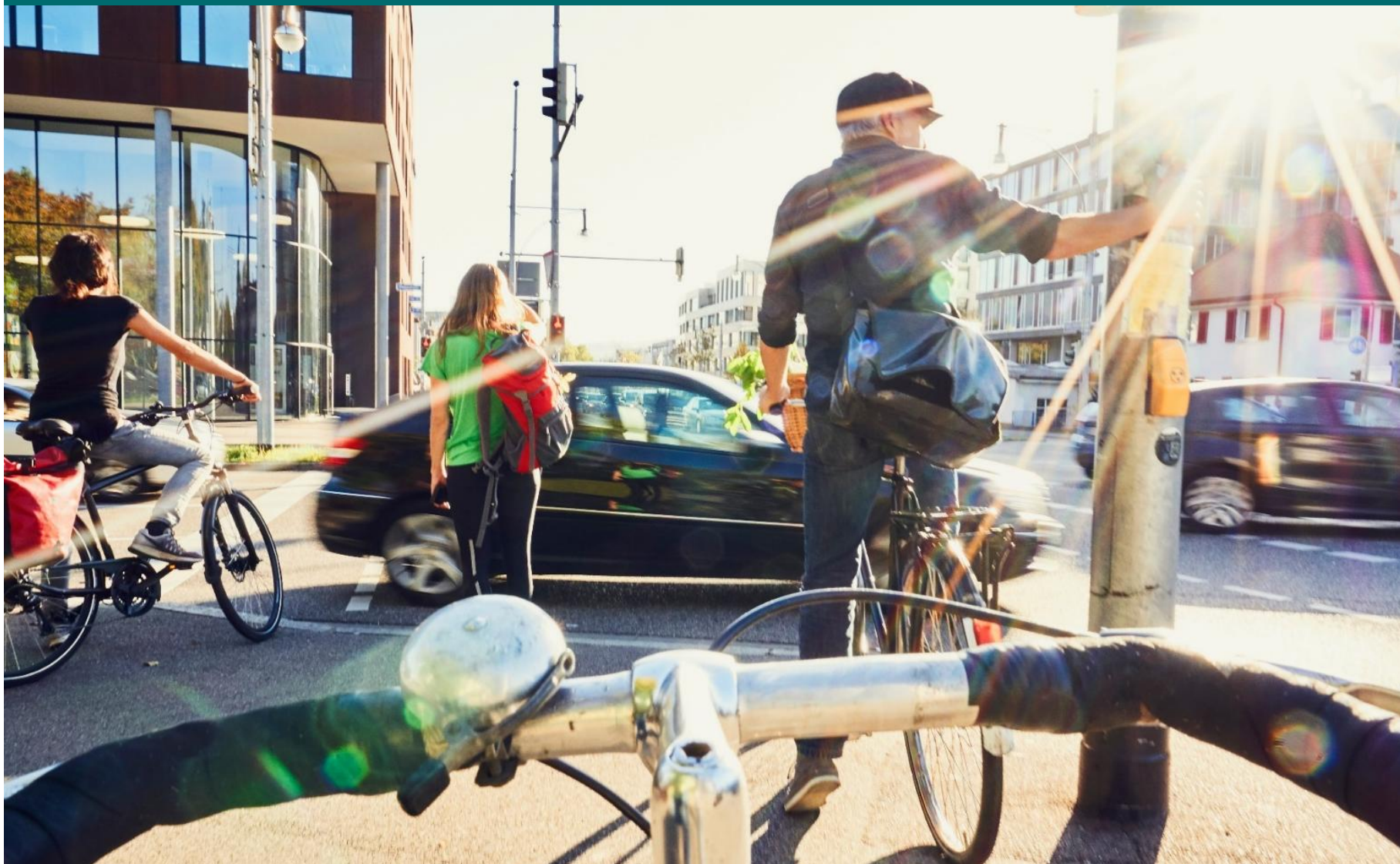
wenn ja: auf Rollator, Rollstuhl, Elektromobil oder Lang- bzw. Taststock/Blindenhund angewiesen?



Personen ab 18 Jahren
Angaben in Prozent
* geringe Fallzahl (< 200)

für Hilfsmittel Mehrfachnennungen möglich

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



eine Studie des:



Bundesministerium
für Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

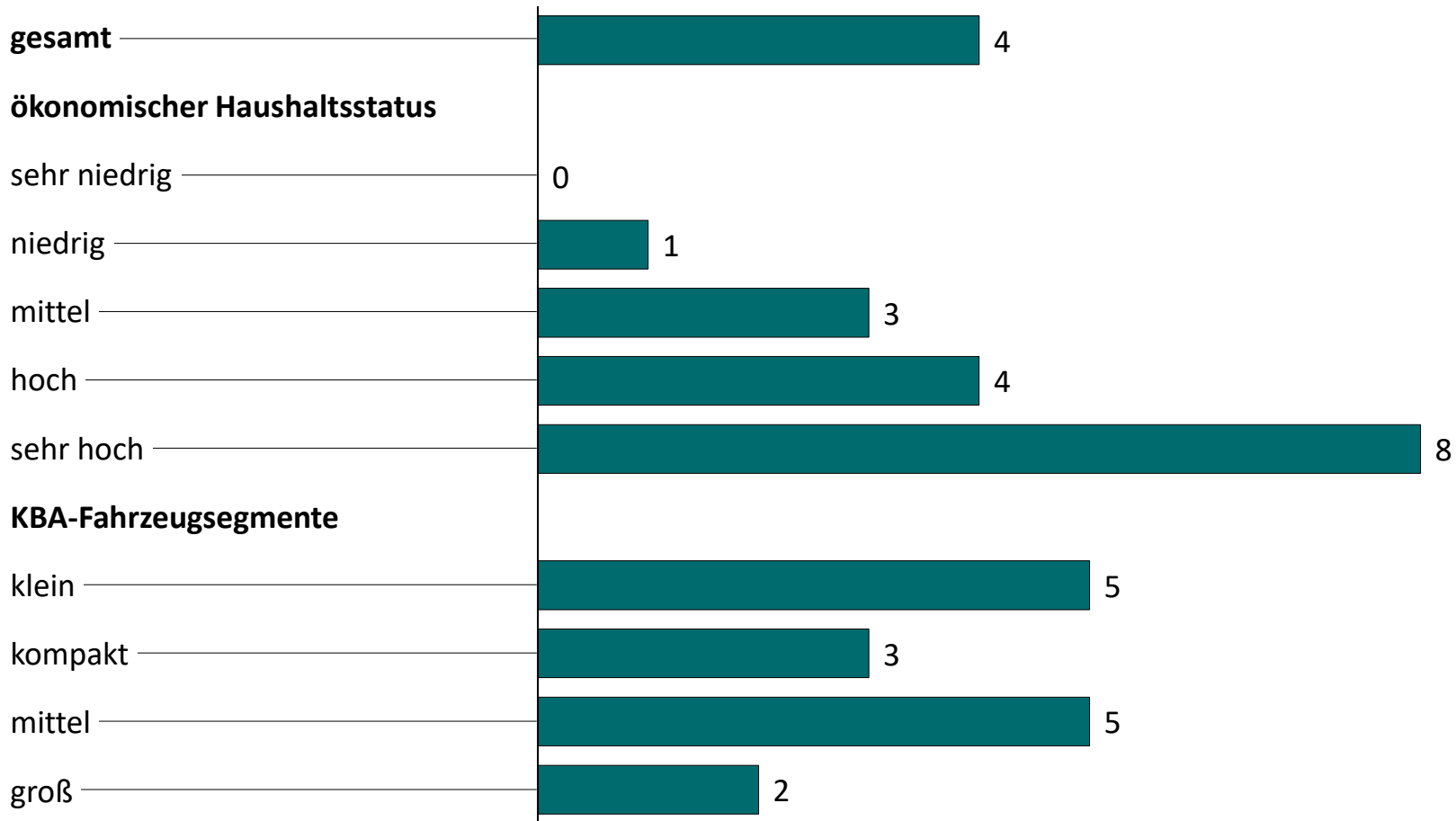


infas 360

Die Hoffnungsträger – das Elektroauto in hessischen 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

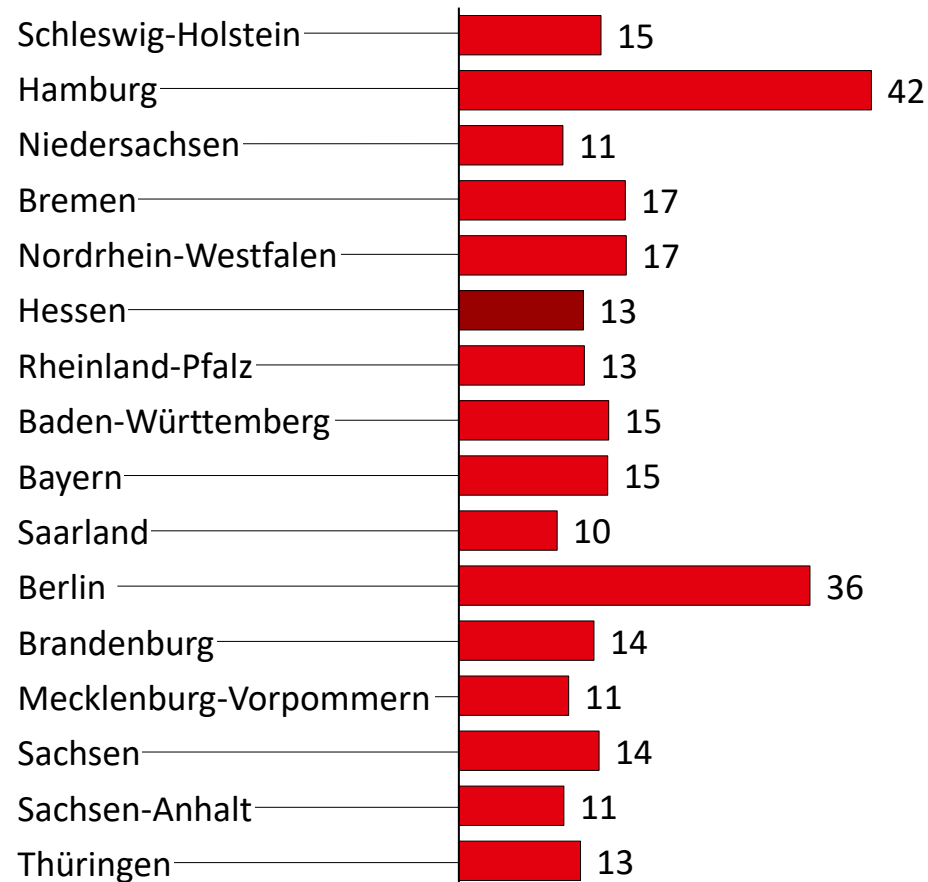
klein Mini & Kleinwagen
kompakt Kompaktklasse & Mini-Vans
mittel Mittelklasse, Sportgeländewagen,
Großraum-Vans & Utilities
groß obere Mittelklasse, Oberklasse,
Geländewagen, Sportwagen

Die Hoffnungsträger – das Deutschlandticket zum Vergleich: Hessen im Schnitt der westdeutschen Flächenländer



Deutschlandticket als üblicherweise genutztes Ticket nach ...

... Bundesland

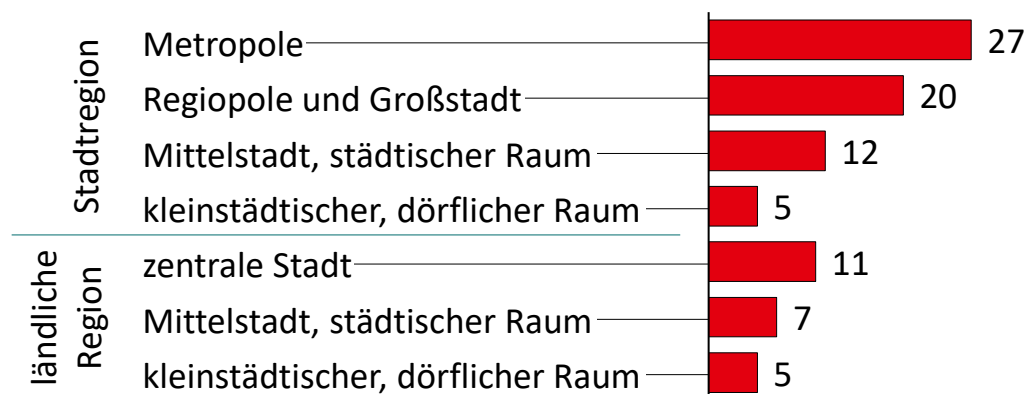


Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent

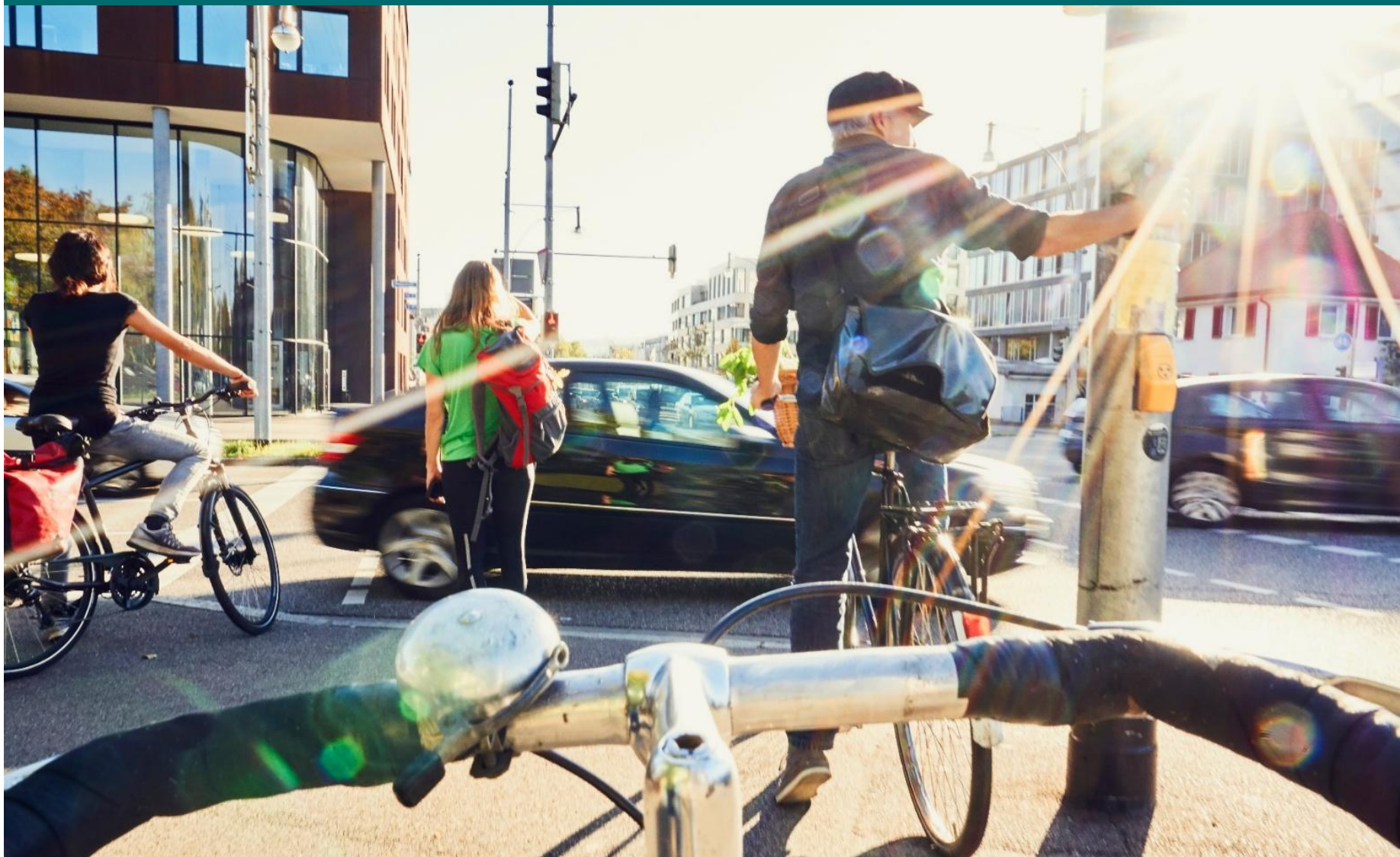
Raumtyp RegioStaR7 nach BMV

Hessen 13

... Raumtyp in Hessen



Erste Bilanz und Impulse zur Diskussion



eine Studie des:



durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:



infas 360

Ergebnistelegamm:

sechs Punkte zum Mitnehmen – differenzierte Analysen werden folgen!



1. Das Auto dominiert und ist weiterhin ein unverzichtbares Verkehrsmittel, vor allem zur Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum.
2. Im ÖPNV eine Erholung nach Corona (so zeigen es andere Quellen), aber (wie auch anderswo) noch auf dem Niveau von 2017.
3. Insgesamt zeigt sich ein leicht rückläufiges Mobilitätsniveau, in erster Linie weniger Wege mit dem Auto.
4. Es bleiben trotzdem Hausaufgaben und die Notwendigkeit für einen langen Atem:
 - in Sachen Fahrrad geht vermutlich mehr: noch bessere Infrastruktur und „Fahrradsozialisation“ in den noch nicht so oft radelnden Bevölkerungsgruppen
 - im Fußverkehr ist noch nicht alles erreicht, Platz und Qualität sind wichtig
 - im Autoverkehr mehr Umweltorientierung
 - in den größeren Städten mehr ÖPNV-Orientierung
5. Die Überzeugungsarbeit für eine veränderte Mobilitätspraxis muss konsequent und stetig vor allem durch bessere Angebote und weniger „belehrend“ geleistet werden: Das Land sollte den jetzigen Nutzenden vor allem die Alternative ÖPNV noch näherbringen – Schnelligkeit und Aufenthaltsqualität sind hier wichtige Stichworte.
6. Last not least bleibt es 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

