

# Überblicksvortrag Region Neckar-Alb zentrale Ergebnisse 2023

Januar 2026

## Mobilität in Deutschland



eine Studie des:



Bundesministerium  
für Verkehr

durchgeführt von:

**infas**

in Kooperation mit:



**infas 360**

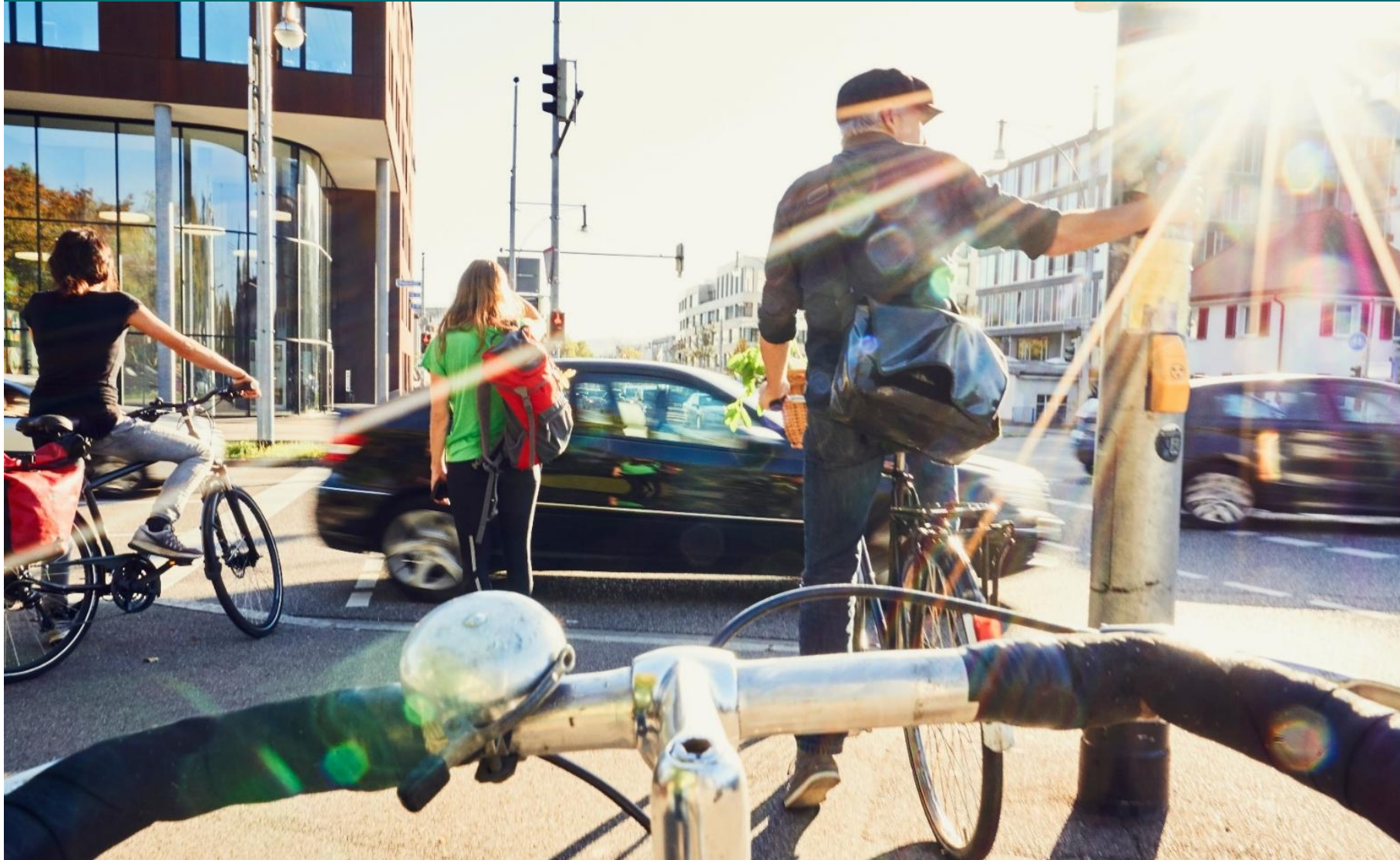
## Was Sie erwartet:

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



- Überblick und Methode:  
wie die MiD funktioniert und interessante Deutschland-Werte
- Verkehrsmittelverfügbarkeit und übliche Nutzung – Region Neckar-Alb:  
Ausstattung der Haushalte und Nutzungsgruppen
- Ergebnisse der Wegeerfassung – Region Neckar-Alb:  
Unterwegssein, Modal Split, Verkehrsaufkommen und -leistung
- Neue Trends und spezifische Bevölkerungsgruppen – Region Neckar-Alb:  
Homeoffice, Online-Aktivitäten, Handicaps und Mobilitätsarmut
- Träger der erhofften Veränderung – Region Neckar-Alb:  
E-Autos, Deutschlandticket, Radverkehr und Sharing-Angebote
- Ergebnistelegamm

# Überblick und Methode: wie die MiD funktioniert



eine Studie des:



Bundesministerium  
für Verkehr

durchgeführt von:

**infas**

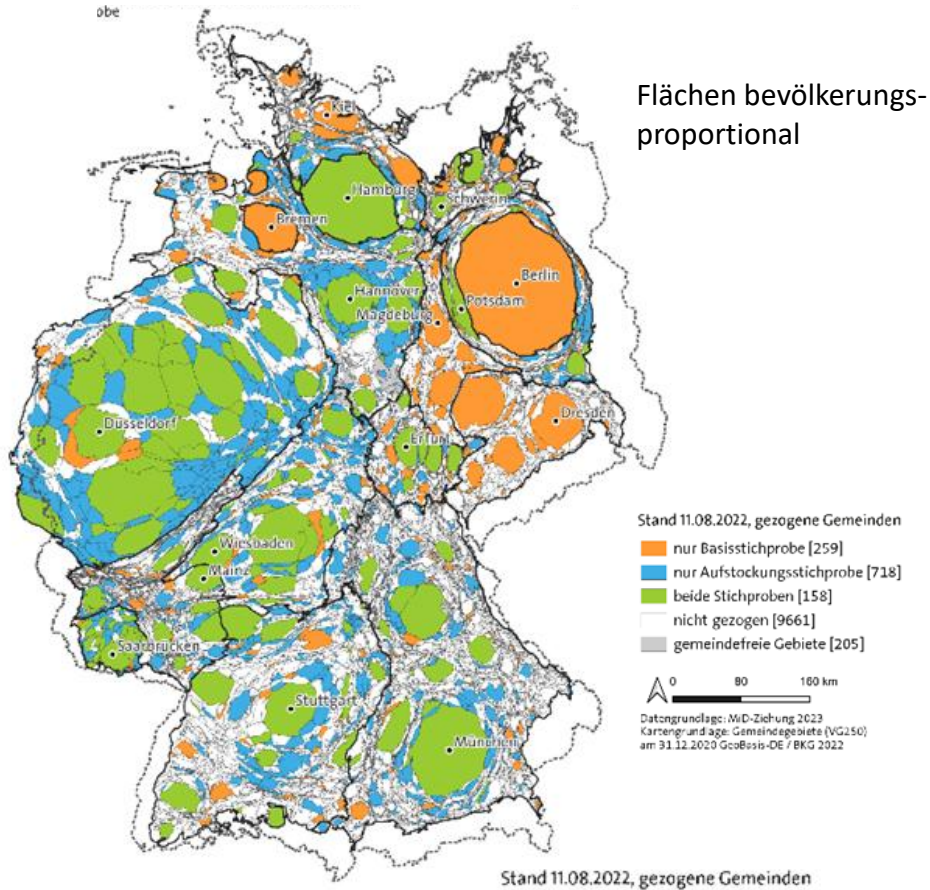
in Kooperation mit:



**infas 360**

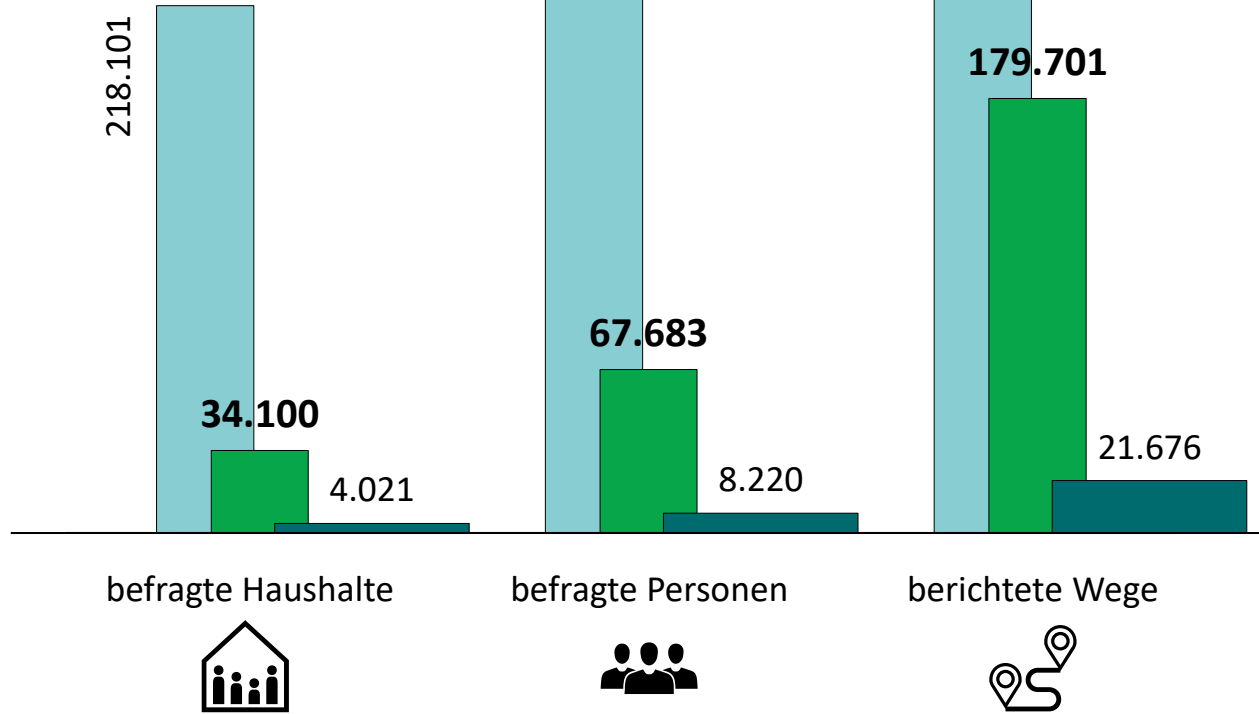
# Was haben wir gemacht – Stichprobe und Erhebungsumfang: Datengrundlagen der aktuellen MiD – Feldzeit April 2023 bis Juli 2024

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



Anzahl der Interviews

- Deutschland
- Baden-Württemberg
- RVNA in Region Neckar-Alb



# 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 Verkehr

durchgeführt von:

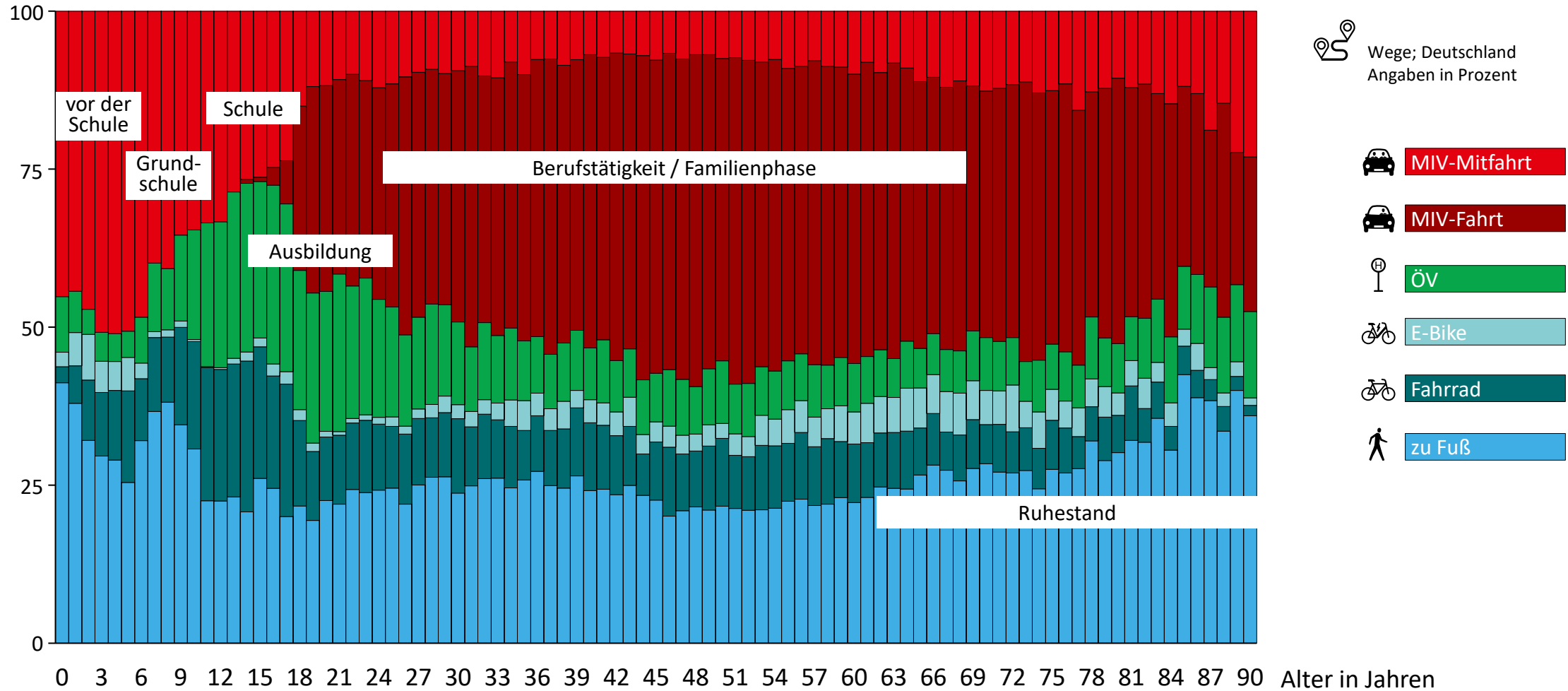
**infas**

in Kooperation mit:

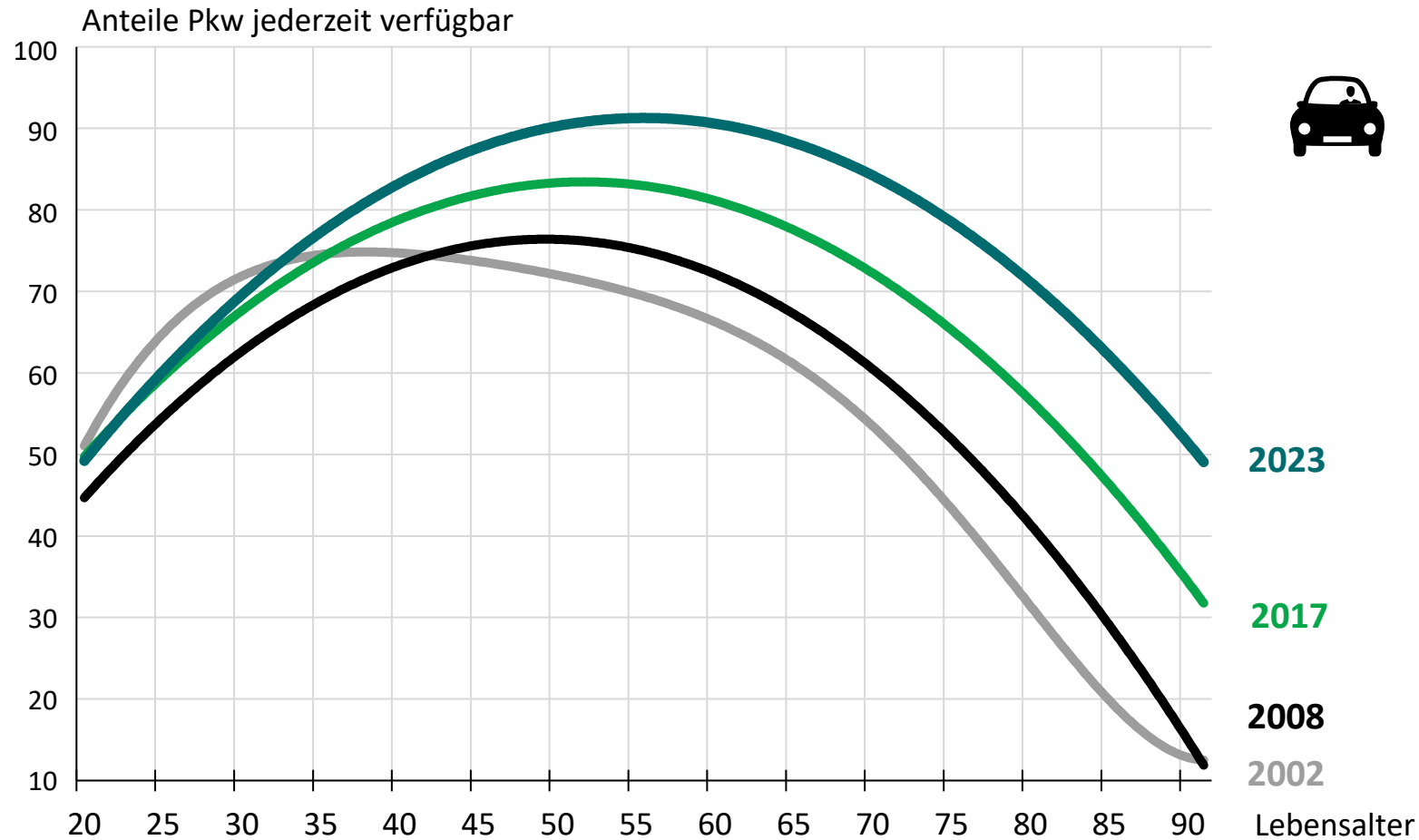



**infas 360**

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

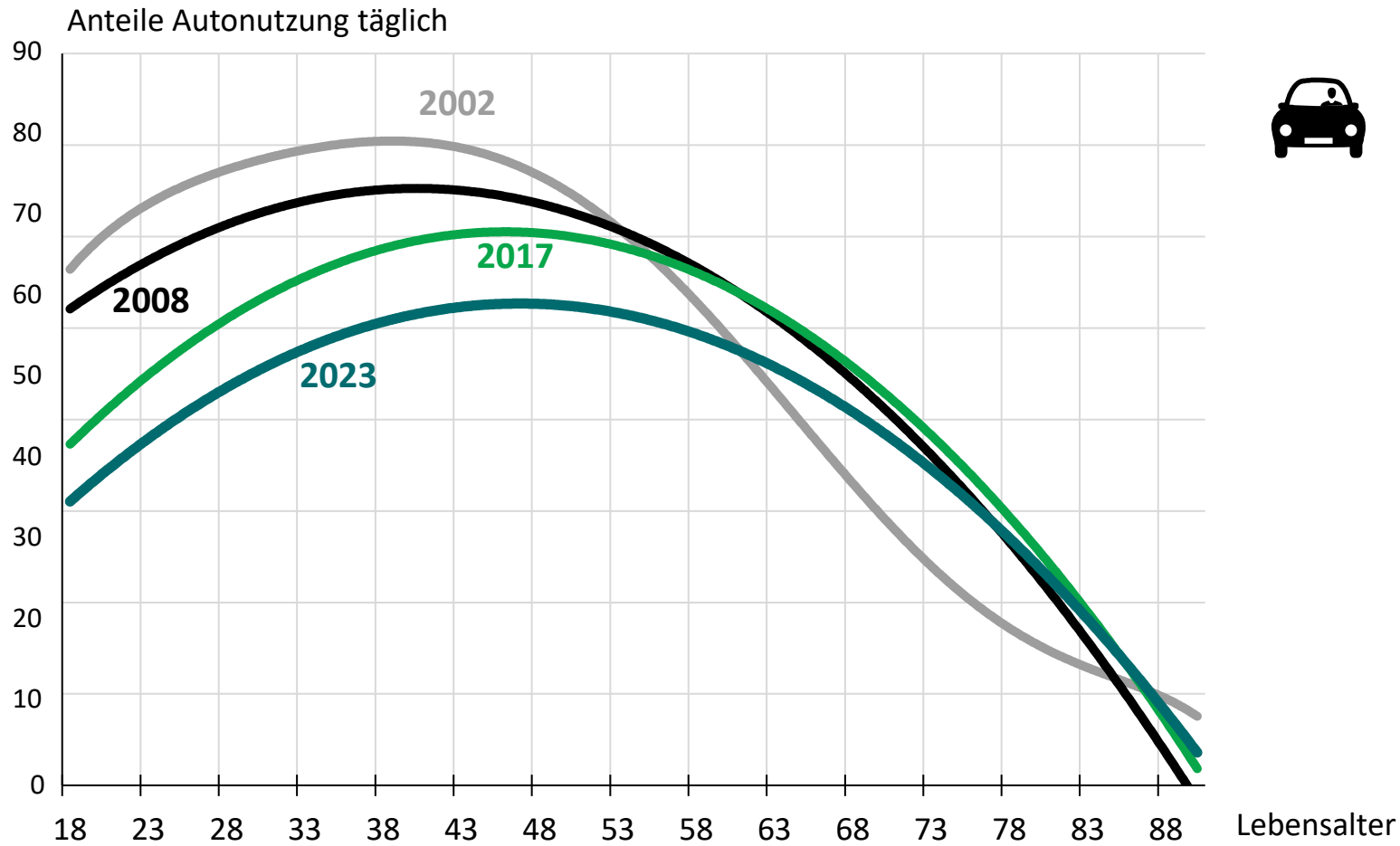



# Wie es sich in den Generationen verändert – Beispiel Autoverfügbarkeit: in jeder Welle mit verbessertem Zugang zum Auto



 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



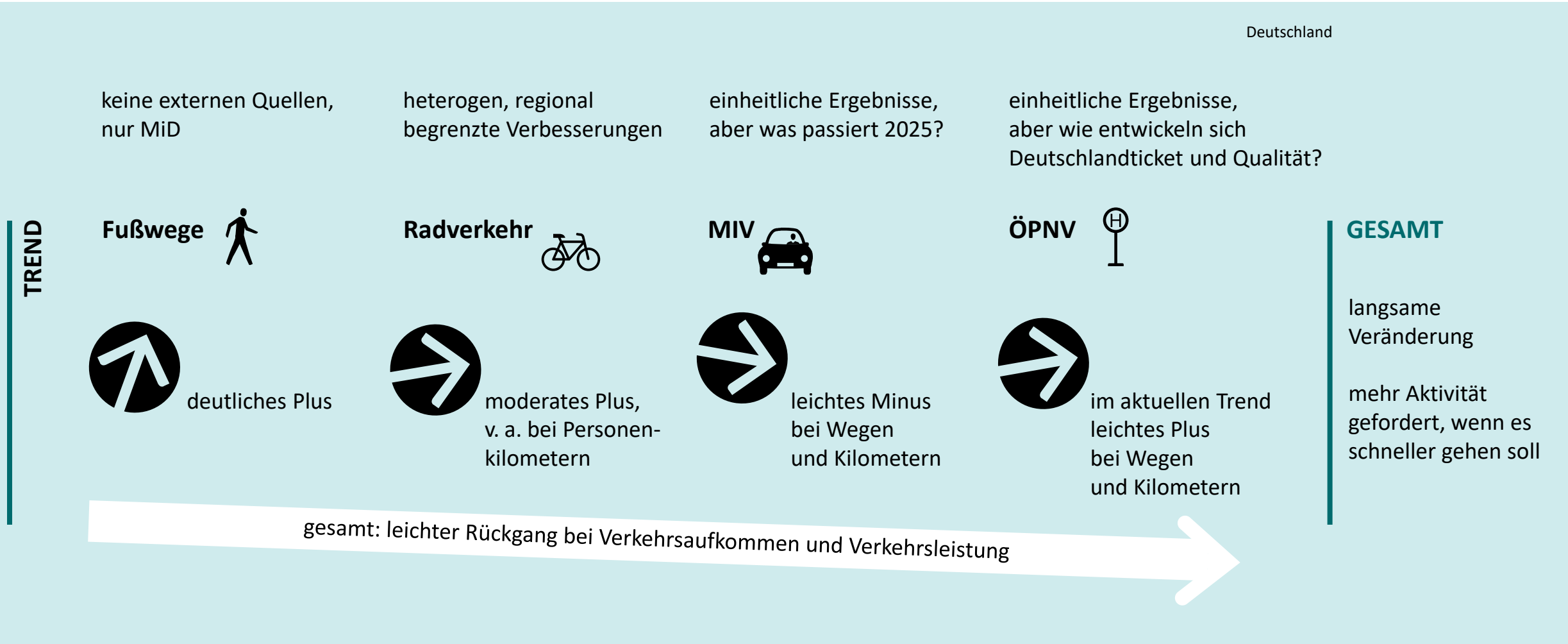
 Personen ab 14 Jahren; Deutschland  
Angaben in Prozent;  
Linienverläufe geglättet

# Was das alles bedeutet – und wie es weitergehen könnte?

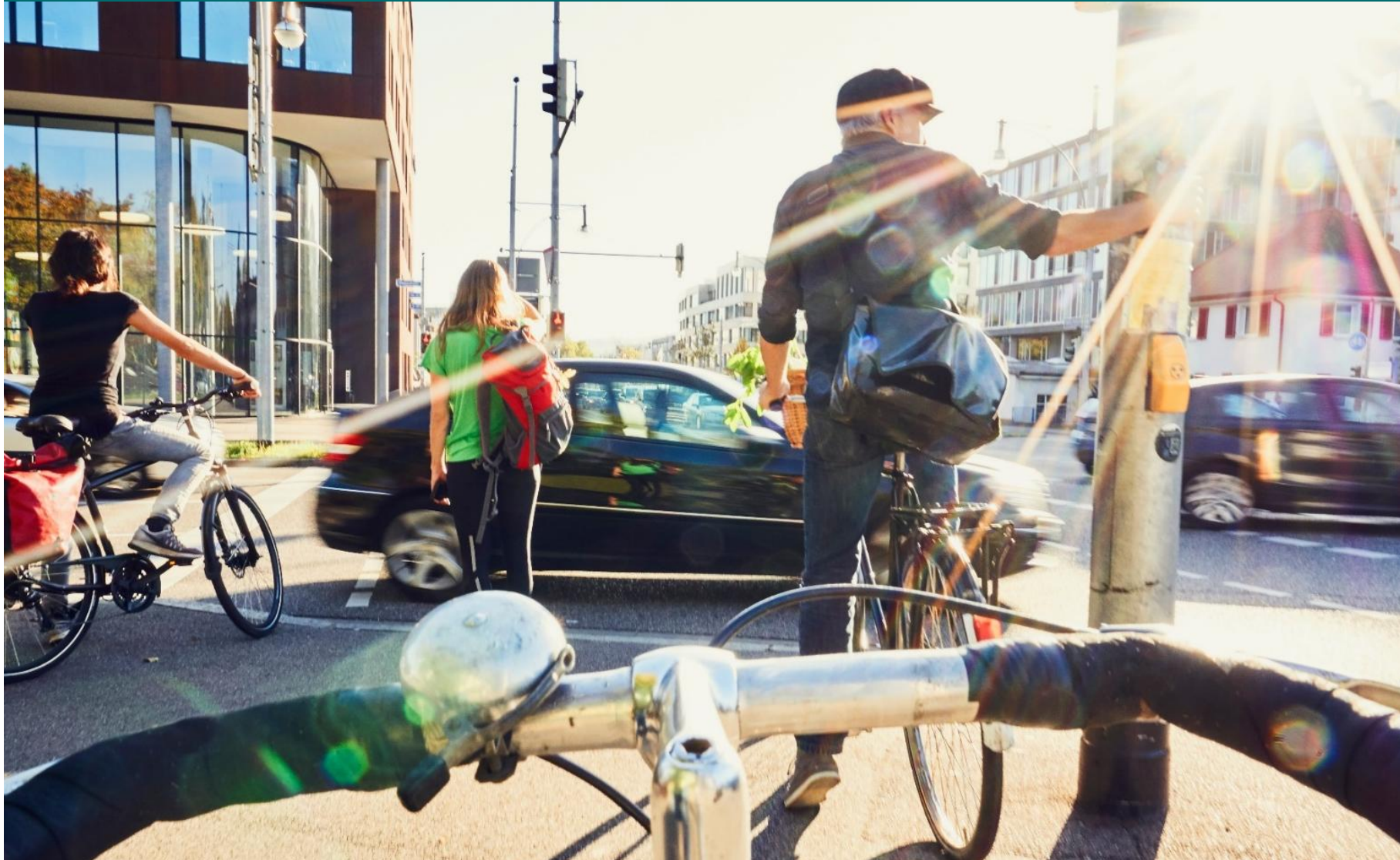
langsamer als erhofft, aber (große) Aktivität kann wirken



Deutschland



# Verkehrsmittelverfügbarkeit und übliche Nutzung – Region Neckar-Alb: Ausstattung der Haushalte und Nutzungsgruppen



eine Studie des:



Bundesministerium  
für Verkehr

durchgeführt von:

**infas**

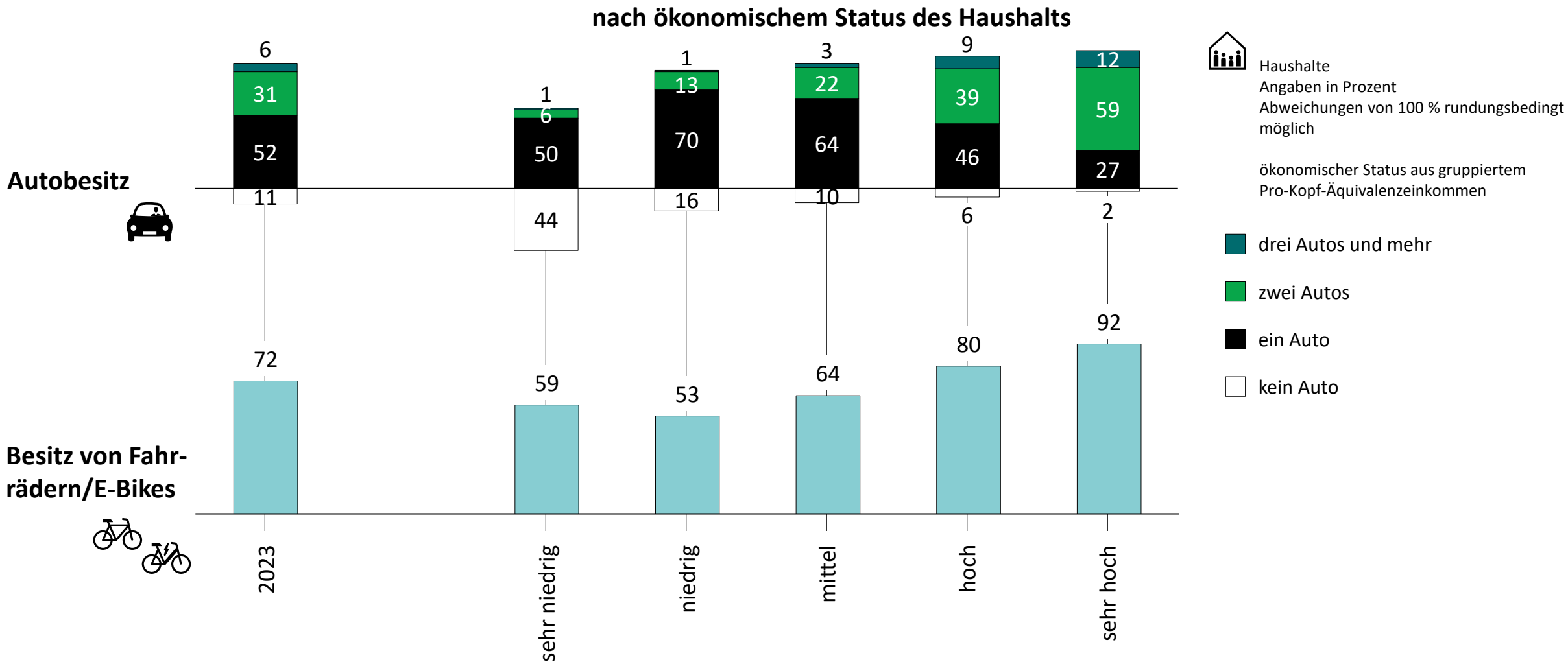
in Kooperation mit:



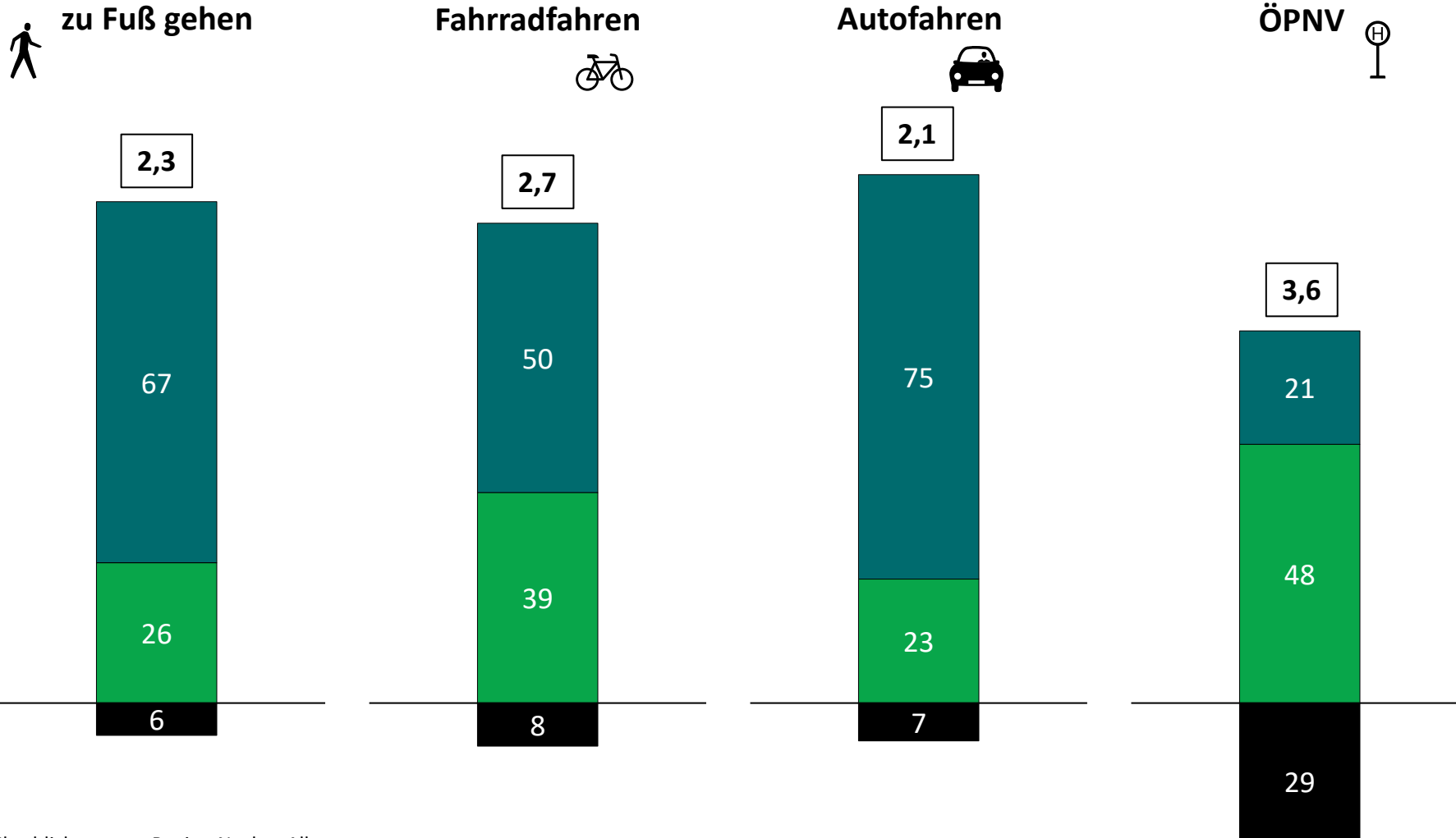
**infas 360**

# Was wir verfügbar haben – unsere Fahrzeuge:

## Unterschiede in der Ausstattung der Haushalte je nach ökonomischem Status



# Was wir nutzen (können) – Zufriedenheit: Auto und ÖPNV im starken Kontrast zueinander



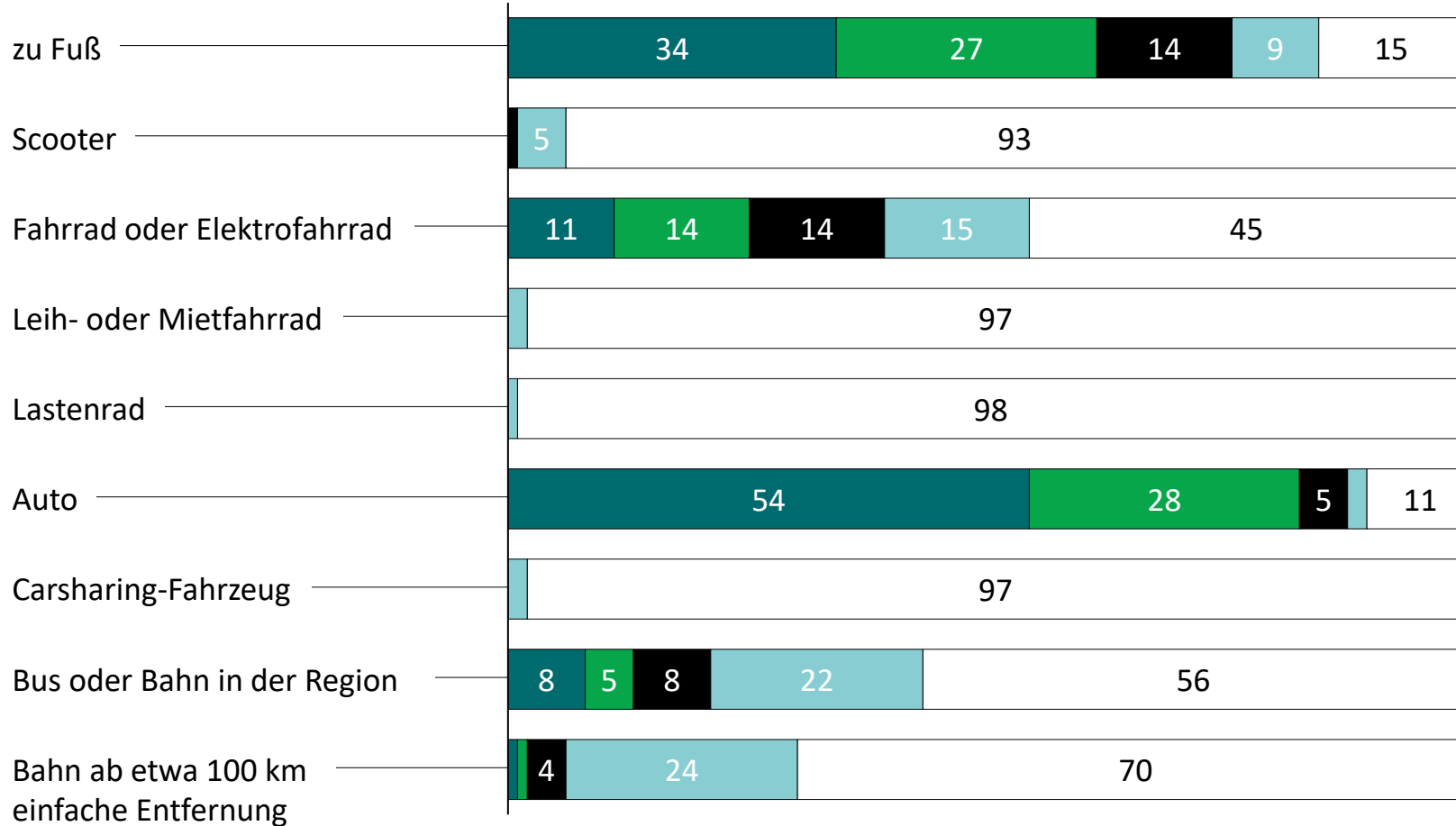
Personen ab 14 Jahren  
Angaben in Prozent, an 100 % Fehlende:  
keine Angabe bzw. Rundungsdifferenzen  
Durchschnittsbewertung Notenskala 1-6

subjektive Zufriedenheit

- sehr gut/gut
- befriedigend/ausreichend
- mangelhaft/ungenügend

# Wie wir üblicherweise unterwegs sind – Verkehrsmittelnutzung:

rund vier von fünf Personen nutzen mindestens wöchentlich das Auto



Personen ab 14 Jahren  
Angaben in Prozent, an 100 % Fehlende:  
keine Angabe bzw. Rundungsdifferenzen


2023

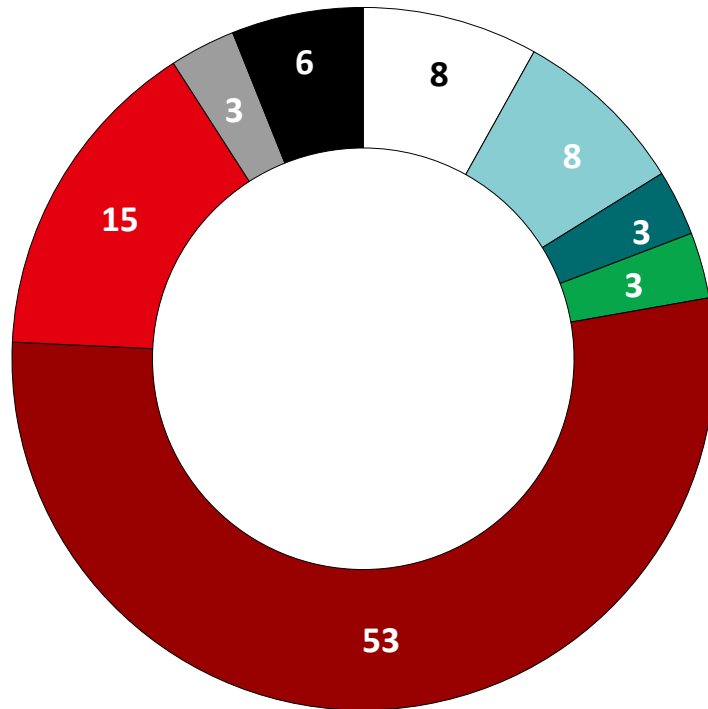
- täglich bzw. fast täglich
- an 1-3 Tagen pro Woche
- an 1-3 Tagen pro Monat
- seltener als monatlich
- nie bzw. fast nie









# Wie wir üblicherweise unterwegs sind – Nutzungssegmente:

deutliche Dominanz des Autos, aber auch Fahrrad-Orientierung erkennbar

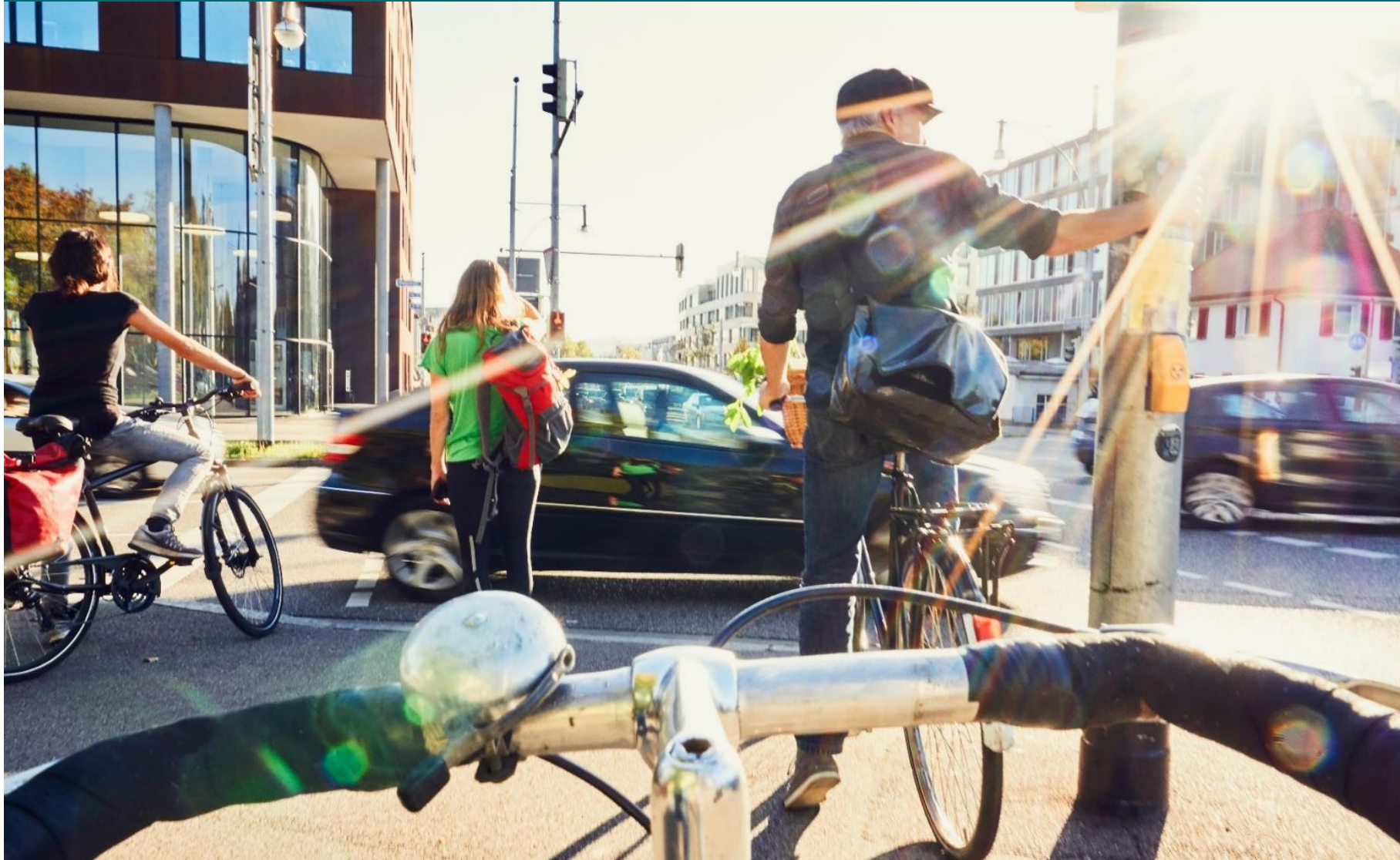


 Personen ab 14 Jahren  
 Angaben in Prozent je Erhebungsjahr  
 Definition entlang der üblichen  
 täglichen/wöchentlichen Nutzung  
 Abweichungen von 100 % rundungsbedingt  
 möglich



	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 – Region Neckar-Alb: Unterwegssein, Modal Split, Verkehrsaufkommen und -leistung



eine Studie des:



Bundesministerium  
für Verkehr

durchgeführt von:

**infas**


in Kooperation mit:



**infas 360**

# Eckwerte 2023 – Unterwegssein, Wege, Zeit und Kilometer: mehr Ähnlichkeiten als Unterschiede zwischen Region und Deutschland



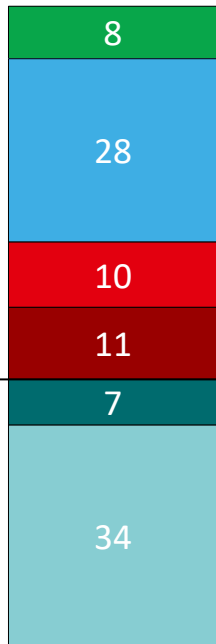
 Personen

	Region Neckar-Alb	Deutschland	
	2023	2023	
Bevölkerung	0,72	83,5	<i>Anzahl in Mio.</i>
Anteil mobiler Personen alle Tage	82	82	%
Anteil mobiler Personen werktags	83	84	%
Anteil mobiler Personen Wochenende	79	75	%
Wege pro Person und Tag	3,0	2,9	<i>Anzahl</i>
Tagesstrecke pro Person und Tag	35	35	<i>km</i>
Unterwegszeit pro Person und Tag (ohne regelmäßige berufliche Wege)	01:13	01:17	<i>h:min</i>

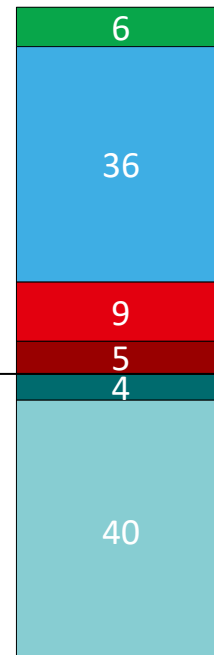
# Warum wir unterwegs sind – Anlässe und Wegezwecke: viele berufliche Kilometer, aber auch der Freizeitzweck sticht hervor



### Anteile Wege



### Anteile Personenkilometer



Wege  
Angaben in Prozent, Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

- Begleitung
- Freizeit
- Erledigung
- Einkauf
- Ausbildung
- Beruf (einschließlich Wirtschaftsverkehr)

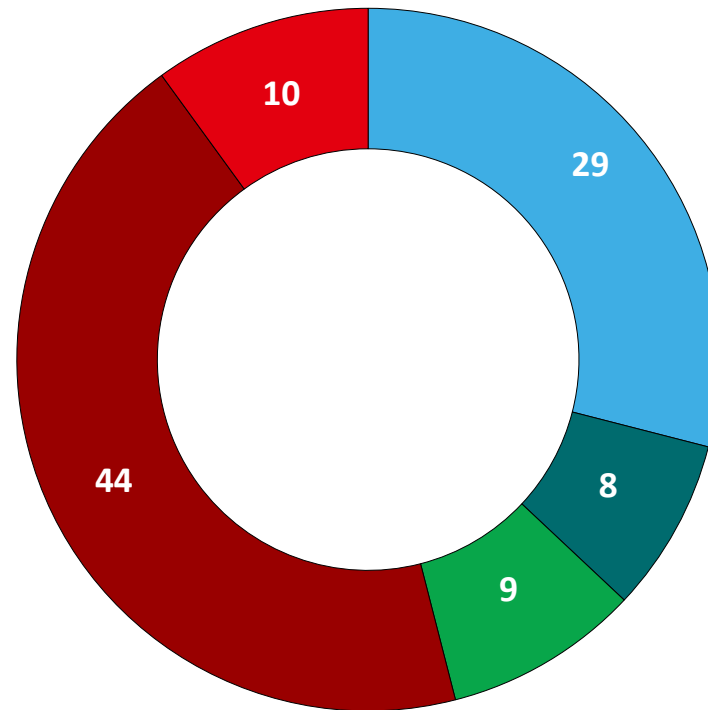
# Welche Verkehrsmittel wir dabei nutzen – Anteil Wege: mehr als ein Drittel der Wege im Umweltverbund



Wege

Angaben in Prozent

Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich



zu Fuß



Fahrrad



ÖV



MIV-Fahrt



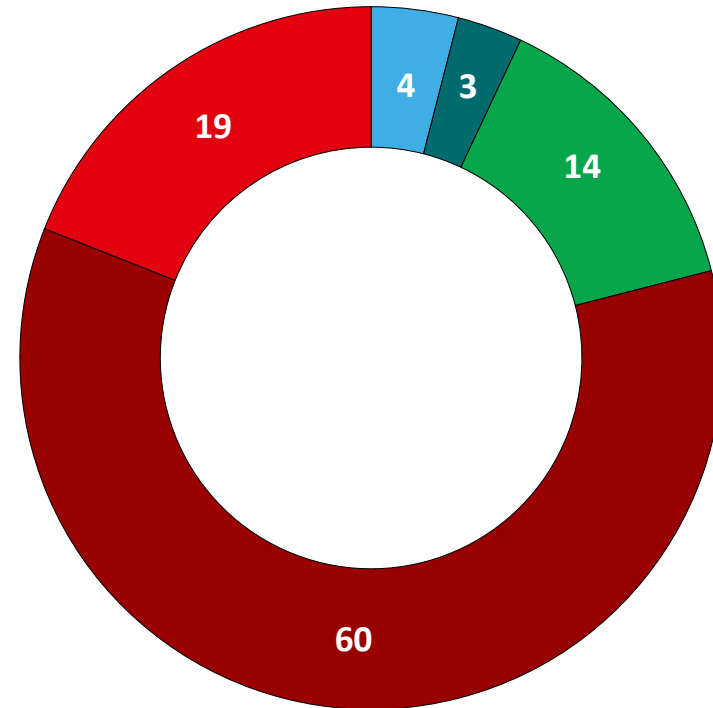
MIV-Mitfahrt

Für diese Auswertung zur Region Neckar-Alb wurden Daten der Studie Mobilität in Städten (SrV) aus dem Jahr 2023 hinzugezogen, um auch die Stadt Tübingen adäquat zu berücksichtigen.

# Welche Verkehrsmittel wir dabei nutzen – Anteil Personenkilometer: hohe Auto-Werte



Wege  
Angaben in Prozent  
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt  
möglich



 zu Fuß

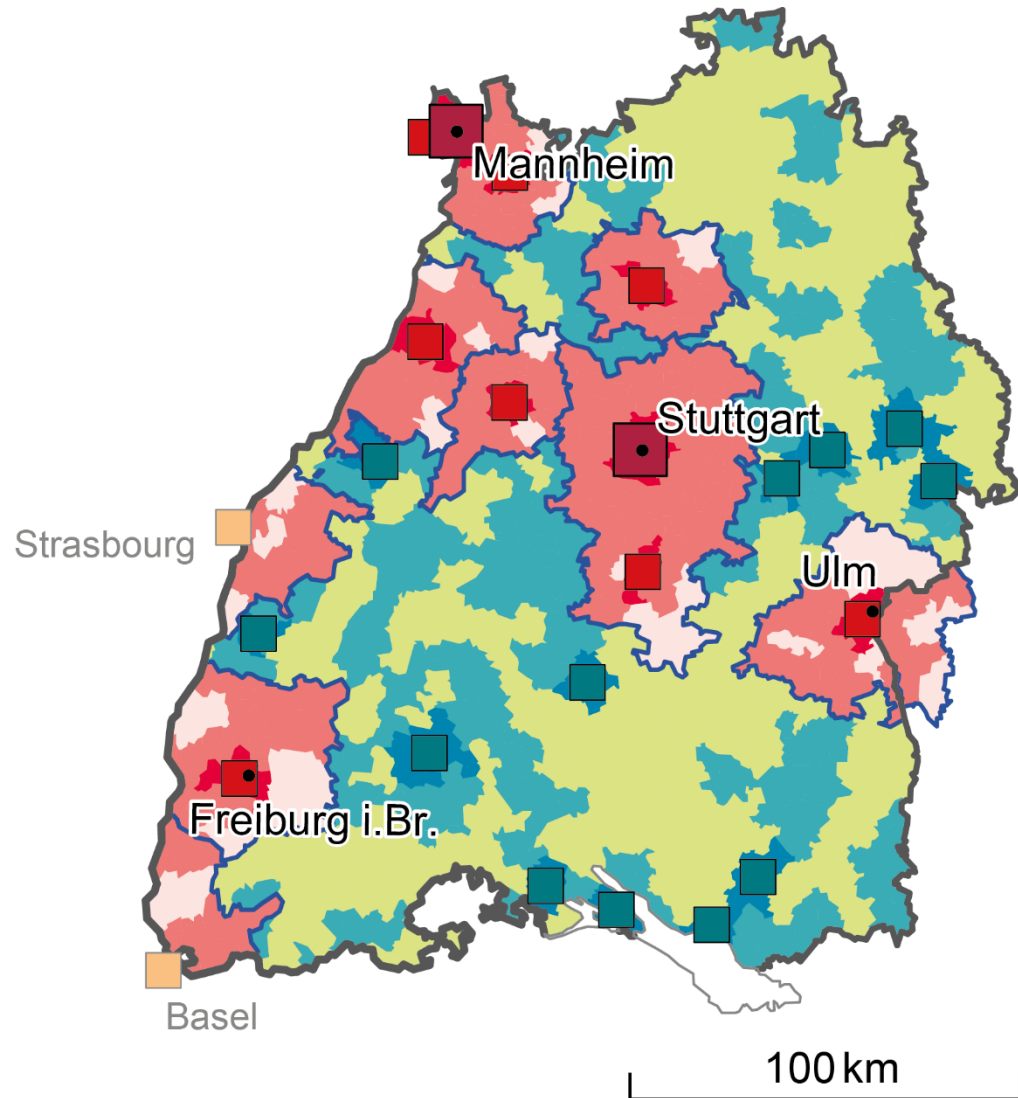
 Fahrrad

 ÖV

 MIV-Fahrt

 MIV-Mitfahrt

# Räumliche Unterteilung Baden-Württembergs: Raumtypen nach RegioStaR7 (BMV)



## Stadtregionen

- Metropole
- Regiopolen, Großstädte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtische, dörflicher Raum

## Ländliche Regionen

- Zentrale Städte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum
- Stadtregionengrenzen
- Name
- Grenznahe Großstadt mit stadregionaler Verflechtung zu Deutschland

Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR  
Geometrische Grundlage: VG5000 (Gemeinden),  
Stand 31.12.2023 © GeoBasis-DE/BKG  
Grundkonzeption: BMVI

© BBSR Bonn 2025

# Modal Split im Bundesvergleich zur Einordnung – Anteil Wege:

## vergleichsweise viele Fußwege und MIV-Fahrten in der Region



### Hauptverkehrsmittel 2023 in den Bundesländern

	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV-Fahrt	MIV-Mitfahrt
<b>Deutschland</b>	<b>26</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>40</b>	<b>13</b>
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
Rheinland-Pfalz	27	7	9	43	14
<b>Baden-Württemberg</b>	<b>26</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>40</b>	<b>13</b>
Hessen	27	9	12	39	13
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
Bayern	24	11	10	42	14

### nach RegioStaR7 in Baden-Württemberg

	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV-Fahrt	MIV-Mitfahrt
<b>Deutschland</b>	<b>26</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>40</b>	<b>13</b>
<b>Region Neckar-Alb</b>	<b>29</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>44</b>	<b>10</b>
<b>Stadtregion</b>					
Metropole	32	12	19	27	9
Regiopole und Großstadt	28	23	14	26	9
Mittelstadt, städtischer Raum	25	10	8	42	15
kleinstädtischer, dörflicher Raum	15	16	6	52	11
<b>Ländliche Region</b>					
zentrale Stadt	27	15	10	37	12
Mittelstadt, städtischer Raum	26	9	6	45	15
kleinstädtischer, dörflicher Raum	29	4	5	48	13



Wege

Angaben jeweils in Zeilenprozent  
Abweichungen von 100 %  
rundungsbedingt möglich

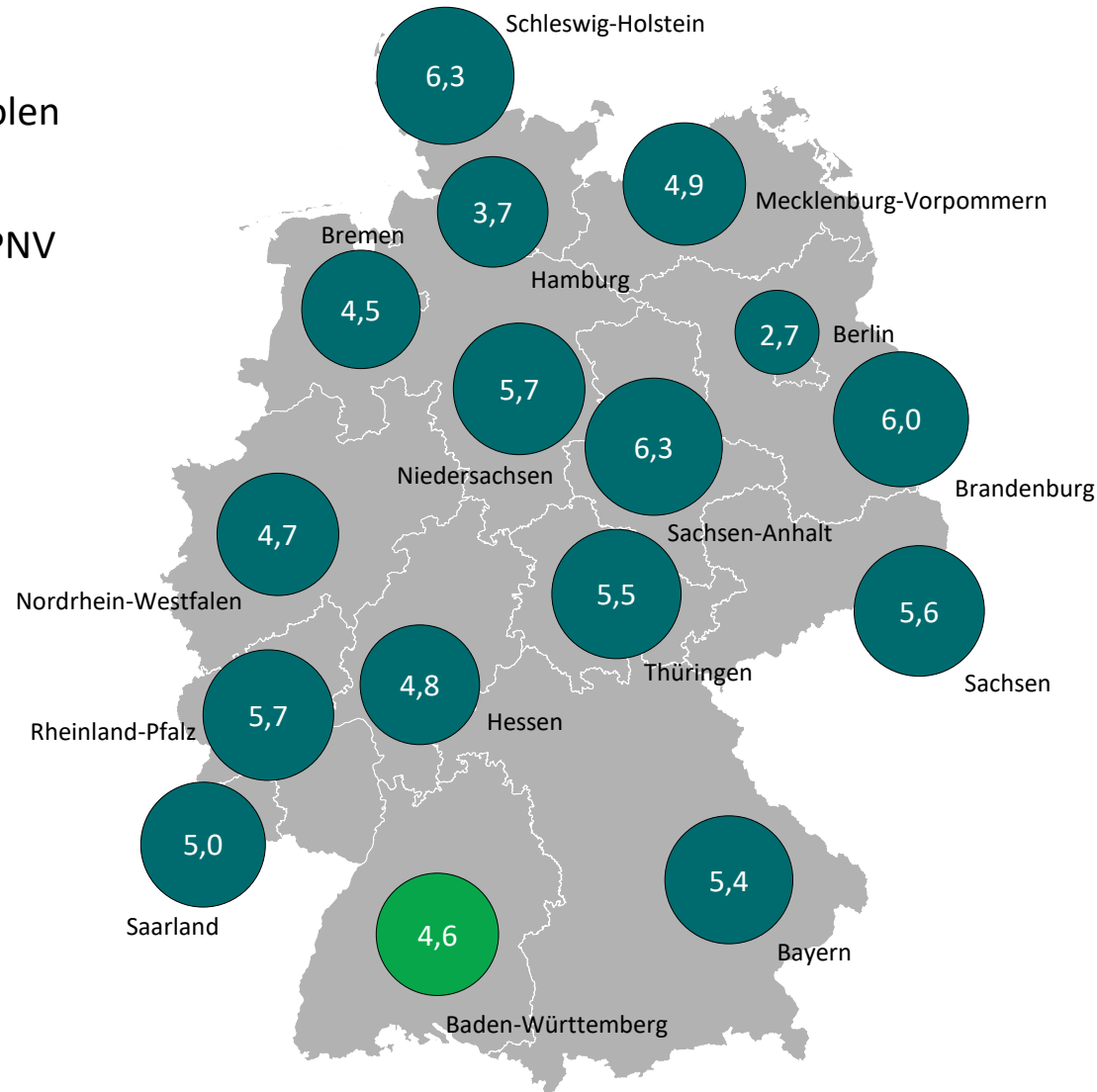
# Mobilitätsbedingte CO<sub>2</sub>-Werte pro Kopf und Tag:

Unterschiede abhängig von Verstädterung, Entfernung und Verkehrsmix



Angaben pro Person und Tag in kg in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten

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



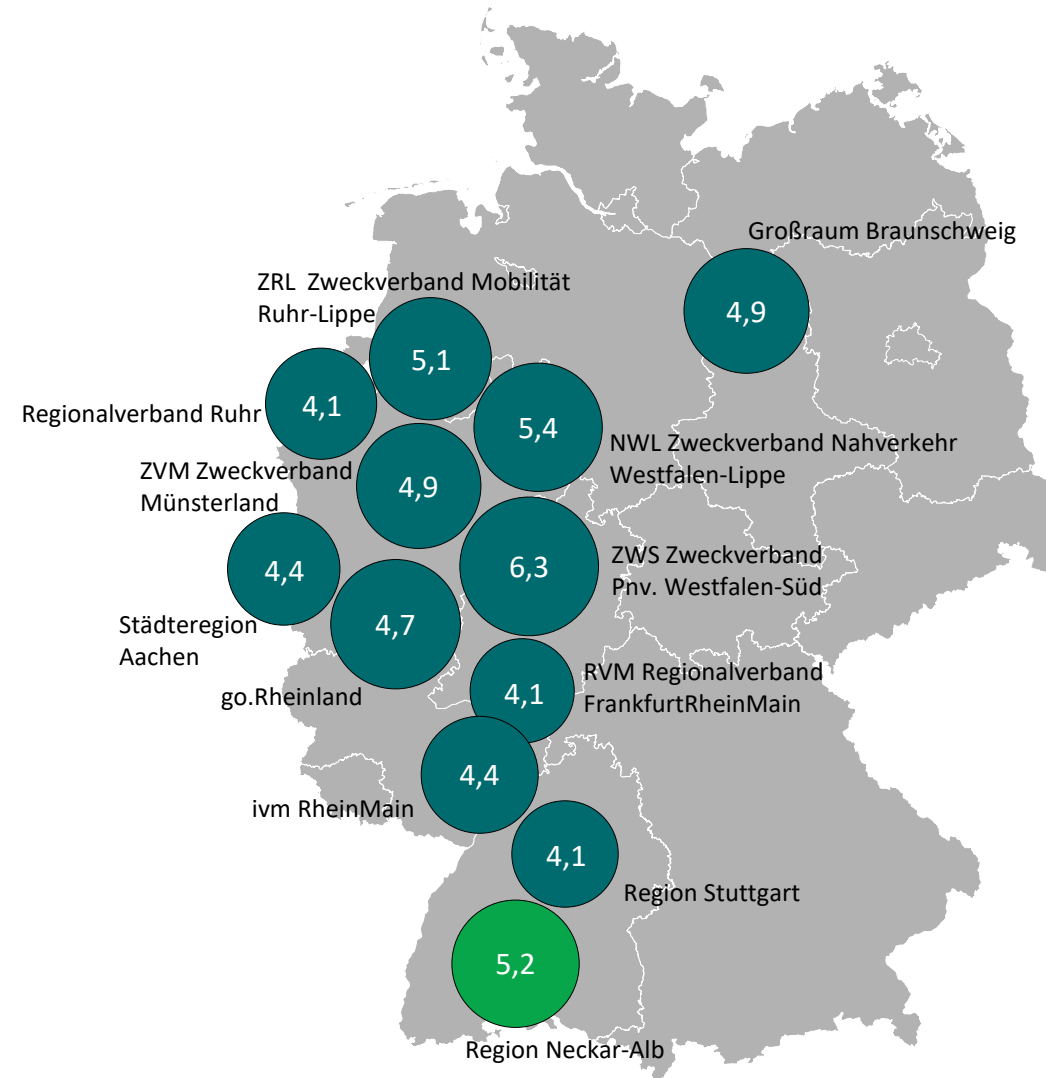
Baden-Württemberg eher vorne mit dabei. Der bundesweite Gesamtwert ist mit 5,1 kg pro Kopf und Tag höher.

# Mobilitätsbedingte CO<sub>2</sub>-Werte pro Kopf und Tag – Regionen und Verbände: Region Neckar-Alb im direkten Vergleich mit anderen Regionen und Verbänden



Angaben pro Person und Tag in kg  
in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten

- relativ unterschiedlich
- Unterschiede entlang der „Verdichtung“?



Weitere Vergleichswerte innerhalb des Bundeslandes:

- Stuttgart: 3,6
- Freiburg: 2,7
- Ludwigsburg: 4,3
- Lindau/Bodensee: 5,2
- Hohenlohekreis: 5,2
- Ostalbkreis: 5,2
- VRN Verkehrsverbund Rhein-Neckar: 5,4
- Region Stuttgart: 4,1

# Neue Trends und spezifische Bevölkerungsgruppen – Region Neckar-Alb: Homeoffice, Online-Aktivitäten, Handicaps und Mobilitätsarmut



eine Studie des:



Bundesministerium  
für Verkehr

durchgeführt von:

**infas**

in Kooperation mit:



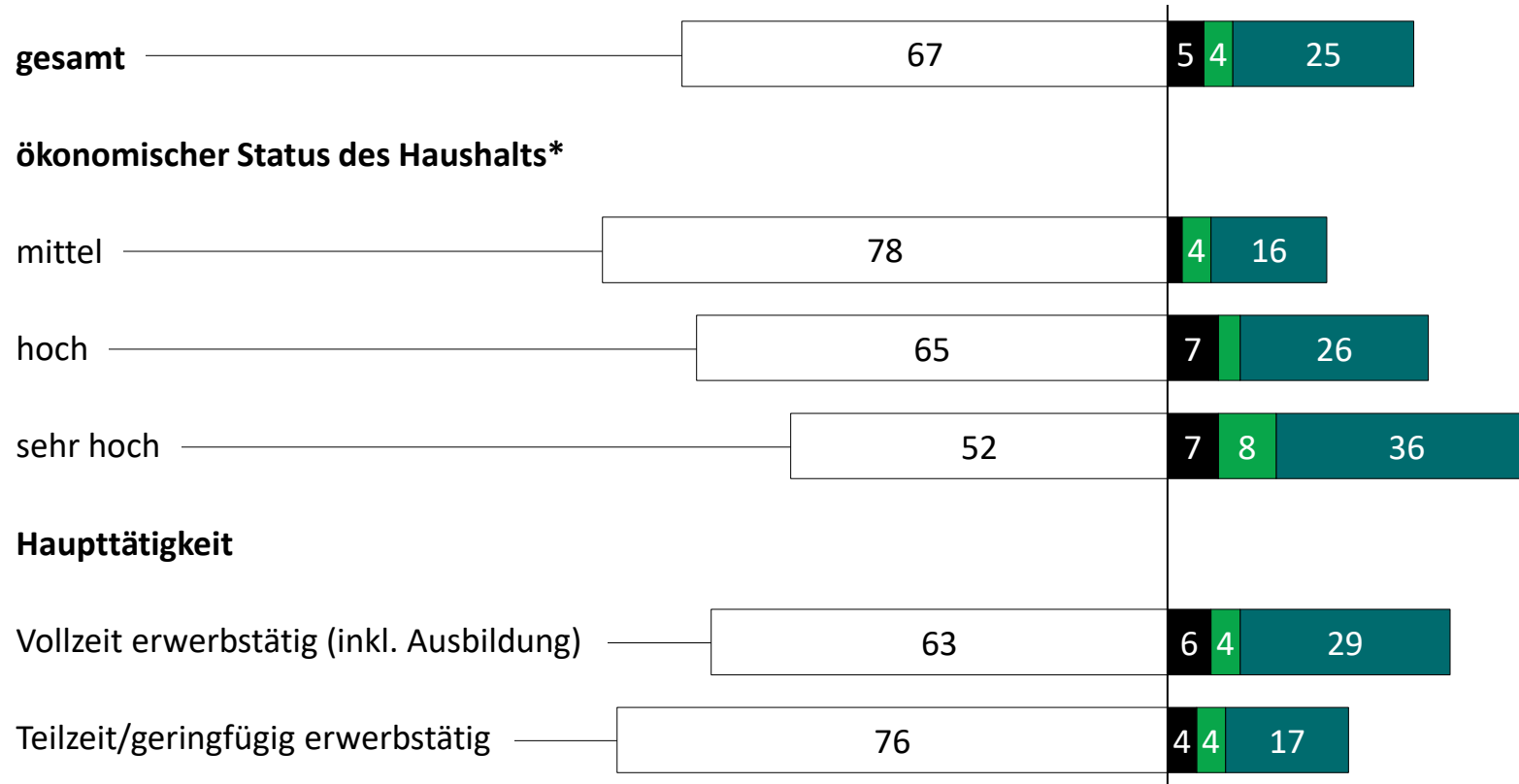
**infas 360**

# Neue Trends – wie ausgeprägt ist das Homeoffice:

Homeoffice-Nutzung selten, insbesondere wenn Teilzeit/geringfügig erwerbstätig



## Generelle Homeofficemöglichkeit?



berufstätige Personen  
Angaben in Prozent  
Mehrfachnennungen möglich

Homeoffice breit definiert,  
einschließlich kurzer Zeitabschnitte

ökonomischer Status aus gruppiertem  
Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen

\*Statusgruppen mit ausreichender Fallzahl



nein, gar nicht



ganz unterschiedlich



ja, längere Anteile  
an einem Arbeitstag



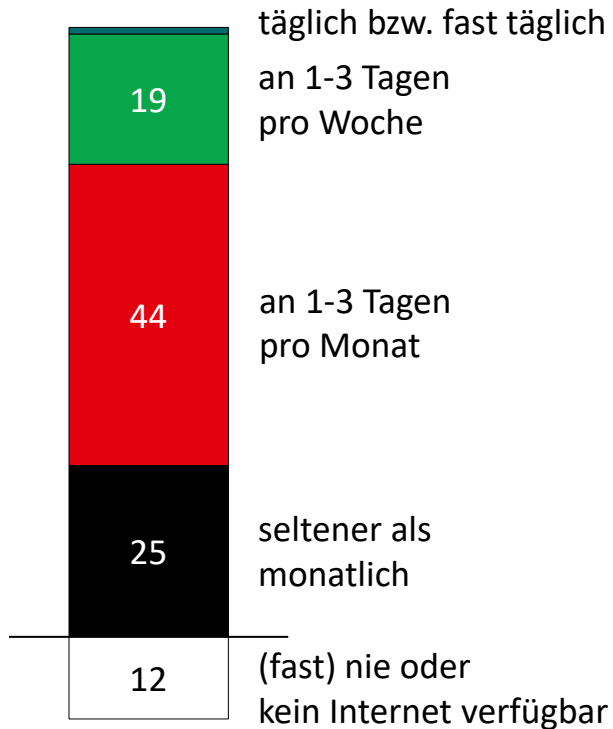
ja, ganze Arbeitstage

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

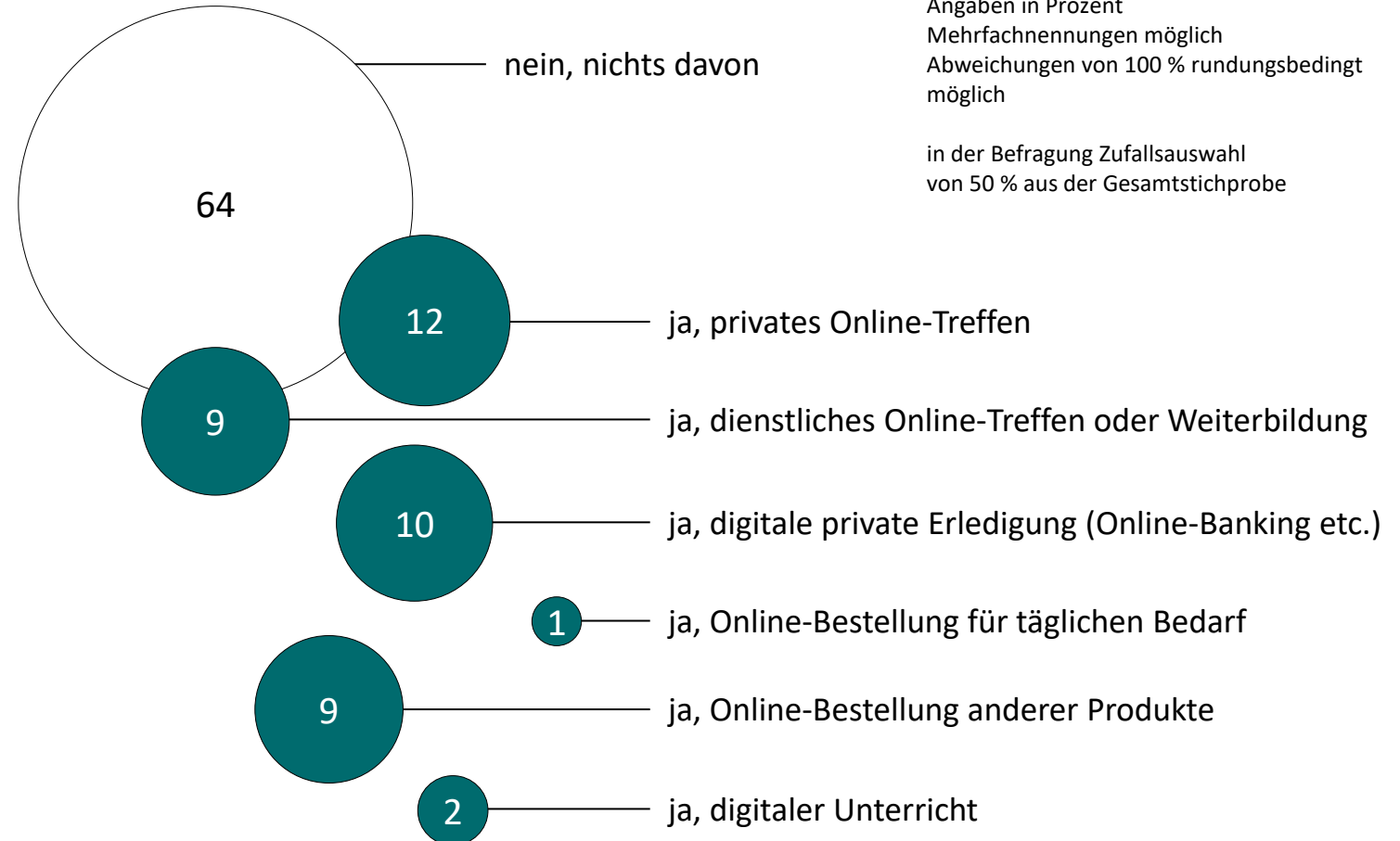
# Neue Trends – wie wir nicht unterwegs, sondern online sind: Online-Einkauf für ein Fünftel eine mindestens wöchentliche Aktivität



## Online-Einkauf generell

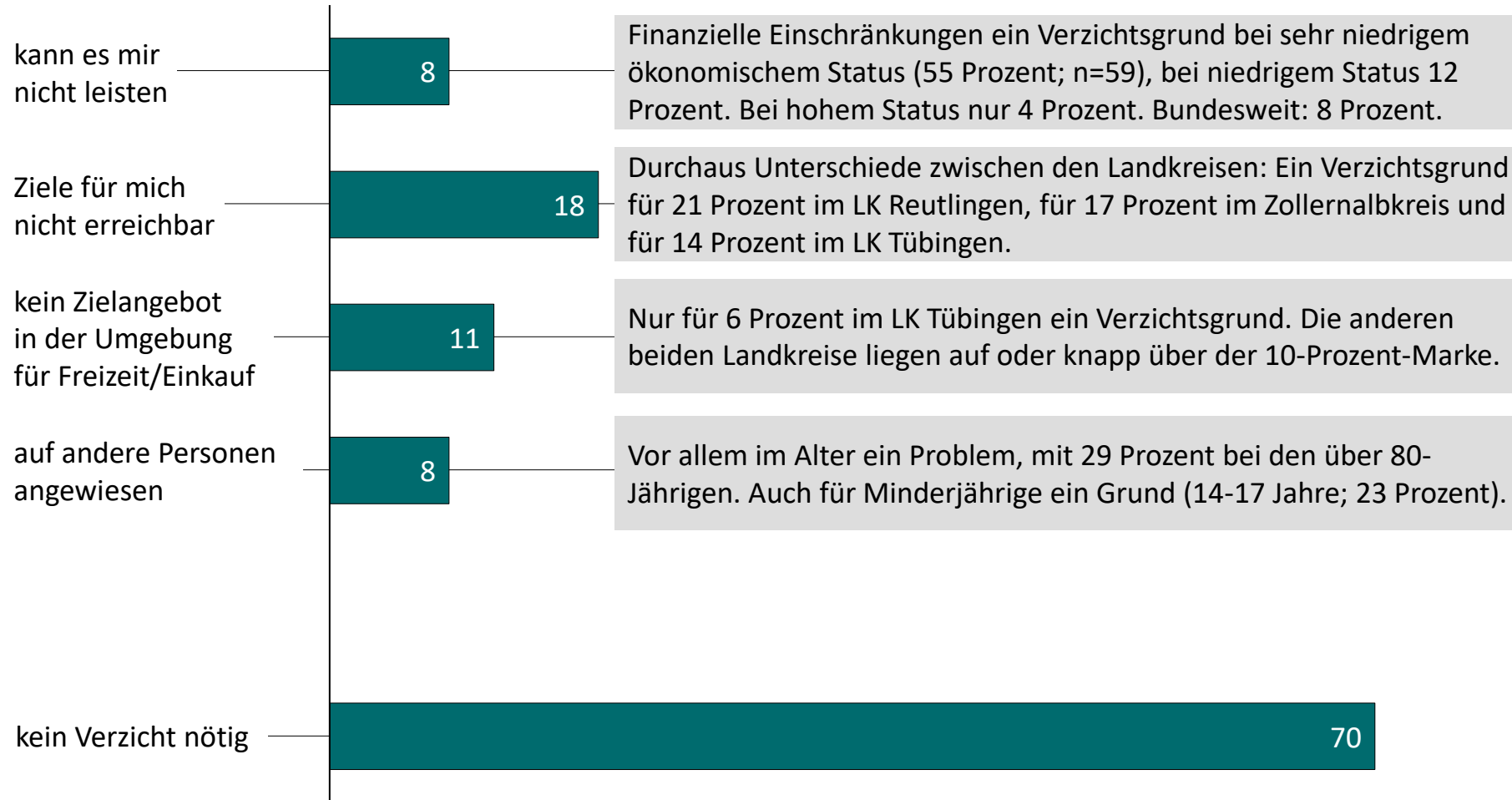


## Beispielhafte Online-Aktivitäten am Berichtstag



Personen ab 14 Jahren  
 Angaben in Prozent  
 Mehrfachnennungen möglich  
 Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich  
 in der Befragung Zufallsauswahl von 50 % aus der Gesamtstichprobe

# Woran Mobilität scheitern kann – Stichwort „Mobilitätsarmut“: drei von zehn Personen aus ganz unterschiedlichen Gründen eingeschränkt



Finanzielle Einschränkungen ein Verzichtgrund bei sehr niedrigem ökonomischem Status (55 Prozent; n=59), bei niedrigem Status 12 Prozent. Bei hohem Status nur 4 Prozent. Bundesweit: 8 Prozent.

Durchaus Unterschiede zwischen den Landkreisen: Ein Verzichtgrund für 21 Prozent im LK Reutlingen, für 17 Prozent im Zollernalbkreis und für 14 Prozent im LK Tübingen.

Nur für 6 Prozent im LK Tübingen ein Verzichtgrund. Die anderen beiden Landkreise liegen auf oder knapp über der 10-Prozent-Marke.

Vor allem im Alter ein Problem, mit 29 Prozent bei den über 80-Jährigen. Auch für Minderjährige ein Grund (14-17 Jahre; 23 Prozent).



Personen ab 14 Jahren  
Angaben in Prozent  
Mehrfachnennungen

in der Befragung Zufallsauswahl  
von 50 % aus der Gesamtstichprobe

**generelle Frage:**

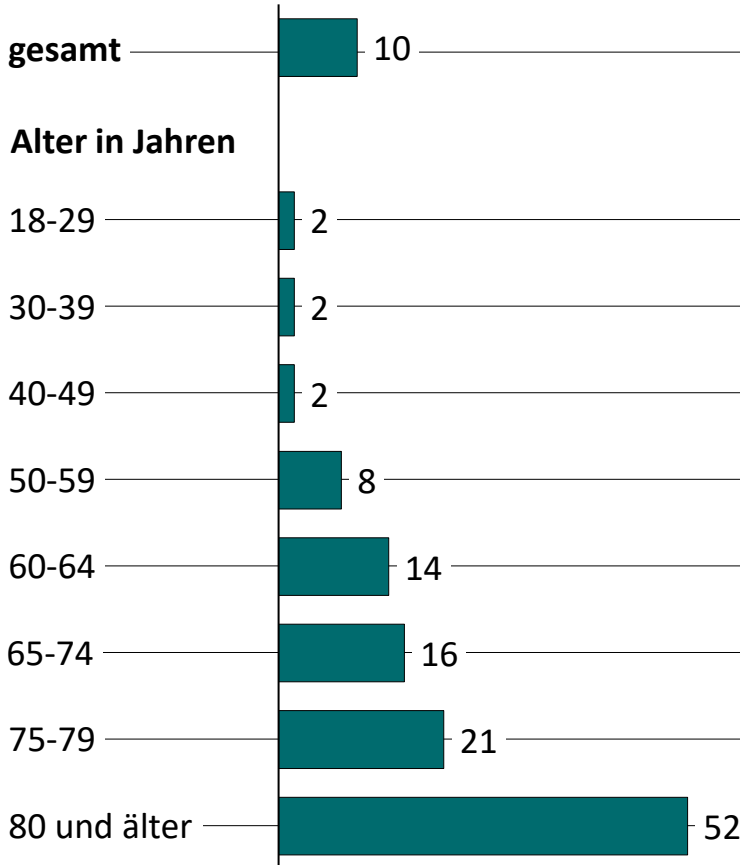
Müssen Sie im Alltag häufiger auf Wege oder Aktivitäten verzichten, weil ...?

In Region Neckar-Alb ist der Anteil derer, für die kein Verzicht nötig ist, etwas niedriger als der der Bundesrepublik (75 Prozent).

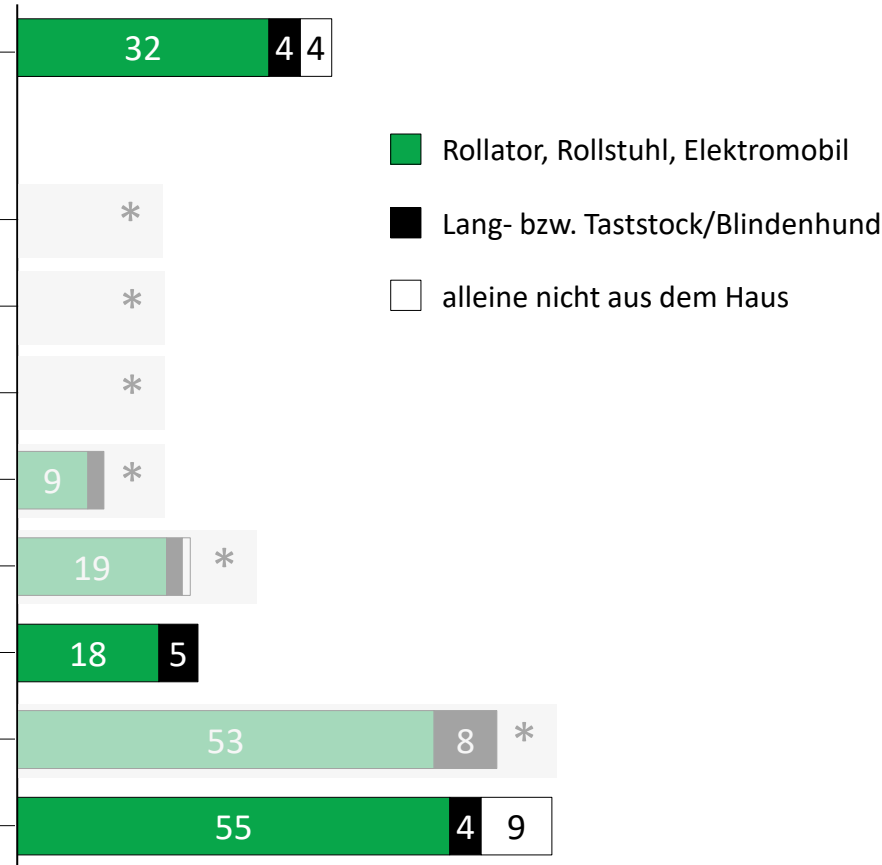
# Mehr Aufmerksamkeit gefordert – Mobilität mit Handicap: jede Person kann betroffen sein



## Mobilitätseinschränkung vorhanden?



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



Personen ab 18 Jahren  
Angaben in Prozent

\*Fallzahl n<80

für Hilfsmittel Mehrfachnennungen möglich,  
„andere Hilfsmittel“ und „keine Hilfsmittel  
benötigt“ nicht abgebildet

# Träger der erhofften Veränderung – Region Neckar-Alb: E-Autos, Deutschlandticket, Radverkehr und Sharing-Angebote



eine Studie des:



Bundesministerium  
für Verkehr

durchgeführt von:

**infas**

in Kooperation mit:

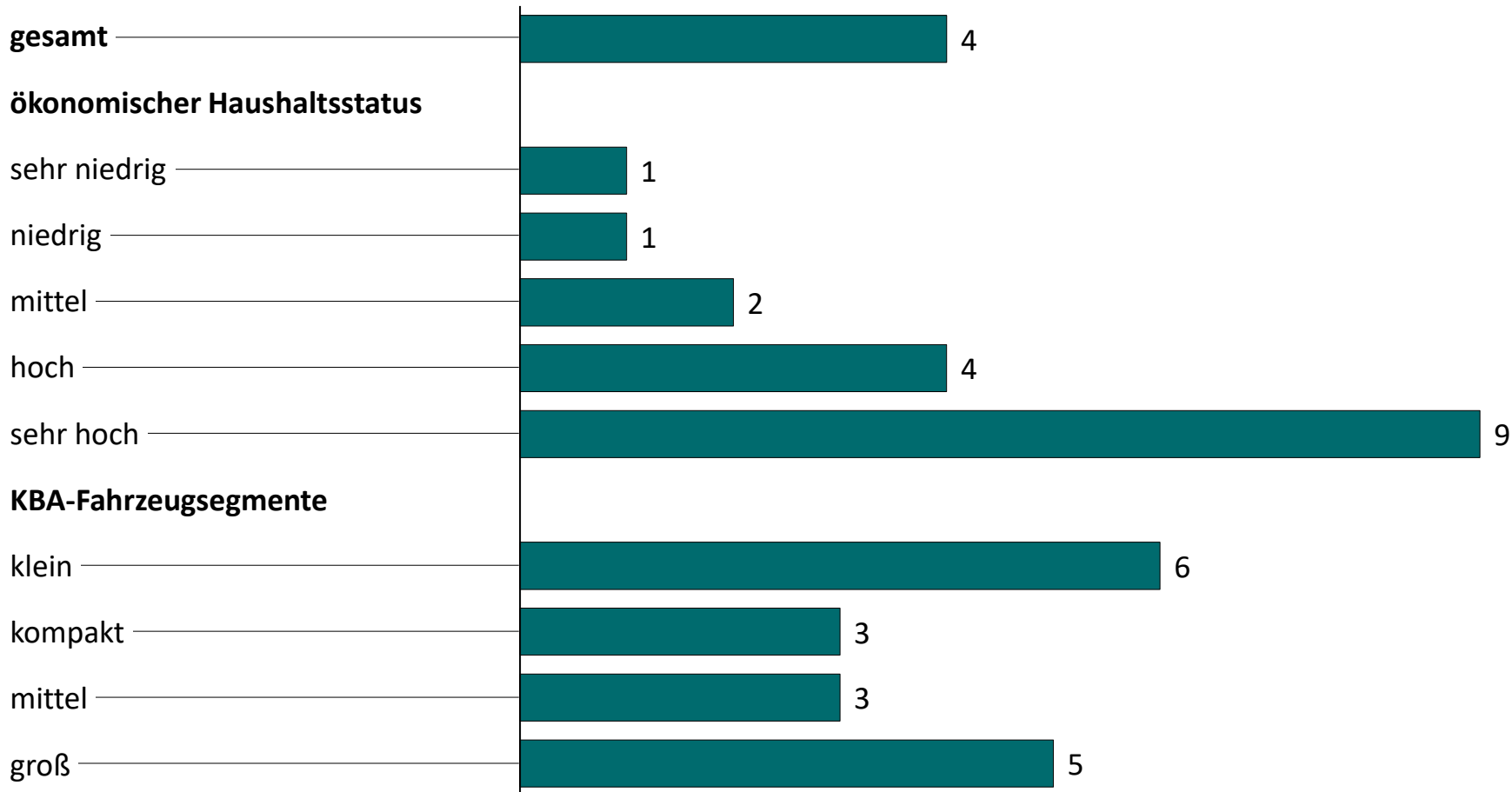


**infas 360**

# Die Hoffnungsträger – das Elektroauto in Haushalten der Region: 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

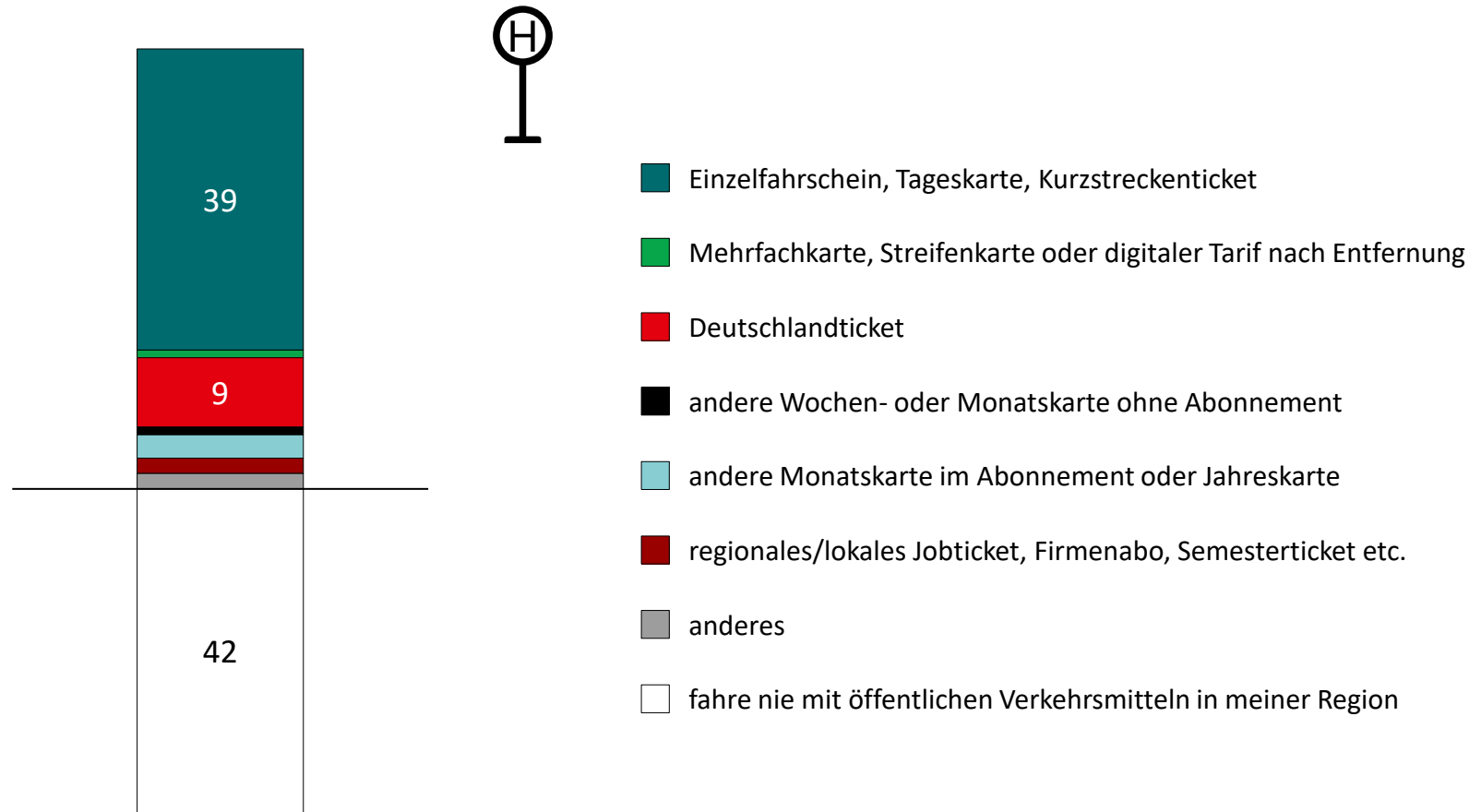
- klein* Mini & Kleinwagen
- kompakt* Kompaktklasse & Mini-Vans
- mittel* Mittelklasse, Sportgeländewagen,  
Großraum-Vans & Utilities
- groß* obere Mittelklasse, Oberklasse,  
Geländewagen, Sportwagen

Kein Landkreis-Unterschied zu erkennen (jeweils 4 Prozent):  
Anteile ähneln damit dem deutschlandweiten Wert.

# Die Hoffnungsträger – das Deutschlandticket: ein Gamechanger



## übliche Fahrkartennutzung im ÖPNV



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

Deutschlandticket stärker bei Vollzeit (11 Prozent) als bei Teilzeit/geringfügig erwerbstätigen Personen (8 Prozent) vertreten. Aber der Anteil ist in der Gruppe der Schülerinnen und Schüler am größten (27 Prozent).

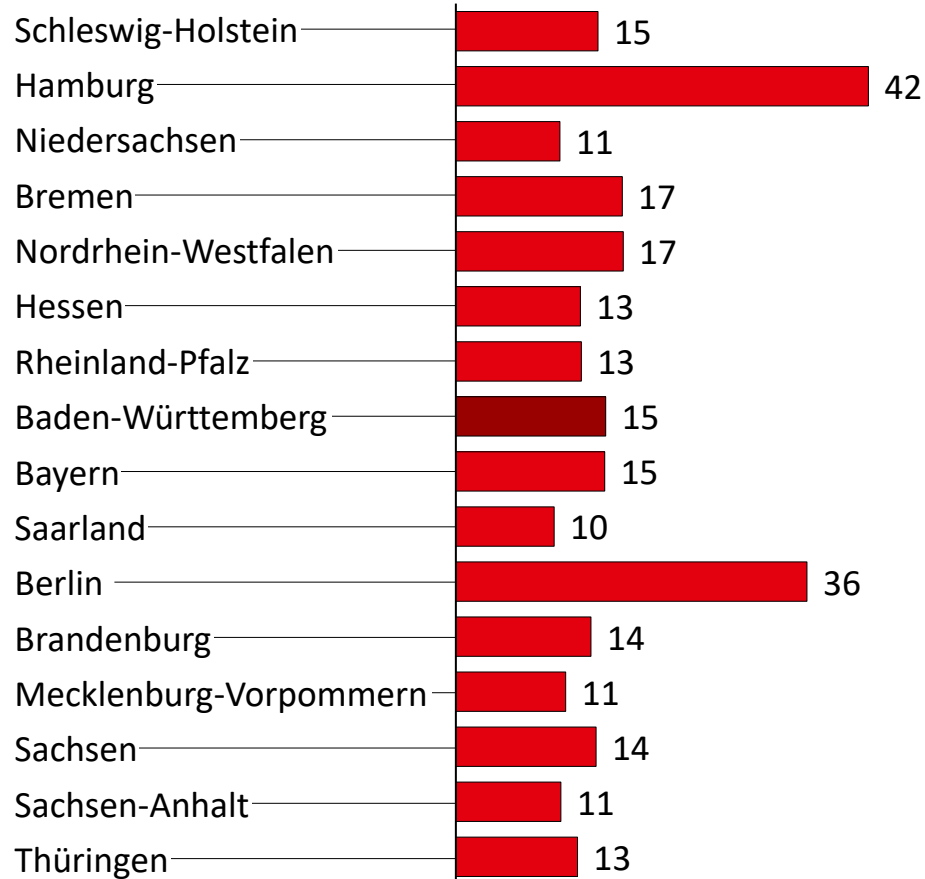
Nach Altersgruppen betrachtet ist das Deutschlandticket anteilig am stärksten unter 14- bis 17-Jährigen (20 Prozent) und 18- bis 29-Jährigen (22 Prozent) vertreten. In anderen Altersgruppen spielt es nahezu keine Rolle (<10 Prozent).

# Die Hoffnungsträger – das Deutschlandticket zum Erhebungszeitpunkt: Deutschlandticket in der Region und den Landkreisen eher selten vorhanden



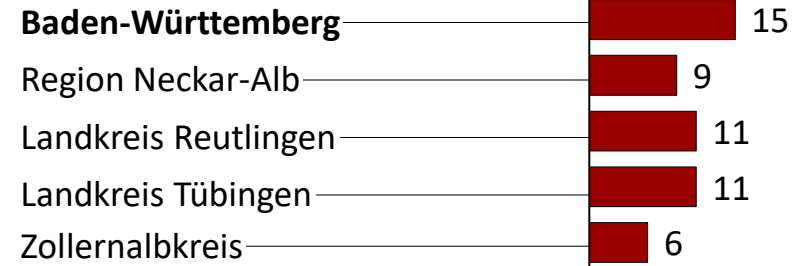
## Deutschlandticket als üblicherweise genutztes Ticket nach ...

### ... Bundesland

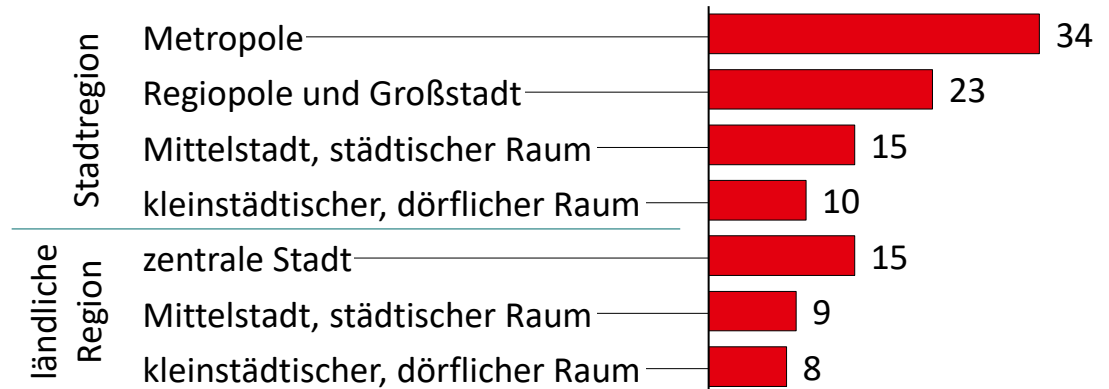


Personen ab 14 Jahren  
Angaben in Prozent

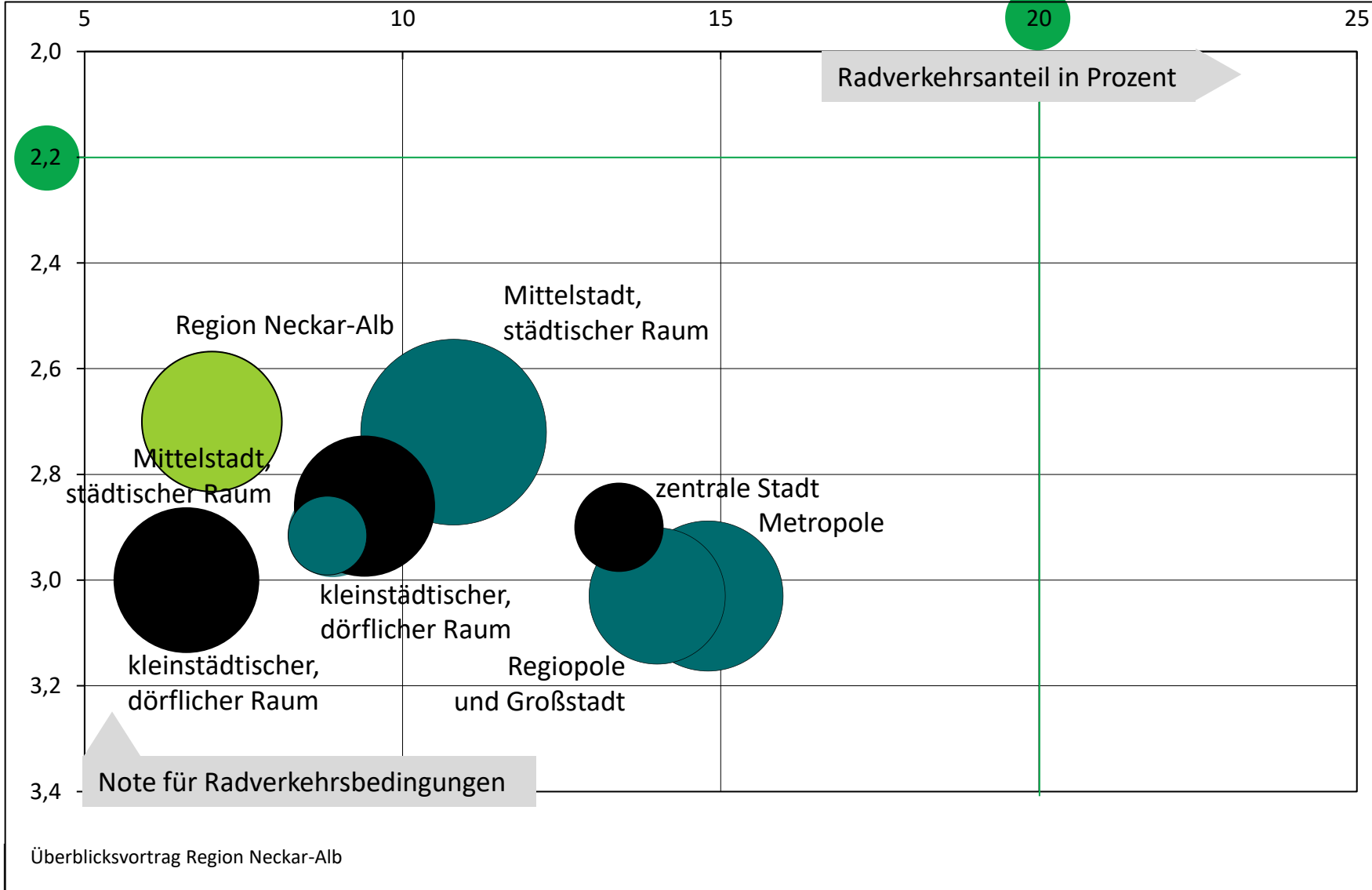
Raumtyp RegioStaR7 nach BMV



### ... Raumtyp in Baden-Württemberg



# Die Hoffnungsträger – Radverkehrsbewertung und Radverkehrsanteil: geringer Nutzungsanteil trotz vergleichsweise hoher Zufriedenheit



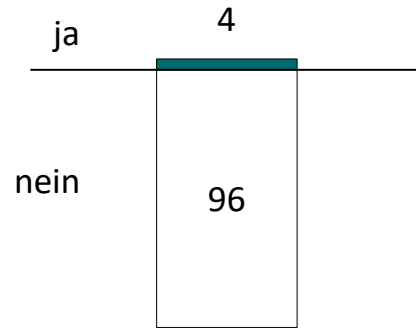
-  Radverkehrsanteil Wege  
Angaben in Prozent
-  Zufriedenheit  
Personen ab 14 Jahren  
Durchschnittsbewertung Notenskala 1-6
-  Raumtyp RegioStaR7 nach BMV
-  **Region Neckar-Alb** } Kreisgröße **nicht**  
proportional zum  
Bevölkerungsanteil
- Deutschland:**
-  Stadtregion
-  ländliche Region }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

# Die Hoffnungsträger – Carsharing:

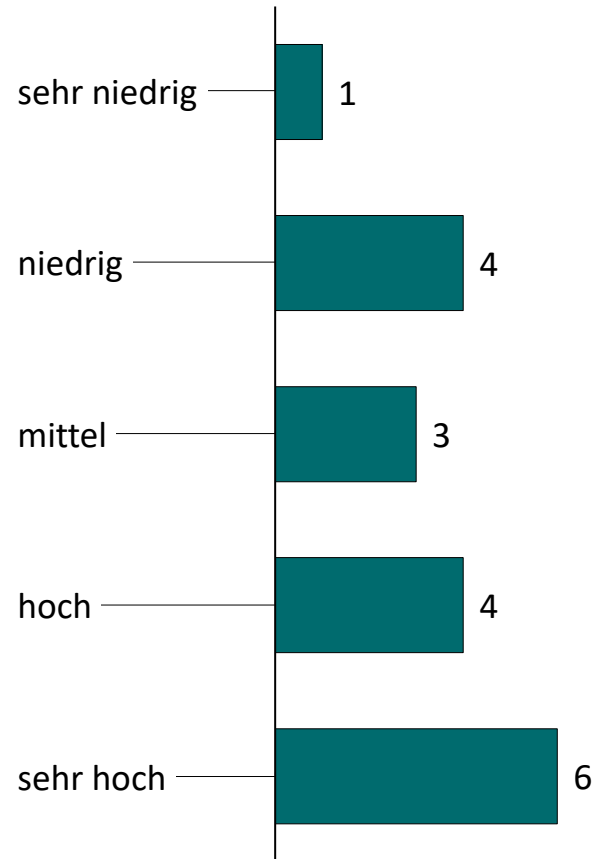
wenige Mitgliedschaften und Haushalte nicht gleichzeitig autofrei



## Carsharing-Mitgliedschaft



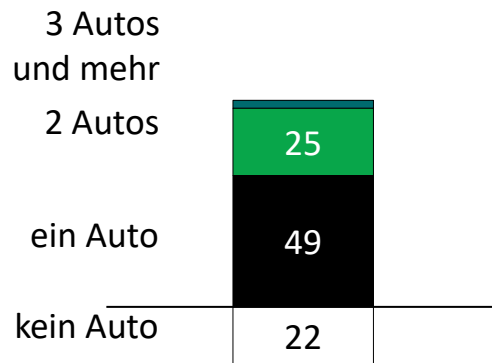
## Mitgliedschaft nach ökonomischem Status des Haushalts



Haushalte  
Angaben in Prozent  
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

ökonomischer Status aus gruppiertem Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen

## Autobesitz in Carsharing-Haushalten



- ja-Anteile
- drei Autos und mehr
- zwei Autos
- ein Auto
- kein Auto

# Erste Bilanz und Impulse zur Diskussion – Region Neckar-Alb



eine Studie des:



Bundesministerium  
für Verkehr

durchgeführt von:

**infas**

in Kooperation mit:



**infas 360**

## Ergebnistelegamm: einige Punkte zum Mitnehmen



- **Mobilitätsniveau** in der Region Neckar-Alb mit großer Ähnlichkeit zur Bundesrepublik, gemessen an mobilen Personen, Wegezahl am Stichtag, Unterwegszeit und Tagesstrecke.
- deutliche Dominanz des **Autos**, sei es die tägliche Nutzung oder der Personenkilometer-Anteil – bei hohen Zufriedenheitswerten.
- **Fahrradfahren** mit geringem Modal-Split-Anteil, trotz vergleichsweise hoher Zufriedenheit mit den Radverkehrsbedingungen.
- In der täglichen Nutzung nur geringe **ÖV-Orientierung** erkennbar. Nutzungsverhalten und Unzufriedenheit bedingen sich möglicherweise gegenseitig.
- **Deutschlandticket** eher selten vorhanden. Durch geringe **Homeoffice-Nutzung** wenig(er) Veränderung im Mobilitätsverhalten? **Carsharing** eher die Ergänzung zum statt dem Ersatz für den Privat-Pkw?
- Last not least bleibt es eine große Aufgabe für alle: mehr **Barrierefreiheit** (nicht nur) für die ältere Gesellschaft.

# Erläuterung wichtiger Begriffe: eine Auswahl



<b>Etappe</b>	Eine Etappe ist ein Wegeabschnitt mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß.
<b>MIV</b>	Steht für „motorisierten Individualverkehr“, darunter werden das Auto, motorisierte Zwei-räder (allerdings keine Elektrofahrräder), Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge verstanden.
<b>Modal Split</b>	Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.
<b>Öffentlicher Verkehr (ÖV)</b>	Umfasst alle öffentlichen Verkehrsmittel auch auf längeren Strecken (Nahverkehrsbusse, alle Bahnen, Fern- und Reisebusse, Flugzeug und Taxi).
<b>Personenkilometer</b>	Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Person(en) auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.
<b>Verkehrsaufkommen</b>	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).
<b>Verkehrsleistung</b>	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).
<b>Weg</b>	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).
<b>ökonomischer Status</b>	Leitet sich dem Prinzip des Äquivalenzeinkommens entsprechend aus dem Haushaltsnettoeinkommen und der gewichteten Haushaltsgröße ab. Die gewichtete Haushaltsgröße wird aus der Anzahl und dem Alter der Haushaltsmitglieder bestimmt. Anhand der Matrix aus Haushaltsnettoeinkommen und gewichteter Haushaltsgröße wird jeder Haushalt einer von fünf Kategorien zugeordnet (von sehr niedrig bis sehr hoch).

**infas**

**Robert Follmer**

Bereichsleiter

Tel. 0228/38 22-419

E-Mail [r.follmer@infas.de](mailto:r.follmer@infas.de)



**Marcus Bäumer**

Geschäftsführer

Tel. 0621/15 03 08 30

E-Mail [baeumer@ivt-research.de](mailto:baeumer@ivt-research.de)



**Dr. Ilka Dubernet**

komm. Abteilungsleiterin

Tel. 030/670 55-8133

E-Mail [ilka.dubernet@dlr.de](mailto:ilka.dubernet@dlr.de)

**infas 360**

**Dr. Barbara Wawrzyniak**

Business Director Data Science

Tel. 0228/74 8873-69

E-Mail [b.wawrzyniak@infas360.de](mailto:b.wawrzyniak@infas360.de)

**MiD**  
Mobilität in Deutschland

