Überblicksvortrag Landkreis Trier-Saarburg

zentrale Ergebnisse 2023

Trier, 3. Dezember 2025

Mobilität in Deutschland

eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

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

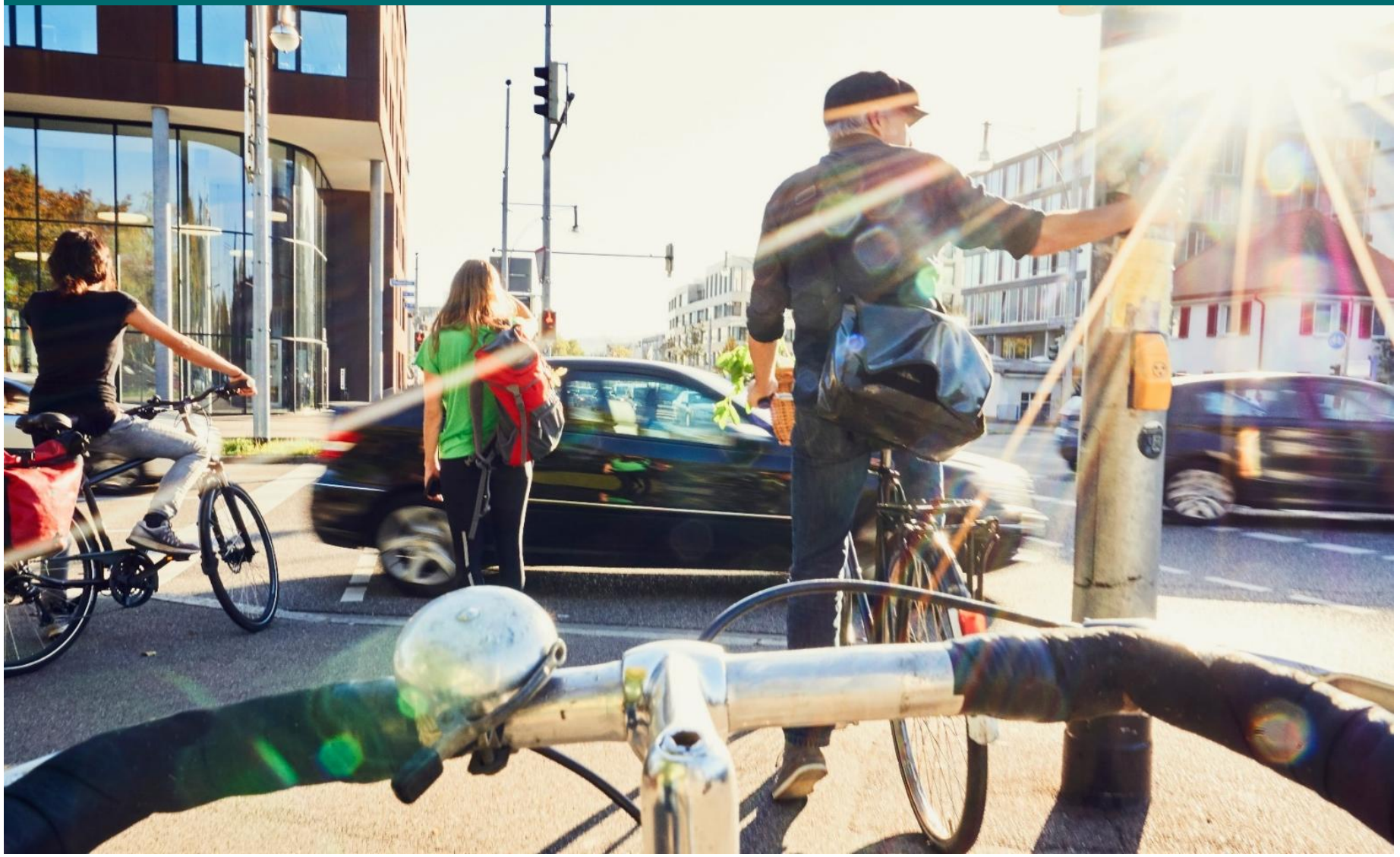
- Ergebnisse der Wegeerfassung:
  Unterwegssein, Modal Split, Verkehrsaufkommen und -leistung

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

- Träger der erhofften Veränderung:
  E-Autos, Deutschlandticket und Carsharing

- 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:

DLR

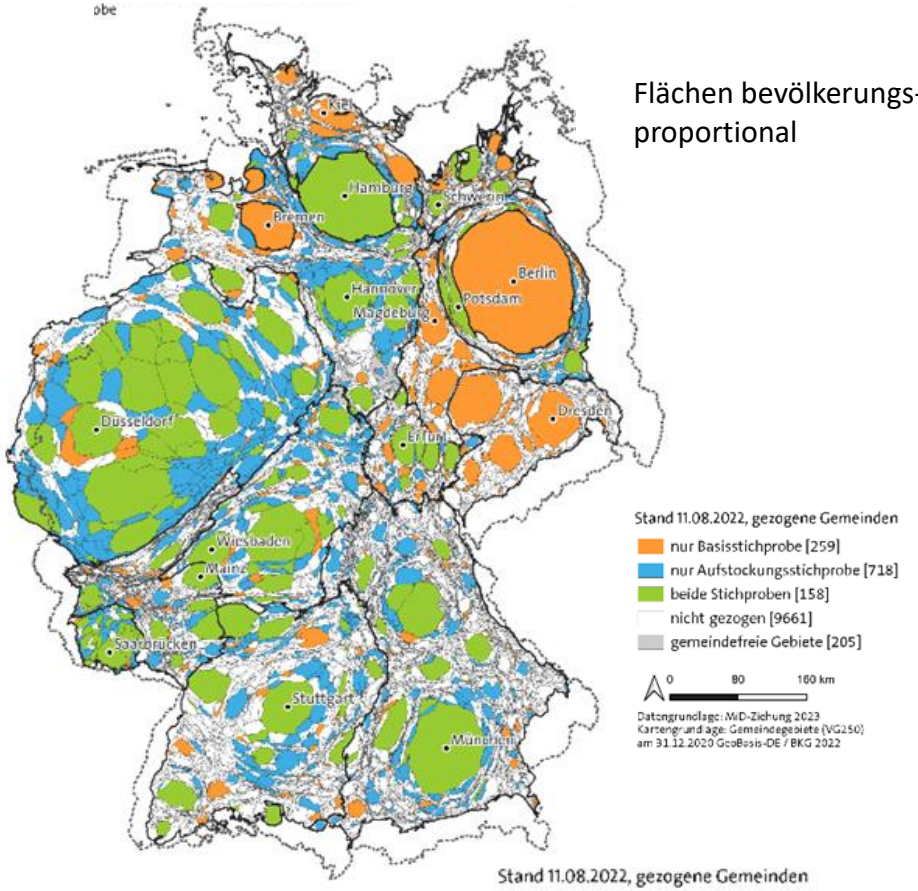
IVT Research Daten Analysen Strategien

infas 360

Was haben wir gemacht – Stichprobe und Erhebungsumfang:

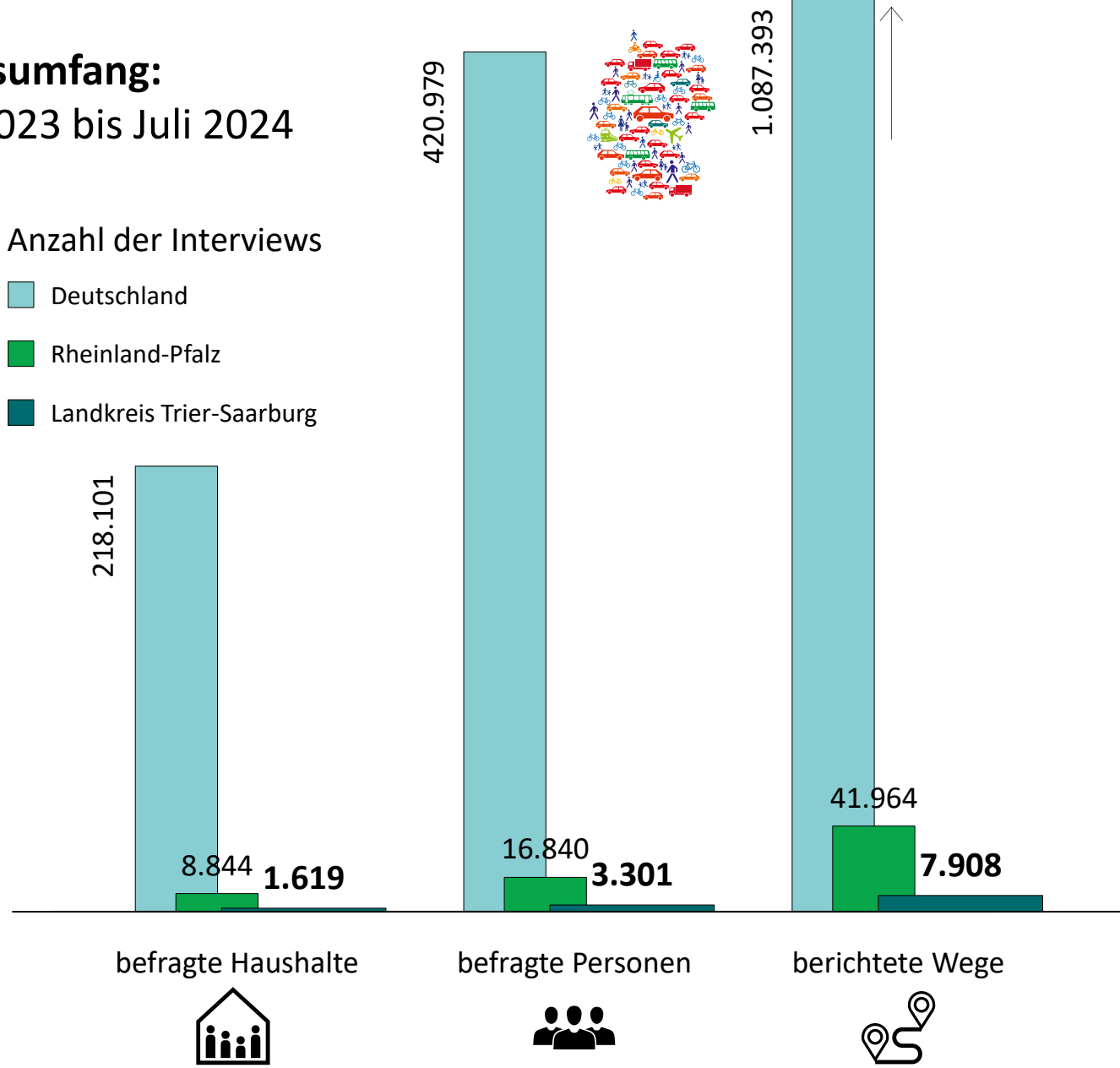
Datengrundlagen der aktuellen MiD – Feldzeit April 2023 bis Juli 2024

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



Stand 11.08.2022, gezogene Gemeinden

Flächen bevölkerungs-proportional



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

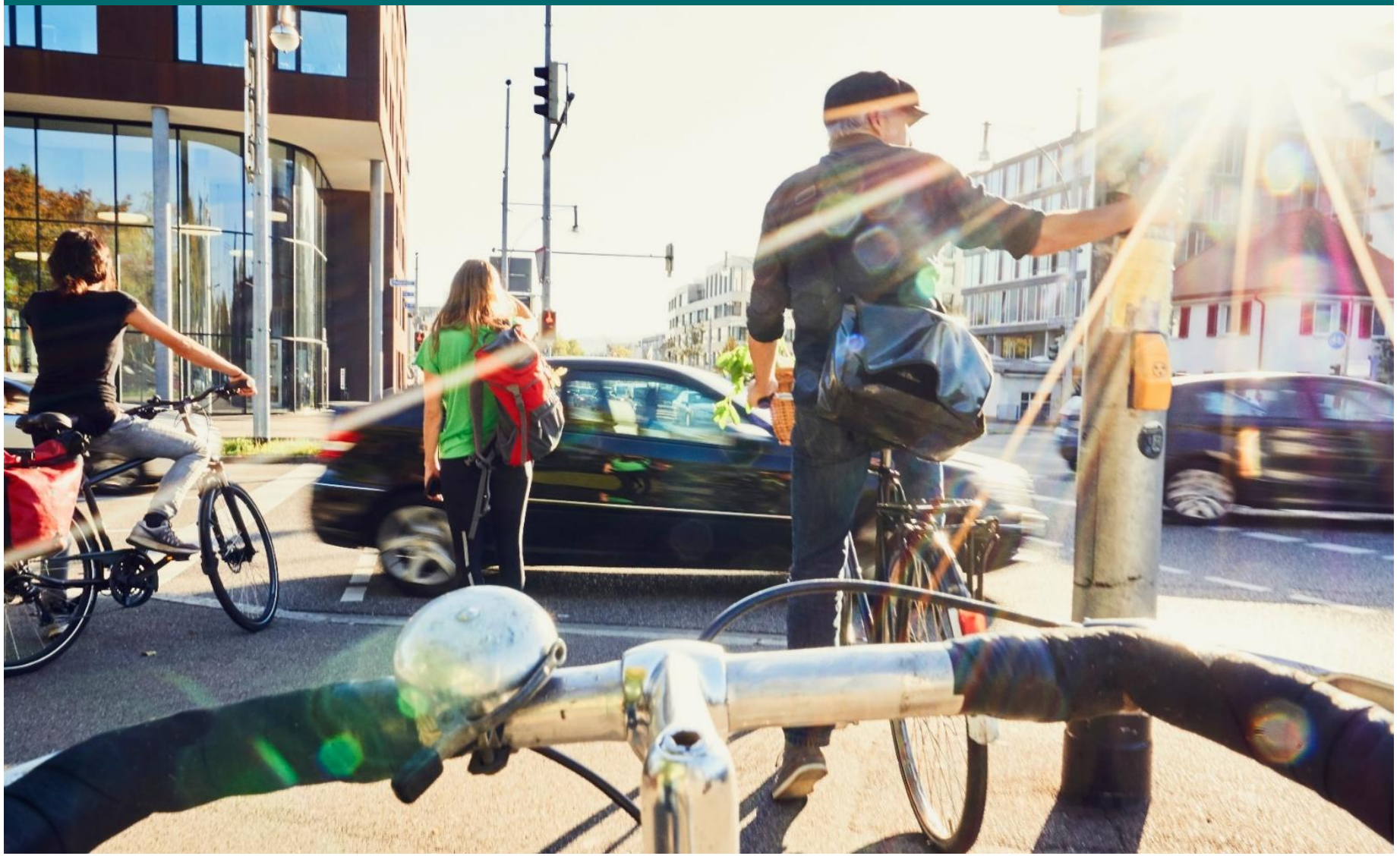
- Start- und Ankunftszeit
- Zweck
- genutzte Verkehrsmittel
- Begleitung
- Start- und Zielort
- Entfernung
- regelmäßige berufliche Wege

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:

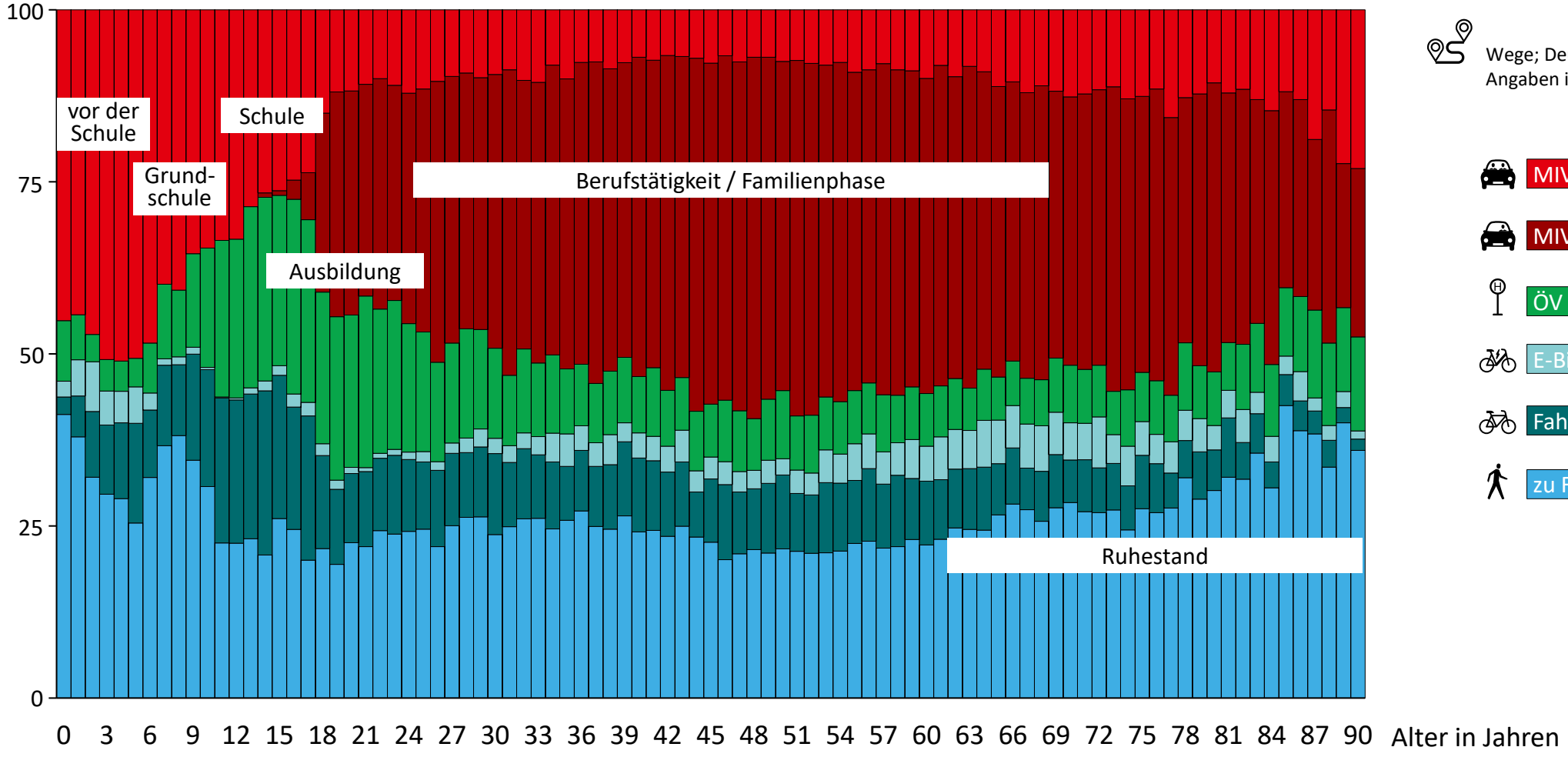
DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

infas 360

Ein Blick, den nur die MiD gestattet – bundesweit:

auf den Alltagswegen genutzte Verkehrsmittel nach unseren Lebensphasen

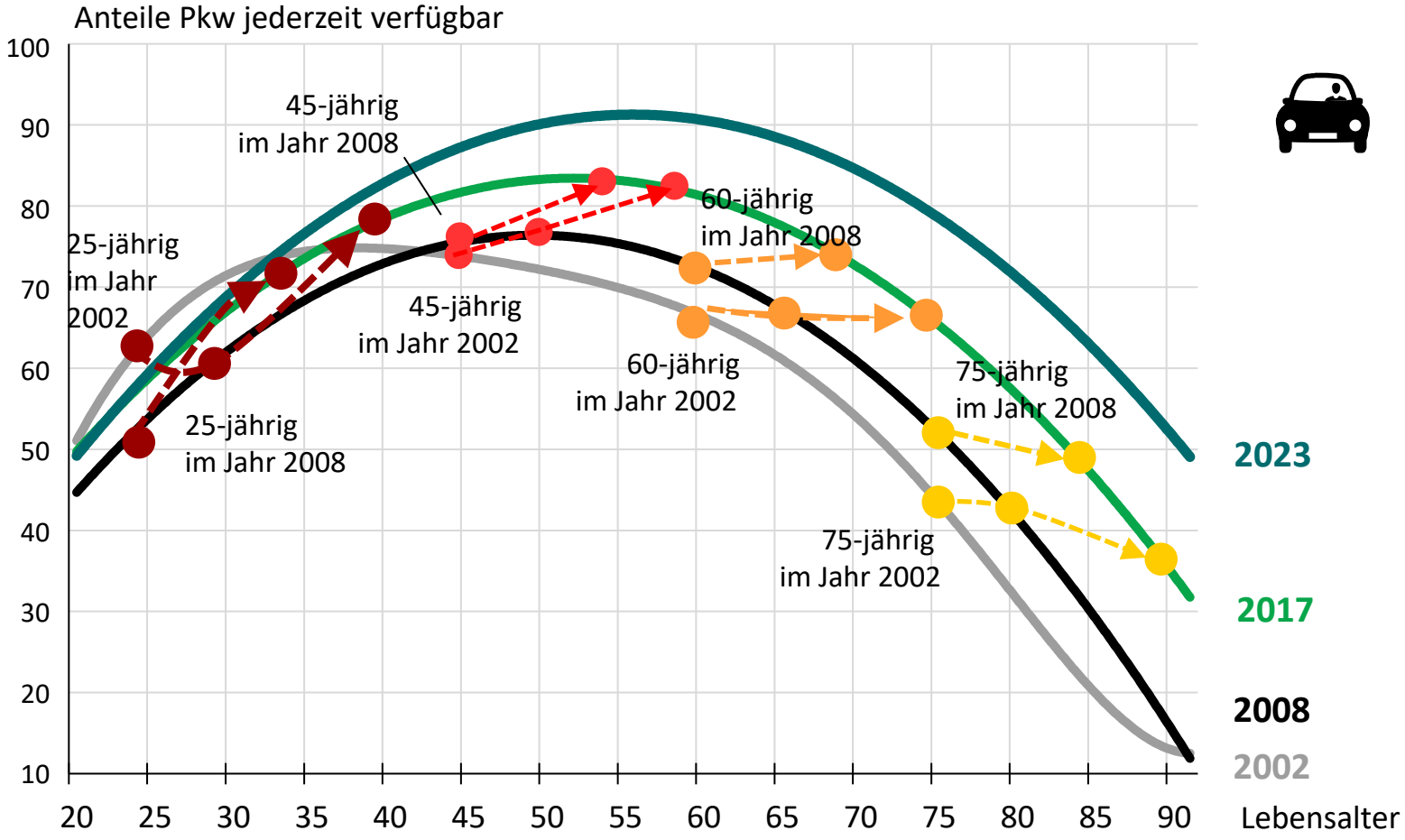


Wege; Deutschland
Angaben in Prozent

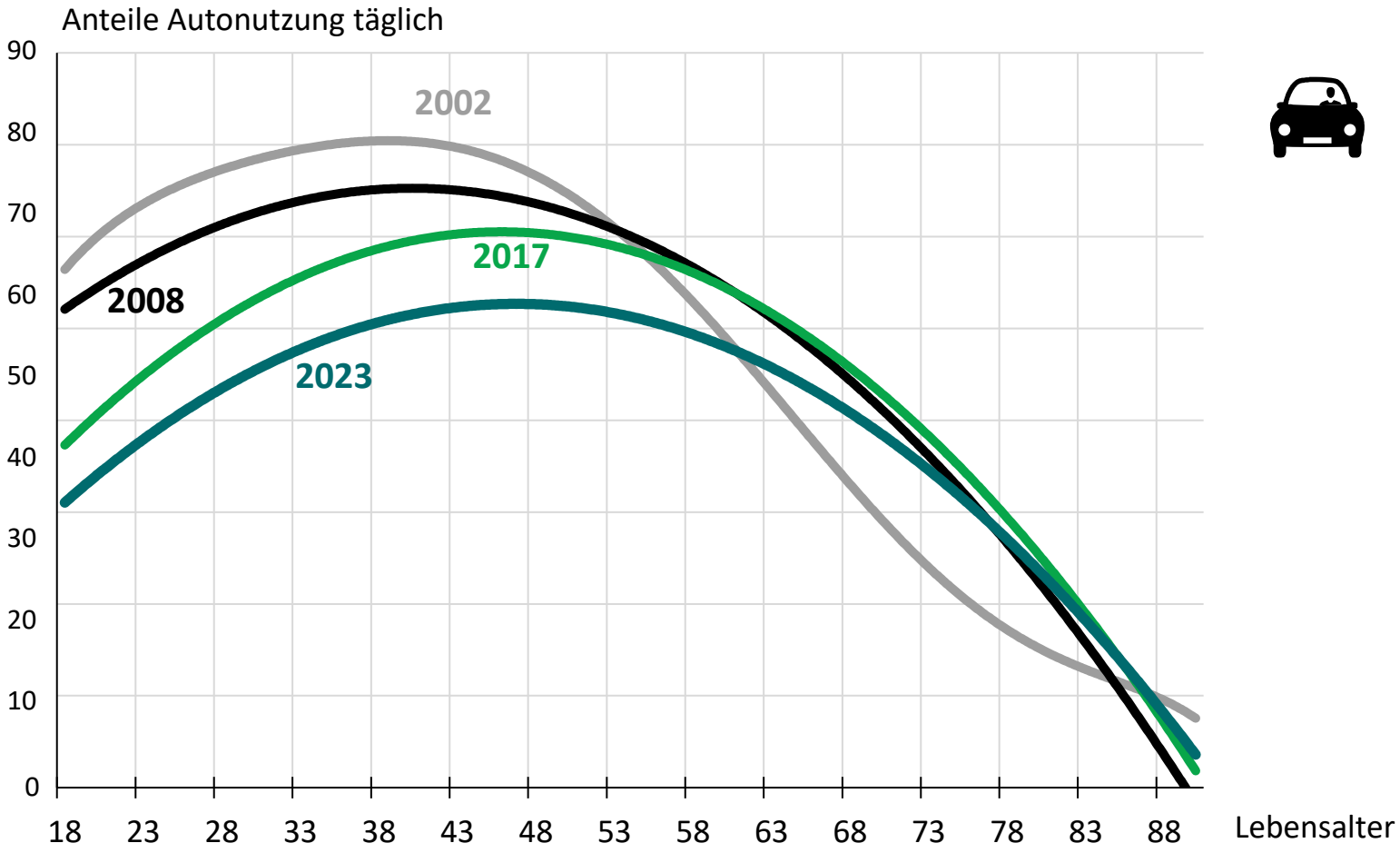
- MIV-Mitfahrt
- MIV-Fahrt
- ÖV
- E-Bike
- Fahrrad
- zu Fuß

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

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



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



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

Was das alles bedeutet – und wie es weitergehen könnte?

langsamer als erhofft, aber (große) Aktivität kann wirken

Deutschland

	Fußwege	Radverkehr	MIV	ÖPNV
	keine externen Quellen, nur MiD	heterogen, regional begrenzte Verbesserungen	einheitliche Ergebnisse, aber was passiert 2025?	einheitliche Ergebnisse, aber wie entwickeln sich Deutschlandticket und Qualität?
TREND	deutliches Plus	moderates Plus, v. a. bei Personen-kilometern	leichtes Minus bei Wegen und Kilometern	im aktuellen Trend leichtes Plus bei Wegen und Kilometern

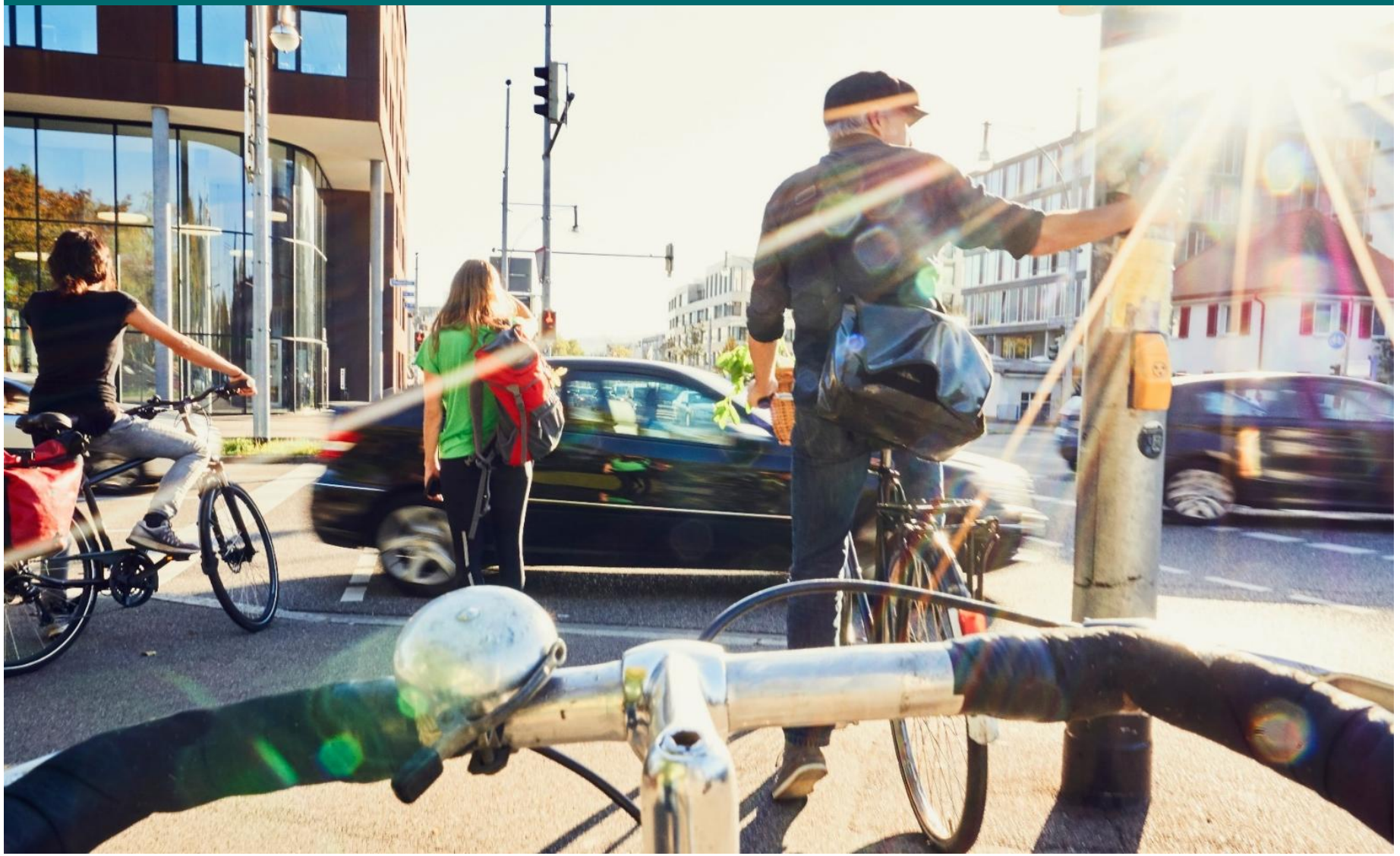
GESAMT

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:

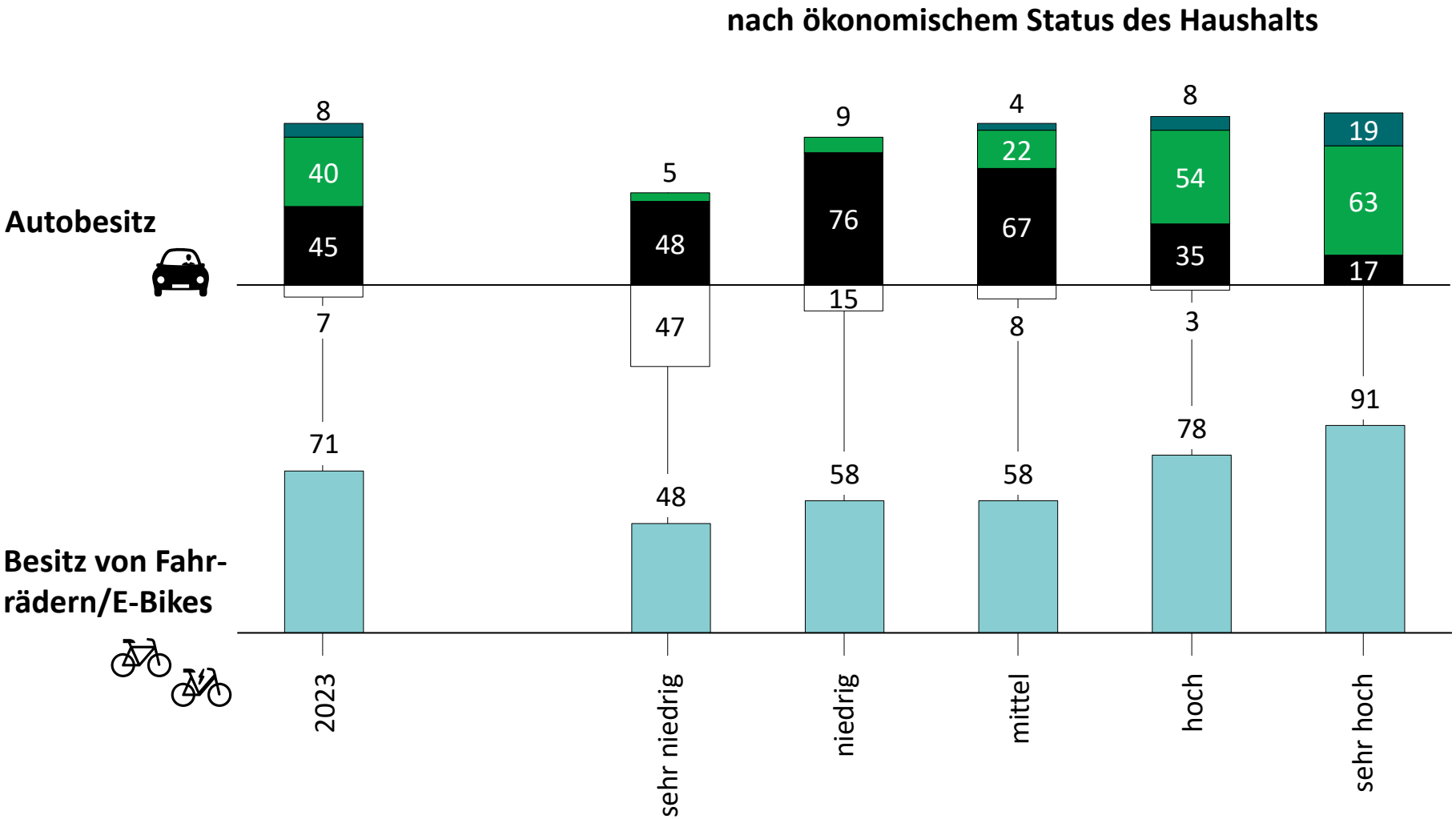
DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

infas 360

Was wir verfügbar haben – unsere Fahrzeuge – Landkreis Trier-Saarburg:

nur wenige Haushalte ohne Auto, etwa die Hälfte haben sogar zwei oder mehr

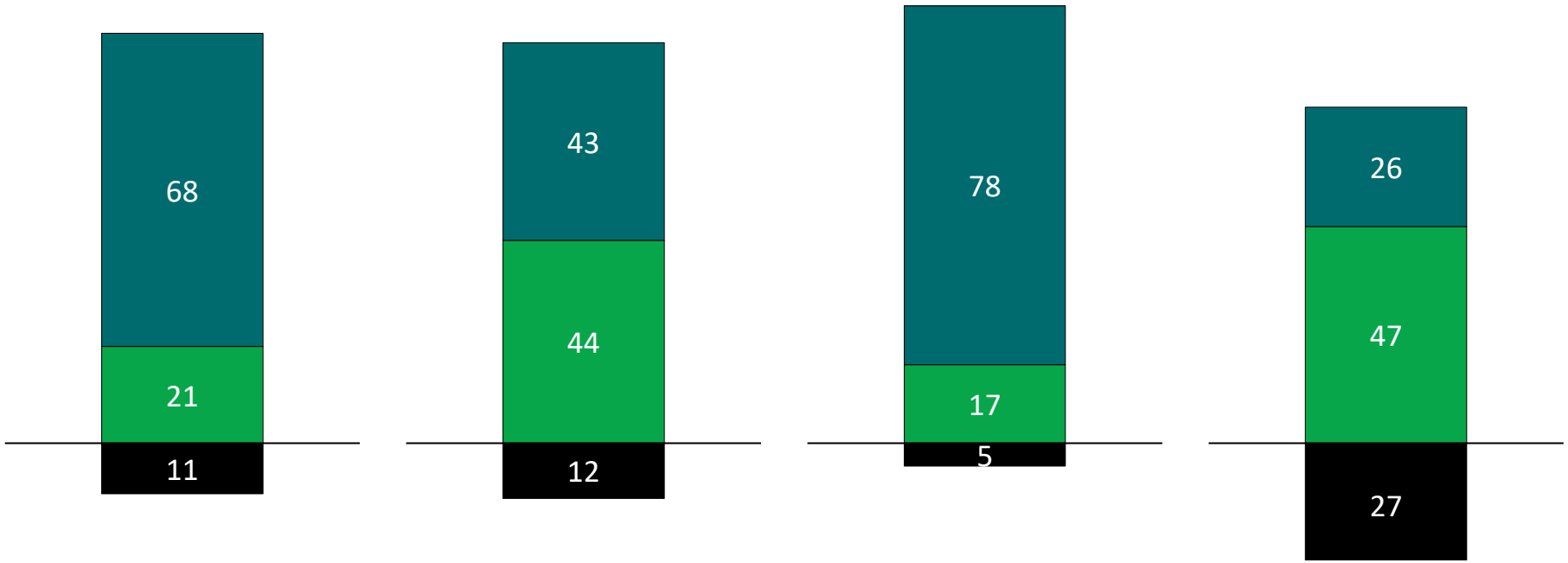


Haushalte
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

ökonomischer Status aus gruppiertem Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen

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

Was wir nutzen (können) – Zufriedenheit mit verschiedenen Verkehrsmitteln:
Bewertungen für Autofahren am besten, Nachholbedarf bei ÖPNV und Fahrrad?



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

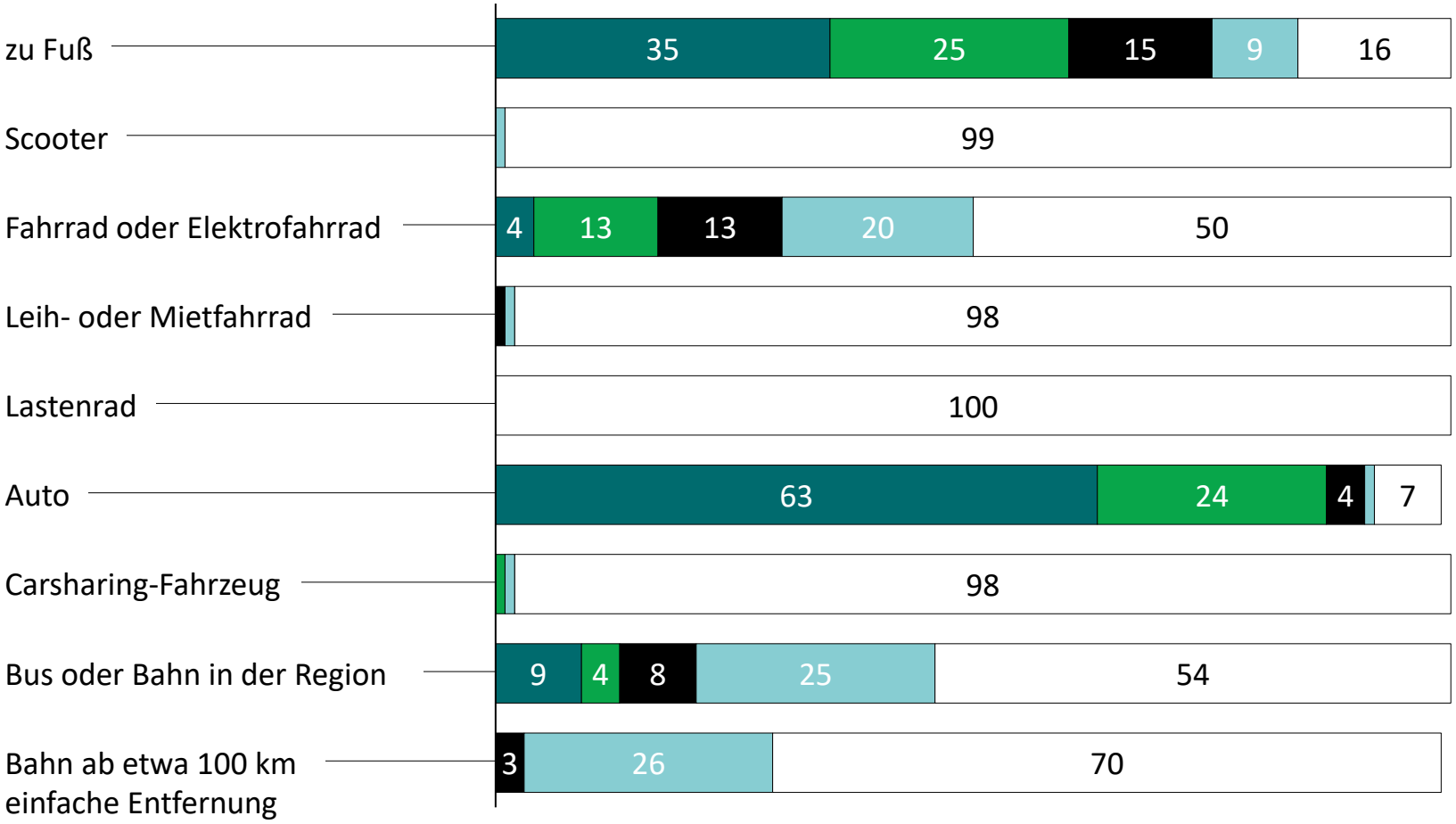
subjektive Zufriedenheit

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

Im Vergleich: Bundesweit ein kleinerer „(sehr) gut“-Anteil für das Auto (69 Prozent) und ein höherer Anteil für den ÖPNV (36 Prozent).

Wie wir üblicherweise unterwegs sind – generelle Verkehrsmittelnutzung:

fast zwei Drittel mit (fast) täglicher Autonutzung, jede/r Zweite nutzt Rad (fast) nie



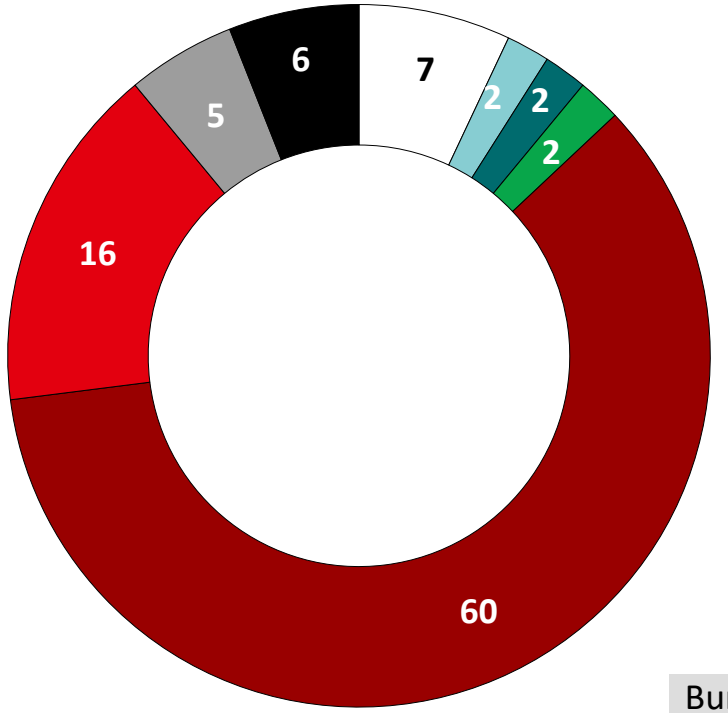
Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent
an 100 % Fehlende: keine Angabe bzw. Rundungsdifferenzen

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

18 Prozent der Personen ab 14 Jahren besitzen ein Elektrofahrrad/Pedelec.

Wie wir üblicherweise unterwegs sind – Verkehrsmittelnutzungssegmente:
sehr hohe Pkw-Orientierung

Landkreis Trier-Saarburg

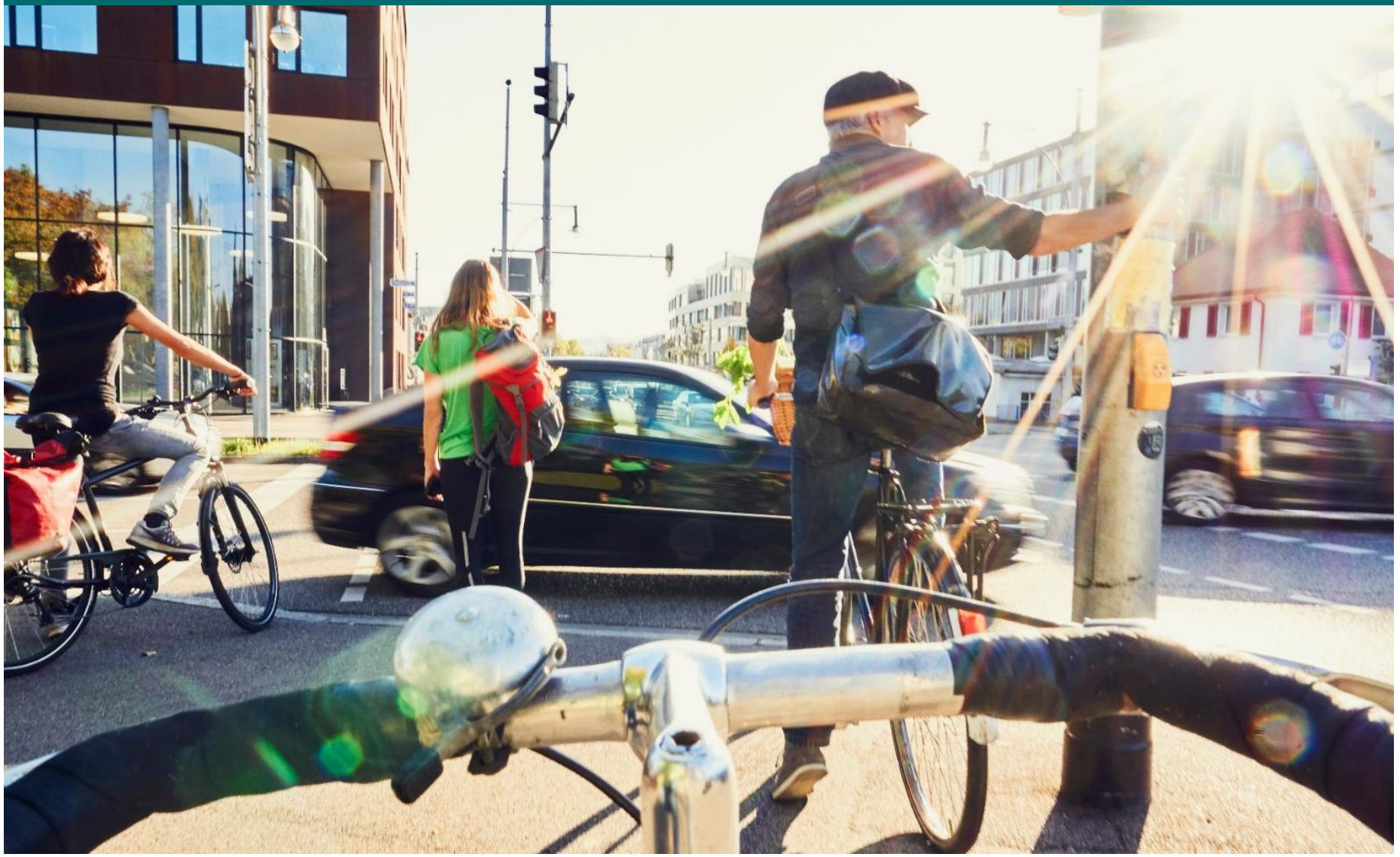


Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent je Erhebungsjahr
Definition entlang der üblichen täglichen/wöchentlichen Nutzung
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

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

Bundesweit liegen die Anteile der Pkw-Orientierung bei insgesamt 54 Prozent, im Landkreis bei 76 Prozent.

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



eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

infas 360

Eckwerte 2023 – Unterwegssein, Wege, Zeit und Kilometer:
im Landkreis mehr Kilometer pro Person und Tag als im Bund

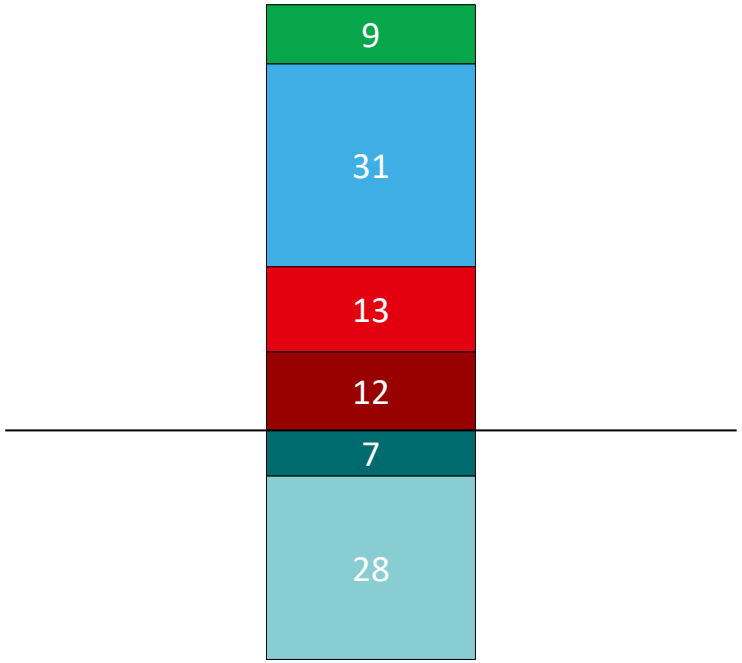
	Landkreis Trier-Saarburg	Deutschland	
	2023	2023	
Bevölkerung	0,154	83,5	*Anzahl in Mio.*
Anteil mobiler Personen alle Tage	81	82	*%*
Anteil mobiler Personen werktags	84	84	*%*
Anteil mobiler Personen Wochenende	74	75	*%*
Wege pro Person und Tag	2,7	2,9	*Anzahl*
Tagesstrecke pro Person und Tag	40	35	*km*
Unterwegszeit pro Person und Tag	1:16	1:17	*h:min*

Personen

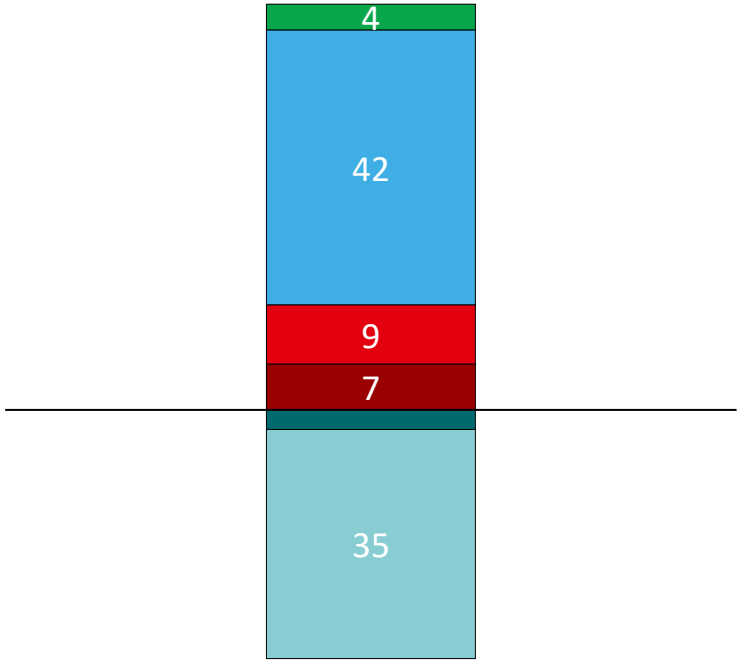
Quelle Bevölkerungszahlen Destatis:
nach Zensuskorrektur für 2017
und Fortschreibung nach Zensus 2022
für 31.12.2023 (MiD-Ziehungsjahr)

Warum wir unterwegs sind – Anlässe und Wegezwecke:
relativ viele Kilometer für berufliche Wege sowie Freizeitwege

Anteile Wege



Anteile Personenkilometer



Wege
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

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

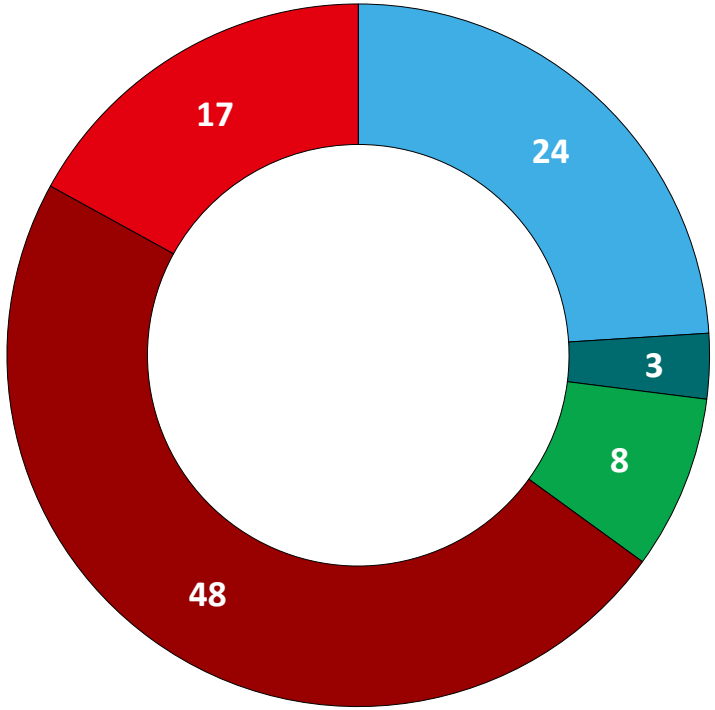
Landkreis hat hierbei große Ähnlichkeit mit dem Bund.

Welche Verkehrsmittel wir dabei nutzen:

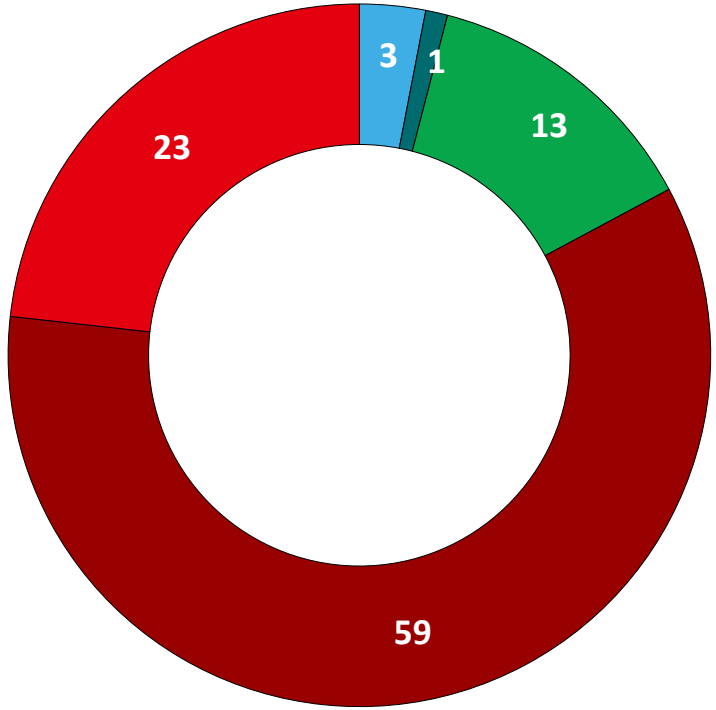
jeder vierte Weg zu Fuß absolviert, aber MIV dominiert – auch nach Kilometern

Wege
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

Anteil Wege



Anteil Personenkilometer



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

Wege-Modal-Split:
Der Fahrrad-anteil ergibt sich aus zwei Prozentpunkten für normale Fahrräder und einem für E-Bikes.

Bundesweit weniger Auto- und mehr Fahrrad- und ÖV-Personen-kilometer.

Modal Split im Bundesvergleich zur Einordnung:
Landkreis Trier-Saarburg mit vergleichsweise hohen MIV-Anteilen

Hauptverkehrsmittel 2023 in den Bundesländern

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

nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7) für den Bund

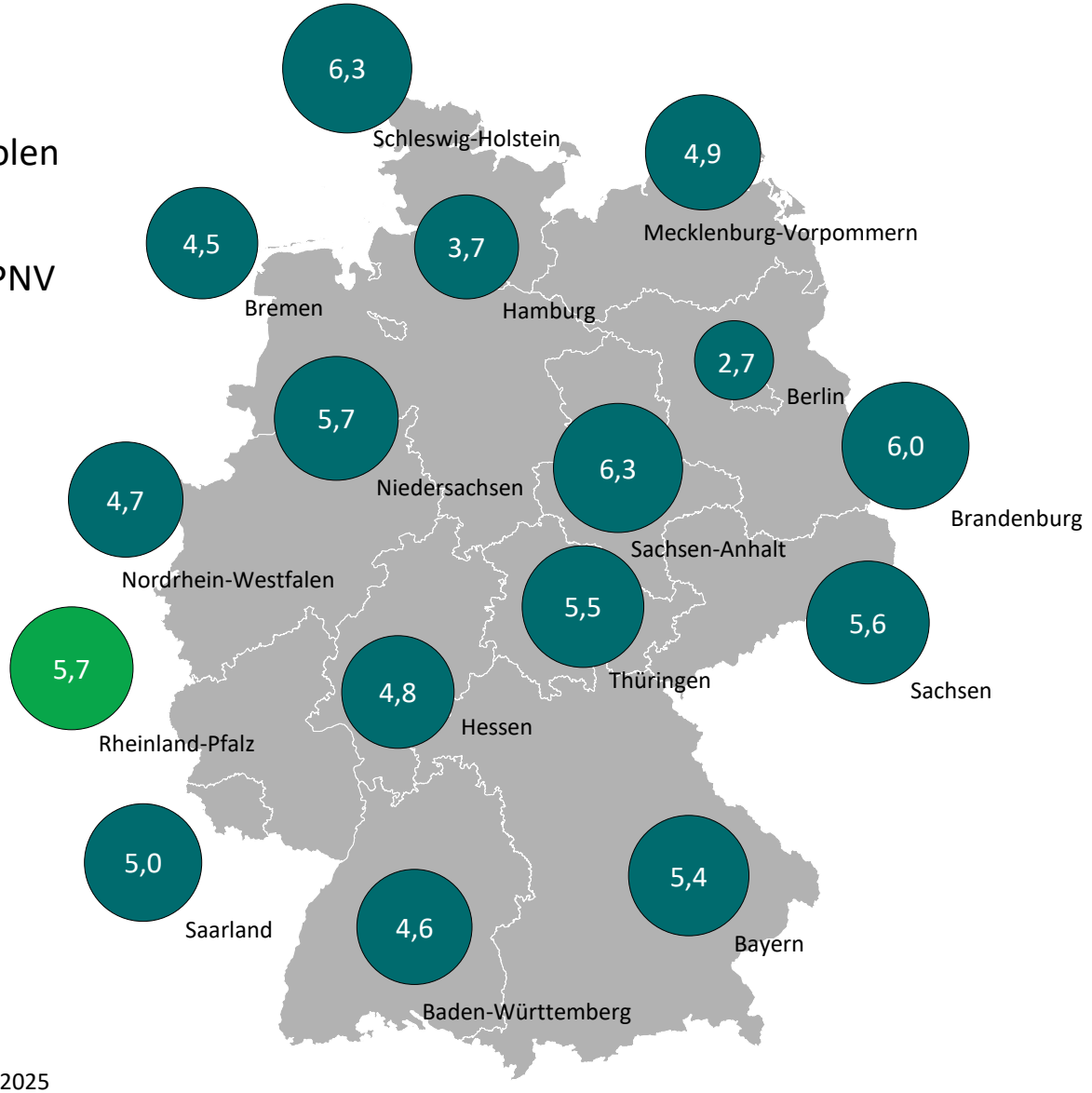
	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV-Fahrt	MIV-Mitfahrt
Deutschland	**26**	**11**	**11**	**40**	**13**
Landkreis Trier-Saarburg	**24**	**3**	**8**	**48**	**17**
Stadtregion					
Metropole	31	15	21	25	8
Regiopole und Großstadt	29	15	13	32	11
Mittelstadt, städtischer Raum	25	10	9	42	14
kleinstädtischer, dörflicher Raum	21	8	8	47	15
Ländliche Region					
zentrale Stadt	28	13	8	38	12
Mittelstadt, städtischer Raum	25	10	6	45	14
kleinstädtischer, dörflicher Raum	22	6	7	51	14

Wege
Angaben jeweils in Zeilenprozent
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

Mobilitätsbedingte CO_2-Werte pro Kopf und Tag – Bundesländer:
Unterschiede abhängig von Verstädterung, Entfernung und Verkehrsmix

Angaben pro Person und Tag in kg in CO_2-Äquivalenten

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

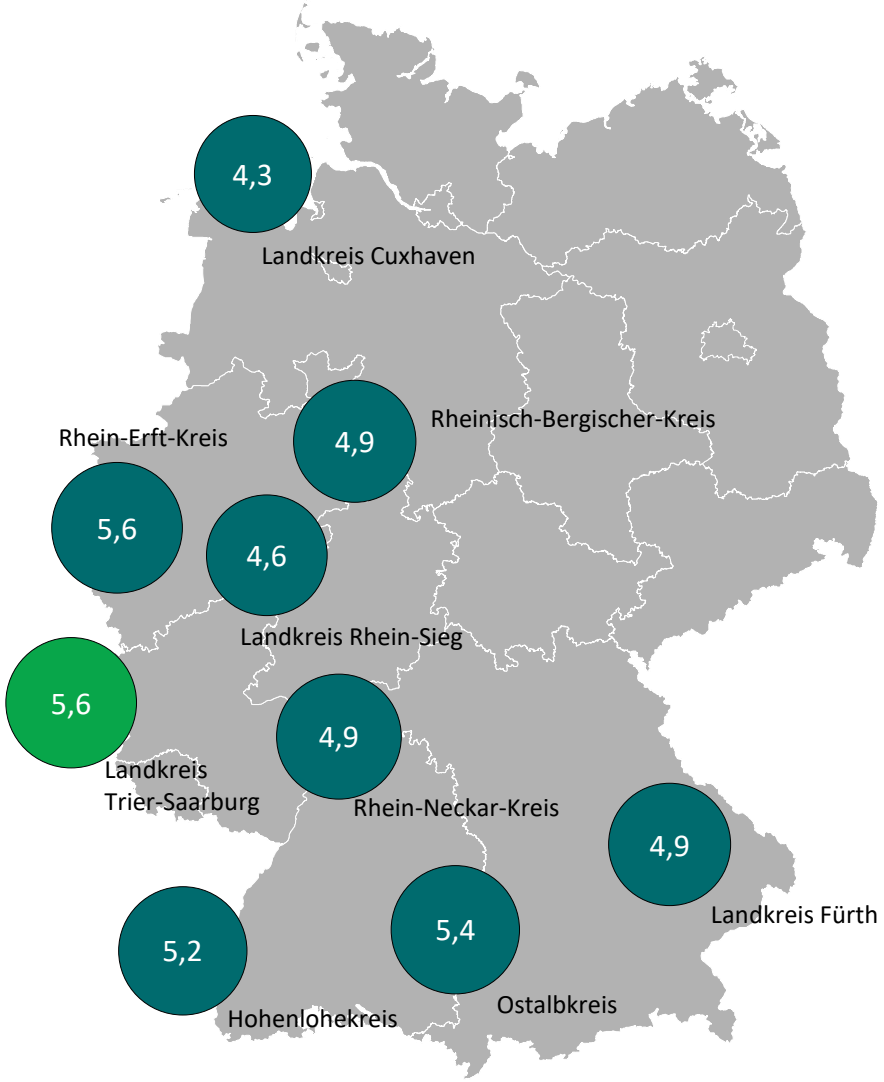


Rheinland-Pfalz (5,7) eher im unteren Mittelfeld.
Der bundesweite Gesamtwert ist etwas niedriger (5,1).

Mobilitätsbedingte CO_2-Werte pro Kopf und Tag – Landkreise:
fast durchweg im 5-Kilo-Bereich

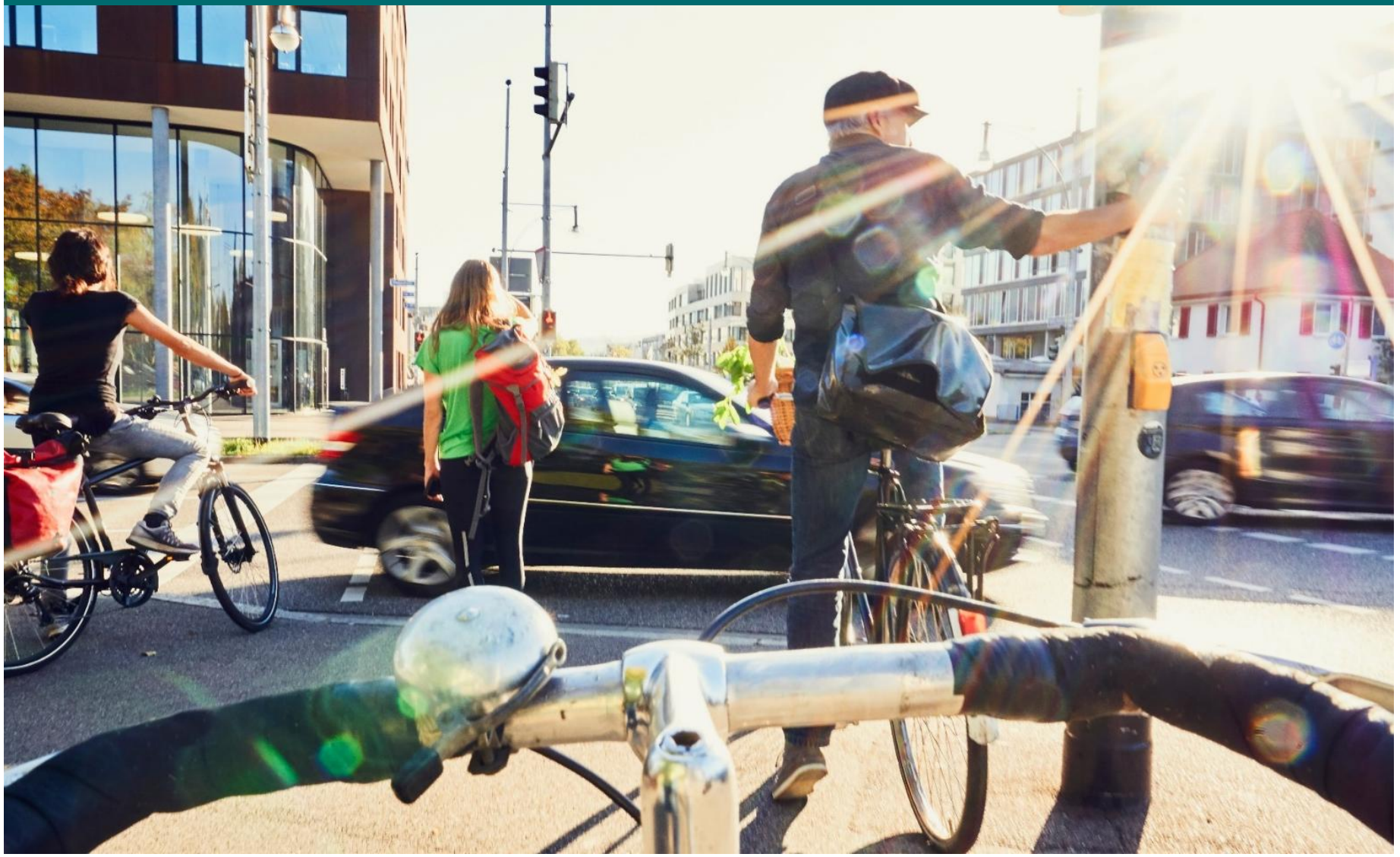
Angaben pro Person und Tag in kg in CO_2-Äquivalenten

- relativ geringe Varianz
- aber auch hier sind Ausnahmen offenbar möglich



Eher hoher Wert im Landkreis Trier-Saarburg, auch aufgrund der vielen Auto-Kilometer. Nach Verbandsgemeinden betrachtet ist Konz (4,9) am niedrigsten, Schweich (6,0) am höchsten.

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



eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

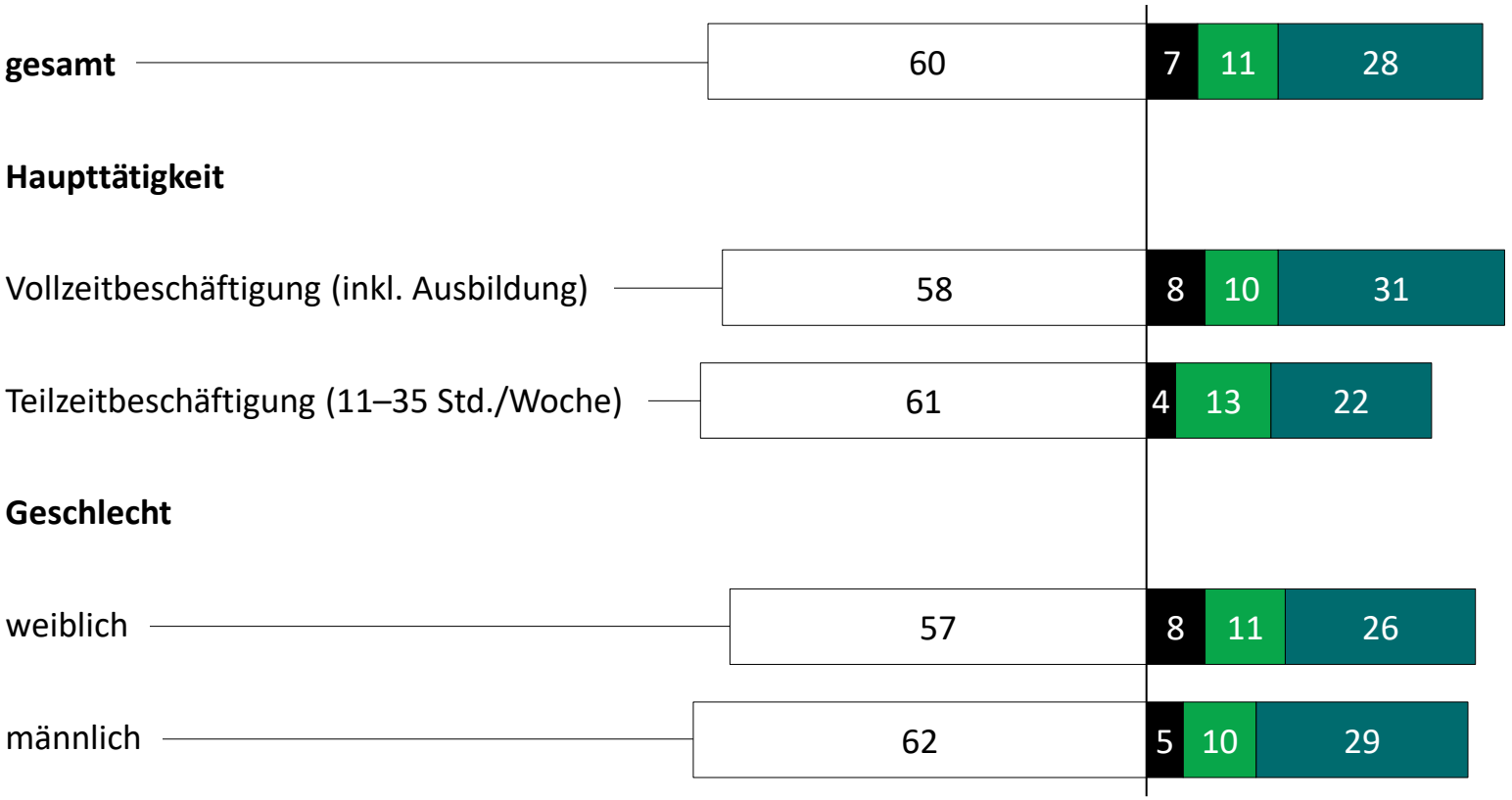
IVT Research Daten Analysen Strategien

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

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

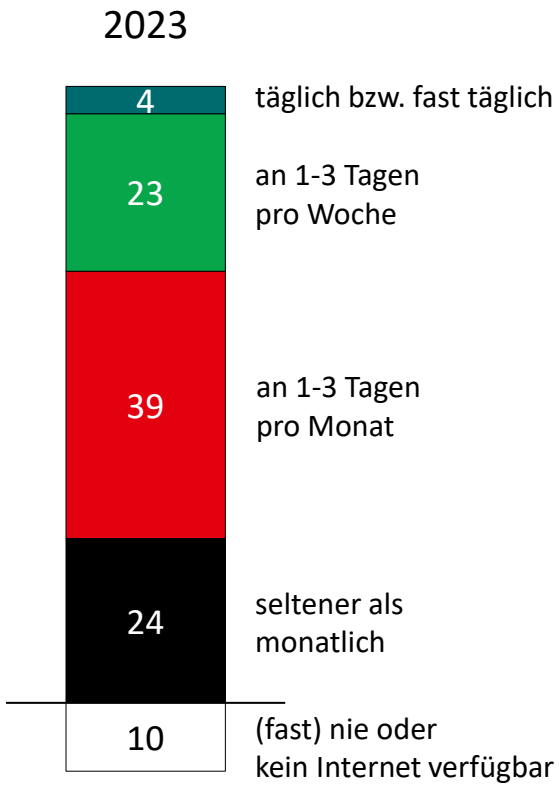
- nein, gar nicht
- ganz unterschiedlich
- ja, längere Anteile an einem Arbeitstag
- ja, ganze Arbeitstage

Am Stichtag selbst (Arbeitswoche) arbeiteten 14 Prozent der Befragten von zu Hause aus, 84 Prozent waren am Arbeitsort tätig.

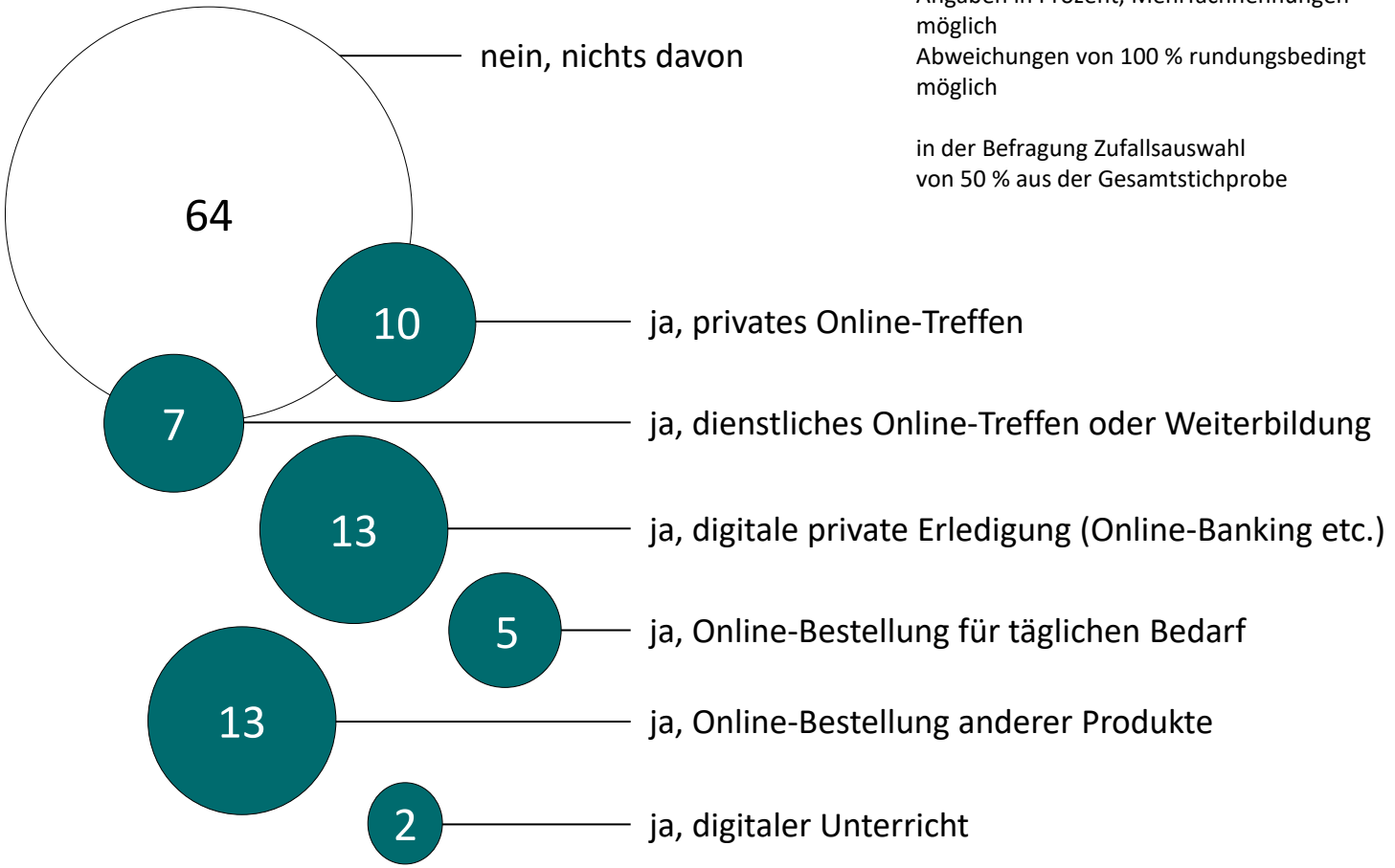
Neue Trends – wie wir nicht mehr unterwegs und stattdessen online sind:

Online-Einkauf für ein Viertel eine mindestens wöchentliche Angelegenheit

Online-Einkauf generell



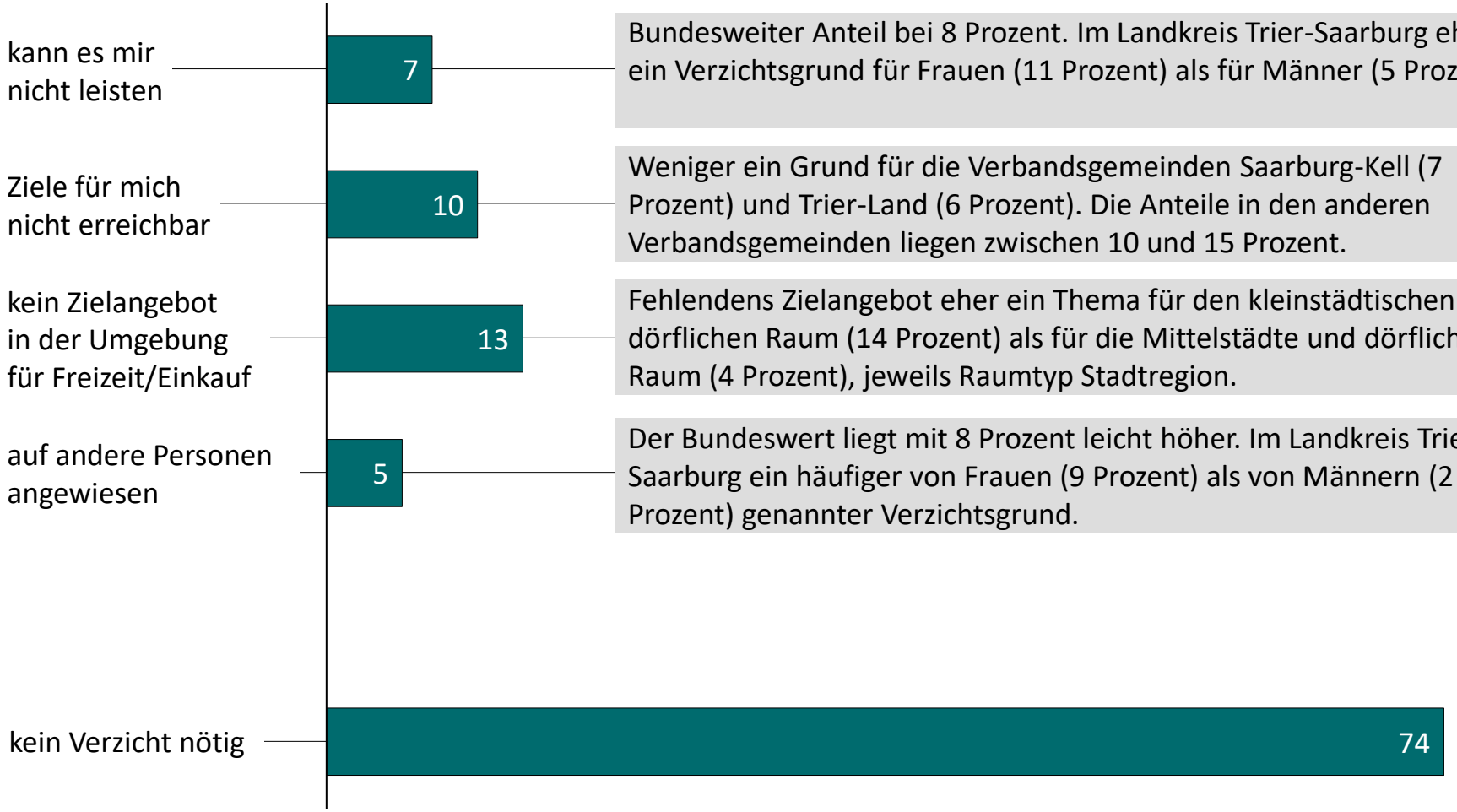
Beispielhafte Online-Aktivitäten am Berichtstag



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“:
ein Viertel aus ganz unterschiedlichen Gründen eingeschränkt



Bundesweiter Anteil bei 8 Prozent. Im Landkreis Trier-Saarburg eher ein Verzichtsgrund für Frauen (11 Prozent) als für Männer (5 Prozent).

Weniger ein Grund für die Verbandsgemeinden Saarburg-Kell (7 Prozent) und Trier-Land (6 Prozent). Die Anteile in den anderen Verbandsgemeinden liegen zwischen 10 und 15 Prozent.

Fehlendens Zielangebot eher ein Thema für den kleinstädtischen dörflichen Raum (14 Prozent) als für die Mittelstädte und dörflichen Raum (4 Prozent), jeweils Raumtyp Stadtregion.

Der Bundeswert liegt mit 8 Prozent leicht höher. Im Landkreis Trier-Saarburg ein häufiger von Frauen (9 Prozent) als von Männern (2 Prozent) genannter Verzichtsgrund.

Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent, Mehrfachnennungen

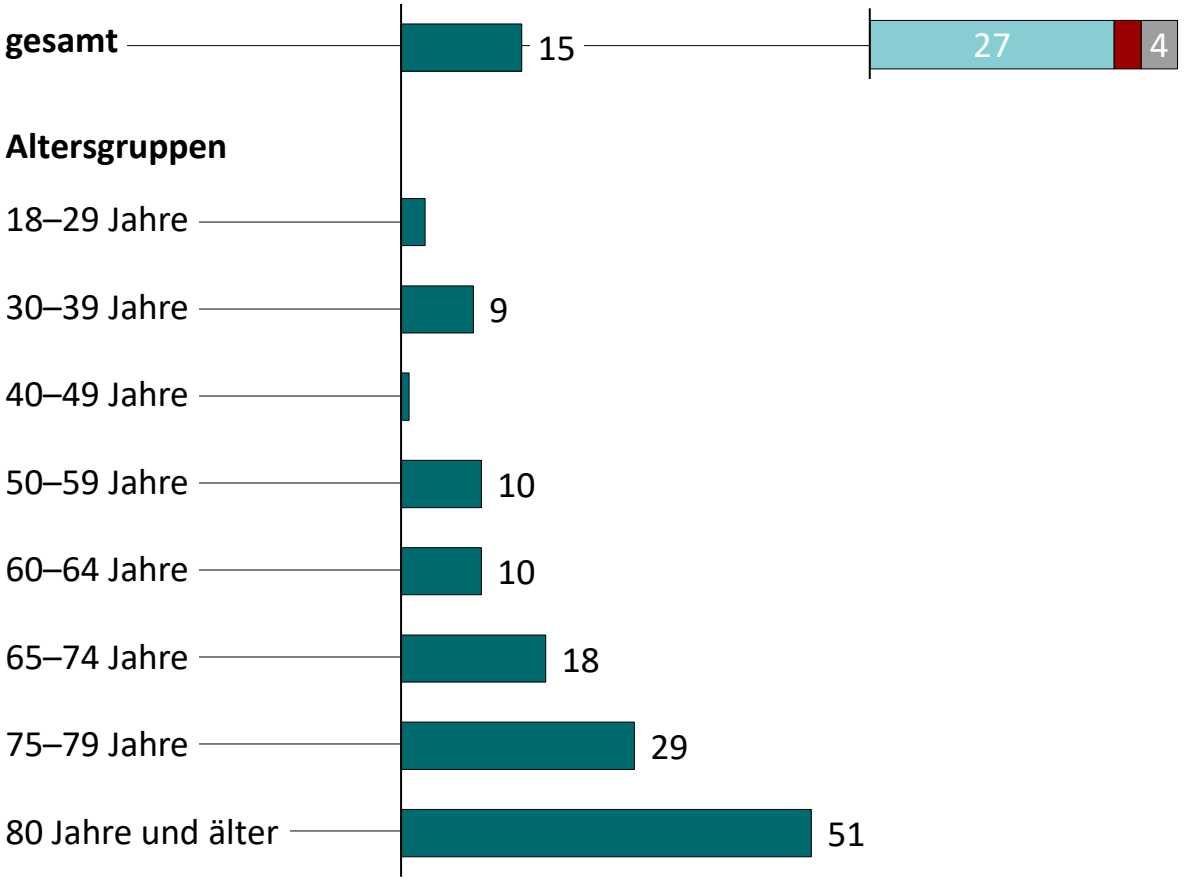
in der Befragung Zufallsauswahl
von 50 % aus der Gesamtstichprobe

Im Landkreis Trier-Saarburg ist der Anteil derer, für die kein Verzicht nötig ist, vergleichbar mit dem der Bundesrepublik (75 Prozent).

Mehr Aufmerksamkeit gefordert – Mobilität mit Handicap:
jede Person kann betroffen sein, nicht nur eine Frage des Alters

Mobilitätseinschränkung vorhanden?

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



Personen ab 18 Jahren
Angaben in Prozent
Mehrfachnennungen möglich

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

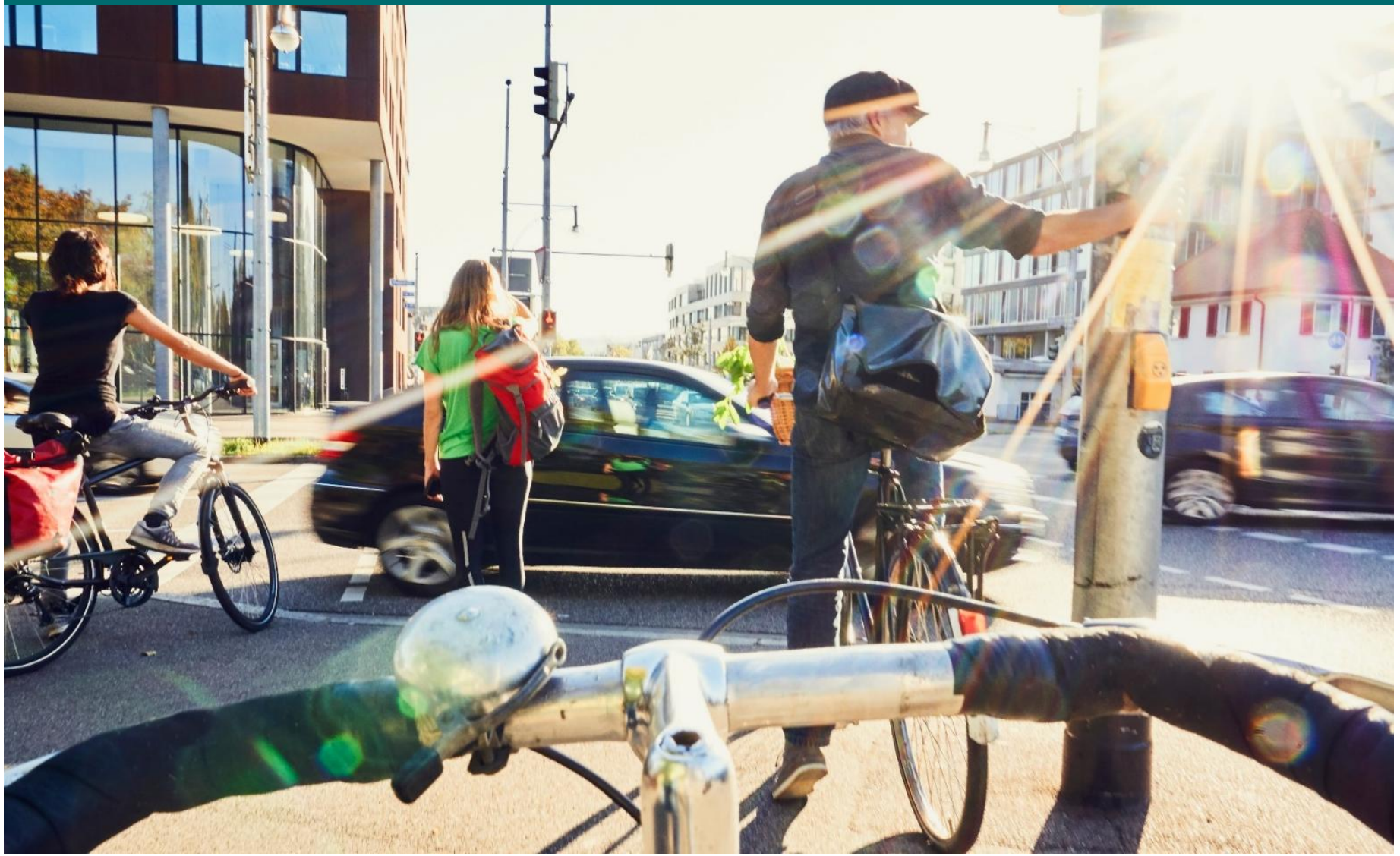
ja-Anteile

Rollator, Rollstuhl, Elektromobil

Lang- bzw. Taststock/Blindenhund

alleine nicht aus dem Haus

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



eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

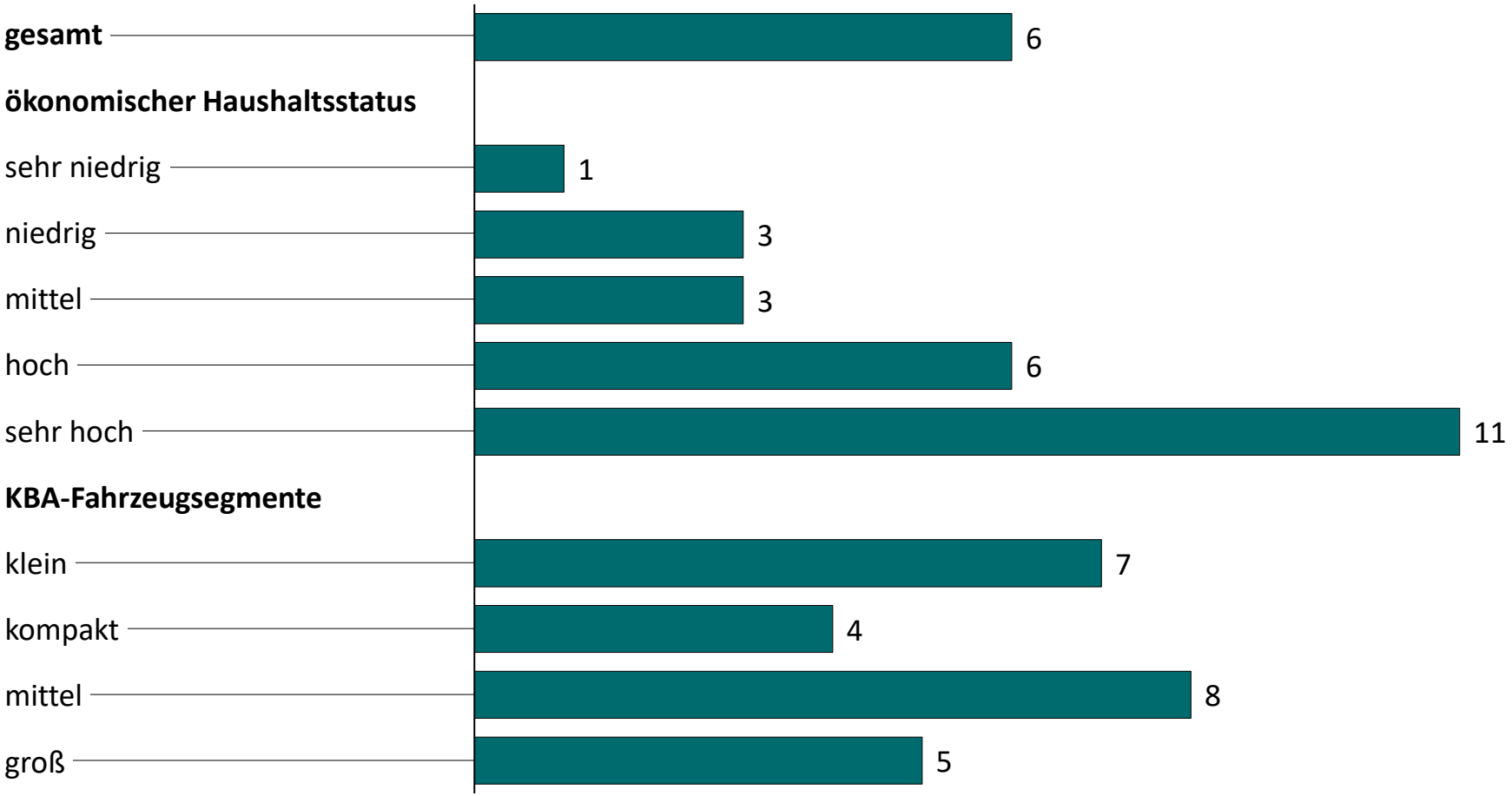
DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

infas 360

Die Hoffnungsträger – das Elektroauto in Haushalten im Landkreis:
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

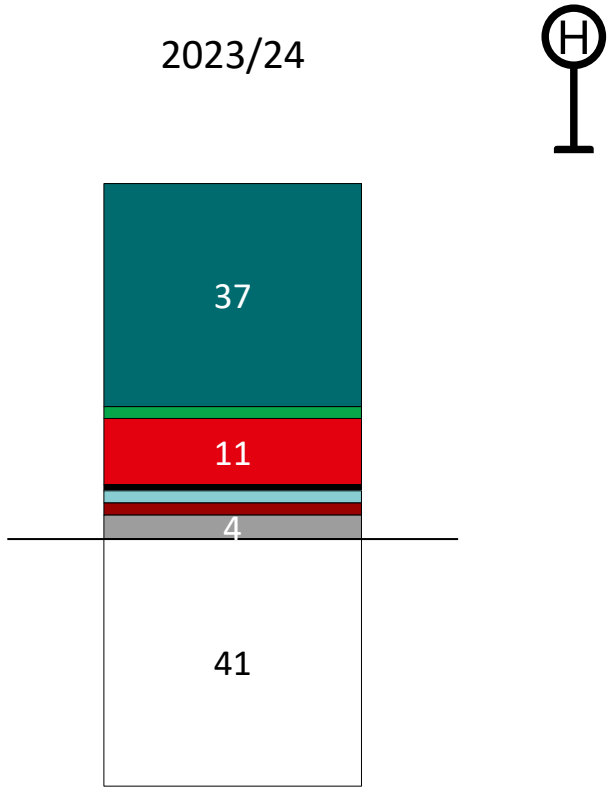
klein	Mini & Kleinwagen
kompakt	Kompaktklasse & Mini-Vans
mittel	Mittelklasse, Sportgeländewagen, Großraum-Vans & Utilities
groß	obere Mittelklasse, Oberklasse, Geländewagen, Sportwagen

Gesamtanteil im Landkreis etwas höher als der Bundeswert von etwa 5 Prozent.

Die Hoffnungsträger – das Deutschlandticket:
ein möglicher Gamechanger, selbst im ländlichen Raum

übliche Fahrkartennutzung im ÖPNV

2023/24



- Einzelfahrschein, Tageskarte, Kurzstreckenticket
- Mehrfachkarte, Streifenkarte oder digitaler Tarif nach Entfernung
- Deutschlandticket
- andere Wochen- oder Monatskarte ohne Abonnement
- andere Monatskarte im Abonnement oder Jahreskarte
- regionales/lokales Jobticket, Firmenabo, Semesterticket etc.
- anderes
- fahre nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln in meiner Region

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

Für Vollzeit (11 Prozent) und Teilzeit/geringfügig erwerbstätige Personen ist das Deutschlandticket ähnlich attraktiv (12 Prozent).

Das Deutschlandticket ist mit 70 Prozent am stärksten in der Gruppe der 14-17-Jährigen vertreten, gefolgt von 20 Prozent bei den 18-29-Jährigen. Die Anteile der anderen Altersgruppen liegen jeweils (weit) unterhalb der 10-Prozent-Marke.

Die Hoffnungsträger – das Deutschlandticket zum Vergleich:

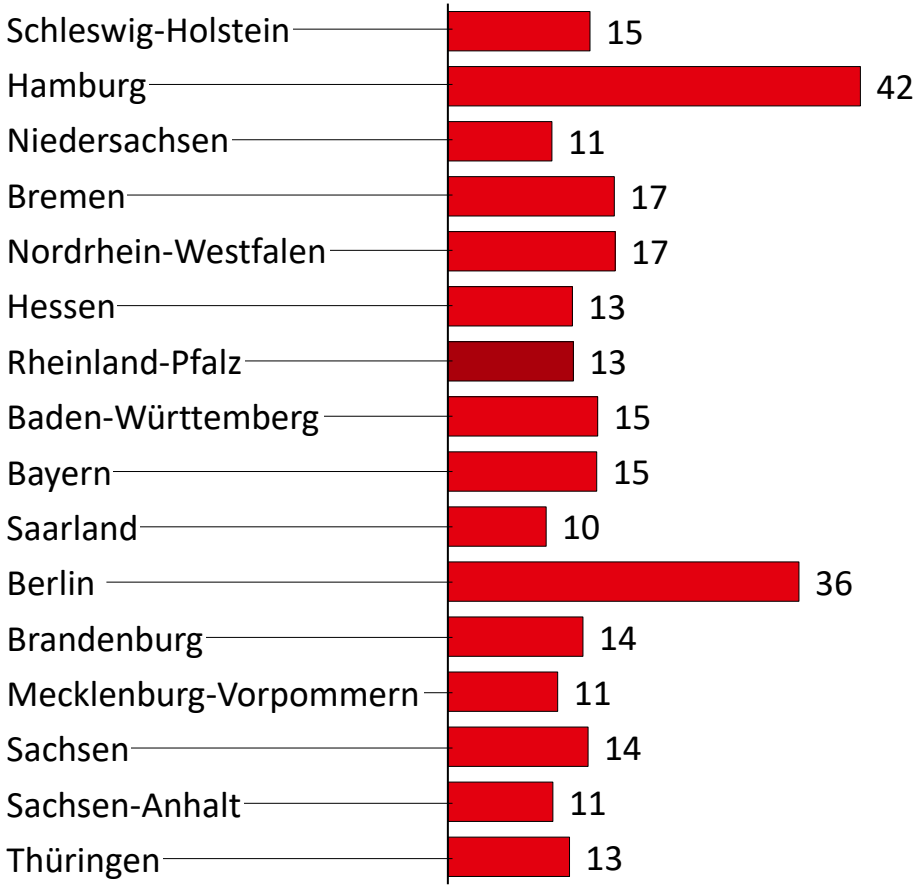
Landkreis kann für den Erhebungszeitraum mit dem RLP-Vergleich Stand halten

Personen ab 14 Jahren
Angaben in Prozent

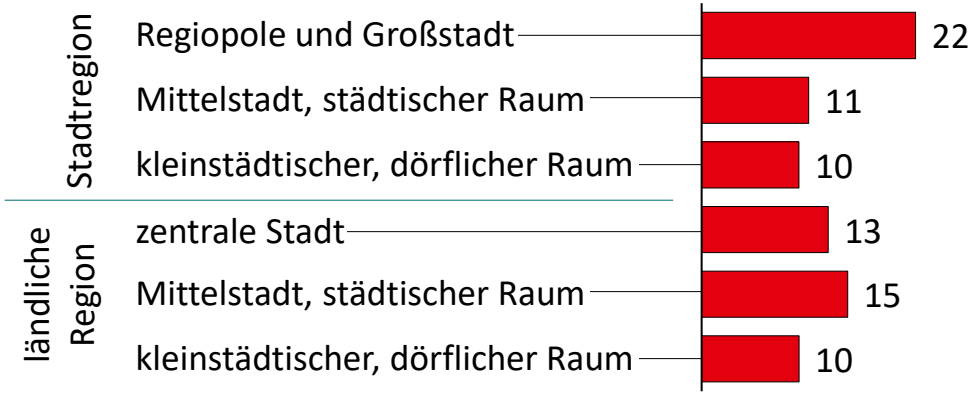
Raumtyp RegioStaR7 nach BMV

Deutschlandticket als üblicherweise genutztes Ticket nach …

… Bundesland



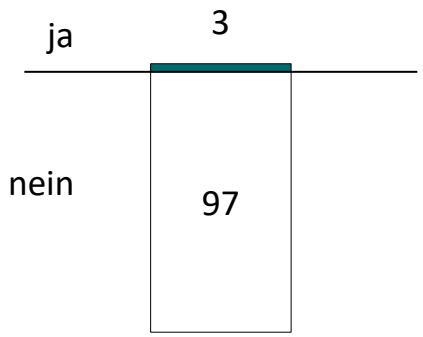
… Raumtyp in Rheinland-Pfalz



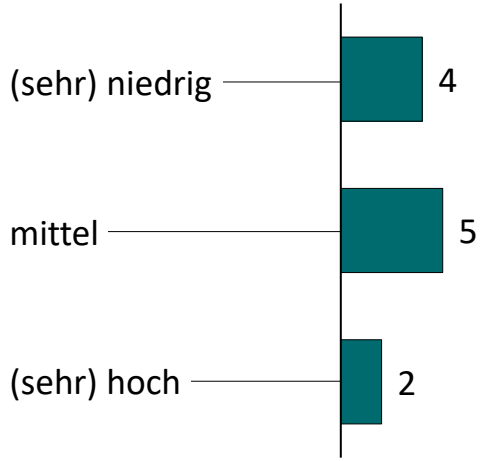
Die Hoffnungsträger – Carsharing:

Mitgliedschaften selten vorhanden, eher Ergänzung als Ersatz zum Privat-Pkw?

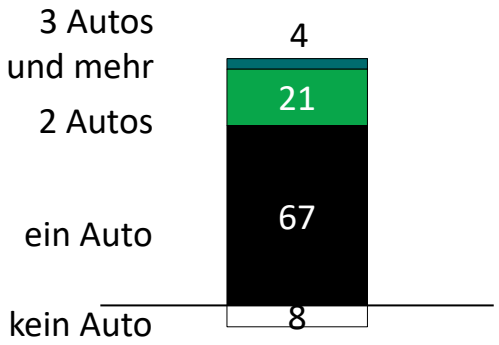
Carsharing-Mitgliedschaft



Mitgliedschaft nach ökonomischem Status des Haushalts*



Autobesitz in Carsharing-Haushalten



Haushalte
Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 % rundungsbedingt möglich

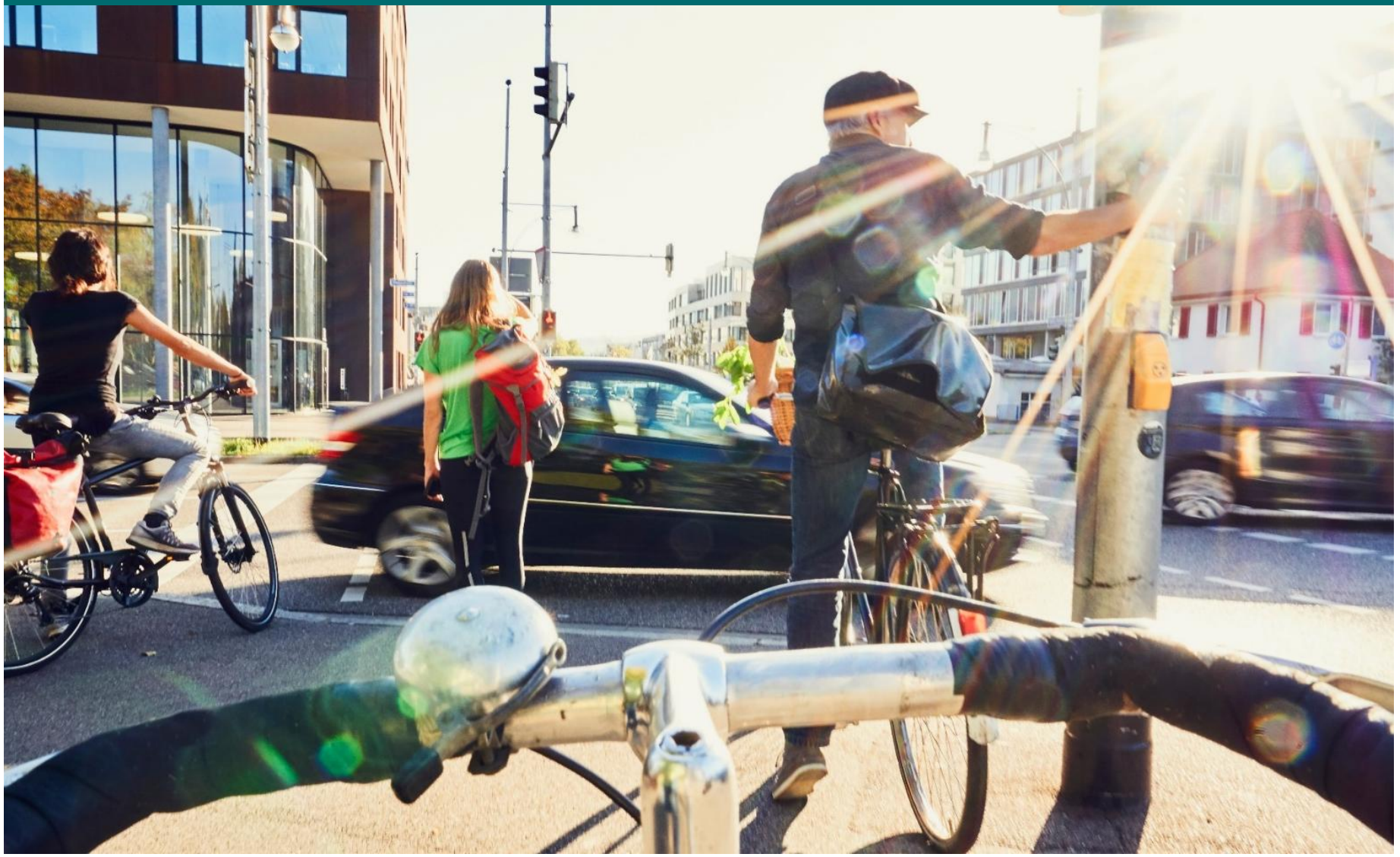
ökonomischer Status aus gruppiertem Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen

* ja-Anteile

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

Eine Mitgliedschaft besitzen 9 Prozent der Bundeshaushalte. Bundesweit zeigen sich andere Verteilungen beim Autobesitz in Haushalten mit Carsharing-Mitgliedschaft: Der Anteil für „kein Auto“ liegt wesentlich höher (40 Prozent), der Anteil für „ein Auto“ ist dagegen kleiner (46 Prozent).

Erste Bilanz und Impulse zur Diskussion



eine Studie des:

Bundesministerium für Verkehr

durchgeführt von:

infas

in Kooperation mit:

DLR

IVT Research Daten Analysen Strategien

infas 360

Ergebnistelegramm:
sechs Punkte zum Mitnehmen

1. Das Auto dominiert,
   sowohl in den Mobilitätsroutinen der Befragten als auch bei den Modal Splits für den Stichtag.
2. ÖPNV spielt in diesen Routinen der Befragten eine sehr kleine Rolle,
   bei gleichzeitiger subjektiver Unzufriedenheit hinsichtlich der Situation vor Ort.
3. Nur nahezu ein Fünftel der Befragten nutzt das Fahrrad mindestens wöchentlich,
   schwach aus geprägte Fahrradorientierung im Landkreis erkennbar, trotz Trend zum Elektrofahrrad.
4. Fußwege am Stichtag laut Wege-Modal Split eine „Alternative“ zum Auto,
   bei einer durchaus als (sehr) gut wahrgenommenen Situation vor Ort und wenn kurze Entfernungen.
5. Homeoffice für über die Hälfte der Befragten kein Standard, auch deswegen hohe Autoorientierung?
6. Last not least bleibt 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 Zwei-räder (allerdings keine Elektrofahrräder), 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).
ökonomischer Status	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).

MiD
Mobilität in Deutschland

Robert Follmer
Bereichsleiter
Tel. 0228/38 22-419
E-Mail r.follmer@infas.de

Dr. Ilka Dubernet
komm. Abteilungsleiterin
Tel. 030/670 55-8133
E-Mail ilka.dubernet@dlr.de

Marcus Bäumer
Geschäftsführer
Tel. 0621/15 03 08 30
E-Mail baeumer@ivt-research.de

Dr. Barbara Wawrzyniak
Business Director Data Science
Tel. 0228/74 8873-69
E-Mail b.wawrzyniak@infas360.de