

verkehrs- und
infrastrukturplanung

vip

Prof. Dr.-Ing.
Gerd-Axel Ahrens

Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“

Stadtgruppe: SrV-Städtepegel

Dresden, im April 2015
(aktualisierte Version vom 21.05.2015)



Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“

Stadtgruppe: SrV-Städtepegel

im Auftrag von Städten, Verkehrsunternehmen,
Verkehrsverbänden und Bundesländern

bearbeitet durch die
Technische Universität Dresden
Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung

Projektleitung:
Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens

Bearbeitung:
PD Dr.-Ing. habil. Rico Wittwer
Dipl.-Ing. Stefan Hubrich
Dipl.-Ing. Sebastian Wittig
Dr.-Ing. Frank Ließeke

Vorwort

Die Veränderungen von Mobilität und Verkehr, die das SrV 2003 und 2008 dokumentierten, waren außergewöhnlich. Die Abnahme der Kfz-Verkehrsleistung der Wohnbevölkerung in unseren Partnerstädten, der Anstieg der ÖPNV-Nutzung und des Radverkehrs unterstrichen erforderliche neue planerische Akzente. Auch immer mehr Senioren prägten diese Veränderungen mit. Sie sind zwar deutlich auto-affiner als frühere Jahrgänge und auch gefühlt jünger und mobiler, gleichwohl schienen sie nicht den Rückgang des Kfz-Verkehrs durch Bevölkerungsverluste bei den erwerbsfähigen Menschen und die Verhaltensänderungen vor allem der jungen Erwachsenen weg vom Auto zu kompensieren. Hinzu kommt, dass die älteren Menschen weniger Wege als die Erwerbsfähigen absolvieren und auch kaum in den Spitzenstunden unterwegs sind.

Vielorts sinken seit einigen Jahren die Pegel der Verkehrsstärken im Innerortsverkehr um 1 bis 2 % pro Jahr. Der Anteil der Haushalte ohne Pkw stieg im SrV-Städtepegel von 2003 bis 2008 von 33 auf 37 % an. Was sind die Gründe, die zu diesen Veränderungen geführt haben? Werden die Ergebnisse des SrV 2013 die Trends von 2008 bestätigen oder sind die daraus vorsichtig abgeleiteten Vermutungen zur weiteren Entwicklung zu korrigieren? Welchen Einfluss hat die um sich greifende Flexibilisierung und damit Individualisierung neuer öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen, die in den zurückliegenden Jahren auf den Markt kamen und angenommen werden. Während bei den technischen Neuerungen v. a. die Elektromobilität – auch im Fahrradbereich – in den Vordergrund rückte, ermöglicht der Boom der mobilen Kommunikationstechnik einen immer rascheren und präziseren Zugriff beispielsweise auf Fahrplan- und Tarifinformationen und damit auch auf die Verkehrsmittelalternativen zum eigenen Auto. Zugleich stößt die bis vor fünf Jahren noch eher verhalten und in Insiderkreisen geführte Diskussion um die Vorzüge des Fahrzeugteilens zunehmend auf Resonanz. Dadurch konnten vor allem die flexiblen Carsharing-Systeme überwiegend in größeren Städten immer besser Fuß fassen. Zunächst als Vorreiter und dann in ihrem Windschatten finden auch Fahrradverleihsysteme als selbstverständliches Verkehrsangebot mehr und mehr Verbreitung. Hiervon profitieren je nach Ausrichtung des Angebotes auch kleinere Städte und Regionen mit touristischer Anziehungskraft.

Dass die neuen Mobilitätsformen angenommen werden und Multimodalität längst Bestandteil gelebten Verkehrsverhaltens ist, steht außer Frage. Hingegen ist es schwieriger zu beurteilen, in welchem Umfang und unter welchen Randbedingungen dies geschieht. Die Nutzungsanteile sind vielerorts noch zu gering, um sie mit vertretbarem Erhebungsaufwand zu identifizieren. Allenfalls die Anbieter selbst führen entsprechende gezielte Nutzerbefragungen durch, die Ergebnisse werden jedoch aus nachvollziehbaren Gründen des Wettbewerbs kaum veröffentlicht. Die zunehmende Ausrichtung der Verkehrsplanung auf ganzheitliche, integrierte Ansätze erfordert jedoch Daten und Erkenntnisse zur Nutzung möglichst aller Verkehrsträger.

Die zehnte Erhebungswelle des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten – SrV 2013“ fällt mitten in diese Phase dynamischer Veränderungen im Verkehrssystem. Ein idealer Zeitpunkt, um aktuelle Ausprägungen des Verkehrsverhaltens erneut zu erfassen und damit die seit 1972 geführte Zeitreihe fortzuschreiben. Traditionell liegt dabei der Fokus auf dem städtischen Einwohnerverkehr. Das dienstälteste deutsche Erhebungsinstrument zum Verkehrsverhalten wurde inhaltlich wiederum auf aktuelle Fragestellungen ausgerichtet, ohne den SrV-Standard aufzugeben. Da sich auch zahlreiche erhebungstechnische Randbedingungen immer wieder verändern, wurde die Erhebungsmethodik behutsam angepasst.

Die gegenüber 2008 erneute Ausweitung der Untersuchungsräume insbesondere durch Städte in den alten Bundesländern und durch Stadt-Umland-Kooperationen schafft ideale Voraussetzungen, um das Gesamtbild der Daten und Ergebnisse noch differenzierter auszuwerten. Mit insgesamt mehr als 120.000 befragten Personen und über 100 Untersuchungsräumen verbesserte sich die Datenlage zur Erforschung weiterer, für die Verkehrsplanung bedeutsamer Ursachen und Trends in der Gesellschaft: Demografischer Wandel und regionale Differenzierung werden in den kommenden Jahren noch mehr als bisher maßgeschneiderte Lösungen im Verkehrsbereich erfordern. Es bleibt abzuwarten, ob die Verhaltensänderungen der jungen Erwachsenen zu Veränderungen auch im späteren Leben führen und vor allem, wie sich die Preise und die Akzeptanz der Alternativen zum eigenen Auto entwickeln. Nicht zuletzt dürften die Ergebnisse und die methodischen Erfahrungen aus dem SrV 2013 auch zur abgestimmten Weiterentwicklung anderer Erhebungsinstrumente, insbesondere von „Mobilität in Deutschland (MiD)“ des Bundes sowie zur europaweiten Harmonisierung von Erhebungen beitragen.

Der Technischen Universität Dresden ist es ein großes Anliegen, dank des Engagements der zahlreichen SrV-Projektpartner, aus den Daten einen maximalen Nutzen für Wissenschaft und Praxis zu ziehen. Wir werden als Forschungseinrichtung auch nach dem offiziellen Abschluss des zehnten SrV-Durchgangs den wertvollen Datenfundus für weitere wissenschaftliche Untersuchungen nutzen.

Allen am Projekt beteiligten Stadtverwaltungen, Verkehrsbetrieben und Verkehrsverbänden sowie den beteiligten Landesministerien sei für ihre konstruktive Zusammenarbeit herzlich gedankt. Wir würden uns freuen, wenn die im SrV 2013 erarbeiteten inhaltlichen und methodischen Ergebnisse vielfältige Verbreitung finden und v. a. für die integrierte Verkehrsentwicklungsplanung auf kommunaler und regionaler Ebene weiterhin unverzichtbare und wertvolle Grundlage bleiben.

Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'G. A. Ahrens', written over a horizontal line.

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens
Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung
Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr
der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“

Dresden, im Oktober 2014

Inhalt

1	Untersuchungscharakteristik.....	1
1.1	Anliegen der Stadtgruppierung	1
1.2	Erhebungszeitraum	3
1.3	Stichprobenanlage	3
1.4	Befragungsmethode	4
1.5	Gewichtung	6
1.6	Sonstige Aspekte.....	7
2	Begriffe und Definitionen	8
2.1	Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes.....	8
2.1.1	Grundgesamtheit und Untersuchungseinheiten	8
2.1.2	Inhaltliche Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs ..	8
2.1.3	Räumliche Abgrenzung	9
2.2	Einige Definitionen.....	10
2.2.1	Mobile Person	10
2.2.2	Weg.....	11
2.2.3	Zweckabgrenzung.....	12
2.2.4	Verkehrsmittel, Hauptverkehrsmittel und Hauptverkehrsmittelgruppen	13
2.2.5	Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit	15
2.2.6	Wetter	16
3	Erhebungsmerkmale	17
3.1	Merkmalsabgrenzung	17
3.2	Merkmale des Haushaltes	17
3.3	Merkmale der Person	18
3.4	Merkmale der Wege	19
4	Handhabung der Tabellen	20
	Anhang I – Stadtbeteiligung in den SrV-Stadtgruppen	
	Anhang II – Kennziffern in Tabellen	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2013	6
Abbildung 2-1:	Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs.....	9
Abbildung 2-2:	Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet	10
Abbildung 2-3:	Definitionen einer mobilen Person	11

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1-1:	SrV-Stadtgruppen 2013.....	4
--------------	----------------------------	---

1 Untersuchungscharakteristik

1.1 Anliegen der Stadtgruppierung

Die auf kommunaler und regionaler Ebene erhobenen Stichproben reichen im Regelfall für stärker differenzierte Auswertungen (z. B. von modellierungsrelevanten Kennziffern) nicht aus. Daher werden im SrV spezielle Stadtgruppen gebildet. Die SrV-Stadtgruppen sind eine Zusammenfassung der realisierten Stichproben von SrV-Untersuchungsräumen, bei denen es sich im Regelfall um Einzelstädte handelt. Die Gruppierung der Städte verfolgt das Ziel, Merkmalskombinationen stärker differenziert als in den stadtbezogenen Standardtabellen auszuwerten. Dadurch sind Aussagen möglich, die für eine Einzelstadt in der Regel keine statistisch stabilen Ergebnisse erwarten lassen (Tab 13.x bis 18.x in Anhang II). Zusätzlich beinhaltet die Sonderauswertung zu den SrV-Stadtgruppen ebenso die SrV-Standardauswertung (Tab 1.x bis 11.x). Es existieren zwei Gruppierungen der SrV-Teilnehmerstädte.

Gruppierung nach Zentralität, Einwohnerzahl und Topografie

Die erste Systematik folgt in erster Linie der Berücksichtigung modellierungstechnischer Aspekte. Dabei wurden vor allem *Anforderungen makroskopischer Verkehrsplanungsmodelle* konzeptionell beachtet.

Die Auswertungen basieren auf der begründeten Erkenntnis, dass für verkehrserzeugungsrelevante Merkmale auf der Produktionsseite¹ der konkrete Ortsbezug keinen oder nur einen geringen Beitrag zur Varianzaufklärung leistet. Dementsprechend können aufkommensbezogene Kenngrößen für Modellierungsaufgaben aus stadtübergreifenden Auswertungen entnommen werden.

Um den örtlichen Randbedingungen für stark differenzierte Auswertungen, die eigentlich einen Ortsbezug erfordern (beispielsweise Verkehrsmittelwahl und Weglänge), zumindest teilweise gerecht zu werden, basiert die Stadtgruppierung auf funktionalen und raumbezogenen Merkmalen. Dies betrifft einerseits die Zuordnung der Städte zu einer Zentralitätsstufe und bei großen Oberzentren die Unterscheidung nach der Einwohnerzahl (EW). Andererseits wurden die Städte aufgrund der vorhandenen topografischen Situation in „flach“ und „hügelig“ unterschieden.

Den Ergebnisnutzern stehen somit häufig verwendete modellierungsrelevante Kennziffern verschiedener Stadtgruppen zur Verfügung. Der Gewinn an statistischer Stabilität durch eine Gruppierung der Städte wird von den Verfassern deutlich höher eingeschätzt als der Verlust des realen Ortsbezuges. Die Städtekollektive können im Anschluss auch für weiterführende spezifische Auswertungen genutzt werden. An dieser Stelle werden Synergien, die durch die gemeinsame Beauftragung einer SrV-Erhebung entstehen, besonders deutlich.

¹ In gängigen makroskopischen Verkehrsplanungsmodellen bezeichnet die „Produktionsseite“ die quellseitige Erzeugungsrate (im Gegensatz zur „Attraktionsseite“ für das zielseitige Anziehungspotenzial).

Städte, die nicht am SrV teilgenommen haben, erhalten durch Mobilitätskennziffern für Stadtgruppen die Möglichkeit, Orientierungswerte für typische Ausprägungen des Verkehrsverhaltens in ihrer eigenen Kommune zu gewinnen.

Auf Basis der Erhebung SrV 2013 konnten nach der ersten Gruppierungssystematik sinnvoll sechs Stadtgruppen² gebildet werden:

- Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländl. Gemeinden, Topografie flach
- Mittelzentren, Topografie: flach
- Mittelzentren, Topografie: hügelig
- Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: flach
- Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig
- Oberzentren 500.000 und mehr EW (ohne Berlin), Topografie: flach

Da die Zusammensetzung der Stadtgruppen in Abhängigkeit von den beteiligten Kommunen variiert, sind sie für Zeitreihenbetrachtungen nicht geeignet.

Gruppierung nach Auswertungserfordernissen für Zeitreihenanalysen

Die zweite Systematik dient vor allem der *stadtübergreifenden Ergebnisdarstellung*. Neben dem

- SrV-Städtepegel,

der insbesondere für *Zeitreihenbetrachtungen* geeignet ist, werden auf Grundlage des 2013er SrV erstmals angeboten:

- SrV-Wiederholerstädte West
- Große SrV-Vergleichsstädte

Der „SrV-Städtepegel“ beinhaltet in seinem Ursprung die 14 Bezirksstädte der ehemaligen DDR (ohne Berlin). Heute setzt er sich noch immer (und bis auf wenige Ausnahmen) aus den Städten zusammen, die seit 1972 kontinuierlich am SrV teilgenommen haben. Demzufolge bildet der SrV-Städtepegel die Basis für Analysen der zeitlichen Entwicklung des Personenverkehrs ostdeutscher Großstädte.

Die Gruppe „SrV-Wiederholerstädte West“ enthält die großen westdeutschen Städte, die sowohl 2008 als auch 2013 am SrV teilgenommen haben. Die Gruppe „Große SrV-Vergleichsstädte“ umfasst die großen Wiederholerstädte, die 2008 und 2013 am SrV beteiligt waren. Beide Gruppen sind ebenso für Zeitreihenanalysen geeignet. Allerdings liegen für das SrV 2008 keine tabellierten Auswertungen vor. Die entsprechenden Einzeldatensätze sind allerdings nach den im Bericht zu Datenaufbereitung³ beschriebenen Verfahren für den interessierten Nutzer verfügbar.

² Anhang I enthält eine Übersicht zur Zusammensetzung aller Stadtgruppen.

³ AHRENS, G.-A.; LIEßKE, F.; HUBRICH, S., WITTMER, R. (2015): Datenaufbereitung im Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter <<http://www.tu-dresden.de/srv2013>>.

1.2 Erhebungszeitraum

Für das SrV 2013 wurden die Monate Januar bis Dezember als Erhebungszeitraum definiert. Stichtage für die Befragung im Standard-SrV sind alle mittleren Werktage, d. h. die Wochentage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag. Ein solcher Stichtag wird von der Erhebung ausgeschlossen, wenn er selbst auf einen Ferien- oder Feiertag fällt oder an einen solchen angrenzt. Dadurch ergibt sich, je nach Monat und Bundesland, eine unterschiedliche Anzahl möglicher Stichtage. Für das gesamte Jahr 2013 schwankt diese zwischen 101 und 110 Tagen.

Für die Städte und Gemeinden, die im Großraum Rhein-Main untersucht wurden, fand die Befragung an allen Tagen der Woche und auch an Feiertagen und in Ferienzeiten statt. Für die SrV-Wiederholerstädte Frankfurt am Main und Mainz wurden ergänzend Werktagsauswertungen durchgeführt, so dass entsprechend gesonderte Gewichtungsfaktoren für Werktage vorliegen. Für die Bildung der Stadtgruppen konnten beide Städte daher berücksichtigt und entsprechend ausschließlich die mittleren Werktage einbezogen werden. Alle übrigen Städte und Gemeinden des Großraums Rhein-Main blieben bei der Bildung von Stadtgruppen hingegen außen vor.

1.3 Stichprobenanlage

Die Stichprobenplanung für das SrV 2013 erfolgte stadtspezifisch. Je nach Aufgabenstellung der Einzelstadt war eine vorgegebene Nettostichprobe zu erreichen, diese betrug für Oberzentren zwischen 1.000 Personen (Standardstadt) und 15.602 Personen (Berlin). In kleineren Gemeinden im Umland der Oberzentren wurden in der Regel mindestens 500 Personen befragt.

Die Stichprobenziehung erfolgte für Oberzentren grundsätzlich räumlich geschichtet. Dabei wurde im Standardfall für jede Schicht eine uneingeschränkte Zufallsstichprobe der Personen ab 0 Jahre aus dem Einwohnermelderegister gezogen. Die Stichprobensteuerung erfolgte – soweit möglich – für jeden Erhebungsmonat getrennt. Der Steuerung nach Quartalen wurden die Standardquartale eines Kalenderjahres zugrunde gelegt.

Aus den stadtspezifisch konzipierten Stichproben wurden im Nachgang Stadtgruppen gebildet. Die daraus entstehende Grundgesamtheit ergibt sich aus der in den Städten einer Stadtgruppe lebenden Wohnbevölkerung. Eine Stadtgruppe repräsentiert somit das mittlere Verkehrsverhalten dieser Einwohner.

Tabelle 1-1 enthält die realisierten Nettostichproben aller neun Stadtgruppen.

Gruppenbezeichnung	Realisierte Nettostichprobe (Personen)
Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topografie: flach	7.322
Mittelzentren, Topografie: flach	15.371
Mittelzentren, Topografie: hügelig	11.854
Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: flach	22.849
Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig	20.921
Oberzentren 500.000 und mehr EW (ohne Berlin), Topografie: flach	11.206
SrV-Städtepegel	18.985
SrV-Wiederholerstädte West	17.970
Große SrV-Vergleichsstädte	54.579

Tabelle 1-1: SrV-Stadtgruppen 2013

1.4 Befragungsmethode

Die Methodik des Befragungsinstrumentes muss so ausgelegt sein, dass in Bezug auf die Grundgesamtheit eine möglichst repräsentative Zusammensetzung der Antworterstichprobe erreicht wird. Für diese Stichprobe ist darüber hinaus die erforderliche Daten- bzw. Erfassungsqualität zu gewährleisten. Aus beiden Anforderungen resultieren sehr differenzierte Überlegungen hinsichtlich der methodischen Vorgehensweise von der ersten Kontaktaufnahme über die eigentliche Befragung bis hin zu Erinnerungsaktivitäten.

Aus früheren SrV-Durchgängen ist bekannt, dass mit telefonischen Befragungen höhere Antwortquoten und eine bessere Datenqualität erzielt werden kann als bei schriftlich-postalischen Befragungen (Papierfragebogen)⁴. Allerdings kann im Regelfall nicht für alle Haushalte der Stichprobe eine Telefonnummer recherchiert werden. Im Gegenteil, der Anteil von Haushalten, denen aus öffentlich zugänglichen Verzeichnissen keine Telefonnummer zugeordnet werden kann, nimmt stetig zu (im SrV 2013 ca. 66 %). Dies kann im Nichtvorhandensein eines Festnetztelefonanschlusses, der Nichteintragung der Telefonnummer oder der Eintragung unter anderem Namen begründet liegen.

Da angenommen werden muss, dass sich dieser Personenkreis systematisch von Personen mit Telefonnummer unterscheidet, wurde das SrV 2013 wie bereits 2003 und 2008 als Kombination aus telefonischer und schriftlicher Befragung durchgeführt. Allerdings war das Ausfüllen des schriftlichen Fragebogens im SrV 2013 ausschließlich über das

⁴ Vgl. AHRENS, G.-A.; LIEBKE, F.; WITTWER, R.; HUBRICH, S. (2009): Endbericht zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ und Auswertungen zum SrV-Städtepegel. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter <<http://www.tu-dresden.de/srv2013>>, S. 60.

Internet möglich (schriftlich-online). Diese gegenüber dem SrV 2013 vorgenommene methodische Veränderung diente der Erhöhung der Datenqualität und des Rücklaufs und vergrößerte die Flexibilität bei der Formulierung des Fragekataloges. Die Ergebnisse einer Methodenvorstudie im Oktober/November 2012 zeigen, dass diese Veränderung nicht zu methodischen Effekten führt, die über den Einfluss einer verbesserten Daten- und Erfassungsqualität hinausgehen. Abbildung 1-1 gibt einen Überblick zur Befragungsmethodik des SrV 2013.

Im Anschluss an die (geschichtete) Stichprobenziehung aus den Einwohnermelderegistern der beteiligten Städte erfolgte eine Recherche der Telefonnummern für diese Haushalte. Im Ergebnis wurde eine Differenzierung der Stichprobe nach

- telefonisch direkt erreichbaren Haushalten (telefonische Basisstichprobe) und
- telefonisch nicht direkt erreichbaren Haushalten (schriftliche Basisstichprobe)

vorgenommen. Ein Haushalt galt für die Erhebung als telefonisch direkt erreichbar, wenn seiner Adresse eine Festnetztelefonnummer aus einem öffentlich zugänglichen Telefonregister zugeordnet werden konnte.

Der nächste Schritt bestand im Versand der Erhebungsunterlagen. Allen Haushalten wurde die Befragung postalisch angekündigt. Während telefonisch direkt erreichbare Haushalte mit dem Ankündigungsschreiben bereits über ihren Stichtag informiert wurden, erhielten Haushalte ohne verfügbare Telefonnummer zunächst einen Kurzfragebogen, der u. a. zur Erfassung einer Telefonnummer oder E-Mail-Adresse diente. Antwortende Haushalte erhielten später ein weiteres Schreiben, in welchem der Stichtag für diesen Haushalt vermerkt war.

Die Erhebungsmaterialien wurden wöchentlich in Wellen verschickt. Der Versand von Schreiben, die mit einem Stichtag versehen waren, musste dabei so erfolgen, dass die Haushalte die Ankündigung am Samstag vor dem jeweiligen Stichtag erhielten.

Haushalte, zu denen von Anfang an oder nach Rücksendung des Kurzfragebogens eine Telefonnummer vorlag, wurden nach dem Stichtag telefonisch kontaktiert und befragt oder zur Online-Teilnahme motiviert. Ggf. konnten auch mehrere Interviews durchgeführt werden. Von den nicht telefonisch erreichbaren Haushalten, die bereits einen Stichtag erhalten hatten, wurde das Ausfüllen des Online-Fragebogens erwartet. Die haushaltsgebundenen Zugangsdaten waren in sämtlichen Schreiben aufgeführt. Alle Haushalte konnten jederzeit zwischen Telefon- und Online-Befragung wechseln.

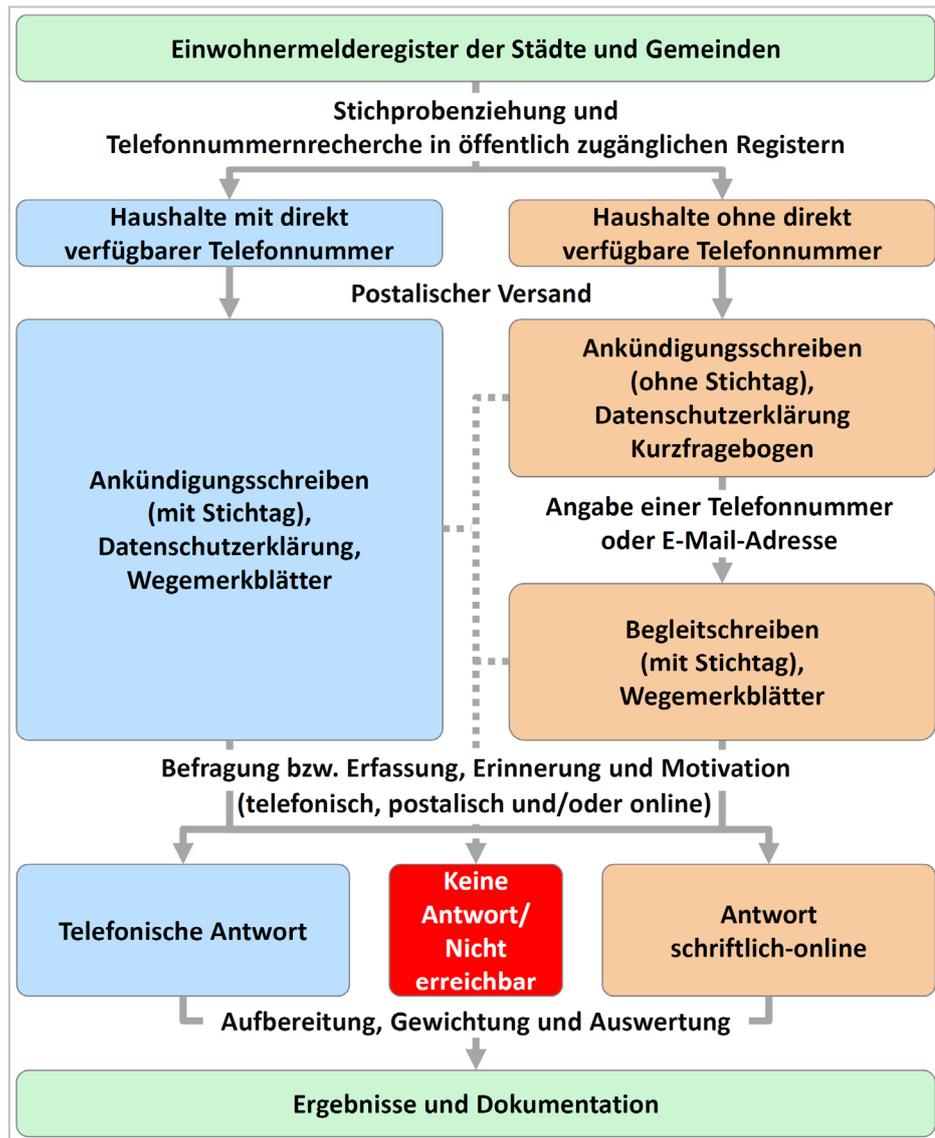


Abbildung 1-1: Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2013

1.5 Gewichtung

Das Gewichtungsverfahren hat zum Ziel, die systematische Verzerrung der Stichprobe zu korrigieren bzw. zu minimieren. Dazu waren Faktoren zu entwickeln, die prinzipiell bei allen Auswertungen in Bezug auf die gesamte Stadtgruppe sowie ggf. für Quartalsauswertungen Verwendung finden sollten. Werden weitere Untergruppen gebildet, ist fallbezogen zu entscheiden, ob und wie die Gewichtungsfaktoren sinnvoll interpretiert werden können.

Die Gewichtung baut auf den für die Einzelstädte ermittelten Gewichtungsfaktoren auf⁵. In einem weiteren Gewichtungsschritt waren ent-

⁵ Ausführliche Informationen zum Gewichtungsverfahren finden sich in AHRENS, G.-A.; WITTWER, R.; HUBRICH, S.; LIEBKE, F. (2015): Nonresponse-Analyse und Gewichtung im Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter <<http://www.tu-dresden.de/srv2013>>.

sprechend der Stichprobenanlage die unterschiedlichen Bevölkerungsanteile der Städte und die realisierten Nettostichproben in einer Stadtgruppe so zu gewichten, dass eine bevölkerungsproportionale Stichprobenverteilung entsteht. Der Algorithmus orientiert sich an dem bereits in vorangegangenen Erhebungsdurchgängen eingesetzten Verfahren.

Die Stichprobengewichte wurden im Anschluss auf die ungewichtete Nettofallzahl der Stadtgruppe skaliert. Die dadurch berechneten Faktoren werden auf Haushalts-, Personen- und Wegebene bereitgestellt.

1.6 Sonstige Aspekte

Ausführliche Informationen zu den in diesem Dokument beschriebenen methodischen Grundlagen, Definitionen und Erhebungsmerkmalen von „Mobilität in Städten – SrV 2013“ sind nachzulesen im Methodenbericht der Erhebung⁶. An gleicher Stelle sind auch weitere, hier nicht erwähnte, Elemente und Arbeitsschritten der Befragung näher erläutert. Dies gilt insbesondere für die Dokumentation der Erhebungsunterlagen, Informationen zu Feldarbeit und Feldverlauf, sowie den Komplex der Datenaufbereitung.

⁶ AHRENS, G.-A.; LIEßKE, F.; WITTEW, R.; HUBRICH, S.; WITTIG, S. (2014): Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter <<http://www.tu-dresden.de/srv2013>>.

2 Begriffe und Definitionen

2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes

2.1.1 Grundgesamtheit und Untersuchungseinheiten

Die Grundgesamtheit der Erhebung besteht aus allen Einwohnerinnen und Einwohnern des jeweiligen Untersuchungsraumes. Es gibt keine Einschränkung in Bezug auf Alter, Geschlecht, Nationalität sowie Haupt- oder Nebenwohnsitz.

Gegenstand der Untersuchung ist das Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung der teilnehmenden Gebietskörperschaften. Von zufällig ausgewählten Haushalten werden alle Personen befragt. Dabei findet der Haushaltskontext explizit Berücksichtigung.

Als Untersuchungseinheiten treten somit Haushalte mit allen darin lebenden Personen und deren realisiertes Verkehrsverhalten auf.

Die zu erhebenden Analysedaten gliedern sich demnach in

- Haushaltsdaten mit verschiedenen haushalts- und fahrzeugbezogenen Merkmalen,
- Personendaten mit soziodemografischen und verkehrsrelevanten Merkmalen der befragten Personen sowie
- Wegedaten mit Merkmalen zu den Ortsveränderungen der befragten Personen.

Das Verkehrsverhalten einer Person wird für einen zufällig ausgewählten Stichtag erfasst. Grundsätzlich erfolgt die Erhebung aller Wege aller Personen eines Haushaltes. Ausgenommen sind lediglich Haushaltsmitglieder, die am Stichtag ganztägig keinen Bezug zum Wohnort hatten. Deren Wege werden nicht erfasst. Somit beziehen sich Auswertungen zur stichtagsbezogenen Mobilität auf „Personen am Wohnort“.

2.1.2 Inhaltliche Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs

Verkehr ist als „[...] die Gesamtheit aller Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Nachrichten“⁷ definiert. Da die Grundgesamtheit der SrV-Untersuchung aus den Einwohnerinnen und Einwohnern besteht, liegt der Verkehr der Wohnbevölkerung im Fokus.

Es wird davon ausgegangen, dass der durch die Wohnbevölkerung erzeugte Verkehr maßgeblich zum Verkehrsaufkommen eines Untersuchungsraumes beiträgt.

⁷ PIRATH, C. (1949): Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. 2. Auflage, Berlin, Springer Verlag, S. 2.



Abbildung 2-1: Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs

Weitere relevante Verkehrsarten – wie insbesondere die Einpendler-, Touristen- und Besucherverkehre – werden im SrV nicht berücksichtigt (vgl. Abbildung 2-1).

Vom Wirtschaftsverkehr wird nur in begrenztem Umfang der Personenwirtschaftsverkehr erfasst, wenn er als Komponente des Einwohnerverkehrs auftritt.

Im Regelfall werden die Daten bezogen auf die Bevölkerung einer Stadt bzw. Gemeinde erhoben und ausgewertet. In einigen Fällen wurden jedoch bei der Stichprobenanlage die teilräumlichen Untergliederungen innerhalb des Stadtgebietes in der Form vorgesehen, dass Kennziffern auch für diese Teilräume dargestellt werden können.

2.1.3 Räumliche Abgrenzung

Als Haushaltsbefragung erfasst das SrV den örtlichen Verkehr der Wohnbevölkerung, in erster Linie deren Binnen- und Quellverkehr sowie den rückfließenden Zielverkehr. Außen- und Durchgangsverkehr der Einwohnerinnen und Einwohner werden zwar ebenfalls erhoben, das damit erfasste Verkehrsaufkommen ist jedoch vergleichsweise gering und die Stichprobe für repräsentative Auswertungen dieser räumlichen Verkehrsarten im Regelfall nicht ausreichend.

Maßgebliche Anteile von Durchgangsverkehren bzw. Tangential- und sonstigen Verkehren einer Stadt können nicht über Haushaltsbefragungen erfasst werden (vgl. Abbildung 2-2), sondern bedürfen gesonderter Befragungen bzw. Zählungen.

Wenn im Weiteren von „allen Wegen“ gesprochen wird, sind alle in der Erhebung erfassten Wege, auch die weiteren Quell- und Zielverkehre nach bzw. von außerhalb gemeint. Aufgrund seiner planungspraktischen Bedeutung wird der Binnenverkehr an relevanten Stellen gesondert ausgewiesen.

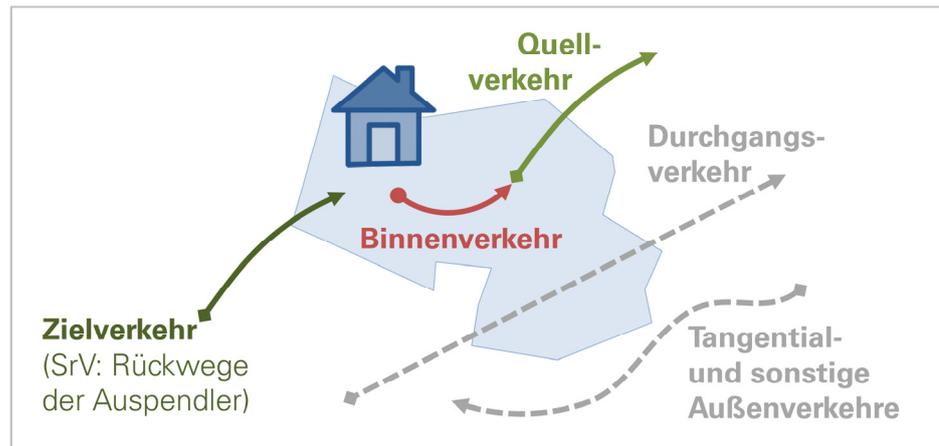


Abbildung 2-2: Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet

2.2 Einige Definitionen

2.2.1 Mobile Person

Das Ziel, den Fokus auf den örtlichen Verkehr der Wohnbevölkerung zu legen, bedingt eine konsequente definitorische Abgrenzung der werktäglichen, ortsbezogenen Mobilität.

In Bezug auf einen konkreten Untersuchungsraum (Stadt oder Gemeinde) gilt diejenige Person als *mobil*, die an dem ihr vorgegebenen Stichtag Ortsveränderungen am, zum bzw. ausgehend vom konkreten Untersuchungsraum durchführt. *Nichtmobil* im Sinne des SrV sind befragte Personen, die am Stichtag am Wohnort waren, jedoch keine Ortsveränderungen durchgeführt haben (engere Mobilitätsdefinition) bzw. Personen die am Stichtag überhaupt nicht am Wohnort waren (erweiterte Mobilitätsdefinition).

Gilt eine Person für das SrV als *mobil*, sind alle Ortsveränderungen dieser Person für den Stichtag detailliert zu erfragen. Gilt sie (da sie am Stichtag nicht am Wohnort war) nach der erweiterten SrV-Definition als *nichtmobil*, ist zu vermerken, ob die Person am Stichtag außerhalb des SrV-Untersuchungsraums Wege durchgeführt hat. Diese Ortsveränderungen werden jedoch im Detail nicht erfasst. War die Person tatsächlich *nichtmobil*, und zwar in der Form, dass sie am Stichtag keinerlei Wege unternommen hat, wird der Grund für die Nichtmobilität erfragt (Abbildung 2-3).

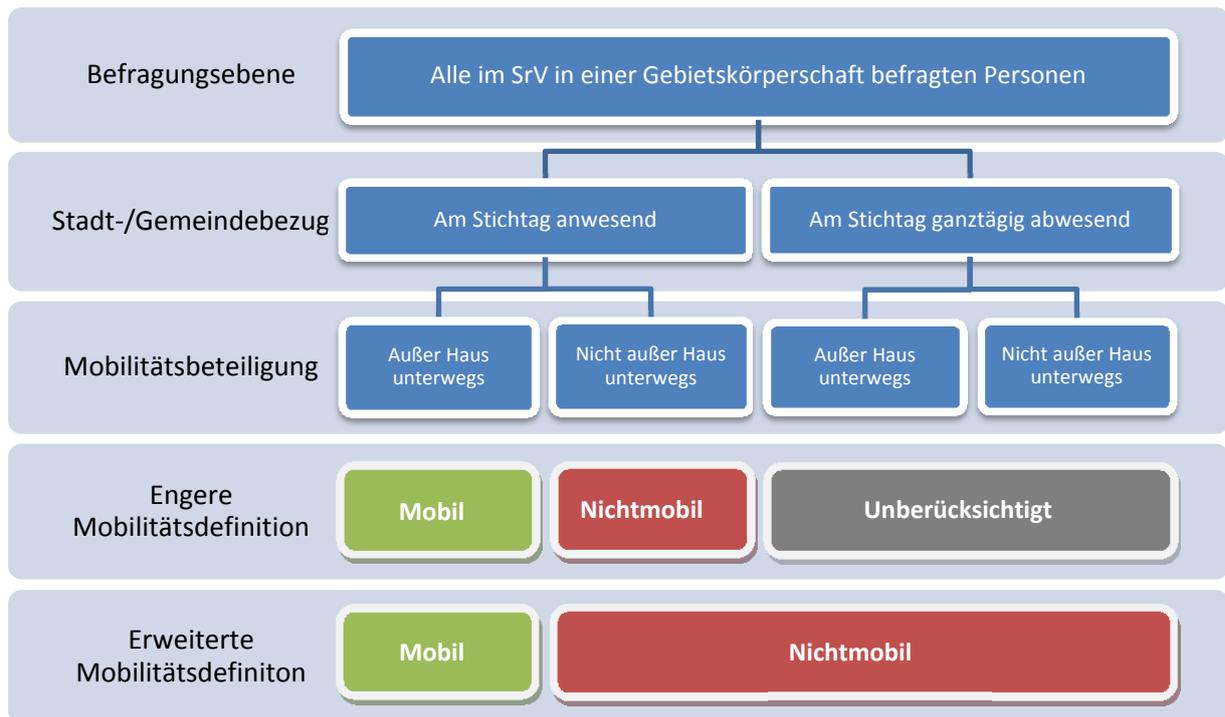


Abbildung 2-3: Definitionen einer mobilen Person

2.2.2 Weg

Ein Weg im Sinne des SrV ist eine Ortsveränderung, deren Quelle und/oder Ziel außerhalb des Grundstückes liegt, auf dem die zu befragende Person ihren Wohnsitz hat.

Weiterhin ist zu beachten, dass

- ein Weg durch genau einen Zweck definiert ist (z. B. zur Arbeit, zum Einkauf, nach Hause),
- auch kurze Wege (z. B. um einen Brief zum Postkasten zu bringen) eigenständige Wege sind und ausdrücklich mit erfasst werden müssen,
- ein Weg aus mehreren *Etappen* bestehen kann, d. h. auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel benutzt werden können (mögliche Verkehrsmittelreihenfolge z. B. zu Fuß > S-Bahn > Bus > zu Fuß),
- das Hauptverkehrsmittel eines Weges sich aus einer vorgegebenen Verkehrsmittelhierarchie bestimmt und
- (Heim-)Wege in die eigene Wohnung eigenständige Wege sind.

Dadurch entstehen beispielsweise zwei Wege, wenn auf dem Heimweg vom Arbeitsplatz noch ein Einkauf erledigt wird.

Rundwege (z. B. Spaziergänge), bei denen Quelle und Ziel identisch sind, werden als zwei getrennte Wege im Sinne von Hin- und Rückweg erfasst. Dabei erfolgt eine Halbierung von Länge und Dauer des ursprünglich angegebenen Weges.

2.2.3 Zweckabgrenzung

Der Anlass für die Durchführung einer Ortsveränderung wird nach der Aktivität am Zielort unterschieden. Dieses als *Zweck/Ziel* bezeichnete Merkmal wurde aus inhaltlich-planerischen und modellierungstechnischen Gründen möglichst an eine räumlich identifizierbare Einrichtung gekoppelt. Insgesamt war im SrV 2013 die Zuordnung zu 19 Kategorien möglich. „Klassische“ Aktivitätszwecke und -anlässe sind dabei:

- Eigener Arbeitsplatz
- Anderer Dienstort/-weg
- Kinderkrippe/-garten
- Grundschule
- Mittel-/Realschule, Gymnasium
- Berufs-, Fach-, Hochschule
- Andere Bildungseinrichtung
- Einkauf täglicher Bedarf
- Sonstiger Einkauf
- Dienstleistungseinrichtung (z. B. Behörde, Arzt, Post, Bank, Friseur)
- Kultur, Theater, Kino
- Gaststätte/Kneipe
- Privater Besuch (fremde Wohnung)
- Erholung/Sport im Freien (auch Wandern/Hund ausführen o. ä.)
- Sportstätte (allgemein)
- Andere Freizeitaktivität
- Sonstiges

Im erweiterten Sinne finden als Anlass für Aktivitäten noch folgende Kategorien Verwendung:

- Bringen oder Holen von Personen
- Eigene Wohnung

Wege, die mit dem *Bringen bzw. Holen von Personen* verbunden waren, wurden hinsichtlich des Zwecks zweistufig kodiert: Zunächst erhielten sie eine Kennzeichnung mit dem Ziel/Zweck „Bringen oder Holen von Personen“. Anschließend wurde zusätzlich vermerkt, wohin die Person(en) gebracht bzw. woher diese geholt wurden. Dabei kamen (abgesehen vom Zweck „Eigene Wohnung“) ebenfalls die o. g. Zweckkategorien zum Einsatz.

Um alle Ortsveränderungen einer Person am Stichtag zu erfassen, werden auch Wege, die zurück zur eigenen Wohnung führen, aufgenommen. Diese sogenannten Heimwege werden in Bezug auf ihren Zweck bzw. ihr Ziel im SrV 2013 erstmals in zwei Varianten kodiert:

Variante 1: Die Wege nach Hause werden als eigenständige Zweckkategorie kodiert. Diese Variante entspricht der bisherigen SrV-Tradition. Damit lässt sich z. B. der Wohnungsbezug bei modellierungsrelevan-

ten oder anderen entsprechenden planerischen Fragestellungen eindeutig abbilden.

Variante 2: Dem Zweck eines Heimweges wird der Zweck bzw. das Ziel des vorangegangenen Weges zugeordnet. Durch diese Variante besteht die Möglichkeit, die Verteilung aller aushäusigen Aktivitäten, d. h. ohne Wohnen als eigenständige Aktivität zu ermitteln. Damit wird auch die Kompatibilität zu den Ergebnissen von „Mobilität in Deutschland (MiD)“ weiter verbessert.

Zur Beschreibung der Aktivitäten einer Person am Stichtag können die durchgeführten Ortsveränderungen üblicherweise auf zwei unterschiedliche Arten charakterisiert werden.

Quelle-Ziel-Gruppen (QZG) fixieren einen Weg durch den Wegezweck am Ziel und den Wegezweck an der Quelle (Wegezweck des vorangegangenen Weges bzw. Ausgangspunkt des ersten Weges). Es existiert eine Vielzahl von Bildungsvorschriften (z. B. 5er-, 15er-, 17er-, 21er-QZG-Einteilung).

Aktivitäts- oder auch Aktivitätsketten geben darüber hinaus die Möglichkeit, die Abfolge mehrerer Ortsveränderungen näher zu beschreiben. Eine typische Verkettung von Aktivitäten ist beispielsweise „Wohnen > Arbeiten > Einkaufen > Wohnen“. In der Regel werden die n häufigsten Aktivitätsketten aufgeführt, alle übrigen zu einer Kategorie „Übrige“ gruppiert.

Eine Aktivitätskette, die als ersten und letzten Zweck die Aktivität „Wohnen“ aufweist, wird als *Ausgang* bezeichnet.

Der *Berufsverkehr* kann in der Planungspraxis einen dimensionierungsrelevanten Verkehrszustand (v. a. in Bezug auf die Spitzenstunden) darstellen. Für die nähere Beschreibung und zur Zeitreihenanalyse des Berufsverkehrs sind auch im SrV 2013 Auswertungen erhalten. Dazu wurden einerseits die Ortsveränderungen von der Wohnung

- zum eigenen Arbeitsplatz (WA)
- zur Kinderkrippe/zum Kindergarten (WK) und
- zur Schule/Bildungseinrichtung (WB)

und andererseits die Wege zur eigenen Wohnung zu den Quelle-Ziel-Gruppen AW, KW und BW zusammengefasst.

2.2.4 Verkehrsmittel, Hauptverkehrsmittel und Hauptverkehrsmittelgruppen

Unter Verkehrsmitteln werden technische Hilfsmittel für die Durchführung von Ortsveränderungen verstanden. Für Auswertungen von Haushaltsbefragungen bzw. im planungspraktischen Sprachgebrauch wird das Zu-Fuß-Gehen auch als „Verkehrsmittel“ bezeichnet.

Falls mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg zum Einsatz gelangten, wurde für die Auswertung ein hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel (Hauptverkehrsmittel) bestimmt. Dabei wurde eine eindeutige Zuordnung mit Hilfe einer Verkehrsmittelhierarchie vorgenommen, in der die

Verkehrsmittel mit der größten entfernungsbezogenen Leistungsfähigkeit an erster Stelle stehen. Daraus resultiert die Hierarchisierung

1. Fernzug,
2. Nahverkehrszug,
3. S-Bahn,
4. U-Bahn,
5. Straßenbahn,
6. Bus,
7. Taxi,
8. Mitfahrer Carsharing-Pkw,
9. Mitfahrer im anderen Pkw,
10. Mitfahrer im Haushalts-Pkw,
11. Fahrer im Carsharing-Pkw,
12. Fahrer im anderen Pkw,
13. Fahrer im Haushalts-Pkw,
14. Motorisiertes Zweirad (Mofa, Motorroller, Moped, Motorrad),
15. Fahrrad (auch Elektro-, Miet- oder Leihfahrrad),
16. zu Fuß.

Trat für einen Weg als angegebenes Verkehrsmittel die Kategorie „Anderes Verkehrsmittel“ auf, war die Hierarchisierung grundsätzlich fallbezogen festzulegen.

Durch die Bildung von Hauptverkehrsmitteln werden also nur eigenständige Fußwege bei Modal-Split-Auswertungen berücksichtigt und keine Zu- und Abgänge beispielsweise zu/von Haltestellen oder Parkplätzen. Allerdings sind alle auf einem Weg genutzten Verkehrsmittel im Datensatz einzeln hinterlegt. Darüber hinaus kann deren Nutzung durch die ebenfalls erfragte Verkehrsmittelreihenfolge nachvollzogen werden.

Für die Auswertung aggregierter Verkehrsmittelgruppen erfolgte eine Zusammenfassung der hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel.

Zum *Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV)* gehören die Verkehrsmittel

- Flugzeug,
- Fähre,
- Schwebebahn, Seilbahn
- Fernzug,
- Nahverkehrszug,
- S-Bahn,
- U-Bahn,
- Straßenbahn,
- Bus,
- Taxi und

- andere als öffentlicher Verkehr zu bezeichnende technische Hilfsmittel.

Der *Motorisierte Individualverkehr (MIV)* beinhaltet die Verkehrsmittel

- Pkw als Fahrer,
- Pkw als Mitfahrer,
- Lkw als Fahrer oder Mitfahrer,
- motorisiertes Zweirad als Fahrer oder Mitfahrer und
- alle anderen individuellen Kraftfahrzeuge als Fahrer oder Mitfahrer.

Der *Nichtmotorisierte Verkehr (NMV)* umfasst die Verkehrsmittel

- Fahrrad,
- Elektrofahrrad
- andere antriebslose individuelle Verkehrsmittel und
- das Zu-Fuß-Gehen.

Ein wesentlicher Einflussfaktor auf die Verkehrsmittelwahl ist die Verfügbarkeit individueller Kraftfahrzeuge im Haushalt. Diese Verfügbarkeit wird einerseits individuell unterschiedlich wahrgenommen und beurteilt. Andererseits lässt sich insbesondere die Pkw-Verfügbarkeit ebenso aus objektiven und prognosefähigen Kriterien ableiten⁸.

Infolgedessen wurde zunächst die *Pkw-Verfügbarkeit* am Stichtag als subjektiv beurteilbare Größe in den Kategorien

- ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit,
- ja, nach Absprache und
- nein, kein Zugang zum Pkw

erfasst. Sie beschreibt somit die Möglichkeit einer Person, am Stichtag alle, einige oder keinen der zurückgelegten Wege mit dem Haushalts-Pkw als Fahrer oder Mitfahrer zu absolvieren. Auf Basis derselben Definition wurde auch die Verfügbarkeit eines Fahrrads, eines Elektrofahrrads und einer ÖPNV-Zeitkarte am Stichtag erhoben.

Zur Ableitung der bereits erwähnten objektiven Pkw-Verfügbarkeit können die gleichfalls erhobenen Merkmale „Pkw-Ausstattung des Haushalts“ sowie „Führerscheinbesitz“ der Person herangezogen werden.

2.2.5 Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit

Für die nähere Beschreibung einer Ortsveränderung sind auch die bei der Durchführung zurückgelegte Entfernung, die Dauer und Geschwindigkeit relevante Größen.

⁸ Vgl. WITTEW, R. (2008): Raumstrukturelle Einflüsse auf das Verkehrsverhalten – Nutzbarkeit der Ergebnisse großräumiger und lokaler Haushaltsbefragungen für makroskopische Verkehrsplanungsmodelle. Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Heft 11, Dresden, S. 114.

Als *Entfernung* ist dabei die Länge einer Ortsveränderung von Tür zu Tür gemäß der Angabe der Befragten zu verstehen.

Die *Dauer* beschreibt die Tür-zu-Tür-Zeitdifferenz zwischen Beginn eines Weges und Ankunft am Ziel entsprechend der Befragtenangabe (sogenannte komplexe Reisezeit).

Die *Geschwindigkeit* ergibt sich als durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von Tür zu Tür, errechnet aus dem Quotienten von Entfernung und Dauer.

2.2.6 Wetter

Wetterzustände können im Tagesverlauf stark variieren. Die Befragten hatten die Möglichkeit bei der Angabe des Wetters am Stichtag alle Zustände zu benennen. Wurden mehrere Zustände angegeben, erfolgte die Festlegung eines für den Stichtag maßgebenden Wetters auf Basis der Wetterhierarchie:

1. Schneefall
2. Regen
3. wolkig/bedeckt
4. sonnig

Zusätzlich wurden mit Unterstützung des Deutschen Wetterdienstes während des gesamten Erhebungszeitraums objektive Wetterdaten für ausgewählte Messstationen erhoben.

3 Erhebungsmerkmale

3.1 Merkmalsabgrenzung

Die Merkmale des SrV-Fragekataloges wurden, wie in den vergangenen Durchgängen auch, in den Kernelementen beibehalten, um die Vergleichbarkeit innerhalb der Zeitreihe zu sichern.

Ausgehend vom Untersuchungsgegenstand differenzieren sich die Erhebungsmerkmale befragungspraktisch in Informationen

- zum Haushalt und zu den im Haushalt vorhandenen Pkw,
- zu den im Haushalt lebenden Personen sowie
- zu deren Wegen am jeweiligen Stichtag.

Da in jedem SrV-Durchgang aktuelle Anforderungen berücksichtigt werden, kam es auch im SrV 2013 zu einigen Erweiterungen des Standardkatalogs.

Darüber hinaus führte die Vielfalt orts- oder auftraggeberspezifischer Anforderungen zu speziellen Erweiterungen des Fragekatalogs. Diese beziehen sich ausschließlich auf die Personenebene.

Die Fragestellungen und Antwortoptionen im Online-Fragebogen sowie im Rahmen der telefonischen Befragung sind identisch.

Im Folgenden werden die Erhebungsmerkmale übersichtsartig zusammengestellt⁹.

3.2 Merkmale des Haushaltes

Merkmale des Haushaltes beschreiben den situativen Rahmen der im Haushalt lebenden Personen und dienen der Einordnung des Haushaltes nach verkehrsrelevanten Gesichtspunkten. Deshalb wurden für jeden Haushalt die folgenden Merkmale erhoben:

- Anzahl der Personen im Haushalt
- Wohndauer in der derzeitigen Wohnung
- Gehzeit zu den nächstgelegenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Fahrzeugausstattung des Haushaltes
- Jahresfahrleistung, Zulassungsort und üblicher Stellplatz der drei meistgenutzten Pkw
- monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes

⁹ Die vollständigen Variablen- und Kodierungstabellen sind dokumentiert in AHRENS, G.-A.; LIEBKE, F.; HUBRICH, S., WITTMER, R. (2015): Datenaufbereitung im Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter <<http://www.tu-dresden.de/srv2013>>.

3.3 Merkmale der Person

Für die ursächliche Analyse des Verkehrsverhaltens sind Beschreibungsmerkmale einer Person notwendige Voraussetzung. Da für das individuelle Verhalten insbesondere die Stellung im Lebenszyklus maßgebend ist, sind Eigenschaftsmerkmale aller Personen im Haushalt möglichst differenziert zu erfragen. Für jede Person eines Haushalts wurden daher folgende Merkmale erhoben:

- Alter
- Geschlecht
- eventuelle Mobilitätseinschränkungen
- Besitz eines Schwerbehindertenausweises
- Tätigkeit bzw. Art der Erwerbstätigkeit
- höchster Schulabschluss
- höchste Berufsausbildung
- Führerscheinbesitz
- Verfügbarkeit über technische Geräte
- allgemeine Nutzung des öffentlichen Verkehrs
- hauptsächlich genutzte Fahrkartenart
- Gehzeit zu den meistgenutzten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- allgemeine Nutzung von Leih- oder Mietfahrrädern
- allgemeine Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen

Für jede Person eines Haushalts wurden weiterhin allgemeine Merkmale zur Mobilität am Stichtag erhoben:

- Normalität des Stichtags
- Verfügbarkeit eines Pkw am Stichtag
- Verfügbarkeit eines Fahrrads am Stichtag
- Verfügbarkeit eines Elektrofahrrads am Stichtag
- Verfügbarkeit einer ÖPNV-Zeitkarte am Stichtag
- Wetter am Stichtag
- Anwesenheit in der jeweiligen Stadt oder Gemeinde am Stichtag
- Verlassen der Wohnung am Stichtag
- ggf. Grund für Nichtmobilität am Stichtag
- Vorhandensein regelmäßiger berufliche Wege am Stichtag
- ggf. Lage und Art des Ausgangspunktes des ersten Weges (sofern dies nicht die eigene Wohnung war)

Im Falle von Proxyinterviews wurde zusätzlich erfasst, welches Haushaltsmitglied stellvertretend antwortete.

3.4 Merkmale der Wege

Die Kennwerte des Mobilitätsverhaltens einer Person lassen sich aus der Abfolge sowie Art und Weise aller Ortsveränderungen ermitteln. Daher werden für alle Wege jeder Person folgende Merkmale aufgenommen:

- Uhrzeit des Wegebegins
- Wegezweck bzw. -ziel
- ggf. Art und Anzahl von begleitenden Personen
- Art und Reihenfolge der genutzten Verkehrsmittel
- ggf. Anzahl der Personen im Pkw
- Verkehrsmittel des längsten Teilweges
- Lage der Zieladresse
- Ankunftszeit
- Länge des Weges

4 Handhabung der Tabellen

Die hier dokumentierten Tabellen enthalten standardisierte struktur- und mobilitätsbezogene Auswertungen des Projektes „Mobilität in Städten – SrV 2013“ für eine konkrete SrV-Stadtgruppe.

Für die Nummerierung der Tabellen wird ein spezifisches Nummernsystem verwendet, um die Orientierung beim Vergleich mit früheren SrV-Jahrgängen zu erleichtern. Allerdings ist damit die Nummerierung nicht überall durchgängig, weil Fragekatalog und Auswertungsumfang sich innerhalb der SrV-Zeitreihe verändert haben. Darüber hinaus wurde das Nummernsystem fortgeschrieben, so dass Tabellen, die erst ab 2013 Bestandteil der SrV-Auswertungen sind, eine neue Nummer erhielten.

Der Tabellenkopf beinhaltet die Tabellennummer und beschreibt den jeweiligen Auswertungsbezug. Sofern Auswertungen auf ausgewählten Gruppen von Daten basieren (z. B. nur Haushalte mit Pkw oder nur Wege mit einer Länge von weniger als 100 Kilometern), wird darauf gesondert hingewiesen.

In der Regel sind die den Auswertungen zugrunde liegenden Fallzahlen in den Tabellen angegeben. Dies erleichtert die Interpretation der Ergebnisse in Bezug auf ihre Aussagekraft. Fallzahlen können innerhalb einer Tabelle variieren, wenn für einzelne Kategorien jeweils eine unterschiedliche Anzahl gültiger Werte vorhanden ist.

Einige Tabellen, bei denen unter Umständen aufgrund der Komplexität der Auswertungskombination nur geringe Fallzahlen auftreten, sind in ihrer Aussagekraft eingeschränkt. Es wird von der Annahme ausgegangen, dass zur sinnvollen Interpretation der Ergebnisse mindestens 100 Fälle (ungewichtet) für die Bildung von Anteils- und Mittelwerten verbleiben sollten. Bei weniger als 30 Auswertungsfällen können die Ergebnisse auf keinen Fall sinnvoll interpretiert werden. Daher werden dann die Kennwerte nicht mehr ausgewiesen, sondern durch das Zeichen „/“ ersetzt. Gleichzeitig ist die zugehörige Fallzahl grau hinterlegt.

Die Tabellen wurden automatisiert auf Basis der gewichteten Einzeldatensätze erzeugt. Dabei ist es rechentechnisch durchaus möglich, dass durch die Rundung der Ergebnisse zu sinnvollen Größen (z. B. auf ganze Wege) in Summen und Randsummen Abweichungen von +/- 1 auftreten.

Anhang I – Stadtbeteiligung in den SrV-Stadtgruppen

Gruppierung nach Zentralität, Stadtgröße und Topografie

Unter-/Grund-/Kleinzentrum/ländliche Gemeinden, Topografie: flach
Beetzendorf-Diesdorf
Bischofswerda
Bruchhausen-Vilsen/Grafschaft Hoya/Thedinghausen
Grasberg/Worpswede
Heidenau
Lemwerder
Möckern-Loburg-Fläming
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Roggentin
Obere Aller
Ottersberg
Oyten
Stäbelow/Kritzmow
Südliche Altmark
Weyhe

Mittelzentren, Topografie: flach
Beelitz/Michendorf/Nuthetal/Seddiner See
Coswig/Radebeul
Delmenhorst
Dormagen/Jüchen/Korschenbroich/Rommerskirchen
Grevenbroich
Großenhain
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck
Hilden
Kaarst
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow
Langenfeld
Meerbusch
Monheim am Rhein
Neuss
Stuhr
Verden
Werder (Havel)/Schwielowsee
Wittenberg

Mittelzentren, Topografie: hügelig

Bautzen
Dippoldiswalde
Erkrath
Freital/Tharandt
Haan
Heiligenhaus
Kamenz
Meißen
Mettmann
Pirna
Radeberg
Ratingen
Riesa
Velbert
Wülfrath

Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: flach

Augsburg
Cottbus
Dessau-Roßlau
Halle (Saale)
Heidelberg
Kiel
Ludwigshafen
Magdeburg
Mannheim
Neumünster
Potsdam
Rostock
Schwerin

Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig

Bochum
 Chemnitz
 Coburg
 Erfurt
 Frankfurt (Oder)
 Gera
 Jena
 Kaiserslautern
 Kassel
 Mainz
 Osnabrück
 Plauen
 Tübingen
 Ulm/Neu-Ulm
 Zwickau

Oberzentren 500.000 und mehr EW (ohne Berlin), Topografie: flach

Bremen
 Dresden
 Düsseldorf
 Frankfurt am Main
 Leipzig

**Gruppierung nach Auswertungserfordernissen für
Zeitreihenanalysen**
SrV-Städtepegel

Chemnitz
 Cottbus
 Dessau-Roßlau
 Dresden
 Erfurt
 Gera
 Halle (Saale)
 Jena
 Leipzig
 Magdeburg
 Potsdam
 Rostock
 Schwerin

SrV-Wiederholerstädte West (über 100.000 EW)
Augsburg
Bremen
Düsseldorf
Frankfurt am Main
Kassel
Kiel
Mainz
Mannheim
Ulm/Neu-Ulm

Große SrV-Vergleichsstädte
Augsburg
Berlin
Bremen
Chemnitz
Cottbus
Dessau-Roßlau
Dresden
Düsseldorf
Erfurt
Frankfurt am Main
Gera
Halle (Saale)
Jena
Kaiserslautern
Kassel
Kiel
Leipzig
Magdeburg
Mainz
Mannheim
Potsdam
Rostock
Schwerin
Ulm/Neu-Ulm
Zwickau

Anhang II – Kennziffern in Tabellen

1 Allgemeine Mobilitätskennwerte

- 1.1 Allgemeine Mobilitätskennwerte (alle Wege)
- 1.2 Nutzung der Pkw

2 Haushaltsstruktur

- 2.1 Haushaltsstruktur und Fahrzeugausstattung
- 2.2 Motorisierungsgruppen der Haushalte
- 2.5 Gehzeit von der Wohnung zu den nächstgelegenen ÖPV-Haltestellen
- 2.8 Pkw-Motorisierung der Haushalte nach Netto-Haushaltseinkommen und Haushaltsgröße
 - 2.8.1 Ausstattung der Haushalte mit Elektrofahrrädern nach Netto-Haushaltseinkommen
- 2.9 Haushaltsfahrleistung mit Pkw im Jahr 2012 und Pkw pro Haushalt nach Haushaltseinkommen
- 2.10 Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrad nach Wohndauer

3 Personenstruktur

- 3.1 Einwohnerstruktur nach Alter und Geschlecht
- 3.2 Stichprobenstruktur nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit und Geschlecht
- 3.3 Verfügbarkeit eines Haushalts-Pkw am Stichtag nach Geschlecht
 - 3.3.1 Verfügbarkeit eines Fahrrads am Stichtag nach Geschlecht
 - 3.3.2 Verfügbarkeit eines Elektrofahrrads am Stichtag nach Geschlecht
 - 3.3.3 Verfügbarkeit einer ÖPV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht
- 3.4 ÖPNV- und Fahrkartennutzung nach Geschlecht
- 3.7 Mobilitätseinschränkung und Besitz eines Schwerbehindertenausweises
- 3.8 Regelmäßige Verfügbarkeit von technischen Geräten nach Geschlecht
- 3.10 Gehzeit von der Wohnung zu den meistgenutzten ÖPV-Haltestellen
- 3.11 Anteil der ganztägig nicht am Wohnort gewesenen Personen nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit
- 3.20 Allgemeine Nutzung von Leih-/Mietfahrrädern und Carsharing-Fahrzeugen nach Alter

4 Pkw-Kennziffern

- 4.2 Zulassungsort, Stellplatznutzung und Fahrleistung der Pkw

5 Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten und weiteren Merkmalen

- 5.1 Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten
 - 5.1.1 Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten (Kategorien von 2008)
 - 5.1.2 Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten ohne "Eigene Wohnung"
 - 5.1.3 Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten ohne "Eigene Wohnung" und ohne "Bringen und Holen"
 - 5.1.4 Wegeanteile zum Bringen/Holen von Personen nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten
- 5.2 Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittel und räumlichen Verkehrsarten
- 5.3 Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten
- 5.5 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen (alle Wege)
 - 5.5.1 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen (Binnenverkehr)
 - 5.5.2 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung" (alle Wege)
 - 5.5.3 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung" (Binnenverkehr)

6 Mobilität nach räumlichen Verkehrsarten und weiteren Merkmalen

- 6.1 Wegehäufigkeit der Personen nach Alter und Geschlecht
- 6.2 Wegehäufigkeit der Personen nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht
- 6.3 Wegehäufigkeit der Personen nach Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag und Geschlecht
- 6.4 Wegehäufigkeit der Personen nach Zweckgruppen und räumlichen Verkehrsarten
 - 6.4.1 Wegehäufigkeit der Personen nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung" und räumlichen Verkehrsarten
- 6.5 Wegehäufigkeit der Personen nach Hauptverkehrsmittel und räumlichen Verkehrsarten
- 6.6 Wegehäufigkeit der Personen nach Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten
- 6.11 Spezifische Verkehrsleistung sowie tägliche Zeit im Verkehr der Personen nach Erwerbstätigkeit
- 6.15 Wegehäufigkeit nach Wetter am Stichtag und Geschlecht
- 6.16 Verkehrsmittelwahl nach Quartal
- 6.17 Begleitung von Personen nach Zweckgruppen
 - 6.17.1 Begleitung von Personen nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung"

7 Mittlere Dauer, Entfernung und Geschwindigkeit

- 7.1 Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmitteln (Binnenverkehr)
 - 7.1.1 Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)
- 7.4 Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmitteln (alle Wege)
 - 7.4.1 Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)

8 Tagesganglinien

- 8.1 Tagesgang nach Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)
- 8.2 Tagesgang des Berufsverkehrs von der eigenen Wohnung (WA, WK, WB) nach Hauptverkehrsmittelgruppen
 - 8.2.1 Tagesgang des Berufsverkehrs zur eigenen Wohnung (AW, KW, BW) nach Hauptverkehrsmittelgruppen

10 Entfernungsgruppen

- 10.1 Entfernung nach Hauptverkehrsmittelgruppen (21 Entfernungsgruppen)
- 10.2 Verkehrsmittelwahl nach Entfernung (5 Entfernungsgruppen)

11 Führerscheinbesitz

- 11.1 Führerscheinbesitz für Pkw nach Alter und Geschlecht
- 11.2 Führerscheinbesitz für Pkw nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht
- 11.3 Führerscheinbesitz für Pkw nach Berufsausbildung und Geschlecht

13 Aktivitätenketten

- 13.1 Aktivitätsmuster der Personen am Stichtag (Ganztägig) (15 häufigste Muster)
- 13.2 Aktivitätsmuster der Personen am Stichtag (Ausgänge) (15 häufigste Muster)

14 Spezifische Verkehrsleistung

- 14.1 Spezifische Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmittel und Entfernungsgruppen (Binnenverkehr)
- 14.2 Spezifische Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmittel und Entfernungsgruppen (alle Wege)

16 Anteile und spez. Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen und Personengruppen

- 16.1 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (alle PG)
- 16.2 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 1)
- 16.3 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 2)
- 16.4 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 3)
- 16.5 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 4)
- 16.6 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 5)
- 16.7 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 6)
- 16.8 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 7)
- 16.9 Pkw-Besetzung nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

18 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen und Personengruppen

- 18.1 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (alle PG)
- 18.2 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 1)
- 18.3 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 2)
- 18.4 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 3)
- 18.5 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 4)
- 18.6 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 5)
- 18.7 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 6)
- 18.8 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 7)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Allgemeine Mobilitätskennwerte
 (alle Wege)**

Beschreibung	Kennwert
Anzahl befragter Personen [P]	18.985
Anteil Personen am Wohnort [%]	90,2
Wegehäufigkeit der Personen am Wohnort [Wege/P,d]	3,6
Ausgänge der Personen am Wohnort [Ausgänge/P,d]	1,4
Wege pro Ausgang [Wege/Ausgang]	2,5
Anteil mobiler Personen an allen Personen am Wohnort [%]	91,6
Wegehäufigkeit mobiler Personen [Wege/mP,d]	3,9
Ausgänge mobiler Personen am Wohnort [Ausgänge/mP,d]	1,6
Frühspitzenstunde (alle Wege)	7:01 – 8:00 Uhr
Anteil Frühspitze (alle Wege) [%]	9,0
Nachmittagsspitzenstunde (alle Wege)	15:31 – 16:30 Uhr
Anteil Nachmittagsspitze (alle Wege) [%]	9,5
Mittlere Dauer pro Weg [min]*	20,3
Mittlere Entfernung pro Weg [km]*	6,0
Mittlere Geschwindigkeit pro Weg [km/h]*	17,6
Zeit im Verkehr [min/P,d]*	72,1
Spezifische Verkehrsleistung [km/P,d]*	21,2

Hinweis:

* Die Berechnung erfolgte für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

Nutzung der Pkw

Beschreibung	Kennwert
Pkw-Fahrten pro Person und Tag [Pkw-F/P,d]*	3,0
Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt]	1,3
Mittlere Dauer pro Fahrt - gesamt [min]**	20,0
Fahrer [min]**	20,6
Mitfahrer [min]**	18,0
Mittlere Entfernung pro Fahrt - gesamt [km]**	9,5
Fahrer [km]**	10,1
Mitfahrer [km]**	7,3
Mittlere Zeit bei Pkw-Nutzung - gesamt [min/d]**	63,6
Fahrer [min/d]**	69,1
Mitfahrer [min/d]**	41,6

Hinweise:

* Die Berechnung erfolgte für Personen mit Pkw-Nutzung am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer).

** Die Berechnung erfolgte für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Tab 2.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

Haushaltsstruktur und Fahrzeugausstattung

Strukturen [absolut in befragten HH]	Haushaltsgrößengruppen				Summe
	1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen	
Haushalte	5.179	3.483	1.174	754	10.589
Personen	5.179	6.966	3.521	3.320	18.985
Personen am Wohnort	4.672	6.191	3.194	3.076	17.133
Mobile Personen	4.642	6.176	3.318	3.170	17.305
Mobile Personen am Wohnort	4.192	5.504	3.026	2.980	15.701

Fahrzeugausstattung [Fz in befragten HH]	Haushaltsgrößengruppen				Summe	Fz/HH
	1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen		
Privat-Pkw	2.525	3.678	1.496	932	8.630	0,82
Dienst-Pkw	201	344	206	171	923	0,09
Motorräder ab 125 ccm	113	166	124	58	461	0,04
Motorisierte Zweiräder bis 125 ccm	105	128	105	56	394	0,04
Fahrräder (konventionell)	4.349	5.840	3.033	3.010	16.232	1,54
Elektrofahrräder	28	87	21	5	141	0,01

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

Motorisierungsgruppen der Haushalte

Motorisierungsgruppe	Anteil an allen Haushalten	
	Nur Privat-Pkw	Privat- und Dienst-Pkw
0 Pkw, 0 mot. Zweirad	31,2 %	28,7 %
0 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	0,9 %	0,7 %
1 Pkw, 0 mot. Zweirad	51,4 %	49,8 %
1 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	3,7 %	3,2 %
2 Pkw*	12,1 %	15,9 %
Mehr als 2 Pkw*	0,7 %	1,7 %
Summe	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.494	8.494
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.583	10.583

Hinweis:

* Die Motorisierungsgruppe umfasst ebenso ggf. vorhandene motorisierte Zweiräder.

Tab 2.5

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Gehzeit von der Wohnung
zu den nächstgelegenen ÖPV-Haltestellen**

Gehzeit Wohnung-Haltestelle	Verkehrsmittel				
	Bus	Straßenbahn	S-Bahn	Fähre	Nahverkehrs-/ Fernzug
1 bis 5 min	60,7 %	52,0 %	4,9 %	1,3 %	3,8 %
6 bis 10 min	20,8 %	23,6 %	10,1 %	3,5 %	8,7 %
11 bis 15 min	4,8 %	6,5 %	10,0 %	5,1 %	11,2 %
16 bis 20 min	2,1 %	4,1 %	8,6 %	4,2 %	11,2 %
20 min und mehr	1,3 %	5,5 %	13,8 %	19,2 %	32,9 %
Existiert nicht, nicht erreichbar oder nicht bekannt	10,3 %	8,3 %	52,6 %	66,8 %	32,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.501	8.501	8.498	4.872	8.476
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.589	10.589	10.588	4.624	10.562

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Pkw-Motorisierung der Haushalte
 nach Netto-Haushaltseinkommen und Haushaltsgröße**

Haushalts- einkommensgruppe	Privat- und Dienst-Pkw pro Haushalt					
	1 Person		2 Personen		≥ 3 Personen	
	Pkw	Ungew. Fallzahl	Pkw	Ungew. Fallzahl	Pkw	Ungew. Fallzahl
Unter 500 €	0,14	94	/	23	/	11
500 bis unter 1.500 €	0,43	1.124	0,81	634	0,90	184
1.500 bis unter 3.600 €	0,74	617	1,17	2.482	1,41	1.226
3.600 bis unter 5.600 €	/	19	1,47	361	1,59	573
5.600 € und mehr	/	8	1,71	83	1,80	166
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		1.862		3.583		2.160
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		4.677		3.121		1.684

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Ausstattung der Haushalte mit Elektrofahrrädern
nach Netto-Haushaltseinkommen**

Haushalts- einkommensgruppe	Elektrofahrräder pro Haushalt	<i>Ungewichtete Fallzahl</i>
Unter 500 €	0,00	128
500 bis unter 1.500 €	0,01	1.942
1.500 bis unter 3.600 €	0,02	4.327
3.600 bis unter 5.600 €	0,02	952
5.600 € und mehr	0,05	257
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		7.606
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		9.483

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Haushaltsfahrleistung mit Pkw im Jahr 2012
und Pkw pro Haushalt nach Haushaltseinkommen**

Haushalts- einkommensgruppe	km/Jahr	Ungew. Fallzahl	Pkw/HH	Ungew. Fallzahl
Unter 500 €	/	26	1,06	31
500 bis unter 1.500 €	10.700	1.006	1,05	1.080
1.500 bis unter 3.600 €	16.700	3.637	1,27	3.875
3.600 bis unter 5.600 €	27.300	850	1,58	925
5.600 € und mehr	34.600	239	1,77	253
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		5.758		6.164
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		6.304		6.677

Hinweise:

Die Auswertung beschränkt sich auf Haushalte mit mindestens einem Privat- oder Dienst-Pkw.

In die Berechnung der Jahresfahrleistung wurden nur die drei meistgenutzten Pkw eines Haushalts einbezogen.

Tab 2.10

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrad
 nach Wohndauer**

Wohndauer	Pkw pro HH	<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	Fahrräder pro HH	<i>Ungewichtete Fallzahl</i>
Weniger als 1 Jahr	0,78	426	1,54	424
1 bis unter 2 Jahre	0,75	651	1,60	646
2 bis unter 5 Jahre	0,87	1.482	1,71	1.476
5 Jahre und länger	0,94	5.939	1,51	5.913
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		8.498		8.459
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		10.586		10.528

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

Einwohnerstruktur nach Alter und Geschlecht

Altersgruppen nach Jahren	Anteil der Personen in Altersgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
0 bis unter 15 Jahre	12,4 %	11,3 %	11,9 %
15 bis unter 25 Jahre	10,6 %	10,5 %	10,6 %
25 bis unter 45 Jahre	30,7 %	26,2 %	28,4 %
45 bis unter 65 Jahre	27,3 %	26,6 %	26,9 %
65 Jahre und älter	19,0 %	25,4 %	22,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.240	9.737	18.977
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	9.234	9.744	18.978

Tab 3.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Stichprobenstruktur nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit und
Geschlecht**

Tätigkeit/Erwerbstätigkeit	Anteil der Personen in Tätigkeits-/Erwerbstätigkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Kind (noch nicht eingeschult)	5,7 %	5,4 %	5,5 %
Hausfrau/-mann	0,2 %	1,8 %	1,0 %
Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand	22,1 %	29,4 %	25,8 %
Freiwilligendienstleistende(r) (Wehrdienst, Bundesfreiwilligendienst, FSJ usw.)	0,2 %	0,1 %	0,2 %
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	3,4 %	2,3 %	2,8 %
Schüler(in)	9,8 %	9,7 %	9,7 %
Student(in)	6,4 %	5,9 %	6,1 %
Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in)	2,0 %	1,5 %	1,8 %
Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr) beschäftigt	44,0 %	28,0 %	35,8 %
Wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden beschäftigt	3,0 %	10,9 %	7,1 %
Wöchentlich weniger als 18 Stunden beschäftigt	1,2 %	1,8 %	1,5 %
Vorübergehend freigestellt/beurlaubt (z. B. in Elternzeit oder in sonstiger Beurlaubung)	0,5 %	2,1 %	1,3 %
Sonstiges	1,7 %	1,0 %	1,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.208	9.694	18.902
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	9.196	9.708	18.904

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verfügbarkeit eines Haushalts-Pkw am Stichtag
 nach Geschlecht**

Pkw-Verfügbarkeit (als Fahrer oder Mitfahrer)	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	61,7 %	45,4 %	53,3 %
Nach Absprache	11,0 %	15,6 %	13,4 %
Kein Zugang	27,3 %	39,0 %	33,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.244	9.741	18.985
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	9.238	9.747	18.985

Hinweis:

"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Pkw vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.

Tab 3.3.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verfügbarkeit eines Fahrrads am Stichtag
 nach Geschlecht**

Fahrrad-Verfügbarkeit	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	71,9 %	65,9 %	68,8 %
Nach Absprache	2,0 %	1,8 %	1,9 %
Kein Zugang	26,1 %	32,3 %	29,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.592	9.091	17.683
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.751	9.258	18.009

Hinweise:

"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Fahrräder vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.

Die Angabe wurde nur von Personen ab 6 Jahren erfasst.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verfügbarkeit eines Elektrofahrrads am Stichtag
 nach Geschlecht**

Elektrofahrrad-Verfügbarkeit	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	0,7 %	0,6 %	0,7 %
Nach Absprache	0,2 %	0,1 %	0,2 %
Kein Zugang	99,1 %	99,3 %	99,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.592	9.091	17.683
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.751	9.258	18.009

Hinweise:

"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Elektrofahrräder vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.

Die Angabe wurde nur von Personen ab 6 Jahren erfasst.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verfügbarkeit einer ÖPV-Zeitkarte am Stichtag
 nach Geschlecht**

Zeitkarten-Verfügbarkeit	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	24,4 %	36,1 %	30,4 %
Nach Absprache	4,6 %	2,4 %	3,4 %
Kein Zugang	71,0 %	61,6 %	66,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.592	9.091	17.683
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.751	9.258	18.009

Hinweise:

"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Zeitkarten vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.

Die Angabe wurde nur von Personen ab 6 Jahren erfasst.

Tab 3.4

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**ÖPNV- und Fahrkartennutzung
 nach Geschlecht**

ÖPNV-Nutzung in den letzten 12 Monaten	Anteil der Personen		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
ÖPNV genutzt	82,4 %	90,0 %	86,3 %
ÖPNV nicht genutzt	17,6 %	10,0 %	13,7 %
Summe	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.244	9.741	18.985
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	9.238	9.747	18.985

Normalerweise genutzte Fahrkartenart	Anteil der Personen		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Einzelfahrkarte, Mehrfachkarte	55,9 %	47,7 %	51,5 %
Tageskarte	6,1 %	7,0 %	6,6 %
Wochenkarte, Monatskarte	9,6 %	14,4 %	12,2 %
Jahreskarte	8,9 %	11,5 %	10,3 %
Jobticket, Semesterticket o. ä.	9,9 %	9,2 %	9,5 %
Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte o. ä.)	6,9 %	7,8 %	7,3 %
Sonstige Fahrkarte	2,7 %	2,4 %	2,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	7.542	8.669	16.211
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	7.609	8.768	16.377

Tab 3.7

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Mobilitätseinschränkung und
 Besitz eines Schwerbehindertenausweises**

Dauerhafte Mobilitätseinschränkung	Anteil der Personen			<i>Ungew. Fallzahl</i>	<i>Gew. Fallzahl</i>
	Ja	Nein	Summe		
Geheinschränkung	6,0 %	94,0 %	100 %	18.849	18.844
Seheinschränkung	0,9 %	99,1 %	100 %	18.849	18.844
Andere Einschränkung	4,9 %	95,1 %	100 %	18.849	18.844
Keine Einschränkung	89,4 %	10,6 %	100 %	18.849	18.844

	Anteil der Personen			<i>Ungew. Fallzahl</i>	<i>Gew. Fallzahl</i>
	Ja	Nein	Summe		
Besitz eines Schwerbehindertenausweises*	47,4 %	52,6 %	100 %	1.781	2.005

Hinweise:

Bei den Mobilitätseinschränkungen sind Mehrfachnennungen möglich.

* Die Angabe wurde nur von Personen mit Mobilitätseinschränkung erfasst.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Regelmäßige Verfügbarkeit
von technischen Geräten nach Geschlecht**

Technisches Gerät	Anteil der Personen		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Handy	94,3 %	91,4 %	93,0 %
Smartphone	43,6 %	33,2 %	38,3 %
Computer mit Internetzugang	82,0 %	74,4 %	78,2 %
Navigationssystem	52,5 %	33,9 %	43,0 %
Keine Verfügbarkeit dieser Geräte	3,3 %	6,2 %	4,8 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.157	8.690	16.847
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.468	9.006	17.448

Hinweise:

Mehrfachnennungen sind möglich.

Die Angaben wurden nur von Personen ab 10 Jahren erfasst.

Tab 3.10

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Gehzeit von der Wohnung
zu den meistgenutzten ÖPV-Haltestellen**

Gehzeit Wohnung-Haltestelle	Verkehrsmittel				
	Bus	Straßenbahn	S-Bahn	Fähre	Nahverkehrs-/ Fernzug
1 bis 5 min	54,5 %	51,3 %	4,2 %	1,4 %	3,3 %
6 bis 10 min	16,2 %	22,1 %	7,6 %	2,3 %	6,7 %
11 bis 15 min	3,8 %	6,0 %	7,5 %	3,4 %	7,9 %
16 bis 20 min	1,4 %	2,9 %	5,2 %	3,0 %	7,5 %
20 min und mehr	0,6 %	3,0 %	8,1 %	8,8 %	19,7 %
Existiert nicht, nicht erreichbar oder nicht bekannt	23,5 %	14,7 %	67,4 %	81,2 %	54,8 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	16.211	16.211	16.204	9.634	16.167
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	16.377	16.377	16.369	7.340	16.323

Hinweis:

Die Angaben wurde nur von Personen erfasst, die in den letzten 12 Monaten öffentliche Nahverkehrsmittel genutzt haben.

Tab 3.11

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Anteil der ganztägig nicht am Wohnort gewesenen Personen
nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit**

Tätigkeit/Erwerbstätigkeit	Anteil der Personen	Ungewichtete Fallzahl	Gewichtete Fallzahl
Kind (noch nicht eingeschult)	6,8 %	1.418	1.048
Hausfrau/-mann	13,3 %	241	192
Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand	7,9 %	4.808	4.881
Freiwilligendienstleistende(r) (Wehrdienst, Bundesfreiwilligendienst, FSJ usw.)	/	23	29
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	8,0 %	440	534
Schüler(in)	5,6 %	2.254	1.842
Student(in)	16,2 %	795	1.154
Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in)	12,4 %	233	333
Vollzeitbeschäftigt	11,9 %	6.495	6.763
Teilzeitbeschäftigt	7,1 %	1.982	1.870
Sonstiges	16,3 %	213	257

Tab 3.20

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Allgemeine Nutzung von Leih-/Mietfahrrädern und
 Carsharing-Fahrzeugen nach Alter**

Altersgruppen nach Jahren	Alle Personen Anteil	Carsharing-Nutzer (als Fahrer oder Mitfahrer)		Leih-/Mietfahrrad-Nutzer*	
		Anteil an allen Personen	<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	Anteil an allen Personen	<i>Ungewichtete Fallzahl</i>
0 bis unter 14 Jahre	11,1 %	3,0 %	2.113	/	0
14 bis unter 25 Jahre	11,3 %	3,3 %	2.145	0,6 %	2.145
25 bis unter 45 Jahre	28,4 %	5,4 %	5.383	2,5 %	5.383
45 bis unter 65 Jahre	26,9 %	1,8 %	5.112	1,5 %	5.112
65 bis unter 75 Jahre	13,3 %	0,3 %	2.526	1,7 %	2.526
75 Jahre und älter	9,0 %	0,5 %	1.699	0,6 %	1.699
Summe	100 %				
Gesamt		2,8 %		1,6 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	18.977		18.977		16.024
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	18.978		18.978		16.865

Hinweis:

* Die Angabe wurde nur von Personen ab 14 Jahren erfasst.

Tab 4.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

Zulassungsort, Stellplatznutzung und Fahrleistung der Pkw

Zulassungsort der Haushalts-Pkw				
Zulassungsort	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Am Wohnort zugelassen	91,5 %	90,8 %	91,5 %	91,3 %
An einem anderen Ort zugelassen	8,4 %	8,4 %	8,4 %	8,4 %
Zurzeit abgemeldet	0,2 %	0,8 %	0,2 %	0,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	6.918	2.050	190	9.158
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	7.476	1.863	185	9.524
Stellplatznutzung der Haushalts-Pkw				
Üblicherweise genutzter Stellplatz	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Garage/Carport/privater Stellplatz	56,8 %	60,0 %	56,8 %	57,6 %
Öffentlicher Straßenraum	39,3 %	35,4 %	39,3 %	38,4 %
Unterschiedlich	3,8 %	4,6 %	3,8 %	4,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	6.918	2.050	190	9.158
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	7.476	1.863	185	9.524
Jahresfahrleistung der Haushalts-Pkw				
Jahresfahrleistung 2012	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
km/Jahr	14.800	9.500	7.400	13.700
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	6.558	1.845	151	8.554
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	7.129	1.658	147	8.935

Hinweis:

Der "1. Pkw" entspricht dem im Haushalt meistgenutzten Pkw, der "2. Pkw" dem zweitmeistgenutzten Pkw und der "3. Pkw" dem drittmeistgenutzten Pkw.

Tab 5.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegeanteile nach Ziel/Zweck
 und räumlichen Verkehrsarten**

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Eigener Arbeitsplatz	11,3 %	24,6 %	12,7 %
Anderer Dienstort/-weg	1,5 %	4,7 %	2,2 %
Kinderkrippe/-garten	1,4 %	0,2 %	1,2 %
Grundschule	1,1 %	0,3 %	1,0 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	2,0 %	1,1 %	1,9 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	1,4 %	0,9 %	1,3 %
Andere Bildungseinrichtung	0,7 %	0,3 %	0,7 %
Einkauf täglicher Bedarf	9,0 %	3,4 %	8,4 %
Sonstiger Einkauf	3,6 %	3,1 %	3,6 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Behörde, Arzt, Post, Bank, Friseur)	7,0 %	3,5 %	6,6 %
Bringen oder Holen von Personen	5,6 %	3,2 %	5,3 %
Kultur, Theater, Kino	0,5 %	0,2 %	0,5 %
Gaststätte/Kneipe	2,1 %	0,7 %	2,1 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	2,9 %	4,8 %	3,3 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	3,4 %	2,6 %	3,4 %
Sportstätte (allgemein)	2,3 %	1,1 %	2,1 %
Andere Freizeitaktivität	3,4 %	3,6 %	3,5 %
Eigene Wohnung	39,9 %	40,9 %	39,3 %
Sonstiges	1,1 %	0,9 %	1,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	53.308	6.763	61.345
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	53.724	6.410	61.286

Hinweis:

Der Außenverkehr wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht ausgewiesen.

Tab 5.1.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten
(Kategorien von 2008)**

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Eigener Arbeitsplatz	11,6 %	24,7 %	13,0 %
Anderer Dienstort/-weg	1,5 %	4,8 %	2,2 %
Kinderkrippe/-garten	3,8 %	1,0 %	3,5 %
Grundschule	2,1 %	0,9 %	2,0 %
Weiterführende Schule	3,6 %	2,0 %	3,4 %
Andere Bildungseinrichtung	0,8 %	0,3 %	0,7 %
Einkauf täglicher Bedarf	9,0 %	3,4 %	8,4 %
Sonstiger Einkauf	3,6 %	3,1 %	3,7 %
Öffentliche Einrichtung	7,2 %	3,8 %	6,8 %
Kultur, Theater, Kino	0,5 %	0,2 %	0,5 %
Gaststätte/Kneipe	2,1 %	0,7 %	2,1 %
Privater Besuch	3,4 %	5,3 %	3,7 %
Erholung/Sport im Freien	3,5 %	2,7 %	3,4 %
Sportstätte	2,5 %	1,3 %	2,3 %
Andere Freizeitaktivität	3,6 %	3,7 %	3,7 %
Eigene Wohnung	39,9 %	40,9 %	39,3 %
Sonstiges	1,3 %	1,2 %	1,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	53.304	6.763	61.341
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	53.722	6.410	61.285

Hinweis:

Der Außenverkehr wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht ausgewiesen.

Tab 5.1.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegeanteile nach Ziel/Zweck und
 räumlichen Verkehrsarten ohne "Eigene Wohnung"**

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Eigener Arbeitsplatz	18,0 %	42,7 %	20,5 %
Anderer Dienstort/-weg	2,1 %	7,8 %	3,0 %
Kinderkrippe/-garten	2,3 %	0,4 %	2,0 %
Grundschule	1,8 %	0,5 %	1,6 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	3,6 %	2,0 %	3,4 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	2,1 %	1,6 %	2,1 %
Andere Bildungseinrichtung	1,2 %	0,5 %	1,1 %
Einkauf täglicher Bedarf	16,4 %	5,2 %	15,1 %
Sonstiger Einkauf	6,0 %	4,7 %	5,8 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Behörde, Arzt, Post, Bank, Friseur)	11,1 %	5,4 %	10,4 %
Bringen oder Holen von Personen	8,5 %	4,2 %	7,9 %
Kultur, Theater, Kino	0,9 %	0,3 %	0,8 %
Gaststätte/Kneipe	2,9 %	1,3 %	2,9 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	4,8 %	8,2 %	5,3 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	6,4 %	4,9 %	6,2 %
Sportstätte (allgemein)	4,1 %	1,9 %	3,8 %
Andere Freizeitaktivität	6,1 %	6,7 %	6,1 %
Sonstiges	1,8 %	1,6 %	1,8 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	53.279	6.762	61.313
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	53.696	6.410	61.257

Hinweis:

Der Außenverkehr wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht ausgewiesen.

Tab 5.1.3

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten
 ohne "Eigene Wohnung" und ohne "Bringen und Holen"**

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Eigener Arbeitsplatz	18,5 %	42,8 %	21,0 %
Anderer Dienstort/-weg	2,1 %	7,8 %	3,0 %
Kinderkrippe/-garten	5,9 %	1,3 %	5,3 %
Grundschule	3,4 %	1,3 %	3,1 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	4,0 %	2,1 %	3,7 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	2,2 %	1,6 %	2,1 %
Andere Bildungseinrichtung	1,3 %	0,5 %	1,3 %
Einkauf täglicher Bedarf	16,5 %	5,2 %	15,2 %
Sonstiger Einkauf	6,0 %	4,7 %	5,9 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Behörde, Arzt, Post, Bank, Friseur)	11,5 %	5,9 %	10,8 %
Kultur, Theater, Kino	0,9 %	0,3 %	0,8 %
Gaststätte/Kneipe	2,9 %	1,3 %	2,9 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	5,5 %	8,9 %	6,0 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	6,5 %	5,0 %	6,3 %
Sportstätte (allgemein)	4,5 %	2,2 %	4,2 %
Andere Freizeitaktivität	6,4 %	6,9 %	6,4 %
Sonstiges	2,1 %	1,9 %	2,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	53.272	6.762	61.306
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	53.694	6.410	61.254

Hinweis:

Der Außenverkehr wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht ausgewiesen.

Tab 5.1.4

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegeanteile zum Bringen/Holen von Personen
 nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten**

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Arbeitsplatz	5,4 %	4,9 %	5,4 %
Anderer Dienstort/-weg	0,4 %	0,8 %	0,4 %
Kinderkrippe/-garten	43,3 %	24,7 %	41,9 %
Grundschule	18,9 %	18,1 %	18,7 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	4,7 %	2,5 %	4,5 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,3 %	0,0 %	0,3 %
Andere Bildungseinrichtung	1,2 %	0,5 %	1,2 %
Einkauf täglicher Bedarf	0,4 %	0,3 %	0,4 %
Sonstiger Einkauf	0,1 %	0,0 %	0,1 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Behörde, Arzt, Post, Bank, Friseur)	4,5 %	10,8 %	5,0 %
Kultur, Theater, Kino	0,2 %	0,0 %	0,2 %
Gaststätte/Kneipe	0,3 %	0,0 %	0,3 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	8,1 %	16,8 %	8,8 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	0,6 %	1,9 %	0,7 %
Sportstätte (allgemein)	4,2 %	5,8 %	4,3 %
Andere Freizeitaktivität	3,3 %	3,6 %	3,3 %
Sonstiges	4,0 %	9,2 %	4,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	3.851	283	4.188
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.996	203	3.237

Hinweis:

Der Außenverkehr wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht ausgewiesen.

Tab 5.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittel
 und räumlichen Verkehrsarten**

Hauptverkehrsmittel	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Zu Fuß	32,7 %	2,1 %	29,6 %
Fahrrad	13,3 %	3,5 %	12,0 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,4 %	0,6 %	0,4 %
Pkw als Fahrer im Haushalts-Pkw	25,9 %	56,9 %	29,3 %
Pkw als Fahrer im Carsharing-Pkw	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Pkw als Fahrer im anderen Pkw	1,4 %	5,2 %	1,8 %
Pkw als Mitfahrer im Haushalts-Pkw	7,3 %	8,3 %	7,4 %
Pkw als Mitfahrer im Carsharing-Pkw	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Pkw als Mitfahrer im anderen Pkw	1,7 %	4,5 %	2,1 %
Bus	3,5 %	2,4 %	3,4 %
Straßenbahn/Tram	12,5 %	2,4 %	11,3 %
U-Bahn	0,0 %	0,1 %	0,0 %
S-Bahn	0,6 %	3,5 %	0,9 %
Nahverkehrszug	0,1 %	6,4 %	0,7 %
Fernverkehrszug	0,0 %	2,0 %	0,2 %
Taxi	0,2 %	0,2 %	0,2 %
Anderes Verkehrsmittel	0,3 %	1,9 %	0,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	53.328	6.764	61.366
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	53.731	6.406	61.289

Hinweis:

Der Außenverkehr wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht ausgewiesen.

Tab 5.3

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppen
 und räumlichen Verkehrsarten**

Hauptverkehrsmittelgruppe	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Zu Fuß	32,7 %	2,1 %	29,6 %
Fahrrad	13,3 %	3,5 %	12,0 %
MIV	36,8 %	75,6 %	41,1 %
ÖPV	17,3 %	18,9 %	17,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	53.328	6.764	61.366
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	53.731	6.406	61.289

Hinweis:

Der Außenverkehr wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht ausgewiesen.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
 (alle Wege)**

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	15,0 %	14,3 %	51,8 %	18,9 %	100 %	7.593	7.966
Kita/Schule/Ausbildung	26,4 %	13,8 %	37,5 %	22,4 %	100 %	7.032	5.877
Einkauf/Dienstleistung	38,2 %	8,6 %	38,2 %	15,0 %	100 %	11.081	11.599
Freizeit	37,6 %	11,3 %	37,4 %	13,7 %	100 %	9.349	9.647
Anderer Zweck	17,5 %	10,1 %	54,7 %	17,8 %	100 %	2.087	2.132
Eigene Wohnung	28,9 %	13,0 %	40,1 %	18,0 %	100 %	24.171	24.027

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 5.5.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
 (Binnenverkehr)**

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	17,8 %	17,6 %	45,4 %	19,2 %	100 %	5.836	6.208
Kita/Schule/Ausbildung	27,6 %	14,4 %	36,4 %	21,6 %	100 %	6.629	5.549
Einkauf/Dienstleistung	40,4 %	9,2 %	35,1 %	15,3 %	100 %	10.086	10.692
Freizeit	40,7 %	12,3 %	33,3 %	13,7 %	100 %	7.962	8.359
Anderer Zweck	22,7 %	14,0 %	46,0 %	17,2 %	100 %	1.373	1.497
Eigene Wohnung	32,1 %	14,1 %	35,8 %	18,0 %	100 %	21.393	21.388

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 5.5.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
 ohne "Eigene Wohnung" (alle Wege)**

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	12,5 %	14,9 %	52,9 %	19,6 %	100 %	12.251	12.815
Kita/Schule/Ausbildung	26,7 %	14,4 %	34,0 %	24,9 %	100 %	11.337	9.494
Einkauf/Dienstleistung	38,5 %	9,0 %	37,2 %	15,3 %	100 %	18.582	19.479
Freizeit	36,4 %	12,1 %	38,2 %	13,3 %	100 %	16.072	16.311
Anderer Zweck	17,1 %	11,8 %	53,2 %	17,8 %	100 %	3.036	3.119

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 5.5.3

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
ohne "Eigene Wohnung" (Binnenverkehr)**

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	15,2 %	18,6 %	46,1 %	20,1 %	100 %	9.360	9.893
Kita/Schule/Ausbildung	27,9 %	14,9 %	33,1 %	24,1 %	100 %	10.752	8.999
Einkauf/Dienstleistung	40,4 %	9,5 %	34,5 %	15,6 %	100 %	17.151	18.209
Freizeit	39,7 %	13,0 %	34,1 %	13,2 %	100 %	13.926	14.324
Anderer Zweck	22,3 %	15,7 %	44,4 %	17,6 %	100 %	2.058	2.239

Hinweis:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 6.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegehäufigkeit der Personen
 nach Alter und Geschlecht**

Altersgruppen nach Jahren	Wege pro Person und Tag					
	Männlich	Ungew. Fallzahl	Weiblich	Ungew. Fallzahl	Alle	Ungew. Fallzahl
0 bis unter 15 Jahre	3,1	1.525	3,1	1.435	3,1	2.960
15 bis unter 25 Jahre	3,4	593	3,6	635	3,6	1.228
25 bis unter 45 Jahre	3,9	1.918	4,2	2.242	4,0	4.160
45 bis unter 65 Jahre	3,5	2.333	3,6	2.664	3,6	4.997
65 Jahre und älter	3,5	1.817	3,1	1.964	3,3	3.781
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		8.186		8.940		17.126
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		8.178		8.953		17.131

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegehäufigkeit der Personen
 nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht**

Erwerbstätigkeit	Wege pro Person und Tag					
	Männlich	Ungew. Fallzahl	Weiblich	Ungew. Fallzahl	Alle	Ungew. Fallzahl
Nicht erwerbstätig	3,5	2.957	3,2	3.349	3,3	6.306
In Ausbildung	3,5	1.505	3,6	1.479	3,6	2.984
Erwerbstätig	3,7	3.584	4,0	3.998	3,8	7.582
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		8.046		8.826		16.872
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		8.015		8.826		16.841

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegehäufigkeit der Personen
 nach Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag und Geschlecht**

Pkw-Verfügbarkeit (als Fahrer oder Mitfahrer)	Wege pro Person und Tag					
	Männlich	<i>Ungew. Fallzahl</i>	Weiblich	<i>Ungew. Fallzahl</i>	Alle	<i>Ungew. Fallzahl</i>
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	3,7	5.142	3,9	4.487	3,8	9.629
Nach Absprache	3,6	1.290	3,5	1.851	3,5	3.141
Kein Zugang	3,3	1.755	3,2	2.604	3,2	4.359
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		8.187		8.942		17.129
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		8.179		8.955		17.133

Hinweis:

"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Pkw vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegehäufigkeit der Personen
 nach Zweckgruppen und räumlichen Verkehrsarten**

Ziel/Zweck	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Eigener Arbeitsplatz	0,36	11,6 %	0,47	13,0 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,32	10,3 %	0,34	9,6 %
Einkauf/Dienstleistung	0,62	19,9 %	0,68	18,9 %
Freizeit	0,49	15,6 %	0,56	15,7 %
Anderer Zweck	0,09	2,8 %	0,12	3,5 %
Eigene Wohnung	1,25	39,9 %	1,40	39,3 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		53.304		61.341
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		53.722		61.285

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 6.4.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegehäufigkeit der Personen nach Zweckgruppen
 ohne "Eigene Wohnung" und räumlichen Verkehrsarten**

Ziel/Zweck	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Eigener Arbeitsplatz	0,58	18,5 %	0,75	21,0 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,53	16,8 %	0,55	15,5 %
Einkauf/Dienstleistung	1,06	33,9 %	1,14	31,8 %
Freizeit	0,84	26,7 %	0,95	26,6 %
Anderer Zweck	0,13	4,2 %	0,18	5,1 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		53.272		61.306
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		53.694		61.254

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegehäufigkeit der Personen
nach Hauptverkehrsmittel und räumlichen Verkehrsarten**

Hauptverkehrsmittel	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Zu Fuß	1,03	32,7 %	1,06	29,6 %
Fahrrad	0,42	13,3 %	0,43	12,0 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,01	0,4 %	0,01	0,4 %
Pkw als Fahrer im Haushalts-Pkw	0,81	25,9 %	1,05	29,3 %
Pkw als Fahrer im Carsharing-Pkw	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Pkw als Fahrer im anderen Pkw	0,04	1,4 %	0,07	1,8 %
Pkw als Mitfahrer im Haushalts-Pkw	0,23	7,3 %	0,26	7,4 %
Pkw als Mitfahrer im Carsharing-Pkw	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Pkw als Mitfahrer im anderen Pkw	0,05	1,7 %	0,08	2,1 %
Bus	0,11	3,5 %	0,12	3,4 %
Straßenbahn/Tram	0,39	12,5 %	0,40	11,3 %
U-Bahn	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
S-Bahn	0,02	0,6 %	0,03	0,9 %
Nahverkehrszug	0,00	0,1 %	0,03	0,7 %
Fernverkehrszug	0,00	0,0 %	0,01	0,2 %
Taxi	0,01	0,2 %	0,01	0,2 %
Anderes Verkehrsmittel	0,01	0,3 %	0,02	0,5 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		53.328		61.366
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		53.731		61.289

Hinweis:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegehäufigkeit der Personen nach
 Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten**

Hauptverkehrsmittelgruppen	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Zu Fuß	1,03	32,7 %	1,06	29,6 %
Fahrrad	0,42	13,3 %	0,43	12,0 %
MIV	1,15	36,8 %	1,47	41,1 %
ÖPV	0,54	17,3 %	0,62	17,3 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		53.328		61.366
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		53.731		61.289

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Spezifische Verkehrsleistung sowie tägliche
 Zeit im Verkehr der Personen nach Erwerbstätigkeit**

Erwerbstätigkeit	Spezifische Verkehrsleistung		Zeit im Verkehr	
	km/P,d	Ungew. Fallzahl	min/P,d	Ungew. Fallzahl
Nicht erwerbstätig	13,2	5.656	65,0	5.656
In Ausbildung	16,7	2.502	69,8	2.502
Erwerbstätig	29,0	6.591	78,2	6.591
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		14.749	14.749	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		14.779	14.779	

Hinweis:

Die Berechnung erfolgte für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegehäufigkeit nach Wetter am Stichtag
 und Geschlecht**

Wetter am Stichtag	Wege pro Person und Tag					
	Männlich	Ungew. Fallzahl	Weiblich	Ungew. Fallzahl	Gesamt	Ungew. Fallzahl
Sonnig	3,7	1.868	3,8	2.160	3,7	4.028
Wolkig/bedeckt	3,6	2.973	3,6	3.135	3,6	6.108
Regen	3,6	1.536	3,7	1.628	3,6	3.164
Schnee	3,7	842	3,6	918	3,7	1.760
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		7.219		7.841		15.060
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		7.153		7.867		15.020

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

Verkehrsmittelwahl nach Quartal

Quartal	Verkehrsmittelanteile					Summe	Ungewichtete	Gewichtete
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Fallzahl		Fallzahl	
Januar-März	33,3 %	6,2 %	41,6 %	18,8 %	100 %	15.458	16.937	
April-Juni	28,5 %	15,7 %	40,6 %	15,1 %	100 %	16.835	16.003	
Juli-September	26,6 %	15,3 %	41,8 %	16,3 %	100 %	13.482	12.602	
Oktober-Dezember	29,0 %	11,8 %	40,5 %	18,6 %	100 %	15.591	15.747	

Hinweis:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 6.17

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Begleitung von Personen
 nach Zweckgruppen**

Ziel/Zweck des Weges	Begleitende Personen pro Weg	Anteil begleiteter Wege	Ungewichtete Fallzahl	Gewichtete Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	0,3	13,3 %	7.587	7.965
Kita/Schule/Ausbildung	1,1	57,8 %	6.994	5.857
Einkauf/Dienstleistung	0,4	29,6 %	11.076	11.589
Freizeit	0,9	46,2 %	9.309	9.618
Anderer Zweck	0,6	21,4 %	1.347	1.330
Eigene Wohnung	0,4	31,5 %	24.168	24.032
Gesamt	0,5	33,5 %		

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 6.17.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Begleitung von Personen
 nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung"**

Ziel/Zweck des Weges	Begleitende Personen pro Weg	Anteil begleiteter Wege	Ungewichtete Fallzahl	Gewichtete Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	0,2	11,3 %	12.248	12.826
Kita/Schule/Ausbildung	1,0	55,4 %	11.300	9.477
Einkauf/Dienstleistung	0,4	28,9 %	18.574	19.462
Freizeit	0,8	44,9 %	16.031	16.280
Anderer Zweck	0,5	18,5 %	1.840	1.833
Gesamt	0,5	33,5 %		

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 7.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit
nach Hauptverkehrsmitteln (Binnenverkehr)**

Hauptverkehrsmittel	Reisezeit min/Weg	Entfernung km/Weg	Geschw. km/h	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
Zu Fuß	14,4	0,9	3,9	15.929	16.340
Fahrrad	16,3	3,1	11,2	6.909	6.803
Moped/Motorrad/Motorroller	16,1	6,6	24,5	134	198
Pkw als Fahrer im Haushalts-Pkw	16,5	5,6	20,3	13.364	13.253
Pkw als Fahrer im Carsharing-Pkw	/	/	/	1	1
Pkw als Fahrer im anderen Pkw	17,8	6,5	22,0	662	671
Pkw als Mitfahrer im Haushalts-Pkw	14,6	4,7	19,1	4.622	3.549
Pkw als Mitfahrer im Carsharing-Pkw	/	/	/	2	1
Pkw als Mitfahrer im anderen Pkw	18,9	5,3	16,7	810	847
Bus	28,8	5,3	11,1	1.647	1.670
Straßenbahn/Tram	32,2	5,8	10,8	4.744	5.780
U-Bahn	/	/	/	0	0
S-Bahn	42,4	11,4	16,1	322	292
Nahverkehrszug	/	/	/	31	30
Fernverkehrszug	/	/	/	1	
Taxi	22,2	6,7	18,1	74	106
Anderes Verkehrsmittel	22,4	5,4	14,6	181	155
Gesamt	18,1	3,7	12,3		

Hinweis:

Die Berechnung erfolgte für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Tab 7.1.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit
 nach Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)**

Hauptverkehrsmittelgruppen	Reisezeit	Entfernung	Geschw.	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
	min/Weg	km/Weg	km/h		
Zu Fuß	14,4	0,9	3,9	15.929	16.340
Fahrrad	16,3	3,1	11,2	6.909	6.803
MIV	16,3	5,4	20,0	19.595	18.519
ÖPV	31,6	5,9	11,2	7.000	8.033
Gesamt	18,1	3,7	12,3		

Hinweis:

Die Berechnung erfolgte für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Tab 7.4

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit
 nach Hauptverkehrsmitteln (alle Wege)**

Hauptverkehrsmittel	Reisezeit min/Weg	Entfernung km/Weg	Geschw. km/h	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
Zu Fuß	14,6	1,0	3,9	16.512	16.838
Fahrrad	17,1	3,3	11,6	7.207	7.026
Moped/Motorrad/Motorroller	19,2	8,8	27,4	167	239
Pkw als Fahrer im Haushalts-Pkw	20,3	9,8	29,1	17.047	16.956
Pkw als Fahrer im Carsharing-Pkw	/	/	/	4	3
Pkw als Fahrer im anderen Pkw	25,6	15,0	35,1	983	980
Pkw als Mitfahrer im Haushalts-Pkw	16,6	6,3	22,7	5.295	4.065
Pkw als Mitfahrer im Carsharing-Pkw	/	/	/	4	3
Pkw als Mitfahrer im anderen Pkw	22,5	10,6	28,3	1.142	1.175
Bus	30,1	5,9	11,7	1.792	1.805
Straßenbahn/Tram	32,6	6,0	11,1	4.913	5.947
U-Bahn	/	/	/	4	4
S-Bahn	51,5	18,9	22,1	542	496
Nahverkehrszug	73,3	39,4	32,2	360	311
Fernverkehrszug	84,7	64,5	45,7	41	46
Taxi	21,0	6,9	19,7	86	122
Anderes Verkehrsmittel	29,3	11,4	23,4	237	228
Gesamt	20,3	6,0	17,6		

Hinweis:

Die Berechnung erfolgte für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Tab 7.4.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit
 nach Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)**

Hauptverkehrsmittelgruppen	Reisezeit	Entfernung	Geschw.	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
	min/Weg	km/Weg	km/h		
Zu Fuß	14,6	1,0	3,9	16.512	16.838
Fahrrad	17,1	3,3	11,6	7.207	7.026
MIV	20,0	9,5	28,5	24.642	23.421
ÖPV	34,6	8,3	14,4	7.975	8.959
Gesamt	20,3	6,0	17,6		

Hinweis:

Die Berechnung erfolgte für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Tab 8.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Tagesgang nach Hauptverkehrsmittelgruppen
(alle Wege)**

Beginn des Weges Uhrzeit	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe				Gesamt
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	
00:00 - 01:00	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
01:01 - 02:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
02:01 - 03:00	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
03:01 - 04:00	0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %
04:01 - 05:00	0,2 %	0,3 %	0,5 %	0,5 %	0,4 %
05:01 - 06:00	0,5 %	0,9 %	2,2 %	2,3 %	1,6 %
06:01 - 07:00	2,4 %	4,0 %	6,2 %	9,1 %	5,3 %
07:01 - 08:00	7,5 %	10,9 %	9,7 %	9,2 %	9,1 %
08:01 - 09:00	6,7 %	7,1 %	5,9 %	6,5 %	6,4 %
09:01 - 10:00	7,4 %	5,0 %	5,2 %	5,0 %	5,8 %
10:01 - 11:00	7,1 %	4,8 %	4,8 %	5,0 %	5,5 %
11:01 - 12:00	7,5 %	4,9 %	5,2 %	5,1 %	5,8 %
12:01 - 13:00	9,0 %	4,4 %	4,7 %	5,8 %	6,1 %
13:01 - 14:00	7,2 %	5,4 %	4,8 %	7,1 %	6,0 %
14:01 - 15:00	7,0 %	6,5 %	7,0 %	9,6 %	7,4 %
15:01 - 16:00	8,7 %	8,7 %	9,0 %	9,8 %	9,0 %
16:01 - 17:00	8,5 %	10,3 %	9,8 %	8,6 %	9,3 %
17:01 - 18:00	7,4 %	8,2 %	8,9 %	6,7 %	8,0 %
18:01 - 19:00	5,6 %	6,8 %	6,5 %	4,0 %	5,8 %
19:01 - 20:00	3,4 %	5,1 %	4,0 %	2,2 %	3,6 %
20:01 - 21:00	1,6 %	2,2 %	2,1 %	1,6 %	1,9 %
21:01 - 22:00	1,2 %	2,0 %	1,7 %	0,8 %	1,4 %
22:01 - 23:00	0,7 %	1,3 %	1,2 %	0,6 %	1,0 %
23:01 - 24:00	0,3 %	0,8 %	0,3 %	0,3 %	0,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	17.722	7.566	26.541	9.384	61.213
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	18.058	7.331	25.133	10.567	61.089

Tab 8.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

Tagesgang des Berufsverkehrs von der eigenen Wohnung (WA, WK, WB) nach Hauptverkehrsmittelgruppen

Beginn des Weges Uhrzeit	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe				
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt
00:00 - 01:00	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %
01:01 - 02:00	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %
02:01 - 03:00	0,1 %	0,2 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %
03:01 - 04:00	0,3 %	0,6 %	0,7 %	0,5 %	0,6 %
04:01 - 05:00	1,4 %	1,2 %	2,3 %	1,8 %	1,9 %
05:01 - 06:00	2,4 %	3,7 %	9,9 %	8,8 %	7,6 %
06:01 - 07:00	14,7 %	14,2 %	25,2 %	34,8 %	24,2 %
07:01 - 08:00	43,3 %	36,5 %	31,5 %	26,9 %	33,0 %
08:01 - 09:00	14,5 %	17,5 %	10,7 %	10,9 %	12,4 %
09:01 - 10:00	3,9 %	5,1 %	2,7 %	2,4 %	3,2 %
10:01 - 11:00	1,4 %	3,3 %	1,8 %	1,9 %	2,0 %
11:01 - 12:00	2,4 %	2,2 %	1,2 %	2,4 %	1,8 %
12:01 - 13:00	1,3 %	4,5 %	1,6 %	1,7 %	2,0 %
13:01 - 14:00	2,0 %	1,7 %	3,2 %	1,2 %	2,3 %
14:01 - 15:00	3,9 %	2,1 %	2,4 %	2,5 %	2,6 %
15:01 - 16:00	4,4 %	3,2 %	2,2 %	1,5 %	2,5 %
16:01 - 17:00	2,4 %	1,2 %	1,0 %	0,6 %	1,1 %
17:01 - 18:00	0,5 %	1,1 %	0,8 %	0,4 %	0,7 %
18:01 - 19:00	0,3 %	0,5 %	0,8 %	0,4 %	0,6 %
19:01 - 20:00	0,3 %	0,8 %	0,4 %	0,9 %	0,5 %
20:01 - 21:00	0,1 %	0,1 %	0,7 %	0,3 %	0,5 %
21:01 - 22:00	0,1 %	0,3 %	0,5 %	0,0 %	0,3 %
22:01 - 23:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
23:01 - 24:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	1.914	1.733	5.401	2.448	11.496
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	1.596	1.698	5.062	2.530	10.887

Tab 8.2.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

Tagesgang des Berufsverkehrs zur eigenen Wohnung (AW, KW, BW) nach Hauptverkehrsmittelgruppen

Beginn des Weges Uhrzeit	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe				Gesamt
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	
00:00 - 01:00	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %
01:01 - 02:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %
02:01 - 03:00	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
03:01 - 04:00	0,0 %	0,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
04:01 - 05:00	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,0 %	0,1 %
05:01 - 06:00	0,2 %	0,2 %	0,7 %	0,3 %	0,4 %
06:01 - 07:00	0,7 %	1,2 %	0,9 %	0,4 %	0,8 %
07:01 - 08:00	4,1 %	1,4 %	2,1 %	0,9 %	2,0 %
08:01 - 09:00	2,8 %	1,3 %	1,5 %	0,8 %	1,5 %
09:01 - 10:00	1,3 %	1,6 %	0,9 %	0,6 %	1,0 %
10:01 - 11:00	1,4 %	1,2 %	0,7 %	1,0 %	1,0 %
11:01 - 12:00	3,1 %	2,1 %	2,4 %	1,7 %	2,3 %
12:01 - 13:00	6,1 %	3,8 %	3,7 %	4,8 %	4,4 %
13:01 - 14:00	10,5 %	8,9 %	4,5 %	11,2 %	7,7 %
14:01 - 15:00	15,4 %	12,9 %	11,1 %	19,9 %	14,2 %
15:01 - 16:00	22,8 %	16,1 %	18,6 %	20,3 %	19,3 %
16:01 - 17:00	14,4 %	21,1 %	21,2 %	14,2 %	18,4 %
17:01 - 18:00	7,8 %	12,1 %	12,3 %	12,4 %	11,6 %
18:01 - 19:00	3,7 %	5,8 %	9,4 %	4,8 %	6,8 %
19:01 - 20:00	1,8 %	2,9 %	3,4 %	2,4 %	2,8 %
20:01 - 21:00	1,4 %	2,5 %	2,1 %	1,2 %	1,8 %
21:01 - 22:00	1,2 %	1,4 %	2,1 %	0,7 %	1,5 %
22:01 - 23:00	0,7 %	2,0 %	1,9 %	1,8 %	1,7 %
23:01 - 24:00	0,3 %	0,8 %	0,4 %	0,7 %	0,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	1.697	1.455	4.177	2.053	9.382
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	1.398	1.408	3.958	2.124	8.888

Tab 10.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Entfernung nach Hauptverkehrsmittelgruppen
 (21 Entfernungsrgruppen)**

Entfernungsrgruppen km	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe				
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt
Bis 1	74,1 %	23,6 %	8,7 %	3,7 %	29,4 %
Über 1 bis 2	16,7 %	24,0 %	11,3 %	10,3 %	14,4 %
Über 2 bis 3	6,3 %	18,2 %	11,4 %	12,9 %	11,0 %
Über 3 bis 4	1,5 %	9,2 %	9,3 %	10,9 %	7,2 %
Über 4 bis 5	0,8 %	8,4 %	9,1 %	11,2 %	6,9 %
Über 5 bis 6	0,4 %	5,2 %	7,2 %	9,9 %	5,3 %
Über 6 bis 7	0,1 %	2,7 %	6,1 %	6,5 %	3,9 %
Über 7 bis 8	0,0 %	2,4 %	5,9 %	7,7 %	4,0 %
Über 8 bis 9	0,0 %	1,3 %	2,8 %	2,7 %	1,7 %
Über 9 bis 10	0,1 %	2,1 %	4,8 %	6,1 %	3,3 %
Über 10 bis 11	0,0 %	0,3 %	1,6 %	1,9 %	1,0 %
Über 11 bis 12	0,0 %	0,9 %	2,6 %	3,1 %	1,7 %
Über 12 bis 13	0,0 %	0,2 %	1,7 %	1,1 %	0,9 %
Über 13 bis 14	0,0 %	0,2 %	1,0 %	1,1 %	0,6 %
Über 14 bis 15	0,0 %	0,4 %	2,3 %	1,9 %	1,3 %
Über 15 bis 16	0,0 %	0,1 %	0,8 %	0,6 %	0,4 %
Über 16 bis 17	0,0 %	0,1 %	0,7 %	0,6 %	0,4 %
Über 17 bis 18	0,0 %	0,0 %	0,6 %	0,4 %	0,3 %
Über 18 bis 19	0,0 %	0,0 %	0,4 %	0,2 %	0,2 %
Über 19 bis 20	0,0 %	0,0 %	1,8 %	0,8 %	0,9 %
Über 20	0,0 %	0,6 %	9,9 %	6,2 %	5,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	16.512	7.207	24.642	7.975	56.336
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	16.838	7.026	23.421	8.959	56.245

Hinweis:

Die Berechnung erfolgte für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Tab 10.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verkehrsmittelwahl nach Entfernung
 (5 Entfernungsgruppen)**

Entfernungsgruppen km	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Bis 1	75,6 %	10,0 %	12,3 %	2,0 %	100 %	16.428	16.509
Über 1 bis 3	27,1 %	20,8 %	37,4 %	14,6 %	100 %	14.460	14.255
Über 3 bis 5	4,8 %	15,6 %	54,5 %	25,1 %	100 %	8.306	7.924
Über 5 bis 10	0,9 %	9,4 %	60,9 %	28,8 %	100 %	10.038	10.260
Über 10	0,2 %	2,7 %	75,1 %	22,0 %	100 %	7.104	7.297

Hinweis:

Die Berechnung erfolgte für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Tab 11.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Führerscheinbesitz für Pkw
 nach Alter und Geschlecht**

Altersgruppen nach Jahren	Männliche Personen			Weibliche Personen		
	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.
17 bis unter 25 Jahre	10,2 %	67,5 %	524	9,5 %	75,6 %	565
25 bis unter 45 Jahre	35,8 %	93,5 %	2.174	30,3 %	91,9 %	2.428
45 bis unter 65 Jahre	31,9 %	94,5 %	2.770	30,8 %	82,6 %	2.931
65 bis unter 75 Jahre	13,5 %	93,0 %	1.199	17,3 %	66,0 %	1.299
75 Jahre und älter	8,7 %	88,3 %	799	12,1 %	35,1 %	823
Summe	100 %			100 %		
Gesamt		90,7 %			76,2 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	7.466		7.466	8.046		8.046
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	7.913		7.913	8.412		8.412

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Führerscheinbesitz für Pkw
 nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht**

Erwerbstätigkeit	Männliche Personen			Weibliche Personen		
	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.
Nicht erwerbstätig	30,8 %	88,7 %	2.560	39,4 %	57,2 %	2.947
In Ausbildung	11,2 %	76,6 %	588	10,3 %	79,4 %	646
Erwerbstätig	58,0 %	94,5 %	4.152	50,3 %	90,3 %	4.325
Summe	100 %			100 %		
Gesamt		90,7 %			76,2 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	7.300		7.300	7.918		7.918
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	7.713		7.713	8.275		8.275

Hinweis:

Der Pkw-Führerscheinbesitz wurde nur von Personen ab 17 Jahren erfasst.

Tab 11.3

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Führerscheinbesitz für Pkw
nach Berufsausbildung und Geschlecht**

Berufsausbildung	Männliche Personen			Weibliche Personen		
	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	38,4 %	90,3 %	2.404	40,8 %	67,1 %	2.295
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	13,7 %	95,6 %	1.010	14,9 %	77,7 %	977
Hoch-/Fachhochschule	39,5 %	95,8 %	3.079	34,9 %	91,5 %	2.621
(Noch) ohne Berufsausbildung	8,4 %	60,7 %	282	9,4 %	56,6 %	327
Summe	100 %			100 %		
Gesamt		90,7 %			76,2 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	7.326		6.775	7.908		6.220
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	7.706		6.992	8.253		6.291

Hinweis:

Der Pkw-Führerscheinbesitz wurde nur von Personen ab 17 Jahren erfasst.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

Aktivitätsmuster der Personen am Stichtag (Ganztägig)
(15 häufigste Muster)

Aktivitätsmuster	Anteil an ganztägigen Aktivitätsmustern
WAW	13,9 %
WEW	6,6 %
WBW	5,5 %
WFW	3,4 %
WAWFW	2,4 %
WKW	2,3 %
WAEW	2,3 %
WBFW	2,2 %
WEFW	2,1 %
WEWEW	2,0 %
WAWEW	2,0 %
WEEW	1,9 %
WAFW	1,2 %
WFWFW	0,8 %
WBFW	0,7 %
Sonstige Muster	50,8 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	15.778
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	15.701

- A - Arbeiten
- B - Bilden
- D - Dienstlich/geschäftlich
- E - Einkaufen/Versorgen
- F - Freizeit
- K - Kindereinrichtung
- S - Sonstiges
- W - Wohnen

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

Aktivitätsmuster der Personen am Stichtag (Ausgänge)
(15 häufigste Muster)

Aktivitätsmuster	Anteil an Ausgängen
WEW	20,2 %
WFW	18,7 %
WAW	15,2 %
WBW	8,0 %
WKW	3,5 %
WEEW	3,2 %
WAEW	2,0 %
WFEW	1,3 %
WSW	1,2 %
WEFW	1,2 %
WDW	1,1 %
WAWW	1,0 %
WAFW	1,0 %
WEEEW	0,8 %
WFFW	0,7 %
Sonstige Muster	21,0 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	24.462
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	24.362

- A - Arbeiten
- B - Bilden
- D - Dienstlich/geschäftlich
- E - Einkaufen/Versorgen
- F - Freizeit
- K - Kindereinrichtung
- S - Sonstiges
- W - Wohnen

Hinweis:

Als Ausgang wird eine Aktivitätenkette bezeichnet, die von der Wohnung über Zwischenaktivitäten zurück zur Wohnung führt.

Tab 14.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

Spezifische Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmittel und Entfernungsgruppen (Binnenverkehr)

Entfernungsgruppe in km	km/P,d nach Hauptverkehrsmittel							
	Zu Fuß	Fahrrad	Motorisiertes Zweirad	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitfahrer	Bus und Straßenbahn	S- und U-Bahn, Zug	Sonstige Verkehrsmittel
Über 9	0,01	0,18	0,05	1,97	0,43	0,91	0,20	0,05
Über 8 bis 9	0,00	0,04	0,00	0,23	0,06	0,12	0,01	0,00
Über 7 bis 8	0,00	0,08	0,00	0,48	0,13	0,31	0,01	0,01
Über 6 bis 7	0,01	0,08	0,01	0,41	0,13	0,23	0,01	0,00
Über 5 bis 6	0,02	0,14	0,00	0,45	0,12	0,31	0,00	0,01
Über 4 bis 5	0,04	0,18	0,01	0,45	0,14	0,29	0,00	0,01
Über 3 bis 4	0,05	0,15	0,00	0,38	0,11	0,22	0,00	0,00
Über 2 bis 3	0,18	0,22	0,01	0,33	0,12	0,19	0,00	0,01
Über 1 bis 2	0,28	0,18	0,00	0,20	0,08	0,10	0,00	0,00
Bis 1	0,38	0,08	0,00	0,07	0,03	0,02	0,00	0,00
Summe	0,97	1,33	0,08	4,97	1,35	2,70	0,23	0,09
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	14.967	6.599	132	13.295	5.200	6.099	339	241
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	15.423	6.531	194	13.300	4.194	7.096	308	247

Hinweis:

Die Berechnung erfolgte für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Tab 14.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Spezifische Verkehrsleistung nach
Hauptverkehrsmittel und Entfernunggruppen (alle Wege)**

Entfernungsgruppe in km	km/P,d nach Hauptverkehrsmittel							
	Zu Fuß	Fahrrad	Motorisiertes Zweirad	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitfahrer	Bus und Straßenbahn	S- und U-Bahn, Zug	Sonstige Verkehrsmittel
Über 9	0,02	0,29	0,08	8,20	1,40	1,12	1,50	0,14
Über 8 bis 9	0,00	0,05	0,01	0,29	0,06	0,12	0,01	0,00
Über 7 bis 8	0,00	0,09	0,01	0,54	0,15	0,32	0,01	0,01
Über 6 bis 7	0,01	0,09	0,01	0,47	0,14	0,23	0,01	0,00
Über 5 bis 6	0,02	0,14	0,00	0,49	0,13	0,32	0,00	0,01
Über 4 bis 5	0,04	0,18	0,01	0,49	0,16	0,30	0,01	0,01
Über 3 bis 4	0,05	0,16	0,00	0,41	0,12	0,23	0,00	0,01
Über 2 bis 3	0,18	0,22	0,01	0,35	0,12	0,19	0,00	0,01
Über 1 bis 2	0,28	0,18	0,00	0,21	0,09	0,10	0,00	0,00
Bis 1	0,39	0,08	0,00	0,07	0,03	0,02	0,00	0,00
Summe	0,99	1,48	0,13	11,52	2,40	2,95	1,54	0,19
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	15.423	6.879	163	17.029	6.111	6.390	887	289
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	15.818	6.738	234	17.121	4.954	7.381	804	317

Hinweis:

Die Berechnung erfolgte für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Tab 16.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**
 Gruppe: **Alle Personen**

**Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (alle PG)**

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	9,7 %	0,35
Wohnen-Kindereinrichtung	2,6 %	0,09
Wohnen-Bildung	4,8 %	0,17
Wohnen-Dienstlich	0,7 %	0,03
Wohnen-Einkaufen	11,2 %	0,40
Wohnen-Freizeit	9,4 %	0,34
Wohnen-Sonstiges	0,8 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	7,9 %	0,28
Kindereinrichtung-Wohnen	1,9 %	0,07
Bildung-Wohnen	4,0 %	0,14
Dienstlich-Wohnen	0,8 %	0,03
Einkaufen-Wohnen	12,9 %	0,46
Freizeit-Wohnen	10,9 %	0,39
Sonstiges-Wohnen	0,8 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	3,2 %	0,11
Arbeiten-Sonstiges	4,9 %	0,18
Sonstiges-Sonstiges	13,6 %	0,49
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 61.293
Gewichtete Fallzahl 61.247

Hinweise:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.
 "PG" steht für Personengruppe.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **21.05.2015**

Gruppe: **Personen unter 18 Jahre**

**Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen
nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 1)**

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	0,2 %	0,01
Wohnen-Kindereinrichtung	9,2 %	0,29
Wohnen-Bildung	19,5 %	0,62
Wohnen-Dienstlich	0,0 %	0,00
Wohnen-Einkaufen	4,3 %	0,14
Wohnen-Freizeit	8,3 %	0,26
Wohnen-Sonstiges	0,7 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	0,3 %	0,01
Kindereinrichtung-Wohnen	6,7 %	0,21
Bildung-Wohnen	16,7 %	0,53
Dienstlich-Wohnen	0,0 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	6,0 %	0,19
Freizeit-Wohnen	11,6 %	0,37
Sonstiges-Wohnen	0,8 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	0,2 %	0,01
Arbeiten-Sonstiges	0,1 %	0,00
Sonstiges-Sonstiges	15,3 %	0,49
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 10.704

Gewichtete Fallzahl 8.363

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

"PG" steht für Personengruppe.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **21.05.2015**

**Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen
nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 2)**

Gruppe: **Personen 18 bis unter 65 Jahre, erwerbstätig, mit Pkw-Zugang**

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	17,8 %	0,69
Wohnen-Kindereinrichtung	2,6 %	0,10
Wohnen-Bildung	1,6 %	0,06
Wohnen-Dienstlich	1,2 %	0,05
Wohnen-Einkaufen	6,7 %	0,26
Wohnen-Freizeit	6,8 %	0,26
Wohnen-Sonstiges	0,5 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	15,0 %	0,58
Kindereinrichtung-Wohnen	1,8 %	0,07
Bildung-Wohnen	1,1 %	0,04
Dienstlich-Wohnen	1,3 %	0,05
Einkaufen-Wohnen	9,1 %	0,35
Freizeit-Wohnen	8,4 %	0,32
Sonstiges-Wohnen	0,5 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	6,2 %	0,24
Arbeiten-Sonstiges	9,1 %	0,35
Sonstiges-Sonstiges	10,3 %	0,40
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 25.773

Gewichtete Fallzahl 24.172

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

"PG" steht für Personengruppe.

Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **21.05.2015**

**Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen
nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 3)**

Gruppe: **Personen 18 bis unter 65 Jahre, nicht erwerbstätig, mit Pkw-Zugang**

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	5,1 %	0,19
Wohnen-Kindereinrichtung	1,7 %	0,06
Wohnen-Bildung	6,1 %	0,23
Wohnen-Dienstlich	0,9 %	0,04
Wohnen-Einkaufen	13,0 %	0,49
Wohnen-Freizeit	11,2 %	0,42
Wohnen-Sonstiges	0,9 %	0,04
Arbeiten-Wohnen	4,2 %	0,16
Kindereinrichtung-Wohnen	1,2 %	0,05
Bildung-Wohnen	5,1 %	0,19
Dienstlich-Wohnen	1,1 %	0,04
Einkaufen-Wohnen	14,1 %	0,53
Freizeit-Wohnen	12,3 %	0,47
Sonstiges-Wohnen	0,9 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	1,4 %	0,05
Arbeiten-Sonstiges	2,3 %	0,09
Sonstiges-Sonstiges	18,5 %	0,70
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 5.807

Gewichtete Fallzahl 6.001

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

"PG" steht für Personengruppe.

Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **21.05.2015**

**Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen
nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 4)**

Gruppe: **Personen 18 bis unter 65 Jahre, erwerbstätig, ohne Pkw-Zugang**

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	20,3 %	0,74
Wohnen-Kindereinrichtung	1,1 %	0,04
Wohnen-Bildung	0,9 %	0,03
Wohnen-Dienstlich	0,7 %	0,03
Wohnen-Einkaufen	7,8 %	0,28
Wohnen-Freizeit	6,7 %	0,24
Wohnen-Sonstiges	0,3 %	0,01
Arbeiten-Wohnen	15,2 %	0,55
Kindereinrichtung-Wohnen	0,6 %	0,02
Bildung-Wohnen	1,1 %	0,04
Dienstlich-Wohnen	1,1 %	0,04
Einkaufen-Wohnen	11,7 %	0,43
Freizeit-Wohnen	8,6 %	0,31
Sonstiges-Wohnen	0,2 %	0,01
Sonstiges-Arbeiten	5,4 %	0,20
Arbeiten-Sonstiges	10,7 %	0,39
Sonstiges-Sonstiges	7,6 %	0,28
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 3.434

Gewichtete Fallzahl 4.816

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

"PG" steht für Personengruppe.

Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **21.05.2015**

**Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen
nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 5)**

Gruppe: **Personen 18 bis unter 65 Jahre, nicht erwerbstätig, ohne Pkw-Zugang**

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	3,7 %	0,13
Wohnen-Kindereinrichtung	0,9 %	0,03
Wohnen-Bildung	9,1 %	0,33
Wohnen-Dienstlich	0,6 %	0,02
Wohnen-Einkaufen	11,8 %	0,43
Wohnen-Freizeit	10,6 %	0,39
Wohnen-Sonstiges	1,0 %	0,04
Arbeiten-Wohnen	2,8 %	0,10
Kindereinrichtung-Wohnen	0,9 %	0,03
Bildung-Wohnen	8,4 %	0,31
Dienstlich-Wohnen	0,6 %	0,02
Einkaufen-Wohnen	12,4 %	0,45
Freizeit-Wohnen	12,1 %	0,44
Sonstiges-Wohnen	1,0 %	0,04
Sonstiges-Arbeiten	1,0 %	0,04
Arbeiten-Sonstiges	2,0 %	0,07
Sonstiges-Sonstiges	21,2 %	0,77
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 2.909

Gewichtete Fallzahl 4.684

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

"PG" steht für Personengruppe.

Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **21.05.2015**

**Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen
nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 6)**

Gruppe: **Personen 65 Jahre und älter, mit Pkw-Zugang**

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	1,3 %	0,05
Wohnen-Kindereinrichtung	0,2 %	0,01
Wohnen-Bildung	0,5 %	0,02
Wohnen-Dienstlich	0,2 %	0,01
Wohnen-Einkaufen	22,2 %	0,82
Wohnen-Freizeit	15,8 %	0,58
Wohnen-Sonstiges	1,3 %	0,05
Arbeiten-Wohnen	0,9 %	0,03
Kindereinrichtung-Wohnen	0,1 %	0,00
Bildung-Wohnen	0,4 %	0,02
Dienstlich-Wohnen	0,2 %	0,01
Einkaufen-Wohnen	22,5 %	0,83
Freizeit-Wohnen	15,9 %	0,59
Sonstiges-Wohnen	1,5 %	0,05
Sonstiges-Arbeiten	0,1 %	0,01
Arbeiten-Sonstiges	0,4 %	0,02
Sonstiges-Sonstiges	16,5 %	0,61
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 9.012

Gewichtete Fallzahl 8.462

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

"PG" steht für Personengruppe.

Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **21.05.2015**

**Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen
nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 7)**

Gruppe: **Personen 65 Jahre und älter, ohne Pkw-Zugang**

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	0,3 %	0,01
Wohnen-Kindereinrichtung	0,0 %	0,00
Wohnen-Bildung	0,2 %	0,01
Wohnen-Dienstlich	0,4 %	0,01
Wohnen-Einkaufen	27,8 %	0,75
Wohnen-Freizeit	12,7 %	0,35
Wohnen-Sonstiges	1,4 %	0,04
Arbeiten-Wohnen	0,2 %	0,00
Kindereinrichtung-Wohnen	0,0 %	0,00
Bildung-Wohnen	0,2 %	0,00
Dienstlich-Wohnen	0,4 %	0,01
Einkaufen-Wohnen	27,9 %	0,76
Freizeit-Wohnen	12,8 %	0,35
Sonstiges-Wohnen	1,3 %	0,04
Sonstiges-Arbeiten	0,0 %	0,00
Arbeiten-Sonstiges	0,1 %	0,00
Sonstiges-Sonstiges	14,4 %	0,39
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 3.335

Gewichtete Fallzahl 4.436

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

"PG" steht für Personengruppe.

Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Tab 16.9

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Pkw-Besetzung
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen**

Quelle-Ziel-Gruppe	Personen pro Pkw-Fahrt	<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	<i>Gewichtete Fallzahl</i>
Wohnen-Arbeiten	1,1	2.761	2.922
Wohnen-Kindereinrichtung	2,1	514	400
Wohnen-Bildung	1,9	482	397
Wohnen-Dienstlich	1,1	269	251
Wohnen-Einkaufen	1,3	1.722	1.701
Wohnen-Freizeit	1,4	1.378	1.374
Wohnen-Sonstiges	1,3	150	122
Arbeiten-Wohnen	1,1	2.327	2.442
Kindereinrichtung-Wohnen	2,0	337	255
Bildung-Wohnen	1,8	318	254
Dienstlich-Wohnen	1,1	299	288
Einkaufen-Wohnen	1,3	2.147	2.078
Freizeit-Wohnen	1,4	1.710	1.714
Sonstiges-Wohnen	1,4	158	132
Sonstiges-Arbeiten	1,2	804	809
Arbeiten-Sonstiges	1,2	1.205	1.240
Sonstiges-Sonstiges	1,5	2.636	2.691

Tab 18.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**
 Gruppe: **Alle Personen**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (alle PG)**

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	7,4 %	16,4 %	53,5 %	22,7 %	100 %	5.547	5.925
Wohnen-Kindereinrichtung	26,7 %	13,0 %	51,7 %	8,5 %	100 %	2.217	1.617
Wohnen-Bildung	24,3 %	15,4 %	27,2 %	33,1 %	100 %	3.283	2.912
Wohnen-Dienstlich	5,2 %	15,6 %	60,3 %	19,0 %	100 %	450	434
Wohnen-Einkaufen	42,4 %	8,6 %	33,9 %	15,1 %	100 %	6.446	6.845
Wohnen-Freizeit	38,9 %	13,2 %	34,0 %	13,9 %	100 %	5.743	5.755
Wohnen-Sonstiges	32,7 %	13,5 %	33,6 %	20,2 %	100 %	436	470
Arbeiten-Wohnen	8,3 %	16,1 %	54,8 %	20,8 %	100 %	4.658	4.849
Kindereinrichtung-Wohnen	31,5 %	12,0 %	46,5 %	9,9 %	100 %	1.611	1.158
Bildung-Wohnen	25,1 %	16,8 %	20,0 %	38,1 %	100 %	2.694	2.459
Dienstlich-Wohnen	4,4 %	18,0 %	62,7 %	14,9 %	100 %	494	503
Einkaufen-Wohnen	38,9 %	9,5 %	35,8 %	15,8 %	100 %	7.501	7.880
Freizeit-Wohnen	34,7 %	13,2 %	39,4 %	12,6 %	100 %	6.723	6.664
Sonstiges-Wohnen	28,9 %	13,1 %	36,9 %	21,1 %	100 %	455	483
Sonstiges-Arbeiten	38,2 %	8,3 %	45,6 %	8,0 %	100 %	1.925	1.931
Arbeiten-Sonstiges	28,3 %	11,9 %	45,6 %	14,1 %	100 %	2.823	3.012
Sonstiges-Sonstiges	32,3 %	7,5 %	45,4 %	14,8 %	100 %	8.259	8.314

Hinweis:
 "PG" steht für Personengruppe.

Tab 18.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 1)**

Gruppe: **Personen unter 18 Jahre**

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	/	/	/	/	/	26	20
Wohnen-Kindereinrichtung	25,4 %	13,3 %	51,8 %	9,5 %	100 %	1.075	767
Wohnen-Bildung	28,0 %	15,1 %	21,2 %	35,7 %	100 %	2.051	1.629
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	3	2
Wohnen-Einkaufen	40,1 %	7,3 %	37,0 %	15,7 %	100 %	421	362
Wohnen-Freizeit	42,4 %	15,1 %	24,6 %	17,9 %	100 %	856	695
Wohnen-Sonstiges	33,1 %	4,3 %	19,7 %	42,9 %	100 %	61	62
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	27	22
Kindereinrichtung-Wohnen	32,1 %	11,2 %	45,5 %	11,1 %	100 %	799	555
Bildung-Wohnen	29,7 %	15,5 %	14,3 %	40,5 %	100 %	1.725	1.400
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	4	2
Einkaufen-Wohnen	35,8 %	8,1 %	38,6 %	17,5 %	100 %	618	501
Freizeit-Wohnen	34,6 %	14,6 %	36,8 %	14,1 %	100 %	1.230	971
Sonstiges-Wohnen	30,0 %	4,1 %	24,1 %	41,8 %	100 %	69	65
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	18	14
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	18	11
Sonstiges-Sonstiges	36,7 %	8,3 %	36,1 %	18,9 %	100 %	1.699	1.283

Hinweis:
 "PG" steht für Personengruppe.

Tab 18.3

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 2)**

Gruppe: **Personen 18 bis unter 65 Jahre, erwerbstätig, mit Pkw-Zugang**

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	6,3 %	13,4 %	65,4 %	14,8 %	100 %	4.412	4.299
Wohnen-Kindereinrichtung	24,1 %	13,2 %	57,2 %	5,5 %	100 %	853	624
Wohnen-Bildung	16,2 %	8,0 %	73,1 %	2,7 %	100 %	523	385
Wohnen-Dienstlich	4,3 %	11,9 %	72,1 %	11,7 %	100 %	326	283
Wohnen-Einkaufen	32,4 %	9,0 %	52,8 %	5,8 %	100 %	1.644	1.625
Wohnen-Freizeit	38,6 %	11,6 %	45,5 %	4,3 %	100 %	1.706	1.635
Wohnen-Sonstiges	40,3 %	19,0 %	38,5 %	2,3 %	100 %	126	115
Arbeiten-Wohnen	6,9 %	14,0 %	65,6 %	13,4 %	100 %	3.738	3.606
Kindereinrichtung-Wohnen	26,4 %	14,8 %	51,5 %	7,3 %	100 %	600	443
Bildung-Wohnen	14,9 %	10,0 %	68,6 %	6,5 %	100 %	369	262
Dienstlich-Wohnen	4,2 %	11,0 %	73,6 %	11,2 %	100 %	354	317
Einkaufen-Wohnen	27,6 %	9,1 %	55,9 %	7,4 %	100 %	2.298	2.205
Freizeit-Wohnen	31,6 %	11,8 %	52,3 %	4,3 %	100 %	2.107	2.031
Sonstiges-Wohnen	32,4 %	13,8 %	50,6 %	3,2 %	100 %	131	125
Sonstiges-Arbeiten	32,2 %	8,2 %	53,7 %	5,9 %	100 %	1.611	1.502
Arbeiten-Sonstiges	26,1 %	8,1 %	56,1 %	9,7 %	100 %	2.300	2.205
Sonstiges-Sonstiges	21,1 %	5,2 %	67,6 %	6,2 %	100 %	2.662	2.490

Hinweise:

"PG" steht für Personengruppe.

Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Tab 18.4

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 3)**

Gruppe: **Personen 18 bis unter 65 Jahre, nicht erwerbstätig, mit Pkw-Zugang**

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	6,7 %	14,6 %	61,2 %	17,4 %	100 %	247	306
Wohnen-Kindereinrichtung	33,3 %	7,3 %	56,2 %	3,2 %	100 %	134	102
Wohnen-Bildung	21,2 %	13,6 %	30,6 %	34,7 %	100 %	324	367
Wohnen-Dienstlich	7,2 %	3,7 %	80,8 %	8,4 %	100 %	52	57
Wohnen-Einkaufen	34,2 %	9,1 %	45,9 %	10,9 %	100 %	786	779
Wohnen-Freizeit	33,0 %	12,4 %	39,6 %	14,9 %	100 %	681	673
Wohnen-Sonstiges	29,1 %	1,9 %	58,5 %	10,5 %	100 %	52	57
Arbeiten-Wohnen	10,9 %	16,8 %	59,3 %	13,0 %	100 %	206	248
Kindereinrichtung-Wohnen	40,6 %	8,0 %	45,5 %	5,8 %	100 %	106	74
Bildung-Wohnen	20,6 %	16,0 %	23,1 %	40,3 %	100 %	257	301
Dienstlich-Wohnen	5,1 %	4,9 %	79,8 %	10,3 %	100 %	64	65
Einkaufen-Wohnen	33,8 %	8,7 %	45,6 %	11,9 %	100 %	829	847
Freizeit-Wohnen	31,3 %	11,6 %	48,1 %	9,0 %	100 %	744	736
Sonstiges-Wohnen	33,1 %	2,0 %	56,6 %	8,3 %	100 %	60	53
Sonstiges-Arbeiten	52,7 %	4,7 %	36,2 %	6,4 %	100 %	71	85
Arbeiten-Sonstiges	25,6 %	13,9 %	43,9 %	16,6 %	100 %	104	137
Sonstiges-Sonstiges	33,6 %	5,5 %	49,3 %	11,5 %	100 %	1.084	1.110

Hinweise:

"PG" steht für Personengruppe.

Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Tab 18.5

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 4)**

Gruppe: **Personen 18 bis unter 65 Jahre, erwerbstätig, ohne Pkw-Zugang**

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	12,7 %	28,4 %	3,2 %	55,7 %	100 %	642	980
Wohnen-Kindereinrichtung	33,0 %	30,1 %	3,1 %	33,8 %	100 %	77	55
Wohnen-Bildung	52,5 %	11,2 %	5,7 %	30,5 %	100 %	51	44
Wohnen-Dienstlich	14,3 %	37,6 %	1,2 %	47,0 %	100 %	33	33
Wohnen-Einkaufen	57,6 %	14,2 %	3,8 %	24,3 %	100 %	254	378
Wohnen-Freizeit	55,0 %	17,8 %	7,4 %	19,8 %	100 %	249	323
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	12	16
Arbeiten-Wohnen	13,9 %	24,9 %	4,6 %	56,5 %	100 %	507	732
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	46	27
Bildung-Wohnen	48,3 %	24,5 %	0,9 %	26,3 %	100 %	44	51
Dienstlich-Wohnen	4,0 %	57,8 %	7,5 %	30,7 %	100 %	38	52
Einkaufen-Wohnen	47,7 %	19,4 %	3,4 %	29,5 %	100 %	366	565
Freizeit-Wohnen	43,5 %	20,7 %	10,5 %	25,3 %	100 %	311	413
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	10	7
Sonstiges-Arbeiten	69,8 %	11,8 %	5,7 %	12,7 %	100 %	176	259
Arbeiten-Sonstiges	38,8 %	23,9 %	5,2 %	32,0 %	100 %	314	513
Sonstiges-Sonstiges	49,5 %	17,4 %	8,5 %	24,5 %	100 %	303	366

Hinweise:

"PG" steht für Personengruppe.

Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Tab 18.6

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 5)**

Gruppe: **Personen 18 bis unter 65 Jahre, nicht erwerbstätig, ohne Pkw-Zugang**

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	6,0 %	38,5 %	10,5 %	45,0 %	100 %	93	174
Wohnen-Kindereinrichtung	71,9 %	2,5 %	4,3 %	21,3 %	100 %	49	40
Wohnen-Bildung	19,4 %	26,7 %	2,8 %	51,0 %	100 %	265	424
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	15	27
Wohnen-Einkaufen	53,3 %	10,6 %	6,5 %	29,6 %	100 %	398	553
Wohnen-Freizeit	35,3 %	30,4 %	4,9 %	29,4 %	100 %	306	497
Wohnen-Sonstiges	37,8 %	23,5 %	3,4 %	35,4 %	100 %	31	46
Arbeiten-Wohnen	9,4 %	34,7 %	9,5 %	46,3 %	100 %	71	129
Kindereinrichtung-Wohnen	56,8 %	1,2 %	23,8 %	18,2 %	100 %	42	41
Bildung-Wohnen	17,2 %	27,1 %	3,3 %	52,5 %	100 %	236	392
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	14	27
Einkaufen-Wohnen	56,6 %	13,6 %	5,7 %	24,0 %	100 %	413	581
Freizeit-Wohnen	35,5 %	29,3 %	6,9 %	28,3 %	100 %	353	567
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	29	47
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	21	49
Arbeiten-Sonstiges	35,5 %	39,3 %	8,1 %	17,1 %	100 %	44	95
Sonstiges-Sonstiges	45,3 %	14,3 %	6,5 %	33,9 %	100 %	527	993

Hinweise:

"PG" steht für Personengruppe.

Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Tab 18.7

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 6)**

Gruppe: **Personen 65 Jahre und älter, mit Pkw-Zugang**

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	4,4 %	2,7 %	88,2 %	4,8 %	100 %	92	107
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	17	17
Wohnen-Bildung	5,1 %	10,2 %	70,3 %	14,4 %	100 %	47	42
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	16	15
Wohnen-Einkaufen	41,5 %	6,4 %	42,6 %	9,5 %	100 %	1.993	1.876
Wohnen-Freizeit	33,8 %	8,9 %	47,3 %	10,1 %	100 %	1.443	1.335
Wohnen-Sonstiges	33,2 %	12,1 %	53,0 %	1,7 %	100 %	118	111
Arbeiten-Wohnen	4,6 %	3,6 %	87,8 %	3,9 %	100 %	75	78
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	10	10
Bildung-Wohnen	8,5 %	12,5 %	62,7 %	16,3 %	100 %	41	35
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	14	18
Einkaufen-Wohnen	40,1 %	6,5 %	42,8 %	10,6 %	100 %	2.006	1.901
Freizeit-Wohnen	32,7 %	8,8 %	49,5 %	9,0 %	100 %	1.489	1.347
Sonstiges-Wohnen	31,5 %	16,0 %	50,4 %	2,1 %	100 %	122	125
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	18	13
Arbeiten-Sonstiges	6,3 %	0,0 %	86,2 %	7,5 %	100 %	33	37
Sonstiges-Sonstiges	27,5 %	4,8 %	62,1 %	5,6 %	100 %	1.476	1.395

Hinweise:

"PG" steht für Personengruppe.

Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Tab 18.8

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 7)**

Gruppe: **Personen 65 Jahre und älter, ohne Pkw-Zugang**

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	/	/	/	/	/	10	13
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	2	1
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	10	10
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	3	16
Wohnen-Einkaufen	53,4 %	8,5 %	8,9 %	29,2 %	100 %	901	1.231
Wohnen-Freizeit	48,0 %	8,8 %	17,1 %	26,1 %	100 %	468	563
Wohnen-Sonstiges	9,8 %	16,4 %	11,3 %	62,5 %	100 %	35	62
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	8	8
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	2	1
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	9	8
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	3	16
Einkaufen-Wohnen	49,8 %	9,2 %	10,5 %	30,4 %	100 %	920	1.236
Freizeit-Wohnen	47,7 %	7,1 %	17,8 %	27,4 %	100 %	457	567
Sonstiges-Wohnen	17,5 %	17,0 %	5,8 %	59,7 %	100 %	32	58
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	1	1
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	3	6
Sonstiges-Sonstiges	46,1 %	8,2 %	15,6 %	30,2 %	100 %	471	638

Hinweise:

"PG" steht für Personengruppe.

Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.