

verkehrs- und
infrastrukturplanung

vip

Prof. Dr.-Ing.
Gerd-Axel Ahrens

Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“

Städtevergleich

Dresden, im Mai 2015

(aktualisierte Version vom 03.03.2016)



01062 Dresden

Telefon: + 49 351 463 329 75

Telefax: + 49 351 463 372 64

Internet: <http://www.tu-dresden.de/srv/>

E-Mail: gerd-axel.ahrens@tu-dresden.de

Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“

Städtevergleich

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 Ließke

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 des Städtevergleichs	1
1.2	Erhebungszeitraum	1
1.3	Stichprobenanlage	1
1.4	Befragungsmethode	2
1.5	Untersuchungsräume	4
1.6	Sonstige Aspekte insbesondere zur Vergleichbarkeit mit den Erhebungswellen 2003 und 2008.....	10
2	Begriffe und Definitionen	13
2.1	Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes.....	13
2.1.1	Grundgesamtheit und Untersuchungseinheiten	13
2.1.2	Inhaltliche Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs	13
2.1.3	Räumliche Abgrenzung	14
2.2	Einige Definitionen.....	15
2.2.1	Mobile Person	15
2.2.2	Weg.....	16
2.2.3	Zweckabgrenzung	17
2.2.4	Verkehrsmittel, Hauptverkehrsmittel und Hauptverkehrsmittelgruppen	19
2.2.5	Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit	21
2.2.6	Wetter	21
3	Erhebungsmerkmale	22
3.1	Merkmalsabgrenzung	22
3.2	Merkmale des Haushaltes	22
3.3	Merkmale der Person	23
3.4	Merkmale der Wege	24
4	Handhabung der Tabellen	25
	Anhang I – Kennziffern in Tabellen	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2013	3
Abbildung 1-2:	Untersuchungsräume des SrV 2013 (1).....	5
Abbildung 1-3:	Untersuchungsräume des SrV 2013 (2).....	6
Abbildung 1-4:	Untersuchungsräume des SrV 2013 (3).....	7
Abbildung 2-1:	Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs.....	14
Abbildung 2-2:	Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet	15
Abbildung 2-3:	Definitionen einer mobilen Person	16

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1-1:	Realisierte Nettostichproben der sich am SrV-Städtevergleich beteiligenden Untersuchungsräume	9
--------------	---	---

1 Untersuchungscharakteristik

1.1 Anliegen des Städtevergleichs

Der SrV-Städtevergleich stellt zentrale Basiskennwerte zum Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung für die beteiligten Untersuchungsräume gegenüber. Damit wird es den Ergebnisnutzern möglich, die Variationsbreite der erhobenen Kennwerte für die SrV-Städte zu erfassen. Weiterhin können somit direkte Vergleiche mit anderen Städten angestellt werden. Dadurch lässt sich die eigene verkehrliche Situation besser beurteilen und bewerten. Dies ist allerdings sachgerecht nur bei Kenntnis der örtlichen Randbedingungen der Vergleichsstädte sinnvoll.

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 Zusammenstellung des Städtevergleichs konnte daher Frankfurt am Main berücksichtigt und entsprechend ausschließlich für die mittleren Werktage ausgewertet werden. Für die Stadt Mainz ist die Werktagsstichprobe zu klein, um die für den Städtevergleich vorgesehenen Auswertungen durchzuführen. Alle übrigen Städte und Gemeinden des Großraums Rhein-Main blieben bei der Bildung des Städtevergleichs 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.

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)¹. 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 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.

¹ Vgl. AHRENS, G.-A.; LIEBKE, F.; WITTEW, 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.

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.

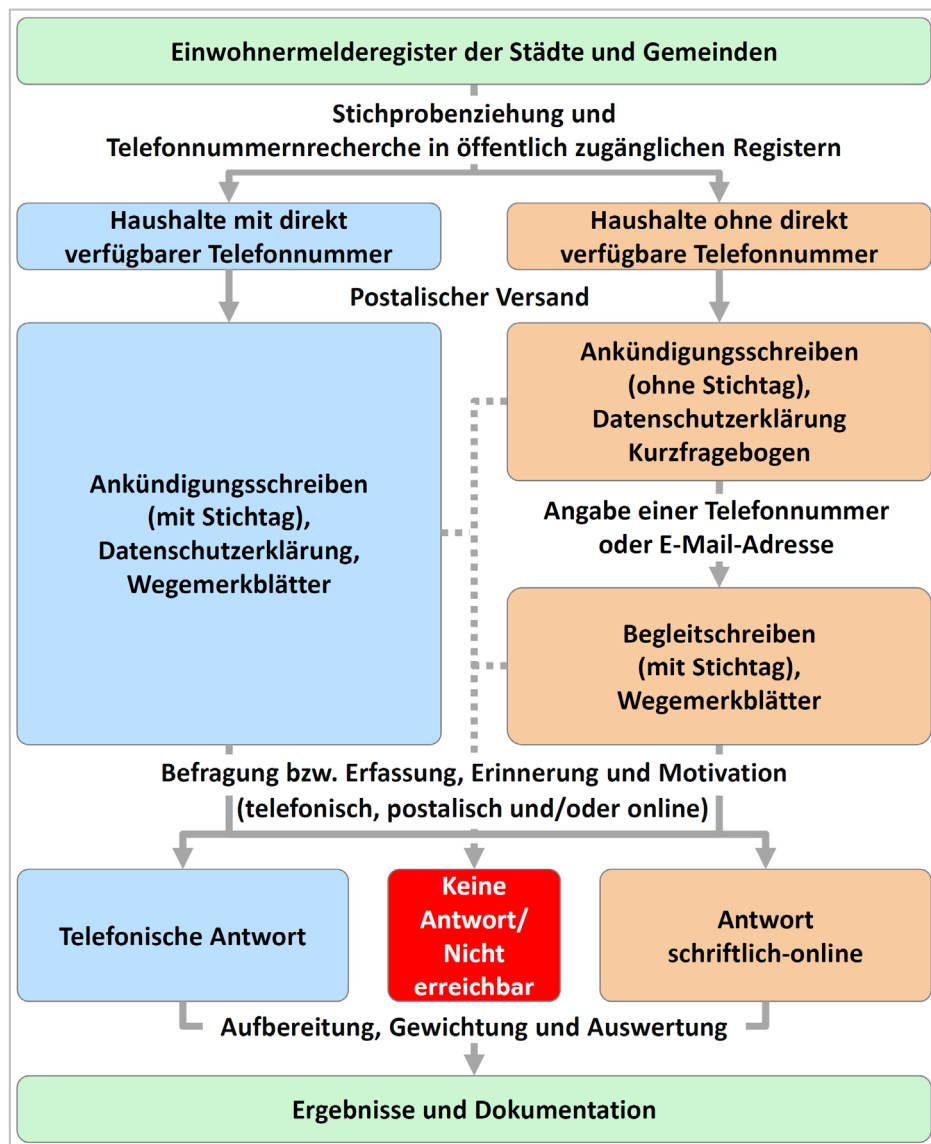


Abbildung 1-1: Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2013

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.

1.5 Untersuchungsräume

Die SrV-Erhebung 2013 umfasste insgesamt 118 Untersuchungsräume, die sich aus mehr als 300 Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zusammensetzten. Die folgenden drei Abbildungen zeigen die Städte und Regionen, in denen im Rahmen von „Mobilität in Städten – SrV 2013“ Befragungen durchgeführt wurden. Von den Untersuchungsräumen befinden sich 50 in den neuen Bundesländern (einschließlich Berlin), 68 liegen im alten Bundesgebiet. In insgesamt 65 Untersuchungsräumen handelt es sich um den ersten SrV-Erhebungsdurchgang.

Auf Basis der stadtspezifisch konzipierten Stichproben wurde im Nachgang ein Städtevergleich erstellt. Tabelle 1-1 enthält die realisierten Nettostichproben der im Städtevergleich enthaltenen Untersuchungsräume. Ein Untersuchungsraum umfasst im Regelfall das jeweilige Gebiet einer Stadt bzw. Gemeinde. Außerdem kann im SrV ein Untersuchungsraum aus mehreren Städten und/oder Gemeinden bestehen, für die jeweils ein gemeinsamer Kennwert ermittelt wird.

Aufgrund der zum Teil sehr geringen Stichproben für Einzelkommunen blieben die beteiligten Kommunen im Großraum Kiel (außer Neumünster) außen vor. Die Städte des Großraums Rhein-Main (Erhebung an allen Wochentagen) wurden – abgesehen von Frankfurt am Main (werktags) – ebenso nicht in den Städtevergleich aufgenommen. Alle übrigen, nicht enthaltenen Städte und Gemeinden haben der Aufnahme in den Städtevergleich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht (oder noch nicht) zugestimmt.



Abbildung 1-2: Untersuchungsräume des SrV 2013 (1)

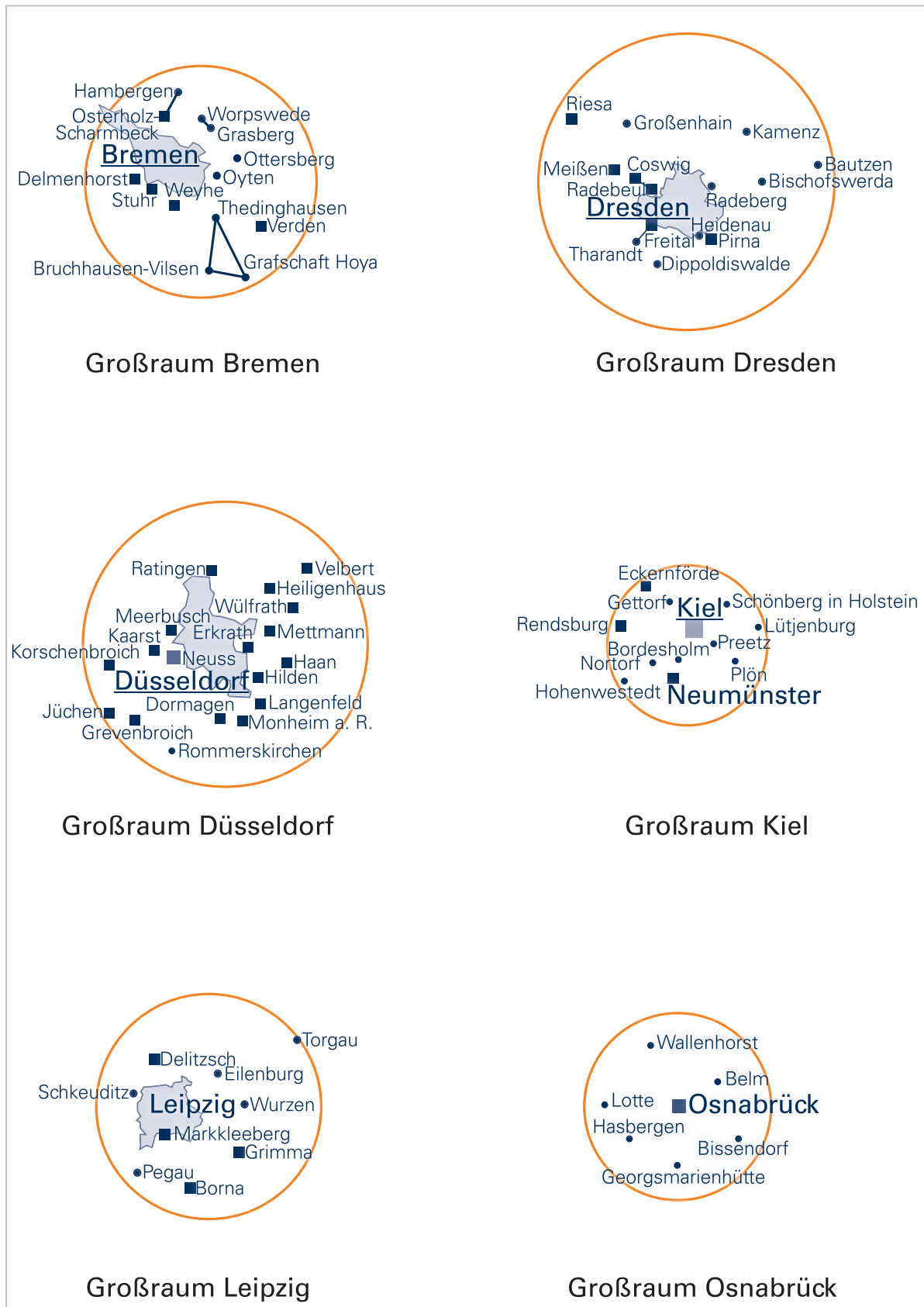


Abbildung 1-3: Untersuchungsräume des SrV 2013 (2)

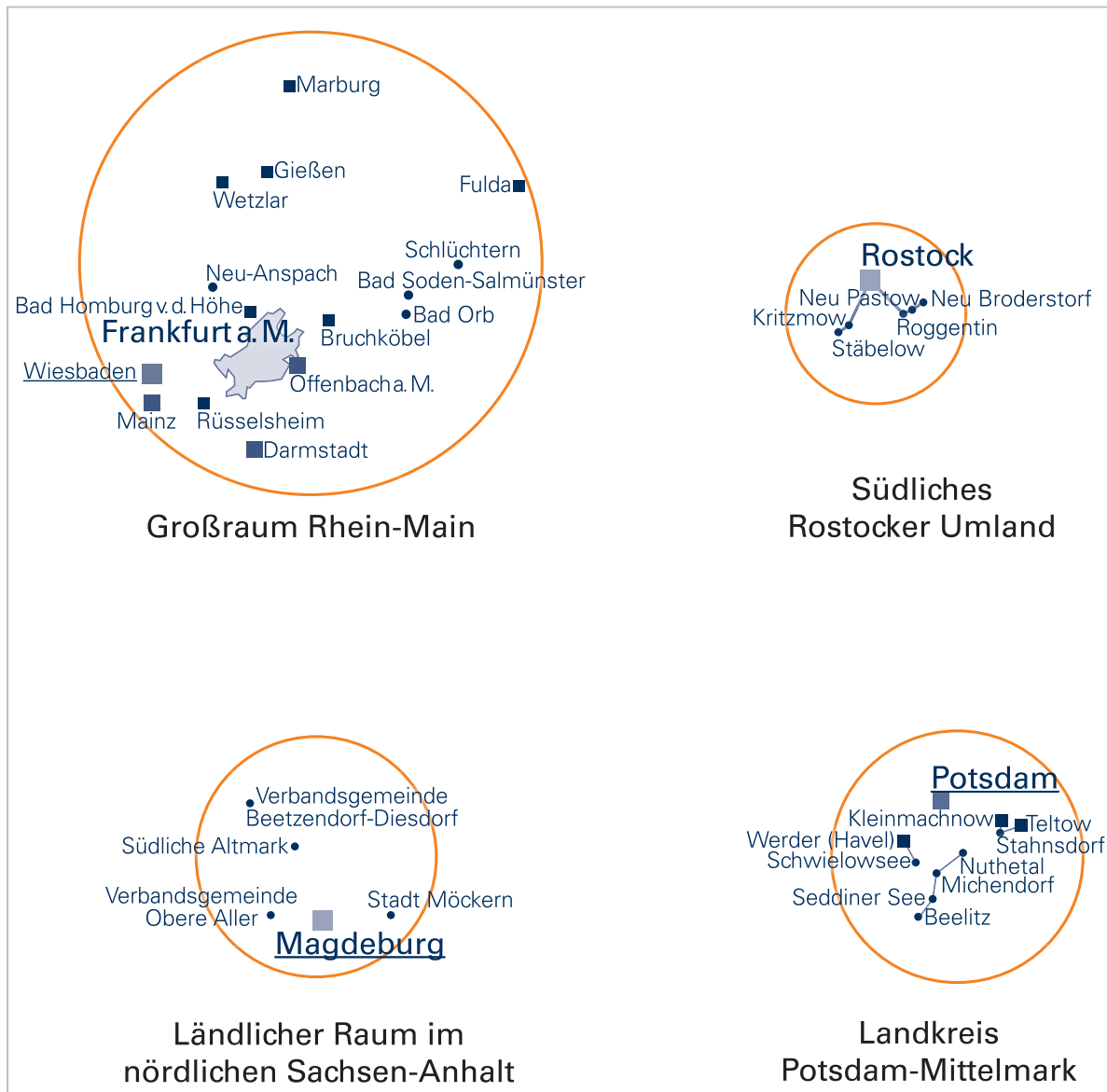


Abbildung 1-4: Untersuchungsräume des SrV 2013 (3)

Untersuchungsraum	Realisierte Nettostichprobe (Personen)
Augsburg	1.015
Bautzen	502
Beelitz/Michendorf/Nuthetal/Seddiner See	600
Beetzendorf-Diesdorf	504
Berlin	15.602
Bischofswerda	503
Bochum	1.013
Bremen	3.008
Bruchhausen-Vilsen/Grafschaft Hoya/Thedinghausen	765
Chemnitz	1.012
Coburg	1.014
Coswig/Radebeul	501
Cottbus	1.009
Delmenhorst	996
Dessau-Roßlau	1.005
Dippoldiswalde	516
Dormagen/Jüchen/Korschenbroich/Rommerskirchen	1.161
Dresden	3.225
Düsseldorf	3.034
Erfurt	1.029
Erkrath	1.007
Frankfurt (Oder)	1.000
Frankfurt am Main	3.276
Freital/Tharandt	508
Gera	1.013
Grasberg/Worpswede	501
Grevenbroich	1.005
Großenhain	500
Haan	1.015
Halle (Saale)	1.011
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	509
Heidenau	504
Heiligenhaus	1.013
Hilden	1.505
Jena	1.027
Kaarst	1.017
Kaiserslautern	1.014
Kamenz	513
Kiel	4.056
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	1.011

(wird fortgesetzt)

Untersuchungsraum	Realisierte Nettostichprobe (Personen)
Langenfeld	1.009
Leipzig	1.001
Lemwerder	508
Ludwigshafen	2.759
Magdeburg	1.515
Meerbusch	1.020
Meißen	499
Mettmann	1.016
Möckern-Loburg-Fläming	502
Monheim am Rhein	1.017
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Roggentin	510
Neumünster	1.017
Neuss	1.004
Obere Aller	513
Osnabrück	999
Ottersberg	503
Oyten	501
Pirna	507
Plauen	1.017
Potsdam	2.102
Radeberg	509
Ratingen	1.714
Riesa	505
Rostock	3.033
Schwerin	1.003
Stäbellow/Kritznow	503
Stuhr	500
Südliche Altmark	501
Ulm/Neu-Ulm	3.070
Velbert	1.014
Verden	501
Werder (Havel)/Schwielowsee	505
Weyhe	504
Wittenberg	1.010
Wülfrath	1.016
Zwickau	1.008

Tabelle 1-1: Realisierte Nettostichproben der sich am SrV-Städtevergleich beteiligenden Untersuchungsräume

1.6 Sonstige Aspekte insbesondere zur Vergleichbarkeit mit den Erhebungswellen 2003 und 2008

Ausführliche Informationen zu den in diesem Dokument beschriebenen methodischen Grundlagen, Definitionen und Erhebungsmerkmalen von „Mobilität in Städten – SrV 2013“ sind nachzulesen im Methodenbericht der Erhebung². An gleicher Stelle sind auch weitere, hier nicht erwähnte, Elementen und Arbeitsschritten der Befragung näher erläutert. Dies gilt insbesondere für die Dokumentation der Erhebungsunterlagen, Informationen zu Feldarbeit und Feldverlauf, sowie den Komplex der Datenaufbereitung.

Im Zusammenhang mit maßgeblichen Ergebnissen der zehnten Fortschreibung der Zeitreihenuntersuchung „Mobilität in Städten – SrV“ sind einige neue inhaltliche und methodische Fragen aufgetreten. Diese Fragen wurden einerseits durch die Zunahme der Wegehäufigkeit gegenüber 2003/2008 hervorgerufen. Andererseits gab auch die zeitliche Entwicklung der Verkehrsmittelanteile, insbesondere in einigen Fällen nicht erwartete Entwicklungen beim Radverkehr, Anlass zur kritischen Überprüfung von Qualität und Plausibilität der Ergebnisse.³

Seitens der Technischen Universität Dresden wurden im Vorfeld der Erhebung 2013 zahlreiche methodische Aspekte bereits in einer Methodenvorstudie überprüft. Nach Ende der Feldzeit fanden weitere Analysen statt, um eventuelle methodenspezifische Einflüsse zu identifizieren und möglichst aufzuklären. Auch bevölkerungsstrukturelle Entwicklungen spielten dabei eine Rolle. Weiterhin wurden stadtspezifische Wetterdaten vor dem Hintergrund des Einflusses auf den Radverkehr analysiert.

Veränderungen von Details des Erhebungsdesigns führten insbesondere gegenüber den Erhebungsdurchgängen 2003 und 2008 zu einer verbesserten Erfassung bislang nicht berichteter Wege:

- Verbesserung der Interaktion mit Befragten (u. a. intensivere Interviewer-Schulungen und nutzerfreundlichere Überarbeitung des Online-Fragebogens, Einbindung von GIS-Karten)
- Gegenüber 2003/2008 detaillierteres Ausfüllbeispiel auf Wegemerklblatt für die Befragten

Diese Analysen zeigen, dass durch die erweiterten interaktiven Möglichkeiten der Telefonbefragung und insbesondere auch der Online-Befragung die Befragten im SrV 2013 präziser über ihren Tagesablauf

² AHRENS, G.-A.; LIEßKE, F.; WITTWER, 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>>.

³ Die folgenden Absätze stellen eine Zusammenfassung dieser Überlegungen dar. Ausführlich sind diese dokumentiert in AHRENS, G.-A.; LIEßKE, F.; WITTWER, R.; HUBRICH, S.; (2015): Hinweise zur Einordnung der Ergebnisse im Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter <<http://www.tu-dresden.de/srv2013>>.

berichteten. Dies gilt vor allem für kurze Wege zu Fuß und für verknüpfte MIV-Fahrten, die bislang als sogenannte „unreported trips“ nicht erfasst wurden.

Ein wesentlicher Teil der 2013 ermittelten Veränderung der Wegehäufigkeit wird somit auf die Erhöhung der Erfassungsgenauigkeit zurückgeführt. Dieser Effekt ließ sich für Wege zu Fuß und mit dem MIV durch entsprechende Vergleiche mit Daten aus den SrV-Durchgängen 2008 und 2003 eindeutig quantifizieren.

Eine weitere Ursache für die zusätzlich erfassten Wege liegt in der genaueren Erfassung verknüpfter Aktivitäten bei Wegeketten ausgehend von der Wohnung und wieder zur Wohnung zurück (Ausgänge). Gegenüber 2008 wurden im SrV 2013 einerseits mehr Wegeketten erfasst, andererseits hat auch die Zahl der Wege pro Wegekette bzw. Ausgang zugenommen. Das bedeutet, dass mehr Aktivitäten erfasst wurden, die zu einer Wegekette verknüpft werden, bevor der Weg nach Hause angetreten wurde. Im Zusammenwirken beider Phänomene ergibt sich eine größere Wegeanzahl als 2008.

Daraus wurde ein Verfahren zur Anpassung von Ergebnissen der SrV-Durchgänge 2003 und 2008 entwickelt. Im Ergebnis stellen sich die Zeitverläufe der Verkehrsmittelanteile stetiger dar. Die Anpassung erfolgt durch Zuschläge auf Wegehäufigkeiten für den Fußgängerverkehr und den MIV. Die Größenordnung der Zuschläge ergibt sich aus der systematischen Untererfassung von Wegen im SrV 2008 und im SrV 2003. Dieses Verfahren liegt den Auftraggebern aller SrV-Wiederholerstädte vor. Von Seiten der Technischen Universität Dresden wird empfohlen, Zeitreihenbetrachtungen für den Modal Split und die verkehrsmittelspezifische Verkehrsleistung mit den angepassten/revidierten Kennwerten der Erhebungsdurchgänge 2003 und 2008 vorzunehmen. Da die Anpassung stadtübergreifend identisch empfohlen wird, bleibt die Aussagekraft der Städtevergleiche (relative Unterschiede der Städte zueinander) der Erhebungsdurchgänge 2003 und 2008 uneingeschränkt bestehen.

Im Ergebnis der Überprüfung kommen die wesentlichen methodischen und inhaltlichen Hintergründe des SrV 2013 zusammengefasst zu folgenden grundsätzlichen Aufschlüssen und Hinweisen:

- Anstieg der ermittelte Wegehäufigkeit im Vergleich zu 2008 überwiegend wegen genauerer Erfassung von bislang „unreported trips“ (Verbesserungen des Erhebungsdesigns)
- Keine systematischen Fehler bei Erhebung, Aufbereitung und Auswertung der Daten
- Neben den Anteilswerten der Verkehrsmittel sind auch die Absolutwerte zu beachten
- Unterschiedliches Wetter im Jahresverlauf determiniert v. a. Modal Split der nichtmotorisierten Wege
- Anstieg von Motorisierung und Pkw-Verfügbarkeit verringert Spielräume für relatives Wachstum des Radverkehrs

- Vergleichbarkeit von Zähl- und Erhebungsdaten und Ergebnissen aus Haushaltsbefragungen besteht nur bedingt

Vor dem Hintergrund des Anstiegs von Motorisierung und Pkw-Verfügbarkeit bei der älteren Bevölkerung, sozusagen als Treiber des MIV-Modal-Split, können Planungsräume, in denen der MIV nicht weiter gestiegen ist, dies durchaus als Erfolg von verkehrsplanerischen Maßnahmen und verändertem Bewusstsein in der Bevölkerung werten. In Städten, wo es nicht gelungen ist, einen MIV-Anstieg zu verhindern, bestehen andererseits auch keine Spielräume für eine relative Zunahme der Verkehrsmittelanteile des Umweltverbunds.

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“⁴ 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.

⁴ 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.

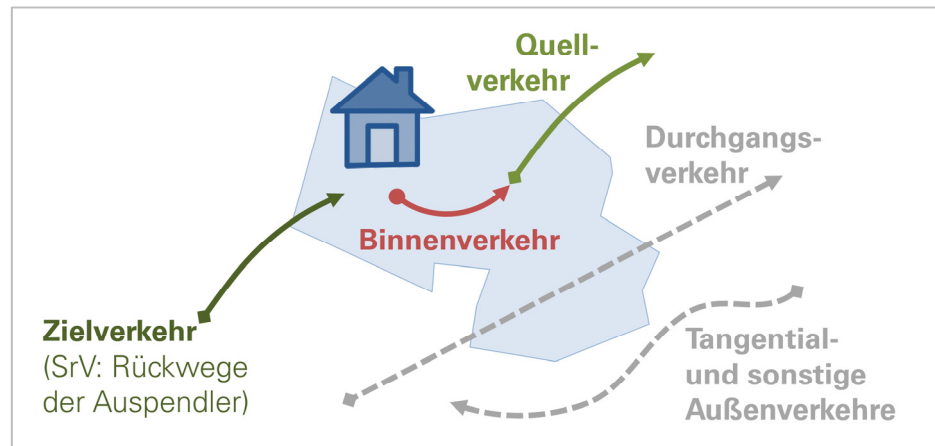


Abbildung 2-2: Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet

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).

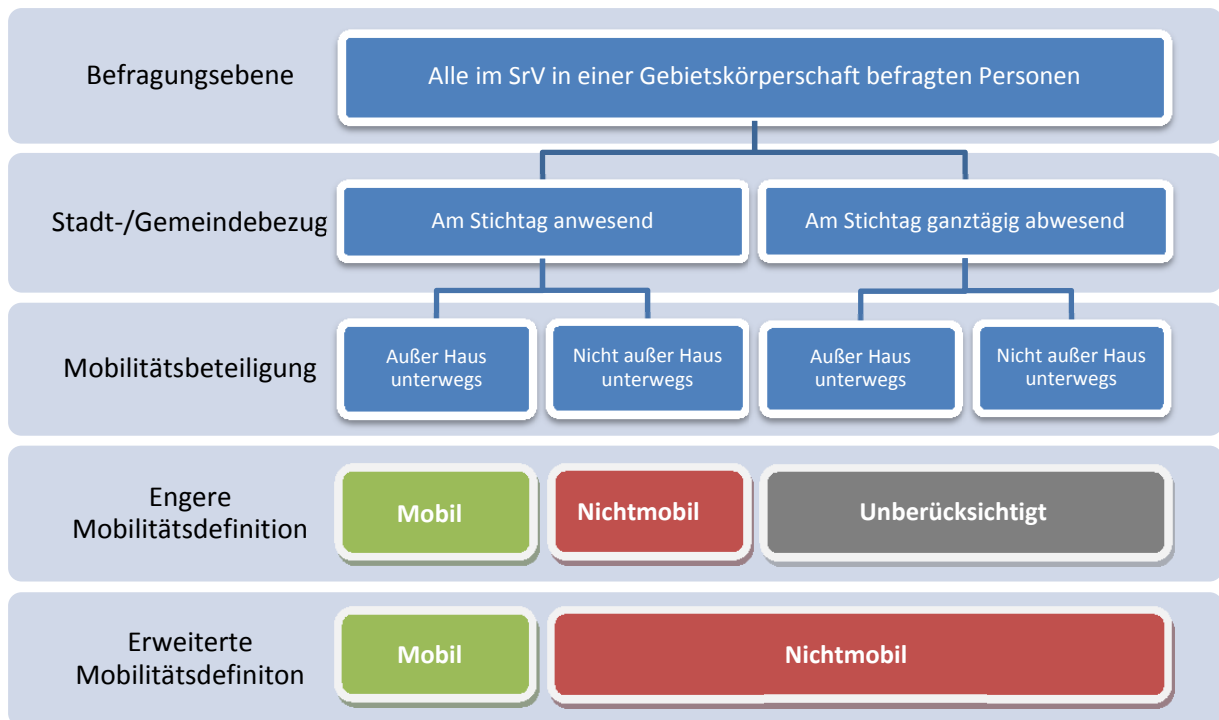


Abbildung 2-3: Definitionen einer mobilen Person

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 modellierungsrelevanten 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 ableiten⁵.

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-

⁵ Vgl. WITTMER, 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.

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.

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 zusammengestellt⁶.

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

⁶ Die vollständigen Variablen- und Kodierungstabellen sind dokumentiert in AHRENS, G.-A.; HUBRICH, S.; WITTWER, R.; LIEBKE, F. (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 Tabellen enthalten standardisierte struktur- und mobilitätsbezogene Auswertungen der Erhebung „Mobilität in Städten – SrV 2013“.

Der Tabellenkopf beinhaltet grundsätzlich die Tabellenummer sowie Auswertungsart und -bezug. Sofern Auswertungen auf ausgewählten Gruppen von Daten basieren (z. B. nur Wege mit einer Länge von weniger als 100 Kilometern), wird darauf gesondert hingewiesen. Die Fußnote enthält ebenso einen Verweis auf die zugehörigen Auswertungstabellen der untersuchungsraumspezifischen Standardauswertungen.

Falls die Maßeinheit der berechneten Werte nicht explizit bei der Kennwertbeschreibung angegeben ist, gilt die im Tabellenkopf angegebene Maßeinheit.

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.

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.

Für die Darstellung des Städtevergleiches wurden die Städte auf Grundlage ihrer Zugehörigkeit zu den Stadtgruppen unter Berücksichtigung der Merkmale Zentralität, Einwohnerzahl und Topografie geordnet:

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

Die Gruppen sind in den Tabellen durch einen grauen Streifen voneinander abgegrenzt.

Anhang I – Kennziffern in Tabellen

Allgemeine Mobilitätskennwerte

- 1 Personen am Wohnort, Außer-Haus-Anteil, Wegehäufigkeit und Ausgänge pro Tag
- 2 Früh- und Nachmittagsspitze
- 3 Dauer, Entfernung, Geschwindigkeit pro Weg und Zeit im Verkehr
- 4 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln am Stichtag und allgemeine ÖPV-Nutzung
- 5 Anzahl begleitender Personen je Weg und Anteil begleiteter Wege

Fahrzeuge

- 6 Zulassungsort und Stellplatznutzung des Pkw
- 7 Nutzung des Pkw
- 8 Fahrzeugausstattung der Haushalte
- 9 Pkw-Motorisierung der Haushalte
- 10 Motorisierungsgruppen der Haushalte

Verkehrsmittelnutzung

- 11 Wegehäufigkeit der Personen nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)
- 12 Wegehäufigkeit der Personen nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)
- 13 Spezifische Verkehrsleistung nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)
- 14 Spezifische Verkehrsleistung nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)
- 15 Anteil Carsharing- und Leihfahrradnutzer

Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit

- 16 Mittlere Reisezeit nach räumlichen Verkehrsarten
- 17 Mittlere Entfernungen nach räumlichen Verkehrsarten
- 18 Mittlere Geschwindigkeiten nach räumlichen Verkehrsarten

Verkehrszwecke

- 19 Anteil der Wegehäufigkeit der Personen nach Zweckgruppen mit und ohne Heimwegen

Tab 1 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Personen am Wohnort, Außer-Haus-Anteil,
Wegehäufigkeit und Ausgänge pro Tag**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Einwohnerzahl	Personen am Wohnort (alle Personen)	Außer-Haus-Anteil (Personen am Wohnort)	Wegehäufigkeit		Ausgänge pro Tag	
				Alle Personen [Wege/P,d]	Mobile Personen [Wege/mP,d]	Alle Personen [Ausgänge/P,d]	Mobile Personen [Ausgänge/mP,d]
Berlin	3.469.621	91,1 %	91,8 %	3,5	3,9	1,4	1,5
Bremen	544.072	89,7 %	90,6 %	3,5	3,9	1,5	1,6
Dresden	520.952	90,1 %	92,3 %	3,6	3,9	1,4	1,5
Düsseldorf	623.875	88,4 %	92,1 %	3,7	4,0	1,5	1,6
Frankfurt am Main	711.679	87,1 %	91,8 %	3,3	3,6	1,3	1,5
Leipzig	539.377	91,4 %	91,9 %	3,6	3,9	1,4	1,6
Bochum	365.487	90,1 %	90,2 %	3,5	3,9	1,5	1,7
Chemnitz	246.940	90,6 %	91,8 %	3,6	4,0	1,4	1,6
Coburg	44.739	88,3 %	91,2 %	3,7	4,1	1,5	1,6
Erfurt	205.742	89,0 %	93,0 %	3,6	3,9	1,5	1,6
Frankfurt (Oder)	62.241	91,4 %	91,0 %	3,6	3,9	1,5	1,6
Gera	101.163	90,3 %	88,1 %	3,5	3,9	1,4	1,6
Jena	111.012	90,7 %	92,5 %	3,6	3,9	1,4	1,5
Kaiserslautern	99.848	91,3 %	89,9 %	3,5	3,9	1,5	1,6
Osnabrück	167.701	86,3 %	90,1 %	3,9	4,3	1,6	1,8
Plauen	66.088	86,3 %	89,2 %	3,6	4,1	1,5	1,7

Hinweis:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 1 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Personen am Wohnort, Außer-Haus-Anteil,
Wegehäufigkeit und Ausgänge pro Tag**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Einwohnerzahl	Personen am Wohnort (alle Personen)	Außer-Haus-Anteil (Personen am Wohnort)	Wegehäufigkeit		Ausgänge pro Tag	
				Alle Personen [Wege/P,d]	Mobile Personen [Wege/mP,d]	Alle Personen [Ausgänge/P,d]	Mobile Personen [Ausgänge/mP,d]
Ulm/Neu-Ulm	175.849	89,4 %	91,9 %	3,6	3,9	1,5	1,6
Zwickau	96.154	85,4 %	91,3 %	3,6	3,9	1,5	1,6
Augsburg	274.327	88,8 %	92,6 %	3,5	3,8	1,5	1,6
Cottbus	99.818	88,4 %	91,0 %	3,4	3,8	1,4	1,6
Dessau-Roßlau	84.927	89,0 %	89,8 %	3,5	3,8	1,4	1,6
Halle (Saale)	237.169	90,7 %	89,8 %	3,6	4,1	1,4	1,6
Kiel	243.415	90,6 %	93,0 %	3,8	4,1	1,5	1,7
Ludwigshafen	163.940	89,1 %	90,4 %	3,5	3,9	1,4	1,6
Magdeburg	236.670	91,8 %	89,2 %	3,5	3,9	1,4	1,5
Neumünster	78.449	91,0 %	86,5 %	3,6	4,2	1,5	1,7
Potsdam	165.098	89,4 %	93,0 %	3,5	3,8	1,4	1,5
Rostock	209.846	88,3 %	92,8 %	3,8	4,1	1,5	1,6
Schwerin	96.201	89,7 %	93,8 %	3,6	3,8	1,5	1,6
Bautzen	42.556	88,4 %	88,3 %	3,5	3,9	1,4	1,5
Dippoldiswalde	15.513	83,0 %	94,2 %	3,4	3,6	1,4	1,5
Erkrath	45.499	87,3 %	91,4 %	3,6	3,9	1,5	1,7

Hinweis:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 1 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Personen am Wohnort, Außer-Haus-Anteil,
Wegehäufigkeit und Ausgänge pro Tag**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Einwohnerzahl	Personen am Wohnort (alle Personen)	Außer-Haus-Anteil (Personen am Wohnort)	Wegehäufigkeit		Ausgänge pro Tag	
				Alle Personen [Wege/P,d]	Mobile Personen [Wege/mP,d]	Alle Personen [Ausgänge/P,d]	Mobile Personen [Ausgänge/mP,d]
Freital/Tharandt	45.081	87,0 %	86,9 %	3,2	3,7	1,3	1,5
Haan	31.612	88,9 %	91,7 %	3,8	4,2	1,6	1,7
Heiligenhaus	26.336	86,4 %	90,6 %	3,8	4,2	1,6	1,7
Kamenz	16.980	89,6 %	90,1 %	3,6	4,0	1,5	1,7
Meißen	29.327	88,8 %	90,9 %	3,6	4,0	1,5	1,7
Mettmann	40.188	84,0 %	90,7 %	3,7	4,1	1,5	1,7
Pirna	38.690	87,3 %	90,1 %	3,5	3,9	1,4	1,6
Radeberg	18.292	88,2 %	91,2 %	3,8	4,2	1,5	1,6
Ratingen	91.786	87,0 %	92,1 %	3,7	4,0	1,5	1,7
Riesa	32.648	86,8 %	89,0 %	3,6	4,1	1,5	1,7
Velbert	83.734	88,0 %	87,3 %	3,5	4,0	1,4	1,7
Wülfrath	22.029	87,1 %	90,2 %	3,5	3,9	1,5	1,6
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	38.764	87,0 %	90,5 %	3,2	3,6	1,3	1,5
Coswig/Radebeul	56.187	91,0 %	93,5 %	3,5	3,8	1,5	1,6
Delmenhorst	77.523	88,6 %	86,7 %	3,2	3,7	1,4	1,7
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	131.618	86,4 %	87,1 %	3,5	4,0	1,5	1,7

Hinweis:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 1 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Personen am Wohnort, Außer-Haus-Anteil,
Wegehäufigkeit und Ausgänge pro Tag**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Einwohnerzahl	Personen am Wohnort (alle Personen)	Außer-Haus-Anteil (Personen am Wohnort)	Wegehäufigkeit		Ausgänge pro Tag	
				Alle Personen [Wege/P,d]	Mobile Personen [Wege/mP,d]	Alle Personen [Ausgänge/P,d]	Mobile Personen [Ausgänge/mP,d]
Grevenbroich	67.289	87,1 %	85,9 %	3,3	3,9	1,4	1,7
Großenhain	20.038	91,7 %	87,6 %	3,4	3,9	1,4	1,6
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	42.513	88,0 %	85,7 %	3,3	3,9	1,4	1,6
Hilden	56.754	85,7 %	90,2 %	3,7	4,1	1,5	1,7
Kaarst	42.104	86,0 %	91,3 %	3,8	4,1	1,6	1,7
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	58.909	86,6 %	91,5 %	3,5	3,8	1,4	1,6
Langenfeld	58.721	83,3 %	93,8 %	3,8	4,0	1,6	1,7
Meerbusch	55.755	85,0 %	91,5 %	3,9	4,3	1,7	1,8
Monheim am Rhein	43.133	87,2 %	89,8 %	3,6	4,1	1,5	1,7
Neuss	154.855	88,4 %	90,9 %	3,7	4,0	1,5	1,7
Stuhr	34.145	88,6 %	90,2 %	3,5	3,8	1,5	1,7
Verden	27.951	91,8 %	84,5 %	3,3	4,0	1,5	1,8
Werder (Havel)/Schwielowsee	35.890	84,5 %	87,7 %	3,2	3,7	1,3	1,5
Wittenberg	49.087	87,2 %	90,1 %	3,5	3,9	1,5	1,7
Beetzendorf-Diesdorf	14.064	91,0 %	87,4 %	3,4	3,9	1,5	1,7
Bischofswerda	12.374	90,1 %	94,5 %	3,6	3,8	1,6	1,6

Hinweis:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 1 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Personen am Wohnort, Außer-Haus-Anteil,
Wegehäufigkeit und Ausgänge pro Tag**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Einwohnerzahl	Personen am Wohnort (alle Personen)	Außer-Haus-Anteil (Personen am Wohnort)	Wegehäufigkeit		Ausgänge pro Tag	
				Alle Personen [Wege/P,d]	Mobile Personen [Wege/mP,d]	Alle Personen [Ausgänge/P,d]	Mobile Personen [Ausgänge/mP,d]
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedingshn.	50.134	88,5 %	88,5 %	3,4	3,9	1,5	1,7
Grasberg/Worpswede	17.029	88,1 %	86,1 %	3,6	4,1	1,5	1,8
Heidenau	16.248	91,3 %	92,4 %	3,6	3,9	1,5	1,6
Lemwerder	7.214	88,9 %	88,1 %	3,5	3,9	1,6	1,8
Möckern-Loburg-Fläming	13.711	84,5 %	88,5 %	3,3	3,7	1,4	1,6
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	1.944	90,9 %	89,2 %	3,2	3,6	1,3	1,4
Obere Aller	15.114	90,4 %	86,9 %	3,1	3,6	1,3	1,5
Ottersberg	12.548	89,5 %	92,0 %	3,8	4,1	1,6	1,7
Oyten	16.264	85,5 %	88,2 %	3,6	4,1	1,5	1,7
Stäbelow/Kritzmow	4.978	86,9 %	91,3 %	3,6	3,9	1,4	1,5
Südliche Altmark	23.727	89,9 %	84,4 %	3,2	3,7	1,4	1,6
Weyhe	31.676	85,4 %	93,7 %	3,8	4,1	1,7	1,8

Hinweis:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 2 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Früh- und Nachmittagsspitze

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Früh-Spitzenstunde*			Nachmittags-Spitzenstunde*		
	Spitzenstunde [Uhrzeit]	Anteil am Tagesverkehr	Wege [Wege/P,d]	Spitzenstunde [Uhrzeit]	Anteil am Tagesverkehr	Wege [Wege/P,d]
Berlin	7:01 – 8:00	9,1 %	0,3	15:31 – 16:30	9,4 %	0,3
Bremen	7:01 – 8:00	9,8 %	0,3	15:31 – 16:30	8,8 %	0,3
Dresden	7:01 – 8:00	9,4 %	0,3	15:31 – 16:30	9,8 %	0,4
Düsseldorf	7:31 – 8:30	10,5 %	0,4	16:01 – 17:00	8,7 %	0,3
Frankfurt am Main	8:01 – 9:00	10,8 %	0,4	17:31 – 18:30	9,3 %	0,3
Leipzig	7:01 – 8:00	9,3 %	0,3	16:01 – 17:00	8,9 %	0,3
Bochum	7:01 – 8:00	9,3 %	0,3	15:31 – 16:30	10,7 %	0,4
Chemnitz	6:31 – 7:30	8,9 %	0,3	15:01 – 16:00	8,7 %	0,3
Coburg	7:01 – 8:00	10,9 %	0,4	16:01 – 17:00	9,4 %	0,3
Erfurt	6:31 – 7:30	10,2 %	0,4	16:01 – 17:00	10,4 %	0,4
Frankfurt (Oder)	6:31 – 7:30	9,9 %	0,4	15:01 – 16:00	9,3 %	0,3
Gera	7:01 – 8:00	10,3 %	0,4	15:01 – 16:00	9,9 %	0,3
Jena	7:01 – 8:00	10,3 %	0,4	16:31 – 17:30	10,4 %	0,4
Kaiserslautern	7:01 – 8:00	9,2 %	0,3	16:31 – 17:30	9,5 %	0,3
Osnabrück	7:01 – 8:00	11,0 %	0,4	17:01 – 18:00	10,1 %	0,4

Hinweise:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* bezogen auf den Beginn des Weges

Tab 2 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Früh- und Nachmittagsspitze

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Früh-Spitzenstunde*			Nachmittags-Spitzenstunde*		
	Spitzenstunde [Uhrzeit]	Anteil am Tagesverkehr	Wege [Wege/P,d]	Spitzenstunde [Uhrzeit]	Anteil am Tagesverkehr	Wege [Wege/P,d]
Plauen	6:31 – 7:30	7,6 %	0,3	15:01 – 16:00	10,5 %	0,4
Ulm/Neu-Ulm	7:01 – 8:00	10,5 %	0,4	16:31 – 17:30	9,5 %	0,3
Zwickau	9:31 – 10:30	7,5 %	0,3	15:01 – 16:00	9,8 %	0,4
Augsburg	7:01 – 8:00	10,9 %	0,4	16:31 – 17:30	9,7 %	0,3
Cottbus	7:01 – 8:00	8,6 %	0,3	15:31 – 16:30	10,5 %	0,4
Dessau-Roßlau	6:31 – 7:30	8,9 %	0,3	15:01 – 16:00	8,7 %	0,3
Halle (Saale)	7:01 – 8:00	8,6 %	0,3	15:31 – 16:30	9,4 %	0,3
Kiel	7:01 – 8:00	9,0 %	0,3	17:01 – 18:00	8,9 %	0,3
Ludwigshafen	7:01 – 8:00	11,4 %	0,4	15:31 – 16:30	9,3 %	0,3
Magdeburg	6:31 – 7:30	10,8 %	0,4	16:01 – 17:00	11,0 %	0,4
Neumünster	7:01 – 8:00	11,0 %	0,4	16:01 – 17:00	9,1 %	0,3
Potsdam	7:01 – 8:00	10,6 %	0,4	15:31 – 16:30	10,2 %	0,4
Rostock	7:01 – 8:00	8,1 %	0,3	15:31 – 16:30	9,8 %	0,4
Schwerin	6:31 – 7:30	9,4 %	0,3	15:31 – 16:30	11,1 %	0,4
Bautzen	6:31 – 7:30	10,3 %	0,4	16:01 – 17:00	10,1 %	0,4

Hinweise:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* bezogen auf den Beginn des Weges

Tab 2 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Früh- und Nachmittagsspitze

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Früh-Spitzenstunde*			Nachmittags-Spitzenstunde*		
	Spitzenstunde [Uhrzeit]	Anteil am Tagesverkehr	Wege [Wege/P,d]	Spitzenstunde [Uhrzeit]	Anteil am Tagesverkehr	Wege [Wege/P,d]
Dippoldiswalde	6:31 – 7:30	12,5 %	0,4	17:31 – 18:30	9,6 %	0,3
Erkrath	7:01 – 8:00	11,0 %	0,4	16:01 – 17:00	9,3 %	0,3
Freital/Tharandt	8:31 – 9:30	8,8 %	0,3	16:01 – 17:00	8,6 %	0,3
Haan	7:01 – 8:00	11,1 %	0,4	16:01 – 17:00	8,9 %	0,3
Heiligenhaus	7:01 – 8:00	11,7 %	0,4	16:01 – 17:00	9,2 %	0,3
Kamenz	6:31 – 7:30	9,1 %	0,3	15:01 – 16:00	10,2 %	0,4
Meißen	7:01 – 8:00	9,0 %	0,3	15:31 – 16:30	9,5 %	0,3
Mettmann	7:01 – 8:00	10,8 %	0,4	15:31 – 16:30	9,6 %	0,4
Pirna	6:31 – 7:30	10,8 %	0,4	15:31 – 16:30	11,1 %	0,4
Radeberg	7:01 – 8:00	9,2 %	0,3	16:01 – 17:00	9,0 %	0,3
Ratingen	7:01 – 8:00	10,7 %	0,4	16:01 – 17:00	9,3 %	0,3
Riesa	6:31 – 7:30	9,1 %	0,3	15:31 – 16:30	10,8 %	0,4
Velbert	7:01 – 8:00	9,9 %	0,3	15:01 – 16:00	10,4 %	0,4
Wülfrath	7:01 – 8:00	11,6 %	0,4	16:01 – 17:00	9,3 %	0,3
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	6:31 – 7:30	11,8 %	0,4	16:01 – 17:00	8,9 %	0,3
Coswig/Radebeul	6:31 – 7:30	9,0 %	0,3	15:01 – 16:00	10,3 %	0,4

Hinweise:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* bezogen auf den Beginn des Weges

Tab 2 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Früh- und Nachmittagsspitze

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Früh-Spitzenstunde*			Nachmittags-Spitzenstunde*		
	Spitzenstunde [Uhrzeit]	Anteil am Tagesverkehr	Wege [Wege/P,d]	Spitzenstunde [Uhrzeit]	Anteil am Tagesverkehr	Wege [Wege/P,d]
Delmenhorst	7:01 – 8:00	11,4 %	0,4	16:01 – 17:00	9,9 %	0,3
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	7:01 – 8:00	10,5 %	0,4	16:01 – 17:00	8,7 %	0,3
Grevenbroich	7:01 – 8:00	10,5 %	0,3	15:31 – 16:30	9,9 %	0,3
Großenhain	6:31 – 7:30	10,1 %	0,3	16:01 – 17:00	10,8 %	0,4
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	7:01 – 8:00	11,5 %	0,4	15:01 – 16:00	8,1 %	0,3
Hilden	7:01 – 8:00	9,9 %	0,4	16:31 – 17:30	9,8 %	0,4
Kaarst	7:01 – 8:00	11,2 %	0,4	15:31 – 16:30	9,2 %	0,3
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	6:31 – 7:30	10,4 %	0,4	16:01 – 17:00	9,9 %	0,3
Langenfeld	7:01 – 8:00	10,3 %	0,4	15:31 – 16:30	9,6 %	0,4
Meerbusch	7:01 – 8:00	10,6 %	0,4	15:31 – 16:30	10,1 %	0,4
Monheim am Rhein	7:01 – 8:00	10,4 %	0,4	15:31 – 16:30	9,6 %	0,3
Neuss	7:01 – 8:00	11,1 %	0,4	16:01 – 17:00	9,7 %	0,4
Stuhr	7:01 – 8:00	12,6 %	0,4	16:31 – 17:30	9,3 %	0,3
Verden	7:01 – 8:00	11,0 %	0,4	16:01 – 17:00	10,7 %	0,4
Werder (Havel)/Schwielowsee	6:31 – 7:30	8,4 %	0,3	16:01 – 17:00	12,1 %	0,4
Wittenberg	6:31 – 7:30	9,5 %	0,3	15:01 – 16:00	11,1 %	0,4

Hinweise:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* bezogen auf den Beginn des Weges

Tab 2 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Früh- und Nachmittagsspitze

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Früh-Spitzenstunde*			Nachmittags-Spitzenstunde*		
	Spitzenstunde [Uhrzeit]	Anteil am Tagesverkehr	Wege [Wege/P,d]	Spitzenstunde [Uhrzeit]	Anteil am Tagesverkehr	Wege [Wege/P,d]
Beetzendorf-Diesdorf	7:01 – 8:00	10,0 %	0,3	16:01 – 17:00	10,7 %	0,4
Bischofswerda	6:31 – 7:30	10,5 %	0,4	15:01 – 16:00	8,7 %	0,3
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	7:01 – 8:00	9,7 %	0,3	15:31 – 16:30	8,9 %	0,3
Grasberg/Worpswede	7:01 – 8:00	10,0 %	0,4	17:01 – 18:00	9,5 %	0,3
Heidenau	6:31 – 7:30	9,5 %	0,3	15:01 – 16:00	11,8 %	0,4
Lemwerder	7:01 – 8:00	11,5 %	0,4	17:31 – 18:30	9,3 %	0,3
Möckern-Loburg-Fläming	6:31 – 7:30	11,0 %	0,4	15:01 – 16:00	9,3 %	0,3
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	6:31 – 7:30	12,9 %	0,4	16:31 – 17:30	12,4 %	0,4
Obere Aller	6:01 – 7:00	9,5 %	0,3	15:01 – 16:00	9,9 %	0,3
Ottersberg	7:31 – 8:30	10,3 %	0,4	16:31 – 17:30	7,6 %	0,3
Oyten	7:01 – 8:00	10,7 %	0,4	16:01 – 17:00	8,9 %	0,3
Stäbelow/Kritzow	6:31 – 7:30	11,4 %	0,4	16:01 – 17:00	12,2 %	0,4
Südliche Altmark	6:31 – 7:30	9,4 %	0,3	15:31 – 16:30	11,4 %	0,4
Weyhe	7:01 – 8:00	10,8 %	0,4	17:31 – 18:30	8,6 %	0,3

Hinweise:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* bezogen auf den Beginn des Weges

Tab 3 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Dauer, Entfernung,
Geschwindigkeit pro Weg und Zeit im Verkehr**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Dauer pro Weg* [min]	Entfernung pro Weg* [km]	Geschwindigkeit pro Weg* [km/h]	Zeit im Verkehr	
				Alle Personen* [min/d]	Mobile Personen* [min/d]
Berlin	23,3	6,0	15,4	81,1	88,3
Bremen	19,3	6,0	18,8	67,7	74,7
Dresden	21,8	5,8	15,9	77,3	83,7
Düsseldorf	21,4	7,0	19,6	78,3	85,0
Frankfurt am Main	20,0	6,1	18,4	66,2	72,1
Leipzig	20,0	5,4	16,1	72,1	78,5
Bochum	21,1	7,5	21,4	73,8	81,8
Chemnitz	19,9	7,1	21,4	70,5	76,8
Coburg	16,2	5,4	20,1	59,4	65,1
Erfurt	20,9	6,5	18,6	73,5	79,0
Frankfurt (Oder)	17,9	5,4	18,0	64,0	70,3
Gera	19,5	6,2	19,0	66,8	75,8
Jena	19,6	5,5	16,8	68,9	74,5
Kaiserslautern	17,7	5,9	19,8	62,1	69,1
Osnabrück	17,1	6,1	21,5	65,4	72,6

Hinweise:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 3 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Dauer, Entfernung,
Geschwindigkeit pro Weg und Zeit im Verkehr**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Dauer pro Weg* [min]	Entfernung pro Weg* [km]	Geschwindigkeit pro Weg* [km/h]	Zeit im Verkehr	
				Alle Personen* [min/d]	Mobile Personen* [min/d]
Plauen	17,9	6,3	21,0	64,4	72,2
Ulm/Neu-Ulm	17,7	5,8	19,7	63,7	69,3
Zwickau	18,3	5,9	19,5	65,3	71,5
Augsburg	19,7	6,0	18,4	68,3	73,8
Cottbus	17,2	4,8	16,6	57,6	63,3
Dessau-Roßlau	19,8	6,5	19,8	67,5	75,2
Halle (Saale)	20,0	5,8	17,5	72,6	80,8
Kiel	18,0	5,8	19,4	68,3	73,4
Ludwigshafen	19,5	6,7	20,6	67,3	74,4
Magdeburg	19,3	6,1	19,1	65,8	73,8
Neumünster	17,3	6,7	23,3	62,1	71,8
Potsdam	23,1	7,5	19,4	82,0	88,2
Rostock	19,4	5,4	16,5	72,8	78,4
Schwerin	19,8	6,2	18,9	70,9	75,6
Bautzen	17,2	6,2	21,7	58,9	66,7

Hinweise:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 3 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Dauer, Entfernung,
Geschwindigkeit pro Weg und Zeit im Verkehr**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Dauer pro Weg* [min]	Entfernung pro Weg* [km]	Geschwindigkeit pro Weg* [km/h]	Zeit im Verkehr	
				Alle Personen* [min/d]	Mobile Personen* [min/d]
Dippoldiswalde	21,9	9,9	27,1	74,8	79,4
Erkrath	20,4	7,6	22,4	72,7	79,5
Freital/Tharandt	19,3	6,7	20,7	61,2	70,4
Haan	19,3	7,2	22,3	73,2	79,8
Heiligenhaus	20,2	7,1	21,1	75,1	82,9
Kamenz	18,1	7,3	24,2	64,4	71,5
Meißen	20,8	6,7	19,4	76,3	83,9
Mettmann	20,1	7,5	22,5	75,0	82,7
Pirna	18,5	5,7	18,5	61,6	68,4
Radeberg	19,1	6,6	20,9	72,2	79,2
Ratingen	20,0	7,5	22,3	73,9	80,2
Riesa	17,6	5,8	19,8	63,9	71,8
Velbert	20,5	8,0	23,4	68,6	78,6
Wülfrath	19,5	7,4	22,9	68,2	75,6
Beelitz/Michendorf/Nuthetal/Sedd. See	22,9	10,0	26,1	75,1	83,0
Coswig/Radebeul	20,3	6,3	18,8	69,5	74,3

Hinweise:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 3 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Dauer, Entfernung,
Geschwindigkeit pro Weg und Zeit im Verkehr**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Dauer pro Weg* [min]	Entfernung pro Weg* [km]	Geschwindigkeit pro Weg* [km/h]	Zeit im Verkehr	
				Alle Personen* [min/d]	Mobile Personen* [min/d]
Delmenhorst	18,3	6,9	22,7	59,0	68,1
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	21,2	9,2	26,1	73,6	84,5
Grevenbroich	20,4	8,8	25,8	68,5	79,7
Großenhain	19,1	9,0	28,5	63,4	72,4
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	18,2	8,9	29,2	60,2	70,2
Hilden	19,4	6,5	20,2	71,0	78,7
Kaarst	18,9	7,8	24,9	69,4	76,0
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	22,8	7,9	20,8	78,3	85,6
Langenfeld	19,8	7,4	22,6	72,2	77,0
Meerbusch	19,7	7,7	23,5	75,1	82,1
Monheim am Rhein	18,3	7,3	23,8	66,9	74,5
Neuss	19,4	7,0	21,7	69,0	75,9
Stuhr	19,2	7,8	24,4	64,4	71,4
Verden	16,1	7,1	26,5	52,3	61,9
Werder (Havel)/Schwielowsee	25,3	11,1	26,4	78,9	90,0
Wittenberg	17,9	6,0	20,0	60,6	67,3

Hinweise:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 3 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Dauer, Entfernung,
Geschwindigkeit pro Weg und Zeit im Verkehr**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Dauer pro Weg* [min]	Entfernung pro Weg* [km]	Geschwindigkeit pro Weg* [km/h]	Zeit im Verkehr	
				Alle Personen* [min/d]	Mobile Personen* [min/d]
Beetzendorf-Diesdorf	19,9	11,9	35,8	67,5	77,2
Bischofswerda	19,2	8,3	26,0	67,9	71,9
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	19,3	11,0	34,3	62,7	70,8
Grasberg/Worpswede	20,3	9,9	29,1	72,3	84,0
Heidenau	20,6	6,1	17,7	70,7	76,5
Lemwerder	18,7	8,0	25,7	64,7	73,4
Möckern-Loburg-Fläming	19,4	10,0	30,9	62,7	70,8
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	22,1	9,4	25,7	68,4	76,7
Obere Aller	21,6	13,3	37,0	66,5	76,5
Ottersberg	18,2	9,2	30,3	67,6	73,5
Oyten	18,1	8,0	26,3	64,3	72,9
Stäbelow/Kritzow	19,8	8,2	25,0	69,9	76,6
Südliche Altmark	21,6	12,9	35,8	67,4	79,9
Weyhe	17,7	7,5	25,3	67,3	71,8

Hinweise:

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 4 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln am Stichtag
und allgemeine ÖPV-Nutzung**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Haushalts-Pkw*		Fahrrad		Elektrofahrrad		ÖPV-Zeitkarte		Allgemeine ÖPV-Nutzung**	
	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich
Berlin	59,0 %	53,0 %	71,2 %	67,7 %	0,7 %	0,6 %	44,7 %	47,7 %	90,9 %	93,8 %
Bremen	65,5 %	63,6 %	81,9 %	77,0 %	2,3 %	1,8 %	35,4 %	36,2 %	87,2 %	90,5 %
Dresden	69,9 %	62,4 %	74,0 %	65,4 %	0,7 %	0,7 %	39,1 %	47,1 %	91,3 %	94,5 %
Düsseldorf	72,8 %	70,4 %	78,4 %	72,9 %	2,0 %	1,3 %	41,7 %	43,6 %	87,8 %	92,1 %
Frankfurt am Main	67,3 %	59,0 %	70,8 %	67,2 %	1,0 %	1,0 %	35,9 %	44,0 %	n. e.***	n. e.***
Leipzig	69,0 %	54,3 %	76,0 %	69,3 %	0,6 %	0,8 %	29,0 %	40,9 %	84,4 %	91,6 %
Bochum	73,6 %	70,6 %	66,8 %	58,7 %	1,8 %	0,7 %	34,3 %	36,9 %	77,9 %	80,5 %
Chemnitz	79,5 %	67,9 %	67,7 %	59,9 %	0,8 %	0,2 %	16,9 %	26,1 %	69,8 %	82,0 %
Coburg	80,4 %	77,9 %	71,4 %	62,1 %	1,6 %	2,7 %	21,9 %	26,4 %	67,7 %	77,9 %
Erfurt	71,3 %	60,9 %	70,3 %	62,0 %	1,2 %	0,9 %	24,7 %	37,1 %	83,0 %	91,0 %
Frankfurt (Oder)	78,3 %	67,8 %	65,5 %	62,4 %	0,4 %	0,7 %	19,6 %	26,2 %	72,6 %	84,0 %
Gera	83,5 %	66,3 %	66,1 %	56,6 %	1,0 %	0,7 %	25,0 %	35,4 %	73,5 %	81,7 %
Jena	73,3 %	60,3 %	68,0 %	69,7 %	2,4 %	1,9 %	28,5 %	39,1 %	86,6 %	93,8 %
Kaiserslautern	67,7 %	77,0 %	62,6 %	52,8 %	0,5 %	0,7 %	39,0 %	25,7 %	72,5 %	76,6 %
Osnabrück	80,3 %	69,9 %	78,6 %	74,6 %	6,9 %	4,6 %	24,9 %	31,4 %	78,5 %	81,8 %

Hinweise:

nach Tab 3.3.x und Tab 3.4 der Standardauswertung zum SrV 2013

* als Fahrer oder Mitfahrer

** in den vergangenen 12 Monaten

*** nicht erhoben

Tab 4 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln am Stichtag
und allgemeine ÖPV-Nutzung**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Haushalts-Pkw*		Fahrrad		Elektrofahrrad		ÖPV-Zeitkarte		Allgemeine ÖPV-Nutzung**	
	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich
Plauen	83,5 %	74,3 %	59,7 %	53,8 %	1,4 %	1,5 %	14,4 %	18,5 %	74,9 %	82,3 %
Ulm/Neu-Ulm	78,1 %	73,2 %	76,4 %	75,6 %	1,8 %	2,1 %	25,7 %	26,7 %	81,9 %	86,1 %
Zwickau	81,2 %	72,9 %	60,7 %	56,4 %	1,1 %	0,7 %	19,1 %	20,0 %	61,7 %	75,4 %
Augsburg	72,9 %	66,6 %	79,1 %	76,4 %	1,9 %	1,9 %	35,3 %	39,6 %	79,8 %	89,7 %
Cottbus	76,1 %	69,9 %	78,4 %	73,8 %	0,8 %	0,5 %	22,8 %	26,2 %	74,4 %	81,6 %
Dessau-Roßlau	83,2 %	68,7 %	78,9 %	81,6 %	1,4 %	1,3 %	12,7 %	15,9 %	64,6 %	73,1 %
Halle (Saale)	70,9 %	57,5 %	71,2 %	67,3 %	0,8 %	0,3 %	32,8 %	46,7 %	81,1 %	91,2 %
Kiel	68,8 %	64,7 %	76,7 %	74,3 %	1,7 %	1,2 %	24,8 %	28,5 %	80,2 %	86,8 %
Ludwigshafen	78,4 %	69,0 %	72,9 %	69,0 %	2,2 %	1,0 %	24,5 %	34,2 %	71,9 %	81,2 %
Magdeburg	81,3 %	63,1 %	79,2 %	68,9 %	0,7 %	0,5 %	27,0 %	35,6 %	75,9 %	89,3 %
Neumünster	75,2 %	75,0 %	76,9 %	77,5 %	2,2 %	2,9 %	12,6 %	14,0 %	57,4 %	64,2 %
Potsdam	66,9 %	61,3 %	77,7 %	77,0 %	0,5 %	1,6 %	33,3 %	40,1 %	87,6 %	91,9 %
Rostock	68,7 %	58,2 %	77,3 %	71,1 %	1,5 %	0,8 %	33,0 %	39,3 %	87,5 %	93,5 %
Schwerin	71,5 %	61,6 %	69,8 %	67,5 %	0,3 %	0,5 %	18,7 %	30,4 %	79,8 %	90,0 %
Bautzen	83,2 %	70,0 %	79,9 %	66,3 %	0,4 %	0,0 %	7,2 %	12,9 %	46,5 %	62,8 %

Hinweise:

nach Tab 3.3.x und Tab 3.4 der Standardauswertung zum SrV 2013

* als Fahrer oder Mitfahrer

** in den vergangenen 12 Monaten

*** nicht erhoben

Tab 4 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln am Stichtag
und allgemeine ÖPV-Nutzung**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Haushalts-Pkw*		Fahrrad		Elektrofahrrad		ÖPV-Zeitkarte		Allgemeine ÖPV-Nutzung**	
	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich
Dippoldiswalde	86,2 %	82,6 %	72,2 %	64,2 %	2,0 %	2,7 %	20,6 %	19,8 %	62,8 %	69,1 %
Erkrath	80,8 %	74,5 %	67,5 %	67,5 %	3,5 %	3,4 %	31,4 %	33,7 %	80,5 %	84,6 %
Freital/Tharandt	82,2 %	68,9 %	63,3 %	54,4 %	0,5 %	0,3 %	16,1 %	22,9 %	64,1 %	74,0 %
Haan	86,2 %	81,2 %	71,6 %	64,7 %	3,8 %	2,9 %	24,8 %	22,7 %	74,2 %	76,7 %
Heiligenhaus	81,2 %	77,7 %	63,9 %	60,7 %	2,9 %	4,3 %	17,4 %	19,4 %	62,2 %	70,3 %
Kamenz	80,9 %	73,9 %	76,7 %	71,3 %	0,0 %	0,0 %	10,2 %	9,2 %	52,4 %	67,6 %
Meißen	80,7 %	70,5 %	75,6 %	68,0 %	0,8 %	0,3 %	12,3 %	16,1 %	72,1 %	83,4 %
Mettmann	83,6 %	82,2 %	71,8 %	61,0 %	4,2 %	3,2 %	23,3 %	24,8 %	72,3 %	75,6 %
Pirna	76,6 %	73,1 %	74,2 %	69,3 %	0,4 %	0,3 %	13,7 %	17,6 %	61,5 %	75,8 %
Radeberg	82,9 %	80,1 %	74,7 %	72,7 %	2,0 %	2,8 %	13,1 %	15,4 %	64,8 %	72,2 %
Ratingen	83,2 %	76,7 %	78,1 %	73,5 %	4,2 %	3,6 %	22,3 %	25,1 %	74,7 %	78,3 %
Riesa	82,3 %	73,0 %	80,1 %	75,3 %	2,7 %	1,8 %	10,4 %	11,5 %	59,6 %	77,2 %
Velbert	80,2 %	75,8 %	63,2 %	51,1 %	5,4 %	3,9 %	23,3 %	22,0 %	61,8 %	64,6 %
Wülfrath	82,5 %	78,5 %	65,0 %	56,9 %	2,7 %	2,8 %	21,1 %	21,8 %	64,1 %	75,2 %
Beelitz/Michendorf/Nuthetal/Sedd. See	85,7 %	75,7 %	83,9 %	76,3 %	2,1 %	1,1 %	21,5 %	19,9 %	67,7 %	71,4 %

Hinweise:

nach Tab 3.3.x und Tab 3.4 der Standardauswertung zum SrV 2013

* als Fahrer oder Mitfahrer

** in den vergangenen 12 Monaten

*** nicht erhoben

Tab 4 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln am Stichtag
und allgemeine ÖPV-Nutzung**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Haushalts-Pkw*		Fahrrad		Elektrofahrrad		ÖPV-Zeitkarte		Allgemeine ÖPV-Nutzung**	
	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich
Coswig/Radebeul	85,0 %	72,6 %	81,4 %	77,6 %	2,2 %	0,8 %	21,4 %	25,9 %	76,2 %	85,6 %
Delmenhorst	80,2 %	76,2 %	82,8 %	81,2 %	3,0 %	2,8 %	13,9 %	16,1 %	60,2 %	67,3 %
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	86,2 %	81,1 %	81,9 %	79,6 %	5,0 %	4,2 %	23,1 %	23,4 %	66,0 %	68,4 %
Grevenbroich	84,1 %	82,4 %	80,8 %	75,6 %	3,5 %	2,8 %	18,3 %	16,8 %	59,4 %	63,7 %
Großenhain	81,5 %	71,4 %	80,4 %	82,8 %	0,0 %	2,4 %	18,4 %	10,5 %	48,7 %	63,5 %
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	85,0 %	81,7 %	87,6 %	83,0 %	2,3 %	4,3 %	13,7 %	16,1 %	62,0 %	66,3 %
Hilden	78,7 %	76,5 %	78,1 %	73,3 %	2,9 %	1,9 %	26,1 %	25,2 %	76,1 %	81,1 %
Kaarst	87,9 %	82,4 %	83,7 %	80,2 %	3,2 %	3,5 %	21,8 %	23,0 %	73,0 %	77,0 %
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	79,9 %	73,3 %	79,5 %	81,5 %	0,5 %	0,6 %	24,4 %	24,4 %	78,5 %	81,6 %
Langenfeld	78,5 %	79,7 %	78,7 %	80,6 %	2,1 %	1,9 %	20,3 %	19,8 %	72,2 %	75,7 %
Meerbusch	84,0 %	80,6 %	82,5 %	79,7 %	4,2 %	3,0 %	21,7 %	22,6 %	74,8 %	79,3 %
Monheim am Rhein	83,7 %	76,9 %	80,8 %	72,4 %	3,0 %	2,7 %	25,4 %	22,1 %	72,2 %	76,0 %
Neuss	83,5 %	76,6 %	83,2 %	79,1 %	2,7 %	1,8 %	22,4 %	27,7 %	78,5 %	74,7 %
Stuhr	81,2 %	89,1 %	86,2 %	80,2 %	2,4 %	3,2 %	14,8 %	17,3 %	67,3 %	73,6 %
Verden	77,1 %	72,1 %	81,2 %	80,2 %	2,5 %	1,8 %	18,4 %	13,7 %	70,8 %	64,7 %

Hinweise:

nach Tab 3.3.x und Tab 3.4 der Standardauswertung zum SrV 2013

* als Fahrer oder Mitfahrer

** in den vergangenen 12 Monaten

*** nicht erhoben

Tab 4 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln am Stichtag
und allgemeine ÖPV-Nutzung**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Haushalts-Pkw*		Fahrrad		Elektrofahrrad		ÖPV-Zeitkarte		Allgemeine ÖPV-Nutzung**	
	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich
Werder (Havel)/Schwielowsee	83,4 %	73,4 %	74,8 %	76,1 %	0,8 %	1,0 %	22,4 %	26,9 %	67,4 %	81,3 %
Wittenberg	73,8 %	70,8 %	80,0 %	85,7 %	1,3 %	2,4 %	12,2 %	9,6 %	44,3 %	55,8 %
Beetzendorf-Diesdorf	88,5 %	85,6 %	86,1 %	88,8 %	1,4 %	1,8 %	10,1 %	10,4 %	32,5 %	38,8 %
Bischofswerda	89,5 %	70,4 %	81,2 %	74,4 %	0,0 %	1,8 %	12,6 %	14,2 %	58,9 %	64,9 %
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	88,1 %	88,7 %	90,4 %	87,1 %	4,5 %	5,7 %	12,6 %	11,8 %	48,5 %	52,3 %
Grasberg/Worpswede	88,3 %	88,7 %	90,3 %	91,3 %	2,1 %	2,6 %	18,3 %	15,8 %	64,3 %	63,1 %
Heidenau	80,2 %	74,9 %	75,1 %	68,1 %	0,4 %	1,3 %	14,7 %	22,3 %	71,4 %	76,4 %
Lemwerder	83,8 %	78,3 %	86,0 %	86,7 %	2,7 %	3,9 %	16,5 %	21,9 %	64,8 %	71,7 %
Möckern-Loburg-Fläming	86,8 %	84,0 %	85,6 %	88,9 %	1,1 %	1,9 %	10,2 %	8,7 %	33,2 %	44,2 %
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	87,5 %	90,4 %	76,9 %	85,6 %	1,6 %	1,6 %	17,6 %	23,0 %	56,9 %	69,7 %
Obere Aller	86,3 %	76,3 %	79,6 %	79,2 %	0,5 %	0,2 %	12,5 %	17,2 %	38,0 %	61,8 %
Ottersberg	77,7 %	85,1 %	88,5 %	90,5 %	4,0 %	3,9 %	21,2 %	16,3 %	70,5 %	66,6 %
Oyten	88,8 %	88,0 %	82,8 %	80,5 %	2,8 %	3,0 %	13,3 %	17,2 %	62,5 %	68,1 %
Stäbelow/Kritzow	82,5 %	86,1 %	79,9 %	81,1 %	3,6 %	0,3 %	15,8 %	21,2 %	60,3 %	68,7 %
Südliche Altmark	83,9 %	76,3 %	87,0 %	83,9 %	1,2 %	2,4 %	15,4 %	10,6 %	43,4 %	43,7 %

Hinweise:

nach Tab 3.3.x und Tab 3.4 der Standardauswertung zum SrV 2013

* als Fahrer oder Mitfahrer

** in den vergangenen 12 Monaten

*** nicht erhoben

Tab 4 (f)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln am Stichtag
und allgemeine ÖPV-Nutzung**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Haushalts-Pkw*		Fahrrad		Elektrofahrrad		ÖPV-Zeitkarte		Allgemeine ÖPV-Nutzung**	
	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich	Männlich	Weiblich
Weyhe	87,4 %	82,3 %	84,5 %	88,9 %	3,1 %	2,5 %	13,4 %	15,4 %	66,7 %	74,0 %

Hinweise:

nach Tab 3.3.x und Tab 3.4 der Standardauswertung zum SrV 2013

* als Fahrer oder Mitfahrer

** in den vergangenen 12 Monaten

*** nicht erhoben

Tab 5 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Anzahl begleitender Personen je Weg und Anteil begleiteter Wege

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Begleitende Personen pro Weg						Anteil begleiteter Wege					
	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung
Berlin	0,2	0,9	0,3	0,7	0,3	0,4	10,4 %	55,2 %	26,3 %	42,9 %	16,1 %	28,9 %
Bremen	0,1	0,8	0,4	0,6	0,3	0,4	8,4 %	52,8 %	31,1 %	40,5 %	18,5 %	28,9 %
Dresden	0,4	1,2	0,4	1,0	1,1	0,5	11,4 %	59,5 %	30,3 %	48,5 %	19,1 %	32,3 %
Düsseldorf	0,2	1,0	0,4	0,7	0,3	0,5	11,4 %	64,8 %	33,2 %	45,1 %	18,6 %	32,4 %
Frankfurt am Main	0,2	0,9	0,3	0,7	0,1	0,4	9,5 %	60,8 %	26,2 %	44,2 %	13,5 %	31,2 %
Leipzig	0,3	1,4	0,3	1,0	0,5	0,5	13,5 %	61,4 %	25,9 %	47,5 %	26,6 %	30,8 %
Bochum	0,1	0,9	0,4	0,6	0,2	0,4	7,1 %	56,0 %	34,9 %	43,4 %	13,6 %	32,3 %
Chemnitz	0,3	1,1	0,4	0,9	0,2	0,4	17,2 %	58,9 %	30,8 %	48,9 %	16,5 %	31,1 %
Coburg	0,3	0,9	0,5	0,8	0,4	0,5	17,5 %	54,2 %	36,5 %	48,6 %	17,7 %	35,0 %
Erfurt	0,2	0,8	0,3	0,8	0,2	0,4	13,7 %	58,7 %	28,6 %	49,0 %	12,5 %	33,2 %
Frankfurt (Oder)	0,3	0,8	0,3	0,6	0,2	0,5	19,0 %	53,5 %	29,3 %	37,2 %	17,8 %	33,0 %
Gera	0,1	1,0	0,3	0,7	0,2	0,5	12,6 %	64,7 %	30,3 %	44,6 %	16,0 %	36,5 %
Jena	0,3	0,9	0,4	0,7	0,2	0,4	17,8 %	48,6 %	32,3 %	45,6 %	14,6 %	32,8 %
Kaiserslautern	0,3	0,7	0,3	0,6	0,3	0,3	15,1 %	40,6 %	29,0 %	39,7 %	20,7 %	25,7 %
Osnabrück	0,1	1,1	0,4	0,6	0,1	0,4	10,0 %	59,5 %	31,2 %	42,3 %	7,0 %	30,7 %
Plauen	0,2	0,9	0,4	0,7	0,3	0,5	13,0 %	59,3 %	33,9 %	49,4 %	22,5 %	34,3 %

Hinweis:

nach Tab 6.17 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 5 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Anzahl begleitender Personen je Weg und Anteil begleiteter Wege

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Begleitende Personen pro Weg						Anteil begleiteter Wege					
	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung
Ulm/Neu-Ulm	0,2	1,0	0,4	1,0	0,6	0,5	12,5 %	58,1 %	30,8 %	48,6 %	18,9 %	33,0 %
Zwickau	0,2	1,0	0,5	0,8	0,4	0,5	12,9 %	60,0 %	40,9 %	51,9 %	29,4 %	37,7 %
Augsburg	0,2	0,9	0,3	0,8	0,1	0,4	8,8 %	51,6 %	25,3 %	43,2 %	9,3 %	29,0 %
Cottbus	0,2	0,8	0,3	0,7	0,3	0,4	11,1 %	54,5 %	26,2 %	43,6 %	14,0 %	28,0 %
Dessau-Roßlau	0,2	0,7	0,3	0,6	0,2	0,4	11,2 %	54,7 %	26,7 %	40,0 %	18,9 %	27,9 %
Halle (Saale)	0,2	0,9	0,3	0,8	0,5	0,4	13,5 %	55,0 %	28,7 %	43,0 %	31,4 %	30,7 %
Kiel	0,2	1,0	0,4	0,9	0,3	0,4	14,4 %	51,0 %	30,9 %	44,6 %	18,9 %	31,0 %
Ludwigshafen	0,1	1,0	0,4	0,8	0,3	0,5	8,4 %	58,6 %	33,2 %	47,8 %	10,3 %	32,4 %
Magdeburg	0,2	1,3	0,4	1,0	1,2	0,5	13,5 %	61,6 %	33,0 %	44,7 %	16,4 %	32,2 %
Neumünster	0,1	0,9	0,3	0,7	0,1	0,4	7,3 %	59,2 %	31,5 %	43,9 %	8,6 %	31,7 %
Potsdam	0,2	0,8	0,3	0,7	0,3	0,4	10,0 %	54,3 %	27,7 %	40,3 %	20,7 %	28,7 %
Rostock	0,3	0,9	0,4	0,8	0,4	0,4	15,5 %	51,7 %	35,4 %	46,2 %	31,5 %	31,1 %
Schwerin	0,2	0,8	0,4	0,6	0,3	0,4	11,5 %	50,7 %	32,5 %	44,7 %	26,7 %	33,7 %
Bautzen	0,2	1,0	0,4	1,2	1,3	0,4	8,5 %	63,7 %	33,8 %	47,0 %	11,3 %	32,1 %
Dippoldiswalde	0,3	0,7	0,5	0,6	/	0,5	15,8 %	51,3 %	36,6 %	37,8 %	/	31,8 %
Erkrath	0,1	1,0	0,4	0,7	0,2	0,5	9,4 %	64,2 %	31,7 %	47,5 %	10,4 %	34,3 %

Hinweis:

nach Tab 6.17 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 5 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Anzahl begleitender Personen je Weg und Anteil begleiteter Wege

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Begleitende Personen pro Weg						Anteil begleiteter Wege					
	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung
Freital/Tharandt	0,2	1,1	0,4	1,0	/	0,5	15,4 %	69,2 %	37,8 %	48,9 %	/	35,7 %
Haan	0,1	1,1	0,4	0,7	0,4	0,5	6,6 %	65,2 %	35,2 %	45,7 %	21,8 %	35,2 %
Heiligenhaus	0,1	1,0	0,5	0,7	0,3	0,5	8,6 %	63,9 %	36,5 %	44,6 %	21,5 %	33,7 %
Kamenz	0,2	1,0	0,4	0,7	/	0,5	12,6 %	64,0 %	39,3 %	47,5 %	/	36,5 %
Meißen	0,3	1,2	0,4	1,0	0,3	0,5	18,4 %	51,0 %	31,0 %	51,0 %	25,6 %	34,8 %
Mettmann	0,2	1,6	0,4	0,8	0,2	0,5	11,1 %	61,7 %	34,5 %	48,3 %	8,4 %	32,8 %
Pirna	0,3	1,0	0,5	0,8	0,6	0,4	12,2 %	53,8 %	32,9 %	47,9 %	25,0 %	29,0 %
Radeberg	0,2	1,4	0,3	0,9	0,2	0,5	7,7 %	68,2 %	29,8 %	58,0 %	9,8 %	36,8 %
Ratingen	0,2	0,9	0,4	0,7	0,6	0,5	8,9 %	62,9 %	30,4 %	45,6 %	22,9 %	34,7 %
Riesa	0,2	1,4	0,4	1,1	0,1	0,4	14,8 %	63,8 %	36,8 %	51,2 %	4,7 %	34,3 %
Velbert	0,1	0,9	0,4	0,7	0,2	0,5	13,0 %	61,3 %	33,9 %	42,3 %	8,5 %	34,2 %
Wülfrath	0,2	1,0	0,5	0,7	0,2	0,5	15,6 %	60,8 %	35,2 %	45,8 %	14,8 %	33,9 %
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	0,1	0,8	0,5	0,5	1,4	0,4	11,3 %	59,5 %	37,8 %	36,9 %	43,0 %	31,4 %
Coswig/Radebeul	0,2	0,9	0,4	0,9	/	0,4	11,4 %	57,1 %	36,8 %	50,3 %	/	31,1 %
Delmenhorst	0,2	0,9	0,5	0,7	0,5	0,5	10,4 %	61,5 %	41,4 %	46,0 %	30,8 %	35,5 %
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	0,2	0,9	0,4	0,8	0,2	0,5	12,5 %	54,8 %	37,3 %	46,2 %	11,4 %	32,5 %

Hinweis:

nach Tab 6.17 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 5 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Anzahl begleitender Personen je Weg und Anteil begleiteter Wege

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Begleitende Personen pro Weg						Anteil begleiteter Wege					
	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung
Grevenbroich	0,1	1,0	0,4	0,8	0,1	0,5	8,9 %	62,6 %	30,7 %	48,1 %	9,8 %	36,7 %
Großenhain	0,2	1,0	0,4	0,6	/	0,4	11,3 %	62,9 %	31,8 %	43,3 %	/	32,4 %
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	0,2	1,0	0,5	0,6	/	0,5	12,7 %	61,0 %	41,6 %	41,7 %	/	35,8 %
Hilden	0,3	1,0	0,4	1,0	0,4	0,5	12,3 %	55,1 %	29,5 %	45,3 %	6,5 %	31,2 %
Kaarst	0,1	0,9	0,5	0,7	0,1	0,5	9,3 %	59,9 %	36,3 %	43,6 %	14,5 %	36,3 %
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	0,2	0,8	0,4	0,6	0,2	0,5	13,5 %	54,4 %	34,9 %	47,9 %	13,8 %	35,3 %
Langenfeld	0,2	0,9	0,4	0,6	0,2	0,4	10,7 %	54,1 %	29,6 %	37,3 %	11,5 %	30,4 %
Meerbusch	0,2	1,1	0,4	0,8	0,3	0,5	9,0 %	62,0 %	28,4 %	39,8 %	15,5 %	31,4 %
Monheim am Rhein	0,1	1,1	0,5	0,9	0,5	0,6	7,9 %	55,1 %	38,2 %	45,1 %	23,2 %	35,3 %
Neuss	0,2	1,4	0,5	0,8	0,4	0,5	11,7 %	59,2 %	38,2 %	49,2 %	11,3 %	36,4 %
Stuhr	0,1	0,8	0,5	0,9	/	0,6	8,4 %	52,4 %	33,7 %	52,3 %	/	33,8 %
Verden	0,2	0,6	0,5	0,6	/	0,4	9,7 %	45,1 %	33,1 %	38,4 %	/	31,2 %
Werder (Havel)/Schwielowsee	0,3	1,0	0,5	0,8	0,6	0,5	24,4 %	60,8 %	36,2 %	48,8 %	53,3 %	37,4 %
Wittenberg	0,1	0,8	0,5	0,7	0,1	0,5	8,3 %	61,0 %	38,5 %	47,1 %	9,5 %	35,0 %
Beetzendorf-Diesdorf	0,3	1,0	0,5	0,6	/	0,4	13,7 %	63,0 %	46,4 %	37,3 %	/	32,3 %
Bischofswerda	0,2	1,2	0,5	0,8	/	0,5	18,7 %	65,1 %	39,8 %	45,6 %	/	38,1 %

Hinweis:
nach Tab 6.17 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 5 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Anzahl begleitender Personen je Weg und Anteil begleiteter Wege

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Begleitende Personen pro Weg						Anteil begleiteter Wege					
	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedingshn.	0,1	0,9	0,4	0,7	0,2	0,5	11,7 %	58,3 %	35,2 %	40,2 %	20,5 %	32,0 %
Grasberg/Worpswede	0,1	0,8	0,4	0,7	/	0,4	8,4 %	53,4 %	37,5 %	37,7 %	/	28,5 %
Heidenau	0,2	1,1	0,6	0,7	0,2	0,4	11,5 %	65,5 %	38,7 %	48,0 %	18,9 %	34,2 %
Lemwerder	0,1	1,1	0,4	0,6	/	0,4	8,6 %	56,5 %	32,4 %	40,7 %	/	28,1 %
Möckern-Loburg-Fläming	0,2	1,5	0,5	0,7	0,5	0,5	10,4 %	53,9 %	45,1 %	32,6 %	32,6 %	33,7 %
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	0,3	1,2	0,5	1,1	0,4	0,6	19,8 %	65,2 %	42,7 %	54,9 %	32,4 %	39,5 %
Obere Aller	0,2	1,1	0,4	0,7	/	0,4	18,2 %	63,0 %	34,9 %	47,8 %	/	33,8 %
Ottersberg	0,1	0,9	0,5	0,7	0,3	0,5	6,5 %	52,2 %	32,7 %	47,5 %	17,8 %	31,4 %
Oyten	0,2	1,1	0,4	0,8	/	0,5	18,3 %	61,8 %	31,0 %	41,7 %	/	32,4 %
Stäbelow/Kritzow	0,2	0,8	0,6	0,8	0,2	0,5	10,8 %	57,8 %	44,2 %	47,2 %	17,2 %	34,2 %
Südliche Altmark	0,1	1,5	0,4	0,9	/	0,6	9,1 %	57,3 %	39,3 %	37,3 %	/	30,9 %
Weyhe	0,1	1,0	0,3	0,6	/	0,4	5,7 %	62,2 %	24,5 %	40,9 %	/	29,0 %

Hinweis:

nach Tab 6.17 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 6 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Zulassungsort und Stellplatznutzung des Pkw

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Pkw-Zulassungsort			Pkw-Stellplatz		
	Am Wohnort zugelassen	An einem anderen Ort zugelassen	Zurzeit abgemeldet	Garage, Carport, privater Stellplatz	Öffentlicher Raum	Unterschiedlich
Berlin	89,6 %	10,0 %	0,3 %	41,0 %	54,5 %	4,5 %
Bremen	92,8 %	7,1 %	0,2 %	60,6 %	35,2 %	4,1 %
Dresden	89,0 %	10,9 %	0,2 %	55,6 %	40,4 %	4,0 %
Düsseldorf	85,6 %	14,1 %	0,3 %	56,8 %	38,4 %	4,8 %
Frankfurt am Main	88,1 %	11,7 %	0,3 %	51,5 %	43,1 %	5,4 %
Leipzig	91,3 %	8,1 %	0,6 %	51,3 %	46,9 %	1,8 %
Bochum	92,1 %	7,1 %	0,8 %	64,3 %	30,0 %	5,7 %
Chemnitz	91,2 %	8,2 %	0,5 %	62,6 %	32,7 %	4,7 %
Coburg	94,4 %	5,3 %	0,3 %	81,6 %	13,9 %	4,5 %
Erfurt	94,5 %	5,5 %	0,0 %	53,7 %	40,3 %	6,1 %
Frankfurt (Oder)	95,2 %	4,4 %	0,5 %	53,4 %	39,7 %	6,9 %
Gera	93,8 %	5,2 %	1,0 %	60,2 %	36,0 %	3,8 %
Jena	91,7 %	8,2 %	0,1 %	64,2 %	31,0 %	4,8 %
Kaiserslautern	86,9 %	13,1 %	0,0 %	71,4 %	24,4 %	4,3 %
Osnabrück	89,2 %	10,7 %	0,1 %	68,0 %	27,0 %	5,1 %
Plauen	93,0 %	7,0 %	0,0 %	64,0 %	30,6 %	5,5 %

Hinweis:

nach Tab 4.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 6 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Zulassungsort und Stellplatznutzung des Pkw

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Pkw-Zulassungsort			Pkw-Stellplatz		
	Am Wohnort zugelassen	An einem anderen Ort zugelassen	Zurzeit abgemeldet	Garage, Carport, privater Stellplatz	Öffentlicher Raum	Unterschiedlich
Ulm/Neu-Ulm	85,7 %	13,7 %	0,6 %	72,5 %	24,2 %	3,3 %
Zwickau	91,8 %	7,4 %	0,7 %	72,8 %	23,0 %	4,3 %
Augsburg	91,0 %	8,4 %	0,6 %	74,5 %	20,1 %	5,4 %
Cottbus	91,1 %	8,9 %	0,1 %	66,8 %	28,9 %	4,3 %
Dessau-Roßlau	94,7 %	5,0 %	0,3 %	73,6 %	23,7 %	2,7 %
Halle (Saale)	91,9 %	7,7 %	0,5 %	60,4 %	34,7 %	5,0 %
Kiel	90,4 %	9,2 %	0,4 %	55,2 %	40,3 %	4,5 %
Ludwigshafen	93,0 %	6,4 %	0,6 %	60,8 %	33,0 %	6,2 %
Magdeburg	92,1 %	7,9 %	0,0 %	57,3 %	37,6 %	5,0 %
Neumünster	94,8 %	5,0 %	0,3 %	83,4 %	11,6 %	5,0 %
Potsdam	88,5 %	11,2 %	0,2 %	57,1 %	38,7 %	4,2 %
Rostock	89,7 %	10,2 %	0,2 %	56,7 %	39,1 %	4,2 %
Schwerin	93,1 %	6,4 %	0,5 %	53,1 %	42,2 %	4,6 %
Bautzen	93,8 %	6,0 %	0,1 %	70,1 %	26,0 %	3,9 %
Dippoldiswalde	92,6 %	7,4 %	0,0 %	88,2 %	9,4 %	2,4 %
Erkrath	87,6 %	12,0 %	0,3 %	73,5 %	20,2 %	6,3 %

Hinweis:

nach Tab 4.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 6 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Zulassungsort und Stellplatznutzung des Pkw

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Pkw-Zulassungsort			Pkw-Stellplatz		
	Am Wohnort zugelassen	An einem anderen Ort zugelassen	Zurzeit abgemeldet	Garage, Carport, privater Stellplatz	Öffentlicher Raum	Unterschiedlich
Freital/Tharandt	87,5 %	12,5 %	0,0 %	84,7 %	13,2 %	2,1 %
Haan	86,4 %	13,5 %	0,1 %	73,5 %	21,1 %	5,4 %
Heiligenhaus	88,9 %	10,8 %	0,3 %	74,7 %	19,9 %	5,4 %
Kamenz	94,4 %	5,6 %	0,0 %	82,2 %	16,4 %	1,4 %
Meißen	92,5 %	7,2 %	0,3 %	64,6 %	34,0 %	1,4 %
Mettmann	91,8 %	8,1 %	0,1 %	80,0 %	17,0 %	3,0 %
Pirna	92,7 %	7,3 %	0,0 %	80,6 %	17,2 %	2,2 %
Radeberg	86,9 %	13,1 %	0,0 %	75,0 %	19,8 %	5,2 %
Ratingen	87,7 %	12,2 %	0,1 %	74,5 %	21,2 %	4,2 %
Riesa	96,1 %	3,0 %	0,9 %	83,2 %	13,6 %	3,3 %
Velbert	93,7 %	6,0 %	0,2 %	71,5 %	22,8 %	5,7 %
Wülfrath	91,0 %	9,0 %	0,0 %	76,1 %	18,9 %	5,0 %
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	90,1 %	9,6 %	0,3 %	89,0 %	8,5 %	2,5 %
Coswig/Radebeul	94,2 %	5,8 %	0,0 %	78,2 %	19,3 %	2,5 %
Delmenhorst	93,6 %	5,9 %	0,5 %	87,8 %	9,5 %	2,7 %
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	90,6 %	9,2 %	0,1 %	84,0 %	10,4 %	5,6 %

Hinweis:

nach Tab 4.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 6 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Zulassungsort und Stellplatznutzung des Pkw

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Pkw-Zulassungsort			Pkw-Stellplatz		
	Am Wohnort zugelassen	An einem anderen Ort zugelassen	Zurzeit abgemeldet	Garage, Carport, privater Stellplatz	Öffentlicher Raum	Unterschiedlich
Grevenbroich	94,8 %	5,2 %	0,0 %	78,7 %	16,6 %	4,7 %
Großenhain	94,5 %	5,0 %	0,6 %	80,8 %	15,9 %	3,3 %
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	95,0 %	4,4 %	0,7 %	87,4 %	10,0 %	2,6 %
Hilden	91,6 %	8,2 %	0,2 %	76,3 %	18,7 %	5,1 %
Kaarst	89,8 %	9,8 %	0,3 %	83,2 %	11,5 %	5,3 %
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	89,9 %	10,1 %	0,0 %	84,5 %	11,5 %	4,1 %
Langenfeld	90,1 %	9,9 %	0,0 %	79,8 %	14,9 %	5,4 %
Meerbusch	87,0 %	13,0 %	0,0 %	76,9 %	17,3 %	5,8 %
Monheim am Rhein	89,5 %	10,3 %	0,2 %	72,3 %	22,6 %	5,1 %
Neuss	91,4 %	8,5 %	0,1 %	68,8 %	26,2 %	5,1 %
Stuhr	86,3 %	13,7 %	0,0 %	89,1 %	10,1 %	0,8 %
Verden	92,3 %	6,3 %	1,5 %	83,0 %	10,5 %	6,5 %
Werder (Havel)/Schwielowsee	87,0 %	12,7 %	0,3 %	87,9 %	11,2 %	1,0 %
Wittenberg	96,0 %	2,9 %	1,1 %	84,2 %	12,9 %	3,0 %
Beetzendorf-Diesdorf	92,4 %	7,6 %	0,0 %	91,9 %	5,9 %	2,2 %
Bischofswerda	91,7 %	8,3 %	0,0 %	79,1 %	18,5 %	2,3 %

Hinweis:

nach Tab 4.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 6 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Zulassungsort und Stellplatznutzung des Pkw

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Pkw-Zulassungsort			Pkw-Stellplatz		
	Am Wohnort zugelassen	An einem anderen Ort zugelassen	Zurzeit abgemeldet	Garage, Carport, privater Stellplatz	Öffentlicher Raum	Unterschiedlich
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedingshn.	90,4 %	9,3 %	0,2 %	96,7 %	1,9 %	1,3 %
Grasberg/Worpswede	90,3 %	9,3 %	0,3 %	96,4 %	2,5 %	1,1 %
Heidenau	88,4 %	10,9 %	0,6 %	68,2 %	28,1 %	3,7 %
Lemwerder	89,2 %	10,1 %	0,7 %	85,8 %	9,7 %	4,4 %
Möckern-Loburg-Fläming	88,6 %	11,0 %	0,4 %	88,6 %	10,0 %	1,5 %
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	90,9 %	9,1 %	0,0 %	91,8 %	5,6 %	2,6 %
Obere Aller	92,2 %	7,5 %	0,3 %	90,9 %	6,3 %	2,8 %
Ottersberg	86,6 %	13,4 %	0,0 %	94,2 %	5,2 %	0,6 %
Oyten	87,4 %	12,6 %	0,0 %	89,8 %	4,4 %	5,8 %
Stäbelow/Kritzmow	91,5 %	8,5 %	0,0 %	90,0 %	7,0 %	3,0 %
Südliche Altmark	91,0 %	9,0 %	0,0 %	96,2 %	2,1 %	1,7 %
Weyhe	91,2 %	8,8 %	0,0 %	90,0 %	8,5 %	1,5 %

Hinweis:

nach Tab 4.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 7 (a)

Nutzung des Pkw

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Dauer pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [min]	Mittlere Entfernung pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [km]	Mittlere Zeit pro Tag der Pkw-Nutzer* im Pkw [min]	Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt]	Pkw-Fahrten pro Person und Tag** [Pkw-F/P,d]
Berlin	22,7	8,8	69,2	1,3	2,9
Bremen	19,1	9,9	61,5	1,3	3,0
Dresden	20,7	8,8	64,3	1,3	2,9
Düsseldorf	20,9	10,9	66,3	1,3	3,1
Frankfurt am Main	21,9	11,2	62,0	1,3	2,7
Leipzig	20,5	8,9	62,2	1,3	3,0
Bochum	19,5	10,0	63,5	1,3	3,3
Chemnitz	19,3	10,0	64,9	1,3	3,3
Coburg	14,4	7,5	53,8	1,4	3,5
Erfurt	20,6	10,2	66,3	1,3	3,0
Frankfurt (Oder)	15,3	7,4	55,2	1,3	3,3
Gera	17,5	9,0	56,8	1,4	3,2
Jena	19,5	9,2	58,9	1,4	2,8
Kaiserslautern	18,4	9,3	55,8	1,2	3,0
Osnabrück	17,1	9,4	59,0	1,3	3,3

Hinweise:

nach Tab 1.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

** bei Pkw-Nutzung am Stichtag als Fahrer oder Mitfahrer

Tab 7 (b)

Nutzung des Pkw

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Dauer pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [min]	Mittlere Entfernung pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [km]	Mittlere Zeit pro Tag der Pkw-Nutzer* im Pkw [min]	Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt]	Pkw-Fahrten pro Person und Tag** [Pkw-F/P,d]
Plauen	18,2	9,8	60,8	1,3	3,2
Ulm/Neu-Ulm	16,3	8,3	52,3	1,3	3,1
Zwickau	17,8	8,1	59,9	1,4	3,2
Augsburg	18,0	8,5	58,1	1,3	3,0
Cottbus	17,9	8,2	57,1	1,3	2,9
Dessau-Roßlau	19,5	10,1	59,6	1,2	3,0
Halle (Saale)	20,8	10,2	68,1	1,3	3,1
Kiel	18,1	9,7	62,2	1,3	3,2
Ludwigshafen	18,2	9,3	58,7	1,3	3,1
Magdeburg	18,9	9,7	61,9	1,3	3,1
Neumünster	16,7	9,3	57,0	1,4	3,3
Potsdam	22,2	10,8	68,6	1,3	2,9
Rostock	19,4	9,1	65,1	1,3	3,1
Schwerin	19,4	10,6	64,8	1,3	3,0
Bautzen	17,9	10,8	61,4	1,3	3,2

Hinweise:

nach Tab 1.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

** bei Pkw-Nutzung am Stichtag als Fahrer oder Mitfahrer

Tab 7 (c)

Nutzung des Pkw

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Dauer pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [min]	Mittlere Entfernung pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [km]	Mittlere Zeit pro Tag der Pkw-Nutzer* im Pkw [min]	Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt]	Pkw-Fahrten pro Person und Tag** [Pkw-F/P,d]
Dippoldiswalde	21,2	12,9	73,6	1,2	3,1
Erkrath	18,8	9,7	60,9	1,3	3,1
Freital/Tharandt	18,0	8,9	57,2	1,3	3,1
Haan	17,7	9,3	62,7	1,3	3,4
Heiligenhaus	18,9	9,1	65,6	1,3	3,4
Kamenz	18,1	11,1	60,3	1,3	3,2
Meißen	19,7	9,8	61,5	1,3	3,0
Mettmann	19,1	9,7	66,6	1,3	3,3
Pirna	18,0	8,7	59,1	1,4	3,1
Radeberg	19,4	9,5	64,4	1,3	3,3
Ratingen	18,4	9,9	64,4	1,3	3,3
Riesa	16,2	8,1	55,9	1,3	3,3
Velbert	18,9	9,8	66,4	1,3	3,4
Wülfrath	19,2	10,1	62,2	1,3	3,2
Beelitz/Michendorf/Nuthetal/Sedd. See	21,7	12,7	65,2	1,3	2,9

Hinweise:

nach Tab 1.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

** bei Pkw-Nutzung am Stichtag als Fahrer oder Mitfahrer

Tab 7 (d)

Nutzung des Pkw

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Dauer pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [min]	Mittlere Entfernung pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [km]	Mittlere Zeit pro Tag der Pkw-Nutzer* im Pkw [min]	Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt]	Pkw-Fahrten pro Person und Tag** [Pkw-F/P,d]
Coswig/Radebeul	18,7	8,4	60,5	1,3	3,0
Delmenhorst	18,2	9,4	61,7	1,3	3,2
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	20,4	12,0	66,8	1,3	3,2
Grevenbroich	19,5	11,4	65,7	1,3	3,2
Großenhain	20,6	13,3	65,4	1,3	3,1
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	16,3	10,6	57,2	1,3	3,4
Hilden	19,2	8,9	62,5	1,3	3,2
Kaarst	18,1	10,0	61,9	1,4	3,3
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	21,5	10,0	73,2	1,3	3,2
Langenfeld	18,5	10,2	57,7	1,3	3,0
Meerbusch	20,0	10,9	67,4	1,3	3,3
Monheim am Rhein	17,6	9,8	58,2	1,3	3,2
Neuss	18,9	9,7	64,4	1,4	3,3
Stuhr	17,4	10,0	78,8	1,3	3,2
Verden	15,6	10,0	55,0	1,3	3,1

Hinweise:

nach Tab 1.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

** bei Pkw-Nutzung am Stichtag als Fahrer oder Mitfahrer

Tab 7 (e)

Nutzung des Pkw

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Dauer pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [min]	Mittlere Entfernung pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [km]	Mittlere Zeit pro Tag der Pkw-Nutzer* im Pkw [min]	Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt]	Pkw-Fahrten pro Person und Tag** [Pkw-F/P,d]
Werder (Havel)/Schwielowsee	24,1	13,9	74,4	1,4	3,0
Wittenberg	17,3	9,2	57,4	1,3	3,1
Beetzendorf-Diesdorf	21,8	17,6	66,5	1,3	2,9
Bischofswerda	19,0	11,5	61,2	1,4	3,1
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	19,1	14,0	67,5	1,3	3,3
Grasberg/Worpswede	19,8	12,9	66,9	1,3	3,4
Heidenau	19,2	8,4	60,1	1,3	2,9
Lemwerder	18,6	11,6	61,9	1,3	3,3
Möckern-Loburg-Fläming	21,2	14,5	67,1	1,3	3,1
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	21,2	11,0	67,5	1,4	3,1
Obere Aller	21,7	18,2	66,9	1,3	3,0
Ottersberg	18,1	12,4	64,2	1,3	3,3
Oyten	16,0	9,7	55,1	1,3	3,3
Stäbelow/Kritzow	19,6	10,5	67,2	1,3	3,1
Südliche Altmark	21,7	17,3	71,9	1,3	3,1

Hinweise:

nach Tab 1.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

** bei Pkw-Nutzung am Stichtag als Fahrer oder Mitfahrer

Tab 7 (f)

Nutzung des Pkw

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Dauer pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [min]	Mittlere Entfernung pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [km]	Mittlere Zeit pro Tag der Pkw-Nutzer* im Pkw [min]	Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt]	Pkw-Fahrten pro Person und Tag** [Pkw-F/P,d]
Weyhe	16,9	9,9	60,1	1,3	3,3

Hinweise:

nach Tab 1.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

** bei Pkw-Nutzung am Stichtag als Fahrer oder Mitfahrer

Tab 8 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Fahrzeugausstattung der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Privat-Pkw [Fahrzeuge/HH]	Dienst-Pkw [Fahrzeuge/HH]	Motorisierte Zweiräder [Fahrzeuge/HH]	Fahrräder (konventionell) [Fahrzeuge/HH]	Elektrofahrräder [Fahrzeuge/HH]
Berlin	0,65	0,07	0,10	1,45	0,01
Bremen	0,76	0,09	0,12	1,76	0,04
Dresden	0,76	0,10	0,09	1,60	0,01
Düsseldorf	0,84	0,15	0,14	1,61	0,03
Frankfurt am Main	0,72	0,09	0,09	1,53	0,01
Leipzig	0,73	0,09	0,07	1,60	0,01
Bochum	0,99	0,07	0,10	1,30	0,02
Chemnitz	1,02	0,08	0,10	1,39	0,01
Coburg	1,14	0,08	0,19	1,62	0,05
Erfurt	0,86	0,11	0,08	1,45	0,01
Frankfurt (Oder)	0,92	0,07	0,15	1,34	0,01
Gera	0,99	0,08	0,08	1,27	0,01
Jena	0,75	0,08	0,09	1,33	0,03
Kaiserslautern	0,86	0,06	0,08	0,98	0,01
Osnabrück	0,95	0,09	0,11	1,70	0,08
Plauen	1,04	0,12	0,19	1,15	0,02
Ulm/Neu-Ulm	1,01	0,10	0,15	1,85	0,04

Hinweis:

nach Tab 2.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 8 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Fahrzeugausstattung der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Privat-Pkw [Fahrzeuge/HH]	Dienst-Pkw [Fahrzeuge/HH]	Motorisierte Zweiräder [Fahrzeuge/HH]	Fahrräder (konventionell) [Fahrzeuge/HH]	Elektrofahrräder [Fahrzeuge/HH]
Zwickau	1,05	0,06	0,13	1,23	0,02
Augsburg	0,86	0,09	0,18	1,77	0,03
Cottbus	0,85	0,10	0,08	1,69	0,02
Dessau-Roßlau	0,95	0,09	0,10	1,83	0,02
Halle (Saale)	0,79	0,07	0,09	1,46	0,01
Kiel	0,81	0,06	0,10	1,60	0,02
Ludwigshafen	1,03	0,06	0,11	1,59	0,03
Magdeburg	0,90	0,07	0,06	1,55	0,01
Neumünster	1,00	0,08	0,12	1,74	0,03
Potsdam	0,79	0,07	0,07	1,70	0,02
Rostock	0,75	0,07	0,07	1,55	0,02
Schwerin	0,77	0,09	0,04	1,41	0,01
Bautzen	0,90	0,10	0,14	1,49	0,00
Dippoldiswalde	1,24	0,12	0,21	1,48	0,04
Erkrath	1,04	0,15	0,10	1,55	0,05
Freital/Tharandt	0,93	0,15	0,13	1,29	0,01
Haan	1,15	0,22	0,18	1,58	0,05

Hinweis:

nach Tab 2.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 8 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Fahrzeugausstattung der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Privat-Pkw [Fahrzeuge/HH]	Dienst-Pkw [Fahrzeuge/HH]	Motorisierte Zweiräder [Fahrzeuge/HH]	Fahrräder (konventionell) [Fahrzeuge/HH]	Elektrofahrräder [Fahrzeuge/HH]
Heiligenhaus	1,14	0,15	0,16	1,46	0,05
Kamenz	1,11	0,10	0,14	1,70	0,00
Meißen	0,97	0,12	0,08	1,62	0,02
Mettmann	1,19	0,17	0,17	1,54	0,06
Pirna	0,94	0,10	0,09	1,64	0,00
Radeberg	1,02	0,18	0,08	1,79	0,05
Ratingen	1,09	0,16	0,14	1,74	0,06
Riesa	1,02	0,07	0,12	1,76	0,04
Velbert	1,14	0,11	0,16	1,25	0,07
Wülfrath	1,21	0,12	0,14	1,39	0,04
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	1,19	0,13	0,16	1,88	0,02
Coswig/Radebeul	0,98	0,09	0,17	1,80	0,02
Delmenhorst	1,08	0,09	0,12	1,90	0,05
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	1,30	0,13	0,19	1,99	0,09
Grevenbroich	1,25	0,11	0,18	1,98	0,06
Großenhain	1,07	0,07	0,11	1,79	0,02
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	1,24	0,14	0,14	2,02	0,06

Hinweis:

nach Tab 2.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 8 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Fahrzeugausstattung der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Privat-Pkw [Fahrzeuge/HH]	Dienst-Pkw [Fahrzeuge/HH]	Motorisierte Zweiräder [Fahrzeuge/HH]	Fahrräder (konventionell) [Fahrzeuge/HH]	Elektrofahrräder [Fahrzeuge/HH]
Hilden	1,12	0,11	0,14	1,79	0,05
Kaarst	1,20	0,16	0,13	1,94	0,07
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	1,05	0,09	0,17	1,90	0,02
Langenfeld	1,12	0,18	0,12	2,11	0,04
Meerbusch	1,18	0,16	0,12	2,10	0,06
Monheim am Rhein	1,10	0,14	0,17	1,85	0,04
Neuss	1,15	0,18	0,13	2,02	0,04
Stuhr	1,22	0,16	0,10	2,07	0,05
Verden	1,03	0,14	0,14	2,03	0,03
Werder (Havel)/Schwielowsee	1,01	0,20	0,08	1,71	0,01
Wittenberg	1,03	0,10	0,12	1,93	0,03
Beetzendorf-Diesdorf	1,47	0,15	0,26	2,44	0,03
Bischofswerda	1,06	0,07	0,14	1,72	0,01
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	1,33	0,16	0,25	2,20	0,08
Grasberg/Worpswede	1,29	0,20	0,20	2,30	0,04
Heidenau	1,02	0,11	0,11	1,59	0,02
Lemwerder	1,20	0,08	0,18	2,24	0,06

Hinweis:
nach Tab 2.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 8 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Fahrzeugausstattung der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Privat-Pkw [Fahrzeuge/HH]	Dienst-Pkw [Fahrzeuge/HH]	Motorisierte Zweiräder [Fahrzeuge/HH]	Fahrräder (konventionell) [Fahrzeuge/HH]	Elektrofahrräder [Fahrzeuge/HH]
Möckern-Loburg-Fläming	1,26	0,15	0,14	2,09	0,03
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	1,46	0,22	0,28	2,31	0,03
Obere Aller	1,26	0,10	0,17	1,74	0,01
Ottersberg	1,28	0,14	0,21	2,22	0,12
Oyten	1,32	0,14	0,16	1,98	0,10
Stäbelow/Kritzow	1,29	0,15	0,24	1,99	0,03
Südliche Altmark	1,39	0,10	0,27	2,30	0,04
Weyhe	1,25	0,15	0,16	2,22	0,05

Hinweis:

nach Tab 2.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 9 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Pkw-Motorisierung der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	0 Privat- und Dienst-Pkw	1 Privat- oder Dienst-Pkw	2 und mehr Privat- oder Dienst-Pkw
Berlin	39,8 %	49,3 %	10,9 %
Bremen	31,7 %	52,9 %	15,4 %
Dresden	31,3 %	53,2 %	15,5 %
Düsseldorf	24,3 %	54,9 %	20,8 %
Frankfurt am Main	34,3 %	50,7 %	15,0 %
Leipzig	35,7 %	48,0 %	16,3 %
Bochum	22,5 %	52,7 %	24,8 %
Chemnitz	21,5 %	50,9 %	27,6 %
Coburg	13,5 %	55,7 %	30,8 %
Erfurt	28,2 %	49,7 %	22,1 %
Frankfurt (Oder)	25,4 %	51,8 %	22,7 %
Gera	19,0 %	58,1 %	22,9 %
Jena	30,8 %	56,0 %	13,2 %
Kaiserslautern	24,8 %	60,7 %	14,5 %
Osnabrück	23,0 %	52,8 %	24,2 %
Plauen	16,8 %	54,0 %	29,2 %
Ulm/Neu-Ulm	16,3 %	60,8 %	22,9 %

Hinweis:
nach Tab 2.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 9 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Pkw-Motorisierung der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	0 Privat- und Dienst-Pkw	1 Privat- oder Dienst-Pkw	2 und mehr Privat- oder Dienst-Pkw
Zwickau	19,2 %	54,9 %	25,9 %
Augsburg	24,5 %	56,8 %	18,6 %
Cottbus	24,8 %	56,7 %	18,4 %
Dessau-Roßlau	22,9 %	53,4 %	23,8 %
Halle (Saale)	30,9 %	53,8 %	15,3 %
Kiel	29,5 %	55,5 %	15,0 %
Ludwigshafen	19,0 %	57,3 %	23,6 %
Magdeburg	23,1 %	58,9 %	18,0 %
Neumünster	19,4 %	57,1 %	23,5 %
Potsdam	32,1 %	50,3 %	17,7 %
Rostock	31,3 %	56,7 %	12,0 %
Schwerin	28,0 %	58,3 %	13,7 %
Bautzen	23,3 %	55,0 %	21,7 %
Dippoldiswalde	11,8 %	46,5 %	41,7 %
Erkrath	17,2 %	48,8 %	34,0 %
Freital/Tharandt	26,2 %	41,5 %	32,2 %
Haan	10,7 %	48,5 %	40,8 %

Hinweis:
nach Tab 2.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 9 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Pkw-Motorisierung der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	0 Privat- und Dienst-Pkw	1 Privat- oder Dienst-Pkw	2 und mehr Privat- oder Dienst-Pkw
Heiligenhaus	13,3 %	50,0 %	36,7 %
Kamenz	16,5 %	51,8 %	31,7 %
Meißen	19,6 %	55,4 %	25,0 %
Mettmann	9,4 %	50,6 %	40,1 %
Pirna	23,4 %	52,2 %	24,4 %
Radeberg	13,5 %	54,4 %	32,1 %
Ratingen	11,2 %	57,7 %	31,1 %
Riesa	17,5 %	59,9 %	22,6 %
Velbert	16,6 %	46,5 %	36,8 %
Wülfrath	10,1 %	53,4 %	36,5 %
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	11,1 %	50,9 %	38,0 %
Coswig/Radebeul	18,6 %	57,3 %	24,1 %
Delmenhorst	15,1 %	56,1 %	28,8 %
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	7,5 %	49,7 %	42,9 %
Grevenbroich	11,3 %	47,7 %	41,0 %
Großenhain	17,3 %	54,7 %	28,0 %
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	4,0 %	59,1 %	36,9 %

Hinweis:

nach Tab 2.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 9 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Pkw-Motorisierung der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	0 Privat- und Dienst-Pkw	1 Privat- oder Dienst-Pkw	2 und mehr Privat- oder Dienst-Pkw
Hilden	12,7 %	56,3 %	31,1 %
Kaarst	8,9 %	51,9 %	39,2 %
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	19,3 %	49,9 %	30,8 %
Langenfeld	12,8 %	51,0 %	36,2 %
Meerbusch	10,4 %	50,6 %	39,0 %
Monheim am Rhein	13,7 %	52,8 %	33,5 %
Neuss	12,1 %	50,5 %	37,4 %
Stuhr	5,3 %	56,1 %	38,7 %
Verden	18,3 %	50,9 %	30,8 %
Werder (Havel)/Schwielowsee	16,1 %	51,5 %	32,3 %
Wittenberg	19,4 %	52,7 %	27,9 %
Beetzendorf-Diesdorf	4,1 %	43,3 %	52,6 %
Bischofswerda	15,8 %	57,5 %	26,7 %
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	7,4 %	49,0 %	43,6 %
Grasberg/Worpswede	8,5 %	46,5 %	44,9 %
Heidenau	17,0 %	56,8 %	26,2 %
Lemwerder	14,9 %	50,8 %	34,4 %

Hinweis:

nach Tab 2.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 9 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Pkw-Motorisierung der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	0 Privat- und Dienst-Pkw	1 Privat- oder Dienst-Pkw	2 und mehr Privat- oder Dienst-Pkw
Möckern-Loburg-Fläming	11,8 %	44,7 %	43,5 %
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	1,6 %	34,9 %	63,5 %
Obere Aller	13,2 %	43,5 %	43,3 %
Ottersberg	7,5 %	50,7 %	41,7 %
Oyten	2,6 %	56,9 %	40,5 %
Stäbelow/Kritzmow	3,6 %	55,7 %	40,7 %
Südliche Altmark	10,7 %	38,2 %	51,1 %
Weyhe	8,3 %	51,2 %	40,4 %

Hinweis:

nach Tab 2.2 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 10 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Motorisierungsgruppen der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	0 Pkw und 0 mot. Zweiräder	0 Pkw und mind. 1 mot. Zweirad	1 Pkw und 0 mot. Zweiräder	1 Pkw und mind. 1 mot. Zweirad	2 Pkw*	Mehr als 2 Pkw*
Berlin	37,8 %	2,0 %	44,8 %	4,6 %	10,0 %	0,9 %
Bremen	30,1 %	1,6 %	47,5 %	5,4 %	14,2 %	1,2 %
Dresden	30,2 %	1,1 %	48,4 %	4,8 %	14,3 %	1,1 %
Düsseldorf	23,2 %	1,1 %	49,3 %	5,6 %	18,5 %	2,3 %
Frankfurt am Main	32,7 %	1,6 %	46,1 %	4,7 %	14,4 %	0,5 %
Leipzig	34,7 %	1,0 %	45,9 %	2,2 %	15,0 %	1,2 %
Bochum	21,9 %	0,6 %	49,4 %	3,3 %	22,0 %	2,8 %
Chemnitz	20,8 %	0,7 %	49,1 %	1,8 %	23,4 %	4,1 %
Coburg	12,9 %	0,7 %	49,7 %	6,0 %	26,8 %	4,0 %
Erfurt	27,4 %	0,8 %	47,7 %	2,0 %	19,0 %	3,1 %
Frankfurt (Oder)	24,5 %	0,9 %	45,7 %	6,1 %	21,0 %	1,8 %
Gera	18,7 %	0,3 %	53,6 %	4,4 %	20,2 %	2,7 %
Jena	30,8 %	0,0 %	50,5 %	5,5 %	12,8 %	0,4 %
Kaiserslautern	24,3 %	0,5 %	55,9 %	4,8 %	12,7 %	1,8 %
Osnabrück	21,6 %	1,4 %	49,6 %	3,2 %	22,0 %	2,2 %
Plauen	15,8 %	1,0 %	48,1 %	5,9 %	25,9 %	3,3 %

Hinweise:

nach Tab 2.2 (Privat- und Dienst-Pkw) der Standardauswertung zum SrV 2013

* sowie ggf. vorhandene motorisierte Zweiräder

Tab 10 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Motorisierungsgruppen der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	0 Pkw und 0 mot. Zweiräder	0 Pkw und mind. 1 mot. Zweirad	1 Pkw und 0 mot. Zweiräder	1 Pkw und mind. 1 mot. Zweirad	2 Pkw*	Mehr als 2 Pkw*
Ulm/Neu-Ulm	14,7 %	1,6 %	55,1 %	5,6 %	19,4 %	3,5 %
Zwickau	18,7 %	0,5 %	50,5 %	4,4 %	22,6 %	3,3 %
Augsburg	22,6 %	1,9 %	48,3 %	8,6 %	17,0 %	1,6 %
Cottbus	24,6 %	0,2 %	51,2 %	5,5 %	16,7 %	1,7 %
Dessau-Roßlau	22,3 %	0,6 %	50,2 %	3,1 %	21,4 %	2,3 %
Halle (Saale)	29,7 %	1,2 %	50,2 %	3,6 %	13,9 %	1,4 %
Kiel	28,7 %	0,8 %	51,2 %	4,3 %	13,4 %	1,6 %
Ludwigshafen	18,4 %	0,6 %	52,9 %	4,5 %	19,6 %	4,0 %
Magdeburg	23,1 %	0,0 %	57,0 %	2,0 %	15,7 %	2,3 %
Neumünster	19,1 %	0,3 %	52,1 %	5,0 %	20,6 %	2,9 %
Potsdam	31,5 %	0,6 %	47,5 %	2,7 %	16,5 %	1,2 %
Rostock	30,6 %	0,7 %	53,7 %	3,1 %	10,8 %	1,2 %
Schwerin	28,0 %	0,0 %	56,8 %	1,6 %	13,1 %	0,6 %
Bautzen	23,0 %	0,2 %	45,7 %	9,3 %	20,6 %	1,1 %
Dippoldiswalde	11,4 %	0,4 %	43,1 %	3,4 %	36,4 %	5,3 %
Erkrath	17,2 %	0,0 %	46,3 %	2,5 %	31,3 %	2,7 %

Hinweise:

nach Tab 2.2 (Privat- und Dienst-Pkw) der Standardauswertung zum SrV 2013

* sowie ggf. vorhandene motorisierte Zweiräder

Tab 10 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Motorisierungsgruppen der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	0 Pkw und 0 mot. Zweiräder	0 Pkw und mind. 1 mot. Zweirad	1 Pkw und 0 mot. Zweiräder	1 Pkw und mind. 1 mot. Zweirad	2 Pkw*	Mehr als 2 Pkw*
Freital/Tharandt	25,5 %	0,7 %	38,1 %	3,5 %	30,3 %	1,9 %
Haan	10,5 %	0,2 %	44,1 %	4,3 %	34,7 %	6,1 %
Heiligenhaus	13,3 %	0,0 %	46,8 %	3,2 %	32,3 %	4,5 %
Kamenz	16,5 %	0,0 %	46,4 %	5,4 %	26,9 %	4,8 %
Meißen	19,6 %	0,0 %	51,3 %	4,0 %	21,4 %	3,6 %
Mettmann	9,4 %	0,0 %	45,2 %	5,4 %	36,5 %	3,6 %
Pirna	23,4 %	0,0 %	48,8 %	3,4 %	21,4 %	3,0 %
Radeberg	13,5 %	0,0 %	52,3 %	2,1 %	30,2 %	1,9 %
Ratingen	10,8 %	0,4 %	53,1 %	4,6 %	27,1 %	4,0 %
Riesa	17,5 %	0,0 %	55,3 %	4,7 %	18,8 %	3,8 %
Velbert	15,9 %	0,7 %	41,4 %	5,1 %	32,3 %	4,5 %
Wülfrath	10,1 %	0,0 %	49,9 %	3,5 %	31,2 %	5,3 %
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	11,1 %	0,0 %	49,1 %	1,7 %	33,5 %	4,5 %
Coswig/Radebeul	18,3 %	0,3 %	52,7 %	4,6 %	22,7 %	1,4 %
Delmenhorst	14,9 %	0,2 %	51,6 %	4,5 %	25,8 %	3,0 %
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	7,5 %	0,0 %	45,2 %	4,4 %	36,6 %	6,2 %
Grevenbroich	10,8 %	0,4 %	40,8 %	6,9 %	35,6 %	5,5 %

Hinweise:

nach Tab 2.2 (Privat- und Dienst-Pkw) der Standardauswertung zum SrV 2013

* sowie ggf. vorhandene motorisierte Zweiräder

Tab 10 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Motorisierungsgruppen der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	0 Pkw und 0 mot. Zweiräder	0 Pkw und mind. 1 mot. Zweirad	1 Pkw und 0 mot. Zweiräder	1 Pkw und mind. 1 mot. Zweirad	2 Pkw*	Mehr als 2 Pkw*
Großenhain	17,3 %	0,0 %	50,7 %	4,0 %	25,4 %	2,6 %
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	3,7 %	0,2 %	56,3 %	2,8 %	32,6 %	4,3 %
Hilden	12,7 %	0,0 %	52,1 %	4,1 %	27,7 %	3,4 %
Kaarst	8,7 %	0,2 %	48,7 %	3,2 %	34,5 %	4,7 %
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	19,3 %	0,0 %	42,9 %	7,0 %	28,0 %	2,8 %
Langenfeld	12,8 %	0,0 %	49,0 %	2,0 %	31,4 %	4,8 %
Meerbusch	10,4 %	0,0 %	46,5 %	4,0 %	34,1 %	4,9 %
Monheim am Rhein	13,5 %	0,2 %	47,8 %	5,0 %	30,0 %	3,5 %
Neuss	11,7 %	0,4 %	48,1 %	2,4 %	31,6 %	5,8 %
Stuhr	4,7 %	0,6 %	53,9 %	2,2 %	34,2 %	4,5 %
Verden	18,3 %	0,0 %	46,3 %	4,6 %	26,8 %	4,0 %
Werder (Havel)/Schwielowsee	16,1 %	0,0 %	49,0 %	2,6 %	28,9 %	3,4 %
Wittenberg	19,0 %	0,4 %	50,1 %	2,6 %	24,3 %	3,6 %
Beetzendorf-Diesdorf	3,7 %	0,4 %	35,6 %	7,7 %	42,2 %	10,4 %
Bischofswerda	13,7 %	2,1 %	54,3 %	3,1 %	24,6 %	2,1 %
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	7,4 %	0,0 %	38,9 %	10,1 %	34,4 %	9,2 %
Grasberg/Worpswede	7,8 %	0,7 %	42,3 %	4,3 %	37,8 %	7,1 %

Hinweise:

nach Tab 2.2 (Privat- und Dienst-Pkw) der Standardauswertung zum SrV 2013

* sowie ggf. vorhandene motorisierte Zweiräder

Tab 10 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Motorisierungsgruppen der Haushalte

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	0 Pkw und 0 mot. Zweiräder	0 Pkw und mind. 1 mot. Zweirad	1 Pkw und 0 mot. Zweiräder	1 Pkw und mind. 1 mot. Zweirad	2 Pkw*	Mehr als 2 Pkw*
Heidenau	17,0 %	0,0 %	54,1 %	2,7 %	22,7 %	3,5 %
Lemwerder	14,3 %	0,6 %	45,6 %	5,1 %	28,0 %	6,3 %
Möckern-Loburg-Fläming	10,9 %	0,9 %	42,1 %	2,6 %	35,2 %	8,3 %
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	1,6 %	0,0 %	33,1 %	1,8 %	59,0 %	4,5 %
Obere Aller	12,3 %	0,9 %	40,1 %	3,4 %	37,1 %	6,2 %
Ottersberg	6,8 %	0,8 %	46,9 %	3,8 %	34,5 %	7,2 %
Oyten	2,0 %	0,6 %	52,4 %	4,5 %	32,7 %	7,9 %
Stäbellow/Kritzow	2,1 %	1,5 %	51,9 %	3,8 %	35,4 %	5,3 %
Südliche Altmark	10,7 %	0,0 %	32,2 %	6,0 %	44,8 %	6,3 %
Weyhe	8,3 %	0,0 %	48,1 %	3,1 %	33,4 %	7,1 %

Hinweise:

nach Tab 2.2 (Privat- und Dienst-Pkw) der Standardauswertung zum SrV 2013

* sowie ggf. vorhandene motorisierte Zweiräder

Tab 11 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Wegehäufigkeit der Personen
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d]				Verkehrsmittelanteile relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Berlin	1,1	0,4	1,1	1,0	31,0 %	12,5 %	29,6 %	26,9 %
Bremen	0,9	0,8	1,3	0,6	24,5 %	23,4 %	36,1 %	16,0 %
Dresden	1,0	0,4	1,4	0,8	27,0 %	11,7 %	39,3 %	22,0 %
Düsseldorf	1,1	0,5	1,5	0,7	28,5 %	12,4 %	40,5 %	18,7 %
Frankfurt am Main	1,0	0,4	1,2	0,8	29,8 %	12,5 %	35,3 %	22,5 %
Leipzig	1,1	0,5	1,4	0,6	29,3 %	15,2 %	38,3 %	17,1 %
Bochum	0,8	0,2	1,9	0,6	23,6 %	5,1 %	55,6 %	15,7 %
Chemnitz	1,0	0,2	2,0	0,4	27,7 %	4,1 %	56,1 %	12,1 %
Coburg	1,1	0,3	2,1	0,3	28,2 %	6,8 %	56,1 %	9,0 %
Erfurt	1,1	0,4	1,5	0,6	29,7 %	10,8 %	42,3 %	17,2 %
Frankfurt (Oder)	1,1	0,1	1,8	0,5	31,9 %	3,9 %	50,7 %	13,5 %
Gera	1,1	0,2	1,8	0,5	31,2 %	4,4 %	50,5 %	13,9 %
Jena	1,4	0,3	1,2	0,7	38,2 %	8,9 %	34,3 %	18,6 %
Kaiserslautern	1,2	0,3	1,7	0,4	32,9 %	7,5 %	47,8 %	11,8 %
Osnabrück	0,9	0,8	1,9	0,3	24,0 %	19,6 %	48,2 %	8,2 %
Plauen	1,2	0,1	2,0	0,4	33,0 %	1,8 %	55,5 %	9,7 %

Hinweis:

nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 11 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Wegehäufigkeit der Personen
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d]				Verkehrsmittelanteile relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Ulm/Neu-Ulm	1,0	0,4	1,8	0,4	28,5 %	10,7 %	48,8 %	11,9 %
Zwickau	1,0	0,1	2,2	0,3	26,9 %	3,8 %	60,0 %	9,2 %
Augsburg	0,9	0,5	1,5	0,6	26,6 %	14,7 %	42,4 %	16,4 %
Cottbus	1,1	0,6	1,4	0,4	32,1 %	17,9 %	39,5 %	10,6 %
Dessau-Roßlau	0,9	0,6	1,7	0,2	27,3 %	17,3 %	48,5 %	6,9 %
Halle (Saale)	1,2	0,4	1,3	0,7	32,7 %	11,3 %	35,7 %	20,3 %
Kiel	1,1	0,7	1,7	0,4	29,7 %	17,3 %	43,2 %	9,8 %
Ludwigshafen	0,9	0,4	1,6	0,5	26,4 %	11,4 %	47,3 %	15,0 %
Magdeburg	0,9	0,4	1,6	0,5	26,6 %	12,6 %	45,7 %	15,1 %
Neumünster	0,9	0,6	1,9	0,2	26,3 %	15,6 %	52,4 %	5,7 %
Potsdam	1,0	0,5	1,3	0,8	29,0 %	14,4 %	35,3 %	21,2 %
Rostock	1,2	0,5	1,4	0,6	32,5 %	14,1 %	36,5 %	16,9 %
Schwerin	1,1	0,5	1,5	0,5	31,0 %	12,4 %	41,5 %	15,1 %
Bautzen	1,4	0,3	1,7	0,1	40,1 %	7,9 %	49,4 %	2,5 %
Dippoldiswalde	0,7	0,1	2,2	0,3	21,4 %	3,8 %	65,3 %	9,5 %
Erkrath	1,0	0,1	2,0	0,5	28,4 %	3,2 %	55,6 %	12,8 %

Hinweis:
nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 11 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Wegehäufigkeit der Personen
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d]				Verkehrsmittelanteile relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Freital/Tharandt	0,9	0,1	2,0	0,3	27,3 %	2,4 %	60,6 %	9,8 %
Haan	1,0	0,2	2,3	0,4	26,4 %	4,3 %	59,8 %	9,5 %
Heiligenhaus	1,1	0,1	2,3	0,4	28,3 %	2,5 %	59,6 %	9,7 %
Kamenz	1,2	0,2	2,0	0,2	32,9 %	6,5 %	54,8 %	5,8 %
Meißen	1,2	0,3	1,8	0,3	32,6 %	7,6 %	51,1 %	8,7 %
Mettmann	1,1	0,1	2,2	0,3	29,8 %	2,2 %	59,1 %	8,9 %
Pirna	1,1	0,4	1,7	0,2	32,8 %	11,5 %	49,4 %	6,3 %
Radeberg	1,1	0,4	2,1	0,2	29,9 %	9,0 %	55,4 %	5,6 %
Ratingen	1,0	0,3	2,1	0,4	26,8 %	7,9 %	55,9 %	9,3 %
Riesa	1,0	0,5	2,0	0,2	26,6 %	13,4 %	54,1 %	6,0 %
Velbert	0,8	0,1	2,2	0,4	24,0 %	1,9 %	63,7 %	10,3 %
Wülfrath	1,1	0,1	2,1	0,3	31,4 %	2,8 %	58,7 %	7,1 %
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	0,7	0,4	1,8	0,4	21,2 %	11,4 %	54,5 %	12,8 %
Coswig/Radebeul	0,9	0,4	1,9	0,3	24,2 %	11,6 %	54,6 %	9,6 %
Delmenhorst	0,6	0,6	1,8	0,3	18,1 %	18,1 %	55,8 %	8,0 %
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	0,8	0,3	2,1	0,3	21,3 %	8,7 %	60,2 %	9,8 %

Hinweis:

nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 11 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Wegehäufigkeit der Personen
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d]				Verkehrsmittelanteile relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Grevenbroich	0,7	0,3	2,0	0,3	20,7 %	9,6 %	60,6 %	9,1 %
Großenhain	0,8	0,6	1,8	0,2	23,9 %	17,3 %	52,0 %	6,9 %
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	0,5	0,4	2,1	0,3	15,4 %	13,3 %	63,9 %	7,5 %
Hilden	1,0	0,5	1,9	0,4	26,8 %	12,2 %	51,5 %	9,4 %
Kaarst	0,8	0,4	2,3	0,3	20,9 %	10,1 %	61,3 %	7,8 %
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	0,6	0,5	2,0	0,5	16,6 %	13,1 %	56,7 %	13,6 %
Langenfeld	1,0	0,6	1,9	0,3	25,8 %	14,7 %	51,6 %	7,9 %
Meerbusch	1,0	0,5	2,2	0,3	24,4 %	13,6 %	54,6 %	7,4 %
Monheim am Rhein	0,9	0,4	2,0	0,4	25,6 %	10,1 %	54,7 %	9,6 %
Neuss	0,9	0,5	2,0	0,4	23,3 %	12,3 %	54,9 %	9,5 %
Stuhr	0,5	0,5	2,1	0,3	13,9 %	15,6 %	61,9 %	8,7 %
Verden	0,8	0,7	1,6	0,2	24,1 %	21,2 %	48,5 %	6,1 %
Werder (Havel)/Schwielowsee	0,6	0,2	1,8	0,6	19,7 %	7,0 %	56,0 %	17,2 %
Wittenberg	1,0	0,7	1,7	0,2	28,0 %	18,9 %	48,4 %	4,7 %
Beetzendorf-Diesdorf	0,8	0,4	1,9	0,3	22,4 %	12,9 %	57,4 %	7,2 %
Bischofswerda	1,1	0,2	2,0	0,2	31,7 %	6,7 %	56,1 %	5,5 %

Hinweis:
nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 11 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Wegehäufigkeit der Personen
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d]				Verkehrsmittelanteile relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	0,5	0,4	2,3	0,3	13,9 %	12,4 %	65,4 %	8,3 %
Grasberg/Worpswede	0,5	0,5	2,3	0,3	14,6 %	13,7 %	63,0 %	8,7 %
Heidenau	1,2	0,3	1,7	0,3	34,4 %	9,4 %	47,6 %	8,5 %
Lemwerder	0,5	0,8	1,8	0,3	14,3 %	23,8 %	52,3 %	9,7 %
Möckern-Loburg-Fläming	0,7	0,4	2,1	0,2	20,9 %	10,8 %	62,1 %	6,2 %
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	0,5	0,2	2,3	0,2	14,3 %	5,2 %	73,1 %	7,4 %
Obere Aller	0,8	0,3	1,8	0,3	25,5 %	8,0 %	58,5 %	7,9 %
Ottersberg	0,7	0,6	2,1	0,4	18,1 %	15,4 %	56,6 %	10,0 %
Oyten	0,7	0,3	2,3	0,3	20,4 %	8,0 %	64,5 %	7,1 %
Stäbelow/Kritzmow	0,7	0,2	2,4	0,3	18,8 %	6,8 %	67,1 %	7,2 %
Südliche Altmark	0,6	0,3	2,0	0,2	18,6 %	10,2 %	64,0 %	7,2 %
Weyhe	0,7	0,7	2,3	0,2	17,6 %	18,0 %	59,3 %	5,1 %

Hinweis:

nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 12 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Wegehäufigkeit der Personen
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d]				Verkehrsmittelanteile relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Berlin	1,1	0,4	0,9	0,9	32,2 %	13,0 %	28,3 %	26,5 %
Bremen	0,9	0,8	1,0	0,5	26,7 %	24,8 %	32,3 %	16,2 %
Dresden	0,9	0,4	1,2	0,7	29,2 %	12,6 %	35,9 %	22,3 %
Düsseldorf	1,0	0,4	1,1	0,6	32,4 %	14,0 %	35,1 %	18,6 %
Frankfurt am Main	1,0	0,4	0,8	0,7	34,2 %	14,3 %	28,2 %	23,3 %
Leipzig	1,0	0,5	1,1	0,6	32,0 %	16,6 %	34,0 %	17,5 %
Bochum	0,8	0,2	1,4	0,4	28,0 %	5,8 %	51,1 %	15,1 %
Chemnitz	1,0	0,1	1,7	0,4	30,7 %	4,3 %	53,0 %	12,0 %
Coburg	1,0	0,2	1,5	0,3	33,8 %	7,9 %	49,2 %	9,1 %
Erfurt	1,1	0,4	1,2	0,6	32,7 %	11,8 %	38,4 %	17,0 %
Frankfurt (Oder)	1,1	0,1	1,5	0,4	35,3 %	4,5 %	48,3 %	11,9 %
Gera	1,0	0,1	1,3	0,4	36,6 %	4,7 %	45,2 %	13,5 %
Jena	1,4	0,3	1,0	0,6	41,4 %	9,6 %	31,2 %	17,9 %
Kaiserslautern	1,1	0,3	1,2	0,3	38,2 %	8,6 %	42,0 %	11,2 %
Osnabrück	0,9	0,7	1,2	0,3	29,0 %	23,0 %	39,7 %	8,3 %
Plauen	1,2	0,1	1,4	0,3	38,7 %	2,1 %	48,0 %	11,1 %

Hinweis:

nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 12 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Wegehäufigkeit der Personen
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d]				Verkehrsmittelanteile relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Ulm/Neu-Ulm	0,9	0,3	1,2	0,3	32,6 %	11,9 %	44,1 %	11,3 %
Zwickau	1,0	0,1	1,6	0,3	31,7 %	4,4 %	54,9 %	9,0 %
Augsburg	0,9	0,5	1,1	0,5	30,7 %	17,2 %	35,8 %	16,4 %
Cottbus	1,1	0,6	1,1	0,3	35,6 %	19,8 %	34,8 %	9,9 %
Dessau-Roßlau	0,9	0,6	1,4	0,2	29,7 %	19,4 %	44,5 %	6,4 %
Halle (Saale)	1,2	0,4	1,0	0,7	35,8 %	12,7 %	30,3 %	21,1 %
Kiel	1,1	0,6	1,2	0,3	34,0 %	19,3 %	37,1 %	9,7 %
Ludwigshafen	0,9	0,4	1,0	0,3	34,1 %	14,3 %	39,5 %	12,1 %
Magdeburg	0,9	0,4	1,2	0,5	29,7 %	14,0 %	40,5 %	15,7 %
Neumünster	0,9	0,5	1,5	0,1	30,4 %	17,5 %	48,7 %	3,5 %
Potsdam	0,9	0,4	0,7	0,4	36,7 %	17,3 %	28,7 %	17,3 %
Rostock	1,2	0,5	1,0	0,6	36,1 %	15,5 %	31,2 %	17,3 %
Schwerin	1,1	0,4	1,2	0,5	34,5 %	14,0 %	36,4 %	15,1 %
Bautzen	1,4	0,3	1,2	0,1	47,2 %	9,3 %	41,8 %	1,7 %
Dippoldiswalde	0,6	0,1	1,2	0,2	29,4 %	5,6 %	56,3 %	8,7 %
Erkrath	0,9	0,1	0,9	0,1	44,6 %	4,7 %	44,4 %	6,4 %

Hinweis:

nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 12 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Wegehäufigkeit der Personen
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d]				Verkehrsmittelanteile relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Freital/Tharandt	0,8	0,1	1,0	0,1	41,1 %	3,0 %	49,8 %	6,2 %
Haan	0,9	0,1	1,1	0,1	39,3 %	6,2 %	49,9 %	4,6 %
Heiligenhaus	1,0	0,1	1,1	0,2	41,5 %	2,2 %	49,6 %	6,7 %
Kamenz	1,1	0,2	1,3	0,1	40,8 %	8,0 %	46,2 %	5,0 %
Meißen	1,1	0,2	1,2	0,2	40,7 %	8,3 %	44,5 %	6,5 %
Mettmann	1,0	0,1	1,2	0,1	41,6 %	2,7 %	51,0 %	4,8 %
Pirna	1,1	0,4	1,0	0,1	41,7 %	14,5 %	40,5 %	3,4 %
Radeberg	1,0	0,3	1,0	0,1	42,1 %	12,5 %	41,9 %	3,4 %
Ratingen	0,9	0,3	1,2	0,1	35,6 %	10,8 %	48,9 %	4,7 %
Riesa	0,9	0,4	1,4	0,1	31,5 %	14,9 %	48,7 %	4,9 %
Velbert	0,8	0,1	1,4	0,2	31,2 %	1,9 %	58,0 %	8,9 %
Wülfrath	1,0	0,1	0,9	0,1	47,3 %	4,0 %	44,5 %	4,3 %
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	0,6	0,3	0,7	0,1	35,9 %	16,4 %	42,8 %	4,9 %
Coswig/Radebeul	0,7	0,3	0,9	0,1	37,2 %	15,2 %	43,2 %	4,5 %
Delmenhorst	0,5	0,6	1,1	0,1	22,4 %	24,2 %	48,4 %	5,0 %
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	0,6	0,3	1,1	0,1	31,0 %	12,6 %	50,2 %	6,2 %

Hinweis:
nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 12 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Wegehäufigkeit der Personen
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d]				Verkehrsmittelanteile relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Grevenbroich	0,6	0,3	1,3	0,1	27,5 %	13,2 %	53,8 %	5,5 %
Großenhain	0,7	0,6	0,9	0,1	32,1 %	24,2 %	40,5 %	3,2 %
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	0,5	0,4	1,2	0,0	21,5 %	19,0 %	57,7 %	1,8 %
Hilden	0,9	0,4	1,0	0,1	36,7 %	16,7 %	42,2 %	4,5 %
Kaarst	0,7	0,3	1,1	0,1	31,6 %	14,4 %	50,9 %	3,1 %
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	0,5	0,3	0,5	0,1	34,8 %	20,6 %	40,1 %	4,6 %
Langenfeld	0,9	0,5	1,0	0,1	35,5 %	20,0 %	41,5 %	3,0 %
Meerbusch	0,8	0,4	1,0	0,1	35,5 %	19,2 %	42,0 %	3,2 %
Monheim am Rhein	0,9	0,3	1,0	0,1	36,4 %	14,1 %	44,2 %	5,3 %
Neuss	0,8	0,4	1,3	0,2	28,2 %	15,4 %	48,7 %	7,7 %
Stuhr	0,4	0,5	0,9	0,1	21,2 %	25,0 %	50,3 %	3,5 %
Verden	0,8	0,7	1,1	0,1	29,3 %	25,9 %	41,4 %	3,5 %
Werder (Havel)/Schwielowsee	0,5	0,2	0,7	0,1	34,8 %	13,3 %	42,8 %	9,1 %
Wittenberg	0,9	0,6	1,3	0,1	31,7 %	21,4 %	43,8 %	3,1 %
Beetzendorf-Diesdorf	0,6	0,4	0,4	0,1	42,4 %	26,0 %	28,0 %	3,5 %
Bischofswerda	1,1	0,2	1,1	0,1	44,0 %	9,4 %	44,5 %	2,2 %

Hinweis:

nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 12 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Wegehäufigkeit der Personen
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d]				Verkehrsmittelanteile relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	0,4	0,4	0,8	0,1	24,9 %	23,1 %	48,0 %	3,9 %
Grasberg/Worpswede	0,5	0,4	0,9	0,1	24,5 %	21,3 %	49,7 %	4,5 %
Heidenau	1,0	0,2	0,6	0,0	53,8 %	12,5 %	32,8 %	0,9 %
Lemwerder	0,5	0,8	0,9	0,1	20,5 %	35,1 %	42,1 %	2,3 %
Möckern-Loburg-Fläming	0,6	0,4	0,8	0,1	32,7 %	19,6 %	43,5 %	4,2 %
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	0,3	0,1	0,3	0,0	44,2 %	8,9 %	42,4 %	4,5 %
Obere Aller	0,7	0,2	0,4	0,0	53,2 %	13,4 %	32,6 %	0,8 %
Ottersberg	0,6	0,6	1,0	0,1	26,6 %	25,1 %	42,8 %	5,5 %
Oyten	0,6	0,2	1,0	0,0	31,8 %	12,2 %	53,7 %	2,2 %
Stäbelow/Kritzmow	0,4	0,0	0,3	0,0	53,4 %	5,7 %	39,5 %	1,4 %
Südliche Altmark	0,4	0,3	1,1	0,1	22,6 %	13,9 %	56,0 %	7,5 %
Weyhe	0,6	0,6	1,1	0,0	25,5 %	24,5 %	49,6 %	0,4 %

Hinweis:

nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 13 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Spezifische Verkehrsleistung
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Spezifische Verkehrsleistung absolut [km/P,d]					Spezifische Verkehrsleistung relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Berlin	0,9	1,6	9,4	8,8	20,8	4,3 %	7,7 %	45,3 %	42,4 %
Bremen	0,8	2,7	12,9	4,9	21,2	3,8 %	12,7 %	60,7 %	23,1 %
Dresden	0,9	1,7	12,6	5,3	20,6	4,4 %	8,2 %	61,1 %	25,7 %
Düsseldorf	1,1	1,5	16,9	6,2	25,6	4,3 %	5,9 %	65,9 %	24,2 %
Frankfurt am Main	0,8	1,3	13,7	4,9	20,6	3,9 %	6,3 %	66,5 %	23,8 %
Leipzig	0,9	1,9	12,2	4,2	19,2	4,7 %	9,9 %	63,5 %	21,9 %
Bochum	1,0	0,6	19,7	4,9	26,2	3,8 %	2,3 %	75,1 %	18,7 %
Chemnitz	1,0	0,5	20,4	3,3	25,3	4,0 %	2,0 %	80,7 %	13,1 %
Coburg	1,1	0,9	15,1	2,5	19,5	5,6 %	4,6 %	77,4 %	12,8 %
Erfurt	1,2	1,1	16,3	4,7	23,4	5,1 %	4,7 %	69,8 %	20,1 %
Frankfurt (Oder)	1,2	0,4	13,9	3,8	19,4	6,2 %	2,1 %	71,6 %	19,6 %
Gera	1,2	0,5	15,6	3,8	21,0	5,7 %	2,4 %	74,1 %	18,1 %
Jena	1,3	1,1	11,5	5,1	19,0	6,8 %	5,8 %	60,4 %	26,8 %
Kaiserslautern	1,1	0,6	15,7	3,2	20,6	5,3 %	2,9 %	76,0 %	15,5 %
Osnabrück	0,8	2,4	17,2	2,7	23,2	3,5 %	10,4 %	74,3 %	11,7 %
Plauen	1,1	0,3	19,8	1,5	22,6	4,9 %	1,3 %	87,6 %	6,6 %
Ulm/Neu-Ulm	1,0	1,1	14,4	4,0	20,6	4,9 %	5,3 %	69,9 %	19,4 %

Tab 13 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Spezifische Verkehrsleistung
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Spezifische Verkehrsleistung absolut [km/P,d]					Spezifische Verkehrsleistung relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Zwickau	0,9	0,4	17,5	2,2	20,9	4,3 %	1,9 %	83,5 %	10,5 %
Augsburg	1,1	1,5	11,8	6,4	20,8	5,3 %	7,2 %	56,7 %	30,8 %
Cottbus	1,1	1,7	11,0	2,0	15,8	6,9 %	10,7 %	69,4 %	12,6 %
Dessau-Roßlau	1,1	1,5	17,1	2,8	22,5	4,9 %	6,7 %	76,1 %	12,5 %
Halle (Saale)	1,1	1,2	13,5	5,4	21,2	5,2 %	5,7 %	63,6 %	25,4 %
Kiel	1,2	2,1	15,9	2,9	22,2	5,4 %	9,5 %	71,7 %	13,1 %
Ludwigshafen	0,8	1,3	15,8	5,5	23,3	3,4 %	5,6 %	67,7 %	23,6 %
Magdeburg	0,7	1,5	15,2	3,6	21,0	3,3 %	7,2 %	72,5 %	17,2 %
Neumünster	0,9	1,5	17,6	4,1	24,2	3,7 %	6,2 %	72,8 %	17,0 %
Potsdam	1,0	1,8	13,8	10,1	26,8	3,7 %	6,7 %	51,6 %	37,7 %
Rostock	1,2	1,7	12,3	4,8	20,0	6,0 %	8,5 %	61,6 %	24,0 %
Schwerin	1,2	1,4	15,2	4,3	22,1	5,4 %	6,3 %	68,9 %	19,5 %
Bautzen	1,5	0,5	17,4	1,4	20,8	7,2 %	2,4 %	83,6 %	6,7 %
Dippoldiswalde	0,6	0,4	28,9	4,3	34,1	1,8 %	1,2 %	84,7 %	12,6 %
Erkrath	1,2	0,3	19,5	6,2	27,3	4,4 %	1,1 %	71,5 %	22,7 %
Freital/Tharandt	0,8	0,5	18,1	2,6	22,0	3,6 %	2,3 %	82,3 %	11,8 %
Haan	1,1	0,5	21,2	4,7	27,4	4,0 %	1,8 %	77,5 %	17,2 %

Tab 13 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Spezifische Verkehrsleistung
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Spezifische Verkehrsleistung absolut [km/P,d]					Spezifische Verkehrsleistung relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Heiligenhaus	1,0	0,6	20,7	4,1	26,4	3,8 %	2,3 %	78,4 %	15,5 %
Kamenz	1,1	0,8	21,9	2,5	26,3	4,2 %	3,0 %	83,4 %	9,5 %
Meißen	1,4	1,1	18,7	3,7	24,9	5,6 %	4,4 %	75,2 %	14,9 %
Mettmann	1,3	0,3	21,5	5,0	28,0	4,6 %	1,1 %	76,7 %	17,8 %
Pirna	1,1	1,4	14,2	2,6	19,3	5,7 %	7,3 %	73,8 %	13,5 %
Radeberg	1,2	1,5	19,8	2,5	25,0	4,8 %	6,0 %	79,2 %	10,0 %
Ratingen	1,1	0,7	21,4	4,6	27,9	3,9 %	2,5 %	76,7 %	16,5 %
Riesa	1,0	1,6	15,4	2,5	20,5	4,9 %	7,8 %	75,1 %	12,2 %
Velbert	0,9	0,4	21,6	4,2	27,1	3,3 %	1,5 %	79,7 %	15,5 %
Wülfrath	1,2	0,3	21,5	2,9	25,9	4,6 %	1,2 %	82,9 %	11,2 %
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	0,8	1,4	23,5	7,3	33,0	2,4 %	4,2 %	71,1 %	22,1 %
Coswig/Radebeul	0,9	1,3	14,8	4,0	20,9	4,3 %	6,2 %	70,7 %	19,1 %
Delmenhorst	0,6	1,6	16,8	3,1	22,0	2,7 %	7,3 %	76,2 %	14,1 %
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	0,8	0,9	25,1	5,0	31,9	2,5 %	2,8 %	78,7 %	15,7 %
Grevenbroich	0,7	0,9	23,6	4,4	29,5	2,4 %	3,0 %	79,9 %	14,9 %
Großenhain	0,6	1,3	23,6	4,0	29,4	2,0 %	4,4 %	80,2 %	13,6 %
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	0,7	0,9	22,8	5,6	30,1	2,3 %	3,0 %	75,8 %	18,6 %

Tab 13 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Spezifische Verkehrsleistung
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Spezifische Verkehrsleistung absolut [km/P,d]					Spezifische Verkehrsleistung relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Hilden	0,9	1,2	16,9	4,8	23,8	3,8 %	5,0 %	71,1 %	20,2 %
Kaarst	0,8	1,3	22,6	4,2	28,8	2,8 %	4,5 %	78,4 %	14,6 %
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	0,4	1,6	19,9	5,0	26,9	1,5 %	5,9 %	74,0 %	18,6 %
Langenfeld	1,0	1,5	19,2	5,1	26,9	3,7 %	5,6 %	71,3 %	18,9 %
Meerbusch	0,9	1,6	23,0	4,3	29,7	3,0 %	5,4 %	77,3 %	14,5 %
Monheim am Rhein	0,9	0,8	20,4	4,7	26,8	3,4 %	3,0 %	76,1 %	17,5 %
Neuss	0,8	1,3	19,3	3,7	25,1	3,2 %	5,2 %	76,8 %	14,7 %
Stuhr	0,6	1,9	20,2	3,1	25,8	2,3 %	7,4 %	78,4 %	12,0 %
Verden	0,7	1,8	15,5	5,0	23,0	3,0 %	7,8 %	67,3 %	21,7 %
Werder (Havel)/Schwielowsee	0,6	0,7	23,8	9,9	35,1	1,7 %	2,0 %	67,8 %	28,2 %
Wittenberg	0,9	1,6	15,5	2,5	20,5	4,4 %	7,8 %	75,5 %	12,2 %
Beetzendorf-Diesdorf	0,7	0,9	33,9	4,7	40,2	1,7 %	2,2 %	84,3 %	11,7 %
Bischofswerda	1,1	0,5	23,6	4,6	29,7	3,7 %	1,7 %	79,4 %	15,5 %
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	0,5	1,1	30,7	3,5	35,7	1,4 %	3,1 %	86,0 %	9,8 %
Grasberg/Worpswede	0,6	1,7	28,7	4,0	35,0	1,7 %	4,9 %	82,0 %	11,4 %
Heidenau	1,1	1,0	14,2	4,4	20,8	5,3 %	4,8 %	68,4 %	21,2 %
Lemwerder	0,5	1,9	21,5	3,7	27,6	1,8 %	6,9 %	77,8 %	13,4 %

Tab 13 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Spezifische Verkehrsleistung
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Spezifische Verkehrsleistung absolut [km/P,d]					Spezifische Verkehrsleistung relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Möckern-Loburg-Fläming	0,6	0,5	29,2	2,1	32,4	1,9 %	1,5 %	90,1 %	6,5 %
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	0,4	1,2	26,1	2,4	30,1	1,3 %	4,0 %	86,7 %	8,0 %
Obere Aller	0,7	0,6	33,2	6,4	40,9	1,7 %	1,5 %	81,3 %	15,7 %
Ottersberg	0,6	1,2	26,9	5,3	34,0	1,8 %	3,5 %	79,1 %	15,6 %
Oyten	0,7	0,9	22,1	4,5	28,2	2,5 %	3,2 %	78,4 %	16,0 %
Stäbelow/Kritzow	0,7	1,2	24,7	2,5	29,0	2,4 %	4,1 %	85,0 %	8,6 %
Südliche Altmark	0,6	0,6	34,4	4,8	40,3	1,5 %	1,5 %	85,3 %	11,9 %
Weyhe	0,7	2,1	21,8	3,6	28,3	2,5 %	7,4 %	77,1 %	12,7 %

Tab 14 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Spezifische Verkehrsleistung
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Spezifische Verkehrsleistung absolut [km/P,d]					Spezifische Verkehrsleistung relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Berlin	0,9	1,5	7,3	7,6	17,3	5,2 %	8,7 %	42,1 %	43,9 %
Bremen	0,7	2,5	7,9	4,1	15,3	4,6 %	16,3 %	51,6 %	26,8 %
Dresden	0,9	1,5	7,0	4,4	13,8	6,5 %	10,9 %	50,7 %	31,9 %
Düsseldorf	1,0	1,2	6,1	3,6	11,9	8,4 %	10,1 %	51,2 %	30,2 %
Frankfurt am Main	0,8	1,2	5,1	3,7	10,7	7,5 %	11,2 %	47,5 %	34,5 %
Leipzig	0,9	1,9	6,1	3,2	12,1	7,5 %	15,7 %	50,5 %	26,5 %
Bochum	1,0	0,4	7,4	2,2	11,0	9,1 %	3,7 %	67,6 %	20,1 %
Chemnitz	0,9	0,4	9,0	2,1	12,4	7,3 %	3,2 %	72,7 %	17,0 %
Coburg	1,1	0,6	4,8	1,1	7,5	14,7 %	8,0 %	64,3 %	14,7 %
Erfurt	1,2	1,0	7,5	2,6	12,3	9,7 %	8,1 %	60,9 %	21,1 %
Frankfurt (Oder)	1,2	0,4	7,4	1,5	10,5	11,4 %	3,8 %	70,2 %	14,2 %
Gera	1,1	0,3	5,9	1,9	9,2	11,9 %	3,2 %	63,8 %	20,5 %
Jena	1,3	1,1	5,2	2,9	10,5	12,4 %	10,5 %	49,7 %	27,7 %
Kaiserslautern	1,1	0,5	5,3	1,5	8,4	13,1 %	6,0 %	63,3 %	17,9 %
Osnabrück	0,8	2,0	4,9	1,1	8,7	9,2 %	23,0 %	56,4 %	12,7 %
Plauen	1,1	0,2	5,3	1,1	7,6	14,4 %	2,6 %	69,5 %	14,4 %
Ulm/Neu-Ulm	0,9	0,9	6,1	1,8	9,6	9,3 %	9,3 %	63,3 %	18,7 %

Tab 14 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Spezifische Verkehrsleistung
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Spezifische Verkehrsleistung absolut [km/P,d]					Spezifische Verkehrsleistung relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Zwickau	0,9	0,4	7,8	1,2	10,2	8,8 %	3,9 %	76,2 %	11,7 %
Augsburg	1,1	1,4	4,1	2,2	8,8	12,5 %	15,9 %	46,7 %	25,0 %
Cottbus	1,0	1,5	4,7	1,3	8,6	11,7 %	17,5 %	54,9 %	15,2 %
Dessau-Roßlau	1,1	1,5	6,7	1,2	10,4	10,5 %	14,4 %	64,2 %	11,5 %
Halle (Saale)	1,0	1,1	4,9	3,3	10,3	9,7 %	10,6 %	47,4 %	31,9 %
Kiel	1,1	1,8	6,4	1,8	11,2	9,8 %	16,0 %	57,0 %	16,0 %
Ludwigshafen	0,7	1,0	4,8	1,6	8,1	8,7 %	12,4 %	59,5 %	19,8 %
Magdeburg	0,7	1,2	6,8	2,5	11,2	6,2 %	10,7 %	60,4 %	22,2 %
Neumünster	0,9	1,3	5,6	0,5	8,4	10,7 %	15,4 %	66,5 %	5,9 %
Potsdam	0,9	1,3	3,6	2,4	8,3	10,9 %	15,7 %	43,5 %	29,0 %
Rostock	1,2	1,6	6,3	3,6	12,7	9,5 %	12,6 %	49,7 %	28,4 %
Schwerin	1,2	1,4	6,9	2,8	12,3	9,8 %	11,4 %	56,2 %	22,8 %
Bautzen	1,4	0,5	3,3	0,2	5,3	26,2 %	9,4 %	61,7 %	3,7 %
Dippoldiswalde	0,5	0,3	4,5	0,9	6,3	8,0 %	4,8 %	71,8 %	14,4 %
Erkrath	1,0	0,2	2,3	0,5	4,0	25,3 %	5,1 %	58,1 %	12,6 %
Freital/Tharandt	0,7	0,1	3,1	0,7	4,7	14,9 %	2,1 %	65,9 %	14,9 %
Haan	0,9	0,3	3,1	0,4	4,6	19,4 %	6,5 %	66,7 %	8,6 %

Tab 14 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Spezifische Verkehrsleistung
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Spezifische Verkehrsleistung absolut [km/P,d]					Spezifische Verkehrsleistung relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Heiligenhaus	0,9	0,1	3,0	0,5	4,4	20,5 %	2,3 %	68,3 %	11,4 %
Kamenz	1,1	0,5	3,6	0,5	5,6	19,8 %	9,0 %	64,8 %	9,0 %
Meißen	1,3	0,4	3,4	0,5	5,6	23,0 %	7,1 %	60,2 %	8,9 %
Mettmann	1,2	0,1	3,6	0,4	5,3	22,6 %	1,9 %	67,8 %	7,5 %
Pirna	1,1	1,0	3,6	0,4	6,1	18,2 %	16,5 %	59,4 %	6,6 %
Radeberg	1,0	0,7	2,9	0,3	4,8	20,7 %	14,5 %	59,9 %	6,2 %
Ratingen	1,0	0,5	4,6	0,6	6,7	14,9 %	7,5 %	68,7 %	9,0 %
Riesa	0,9	1,1	5,1	0,4	7,5	12,0 %	14,6 %	67,8 %	5,3 %
Velbert	0,8	0,2	5,7	0,9	7,5	10,7 %	2,7 %	76,1 %	12,0 %
Wülfrath	1,0	0,2	2,7	0,4	4,2	23,8 %	4,8 %	64,2 %	9,5 %
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	0,6	0,6	2,2	0,5	3,8	15,8 %	15,8 %	57,8 %	13,1 %
Coswig/Radebeul	0,7	0,6	2,5	0,4	4,2	16,5 %	14,2 %	59,1 %	9,5 %
Delmenhorst	0,5	1,4	3,8	0,5	6,2	8,1 %	22,7 %	61,7 %	8,1 %
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	0,7	0,5	4,0	0,7	6,0	11,7 %	8,4 %	67,1 %	11,7 %
Grevenbroich	0,6	0,7	4,6	0,8	6,7	9,0 %	10,5 %	69,0 %	12,0 %
Großenhain	0,6	1,2	4,2	0,6	6,5	9,2 %	18,4 %	64,4 %	9,2 %
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	0,6	0,7	4,0	0,3	5,6	10,7 %	12,5 %	71,1 %	5,3 %

Tab 14 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Spezifische Verkehrsleistung
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Spezifische Verkehrsleistung absolut [km/P,d]					Spezifische Verkehrsleistung relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Hilden	0,8	0,9	2,8	0,3	4,8	16,8 %	18,9 %	58,8 %	6,3 %
Kaarst	0,6	0,6	2,7	0,4	4,3	14,1 %	14,1 %	63,5 %	9,4 %
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	0,3	0,6	1,4	0,2	2,5	12,1 %	24,2 %	56,6 %	8,1 %
Langenfeld	0,9	1,0	2,9	0,3	5,0	17,9 %	19,9 %	57,6 %	6,0 %
Meerbusch	0,7	0,9	3,2	0,5	5,2	13,4 %	17,2 %	61,2 %	9,6 %
Monheim am Rhein	0,8	0,6	2,7	0,5	4,6	17,3 %	13,0 %	58,5 %	10,8 %
Neuss	0,7	0,9	5,9	1,0	8,5	8,2 %	10,5 %	69,1 %	11,7 %
Stuhr	0,4	1,2	3,9	0,4	6,0	6,7 %	20,2 %	65,5 %	6,7 %
Verden	0,6	1,5	3,9	0,6	6,6	9,1 %	22,7 %	59,0 %	9,1 %
Werder (Havel)/Schwielowsee	0,5	0,5	2,4	1,0	4,4	11,3 %	11,3 %	54,3 %	22,6 %
Wittenberg	0,9	1,4	6,6	0,6	9,5	9,4 %	14,7 %	69,2 %	6,3 %
Beetzendorf-Diesdorf	0,5	0,4	2,0	0,3	3,3	15,3 %	12,3 %	61,3 %	9,2 %
Bischofswerda	0,9	0,4	2,7	0,3	4,3	20,7 %	9,2 %	62,2 %	6,9 %
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	0,4	0,8	3,0	0,5	4,7	8,4 %	16,9 %	63,3 %	10,6 %
Grasberg/Worpswede	0,5	1,0	3,7	0,3	5,6	9,0 %	18,0 %	66,6 %	5,4 %
Heidenau	0,8	0,4	1,3	0,0	2,5	31,9 %	15,9 %	51,8 %	0,0 %
Lemwerder	0,4	1,5	2,6	0,3	4,7	8,5 %	31,8 %	55,1 %	6,4 %

Tab 14 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Spezifische Verkehrsleistung
nach vier Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Spezifische Verkehrsleistung absolut [km/P,d]					Spezifische Verkehrsleistung relativ			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Möckern-Loburg-Fläming	0,5	0,5	4,2	0,6	5,8	8,6 %	8,6 %	72,2 %	10,3 %
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	0,3	0,1	0,7	0,2	1,3	23,6 %	7,9 %	55,2 %	15,8 %
Obere Aller	0,5	0,2	0,8	0,1	1,7	29,8 %	11,9 %	47,7 %	6,0 %
Ottersberg	0,5	1,0	4,3	0,7	6,4	7,8 %	15,5 %	66,8 %	10,9 %
Oyten	0,6	0,5	3,3	0,2	4,6	13,1 %	10,9 %	72,0 %	4,4 %
Stäbelow/Kritzow	0,3	0,0	0,5	0,0	0,9	32,6 %	0,0 %	54,4 %	0,0 %
Südliche Altmark	0,4	0,4	9,6	2,3	12,8	3,1 %	3,1 %	75,0 %	18,0 %
Weyhe	0,7	1,3	3,6	0,1	5,6	12,5 %	23,1 %	64,1 %	1,8 %

Tab 15 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Anteil Carsharing- und Leihfahrradnutzer

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Anteil Carsharing-Nutzer (als Fahrer oder Mitfahrer)	Anteil Leih-/Mietfahrrad-Nutzer*
Berlin	6,9 %	2,2 %
Bremen	4,5 %	1,9 %
Dresden	4,4 %	1,2 %
Düsseldorf	6,8 %	2,7 %
Frankfurt am Main	7,9 %	6,3 %
Leipzig	4,2 %	2,5 %
Bochum	1,2 %	2,4 %
Chemnitz	1,2 %	0,7 %
Coburg	0,7 %	1,7 %
Erfurt	2,4 %	0,8 %
Frankfurt (Oder)	0,7 %	2,1 %
Gera	0,7 %	1,2 %
Jena	2,1 %	1,1 %
Kaiserslautern	3,0 %	2,0 %
Osnabrück	0,9 %	1,4 %
Plauen	0,3 %	0,5 %

Hinweise:

nach Tab 3.20 der Standardauswertung zum SrV 2013

* nur für Personen ab 14 Jahre

Tab 15 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Anteil Carsharing- und Leihfahrradnutzer

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Anteil Carsharing-Nutzer (als Fahrer oder Mitfahrer)	Anteil Leih-/Mietfahrrad-Nutzer*
Ulm/Neu-Ulm	12,3 %	1,4 %
Zwickau	0,5 %	1,7 %
Augsburg	1,8 %	0,7 %
Cottbus	1,1 %	2,9 %
Dessau-Roßlau	2,6 %	4,3 %
Halle (Saale)	3,6 %	1,1 %
Kiel	3,0 %	2,1 %
Ludwigshafen	2,2 %	1,3 %
Magdeburg	1,2 %	0,6 %
Neumünster	0,2 %	1,6 %
Potsdam	1,4 %	3,8 %
Rostock	2,3 %	1,6 %
Schwerin	0,8 %	1,1 %
Bautzen	2,2 %	0,4 %
Dippoldiswalde	1,1 %	1,5 %
Erkrath	1,3 %	2,9 %

Hinweise:

nach Tab 3.20 der Standardauswertung zum SrV 2013

* nur für Personen ab 14 Jahre

Tab 15 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Anteil Carsharing- und Leihfahrradnutzer

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Anteil Carsharing-Nutzer (als Fahrer oder Mitfahrer)	Anteil Leih-/Mietfahrrad-Nutzer*
Freital/Tharandt	0,6 %	1,7 %
Haan	0,6 %	1,7 %
Heiligenhaus	0,4 %	1,3 %
Kamenz	0,8 %	1,8 %
Meißen	1,0 %	0,0 %
Mettmann	0,8 %	1,3 %
Pirna	1,5 %	0,8 %
Radeberg	0,9 %	1,3 %
Ratingen	1,1 %	1,3 %
Riesa	0,5 %	1,2 %
Velbert	0,6 %	1,5 %
Wülfrath	0,6 %	1,8 %
Beelitz/Michendorf/Nuthetal/Sedd. See	0,7 %	1,9 %
Coswig/Radebeul	0,4 %	2,1 %
Delmenhorst	1,4 %	1,7 %
Dormagen/Jülich/Korschen/Rommers.	0,3 %	1,5 %
Grevenbroich	1,2 %	2,1 %

Hinweise:

nach Tab 3.20 der Standardauswertung zum SrV 2013

* nur für Personen ab 14 Jahre

Tab 15 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Anteil Carsharing- und Leihfahrradnutzer

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Anteil Carsharing-Nutzer (als Fahrer oder Mitfahrer)	Anteil Leih-/Mietfahrrad-Nutzer*
Großenhain	0,6 %	0,7 %
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	0,6 %	0,4 %
Hilden	0,6 %	1,8 %
Kaarst	0,7 %	0,9 %
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	1,2 %	4,1 %
Langenfeld	0,7 %	2,4 %
Meerbusch	1,0 %	1,3 %
Monheim am Rhein	0,5 %	2,4 %
Neuss	0,5 %	2,5 %
Stuhr	1,5 %	3,3 %
Verden	0,5 %	0,4 %
Werder (Havel)/Schwielowsee	0,2 %	3,3 %
Wittenberg	1,1 %	0,6 %
Beetzendorf-Diesdorf	1,9 %	2,8 %
Bischofswerda	0,1 %	0,8 %
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	0,5 %	1,8 %
Grasberg/Worpswede	0,4 %	2,0 %

Hinweise:

nach Tab 3.20 der Standardauswertung zum SrV 2013

* nur für Personen ab 14 Jahre

Tab 15 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

Anteil Carsharing- und Leihfahrradnutzer

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Anteil Carsharing-Nutzer (als Fahrer oder Mitfahrer)	Anteil Leih-/Mietfahrrad-Nutzer*
Heidenau	1,1 %	0,4 %
Lemwerder	0,0 %	0,9 %
Möckern-Loburg-Fläming	0,4 %	1,3 %
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	1,0 %	1,7 %
Obere Aller	0,5 %	0,4 %
Ottersberg	0,5 %	1,4 %
Oyten	0,7 %	0,3 %
Stäbelow/Kritzmow	0,6 %	2,1 %
Südliche Altmark	0,1 %	0,7 %
Weyhe	0,2 %	1,0 %

Hinweise:

nach Tab 3.20 der Standardauswertung zum SrV 2013

* nur für Personen ab 14 Jahre

Tab 16 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Reisezeit
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Reisezeiten pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [min]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Berlin	13,6	18,0	22,7	39,4	13,5	17,7	21,4	38,1
Bremen	12,5	17,2	19,0	34,9	12,4	16,7	17,0	33,0
Dresden	14,8	20,0	20,7	34,1	14,6	18,9	17,8	32,2
Düsseldorf	15,0	16,6	21,0	36,5	15,0	15,4	16,1	32,3
Frankfurt am Main	12,3	14,8	21,6	32,4	12,0	14,7	17,6	30,0
Leipzig	13,3	16,9	20,5	35,2	13,1	16,5	17,6	33,8
Bochum	17,4	16,6	19,4	35,8	16,4	14,0	13,9	30,4
Chemnitz	14,9	20,8	19,3	34,2	14,8	18,5	15,2	31,2
Coburg	16,1	14,7	14,4	30,2	15,7	12,2	10,9	26,0
Erfurt	16,3	16,2	20,6	34,1	16,4	15,5	16,4	30,8
Frankfurt (Oder)	16,5	15,1	15,3	34,2	16,1	15,2	13,0	29,1
Gera	17,4	17,3	17,4	33,8	17,0	13,3	13,5	29,7
Jena	14,2	16,8	19,4	33,8	14,2	16,7	15,2	29,7
Kaiserslautern	14,1	13,3	18,2	29,5	13,9	12,2	14,6	24,6
Osnabrück	13,1	14,5	17,3	36,8	13,2	13,3	12,6	27,6

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 16 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Reisezeit
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Reisezeiten pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [min]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Plauen	14,7	18,7	18,2	27,7	14,9	15,4	12,9	26,8
Ulm/Neu-Ulm	14,6	14,9	16,3	34,7	14,2	13,7	13,2	28,7
Zwickau	15,5	17,2	17,8	31,5	15,3	15,6	14,7	27,3
Augsburg	16,2	14,5	18,0	35,8	15,8	14,2	14,5	29,9
Cottbus	14,5	15,3	17,9	27,0	14,3	14,2	14,3	25,6
Dessau-Roßlau	17,8	15,6	19,5	42,1	17,9	15,3	14,4	31,4
Halle (Saale)	13,7	15,2	20,9	33,0	13,3	14,0	15,7	30,4
Kiel	14,5	15,7	18,1	34,8	13,9	14,8	14,6	31,1
Ludwigshafen	13,9	15,2	18,2	38,3	13,5	13,6	13,2	30,9
Magdeburg	13,2	16,9	18,9	33,0	13,1	16,0	16,0	30,7
Neumünster	14,8	14,3	16,7	43,1	14,7	13,7	11,8	28,6
Potsdam	14,5	17,6	22,3	42,4	14,2	16,2	15,1	29,6
Rostock	14,3	15,5	19,4	34,5	14,1	15,1	16,7	32,3
Schwerin	16,5	15,8	19,4	31,9	16,4	15,6	15,2	30,1
Bautzen	15,4	14,0	17,9	47,2	15,2	13,9	11,7	/

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 16 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Reisezeit
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Reisezeiten pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [min]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Dippoldiswalde	16,5	14,8	21,0	45,4	16,9	14,4	10,3	28,6
Erkrath	15,6	17,9	18,8	39,8	15,0	15,3	9,3	19,7
Freital/Tharandt	15,8	/	17,9	38,5	14,3	/	10,9	31,7
Haan	16,1	16,4	17,7	41,3	15,5	14,6	9,6	25,8
Heiligenhaus	15,3	27,7	18,9	41,2	14,5	11,6	10,2	21,9
Kamenz	16,1	14,3	18,1	35,2	15,6	12,4	9,8	22,5
Meißen	16,8	21,1	19,8	43,4	17,2	14,8	12,2	27,3
Mettmann	15,7	19,8	19,0	43,8	15,6	13,4	10,8	19,5
Pirna	15,7	17,0	18,0	44,4	14,7	14,8	12,2	33,1
Radeberg	14,4	19,5	19,4	46,7	13,5	15,1	9,8	28,2
Ratingen	16,4	16,2	18,6	46,1	15,9	13,4	11,7	28,0
Riesa	16,7	15,6	16,2	44,4	16,1	12,7	11,9	23,7
Velbert	17,1	25,5	18,9	38,2	16,5	15,1	11,7	27,0
Wülfrath	15,6	14,4	19,2	43,5	15,0	11,4	10,0	21,7
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	14,9	15,8	21,6	52,7	13,9	11,2	9,7	25,2

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 16 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Reisezeit
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Reisezeiten pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [min]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Coswig/Radebeul	16,0	16,9	18,7	45,3	15,2	14,0	10,1	/
Delmenhorst	13,8	14,7	18,2	41,0	13,5	14,5	11,2	27,0
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	16,2	15,6	20,4	44,4	15,3	12,1	11,4	28,3
Grevenbroich	15,8	14,6	19,6	45,6	15,4	12,4	11,9	27,7
Großenhain	12,3	13,2	20,6	57,9	12,4	13,3	10,9	/
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	18,0	13,1	16,2	45,0	17,7	11,2	9,4	/
Hilden	14,5	14,2	19,1	43,4	14,1	12,2	11,3	21,1
Kaarst	12,8	18,4	18,1	42,7	12,5	12,7	9,1	25,5
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	14,7	18,2	21,7	43,8	13,2	13,3	9,5	24,8
Langenfeld	16,2	16,8	18,6	45,2	14,7	13,1	10,1	24,9
Meerbusch	14,1	14,4	20,0	47,0	11,6	11,6	10,7	29,5
Monheim am Rhein	14,3	12,9	17,7	41,1	14,0	11,5	8,9	19,7
Neuss	14,8	15,1	18,9	40,2	13,3	14,2	12,8	28,4
Stuhr	16,6	17,0	17,5	44,5	13,6	13,6	10,3	/
Verden	12,6	12,8	15,6	45,8	11,8	12,0	10,4	28,8
Werder (Havel)/Schwielowsee	14,9	14,9	24,1	45,9	15,0	12,7	11,1	28,7

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 16 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Reisezeit
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Reisezeiten pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [min]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Wittenberg	16,2	15,7	17,3	48,1	16,2	15,1	13,3	33,8
Beetzendorf-Diesdorf	14,7	11,0	21,8	38,6	14,0	7,5	9,8	/
Bischofswerda	15,6	14,4	19,0	51,3	14,1	12,9	9,0	/
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	14,1	13,3	19,1	37,7	14,2	11,5	8,0	21,1
Grasberg/Worpswede	16,0	16,4	19,8	39,3	15,0	13,3	8,6	19,1
Heidenau	16,3	20,9	19,2	47,9	13,8	11,3	9,2	/
Lemwerder	15,4	12,4	18,7	39,4	14,2	11,0	7,5	/
Möckern-Loburg-Fläming	14,2	10,5	21,5	34,3	14,3	10,5	9,8	20,7
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	15,9	25,3	21,2	43,9	16,3	/	8,2	/
Obere Aller	14,1	14,1	21,7	55,1	13,0	10,0	6,4	/
Ottersberg	13,9	11,1	18,2	39,5	12,4	10,4	10,0	22,1
Oyten	13,8	17,8	16,0	49,5	13,3	13,8	9,4	/
Stäbelow/Kritzow	14,7	18,7	19,5	37,4	12,7	/	6,3	/
Südliche Altmark	18,7	10,2	21,8	45,0	18,2	9,4	13,6	41,7
Weyhe	14,3	14,1	16,9	52,7	14,8	11,9	9,1	/

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 17 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Entfernungen
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Entfernungen pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [km]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Berlin	0,9	3,4	8,8	10,3	0,9	3,3	7,4	9,3
Bremen	0,9	3,2	9,9	9,6	0,9	3,1	7,3	8,3
Dresden	1,0	4,0	8,8	7,3	0,9	3,6	5,8	6,4
Düsseldorf	1,1	3,1	10,9	10,1	1,1	2,8	5,4	6,4
Frankfurt am Main	0,9	2,7	11,1	7,6	0,8	2,6	6,2	6,3
Leipzig	0,8	3,4	9,0	7,5	0,8	3,3	5,6	6,2
Bochum	1,3	3,5	10,0	9,5	1,2	2,7	5,1	5,5
Chemnitz	1,0	4,4	9,9	7,9	1,0	3,0	5,3	5,6
Coburg	1,1	3,1	7,5	7,8	1,1	2,2	3,2	3,9
Erfurt	1,1	2,9	10,2	9,0	1,2	2,7	5,9	5,4
Frankfurt (Oder)	1,1	2,8	7,3	9,0	1,1	2,8	4,6	4,3
Gera	1,1	3,0	8,9	8,8	1,1	2,1	4,6	5,2
Jena	0,9	3,3	9,1	9,4	1,0	3,3	4,9	5,2
Kaiserslautern	1,0	2,4	9,2	7,9	1,0	2,0	4,3	4,5
Osnabrück	0,9	2,9	9,5	10,0	0,9	2,5	4,0	4,6

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 17 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Entfernungen
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Entfernungen pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [km]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Plauen	1,0	3,8	9,8	4,4	1,0	2,7	3,6	3,5
Ulm/Neu-Ulm	1,0	2,8	8,3	10,1	1,0	2,4	4,8	5,8
Zwickau	0,9	3,0	8,0	7,7	0,9	2,7	4,6	4,7
Augsburg	1,2	2,7	8,4	11,5	1,2	2,6	4,1	4,8
Cottbus	1,0	2,8	8,2	6,5	1,0	2,6	4,3	4,3
Dessau-Roßlau	1,2	2,5	10,0	13,7	1,2	2,5	5,0	6,5
Halle (Saale)	0,9	2,6	10,3	8,2	0,9	2,5	5,0	5,5
Kiel	1,0	3,0	9,7	8,9	1,0	2,7	5,4	6,4
Ludwigshafen	0,9	3,0	9,4	11,3	0,9	2,6	4,7	5,8
Magdeburg	0,8	3,4	9,7	6,9	0,8	2,9	5,5	5,1
Neumünster	1,0	2,8	9,2	20,4	1,0	2,5	3,8	5,2
Potsdam	1,0	3,4	10,8	14,4	1,0	2,9	4,8	5,9
Rostock	1,0	2,9	9,2	8,2	1,0	2,9	6,0	6,7
Schwerin	1,1	2,8	10,6	8,2	1,1	2,8	5,6	5,7
Bautzen	1,0	1,9	10,8	17,3	1,0	1,8	3,3	/

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 17 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Entfernungen
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Entfernungen pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [km]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Dippoldiswalde	0,9	2,6	12,8	13,3	0,9	2,3	3,9	5,1
Erkrath	1,2	2,9	9,7	14,2	1,1	2,0	2,6	4,5
Freital/Tharandt	1,0	/	8,9	8,7	0,9	/	3,1	6,2
Haan	1,1	2,8	9,3	13,1	1,1	2,0	2,8	4,1
Heiligenhaus	1,0	5,9	9,1	12,1	1,0	1,4	2,7	3,3
Kamenz	1,0	3,0	11,1	12,5	0,9	2,0	2,8	3,2
Meißen	1,1	4,2	9,9	12,2	1,2	2,1	3,1	3,7
Mettmann	1,1	3,1	9,7	16,1	1,1	2,1	2,9	3,4
Pirna	1,0	3,1	8,7	13,3	1,0	2,3	3,4	4,8
Radeberg	1,0	4,1	9,5	15,4	1,0	2,3	3,0	5,6
Ratingen	1,1	2,8	10,0	15,4	1,1	2,0	3,6	5,2
Riesa	1,0	3,1	8,1	14,7	1,0	2,3	3,7	5,2
Velbert	1,2	6,3	9,8	12,6	1,1	3,6	4,0	4,5
Wülfrath	1,2	2,7	10,1	14,0	1,1	1,7	2,8	4,1
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	1,2	3,5	12,7	20,1	1,1	1,9	3,1	7,4

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 17 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Entfernungen
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Entfernungen pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [km]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Coswig/Radebeul	1,0	2,9	8,4	12,5	0,9	1,9	2,9	/
Delmenhorst	1,0	2,5	9,4	13,8	1,0	2,4	3,3	4,6
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	1,1	2,9	12,0	16,3	1,0	1,9	3,9	6,4
Grevenbroich	1,0	2,6	11,4	16,0	1,0	2,0	3,6	6,0
Großenhain	0,9	2,1	13,3	25,9	0,9	2,0	4,2	/
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	1,3	2,2	10,6	22,2	1,4	1,8	3,5	/
Hilden	0,9	2,5	8,8	15,2	0,9	2,0	2,7	3,3
Kaarst	1,0	3,3	10,0	15,3	0,9	1,8	2,5	5,3
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	0,8	3,2	10,1	12,0	0,8	1,9	2,5	3,2
Langenfeld	1,1	3,1	10,2	17,5	1,0	2,1	2,8	3,7
Meerbusch	1,0	2,9	10,9	15,8	0,8	2,0	3,4	5,9
Monheim am Rhein	1,0	2,2	9,8	15,0	1,0	1,8	2,6	3,7
Neuss	1,0	2,8	9,7	11,5	1,0	2,3	4,5	5,2
Stuhr	1,2	3,2	10,1	12,5	1,1	2,3	4,2	/
Verden	0,9	2,4	10,0	25,3	0,8	2,2	3,7	5,9
Werder (Havel)/Schwielowsee	1,0	3,0	13,9	17,6	1,0	2,2	3,8	6,8

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 17 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Entfernungen
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Entfernungen pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [km]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Wittenberg	1,0	2,3	9,3	18,7	1,0	2,2	5,0	6,3
Beetzendorf-Diesdorf	0,9	1,8	17,6	20,0	0,9	1,0	5,1	/
Bischofswerda	0,9	2,0	11,5	27,0	0,8	1,8	2,5	/
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	1,0	2,8	14,0	15,0	1,1	2,1	3,5	7,5
Grasberg/Worpswede	1,2	3,3	12,9	13,6	1,1	2,4	4,1	4,0
Heidenau	1,0	3,0	8,4	17,9	0,8	1,6	2,0	/
Lemwerder	1,2	2,3	11,7	11,1	0,9	1,9	2,8	/
Möckern-Loburg-Fläming	0,8	1,4	14,5	12,7	0,8	1,4	5,1	7,2
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	1,0	6,7	11,0	12,0	1,0	/	2,4	/
Obere Aller	0,9	2,2	18,2	28,6	0,8	1,3	2,0	/
Ottersberg	1,0	1,9	12,4	17,4	0,9	1,8	4,2	5,3
Oyten	1,0	3,5	9,7	17,3	0,9	2,5	3,4	/
Stäbelow/Kritzow	1,0	4,7	10,4	9,9	0,9	/	1,9	/
Südliche Altmark	1,0	1,7	17,3	21,6	1,0	1,6	8,4	16,0
Weyhe	1,1	2,9	9,9	19,0	1,1	2,3	3,3	/

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 18 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Geschwindigkeiten
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Geschwindigkeiten pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [km/h]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Berlin	3,8	11,5	23,4	15,7	3,8	11,3	20,9	14,6
Bremen	4,3	11,3	31,2	16,5	4,4	11,2	25,8	15,1
Dresden	3,9	12,0	25,4	12,9	3,9	11,6	19,6	12,0
Düsseldorf	4,2	11,3	31,2	16,7	4,2	10,8	20,0	11,9
Frankfurt am Main	4,1	10,9	30,7	14,0	4,0	10,8	21,1	12,5
Leipzig	3,7	12,0	26,2	12,8	3,6	12,1	18,9	11,0
Bochum	4,3	12,7	31,0	15,9	4,5	11,6	22,0	10,9
Chemnitz	4,2	12,8	31,0	13,9	4,1	9,8	20,9	10,9
Coburg	4,1	12,6	31,2	15,4	4,1	10,7	17,6	9,1
Erfurt	4,2	10,7	29,8	15,9	4,2	10,6	21,5	10,5
Frankfurt (Oder)	4,1	11,2	28,7	15,8	4,2	11,2	21,4	8,8
Gera	3,9	10,4	30,7	15,6	3,9	9,5	20,4	10,6
Jena	4,0	11,7	28,1	16,7	4,0	11,8	19,5	10,6
Kaiserslautern	4,3	10,7	30,2	16,2	4,3	9,8	17,6	10,9
Osnabrück	4,3	12,1	33,0	16,2	4,2	11,4	18,9	10,1

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 18 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Geschwindigkeiten
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Geschwindigkeiten pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [km/h]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Plauen	3,9	12,3	32,2	9,6	3,9	10,7	16,6	7,8
Ulm/Neu-Ulm	4,2	11,2	30,5	17,5	4,2	10,6	22,0	12,1
Zwickau	3,6	10,4	27,2	14,7	3,7	10,4	18,8	10,3
Augsburg	4,5	11,0	28,0	19,2	4,5	11,0	17,0	9,6
Cottbus	4,1	11,0	27,6	14,6	4,1	10,9	18,3	10,0
Dessau-Roßlau	4,0	9,6	31,0	19,5	4,0	9,7	20,7	12,5
Halle (Saale)	3,9	10,4	29,5	14,9	4,0	10,5	18,9	10,8
Kiel	4,3	11,6	32,0	15,4	4,4	11,1	22,0	12,4
Ludwigshafen	3,8	12,0	31,0	17,7	3,9	11,7	21,5	11,2
Magdeburg	3,7	12,0	30,8	12,6	3,7	10,9	20,6	9,9
Neumünster	4,1	11,6	33,1	28,4	4,1	11,0	19,1	10,9
Potsdam	4,1	11,6	29,2	20,4	4,1	10,7	19,1	11,9
Rostock	4,1	11,4	28,3	14,4	4,1	11,4	21,5	12,4
Schwerin	4,0	10,7	32,7	15,4	4,0	10,7	21,9	11,5
Bautzen	4,0	8,1	36,3	22,0	3,8	8,0	17,0	/

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 18 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Geschwindigkeiten
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Geschwindigkeiten pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [km/h]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Dippoldiswalde	3,2	10,4	36,4	17,6	3,1	9,7	22,6	10,6
Erkrath	4,5	9,6	31,0	21,4	4,5	7,7	16,5	13,8
Freital/Tharandt	3,7	/	29,8	13,5	4,0	/	17,3	11,7
Haan	4,1	10,2	31,6	19,1	4,1	8,3	17,2	9,5
Heiligenhaus	4,0	12,8	29,1	17,6	3,9	7,0	16,0	9,1
Kamenz	3,7	12,6	36,7	21,3	3,6	9,8	17,4	8,4
Meißen	4,1	12,0	30,0	16,8	4,0	8,6	15,1	8,1
Mettmann	4,2	9,4	30,7	22,1	4,3	9,2	16,0	10,5
Pirna	4,0	10,7	29,1	17,9	4,2	9,4	16,7	8,8
Radeberg	4,2	12,5	29,4	19,7	4,4	9,1	18,4	11,8
Ratingen	4,2	10,5	32,2	20,1	4,1	9,1	18,6	11,2
Riesa	3,6	11,8	30,2	19,8	3,6	10,9	18,5	13,1
Velbert	4,1	14,8	31,0	19,7	4,0	14,2	20,4	10,0
Wülfrath	4,5	11,1	31,7	19,3	4,3	9,2	17,0	11,4
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	4,8	13,2	35,2	22,9	4,8	10,4	19,3	17,6

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 18 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Geschwindigkeiten
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Geschwindigkeiten pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [km/h]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Coswig/Radebeul	3,9	10,2	26,9	16,5	3,7	8,2	17,2	/
Delmenhorst	4,5	10,1	31,1	20,2	4,5	9,9	17,9	10,3
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	4,1	11,1	35,2	22,1	4,0	9,2	20,3	13,5
Grevenbroich	3,8	10,8	35,1	21,1	3,7	9,9	18,4	13,0
Großenhain	4,2	9,4	38,9	26,9	4,2	9,1	23,1	/
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	4,4	9,9	39,2	29,6	4,6	9,8	22,3	/
Hilden	3,9	10,7	27,7	21,0	3,7	9,9	14,4	9,3
Kaarst	4,6	10,8	33,0	21,5	4,4	8,6	16,6	12,4
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	3,4	10,5	28,0	16,5	3,4	8,8	15,9	7,7
Langenfeld	4,1	11,0	32,9	23,3	4,0	9,4	16,8	8,9
Meerbusch	4,1	12,0	32,9	20,1	4,4	10,2	19,2	12,1
Monheim am Rhein	4,2	10,1	33,2	22,0	4,2	9,6	17,6	11,2
Neuss	4,1	11,3	30,7	17,2	4,3	9,9	21,0	11,0
Stuhr	4,2	11,3	34,5	16,8	4,8	10,0	24,7	/
Verden	4,3	11,3	38,6	33,1	4,2	11,0	21,1	12,3
Werder (Havel)/Schwielowsee	4,2	11,9	34,6	23,0	4,1	10,4	20,7	14,3

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 18 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Mittlere Geschwindigkeiten
nach räumlichen Verkehrsarten**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Mittlere Geschwindigkeiten pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [km/h]*							
	Alle Wege				Binnenverkehr			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Wittenberg	3,6	8,9	32,0	23,3	3,7	8,8	22,4	11,2
Beetzendorf-Diesdorf	3,7	9,8	48,4	31,1	3,9	8,2	31,2	/
Bischofswerda	3,6	8,3	36,5	31,5	3,5	8,2	16,9	/
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedinghsn.	4,4	12,5	43,8	23,9	4,4	11,0	26,3	21,4
Grasberg/Worpswede	4,5	12,1	39,1	20,8	4,4	10,8	28,6	12,6
Heidenau	3,6	8,5	26,4	22,5	3,5	8,3	13,2	/
Lemwerder	4,5	11,0	37,4	16,9	4,0	10,3	22,4	/
Möckern-Loburg-Fläming	3,3	7,8	40,4	22,3	3,3	7,8	31,4	20,9
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	3,6	16,0	31,3	16,4	3,7	/	17,6	/
Obere Aller	3,8	9,2	50,3	31,1	3,9	7,9	19,1	/
Ottersberg	4,4	10,4	41,1	26,4	4,4	10,3	25,4	14,4
Oyten	4,3	11,6	36,1	21,0	4,2	10,8	21,5	/
Stäbelow/Kritzow	4,1	15,0	32,1	15,9	4,0	/	18,1	/
Südliche Altmark	3,1	9,8	47,5	28,9	3,2	10,2	37,3	23,0
Weyhe	4,6	12,1	35,2	21,6	4,5	11,4	21,7	/

Hinweise:

nach Tab 7.1.1 und Tab 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

* für gültige Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern

Tab 19 (a)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Anteil der Wegehäufigkeit der Personen
nach Zweckgruppen mit und ohne Heimwegen**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Zweckgruppen mit Heimwegen						Zweckgruppen ohne Heimwege					
	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	
Berlin	12,7 %	10,1 %	17,7 %	16,8 %	3,5 %	39,2 %	20,4 %	16,6 %	29,5 %	28,4 %	5,2 %	
Bremen	12,5 %	8,6 %	17,3 %	16,7 %	3,2 %	41,6 %	21,0 %	15,1 %	29,7 %	29,5 %	4,7 %	
Dresden	13,0 %	10,8 %	17,9 %	15,7 %	3,4 %	39,1 %	20,5 %	17,6 %	30,1 %	26,9 %	4,9 %	
Düsseldorf	13,6 %	9,2 %	16,9 %	16,8 %	3,2 %	40,3 %	22,3 %	15,0 %	28,8 %	29,2 %	4,7 %	
Frankfurt am Main	15,6 %	11,3 %	15,7 %	14,7 %	3,1 %	39,7 %	24,9 %	19,0 %	26,6 %	25,2 %	4,3 %	
Leipzig	13,8 %	9,3 %	19,0 %	15,2 %	3,2 %	39,6 %	22,4 %	15,0 %	32,4 %	25,3 %	4,9 %	
Bochum	12,0 %	8,5 %	18,0 %	15,2 %	4,0 %	42,3 %	20,7 %	15,1 %	30,7 %	27,5 %	6,0 %	
Chemnitz	12,8 %	9,0 %	21,3 %	14,7 %	3,0 %	39,3 %	21,2 %	14,2 %	35,1 %	24,9 %	4,6 %	
Coburg	12,9 %	9,4 %	18,2 %	15,6 %	3,9 %	40,0 %	21,7 %	16,0 %	30,1 %	26,5 %	5,7 %	
Erfurt	13,7 %	9,8 %	17,1 %	15,5 %	4,2 %	39,8 %	22,7 %	15,8 %	29,1 %	26,6 %	5,9 %	
Frankfurt (Oder)	12,3 %	9,8 %	18,3 %	16,2 %	3,2 %	40,2 %	20,0 %	15,8 %	30,3 %	29,0 %	4,9 %	
Gera	12,6 %	8,9 %	20,6 %	15,7 %	3,3 %	39,0 %	20,6 %	14,6 %	33,7 %	26,4 %	4,7 %	
Jena	12,5 %	13,0 %	16,7 %	17,3 %	3,1 %	37,4 %	19,3 %	20,6 %	26,6 %	28,8 %	4,7 %	
Kaiserslautern	12,4 %	9,6 %	17,6 %	16,0 %	3,8 %	40,5 %	20,5 %	16,8 %	28,6 %	28,4 %	5,8 %	
Osnabrück	14,2 %	9,9 %	14,6 %	18,2 %	2,1 %	41,0 %	23,6 %	17,3 %	23,9 %	32,0 %	3,2 %	
Plauen	11,9 %	7,8 %	21,3 %	15,2 %	3,6 %	40,1 %	19,9 %	13,4 %	35,1 %	26,1 %	5,5 %	

Hinweis:

nach Tab 6.4 und Tab 6.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 19 (b)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Anteil der Wegehäufigkeit der Personen
nach Zweckgruppen mit und ohne Heimwegen**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Zweckgruppen mit Heimwegen						Zweckgruppen ohne Heimwege					
	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	
Ulm/Neu-Ulm	13,2 %	9,5 %	16,3 %	16,8 %	3,1 %	41,0 %	22,6 %	16,7 %	26,9 %	29,1 %	4,7 %	
Zwickau	11,5 %	8,4 %	22,6 %	14,0 %	2,7 %	40,8 %	19,5 %	13,5 %	38,0 %	24,8 %	4,3 %	
Augsburg	12,8 %	10,8 %	15,1 %	16,1 %	3,3 %	41,9 %	21,2 %	18,7 %	26,6 %	28,6 %	4,9 %	
Cottbus	13,2 %	7,2 %	19,2 %	14,9 %	4,1 %	41,4 %	22,0 %	12,4 %	33,0 %	26,8 %	5,8 %	
Dessau-Roßlau	12,4 %	6,2 %	21,8 %	15,0 %	3,5 %	41,1 %	20,5 %	10,3 %	37,4 %	26,8 %	5,0 %	
Halle (Saale)	12,4 %	9,2 %	18,5 %	17,4 %	4,1 %	38,5 %	19,4 %	15,1 %	31,2 %	28,7 %	5,6 %	
Kiel	12,5 %	9,3 %	18,4 %	17,3 %	2,8 %	39,8 %	20,3 %	15,9 %	30,5 %	29,3 %	4,1 %	
Ludwigshafen	13,3 %	10,1 %	16,8 %	16,3 %	2,6 %	40,9 %	22,1 %	17,8 %	28,4 %	27,7 %	4,1 %	
Magdeburg	13,3 %	9,8 %	19,1 %	15,7 %	3,3 %	38,7 %	21,3 %	15,8 %	31,4 %	26,7 %	4,9 %	
Neumünster	11,4 %	10,6 %	16,2 %	18,4 %	2,4 %	41,0 %	19,3 %	18,0 %	27,3 %	31,8 %	3,6 %	
Potsdam	12,8 %	10,1 %	18,4 %	15,6 %	3,7 %	39,4 %	20,5 %	16,2 %	30,8 %	26,8 %	5,7 %	
Rostock	11,6 %	8,9 %	20,1 %	16,9 %	3,9 %	38,6 %	18,2 %	14,4 %	34,0 %	27,7 %	5,6 %	
Schwerin	13,5 %	8,4 %	19,4 %	15,6 %	3,0 %	40,1 %	22,4 %	13,7 %	32,7 %	26,8 %	4,4 %	
Bautzen	13,8 %	7,7 %	20,8 %	14,6 %	5,1 %	37,9 %	22,5 %	11,7 %	34,1 %	24,5 %	7,3 %	
Dippoldiswalde	14,5 %	10,9 %	18,1 %	12,0 %	4,1 %	40,3 %	23,4 %	19,5 %	29,4 %	21,0 %	6,6 %	
Erkrath	11,2 %	8,9 %	17,6 %	17,2 %	2,8 %	42,3 %	19,3 %	15,4 %	31,0 %	30,0 %	4,3 %	

Hinweis:

nach Tab 6.4 und Tab 6.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 19 (c)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Anteil der Wegehäufigkeit der Personen
nach Zweckgruppen mit und ohne Heimwegen**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Zweckgruppen mit Heimwegen						Zweckgruppen ohne Heimwege					
	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	
Freital/Tharandt	12,9 %	8,9 %	20,0 %	13,1 %	3,9 %	41,2 %	21,9 %	14,7 %	33,9 %	23,1 %	6,3 %	
Haan	10,5 %	9,6 %	19,3 %	16,8 %	2,6 %	41,2 %	17,7 %	16,7 %	32,3 %	29,6 %	3,9 %	
Heiligenhaus	10,9 %	10,1 %	18,3 %	16,7 %	3,0 %	41,0 %	18,4 %	17,2 %	30,3 %	29,3 %	4,8 %	
Kamenz	12,0 %	8,6 %	19,8 %	14,4 %	2,8 %	42,3 %	20,9 %	13,8 %	34,9 %	26,0 %	4,4 %	
Meißen	13,0 %	8,8 %	18,7 %	14,9 %	3,4 %	41,2 %	20,9 %	15,0 %	32,7 %	26,3 %	5,2 %	
Mettmann	11,4 %	10,1 %	17,8 %	15,8 %	4,6 %	40,3 %	19,6 %	17,1 %	28,3 %	28,1 %	6,9 %	
Pirna	11,5 %	7,8 %	20,2 %	16,1 %	4,2 %	40,1 %	20,2 %	12,2 %	34,3 %	27,5 %	5,7 %	
Radeberg	11,4 %	8,4 %	18,8 %	18,1 %	4,5 %	38,8 %	19,1 %	13,8 %	31,0 %	29,3 %	6,8 %	
Ratingen	11,6 %	10,9 %	17,0 %	16,6 %	2,7 %	41,2 %	19,2 %	18,8 %	28,3 %	29,7 %	4,0 %	
Riesa	11,6 %	7,7 %	21,8 %	14,4 %	3,8 %	40,7 %	19,9 %	12,9 %	35,9 %	25,6 %	5,7 %	
Velbert	12,7 %	9,4 %	16,5 %	16,9 %	3,3 %	41,2 %	22,2 %	16,1 %	26,6 %	30,0 %	5,1 %	
Wülfrath	12,1 %	10,0 %	17,3 %	15,9 %	3,1 %	41,5 %	21,0 %	17,4 %	28,2 %	28,6 %	4,7 %	
Beelitz/Michend./Nuthet./Sedd. See	13,8 %	10,8 %	18,9 %	12,8 %	3,1 %	40,7 %	23,1 %	18,1 %	32,1 %	22,2 %	4,5 %	
Coswig/Radebeul	12,5 %	8,7 %	20,0 %	15,3 %	2,7 %	40,7 %	20,1 %	14,6 %	34,5 %	26,8 %	4,0 %	
Delmenhorst	12,5 %	8,9 %	17,3 %	15,5 %	2,1 %	43,8 %	22,3 %	16,0 %	30,1 %	28,4 %	3,2 %	
Dormag./Jüch./Korschen./Rommers.	11,7 %	8,9 %	16,0 %	17,0 %	4,2 %	42,2 %	20,1 %	16,0 %	27,1 %	30,1 %	6,7 %	

Hinweis:

nach Tab 6.4 und Tab 6.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 19 (d)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Anteil der Wegehäufigkeit der Personen
nach Zweckgruppen mit und ohne Heimwegen**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Zweckgruppen mit Heimwegen						Zweckgruppen ohne Heimwege					
	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	
Grevenbroich	12,5 %	10,2 %	14,8 %	16,9 %	2,7 %	42,8 %	21,7 %	18,3 %	25,7 %	30,1 %	4,2 %	
Großenhain	14,2 %	8,0 %	17,5 %	17,2 %	2,6 %	40,6 %	24,5 %	13,3 %	28,1 %	30,5 %	3,6 %	
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck	13,7 %	10,4 %	17,7 %	13,9 %	2,9 %	41,4 %	23,8 %	18,1 %	28,9 %	25,1 %	4,1 %	
Hilden	11,6 %	9,6 %	18,7 %	16,0 %	2,7 %	41,4 %	19,4 %	16,9 %	31,6 %	28,0 %	4,2 %	
Kaarst	10,9 %	11,0 %	16,9 %	16,9 %	2,4 %	42,0 %	18,5 %	18,9 %	28,8 %	30,2 %	3,6 %	
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow	12,7 %	10,3 %	16,4 %	15,6 %	4,0 %	41,0 %	21,1 %	17,6 %	27,6 %	27,7 %	6,0 %	
Langenfeld	11,1 %	8,9 %	17,0 %	17,4 %	2,9 %	42,7 %	20,1 %	15,3 %	28,8 %	31,4 %	4,4 %	
Meerbusch	9,9 %	10,2 %	18,0 %	16,4 %	3,9 %	41,6 %	17,0 %	17,3 %	30,2 %	29,1 %	6,4 %	
Monheim am Rhein	11,3 %	10,5 %	16,5 %	17,4 %	2,6 %	41,7 %	18,9 %	18,3 %	28,2 %	30,2 %	4,3 %	
Neuss	12,8 %	10,6 %	16,4 %	15,7 %	3,4 %	41,2 %	21,3 %	18,2 %	28,1 %	27,4 %	5,0 %	
Stuhr	12,4 %	8,2 %	15,2 %	19,3 %	2,3 %	42,6 %	22,2 %	15,1 %	25,4 %	33,2 %	4,1 %	
Verden	14,1 %	8,9 %	14,8 %	15,2 %	3,0 %	44,1 %	25,1 %	16,2 %	25,9 %	28,0 %	4,8 %	
Werder (Havel)/Schwielowsee	14,7 %	8,1 %	18,3 %	14,8 %	4,8 %	39,3 %	24,8 %	13,7 %	30,6 %	24,9 %	6,0 %	
Wittenberg	11,4 %	9,1 %	19,0 %	14,7 %	3,7 %	42,0 %	19,8 %	15,6 %	33,1 %	25,8 %	5,6 %	
Beetzendorf-Diesdorf	13,7 %	8,8 %	17,4 %	15,0 %	2,5 %	42,6 %	24,1 %	15,1 %	28,6 %	28,1 %	4,1 %	
Bischofswerda	11,6 %	9,3 %	20,0 %	13,9 %	2,5 %	42,7 %	19,7 %	15,6 %	35,9 %	24,9 %	3,8 %	

Hinweis:

nach Tab 6.4 und Tab 6.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013

Tab 19 (e)

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.03.2016**

**Anteil der Wegehäufigkeit der Personen
nach Zweckgruppen mit und ohne Heimwegen**

Untersuchungsraum (gruppiert nach SrV-Stadtgruppen)	Zweckgruppen mit Heimwegen						Zweckgruppen ohne Heimwege					
	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	Eigene Wohnung	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleist.	Freizeit	Anderer Zweck	
Bruchhsn.-Vilsen/Hoya/Thedingshn.	12,1 %	8,3 %	15,3 %	17,5 %	4,1 %	42,8 %	21,5 %	15,4 %	25,8 %	31,3 %	6,0 %	
Grasberg/Worpswede	11,3 %	8,2 %	15,8 %	18,5 %	3,5 %	42,7 %	19,6 %	15,0 %	26,4 %	33,0 %	6,0 %	
Heidenau	11,2 %	8,6 %	19,2 %	16,5 %	4,5 %	40,0 %	18,6 %	13,6 %	33,2 %	28,4 %	6,3 %	
Lemwerder	12,7 %	9,6 %	16,5 %	15,0 %	1,9 %	44,3 %	23,3 %	17,1 %	29,2 %	27,6 %	2,8 %	
Möckern-Loburg-Fläming	13,2 %	10,4 %	17,2 %	13,8 %	4,6 %	40,8 %	22,2 %	17,1 %	28,3 %	25,4 %	7,0 %	
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Rogg.	18,0 %	11,9 %	13,5 %	14,6 %	3,2 %	38,8 %	29,6 %	18,9 %	22,2 %	24,7 %	4,6 %	
Obere Aller	15,1 %	9,4 %	16,8 %	13,6 %	2,7 %	42,4 %	26,6 %	15,7 %	28,8 %	24,5 %	4,4 %	
Ottersberg	9,4 %	10,0 %	15,6 %	19,0 %	4,6 %	41,4 %	16,6 %	17,3 %	26,4 %	32,6 %	7,1 %	
Oyten	12,2 %	8,2 %	17,6 %	17,4 %	2,1 %	42,6 %	20,9 %	14,0 %	30,7 %	31,3 %	3,1 %	
Stäbelow/Kritzmow	15,6 %	10,7 %	15,2 %	17,0 %	4,0 %	37,5 %	24,8 %	16,5 %	24,5 %	28,1 %	6,1 %	
Südliche Altmark	14,5 %	9,6 %	16,0 %	14,4 %	3,3 %	42,2 %	25,2 %	16,2 %	27,2 %	26,1 %	5,3 %	
Weyhe	11,8 %	9,5 %	16,4 %	17,6 %	1,9 %	42,7 %	20,6 %	16,9 %	27,3 %	32,1 %	3,0 %	

Hinweis:

nach Tab 6.4 und Tab 6.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2013