TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN

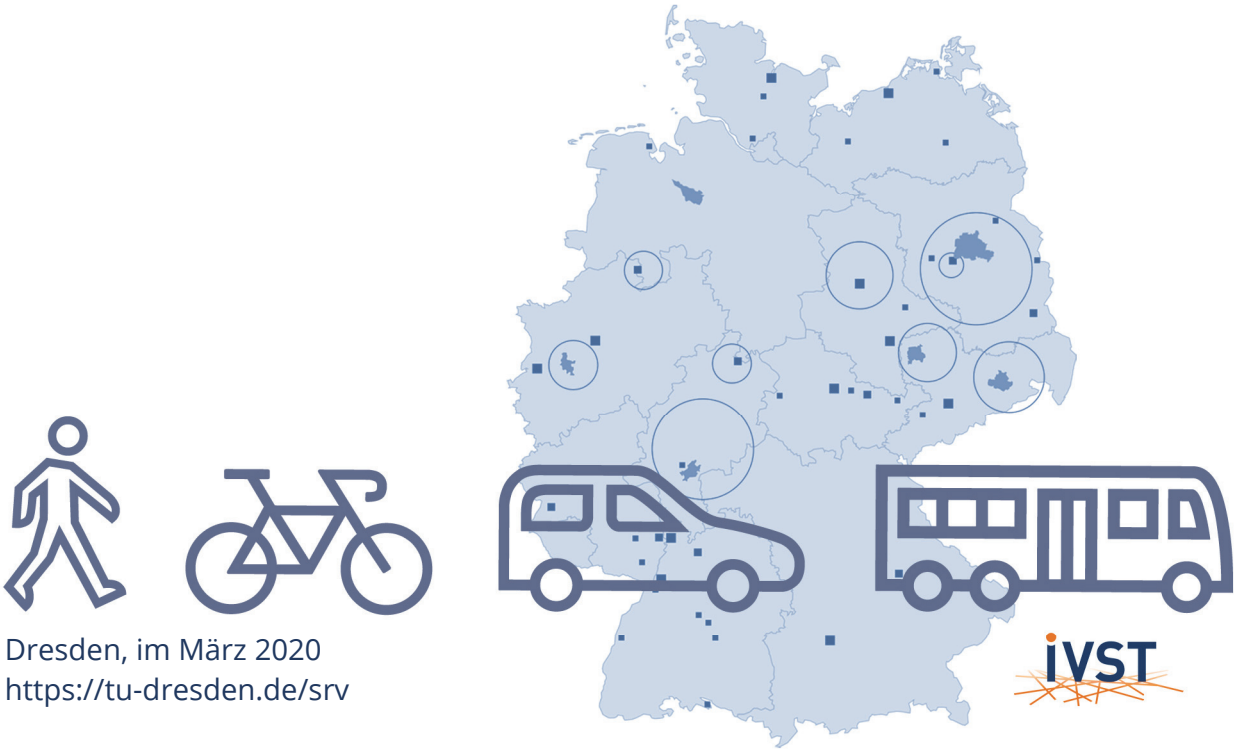
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr
Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik (IVST)

Mobilität in SrV Städten 2018

Regine Gerike, Stefan Hubrich, Frank Ließke,
Sebastian Wittig, Rico Wittwer

Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“

Stadtgruppe: Große SrV-Vergleichsstädte



Dresden, im März 2020
https://tu-dresden.de/srv

Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“

Stadtgruppe: Große SrV-Vergleichsstädte

Im Auftrag von:

Städten, Verkehrsunternehmen,
Verkehrsverbünden und Bundesländern

Bearbeitet durch

Technische Universität Dresden
Professur für Integrierte Verkehrsplanung
und Straßenverkehrstechnik

Projektleitung:

Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike

Projektbearbeitung:

Dr.-Ing. Stefan Hubrich
Dr.-Ing. Frank Ließke
Dipl.-Ing. Sebastian Wittig
PD Dr.-Ing. habil. Rico Wittwer

Vorwort

Mobilität hat viele Facetten. Sie sind sowohl individuell als auch gesellschaftlich bestimmt und stehen in vielfältigen Wechselbeziehungen zueinander. Die Kenntnis grundlegender Ausprägungen von Mobilität und der dahinter liegenden Zusammenhänge ist für die kommunale und regionale Verkehrsplanung unerlässlich. Schließlich hat sich die Dynamik, mit der sich bevölkerungsstrukturelle, räumliche, wirtschaftliche und auch verkehrliche Randbedingungen von Mobilität ändern, verstärkt. Vor dem Hintergrund des Klimawandels ist der Verkehrssektor in besonderem Maße gefordert, neue und ressourcenschonende Lösungen zur Sicherung der Mobilität, z. B. durch alternative Antriebe, zu erarbeiten. Die Herausforderung, in diese Entwicklung steuernd und gestaltend einzugreifen, wird für die Planerinnen und Planer von Stadt und Verkehr immer anspruchsvoller.

Die kontinuierliche Begleitung und Unterstützung dieser Prozesse durch qualitativ hochwertige Analysen und Erhebungen trägt maßgeblich dazu bei, die Datengrundlagen für die Planung des Verkehrssystems aktuell zu halten und die teilweise kontrovers geführten Diskussionen der unterschiedlichen Interessensgruppen zu versachlichen.

Die Technische Universität Dresden (TU Dresden) widmet sich seit nahezu 50 Jahren der Erforschung von Erscheinungen und Hintergründen des Verkehrsverhaltens. Die im Jahr 1972 als „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) begründete Zeitreihenuntersuchung analysiert durch Haushaltsbefragungen regelmäßig gesellschaftliche Entwicklungsprozesse im Kontext der Mobilität. Von den dabei gewonnenen Daten und Erkenntnissen profitieren die Verkehrsplanung und die Verkehrspolitik sowie die Mobilitätsforschung gleichermaßen.

Die unter der Bezeichnung „Mobilität in Städten – SrV“ inzwischen deutschlandweit und auch international etablierte Zeitreihe wurde mit dem SrV 2018 zum insgesamt elften Mal fortgeschrieben. Die Ergebnisse liegen somit für die Jahre 1972, 1977, 1982, 1987, 1991, 1994, 1998, 2003, 2008, 2013 und 2018 in vergleichbarer Form vor.

Die qualifizierte Analyse derartiger Zeitreihendaten erfordert zwingend vergleichbare Erhebungsparameter. Diese sind mit dem SrV-Standard seit 1972 gesetzt. Dennoch stellt das gesellschaftliche Umfeld z. B. durch neue Kommunikationsmedien immer wieder auch neue Herausforderungen an das Erhebungsdesign.

Im Erhebungsdurchgang SrV 2018 ist es – trotz keinesfalls leichter werdender Randbedingungen – gelungen, die Erhebungsmethodik gegenüber dem SrV 2013 beizubehalten. Damit ist eine wichtige Voraussetzung für die Gewährleistung der Vergleichbarkeit innerhalb der Zeitreihe erfüllt. Die wiederum behutsame Modifikation des SrV-Fragekatalogs ermöglichte es, aktuelle Fragestellungen aufzunehmen, ohne das Befragungsprogramm insgesamt zu überfrachten. Die Verfahren zur Qualitätsüberwachung während der Feldzeit und zur Sicherung der Datenqualität wurden nach aktuellen wissenschaftlichen Standards weiter ausgebaut.

Es ist sehr erfreulich, dass das Projekt in den deutschen Städten und Regionen mit dem Erhebungsdurchgang 2018 wiederum eine große Resonanz erfahren hat. Die gegenüber dem SrV 2013 weiter gewachsene Zahl der auftraggebenden Institutionen zeugt von dem Vertrauen, das seitens der Planungspraxis in das wissenschaftliche Konzept des SrV und in seine Umsetzung durch die TU Dresden gesetzt wird. Etwa 186.000 befragte Personen in 135 Städten und Gemeinden markieren die bisher größte Stichprobe eines SrV-Durchganges.

Wir sind sehr zuversichtlich, dass es mit den nun vorgelegten Daten und Ergebnissen gelungen ist, diesen Vertrauensvorschuss zu rechtfertigen. Nicht zuletzt war es auch ein besonderes Anliegen des SrV 2018, nach der Neubesetzung und Erweiterung der Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik (IVST) die bisher geleistete Arbeit fortzuführen und die für eine Zeitreihenuntersuchung so wichtige Kontinuität zu wahren.

Allen Institutionen, die den elften SrV-Durchgang ermöglicht haben, sei an dieser Stelle nicht nur für die Beauftragung gedankt, sondern auch für die wiederum sehr konstruktive Zusammenarbeit. Nicht zuletzt trägt die Beteiligung jeder einzelnen Stadt auch dazu bei, dass die hier vorgelegte Auswertung für SrV-Stadtgruppen als zusätzlicher Nutzen zustande kommt.

Den Ergebnissen und den Daten des SrV 2018 ist zu wünschen, dass sie wie ihre Vorgänger auch sowohl in der Praxis als auch in der Wissenschaft weite Verbreitung finden. Hierbei steht unsere Professur gern mit Rat und Tat zur Seite. Selbstverständlich wird der SrV-Datenschatz auch an der TU Dresden weiter beforscht. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse tragen sicherlich dazu bei, Antworten auf die vielfältigen Fragestellungen zu geben, mit denen die Verkehrsplanung und die Mobilitätsforschung in den kommenden Jahren konfrontiert sind.

Ob und in welchem Maße dies gelingen kann, wird auch der nächste SrV-Durchgang – also das SrV 2023 – zeigen, den wir mit dem Abschluss des SrV 2018 nun bereits in den Blick nehmen.

Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike

Dresden, im März 2020

Inhalt

Vorwort ..... **III**

Abbildungsverzeichnis ..... **VII**

Tabellenverzeichnis ..... **VIII**

1 Untersuchungscharakteristik **1**

1.1 Anliegen der Stadtgruppierung 1

1.1.1 Hintergrund 1

1.1.2 Gruppierung nach Zentralität, Einwohnerzahl und Topografie 1

1.1.3 Gruppierung nach Auswertungserfordernissen für Zeitreihenanalysen 2

1.2 Erhebungszeitraum und Stichtage 3

1.3 Stichprobenanlage 4

1.4 Erhebungsmethodik 4

1.5 Gewichtung 7

1.6 Sonstige Aspekte 7

2 Begriffe und Definitionen **8**

2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes 8

2.1.1 Grundgesamtheit und Untersuchungseinheiten 8

2.1.2 Inhaltliche Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs 8

2.1.3 Räumliche Abgrenzung 9

2.2 Einige Definitionen 10

2.2.1 Mobile Person 10

2.2.2 Weg 11

2.2.3 Zweckabgrenzung 12

2.2.4 Verkehrsmittel, Hauptverkehrsmittel und Hauptverkehrsmittelgruppen 13

2.2.5 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln 15

2.2.6 Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit 15

2.2.7 Wetter 16

2.2.8 Ökonomischer Status 16

3 Erhebungsmerkmale **18**

3.1 Merkmalsabgrenzung 18

3.2 Merkmale des Haushaltes 18

3.3 Merkmale der Person 19

3.4 Merkmale der Wege 19

4 Handhabung der Tabellen 21

5 Literatur 22

Anhang I – Stadtbeteiligung in den SrV-Stadtgruppen 23

Anhang II – Kennziffern in Tabellen 28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Stichtage im Freistaat Sachsen für das SrV 2018 3
Abbildung 5-1: Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2018 6
Abbildung 2-1: Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs 9
Abbildung 2-2: Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet 10
Abbildung 2-3: Definitionen einer mobilen Person 11

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1-1: SrV-Stadtgruppen 2018 4

Tabelle 2-1: Wertigkeiten der Wettermerkmale 16

Tabelle 2-2: Ökonomischer Status nach Haushaltseinkommen und gewichteter Haushaltsgröße nach OECD 17

1 Untersuchungscharakteristik

1.1 Anliegen der Stadtgruppierung

1.1.1 Hintergrund

Die auf kommunaler und regionaler Ebene erhobenen Stichproben reichen im Regelfall für stärker differenzierte Auswertungen (z. B. für Personengruppen oder von modellierungsrelevanten Kennziffern) nicht aus. Daher werden im SrV spezielle Stadtgruppen gebildet, wodurch größere Stichproben als Grundlage für Auswertungen zur Verfügung stehen. Die SrV-Stadtgruppen sind eine Zusammenfassung der realisierten Stichproben von SrV-Untersuchungsräumen, bei denen es sich im Regelfall um Einzelstädte handelt. Die Gruppierung der Städte verfolgt das Ziel, Merkmalskombinationen stärker differenziert als in den stadtbezogenen Standardtabellen auszuwerten. Dadurch sind Aussagen möglich, die für eine Einzelstadt in der Regel keine statistisch stabilen Ergebnisse erwarten lassen. Diese sind als Tabellen 13.x bis 18.x der SrV-Standardauswertung zusätzlich beigefügt (im Anhang II). Es existieren zwei Gruppierungen der SrV-Teilnehmerstädte, die im Folgenden beschrieben werden.

1.1.2 Gruppierung nach Zentralität, Einwohnerzahl und Topografie

Die erste Systematik folgt vorrangig der Berücksichtigung modellierungstechnischer Aspekte als Querschnittanalyse des aktuellen Erhebungsdurchganges. Dabei werden vor allem Anforderungen makroskopischer Verkehrsplanungsmodelle konzeptionell beachtet.

Die Auswertungen basieren auf der begründeten Erkenntnis, dass für verkehrserzeugungsrelevante Merkmale auf der Produktionsseite[1] der konkrete Ortsbezug keinen oder nur einen geringen Beitrag zur Varianzaufklärung leistet. Dementsprechend können aufkommensbezogene Kenngrößen für Modellierungsaufgaben aus stadtübergreifenden Auswertungen entnommen werden.

Um den örtlichen Randbedingungen für stark differenzierte Auswertungen, die eigentlich einen Ortsbezug erfordern (beispielsweise Verkehrsmittelwahl und Weglänge), zumindest teilweise gerecht zu werden, basiert die Stadtgruppierung auf funktionalen und raumbezogenen Merkmalen. Dies betrifft einerseits die Zuordnung der Städte zu einer Zentralitätsstufe und bei großen Oberzentren die Unterscheidung nach der Einwohnerzahl (EW). Andererseits wurden die Städte aufgrund der vorhanden topografischen Situation in „flach“ und „hügelig“ unterschieden[2].

---

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

[2] Das Verfahren zur Einordnung der Topografie ist beschrieben in Ahrens et al. (2012), S. 17 ff. und S. 121 ff.

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

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

Auf Basis der Erhebung SrV 2018 konnten nach der ersten Gruppierungssystematik sinnvoll sieben Stadtgruppen[3] gebildet werden:

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

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

1.1.3 Gruppierung nach Auswertungserfordernissen für Zeitreihenanalysen

Die zweite Systematik dient vor allem der stadtübergreifenden Ergebnisdarstellung und eignet sich für Zeitreihenbetrachtungen. Wie bereits im SrV 2013 werden die folgenden drei Stadtgruppen gebildet:

- SrV-Städtepegel
- SrV-Wiederholerstädte West
- Große SrV-Vergleichsstädte

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

[3] Anhang I enthält eine Übersicht zur Zusammensetzung aller Stadtgruppen.

Die Gruppe „SrV-Wiederholerstädte West“ enthält die großen westdeutschen Städte, die sowohl 2008 und 2013 als auch 2018 am SrV teilgenommen haben. Die Gruppe „Große SrV-Vergleichsstädte“ umfasst die großen Wiederholerstädte, die 2008, 2013 und 2018 am SrV beteiligt waren.[4]

Für die beiden zuletzt genannten Gruppen ist zu beachten, dass für sie aus dem SrV 2008 keine tabellierten Auswertungen vorliegen. Die entsprechenden Einzeldatensätze sind allerdings nach den im Bericht zur Datenaufbereitung[5] beschriebenen Verfahren für den interessierten Nutzer verfügbar.

1.2 Erhebungszeitraum und Stichtage

Bei der Bildung der Stadtgruppen wurden nur Untersuchungsräume des SrV 2018 verwendet, deren Stichtage im Zeitraum von Februar 2018 bis Januar 2019 lagen. Dies war für den übergroßen Teil der Untersuchungsräume der Fall.

Lediglich in den Untersuchungsräumen Mönchengladbach, Sindelfingen, Wilhelmshaven und Weimar erstreckte sich der Zeitraum für die Erfassung der Mobilität von Februar 2019 bis Januar 2020. In Neubrandenburg und Oberursel umfasst der Erhebungszeitraum von April 2019 bis März 2020 ebenfalls zwölf Monate. Somit sind diese Städte auch nicht in den SrV-Stadtgruppen enthalten.

Stichtage für die Befragungen 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 SrV 2018 liegt diese zwischen 101 und 111 Tagen. Abbildung 1-1 zeigt eine Übersicht möglicher Stichtage am Beispiel des Freistaates Sachsen.

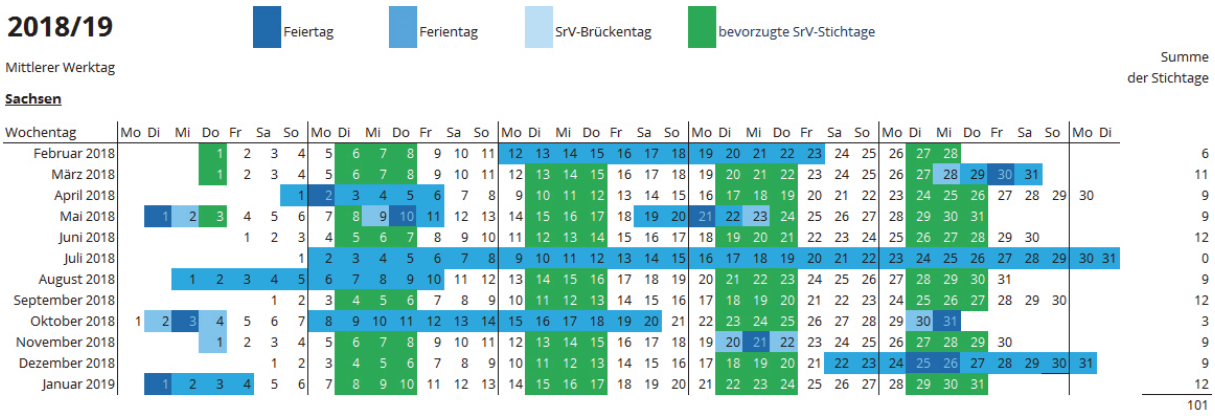


Abbildung 1-1: Stichtage im Freistaat Sachsen für das SrV 2018

---

[4] Die Untersuchungsräume Ulm/Neu-Ulm und Mainz wurden durch Trier und Wiesbaden ersetzt (Zwillingsstadtkonzept).

[5] Hubrich et al. (2020).

Die vollständige Übersicht über alle Stichtage in den einzelnen Bundesländern enthält Anhang I des SrV-Methodenberichts[6].

1.3 Stichprobenanlage

Die Stichprobenplanung für das SrV 2018 erfolgte untersuchungsraumspezifisch, da die Grundgesamtheit durch die Wohnbevölkerung (ab null Jahren) der beauftragten Untersuchungsräume gebildet wird. Je nach Aufgabenstellung der Einzelstadt war eine vorgegebene Nettostichprobe zu erreichen. Die Größe der Nettostichprobe variierte für größere Mittel- und Oberzentren zwischen 1.000 Personen und 40.000 Personen (Berlin). In kleineren Gemeinden im Umland der Oberzentren wurden in der Regel mindestens 500 Personen befragt.

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

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

Gruppenbezeichnung	**Realisierte Nettostichprobe (Personen)**
Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topografie: flach	7.241
Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topografie: hügelig	4.278
Mittelzentren, Topografie: flach	27.676
Mittelzentren, Topografie: hügelig	12.510
Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: flach	29.749
Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig	38.759
Oberzentren 500.000 und mehr EW (ohne Berlin), Topografie: flach	20.345
SrV-Städtepegel	27.483
SrV-Wiederholerstädte West	27.948
Große SrV-Vergleichsstädte	97.627

Tabelle 1-1: SrV-Stadtgruppen 2018

1.4 Erhebungsmethodik

Die Methodik des Befragungsinstrumentes muss so ausgelegt sein, dass in Bezug auf die Grundgesamtheit eine möglichst repräsentative Zusammensetzung der Stichprobe der antwortenden Personen erreicht wird. Für diese Stichprobe ist darüber hinaus die erforderliche Daten- bzw. Erfassungsqua-

[6] Hubrich et al. (2019).

lität 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 und der Literatur ist bekannt, dass mit telefonischen Befragungen höhere Antwortquoten und eine bessere Datenqualität erzielt werden kann als bei klassischen schriftlich-postalischen Befragungen (Papierfragebogen)[7]. Allerdings kann nicht für alle Haushalte der Stichprobe eine Telefonnummer recherchiert werden. Dabei nimmt der Anteil von Haushalten, denen aus öffentlich zugänglichen Verzeichnissen keine Telefonnummer zugeordnet werden kann, sogar stetig zu. Im SrV 2018 lag dieser bei etwa 75 %. 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, wird die Wegeerfassung im SrV 2018 wie bereits in den Erhebungsdurchgänge 2003, 2008 und 2013 als Kombination aus telefonischer und schriftlicher Befragung durchgeführt. Analog zu 2013 war das Ausfüllen des schriftlichen Fragebogens im SrV 2018 ausschließlich über das Internet möglich (schriftlich-online). Diese gegenüber früheren SrV-Durchgängen vorgenommene methodische Veränderung dient der Verbesserung der Datenqualität sowie der Stichprobenausschöpfung und vergrößert die Flexibilität bei der Formulierung des Fragekataloges. Die Ergebnisse einer Methodenvorstudie im Vorfeld des SrV 2013 haben gezeigt, dass diese Veränderung nicht zu methodischen Effekten führt, die über den Einfluss einer verbesserten Daten- und Erfassungsqualität hinausgehen[8].

Abbildung 1-2 gibt einen Überblick zur Befragungsmethodik des SrV 2018.

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

- telefonisch direkt erreichbare Haushalte (telefonische Basisstichprobe) und
- telefonisch nicht direkt erreichbare Haushalte (schriftliche Basisstichprobe)

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

---

[7] Hubrich (2017), S. 21 ff. und S. 159 ff.

[8] Hubrich/Wittwer (2017).

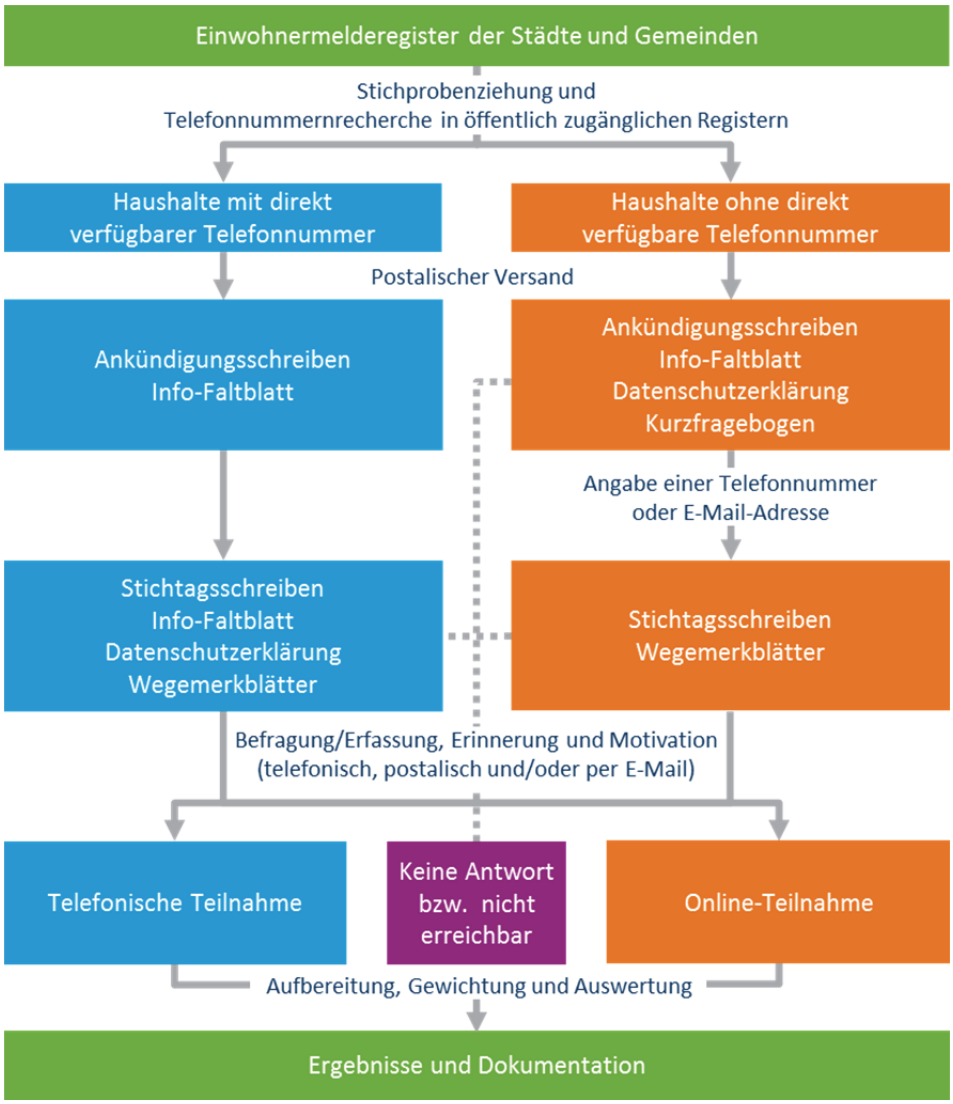


Abbildung 1-2: Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2018

Der Versand der Erhebungsunterlagen erfolgte zweistufig. Telefonisch direkt erreichbare Haushalte erhielten zunächst ein Vorankündigungsschreiben, dem ein Faltblatt mit Informationen zur Erhebung beigelegt war. Haushalte ohne verfügbare Telefonnummer erhielten zusätzlich einen Kurzfragebogen. Dieser diente zur Erfassung der Befragungsbereitschaft sowie u. a. zur Abfrage einer Telefonnummer oder E-Mail-Adresse.

Der Kurzfragebogen konnte postalisch zurückgeschickt werden oder im Internet ausgefüllt werden. Die Zugangsdaten für die Online-Teilnahme waren im Ankündigungsschreiben vermerkt. Für Haushalte, von denen keine Antwort einging, waren zwei Erinnerungsstufen vorgesehen.

Alle telefonisch direkt erreichbaren Haushalte sowie die Haushalte, welche den Kurzfragebogen zurückgesendet hatten, 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. Um möglichst alle Haushaltsmitglieder direkt zu befragen, wurden telefonische Befragungen in vielen Fällen auf mehrere Interviews aufgeteilt. 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 Gewichtung

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

Die Gewichtung baut auf den für die Einzelstädte ermittelten Gewichtungsfaktoren auf[9]. In einem weiteren Gewichtungsschritt waren die unterschiedlichen Bevölkerungsanteile der Städte und die realisierten Nettostichproben innerhalb einer Stadtgruppe so zu gewichten, dass eine bevölkerungsproportionale Stichprobenverteilung entsteht. Der Algorithmus orientiert sich an dem bereits in vorangegangenen Erhebungsdurchgängen eingesetzten Verfahren.

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

1.6 Sonstige Aspekte

Ausführliche Informationen zu den in diesem Dokument beschriebenen methodischen Grundlagen, Definitionen und Erhebungsmerkmalen von „Mobilität in Städten – SrV 2018“ sind nachzulesen im Methodenbericht der Erhebung[10]. An gleicher Stelle sind auch weitere, hier nicht erwähnte, Elemente und Arbeitsschritte der Befragung näher erläutert. Dies gilt insbesondere für die Dokumentation der Erhebungsunterlagen, Informationen zu Feldarbeit und Feldverlauf, sowie den Komplex der Datenaufbereitung.

---

[9] Ausführliche Informationen zum Gewichtungsverfahren finden sich in Wittwer et al. (2020).

[10] Hubrich et al. (2019).

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 lebendenden Personen und deren realisiertes Verkehrsverhalten auf.

Die zu erhebenden Analysedaten gliedern sich demnach wie folgt:

- Haushaltsdaten mit verschiedenen haushalts- und fahrzeugbezogenen Merkmalen
- Personendaten mit soziodemografischen und verkehrsrelevanten Merkmalen der befragten Personen
- 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“[11] definiert. Da die Grundgesamtheit der SrV-Untersuchung aus den Einwohnerinnen und Einwohnern besteht, steht der Verkehr der Wohnbevölkerung im Mittelpunkt.

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

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

[11] Pirath (1949), S. 2.

Abbildung 2-1: Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs

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

Die Erhebung und Auswertung der Daten bezieht sich im Regelfall auf die Bevölkerung des gesamten Gebietes einer Stadt bzw. Gemeinde. In einigen Fällen berücksichtigt die Stichprobenanlage jedoch auch spezielle teilräumliche Untergliederungen innerhalb des Stadtgebietes, sodass Kennziffern auch für diese Teilräume dargestellt werden können.

2.1.3 Räumliche Abgrenzung

Als Haushaltsbefragung erfasst das SrV den örtlichen Verkehr der Wohnbevölkerung, bezogen auf das Stadtgebiet also in erster Linie deren Binnen- und Quellverkehr sowie den rückfließenden Zielverkehr. Außen- und Durchgangsverkehre 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, also auch die durch die Einwohnerinnen und Einwohner erzeugten Quell-, Ziel-, Durchgangs- und Außenverkehre gemeint. Aufgrund seiner planungspraktischen Bedeutung wird der Binnenverkehr an relevanten Stellen gesondert ausgewiesen.

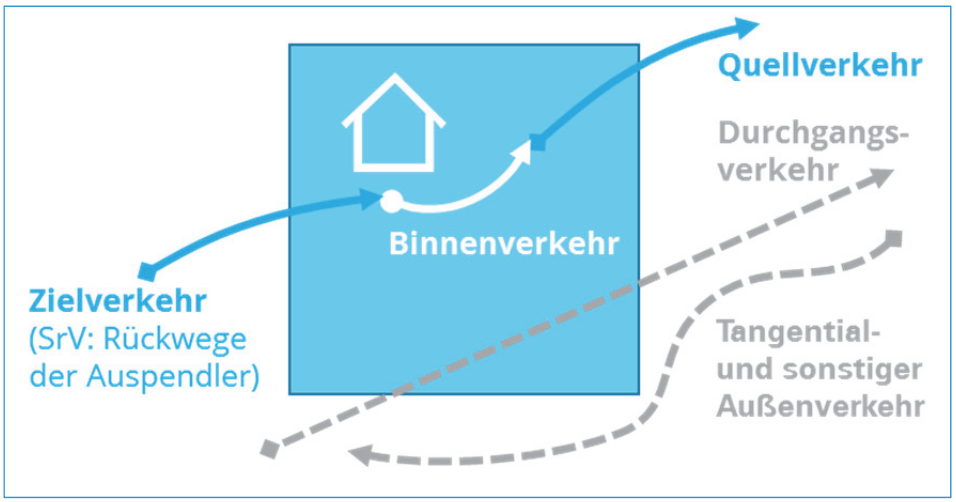


Abbildung 2-2: Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet

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).

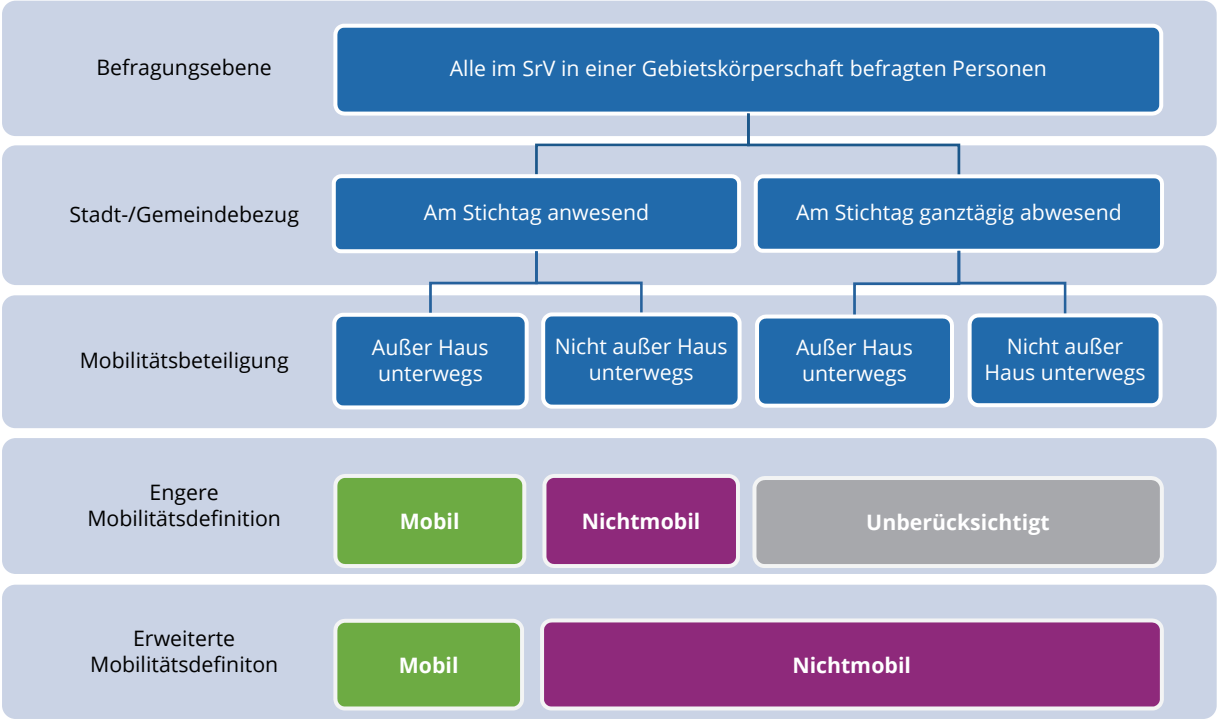


Abbildung 2-3: Definitionen einer mobilen Person

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 folgendes zu beachten:

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

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 ist im SrV 2018 die Zuordnung zu 19 Kategorien möglich. „Klassische“ Aktivitätszwecke und -anlässe sind dabei:

- Eigener Arbeitsplatz
- Anderer Dienstort/-weg
- Kinderkrippe/-garten
- Grundschule
- Weiterführende Schule (z. B. Mittelschule, Oberschule, Gymnasium)
- Berufs-, Fach-, Hochschule
- Andere Bildungseinrichtung
- Einkauf täglicher Bedarf
- Sonstiger Einkauf
- Behördengang, Arztbesuch
- Dienstleistungseinrichtung (z. B. 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 im SrV auch Wege, die zurück zur eigenen Wohnung führen, aufgenommen. Diese sogenannten Heimwege werden in Bezug auf ihren Zweck bzw. ihr Ziel wie bereits im SrV 2013 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 beispielsweise der Wohnungsbezug bei modellierungs-

relevanten 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.

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 Aktivitätenketten 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 Aktivitätenketten aufgeführt, alle sonstigen Ketten zu einer Kategorie „Übrige“ gruppiert.

Eine Aktivitätenkette, 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 2018 Auswertungen erhalten. Dazu wurden einerseits die Ortsveränderungen von der Wohnung

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

sowie 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 folgende Hierarchisierung:

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

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 (ÖV) gehören die folgenden Verkehrsmittel:

- Flugzeug
- Fähre
- Schwebebahn, Seilbahn
- Fernzug
- Fernbus
- Nahverkehrszug
- S-Bahn
- U-Bahn
- Straßenbahn
- Bus
- Taxi
- andere als öffentlicher Verkehr zu bezeichnende technische Hilfsmittel

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) beinhaltet die folgenden Verkehrsmittel

- Pkw als Fahrer(in)
- Pkw als Mitfahrer(in)
- Lkw als Fahrer(in) oder Mitfahrer(in)
- motorisiertes Zweirad als Fahrer(in) oder Mitfahrer(in)
- andere individuellen Kraftfahrzeuge als Fahrer(in) oder Mitfahrer(in)

2.2.5 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

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 ableiten[12].

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

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

Sie beschreibt somit die Möglichkeit einer Person, am Stichtag alle, einige oder keinen der zurückgelegten Wege mit dem Haushalts-Pkw als Fahrer oder Mitfahrer zu absolvieren.

Auf Basis derselben Definition wurde auch die Verfügbarkeit eines Fahrrads, eines Elektrofahrrads und einer ÖPNV-Zeitkarte am Stichtag erhoben.

Im Unterschied dazu wird die objektive, stichtagsunabhängige Pkw-Verfügbarkeit als Pkw-Zugang bezeichnet. Dieses Merkmal umfasst lediglich die beiden folgenden Ausprägungen:

- ja, Pkw-Zugang
- nein, kein Pkw-Zugang

Die Zuordnung des Pkw-Zugangs zu einer Person stützt sich auf die gleichfalls erhobenen Merkmale „Pkw-Ausstattung des Haushalts“ sowie „Führerscheinbesitz“ der Person. Danach besteht für eine Person genau dann der Pkw-Zugang, wenn die Person einen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Pkw vorhanden ist.

2.2.6 Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit

Für die nähere Beschreibung einer Ortsveränderung sind auch die bei deren 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. Zusätzlich wurde eine GIS-Entfernung erfasst. Diese wurde in Echtzeit durch die Online-

[12] Wittwer (2008), S. 114.

Routenplanungsdienst HERE verkehrsmittelspezifisch berechnet und dem jeweiligen Wegedatensatz zugespielt.

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

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

2.2.7 Wetter

Wetterinformationen wurden stichtags- und untersuchungsraumspezifisch aus der Datenbank „Climate Data Center“[13] des Deutschen Wetterdienstes abgerufen. Konkret handelt es sich um die Merkmale Temperatur, Niederschlag und Windstärke. Auf dieser Basis wird ein Wetterindex berechnet. Die Wertigkeiten der verschiedenen Merkmalsausprägungen können Tabelle 2-1 entnommen werden.

Merkmal	Ausprägung	Wertigkeit
Temperatur	Unter 12 Grad Celsius	1
	12 bis 25 Grad Celsius	0
	Über 25 Grad Celsius	1
Niederschlag	Messbarer Niederschlag	1
	Kein messbarer Niederschlag	0
Windstärke	Windstille (bis 2 km/h)	0
	Geringer/leichter Wind (über 2 bis 19 km/h)	1
	Schwacher/mäßiger Wind (über 19 bis 37 km/h)	2
	Starker/stürmischer Wind (über 37 km/h	3

Tabelle 2-1: Wertigkeiten der Wettermerkmale

Aus der Summe der drei Wertigkeiten ergibt sich der Wetterindex nach folgender Einteilung:

- 0–1: (Sehr) gut
- 2: Eher gut
- 3: Eher schlecht
- 4–5: (Sehr) schlecht

2.2.8 Ökonomischer Status

Die Bestimmung des ökonomischen Status eines Haushalts erfolgte in Anlehnung an „Mobilität in Deutschland – MiD“[14].

[13] Verfügbar unter <https://cdc.dwd.de/portal/>

[14] Eggs et al. (2018), S. 11.

Der ökonomische Status eines Haushalts ergibt sich aus dem monatlichen Nettoeinkommen des Haushalts sowie der gewichteten Haushaltsgröße nach neuer OECD-Skala. Die Gewichtung basiert auf dem in der Sozial- und Armutsforschung etablierten Prinzip des Äquivalenzeinkommens. Personen unter 14 Jahren gehen mit dem Faktor 0,3 ein. Die erste Person ab 14 Jahren wird mit dem Faktor 1,0 gewichtet, jede weitere Person ab 14 Jahre mit dem Faktor 0,5[15].

Haushaltsgröße nach OECD	**Unter 500 EUR**	**500 bis u. 900 EUR**	**900 bis u. 1.500 EUR**	**1.500 bis u. 2.000 EUR**	**2.000 bis u. 2.600 EUR**	**2.600 bis u. 3.000 EUR**	**3.000 bis u. 3.600 EUR**	**3.600 bis u. 4.600 EUR**	**4.600 bis u. 5.600 EUR**	**5.600 EUR u. mehr**
≥ 3,5	1	1	1	1	1	1	1	2	3	4
≥ 3,0 u. < 3,5	1	1	1	1	1	1	2	2	3	4
≥ 2,8 u. < 3,0	1	1	1	1	1	2	2	3	3	4
≥ 2,5 u. < 2,8	1	1	1	1	1	2	2	3	4	4
≥ 2,3 u. < 2,5	1	1	1	1	1	2	2	3	4	5
≥ 2,1 u. < 2,3	1	1	1	1	2	3	3	3	4	5
≥ 1,6 u. < 2,1	1	1	1	1	2	3	3	4	4	5
≥ 1,3 u. < 1,6	1	1	1	2	3	3	4	4	4	5
≥ 1,0 u. < 1,3	1	1	2	3	3	4	4	4	5	5

Tabelle 2-2: Ökonomischer Status nach Haushaltseinkommen und gewichteter Haushaltsgröße nach OECD[16]

Tabelle 2-2 zeigt die Vorschrift zur Einordnung der Haushalte in die fünf Kategorien des ökonomischen Status:

- 1: Sehr niedrig
- 2: Niedrig
- 3: Mittel
- 4: Hoch
- 5: Sehr hoch

[15] Für einen Haushalt mit zwei Erwachsenen und einem Kind unter 14 Jahren ergibt sich so nach neuer OECD-Skala eine gewichtete Haushaltsgröße von 1,0 + 0,5 + 0,3 = 1,8 (statt einer ungewichteten Haushaltsgröße von 3,0).

[16] In Anlehnung an Eggs et al. (2018), S. 11.

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 in die folgenden Kategorien:

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

Da in jedem SrV-Durchgang gesellschaftliche und technische Entwicklungen und sich daraus ergebende Veränderungen berücksichtigt werden, kam es auch im SrV 2018 zu einigen Erweiterungen des Standardkatalogs.

Darüber hinaus führte die Vielfalt orts- oder auftraggeberspezifischer Anforderungen zu speziellen Erweiterungen des Fragekatalogs. Diese beziehen sich nur auf die Haushalts- und vor allem die Personenebene.

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

Im Folgenden werden die Erhebungsmerkmale übersichtsartig zusammengestellt[17]. Die vollständige Dokumentation der konkreten Frageformulierungen und Antwortoptionen für alle Standard-, Sonder- und Zusatzfragen ist im Anhang II zu finden.

3.2 Merkmale des Haushaltes

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

- Anzahl der Personen im Haushalt
- Gehzeit zu den nächstgelegenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Fahrzeugausstattung des Haushalts
- Jahresfahrleistung, Antriebsart, Zulassungsort und üblicher Stellplatz der drei meistgenutzten Pkw
- monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes
- Art der Wohnung (Haupt- oder Nebenwohnsitz)

[17] Die vollständigen Variablen- und Kodierungstabellen sind dokumentiert in Hubrich et al. (2020).

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
- Tätigkeit bzw. Art der Erwerbstätigkeit
- höchster Schulabschluss
- höchste Berufsausbildung
- Führerscheinbesitz
- allgemeine Nutzung von Auto, Carsharing, Fahrrad, Leih-/Mietfahrrad, Öffentlichen Verkehrsmitteln
- hauptsächlich genutzte Fahrkartenart
- Gehzeit zu den meistgenutzten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

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

- Normalität des Stichtags
- ggf. Grund für Nichtnormalität
- Verfügbarkeit am Stichtag von Pkw, Fahrrad, Elektrofahrrad, ÖPNV-Zeitkarte
- 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 Wegebeginns
- 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 2018“ für eine konkrete SrV-Stadtgruppe.

Für die Nummerierung der Tabellen wird ein spezifisches Nummernsystem verwendet, um die Orientierung beim Vergleich mit früheren SrV-Jahrgängen zu erleichtern. Allerdings ist damit die Nummerierung nicht überall durchgängig, weil Fragekatalog und Auswertungsumfang sich innerhalb der SrV-Zeitreihe verändert haben. Darüber hinaus wurde das Nummernsystem fortgeschrieben, so dass Tabellen, die erst ab 2018 Bestandteil der SrV-Auswertungen sind, eine neue Nummer erhalten.

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

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

Kennwerte, die aufgrund der Komplexität der Auswertungskombination nur auf geringen Fallzahlen basieren, sind unter Umständen 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 (ungewichtet) können die Ergebnisse auf keinen Fall sinnvoll interpretiert werden. Daher werden dann die Kennwerte nicht mehr ausgewiesen, sondern durch das Zeichen „/“ ersetzt. Gleichzeitig ist die zugehörige Fallzahl grau hinterlegt.

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

5 Literatur

Die Berichte der Technischen Universität Dresden stehen auf den Webseiten des SrV-Projektes zum Abruf bereit: <https://tu-dresden.de/srv>.

Ahrens, G.-A.; Becker, U.; Böhmer, T.; Richter, F.; Wittwer, R. (2012): Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz. Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau. Verfügbar unter (letzter Abruf 06.03.2020): <https://www.bmu.de/themen/forschung-foerderung/forschung/forschungs-und-entwicklungsberichte/details/potenzial-des-radverkehrs-fuer-den-klimaschutz/>.

Eggs, J.; Follmer, R.; Gruschwitz, D.; Nobis. C.; Bäumer, M.; Pfeiffer, M. (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Nutzerhandbuch, Teil Variablenaufbereitung Haushaltsdatensatz. Anhang zum Methodenbericht. Infas, DLR, IVT, Infas 360. Bonn, Berlin.

Hubrich, S. (2017): Fehlereinflüsse und Teilnahmebereitschaft bei Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten. Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Heft 18, Dresden. Verfügbar unter (letzter Abruf 27.11.2019): <https://doi.org/10.25368/2018.1>.

Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Gerike, R. (2019): Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. Technische Universität Dresden.

Hubrich, S.; Wittwer, R. (2017): Effects of improvements to survey methods on data quality and precision – Methodological insights into the 10th wave of the cross-sectional household survey ”Mobility in Cities – SrV”. Transportation Research Procedia, 25, 2281–2291, Verfügbar unter (letzter Abruf 27.11.2019):<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.436>.

Hubrich, S.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Ließke, F.; Gerike, R. (2020): Datenaufbereitung im Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. Technische Universität Dresden.

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

Wittwer, 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. Verfügbar unter (letzter Abruf 27.11.2019): <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/nvz/ressourcen/dateien/institutsschriftenreihe/Heft-11.pdf>

Wittwer, R.; Hubrich, S.; Wittig, S.; Ließke, F.; Gerike, R. (2020): Nonresponse-Analyse und Gewichtung im Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. Technische Universität Dresden.

Anhang I – Stadtbeteiligung in den SrV-Stadtgruppen

Gruppierung nach Zentralität, Stadtgröße und Topografie

Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topografie: flach
Beetzendorf-Diesdorf
Bischofswerda
Dallgow
Eichwalde
Heidenau
Kleinmachnow
Lotte
Michendorf
Möckern-Loburg-Fläming
Nuthetal
Obere Aller
Pegau
Rangsdorf
Rüdersdorf
Schwielowsee
Stahnsdorf
Südliche Altmark
Velten
Wustermark
Zeuthen

Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topografie: hügelig
Ahnatal
Belm
Bissendorf
Calden
Fuldabrück
Fuldatal
Hagen am Teutoburger Wald
Hasbergen
Kaufungen
Lohfelden
Niestetal
Schauenburg
Tharandt
Wallenhorst

Mittelzentren, Topografie: flach
Bernau bei Berlin
Blankenfelde-Mahlow
Borna
Coswig
Delitzsch
Eberswalde
Eilenburg
Falkensee
Fürstenwalde/Spree
Grevenbroich
Großenhain
Hennigsdorf
Kaarst
Königs Wusterhausen
Landau in der Pfalz
Lübben (Spreewald)
Lübbenau/Spreewald
Ludwigsfelde
Markkleeberg
Meerbusch
Monheim am Rhein
Neuss
Norderstedt
Oranienburg
Radebeul
Schkeuditz
Schönefeld
Spremberg
Stralsund
Strausberg
Teltow
Torgau
Werder (Havel)
Wurzen

Mittelzentren, Topografie: hügelig
Baunatal
Bautzen
Böblingen
Dippoldiswalde
Eisenach
Ettlingen
Freital
Grimma
Hofheim am Taunus
Kamenz
Meißen
Georgsmarienhütte
Pirna
Radeberg
Ratingen

Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: flach
Augsburg
Brandenburg an der Havel
Cottbus
Darmstadt
Dessau-Roßlau
Halle (Saale)
Hanau
Heidelberg
Karlsruhe
Kiel
Ludwigshafen am Rhein
Magdeburg
Mannheim
Neumünster
Offenbach am Main
Potsdam
Rostock
Schwerin

Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig
Bochum
Chemnitz
Erfurt
Frankfurt (Oder)
Fulda
Gera
Gießen
Jena
Kaiserslautern
Kassel
Konstanz
Marburg
Offenburg
Osnabrück
Regensburg
Trier
Tübingen
Wetzlar
Wiesbaden
Zwickau

Oberzentren 500.000 und mehr EW (ohne Berlin), Topografie: flach
Bremen
Dresden
Düsseldorf
Frankfurt am Main
Leipzig

Gruppierung nach Auswertungserfordernissen für Zeitreihenanalysen

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

SrV-Wiederholerstädte West (über 100.000 EW)
Augsburg
Bremen
Düsseldorf
Frankfurt am Main
Kassel
Kiel
Mannheim
Trier
Wiesbaden

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

Anhang II – Kennziffern in Tabellen

Verzeichnis der Ergebnistabellen

1 Allgemeine Mobilitätskennwerte

1.1 Allgemeine Mobilitätskennwerte (alle Wege)

1.2 Nutzung der Pkw

2 Haushaltsstruktur

2.1 Haushaltsstruktur und Fahrzeugausstattung

2.2 Motorisierungsgruppen der Haushalte

2.5 Gehzeit von der Wohnung zu den nächstgelegenen ÖV-Haltestellen

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

2.8.1 Ausstattung der Haushalte mit Elektrofahrrädern nach Netto-Haushaltseinkommen

2.8.2 Pkw-Motorisierung der Haushalte nach ökonomischem Status

2.9 Haushaltsfahrleistung in Haushalten mit Pkw im Jahr 2017 nach Haushaltseinkommen

2.9.1 Haushaltsfahrleistung in Haushalten mit Pkw im Jahr 2017 nach ökonomischem Status

3 Personenstruktur

3.1 Einwohnerstruktur nach Alter und Geschlecht

3.1.2 Einwohnerstruktur nach Alter und ökonomischem Status

3.2 Stichprobenstruktur nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit und Geschlecht

3.3 Verfügbarkeit eines Haushalts-Pkw am Stichtag nach Geschlecht

3.3.1 Verfügbarkeit eines Fahrrads am Stichtag nach Geschlecht

3.3.3 Verfügbarkeit einer ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht

3.3.4 Nutzungshäufigkeit des Pkw in den letzten 12 Monaten nach Verfügbarkeit eines Pkw im Haushalt

3.3.5 Nutzungshäufigkeit des Fahrrads in den letzten 12 Monaten nach Verfügbarkeit eines Fahrrads im Haushalt

3.3.7 Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in den letzten 12 Monaten nach Verfügbarkeit einer Zeitkarte im Haushalt

3.3.8 Verfügbarkeit eines Haushalts-Pkw am Stichtag nach ökonomischem Status

3.3.9 Nutzungshäufigkeit des Pkw in den letzten 12 Monaten nach ökonomischem Status

3.3.10 Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in den letzten 12 Monaten nach ökonomischem Status

3.4 Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten nach Geschlecht

3.7 Stichprobenstruktur nach Mobilitätseinschränkung

3.10 Gehzeit von der Wohnung zu den meistgenutzten ÖV-Haltestellen

3.11 Anwesenheit am Wohnort nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit

3.14.1 Nutzungshäufigkeit von Pkw, Carsharing, Fahrrad, Leih-/Mietfahrrad und ÖPNV in den letzten 12 Monaten
3.19 Normalität des Stichtages
3.20 Allgemeine Nutzung von Leih-/Mietfahrrädern und Carsharing-Fahrzeugen nach Alter

4 Pkw-Kennziffern

4.2 Zulassungsort, Stellplatznutzung und Fahrleistung der Pkw
4.2.1 Antriebsart der Pkw

5 Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten und weiteren Merkmalen

5.1 Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten
5.1.2 Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten ohne "Eigene Wohnung"
5.1.3 Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten ohne "Eigene Wohnung" und ohne "Bringen und Holen"
5.1.4 Wegeanteile zum "Bringen und Holen" nach Ziel/Zweck der begleiteten Person
5.1.5 Wegeanteile zu Zielen im Wohnumfeld nach Zweckgruppen
5.2 Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittel und räumlichen Verkehrsarten
5.3 Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten
5.5 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen (alle Wege)
5.5.1 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen (Binnenverkehr)
5.5.2 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung" (alle Wege)
5.5.3 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung" (Binnenverkehr)
5.6 Verkehrsmittelwahl nach Wetter am Stichtag
5.7 Verkehrsmittelwahl nach Quartal
5.8 Verkehrsmittelwahl nach ökonomischem Status des Haushalts

6 Mobilität nach räumlichen Verkehrsarten und weiteren Merkmalen

6.1 Wegehäufigkeit der Personen nach Alter und Geschlecht
6.2 Wegehäufigkeit der Personen nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht
6.3 Wegehäufigkeit der Personen nach Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag und Geschlecht
6.4 Wegehäufigkeit der Personen nach Zweckgruppen und räumlichen Verkehrsarten
6.4.1 Wegehäufigkeit der Personen nach Zweckgruppen und räumlichen Verkehrsarten ohne "Eigene Wohnung"
6.5 Wegehäufigkeit der Personen nach Hauptverkehrsmittel und räumlichen Verkehrsarten
6.6 Wegehäufigkeit der Personen nach Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten

6.11 Spezifische Verkehrsleistung sowie tägliche Zeit im Verkehr der Personen nach Erwerbstätigkeit
6.17 Begleitung von Personen nach Zweckgruppen
6.17.1 Begleitung von Personen nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung"

7 Mittlere Dauer, Entfernung und Geschwindigkeit

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

8 Tagesganglinien

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

10 Entfernungsgruppen

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

11 Führerscheinbesitz

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

13 Aktivitätenketten

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

14 Spezifische Verkehrsleistung

14.1 Spezifische Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmittel und Entfernungsgruppen (Binnenverkehr)

14.2 Spezifische Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmittel und Entfernungsgruppen (alle Wege)

15 Verkehrsmittel

15.5 Reihenfolge der auf Wegen genutzten Verkehrsmittel

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

16.1 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (alle Personengruppen)

16.2 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 1)

16.3 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 2)

16.4 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 3)

16.5 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 4)

16.6 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 5)

16.7 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 6)

16.8 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 7)

16.9 Pkw-Besetzung nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

18 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen und Personengruppen

18.1 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (alle Personengruppen)

18.2 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 1)

18.3 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 2)

18.4 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 3)

18.5 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 4)

18.6 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 5)

18.7 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 6)

18.8 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 7)

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 1.1

Allgemeine Mobilitätskennwerte (alle Wege)

Beschreibung	Kennwert
Anzahl befragter Personen [P]	97.627
Anteil Personen am Wohnort [%]	94,5
Wegehäufigkeit der Personen am Wohnort [Wege/P,d]	3,5
Ausgänge der Personen am Wohnort [Ausgänge/P,d]	1,4
Wege pro Ausgang [Wege/Ausgang]	2,5
Anteil mobiler Personen an allen Personen am Wohnort [%]	92,9
Wegehäufigkeit mobiler Personen [Wege/mP,d]	3,8
Ausgänge mobiler Personen am Wohnort [Ausgänge/mP,d]	1,5
Frühspitzenstunde (alle Wege)	7:01–8:00 Uhr
Anteil Frühspitze (alle Wege) [%]	9,5
Nachmittagsspitzenstunde (alle Wege)	15:31–16:30 Uhr
Anteil Nachmittagsspitze (alle Wege) [%]	9,5
Mittlere Dauer pro Weg [min]*	21,9
Mittlere Entfernung pro Weg [km]*	6,2
Mittlere Geschwindigkeit pro Weg [km/h]*	16,9
Zeit im Verkehr [min/P,d]**	76,4
Spezifische Verkehrsleistung [km/P,d]**	21,5

Hinweis:

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

** Die Berechnung erfolgte für Personen mit gültigen Wegen mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 1.2

Nutzung der Pkw

Beschreibung	Kennwert
Pkw-Fahrten pro Person und Tag [Pkw-F/P,d]*	2,9
Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt]	1,3
Mittlere Dauer pro Fahrt - gesamt [min]**	21,6
Fahrer [min]**	22,5
Mitfahrer [min]**	18,5
Mittlere Entfernung pro Fahrt - gesamt [km]**	9,9
Fahrer [km]**	10,7
Mitfahrer [km]**	7,2
Mittlere Zeit bei Pkw-Nutzung - gesamt [min/d]**	65,5
Fahrer [min/d]**	71,9
Mitfahrer [min/d]**	41,0

Hinweise:

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

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 2.1

Haushaltsstruktur und Fahrzeugausstattung

Strukturen [absolut in befragten HH]	Haushaltsgrößengruppen 1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen	Summe
Haushalte	28.711	14.967	5.544	5.009	54.232
Personen	28.711	29.934	16.633	22.349	97.627
Personen am Wohnort	27.122	27.884	15.808	21.427	92.241
Mobile Personen	26.218	27.063	15.875	21.549	90.705
Mobile Personen am Wohnort	24.747	25.150	15.102	20.695	85.695

Fahrzeugausstattung [Fz in befragten HH]	Haushaltsgrößengruppen 1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen	Summe	Fz/HH
Privat-Pkw	14.063	15.023	6.290	5.934	41.311	0,76
Dienst-Pkw	1.078	1.177	875	855	3.986	0,07
Motorräder ab 125 ccm	915	1.025	589	517	3.045	0,06
Motorisierte Zweiräder bis 125 ccm	582	613	371	363	1.930	0,04
Fahrräder (konventionell)	25.080	25.680	14.925	20.290	85.976	1,59
Elektrofahrräder	820	1.697	426	334	3.276	0,06

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 2.2

Motorisierungsgruppen der Haushalte

Motorisierungsgruppe	Anteil an allen Haushalten: Nur Privat-Pkw	Anteil an allen Haushalten: Privat- und Dienst-Pkw
0 Pkw, 0 mot. Zweirad	35,0 %	32,4 %
0 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	1,2 %	0,9 %
1 Pkw, 0 mot. Zweirad	48,7 %	48,3 %
1 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	4,0 %	3,7 %
2 Pkw*	10,2 %	13,1 %
Mehr als 2 Pkw*	1,0 %	1,7 %
Summe	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*44.081*	*44.081*
Gewichtete Fallzahl	*54.213*	*54.213*

Hinweis:
* Die Motorisierungsgruppe umfasst ebenso ggf. vorhandene motorisierte Zweiräder.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 2.5

Gehzeit von der Wohnung zu den nächstgelegenen ÖV-Haltestellen

Gehzeit von der Wohnung zur Haltestelle	Verkehrsmittel					
	Bus	Straßenbahn	S-Bahn	U-Bahn	Fähre	Nahverkehrs-/ Fernzug
1 bis 5 min	66,1 %	35,7 %	7,0 %	23,6 %	0,6 %	2,9 %
6 bis 10 min	21,6 %	18,5 %	15,9 %	22,5 %	1,2 %	7,7 %
11 bis 15 min	4,0 %	6,3 %	14,3 %	10,4 %	1,8 %	9,3 %
16 bis 20 min	0,9 %	3,5 %	9,6 %	5,7 %	1,9 %	9,7 %
21 min und mehr	0,5 %	5,4 %	14,8 %	11,6 %	9,0 %	31,0 %
Existiert nicht, nicht erreichbar oder nicht bekannt	6,8 %	30,5 %	38,3 %	26,1 %	85,5 %	39,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*44.101*	*40.929*	*43.188*	*22.591*	*32.685*	*44.025*
Gewichtete Fallzahl	*54.231*	*50.315*	*53.613*	*27.023*	*41.611*	*54.142*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 2.8

Pkw-Motorisierung der Haushalte nach Netto-Haushaltseinkommen und Haushaltsgröße

	Privat- und Dienst-Pkw pro Haushalt					
	1 Person		**>1 Person**		**alle Haushalte**	
Haushalts-einkommensgruppe	Pkw	*Ungew. Fallzahl*	Pkw	*Ungew. Fallzahl*	Pkw	*Ungew. Fallzahl*
Unter 500 €	0,21	*345*	0,61	*88*	0,24	*433*
500 bis unter 1.500 €	0,34	*3.883*	0,68	*1.594*	0,39	*5.477*
1.500 bis unter 3.600 €	0,63	*5.668*	1,04	*14.451*	0,82	*20.119*
3.600 bis unter 5.600 €	0,79	*451*	1,31	*8.314*	1,23	*8.765*
5.600 € und mehr	0,96	*161*	1,53	*3.718*	1,46	*3.879*
Ungewichtete Fallzahl		*10.508*		*28.165*		*38.673*
Gewichtete Fallzahl		*25.236*		*22.292*		*47.528*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 2.8.1

Ausstattung der Haushalte mit Elektrofahrrädern nach Netto-Haushaltseinkommen

Haushalts-einkommensgruppe	Elektrofahrräder pro Haushalt	*Ungewichtete Fallzahl*
Unter 500 €	0,01	434
500 bis unter 1.500 €	0,02	5.478
1.500 bis unter 3.600 €	0,06	20.123
3.600 bis unter 5.600 €	0,09	8.770
5.600 € und mehr	0,10	3.882
Ungewichtete Fallzahl		*38.687*
Gewichtete Fallzahl		*47.540*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 2.8.2

Pkw-Motorisierung der Haushalte nach ökonomischem Status

	Privat- und Dienst-Pkw pro Haushalt	
Ökonomischer Status	Pkw	*Ungew. Fallzahl*
Sehr niedrig	0,42	*3.872*
Niedrig	0,58	*6.478*
Mittel	0,83	*15.845*
Hoch	1,10	*8.919*
Sehr hoch	1,38	*3.559*
Ungewichtete Fallzahl		*38.673*
Gewichtete Fallzahl		*47.528*

Hinweise:
Der ökonomische Status eines Haushalts (und der dort lebenden Personen) leitet sich aus dem Haushaltsnettoeinkommen und einer speziell gewichteten Haushaltsgröße ab. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 2.9

Haushaltsfahrleistung in Haushalten mit Pkw im Jahr 2017 nach Haushaltseinkommen

Haushalts-einkommensgruppe	km/Jahr	*Ungew. Fallzahl*
Unter 500 €	18.800	82
500 bis unter 1.500 €	9.400	1.922
1.500 bis unter 3.600 €	12.900	13.818
3.600 bis unter 5.600 €	19.400	6.991
5.600 € und mehr	23.200	3.282
Ungewichtete Fallzahl		*26.095*
Gewichtete Fallzahl		*28.782*

Hinweise:
Die Auswertung beschränkt sich auf Haushalte mit mindestens einem Privat- oder Dienst-Pkw.
Für die Berechnung der Jahresfahrleistung wurden nur die drei meistgenutzten Pkw eines Haushalts einbezogen.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 2.9.1

Haushaltsfahrleistung in Haushalten mit Pkw im Jahr 2017 nach ökonomischem Status

Ökonomischer Status	km/Jahr	*Ungew. Fallzahl*
Sehr niedrig	12.100	1.413
Niedrig	11.300	3.462
Mittel	13.200	11.255
Hoch	17.700	6.970
Sehr hoch	22.600	2.995
Ungewichtete Fallzahl		*26.095*
Gewichtete Fallzahl		*28.782*

Hinweise:
Die Auswertung beschränkt sich auf Haushalte mit mindestens einem Privat- oder Dienst-Pkw.
Für die Berechnung der Jahresfahrleistung wurden nur die drei meistgenutzten Pkw eines Haushalts einbezogen.
Der ökonomische Status eines Haushalts (und der dort lebenden Personen) leitet sich aus dem Haushaltsnettoeinkommen und einer speziell gewichteten Haushaltsgröße ab. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.1

Einwohnerstruktur nach Alter und Geschlecht

	Anteil der Personen in Altersgruppe		
Altersgruppe	Männlich	Weiblich	Gesamt
0 bis unter 15 Jahre	13,7 %	12,6 %	13,2 %
15 bis unter 25 Jahre	10,2 %	9,8 %	10,0 %
25 bis unter 45 Jahre	31,2 %	28,8 %	30,0 %
45 bis unter 65 Jahre	27,5 %	26,1 %	26,8 %
65 Jahre und älter	17,5 %	22,7 %	20,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*47.544*	*50.083*	*97.627*
Gewichtete Fallzahl	*48.336*	*49.291*	*97.627*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.1.2

Einwohnerstruktur nach Alter und ökonomischem Status

	Ökonomischer Status						
Altersgruppe	Sehr niedrig	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch	Summe	*Ungewichtete Fallzahl*
0 bis unter 15 Jahre	11,8 %	13,6 %	33,6 %	23,9 %	17,1 %	100 %	*14.433*
15 bis unter 25 Jahre	26,9 %	18,9 %	25,2 %	22,5 %	6,5 %	100 %	*6.109*
25 bis unter 45 Jahre	10,7 %	12,5 %	38,7 %	27,3 %	10,9 %	100 %	*21.296*
45 bis unter 65 Jahre	8,0 %	13,9 %	36,5 %	28,3 %	13,2 %	100 %	*23.411*
65 Jahre und älter	8,3 %	25,4 %	50,0 %	13,2 %	3,2 %	100 %	*20.385*
Gesamt	**11,2 %**	**16,1 %**	**38,3 %**	**23,9 %**	**10,4 %**	**100 %**	
Ungewichtete Fallzahl							*85.634*
Gewichtete Fallzahl							*85.879*

Hinweis:
Der ökonomische Status eines Haushalts (und der dort lebenden Personen) leitet sich aus dem Haushaltsnettoeinkommen und einer speziell gewichteten Haushaltsgröße ab.
Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Große SrV-Vergleichsstädte

Tab 3.2

Stichprobenstruktur nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit und Geschlecht

	Anteil der Personen in Tätigkeits-/Erwerbstätigkeitsgruppe		
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit	Männlich	Weiblich	Gesamt
Kind (noch nicht eingeschult)	6,1 %	5,7 %	5,9 %
Hausfrau/-mann	0,3 %	2,4 %	1,4 %
Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand	19,5 %	25,1 %	22,3 %
Freiwilligendienstleistende(r) (Wehrdienst, Bundesfreiwilligendient, FSJ usw.)	0,1 %	0,2 %	0,2 %
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	2,2 %	1,4 %	1,8 %
Schüler(in)	11,5 %	10,5 %	11,0 %
Student(in)	5,8 %	5,9 %	5,8 %
Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in)	1,7 %	1,5 %	1,6 %
Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr) beschäftigt	44,7 %	27,5 %	36,0 %
Wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden beschäftigt	5,0 %	13,9 %	9,5 %
Wöchentlich weniger als 18 Stunden beschäftigt	0,9 %	2,1 %	1,5 %
Vorübergehend freigestellt/beurlaubt (z. B. in Elternzeit oder in sonstiger Beurlaubung)	0,5 %	2,5 %	1,6 %
Sonstiges	1,6 %	1,3 %	1,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*47.492*	*50.017*	*97.509*
Gewichtete Fallzahl	*48.256*	*49.212*	*97.468*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.3

Verfügbarkeit eines Haushalts-Pkw am Stichtag nach Geschlecht

Pkw-Verfügbarkeit als Fahrer(in) oder Mitfahrer(in)	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	54,7 %	48,2 %	51,5 %
Nach Absprache	11,9 %	13,3 %	12,6 %
Kein Zugang	33,3 %	38,4 %	35,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*47.533*	*50.068*	*97.601*
Gewichtete Fallzahl	*48.329*	*49.280*	*97.609*

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

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**
Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
Wochentag: **Mittlerer Werktag**
Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.3.1

Verfügbarkeit eines Fahrrads am Stichtag nach Geschlecht

	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
Fahrrad (konventionell)	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	74,2 %	69,3 %	71,7 %
Nach Absprache	2,0 %	1,9 %	1,9 %
Kein Zugang	23,8 %	28,8 %	26,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*44.090*	*46.714*	*90.804*
Gewichtete Fallzahl	*45.559*	*46.607*	*92.166*

	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
Elektrofahrrad	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	3,4 %	3,0 %	3,2 %
Nach Absprache	0,6 %	0,5 %	0,5 %
Kein Zugang	96,0 %	96,5 %	96,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*44.116*	*46.741*	*90.857*
Gewichtete Fallzahl	*45.594*	*46.634*	*92.228*

	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
Fahrrad (konventionell) oder Elektrofahrrad	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	75,1 %	70,2 %	72,6 %
Nach Absprache	2,0 %	1,9 %	1,9 %
Kein Zugang	22,9 %	28,0 %	25,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*44.089*	*46.713*	*90.802*
Gewichtete Fallzahl	*45.559*	*46.606*	*92.165*

Hinweise:
"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Fahrräder vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.
Die Angabe wurde nur von Personen ab 6 Jahren erfasst.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.3.3

Verfügbarkeit einer ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht

	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
Zeitkarten-Verfügbarkeit	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	36,5 %	42,4 %	39,5 %
Nach Absprache	3,9 %	2,7 %	3,3 %
Kein Zugang	59,5 %	54,9 %	57,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*44.111*	*46.737*	*90.848*
Gewichtete Fallzahl	*45.588*	*46.629*	*92.218*

Hinweise:
"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Zeitkarten vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.
Die Angabe wurde nur von Personen ab 6 Jahren erfasst.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.3.4

Nutzungshäufigkeit des Pkw in den letzten 12 Monaten nach Verfügbarkeit eines Pkw im Haushalt

	Anteil der Personen in Häufigkeitsgruppe		
Nutzungshäufigkeit Pkw als Fahrer(in) oder Mitfahrer(in)	Uneingeschränkte Verfügbarkeit	Nach Absprache	Kein Zugang
Täglich oder fast täglich	48,7 %	18,3 %	4,0 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	20,2 %	23,3 %	5,9 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	22,0 %	38,4 %	18,9 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	6,9 %	13,8 %	24,8 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	0,9 %	2,4 %	15,1 %
Seltener	0,7 %	2,3 %	11,7 %
Nie	0,6 %	1,4 %	19,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*52.469*	*14.719*	*30.019*
Gewichtete Fallzahl	*50.001*	*12.292*	*34.943*

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.3.5

Nutzungshäufigkeit des Fahrrads in den letzten 12 Monaten nach Verfügbarkeit eines Fahrrads im Haushalt

	Anteil der Personen in Häufigkeitsgruppe		
Nutzungshäufigkeit Fahrrad	Uneingeschränkte Verfügbarkeit	Nach Absprache	Kein Zugang
Täglich oder fast täglich	27,8 %	6,3 %	3,8 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	13,9 %	7,5 %	2,8 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	18,5 %	12,4 %	5,0 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	15,5 %	15,6 %	5,1 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	7,9 %	9,2 %	3,5 %
Seltener	8,5 %	17,1 %	7,9 %
Nie	8,0 %	31,8 %	71,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*66.928*	*1.937*	*21.905*
Gewichtete Fallzahl	*66.873*	*1.776*	*23.484*

Hinweise:
"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Fahrräder vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.
Die Angabe wurde nur von Personen ab 6 Jahren erfasst.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.3.7

Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in den letzten 12 Monaten nach Verfügbarkeit einer Zeitkarte im Haushalt

	Anteil der Personen in Häufigkeitsgruppe		
Nutzungshäufigkeit ÖPNV	Uneingeschränkte Verfügbarkeit	Nach Absprache	Kein Zugang
Täglich oder fast täglich	57,8 %	10,6 %	3,3 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	16,5 %	15,1 %	5,0 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	12,8 %	30,4 %	17,5 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	7,2 %	24,8 %	28,6 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	2,8 %	9,6 %	16,8 %
Seltener	2,1 %	7,0 %	15,9 %
Nie	0,8 %	2,4 %	12,8 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*32.238*	*3.724*	*54.859*
Gewichtete Fallzahl	*36.411*	*3.053*	*52.730*

Hinweise:
"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Zeitkarten (Monats- oder Jahreskarten, Semester-/Jobticket) vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.
Die Angabe wurde nur von Personen ab 6 Jahren erfasst.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.3.8

Verfügbarkeit eines Haushalts-Pkw am Stichtag nach ökonomischem Status

Pkw-Verfügbarkeit als Fahrer(in) oder Mitfahrer(in)	Ökonomischer Status				
	Sehr niedrig	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	27,6 %	41,6 %	55,0 %	58,6 %	61,4 %
Nach Absprache	9,4 %	10,1 %	11,7 %	14,8 %	16,7 %
Kein Zugang	63,0 %	48,3 %	33,3 %	26,6 %	21,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*8.398*	*12.686*	*33.211*	*21.547*	*9.778*
Gewichtete Fallzahl	*9.638*	*13.865*	*32.901*	*20.526*	*8.939*

Hinweise:
"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Pkw vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.
Der ökonomische Status eines Haushalts (und der dort lebenden Personen) leitet sich aus dem Haushaltsnettoeinkommen und einer speziell gewichteten Haushaltsgröße ab. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.3.9

Nutzungshäufigkeit des Pkw in den letzten 12 Monaten nach ökonomischem Status

	Ökonomischer Status				
Häufigkeitsgruppe	Sehr niedrig	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch
Täglich oder fast täglich	15,2 %	22,1 %	29,6 %	33,3 %	39,1 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	10,9 %	14,1 %	16,5 %	16,0 %	16,1 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	18,8 %	21,5 %	23,5 %	24,3 %	23,1 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	18,6 %	16,3 %	13,9 %	13,3 %	12,6 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	10,5 %	8,5 %	5,9 %	4,9 %	3,4 %
Seltener	9,6 %	6,9 %	4,5 %	3,2 %	2,0 %
Nie	16,5 %	10,6 %	6,2 %	4,9 %	3,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*8.363*	*12.643*	*33.065*	*21.463*	*9.738*
Gewichtete Fallzahl	*9.588*	*13.819*	*32.771*	*20.454*	*8.907*

Hinweis:
Der ökonomische Status eines Haushalts (und der dort lebenden Personen) leitet sich aus dem Haushaltsnettoeinkommen und einer speziell gewichteten Haushaltsgröße ab. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.3.10

Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in den letzten 12 Monaten nach ökonomischem Status

	Ökonomischer Status				
Häufigkeitsgruppe	Sehr niedrig	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch
Täglich oder fast täglich	36,0 %	26,8 %	22,7 %	22,4 %	18,2 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	12,3 %	11,1 %	9,5 %	8,7 %	8,1 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	16,1 %	16,7 %	16,2 %	16,5 %	16,3 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	13,7 %	18,5 %	21,3 %	22,5 %	25,1 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	7,0 %	9,3 %	11,3 %	13,3 %	14,0 %
Seltener	7,6 %	9,0 %	11,2 %	10,4 %	10,5 %
Nie	7,4 %	8,6 %	7,7 %	6,2 %	7,7 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*8.399*	*12.683*	*33.205*	*21.545*	*9.768*
Gewichtete Fallzahl	*9.634*	*13.860*	*32.896*	*20.524*	*8.931*

Hinweis:
Der ökonomische Status eines Haushalts (und der dort lebenden Personen) leitet sich aus dem Haushaltsnettoeinkommen und einer speziell gewichteten Haushaltsgröße ab. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.4

Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten nach Geschlecht

Normalerweise genutzte Fahrkartenart	Anteil der Personen		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Einzelfahrkarte, Mehrfachkarte	50,4 %	46,7 %	48,5 %
Tageskarte	4,1 %	4,1 %	4,1 %
Zeitkarte	36,4 %	40,9 %	38,7 %
Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte)	7,4 %	7,1 %	7,3 %
Sonstige Fahrkarte	1,7 %	1,2 %	1,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*42.455*	*46.408*	*88.863*
Gewichtete Fallzahl	*43.753*	*46.094*	*89.847*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.7

Stichprobenstruktur nach Mobilitätseinschränkung

	Anteil der Personen				
Dauerhafte Mobilitätseinschränkung	Ja	Nein	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Geheinschränkung	5,1 %	94,9 %	100 %	*96.663*	*96.670*
Seheinschränkung	0,7 %	99,3 %	100 %	*96.663*	*96.670*
Andere Einschränkung	3,9 %	96,1 %	100 %	*96.663*	*96.670*
Keine Einschränkung	91,4 %	8,6 %	100 %	*96.663*	*96.670*

Hinweis:
Mehrfachnennungen sind möglich.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Große SrV-Vergleichsstädte

Tab 3.10

Gehzeit von der Wohnung zu den meistgenutzten ÖV-Haltestellen

Gehzeit von der Wohnung zur Haltestelle	Verkehrsmittel					
	Bus	Straßenbahn	S-Bahn	U-Bahn	Fähre	Nahverkehrs-/ Fernzug
1 bis 5 min	60,5 %	34,1 %	6,8 %	22,8 %	0,5 %	2,5 %
6 bis 10 min	19,1 %	17,5 %	14,8 %	21,3 %	0,8 %	6,4 %
11 bis 15 min	3,3 %	5,3 %	12,4 %	9,2 %	1,2 %	7,6 %
16 bis 20 min	0,7 %	2,7 %	7,5 %	4,6 %	1,3 %	7,3 %
21 min und mehr	0,3 %	3,2 %	10,1 %	7,1 %	5,0 %	20,1 %
Existiert nicht, nicht erreichbar oder nicht bekannt	16,0 %	37,2 %	48,4 %	35,1 %	91,1 %	56,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*88.871*	*82.974*	*87.234*	*47.637*	*67.606*	*88.824*
Gewichtete Fallzahl	*89.861*	*83.640*	*88.953*	*45.959*	*69.935*	*89.808*

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.11

Anwesenheit am Wohnort nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit

Tätigkeit/Erwerbstätigkeit	Anwesend	Ganztägig nicht anwesend	Summe	*Ungewichtete Fallzahl*	*Gewichtete Fallzahl*
Kind (noch nicht eingeschult)	96,4 %	3,6 %	100 %	*7.188*	*5.723*
Hausfrau/-mann	95,8 %	4,2 %	100 %	*1.715*	*1.341*
Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand	94,7 %	5,3 %	100 %	*25.493*	*21.773*
Freiwilligendienstleistende(r) (Wehrdienst, Bundesfreiwilligendient, FSJ usw.)	75,2 %	24,8 %	100 %	*152*	*155*
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	95,8 %	4,2 %	100 %	*1.280*	*1.770*
Schüler(in)	98,1 %	1,9 %	100 %	*11.900*	*10.729*
Student(in)	88,6 %	11,4 %	100 %	*4.117*	*5.685*
Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in)	94,1 %	5,9 %	100 %	*1.110*	*1.534*
Vollzeitbeschäftigt	93,5 %	6,5 %	100 %	*30.602*	*35.114*
Teilzeitbeschäftigt	95,9 %	4,1 %	100 %	*12.618*	*12.233*
Sonstiges	91,8 %	8,2 %	100 %	*1.334*	*1.410*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.14.1

Nutzungshäufigkeit von Pkw, Carsharing, Fahrrad, Leih-/Mietfahrrad und ÖPNV in den letzten 12 Monaten

	Anteile der Personen				
Häufigkeitsgruppe	Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer)	Carsharing (als Fahrer oder Mitfahrer)	Fahrrad	Leih-/Mietfahrrad	ÖPNV
Täglich oder fast täglich	28,8 %	0,1 %	20,9 %	0,1 %	24,1 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	15,4 %	0,2 %	10,9 %	0,1 %	9,7 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	23,0 %	0,8 %	14,9 %	0,3 %	16,3 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	14,2 %	2,8 %	12,7 %	0,8 %	20,5 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	6,2 %	3,0 %	6,7 %	1,4 %	11,1 %
Seltener	4,8 %	4,5 %	8,3 %	4,0 %	10,3 %
Nie	7,5 %	88,7 %	25,6 %	93,4 %	7,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*97.232*	*97.600*	*97.429*	*97.626*	*97.588*
Gewichtete Fallzahl	*97.253*	*97.598*	*97.453*	*97.626*	*97.592*

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.19

Normalität des Stichtages

Normaler Stichtag	Anteil der Personen
Ja	74,4 %
Nein	25,6 %
Summe	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*97.625*
Gewichtete Fallzahl	*97.626*

Grund für nicht normalen Stichtag	Anteil der Personen
Krankheit (selbst)	13,6 %
Krankheit (Kind, Angehörige)	2,7 %
Urlaub	20,9 %
Behördengang	1,3 %
Arzttermin	9,4 %
Arbeit im Homeoffice	3,4 %
Anderer Grund	48,8 %
Summe	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*24.305*
Gewichtete Fallzahl	*25.024*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**
Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
Wochentag: **Mittlerer Werktag**
Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 3.20

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

	Alle Personen	Carsharing-Nutzer(in) als Fahrer oder Mitfahrer		Leih-/Mietfahrrad-Nutzer(in)	
Altersgruppe	Anteil	Anteil an allen Personen	*Ungewichtete Fallzahl*	Anteil an allen Personen	*Ungewichtete Fallzahl*
0 bis unter 15 Jahre	13,2 %	7,6 %	*12.852*	2,5 %	*12.852*
15 bis unter 25 Jahre	10,0 %	12,4 %	*9.757*	7,9 %	*9.757*
25 bis unter 45 Jahre	30,0 %	21,5 %	*29.238*	11,6 %	*29.237*
45 bis unter 65 Jahre	26,8 %	8,7 %	*26.127*	6,3 %	*26.127*
65 bis unter 75 Jahre	9,9 %	2,1 %	*9.684*	2,5 %	*9.684*
75 Jahre und älter	10,2 %	0,8 %	*9.937*	1,0 %	*9.937*
Summe	100 %				
Gesamt		**11,3 %**		**6,6 %**	
Ungewichtete Fallzahl	*97.610*		*97.610*		*97.609*
Gewichtete Fallzahl	*97.594*		*97.594*		*97.593*

Hinweise:
Carsharing-Nutzer(in) sind alle Personen, die in den vergangenen 12 Monaten ein Carsharing-Fahrzeug als Fahrer(in) oder Mitfahrer(in) genutzt haben.
Leih-/Mietfahrrad-Nutzer(in) sind alle Personen, die in den vergangenen 12 Monaten ein Leih-/Mietfahrrad genutzt haben.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 4.2

Zulassungsort, Stellplatznutzung und Fahrleistung der Pkw

	Zulassungsort der Haushalts-Pkw			
Zulassungsort	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Am Wohnort zugelassen	90,4 %	92,2 %	88,5 %	90,7 %
An einem anderen Ort zugelassen	9,4 %	7,5 %	11,1 %	9,1 %
Zurzeit abgemeldet	0,2 %	0,4 %	0,4 %	0,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*33.191*	*9.169*	*1.020*	*43.380*
Gewichtete Fallzahl	*36.189*	*8.010*	*931*	*45.130*

	Abstellort der Haushalts-Pkw			
Üblicherweise genutzter Abstellort	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Garage/Carport/privater Stellplatz	55,6 %	55,0 %	61,2 %	55,6 %
Öffentlicher Straßenraum	41,2 %	39,3 %	31,9 %	40,6 %
Unterschiedlich	3,2 %	5,7 %	6,9 %	3,7 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*33.191*	*9.169*	*1.020*	*43.380*
Gewichtete Fallzahl	*36.189*	*8.010*	*931*	*45.130*

	Jahresfahrleistung der Haushalts-Pkw			
Jahresfahrleistung im Vorjahr	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
km/Jahr	13.100	8.400	5.900	12.100
Ungewichtete Fallzahl	*29.933*	*8.211*	*853*	*38.997*
Gewichtete Fallzahl	*32.885*	*7.162*	*778*	*40.825*

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

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 4.2.1

Antriebsart der Pkw

	Antriebsart der Haushalts-Pkw			
Antriebsart	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Benzin	69,7 %	77,7 %	80,9 %	71,3 %
Diesel	27,9 %	20,7 %	16,7 %	26,4 %
Gas (in Kombination mit Benzin)	1,1 %	0,7 %	1,5 %	1,0 %
Hybrid (Kombination Benzin oder Diesel mit Elektroantrieb)	1,1 %	0,6 %	0,2 %	1,0 %
Elektroantrieb	0,2 %	0,3 %	0,3 %	0,2 %
Andere Antriebsart	0,0 %	0,0 %	0,3 %	0,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*33.191*	*9.169*	*1.020*	*43.380*
Gewichtete Fallzahl	*36.189*	*8.010*	*931*	*45.130*

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 5.1

Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten

Ziel/Zweck	Binnen-verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Eigener Arbeitsplatz	12,2 %	23,4 %	13,3 %
Anderer Dienstort/-weg	1,6 %	5,0 %	2,1 %
Kinderkrippe/-garten	1,5 %	0,2 %	1,4 %
Grundschule	1,4 %	0,2 %	1,2 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	2,2 %	0,8 %	2,1 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	1,1 %	1,2 %	1,1 %
Andere Bildungseinrichtung	0,7 %	0,6 %	0,7 %
Einkauf täglicher Bedarf	8,3 %	3,6 %	7,9 %
Sonstiger Einkauf	3,4 %	2,4 %	3,3 %
Behördengang, Arztbesuch	3,2 %	1,5 %	3,0 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	2,8 %	1,3 %	2,6 %
Bringen oder Holen von Personen	5,3 %	3,0 %	5,1 %
Kultur, Theater, Kino	0,6 %	0,3 %	0,6 %
Gaststätte/Kneipe	2,6 %	1,1 %	2,6 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	2,7 %	5,4 %	3,1 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	3,5 %	2,6 %	3,5 %
Sportstätte (allgemein)	2,8 %	2,0 %	2,7 %
Andere Freizeitaktivität	2,8 %	3,0 %	2,8 %
Eigene Wohnung	40,2 %	40,4 %	39,5 %
Sonstiges	1,1 %	2,1 %	1,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*286.099*	*29.481*	*320.514*
Gewichtete Fallzahl	*284.543*	*31.264*	*321.323*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 5.1.2

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

Ziel/Zweck	Binnen-verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Eigener Arbeitsplatz	19,5 %	40,6 %	21,6 %
Anderer Dienstort/-weg	2,3 %	8,1 %	3,0 %
Kinderkrippe/-garten	2,5 %	0,2 %	2,3 %
Grundschule	2,4 %	0,3 %	2,1 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	4,1 %	1,5 %	3,8 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	1,9 %	2,0 %	1,9 %
Andere Bildungseinrichtung	1,2 %	1,0 %	1,2 %
Einkauf täglicher Bedarf	15,1 %	5,7 %	14,1 %
Sonstiger Einkauf	5,5 %	3,8 %	5,3 %
Behördengang, Arztbesuch	5,1 %	2,4 %	4,8 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	4,3 %	2,0 %	4,1 %
Bringen oder Holen von Personen	8,2 %	4,1 %	7,7 %
Kultur, Theater, Kino	1,2 %	0,6 %	1,1 %
Gaststätte/Kneipe	4,0 %	1,9 %	3,9 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	4,6 %	8,9 %	5,1 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	6,5 %	5,0 %	6,3 %
Sportstätte (allgemein)	5,0 %	3,4 %	4,8 %
Andere Freizeitaktivität	4,9 %	5,4 %	4,9 %
Sonstiges	1,7 %	3,2 %	2,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*286.044*	*29.469*	*320.438*
Gewichtete Fallzahl	*284.487*	*31.256*	*321.246*

Hinweis:
Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck des vorangegangenen Weges zugewiesen.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 5.1.3

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

Ziel/Zweck	Binnen-verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Eigener Arbeitsplatz	19,8 %	40,9 %	21,8 %
Anderer Dienstort/-weg	2,3 %	8,1 %	3,1 %
Kinderkrippe/-garten	6,4 %	1,1 %	5,8 %
Grundschule	4,0 %	0,8 %	3,6 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	4,4 %	1,8 %	4,0 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	1,9 %	2,1 %	1,9 %
Andere Bildungseinrichtung	1,3 %	1,2 %	1,3 %
Einkauf täglicher Bedarf	15,2 %	5,7 %	14,1 %
Sonstiger Einkauf	5,5 %	3,8 %	5,4 %
Behördengang, Arztbesuch	5,4 %	2,8 %	5,1 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	4,4 %	2,1 %	4,1 %
Kultur, Theater, Kino	1,2 %	0,6 %	1,1 %
Gaststätte/Kneipe	4,0 %	1,9 %	3,9 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	5,1 %	9,6 %	5,6 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	6,5 %	5,0 %	6,4 %
Sportstätte (allgemein)	5,5 %	3,7 %	5,3 %
Andere Freizeitaktivität	5,1 %	5,5 %	5,1 %
Sonstiges	2,0 %	3,5 %	2,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*285.973*	*29.462*	*320.357*
Gewichtete Fallzahl	*284.425*	*31.248*	*321.171*

Hinweise:
Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck des vorangegangenen Weges zugewiesen.
Wegen mit dem Zweck "Bringen oder Holen von Personen" wurde der Zweck der begleiteten Person zugeordnet.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 5.1.4

Wegeanteile zum "Bringen und Holen" nach Ziel/Zweck der begleiteten Person

Ziel/Zweck	Binnen-verkehr	Alle Wege
Arbeitsplatz	3,4 %	3,6 %
Anderer Dienstort/-weg	0,2 %	0,2 %
Kinderkrippe/-garten	48,4 %	46,7 %
Grundschule	20,0 %	19,5 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	3,2 %	3,3 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,2 %	0,2 %
Andere Bildungseinrichtung	1,5 %	1,7 %
Einkauf täglicher Bedarf	0,2 %	0,2 %
Sonstiger Einkauf	0,3 %	0,3 %
Behördengang, Arztbesuch	3,6 %	4,1 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	0,8 %	0,9 %
Kultur, Theater, Kino	0,4 %	0,3 %
Gaststätte/Kneipe	0,2 %	0,3 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	5,8 %	6,6 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	0,5 %	0,6 %
Sportstätte (allgemein)	5,3 %	5,3 %
Andere Freizeitaktivität	2,4 %	2,5 %
Sonstiges	3,5 %	3,8 %
Summe	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*18.576*	*19.800*
Gewichtete Fallzahl	*15.145*	*16.262*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 5.1.5

Wegeanteile zu Zielen im Wohnumfeld nach Zweckgruppen

Lage des Zieles	Anteil Wege
Eigene Wohnung	39,5 %
Wohnumfeld (ca. 5 min zu Fuß)	5,0 %
Am Wohnort	48,9 %
Außerhalb des Wohnortes	6,4 %
Ausland	0,1 %
Summe	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*320.566*
Gewichtete Fallzahl	*321.355*

Zweck bei Ziel im Wohnumfeld	Anteil Wege
Eigener Arbeitsplatz	6,2 %
Kita/Schule/Ausbildung	23,5 %
Einkauf/Dienstleistung	41,4 %
Freizeit	25,2 %
Anderer Zweck	3,7 %
Summe	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*16.330*
Gewichtete Fallzahl	*16.054*

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 5.2

Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittel und räumlichen Verkehrsarten

Hauptverkehrsmittel	Binnen-verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Zu Fuß	30,8 %	1,8 %	28,1 %
Fahrrad	18,2 %	4,5 %	16,6 %
Elektrofahrrad	0,6 %	0,4 %	0,5 %
Leihfahrrad	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,4 %	0,6 %	0,5 %
Pkw als Fahrer(in) im Haushalts-Pkw	21,6 %	55,0 %	25,0 %
Pkw als Fahrer(in) im Carsharing-Pkw	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Pkw als Fahrer(in) im anderen Pkw	0,9 %	3,4 %	1,2 %
Pkw als Mitfahrer(in) im Haushalts-Pkw	5,7 %	7,6 %	5,9 %
Pkw als Mitfahrer(in) im Carsharing-Pkw	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Pkw als Mitfahrer(in) im anderen Pkw	1,5 %	3,7 %	1,8 %
Bus	4,3 %	1,6 %	4,0 %
Straßenbahn/Tram	6,4 %	1,4 %	5,8 %
U-Bahn	4,4 %	0,6 %	4,0 %
S-Bahn	4,3 %	6,3 %	4,5 %
Nahverkehrszug	0,3 %	6,8 %	0,9 %
Fernverkehrszug	0,0 %	4,3 %	0,4 %
Taxi	0,2 %	0,1 %	0,2 %
Fernbus	0,0 %	0,2 %	0,0 %
Anderes Verkehrsmittel	0,3 %	1,5 %	0,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*285.852*	*29.438*	*320.208*
Gewichtete Fallzahl	*284.226*	*31.203*	*320.921*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 5.3

Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten

Hauptverkehrsmittelgruppe	Binnen-verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Zu Fuß	30,8 %	1,8 %	28,1 %
Fahrrad	18,8 %	5,0 %	17,2 %
MIV	30,2 %	70,4 %	34,4 %
ÖV	20,3 %	22,9 %	20,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*285.852*	*29.438*	*320.208*
Gewichtete Fallzahl	*284.226*	*31.203*	*320.921*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 5.5

Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen (alle Wege)

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Eigener Arbeitsplatz	14,4 %	19,4 %	39,4 %	26,8 %	100 %	*39.089*	*43.441*
Kita/Schule/Ausbildung	27,0 %	21,4 %	27,9 %	23,8 %	100 %	*36.083*	*32.437*
Einkauf/Dienstleistung	35,6 %	13,1 %	35,2 %	16,0 %	100 %	*55.261*	*54.801*
Freizeit	37,4 %	15,9 %	31,1 %	15,6 %	100 %	*50.907*	*51.802*
Anderer Zweck	17,6 %	11,7 %	47,5 %	23,1 %	100 %	*10.901*	*11.591*
Eigene Wohnung	27,0 %	18,0 %	34,1 %	20,8 %	100 %	*127.799*	*126.698*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 5.5.1

Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen (Binnenverkehr)

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Eigener Arbeitsplatz	16,3 %	23,2 %	32,6 %	27,9 %	100 %	*31.850*	*35.082*
Kita/Schule/Ausbildung	28,1 %	22,2 %	26,8 %	23,0 %	100 %	*34.682*	*30.913*
Einkauf/Dienstleistung	37,7 %	13,8 %	31,9 %	16,5 %	100 %	*51.276*	*50.854*
Freizeit	40,4 %	17,4 %	26,6 %	15,7 %	100 %	*44.587*	*45.116*
Anderer Zweck	21,5 %	16,0 %	41,1 %	21,5 %	100 %	*7.717*	*8.080*
Eigene Wohnung	29,8 %	19,4 %	30,2 %	20,6 %	100 %	*115.617*	*114.074*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 5.5.2

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

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Eigener Arbeitsplatz	11,4 %	20,3 %	40,5 %	27,7 %	100 %	*63.313*	*70.022*
Kita/Schule/Ausbildung	27,9 %	21,5 %	25,6 %	24,9 %	100 %	*59.204*	*53.310*
Einkauf/Dienstleistung	36,2 %	13,5 %	34,7 %	15,7 %	100 %	*93.386*	*92.134*
Freizeit	35,3 %	16,8 %	32,0 %	15,8 %	100 %	*87.756*	*88.137*
Anderer Zweck	16,3 %	12,5 %	47,4 %	23,8 %	100 %	*16.269*	*17.055*

Hinweis:
Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck des vorangegangenen Weges zugewiesen.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 5.5.3

Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung" (Binnenverkehr)

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Eigener Arbeitsplatz	13,3 %	24,3 %	33,6 %	28,9 %	100 %	*51.266*	*56.239*
Kita/Schule/Ausbildung	29,0 %	22,3 %	24,7 %	24,0 %	100 %	*57.119*	*51.009*
Einkauf/Dienstleistung	38,0 %	14,0 %	31,8 %	16,2 %	100 %	*87.522*	*86.577*
Freizeit	38,3 %	18,1 %	27,7 %	15,9 %	100 %	*77.934*	*78.003*
Anderer Zweck	20,3 %	16,7 %	41,2 %	21,8 %	100 %	*11.797*	*12.203*

Hinweis:
Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck des vorangegangenen Weges zugewiesen.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 5.6

Verkehrsmittelwahl nach Wetter am Stichtag

	Verkehrsmittelanteile						
Wetter am Stichtag	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
(Sehr) gut	27,2 %	20,8 %	33,1 %	18,9 %	100 %	*98.930*	*100.503*
Eher gut	28,7 %	16,1 %	34,6 %	20,6 %	100 %	*125.202*	*126.597*
Eher schlecht	28,4 %	14,4 %	35,6 %	21,6 %	100 %	*65.160*	*63.851*
(Sehr) schlecht	27,7 %	13,7 %	38,0 %	20,6 %	100 %	*22.901*	*22.589*

Hinweis:
Das Wetter am Stichtag wurde auf Basis der Merkmale Temperatur, Niederschlag und Windstärke bewertet.
Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 5.7

Verkehrsmittelwahl nach Quartal

	Verkehrsmittelanteile						
Quartal	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Januar–März	29,7 %	12,0 %	35,9 %	22,4 %	100 %	*88.442*	*89.239*
April–Juni	27,3 %	20,3 %	33,1 %	19,2 %	100 %	*89.925*	*90.523*
Juli–September	27,1 %	20,7 %	33,9 %	18,2 %	100 %	*58.040*	*61.575*
Oktober–Dezember	28,0 %	16,6 %	34,6 %	20,8 %	100 %	*83.801*	*79.585*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 5.8

Verkehrsmittelwahl nach ökonomischem Status des Haushalts

	Verkehrsmittelanteile						
Ökonomischer Status	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Sehr niedrig	32,9 %	17,0 %	20,5 %	29,6 %	100 %	*25.528*	*29.946*
Niedrig	31,9 %	15,5 %	28,9 %	23,8 %	100 %	*40.225*	*44.620*
Mittel	28,5 %	16,7 %	35,8 %	19,0 %	100 %	*111.193*	*111.155*
Hoch	25,4 %	18,7 %	37,9 %	18,0 %	100 %	*73.500*	*70.104*
Sehr hoch	24,5 %	19,3 %	39,9 %	16,3 %	100 %	*33.599*	*29.851*

Hinweis:
Der ökonomische Status eines Haushalts (und der dort lebenden Personen) leitet sich aus dem Haushaltsnettoeinkommen und einer speziell gewichteten Haushaltsgröße ab. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 6.1

Wegehäufigkeit der Personen nach Alter und Geschlecht

	Wege pro Person und Tag					
Altersgruppe	Männlich	*Ungew. Fallzahl*	Weiblich	*Ungew. Fallzahl*	Alle	*Ungew. Fallzahl*
0 bis unter 15 Jahre	3,0	*7.956*	3,0	*7.711*	3,0	*15.667*
15 bis unter 25 Jahre	3,2	*3.282*	3,3	*3.314*	3,3	*6.596*
25 bis unter 45 Jahre	3,6	*10.325*	4,0	*11.784*	3,8	*22.109*
45 bis unter 65 Jahre	3,5	*12.228*	3,7	*13.431*	3,6	*25.659*
65 Jahre und älter	3,4	*10.976*	3,1	*11.414*	3,3	*22.390*
Ungewichtete Fallzahl		*44.767*		*47.654*		*92.421*
Gewichtete Fallzahl		*45.480*		*46.729*		*92.210*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 6.2

Wegehäufigkeit der Personen nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht

	Wege pro Person und Tag					
Erwerbstätigkeit	Männlich	*Ungew. Fallzahl*	Weiblich	*Ungew. Fallzahl*	Alle	*Ungew. Fallzahl*
Nicht erwerbstätig	3,3	*16.063*	3,2	*17.860*	3,2	*33.923*
In Ausbildung	3,2	*8.180*	3,3	*8.179*	3,2	*16.359*
Erwerbstätig	3,6	*19.832*	3,9	*20.993*	3,7	*40.825*
Ungewichtete Fallzahl		*44.075*		*47.032*		*91.107*
Gewichtete Fallzahl		*44.711*		*46.085*		*90.796*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 6.3

Wegehäufigkeit der Personen nach Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag und Geschlecht

	Wege pro Person und Tag					
Pkw-Verfügbarkeit als Fahrer(in) oder Mitfahrer(in)	Männlich	*Ungew. Fallzahl*	Weiblich	*Ungew. Fallzahl*	Alle	*Ungew. Fallzahl*
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	3,6	*26.185*	3,8	*24.391*	3,7	*50.576*
Nach Absprache	3,4	*6.376*	3,4	*8.107*	3,4	*14.483*
Kein Zugang	3,2	*12.205*	3,2	*15.148*	3,2	*27.353*
Ungewichtete Fallzahl		*44.766*		*47.646*		*92.412*
Gewichtete Fallzahl		*45.500*		*46.725*		*92.225*

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

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 6.4

Wegehäufigkeit der Personen nach Zweckgruppen und räumlichen Verkehrsarten

	Binnenverkehr		Alle Wege	
Ziel/Zweck	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Eigener Arbeitsplatz	0,38	12,3 %	0,47	13,5 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,34	10,9 %	0,35	10,1 %
Einkauf/Dienstleistung	0,55	17,9 %	0,59	17,1 %
Freizeit	0,49	15,9 %	0,56	16,1 %
Anderer Zweck	0,09	2,8 %	0,13	3,6 %
Eigene Wohnung	1,24	40,2 %	1,38	39,6 %
Summe		100 %		100 %
Ungewichtete Fallzahl		*286.064*		*320.471*
Gewichtete Fallzahl		*284.512*		*321.282*

Hinweis:
Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 6.4.1

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

	Binnenverkehr		Alle Wege	
Ziel/Zweck	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Eigener Arbeitsplatz	0,61	19,8 %	0,76	21,8 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,55	18,0 %	0,58	16,6 %
Einkauf/Dienstleistung	0,94	30,5 %	1,00	28,7 %
Freizeit	0,85	27,4 %	0,96	27,5 %
Anderer Zweck	0,13	4,3 %	0,19	5,3 %
Summe		100 %		100 %
Ungewichtete Fallzahl		*285.973*		*320.357*
Gewichtete Fallzahl		*284.425*		*321.171*

Hinweise:
Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.
Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck des vorangegangenen Weges zugewiesen.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 6.5

Wegehäufigkeit der Personen nach Hauptverkehrsmittel und räumlichen Verkehrsarten

	Binnenverkehr		Alle Wege	
Hauptverkehrsmittel	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Zu Fuß	0,95	30,8 %	0,98	28,1 %
Fahrrad	0,56	18,2 %	0,58	16,6 %
Elektrofahrrad	0,02	0,6 %	0,02	0,5 %
Leihfahrrad	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,01	0,4 %	0,02	0,5 %
Pkw als Fahrer(in) im Haushalts-Pkw	0,66	21,6 %	0,87	25,0 %
Pkw als Fahrer(in) im Carsharing-Pkw	0,00	0,1 %	0,00	0,1 %
Pkw als Fahrer(in) im anderen Pkw	0,03	0,9 %	0,04	1,2 %
Pkw als Mitfahrer(in) im Haushalts-Pkw	0,18	5,7 %	0,20	5,9 %
Pkw als Mitfahrer(in) im Carsharing-Pkw	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Pkw als Mitfahrer(in) im anderen Pkw	0,04	1,5 %	0,06	1,8 %
Bus	0,13	4,3 %	0,14	4,0 %
Straßenbahn/Tram	0,20	6,4 %	0,20	5,8 %
U-Bahn	0,14	4,4 %	0,14	4,0 %
S-Bahn	0,13	4,3 %	0,16	4,5 %
Nahverkehrszug	0,01	0,3 %	0,03	0,9 %
Fernverkehrszug	0,00	0,0 %	0,02	0,4 %
Taxi	0,01	0,2 %	0,01	0,2 %
Fernbus	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Anderes Verkehrsmittel	0,01	0,3 %	0,02	0,5 %
Summe		100 %		100 %
Ungewichtete Fallzahl		*285.852*		*320.208*
Gewichtete Fallzahl		*284.226*		*320.921*

Hinweis:
Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 6.6

Wegehäufigkeit der Personen nach Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten

	Binnenverkehr		Alle Wege	
Hauptverkehrsmittelgruppe	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Zu Fuß	0,95	30,8 %	0,98	28,1 %
Fahrrad	0,58	18,8 %	0,60	17,2 %
MIV	0,93	30,2 %	1,20	34,4 %
ÖV	0,62	20,3 %	0,71	20,3 %
Summe		100 %		100 %
Ungewichtete Fallzahl		*285.852*		*320.208*
Gewichtete Fallzahl		*284.226*		*320.921*

Hinweis:
Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 6.11

Spezifische Verkehrsleistung sowie tägliche Zeit im Verkehr der Personen nach Erwerbstätigkeit

	Spezifische Verkehrsleistung		Tägliche Zeit im Verkehr	
Erwerbstätigkeit	km/P,d	*Ungew. Fallzahl*	min/P,d	*Ungew. Fallzahl*
Nicht erwerbstätig	13,5	*30.287*	65,1	*30.287*
In Ausbildung	16,5	*13.935*	71,0	*13.935*
Erwerbstätig	28,9	*34.761*	86,0	*34.761*
Ungewichtete Fallzahl		*78.983*		*78.983*
Gewichtete Fallzahl		*77.928*		*77.928*

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 6.17

Begleitung von Personen nach Zweckgruppen

Ziel/Zweck des Weges	Begleitete Personen pro Weg	Anteil begleiteter Wege	*Ungewichtete Fallzahl*	*Gewichtete Fallzahl*
Eigener Arbeitsplatz	0,2	10,5 %	*39.024*	*43.379*
Kita/Schule/Ausbildung	1,0	55,2 %	*36.018*	*32.376*
Einkauf/Dienstleistung	0,3	27,1 %	*55.203*	*54.744*
Freizeit	0,8	42,1 %	*50.784*	*51.660*
Anderer Zweck	0,4	18,1 %	*6.135*	*6.851*
Eigene Wohnung	0,4	29,1 %	*127.587*	*126.521*
Gesamt	**0,5**	**30,9 %**		

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 6.17.1

Begleitung von Personen nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung"

Ziel/Zweck des Weges	Begleitete Personen pro Weg	Anteil begleiteter Wege	*Ungewichtete Fallzahl*	*Gewichtete Fallzahl*
Eigener Arbeitsplatz	0,2	8,6 %	*63.216*	*69.919*
Kita/Schule/Ausbildung	0,9	53,1 %	*59.080*	*53.214*
Einkauf/Dienstleistung	0,3	26,6 %	*93.303*	*92.067*
Freizeit	0,7	41,0 %	*87.549*	*87.896*
Anderer Zweck	0,3	15,8 %	*8.817*	*9.779*
Gesamt	**0,5**	**30,9 %**		

Hinweis:
Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck des vorangegangenen Weges zugewiesen.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 7.1

Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmitteln (Binnenverkehr)

Hauptverkehrsmittel	Reisezeit min/Weg	Entfernung km/Weg	Geschw. km/h	*Ungew. Fallz.*	*Gew. Fallz.*
Zu Fuß	14,4	1,0	4,0	*81.454*	*81.151*
Fahrrad	16,7	3,2	11,3	*48.553*	*48.883*
Elektrofahrrad	20,6	4,7	13,6	*1.605*	*1.518*
Leihfahrrad	22,4	3,8	10,3	*68*	*115*
Moped/Motorrad/Motorroller	20,4	7,2	21,2	*1.071*	*1.214*
Pkw als Fahrer(in) im Haushalts-Pkw	18,7	6,3	20,2	*61.026*	*58.251*
Pkw als Fahrer(in) im Carsharing-Pkw	26,4	6,9	15,6	*184*	*189*
Pkw als Fahrer(in) im anderen Pkw	21,7	7,2	20,0	*2.177*	*2.297*
Pkw als Mitfahrer(in) im Haushalts-Pkw	15,7	4,8	18,2	*19.654*	*15.212*
Pkw als Mitfahrer(in) im Carsharing-Pkw	22,4	6,0	16,2	*88*	*91*
Pkw als Mitfahrer(in) im anderen Pkw	18,7	5,5	17,8	*3.556*	*3.744*
Bus	29,8	4,9	9,9	*9.859*	*10.464*
Straßenbahn/Tram	32,2	5,5	10,3	*14.045*	*15.602*
U-Bahn	35,4	7,6	13,0	*9.546*	*10.559*
S-Bahn	45,7	12,4	16,2	*9.527*	*10.206*
Nahverkehrszug	50,1	16,5	19,7	*562*	*612*
Fernverkehrszug	/	/	/	*22*	*26*
Taxi	21,7	6,5	18,0	*514*	*532*
Fernbus	/	/	/	*4*	*3*
Anderes Verkehrsmittel	24,8	5,3	12,9	*846*	*857*
Gesamt	**19,9**	**4,2**	**12,5**		

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 7.1.1

Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)

Hauptverkehrsmittelgruppe	Reisezeit min/Weg	Entfernung km/Weg	Geschw. km/h	*Ungew. Fallz.*	*Gew. Fallz.*
Zu Fuß	14,4	1,0	4,0	*81.454*	*81.151*
Fahrrad	16,8	3,2	11,4	*50.226*	*50.516*
MIV	18,3	6,0	19,7	*87.756*	*80.997*
ÖV	35,2	7,4	12,7	*44.925*	*48.861*
Gesamt	**19,9**	**4,2**	**12,5**		

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 7.1.2

Mittlere Reisezeit, GIS-Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)

Hauptverkehrsmittelgruppe	Reisezeit min/Weg	GIS-Entfernung km/Weg	Geschw. km/h	*Ungew. Fallz.*	*Gew. Fallz.*
Zu Fuß	14,3	0,8	3,4	*61.171*	*60.974*
Fahrrad	17,1	2,9	10,0	*45.024*	*45.324*
MIV	18,4	5,8	18,9	*79.136*	*73.028*
ÖV	35,5	6,7	11,3	*41.040*	*44.604*
Gesamt	**20,4**	**4,0**	**11,8**		

Hinweis:
Die Berechnung erfolgte mit auf GIS-Basis ermittelten Entfernungen für gültige Wege mit einer plausiblen Länge (ohne Ausreißerwerte) von unter 100 Kilometern.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 7.4

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

Hauptverkehrsmittel	Reisezeit min/Weg	Entfernung km/Weg	Geschw. km/h	*Ungew. Fallz.*	*Gew. Fallz.*
Zu Fuß	14,6	1,0	4,0	*83.699*	*83.545*
Fahrrad	17,3	3,3	11,6	*49.905*	*50.423*
Elektrofahrrad	22,6	5,3	14,0	*1.782*	*1.666*
Leihfahrrad	21,8	3,7	10,3	*72*	*122*
Moped/Motorrad/Motorroller	22,0	8,9	24,2	*1.246*	*1.398*
Pkw als Fahrer(in) im Haushalts-Pkw	22,3	10,5	28,3	*77.017*	*75.393*
Pkw als Fahrer(in) im Carsharing-Pkw	28,0	9,0	19,3	*216*	*217*
Pkw als Fahrer(in) im anderen Pkw	27,6	14,5	31,6	*3.097*	*3.396*
Pkw als Mitfahrer(in) im Haushalts-Pkw	17,5	6,5	22,3	*22.567*	*17.501*
Pkw als Mitfahrer(in) im Carsharing-Pkw	25,0	10,3	24,8	*106*	*108*
Pkw als Mitfahrer(in) im anderen Pkw	21,8	9,6	26,5	*4.557*	*4.946*
Bus	30,5	5,3	10,4	*10.333*	*10.936*
Straßenbahn/Tram	32,6	5,7	10,5	*14.376*	*16.009*
U-Bahn	35,7	7,8	13,1	*9.708*	*10.775*
S-Bahn	48,0	14,4	18,0	*10.800*	*11.903*
Nahverkehrszug	72,0	37,5	31,3	*2.200*	*2.361*
Fernverkehrszug	92,4	59,4	38,6	*326*	*363*
Taxi	23,1	9,6	25,0	*567*	*597*
Fernbus	/	/	/	*17*	*28*
Anderes Verkehrsmittel	31,0	9,0	17,4	*987*	*968*
Gesamt	**21,9**	**6,2**	**16,9**		

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 7.4.1

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

Hauptverkehrsmittelgruppe	Reisezeit min/Weg	Entfernung km/Weg	Geschw. km/h	*Ungew. Fallz.*	*Gew. Fallz.*
Zu Fuß	14,6	1,0	4,0	*83.699*	*83.545*
Fahrrad	17,5	3,4	11,7	*51.759*	*52.212*
MIV	21,6	9,9	27,4	*108.806*	*102.959*
ÖV	38,2	9,8	15,4	*49.314*	*53.940*
Gesamt	**21,9**	**6,2**	**16,9**		

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 7.4.2

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

Hauptverkehrsmittelgruppe	Reisezeit min/Weg	GIS-Entfernung km/Weg	Geschw. km/h	*Ungew. Fallz.*	*Gew. Fallz.*
Zu Fuß	14,4	0,8	3,5	*62.575*	*62.448*
Fahrrad	17,7	3,0	10,2	*46.393*	*46.871*
MIV	21,9	9,8	26,9	*98.800*	*93.584*
ÖV	38,5	9,1	14,1	*45.141*	*49.271*
Gesamt	**22,5**	**6,2**	**16,5**		

Hinweis:
Die Berechnung erfolgte mit auf GIS-Basis ermittelten Entfernungen für gültige Wege mit einer plausiblen Länge (ohne Ausreißerwerte) von unter 100 Kilometern.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 8.1

Tagesgang nach Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)

Beginn des Weges	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe				
Uhrzeit	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Gesamt
00:00–01:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
01:01–02:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
02:01–03:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
03:01–04:00	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
04:01–05:00	0,1 %	0,2 %	0,5 %	0,5 %	0,3 %
05:01–06:00	0,3 %	0,7 %	1,8 %	2,0 %	1,3 %
06:01–07:00	1,6 %	2,9 %	5,0 %	6,5 %	4,0 %
07:01–08:00	7,5 %	11,6 %	9,3 %	11,1 %	9,6 %
08:01–09:00	6,8 %	9,0 %	6,6 %	7,4 %	7,3 %
09:01–10:00	6,2 %	4,9 %	5,5 %	5,2 %	5,5 %
10:01–11:00	6,6 %	4,0 %	5,0 %	4,4 %	5,2 %
11:01–12:00	7,4 %	3,8 %	4,9 %	4,9 %	5,4 %
12:01–13:00	9,2 %	4,4 %	4,7 %	5,0 %	6,0 %
13:01–14:00	7,5 %	5,6 %	5,6 %	6,2 %	6,3 %
14:01–15:00	6,9 %	6,6 %	6,7 %	7,5 %	6,9 %
15:01–16:00	8,8 %	9,0 %	9,1 %	9,2 %	9,0 %
16:01–17:00	8,6 %	9,3 %	10,0 %	8,5 %	9,2 %
17:01–18:00	7,3 %	9,2 %	8,5 %	7,6 %	8,1 %
18:01–19:00	5,7 %	7,2 %	6,7 %	5,4 %	6,2 %
19:01–20:00	4,2 %	5,0 %	4,1 %	3,1 %	4,1 %
20:01–21:00	2,3 %	2,6 %	2,5 %	2,1 %	2,4 %
21:01–22:00	1,6 %	2,1 %	1,8 %	1,7 %	1,8 %
22:01–23:00	0,9 %	1,4 %	1,1 %	1,2 %	1,1 %
23:01–24:00	0,5 %	0,5 %	0,3 %	0,4 %	0,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*89.724*	*54.073*	*116.125*	*58.765*	*318.687*
Gewichtete Fallzahl	*89.808*	*54.748*	*109.800*	*64.798*	*319.153*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 8.2

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

Beginn des Weges	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe				
Uhrzeit	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Gesamt
00:00–01:00	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %
01:01–02:00	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
02:01–03:00	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
03:01–04:00	0,1 %	0,1 %	0,4 %	0,2 %	0,2 %
04:01–05:00	0,2 %	0,6 %	2,1 %	1,7 %	1,4 %
05:01–06:00	1,3 %	2,6 %	8,5 %	6,9 %	5,7 %
06:01–07:00	6,9 %	10,7 %	21,6 %	22,1 %	17,1 %
07:01–08:00	46,3 %	40,4 %	33,6 %	34,8 %	37,4 %
08:01–09:00	21,3 %	23,1 %	15,5 %	16,6 %	18,3 %
09:01–10:00	3,9 %	7,0 %	3,2 %	6,0 %	4,9 %
10:01–11:00	1,0 %	1,8 %	1,6 %	2,2 %	1,7 %
11:01–12:00	1,5 %	1,4 %	1,1 %	2,0 %	1,5 %
12:01–13:00	1,8 %	1,9 %	1,7 %	1,4 %	1,7 %
13:01–14:00	2,0 %	2,1 %	2,1 %	1,5 %	1,9 %
14:01–15:00	4,7 %	2,4 %	2,2 %	1,4 %	2,4 %
15:01–16:00	5,6 %	2,5 %	2,5 %	1,2 %	2,6 %
16:01–17:00	2,0 %	1,2 %	1,2 %	0,9 %	1,3 %
17:01–18:00	0,6 %	0,8 %	0,8 %	0,5 %	0,7 %
18:01–19:00	0,5 %	0,7 %	0,5 %	0,3 %	0,5 %
19:01–20:00	0,2 %	0,2 %	0,4 %	0,1 %	0,2 %
20:01–21:00	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,2 %	0,2 %
21:01–22:00	0,0 %	0,2 %	0,4 %	0,1 %	0,2 %
22:01–23:00	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %
23:01–24:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*10.079*	*12.904*	*20.338*	*14.831*	*58.152*
Gewichtete Fallzahl	*9.195*	*12.656*	*20.368*	*16.566*	*58.784*

Hinweis:
Die Quelle-Ziel-Gruppen WA, WK und WB umfassen die Wege von der eigenen Wohnung zum eigenen Arbeitsplatz (WA), zur Kinderkrippe/zum Kindergarten (WK) und zur Schule/Bildungseinrichtung (WB).

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 8.2.1

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

Beginn des Weges	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe				
Uhrzeit	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Gesamt
00:00–01:00	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
01:01–02:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
02:01–03:00	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
03:01–04:00	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
04:01–05:00	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %
05:01–06:00	0,0 %	0,1 %	0,4 %	0,1 %	0,2 %
06:01–07:00	0,2 %	0,2 %	0,8 %	0,2 %	0,4 %
07:01–08:00	3,5 %	1,3 %	1,9 %	0,3 %	1,6 %
08:01–09:00	5,3 %	1,8 %	1,7 %	0,6 %	2,0 %
09:01–10:00	2,2 %	0,8 %	0,8 %	0,5 %	1,0 %
10:01–11:00	1,2 %	0,6 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %
11:01–12:00	2,9 %	1,8 %	1,7 %	2,2 %	2,0 %
12:01–13:00	6,0 %	4,3 %	3,1 %	4,6 %	4,2 %
13:01–14:00	11,4 %	10,4 %	6,5 %	10,5 %	9,3 %
14:01–15:00	15,4 %	12,1 %	11,0 %	13,9 %	12,8 %
15:01–16:00	22,6 %	17,8 %	18,7 %	18,8 %	19,2 %
16:01–17:00	15,2 %	17,2 %	20,9 %	16,6 %	17,9 %
17:01–18:00	6,2 %	13,7 %	12,9 %	13,8 %	12,2 %
18:01–19:00	3,2 %	8,0 %	8,4 %	7,6 %	7,2 %
19:01–20:00	2,1 %	3,9 %	3,6 %	3,9 %	3,5 %
20:01–21:00	0,9 %	2,1 %	2,8 %	2,6 %	2,3 %
21:01–22:00	0,8 %	2,0 %	1,7 %	1,6 %	1,6 %
22:01–23:00	0,5 %	1,3 %	1,7 %	0,9 %	1,2 %
23:01–24:00	0,2 %	0,3 %	0,5 %	0,4 %	0,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*8.589*	*10.326*	*15.692*	*12.069*	*46.676*
Gewichtete Fallzahl	*7.811*	*10.145*	*15.558*	*13.187*	*46.701*

Hinweis:
Die Quelle-Ziel-Gruppen AW, KW und BW umfassen die Wege vom eigenen Arbeitsplatz (AW), von der Kinderkrippe/vom Kindergarten (KW) und von der Schule/Bildungseinrichtung (BW) zur eigenen Wohnung.

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 10.1

Entfernung nach Hauptverkehrsmittelgruppen (21 Entfernungsgruppen)

Entfernungsgruppe	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe				
km	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Gesamt
Bis 1	74,6 %	24,3 %	7,7 %	2,7 %	28,8 %
Über 1 bis 2	17,2 %	23,2 %	11,5 %	8,6 %	14,7 %
Über 2 bis 3	5,2 %	16,5 %	11,4 %	11,1 %	10,5 %
Über 3 bis 4	1,6 %	10,1 %	9,2 %	10,1 %	7,3 %
Über 4 bis 5	0,8 %	7,4 %	9,4 %	10,7 %	6,8 %
Über 5 bis 6	0,3 %	5,0 %	6,5 %	7,6 %	4,7 %
Über 6 bis 7	0,2 %	3,6 %	5,5 %	6,7 %	3,8 %
Über 7 bis 8	0,1 %	2,8 %	5,2 %	6,8 %	3,6 %
Über 8 bis 9	0,1 %	1,5 %	2,9 %	3,8 %	2,0 %
Über 9 bis 10	0,1 %	1,7 %	4,6 %	5,8 %	3,0 %
Über 10 bis 11	0,0 %	0,6 %	2,0 %	2,0 %	1,2 %
Über 11 bis 12	0,0 %	0,8 %	2,5 %	2,9 %	1,5 %
Über 12 bis 13	0,0 %	0,5 %	1,5 %	1,8 %	1,0 %
Über 13 bis 14	0,0 %	0,3 %	1,1 %	1,3 %	0,7 %
Über 14 bis 15	0,0 %	0,5 %	2,4 %	3,0 %	1,5 %
Über 15 bis 16	0,0 %	0,2 %	1,1 %	1,2 %	0,6 %
Über 16 bis 17	0,0 %	0,2 %	1,0 %	1,0 %	0,6 %
Über 17 bis 18	0,0 %	0,1 %	0,9 %	1,0 %	0,5 %
Über 18 bis 19	0,0 %	0,0 %	0,5 %	0,5 %	0,3 %
Über 19 bis 20	0,0 %	0,2 %	1,7 %	2,1 %	1,0 %
Über 20	0,0 %	0,5 %	11,5 %	9,4 %	5,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*83.699*	*51.759*	*108.806*	*49.314*	*293.578*
Gewichtete Fallzahl	*83.545*	*52.212*	*102.959*	*53.940*	*292.656*

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 10.2

Verkehrsmittelwahl nach Entfernung (5 Entfernungsgruppen)

Entfernungsgruppe km	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Bis 1	73,9 %	15,0 %	9,4 %	1,7 %	100 %	*85.787*	*84.350*
Über 1 bis 3	25,4 %	28,2 %	32,1 %	14,4 %	100 %	*75.558*	*73.583*
Über 3 bis 5	4,9 %	22,0 %	46,1 %	27,1 %	100 %	*41.302*	*41.452*
Über 5 bis 10	1,1 %	15,2 %	50,6 %	33,0 %	100 %	*49.158*	*50.056*
Über 10	0,0 %	4,8 %	62,4 %	32,8 %	100 %	*41.773*	*43.214*

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

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 11.1

Führerscheinbesitz für Pkw nach Alter und Geschlecht

	Männliche Personen			Weibliche Personen		
Altersgruppe	Gesamt	Mit Führerschein	*Ungewichtete Fallzahl*	Gesamt	Mit Führerschein	*Ungewichtete Fallzahl*
17 bis unter 25 Jahre	9,5 %	62,6 %	*2.663*	9,1 %	65,8 %	*2.773*
25 bis unter 45 Jahre	37,0 %	90,8 %	*11.023*	33,7 %	89,5 %	*12.341*
45 bis unter 65 Jahre	32,7 %	93,4 %	*13.154*	30,6 %	88,9 %	*14.116*
65 bis unter 75 Jahre	10,4 %	94,5 %	*5.920*	13,0 %	82,6 %	*6.432*
75 Jahre und älter	10,4 %	91,2 %	*5.736*	13,6 %	65,7 %	*5.664*
Summe	100 %			100 %		
Gesamt		**89,4 %**			**83,0 %**	
Ungewichtete Fallzahl	*38.496*		*38.496*	*41.326*		*41.326*
Gewichtete Fallzahl	*40.645*		*40.645*	*42.038*		*42.038*

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 11.2

Führerscheinbesitz für Pkw nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht

	Männliche Personen			Weibliche Personen		
Erwerbstätigkeit	Gesamt	Mit Führerschein	*Ungewichtete Fallzahl*	Gesamt	Mit Führerschein	*Ungewichtete Fallzahl*
Nicht erwerbstätig	26,9 %	88,7 %	*13.278*	34,6 %	73,6 %	*15.354*
In Ausbildung	11,0 %	69,1 %	*3.194*	10,6 %	69,2 %	*3.342*
Erwerbstätig	62,0 %	93,5 %	*21.262*	54,8 %	91,8 %	*21.953*
Summe	100 %			100 %		
Ungewichtete Fallzahl	*37.734*		*37.734*	*40.649*		*40.649*
Gewichtete Fallzahl	*39.796*		*39.796*	*41.330*		*41.330*

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Große SrV-Vergleichsstädte

Tab 11.3

Führerscheinbesitz für Pkw nach Berufsausbildung und Geschlecht

	Männliche Personen			Weibliche Personen		
Berufsausbildung	Gesamt	Mit Führerschein	*Ungewichtete Fallzahl*	Gesamt	Mit Führerschein	*Ungewichtete Fallzahl*
Lehre, Berufsfachschulschule, Handelsschule	29,3 %	88,2 %	*9.785*	34,5 %	78,6 %	*11.439*
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	11,1 %	94,5 %	*4.311*	10,3 %	85,8 %	*3.737*
Hoch-/Fachhochschule	49,6 %	95,1 %	*18.334*	45,5 %	92,0 %	*16.704*
(Noch) ohne Berufsausbildung	10,0 %	61,4 %	*1.783*	9,7 %	57,7 %	*1.818*
Summe	100 %			100 %		
Ungewichtete Fallzahl	*37.397*		*34.213*	*40.189*		*33.698*
Gewichtete Fallzahl	*39.429*		*35.350*	*40.886*		*34.108*

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 13.1

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

Aktivitätsmuster	Anteil an ganztägigen Aktivitätsmustern
WAW	14,8 %
WBW	6,8 %
WEW	6,3 %
WFW	4,0 %
WAWFW	2,8 %
WKW	2,6 %
WBWFW	2,5 %
WAEW	1,9 %
WEWFW	1,9 %
WAWEW	1,8 %
WAFW	1,5 %
WEWEW	1,4 %
WEEW	1,4 %
WAFAW	0,9 %
WDW	0,8 %
Sonstige Muster	48,5 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl	*85.382*
Gewichtete Fallzahl	*85.690*

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 13.2

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

Aktivitätsmuster	Anteil an Ausgängen
WFW	19,2 %
WEW	17,9 %
WAW	16,1 %
WBW	9,4 %
WKW	3,9 %
WEEW	2,6 %
WAEW	1,8 %
WAFW	1,3 %
WDW	1,2 %
WSW	1,2 %
WFEW	1,1 %
WAFAW	1,0 %
WFFW	1,0 %
WEFW	1,0 %
WBFW	0,7 %
Sonstige Muster	20,7 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl	*129.823*
Gewichtete Fallzahl	*129.292*

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

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Große SrV-Vergleichsstädte

Tab 14.1

Spezifische Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmittel und Entfernungsgruppen (Binnenverkehr)

	km/P,d nach Hauptverkehrsmittel							
Entfernungsgruppe in km	Zu Fuß	Fahrrad	Motorisiertes Zweirad	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitfahrer	Bus und Straßenbahn	S- und U-Bahn, Fernbus und Zug	Sonstige Verkehrsmittel
Bis 1	0,38	0,11	0,00	0,05	0,02	0,01	0,00	0,00
Über 1 bis 2	0,26	0,24	0,00	0,16	0,07	0,07	0,02	0,00
Über 2 bis 3	0,13	0,28	0,00	0,26	0,10	0,14	0,05	0,01
Über 3 bis 4	0,05	0,23	0,01	0,29	0,11	0,16	0,07	0,01
Über 4 bis 5	0,03	0,22	0,01	0,37	0,12	0,21	0,11	0,01
Über 5 bis 6	0,02	0,18	0,01	0,32	0,10	0,16	0,11	0,01
Über 6 bis 7	0,01	0,15	0,01	0,31	0,09	0,16	0,13	0,01
Über 7 bis 8	0,01	0,13	0,01	0,35	0,08	0,17	0,16	0,01
Über 8 bis 9	0,00	0,08	0,00	0,21	0,05	0,08	0,12	0,01
Über 9	0,01	0,35	0,06	2,27	0,40	0,47	1,86	0,04
Summe	**0,90**	**1,97**	**0,11**	**4,59**	**1,14**	**1,63**	**2,63**	**0,11**
Ungewichtete Fallzahl	*76.305*	*47.944*	*1.002*	*60.114*	*22.259*	*22.654*	*18.797*	*1.274*
Gewichtete Fallzahl	*75.681*	*47.968*	*1.137*	*57.526*	*18.181*	*24.561*	*20.398*	*1.284*

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 14.2

Spezifische Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmittel und Entfernungsgruppen (alle Wege)

	km/P,d nach Hauptverkehrsmittel							
Entfernungsgruppe in km	Zu Fuß	Fahrrad	Motorisiertes Zweirad	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitfahrer	Bus und Straßenbahn	S- und U-Bahn, Fernbus und Zug	Sonstige Verkehrsmittel
Bis 1	0,39	0,11	0,00	0,05	0,02	0,01	0,00	0,00
Über 1 bis 2	0,27	0,24	0,00	0,17	0,07	0,07	0,02	0,00
Über 2 bis 3	0,14	0,28	0,00	0,28	0,10	0,14	0,05	0,01
Über 3 bis 4	0,06	0,24	0,01	0,31	0,11	0,17	0,08	0,01
Über 4 bis 5	0,04	0,22	0,01	0,41	0,14	0,21	0,11	0,01
Über 5 bis 6	0,02	0,18	0,01	0,35	0,11	0,17	0,11	0,01
Über 6 bis 7	0,01	0,15	0,01	0,35	0,10	0,17	0,13	0,01
Über 7 bis 8	0,01	0,14	0,01	0,40	0,09	0,18	0,16	0,01
Über 8 bis 9	0,00	0,08	0,00	0,25	0,06	0,09	0,12	0,01
Über 9	0,01	0,48	0,10	7,38	1,13	0,59	3,62	0,11
Summe	**0,95**	**2,12**	**0,15**	**9,95**	**1,93**	**1,80**	**4,40**	**0,18**
Ungewichtete Fallzahl	*78.012*	*49.367*	*1.161*	*75.989*	*25.906*	*23.371*	*21.952*	*1.423*
Gewichtete Fallzahl	*77.471*	*49.502*	*1.294*	*74.553*	*21.427*	*25.362*	*24.127*	*1.412*

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 15.5

Reihenfolge der auf Wegen genutzten Verkehrsmittel

Reihenfolge der Verkehrsmittel	Anteil an Wegen
Zu Fuß	28,1 %
Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß	16,8 %
MIV-Fahrer(in)	16,7 %
Fahrrad	16,6 %
MIV-Mitfahrer(in)	4,7 %
Zu Fuß – MIV-Fahrer(in) – Zu Fuß	4,6 %
Zu Fuß – MIV-Fahrer(in)	2,8 %
MIV-Fahrer(in) – Zu Fuß	2,5 %
Zu Fuß – MIV-Mitfahrer(in) – Zu Fuß	1,5 %
Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß	1,0 %
Zu Fuß – MIV-Mitfahrer(in)	0,7 %
MIV-Mitfahrer(in) – Zu Fuß	0,7 %
Fahrrad – ÖV – Zu Fuß	0,3 %
Fahrrad – ÖV – Fahrrad	0,3 %
Zu Fuß – ÖV – Fahrrad	0,3 %
Sonstige	2,4 %
Summe	100 %
Ungewichtete Fallzahl	*320.208*
Gewichtete Fallzahl	*320.921*

Hinweis:
Mehrfach unmittelbar nacheinander vorkommende Verkehrsmittel wurden nur einmal berücksichtigt.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Gruppe: **Alle Personen**

Tab 16.1

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	10,2 %	0,35
Wohnen-Kindereinrichtung	2,9 %	0,10
Wohnen-Bildung	5,2 %	0,18
Wohnen-Dienstlich	0,9 %	0,03
Wohnen-Einkaufen	9,9 %	0,35
Wohnen-Freizeit	9,7 %	0,34
Wohnen-Sonstiges	0,8 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	8,3 %	0,29
Kindereinrichtung-Wohnen	2,1 %	0,07
Bildung-Wohnen	4,5 %	0,16
Dienstlich-Wohnen	0,9 %	0,03
Einkaufen-Wohnen	11,6 %	0,41
Freizeit-Wohnen	11,3 %	0,39
Sonstiges-Wohnen	0,8 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	3,2 %	0,11
Arbeiten-Sonstiges	5,1 %	0,18
Sonstiges-Sonstiges	12,5 %	0,44
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl	*320.306*
Gewichtete Fallzahl	*321.130*

Hinweis:
Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Gruppe: **Personen unter 18 Jahre**

Tab 16.2

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	0,2 %	0,01
Wohnen-Kindereinrichtung	9,3 %	0,28
Wohnen-Bildung	20,8 %	0,63
Wohnen-Dienstlich	0,0 %	0,00
Wohnen-Einkaufen	3,4 %	0,10
Wohnen-Freizeit	8,5 %	0,26
Wohnen-Sonstiges	0,5 %	0,01
Arbeiten-Wohnen	0,2 %	0,01
Kindereinrichtung-Wohnen	7,0 %	0,21
Bildung-Wohnen	18,3 %	0,56
Dienstlich-Wohnen	0,1 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	5,0 %	0,15
Freizeit-Wohnen	11,6 %	0,35
Sonstiges-Wohnen	0,5 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	0,1 %	0,00
Arbeiten-Sonstiges	0,1 %	0,00
Sonstiges-Sonstiges	14,3 %	0,43
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl	*55.615*
Gewichtete Fallzahl	*47.062*

Hinweis:
Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 16.3

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

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	17,9 %	0,67
Wohnen-Kindereinrichtung	2,8 %	0,10
Wohnen-Bildung	1,7 %	0,06
Wohnen-Dienstlich	1,4 %	0,05
Wohnen-Einkaufen	6,3 %	0,24
Wohnen-Freizeit	7,3 %	0,27
Wohnen-Sonstiges	0,6 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	15,0 %	0,56
Kindereinrichtung-Wohnen	1,8 %	0,07
Bildung-Wohnen	1,3 %	0,05
Dienstlich-Wohnen	1,6 %	0,06
Einkaufen-Wohnen	8,7 %	0,33
Freizeit-Wohnen	9,0 %	0,34
Sonstiges-Wohnen	0,6 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	5,8 %	0,22
Arbeiten-Sonstiges	8,9 %	0,33
Sonstiges-Sonstiges	9,4 %	0,35
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl	*120.532*
Gewichtete Fallzahl	*122.789*

Hinweise:
Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.
Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 16.4

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

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	4,5 %	0,16
Wohnen-Kindereinrichtung	1,9 %	0,07
Wohnen-Bildung	7,1 %	0,26
Wohnen-Dienstlich	0,7 %	0,03
Wohnen-Einkaufen	12,6 %	0,47
Wohnen-Freizeit	12,5 %	0,46
Wohnen-Sonstiges	1,1 %	0,04
Arbeiten-Wohnen	3,9 %	0,14
Kindereinrichtung-Wohnen	1,5 %	0,05
Bildung-Wohnen	6,0 %	0,22
Dienstlich-Wohnen	0,7 %	0,03
Einkaufen-Wohnen	13,5 %	0,50
Freizeit-Wohnen	13,4 %	0,50
Sonstiges-Wohnen	1,1 %	0,04
Sonstiges-Arbeiten	1,2 %	0,04
Arbeiten-Sonstiges	1,8 %	0,07
Sonstiges-Sonstiges	16,6 %	0,61
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl	*25.657*
Gewichtete Fallzahl	*27.291*

Hinweise:
Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.
Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 16.5

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

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	19,0 %	0,68
Wohnen-Kindereinrichtung	1,5 %	0,05
Wohnen-Bildung	0,9 %	0,03
Wohnen-Dienstlich	1,4 %	0,05
Wohnen-Einkaufen	7,0 %	0,25
Wohnen-Freizeit	6,8 %	0,24
Wohnen-Sonstiges	0,5 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	14,2 %	0,51
Kindereinrichtung-Wohnen	1,0 %	0,04
Bildung-Wohnen	0,7 %	0,03
Dienstlich-Wohnen	1,4 %	0,05
Einkaufen-Wohnen	9,7 %	0,35
Freizeit-Wohnen	9,3 %	0,33
Sonstiges-Wohnen	0,5 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	5,7 %	0,20
Arbeiten-Sonstiges	10,6 %	0,38
Sonstiges-Sonstiges	9,9 %	0,36
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl	*29.612*
Gewichtete Fallzahl	*39.989*

Hinweise:
Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.
Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 16.6

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

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	4,4 %	0,15
Wohnen-Kindereinrichtung	1,2 %	0,04
Wohnen-Bildung	10,1 %	0,34
Wohnen-Dienstlich	0,6 %	0,02
Wohnen-Einkaufen	11,9 %	0,40
Wohnen-Freizeit	11,0 %	0,37
Wohnen-Sonstiges	1,1 %	0,04
Arbeiten-Wohnen	3,6 %	0,12
Kindereinrichtung-Wohnen	0,9 %	0,03
Bildung-Wohnen	8,3 %	0,28
Dienstlich-Wohnen	0,6 %	0,02
Einkaufen-Wohnen	13,3 %	0,45
Freizeit-Wohnen	12,4 %	0,41
Sonstiges-Wohnen	1,0 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	1,1 %	0,04
Arbeiten-Sonstiges	1,8 %	0,06
Sonstiges-Sonstiges	16,6 %	0,56
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl	*16.010*
Gewichtete Fallzahl	*22.857*

Hinweise:
Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.
Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 16.7

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

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	1,4 %	0,05
Wohnen-Kindereinrichtung	0,3 %	0,01
Wohnen-Bildung	0,6 %	0,02
Wohnen-Dienstlich	0,2 %	0,01
Wohnen-Einkaufen	21,3 %	0,75
Wohnen-Freizeit	15,9 %	0,56
Wohnen-Sonstiges	1,8 %	0,06
Arbeiten-Wohnen	1,1 %	0,04
Kindereinrichtung-Wohnen	0,2 %	0,01
Bildung-Wohnen	0,4 %	0,02
Dienstlich-Wohnen	0,2 %	0,01
Einkaufen-Wohnen	21,7 %	0,77
Freizeit-Wohnen	16,1 %	0,57
Sonstiges-Wohnen	1,6 %	0,06
Sonstiges-Arbeiten	0,3 %	0,01
Arbeiten-Sonstiges	0,6 %	0,02
Sonstiges-Sonstiges	16,1 %	0,57
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl	*55.739*
Gewichtete Fallzahl	*42.073*

Hinweise:
Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.
Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 16.8

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

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	0,7 %	0,02
Wohnen-Kindereinrichtung	0,1 %	0,00
Wohnen-Bildung	0,5 %	0,01
Wohnen-Dienstlich	0,2 %	0,01
Wohnen-Einkaufen	24,6 %	0,68
Wohnen-Freizeit	14,9 %	0,41
Wohnen-Sonstiges	1,3 %	0,04
Arbeiten-Wohnen	0,5 %	0,02
Kindereinrichtung-Wohnen	0,1 %	0,00
Bildung-Wohnen	0,4 %	0,01
Dienstlich-Wohnen	0,1 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	25,1 %	0,70
Freizeit-Wohnen	14,9 %	0,41
Sonstiges-Wohnen	1,1 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	0,2 %	0,00
Arbeiten-Sonstiges	0,3 %	0,01
Sonstiges-Sonstiges	15,1 %	0,42
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl	*16.585*
Gewichtete Fallzahl	*18.339*

Hinweise:
Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.
Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 16.9

Pkw-Besetzung nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Quelle-Ziel-Gruppe	Personen pro Pkw-Fahrt	*Ungewichtete Fallzahl*	*Gewichtete Fallzahl*
Wohnen-Arbeiten	1,1	*11.592*	*12.720*
Wohnen-Kindereinrichtung	2,0	*1.818*	*1.660*
Wohnen-Bildung	1,8	*1.977*	*1.682*
Wohnen-Dienstlich	1,1	*1.114*	*1.195*
Wohnen-Einkaufen	1,3	*9.017*	*7.828*
Wohnen-Freizeit	1,4	*7.126*	*6.813*
Wohnen-Sonstiges	1,4	*942*	*875*
Arbeiten-Wohnen	1,1	*9.821*	*10.489*
Kindereinrichtung-Wohnen	2,1	*1.218*	*1.064*
Bildung-Wohnen	1,7	*1.433*	*1.273*
Dienstlich-Wohnen	1,1	*1.240*	*1.329*
Einkaufen-Wohnen	1,3	*10.661*	*9.626*
Freizeit-Wohnen	1,4	*8.316*	*8.098*
Sonstiges-Wohnen	1,4	*906*	*800*
Sonstiges-Arbeiten	1,1	*2.828*	*2.859*
Arbeiten-Sonstiges	1,1	*4.460*	*4.942*
Sonstiges-Sonstiges	1,5	*11.175*	*10.921*

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Gruppe: **Alle Personen**

Tab 18.1

Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (alle Personengruppen)

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Wohnen-Arbeiten	6,3 %	21,1 %	41,7 %	30,9 %	100 %	*29.075*	*32.696*
Wohnen-Kindereinrichtung	32,7 %	22,9 %	36,5 %	7,9 %	100 %	*11.274*	*9.316*
Wohnen-Bildung	24,4 %	21,5 %	20,0 %	34,1 %	100 %	*17.847*	*16.812*
Wohnen-Dienstlich	4,5 %	17,0 %	48,0 %	30,5 %	100 %	*2.454*	*2.728*
Wohnen-Einkaufen	38,8 %	13,3 %	32,7 %	15,2 %	100 %	*33.128*	*31.909*
Wohnen-Freizeit	35,9 %	17,5 %	31,3 %	15,3 %	100 %	*31.467*	*31.032*
Wohnen-Sonstiges	23,5 %	11,5 %	44,1 %	20,8 %	100 %	*2.746*	*2.678*
Arbeiten-Wohnen	6,7 %	21,6 %	42,4 %	29,3 %	100 %	*24.224*	*26.582*
Kindereinrichtung-Wohnen	37,2 %	20,8 %	34,1 %	7,8 %	100 %	*8.149*	*6.649*
Bildung-Wohnen	25,7 %	22,2 %	16,4 %	35,7 %	100 %	*14.972*	*14.224*
Dienstlich-Wohnen	5,3 %	15,7 %	50,5 %	28,5 %	100 %	*2.690*	*2.920*
Einkaufen-Wohnen	36,9 %	13,9 %	33,9 %	15,3 %	100 %	*38.125*	*37.333*
Freizeit-Wohnen	32,4 %	18,1 %	33,3 %	16,2 %	100 %	*36.849*	*36.335*
Sonstiges-Wohnen	23,0 %	12,3 %	43,2 %	21,5 %	100 %	*2.678*	*2.545*
Sonstiges-Arbeiten	40,4 %	14,4 %	31,1 %	14,1 %	100 %	*9.489*	*10.212*
Arbeiten-Sonstiges	31,0 %	15,6 %	33,5 %	19,9 %	100 %	*14.463*	*16.470*
Sonstiges-Sonstiges	32,9 %	12,6 %	38,2 %	16,3 %	100 %	*40.249*	*40.179*

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 18.2

Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 1)

Gruppe: **Personen unter 18 Jahre**

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Wohnen-Arbeiten	5,1 %	16,3 %	19,9 %	58,8 %	100 %	*96*	*108*
Wohnen-Kindereinrichtung	31,1 %	24,2 %	37,0 %	7,7 %	100 %	*5.538*	*4.367*
Wohnen-Bildung	29,8 %	22,3 %	15,5 %	32,3 %	100 %	*11.153*	*9.788*
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	*18*	*22*
Wohnen-Einkaufen	44,9 %	13,0 %	28,1 %	14,0 %	100 %	*1.889*	*1.608*
Wohnen-Freizeit	35,6 %	23,5 %	25,5 %	15,4 %	100 %	*4.642*	*3.998*
Wohnen-Sonstiges	24,0 %	13,8 %	34,1 %	28,1 %	100 %	*282*	*230*
Arbeiten-Wohnen	5,7 %	17,6 %	23,0 %	53,8 %	100 %	*94*	*106*
Kindereinrichtung-Wohnen	35,6 %	21,5 %	35,0 %	7,9 %	100 %	*4.136*	*3.277*
Bildung-Wohnen	30,9 %	23,5 %	10,6 %	34,9 %	100 %	*9.648*	*8.550*
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	*19*	*25*
Einkaufen-Wohnen	39,8 %	14,1 %	32,4 %	13,7 %	100 %	*2.741*	*2.341*
Freizeit-Wohnen	32,0 %	22,5 %	30,5 %	14,9 %	100 %	*6.538*	*5.476*
Sonstiges-Wohnen	20,2 %	12,2 %	38,9 %	28,8 %	100 %	*324*	*254*
Sonstiges-Arbeiten	33,9 %	7,5 %	38,2 %	20,4 %	100 %	*48*	*48*
Arbeiten-Sonstiges	15,5 %	13,4 %	43,9 %	27,1 %	100 %	*66*	*66*
Sonstiges-Sonstiges	37,7 %	14,0 %	29,8 %	18,6 %	100 %	*8.284*	*6.709*

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 18.3

Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 2)

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Wohnen-Arbeiten	5,3 %	18,4 %	55,9 %	20,5 %	100 %	*21.006*	*21.986*
Wohnen-Kindereinrichtung	31,3 %	20,1 %	44,4 %	4,1 %	100 %	*3.867*	*3.420*
Wohnen-Bildung	22,7 %	17,2 %	54,8 %	5,3 %	100 %	*2.566*	*2.087*
Wohnen-Dienstlich	3,6 %	11,7 %	63,3 %	21,4 %	100 %	*1.611*	*1.683*
Wohnen-Einkaufen	33,6 %	14,0 %	45,7 %	6,7 %	100 %	*7.480*	*7.790*
Wohnen-Freizeit	35,6 %	17,4 %	40,4 %	6,7 %	100 %	*8.644*	*8.917*
Wohnen-Sonstiges	18,4 %	10,1 %	59,4 %	12,1 %	100 %	*721*	*694*
Arbeiten-Wohnen	5,7 %	18,7 %	55,3 %	20,3 %	100 %	*17.751*	*18.321*
Kindereinrichtung-Wohnen	36,7 %	17,8 %	41,4 %	4,1 %	100 %	*2.628*	*2.265*
Bildung-Wohnen	24,1 %	18,3 %	51,5 %	6,0 %	100 %	*1.930*	*1.616*
Dienstlich-Wohnen	4,3 %	12,1 %	65,2 %	18,4 %	100 %	*1.816*	*1.885*
Einkaufen-Wohnen	28,4 %	14,8 %	49,4 %	7,4 %	100 %	*10.214*	*10.612*
Freizeit-Wohnen	30,0 %	17,4 %	44,2 %	8,4 %	100 %	*10.838*	*11.087*
Sonstiges-Wohnen	18,1 %	9,8 %	60,5 %	11,6 %	100 %	*691*	*683*
Sonstiges-Arbeiten	37,3 %	12,3 %	40,0 %	10,4 %	100 %	*7.023*	*7.140*
Arbeiten-Sonstiges	29,2 %	12,9 %	44,9 %	13,0 %	100 %	*10.360*	*10.922*
Sonstiges-Sonstiges	24,4 %	10,9 %	56,8 %	8,0 %	100 %	*11.259*	*11.527*

Hinweis:
Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 18.4

Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 3)

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Wohnen-Arbeiten	7,1 %	14,0 %	49,3 %	29,6 %	100 %	*1.018*	*1.215*
Wohnen-Kindereinrichtung	36,7 %	16,9 %	36,9 %	9,5 %	100 %	*590*	*509*
Wohnen-Bildung	11,8 %	16,2 %	25,7 %	46,3 %	100 %	*1.690*	*1.934*
Wohnen-Dienstlich	3,8 %	25,1 %	54,2 %	16,9 %	100 %	*167*	*196*
Wohnen-Einkaufen	32,6 %	14,4 %	43,3 %	9,7 %	100 %	*3.352*	*3.440*
Wohnen-Freizeit	29,5 %	16,3 %	42,8 %	11,5 %	100 %	*3.252*	*3.408*
Wohnen-Sonstiges	20,3 %	9,8 %	55,5 %	14,4 %	100 %	*319*	*297*
Arbeiten-Wohnen	8,0 %	14,6 %	48,2 %	29,2 %	100 %	*911*	*1.049*
Kindereinrichtung-Wohnen	39,2 %	20,3 %	32,3 %	8,2 %	100 %	*477*	*405*
Bildung-Wohnen	12,0 %	16,2 %	26,1 %	45,7 %	100 %	*1.423*	*1.620*
Dienstlich-Wohnen	5,1 %	23,3 %	52,5 %	19,2 %	100 %	*177*	*203*
Einkaufen-Wohnen	31,8 %	14,5 %	43,8 %	10,0 %	100 %	*3.599*	*3.674*
Freizeit-Wohnen	28,4 %	15,6 %	43,7 %	12,3 %	100 %	*3.451*	*3.649*
Sonstiges-Wohnen	21,9 %	10,5 %	52,9 %	14,7 %	100 %	*306*	*290*
Sonstiges-Arbeiten	25,3 %	10,1 %	42,8 %	21,8 %	100 %	*296*	*314*
Arbeiten-Sonstiges	22,3 %	10,2 %	46,1 %	21,4 %	100 %	*421*	*495*
Sonstiges-Sonstiges	31,3 %	9,7 %	46,2 %	12,8 %	100 %	*4.163*	*4.536*

Hinweis:
Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 18.5

Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 4)

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Wohnen-Arbeiten	8,8 %	31,2 %	3,0 %	57,0 %	100 %	*5.314*	*7.590*
Wohnen-Kindereinrichtung	41,9 %	41,6 %	1,5 %	15,1 %	100 %	*770*	*611*
Wohnen-Bildung	29,0 %	35,8 %	7,1 %	28,1 %	100 %	*419*	*346*
Wohnen-Dienstlich	4,7 %	29,2 %	7,0 %	59,1 %	100 %	*383*	*561*
Wohnen-Einkaufen	52,1 %	24,8 %	4,8 %	18,3 %	100 %	*2.044*	*2.801*
Wohnen-Freizeit	42,5 %	28,2 %	5,1 %	24,3 %	100 %	*1.940*	*2.714*
Wohnen-Sonstiges	26,8 %	16,1 %	8,8 %	48,3 %	100 %	*132*	*182*
Arbeiten-Wohnen	9,1 %	33,2 %	3,8 %	53,8 %	100 %	*4.097*	*5.656*
Kindereinrichtung-Wohnen	43,4 %	40,2 %	1,0 %	15,4 %	100 %	*519*	*393*
Bildung-Wohnen	29,8 %	30,0 %	7,5 %	32,6 %	100 %	*320*	*297*
Dienstlich-Wohnen	5,9 %	26,5 %	6,5 %	61,1 %	100 %	*409*	*542*
Einkaufen-Wohnen	48,5 %	24,4 %	4,0 %	23,2 %	100 %	*2.805*	*3.864*
Freizeit-Wohnen	34,3 %	31,5 %	5,5 %	28,7 %	100 %	*2.635*	*3.697*
Sonstiges-Wohnen	19,7 %	23,0 %	7,5 %	49,8 %	100 %	*141*	*196*
Sonstiges-Arbeiten	53,4 %	20,8 %	3,1 %	22,7 %	100 %	*1.730*	*2.264*
Arbeiten-Sonstiges	37,4 %	23,3 %	3,5 %	35,8 %	100 %	*2.957*	*4.204*
Sonstiges-Sonstiges	38,5 %	26,6 %	7,2 %	27,7 %	100 %	*2.939*	*3.962*

Hinweis:
Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 18.6

Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 5)

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Wohnen-Arbeiten	6,5 %	22,8 %	4,0 %	66,8 %	100 %	*681*	*1.008*
Wohnen-Kindereinrichtung	52,4 %	16,9 %	0,6 %	30,1 %	100 %	*325*	*272*
Wohnen-Bildung	14,6 %	24,9 %	1,7 %	58,8 %	100 %	*1.568*	*2.301*
Wohnen-Dienstlich	9,7 %	32,7 %	3,4 %	54,2 %	100 %	*98*	*127*
Wohnen-Einkaufen	49,6 %	16,6 %	5,5 %	28,3 %	100 %	*1.909*	*2.726*
Wohnen-Freizeit	36,8 %	25,6 %	4,4 %	33,2 %	100 %	*1.742*	*2.520*
Wohnen-Sonstiges	30,1 %	14,5 %	7,1 %	48,2 %	100 %	*175*	*259*
Arbeiten-Wohnen	9,3 %	24,2 %	4,1 %	62,4 %	100 %	*562*	*823*
Kindereinrichtung-Wohnen	56,4 %	15,4 %	1,0 %	27,2 %	100 %	*254*	*215*
Bildung-Wohnen	15,6 %	24,3 %	2,0 %	58,1 %	100 %	*1.309*	*1.870*
Dienstlich-Wohnen	13,8 %	21,4 %	1,8 %	63,0 %	100 %	*97*	*128*
Einkaufen-Wohnen	49,3 %	16,6 %	5,9 %	28,2 %	100 %	*2.148*	*3.037*
Freizeit-Wohnen	36,0 %	25,0 %	5,1 %	33,9 %	100 %	*1.924*	*2.822*
Sonstiges-Wohnen	29,6 %	13,6 %	7,9 %	48,9 %	100 %	*154*	*221*
Sonstiges-Arbeiten	38,3 %	25,2 %	3,0 %	33,6 %	100 %	*185*	*240*
Arbeiten-Sonstiges	28,1 %	18,9 %	8,0 %	45,0 %	100 %	*299*	*420*
Sonstiges-Sonstiges	41,7 %	19,2 %	5,9 %	33,2 %	100 %	*2.540*	*3.804*

Hinweis:
Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 18.7

Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 6)

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Wohnen-Arbeiten	7,9 %	10,1 %	68,7 %	13,3 %	100 %	*785*	*583*
Wohnen-Kindereinrichtung	18,9 %	4,7 %	56,9 %	19,5 %	100 %	*156*	*109*
Wohnen-Bildung	13,9 %	14,6 %	57,5 %	14,1 %	100 %	*357*	*237*
Wohnen-Dienstlich	9,1 %	3,9 %	73,2 %	13,9 %	100 %	*144*	*100*
Wohnen-Einkaufen	32,2 %	10,1 %	47,5 %	10,3 %	100 %	*12.171*	*8.967*
Wohnen-Freizeit	32,8 %	10,5 %	47,0 %	9,7 %	100 %	*8.763*	*6.678*
Wohnen-Sonstiges	22,4 %	8,8 %	59,9 %	8,9 %	100 %	*926*	*772*
Arbeiten-Wohnen	7,8 %	10,6 %	69,0 %	12,6 %	100 %	*664*	*473*
Kindereinrichtung-Wohnen	25,9 %	3,2 %	59,5 %	11,5 %	100 %	*113*	*75*
Bildung-Wohnen	16,8 %	15,2 %	56,5 %	11,5 %	100 %	*273*	*181*
Dienstlich-Wohnen	6,6 %	4,4 %	76,9 %	12,2 %	100 %	*143*	*99*
Einkaufen-Wohnen	32,4 %	9,8 %	47,8 %	9,9 %	100 %	*12.295*	*9.124*
Freizeit-Wohnen	31,7 %	10,7 %	47,6 %	10,0 %	100 %	*8.951*	*6.787*
Sonstiges-Wohnen	25,3 %	10,7 %	54,1 %	9,8 %	100 %	*874*	*686*
Sonstiges-Arbeiten	34,5 %	2,6 %	57,7 %	5,1 %	100 %	*160*	*144*
Arbeiten-Sonstiges	26,2 %	5,8 %	59,4 %	8,5 %	100 %	*286*	*254*
Sonstiges-Sonstiges	28,1 %	5,6 %	58,1 %	8,2 %	100 %	*8.635*	*6.776*

Hinweis:
Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Große SrV-Vergleichsstädte

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **06.02.2020**

Tab 18.8

Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 7)

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungew. Fallzahl*	*Gew. Fallzahl*
Wohnen-Arbeiten	14,6 %	10,8 %	7,5 %	67,1 %	100 %	*106*	*120*
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	*17*	*20*
Wohnen-Bildung	13,6 %	23,6 %	2,5 %	60,3 %	100 %	*70*	*91*
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	*25*	*33*
Wohnen-Einkaufen	48,7 %	8,2 %	8,4 %	34,7 %	100 %	*4.241*	*4.507*
Wohnen-Freizeit	45,1 %	9,7 %	8,6 %	36,5 %	100 %	*2.431*	*2.735*
Wohnen-Sonstiges	36,0 %	18,2 %	10,4 %	35,5 %	100 %	*182*	*233*
Arbeiten-Wohnen	16,9 %	12,1 %	8,8 %	62,3 %	100 %	*89*	*98*
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	*13*	*14*
Bildung-Wohnen	18,1 %	23,3 %	6,6 %	52,0 %	100 %	*51*	*68*
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	*22*	*26*
Einkaufen-Wohnen	50,3 %	8,5 %	7,1 %	34,1 %	100 %	*4.265*	*4.604*
Freizeit-Wohnen	44,0 %	9,1 %	11,7 %	35,2 %	100 %	*2.451*	*2.730*
Sonstiges-Wohnen	32,5 %	17,5 %	13,0 %	36,9 %	100 %	*184*	*207*
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	*26*	*28*
Arbeiten-Sonstiges	51,6 %	8,0 %	1,1 %	39,4 %	100 %	*42*	*48*
Sonstiges-Sonstiges	50,9 %	8,7 %	9,2 %	31,2 %	100 %	*2.357*	*2.764*

Hinweis:
Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.