



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

Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“

**SrV-Stadtgruppe:
Oberzentren 500.000 und mehr EW
(ohne Berlin), Topografie: flach**



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



Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“

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

Im Auftrag von:

Städten, Verkehrsunternehmen,
Verkehrsverbänden 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.

A handwritten signature in black ink, reading 'Regine Gerike'.

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 Produktionsseite¹ der konkrete Ortsbezug keinen oder nur einen geringen Beitrag zur Varianzaufklärung leistet. Dementsprechend können aufkommensbezogene Kenngrößen für Modellierungsaufgaben aus stadtübergreifenden Auswertungen entnommen werden.

Um den örtlichen Randbedingungen für stark differenzierte Auswertungen, die eigentlich einen Ortsbezug erfordern (beispielsweise Verkehrsmittelwahl und Weglänge), zumindest teilweise gerecht zu werden, basiert die Stadtgruppierung auf funktionalen und raumbezogenen Merkmalen. Dies betrifft einerseits die Zuordnung der Städte zu einer Zentralitätsstufe und bei großen Oberzentren die Unterscheidung nach der Einwohnerzahl (EW). Andererseits wurden die Städte aufgrund der vorhandenen topografischen Situation in „flach“ und „hügelig“ unterschieden².

¹ In gängigen makroskopischen Verkehrsplanungsmodellen bezeichnet die „Produktionsseite“ die quelseitige 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 Stadtgruppen³ 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 tabellierte Auswertungen vorliegen. Die entsprechenden Einzeldatensätze sind allerdings nach den im Bericht zur Datenaufbereitung⁵ 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 überwiegenden 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.

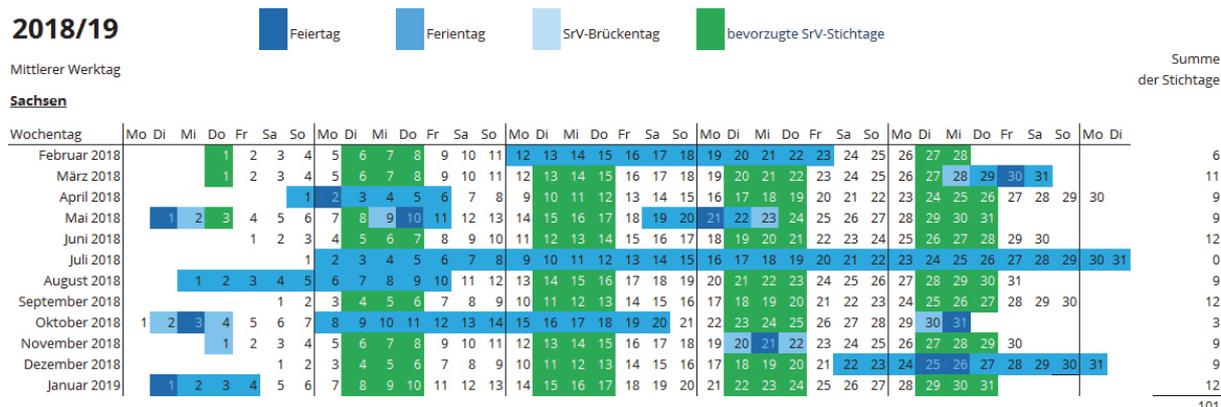


Abbildung 1-1: Stichtage im Freistaat Sachsen für das SrV 2018

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-Methodenberichts⁶.

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 Erhebungsdurchgängen 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 hinausgehen⁸.

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).

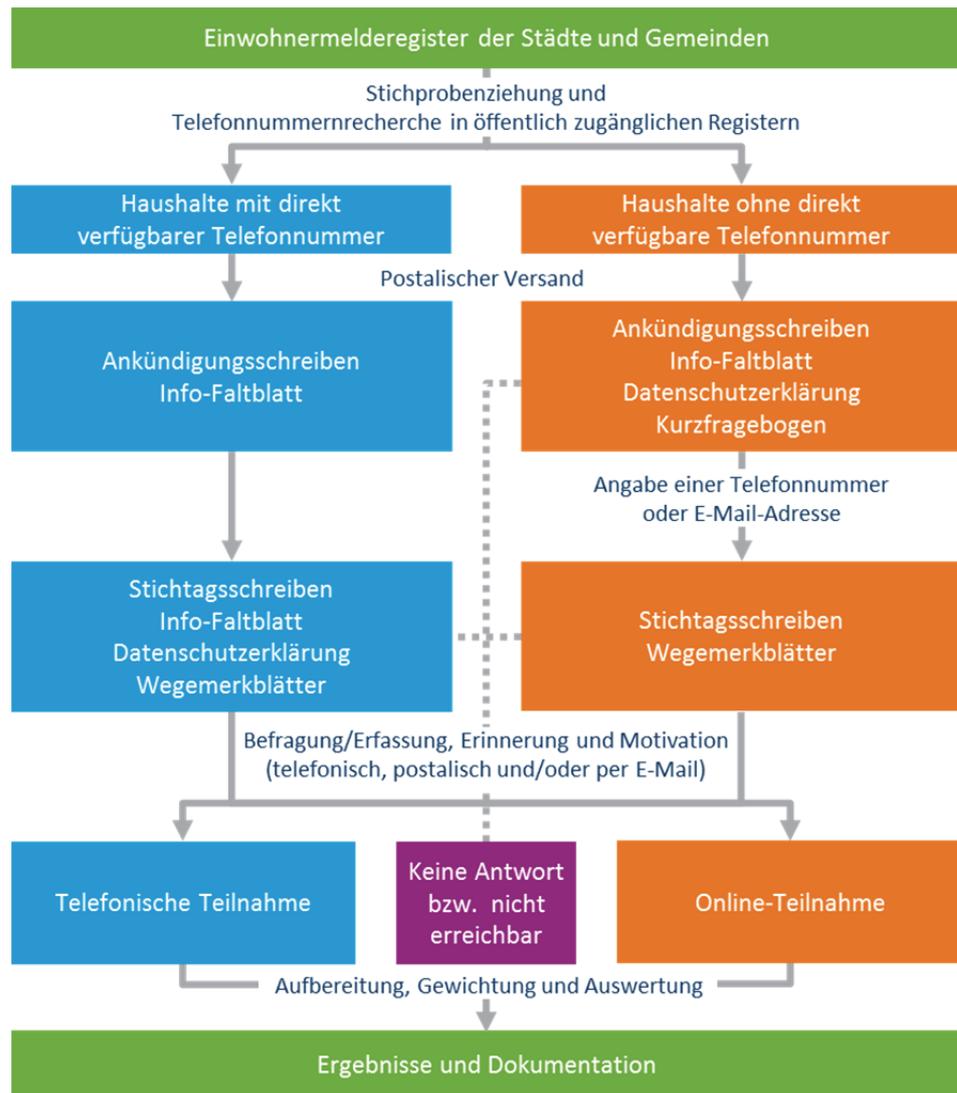


Abbildung 1-2: Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2018

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 auf⁹. 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 Weegebene 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 Erhebung¹⁰. 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 lebenden 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.

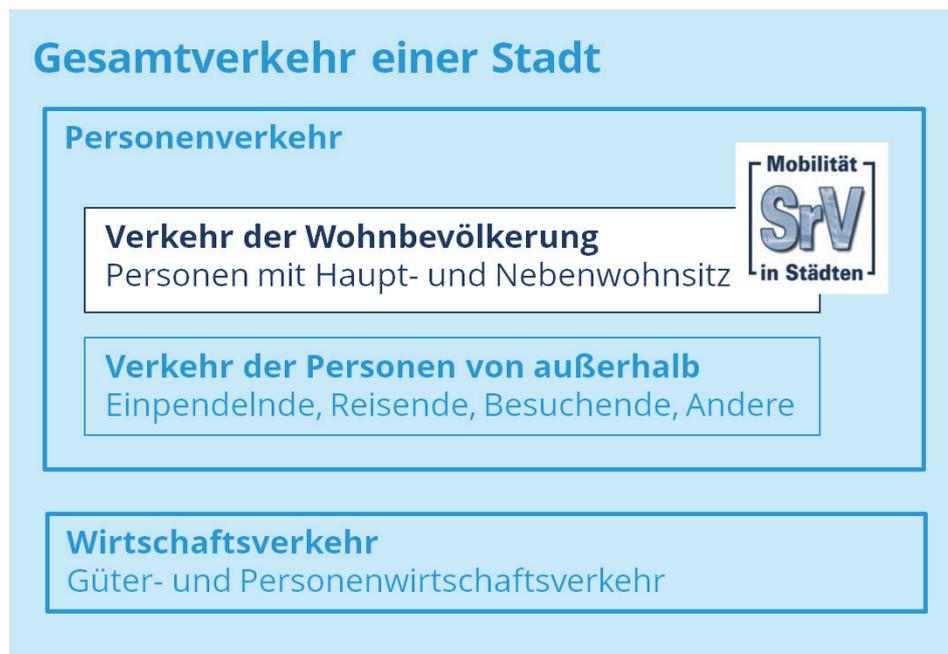


Abbildung 2-1: Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs

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 teilträumliche 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.

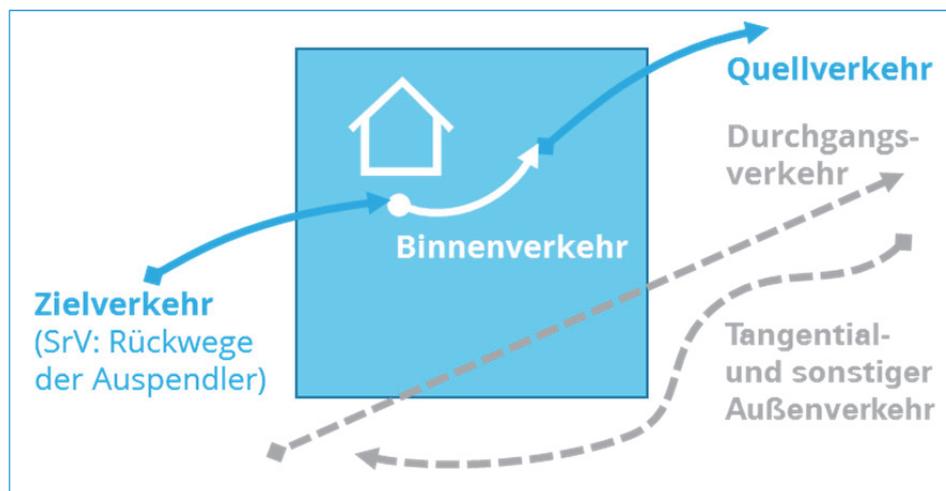


Abbildung 2-2: Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet

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).

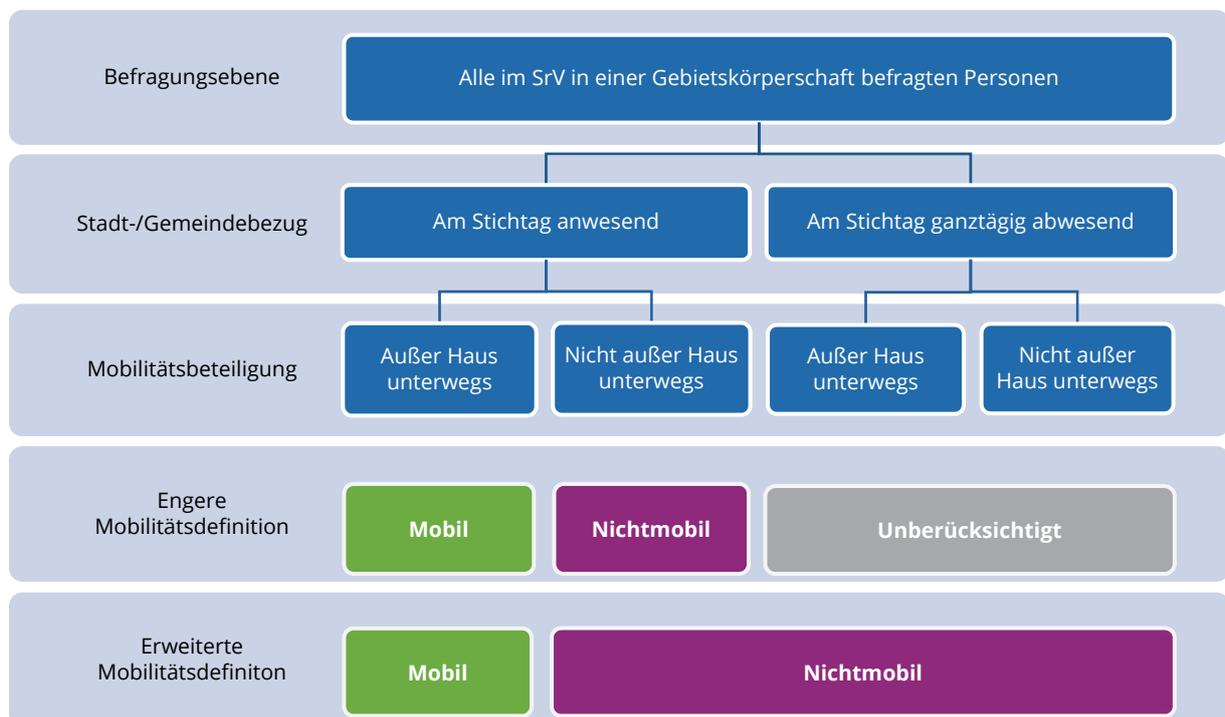


Abbildung 2-3: Definitionen einer mobilen Person

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

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

Der Berufsverkehr kann in der Planungspraxis einen dimensionierungsrelevanten Verkehrszustand (v. a. in Bezug auf die Spitzenstunden) darstellen. Für die nähere Beschreibung und zur Zeitreihenanalyse des Berufsverkehrs sind auch im SrV 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
- Schwebbahn, 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 ableiten¹².

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 ebenfalls 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.

Merkmalsausprägung	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 Armutforschung 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 0,5¹⁵.

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 OECD¹⁶

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 zusammengestellt¹⁷. 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 Haushaltes beschreiben den situativen Rahmen der im Haushalt lebenden Personen und dienen der Einordnung des Haushaltes nach verkehrsrelevanten Gesichtspunkten. Deshalb wurden für jeden Haushalt die folgenden Merkmale erhoben:

- Anzahl der Personen im Haushalt
- Gehzeit zu den nächstgelegenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Fahrzeugausstattung des Haushaltes
- 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 Wegebegins
- Wegezweck bzw. -ziel
- ggf. Art und Anzahl von begleitenden Personen
- Art und Reihenfolge der genutzten Verkehrsmittel

- ggf. Anzahl der Personen im Pkw
- Verkehrsmittel des längsten Teilweges
- Lage der Zieladresse
- Ankunftszeit
- Länge des Weges

4 Handhabung der Tabellen

Die Tabellen enthalten standardisierte struktur- und mobilitätsbezogene Auswertungen der Erhebung „Mobilität in Städten – SrV 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
Fuldata
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
Großhain
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

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 Entfernungsrgruppen (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)

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 1.1

**Allgemeine Mobilitätskennwerte
(alle Wege)**

Beschreibung	Kennwert
Anzahl befragter Personen [P]	20.345
Anteil Personen am Wohnort [%]	94,2
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 [%]	93,0
Wegehäufigkeit mobiler Personen [Wege/mP,d]	3,7
Ausgänge mobiler Personen am Wohnort [Ausgänge/mP,d]	1,5
Frühspitzenstunde (alle Wege)	7:01–8:00 Uhr
Anteil Frühspitze (alle Wege) [%]	9,8
Nachmittagsspitzenstunde (alle Wege)	15:31–16:30 Uhr
Anteil Nachmittagsspitze (alle Wege) [%]	9,4
Mittlere Dauer pro Weg [min]*	21,2
Mittlere Entfernung pro Weg [km]*	6,2
Mittlere Geschwindigkeit pro Weg [km/h]*	17,5
Zeit im Verkehr [min/P,d]**	73,5
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: **04.03.2020**

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]**	21,5
Fahrer [min]**	22,5
Mitfahrer [min]**	18,0
Mittlere Entfernung pro Fahrt - gesamt [km]**	10,3
Fahrer [km]**	11,2
Mitfahrer [km]**	6,9
Mittlere Zeit bei Pkw-Nutzung - gesamt [min/d]**	64,1
Fahrer [min/d]**	71,0
Mitfahrer [min/d]**	39,2

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: **04.03.2020**

Tab 2.1

Haushaltsstruktur und Fahrzeugausstattung

Strukturen [absolut in befragten HH]	Haushaltsgrößengruppen				Summe
	1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen	
Haushalte	5.916	3.010	1.173	1.087	11.185
Personen	5.916	6.020	3.518	4.892	20.345
Personen am Wohnort	5.569	5.587	3.337	4.668	19.161
Mobile Personen	5.431	5.446	3.353	4.702	18.932
Mobile Personen am Wohnort	5.107	5.049	3.180	4.493	17.828

Fahrzeugausstattung [Fz in befragten HH]	Haushaltsgrößengruppen				Summe	Fz/HH
	1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen		
Privat-Pkw	3.114	3.067	1.348	1.306	8.835	0,79
Dienst-Pkw	307	294	207	207	1.014	0,09
Motorräder ab 125 ccm	186	211	122	115	633	0,06
Motorisierte Zweiräder bis 125 ccm	170	135	65	74	444	0,04
Fahrräder (konventionell)	5.654	5.504	3.324	4.628	19.110	1,71
Elektrofahrräder	202	431	123	73	829	0,07

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 2.2

Motorisierungsgruppen der Haushalte

Motorisierungsgruppe	Anteil an allen Haushalten	
	Nur Privat-Pkw	Privat- und Dienst-Pkw
0 Pkw, 0 mot. Zweirad	32,9 %	29,4 %
0 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	0,9 %	0,6 %
1 Pkw, 0 mot. Zweirad	50,2 %	50,0 %
1 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	4,4 %	4,1 %
2 Pkw*	10,5 %	14,1 %
Mehr als 2 Pkw*	1,0 %	1,8 %
Summe	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.014	9.014
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	11.184	11.184

Hinweis:

* Die Motorisierungsgruppe umfasst ebenso ggf. vorhandene motorisierte Zweiräder.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 2.5

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

Gehzeit von der Wohnung zur Haltestelle	Verkehrsmittel					Nahverkehrs-/ Fernzug	
	Bus	Straßenbahn	S-Bahn	U-Bahn	Fähre		
1 bis 5 min	65,9 %	46,0 %	7,7 %	29,4 %	0,8 %		3,0 %
6 bis 10 min	22,5 %	21,8 %	16,9 %	20,6 %	1,6 %		8,5 %
11 bis 15 min	4,9 %	6,9 %	14,5 %	10,2 %	2,0 %		9,6 %
16 bis 20 min	0,8 %	3,9 %	10,2 %	5,8 %	2,0 %		9,1 %
21 min und mehr	0,3 %	5,6 %	15,5 %	9,0 %	11,9 %		33,3 %
Existiert nicht, nicht erreichbar oder nicht bekannt	5,6 %	15,9 %	35,2 %	24,9 %	81,7 %		36,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.016	9.008	9.012	4.529	7.240		9.010
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	11.185	11.172	11.182	4.969	8.986		11.173

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 2.8

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

Haushalts- einkommensgruppe	Privat- und Dienst-Pkw pro Haushalt					
	1 Person		>1 Person		alle Haushalte	
	Pkw	Ungew. Fallzahl	Pkw	Ungew. Fallzahl	Pkw	Ungew. Fallzahl
Unter 500 €	0,17	65	/	16	0,23	81
500 bis unter 1.500 €	0,36	640	0,70	306	0,41	946
1.500 bis unter 3.600 €	0,67	1.204	1,06	2.711	0,84	3.915
3.600 bis unter 5.600 €	0,82	139	1,34	1.762	1,22	1.901
5.600 € und mehr	1,02	51	1,55	957	1,47	1.008
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		2.099		5.752		7.851
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		5.133		4.574		9.707

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 2.8.1

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

Haushalts- einkommensgruppe	Elektrofahräder pro Haushalt	<i>Ungewichtete Fallzahl</i>
Unter 500 €	0,00	81
500 bis unter 1.500 €	0,03	946
1.500 bis unter 3.600 €	0,07	3.915
3.600 bis unter 5.600 €	0,09	1.901
5.600 € und mehr	0,10	1.008
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		7.851
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		9.707

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 2.8.2

**Pkw-Motorisierung der Haushalte
nach ökonomischem Status**

Ökonomischer Status	Privat- und Dienst-Pkw pro Haushalt	
	Pkw	Ungew. Fallzahl
Sehr niedrig	0,41	739
Niedrig	0,64	1.147
Mittel	0,84	3.063
Hoch	1,11	1.933
Sehr hoch	1,39	969
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		7.851
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		9.707

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: **04.03.2020**

Tab 2.9

**Haushaltsfahrleistung in Haushalten mit Pkw im Jahr 2017
nach Haushaltseinkommen**

Haushalts- einkommensgruppe	km/Jahr	<i>Ungew. Fallzahl</i>
Unter 500 €	/	13
500 bis unter 1.500 €	9.800	346
1.500 bis unter 3.600 €	12.800	2.753
3.600 bis unter 5.600 €	18.600	1.560
5.600 € und mehr	23.500	873
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		5.545
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		6.188

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: **04.03.2020**

Tab 2.9.1

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

Ökonomischer Status	km/Jahr	<i>Ungew. Fallzahl</i>
Sehr niedrig	14.000	265
Niedrig	11.600	668
Mittel	13.400	2.216
Hoch	16.700	1.561
Sehr hoch	22.300	835
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		5.545
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		6.188

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: **04.03.2020**

Tab 3.1

Einwohnerstruktur nach Alter und Geschlecht

Altersgruppe	Anteil der Personen in Altersgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
0 bis unter 15 Jahre	14,2 %	13,1 %	13,6 %
15 bis unter 25 Jahre	10,1 %	9,8 %	10,0 %
25 bis unter 45 Jahre	32,3 %	30,2 %	31,2 %
45 bis unter 65 Jahre	26,9 %	25,2 %	26,0 %
65 Jahre und älter	16,5 %	21,6 %	19,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.966	10.379	20.345
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.065	10.280	20.345

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 3.1.2

Einwohnerstruktur nach Alter und ökonomischem Status

Altersgruppe	Ökonomischer Status					Summe	Ungewichtete Fallzahl
	Sehr niedrig	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch		
0 bis unter 15 Jahre	11,2 %	12,3 %	32,8 %	22,2 %	21,5 %	100 %	3.257
15 bis unter 25 Jahre	25,5 %	18,2 %	25,0 %	23,9 %	7,4 %	100 %	1.230
25 bis unter 45 Jahre	9,3 %	10,5 %	35,9 %	29,2 %	15,1 %	100 %	4.688
45 bis unter 65 Jahre	7,5 %	13,2 %	34,3 %	27,7 %	17,2 %	100 %	4.785
65 Jahre und älter	8,5 %	22,3 %	50,8 %	14,4 %	4,0 %	100 %	3.751
Gesamt	10,5 %	14,3 %	36,7 %	24,7 %	13,8 %	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>							17.711
<i>Gewichtete Fallzahl</i>							17.713

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: **04.03.2020**

Tab 3.2

Stichprobenstruktur nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit und Geschlecht

Tätigkeit/Erwerbstätigkeit	Anteil der Personen in Tätigkeits-/Erwerbstätigkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Kind (noch nicht eingeschult)	5,9 %	5,8 %	5,8 %
Hausfrau/-mann	0,3 %	2,6 %	1,4 %
Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand	18,2 %	23,6 %	20,9 %
Freiwilligendienstleistende(r) (Wehrdienst, Bundesfreiwilligendienst, FSJ usw.)	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	2,1 %	1,2 %	1,7 %
Schüler(in)	12,3 %	11,3 %	11,8 %
Student(in)	5,0 %	5,5 %	5,2 %
Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in)	1,5 %	1,4 %	1,5 %
Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr) beschäftigt	47,2 %	27,5 %	37,3 %
Wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden beschäftigt	4,4 %	14,8 %	9,7 %
Wöchentlich weniger als 18 Stunden beschäftigt	1,0 %	2,4 %	1,7 %
Vorübergehend freigestellt/beurlaubt (z. B. in Elternzeit oder in sonstiger Beurlaubung)	0,4 %	2,6 %	1,5 %
Sonstiges	1,5 %	1,2 %	1,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.957	10.368	20.325
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.048	10.257	20.305

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	56,4 %	50,4 %	53,4 %
Nach Absprache	12,2 %	13,8 %	13,0 %
Kein Zugang	31,4 %	35,8 %	33,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.964	10.376	20.340
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.064	10.278	20.341

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: **04.03.2020**

Tab 3.3.1

Verfügbarkeit eines Fahrrads am Stichtag nach Geschlecht

Fahrrad (konventionell)	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	77,4 %	72,4 %	74,9 %
Nach Absprache	2,0 %	2,1 %	2,0 %
Kein Zugang	20,6 %	25,6 %	23,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.178	9.626	18.804
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	9.491	9.710	19.200

Elektrofahrrad	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	3,9 %	3,5 %	3,7 %
Nach Absprache	0,7 %	0,7 %	0,7 %
Kein Zugang	95,3 %	95,8 %	95,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.189	9.636	18.825
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	9.500	9.720	19.220

Fahrrad (konventionell) oder Elektrofahrrad	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	78,5 %	73,3 %	75,9 %
Nach Absprache	2,0 %	2,1 %	2,0 %
Kein Zugang	19,5 %	24,6 %	22,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.178	9.626	18.804
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	9.491	9.710	19.200

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: **04.03.2020**

Tab 3.3.3

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

Zeitkarten-Verfügbarkeit	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	35,4 %	42,8 %	39,1 %
Nach Absprache	4,3 %	2,8 %	3,6 %
Kein Zugang	60,3 %	54,4 %	57,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.188	9.635	18.823
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	9.500	9.717	19.217

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: **04.03.2020**

Tab 3.3.4

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

Nutzungshäufigkeit Pkw als Fahrer(in) oder Mitfahrer(in)	Anteil der Personen in Häufigkeitsgruppe		
	Uneingeschränkte Verfügbarkeit	Nach Absprache	Kein Zugang
Täglich oder fast täglich	48,0 %	15,8 %	4,4 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	20,6 %	24,0 %	6,9 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	22,7 %	41,3 %	20,9 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	6,7 %	13,2 %	24,7 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	0,9 %	2,0 %	13,3 %
Seltener	0,5 %	2,6 %	9,9 %
Nie	0,6 %	1,1 %	19,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	11.277	3.160	5.806
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.800	2.637	6.821

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: **04.03.2020**

Tab 3.3.5

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

Nutzungshäufigkeit Fahrrad	Anteil der Personen in Häufigkeitsgruppe		
	Uneingeschränkte Verfügbarkeit	Nach Absprache	Kein Zugang
Täglich oder fast täglich	29,9 %	7,0 %	5,2 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	14,7 %	10,6 %	3,5 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	18,3 %	9,5 %	6,1 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	15,0 %	15,7 %	5,5 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	7,4 %	9,1 %	3,1 %
Seltener	7,8 %	18,4 %	8,1 %
Nie	7,0 %	29,6 %	68,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	14.541	418	3.840
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	14.565	393	4.236

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: **04.03.2020**

Tab 3.3.7

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

Nutzungshäufigkeit ÖPNV	Anteil der Personen in Häufigkeitsgruppe		
	Uneingeschränkte Verfügbarkeit	Nach Absprache	Kein Zugang
Täglich oder fast täglich	51,0 %	10,6 %	2,9 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	17,1 %	12,8 %	4,8 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	15,9 %	34,3 %	18,0 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	9,2 %	25,0 %	32,6 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	3,6 %	9,4 %	17,1 %
Seltener	2,7 %	6,8 %	14,1 %
Nie	0,6 %	1,2 %	10,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	6.855	851	11.108
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	7.513	687	11.009

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: **04.03.2020**

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	27,2 %	42,0 %	56,7 %	60,7 %	63,0 %
Nach Absprache	9,6 %	11,9 %	11,5 %	15,1 %	16,0 %
Kein Zugang	63,2 %	46,1 %	31,7 %	24,3 %	21,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	1.697	2.354	6.459	4.552	2.644
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	1.857	2.538	6.508	4.366	2.441

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: **04.03.2020**

Tab 3.3.9

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

Häufigkeitsgruppe	Ökonomischer Status				
	Sehr niedrig	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch
Täglich oder fast täglich	15,9 %	22,5 %	29,1 %	32,9 %	40,8 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	11,6 %	14,9 %	17,8 %	16,7 %	16,2 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	17,2 %	24,0 %	25,4 %	25,7 %	22,5 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	18,2 %	14,9 %	12,7 %	13,7 %	13,1 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	10,0 %	8,0 %	4,6 %	4,3 %	2,9 %
Seltener	10,0 %	5,6 %	3,7 %	2,3 %	1,2 %
Nie	17,2 %	10,0 %	6,7 %	4,4 %	3,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	1.689	2.345	6.421	4.536	2.632
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	1.844	2.530	6.473	4.358	2.434

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: **04.03.2020**

Tab 3.3.10

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

Häufigkeitsgruppe	Ökonomischer Status				
	Sehr niedrig	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch
Täglich oder fast täglich	34,6 %	24,4 %	19,9 %	19,3 %	14,8 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	11,3 %	10,3 %	9,8 %	9,0 %	8,5 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	17,5 %	18,7 %	17,5 %	18,6 %	17,8 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	13,8 %	19,4 %	24,6 %	26,5 %	28,6 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	8,1 %	10,5 %	11,0 %	13,6 %	14,6 %
Seltener	8,2 %	8,8 %	11,1 %	8,5 %	9,1 %
Nie	6,5 %	7,9 %	6,1 %	4,4 %	6,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	1.695	2.353	6.458	4.551	2.639
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	1.853	2.538	6.507	4.366	2.436

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: **04.03.2020**

Tab 3.4

**Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten
nach Geschlecht**

Normalerweise genutzte Fahrkartenart	Anteil der Personen		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Einzelfahrkarte, Mehrfachkarte	/	/	/
Tageskarte	/	/	/
Zeitkarte	/	/	/
Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte)	/	/	/
Sonstige Fahrkarte	/	/	/
Summe	/	/	/

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 3.7

Stichprobenstruktur nach Mobilitätseinschränkung

Dauerhafte Mobilitätseinschränkung	Anteil der Personen			<i>Ungew. Fallzahl</i>	<i>Gew. Fallzahl</i>
	Ja	Nein	Summe		
Geheinschränkung	4,6 %	95,4 %	100 %	20.149	20.139
Seheinschränkung	0,7 %	99,3 %	100 %	20.149	20.139
Andere Einschränkung	3,6 %	96,4 %	100 %	20.149	20.139
Keine Einschränkung	92,3 %	7,7 %	100 %	20.149	20.139

Hinweis:

Mehrfachnennungen sind möglich.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 3.10

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

Gehzeit von der Wohnung zur Haltestelle	Verkehrsmittel					Nahverkehrs-/ Fernzug	
	Bus	Straßenbahn	S-Bahn	U-Bahn	Fähre		
1 bis 5 min	60,8 %	43,2 %	7,1 %	27,9 %	0,8 %		2,8 %
6 bis 10 min	19,6 %	20,8 %	14,7 %	19,8 %	1,1 %		6,9 %
11 bis 15 min	3,6 %	5,9 %	12,4 %	8,2 %	1,5 %		7,2 %
16 bis 20 min	0,7 %	3,0 %	7,8 %	5,8 %	1,5 %		6,9 %
21 min und mehr	0,2 %	3,2 %	10,5 %	5,0 %	6,6 %		21,0 %
Existiert nicht, nicht erreichbar oder nicht bekannt	15,1 %	23,9 %	47,5 %	33,4 %	88,5 %		55,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	18.925	18.910	18.922	9.596	15.380		18.921
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	19.013	18.990	19.011	8.667	15.475		19.001

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: **04.03.2020**

Tab 3.11

Anwesenheit am Wohnort nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit

Tätigkeit/Erwerbstätigkeit	Anwesend	Ganztätig nicht anwesend	Summe	Ungewichtete Fallzahl	Gewichtete Fallzahl
Kind (noch nicht eingeschult)	96,7 %	3,3 %	100 %	1.608	1.188
Hausfrau/-mann	96,9 %	3,1 %	100 %	418	292
Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand	95,0 %	5,0 %	100 %	4.757	4.254
Freiwilligendienstleistende(r) (Wehrdienst, Bundesfreiwilligendienst, FSJ usw.)	/	/	/	31	27
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	97,8 %	2,2 %	100 %	263	341
Schüler(in)	98,2 %	1,8 %	100 %	2.703	2.401
Student(in)	85,1 %	14,9 %	100 %	792	1.061
Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in)	93,9 %	6,1 %	100 %	203	295
Vollzeitbeschäftigt	92,6 %	7,4 %	100 %	6.565	7.565
Teilzeitbeschäftigt	95,8 %	4,2 %	100 %	2.711	2.617
Sonstiges	95,5 %	4,5 %	100 %	274	265

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 3.14.1

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

Häufigkeitsgruppe	Anteile der Personen				
	Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer)	Carsharing (als Fahrer oder Mitfahrer)	Fahrrad	Leih-/Mietfahrrad	ÖPNV
Täglich oder fast täglich	29,1 %	0,1 %	23,8 %	0,2 %	21,2 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	16,5 %	0,2 %	12,1 %	0,0 %	9,7 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	24,5 %	0,9 %	15,3 %	0,3 %	18,0 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	13,6 %	3,3 %	12,8 %	1,0 %	23,4 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	5,2 %	2,8 %	6,4 %	1,6 %	11,6 %
Seltener	3,9 %	4,4 %	7,9 %	4,3 %	9,6 %
Nie	7,2 %	88,4 %	21,8 %	92,6 %	6,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	20.248	20.340	20.292	20.345	20.330
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	20.262	20.337	20.298	20.345	20.332

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 3.19

Normalität des Stichtages

Normaler Stichtag	Anteil der Personen
Ja	74,9 %
Nein	25,1 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	20.345
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	20.345
Grund für nicht normalen Stichtag	Anteil der Personen
Krankheit (selbst)	13,3 %
Krankheit (Kind, Angehörige)	2,7 %
Urlaub	22,1 %
Behördengang	0,9 %
Arzttermin	9,9 %
Arbeit im Homeoffice	3,6 %
Anderer Grund	47,5 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	4.941
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	5.107

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 3.20

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

Altersgruppe	Alle Personen Anteil	Carsharing-Nutzer(in) als Fahrer oder Mitfahrer		Leih-/Mietfahrrad-Nutzer(in)	
		Anteil an allen Personen	Ungewichtete Fallzahl	Anteil an allen Personen	Ungewichtete Fallzahl
0 bis unter 15 Jahre	13,6 %	8,8 %	2.774	2,7 %	2.774
15 bis unter 25 Jahre	10,0 %	11,1 %	2.031	8,8 %	2.031
25 bis unter 45 Jahre	31,2 %	20,2 %	6.348	12,3 %	6.348
45 bis unter 65 Jahre	26,0 %	10,2 %	5.296	7,9 %	5.296
65 bis unter 75 Jahre	9,0 %	2,7 %	1.836	2,0 %	1.836
75 Jahre und älter	10,1 %	0,7 %	2.050	0,9 %	2.050
Summe	100 %				
Gesamt		11,6 %		7,4 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	20.343		20.343		20.343
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	20.335		20.335		20.335

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: **04.03.2020**

Tab 4.2

Zulassungsort, Stellplatznutzung und Fahrleistung der Pkw

Zulassungsort der Haushalts-Pkw				
Zulassungsort	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Am Wohnort zugelassen	89,0 %	91,3 %	86,3 %	89,3 %
An einem anderen Ort zugelassen	10,9 %	8,4 %	13,0 %	10,5 %
Zurzeit abgemeldet	0,2 %	0,3 %	0,7 %	0,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	7.090	2.076	221	9.387
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	7.828	1.777	198	9.804
Abstellort der Haushalts-Pkw				
Üblicherweise genutzter Abstellort	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Garage/Carport/privater Stellplatz	57,9 %	54,6 %	58,5 %	57,3 %
Öffentlicher Straßenraum	39,0 %	40,5 %	33,9 %	39,2 %
Unterschiedlich	3,0 %	4,9 %	7,6 %	3,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	7.090	2.076	221	9.387
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	7.828	1.777	198	9.804
Jahresfahrleistung der Haushalts-Pkw				
Jahresfahrleistung im Vorjahr	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
km/Jahr	13.400	8.100	5.300	12.300
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	6.396	1.859	187	8.442
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	7.142	1.588	167	8.897

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: **04.03.2020**

Tab 4.2.1

Antriebsart der Pkw

Antriebsart	Antriebsart der Haushalts-Pkw			
	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Benzin	66,8 %	77,1 %	84,1 %	69,0 %
Diesel	30,7 %	21,6 %	12,3 %	28,7 %
Gas (in Kombination mit Benzin)	1,1 %	0,3 %	3,6 %	1,0 %
Hybrid (Kombination Benzin oder Diesel mit Elektroantrieb)	1,1 %	0,6 %	0,0 %	1,0 %
Elektroantrieb	0,3 %	0,3 %	0,0 %	0,3 %
Andere Antriebsart	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	7.090	2.076	221	9.387
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	7.828	1.777	198	9.804

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: **04.03.2020**

Tab 5.1

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

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Eigener Arbeitsplatz	12,3 %	23,8 %	13,7 %
Anderer Dienstort/-weg	1,4 %	4,8 %	2,0 %
Kinderkrippe/-garten	1,5 %	0,2 %	1,4 %
Grundschule	1,3 %	0,2 %	1,2 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	2,6 %	0,9 %	2,3 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	1,0 %	1,1 %	1,0 %
Andere Bildungseinrichtung	0,7 %	0,8 %	0,8 %
Einkauf täglicher Bedarf	8,1 %	3,6 %	7,7 %
Sonstiger Einkauf	3,2 %	2,4 %	3,1 %
Behördengang, Arztbesuch	3,1 %	1,3 %	2,9 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	2,7 %	1,4 %	2,6 %
Bringen oder Holen von Personen	5,3 %	2,9 %	5,0 %
Kultur, Theater, Kino	0,6 %	0,3 %	0,6 %
Gaststätte/Kneipe	2,5 %	1,2 %	2,5 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	2,6 %	6,1 %	3,1 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	3,3 %	2,2 %	3,3 %
Sportstätte (allgemein)	2,9 %	2,3 %	2,8 %
Andere Freizeitaktivität	2,9 %	2,7 %	2,9 %
Eigene Wohnung	40,8 %	40,1 %	40,0 %
Sonstiges	1,1 %	1,7 %	1,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	58.685	7.384	67.289
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	58.024	7.425	66.703

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	20,1 %	41,6 %	22,4 %
Anderer Dienstort/-weg	2,0 %	7,8 %	2,8 %
Kinderkrippe/-garten	2,6 %	0,3 %	2,3 %
Grundschule	2,3 %	0,3 %	2,1 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	4,8 %	1,7 %	4,3 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	1,6 %	1,9 %	1,6 %
Andere Bildungseinrichtung	1,2 %	1,3 %	1,3 %
Einkauf täglicher Bedarf	15,0 %	5,5 %	13,9 %
Sonstiger Einkauf	5,2 %	3,5 %	5,1 %
Behördengang, Arztbesuch	5,0 %	2,2 %	4,7 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	4,3 %	2,2 %	4,0 %
Bringen oder Holen von Personen	8,2 %	3,9 %	7,6 %
Kultur, Theater, Kino	1,1 %	0,5 %	1,0 %
Gaststätte/Kneipe	3,8 %	2,0 %	3,8 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	4,5 %	9,8 %	5,1 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	6,2 %	4,2 %	5,9 %
Sportstätte (allgemein)	5,3 %	4,2 %	5,1 %
Andere Freizeitaktivität	5,2 %	4,7 %	5,1 %
Sonstiges	1,7 %	2,5 %	1,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	58.673	7.381	67.272
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	58.011	7.424	66.686

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	20,3 %	41,9 %	22,7 %
Anderer Dienstort/-weg	2,0 %	7,8 %	2,9 %
Kinderkrippe/-garten	6,6 %	0,9 %	5,8 %
Grundschule	3,8 %	0,7 %	3,4 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	5,0 %	1,9 %	4,6 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	1,6 %	1,9 %	1,6 %
Andere Bildungseinrichtung	1,4 %	1,4 %	1,4 %
Einkauf täglicher Bedarf	15,0 %	5,5 %	13,9 %
Sonstiger Einkauf	5,3 %	3,6 %	5,1 %
Behördengang, Arztbesuch	5,3 %	3,0 %	5,0 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	4,3 %	2,3 %	4,0 %
Kultur, Theater, Kino	1,1 %	0,5 %	1,0 %
Gaststätte/Kneipe	3,8 %	2,0 %	3,8 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	5,0 %	10,5 %	5,6 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	6,2 %	4,2 %	6,0 %
Sportstätte (allgemein)	5,8 %	4,5 %	5,6 %
Andere Freizeitaktivität	5,4 %	4,8 %	5,3 %
Sonstiges	1,9 %	2,6 %	2,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	58.654	7.379	67.249
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	57.997	7.422	66.669

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: **04.03.2020**

Tab 5.1.4

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

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Alle Wege
Arbeitsplatz	3,1 %	3,5 %
Anderer Dienstort/-weg	0,2 %	0,2 %
Kinderkrippe/-garten	50,6 %	48,1 %
Grundschule	19,0 %	18,3 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	3,0 %	3,2 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,0 %	0,0 %
Andere Bildungseinrichtung	1,6 %	1,6 %
Einkauf täglicher Bedarf	0,1 %	0,1 %
Sonstiger Einkauf	0,3 %	0,4 %
Behördengang, Arztbesuch	3,9 %	5,1 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	0,7 %	0,7 %
Kultur, Theater, Kino	0,1 %	0,2 %
Gaststätte/Kneipe	0,2 %	0,3 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	5,3 %	6,1 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	0,4 %	0,5 %
Sportstätte (allgemein)	6,0 %	6,1 %
Andere Freizeitaktivität	2,1 %	2,2 %
Sonstiges	3,4 %	3,5 %
Summe	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	3.943	4.218
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.087	3.346

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 5.1.5

**Wegeanteile zu Zielen im Wohnumfeld
nach Zweckgruppen**

Lage des Zieles	Anteil Wege
Eigene Wohnung	40,0 %
Wohnumfeld (ca. 5 min zu Fuß)	4,8 %
Am Wohnort	47,7 %
Außerhalb des Wohnortes	7,4 %
Ausland	0,1 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl 67.304

Gewichtete Fallzahl 66.721

Zweck bei Ziel im Wohnumfeld	Anteil Wege
Eigener Arbeitsplatz	7,0 %
Kita/Schule/Ausbildung	25,0 %
Einkauf/Dienstleistung	39,7 %
Freizeit	23,6 %
Anderer Zweck	4,7 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl 3.452

Gewichtete Fallzahl 3.230

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 5.2

**Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittel
und räumlichen Verkehrsarten**

Hauptverkehrsmittel	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Zu Fuß	29,1 %	1,8 %	26,2 %
Fahrrad	20,9 %	4,8 %	18,8 %
Elektrofahrrad	0,7 %	0,6 %	0,7 %
Leihfahrrad	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,5 %	0,7 %	0,5 %
Pkw als Fahrer(in) im Haushalts-Pkw	21,9 %	55,5 %	25,8 %
Pkw als Fahrer(in) im Carsharing-Pkw	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Pkw als Fahrer(in) im anderen Pkw	0,9 %	3,3 %	1,3 %
Pkw als Mitfahrer(in) im Haushalts-Pkw	5,5 %	7,4 %	5,7 %
Pkw als Mitfahrer(in) im Carsharing-Pkw	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Pkw als Mitfahrer(in) im anderen Pkw	1,5 %	3,2 %	1,8 %
Bus	3,2 %	1,4 %	2,9 %
Straßenbahn/Tram	8,9 %	1,1 %	7,9 %
U-Bahn	3,7 %	1,1 %	3,4 %
S-Bahn	2,1 %	8,2 %	2,7 %
Nahverkehrszug	0,3 %	4,6 %	0,8 %
Fernverkehrszug	0,0 %	4,2 %	0,5 %
Taxi	0,3 %	0,2 %	0,3 %
Fernbus	0,0 %	0,2 %	0,0 %
Anderes Verkehrsmittel	0,4 %	1,6 %	0,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	58.605	7.367	67.173
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	57.946	7.401	66.580

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 5.3

**Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppen
und räumlichen Verkehrsarten**

Hauptverkehrsmittelgruppe	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Zu Fuß	29,1 %	1,8 %	26,2 %
Fahrrad	21,7 %	5,4 %	19,6 %
MIV	30,5 %	70,1 %	35,2 %
ÖV	18,8 %	22,7 %	19,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	58.605	7.367	67.173
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	57.946	7.401	66.580

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 5.5

**Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
(alle Wege)**

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	13,2 %	21,7 %	41,7 %	23,4 %	100 %	8.324	9.253
Kita/Schule/Ausbildung	26,3 %	23,4 %	28,5 %	21,8 %	100 %	7.783	6.806
Einkauf/Dienstleistung	33,9 %	15,4 %	35,4 %	15,3 %	100 %	11.119	11.022
Freizeit	34,3 %	18,2 %	33,0 %	14,5 %	100 %	10.561	10.629
Anderer Zweck	15,7 %	13,6 %	48,3 %	22,4 %	100 %	2.210	2.268
Eigene Wohnung	25,1 %	20,6 %	34,4 %	19,8 %	100 %	27.136	26.567

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 5.5.1

**Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
(Binnenverkehr)**

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	15,2 %	26,8 %	33,9 %	24,1 %	100 %	6.359	7.232
Kita/Schule/Ausbildung	27,5 %	24,5 %	27,2 %	20,8 %	100 %	7.434	6.436
Einkauf/Dienstleistung	36,4 %	16,4 %	31,2 %	16,0 %	100 %	10.204	10.072
Freizeit	37,3 %	20,1 %	27,8 %	14,9 %	100 %	9.056	9.067
Anderer Zweck	19,8 %	18,7 %	44,8 %	16,7 %	100 %	1.472	1.510
Eigene Wohnung	28,1 %	22,4 %	30,1 %	19,4 %	100 %	24.050	23.601

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	10,4 %	22,6 %	42,4 %	24,6 %	100 %	13.624	15.089
Kita/Schule/Ausbildung	27,2 %	23,6 %	25,6 %	23,5 %	100 %	12.843	11.239
Einkauf/Dienstleistung	34,4 %	15,8 %	34,6 %	15,2 %	100 %	18.964	18.683
Freizeit	32,2 %	19,3 %	33,6 %	14,9 %	100 %	18.386	18.207
Anderer Zweck	15,6 %	15,1 %	47,4 %	21,9 %	100 %	3.288	3.302

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	12,3 %	27,9 %	34,5 %	25,3 %	100 %	10.321	11.748
Kita/Schule/Ausbildung	28,4 %	24,6 %	24,6 %	22,4 %	100 %	12.324	10.695
Einkauf/Dienstleistung	36,6 %	16,6 %	31,1 %	15,8 %	100 %	17.628	17.355
Freizeit	35,1 %	20,9 %	28,8 %	15,2 %	100 %	16.020	15.827
Anderer Zweck	20,2 %	20,4 %	43,4 %	16,1 %	100 %	2.260	2.272

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 5.6

Verkehrsmittelwahl nach Wetter am Stichtag

Wetter am Stichtag	Verkehrsmittelanteile					Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV				
(Sehr) gut	24,3 %	24,3 %	33,6 %	17,7 %		100 %	19.549	20.046
Eher gut	27,2 %	18,3 %	35,1 %	19,4 %		100 %	26.436	26.994
Eher schlecht	27,7 %	16,9 %	36,0 %	19,4 %		100 %	12.806	12.591
(Sehr) schlecht	24,7 %	15,6 %	38,9 %	20,8 %		100 %	8.288	6.917

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 5.7

Verkehrsmittelwahl nach Quartal

Quartal	Verkehrsmittelanteile					Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV				
Januar–März	28,0 %	14,4 %	36,1 %	21,5 %	100 %	18.363	18.310	
April–Juni	25,6 %	23,5 %	33,0 %	17,9 %	100 %	19.524	18.785	
Juli–September	25,0 %	22,8 %	34,9 %	17,3 %	100 %	12.078	13.536	
Oktober–Dezember	25,8 %	18,0 %	37,3 %	18,9 %	100 %	17.208	15.949	

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 5.8

**Verkehrsmittelwahl
nach ökonomischem Status des Haushalts**

Ökonomischer Status	Verkehrsmittelanteile					Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV				
Sehr niedrig	29,0 %	20,8 %	21,2 %	29,0 %	100 %	5.192	5.848	
Niedrig	29,7 %	17,0 %	30,1 %	23,3 %	100 %	7.506	8.210	
Mittel	26,9 %	19,4 %	36,0 %	17,7 %	100 %	21.629	21.799	
Hoch	24,2 %	20,9 %	38,6 %	16,2 %	100 %	15.571	14.675	
Sehr hoch	23,8 %	21,0 %	40,2 %	14,9 %	100 %	9.250	8.112	

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: **04.03.2020**

Tab 6.1

**Wegehäufigkeit der Personen
nach Alter und Geschlecht**

Altersgruppe	Wege pro Person und Tag					
	Männlich	Ungew. Fallzahl	Weiblich	Ungew. Fallzahl	Alle	Ungew. Fallzahl
0 bis unter 15 Jahre	2,9	1.842	3,0	1.712	3,0	3.554
15 bis unter 25 Jahre	3,1	702	3,3	637	3,2	1.339
25 bis unter 45 Jahre	3,5	2.240	4,0	2.637	3,7	4.877
45 bis unter 65 Jahre	3,6	2.541	3,8	2.732	3,7	5.273
65 Jahre und älter	3,5	2.032	3,2	2.141	3,3	4.173
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		9.357		9.859		19.216
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		9.437		9.715		19.152

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 6.2

**Wegehäufigkeit der Personen
nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht**

Erwerbstätigkeit	Wege pro Person und Tag					
	Männlich	Ungew. Fallzahl	Weiblich	Ungew. Fallzahl	Alle	Ungew. Fallzahl
Nicht erwerbstätig	3,3	3.137	3,2	3.559	3,3	6.696
In Ausbildung	3,1	1.811	3,3	1.704	3,2	3.515
Erwerbstätig	3,5	4.274	3,9	4.457	3,7	8.731
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		9.222		9.720		18.942
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		9.293		9.578		18.872

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 6.3

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

Pkw-Verfügbarkeit als Fahrer(in) oder Mitfahrer(in)	Wege pro Person und Tag					
	Männlich	<i>Ungew. Fallzahl</i>	Weiblich	<i>Ungew. Fallzahl</i>	Alle	<i>Ungew. Fallzahl</i>
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	3,5	5.561	3,9	5.328	3,7	10.889
Nach Absprache	3,3	1.420	3,4	1.686	3,4	3.106
Kein Zugang	3,1	2.375	3,2	2.842	3,2	5.217
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		9.356		9.856		19.212
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		9.444		9.713		19.157

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: **04.03.2020**

Tab 6.4

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

Ziel/Zweck	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Eigener Arbeitsplatz	0,38	12,5 %	0,48	13,9 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,34	11,1 %	0,36	10,2 %
Einkauf/Dienstleistung	0,53	17,4 %	0,58	16,5 %
Freizeit	0,47	15,6 %	0,56	15,9 %
Anderer Zweck	0,08	2,6 %	0,12	3,4 %
Eigene Wohnung	1,24	40,8 %	1,39	40,0 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		58.676		67.277
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		58.018		66.694

Hinweis:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 6.4.1

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

Ziel/Zweck	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Eigener Arbeitsplatz	0,61	20,3 %	0,79	22,7 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,56	18,5 %	0,59	16,9 %
Einkauf/Dienstleistung	0,91	30,0 %	0,98	28,1 %
Freizeit	0,83	27,3 %	0,95	27,4 %
Anderer Zweck	0,12	3,9 %	0,17	5,0 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		58.654		67.249
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		57.997		66.669

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: **04.03.2020**

Tab 6.5

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

Hauptverkehrsmittel	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Zu Fuß	0,88	29,1 %	0,91	26,2 %
Fahrrad	0,63	20,9 %	0,65	18,8 %
Elektrofahrrad	0,02	0,7 %	0,02	0,7 %
Leihfahrrad	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,01	0,5 %	0,02	0,5 %
Pkw als Fahrer(in) im Haushalts-Pkw	0,66	21,9 %	0,90	25,8 %
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	1,3 %
Pkw als Mitfahrer(in) im Haushalts-Pkw	0,17	5,5 %	0,20	5,7 %
Pkw als Mitfahrer(in) im Carsharing-Pkw	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Pkw als Mitfahrer(in) im anderen Pkw	0,05	1,5 %	0,06	1,8 %
Bus	0,10	3,2 %	0,10	2,9 %
Straßenbahn/Tram	0,27	8,9 %	0,27	7,9 %
U-Bahn	0,11	3,7 %	0,12	3,4 %
S-Bahn	0,06	2,1 %	0,09	2,7 %
Nahverkehrszug	0,01	0,3 %	0,03	0,8 %
Fernverkehrszug	0,00	0,0 %	0,02	0,5 %
Taxi	0,01	0,3 %	0,01	0,3 %
Fernbus	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Anderes Verkehrsmittel	0,01	0,4 %	0,02	0,5 %
Summe		100 %		100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	58.605	67.173
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	57.946	66.580

Hinweis:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 6.6

Wegehäufigkeit der Personen nach Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten

Hauptverkehrsmittelgruppe	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Zu Fuß	0,88	29,1 %	0,91	26,2 %
Fahrrad	0,66	21,7 %	0,68	19,6 %
MIV	0,92	30,5 %	1,22	35,2 %
ÖV	0,57	18,8 %	0,66	19,0 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		58.605		67.173
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		57.946		66.580

Hinweis:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 6.11

Spezifische Verkehrsleistung sowie tägliche Zeit im Verkehr der Personen nach Erwerbstätigkeit

Erwerbstätigkeit	Spezifische Verkehrsleistung		Tägliche Zeit im Verkehr	
	km/P,d	Ungew. Fallzahl	min/P,d	Ungew. Fallzahl
Nicht erwerbstätig	13,2	5.980	64,5	5.980
In Ausbildung	16,0	3.021	66,9	3.021
Erwerbstätig	28,9	7.487	81,7	7.487
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		16.488	16.488	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		16.391	16.391	

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: **04.03.2020**

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	10,2 %	8.312	9.247
Kita/Schule/Ausbildung	1,0	55,3 %	7.773	6.792
Einkauf/Dienstleistung	0,3	27,2 %	11.105	11.011
Freizeit	0,8	41,5 %	10.526	10.592
Anderer Zweck	0,3	13,1 %	1.240	1.322
Eigene Wohnung	0,4	28,7 %	27.103	26.533
Gesamt	0,5	30,4 %		

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	8,2 %	13.609	15.070
Kita/Schule/Ausbildung	0,9	52,8 %	12.819	11.213
Einkauf/Dienstleistung	0,3	26,7 %	18.947	18.674
Freizeit	0,7	40,6 %	18.337	18.149
Anderer Zweck	0,2	11,3 %	1.793	1.898
Gesamt	0,5	30,4 %		

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	16.172	15.687
Fahrrad	15,9	3,1	11,7	11.311	11.583
Elektrofahrrad	20,4	4,7	13,7	444	396
Leihfahrrad	/	/	/	12	17
Moped/Motorrad/Motorroller	19,8	7,2	21,7	226	279
Pkw als Fahrer(in) im Haushalts-Pkw	18,4	6,4	20,8	12.335	12.125
Pkw als Fahrer(in) im Carsharing-Pkw	26,8	7,1	15,8	46	38
Pkw als Fahrer(in) im anderen Pkw	18,7	6,7	21,3	450	467
Pkw als Mitfahrer(in) im Haushalts-Pkw	15,4	4,7	18,3	4.068	3.061
Pkw als Mitfahrer(in) im Carsharing-Pkw	/	/	/	16	17
Pkw als Mitfahrer(in) im anderen Pkw	18,0	5,1	17,1	753	808
Bus	29,4	5,0	10,1	1.599	1.631
Straßenbahn/Tram	32,6	5,7	10,6	4.145	4.377
U-Bahn	30,3	5,8	11,5	1.828	1.970
S-Bahn	37,0	10,0	16,2	692	994
Nahverkehrszug	49,5	18,0	21,8	137	145
Fernverkehrszug	/	/	/	1	3
Taxi	19,8	6,0	18,2	109	120
Fernbus	/	/	/	2	1
Anderes Verkehrsmittel	22,1	4,3	11,5	193	199
Gesamt	18,9	3,9	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: **04.03.2020**

Tab 7.1.1

Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)

Hauptverkehrsmittelgruppe	Reisezeit	Entfernung	Geschw.	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
	min/Weg	km/Weg	km/h		
Zu Fuß	14,4	1,0	4,0	16.172	15.687
Fahrrad	16,0	3,1	11,7	11.767	11.997
MIV	17,9	6,0	20,2	17.894	16.795
ÖV	31,9	6,2	11,7	8.706	9.440
Gesamt	18,9	3,9	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: **04.03.2020**

Tab 7.1.2

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

Hauptverkehrsmittelgruppe	Reisezeit	GIS-Entfernung	Geschw.	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
	min/Weg	km/Weg	km/h		
Zu Fuß	14,2	0,8	3,5	12.142	11.701
Fahrrad	16,3	2,8	10,1	10.430	10.652
MIV	17,9	5,8	19,6	16.259	15.180
ÖV	32,2	5,5	10,2	7.840	8.580
Gesamt	19,3	3,8	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: **04.03.2020**

Tab 7.4

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

Hauptverkehrsmittel	Reisezeit	Entfernung	Geschw.	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
	min/Weg	km/Weg	km/h		
Zu Fuß	14,7	1,0	4,0	16.680	16.226
Fahrrad	16,5	3,3	11,9	11.664	11.991
Elektrofahrrad	22,2	5,4	14,5	502	440
Leihfahrrad	/	/	/	12	17
Moped/Motorrad/Motorroller	21,8	9,2	25,5	258	320
Pkw als Fahrer(in) im Haushalts-Pkw	22,3	11,0	29,7	16.458	16.232
Pkw als Fahrer(in) im Carsharing-Pkw	27,8	9,0	19,5	55	43
Pkw als Fahrer(in) im anderen Pkw	25,9	15,5	36,0	694	755
Pkw als Mitfahrer(in) im Haushalts-Pkw	17,3	6,5	22,7	4.783	3.628
Pkw als Mitfahrer(in) im Carsharing-Pkw	/	/	/	18	18
Pkw als Mitfahrer(in) im anderen Pkw	20,3	8,2	24,2	967	1.083
Bus	30,1	5,3	10,6	1.692	1.714
Straßenbahn/Tram	33,0	5,9	10,7	4.218	4.452
U-Bahn	31,2	6,1	11,7	1.907	2.050
S-Bahn	44,0	15,1	20,7	1.117	1.534
Nahverkehrszug	74,0	38,9	31,5	476	423
Fernverkehrszug	112,8	49,2	26,2	63	56
Taxi	22,8	12,7	33,4	124	141
Fernbus	/	/	/	6	10
Anderes Verkehrsmittel	25,8	7,9	18,4	225	221
Gesamt	21,2	6,2	17,5		

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: **04.03.2020**

Tab 7.4.1

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

Hauptverkehrsmittelgruppe	Reisezeit	Entfernung	Geschw.	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
	min/Weg	km/Weg	km/h		
Zu Fuß	14,7	1,0	4,0	16.680	16.226
Fahrrad	16,7	3,4	12,1	12.178	12.448
MIV	21,5	10,3	28,7	23.233	22.081
ÖV	35,6	8,9	14,9	9.828	10.600
Gesamt	21,2	6,2	17,5		

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: **04.03.2020**

Tab 7.4.2

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

Hauptverkehrsmittelgruppe	Reisezeit	GIS-Entfernung	Geschw.	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
	min/Weg	km/Weg	km/h		
Zu Fuß	14,3	0,8	3,5	12.469	12.037
Fahrrad	17,0	2,9	10,4	10.803	11.068
MIV	21,7	10,3	28,4	21.274	20.160
ÖV	35,7	7,9	13,3	8.888	9.632
Gesamt	21,6	6,2	17,2		

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: **04.03.2020**

Tab 8.1

**Tagesgang nach Hauptverkehrsmittelgruppen
(alle Wege)**

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

Ungewichtete Fallzahl 17.906 12.618 24.744 11.619 66.887

Gewichtete Fallzahl 17.366 12.958 23.375 12.593 66.292

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 8.2

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

Beginn des Weges Uhrzeit	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe					Gesamt
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV		
00:00–01:00	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
01:01–02:00	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
02:01–03:00	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
03:01–04:00	0,1 %	0,1 %	0,4 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %
04:01–05:00	0,2 %	0,5 %	1,7 %	1,5 %	1,1 %	1,1 %
05:01–06:00	1,0 %	2,2 %	6,7 %	5,8 %	4,6 %	4,6 %
06:01–07:00	5,9 %	10,4 %	19,8 %	24,5 %	16,7 %	16,7 %
07:01–08:00	47,8 %	41,3 %	36,3 %	34,2 %	38,7 %	38,7 %
08:01–09:00	22,4 %	23,5 %	17,8 %	18,1 %	19,9 %	19,9 %
09:01–10:00	2,6 %	7,1 %	3,3 %	4,6 %	4,4 %	4,4 %
10:01–11:00	0,7 %	1,2 %	1,6 %	1,5 %	1,4 %	1,4 %
11:01–12:00	1,7 %	1,4 %	0,8 %	2,1 %	1,4 %	1,4 %
12:01–13:00	2,2 %	2,2 %	1,6 %	0,8 %	1,6 %	1,6 %
13:01–14:00	2,1 %	2,3 %	2,0 %	1,5 %	1,9 %	1,9 %
14:01–15:00	5,9 %	2,1 %	2,0 %	1,9 %	2,6 %	2,6 %
15:01–16:00	4,7 %	2,8 %	2,4 %	1,2 %	2,5 %	2,5 %
16:01–17:00	1,6 %	1,1 %	1,2 %	1,0 %	1,2 %	1,2 %
17:01–18:00	0,2 %	0,6 %	0,7 %	0,4 %	0,5 %	0,5 %
18:01–19:00	0,5 %	0,9 %	0,6 %	0,5 %	0,6 %	0,6 %
19:01–20:00	0,1 %	0,1 %	0,5 %	0,0 %	0,2 %	0,2 %
20:01–21:00	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
21:01–22:00	0,0 %	0,0 %	0,4 %	0,1 %	0,2 %	0,2 %
22:01–23:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
23:01–24:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	<i>2.140</i>	<i>2.950</i>	<i>4.579</i>	<i>2.904</i>	<i>12.573</i>	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	<i>1.902</i>	<i>2.940</i>	<i>4.484</i>	<i>3.182</i>	<i>12.509</i>	

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: **04.03.2020**

Tab 8.2.1

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

Beginn des Weges Uhrzeit	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe					Gesamt
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV		
00:00–01:00	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
01:01–02:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
02:01–03:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
03:01–04:00	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
04:01–05:00	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
05:01–06:00	0,0 %	0,0 %	0,5 %	0,1 %		0,2 %
06:01–07:00	0,3 %	0,1 %	0,8 %	0,2 %		0,4 %
07:01–08:00	3,3 %	0,9 %	1,5 %	0,1 %		1,3 %
08:01–09:00	5,1 %	1,8 %	1,7 %	0,7 %		2,0 %
09:01–10:00	2,0 %	0,7 %	0,8 %	0,5 %		0,9 %
10:01–11:00	0,8 %	0,9 %	0,8 %	1,1 %		0,9 %
11:01–12:00	2,6 %	1,7 %	1,4 %	1,9 %		1,8 %
12:01–13:00	5,9 %	4,0 %	2,3 %	3,7 %		3,6 %
13:01–14:00	12,4 %	11,7 %	6,5 %	11,5 %		10,0 %
14:01–15:00	18,4 %	10,7 %	10,7 %	12,8 %		12,5 %
15:01–16:00	22,5 %	16,8 %	17,3 %	17,4 %		18,0 %
16:01–17:00	12,6 %	16,9 %	20,3 %	18,3 %		17,8 %
17:01–18:00	6,8 %	16,0 %	13,5 %	14,6 %		13,3 %
18:01–19:00	3,0 %	8,2 %	10,5 %	7,4 %		7,9 %
19:01–20:00	1,9 %	4,4 %	3,4 %	4,8 %		3,7 %
20:01–21:00	0,9 %	2,3 %	3,7 %	2,4 %		2,6 %
21:01–22:00	0,4 %	1,4 %	2,0 %	2,2 %		1,7 %
22:01–23:00	0,6 %	1,1 %	1,8 %	0,2 %		1,0 %
23:01–24:00	0,4 %	0,0 %	0,6 %	0,2 %		0,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	1.822	2.413	3.519	2.480		10.234
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	1.593	2.427	3.445	2.690		10.155

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.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 10.1

**Entfernung nach Hauptverkehrsmittelgruppen
(21 Entfernungsgruppen)**

Entfernungsgruppe km	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe					Gesamt
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV		
Bis 1	74,0 %	23,7 %	7,5 %	3,0 %		27,6 %
Über 1 bis 2	17,2 %	21,6 %	11,2 %	9,1 %		14,5 %
Über 2 bis 3	5,5 %	17,8 %	11,5 %	11,7 %		11,2 %
Über 3 bis 4	1,5 %	11,1 %	9,0 %	12,9 %		8,1 %
Über 4 bis 5	1,1 %	7,9 %	8,9 %	11,8 %		7,1 %
Über 5 bis 6	0,3 %	5,1 %	5,8 %	8,3 %		4,6 %
Über 6 bis 7	0,3 %	4,0 %	5,5 %	7,6 %		4,1 %
Über 7 bis 8	0,1 %	2,7 %	5,1 %	7,2 %		3,7 %
Über 8 bis 9	0,1 %	1,2 %	3,1 %	4,3 %		2,1 %
Über 9 bis 10	0,0 %	1,7 %	5,2 %	4,8 %		3,0 %
Über 10 bis 11	0,0 %	0,5 %	2,3 %	1,5 %		1,2 %
Über 11 bis 12	0,0 %	0,8 %	2,6 %	2,2 %		1,5 %
Über 12 bis 13	0,0 %	0,5 %	1,4 %	1,4 %		0,8 %
Über 13 bis 14	0,0 %	0,2 %	1,0 %	1,0 %		0,6 %
Über 14 bis 15	0,0 %	0,4 %	2,7 %	2,4 %		1,5 %
Über 15 bis 16	0,0 %	0,1 %	0,9 %	0,8 %		0,5 %
Über 16 bis 17	0,0 %	0,1 %	1,0 %	0,5 %		0,5 %
Über 17 bis 18	0,0 %	0,0 %	1,0 %	0,7 %		0,5 %
Über 18 bis 19	0,0 %	0,0 %	0,6 %	0,1 %		0,2 %
Über 19 bis 20	0,0 %	0,1 %	1,3 %	1,4 %		0,7 %
Über 20	0,0 %	0,5 %	12,6 %	7,2 %		5,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	16.680	12.178	23.233	9.828		61.919
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	16.226	12.448	22.081	10.600		61.354

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: **04.03.2020**

Tab 10.2

**Verkehrsmittelwahl nach Entfernung
(5 Entfernungsgruppen)**

Entfernungsgruppe km	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Bis 1	70,9 %	17,4 %	9,8 %	1,9 %	100 %	17.631	16.938
Über 1 bis 3	23,3 %	31,0 %	31,7 %	14,0 %	100 %	16.404	15.805
Über 3 bis 5	4,5 %	25,3 %	42,3 %	28,0 %	100 %	9.203	9.337
Über 5 bis 10	1,1 %	16,9 %	50,3 %	31,7 %	100 %	10.433	10.778
Über 10	0,0 %	4,8 %	71,1 %	24,0 %	100 %	8.248	8.496

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: **04.03.2020**

Tab 11.1

**Führerscheinbesitz für Pkw
nach Alter und Geschlecht**

Altersgruppe	Männliche Personen			Weibliche Personen		
	Gesamt	Mit Führerschein	Ungewichtete Fallzahl	Gesamt	Mit Führerschein	Ungewichtete Fallzahl
17 bis unter 25 Jahre	9,4 %	63,1 %	567	9,1 %	66,1 %	557
25 bis unter 45 Jahre	38,6 %	93,0 %	2.398	35,7 %	90,3 %	2.764
45 bis unter 65 Jahre	32,2 %	94,6 %	2.741	29,7 %	91,3 %	2.856
65 bis unter 75 Jahre	9,7 %	96,6 %	1.086	11,7 %	83,7 %	1.161
75 Jahre und älter	10,1 %	91,7 %	1.086	13,8 %	69,9 %	1.119
Summe	100 %			100 %		
Gesamt		90,9 %			84,8 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	7.878		7.878	8.457		8.457
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.404		8.404	8.707		8.707

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 11.2

**Führerscheinbesitz für Pkw
nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht**

Erwerbstätigkeit	Männliche Personen			Weibliche Personen		
	Gesamt	Mit Führerschein	Ungewichtete Fallzahl	Gesamt	Mit Führerschein	Ungewichtete Fallzahl
Nicht erwerbstätig	25,3 %	89,4 %	2.486	33,0 %	76,3 %	2.982
In Ausbildung	10,1 %	67,6 %	638	10,4 %	67,8 %	663
Erwerbstätig	64,6 %	95,3 %	4.606	56,6 %	93,3 %	4.667
Summe	100 %			100 %		
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	7.730		7.730	8.312		8.312
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.241		8.241	8.565		8.565

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Tab 13.1

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

Aktivitätsmuster	Anteil an ganztägigen Aktivitätsmustern
WAW	15,0 %
WBW	6,9 %
WEW	6,1 %
WFW	3,9 %
WAWFW	3,6 %
WBWFW	2,8 %
WKW	2,6 %
WAWEW	2,0 %
WAEW	1,9 %
WEWFW	1,9 %
WAFW	1,4 %
WEWEW	1,3 %
WEEW	1,2 %
WAFAW	1,0 %
WDW	0,9 %
Sonstige Muster	47,8 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	<i>17.830</i>
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	<i>17.828</i>

- 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: **04.03.2020**

Tab 13.2

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

Aktivitätsmuster	Anteil an Ausgängen
WFW	19,6 %
WEW	17,8 %
WAW	16,8 %
WBW	9,6 %
WKW	3,9 %
WEEW	2,5 %
WAEW	1,8 %
WDW	1,2 %
WAFW	1,1 %
WAFAW	1,1 %
WFFW	1,1 %
WSW	1,1 %
WFEW	1,0 %
WEFW	0,9 %
WBFW	0,7 %
Sonstige Muster	19,7 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	<i>27.573</i>
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	<i>27.129</i>

- 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: **04.03.2020**

Tab 14.1

Spezifische Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmittel und Entfernungsguppen (Binnenverkehr)

Entfernungsguppe in km	km/P,d nach Hauptverkehrsmittel							
	Zu Fuß	Fahrrad	Motorisiertes Zweirad	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitfahrer	Bus und Straßenbahn	S- und U-Bahn, Fernbus und Zug	Sonstige Verkehrsmittel
Bis 1	0,36	0,13	0,00	0,05	0,02	0,01	0,00	0,00
Über 1 bis 2	0,24	0,25	0,00	0,16	0,07	0,07	0,02	0,00
Über 2 bis 3	0,13	0,34	0,00	0,25	0,10	0,14	0,05	0,00
Über 3 bis 4	0,05	0,28	0,01	0,29	0,10	0,18	0,10	0,01
Über 4 bis 5	0,04	0,26	0,01	0,36	0,12	0,22	0,10	0,01
Über 5 bis 6	0,01	0,21	0,00	0,30	0,09	0,19	0,09	0,01
Über 6 bis 7	0,01	0,18	0,01	0,30	0,09	0,19	0,11	0,00
Über 7 bis 8	0,01	0,14	0,01	0,34	0,06	0,20	0,12	0,01
Über 8 bis 9	0,00	0,06	0,00	0,24	0,05	0,11	0,10	0,01
Über 9	0,00	0,30	0,07	2,32	0,37	0,59	0,69	0,03
Summe	0,85	2,15	0,11	4,61	1,07	1,90	1,38	0,08
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	15.131	11.275	210	12.107	4.649	5.443	2.513	276
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	14.654	11.423	262	11.975	3.753	5.681	2.959	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: **04.03.2020**

Tab 14.2

Spezifische Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmittel und Entfernungsgruppen (alle Wege)

Entfernungsgruppe in km	km/P,d nach Hauptverkehrsmittel							
	Zu Fuß	Fahrrad	Motorisiertes Zweirad	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitfahrer	Bus und Straßenbahn	S- und U-Bahn, Fernbus und Zug	Sonstige Verkehrsmittel
Bis 1	0,37	0,13	0,00	0,05	0,02	0,01	0,00	0,00
Über 1 bis 2	0,25	0,25	0,00	0,17	0,07	0,07	0,02	0,00
Über 2 bis 3	0,14	0,34	0,00	0,29	0,12	0,14	0,06	0,00
Über 3 bis 4	0,05	0,29	0,01	0,32	0,11	0,19	0,10	0,01
Über 4 bis 5	0,05	0,27	0,01	0,40	0,13	0,23	0,10	0,01
Über 5 bis 6	0,01	0,21	0,00	0,33	0,10	0,19	0,09	0,01
Über 6 bis 7	0,01	0,19	0,01	0,35	0,11	0,20	0,11	0,00
Über 7 bis 8	0,01	0,15	0,01	0,41	0,08	0,21	0,13	0,01
Über 8 bis 9	0,00	0,08	0,00	0,29	0,06	0,11	0,11	0,01
Über 9	0,00	0,48	0,12	8,22	1,09	0,68	2,41	0,14
Summe	0,89	2,39	0,16	10,83	1,89	2,03	3,13	0,19
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	15.515	11.651	240	16.225	5.526	5.590	3.345	307
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	15.041	11.821	294	16.110	4.551	5.827	3.828	314

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: **04.03.2020**

Tab 15.5

Reihenfolge der auf Wegen genutzten Verkehrsmittel

Reihenfolge der Verkehrsmittel	Anteil an Wegen
Zu Fuß	26,2 %
Fahrrad	18,9 %
MIV-Fahrer(in)	17,7 %
Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß	15,5 %
MIV-Mitfahrer(in)	4,8 %
Zu Fuß – MIV-Fahrer(in) – Zu Fuß	4,4 %
Zu Fuß – MIV-Fahrer(in)	2,8 %
MIV-Fahrer(in) – Zu Fuß	2,6 %
Zu Fuß – MIV-Mitfahrer(in) – Zu Fuß	1,4 %
Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß	0,9 %
Zu Fuß – MIV-Mitfahrer(in)	0,7 %
MIV-Mitfahrer(in) – Zu Fuß	0,6 %
Fahrrad – ÖV – Fahrrad	0,3 %
Fahrrad – ÖV – Zu Fuß	0,3 %
Zu Fuß – Fahrrad	0,3 %
Sonstige	2,5 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	67.173
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	66.580

Hinweis:

Mehrfach unmittelbar nacheinander vorkommende Verkehrsmittel wurden nur einmal berücksichtigt.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	10,6 %	0,37
Wohnen-Kindereinrichtung	3,0 %	0,10
Wohnen-Bildung	5,2 %	0,18
Wohnen-Dienstlich	0,8 %	0,03
Wohnen-Einkaufen	9,7 %	0,34
Wohnen-Freizeit	9,9 %	0,35
Wohnen-Sonstiges	0,8 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	8,8 %	0,31
Kindereinrichtung-Wohnen	2,1 %	0,07
Bildung-Wohnen	4,6 %	0,16
Dienstlich-Wohnen	0,9 %	0,03
Einkaufen-Wohnen	11,5 %	0,40
Freizeit-Wohnen	11,4 %	0,40
Sonstiges-Wohnen	0,7 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	3,2 %	0,11
Arbeiten-Sonstiges	5,0 %	0,17
Sonstiges-Sonstiges	11,7 %	0,41
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 67.237

Gewichtete Fallzahl 66.659

Hinweis:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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 %	0,00
Wohnen-Kindereinrichtung	9,0 %	0,27
Wohnen-Bildung	21,3 %	0,64
Wohnen-Dienstlich	0,0 %	0,00
Wohnen-Einkaufen	3,3 %	0,10
Wohnen-Freizeit	9,0 %	0,27
Wohnen-Sonstiges	0,5 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	0,2 %	0,00
Kindereinrichtung-Wohnen	6,7 %	0,20
Bildung-Wohnen	19,0 %	0,57
Dienstlich-Wohnen	0,0 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	4,7 %	0,14
Freizeit-Wohnen	12,2 %	0,37
Sonstiges-Wohnen	0,4 %	0,01
Sonstiges-Arbeiten	0,2 %	0,00
Arbeiten-Sonstiges	0,2 %	0,01
Sonstiges-Sonstiges	13,1 %	0,40
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	12.515	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.154	

Hinweis:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	18,2 %	0,68
Wohnen-Kindereinrichtung	2,8 %	0,11
Wohnen-Bildung	1,6 %	0,06
Wohnen-Dienstlich	1,3 %	0,05
Wohnen-Einkaufen	6,4 %	0,24
Wohnen-Freizeit	7,4 %	0,28
Wohnen-Sonstiges	0,5 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	15,6 %	0,59
Kindereinrichtung-Wohnen	1,7 %	0,07
Bildung-Wohnen	1,3 %	0,05
Dienstlich-Wohnen	1,5 %	0,06
Einkaufen-Wohnen	8,7 %	0,33
Freizeit-Wohnen	8,8 %	0,33
Sonstiges-Wohnen	0,5 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	5,9 %	0,22
Arbeiten-Sonstiges	8,7 %	0,33
Sonstiges-Sonstiges	9,0 %	0,34
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 27.648

Gewichtete Fallzahl 27.506

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: **04.03.2020**

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	4,6 %	0,17
Wohnen-Kindereinrichtung	2,2 %	0,08
Wohnen-Bildung	6,2 %	0,23
Wohnen-Dienstlich	0,7 %	0,03
Wohnen-Einkaufen	13,5 %	0,50
Wohnen-Freizeit	13,5 %	0,50
Wohnen-Sonstiges	0,7 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	3,7 %	0,14
Kindereinrichtung-Wohnen	1,8 %	0,07
Bildung-Wohnen	5,4 %	0,20
Dienstlich-Wohnen	0,7 %	0,03
Einkaufen-Wohnen	14,4 %	0,53
Freizeit-Wohnen	14,3 %	0,53
Sonstiges-Wohnen	0,7 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	0,9 %	0,03
Arbeiten-Sonstiges	1,8 %	0,07
Sonstiges-Sonstiges	15,0 %	0,56
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 5.474

Gewichtete Fallzahl 5.537

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: **04.03.2020**

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	19,9 %	0,70
Wohnen-Kindereinrichtung	1,3 %	0,05
Wohnen-Bildung	0,7 %	0,02
Wohnen-Dienstlich	1,6 %	0,06
Wohnen-Einkaufen	7,0 %	0,25
Wohnen-Freizeit	7,3 %	0,25
Wohnen-Sonstiges	0,6 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	15,3 %	0,54
Kindereinrichtung-Wohnen	0,9 %	0,03
Bildung-Wohnen	0,8 %	0,03
Dienstlich-Wohnen	1,4 %	0,05
Einkaufen-Wohnen	9,9 %	0,35
Freizeit-Wohnen	9,2 %	0,32
Sonstiges-Wohnen	0,5 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	5,1 %	0,18
Arbeiten-Sonstiges	9,7 %	0,34
Sonstiges-Sonstiges	9,0 %	0,31
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	4.966	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	7.091	

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: **04.03.2020**

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	5,0 %	0,16
Wohnen-Kindereinrichtung	1,4 %	0,05
Wohnen-Bildung	10,9 %	0,36
Wohnen-Dienstlich	0,4 %	0,01
Wohnen-Einkaufen	11,2 %	0,37
Wohnen-Freizeit	11,2 %	0,37
Wohnen-Sonstiges	1,3 %	0,04
Arbeiten-Wohnen	3,9 %	0,13
Kindereinrichtung-Wohnen	1,0 %	0,03
Bildung-Wohnen	9,3 %	0,30
Dienstlich-Wohnen	0,4 %	0,01
Einkaufen-Wohnen	12,7 %	0,42
Freizeit-Wohnen	12,6 %	0,42
Sonstiges-Wohnen	1,1 %	0,04
Sonstiges-Arbeiten	0,5 %	0,02
Arbeiten-Sonstiges	1,6 %	0,05
Sonstiges-Sonstiges	15,4 %	0,51
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.995	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	4.041	

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: **04.03.2020**

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	1,2 %	0,04
Wohnen-Kindereinrichtung	0,3 %	0,01
Wohnen-Bildung	0,4 %	0,01
Wohnen-Dienstlich	0,2 %	0,01
Wohnen-Einkaufen	21,1 %	0,76
Wohnen-Freizeit	16,3 %	0,59
Wohnen-Sonstiges	2,1 %	0,07
Arbeiten-Wohnen	1,0 %	0,04
Kindereinrichtung-Wohnen	0,2 %	0,01
Bildung-Wohnen	0,3 %	0,01
Dienstlich-Wohnen	0,2 %	0,01
Einkaufen-Wohnen	21,6 %	0,78
Freizeit-Wohnen	16,4 %	0,59
Sonstiges-Wohnen	1,7 %	0,06
Sonstiges-Arbeiten	0,4 %	0,01
Arbeiten-Sonstiges	0,6 %	0,02
Sonstiges-Sonstiges	15,9 %	0,57
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 10.656

Gewichtete Fallzahl 8.632

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: **04.03.2020**

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	0,6 %	0,02
Wohnen-Kindereinrichtung	0,1 %	0,00
Wohnen-Bildung	0,6 %	0,02
Wohnen-Dienstlich	0,1 %	0,00
Wohnen-Einkaufen	24,5 %	0,68
Wohnen-Freizeit	15,2 %	0,42
Wohnen-Sonstiges	1,4 %	0,04
Arbeiten-Wohnen	0,5 %	0,01
Kindereinrichtung-Wohnen	0,0 %	0,00
Bildung-Wohnen	0,5 %	0,01
Dienstlich-Wohnen	0,0 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	25,6 %	0,71
Freizeit-Wohnen	15,3 %	0,42
Sonstiges-Wohnen	0,8 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	0,2 %	0,00
Arbeiten-Sonstiges	0,3 %	0,01
Sonstiges-Sonstiges	14,3 %	0,40
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 2.905

Gewichtete Fallzahl 3.512

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: **04.03.2020**

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	2.664	2.880
Wohnen-Kindereinrichtung	2,0	455	379
Wohnen-Bildung	1,9	371	320
Wohnen-Dienstlich	1,0	237	247
Wohnen-Einkaufen	1,3	1.737	1.542
Wohnen-Freizeit	1,4	1.571	1.519
Wohnen-Sonstiges	1,5	191	170
Arbeiten-Wohnen	1,1	2.287	2.403
Kindereinrichtung-Wohnen	2,1	269	224
Bildung-Wohnen	1,6	282	260
Dienstlich-Wohnen	1,0	269	267
Einkaufen-Wohnen	1,3	2.117	1.965
Freizeit-Wohnen	1,4	1.808	1.753
Sonstiges-Wohnen	1,5	181	142
Sonstiges-Arbeiten	1,1	650	636
Arbeiten-Sonstiges	1,1	998	1.112
Sonstiges-Sonstiges	1,5	2.238	2.226

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	5,7 %	23,4 %	43,4 %	27,5 %	100 %	6.242	7.030
Wohnen-Kindereinrichtung	29,0 %	24,2 %	38,9 %	7,9 %	100 %	2.567	1.994
Wohnen-Bildung	26,5 %	23,4 %	18,8 %	31,3 %	100 %	3.786	3.497
Wohnen-Dienstlich	3,9 %	21,9 %	47,3 %	26,9 %	100 %	502	558
Wohnen-Einkaufen	37,3 %	16,1 %	31,6 %	15,0 %	100 %	6.779	6.496
Wohnen-Freizeit	32,1 %	20,4 %	32,8 %	14,7 %	100 %	6.756	6.615
Wohnen-Sonstiges	26,0 %	14,2 %	38,2 %	21,6 %	100 %	573	555
Arbeiten-Wohnen	5,8 %	24,0 %	43,6 %	26,6 %	100 %	5.300	5.836
Kindereinrichtung-Wohnen	34,5 %	22,3 %	34,3 %	9,0 %	100 %	1.795	1.384
Bildung-Wohnen	26,0 %	24,7 %	15,4 %	33,9 %	100 %	3.265	3.049
Dienstlich-Wohnen	5,9 %	20,3 %	50,0 %	23,8 %	100 %	551	566
Einkaufen-Wohnen	35,0 %	16,3 %	33,5 %	15,2 %	100 %	7.845	7.662
Freizeit-Wohnen	29,2 %	20,8 %	34,4 %	15,5 %	100 %	7.825	7.578
Sonstiges-Wohnen	27,1 %	16,0 %	39,5 %	17,5 %	100 %	527	467
Sonstiges-Arbeiten	38,6 %	16,5 %	34,6 %	10,3 %	100 %	1.990	2.105
Arbeiten-Sonstiges	29,4 %	16,9 %	37,6 %	16,2 %	100 %	2.949	3.334
Sonstiges-Sonstiges	30,1 %	14,0 %	40,2 %	15,7 %	100 %	7.841	7.784

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

Gruppe: **Personen unter 18 Jahre**

Tab 18.2

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	/	/	/	/	/	18	16
Wohnen-Kindereinrichtung	27,6 %	26,1 %	39,1 %	7,2 %	100 %	1.249	913
Wohnen-Bildung	32,5 %	22,3 %	14,3 %	30,9 %	100 %	2.504	2.163
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	2	1
Wohnen-Einkaufen	40,1 %	14,1 %	28,4 %	17,4 %	100 %	435	334
Wohnen-Freizeit	30,5 %	28,2 %	25,2 %	16,1 %	100 %	1.113	911
Wohnen-Sonstiges	21,2 %	22,7 %	17,5 %	38,6 %	100 %	65	53
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	15	17
Kindereinrichtung-Wohnen	32,6 %	23,4 %	34,9 %	9,1 %	100 %	915	682
Bildung-Wohnen	32,2 %	24,8 %	9,2 %	33,7 %	100 %	2.209	1.914
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	4	2
Einkaufen-Wohnen	36,1 %	14,6 %	34,0 %	15,3 %	100 %	627	480
Freizeit-Wohnen	28,2 %	25,1 %	31,0 %	15,8 %	100 %	1.519	1.234
Sonstiges-Wohnen	22,6 %	18,8 %	28,9 %	29,6 %	100 %	63	43
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	13	16
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	19	21
Sonstiges-Sonstiges	33,1 %	13,5 %	32,7 %	20,6 %	100 %	1.711	1.330

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	4,6 %	21,1 %	55,6 %	18,7 %	100 %	4.769	5.002
Wohnen-Kindereinrichtung	27,7 %	22,1 %	46,0 %	4,2 %	100 %	929	775
Wohnen-Bildung	22,6 %	19,0 %	55,2 %	3,2 %	100 %	542	443
Wohnen-Dienstlich	3,5 %	17,4 %	61,8 %	17,2 %	100 %	353	364
Wohnen-Einkaufen	32,0 %	17,6 %	42,5 %	8,0 %	100 %	1.771	1.756
Wohnen-Freizeit	32,9 %	20,6 %	39,1 %	7,4 %	100 %	2.106	2.034
Wohnen-Sonstiges	28,1 %	11,1 %	46,9 %	13,9 %	100 %	164	142
Arbeiten-Wohnen	4,7 %	21,2 %	54,6 %	19,5 %	100 %	4.087	4.271
Kindereinrichtung-Wohnen	34,1 %	18,6 %	41,6 %	5,6 %	100 %	589	479
Bildung-Wohnen	22,5 %	20,4 %	53,3 %	3,8 %	100 %	430	364
Dienstlich-Wohnen	5,6 %	17,8 %	63,3 %	13,2 %	100 %	408	393
Einkaufen-Wohnen	27,2 %	17,6 %	47,2 %	7,9 %	100 %	2.400	2.399
Freizeit-Wohnen	27,4 %	21,3 %	42,5 %	8,8 %	100 %	2.565	2.429
Sonstiges-Wohnen	25,3 %	11,3 %	51,5 %	11,9 %	100 %	142	136
Sonstiges-Arbeiten	35,6 %	14,9 %	41,0 %	8,5 %	100 %	1.590	1.611
Arbeiten-Sonstiges	27,6 %	15,0 %	46,2 %	11,2 %	100 %	2.282	2.379
Sonstiges-Sonstiges	21,7 %	13,2 %	57,5 %	7,7 %	100 %	2.472	2.476

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.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	4,2 %	15,9 %	57,0 %	22,8 %	100 %	227	254
Wohnen-Kindereinrichtung	34,3 %	19,0 %	33,2 %	13,5 %	100 %	149	123
Wohnen-Bildung	10,7 %	19,4 %	23,1 %	46,8 %	100 %	315	343
Wohnen-Dienstlich	0,0 %	44,2 %	43,3 %	12,4 %	100 %	35	40
Wohnen-Einkaufen	36,2 %	17,9 %	36,0 %	9,8 %	100 %	754	750
Wohnen-Freizeit	25,0 %	18,8 %	46,7 %	9,6 %	100 %	721	745
Wohnen-Sonstiges	23,0 %	10,9 %	55,3 %	10,8 %	100 %	56	38
Arbeiten-Wohnen	5,7 %	14,7 %	54,9 %	24,7 %	100 %	192	202
Kindereinrichtung-Wohnen	41,0 %	26,5 %	22,9 %	9,6 %	100 %	115	99
Bildung-Wohnen	9,1 %	18,1 %	24,5 %	48,3 %	100 %	268	295
Dienstlich-Wohnen	0,0 %	46,7 %	40,5 %	12,8 %	100 %	34	38
Einkaufen-Wohnen	33,8 %	18,5 %	39,1 %	8,6 %	100 %	808	789
Freizeit-Wohnen	23,6 %	18,5 %	46,0 %	11,9 %	100 %	769	789
Sonstiges-Wohnen	23,6 %	10,2 %	49,6 %	16,6 %	100 %	55	37
Sonstiges-Arbeiten	37,2 %	6,8 %	37,4 %	18,6 %	100 %	49	48
Arbeiten-Sonstiges	22,2 %	15,7 %	44,8 %	17,3 %	100 %	83	100
Sonstiges-Sonstiges	30,6 %	12,5 %	47,5 %	9,4 %	100 %	822	827

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.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	9,9 %	34,2 %	1,8 %	54,1 %	100 %	928	1.412
Wohnen-Kindereinrichtung	34,2 %	44,3 %	3,5 %	18,0 %	100 %	121	92
Wohnen-Bildung	19,5 %	40,1 %	16,6 %	23,8 %	100 %	58	46
Wohnen-Dienstlich	2,4 %	31,4 %	3,8 %	62,3 %	100 %	62	112
Wohnen-Einkaufen	51,9 %	30,2 %	3,7 %	14,2 %	100 %	381	499
Wohnen-Freizeit	42,2 %	30,1 %	6,7 %	20,9 %	100 %	321	515
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	21	41
Arbeiten-Wohnen	9,7 %	38,5 %	2,6 %	49,2 %	100 %	754	1.085
Kindereinrichtung-Wohnen	35,6 %	43,4 %	2,1 %	19,0 %	100 %	90	62
Bildung-Wohnen	21,6 %	30,9 %	17,3 %	30,2 %	100 %	48	54
Dienstlich-Wohnen	6,3 %	26,3 %	5,1 %	62,3 %	100 %	63	96
Einkaufen-Wohnen	45,4 %	27,5 %	2,8 %	24,4 %	100 %	488	698
Freizeit-Wohnen	36,8 %	33,9 %	7,5 %	21,8 %	100 %	417	642
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	22	36
Sonstiges-Arbeiten	55,1 %	24,0 %	5,1 %	15,7 %	100 %	274	360
Arbeiten-Sonstiges	39,6 %	23,3 %	5,1 %	32,0 %	100 %	452	679
Sonstiges-Sonstiges	37,1 %	28,0 %	8,0 %	26,9 %	100 %	452	631

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.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	5,6 %	19,6 %	5,7 %	69,2 %	100 %	119	201
Wohnen-Kindereinrichtung	55,4 %	13,9 %	0,2 %	30,6 %	100 %	72	56
Wohnen-Bildung	16,7 %	33,6 %	1,0 %	48,7 %	100 %	297	442
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	18	18
Wohnen-Einkaufen	40,3 %	23,7 %	6,2 %	29,8 %	100 %	364	453
Wohnen-Freizeit	28,2 %	30,9 %	6,2 %	34,7 %	100 %	331	450
Wohnen-Sonstiges	36,0 %	26,7 %	2,9 %	34,4 %	100 %	40	54
Arbeiten-Wohnen	8,5 %	18,2 %	4,6 %	68,6 %	100 %	96	157
Kindereinrichtung-Wohnen	56,3 %	15,7 %	0,3 %	27,7 %	100 %	55	41
Bildung-Wohnen	13,1 %	32,2 %	1,5 %	53,1 %	100 %	253	373
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	15	15
Einkaufen-Wohnen	43,1 %	21,4 %	6,3 %	29,2 %	100 %	410	513
Freizeit-Wohnen	28,5 %	31,7 %	6,2 %	33,7 %	100 %	368	505
Sonstiges-Wohnen	33,9 %	20,5 %	2,6 %	43,0 %	100 %	35	44
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	23	20
Arbeiten-Sonstiges	17,5 %	17,9 %	20,6 %	44,1 %	100 %	46	63
Sonstiges-Sonstiges	31,9 %	28,9 %	5,4 %	33,8 %	100 %	442	624

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.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	7,1 %	14,0 %	70,4 %	8,5 %	100 %	154	106
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	42	30
Wohnen-Bildung	13,8 %	29,6 %	38,0 %	18,5 %	100 %	56	36
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	26	18
Wohnen-Einkaufen	32,6 %	11,4 %	44,6 %	11,5 %	100 %	2.302	1.821
Wohnen-Freizeit	30,2 %	12,3 %	47,5 %	9,9 %	100 %	1.722	1.409
Wohnen-Sonstiges	19,9 %	8,0 %	63,1 %	9,0 %	100 %	200	178
Arbeiten-Wohnen	6,3 %	12,8 %	70,6 %	10,2 %	100 %	136	86
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	30	21
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	47	29
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	22	15
Einkaufen-Wohnen	33,2 %	11,1 %	45,6 %	10,1 %	100 %	2.328	1.865
Freizeit-Wohnen	28,9 %	12,5 %	47,1 %	11,5 %	100 %	1.738	1.412
Sonstiges-Wohnen	28,7 %	10,3 %	54,6 %	6,5 %	100 %	188	145
Sonstiges-Arbeiten	21,1 %	0,0 %	76,1 %	2,7 %	100 %	33	34
Arbeiten-Sonstiges	17,1 %	7,0 %	73,0 %	2,9 %	100 %	53	54
Sonstiges-Sonstiges	30,1 %	5,3 %	54,5 %	10,1 %	100 %	1.569	1.368

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.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **04.03.2020**

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	/	/	/	/	/	20	22
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	4	5
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	13	22
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	3	4
Wohnen-Einkaufen	48,4 %	8,7 %	9,7 %	33,3 %	100 %	764	861
Wohnen-Freizeit	39,9 %	11,8 %	11,2 %	37,1 %	100 %	433	533
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	27	49
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	17	16
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	1	2
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	9	16
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	1	1
Einkaufen-Wohnen	48,0 %	9,7 %	7,0 %	35,3 %	100 %	775	898
Freizeit-Wohnen	40,8 %	8,8 %	14,1 %	36,3 %	100 %	438	534
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	22	27
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	5	5
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	8	12
Sonstiges-Sonstiges	50,6 %	8,4 %	10,1 %	30,9 %	100 %	362	503

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.