



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**

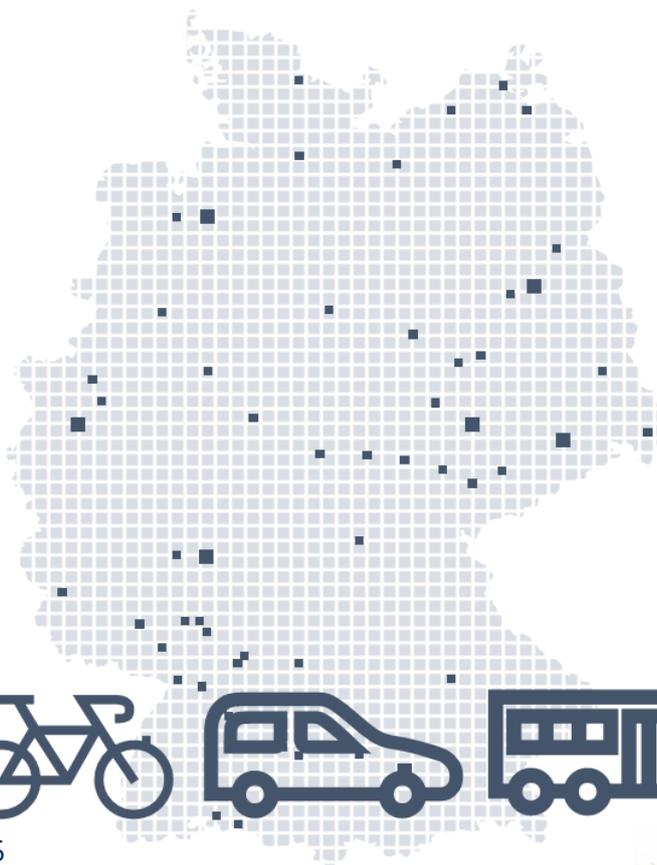
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Professur für Mobilitätssystemplanung



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

Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“

**Stadtgruppe:
Mittelzentren, Topografie: flach**



Dresden, im August 2025
<https://tu-dresden.de/srv>



Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“

Stadtgruppe: Mittelzentren, Topografie: flach

Im Auftrag von:

Städten, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden,
Planungsverbänden, Landkreisen und Bundesländern

Bearbeitet durch:

Technische Universität Dresden
Professur für Mobilitätssystemplanung

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

Empfohlene Zitierweise:

Hubrich, S.; Wittig, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Gerike, R. (2025): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ für Mittelzentren, Topografie: flach. Technische Universität Dresden. <https://tu-dresden.de/srv>.

Vorwort

Die zunehmende Vielfalt individueller Mobilität in Verbindung mit zahlreichen gesellschaftlichen Randbedingungen stellt die Verkehrsplanung und die Mobilitätsforschung vor neue Herausforderungen. Sowohl auf kommunaler als auch regionaler Ebene steigt der Bedarf an Erkenntnissen zum jeweiligen Stand und zu Potenzialen der Mobilitätsentwicklung. Zur Deckung dieser Bedarfe sind vergleichbar und in hoher Qualität erhobene Mobilitätsdaten längst unverzichtbar.

Die vorliegende Sonderauswertung dient der Bereitstellung derartiger Daten und Indikatoren. Sie entstand im Rahmen der bundesweiten Studie „Mobilität in Städten – SrV 2023“ der Technischen Universität Dresden (TU Dresden). Die Befragung generierte einen umfangreichen Datenbestand. Er bildet die Voraussetzung dafür, dass stadtindividuelle Entwicklungslinien der Mobilität an stadtübergreifenden Kennziffern der hier vorgelegten Auswertung für SrV-Stadtgruppen gespiegelt werden können. Damit erzeugt das Projekt einen maßgeblichen zusätzlichen Nutzen für alle Beteiligten und darüber hinaus.

Die unter der Bezeichnung „Mobilität in Städten – SrV“ deutschlandweit etablierte und international anerkannte Zeitreihe wurde mit dem SrV 2023 bereits zum zwölften Mal fortgeschrieben. Seit der Gründung im Jahr 1972 als „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) analysiert die TU Dresden durch die regelmäßigen SrV-Haushaltsbefragungen gesellschaftliche Entwicklungsprozesse im Kontext der Mobilität. Von den dabei gewonnenen Daten und Erkenntnissen profitieren die Verkehrsplanung und die Verkehrspolitik sowie die Mobilitätsforschung gleichermaßen.

Die gegenüber dem SrV 2018 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. Rund 282.000 befragte Personen in 493 Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften markieren die bisher größte Stichprobe eines SrV-Durchganges.

Allen Institutionen, die den zwölften SrV-Durchgang ermöglicht haben, sei an dieser Stelle für die Beauftragung herzlich gedankt.

Die Professur für Mobilitätssystemplanung und das Projektteam wünschen den Ergebnissen und Daten des SrV 2023, dass sie – wie ihre Vorgänger auch – sowohl in der Praxis als auch in der Wissenschaft weite Verbreitung finden.

Dresden, im August 2025

Inhalt

Vorwort	III
Abbildungsverzeichnis	V
1 Untersuchungscharakteristik	1
1.1 Anliegen der Stadtgruppenauswertungen	1
1.2 Erhebungszeitraum und Stichtage	2
1.3 Stichprobenanlage.....	3
1.4 Erhebungsmethodik	3
1.5 Untersuchungsräume	5
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 Verkehrsverhaltens	8
2.1.3 Räumliche Abgrenzung.....	9
2.2 Ausgewählte 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.....	14
2.2.6 Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit	15
3 Erhebungsmerkmale	16
3.1 Merkmalsabgrenzung	16
3.2 Merkmale des Haushaltes	16
3.3 Merkmale der Personen	17
3.4 Merkmale der Wege	18
4 Handhabung der Tabellen	19
5 Literatur	21
Anhang I – Städte und Gemeinden in den SrV-Stadtgruppen	22
Gruppierung nach Zentralität, Stadtgröße und Topografie	22
Gruppierung für Zeitreihenanalysen	25
Anhang II – Kennziffern in Tabellen	26

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Stichtage im Freistaat Sachsen für das SrV 2023.....	3
Abbildung 1-2:	Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2023.....	4
Abbildung 1-3:	Untersuchungsräume des SrV 2023 (1)	6
Abbildung 1-4:	Untersuchungsräume des SrV 2023 (2)	7
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

1 Untersuchungscharakteristik

1.1 Anliegen der Stadtgruppenauswertungen

Die Tabellierung stadtübergreifender Ergebnisse dient einerseits dem Ziel, Merkmalskombinationen stärker differenziert als in den stadtbezogenen Standardtabellen auswerten zu können. Dadurch sind Aussagen möglich, die für eine Einzelstadt in der Regel keine statistisch stabilen Ergebnisse erwarten lassen.

Andererseits erhalten Städte, die nicht am SrV teilgenommen haben, durch Mobilitätskennziffern für Stadtgruppen die Möglichkeit, Orientierungswerte für typische Ausprägungen des Verkehrsverhaltens in ihrer eigenen Kommune zu gewinnen. An dieser Stelle werden Synergien, die durch die gemeinsame Beauftragung einer SrV-Erhebung entstehen, besonders deutlich.

Im Grundsatz finden bei der Bildung der Stadtgruppen zwei Systematiken Anwendung:

Die erste Systematik folgt vorrangig der Berücksichtigung modellierungstechnischer Aspekte als Querschnittanalyse des aktuellen Erhebungsdurchganges. Da die Zusammensetzung der Stadtgruppen in Abhängigkeit von den beteiligten Kommunen variiert, sind sie für Zeitreihenbetrachtungen nur bedingt geeignet. Auf Basis der Merkmale Zentralität, Einwohnerzahl und Topografie werden sieben Stadtgruppen gebildet:

- 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

Als Entscheidungshilfe für die topografische Einordnung der Städte und Gemeinden in die Kategorien „flach“ und „hügelig“ wird der Anteil der Straßen mit einer Steigung von (mindestens) zwei Prozent im Stadt- bzw. Gemeindegebiet herangezogen. Liegt dieser Anteil unter 20 Prozent, wird eine Stadt oder Gemeinde als „flach“ eingestuft.¹

Die zweite Systematik dient vor allem der stadtübergreifenden Ergebnisdarstellung und eignet sich für Zeitreihenbetrachtungen. Wie bereits in den SrV-Durchgängen 2013 und 2018 existieren die folgenden drei Stadtgruppen:

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

¹ Die Definition und das Verfahren bei der Differenzierung sind dokumentiert in Ahrens et al. (2012), S. 17 ff. und S. 121 ff.

Der SrV-Städtepegel stellt die älteste SrV-Stadtgruppe dar. Historisch bedingt bildet er seit 1972 die Basis für Analysen der zeitlichen Entwicklung des Personenverkehrs ostdeutscher Großstädte.

Bei den Wiederholerstädten West handelt es sich um die Gruppe der westdeutschen Großstädte, die kontinuierlich seit (mindestens) 2008 Teil des SrV sind.

Die Gruppe der Großen SrV-Vergleichsstädte umfasst schließlich die Städte des SrV-Städtepegels und die SrV-Wiederholerstädte West.

Die Berechnung der Kennziffern für Stadtgruppen erfolgt auf Basis der für einzelne Untersuchungsräume zur Verfügung stehenden Gewichtungsfaktoren, welche jedoch für Stadtgruppenauswertungen noch entsprechend bevölkerungsproportional skaliert werden. Dadurch entstehen Gewichte, die für die Stadtgruppenauswertungen jeweils die in den Untersuchungsräumen lebende Wohnbevölkerung repräsentieren. Damit geht jeder Untersuchungsraum einer Stadtgruppe entsprechend seines Bevölkerungsanteils an der Gesamtbevölkerung einer Stadtgruppe in die Berechnung von Kennziffern ein.

Die Zuordnung der einzelnen Städte und Gemeinden zu den unterschiedlichen SrV-Stadtgruppen ist in Anhang I dokumentiert.

1.2 Erhebungszeitraum und Stichtage

Der Erhebungszeitraum des SrV 2023 umfasste die Monate Februar 2023 bis März 2024. Somit sind für alle Untersuchungsräume des SrV 2023 Mobilitätsdaten für einen Ganzjahreszeitraum (zwölf Monate) verfügbar.

Bei „Mobilität in Städten – SrV“ handelt es sich um eine Stichtagsbefragung. Das bedeutet, dass den zufällig ausgewählten Haushalten ein Stichtag vorgegeben wird, für welchen alle Personen des Haushalts ihre Mobilität berichten. Stichtage für die Befragungen im Standard-SrV sind alle mittleren Werktage, d. h. die Wochentage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag, solange sie nicht auf einen Ferien- oder Feiertag fallen oder an einen solchen angrenzen. Dadurch ergibt sich, je nach Monat und Bundesland, eine unterschiedliche Anzahl möglicher Stichtage. Für das SrV 2023 liegt diese zwischen 102 und 113 Tagen. Abbildung 1-1 zeigt eine Übersicht möglicher Stichtage am Beispiel des Freistaates Sachsen.

Die vollständige Übersicht über alle Stichtage in den einzelnen Bundesländern enthält der SrV-Methodenbericht².

² Hubrich et al. (2025).

2023/24



Mittlerer Werktag

Summe der Stichtage

Sachsen

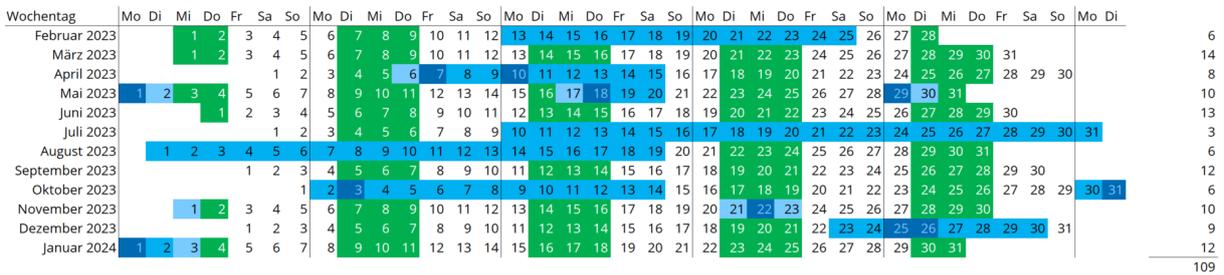


Abbildung 1-1: Stichtage im Freistaat Sachsen für das SrV 2023

1.3 Stichprobenanlage

Die Stichprobenplanung für das SrV 2023 erfolgte untersuchungsraumspezifisch, da die Grundgesamtheit durch die Wohnbevölkerung (ohne Altersbeschränkung) der beauftragten Untersuchungsräume gebildet wird. In Abstimmung mit den beauftragenden Institutionen war für die einzelnen Untersuchungsräume jeweils eine vorgegebene Nettostichprobe zu erreichen. Die Größe der Nettostichprobe variierte für größere Mittel- und Oberzentren zwischen 1.000 Personen und 40.000 befragten Personen. In kleineren Gemeinden im Umland der Oberzentren wurden in der Regel mindestens 500 Personen befragt.

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. Erfassungsqualität zu gewährleisten. Aus beiden Anforderungen resultieren sehr differenzierte Überlegungen hinsichtlich der methodischen Vorgehensweise von der ersten Kontaktaufnahme über die eigentliche Befragung bis hin zu Erinnerungsaktivitäten.

Aus früheren SrV-Durchgängen und der Literatur ist bekannt, dass mit telefonischen Befragungen (CATI³) höhere Antwortquoten und eine bessere Datenqualität erzielt werden kann als bei klassischen schriftlich-postalischen Befragungen (PAPI⁴)⁵. Allerdings kann nur für einen kleinen Teil der Haushaltsstichprobe in öffentlich zugänglichen Verzeichnissen vorab eine Telefonnummer recherchiert werden. Im SrV 2023 lag dieser Anteil über alle Untersuchungsräume bei nur noch etwa 17 Prozent. Der Anteil der Haushalte, die über keinen Festnetzanschluss verfügen oder nicht im Telefonbuch eingetragen sind, hat in den letzten Jahren und Jahrzehnten deutlich zugenommen.

³ CATI steht in der Fachliteratur für „Computer-Assisted Telephone Interviewing“.

⁴ PAPI steht in der Fachliteratur für „Paper-And-Pencil Interviewing“.

⁵ Hubrich (2017), S. 21 ff. und S. 159 ff.

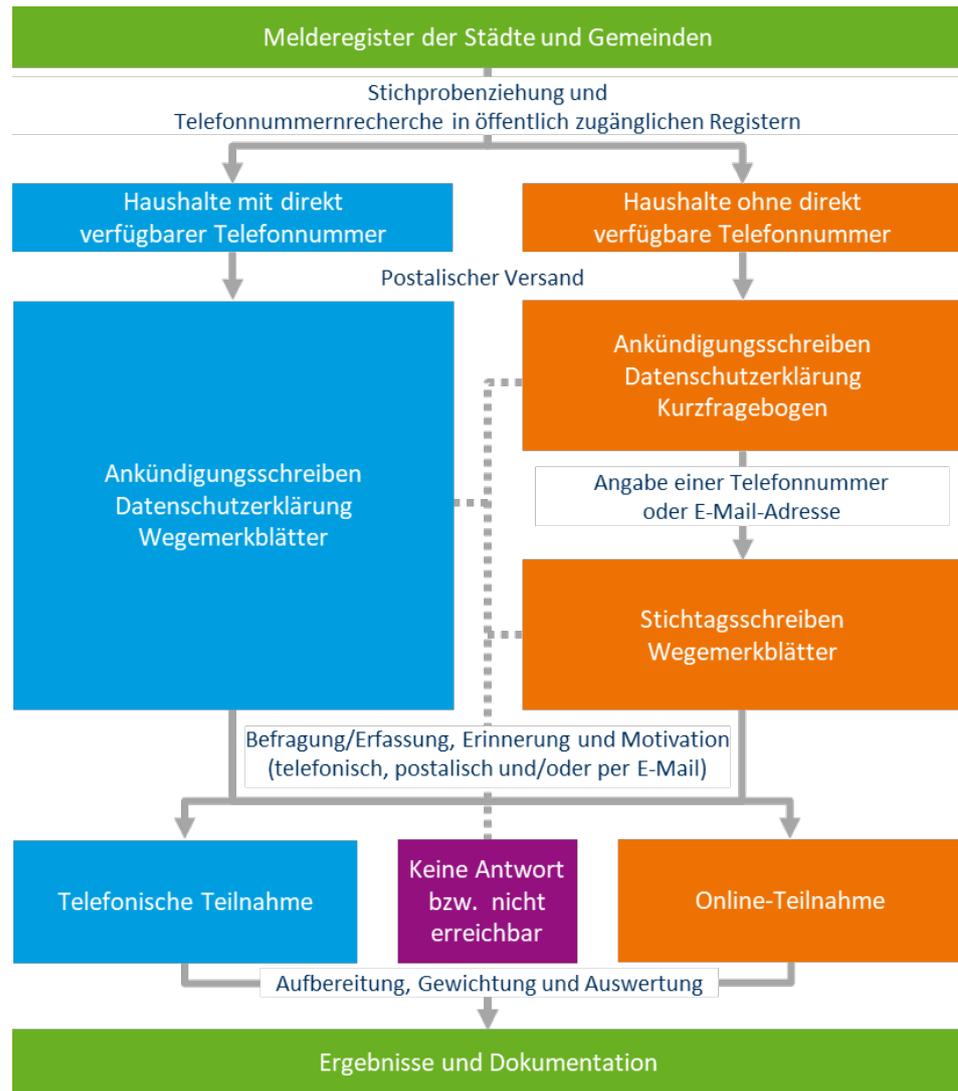


Abbildung 1-2: Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2023

Da angenommen werden muss, dass sich dieser Personenkreis systematisch von Personen mit Telefonnummer unterscheidet, wird die Wegeerfassung im SrV 2023 wie bereits in den Erhebungsdurchgängen 2003, 2008, 2013 und 2018 als Kombination aus telefonischer und schriftlicher Befragung durchgeführt. Analog zu den SrV-Durchgängen 2013 und 2018 war das Ausfüllen des schriftlichen Fragebogens im SrV 2023 ausschließlich über das Internet möglich (CAWI⁶).

Abbildung 1-2 gibt einen Überblick zur Befragungsmethodik des SrV 2023.

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

- Telefonisch direkt erreichbare Haushalte (telefonische Basisstichprobe)

⁶ CAWI steht in der Fachliteratur für „Computer-Assisted Web Interviewing“.

- 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.

Der Versand der Erhebungsunterlagen an Haushalte ohne verfügbare Telefonnummer erfolgte zweistufig. Diese Haushalte erhielten in der ersten Stufe einen Kurzfragebogen zur Erfassung der Befragungsbereitschaft sowie u. a. zur Abfrage einer Telefonnummer oder E-Mail-Adresse.

Der Kurzfragebogen konnte postalisch zurückgesendet 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.

Nach Rücksendung des Kurzfragebogens erhielten diese Haushalte in der zweiten Stufe – ebenso wie alle telefonisch direkt erreichbaren Haushalte – ein 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 einige Tage 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. Erfolgt keine Eintragungen, wurden E-Mail-Erinnerungen versendet. Die haushaltsspezifischen Online-Zugangsdaten waren in sämtlichen Schreiben aufgeführt.

Alle Haushalte konnten jederzeit zwischen Telefon- und Online-Befragung wechseln.

1.5 Untersuchungsräume

Ein SrV-Untersuchungsraum umfasst im Regelfall das jeweilige Gebiet einer einzelnen Stadt bzw. Gemeinde oder eines Landkreises.

Außerdem kann im SrV ein Untersuchungsraum aus mehreren Städten und/oder Gemeinden bestehen, für die jeweils ein gemeinsamer Kennwert ermittelt wird. Dieser gilt dann beispielsweise für eine Teilregion, die sich aus mehreren Gemeinden zusammensetzt.

Die SrV-Erhebung 2023 umfasste insgesamt 134 Untersuchungsräume, die sich aus 493 Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zusammensetzten. Die folgenden Abbildungen zeigen die Städte und Regionen, in denen im Rahmen des SrV 2023 Befragungen durchgeführt wurden. In 25 Untersuchungsräumen handelte es sich um den ersten SrV-Erhebungsdurchgang.

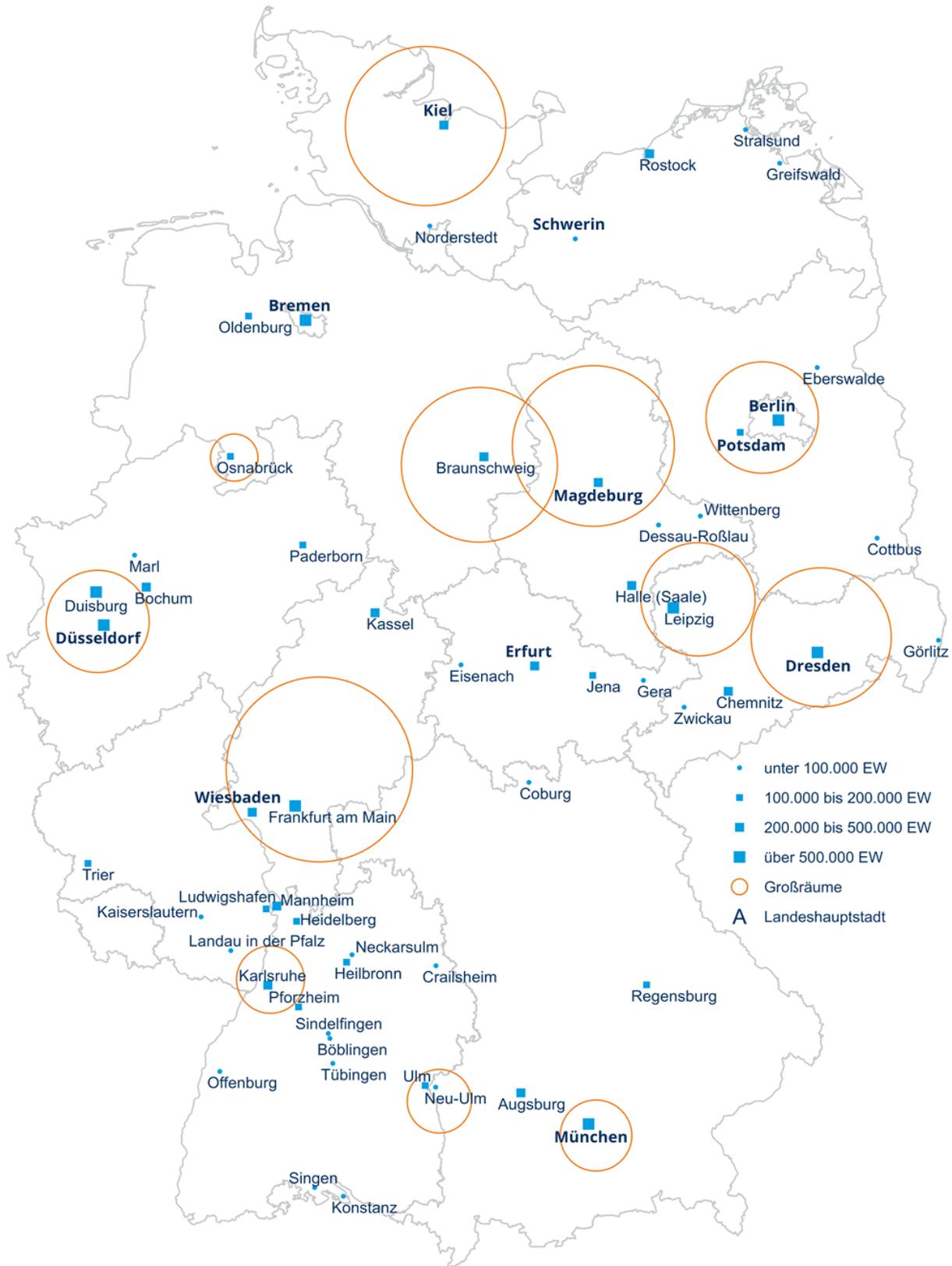


Abbildung 1-3: Untersuchungsräume des SrV 2023 (1)

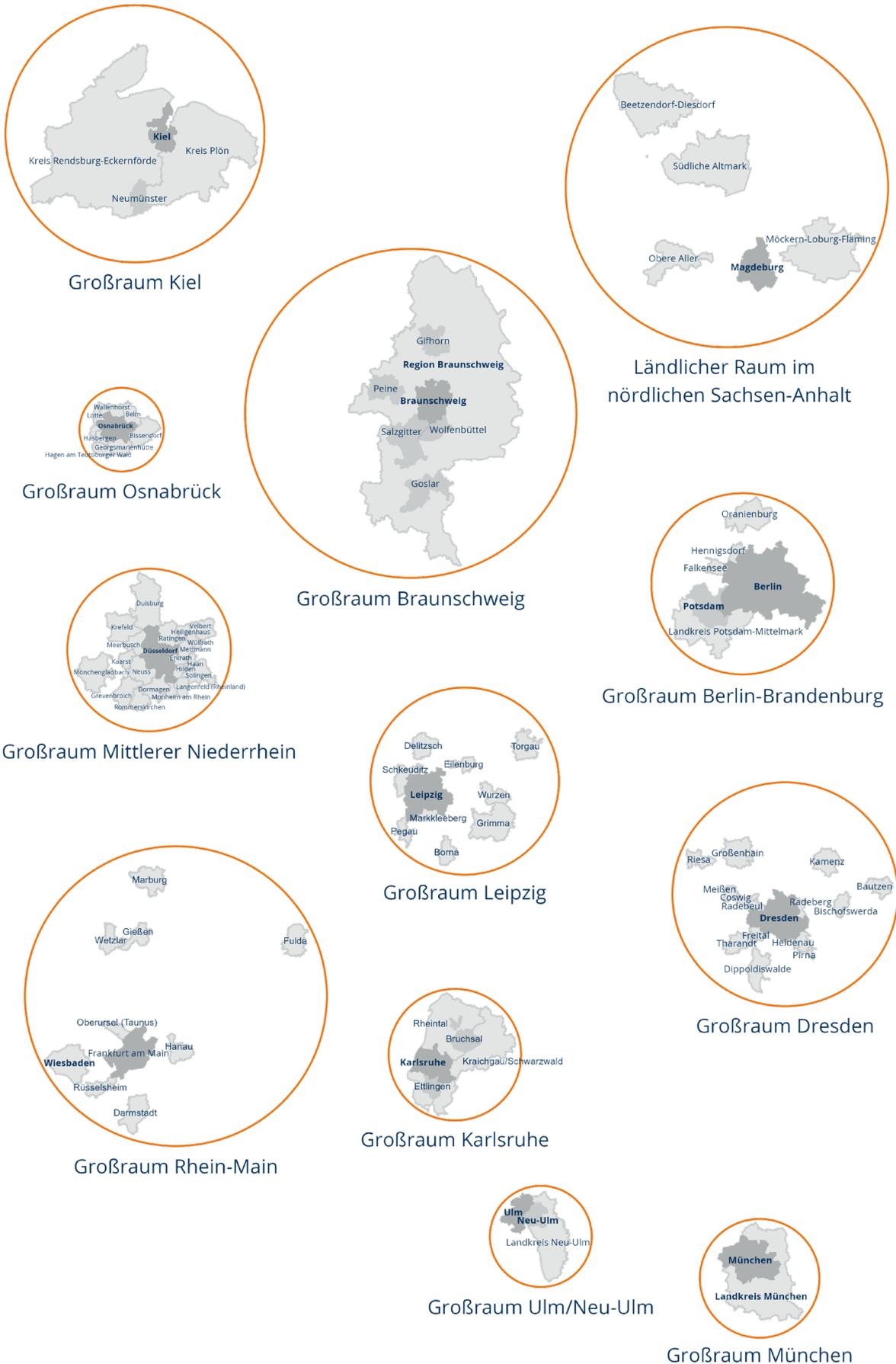


Abbildung 1-4: Untersuchungsräume des SrV 2023 (2)

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 die Mobilität der Wohnbevölkerung der teilnehmenden Kommunen. Von zufällig ausgewählten Haushalten werden alle Personen befragt. Dabei findet der Haushaltskontext explizit Berücksichtigung.

Als Untersuchungseinheiten treten somit Haushalte mit allen darin lebenden Personen, deren Mobilität sowie deren realisiertes Verkehrsverhalten auf.

Die zu erhebenden Analysedaten gliedern sich demnach wie folgt:

- Haushaltsdaten mit verschiedenen haushalts- und fahrzeugbezogenen Merkmalen
- Personendaten mit soziodemografischen und mobilitätsrelevanten Merkmalen der befragten Personen
- Wegedaten mit Merkmalen zu den durchgeführten Ortsveränderungen (Verkehrsverhalten) der befragten Personen

Das Verkehrsverhalten einer Person sowie weitere relevante Merkmale der Mobilität werden 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 räumlichen Bezug zum Wohnort hatten. Deren Wege werden nicht erfasst. Somit beziehen sich alle Auswertungen zur stichtagsbezogenen Mobilität auf Personen am Wohnort.

2.1.2 Inhaltliche Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrsverhaltens

Verkehr ist als „die Gesamtheit aller Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Nachrichten“⁷ definiert. Da die Grundgesamtheit der SrV-Untersuchung aus den Einwohnerinnen und Einwohnern besteht, stehen der Verkehr und das Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung im Mittelpunkt.

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

⁷ Pirath (1949), S. 2.

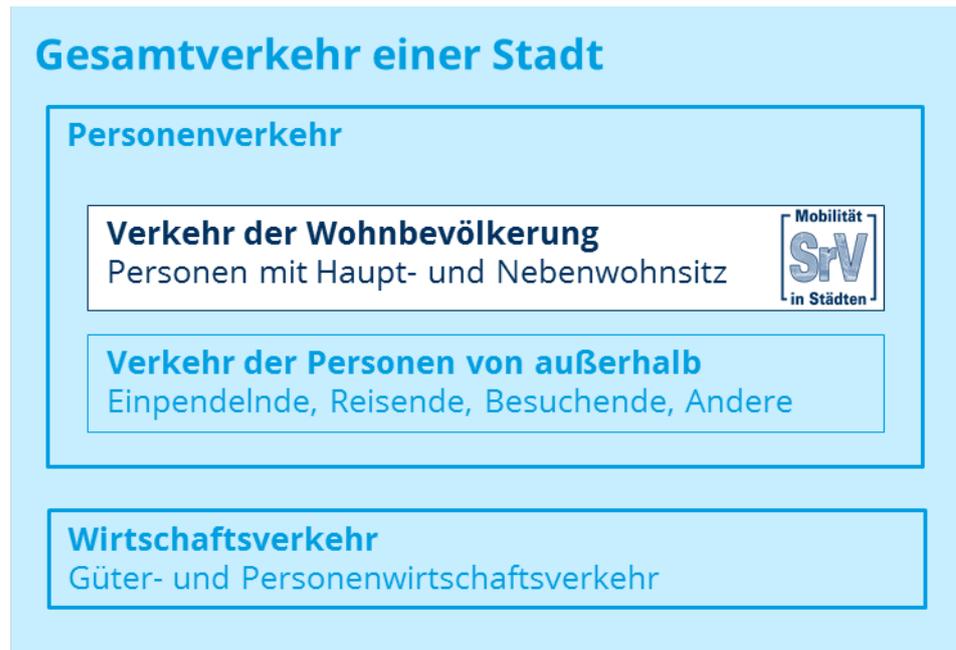


Abbildung 2-1: Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs

Weitere relevante Verkehrsarten wie insbesondere Einpendler-, Touristen- und Besucherverkehre werden im SrV nicht berücksichtigt (vgl. Abbildung 2-1). Vom Wirtschaftsverkehr wird nur in begrenztem Umfang der Personenwirtschaftsverkehr erfasst, wenn er als Komponente des Einwohnerverkehrs auftritt.

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.

Als Binnenverkehr sind Ortsveränderungen definiert, die im Stadt- bzw. Gemeindegebiet beginnen und enden. Ortsveränderungen im Quellverkehr beginnen im Stadt- bzw. Gemeindegebiet und enden außerhalb; im Zielverkehr verhält es sich entsprechend andersherum (Beginn außerhalb und Ende im Stadt- bzw. Gemeindegebiet).

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.

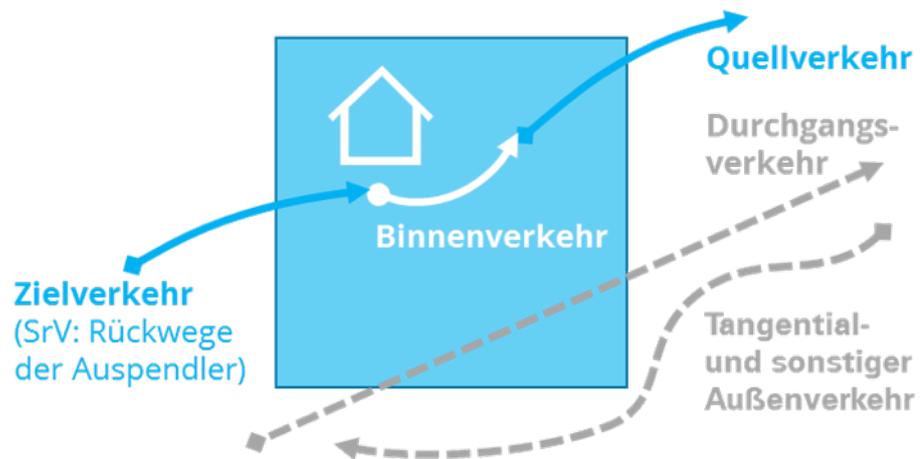


Abbildung 2-2: Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet

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.

2.2 Ausgewählte 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. auch Personen, die am Stichtag überhaupt nicht am Wohnort waren (erweiterte Mobilitätsdefinition).

Gilt eine Person für das SrV als mobil, werden alle Ortsveränderungen dieser Person für den Stichtag detailliert erfasst.

Gilt die Person, da sie am Stichtag nicht am Wohnort war, nach der erweiterten SrV-Definition als nichtmobil, wird erfragt, ob am Stichtag außerhalb des SrV-Untersuchungsraums Wege durchgeführt wurden. Diese 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 abgefragt (Abbildung 2-3).

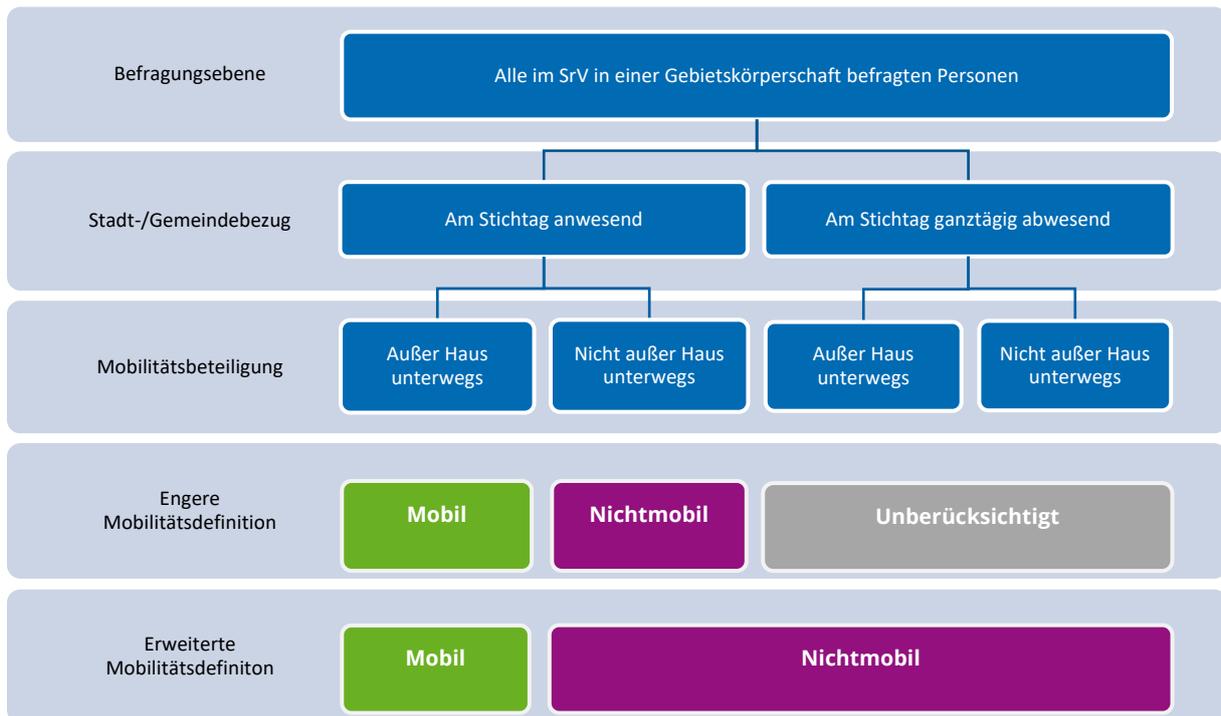


Abbildung 2-3: Definitionen einer mobilen Person

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 erfasst werden
- Ein Weg kann aus mehreren Etappen bestehen, d. h. auf einem Weg können mehrere Verkehrsmittel benutzt werden (mögliche Verkehrsmittelfolgenfolge 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 wird aus inhaltlich-planerischen und modellierungstechnischen Gründen möglichst an eine räumlich identifizierbare Einrichtung gekoppelt. Insgesamt war im SrV 2023 (wie bereits 2018) die Zuordnung zu 19 Kategorien möglich. 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, werden hinsichtlich des Zwecks zweistufig kodiert: Zunächst erhalten diese eine Kennzeichnung mit dem Ziel/Zweck „Bringen oder Holen von Personen“. Anschließend wird zusätzlich vermerkt, wohin die Person(en) gebracht bzw. woher diese geholt wurden. Dabei kommen (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 aufgenommen, die zurück zur eigenen Wohnung führen. Diese sogenannten Heimwege werden in Bezug auf ihren Zweck bzw. ihr Ziel in zwei Varianten kodiert:

- Variante 1: Die Wege nach Hause werden als eigenständige Zweckkategorie kodiert. Mit dieser Variante lässt sich beispielsweise der Wohnungsbezug bei modellierungsrelevanten oder anderen entsprechenden planerischen Fragestellungen eindeutig abbilden.

- Variante 2: Dem Zweck eines Heimweges wird der Zweck bzw. das Ziel des vorangegangenen Weges zugeordnet. Durch diese Variante besteht die Möglichkeit, die Verteilung aller aushäusigen Aktivitäten, d. h. ohne Wohnen als eigenständige Aktivität, zu ermitteln.

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 ebenfalls als Verkehrsmittel bezeichnet.

Falls mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg zum Einsatz gelangten, wird für die Auswertung ein hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel (Hauptverkehrsmittel) zugeordnet. Diese eindeutige Zuordnung basiert auf einer Verkehrsmittelhierarchie, 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 im 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 Lasten-, Miet- oder Leihfahrrad)
17. Elektrotretroller (E-Scooter)
18. Zu Fuß

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

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

Zum Öffentlichen Personenverkehr (ÖV) gehören die folgenden Verkehrsmittel:

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

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) beinhaltet die folgenden Verkehrsmittel:

- Pkw als Fahrer/Fahrerin
- Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin
- Lkw als Fahrer/Fahrerin oder Mitfahrer/Mitfahrerin
- Motorisiertes Zweirad als Fahrer/Fahrerin oder Mitfahrer/Mitfahrerin
- Elektrotretroller (E-Scooter)
- Andere individuelle Kraftfahrzeuge als Fahrer/Fahrerin oder Mitfahrer/Mitfahrerin

2.2.5 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

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

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

- Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit
- Ja, nach Absprache
- Nein, kein Zugang zum Pkw

⁸ Wittwer (2008), S. 114.

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 oder Lastenfahrrads des Haushalts (jeweils mit oder ohne Elektroantrieb), eines haushaltseigenen Elektrotretrollers (E-Scooters) und einer ÖPNV-Zeitkarte am Stichtag erhoben.

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

- Ja, Pkw-Zugang
- Nein, kein Pkw-Zugang

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

2.2.6 Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit

Für die Beschreibung einer Ortsveränderung sind auch die zurückgelegte Entfernung, die Dauer und die daraus resultierende 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-Routenplanungsdienst HERE verkehrsmittelspezifisch berechnet und dem jeweiligen Weg 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.

3 Erhebungsmerkmale

3.1 Merkmalsabgrenzung

Die Merkmale des SrV-Fragekataloges beschreiben Informationen zum jeweiligen Haushalt, den darin lebenden Personen sowie die am Stichtag zurückgelegten Wege. Diese Merkmale wurden im SrV 2023, wie in den vergangenen Durchgängen auch, in den Kernelementen beibehalten, um die Vergleichbarkeit innerhalb der Zeitreihe zu sichern.

Da in jedem SrV-Durchgang gesellschaftliche und technische Entwicklungen und sich daraus ergebende Veränderungen berücksichtigt werden, kam es auch im SrV 2023 zu einigen Erweiterungen des Standardkatalogs.

Darüber hinaus führte die Vielfalt orts- oder auftraggeberspezifischer Anforderungen zu speziellen Erweiterungen des Fragekatalogs.

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

Im Folgenden werden die Erhebungsmerkmale übersichtsartig zusammengestellt. Die vollständige Dokumentation der konkreten Frageformulierungen und Antwortoptionen für alle Standard-, Sonder- und Zusatzfragen ist im Methodenbericht⁹ 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 verkehrs- und mobilitätsrelevanten Gesichtspunkten. Deshalb wurden für jeden Haushalt die folgenden Merkmale erhoben:

- Anzahl der Personen im Haushalt
- Gehzeit zu den nächstgelegenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (inkl. Carsharing-Station)
- Fahrzeugausstattung des Haushaltes
- Jahresfahrleistung, Zulassungsort, üblicher Abstellort, Antriebsart und ggf. üblicher Ladeort der drei meistgenutzten Pkw des Haushaltes
- Monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes
- Art der Wohnung (Haupt- oder Nebenwohnsitz)

⁹ Hubrich et al. (2025).

3.3 Merkmale der Personen

Für die ursächliche Analyse der Mobilität und des Verkehrsverhaltens sind Beschreibungsmerkmale einer Person notwendige Voraussetzung. Da für das individuelle Verhalten insbesondere die Stellung im Lebenszyklus maßgebend ist, wurde die diesbezügliche Charakteristik aller Personen im Haushalt möglichst differenziert erfragt. Für jede Person eines Haushalts wurden daher folgende Merkmale erhoben:

- Alter, Geschlecht und ggf. Migrationshintergrund
- Eventuelle Mobilitätseinschränkungen
- Tätigkeit/Erwerbstätigkeit
- Schulabschluss und Berufsausbildung
- Führerscheinbesitz
- Allgemeine Nutzung von Auto, Carsharing, Fahrrad, Leih-/Mietfahrrad, Leih-Elektrotretroller und Öffentlichem Nahverkehr
- Allgemeine Häufigkeit vollständig zu Fuß absolvierter Wege
- Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation vor Ort
- Einstellung zu Verkehrsmitteln im Alltag
- Normalerweise genutzte Fahrkartenart
- Medium der normalerweise genutzten Fahrkarte
- Nutzung von Online-Shopping und Lieferdiensten
- Arbeit von zu Hause/Homeoffice im Allgemeinen

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

- Normalität des Stichtags, ggf. Grund für Nichtnormalität
- Verfügbarkeit von Haushaltsfahrzeugen am Stichtag (Pkw, Fahrrad und Lastenfahrrad – jeweils mit/ohne Elektroantrieb, Elektrotretroller)
- Verfügbarkeit einer ÖV-Zeitkarte am Stichtag
- Anwesenheit in der jeweiligen Stadt oder Gemeinde am Stichtag, ggf. Grund für Nichtanwesenheit
- Verlassen der Wohnung am Stichtag, ggf. Grund für Nichtmobilität
- Arbeit von zu Hause/Homeoffice am Stichtag
- Vorhandensein regelmäßiger berufliche Wege am Stichtag, ggf. Anzahl dieser Wege, Hauptzweck, genutzte Verkehrsmittel und insgesamt zurückgelegte Entfernung
- Ggf. Lage und Art des Ausgangspunktes des ersten Weges (sofern dies nicht die eigene Wohnung war)

Im Falle von stellvertretenden Befragungen (sog. Proxyinterviews) wurde zusätzlich erfasst, welches Haushaltsmitglied stellvertretend antwortete.

3.4 Merkmale der Wege

Die Kennwerte des Verkehrsverhaltens 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 Wegebeginnns
- Wegezweck bzw. -ziel
- Begleitung, ggf. Art und Anzahl von begleitenden Personen
- Art und Reihenfolge der genutzten Verkehrsmittel, ggf. Anzahl Umstiege
- Ggf. Anzahl weiterer Personen im Pkw
- Verkehrsmittel des längsten Teilweges
- Lage der Zieladresse
- Ankunftszeit
- Länge des Weges

4 Handhabung der Tabellen

Die hier dokumentierten Tabellen enthalten standardisierte struktur- und mobilitätsbezogene Auswertungen für eine 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 verändern. Darüber hinaus wurde das Nummernsystem fortgeschrieben, so dass Tabellen, die erst ab 2023 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 am unteren Seitenrand gesondert hingewiesen.

In der Regel sind die den Auswertungen zugrundeliegenden 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. Bezüglich der statistischen Genauigkeit wird von folgender Differenzierung ausgegangen:

- *Statistisch hinreichend genau:* Der relative Standardfehler beträgt bis zu 10 Prozent.
- *Statistisch eingeschränkt genau:* Der relative Standardfehler liegt zwischen 10 und 20 Prozent.
- *Statistisch nicht hinreichend genau:* Der relative Standardfehler ist größer als 20 Prozent.

Die Berechnung des Standardfehlers ist im Einzelfall sehr komplex. Aufgrund der unterschiedlichen Variabilität der Merkmale muss die Berechnung des Standardfehlers stets mit Bezug zu den einzelnen Variablen erfolgen.

Zur praxistauglichen Vereinfachung dieses Ansatzes werden im Folgenden Orientierungswerte für Mindestfallzahlen genannt. Diese wurden auf der Basis von Fehlerrechnungen bei Variablen mit vergleichsweise geringer Variabilität ermittelt.

Die nachfolgend genannten Mindestfallzahlen beziehen sich auf gruppenspezifische Mittelwerte bzw. die Gesamtfallzahlen kategorial verteilter Kenngrößen (Prozentwertverteilungen).

- *Statistisch hinreichend genau:* Liegen den Kennwerten (ungewichtete) Fallzahlen von mehr als 100 Haushalten, 200 Personen bzw. 600 Wegen zugrunde, können die Kennwerte als hinreichend genau betrachtet und interpretiert werden.

- *Statistisch eingeschränkt genau:* Liegen den Kennwerten (ungewichtete) Fallzahlen von weniger als (oder genau) 100 Haushalten, 200 Personen bzw. 600 Wegen, jedoch mehr als 30 Haushalten, 60 Personen bzw. 180 Wegen zugrunde, werden die zu den Kennwerten gehörenden Fallzahlen in den Tabellen grau hinterlegt.
- *Statistisch nicht hinreichend genau:* Liegen den Kennwerten (ungewichtete) Fallzahlen von weniger als (oder genau) 30 Haushalten, 60 Personen bzw. 180 Wegen zugrunde, werden diese in den Tabellen nicht ausgewiesen. Die zugehörigen Fallzahlen sind grau hinterlegt.

Die Tabellen wurden automatisiert auf Basis der gewichteten Einzeldaten erzeugt. Dabei ist es möglich, dass in Summen und Randsummen rundungsbedingte Abweichungen auftreten können.

5 Literatur

- Ahrens, G.-A.; Becker, U.; Böhmer, T.; Richter, F.; Wittwer, R. (2012): Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz. Umweltbundesamt, Dessau. Verfügbar unter <https://www.bmuv.de/forschungsbericht/potenzial-des-radverkehrs-fuer-den-klimaschutz> (letzter Abruf 11.08.2025).
- Hubrich, S. (2017): Fehlereinflüsse und Teilnahmebereitschaft bei Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten. Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Heft 18, Dresden. Verfügbar unter: <https://doi.org/10.25368/2018.1> (letzter Abruf 11.08.2025).
- Hubrich, S.; Wittwer, R.; Ließke, F.; Wittig, S.; Gerike, R. (2025): Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter: <https://tu-dresden.de/srv/srv-2023> (in Vorbereitung).
- 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.

Anhang I – Städte und Gemeinden in den SrV-Stadtgruppen

Gruppierung nach Zentralität, Stadtgröße und Topografie

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

Bremen	Düsseldorf	Leipzig
Dresden	Frankfurt am Main	München
Duisburg		

Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: flach

Augsburg	Heidelberg	Neumünster
Braunschweig	Karlsruhe	Oldenburg
Cottbus	Kiel	Paderborn
Darmstadt	Krefeld	Potsdam
Dessau-Roßlau	Ludwigshafen	Rostock
Greifswald	Magdeburg	Salzgitter
Halle (Saale)	Mannheim	Schwerin
Hanau	Mönchengladbach	

Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig

Bochum	Jena	Pforzheim
Chemnitz	Kaiserslautern	Regensburg
Coburg	Kassel	Trier
Erfurt	Konstanz	Tübingen
Fulda	Marburg	Ulm
Gera	Neu-Ulm	Wetzlar
Gießen	Offenburg	Wiesbaden
Heilbronn	Osnabrück	Zwickau

Mittelzentren, Topografie: flach

Borna	Kaarst	Schkeuditz
Coswig	Landau in der Pfalz	Singen (Hohentwiel)
Delitzsch	Langenfeld (Rheinland)	Stralsund
Dormagen	Markkleeberg	Teltow
Eberswalde	Marl	Torgau
Eilenburg	Meerbusch	Unterschleißheim
Falkensee	Monheim am Rhein	Vöhringen
Gifhorn	Neuss	Werder (Havel)
Grevenbroich	Norderstedt	Wittenberg
Großenhain	Oranienburg	Wittingen
Hennigsdorf	Peine	Wolfenbüttel
Hilden	Rendsburg	Wurzen
Illertissen	Rüsselsheim	

Mittelzentren, Topografie: hügelig

Bad Harzburg	Freital	Oberursel (Taunus)
Bautzen	Georgsmarienhütte	Pirna
Böblingen	Görlitz	Radeberg
Bretten	Goslar	Radebeul
Bruchsal	Grimma	Ratingen
Clausthal-Zellerfeld	Haan	Riesa
Crailsheim	Heiligenhaus	Senden
Dippoldiswalde	Helmstedt	Sindelfingen
Eckernförde	Kamenz	Solingen
Eisenach	Meißen	Velbert
Erkrath	Mettmann	Weißenhorn
Ettlingen	Neckarsulm	Wülfrath

Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topografie: flach		
Ahlefeld-Bistensee	Grevenkrug	Ostenfeld (Rendsburg)
Alt Duvenstedt	Groß Buchwald	Osterrönfeld
Altenholz	Groß Vollstedt	Osterstedt
Apenburg-Winterfeld	Großharrie	Ottendorf
Arpsdorf	Grünwald	Ottobrunn
Ascheberg (Holstein)	Haale	Owschlag
Aschheim	Haar	Padenstedt
Aukrug	Hambrücken	Parsau
Aying	Hamdorf	Pegau
Bargstall	Hamweddel	Philippsburg
Bargstedt	Hanerau-Hademarschen	Planegg
Barsbek	Hankensbüttel	Postfeld
Barwedel	Haßmoor	Prasdorf
Beetzendorf	Heidenau	Preetz
Behrendorf (Ostsee)	Hillerse	Prinzenmoor
Belau	Hoffeld	Probsteierhagen
Bellenberg	Hohenbrunn	Putzbrunn
Bendfeld	Höhenkirchen-Siegertsbrunn	Quarnbek
Bendorf	Hohn	Rade b. Hohenwestedt
Beringstedt	Höhdorf	Rade b. Rendsburg
Bischofswerda	Hörsten	Rendswühren
Bönnhusen	Hötensleben	Rheinstetten
Bokel	Ilse	Ribbesbüttel
Bönebüttel	Isenbüttel	Rickert
Bordesholm	Ismaning	Rodenbek
Borgdorf-Seedorf	Jahrsdorf	Rohrberg
Borgstedt	Jembke	Rommerskirchen
Bornholt	Jevenstedt	Rötgesbüttel
Börßum	Jübar	Ruhwinkel
Bovenau	Kalübbe	Sauerlach
Brammer	Karby	Schacht-Audorf
Bredenbek	Karlsdorf-Neuthard	Schillsdorf
Breiholz	Kirchheim b.München	Schinkel
Brekendorf	Kleinmachnow	Schönbek
Brinjahe	Köhn	Schönberg (Holstein)
Brodersdorf	Königshügel	Schönewörde
Brome	Krogaspe	Schönkirchen
Brügge	Krokau	Schülldorf
Brunnthal	Kronau	Schülpe b. Nortorf
Büdelsdorf	Kronshagen	Schülpe b. Rendsburg
Calberlah	Krummbek	Schwartbuck
Christiansholm	Krummwisch	Schwülper
Dähre	Kuhfelde	Seefeld (LK Rendsburg-Eckernförde)
Damp	Langwedel	Sehestedt
Dänischenhagen	Lehre	Sophienhamm
Dätgen	Leiferde	Sören
Dettenheim	Lengede	Stafstedt
Dettum	Lindau	Stahnsdorf
Didderse	Linkenheim-Hochstetten	Stakendorf
Diesdorf	Lohe-Föhrden	Stein
Dörphof	Loop	Stoltenberg
Eggenstein-Leopoldshafen	Lotte	Stutensee
Ehndorf	Luhnstedt	Tackesdorf
Eilsleben	Lütjenwestedt	Tappenbeck
Eisendorf	Melsdorf	Tappendorf
Ellerdorf	Michendorf	Tasdorf
Elsdorf-Westermühlen	Möckern	Timmaspe
Embühren	Mucheln	Tüttendorf
Emkendorf	Müden (Aller)	Unterföhring
Fahren	Mühbrook	Unterhaching
Fargau-Pratjau	Negenharrie	Unterroth
Felde	Nersingen	Vechelde
Feldkirchen	Neubiberg	Velpke
Felm	Neuried	Waghäusel
Fiefbergen	Neuwittenbek	Wallstawe
Fockbek	Nindorf	Wankendorf
Forst	Nortorf	Wapelfeld
Friedrichsgraben	Nübbel	Warder
Friedrichsholm	Nuthetal	Wasbek
Garching b.München	Oberhaching	Wasbüttel
Gardelegen	Oberhausen-Rheinhausen	Wattenbek
Gettorf	Oberroth	Wendtorf
Gnutz	Oberschleißheim	Westerrönfeld
Graben-Neudorf	Ohrum	Winnemark
Gräfelfing	Oldenbüttel	Wisch
Grasbrunn		

Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topografie: hügelig		
Achterwehr	Holtsee	Plön
Altenhof	Holzbugge	Pohnsdorf
Altenstadt	Holzdorf	Pullach i. Isartal
Ascheffel	Holzheim	Rantzau
Bad Schönborn	Honigsee	Rastorf
Baierbrunn	Hummelfeld	Rathjensdorf
Barkelsby	Hütten	Reesdorf
Barmissen	Karlsbad	Remmels
Beldorf	Kellmünz a.d. Iller	Rieseby
Belm	Kirchbarkau	Roggenburg
Bissee	Kirchnüchel	Rumohr
Bissendorf	Klump	Schäftlarn
Blekendorf	Klein Barkau	Schellhorn
Blumenthal	Klein Wittensee	Schierensee
Boksee	Kletkamp	Schlesien
Bösdorf	Kosel	Schmalstede
Bothkamp	Kraichtal	Schönhorst
Brodersby	Kühren	Schöningen
Buch	Kürnbach	Schöppenstedt
Bünsdorf	Laboe	Schwedeneck
Damendorf	Lammershagen	Schwentinental
Dannau	Langelsheim	Schwielowsee
Denkte	Lebrade	Selent
Dersau	Lehmkuhlen	Sommersdorf
Dobersdorf	Loose	Steenfeld
Dörnick	Löptin	Stolpe
Elchingen	Lütjenburg	Strande
Erkerode	Lutterbek	Straßlach-Dingharting
Evensen	Malsch	Sulzfeld
Fleckeby	Martensrade	Taufkirchen
Flintbek	Marzell	Techelsdorf
Gammelby	Meezen	Thaden
Giekau	Mielkendorf	Tharandt
Gokels	Molfsee	Thumbby
Gondelsheim	Mönkeberg	Todenbüttel
Goosefeld	Mörel	Tröndel
Grauel	Nehmten	Ubstadt-Weiher
Grebin	Nettelsee	Ummendorf
Groß Twülpstedt	Neu Duvenstedt	Vahlberg
Groß Wittensee	Neudorf-Bornstein	Völpke
Großbarkau	Nienborstel	Waabs
Güby	Noer	Wahlstorf
Haby	Oberderdingen	Waldbronn
Hagen am Teutoburger Wald	Obernholz	Wallenhorst
Harbke	Oldenhütten	Walzbachtal
Hasbergen	Osdorf	Warnau
Heikendorf	Osterberg	Wefensleben
Heinkenborstel	Osterby	Weingarten (Baden)
Helmstorf	Östringen	Westensee
Högsdorf	Panker	Windeby
Hohenfelde	Passade	Wittmoldt
Hohenwestedt	Pfaffenhofen a.d. Roth	Zaisenhausen
Hohwacht (Ostsee)	Pfintzal	

Gruppierung für Zeitreihenanalysen

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

SrV-Wiederholerstädte West		
Augsburg	Frankfurt am Main	Mannheim
Bremen	Kassel	Trier
Düsseldorf	Kiel	Wiesbaden

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

Anhang II – Kennziffern in Tabellen

Verzeichnis der Ergebnistabellen

1 Allgemeine Mobilitätskennwerte

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

2 Haushaltsstruktur

- 2.1 Haushaltsstruktur und Fahrzeugausstattung
- 2.2 Motorisierungsgruppen der Haushalte
- 2.5 Gehzeit von der Wohnung zu den nächstgelegenen ÖV-Haltestellen
- 2.8 Pkw-Motorisierung der Haushalte nach Netto-Haushaltseinkommen und Haushaltsgröße
 - 2.8.1 Ausstattung der Haushalte mit Elektrofahrrädern nach Netto-Haushaltseinkommen
 - 2.8.2 Pkw-Motorisierung der Haushalte nach ökonomischem Status
- 2.9 Geschätzte Pkw-Fahrleistung der Haushalte im Jahr 2022 nach Haushaltseinkommen
 - 2.9.1 Geschätzte Pkw-Fahrleistung der Haushalte im Jahr 2022 nach ökonomischem Status

3 Personenstruktur

- 3.1 Einwohnerstruktur nach Alter und Geschlecht
 - 3.1.2 Stichprobenstruktur 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
 - 3.3.5 Nutzungshäufigkeit des Fahrrads in den letzten 12 Monaten nach Verfügbarkeit eines Fahrrads
 - 3.3.7 Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in den letzten 12 Monaten nach Verfügbarkeit einer Zeitkarte
 - 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 (gesamter Erhebungszeitraum)
 - 3.4.3 Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten nach Geschlecht (nur 3./4. Quartal 2023)
- 3.5 Art der normalerweise genutzten Fahrkarte nach Alter
- 3.7 Stichprobenstruktur nach Mobilitätseinschränkung
- 3.9 Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation vor Ort
 - 3.9.1 Einstellung zu Verkehrsmitteln im Alltag
- 3.11 Anwesenheit am Wohnort nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit

Verzeichnis der Ergebnistabellen

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

4 Pkw-Kennziffern

- 4.2 Zulassungsort, Stellplatznutzung und Art der Pkw
- 4.2.1 Antriebsart der Pkw und Ladeort von Elektro-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
- 5.9 Verkehrsmittelwahl nach Alter

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

Verzeichnis der Ergebnistabellen

- 6.7 Anteil und Mobilität erwerbstätiger Personen im Homeoffice
- 6.11 Spezifische Verkehrsleistung sowie tägliche Zeit im Verkehr der Personen nach Erwerbstätigkeit
- 6.11.1 Spezifische Verkehrsleistung sowie tägliche Zeit im Verkehr der mobilen Personen nach Erwerbstätigkeit
- 6.17 Begleitung von Personen nach Zweckgruppen
- 6.17.1 Begleitung von Personen nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung"

7 Mittlere Reisezeit, 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 Entfernungsklassen)
- 10.2 Verkehrsmittelwahl nach Entfernung (5 Entfernungsklassen)

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)

Verzeichnis der Ergebnistabellen

14 Spezifische Verkehrsleistung

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

15 Verkehrsmittel

- 15.5 Reihenfolge der auf Wegen genutzten Verkehrsmittel

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

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

18 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen und Personengruppen

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 1.1

**Allgemeine Mobilitätskennwerte
(alle Wege)**

Beschreibung	Kennwert
Anzahl befragter Personen [P]	33.945
Anteil Personen am Wohnort [%]	94,1
Wegehäufigkeit der Personen am Wohnort [Wege/P,d]	3,3
Ausgänge der Personen am Wohnort [Ausgänge/P,d]	1,4
Wege pro Ausgang [Wege/Ausgang]	2,3
Anteil mobiler Personen an allen Personen am Wohnort [%]	88,7
Wegehäufigkeit mobiler Personen am Wohnort [Wege/mP,d]	3,7
Ausgänge mobiler Personen am Wohnort [Ausgänge/mP,d]	1,6
Frühspitzenstunde (alle Wege)	7:01–8:00 Uhr
Anteil Frühspitze (alle Wege) [%]	10,6
Nachmittagsspitzenstunde (alle Wege)	15:01–16:00 Uhr
Anteil Nachmittagsspitze (alle Wege) [%]	9,3
Mittlere Dauer pro Weg [min]*	20,5
Mittlere Entfernung pro Weg [km]*	7,2
Mittlere Geschwindigkeit pro Weg [km/h]*	21,0
Zeit im Verkehr der Personen am Wohnort [min/P,d]**	67,3
Spezifische Verkehrsleistung der Personen am Wohnort [km/P,d]**	23,6
Zeit im Verkehr mobiler Personen am Wohnort [min/mP,d]**	77,0
Spezifische Verkehrsleistung mobiler Personen am Wohnort [km/mP,d]**	27,0

Hinweise:

* 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: **01.08.2025**

Tab 1.2

Nutzung der Pkw

Beschreibung	Kennwert
Pkw-Fahrten pro Person und Tag [Pkw-F/P,d]*	3,0
Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt]	1,3
<hr/>	
Mittlere Dauer pro Fahrt - gesamt [min]**	20,0
Fahrer/Fahrerin [min]**	20,8
Mitfahrer/Mitfahrerin [min]**	17,1
Mittlere Entfernung pro Fahrt - gesamt [km]**	10,5
Fahrer/Fahrerin [km]**	11,3
Mitfahrer/Mitfahrerin [km]**	7,7
Mittlere Zeit bei Pkw-Nutzung - gesamt [min/d]**	61,8
Fahrer/Fahrerin [min/d]**	66,2
Mitfahrer/Mitfahrerin [min/d]**	40,1

Hinweise:

* Die Berechnung erfolgte für Personen am Wohnort 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: **01.08.2025**

Tab 2.1

Haushaltsstruktur und Fahrzeugausstattung

Strukturen [absolut in befragten HH]*	Haushaltsgrößengruppen				Summe
	1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen	
Haushalte	7.247	5.862	1.944	2.079	17.131
Personen	7.246	11.728	5.829	9.141	33.945
Personen am Wohnort	6.869	10.924	5.484	8.657	31.934
Mobile Personen	6.253	10.071	5.235	8.448	30.006
Mobile Personen am Wohnort	5.924	9.401	4.962	8.035	28.322

Fahrzeugausstattung [Fz in befragten HH]	Haushaltsgrößengruppen				Summe	Fz/HH
	1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen		
Privat-Pkw	5.396	7.752	3.032	3.266	19.447	1,14
Dienst-Pkw	301	578	385	467	1.731	0,10
Motorräder ab 125 ccm bzw. 11 kW	336	687	299	257	1.580	0,09
Motorisierte Zweiräder bis 125 ccm bzw. 11 kW	212	302	198	209	921	0,05
Fahrräder (konventionell)	6.499	9.626	5.024	8.285	29.434	1,72
Elektrofahrräder	1.144	3.148	833	731	5.856	0,34
Lastenfahrräder (konventionell)	11	30	19	40	99	0,01
Elektro-Lastenfahrräder	5	35	25	71	136	0,01
Elektrotretroller (E-Scooter)	87	141	75	90	394	0,02

Hinweis:

* Die Skalierung der im Datensatz vorhandenen Hochrechnungsgewichte führt ggf. zu minimalen Abweichungen bei der Struktur der Haushaltsgrößen.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 2.2

Motorisierungsgruppen der Haushalte

Motorisierungsgruppe	Anteil an allen Haushalten	
	Nur Privat-Pkw	Privat- und Dienst-Pkw
0 Pkw, 0 mot. Zweirad	15,7 %	13,2 %
0 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	0,7 %	0,3 %
1 Pkw, 0 mot. Zweirad	52,5 %	50,6 %
1 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	4,9 %	4,3 %
2 Pkw*	22,9 %	27,2 %
Mehr als 2 Pkw*	3,2 %	4,5 %
Summe	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	14.557	14.557
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	17.118	17.118

Hinweis:

* Die Motorisierungsgruppe umfasst ebenso ggf. vorhandene motorisierte Zweiräder.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	Fernzug	Carsharing	
1 bis 5 min	69,2 %	9,9 %	4,5 %	3,8 %	1,3 %	3,6 %	2,0 %	
6 bis 10 min	21,8 %	10,3 %	9,9 %	10,7 %	1,9 %	8,9 %	2,1 %	
11 bis 15 min	3,9 %	9,6 %	10,6 %	10,5 %	2,3 %	9,8 %	1,7 %	
16 bis 20 min	1,3 %	5,8 %	9,2 %	6,9 %	3,3 %	10,1 %	1,2 %	
21 min und mehr	1,0 %	21,5 %	24,2 %	15,3 %	17,3 %	31,3 %	3,2 %	
In 60 Minuten nicht erreichbar	0,4 %	29,6 %	22,8 %	30,9 %	43,1 %	27,6 %	9,5 %	
Existiert nicht oder nicht bekannt	2,4 %	13,4 %	18,7 %	21,9 %	30,9 %	8,6 %	80,3 %	
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	14.529	1.841	11.628	2.546	4.334	14.543	13.022	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	17.090	2.371	12.973	3.112	4.529	17.102	14.525	

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	<i>Ungew. Fallzahl</i>	Pkw	<i>Ungew. Fallzahl</i>	Pkw	<i>Ungew. Fallzahl</i>
Unter 1.500 €	0,49	766	1,05	249	0,56	1.015
1.500 bis unter 2.600 €	0,81	1.335	1,15	1.484	0,92	2.819
2.600 bis unter 3.600 €	0,97	536	1,36	2.027	1,20	2.563
3.600 bis unter 5.600 €	1,08	226	1,65	3.382	1,57	3.608
5.600 € und mehr	1,32	56	1,88	2.470	1,84	2.526
Gesamt	0,79		1,57		1,24	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		2.919		9.612		12.531
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		6.285		8.401		14.687

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 2.8.1

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

Haushalts- einkommensgruppe	Elektrofahrräder pro Haushalt	<i>Ungewichtete Fallzahl</i>
Unter 1.500 €	0,10	1.017
1.500 bis unter 2.600 €	0,22	2.821
2.600 bis unter 3.600 €	0,37	2.562
3.600 bis unter 5.600 €	0,47	3.597
5.600 € und mehr	0,46	2.519
Gesamt	0,34	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		12.516
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		14.671

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 2.8.2

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

Ökonomischer Status	Privat- und Dienst-Pkw pro Haushalt	
	Pkw	Ungew. Fallzahl
Sehr niedrig	0,67	1.531
Niedrig	0,97	1.772
Mittel	1,16	3.535
Hoch	1,52	3.721
Sehr hoch	1,76	1.971
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		12.530
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		14.683

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: **01.08.2025**

Tab 2.9

**Geschätzte Pkw-Fahrleistung der Haushalte
im Jahr 2022 nach Haushaltseinkommen**

Haushalts- einkommensgruppe	km/Jahr	<i>Ungew. Fallzahl</i>
Unter 1.500 €	9.900	491
1.500 bis unter 2.600 €	10.800	2.102
2.600 bis unter 3.600 €	14.400	2.141
3.600 bis unter 5.600 €	19.900	3.198
5.600 € und mehr	24.800	2.288
Gesamt	16.400	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		10.220
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		11.444

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: **01.08.2025**

Tab 2.9.1

**Geschätzte Pkw-Fahrleistung der Haushalte
im Jahr 2022 nach ökonomischem Status**

Ökonomischer Status	km/Jahr	<i>Ungew. Fallzahl</i>
Sehr niedrig	10.400	875
Niedrig	11.500	1.326
Mittel	14.300	2.898
Hoch	19.600	3.314
Sehr hoch	23.500	1.807
Gesamt	16.400	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		10.220
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		11.444

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: **01.08.2025**

Tab 3.1

Einwohnerstruktur nach Alter und Geschlecht

Altersgruppe	Anteil der Personen in Altersgruppe			Gesamt
	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	
0 bis unter 15 Jahre	14,7 %	13,5 %	17,9 %	14,1 %
15 bis unter 25 Jahre	10,0 %	9,2 %	20,5 %	9,6 %
25 bis unter 45 Jahre	25,1 %	23,2 %	45,0 %	24,2 %
45 bis unter 65 Jahre	29,6 %	28,3 %	15,3 %	28,9 %
65 Jahre und älter	20,5 %	25,9 %	1,3 %	23,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	16.712	17.165	68	33.945
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	16.621	17.255	70	33.945

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.1.2

Stichprobenstruktur nach Alter und ökonomischem Status

Altersgruppe	Ökonomischer Status					Summe	Ungewichtete Fallzahl
	Sehr niedrig	Niedrig	Mittel	Hoch	Sehr hoch		
0 bis unter 15 Jahre	5,7 %	9,4 %	26,6 %	37,2 %	21,0 %	100 %	5.068
15 bis unter 25 Jahre	14,2 %	12,5 %	27,0 %	31,3 %	15,0 %	100 %	2.216
25 bis unter 45 Jahre	6,9 %	8,9 %	27,0 %	37,8 %	19,5 %	100 %	6.139
45 bis unter 65 Jahre	10,8 %	9,9 %	27,0 %	32,9 %	19,4 %	100 %	8.785
65 Jahre und älter	19,8 %	22,1 %	31,3 %	20,5 %	6,4 %	100 %	7.009
Gesamt	11,5 %	12,6 %	27,9 %	31,8 %	16,2 %	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>							29.217
<i>Gewichtete Fallzahl</i>							29.163

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: **01.08.2025**

Tab 3.2

Stichprobenstruktur nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit und Geschlecht

Anteil der Personen in Tätigkeits-/Erwerbstätigkeitsgruppe				
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Kind (noch nicht eingeschult)	5,6 %	5,2 %	9,2 %	5,4 %
Hausfrau/Hausmann	0,5 %	4,0 %	2,1 %	2,3 %
In Rente/Pension, Vorruhestand	22,9 %	27,4 %	1,3 %	25,1 %
Im Freiwilligendienst	0,2 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	1,2 %	1,3 %	2,2 %	1,3 %
Schüler/Schülerin	13,4 %	12,3 %	18,3 %	12,9 %
Student/Studentin	3,0 %	3,0 %	5,8 %	3,0 %
In Ausbildung/Lehre, Umschulung	2,3 %	1,5 %	5,2 %	1,9 %
Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr) beschäftigt	45,0 %	23,2 %	41,3 %	33,9 %
Wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden beschäftigt	3,4 %	15,7 %	5,4 %	9,6 %
Wöchentlich weniger als 18 Stunden beschäftigt	0,7 %	2,8 %	5,0 %	1,8 %
Vorübergehend freigestellt/beurlaubt	0,4 %	2,3 %	1,7 %	1,4 %
Sonstiges	1,5 %	1,1 %	2,5 %	1,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	16.691	17.129	68	33.888
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	16.604	17.229	70	33.902

Hinweis:

Der Freiwilligendienst umfasst beispielsweise den Wehrdienst, den Bundesfreiwilligendienst oder das Freiwillige soziale Jahr (FSJ). Ein Beispiel für vorübergehende Freistellungen ist die Elternzeit.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	70,7 %	66,9 %	63,9 %	68,8 %
Nach Absprache	11,9 %	12,9 %	9,8 %	12,4 %
Kein Zugang	17,4 %	20,1 %	26,3 %	18,8 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	16.712	17.165	68	33.945
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	16.621	17.255	70	33.945

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: **01.08.2025**

Tab 3.3.1

Verfügbarkeit eines Fahrrads am Stichtag nach Geschlecht

Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe

Fahrrad oder Lastenfahrrad (konventionell)	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	74,4 %	70,5 %	/	72,4 %
Nach Absprache	2,1 %	2,0 %	/	2,1 %
Kein Zugang	23,5 %	27,5 %	/	25,5 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	15.647	16.190	58	31.895
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	15.756	16.415	60	32.231

Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe

Elektrofahrrad oder Elektro-Lastenfahrrad	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	17,3 %	17,3 %	/	17,3 %
Nach Absprache	2,9 %	1,9 %	/	2,4 %
Kein Zugang	79,8 %	80,8 %	/	80,3 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	15.649	16.192	58	31.899
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	15.757	16.416	60	32.234

Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe

Fahrrad oder Lastenfahrrad (konventionell und Elektroantrieb)	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	80,9 %	77,4 %	/	79,1 %
Nach Absprache	2,0 %	1,9 %	/	2,0 %
Kein Zugang	17,1 %	20,7 %	/	18,9 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	15.647	16.190	58	31.895
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	15.756	16.415	60	32.231

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: **01.08.2025**

Tab 3.3.3

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

Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe				
Zeitkarten-Verfügbarkeit	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	23,2 %	25,1 %	/	24,2 %
Nach Absprache	1,3 %	1,1 %	/	1,2 %
Kein Zugang	75,5 %	73,8 %	/	74,6 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<hr/>				
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	14.440	14.934	55	29.429
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	15.351	15.987	59	31.397

Hinweis:

Die Angabe wurde nur von Personen ab 6 Jahren erfasst.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.3.4

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

Nutzungshäufigkeit Pkw als Fahrer/-in oder Mitfahrer/-in	Anteil der Personen in Häufigkeitsgruppe		
	Uneingeschränkte Verfügbarkeit	Nach Absprache	Kein Zugang
Täglich oder fast täglich	48,5 %	21,9 %	7,7 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	24,5 %	27,3 %	9,6 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	20,4 %	34,9 %	25,7 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	4,5 %	10,2 %	20,7 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	0,6 %	1,7 %	7,6 %
Seltener	0,8 %	2,2 %	8,1 %
Nie	0,7 %	1,8 %	20,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	23.556	4.691	5.541
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	23.246	4.197	6.351

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: **01.08.2025**

Tab 3.3.5

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

Nutzungshäufigkeit Fahrrad	Anteil der Personen in Häufigkeitsgruppe		
	Uneingeschränkte Verfügbarkeit	Nach Absprache	Kein Zugang
Täglich oder fast täglich	24,4 %	5,3 %	4,0 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	14,8 %	5,6 %	3,2 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	20,6 %	13,7 %	6,3 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	16,0 %	13,7 %	5,9 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	7,9 %	8,3 %	3,5 %
Seltener	8,7 %	17,3 %	9,0 %
Nie	7,6 %	36,0 %	68,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	25.843	666	5.382
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	25.481	624	6.120

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: **01.08.2025**

Tab 3.3.7

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

Nutzungshäufigkeit ÖPNV	Anteil der Personen in Häufigkeitsgruppe		
	Uneingeschränkte Verfügbarkeit	Nach Absprache	Kein Zugang
Täglich oder fast täglich	33,6 %	13,2 %	0,8 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	16,0 %	5,3 %	1,2 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	17,7 %	10,7 %	4,9 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	15,0 %	20,4 %	15,7 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	6,4 %	17,5 %	19,2 %
Seltener	7,3 %	19,4 %	27,2 %
Nie	4,0 %	13,4 %	31,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	6.691	361	22.363
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	7.607	377	23.401

Hinweis:

Die Angabe wurde nur von Personen ab 6 Jahren erfasst.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	52,5 %	64,4 %	68,7 %	72,2 %	76,0 %
Nach Absprache	7,3 %	12,5 %	12,8 %	14,2 %	12,9 %
Kein Zugang	40,2 %	23,1 %	18,5 %	13,6 %	11,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.697	3.570	7.942	9.600	5.408
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.344	3.677	8.145	9.261	4.737

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: **01.08.2025**

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	23,4 %	32,5 %	38,3 %	41,8 %	42,1 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	17,7 %	19,9 %	21,4 %	23,5 %	24,9 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	24,4 %	26,3 %	23,2 %	22,2 %	22,2 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	11,4 %	10,1 %	8,8 %	7,4 %	7,0 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	4,9 %	2,3 %	2,1 %	1,4 %	1,0 %
Seltener	5,2 %	2,3 %	2,4 %	1,4 %	1,1 %
Nie	13,0 %	6,6 %	3,8 %	2,2 %	1,7 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.691	3.551	7.909	9.552	5.385
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.332	3.657	8.112	9.226	4.712

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: **01.08.2025**

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	11,8 %	8,4 %	9,6 %	7,9 %	6,9 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	5,6 %	5,3 %	4,1 %	4,3 %	5,4 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	9,8 %	8,6 %	7,3 %	7,6 %	8,4 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	16,2 %	14,7 %	15,1 %	15,8 %	17,4 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	10,0 %	12,8 %	15,4 %	19,3 %	20,3 %
Seltener	15,6 %	20,3 %	22,8 %	23,8 %	23,5 %
Nie	31,0 %	29,9 %	25,8 %	21,3 %	18,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.695	3.569	7.939	9.596	5.407
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.341	3.676	8.142	9.257	4.737

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: **01.08.2025**

Tab 3.4

**Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten
nach Geschlecht (gesamter Erhebungszeitraum)**

Normalerweise genutzte Fahrkarte	Anteil der Personen			
	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Einzel-/Mehrfachfahrkarte	53,0 %	51,8 %	53,9 %	52,3 %
Tageskarte	11,7 %	12,6 %	1,5 %	12,2 %
Zeitkarte (außer Deutschland-Ticket)	15,2 %	15,7 %	19,9 %	15,5 %
Deutschlandticket	10,5 %	11,0 %	10,0 %	10,8 %
Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte o. ä.)	7,3 %	6,3 %	14,4 %	6,8 %
Sonstige Fahrkarte	2,3 %	2,6 %	0,4 %	2,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %

Ungewichtete Fallzahl 12.219 13.015 61 25.295

Gewichtete Fallzahl 12.307 13.087 64 25.458

Hinweise:

Das Deutschlandticket wurde zum 1. Mai 2023 eingeführt.

Die Angabe wurde von Personen erfasst, die in den letzten 12 Monaten den ÖPNV genutzt haben.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.4.3

**Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten
nach Geschlecht (nur 3./4. Quartal 2023)**

Normalerweise genutzte Fahrkarte	Anteil der Personen			Gesamt
	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	
Einzel-/Mehrfachfahrkarte	51,9 %	50,6 %	/	51,2 %
Tageskarte	10,6 %	11,7 %	/	11,2 %
Zeitkarte (außer Deutschland-Ticket)	13,3 %	12,8 %	/	13,1 %
Deutschlandticket	15,1 %	16,5 %	/	15,8 %
Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte o. ä.)	6,9 %	6,0 %	/	6,4 %
Sonstige Fahrkarte	2,2 %	2,4 %	/	2,3 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	6.293	6.656	35	12.984
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	5.555	5.914	32	11.501

Hinweis:

Die Angabe wurde von Personen erfasst, die in den letzten 12 Monaten den ÖPNV genutzt haben.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.5

Art der normalerweise genutzten Fahrkarte nach Alter

Altersgruppe	Anteil der Personen in Altersgruppe				Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
	Fahrkarte aus Papier	Plastikkarte	Smartphone-App	Summe		
6 bis unter 15 Jahre	57,2 %	28,9 %	13,8 %	100 %	2.930	2.416
15 bis unter 25 Jahre	28,1 %	38,5 %	33,4 %	100 %	2.450	2.986
25 bis unter 45 Jahre	36,9 %	15,9 %	47,2 %	100 %	5.493	6.663
45 bis unter 65 Jahre	57,5 %	13,0 %	29,6 %	100 %	7.853	7.177
65 Jahre und älter	72,8 %	16,2 %	10,9 %	100 %	5.367	5.236
Gesamt	51,5 %	19,2 %	29,3 %	100,0 %		

Hinweis:

Die Angabe wurde nur von Personen ab 6 Jahren erfasst.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.7

Stichprobenstruktur nach Mobilitätseinschränkung

Dauerhafte Mobilitätseinschränkung	Anteil der Personen			Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
	Ja	Nein	Summe		
Geheinschränkung	5,4 %	94,6 %	100 %	33.460	33.428
Seheinschränkung	0,9 %	99,1 %	100 %	33.460	33.428
Andere Einschränkung	4,4 %	95,6 %	100 %	33.460	33.428
Keine Einschränkung	90,6 %	9,4 %	100 %	33.460	33.428

Hinweis:

Mehrfachnennungen sind möglich.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.9

Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation vor Ort

Verkehrssituation vor Ort	Anteile der Personen			
	Für das Auto	Für den ÖPNV	Für das Fahrrad	Für das Zufußgehen
Sehr gut	8,5 %	6,2 %	8,7 %	20,0 %
Gut	44,6 %	34,8 %	39,0 %	56,6 %
Befriedigend	28,5 %	27,7 %	28,1 %	15,7 %
Ausreichend	11,2 %	16,1 %	13,4 %	4,8 %
Mangelhaft	5,5 %	11,0 %	8,2 %	2,2 %
Ungenügend	1,8 %	4,1 %	2,6 %	0,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	26.908	24.870	25.822	27.529
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	27.422	25.455	26.287	28.349

Hinweis:

Die Angabe wurde nur von Personen ab 14 Jahren erfasst.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.9.1

Einstellung zu Verkehrsmitteln im Alltag

	Anteile der Personen			
	Fahre gern Auto	Fahre gern mit dem ÖPNV	Fahre gern Fahrrad	Gehe gern zu Fuß
Stimme voll und ganz zu	30,6 %	5,1 %	29,2 %	28,8 %
Stimme zu	48,1 %	30,0 %	43,8 %	53,3 %
Stimme nicht zu	16,9 %	41,8 %	17,8 %	15,0 %
Stimme überhaupt nicht zu	4,5 %	23,1 %	9,3 %	2,8 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	27.375	25.650	25.831	27.296
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	28.111	26.531	26.473	28.143

Hinweis:

Die Angabe wurde nur von Personen ab 14 Jahren erfasst.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.11

Anwesenheit am Wohnort nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit

Tätigkeit/Erwerbstätigkeit	Anwesend	Ganztätig nicht anwesend	Summe	<i>Ungew. Fallzahl</i>	<i>Gew. Fallzahl</i>
Kind (noch nicht eingeschult)	95,5 %	4,5 %	100 %	2.192	1.836
Hausfrau/Hausmann	92,7 %	7,3 %	100 %	813	771
In Rente/Pension, Vorruhestand	93,8 %	6,2 %	100 %	8.775	8.522
Im Freiwilligendienst	/	/	/	50	50
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	92,7 %	7,3 %	100 %	359	428
Schüler/Schülerin	97,5 %	2,5 %	100 %	4.724	4.364
Student/Studentin	84,4 %	15,6 %	100 %	776	1.012
In Ausbildung/Lehre, Umschulung	87,2 %	12,8 %	100 %	512	657
Vollzeitbeschäftigt	93,7 %	6,3 %	100 %	10.607	11.486
Teilzeitbeschäftigt	95,2 %	4,8 %	100 %	4.670	4.336
Sonstiges	94,5 %	5,5 %	100 %	410	442

Hinweis:

Der Freiwilligendienst umfasst beispielsweise den Wehrdienst, den Bundesfreiwilligendienst oder das Freiwillige soziale Jahr (FSJ). Ein Beispiel für vorübergehende Freistellungen ist die Elternzeit.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.14.1

Nutzungshäufigkeit von Pkw, Carsharing, Fahrrad, ÖPNV, Leih-Elektrotretroller und Zufußgehen in den letzten 12 Monaten

Anteile der Personen

Häufigkeitsgruppe	Pkw*	Carsharing*	Fahrrad	Leih-/Mietfahrrad**	ÖPNV	Leih-Elektrotretroller***	Zufußgehen****
Täglich oder fast täglich	37,5 %	0,1 %	19,8 %	0,1 %	8,6 %	0,1 %	35,5 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	22,0 %	0,1 %	12,4 %	0,1 %	4,7 %	0,1 %	15,7 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	23,2 %	0,4 %	17,8 %	0,2 %	8,0 %	0,3 %	22,4 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	8,3 %	0,5 %	13,8 %	0,3 %	15,5 %	0,8 %	10,6 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	2,0 %	0,6 %	6,9 %	0,8 %	16,2 %	1,8 %	3,8 %
Seltener	2,3 %	2,3 %	8,7 %	3,1 %	22,2 %	3,7 %	7,2 %
Nie	4,6 %	96,0 %	20,5 %	95,4 %	24,9 %	93,2 %	4,7 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	33.788	33.942	33.890	28.606	33.930	27.183	33.945
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	33.794	33.943	33.902	29.450	33.932	27.937	33.945

Hinweise:

* als Fahrer/Fahrerin oder Mitfahrer/Mitfahrerin

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

*** Die Angabe wurde nur von Personen ab 18 Jahren erfasst.

**** Wege ausschließlich zu Fuß

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.19

Normalität des Stichtages

Normaler Stichtag	Anteil der Personen
Ja	73,7 %
Nein	26,3 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	33.945
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	33.945
Grund für nicht normalen Stichtag	Anteil der Personen
Krankheit (selbst)	15,4 %
Krankheit (Kind, Angehörige)	3,5 %
Urlaub	17,1 %
Behördengang	1,2 %
Arzttermin	11,4 %
Arbeit im Homeoffice	5,1 %
Anderer Grund	46,3 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.620
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.938

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.20

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

Altersgruppe	Alle Personen Anteil	Carsharing-Nutzung als Fahrer/-in oder Mitfahrer/-in		Leih-/Mietfahrrad-Nutzung*		Leih-Elektrotretroller-Nutzung (E-Scooter)**	
		Anteil an allen Personen	Ungewichtete Fallzahl	Anteil an allen Personen	Ungewichtete Fallzahl	Anteil an allen Personen	Ungewichtete Fallzahl
0 bis unter 14 Jahre	13,2 %	2,2 %	5.329	/	0	/	0
14 bis unter 18 Jahre	4,5 %	2,5 %	1.425	3,9 %	1.425	/	0
18 bis unter 25 Jahre	6,0 %	7,8 %	1.573	6,2 %	1.573	18,8 %	1.573
25 bis unter 45 Jahre	24,2 %	7,6 %	6.831	7,2 %	6.831	13,2 %	6.831
45 bis unter 65 Jahre	28,9 %	3,4 %	10.573	4,6 %	10.573	3,9 %	10.575
65 bis unter 75 Jahre	13,3 %	1,4 %	4.766	2,2 %	4.766	0,6 %	4.766
75 Jahre und älter	9,9 %	0,8 %	3.437	0,8 %	3.437	0,3 %	3.437
Summe	100 %						
Gesamt		4,0 %		4,6 %		6,8 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	33.937		33.934		28.605		27.182
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	33.936		33.934		29.449		27.935

Hinweise:

Carsharing-Nutzende sind alle Personen, die in den vergangenen 12 Monaten ein Carsharing-Fahrzeug als Fahrer/Fahrerin oder Mitfahrer/Mitfahrerin genutzt haben.

Leih-/Mietfahrrad-Nutzende sind alle Personen, die in den vergangenen 12 Monaten ein Leih-/Mietfahrrad genutzt haben.

Leih-Elektrotretroller-Nutzende sind alle Personen, die in den vergangenen 12 Monaten einen Leih-Elektrotretroller (E-Scooter) genutzt haben.

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

** Die Angabe wurde nur von Personen ab 18 Jahren erfasst.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 4.2

Zulassungsort, Stellplatznutzung und Art der Pkw

Zulassungsort der Haushalts-Pkw				
Zulassungsort	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Am Wohnort zugelassen	90,0 %	92,8 %	92,0 %	90,8 %
An einem anderen Ort zugelassen	9,8 %	6,7 %	6,6 %	8,9 %
Zurzeit abgemeldet	0,2 %	0,5 %	1,4 %	0,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	13.265	5.975	813	20.053
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	14.812	5.417	767	20.996
Abstellort der Haushalts-Pkw				
Üblicherweise genutzter Abstellort	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Garage/Carport/privater Stellplatz	78,9 %	74,3 %	77,7 %	77,7 %
Öffentlicher Straßenraum	17,3 %	20,3 %	14,9 %	18,0 %
Unterschiedlich	3,7 %	5,4 %	7,4 %	4,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	13.265	5.975	813	20.053
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	14.812	5.417	767	20.996
Art der Haushalts-Pkw				
Pkw-Art	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Privat-Pkw	91,0 %	93,3 %	95,0 %	91,8 %
Dienst-Pkw	9,0 %	6,7 %	5,0 %	8,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	13.265	5.975	813	20.053
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	14.812	5.417	767	20.996

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: **01.08.2025**

Tab 4.2.1

Antriebsart der Pkw und Ladeort von Elektro-Pkw

Antriebsart	Antriebsart der Haushalts-Pkw			
	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Benzin	63,5 %	72,6 %	74,0 %	66,2 %
Diesel	27,7 %	19,4 %	21,1 %	25,3 %
Gas (in Kombination mit Benzin)	1,1 %	1,0 %	0,6 %	1,0 %
Plug-in-Hybrid	2,6 %	1,4 %	0,9 %	2,2 %
Hybrid ohne Plug-in	1,9 %	1,0 %	0,7 %	1,6 %
Elektroantrieb	3,2 %	4,6 %	2,7 %	3,6 %
Anderer Antriebsart	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	13.265	5.975	813	20.053
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	14.812	5.417	767	20.996

Ladeort	Vorwiegender Ladeort der Haushalts-Pkw mit Plug-in-Hybrid- oder Elektroantrieb			
	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Eigene Ladestation an der Wohnung	60,6 %	72,8 %	70,2 %	64,1 %
Im öffentlichen Straßenraum in Wohnungsnähe	9,8 %	6,3 %	8,2 %	8,8 %
Ladestation am Arbeitsplatz (Firmengelände)	17,5 %	14,2 %	14,1 %	16,6 %
Im öffentlichen Straßenraum in Arbeitsplatznähe	2,2 %	1,5 %	2,3 %	2,0 %
Parkplatz einer Einzelhandelseinrichtung (z. B. Supermarkt)	3,8 %	1,6 %	0,0 %	3,2 %
Öffentlicher Ladepark	5,0 %	3,3 %	5,3 %	4,5 %
Anderer Ladeort	1,1 %	0,2 %	0,0 %	0,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	881	370	32	1.283
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	866	324	27	1.218

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: **01.08.2025**

Tab 5.1

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

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Eigener Arbeitsplatz	5,8 %	22,4 %	10,8 %
Anderer Dienstort/-weg	0,5 %	1,9 %	1,2 %
Kinderkrippe/-garten	1,7 %	0,2 %	1,2 %
Grundschule	1,9 %	0,2 %	1,4 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	3,2 %	1,2 %	2,5 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,2 %	1,2 %	0,5 %
Andere Bildungseinrichtung	0,4 %	0,6 %	0,5 %
Einkauf täglicher Bedarf	9,5 %	3,5 %	8,0 %
Sonstiger Einkauf	3,0 %	2,5 %	3,2 %
Behördengang, Arztbesuch	3,2 %	3,6 %	3,3 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	3,1 %	1,6 %	2,7 %
Bringen oder Holen von Personen	6,1 %	3,5 %	5,3 %
Kultur, Theater, Kino	0,3 %	0,5 %	0,4 %
Gaststätte/Kneipe	1,1 %	0,9 %	1,5 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	2,7 %	3,8 %	3,3 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	5,9 %	2,1 %	5,0 %
Sportstätte (allgemein)	2,9 %	2,3 %	2,8 %
Andere Freizeitaktivität	2,8 %	2,6 %	2,9 %
Eigene Wohnung	44,5 %	44,1 %	42,4 %
Sonstiges	1,1 %	1,1 %	1,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	<i>73.661</i>	<i>28.259</i>	<i>106.876</i>
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	<i>72.473</i>	<i>28.147</i>	<i>105.841</i>

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	10,2 %	40,0 %	18,5 %
Anderer Dienstort/-weg	0,7 %	3,3 %	1,7 %
Kinderkrippe/-garten	3,0 %	0,4 %	2,2 %
Grundschule	3,5 %	0,4 %	2,5 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	6,1 %	2,2 %	4,8 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,3 %	2,3 %	0,9 %
Andere Bildungseinrichtung	0,8 %	1,0 %	0,8 %
Einkauf täglicher Bedarf	17,8 %	5,7 %	14,2 %
Sonstiger Einkauf	5,1 %	4,6 %	5,2 %
Behördengang, Arztbesuch	5,4 %	6,2 %	5,5 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	5,2 %	2,6 %	4,4 %
Bringen oder Holen von Personen	10,4 %	5,3 %	8,8 %
Kultur, Theater, Kino	0,5 %	0,9 %	0,6 %
Gaststätte/Kneipe	2,0 %	2,0 %	2,3 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	4,9 %	7,2 %	5,7 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	11,5 %	4,3 %	9,4 %
Sportstätte (allgemein)	5,5 %	4,5 %	5,2 %
Andere Freizeitaktivität	5,2 %	4,9 %	5,1 %
Sonstiges	2,0 %	2,1 %	2,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	<i>73.629</i>	<i>28.250</i>	<i>106.831</i>
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	<i>72.441</i>	<i>28.140</i>	<i>105.799</i>

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	10,5 %	40,4 %	18,8 %
Anderer Dienstort/-weg	0,7 %	3,3 %	1,7 %
Kinderkrippe/-garten	7,6 %	1,5 %	5,7 %
Grundschule	5,7 %	1,0 %	4,1 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	6,5 %	2,6 %	5,2 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,3 %	2,4 %	0,9 %
Anderer Bildungseinrichtung	0,9 %	1,1 %	1,0 %
Einkauf täglicher Bedarf	17,8 %	5,7 %	14,3 %
Sonstiger Einkauf	5,2 %	4,6 %	5,2 %
Behördengang, Arztbesuch	5,7 %	6,7 %	5,9 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	5,3 %	2,8 %	4,6 %
Kultur, Theater, Kino	0,5 %	1,0 %	0,7 %
Gaststätte/Kneipe	2,0 %	2,1 %	2,4 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	5,6 %	8,1 %	6,5 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	11,5 %	4,3 %	9,5 %
Sportstätte (allgemein)	6,3 %	5,0 %	5,9 %
Anderer Freizeitaktivität	5,5 %	5,1 %	5,4 %
Sonstiges	2,3 %	2,3 %	2,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	73.496	28.222	106.667
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	72.332	28.116	105.664

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: **01.08.2025**

Tab 5.1.4

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

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Alle Wege
Arbeitsplatz	2,6 %	3,4 %
Anderer Dienstort/-weg	0,2 %	0,2 %
Kinderkrippe/-garten	45,5 %	41,0 %
Grundschule	21,3 %	19,2 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	4,0 %	4,6 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,2 %	0,3 %
Andere Bildungseinrichtung	1,5 %	1,5 %
Einkauf täglicher Bedarf	0,3 %	0,3 %
Sonstiger Einkauf	0,1 %	0,1 %
Behördengang, Arztbesuch	3,5 %	4,5 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	1,2 %	1,5 %
Kultur, Theater, Kino	0,2 %	0,2 %
Gaststätte/Kneipe	0,2 %	0,5 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	5,7 %	8,4 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	0,4 %	0,5 %
Sportstätte (allgemein)	7,5 %	7,7 %
Andere Freizeitaktivität	3,2 %	3,3 %
Sonstiges	2,6 %	2,9 %
Summe	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	5.095	6.462
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	4.371	5.577

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 5.1.5

**Wegeanteile zu Zielen im Wohnumfeld
nach Zweckgruppen**

Lage des Zieles	Anteil Wege
Eigene Wohnung	42,5 %
Wohnumfeld (ca. 5 min zu Fuß)	4,0 %
Am Wohnort	35,7 %
Außerhalb des Wohnortes	17,7 %
Ausland	0,1 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl 106.691

Gewichtete Fallzahl 105.591

Zweck bei Ziel im Wohnumfeld	Anteil Wege
Eigener Arbeitsplatz	5,6 %
Kita/Schule/Ausbildung	27,1 %
Einkauf/Dienstleistung	34,4 %
Freizeit	27,5 %
Anderer Zweck	5,5 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl 4.154

Gewichtete Fallzahl 4.251

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 5.2

**Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittel
und räumlichen Verkehrsarten**

Hauptverkehrsmittel	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Zu Fuß	34,4 %	2,5 %	26,1 %
Fahrrad (konventionell)	17,6 %	4,1 %	13,3 %
Elektrofahrrad	3,5 %	2,5 %	3,1 %
Leihfahrrad	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Elektro-Leihfahrrad	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Lastenfahrrad	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Elektro-Lastenfahrrad	0,4 %	0,1 %	0,3 %
Elektrotretroller (E-Scooter)	0,2 %	0,0 %	0,1 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,3 %	0,5 %	0,3 %
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	28,5 %	58,6 %	37,0 %
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,0 %	0,2 %	0,1 %
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	0,6 %	2,1 %	1,2 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	8,6 %	9,1 %	8,5 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	1,5 %	2,6 %	1,8 %
Bus	3,7 %	3,4 %	3,6 %
Straßenbahn/Tram	0,0 %	1,0 %	0,4 %
U-Bahn	0,1 %	1,5 %	0,5 %
S-Bahn	0,1 %	4,6 %	1,4 %
Nahverkehrszug	0,0 %	5,6 %	1,6 %
Fernverkehrszug	0,0 %	0,6 %	0,2 %
Taxi	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Fernbus	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Anderes Verkehrsmittel	0,2 %	0,5 %	0,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	73.663	28.239	106.870
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	72.476	28.128	105.840

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 5.3

**Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppen
und räumlichen Verkehrsarten**

Hauptverkehrsmittelgruppe	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Zu Fuß	34,4 %	2,5 %	26,1 %
Fahrrad	21,5 %	6,8 %	16,8 %
MIV	40,0 %	73,4 %	49,3 %
ÖV	4,1 %	17,2 %	7,8 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	73.663	28.239	106.870
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	72.476	28.128	105.840

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 5.5

**Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
(alle Wege)**

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	10,4 %	15,5 %	61,5 %	12,5 %	100 %	11.052	11.570
Kita/Schule/Ausbildung	24,7 %	23,9 %	38,1 %	13,4 %	100 %	11.441	10.197
Einkauf/Dienstleistung	25,8 %	13,4 %	56,1 %	4,6 %	100 %	18.076	18.433
Freizeit	39,1 %	15,3 %	41,3 %	4,3 %	100 %	17.788	17.804
Anderer Zweck	21,2 %	8,7 %	60,6 %	9,6 %	100 %	2.765	2.824
Eigene Wohnung	25,7 %	18,0 %	48,4 %	7,9 %	100 %	45.584	44.863

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 5.5.1

**Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
(Binnenverkehr)**

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	17,5 %	30,3 %	49,2 %	3,0 %	100 %	4.043	4.327
Kita/Schule/Ausbildung	28,7 %	27,2 %	34,8 %	9,3 %	100 %	9.711	8.564
Einkauf/Dienstleistung	31,7 %	16,6 %	48,6 %	3,1 %	100 %	13.496	13.795
Freizeit	47,5 %	18,9 %	31,7 %	2,0 %	100 %	12.250	12.187
Anderer Zweck	33,9 %	15,3 %	48,6 %	2,2 %	100 %	1.235	1.286
Eigene Wohnung	34,5 %	22,2 %	39,2 %	4,2 %	100 %	32.814	32.223

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	8,6 %	16,4 %	62,2 %	12,7 %	100 %	19.015	19.848
Kita/Schule/Ausbildung	25,3 %	25,1 %	35,3 %	14,3 %	100 %	19.964	17.829
Einkauf/Dienstleistung	25,6 %	14,1 %	55,7 %	4,6 %	100 %	31.155	31.589
Freizeit	38,7 %	16,1 %	41,1 %	4,2 %	100 %	32.162	31.959
Anderer Zweck	20,4 %	9,2 %	61,4 %	8,9 %	100 %	4.298	4.372

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	16,6 %	31,4 %	48,9 %	3,1 %	100 %	7.071	7.580
Kita/Schule/Ausbildung	29,3 %	28,3 %	32,6 %	9,9 %	100 %	17.201	15.203
Einkauf/Dienstleistung	31,1 %	16,9 %	48,8 %	3,2 %	100 %	24.142	24.619
Freizeit	47,4 %	19,3 %	31,5 %	1,8 %	100 %	22.986	22.751
Anderer Zweck	33,8 %	15,7 %	48,7 %	1,9 %	100 %	2.060	2.152

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 5.6

Verkehrsmittelwahl nach Wetter am Stichtag

Wetter am Stichtag	Verkehrsmittelanteile					Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV				
(Sehr) gut	25,8 %	20,2 %	47,0 %	7,1 %		100 %	24.601	23.572
Eher gut	25,9 %	16,6 %	49,4 %	8,1 %		100 %	47.958	47.065
Eher schlecht	26,6 %	14,7 %	50,4 %	8,3 %		100 %	22.708	23.214
(Sehr) schlecht	27,6 %	13,7 %	51,3 %	7,3 %		100 %	9.137	9.822

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: **01.08.2025**

Tab 5.7

Verkehrsmittelwahl nach Quartal

Quartal	Verkehrsmittelanteile					Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV				
Januar–März	28,1 %	14,2 %	50,3 %	7,4 %		100 %	28.975	32.158
April–Juni	25,0 %	18,9 %	48,3 %	7,8 %		100 %	24.012	26.101
Juli–September	25,9 %	20,1 %	46,9 %	7,1 %		100 %	27.139	21.758
Oktober–Dezember	25,0 %	15,0 %	51,1 %	8,9 %		100 %	26.744	25.822

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 5.8

**Verkehrsmittelwahl
nach ökonomischem Status des Haushalts**

Ökonomischer Status	Verkehrsmittelanteile					Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV				
Sehr niedrig	37,4 %	13,4 %	38,1 %	11,1 %		100 %	7.518	9.493
Niedrig	28,9 %	17,1 %	45,7 %	8,2 %		100 %	10.539	10.742
Mittel	26,3 %	16,9 %	49,0 %	7,8 %		100 %	25.432	25.924
Hoch	23,8 %	17,4 %	51,9 %	6,9 %		100 %	31.977	30.487
Sehr hoch	22,5 %	17,1 %	53,1 %	7,4 %		100 %	17.871	15.466

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: **01.08.2025**

Tab 5.9

Verkehrsmittelwahl nach Alter

Alter	Verkehrsmittelanteile					Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV				
0 bis unter 15 Jahre	29,4 %	24,5 %	36,5 %	9,6 %	100 %	16.898	14.047	
15 bis unter 25 Jahre	21,4 %	23,8 %	33,6 %	21,2 %	100 %	6.990	8.707	
25 bis unter 45 Jahre	24,3 %	14,5 %	54,1 %	7,1 %	100 %	24.486	27.989	
45 bis unter 65 Jahre	23,7 %	15,0 %	55,2 %	6,1 %	100 %	34.240	31.386	
65 Jahre und älter	31,2 %	14,6 %	49,2 %	5,0 %	100 %	24.256	23.710	

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 6.1

**Wegehäufigkeit der Personen
nach Alter und Geschlecht**

Altersgruppe	Männlich	Wege pro Person und Tag					Alle	Ungew. Fallzahl
		Ungew. Fallzahl	Weiblich	Ungew. Fallzahl	Divers/ ohne Eintrag	Ungew. Fallzahl		
0 bis unter 15 Jahre	3,0	2.909	3,1	2.612	/	18	3,0	5.539
15 bis unter 25 Jahre	2,9	1.222	3,0	1.133	/	17	2,9	2.372
25 bis unter 45 Jahre	3,3	2.943	4,0	3.492	/	18	3,6	6.453
45 bis unter 65 Jahre	3,3	4.744	3,5	5.105	/	8	3,4	9.857
65 Jahre und älter	3,3	3.815	3,1	3.855	/	1	3,2	7.671
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		15.633		16.197		62		31.892
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		15.594		16.276		64		31.934

Hinweis:

Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 6.2

**Wegehäufigkeit der Personen
nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht**

Erwerbstätigkeit	Männlich	Wege pro Person und Tag				Alle	Ungew. Fallzahl
		Ungew. Fallzahl	Weiblich	Ungew. Fallzahl	Divers/ ohne Eintrag		
Nicht erwerbstätig	3,2	5.414	3,1	5.982	/	12	11.408
In Ausbildung	3,0	2.948	3,1	2.722	/	24	5.694
Erwerbstätig	3,3	7.052	3,8	7.282	/	24	14.358
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		15.414		15.986		60	31.460
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		15.343		16.068		62	31.473

Hinweis:

Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 6.3

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

Pkw-Verfügbarkeit als Fahrer/-in oder Mitfahrer/-in	Männlich		Weiblich		Wege pro Person und Tag			Alle	Ungew. Fallzahl
	Ungew. Fallzahl	Ungew. Fallzahl	Ungew. Fallzahl	Ungew. Fallzahl	Divers/ ohne Eintrag	Ungew. Fallzahl			
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	3,3	11.270	3,7	11.194	/	35	3,5	22.499	
Nach Absprache	3,2	2.141	3,3	2.416	/	9	3,2	4.566	
Kein Zugang	2,7	2.222	2,7	2.587	/	18	2,7	4.827	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		15.633			16.197	62	31.892		
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		15.594			16.276	64	31.934		

Hinweise:

"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Pkw vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.
Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	0,14	6,0 %	0,36	10,9 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,27	11,8 %	0,32	9,6 %
Einkauf/Dienstleistung	0,43	19,1 %	0,58	17,4 %
Freizeit	0,38	16,8 %	0,56	16,8 %
Anderer Zweck	0,04	1,8 %	0,09	2,7 %
Eigene Wohnung	1,01	44,5 %	1,41	42,5 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		73.585		106.780
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		72.410		105.761

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege. Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	0,24	10,5 %	0,62	18,8 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,48	21,0 %	0,56	16,9 %
Einkauf/Dienstleistung	0,77	34,0 %	0,99	29,9 %
Freizeit	0,71	31,5 %	1,00	30,3 %
Anderer Zweck	0,07	3,0 %	0,14	4,1 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		73.496		106.667
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		72.332		105.664

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege. Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort. Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck des vorangegangenen Weges zugewiesen.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	0,78	34,4 %	0,87	26,1 %
Fahrrad (konventionell)	0,40	17,6 %	0,44	13,3 %
Elektrofahrrad	0,08	3,5 %	0,10	3,1 %
Leihfahrrad	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Elektro-Leihfahrrad	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Lastenfahrrad	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Elektro-Lastenfahrrad	0,01	0,4 %	0,01	0,3 %
Elektrotretroller (E-Scooter)	0,00	0,2 %	0,00	0,1 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,01	0,3 %	0,01	0,3 %
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	0,65	28,5 %	1,23	37,0 %
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,00	0,0 %	0,00	0,1 %
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	0,01	0,6 %	0,04	1,2 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	0,20	8,6 %	0,28	8,5 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	0,03	1,5 %	0,06	1,8 %
Bus	0,08	3,7 %	0,12	3,6 %
Straßenbahn/Tram	0,00	0,0 %	0,01	0,4 %
U-Bahn	0,00	0,1 %	0,02	0,5 %
S-Bahn	0,00	0,1 %	0,05	1,4 %
Nahverkehrszug	0,00	0,0 %	0,05	1,6 %
Fernverkehrszug	0,00	0,0 %	0,01	0,2 %
Taxi	0,00	0,1 %	0,00	0,1 %
Fernbus	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Anderes Verkehrsmittel	0,01	0,2 %	0,01	0,3 %
Summe		100 %		100 %

Ungewichtete Fallzahl 73.663 106.870
Gewichtete Fallzahl 72.476 105.840

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege. Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	0,78	34,4 %	0,87	26,1 %
Fahrrad	0,49	21,5 %	0,56	16,8 %
MIV	0,91	40,0 %	1,63	49,3 %
ÖV	0,09	4,1 %	0,26	7,8 %
Summe		100 %		100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	73.663	106.870
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	72.476	105.840

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege. Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 6.7

Anteil und Mobilität erwerbstätiger Personen im Homeoffice

Homeoffice am Stichtag nach Geschlecht

	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Ganztägig im Homeoffice	16,1 %	13,1 %	/	14,7 %
Nicht im Homeoffice*	83,9 %	86,9 %	/	85,3 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	7.462	7.212	24	14.698
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.067	7.146	36	15.249

Homeoffice am Stichtag nach Umfang der Erwerbstätigkeit

	In Vollzeit	In Teilzeit	Gesamt
Ganztägig im Homeoffice	15,9 %	11,4 %	14,7 %
Nicht im Homeoffice*	84,1 %	88,6 %	85,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	10.507	4.189	14.696
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	11.388	3.859	15.248

Anteil mobiler Personen und Wegehäufigkeit mobiler Personen

	Anteil mobiler Personen**	Ungewichtete Fallzahl	Wege mobiler Personen**	Ungewichtete Fallzahl
Ganztägig im Homeoffice	76,3 %	2.117	3,9	1.646
Nicht im Homeoffice*	95,7 %	11.702	3,8	11.195
Gesamt	92,7 %		3,8	

Hinweise:

* Die Kategorie enthält auch erwerbstätige Personen, die am Stichtag teilweise im Homeoffice gearbeitet haben.

** Die Kennwerte beziehen sich auf erwerbstätige Personen am Wohnort.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	14,8	10.492	58,5	10.492
In Ausbildung	17,3	5.060	61,1	5.060
Erwerbstätig	32,7	12.682	76,2	12.682
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		28.234	28.234	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		28.205	28.205	

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 6.11.1

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

Erwerbstätigkeit	Spezifische Verkehrsleistung		Tägliche Zeit im Verkehr	
	km/mP,d	Ungew. Fallzahl	min/mP,d	Ungew. Fallzahl
Nicht erwerbstätig	18,6	8.403	73,6	8.403
In Ausbildung	18,8	4.714	66,2	4.714
Erwerbstätig	35,7	11.653	83,2	11.653
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		24.770		24.770
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		24.646		24.646

Hinweis:

Die Berechnung erfolgte für mobile Personen am Wohnort mit gültigen Wegen mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	0,1	8,2 %	11.053	11.571
Kita/Schule/Ausbildung	1,1	60,4 %	11.417	10.181
Einkauf/Dienstleistung	0,4	31,5 %	18.069	18.433
Freizeit	0,8	43,3 %	17.764	17.787
Anderer Zweck	0,4	17,5 %	1.289	1.257
Eigene Wohnung	0,5	32,5 %	45.560	44.846
Gesamt	0,5	34,1 %		

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	0,1	7,1 %	19.029	19.859
Kita/Schule/Ausbildung	1,0	57,0 %	19.918	17.797
Einkauf/Dienstleistung	0,4	30,7 %	31.148	31.589
Freizeit	0,7	42,3 %	32.119	31.922
Anderer Zweck	0,3	14,8 %	1.873	1.827
Gesamt	0,5	34,1 %		

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	16,1	1,0	3,9	23.253	23.264
Fahrrad (konventionell)	13,4	2,1	9,6	12.503	12.212
Elektrofahrrad	15,4	2,8	11,0	2.548	2.448
Leihfahrrad	/	/	/	6	3
Elektro-Leihfahrrad	/	/	/	5	11
Lastenfahrrad	/	/	/	33	17
Elektro-Lastenfahrrad	11,5	2,1	11,0	297	250
Elektrotretroller (E-Scooter)	/	/	/	125	132
Moped/Motorrad/Motorroller	/	/	/	173	202
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	/	/	/	14	16
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	12,1	3,7	18,1	19.615	19.633
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	6	3
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	12,2	3,8	18,5	466	419
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	11,4	3,3	17,4	6.872	5.927
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	3	3
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	13,0	3,6	16,4	959	1.007
Bus	28,8	4,6	9,7	2.255	2.444
Straßenbahn/Tram	/	/	/	45	26
U-Bahn	/	/	/	43	40
S-Bahn	/	/	/	27	33
Nahverkehrszug	/	/	/	21	26
Fernverkehrszug	/	/	/	4	3
Taxi	/	/	/	48	56
Fernbus	/	/	/	0	0
Anderes Verkehrsmittel	/	/	/	111	162
Gesamt	14,5	2,5	10,3		

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: **01.08.2025**

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	16,1	1,0	3,9	23.253	23.264
Fahrrad	13,7	2,3	9,8	15.392	14.942
MIV	12,1	3,6	17,7	28.317	27.464
ÖV	29,0	4,8	9,9	2.470	2.668
Gesamt	14,5	2,5	10,3		

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: **01.08.2025**

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	15,2	0,8	3,3	18.448	18.400
Fahrrad	13,5	2,4	10,5	13.439	13.104
MIV	11,8	3,5	17,6	24.632	23.766
ÖV	29,0	4,4	9,1	2.197	2.383
Gesamt	14,0	2,4	10,4		

Hinweis:

Die Berechnung erfolgte mit auf GIS-Basis ermittelten Entfernungen für gültige Wege mit einer plausiblen Länge von unter 100 Kilometern.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 7.4

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

Hauptverkehrsmittel	Reisezeit min/Weg	Entfernung km/Weg	Geschw. km/h	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
Zu Fuß	16,7	1,1	3,9	25.562	25.641
Fahrrad (konventionell)	15,3	2,7	10,8	13.871	13.461
Elektrofahrrad	21,5	4,8	13,4	3.398	3.228
Leihfahrrad	/	/	/	10	5
Elektro-Leihfahrrad	/	/	/	9	23
Lastenfahrrad	/	/	/	42	30
Elektro-Lastenfahrrad	13,1	2,6	11,9	347	284
Elektrotretroller (E-Scooter)	/	/	/	135	142
Moped/Motorrad/Motorroller	19,2	8,7	27,1	317	342
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	/	/	/	22	20
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	20,6	11,1	32,4	36.767	37.039
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	21	63
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	25,9	15,7	36,3	1.118	1.106
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	16,2	7,2	26,5	9.856	8.500
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	5	5
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	21,1	10,2	28,9	1.722	1.791
Bus	33,8	6,7	11,8	3.109	3.373
Straßenbahn/Tram	48,7	11,5	14,2	461	337
U-Bahn	51,0	14,5	17,1	518	478
S-Bahn	58,3	22,0	22,6	1.195	1.209
Nahverkehrszug	69,6	33,5	28,9	1.080	1.412
Fernverkehrszug	/	/	/	62	57
Taxi	/	/	/	103	96
Fernbus	/	/	/	6	5
Anderes Verkehrsmittel	28,5	10,5	22,2	216	271
Gesamt	20,5	7,2	21,0		

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: **01.08.2025**

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	16,7	1,1	3,9	25.562	25.641
Fahrrad	16,5	3,1	11,4	17.677	17.031
MIV	20,0	10,5	31,4	50.093	49.194
ÖV	47,5	16,0	20,1	6.620	7.053
Gesamt	20,5	7,2	21,0		

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: **01.08.2025**

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	15,7	0,9	3,4	20.062	20.075
Fahrrad	16,0	3,2	12,1	15.310	14.793
MIV	19,7	10,2	31,0	43.049	42.117
ÖV	47,0	15,6	19,9	5.752	6.114
Gesamt	20,1	7,1	21,2		

Hinweis:

Die Berechnung erfolgte mit auf GIS-Basis ermittelten Entfernungen für gültige Wege mit einer plausiblen Länge von unter 100 Kilometern.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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 %	0,1 %	0,0 %	
01:01–02:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	
02:01–03:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	
03:01–04:00	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	
04:01–05:00	0,1 %	0,4 %	0,4 %	1,0 %	0,4 %	
05:01–06:00	0,9 %	1,1 %	1,9 %	3,6 %	1,6 %	
06:01–07:00	2,3 %	3,6 %	4,7 %	11,4 %	4,4 %	
07:01–08:00	9,8 %	13,6 %	9,5 %	14,4 %	10,7 %	
08:01–09:00	7,2 %	6,4 %	5,9 %	5,5 %	6,3 %	
09:01–10:00	6,2 %	4,8 %	5,0 %	3,2 %	5,1 %	
10:01–11:00	5,9 %	5,1 %	5,6 %	2,8 %	5,4 %	
11:01–12:00	6,7 %	5,0 %	5,6 %	4,4 %	5,7 %	
12:01–13:00	7,7 %	5,5 %	5,5 %	4,9 %	6,0 %	
13:01–14:00	7,4 %	7,1 %	6,2 %	8,5 %	6,9 %	
14:01–15:00	7,9 %	8,0 %	7,7 %	8,0 %	7,8 %	
15:01–16:00	8,5 %	9,9 %	9,5 %	9,5 %	9,3 %	
16:01–17:00	8,0 %	8,3 %	9,7 %	7,9 %	8,9 %	
17:01–18:00	7,1 %	7,5 %	8,6 %	6,1 %	7,8 %	
18:01–19:00	5,6 %	6,1 %	6,0 %	3,3 %	5,7 %	
19:01–20:00	3,7 %	3,3 %	3,6 %	2,0 %	3,5 %	
20:01–21:00	2,2 %	2,2 %	1,9 %	1,1 %	1,9 %	
21:01–22:00	1,5 %	1,4 %	1,5 %	1,1 %	1,5 %	
22:01–23:00	0,9 %	0,6 %	0,8 %	0,6 %	0,8 %	
23:01–24:00	0,4 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	27.304	18.329	53.017	7.689	106.339
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	27.419	17.668	51.937	8.208	105.232

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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 %	0,0 %	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 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,1 %	0,1 %
03:01–04:00	0,0 %	0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %
04:01–05:00	0,3 %	1,5 %	2,1 %	2,5 %	1,8 %	1,8 %
05:01–06:00	1,9 %	4,4 %	9,5 %	10,4 %	7,4 %	7,4 %
06:01–07:00	7,7 %	13,7 %	22,2 %	31,8 %	19,6 %	19,6 %
07:01–08:00	54,6 %	49,5 %	36,0 %	38,1 %	41,9 %	41,9 %
08:01–09:00	14,2 %	11,7 %	11,0 %	9,0 %	11,3 %	11,3 %
09:01–10:00	2,0 %	2,5 %	2,6 %	1,3 %	2,3 %	2,3 %
10:01–11:00	0,4 %	1,6 %	1,2 %	0,8 %	1,1 %	1,1 %
11:01–12:00	1,5 %	1,4 %	1,4 %	1,2 %	1,4 %	1,4 %
12:01–13:00	1,5 %	2,6 %	2,4 %	1,3 %	2,2 %	2,2 %
13:01–14:00	3,9 %	3,2 %	2,9 %	1,0 %	2,8 %	2,8 %
14:01–15:00	4,5 %	2,7 %	2,8 %	0,8 %	2,8 %	2,8 %
15:01–16:00	4,4 %	2,5 %	2,3 %	0,5 %	2,4 %	2,4 %
16:01–17:00	1,1 %	1,1 %	1,2 %	0,1 %	1,0 %	1,0 %
17:01–18:00	0,4 %	0,4 %	0,6 %	0,4 %	0,5 %	0,5 %
18:01–19:00	0,3 %	0,5 %	0,5 %	0,1 %	0,4 %	0,4 %
19:01–20:00	0,5 %	0,2 %	0,3 %	0,1 %	0,3 %	0,3 %
20:01–21:00	0,0 %	0,3 %	0,4 %	0,1 %	0,3 %	0,3 %
21:01–22:00	0,3 %	0,0 %	0,2 %	0,0 %	0,2 %	0,2 %
22:01–23:00	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
23:01–24:00	0,3 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Ungewichtete Fallzahl 2.931 4.030 9.388 2.426 18.775

Gewichtete Fallzahl 2.670 3.869 9.168 2.537 18.244

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: **01.08.2025**

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 %	0,0 %	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 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
04:01–05:00	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %
05:01–06:00	0,3 %	0,2 %	0,5 %	0,0 %	0,3 %	0,3 %
06:01–07:00	0,5 %	0,1 %	0,6 %	0,1 %	0,4 %	0,4 %
07:01–08:00	6,8 %	2,5 %	2,8 %	0,2 %	3,0 %	3,0 %
08:01–09:00	6,8 %	3,0 %	2,2 %	0,2 %	2,8 %	2,8 %
09:01–10:00	1,5 %	0,8 %	0,8 %	0,6 %	0,9 %	0,9 %
10:01–11:00	1,5 %	0,8 %	0,8 %	0,4 %	0,9 %	0,9 %
11:01–12:00	4,5 %	3,2 %	2,3 %	2,0 %	2,8 %	2,8 %
12:01–13:00	9,5 %	8,8 %	5,7 %	7,4 %	7,2 %	7,2 %
13:01–14:00	15,2 %	18,4 %	9,2 %	18,2 %	13,5 %	13,5 %
14:01–15:00	19,8 %	16,0 %	14,4 %	17,3 %	16,0 %	16,0 %
15:01–16:00	19,7 %	19,5 %	20,7 %	20,6 %	20,3 %	20,3 %
16:01–17:00	6,0 %	10,4 %	17,6 %	14,3 %	13,7 %	13,7 %
17:01–18:00	3,1 %	6,0 %	10,4 %	9,3 %	8,1 %	8,1 %
18:01–19:00	2,2 %	4,3 %	5,2 %	4,3 %	4,4 %	4,4 %
19:01–20:00	1,4 %	1,9 %	2,4 %	2,8 %	2,2 %	2,2 %
20:01–21:00	0,6 %	1,3 %	1,3 %	0,6 %	1,1 %	1,1 %
21:01–22:00	0,4 %	1,6 %	1,8 %	1,0 %	1,4 %	1,4 %
22:01–23:00	0,3 %	0,9 %	1,1 %	0,4 %	0,8 %	0,8 %
23:01–24:00	0,0 %	0,1 %	0,3 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.710	3.636	7.769	2.179	16.294	16.294
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.469	3.473	7.506	2.229	15.677	15.677

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: **01.08.2025**

Tab 10.1

**Entfernung nach Hauptverkehrsmittelgruppen
(21 Entfernungsklassen)**

Entfernungsklasse km	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe					Gesamt
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV		
Bis 1	67,9 %	25,9 %	8,5 %	1,1 %	26,4 %	
Über 1 bis 2	20,7 %	29,4 %	13,4 %	6,3 %	17,5 %	
Über 2 bis 3	7,5 %	16,7 %	12,2 %	8,2 %	11,5 %	
Über 3 bis 4	2,2 %	9,1 %	8,9 %	7,5 %	7,1 %	
Über 4 bis 5	1,1 %	5,4 %	8,4 %	7,5 %	5,9 %	
Über 5 bis 6	0,3 %	2,9 %	5,3 %	5,2 %	3,6 %	
Über 6 bis 7	0,1 %	1,8 %	4,3 %	4,0 %	2,8 %	
Über 7 bis 8	0,1 %	1,9 %	3,8 %	3,5 %	2,5 %	
Über 8 bis 9	0,0 %	1,0 %	2,3 %	2,8 %	1,5 %	
Über 9 bis 10	0,1 %	1,1 %	3,2 %	4,6 %	2,1 %	
Über 10 bis 11	0,0 %	0,6 %	1,5 %	1,9 %	1,0 %	
Über 11 bis 12	0,0 %	0,7 %	2,0 %	3,1 %	1,3 %	
Über 12 bis 13	0,0 %	0,4 %	1,4 %	1,5 %	0,9 %	
Über 13 bis 14	0,0 %	0,7 %	1,1 %	1,9 %	0,8 %	
Über 14 bis 15	0,0 %	0,5 %	2,3 %	3,5 %	1,5 %	
Über 15 bis 16	0,0 %	0,2 %	1,1 %	2,0 %	0,7 %	
Über 16 bis 17	0,0 %	0,2 %	1,0 %	1,8 %	0,7 %	
Über 17 bis 18	0,0 %	0,3 %	1,3 %	2,1 %	0,9 %	
Über 18 bis 19	0,0 %	0,1 %	0,6 %	0,9 %	0,4 %	
Über 19 bis 20	0,0 %	0,3 %	2,0 %	3,2 %	1,3 %	
Über 20	0,0 %	0,9 %	15,4 %	27,4 %	9,8 %	
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	25.562	17.677	50.093	6.620	99.952	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	25.641	17.031	49.194	7.053	98.918	

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: **01.08.2025**

Tab 10.2

**Verkehrsmittelwahl nach Entfernung
(5 Entfernungsklassen)**

Entfernungsklasse km	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Bis 1	66,7 %	16,9 %	16,1 %	0,3 %	100 %	26.369	26.084
Über 1 bis 3	25,2 %	27,3 %	43,9 %	3,6 %	100 %	29.525	28.706
Über 3 bis 5	6,7 %	19,2 %	65,9 %	8,2 %	100 %	13.114	12.900
Über 5 bis 10	1,1 %	12,0 %	75,4 %	11,5 %	100 %	12.545	12.292
Über 10	0,0 %	4,3 %	77,3 %	18,4 %	100 %	18.399	18.937

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: **01.08.2025**

Tab 11.1

Führerscheinbesitz für Pkw nach Alter und Geschlecht

Altersgruppe	Männliche Personen			Weibliche Personen			Divers/ohne Eintrag		
	Gesamt	Mit Führerschein	Ungewichtete Fallzahl	Gesamt	Mit Führerschein	Ungewichtete Fallzahl	Gesamt	Mit Führerschein	Ungewichtete Fallzahl
17 bis unter 25 Jahre	8,8 %	67,4 %	970	8,1 %	65,5 %	910	/	/	/
25 bis unter 45 Jahre	30,4 %	93,9 %	3.149	27,5 %	92,6 %	3.663	/	/	/
45 bis unter 65 Jahre	35,9 %	96,0 %	5.138	33,6 %	94,8 %	5.429	/	/	/
65 bis unter 75 Jahre	14,0 %	97,0 %	2.329	17,9 %	89,4 %	2.437	/	/	/
75 Jahre und älter	10,8 %	94,9 %	1.758	12,8 %	77,3 %	1.678	/	/	/
Summe	100 %			100 %			/		
Gesamt		92,9 %			88,6 %			/	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	13.344		13.344	14.117		14.117	42		42
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	13.711		13.711	14.531		14.531	49		49

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 11.2

**Führerscheinbesitz für Pkw
nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht**

Erwerbstätigkeit	Männliche Personen			Weibliche Personen			Divers/ohne Eintrag		
	Gesamt	Mit Führerschein	Ungewichtete Fallzahl	Gesamt	Mit Führerschein	Ungewichtete Fallzahl	Gesamt	Mit Führerschein	Ungewichtete Fallzahl
Nicht erwerbstätig	30,6 %	92,9 %	4.635	39,5 %	83,7 %	5.356	/	/	/
In Ausbildung	8,5 %	68,0 %	886	7,6 %	68,0 %	880	/	/	/
Erwerbstätig	61,0 %	96,2 %	7.593	52,9 %	95,2 %	7.658	/	/	/
Summe	100 %			100 %			/		
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	13.114		13.114	13.894		13.894	40		40
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	13.453		13.453	14.319		14.319	48		48

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 11.3

**Führerscheinbesitz für Pkw
nach Berufsausbildung und Geschlecht**

Berufsausbildung	Männliche Personen			Weibliche Personen			Divers/ohne Eintrag		
	Gesamt	Mit Führerschein	Ungew. Fallzahl	Gesamt	Mit Führerschein	Ungew. Fallzahl	Gesamt	Mit Führerschein	Ungew. Fallzahl
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	35,8 %	93,7 %	4.333	46,1 %	88,5 %	5.539	/	/	/
Meister-/Techniker-/Fachschule, Berufsakademie	15,3 %	97,3 %	2.055	10,6 %	92,7 %	1.448	/	/	/
Hoch-/Fachhochschule	40,2 %	98,0 %	5.200	34,7 %	96,2 %	4.660	/	/	/
(Noch) ohne Berufsausbildung	8,7 %	64,2 %	616	8,6 %	59,6 %	606	/	/	/
Summe	100 %			100 %			/		
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	12.929		12.929	13.625		13.625	32		32
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	13.219		13.219	14.024		14.024	37		37

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 13.1

**Aktivitätsmuster der Personen am Stichtag (ganztägig)
(15 häufigste Muster)**

Aktivitätsmuster	Anteil an ganztägigen Aktivitätsmustern
WAW	13,5 %
WEW	7,6 %
WBW	7,4 %
WFW	5,8 %
WBFW	3,7 %
WAWFW	3,3 %
WKW	2,5 %
WEFW	2,5 %
WAWEW	2,1 %
WEWEW	1,8 %
WEEW	1,6 %
WAEW	1,6 %
WFWFW	1,4 %
WFWEW	1,0 %
WAFW	0,8 %
Sonstige Muster	43,3 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	28.378
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	28.315

- 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: **01.08.2025**

Tab 13.2

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

Aktivitätsmuster	Anteil an Ausgängen
WFW	24,5 %
WEW	20,1 %
WAW	15,4 %
WBW	10,4 %
WKW	4,3 %
WEEW	2,8 %
WAEW	1,5 %
WSW	1,4 %
WEFW	0,9 %
WFEW	0,9 %
WFFW	0,8 %
WAFW	0,7 %
WDW	0,7 %
WEEEW	0,7 %
WBFW	0,5 %
Sonstige Muster	14,5 %
Summe	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	45.985
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	45.339

-
- 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: **01.08.2025**

Tab 14.1

**Spezifische Verkehrsleistung nach
Hauptverkehrsmittel und Entfernunggruppen (Binnenverkehr)**

Entfernungsgruppe in km	km/P,d nach Hauptverkehrsmittel							
	Zu Fuß	Fahrrad	Motorisiertes Zweirad	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitfahrer	Bus und Straßenbahn	S- und U-Bahn, Fernbus und Zug	Sonstige Verkehrsmittel
Bis 1	0,30	0,11	0,00	0,07	0,03	0,00	/	/
Über 1 bis 2	0,26	0,27	0,00	0,25	0,09	0,02	/	/
Über 2 bis 3	0,15	0,24	0,01	0,35	0,13	0,04	/	/
Über 3 bis 4	0,06	0,18	0,01	0,32	0,12	0,06	/	/
Über 4 bis 5	0,04	0,12	0,01	0,37	0,11	0,06	/	/
Über 5 bis 6	0,01	0,06	0,00	0,26	0,08	0,04	/	/
Über 6 bis 7	0,00	0,05	0,00	0,21	0,05	0,03	/	/
Über 7 bis 8	0,00	0,04	0,00	0,17	0,04	0,03	/	/
Über 8 bis 9	0,00	0,02	0,00	0,08	0,02	0,02	/	/
Über 9	0,00	0,05	0,00	0,34	0,10	0,08	/	/
Summe	0,82	1,14	0,03	2,42	0,77	0,38	/	/
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	22.111	14.770	284	19.130	7.569	2.205	92	155
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	22.051	14.354	324	19.101	6.698	2.390	100	215

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	0,32	0,11	0,00	0,08	0,03	0,00	0,00	0,00
Über 1 bis 2	0,28	0,28	0,00	0,27	0,10	0,02	0,00	0,00
Über 2 bis 3	0,17	0,25	0,01	0,39	0,14	0,05	0,00	0,00
Über 3 bis 4	0,07	0,19	0,01	0,40	0,14	0,06	0,00	0,00
Über 4 bis 5	0,05	0,15	0,01	0,51	0,14	0,08	0,01	0,00
Über 5 bis 6	0,01	0,10	0,01	0,39	0,11	0,06	0,01	0,00
Über 6 bis 7	0,01	0,07	0,00	0,37	0,10	0,05	0,01	0,00
Über 7 bis 8	0,00	0,09	0,00	0,39	0,08	0,05	0,02	0,00
Über 8 bis 9	0,00	0,05	0,00	0,27	0,07	0,04	0,02	0,00
Über 9	0,01	0,51	0,07	11,24	1,74	0,47	2,74	0,10
Summe	0,92	1,80	0,11	14,31	2,65	0,88	2,81	0,10
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	24.207	16.948	438	35.980	11.134	3.411	2.718	306
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	24.218	16.331	471	36.337	9.909	3.561	3.019	357

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 15.5

Reihenfolge der auf Wegen genutzten Verkehrsmittel

Reihenfolge der Verkehrsmittel	Anteil an Wegen
MIV-Fahrer/-in	30,5 %
Zu Fuß	26,1 %
Fahrrad	16,1 %
MIV-Mitfahrer/-in	8,1 %
Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß	5,7 %
Zu Fuß – MIV-Fahrer/-in – Zu Fuß	2,9 %
Zu Fuß – MIV-Fahrer/-in	2,8 %
MIV-Fahrer/-in – Zu Fuß	2,7 %
Zu Fuß – MIV-Mitfahrer/-in – Zu Fuß	0,9 %
MIV-Mitfahrer/-in – Zu Fuß	0,7 %
Zu Fuß – MIV-Mitfahrer/-in	0,7 %
Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß	0,3 %
Fahrrad – ÖV – Zu Fuß	0,3 %
Zu Fuß – ÖV – Fahrrad	0,3 %
Zu Fuß – Fahrrad	0,2 %
Fahrrad – Zu Fuß	0,2 %
Sonstige	1,7 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	106.870
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	105.840

Hinweis:

Mehrfach unmittelbar nacheinander vorkommende Verkehrsmittel wurden nur einmal berücksichtigt.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	9,0 %	0,30
Wohnen-Kindereinrichtung	2,8 %	0,09
Wohnen-Bildung	5,5 %	0,18
Wohnen-Dienstlich	0,5 %	0,02
Wohnen-Einkaufen	11,4 %	0,38
Wohnen-Freizeit	12,3 %	0,41
Wohnen-Sonstiges	0,9 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	7,8 %	0,26
Kindereinrichtung-Wohnen	2,3 %	0,08
Bildung-Wohnen	4,9 %	0,16
Dienstlich-Wohnen	0,5 %	0,02
Einkaufen-Wohnen	12,5 %	0,41
Freizeit-Wohnen	13,4 %	0,44
Sonstiges-Wohnen	0,9 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	1,8 %	0,06
Arbeiten-Sonstiges	3,0 %	0,10
Sonstiges-Sonstiges	10,3 %	0,34
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 106.625

Gewichtete Fallzahl 105.624

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege. Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Gruppe: **Personen unter 18 Jahre**

Tab 16.2

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	0,2 %	0,01
Wohnen-Kindereinrichtung	7,5 %	0,23
Wohnen-Bildung	22,4 %	0,68
Wohnen-Dienstlich	0,0 %	0,00
Wohnen-Einkaufen	3,4 %	0,10
Wohnen-Freizeit	10,7 %	0,33
Wohnen-Sonstiges	0,5 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	0,3 %	0,01
Kindereinrichtung-Wohnen	6,2 %	0,19
Bildung-Wohnen	20,4 %	0,62
Dienstlich-Wohnen	0,0 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	4,4 %	0,13
Freizeit-Wohnen	13,0 %	0,39
Sonstiges-Wohnen	0,5 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	0,1 %	0,00
Arbeiten-Sonstiges	0,1 %	0,00
Sonstiges-Sonstiges	10,5 %	0,32
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 20.062

Gewichtete Fallzahl 17.661

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege. Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	16,4 %	0,58
Wohnen-Kindereinrichtung	2,8 %	0,10
Wohnen-Bildung	1,8 %	0,06
Wohnen-Dienstlich	0,9 %	0,03
Wohnen-Einkaufen	8,0 %	0,28
Wohnen-Freizeit	10,5 %	0,37
Wohnen-Sonstiges	0,7 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	14,3 %	0,51
Kindereinrichtung-Wohnen	2,3 %	0,08
Bildung-Wohnen	1,5 %	0,05
Dienstlich-Wohnen	0,9 %	0,03
Einkaufen-Wohnen	9,8 %	0,35
Freizeit-Wohnen	11,7 %	0,41
Sonstiges-Wohnen	0,7 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	3,5 %	0,12
Arbeiten-Sonstiges	5,7 %	0,20
Sonstiges-Sonstiges	8,4 %	0,30
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 47.991

Gewichtete Fallzahl 47.452

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege. Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort. Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	4,2 %	0,14
Wohnen-Kindereinrichtung	1,2 %	0,04
Wohnen-Bildung	5,4 %	0,18
Wohnen-Dienstlich	0,4 %	0,01
Wohnen-Einkaufen	14,6 %	0,49
Wohnen-Freizeit	16,0 %	0,54
Wohnen-Sonstiges	1,0 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	3,9 %	0,13
Kindereinrichtung-Wohnen	1,1 %	0,04
Bildung-Wohnen	4,9 %	0,17
Dienstlich-Wohnen	0,5 %	0,02
Einkaufen-Wohnen	15,2 %	0,51
Freizeit-Wohnen	16,6 %	0,56
Sonstiges-Wohnen	1,1 %	0,04
Sonstiges-Arbeiten	0,6 %	0,02
Arbeiten-Sonstiges	1,0 %	0,04
Sonstiges-Sonstiges	12,2 %	0,41
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.385	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.061	

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege. Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort. Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	21,1 %	0,66
Wohnen-Kindereinrichtung	1,3 %	0,04
Wohnen-Bildung	1,0 %	0,03
Wohnen-Dienstlich	0,7 %	0,02
Wohnen-Einkaufen	9,2 %	0,29
Wohnen-Freizeit	8,1 %	0,25
Wohnen-Sonstiges	0,5 %	0,01
Arbeiten-Wohnen	17,6 %	0,55
Kindereinrichtung-Wohnen	1,1 %	0,04
Bildung-Wohnen	0,7 %	0,02
Dienstlich-Wohnen	0,9 %	0,03
Einkaufen-Wohnen	11,3 %	0,35
Freizeit-Wohnen	9,9 %	0,31
Sonstiges-Wohnen	0,4 %	0,01
Sonstiges-Arbeiten	3,2 %	0,10
Arbeiten-Sonstiges	7,0 %	0,22
Sonstiges-Sonstiges	6,0 %	0,19
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 2.586

Gewichtete Fallzahl 3.690

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege. Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort. Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	3,8 %	0,10
Wohnen-Kindereinrichtung	1,5 %	0,04
Wohnen-Bildung	11,5 %	0,31
Wohnen-Dienstlich	0,2 %	0,00
Wohnen-Einkaufen	12,6 %	0,34
Wohnen-Freizeit	12,7 %	0,34
Wohnen-Sonstiges	1,3 %	0,04
Arbeiten-Wohnen	3,5 %	0,09
Kindereinrichtung-Wohnen	1,3 %	0,04
Bildung-Wohnen	10,5 %	0,28
Dienstlich-Wohnen	0,2 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	13,9 %	0,37
Freizeit-Wohnen	13,5 %	0,36
Sonstiges-Wohnen	1,2 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	0,3 %	0,01
Arbeiten-Sonstiges	0,8 %	0,02
Sonstiges-Sonstiges	11,3 %	0,30
Summe	100 %	

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.143
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.887

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege. Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort. Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	1,5 %	0,05
Wohnen-Kindereinrichtung	0,3 %	0,01
Wohnen-Bildung	0,5 %	0,02
Wohnen-Dienstlich	0,2 %	0,01
Wohnen-Einkaufen	22,2 %	0,75
Wohnen-Freizeit	16,4 %	0,55
Wohnen-Sonstiges	1,5 %	0,05
Arbeiten-Wohnen	1,3 %	0,04
Kindereinrichtung-Wohnen	0,3 %	0,01
Bildung-Wohnen	0,4 %	0,02
Dienstlich-Wohnen	0,3 %	0,01
Einkaufen-Wohnen	22,1 %	0,75
Freizeit-Wohnen	16,7 %	0,56
Sonstiges-Wohnen	1,6 %	0,05
Sonstiges-Arbeiten	0,3 %	0,01
Arbeiten-Sonstiges	0,5 %	0,02
Sonstiges-Sonstiges	13,9 %	0,47
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 21.485

Gewichtete Fallzahl 20.112

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege. Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort. Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	0,4 %	0,01
Wohnen-Kindereinrichtung	0,1 %	0,00
Wohnen-Bildung	0,2 %	0,01
Wohnen-Dienstlich	0,1 %	0,00
Wohnen-Einkaufen	26,9 %	0,66
Wohnen-Freizeit	13,7 %	0,33
Wohnen-Sonstiges	1,4 %	0,04
Arbeiten-Wohnen	0,4 %	0,01
Kindereinrichtung-Wohnen	0,0 %	0,00
Bildung-Wohnen	0,3 %	0,01
Dienstlich-Wohnen	0,1 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	26,3 %	0,64
Freizeit-Wohnen	14,4 %	0,35
Sonstiges-Wohnen	1,6 %	0,04
Sonstiges-Arbeiten	0,1 %	0,00
Arbeiten-Sonstiges	0,1 %	0,00
Sonstiges-Sonstiges	13,7 %	0,33
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.702	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.543	

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege. Die Kennwerte beziehen sich auf Personen am Wohnort. Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	5.536	5.770
Wohnen-Kindereinrichtung	2,0	863	750
Wohnen-Bildung	1,7	915	795
Wohnen-Dienstlich	1,1	389	393
Wohnen-Einkaufen	1,3	4.992	5.016
Wohnen-Freizeit	1,4	3.528	3.530
Wohnen-Sonstiges	1,4	386	382
Arbeiten-Wohnen	1,0	4.826	4.956
Kindereinrichtung-Wohnen	2,0	688	598
Bildung-Wohnen	1,7	725	629
Dienstlich-Wohnen	1,1	399	399
Einkaufen-Wohnen	1,3	5.589	5.638
Freizeit-Wohnen	1,4	3.983	3.979
Sonstiges-Wohnen	1,3	400	424
Sonstiges-Arbeiten	1,1	945	877
Arbeiten-Sonstiges	1,1	1.605	1.640
Sonstiges-Sonstiges	1,5	4.266	4.505

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	5,5 %	16,9 %	63,8 %	13,7 %	100 %	8.979	9.507
Wohnen-Kindereinrichtung	26,4 %	20,7 %	51,1 %	1,8 %	100 %	3.484	2.927
Wohnen-Bildung	23,6 %	28,4 %	27,6 %	20,4 %	100 %	6.322	5.818
Wohnen-Dienstlich	4,2 %	9,0 %	74,2 %	12,6 %	100 %	555	567
Wohnen-Einkaufen	26,7 %	15,0 %	53,7 %	4,7 %	100 %	12.007	12.018
Wohnen-Freizeit	40,7 %	17,2 %	38,6 %	3,6 %	100 %	13.169	12.964
Wohnen-Sonstiges	29,8 %	10,9 %	52,6 %	6,7 %	100 %	930	943
Arbeiten-Wohnen	6,1 %	17,7 %	63,2 %	13,0 %	100 %	7.963	8.278
Kindereinrichtung-Wohnen	29,2 %	21,1 %	48,2 %	1,5 %	100 %	2.872	2.416
Bildung-Wohnen	24,8 %	29,3 %	23,9 %	22,1 %	100 %	5.651	5.217
Dienstlich-Wohnen	3,9 %	9,2 %	74,9 %	11,9 %	100 %	584	568
Einkaufen-Wohnen	25,3 %	15,0 %	55,1 %	4,7 %	100 %	13.079	13.156
Freizeit-Wohnen	38,1 %	17,0 %	40,8 %	4,0 %	100 %	14.374	14.155
Sonstiges-Wohnen	27,8 %	10,9 %	55,9 %	5,4 %	100 %	949	980
Sonstiges-Arbeiten	34,8 %	9,4 %	49,5 %	6,3 %	100 %	1.929	1.919
Arbeiten-Sonstiges	27,6 %	9,7 %	54,2 %	8,4 %	100 %	2.989	3.210
Sonstiges-Sonstiges	27,8 %	10,3 %	56,3 %	5,6 %	100 %	10.716	10.917

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	/	/	/	/	/	42	41
Wohnen-Kindereinrichtung	25,0 %	20,6 %	52,5 %	1,8 %	100 %	1.646	1.323
Wohnen-Bildung	25,8 %	34,0 %	18,2 %	22,0 %	100 %	4.352	3.947
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	1	0
Wohnen-Einkaufen	29,4 %	13,4 %	52,4 %	4,8 %	100 %	694	598
Wohnen-Freizeit	30,6 %	29,1 %	36,3 %	4,0 %	100 %	2.148	1.898
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	87	89
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	46	48
Kindereinrichtung-Wohnen	28,1 %	20,9 %	49,3 %	1,7 %	100 %	1.355	1.087
Bildung-Wohnen	26,8 %	35,0 %	15,2 %	23,0 %	100 %	3.967	3.593
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	5	3
Einkaufen-Wohnen	25,3 %	13,7 %	57,6 %	3,4 %	100 %	892	770
Freizeit-Wohnen	27,7 %	28,2 %	40,4 %	3,6 %	100 %	2.587	2.286
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	102	95
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	12	15
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	13	12
Sonstiges-Sonstiges	32,8 %	12,3 %	44,5 %	10,4 %	100 %	2.099	1.846

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	4,5 %	15,5 %	70,1 %	10,0 %	100 %	7.647	7.802
Wohnen-Kindereinrichtung	26,1 %	20,3 %	52,7 %	0,9 %	100 %	1.525	1.333
Wohnen-Bildung	21,8 %	14,5 %	62,1 %	1,6 %	100 %	1.047	833
Wohnen-Dienstlich	3,0 %	7,4 %	77,8 %	11,8 %	100 %	440	443
Wohnen-Einkaufen	23,1 %	13,8 %	61,6 %	1,5 %	100 %	3.807	3.814
Wohnen-Freizeit	42,1 %	13,7 %	42,5 %	1,7 %	100 %	5.026	4.982
Wohnen-Sonstiges	27,7 %	8,4 %	58,7 %	5,1 %	100 %	342	340
Arbeiten-Wohnen	4,7 %	16,3 %	69,3 %	9,7 %	100 %	6.768	6.793
Kindereinrichtung-Wohnen	28,8 %	21,2 %	49,4 %	0,6 %	100 %	1.240	1.083
Bildung-Wohnen	24,3 %	15,9 %	58,1 %	1,7 %	100 %	866	689
Dienstlich-Wohnen	2,4 %	8,0 %	79,2 %	10,4 %	100 %	458	424
Einkaufen-Wohnen	20,6 %	13,6 %	64,0 %	1,8 %	100 %	4.570	4.648
Freizeit-Wohnen	38,8 %	13,3 %	45,8 %	2,1 %	100 %	5.591	5.546
Sonstiges-Wohnen	25,7 %	6,2 %	65,0 %	3,0 %	100 %	349	349
Sonstiges-Arbeiten	33,5 %	9,4 %	52,2 %	4,9 %	100 %	1.728	1.656
Arbeiten-Sonstiges	26,8 %	8,8 %	58,6 %	5,8 %	100 %	2.628	2.697
Sonstiges-Sonstiges	22,4 %	7,8 %	66,0 %	3,8 %	100 %	3.930	3.993

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	5,1 %	10,9 %	70,1 %	13,8 %	100 %	342	426
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	149	118
Wohnen-Bildung	13,1 %	13,0 %	47,7 %	26,2 %	100 %	515	546
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	42	45
Wohnen-Einkaufen	24,5 %	13,1 %	60,1 %	2,3 %	100 %	1.361	1.473
Wohnen-Freizeit	42,3 %	13,6 %	40,9 %	3,2 %	100 %	1.541	1.613
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	95	98
Arbeiten-Wohnen	6,0 %	11,5 %	69,4 %	13,1 %	100 %	306	394
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	130	109
Bildung-Wohnen	13,4 %	13,5 %	41,2 %	32,0 %	100 %	463	496
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	47	48
Einkaufen-Wohnen	24,7 %	12,9 %	59,6 %	2,8 %	100 %	1.414	1.524
Freizeit-Wohnen	41,1 %	13,7 %	42,6 %	2,6 %	100 %	1.604	1.672
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	96	104
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	56	63
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	98	106
Sonstiges-Sonstiges	27,6 %	10,0 %	57,7 %	4,7 %	100 %	1.121	1.224

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	12,8 %	33,6 %	7,0 %	46,7 %	100 %	526	778
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	47	47
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	38	38
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	22	26
Wohnen-Einkaufen	49,0 %	29,3 %	10,6 %	11,1 %	100 %	257	341
Wohnen-Freizeit	47,5 %	30,8 %	10,0 %	11,8 %	100 %	201	297
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	14	17
Arbeiten-Wohnen	15,3 %	34,0 %	8,2 %	42,4 %	100 %	462	646
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	41	41
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	32	27
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	22	28
Einkaufen-Wohnen	42,4 %	32,7 %	12,7 %	12,2 %	100 %	295	415
Freizeit-Wohnen	38,5 %	28,2 %	11,1 %	22,1 %	100 %	236	365
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	12	16
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	66	119
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	134	258
Sonstiges-Sonstiges	/	/	/	/	/	175	223

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	/	/	/	/	/	82	110
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	47	42
Wohnen-Bildung	24,3 %	28,4 %	4,0 %	43,3 %	100 %	244	333
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	5	5
Wohnen-Einkaufen	40,8 %	22,4 %	18,8 %	18,1 %	100 %	262	363
Wohnen-Freizeit	55,9 %	19,3 %	8,6 %	16,3 %	100 %	265	365
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	28	38
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	78	100
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	42	38
Bildung-Wohnen	26,5 %	24,0 %	3,0 %	46,5 %	100 %	218	301
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	5	5
Einkaufen-Wohnen	44,7 %	20,3 %	16,2 %	18,8 %	100 %	285	399
Freizeit-Wohnen	51,9 %	17,6 %	12,7 %	17,8 %	100 %	280	391
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	27	34
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	9	9
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	17	23
Sonstiges-Sonstiges	40,2 %	17,8 %	19,6 %	22,4 %	100 %	244	326

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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	12,3 %	12,9 %	69,6 %	5,2 %	100 %	287	308
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	63	55
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	111	104
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	35	39
Wohnen-Einkaufen	22,4 %	14,8 %	59,5 %	3,4 %	100 %	4.857	4.458
Wohnen-Freizeit	38,6 %	15,6 %	42,8 %	3,1 %	100 %	3.577	3.295
Wohnen-Sonstiges	24,6 %	12,4 %	61,0 %	2,1 %	100 %	332	310
Arbeiten-Wohnen	15,4 %	12,8 %	64,6 %	7,1 %	100 %	256	258
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	60	55
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	91	90
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	40	52
Einkaufen-Wohnen	21,9 %	14,8 %	60,1 %	3,2 %	100 %	4.866	4.449
Freizeit-Wohnen	38,4 %	15,7 %	42,5 %	3,4 %	100 %	3.640	3.358
Sonstiges-Wohnen	24,0 %	13,1 %	60,7 %	2,2 %	100 %	328	322
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	54	53
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	88	105
Sonstiges-Sonstiges	26,6 %	9,3 %	62,7 %	1,5 %	100 %	2.789	2.790

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 18.8

Verkehrsmittelwahl

nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 7)

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	/	/	/	/	/	14	13
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	3	5
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	6	9
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	3	4
Wohnen-Einkaufen	49,3 %	16,8 %	14,3 %	19,6 %	100 %	744	952
Wohnen-Freizeit	57,9 %	18,6 %	12,3 %	11,1 %	100 %	380	487
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	31	51
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	14	14
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	1	0
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	4	12
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	3	3
Einkaufen-Wohnen	49,9 %	16,9 %	12,7 %	20,5 %	100 %	728	929
Freizeit-Wohnen	55,2 %	18,7 %	15,3 %	10,8 %	100 %	404	511
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	31	57
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	2	3
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	3	3
Sonstiges-Sonstiges	51,8 %	17,8 %	22,1 %	8,3 %	100 %	329	487

Hinweis:

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