



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**

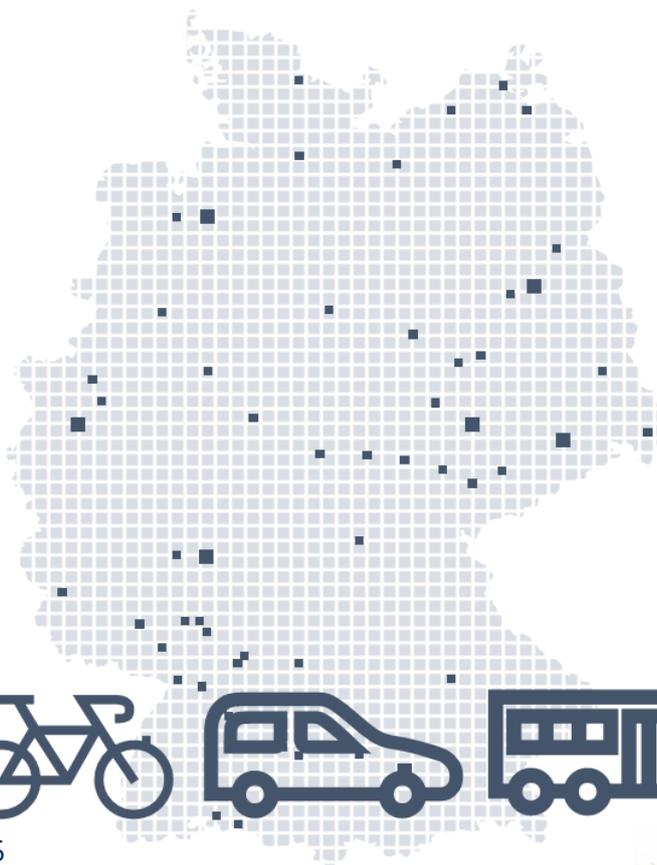
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Professur für Mobilitätssystemplanung



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

Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“

**Stadtgruppe:
Oberzentren bis unter 500.000 EW,
Topografie: hügelig**



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



Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“

Stadtgruppe: Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig

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 Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig. 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

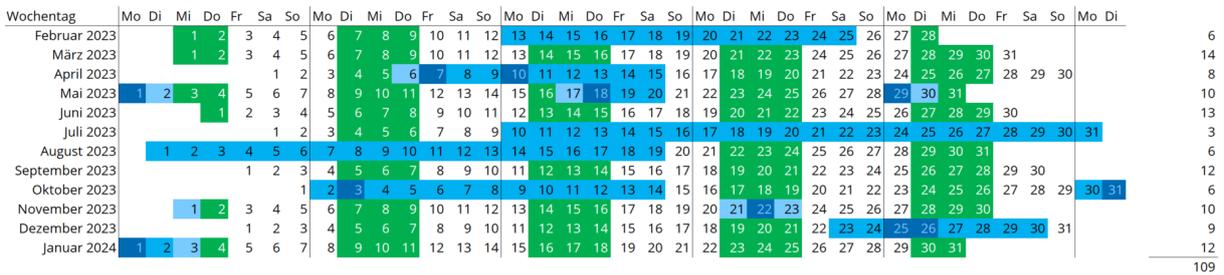


Abbildung 1-1: Stichtage im Freistaat Sachsen für das SrV 2023

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.

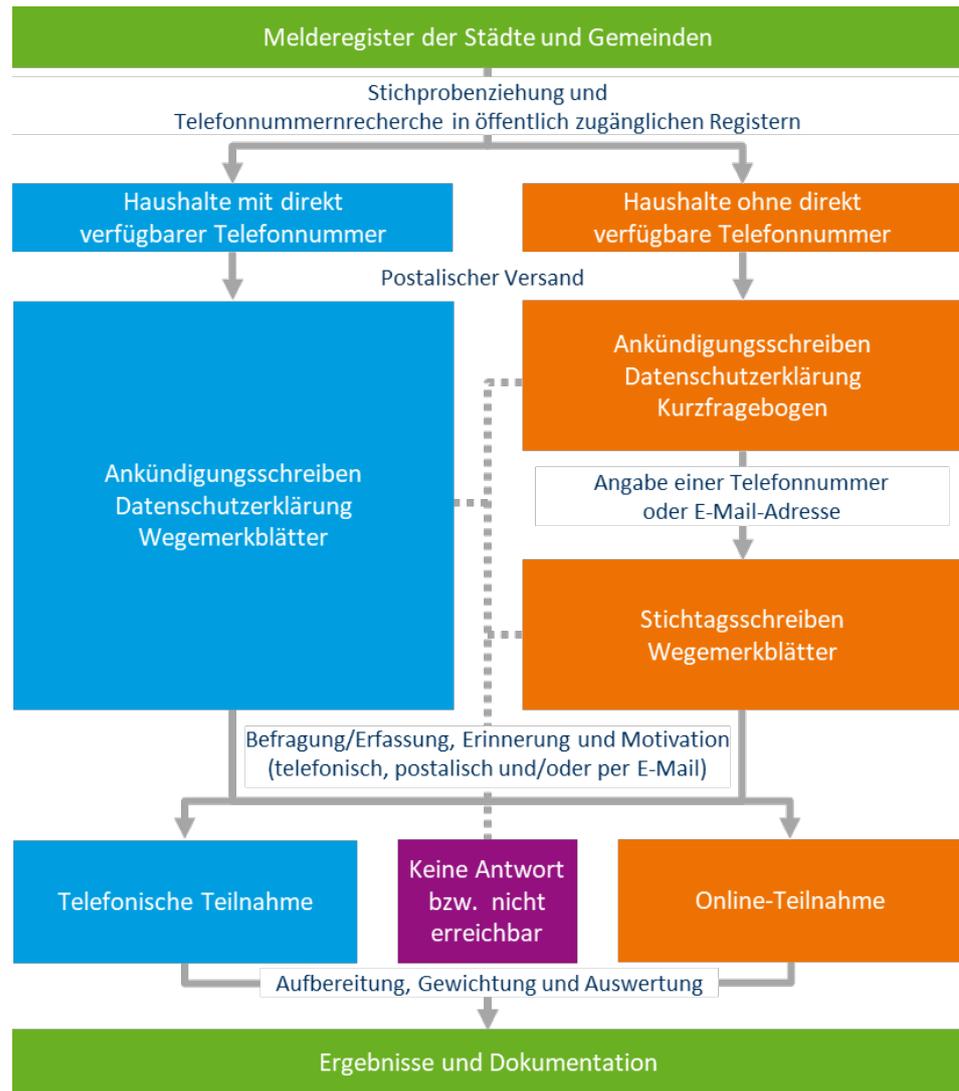


Abbildung 1-2: Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2023

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.

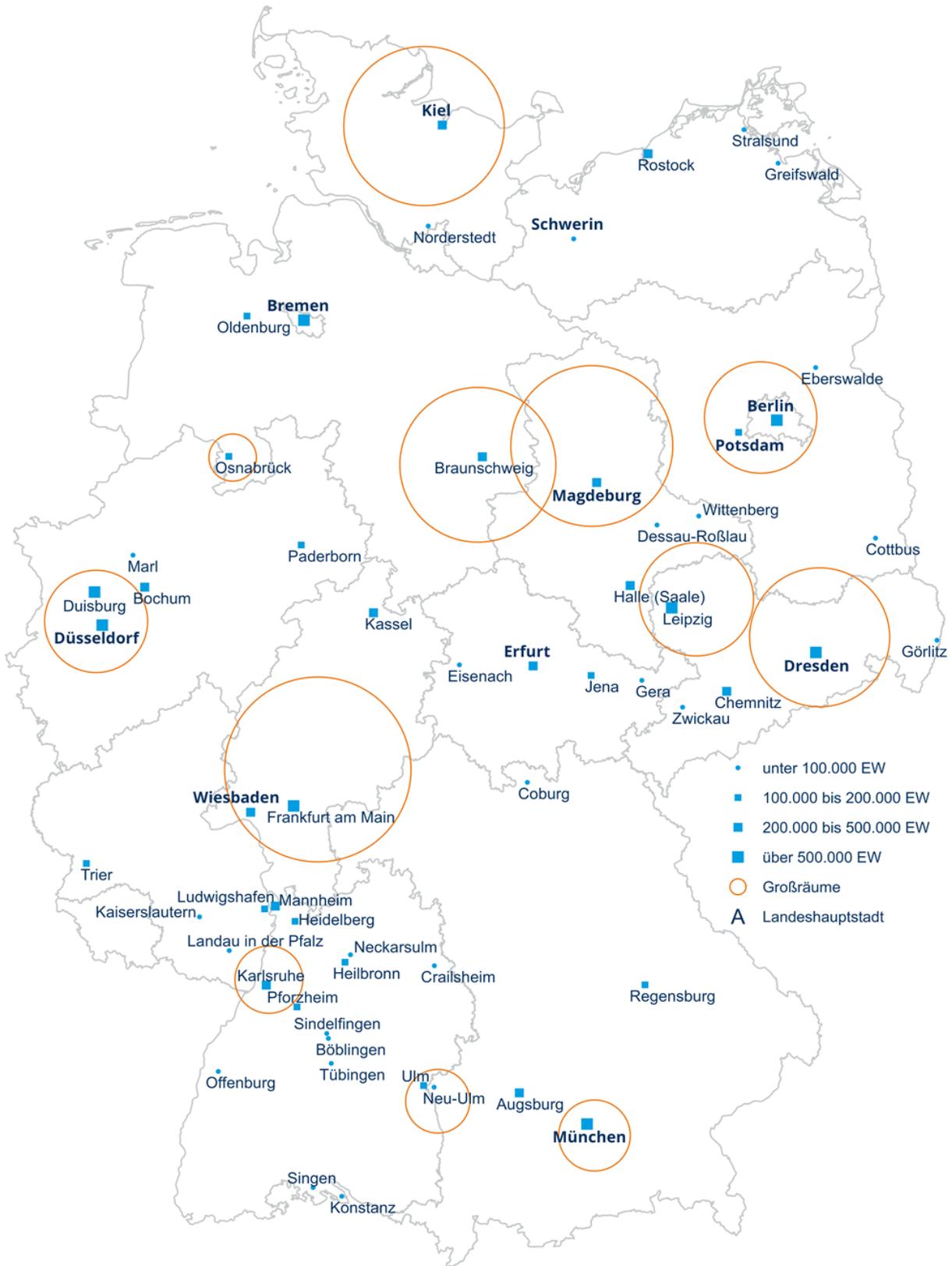


Abbildung 1-3: Untersuchungsräume des SrV 2023 (1)

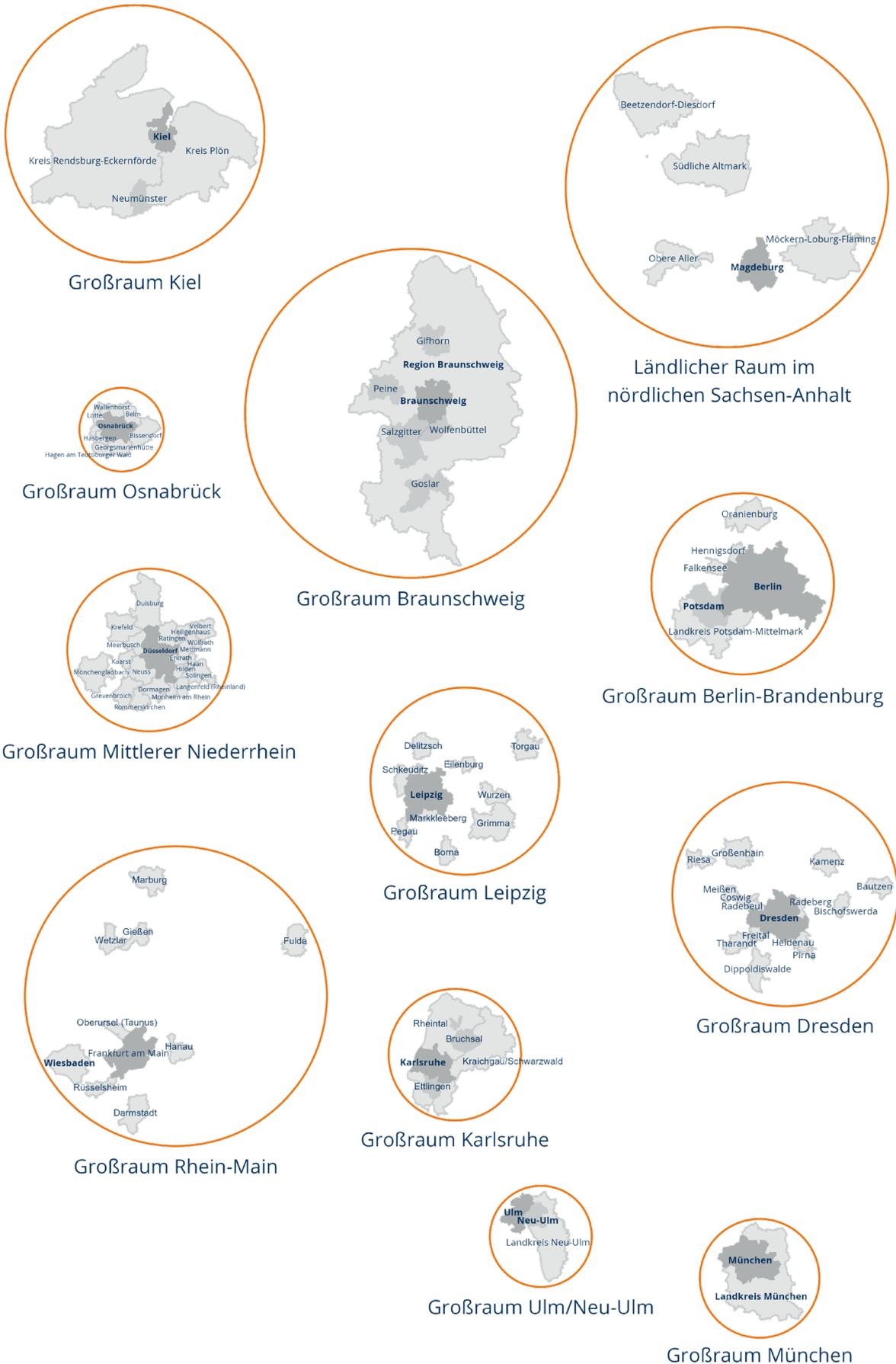


Abbildung 1-4: Untersuchungsräume des SrV 2023 (2)

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.

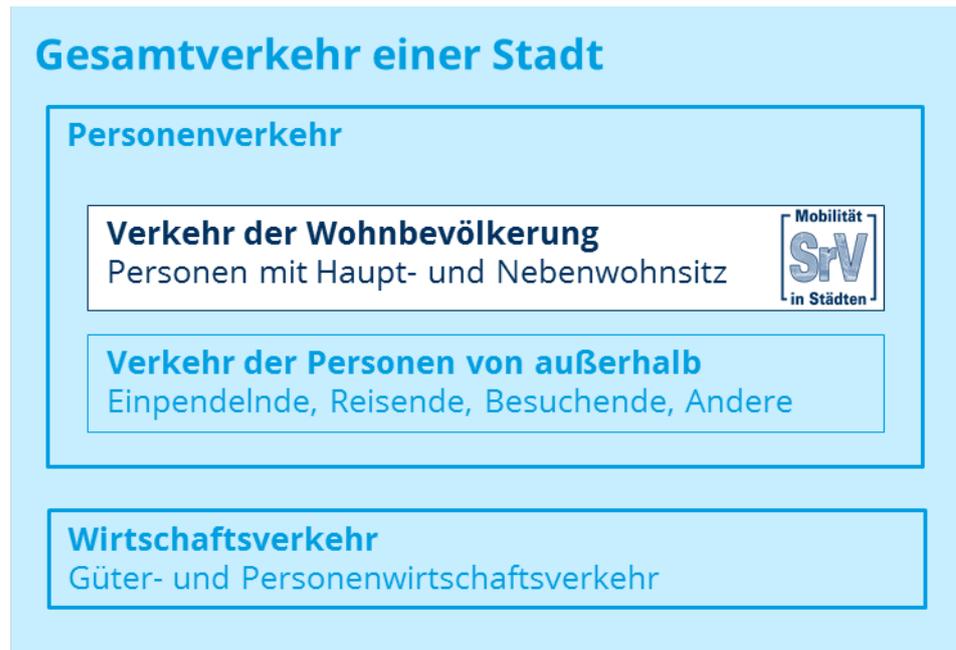


Abbildung 2-1: Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs

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.

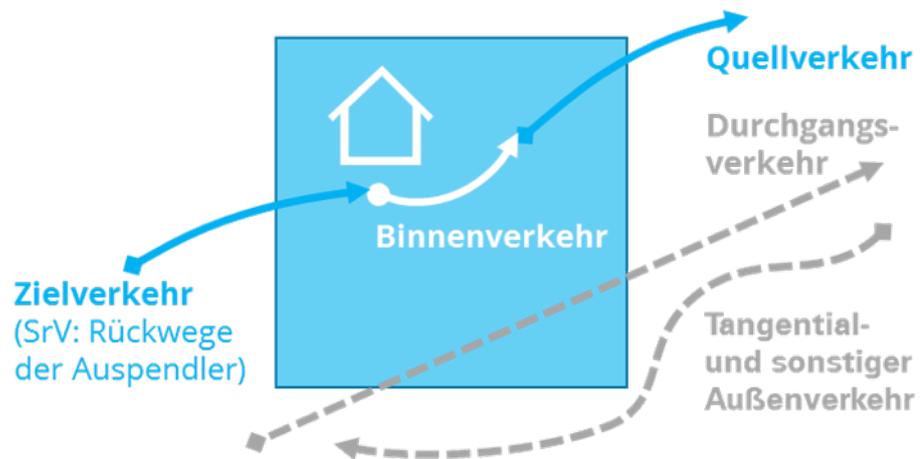


Abbildung 2-2: Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet

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).

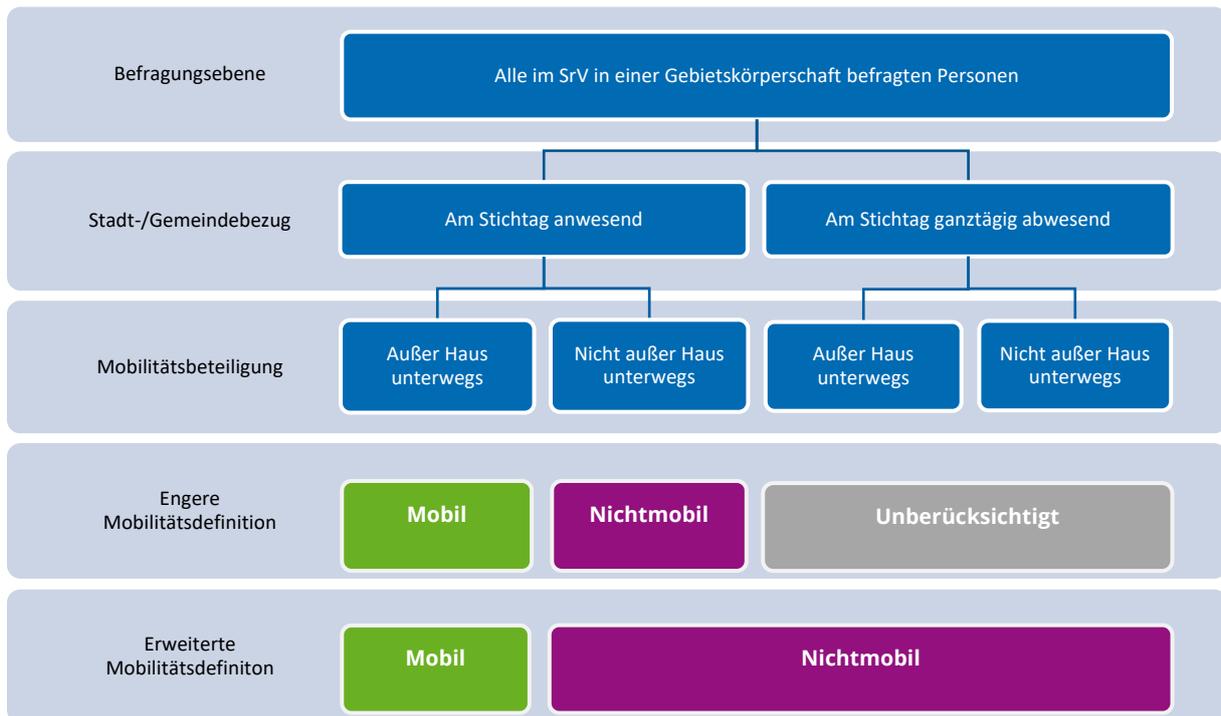


Abbildung 2-3: Definitionen einer mobilen Person

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
Craillsheim	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]	45.385
Anteil Personen am Wohnort [%]	94,3
Wegehäufigkeit der Personen am Wohnort [Wege/P,d]	3,4
Ausgänge der Personen am Wohnort [Ausgänge/P,d]	1,4
Wege pro Ausgang [Wege/Ausgang]	2,4
Anteil mobiler Personen an allen Personen am Wohnort [%]	90,1
Wegehäufigkeit mobiler Personen am Wohnort [Wege/mP,d]	3,8
Ausgänge mobiler Personen am Wohnort [Ausgänge/mP,d]	1,6
Frühspitzenstunde (alle Wege)	7:01–8:00 Uhr
Anteil Frühspitze (alle Wege) [%]	10,2
Nachmittagsspitzenstunde (alle Wege)	15:31–16:30 Uhr
Anteil Nachmittagsspitze (alle Wege) [%]	9,3
Mittlere Dauer pro Weg [min]*	20,4
Mittlere Entfernung pro Weg [km]*	6,0
Mittlere Geschwindigkeit pro Weg [km/h]*	17,6
Zeit im Verkehr der Personen am Wohnort [min/P,d]**	68,7
Spezifische Verkehrsleistung der Personen am Wohnort [km/P,d]**	20,1
Zeit im Verkehr mobiler Personen am Wohnort [min/mP,d]**	77,3
Spezifische Verkehrsleistung mobiler Personen am Wohnort [km/mP,d]**	22,6

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]*	2,9
Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt]	1,3
<hr/>	
Mittlere Dauer pro Fahrt - gesamt [min]**	19,8
Fahrer/Fahrerin [min]**	20,4
Mitfahrer/Mitfahrerin [min]**	17,5
Mittlere Entfernung pro Fahrt - gesamt [km]**	9,7
Fahrer/Fahrerin [km]**	10,4
Mitfahrer/Mitfahrerin [km]**	7,1
Mittlere Zeit bei Pkw-Nutzung - gesamt [min/d]**	60,6
Fahrer/Fahrerin [min/d]**	64,8
Mitfahrer/Mitfahrerin [min/d]**	39,5

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	11.804	7.045	2.571	2.644	24.064
Personen	11.804	14.090	7.713	11.778	45.385
Personen am Wohnort	11.061	13.238	7.246	11.272	42.818
Mobile Personen	10.405	12.285	6.950	11.056	40.696
Mobile Personen am Wohnort	9.774	11.567	6.585	10.653	38.578

Fahrzeugausstattung [Fz in befragten HH]	Haushaltsgrößengruppen				Summe	Fz/HH
	1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen		
Privat-Pkw	7.549	8.535	3.518	3.751	23.352	0,97
Dienst-Pkw	417	646	393	517	1.974	0,08
Motorräder ab 125 ccm bzw. 11 kW	446	678	366	278	1.768	0,07
Motorisierte Zweiräder bis 125 ccm bzw. 11 kW	379	415	217	197	1.208	0,05
Fahrräder (konventionell)	8.301	9.506	5.767	9.727	33.301	1,39
Elektrofahrräder	1.731	3.254	1.160	1.263	7.408	0,31
Lastenfahrräder (konventionell)	47	20	19	37	123	0,01
Elektro-Lastenfahrräder	16	32	55	156	259	0,01
Elektrotretroller (E-Scooter)	135	139	89	86	449	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	23,6 %	21,1 %
0 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	0,9 %	0,5 %
1 Pkw, 0 mot. Zweirad	52,0 %	51,1 %
1 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	4,7 %	4,3 %
2 Pkw*	16,5 %	20,1 %
Mehr als 2 Pkw*	2,2 %	3,0 %
Summe	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	20.103	20.103
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	24.027	24.027

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						
	Bus	Straßenbahn	S-Bahn	U-Bahn	Fähre	Nahverkehrs- Fernzug	Carsharing
1 bis 5 min	72,3 %	33,5 %	3,4 %	11,5 %	1,0 %	3,7 %	11,3 %
6 bis 10 min	19,4 %	23,5 %	5,8 %	11,9 %	2,3 %	8,8 %	5,6 %
11 bis 15 min	3,2 %	11,1 %	5,1 %	6,3 %	1,8 %	10,3 %	3,2 %
16 bis 20 min	1,0 %	5,8 %	5,5 %	4,7 %	2,8 %	12,1 %	1,8 %
21 min und mehr	0,6 %	12,5 %	15,2 %	12,5 %	19,8 %	38,1 %	4,1 %
In 60 Minuten nicht erreichbar	0,4 %	7,9 %	22,1 %	32,6 %	26,1 %	20,2 %	5,0 %
Existiert nicht oder nicht bekannt	3,2 %	5,8 %	42,9 %	20,5 %	46,2 %	6,9 %	69,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	20.062	8.391	10.553	1.779	1.702	20.093	19.637
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	23.985	11.674	16.004	2.785	1.952	24.017	23.611

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 €	0,41	1.448	0,72	442	0,44	1.890
1.500 bis unter 2.600 €	0,70	2.055	1,07	1.892	0,80	3.947
2.600 bis unter 3.600 €	0,88	941	1,26	2.636	1,08	3.577
3.600 bis unter 5.600 €	0,92	416	1,49	4.397	1,38	4.813
5.600 € und mehr	1,04	116	1,70	3.299	1,65	3.415
Gesamt	0,68		1,42		1,05	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		4.976		12.666		17.642
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		10.524		10.655		21.179

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 €	0,08	1.892
1.500 bis unter 2.600 €	0,19	3.946
2.600 bis unter 3.600 €	0,33	3.573
3.600 bis unter 5.600 €	0,45	4.811
5.600 € und mehr	0,56	3.410
Gesamt	0,31	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		17.632
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		21.172

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	0,53	2.597
Niedrig	0,84	2.415
Mittel	1,03	4.896
Hoch	1,33	4.971
Sehr hoch	1,56	2.761
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		17.640
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		21.178

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 €	8.600	690
1.500 bis unter 2.600 €	10.600	2.654
2.600 bis unter 3.600 €	13.100	2.831
3.600 bis unter 5.600 €	18.100	3.984
5.600 € und mehr	22.900	2.995
Gesamt	15.000	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		13.154
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		14.779

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	9.200	1.151
Niedrig	10.800	1.671
Mittel	13.100	3.743
Hoch	17.500	4.162
Sehr hoch	22.400	2.425
Gesamt	15.000	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		13.152
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		14.778

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	13,6 %	12,5 %	9,5 %	13,0 %
15 bis unter 25 Jahre	12,1 %	12,1 %	31,4 %	12,1 %
25 bis unter 45 Jahre	30,0 %	26,8 %	42,0 %	28,4 %
45 bis unter 65 Jahre	26,0 %	25,1 %	16,3 %	25,5 %
65 Jahre und älter	18,3 %	23,5 %	0,8 %	20,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	22.178	23.112	95	45.385
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	22.198	23.068	119	45.385

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	6,2 %	10,2 %	28,4 %	34,9 %	20,3 %	100 %	6.717
15 bis unter 25 Jahre	30,2 %	13,2 %	23,7 %	21,0 %	12,0 %	100 %	3.517
25 bis unter 45 Jahre	11,1 %	10,5 %	27,4 %	33,0 %	18,0 %	100 %	10.800
45 bis unter 65 Jahre	10,0 %	11,0 %	27,9 %	31,1 %	19,9 %	100 %	10.219
65 Jahre und älter	21,0 %	23,6 %	30,2 %	18,2 %	7,0 %	100 %	8.457
Gesamt	14,5 %	13,5 %	27,8 %	28,4 %	15,8 %	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>							39.710
<i>Gewichtete Fallzahl</i>							39.882

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)	5,8 %	5,1 %	5,7 %	5,4 %
Hausfrau/Hausmann	0,2 %	2,6 %	1,6 %	1,4 %
In Rente/Pension, Vorruhestand	19,3 %	24,6 %	0,3 %	21,9 %
Im Freiwilligendienst	0,2 %	0,2 %	4,5 %	0,2 %
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	1,6 %	1,1 %	4,7 %	1,4 %
Schüler/Schülerin	12,3 %	11,6 %	16,1 %	12,0 %
Student/Studentin	7,1 %	7,6 %	12,8 %	7,4 %
In Ausbildung/Lehre, Umschulung	2,0 %	1,4 %	6,7 %	1,7 %
Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr) beschäftigt	44,3 %	23,4 %	15,3 %	33,6 %
Wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden beschäftigt	4,4 %	16,2 %	24,2 %	10,5 %
Wöchentlich weniger als 18 Stunden beschäftigt	0,7 %	2,5 %	1,0 %	1,6 %
Vorübergehend freigestellt/beurlaubt	0,4 %	2,3 %	2,7 %	1,4 %
Sonstiges	1,6 %	1,2 %	4,4 %	1,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	22.127	23.064	94	45.285
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	22.161	23.011	118	45.290

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	63,4 %	59,9 %	31,4 %	61,5 %
Nach Absprache	12,8 %	13,0 %	24,2 %	13,0 %
Kein Zugang	23,8 %	27,1 %	44,3 %	25,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	22.178	23.112	95	45.385
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	22.198	23.068	119	45.385

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	64,4 %	57,6 %	73,1 %	61,0 %
Nach Absprache	2,5 %	2,4 %	0,0 %	2,4 %
Kein Zugang	33,1 %	40,0 %	26,9 %	36,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	20.697	21.738	91	42.526
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	21.032	21.967	112	43.112
Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe				
Elektrofahrrad oder Elektro-Lastenfahrrad	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	17,1 %	17,1 %	9,7 %	17,1 %
Nach Absprache	3,0 %	2,0 %	5,2 %	2,5 %
Kein Zugang	80,0 %	80,8 %	85,1 %	80,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	20.699	21.739	91	42.529
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	21.033	21.968	112	43.113
Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe				
Fahrrad oder Lastenfahrrad (konventionell und Elektroantrieb)	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	71,6 %	65,0 %	75,3 %	68,3 %
Nach Absprache	2,4 %	2,3 %	0,7 %	2,3 %
Kein Zugang	26,0 %	32,7 %	24,0 %	29,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	20.697	21.738	91	42.526
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	21.032	21.967	112	43.112

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	33,0 %	37,9 %	60,9 %	35,5 %
Nach Absprache	1,6 %	1,1 %	5,6 %	1,3 %
Kein Zugang	65,5 %	61,0 %	33,6 %	63,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	20.699	21.739	91	42.529
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	21.033	21.968	112	43.113

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	45,6 %	19,4 %	4,5 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	23,5 %	23,7 %	6,8 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	22,3 %	36,5 %	23,6 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	6,4 %	14,4 %	25,0 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	0,7 %	2,2 %	12,8 %
Seltener	0,8 %	2,1 %	9,2 %
Nie	0,7 %	1,7 %	18,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	28.421	6.693	10.091
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	27.826	5.851	11.553

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	23,0 %	5,6 %	2,4 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	13,4 %	4,7 %	1,9 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	18,5 %	12,8 %	3,2 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	16,6 %	12,8 %	3,9 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	8,8 %	8,8 %	3,5 %
Seltener	9,7 %	22,6 %	8,5 %
Nie	10,0 %	32,8 %	76,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	30.514	1.116	10.887
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	29.392	994	12.721

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	38,5 %	17,5 %	1,5 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	17,0 %	8,0 %	2,1 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	18,9 %	21,2 %	8,9 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	12,9 %	20,2 %	20,6 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	5,4 %	13,3 %	20,0 %
Seltener	5,2 %	13,1 %	23,7 %
Nie	2,1 %	6,6 %	23,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	13.587	630	28.295
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	15.323	576	27.202

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	40,5 %	58,6 %	63,8 %	66,8 %	68,0 %
Nach Absprache	6,2 %	10,7 %	12,4 %	16,1 %	17,5 %
Kein Zugang	53,3 %	30,6 %	23,9 %	17,1 %	14,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	4.364	4.794	10.809	12.506	7.237
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	5.766	5.398	11.083	11.320	6.315

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	16,0 %	28,3 %	32,4 %	35,5 %	39,9 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	14,0 %	17,9 %	19,5 %	20,1 %	21,3 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	23,1 %	24,1 %	25,3 %	26,5 %	23,0 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	19,4 %	13,1 %	11,8 %	9,9 %	10,1 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	9,1 %	5,4 %	3,5 %	2,7 %	2,2 %
Seltener	6,2 %	4,0 %	2,9 %	2,2 %	1,4 %
Nie	12,1 %	7,2 %	4,4 %	3,1 %	2,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	4.347	4.780	10.761	12.461	7.208
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	5.747	5.381	11.046	11.278	6.293

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	25,0 %	16,0 %	13,6 %	11,2 %	9,4 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	12,2 %	8,1 %	6,8 %	6,3 %	5,8 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	15,1 %	14,3 %	12,5 %	12,0 %	10,8 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	14,1 %	17,7 %	17,4 %	20,1 %	20,9 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	8,4 %	10,9 %	15,0 %	18,0 %	20,1 %
Seltener	11,6 %	14,3 %	18,1 %	18,1 %	18,1 %
Nie	13,5 %	18,8 %	16,7 %	14,5 %	15,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	4.362	4.793	10.804	12.502	7.233
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	5.764	5.398	11.080	11.317	6.313

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	47,9 %	44,9 %	27,5 %	46,3 %
Tageskarte	9,9 %	10,5 %	5,4 %	10,2 %
Zeitkarte (außer Deutschland-Ticket)	21,9 %	25,3 %	37,4 %	23,7 %
Deutschlandticket	10,7 %	11,1 %	21,2 %	10,9 %
Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte o. ä.)	7,3 %	6,2 %	6,2 %	6,7 %
Sonstige Fahrkarte	2,3 %	2,0 %	2,4 %	2,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %

Ungewichtete Fallzahl 17.787 19.535 85 37.407

Gewichtete Fallzahl 18.186 19.705 108 37.999

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	46,7 %	43,2 %	/	44,9 %
Tageskarte	9,5 %	10,3 %	/	9,9 %
Zeitkarte (außer Deutschland-Ticket)	19,5 %	22,4 %	/	21,1 %
Deutschlandticket	14,9 %	16,1 %	/	15,5 %
Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte o. ä.)	7,5 %	6,6 %	/	7,0 %
Sonstige Fahrkarte	1,9 %	1,4 %	/	1,6 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.982	9.886	44	18.912
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.074	8.791	50	16.915

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	61,3 %	31,2 %	7,5 %	100 %	4.075	3.284
15 bis unter 25 Jahre	31,5 %	42,2 %	26,3 %	100 %	3.911	5.226
25 bis unter 45 Jahre	42,3 %	16,1 %	41,6 %	100 %	10.236	11.241
45 bis unter 65 Jahre	61,5 %	12,7 %	25,8 %	100 %	9.594	9.373
65 Jahre und älter	72,7 %	17,5 %	9,8 %	100 %	7.542	7.282
Gesamt	53,5 %	20,6 %	25,9 %	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	4,7 %	95,3 %	100 %	44.736	44.750
Seheinschränkung	0,9 %	99,1 %	100 %	44.736	44.750
Andere Einschränkung	3,9 %	96,1 %	100 %	44.736	44.750
Keine Einschränkung	91,7 %	8,3 %	100 %	44.736	44.750

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	4,1 %	6,6 %	5,0 %	15,9 %
Gut	27,2 %	36,7 %	22,8 %	54,9 %
Befriedigend	32,9 %	27,9 %	28,2 %	19,3 %
Ausreichend	18,8 %	15,8 %	18,8 %	6,8 %
Mangelhaft	12,5 %	9,5 %	18,0 %	2,3 %
Ungenügend	4,6 %	3,5 %	7,3 %	0,8 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	35.403	34.419	32.387	36.823
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	36.520	35.943	33.135	38.259

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	25,2 %	7,6 %	26,6 %	33,2 %
Stimme zu	45,1 %	38,8 %	35,9 %	52,6 %
Stimme nicht zu	21,6 %	36,5 %	21,9 %	11,9 %
Stimme überhaupt nicht zu	8,1 %	17,2 %	15,6 %	2,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	36.530	35.269	33.350	36.897
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	37.823	36.903	34.339	38.377

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	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Kind (noch nicht eingeschult)	97,2 %	2,8 %	100 %	3.097	2.468
Hausfrau/Hausmann	92,8 %	7,2 %	100 %	840	655
In Rente/Pension, Vorruhestand	94,7 %	5,3 %	100 %	10.326	9.939
Im Freiwilligendienst	70,9 %	29,1 %	100 %	81	107
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	91,2 %	8,8 %	100 %	505	613
Schüler/Schülerin	97,9 %	2,1 %	100 %	5.933	5.420
Student/Studentin	87,2 %	12,8 %	100 %	2.571	3.349
In Ausbildung/Lehre, Umschulung	91,8 %	8,2 %	100 %	638	786
Vollzeitbeschäftigt	93,7 %	6,3 %	100 %	13.943	15.215
Teilzeitbeschäftigt	96,4 %	3,6 %	100 %	6.703	6.083
Sonstiges	92,3 %	7,7 %	100 %	648	655

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	31,7 %	0,1 %	16,4 %	0,1 %	14,3 %	0,1 %	41,1 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	19,3 %	0,1 %	9,8 %	0,1 %	7,2 %	0,1 %	16,2 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	24,5 %	0,5 %	13,9 %	0,2 %	12,5 %	0,4 %	21,0 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	12,2 %	1,3 %	12,6 %	0,7 %	18,0 %	1,6 %	9,3 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	4,0 %	1,6 %	7,1 %	1,3 %	14,9 %	2,5 %	3,2 %
Seltener	3,1 %	3,1 %	9,4 %	3,5 %	17,0 %	4,5 %	5,3 %
Nie	5,3 %	93,2 %	30,7 %	94,2 %	16,0 %	90,8 %	3,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	45.205	45.379	45.330	38.463	45.364	36.614	45.385
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	45.229	45.381	45.351	39.898	45.370	37.793	45.385

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	74,6 %
Nein	25,4 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	45.384
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	45.384
Grund für nicht normalen Stichtag	Anteil der Personen
Krankheit (selbst)	14,2 %
Krankheit (Kind, Angehörige)	3,1 %
Urlaub	17,2 %
Behördengang	1,1 %
Arzttermin	9,5 %
Arbeit im Homeoffice	4,9 %
Anderer Grund	50,0 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	11.212
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	11.537

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	12,1 %	5,0 %	6.917	/	0	/	0
14 bis unter 18 Jahre	4,6 %	6,2 %	1.850	2,7 %	1.849	/	0
18 bis unter 25 Jahre	8,4 %	10,3 %	2.775	11,7 %	2.775	22,2 %	2.775
25 bis unter 45 Jahre	28,4 %	11,4 %	11.795	9,1 %	11.796	16,2 %	11.797
45 bis unter 65 Jahre	25,5 %	5,6 %	12.038	4,3 %	12.040	4,3 %	12.041
65 bis unter 75 Jahre	11,8 %	2,3 %	5.848	2,2 %	5.849	0,7 %	5.849
75 Jahre und älter	9,1 %	1,1 %	4.152	0,6 %	4.152	0,3 %	4.152
Summe	100 %						
Gesamt		6,8 %		5,8 %		9,2 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	45.381		45.375		38.461		36.614
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	45.379		45.375		39.892		37.793

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	88,3 %	92,4 %	93,4 %	89,3 %
An einem anderen Ort zugelassen	11,5 %	7,4 %	5,0 %	10,4 %
Zurzeit abgemeldet	0,3 %	0,2 %	1,6 %	0,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	16.945	6.206	789	23.940
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	18.849	5.545	722	25.116
Abstellort der Haushalts-Pkw				
Üblicherweise genutzter Abstellort	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Garage/Carport/privater Stellplatz	67,9 %	66,9 %	71,2 %	67,8 %
Öffentlicher Straßenraum	28,3 %	27,7 %	21,5 %	27,9 %
Unterschiedlich	3,8 %	5,4 %	7,3 %	4,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	16.945	6.206	789	23.940
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	18.849	5.545	722	25.116
Art der Haushalts-Pkw				
Pkw-Art	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Privat-Pkw	91,6 %	93,7 %	94,9 %	92,1 %
Dienst-Pkw	8,4 %	6,3 %	5,1 %	7,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	16.945	6.205	789	23.939
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	18.849	5.543	722	25.115

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 der Haushalts-Pkw				
Antriebsart	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Benzin	65,7 %	70,1 %	75,8 %	67,0 %
Diesel	26,4 %	22,9 %	19,6 %	25,4 %
Gas (in Kombination mit Benzin)	0,9 %	0,7 %	0,1 %	0,8 %
Plug-in-Hybrid	2,2 %	1,3 %	0,6 %	2,0 %
Hybrid ohne Plug-in	1,9 %	1,0 %	0,6 %	1,7 %
Elektroantrieb	2,8 %	4,0 %	3,3 %	3,1 %
Anderer Antriebsart	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %

Ungewichtete Fallzahl 16.945 6.206 789 23.940

Gewichtete Fallzahl 18.849 5.545 722 25.116

Vorwiegender Ladeort der Haushalts-Pkw mit Plug-in-Hybrid- oder Elektroantrieb				
Ladeort	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Eigene Ladestation an der Wohnung	56,6 %	67,2 %	/	59,3 %
Im öffentlichen Straßenraum in Wohnungsnähe	10,6 %	6,4 %	/	9,5 %
Ladestation am Arbeitsplatz (Firmengelände)	20,6 %	16,4 %	/	19,4 %
Im öffentlichen Straßenraum in Arbeitsplatznähe	2,0 %	2,5 %	/	2,2 %
Parkplatz einer Einzelhandelseinrichtung (z. B. Supermarkt)	3,5 %	2,9 %	/	3,6 %
Öffentlicher Ladepark	4,6 %	3,4 %	/	4,3 %
Anderer Ladeort	2,0 %	1,2 %	/	1,8 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %

Ungewichtete Fallzahl 1.004 351 28 1.383

Gewichtete Fallzahl 948 294 28 1.271

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	9,7 %	23,1 %	11,9 %
Anderer Dienort/-weg	0,8 %	2,9 %	1,4 %
Kinderkrippe/-garten	1,5 %	0,2 %	1,3 %
Grundschule	1,3 %	0,2 %	1,1 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	2,9 %	0,8 %	2,6 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	1,3 %	0,9 %	1,2 %
Anderer Bildungseinrichtung	0,6 %	0,4 %	0,6 %
Einkauf täglicher Bedarf	8,4 %	3,7 %	7,8 %
Sonstiger Einkauf	3,0 %	2,0 %	3,0 %
Behördengang, Arztbesuch	3,0 %	2,3 %	2,9 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	2,7 %	1,4 %	2,5 %
Bringen oder Holen von Personen	5,5 %	2,9 %	5,0 %
Kultur, Theater, Kino	0,4 %	0,4 %	0,4 %
Gaststätte/Kneipe	2,1 %	1,2 %	2,1 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	2,7 %	5,1 %	3,2 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	4,8 %	2,6 %	4,6 %
Sportstätte (allgemein)	3,1 %	2,8 %	3,0 %
Anderer Freizeitaktivität	2,8 %	3,2 %	3,0 %
Eigene Wohnung	42,3 %	42,6 %	41,3 %
Sonstiges	1,0 %	1,5 %	1,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	120.487	22.744	147.302
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	119.552	21.713	145.304

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	16,3 %	40,7 %	20,0 %
Anderer Dienstort/-weg	1,3 %	5,0 %	2,1 %
Kinderkrippe/-garten	2,6 %	0,2 %	2,2 %
Grundschule	2,3 %	0,3 %	1,9 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	5,4 %	1,5 %	4,7 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	2,1 %	1,7 %	2,0 %
Andere Bildungseinrichtung	1,1 %	0,7 %	1,0 %
Einkauf täglicher Bedarf	15,3 %	6,2 %	13,9 %
Sonstiger Einkauf	5,0 %	3,4 %	4,8 %
Behördengang, Arztbesuch	4,9 %	3,7 %	4,6 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	4,5 %	2,3 %	4,1 %
Bringen oder Holen von Personen	9,0 %	4,1 %	8,1 %
Kultur, Theater, Kino	0,8 %	0,8 %	0,8 %
Gaststätte/Kneipe	3,4 %	2,3 %	3,4 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	4,6 %	8,8 %	5,4 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	9,1 %	5,1 %	8,5 %
Sportstätte (allgemein)	5,7 %	4,9 %	5,5 %
Andere Freizeitaktivität	5,1 %	5,8 %	5,2 %
Sonstiges	1,7 %	2,4 %	1,8 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	120.442	22.735	147.241
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	119.506	21.706	145.244

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	16,6 %	41,0 %	20,3 %
Anderer Dienstort/-weg	1,3 %	5,1 %	2,1 %
Kinderkrippe/-garten	6,5 %	1,0 %	5,5 %
Grundschule	3,9 %	0,8 %	3,3 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	5,8 %	1,7 %	5,0 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	2,1 %	1,7 %	2,0 %
Anderer Bildungseinrichtung	1,2 %	0,8 %	1,1 %
Einkauf täglicher Bedarf	15,4 %	6,2 %	13,9 %
Sonstiger Einkauf	5,0 %	3,5 %	4,8 %
Behördengang, Arztbesuch	5,2 %	4,1 %	5,0 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	4,6 %	2,4 %	4,2 %
Kultur, Theater, Kino	0,8 %	0,8 %	0,8 %
Gaststätte/Kneipe	3,4 %	2,4 %	3,4 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	5,2 %	9,6 %	6,1 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	9,1 %	5,1 %	8,6 %
Sportstätte (allgemein)	6,5 %	5,3 %	6,2 %
Anderer Freizeitaktivität	5,4 %	6,0 %	5,5 %
Sonstiges	1,9 %	2,6 %	2,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	120.280	22.717	147.055
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	119.374	21.681	145.079

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	3,0 %	3,3 %
Anderer Dienstort/-weg	0,2 %	0,3 %
Kinderkrippe/-garten	44,5 %	42,2 %
Grundschule	18,7 %	18,1 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	4,9 %	4,8 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,2 %	0,2 %
Andere Bildungseinrichtung	1,6 %	1,5 %
Einkauf täglicher Bedarf	0,3 %	0,3 %
Sonstiger Einkauf	0,2 %	0,3 %
Behördengang, Arztbesuch	3,8 %	4,3 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	1,1 %	1,2 %
Kultur, Theater, Kino	0,5 %	0,5 %
Gaststätte/Kneipe	0,4 %	0,4 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	7,5 %	8,5 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	0,7 %	0,7 %
Sportstätte (allgemein)	7,5 %	7,7 %
Andere Freizeitaktivität	2,5 %	2,8 %
Sonstiges	2,7 %	3,1 %
Summe	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	7.321	8.216
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	6.488	7.229

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	41,4 %
Wohnumfeld (ca. 5 min zu Fuß)	4,5 %
Am Wohnort	44,2 %
Außerhalb des Wohnortes	9,7 %
Ausland	0,3 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl 147.156

Gewichtete Fallzahl 145.142

Zweck bei Ziel im Wohnumfeld	Anteil Wege
Eigener Arbeitsplatz	7,0 %
Kita/Schule/Ausbildung	25,4 %
Einkauf/Dienstleistung	35,2 %
Freizeit	28,3 %
Anderer Zweck	4,1 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl 6.609

Gewichtete Fallzahl 6.534

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	36,1 %	2,8 %	31,2 %
Fahrrad (konventionell)	11,9 %	4,3 %	10,5 %
Elektrofahrrad	3,2 %	2,3 %	3,0 %
Leihfahrrad	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Elektro-Leihfahrrad	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Lastenfahrrad	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Elektro-Lastenfahrrad	0,6 %	0,1 %	0,5 %
Elektrotretroller (E-Scooter)	0,2 %	0,0 %	0,1 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,4 %	0,5 %	0,4 %
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	0,1 %	0,0 %	0,1 %
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	25,7 %	59,7 %	31,1 %
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	0,7 %	2,5 %	1,0 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	7,0 %	8,2 %	7,1 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	1,5 %	3,1 %	1,8 %
Bus	7,2 %	3,3 %	6,5 %
Straßenbahn/Tram	4,2 %	1,4 %	3,7 %
U-Bahn	0,4 %	0,2 %	0,4 %
S-Bahn	0,2 %	1,6 %	0,4 %
Nahverkehrszug	0,1 %	6,9 %	1,2 %
Fernverkehrszug	0,0 %	1,7 %	0,3 %
Taxi	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Fernbus	0,0 %	0,1 %	0,0 %
Anderes Verkehrsmittel	0,1 %	0,6 %	0,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	120.491	22.750	147.328
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	119.532	21.718	145.314

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	36,1 %	2,8 %	31,2 %
Fahrrad	15,9 %	6,8 %	14,2 %
MIV	35,8 %	74,5 %	41,9 %
ÖV	12,3 %	15,9 %	12,7 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	120.491	22.750	147.328
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	119.532	21.718	145.314

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	16,7 %	17,4 %	50,4 %	15,4 %	100 %	16.895	17.536
Kita/Schule/Ausbildung	30,1 %	17,3 %	31,7 %	20,9 %	100 %	15.792	14.552
Einkauf/Dienstleistung	35,1 %	10,2 %	46,2 %	8,6 %	100 %	23.478	23.865
Freizeit	41,8 %	13,0 %	36,6 %	8,5 %	100 %	25.575	25.192
Anderer Zweck	23,4 %	9,2 %	54,9 %	12,6 %	100 %	4.029	4.028
Eigene Wohnung	30,2 %	14,9 %	41,6 %	13,3 %	100 %	61.348	59.939

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	21,8 %	23,1 %	39,7 %	15,4 %	100 %	11.202	11.828
Kita/Schule/Ausbildung	31,7 %	18,2 %	30,3 %	19,8 %	100 %	14.828	13.645
Einkauf/Dienstleistung	38,3 %	11,0 %	42,0 %	8,7 %	100 %	20.272	20.839
Freizeit	47,5 %	14,2 %	30,3 %	8,0 %	100 %	20.399	20.213
Anderer Zweck	33,6 %	13,6 %	43,5 %	9,4 %	100 %	2.327	2.386
Eigene Wohnung	35,2 %	16,3 %	35,6 %	12,8 %	100 %	51.314	50.492

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	14,5 %	18,2 %	51,3 %	15,9 %	100 %	28.549	29.427
Kita/Schule/Ausbildung	30,8 %	17,5 %	29,6 %	22,1 %	100 %	26.992	24.776
Einkauf/Dienstleistung	34,7 %	10,5 %	45,6 %	9,1 %	100 %	40.013	40.523
Freizeit	40,7 %	13,6 %	37,4 %	8,4 %	100 %	45.264	44.160
Anderer Zweck	21,9 %	9,5 %	55,3 %	13,4 %	100 %	6.163	6.102

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	19,6 %	24,2 %	40,3 %	15,9 %	100 %	18.901	19.826
Kita/Schule/Ausbildung	32,3 %	18,4 %	28,4 %	20,9 %	100 %	25.483	23.360
Einkauf/Dienstleistung	37,8 %	11,2 %	41,8 %	9,2 %	100 %	35.174	36.064
Freizeit	46,3 %	14,6 %	31,1 %	8,0 %	100 %	36.929	36.263
Anderer Zweck	31,4 %	13,6 %	45,0 %	10,1 %	100 %	3.742	3.792

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	30,9 %	18,0 %	39,3 %	11,8 %		100 %	41.958	35.711
Eher gut	31,0 %	13,8 %	42,9 %	12,3 %		100 %	60.079	60.321
Eher schlecht	31,7 %	12,1 %	42,6 %	13,6 %		100 %	33.714	35.577
(Sehr) schlecht	31,2 %	11,5 %	43,8 %	13,5 %		100 %	10.741	12.539

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	32,9 %	11,5 %	42,3 %	13,3 %	100 %	39.216	44.815	
April–Juni	30,7 %	16,4 %	41,5 %	11,4 %	100 %	33.935	35.280	
Juli–September	29,9 %	17,5 %	41,0 %	11,6 %	100 %	36.379	27.192	
Oktober–Dezember	30,6 %	12,8 %	42,7 %	14,0 %	100 %	37.798	38.027	

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	40,8 %	12,0 %	24,6 %	22,6 %	100 %	12.480	17.102	
Niedrig	32,2 %	11,0 %	41,9 %	14,9 %	100 %	14.706	16.616	
Mittel	31,0 %	13,9 %	43,4 %	11,7 %	100 %	35.428	35.861	
Hoch	29,5 %	16,0 %	44,4 %	10,1 %	100 %	43.172	38.404	
Sehr hoch	27,2 %	16,6 %	46,9 %	9,3 %	100 %	24.853	21.555	

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	36,7 %	16,1 %	32,5 %	14,7 %	100 %	22.800	17.777	
15 bis unter 25 Jahre	30,3 %	17,0 %	23,0 %	29,7 %	100 %	12.079	16.172	
25 bis unter 45 Jahre	30,3 %	15,7 %	42,6 %	11,3 %	100 %	42.168	45.114	
45 bis unter 65 Jahre	27,0 %	14,6 %	50,0 %	8,4 %	100 %	40.012	38.017	
65 Jahre und älter	35,3 %	8,2 %	46,8 %	9,6 %	100 %	30.269	28.234	

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	3,1	3.720	3,0	3.524	/	10	3,1	7.254
15 bis unter 25 Jahre	3,1	1.842	3,4	1.860	/	27	3,2	3.729
25 bis unter 45 Jahre	3,5	5.227	4,0	5.855	/	32	3,7	11.114
45 bis unter 65 Jahre	3,4	5.427	3,6	5.865	/	18	3,5	11.310
65 Jahre und älter	3,3	4.658	3,0	4.828	/	2	3,1	9.488
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		20.874		21.932		89		42.895
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		20.804		21.907		106		42.818

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	6.705	3,0	7.397	/	11	14.113
In Ausbildung	3,2	4.245	3,4	4.309	/	31	8.585
Erwerbstätig	3,5	9.568	3,8	9.898	/	42	19.508
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		20.518		21.604		84	42.206
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		20.435		21.582		101	42.118

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		Divers/ ohne Eintrag		Alle	
	Ungew. Fallzahl	Ungew. Fallzahl	Ungew. Fallzahl	Ungew. Fallzahl	Ungew. Fallzahl	Ungew. Fallzahl	Ungew. Fallzahl	
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	3,4	13.665	3,7	13.550	/	33	3,5	27.248
Nach Absprache	3,4	3.115	3,5	3.452	/	17	3,4	6.584
Kein Zugang	2,9	4.094	3,0	4.930	/	39	3,0	9.063
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		20.874		21.932		89		42.895
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		20.804		21.907		106		42.818

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	0,28	9,9 %	0,41	12,1 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,32	11,4 %	0,34	10,0 %
Einkauf/Dienstleistung	0,49	17,4 %	0,56	16,4 %
Freizeit	0,47	16,9 %	0,59	17,4 %
Anderer Zweck	0,06	2,0 %	0,09	2,8 %
Eigene Wohnung	1,18	42,3 %	1,40	41,3 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		120.395		147.194
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		119.475		145.207

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	0,46	16,6 %	0,69	20,3 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,55	19,6 %	0,58	17,1 %
Einkauf/Dienstleistung	0,84	30,2 %	0,95	27,9 %
Freizeit	0,85	30,4 %	1,03	30,4 %
Anderer Zweck	0,09	3,2 %	0,14	4,2 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		120.280		147.055
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		119.374		145.079

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	1,01	36,1 %	1,06	31,2 %
Fahrrad (konventionell)	0,33	11,9 %	0,36	10,5 %
Elektrofahrrad	0,09	3,2 %	0,10	3,0 %
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	0,02	0,6 %	0,02	0,5 %
Elektrotretroller (E-Scooter)	0,00	0,2 %	0,00	0,1 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,01	0,4 %	0,01	0,4 %
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	0,00	0,1 %	0,00	0,1 %
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	0,72	25,7 %	1,06	31,1 %
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,00	0,1 %	0,00	0,1 %
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	0,02	0,7 %	0,03	1,0 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	0,20	7,0 %	0,24	7,1 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	0,04	1,5 %	0,06	1,8 %
Bus	0,20	7,2 %	0,22	6,5 %
Straßenbahn/Tram	0,12	4,2 %	0,13	3,7 %
U-Bahn	0,01	0,4 %	0,01	0,4 %
S-Bahn	0,00	0,2 %	0,01	0,4 %
Nahverkehrszug	0,00	0,1 %	0,04	1,2 %
Fernverkehrszug	0,00	0,0 %	0,01	0,3 %
Taxi	0,00	0,1 %	0,00	0,1 %
Fernbus	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Anderes Verkehrsmittel	0,00	0,1 %	0,01	0,2 %
Summe		100 %		100 %

Ungewichtete Fallzahl 120.491 147.328
Gewichtete Fallzahl 119.532 145.314

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	1,01	36,1 %	1,06	31,2 %
Fahrrad	0,44	15,9 %	0,48	14,2 %
MIV	1,00	35,8 %	1,42	41,9 %
ÖV	0,34	12,3 %	0,43	12,7 %
Summe		100 %		100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	<i>120.491</i>	<i>147.328</i>
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	<i>119.532</i>	<i>145.314</i>

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	13,7 %	10,9 %	/	12,4 %
Nicht im Homeoffice*	86,3 %	89,1 %	/	87,6 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	10.095	9.659	42	19.796
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.879	9.638	48	20.565

Homeoffice am Stichtag nach Umfang der Erwerbstätigkeit

	In Vollzeit	In Teilzeit	Gesamt
Ganztägig im Homeoffice	12,8 %	11,3 %	12,4 %
Nicht im Homeoffice*	87,2 %	88,7 %	87,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	13.842	5.950	19.792
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	15.128	5.434	20.562

Anteil mobiler Personen und Wegehäufigkeit mobiler Personen

	Anteil mobiler Personen**	Ungewichtete Fallzahl	Wege mobiler Personen**	Ungewichtete Fallzahl
Ganztägig im Homeoffice	78,2 %	2.297	3,7	1.786
Nicht im Homeoffice*	96,1 %	16.413	3,9	15.818
Gesamt	93,9 %		3,9	

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	12,9	12.918	61,5	12.918
In Ausbildung	14,7	7.477	66,4	7.477
Erwerbstätig	27,3	17.165	74,2	17.165
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		37.560		37.560
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		37.371		37.371

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	16,1	10.506	76,9	10.506
In Ausbildung	15,7	7.035	71,0	7.035
Erwerbstätig	29,4	15.994	80,0	15.994
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		33.535	33.535	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		33.217	33.217	

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	0,2	9,8 %	16.892	17.534
Kita/Schule/Ausbildung	1,0	55,7 %	15.788	14.548
Einkauf/Dienstleistung	0,4	30,1 %	23.468	23.854
Freizeit	0,8	44,7 %	25.555	25.172
Anderer Zweck	0,5	21,3 %	2.097	2.106
Eigene Wohnung	0,5	31,4 %	61.376	59.987
Gesamt	0,5	33,3 %		

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	8,0 %	28.562	29.441
Kita/Schule/Ausbildung	0,9	53,4 %	26.994	24.791
Einkauf/Dienstleistung	0,4	29,3 %	40.000	40.503
Freizeit	0,8	43,3 %	45.244	44.145
Anderer Zweck	0,4	18,0 %	3.090	3.074
Gesamt	0,5	33,3 %		

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	16,5	1,1	3,9	39.718	40.118
Fahrrad (konventionell)	14,8	2,6	10,6	15.520	13.684
Elektrofahrrad	16,7	3,3	11,7	5.012	3.709
Leihfahrrad	/	/	/	14	22
Elektro-Leihfahrrad	/	/	/	22	28
Lastenfahrrad	/	/	/	54	47
Elektro-Lastenfahrrad	13,7	2,6	11,4	923	733
Elektrotretroller (E-Scooter)	/	/	/	168	189
Moped/Motorrad/Motorroller	14,9	4,4	17,8	366	448
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	/	/	/	79	108
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	15,1	4,7	18,5	28.334	29.179
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	95	106
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	17,5	5,3	18,2	688	734
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	14,1	4,2	17,7	9.126	7.931
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	59	38
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	16,2	4,5	16,6	1.491	1.658
Bus	29,8	4,6	9,2	7.018	7.492
Straßenbahn/Tram	30,2	4,9	9,8	3.441	4.486
U-Bahn	31,2	6,5	12,4	286	451
S-Bahn	/	/	/	145	174
Nahverkehrszug	/	/	/	130	157
Fernverkehrszug	/	/	/	0	0
Taxi	/	/	/	116	141
Fernbus	/	/	/	1	2
Anderes Verkehrsmittel	/	/	/	89	98
Gesamt	17,3	3,0	10,5		

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **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	16,5	1,1	3,9	39.718	40.118
Fahrrad	15,1	2,7	10,9	21.545	18.222
MIV	15,0	4,6	18,2	40.468	40.468
ÖV	30,1	4,8	9,7	11.164	12.926
Gesamt	17,3	3,0	10,5		

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **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	15,8	0,9	3,3	32.446	32.827
Fahrrad	14,9	2,9	11,7	19.223	16.283
MIV	14,8	4,4	17,9	35.090	35.293
ÖV	30,2	4,8	9,5	9.896	11.507
Gesamt	17,0	3,0	10,6		

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	16,9	1,1	3,9	41.796	42.156
Fahrrad (konventionell)	16,1	3,1	11,4	16.578	14.664
Elektrofahrrad	19,3	4,1	12,7	5.712	4.244
Leihfahrrad	/	/	/	15	24
Elektro-Leihfahrrad	/	/	/	26	32
Lastenfahrrad	/	/	/	54	47
Elektro-Lastenfahrrad	14,2	2,8	11,7	968	757
Elektrotretroller (E-Scooter)	/	/	/	177	193
Moped/Motorrad/Motorroller	16,9	6,6	23,7	450	537
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	/	/	/	92	115
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	20,3	10,2	30,3	42.063	42.548
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	131	134
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	25,3	14,3	33,8	1.279	1.292
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	16,5	6,5	23,8	11.445	9.741
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	78	51
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	21,4	9,5	26,6	2.212	2.369
Bus	31,2	5,3	10,2	7.633	8.177
Straßenbahn/Tram	31,3	5,4	10,3	3.678	4.782
U-Bahn	33,0	7,5	13,7	339	500
S-Bahn	57,7	19,7	20,5	391	517
Nahverkehrszug	71,5	37,2	31,2	1.356	1.415
Fernverkehrszug	/	/	/	110	119
Taxi	/	/	/	150	181
Fernbus	/	/	/	27	16
Anderes Verkehrsmittel	39,2	17,0	26,0	208	216
Gesamt	20,4	6,0	17,6		

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	16,9	1,1	3,9	41.796	42.156
Fahrrad	16,7	3,3	11,7	23.353	19.768
MIV	19,8	9,6	29,2	58.056	57.126
ÖV	36,3	9,3	15,3	13.763	15.779
Gesamt	20,4	6,0	17,6		

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	16,0	0,9	3,4	33.809	34.204
Fahrrad	16,2	3,4	12,4	20.723	17.552
MIV	19,3	9,2	28,5	49.643	49.061
ÖV	36,3	9,2	15,1	12.136	14.026
Gesamt	19,9	5,8	17,5		

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

Ungewichtete Fallzahl 44.740 24.202 61.651 15.990 146.583

Gewichtete Fallzahl 45.105 20.513 60.612 18.302 144.532

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				
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Gesamt
00:00–01:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
01:01–02:00	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
02:01–03:00	0,1 %	0,0 %	0,2 %	0,0 %	0,1 %
03:01–04:00	0,1 %	0,1 %	0,4 %	0,2 %	0,2 %
04:01–05:00	0,3 %	0,6 %	1,7 %	1,5 %	1,2 %
05:01–06:00	2,2 %	3,5 %	8,8 %	5,7 %	5,9 %
06:01–07:00	7,6 %	13,2 %	21,9 %	27,6 %	18,6 %
07:01–08:00	49,5 %	43,3 %	36,4 %	37,9 %	40,6 %
08:01–09:00	15,3 %	17,8 %	11,5 %	11,1 %	13,3 %
09:01–10:00	4,0 %	5,1 %	3,0 %	4,8 %	3,9 %
10:01–11:00	1,5 %	1,6 %	1,4 %	2,1 %	1,6 %
11:01–12:00	2,3 %	1,9 %	1,2 %	2,0 %	1,7 %
12:01–13:00	2,1 %	2,3 %	2,4 %	1,3 %	2,1 %
13:01–14:00	4,0 %	3,1 %	2,8 %	2,0 %	2,9 %
14:01–15:00	4,3 %	3,1 %	2,8 %	1,2 %	2,8 %
15:01–16:00	3,8 %	1,6 %	2,1 %	1,2 %	2,1 %
16:01–17:00	1,1 %	0,8 %	1,0 %	0,6 %	0,9 %
17:01–18:00	0,7 %	0,7 %	0,8 %	0,3 %	0,7 %
18:01–19:00	0,6 %	0,6 %	0,9 %	0,3 %	0,6 %
19:01–20:00	0,2 %	0,4 %	0,2 %	0,1 %	0,2 %
20:01–21:00	0,2 %	0,3 %	0,3 %	0,2 %	0,2 %
21:01–22:00	0,1 %	0,0 %	0,2 %	0,0 %	0,1 %
22:01–23:00	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %
23:01–24:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Ungewichtete Fallzahl 5.500 5.779 10.870 4.574 26.723

Gewichtete Fallzahl 5.145 4.810 11.010 5.130 26.095

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	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
05:01–06:00	0,0 %	0,1 %	0,3 %	0,1 %		0,2 %
06:01–07:00	0,3 %	0,1 %	0,6 %	0,1 %		0,3 %
07:01–08:00	4,6 %	1,7 %	2,6 %	0,2 %		2,4 %
08:01–09:00	5,0 %	2,5 %	2,2 %	0,7 %		2,5 %
09:01–10:00	2,0 %	1,4 %	0,9 %	0,7 %		1,2 %
10:01–11:00	0,6 %	0,8 %	0,7 %	0,7 %		0,7 %
11:01–12:00	3,7 %	2,3 %	2,3 %	3,1 %		2,8 %
12:01–13:00	11,6 %	9,7 %	6,3 %	9,5 %		8,7 %
13:01–14:00	13,4 %	12,1 %	8,8 %	15,9 %		11,8 %
14:01–15:00	16,9 %	13,3 %	13,3 %	14,3 %		14,2 %
15:01–16:00	18,4 %	18,4 %	17,6 %	20,0 %		18,4 %
16:01–17:00	10,0 %	16,5 %	18,4 %	15,0 %		15,6 %
17:01–18:00	5,5 %	10,5 %	11,5 %	9,2 %		9,6 %
18:01–19:00	3,4 %	4,5 %	6,0 %	4,8 %		4,9 %
19:01–20:00	1,6 %	2,2 %	2,5 %	2,1 %		2,2 %
20:01–21:00	1,4 %	1,4 %	2,1 %	1,7 %		1,7 %
21:01–22:00	1,0 %	1,1 %	2,1 %	1,0 %		1,5 %
22:01–23:00	0,4 %	0,8 %	1,4 %	0,7 %		0,9 %
23:01–24:00	0,1 %	0,5 %	0,3 %	0,2 %		0,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	4.949	4.897	8.786	3.944		22.576
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	4.536	4.128	8.787	4.368		21.820

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	66,9 %	21,5 %	7,6 %	2,3 %	27,6 %	
Über 1 bis 2	21,6 %	26,9 %	13,1 %	11,0 %	17,5 %	
Über 2 bis 3	7,6 %	18,2 %	12,3 %	16,4 %	12,2 %	
Über 3 bis 4	2,0 %	10,9 %	10,4 %	14,1 %	8,3 %	
Über 4 bis 5	1,2 %	7,5 %	9,5 %	11,7 %	6,9 %	
Über 5 bis 6	0,4 %	4,2 %	6,5 %	9,0 %	4,5 %	
Über 6 bis 7	0,1 %	3,0 %	5,3 %	5,9 %	3,4 %	
Über 7 bis 8	0,1 %	1,9 %	5,4 %	5,7 %	3,3 %	
Über 8 bis 9	0,0 %	1,1 %	2,9 %	2,5 %	1,7 %	
Über 9 bis 10	0,0 %	1,2 %	3,8 %	4,3 %	2,3 %	
Über 10 bis 11	0,0 %	0,3 %	1,6 %	1,6 %	0,9 %	
Über 11 bis 12	0,0 %	0,6 %	2,0 %	1,2 %	1,1 %	
Über 12 bis 13	0,0 %	0,2 %	1,3 %	0,7 %	0,7 %	
Über 13 bis 14	0,0 %	0,3 %	1,0 %	0,4 %	0,5 %	
Über 14 bis 15	0,0 %	0,6 %	1,8 %	1,2 %	1,0 %	
Über 15 bis 16	0,0 %	0,2 %	0,7 %	0,5 %	0,4 %	
Über 16 bis 17	0,0 %	0,2 %	0,8 %	0,4 %	0,4 %	
Über 17 bis 18	0,0 %	0,2 %	0,9 %	0,4 %	0,4 %	
Über 18 bis 19	0,0 %	0,1 %	0,4 %	0,1 %	0,2 %	
Über 19 bis 20	0,0 %	0,2 %	1,1 %	0,8 %	0,6 %	
Über 20	0,0 %	0,7 %	11,6 %	9,9 %	6,2 %	
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	41.796	23.353	58.056	13.763	136.968	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	42.156	19.768	57.126	15.779	134.828	

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	75,9 %	11,4 %	11,7 %	1,0 %	100 %	38.077	37.176
Über 1 bis 3	30,8 %	22,3 %	36,2 %	10,8 %	100 %	41.020	40.101
Über 3 bis 5	6,6 %	17,9 %	55,7 %	19,9 %	100 %	21.002	20.417
Über 5 bis 10	1,3 %	11,0 %	66,6 %	21,1 %	100 %	20.270	20.483
Über 10	0,1 %	4,1 %	79,5 %	16,3 %	100 %	16.599	16.651

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	11,4 %	66,7 %	1.537	11,4 %	75,9 %	1.635	31,8 %	/	23
25 bis unter 45 Jahre	35,8 %	90,9 %	5.587	31,5 %	91,1 %	6.175	48,4 %	/	34
45 bis unter 65 Jahre	31,0 %	95,7 %	5.854	29,5 %	93,1 %	6.167	18,8 %	/	19
65 bis unter 75 Jahre	12,3 %	95,9 %	2.795	15,6 %	89,0 %	3.052	0,9 %	/	2
75 Jahre und älter	9,5 %	93,4 %	2.122	12,0 %	75,1 %	2.029	0,1 %	/	1
Summe	100 %			100 %			100 %		
Gesamt		90,5 %			87,7 %			68,7 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	17.895		17.895	19.058		19.058	79		79
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	18.614		18.614	19.633		19.633	103		103

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	25,9 %	91,7 %	5.422	34,1 %	81,4 %	6.319	13,5 %	/	9
In Ausbildung	13,5 %	70,4 %	1.826	12,9 %	78,1 %	2.046	34,0 %	/	20
Erwerbstätig	60,6 %	94,7 %	10.258	53,0 %	94,3 %	10.340	52,5 %	/	44
Summe	100 %			100 %			100 %		
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	17.506		17.506	18.705		18.705	73		73
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	18.213		18.213	19.289		19.289	97		97

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	29,1 %	90,6 %	4.318	35,0 %	86,4 %	5.549	24,1 %	/	11
Meister-/Techniker-/Fachschule, Berufsakademie	11,6 %	94,7 %	2.059	10,3 %	91,2 %	1.714	7,3 %	/	7
Hoch-/Fachhochschule	48,3 %	96,2 %	8.724	43,9 %	93,8 %	8.118	34,2 %	/	25
(Noch) ohne Berufsausbildung	11,1 %	64,9 %	980	10,7 %	68,6 %	1.098	34,3 %	/	8
Summe	100 %			100 %			100 %		
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	17.308		17.308	18.384		18.384	65		65
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	18.007		18.007	18.948		18.948	92		92

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	13,2 %
WEW	6,9 %
WBW	6,9 %
WFW	5,3 %
WAWFW	3,6 %
WBWFW	3,2 %
WEWFW	2,4 %
WKW	2,4 %
WAWEW	2,1 %
WAEW	1,6 %
WEWEW	1,5 %
WEEW	1,4 %
WFWFW	1,2 %
WAFW	1,2 %
WBWEW	0,8 %
Sonstige Muster	46,2 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	<i>38.777</i>
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	<i>38.574</i>

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 13.2

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

Aktivitätsmuster	Anteil an Ausgängen
WFW	23,3 %
WEW	18,3 %
WAW	16,1 %
WBW	10,1 %
WKW	4,2 %
WEEW	2,3 %
WAEW	1,5 %
WSW	1,1 %
WFEW	1,0 %
WAFW	1,0 %
WFFW	1,0 %
WEFW	0,9 %
WDW	0,8 %
WBFW	0,7 %
WAFAW	0,7 %
Sonstige Muster	17,0 %
Summe	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	62.054
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	60.878

-
- 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	0,38	0,08	0,00	0,06	0,02	0,01	0,00	0,00
Über 1 bis 2	0,35	0,22	0,01	0,22	0,08	0,07	0,00	0,00
Über 2 bis 3	0,20	0,23	0,01	0,33	0,11	0,17	0,01	0,00
Über 3 bis 4	0,07	0,19	0,01	0,38	0,12	0,19	0,01	0,00
Über 4 bis 5	0,05	0,16	0,01	0,43	0,14	0,20	0,01	0,00
Über 5 bis 6	0,02	0,10	0,01	0,34	0,10	0,18	0,01	0,00
Über 6 bis 7	0,01	0,09	0,01	0,30	0,09	0,12	0,01	0,00
Über 7 bis 8	0,00	0,05	0,01	0,36	0,09	0,14	0,02	0,00
Über 8 bis 9	0,00	0,03	0,00	0,19	0,06	0,07	0,01	0,00
Über 9	0,00	0,10	0,01	0,94	0,21	0,27	0,06	0,01
Summe	1,08	1,25	0,08	3,55	1,02	1,42	0,14	0,01
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	37.838	20.735	587	27.729	10.271	10.020	543	200
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	38.233	17.502	724	28.701	9.226	11.483	760	234

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 Entfernunggruppen (alle Wege)

Entfernungsgruppe in km	km/P,d nach Hauptverkehrsmittel							
	Zu Fuß	Fahrrad	Motorisiertes Zweirad	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitfahrer	Bus und Straßenbahn	S- und U-Bahn, Fernbus und Zug	Sonstige Verkehrsmittel
Bis 1	0,39	0,08	0,00	0,06	0,02	0,01	0,00	0,00
Über 1 bis 2	0,37	0,22	0,01	0,23	0,09	0,07	0,00	0,00
Über 2 bis 3	0,21	0,25	0,01	0,35	0,12	0,17	0,01	0,00
Über 3 bis 4	0,08	0,20	0,01	0,42	0,13	0,20	0,01	0,00
Über 4 bis 5	0,06	0,18	0,01	0,49	0,16	0,21	0,01	0,01
Über 5 bis 6	0,02	0,12	0,01	0,42	0,12	0,19	0,01	0,00
Über 6 bis 7	0,01	0,10	0,01	0,39	0,12	0,13	0,02	0,00
Über 7 bis 8	0,01	0,08	0,01	0,47	0,12	0,16	0,02	0,00
Über 8 bis 9	0,00	0,04	0,01	0,28	0,08	0,07	0,01	0,00
Über 9	0,01	0,36	0,05	8,20	1,23	0,52	1,77	0,10
Summe	1,16	1,63	0,13	11,31	2,19	1,73	1,86	0,11
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	39.627	22.432	690	41.290	13.190	10.802	2.091	344
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	40.011	18.941	823	41.856	11.609	12.377	2.432	382

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
Zu Fuß	31,2 %
MIV-Fahrer/-in	25,7 %
Fahrrad	13,6 %
Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß	10,9 %
MIV-Mitfahrer/-in	6,8 %
Zu Fuß – MIV-Fahrer/-in – Zu Fuß	2,5 %
Zu Fuß – MIV-Fahrer/-in	2,3 %
MIV-Fahrer/-in – Zu Fuß	2,3 %
Zu Fuß – MIV-Mitfahrer/-in – Zu Fuß	0,9 %
MIV-Mitfahrer/-in – Zu Fuß	0,7 %
Zu Fuß – MIV-Mitfahrer/-in	0,6 %
Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß	0,6 %
Fahrrad – ÖV – Fahrrad	0,2 %
Zu Fuß – Fahrrad – Zu Fuß	0,2 %
Fahrrad – Zu Fuß	0,2 %
Sonstige	1,4 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	147.328
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	145.314

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	9,6 %	0,32
Wohnen-Kindereinrichtung	2,8 %	0,09
Wohnen-Bildung	5,6 %	0,19
Wohnen-Dienstlich	0,6 %	0,02
Wohnen-Einkaufen	10,2 %	0,35
Wohnen-Freizeit	11,8 %	0,40
Wohnen-Sonstiges	0,8 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	8,2 %	0,28
Kindereinrichtung-Wohnen	2,2 %	0,07
Bildung-Wohnen	4,9 %	0,17
Dienstlich-Wohnen	0,7 %	0,02
Einkaufen-Wohnen	11,5 %	0,39
Freizeit-Wohnen	13,1 %	0,44
Sonstiges-Wohnen	0,8 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	2,4 %	0,08
Arbeiten-Sonstiges	3,8 %	0,13
Sonstiges-Sonstiges	11,2 %	0,38
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 147.006

Gewichtete Fallzahl 145.034

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	7,9 %	0,25
Wohnen-Bildung	21,1 %	0,65
Wohnen-Dienstlich	0,0 %	0,00
Wohnen-Einkaufen	3,7 %	0,11
Wohnen-Freizeit	10,3 %	0,32
Wohnen-Sonstiges	0,4 %	0,01
Arbeiten-Wohnen	0,3 %	0,01
Kindereinrichtung-Wohnen	6,2 %	0,19
Bildung-Wohnen	18,8 %	0,58
Dienstlich-Wohnen	0,0 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	4,8 %	0,15
Freizeit-Wohnen	13,2 %	0,41
Sonstiges-Wohnen	0,4 %	0,01
Sonstiges-Arbeiten	0,1 %	0,00
Arbeiten-Sonstiges	0,2 %	0,01
Sonstiges-Sonstiges	12,5 %	0,39
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 27.056

Gewichtete Fallzahl 22.930

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	16,8 %	0,62
Wohnen-Kindereinrichtung	2,8 %	0,10
Wohnen-Bildung	1,8 %	0,07
Wohnen-Dienstlich	0,9 %	0,03
Wohnen-Einkaufen	7,2 %	0,27
Wohnen-Freizeit	9,9 %	0,36
Wohnen-Sonstiges	0,6 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	14,5 %	0,53
Kindereinrichtung-Wohnen	2,1 %	0,08
Bildung-Wohnen	1,4 %	0,05
Dienstlich-Wohnen	1,1 %	0,04
Einkaufen-Wohnen	8,9 %	0,33
Freizeit-Wohnen	11,4 %	0,42
Sonstiges-Wohnen	0,6 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	4,3 %	0,16
Arbeiten-Sonstiges	6,8 %	0,25
Sonstiges-Sonstiges	8,7 %	0,32
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	63.163	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	62.229	

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	4,6 %	0,16
Wohnen-Kindereinrichtung	1,3 %	0,05
Wohnen-Bildung	8,2 %	0,28
Wohnen-Dienstlich	0,5 %	0,02
Wohnen-Einkaufen	11,9 %	0,41
Wohnen-Freizeit	14,3 %	0,49
Wohnen-Sonstiges	0,8 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	4,3 %	0,15
Kindereinrichtung-Wohnen	1,1 %	0,04
Bildung-Wohnen	7,1 %	0,24
Dienstlich-Wohnen	0,6 %	0,02
Einkaufen-Wohnen	12,9 %	0,44
Freizeit-Wohnen	14,9 %	0,51
Sonstiges-Wohnen	0,9 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	1,0 %	0,04
Arbeiten-Sonstiges	1,4 %	0,05
Sonstiges-Sonstiges	14,0 %	0,48
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	12.820	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	13.237	

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	19,0 %	0,64
Wohnen-Kindereinrichtung	1,4 %	0,05
Wohnen-Bildung	0,7 %	0,03
Wohnen-Dienstlich	0,9 %	0,03
Wohnen-Einkaufen	8,7 %	0,29
Wohnen-Freizeit	8,4 %	0,28
Wohnen-Sonstiges	0,6 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	15,7 %	0,53
Kindereinrichtung-Wohnen	1,0 %	0,04
Bildung-Wohnen	0,7 %	0,02
Dienstlich-Wohnen	0,9 %	0,03
Einkaufen-Wohnen	10,7 %	0,36
Freizeit-Wohnen	9,8 %	0,33
Sonstiges-Wohnen	0,8 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	4,7 %	0,16
Arbeiten-Sonstiges	8,1 %	0,27
Sonstiges-Sonstiges	7,7 %	0,26
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	7.295	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	9.371	

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	5,5 %	0,17
Wohnen-Kindereinrichtung	1,1 %	0,03
Wohnen-Bildung	10,9 %	0,35
Wohnen-Dienstlich	0,3 %	0,01
Wohnen-Einkaufen	10,5 %	0,33
Wohnen-Freizeit	12,2 %	0,39
Wohnen-Sonstiges	1,0 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	4,6 %	0,15
Kindereinrichtung-Wohnen	0,9 %	0,03
Bildung-Wohnen	9,2 %	0,29
Dienstlich-Wohnen	0,4 %	0,01
Einkaufen-Wohnen	12,1 %	0,39
Freizeit-Wohnen	12,8 %	0,41
Sonstiges-Wohnen	0,9 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	1,1 %	0,03
Arbeiten-Sonstiges	2,1 %	0,07
Sonstiges-Sonstiges	14,4 %	0,46
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	6.109	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.694	

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	20,9 %	0,70
Wohnen-Freizeit	17,7 %	0,59
Wohnen-Sonstiges	1,4 %	0,05
Arbeiten-Wohnen	1,3 %	0,04
Kindereinrichtung-Wohnen	0,2 %	0,01
Bildung-Wohnen	0,4 %	0,01
Dienstlich-Wohnen	0,2 %	0,01
Einkaufen-Wohnen	21,1 %	0,71
Freizeit-Wohnen	17,9 %	0,60
Sonstiges-Wohnen	1,3 %	0,04
Sonstiges-Arbeiten	0,2 %	0,01
Arbeiten-Sonstiges	0,3 %	0,01
Sonstiges-Sonstiges	14,5 %	0,49
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	25.986	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	22.994	

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	0,6 %	0,01
Wohnen-Kindereinrichtung	0,1 %	0,00
Wohnen-Bildung	0,3 %	0,01
Wohnen-Dienstlich	0,1 %	0,00
Wohnen-Einkaufen	26,5 %	0,64
Wohnen-Freizeit	13,8 %	0,33
Wohnen-Sonstiges	1,3 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	0,5 %	0,01
Kindereinrichtung-Wohnen	0,1 %	0,00
Bildung-Wohnen	0,2 %	0,00
Dienstlich-Wohnen	0,1 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	27,1 %	0,65
Freizeit-Wohnen	13,9 %	0,34
Sonstiges-Wohnen	1,1 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	0,1 %	0,00
Arbeiten-Sonstiges	0,2 %	0,00
Sonstiges-Sonstiges	14,0 %	0,34
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	<i>4.031</i>	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	<i>5.007</i>	

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	6.508	6.846
Wohnen-Kindereinrichtung	1,9	911	872
Wohnen-Bildung	1,8	1.021	1.021
Wohnen-Dienstlich	1,1	467	440
Wohnen-Einkaufen	1,3	5.158	5.025
Wohnen-Freizeit	1,4	4.303	4.269
Wohnen-Sonstiges	1,4	475	435
Arbeiten-Wohnen	1,1	5.680	5.854
Kindereinrichtung-Wohnen	1,9	640	623
Bildung-Wohnen	1,7	809	800
Dienstlich-Wohnen	1,1	549	544
Einkaufen-Wohnen	1,3	5.872	5.778
Freizeit-Wohnen	1,4	4.857	4.909
Sonstiges-Wohnen	1,4	487	453
Sonstiges-Arbeiten	1,1	1.246	1.259
Arbeiten-Sonstiges	1,1	2.003	2.169
Sonstiges-Sonstiges	1,5	5.098	5.323

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	10,8 %	19,0 %	52,6 %	17,6 %	100 %	13.393	13.870
Wohnen-Kindereinrichtung	32,5 %	20,5 %	42,1 %	5,0 %	100 %	4.842	4.046
Wohnen-Bildung	28,6 %	16,4 %	24,6 %	30,4 %	100 %	8.507	8.193
Wohnen-Dienstlich	9,7 %	15,6 %	58,1 %	16,6 %	100 %	849	820
Wohnen-Einkaufen	35,9 %	10,3 %	44,5 %	9,3 %	100 %	14.804	14.824
Wohnen-Freizeit	42,1 %	14,1 %	35,5 %	8,3 %	100 %	17.755	17.043
Wohnen-Sonstiges	31,6 %	7,4 %	50,1 %	10,8 %	100 %	1.172	1.138
Arbeiten-Wohnen	11,2 %	19,5 %	52,6 %	16,7 %	100 %	11.654	11.891
Kindereinrichtung-Wohnen	35,9 %	20,8 %	38,5 %	4,8 %	100 %	3.746	3.133
Bildung-Wohnen	29,7 %	16,6 %	21,3 %	32,4 %	100 %	7.454	7.091
Dienstlich-Wohnen	10,4 %	12,8 %	60,1 %	16,8 %	100 %	989	960
Einkaufen-Wohnen	34,3 %	11,0 %	44,8 %	9,9 %	100 %	16.535	16.658
Freizeit-Wohnen	39,1 %	14,3 %	38,4 %	8,2 %	100 %	19.689	18.968
Sonstiges-Wohnen	26,3 %	7,6 %	52,8 %	13,3 %	100 %	1.145	1.114
Sonstiges-Arbeiten	41,0 %	11,4 %	40,9 %	6,7 %	100 %	3.286	3.464
Arbeiten-Sonstiges	33,8 %	12,5 %	44,3 %	9,4 %	100 %	5.082	5.514
Sonstiges-Sonstiges	35,8 %	9,8 %	45,1 %	9,2 %	100 %	16.030	16.216

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	/	/	/	/	/	55	57
Wohnen-Kindereinrichtung	31,0 %	21,5 %	42,9 %	4,7 %	100 %	2.313	1.821
Wohnen-Bildung	32,9 %	16,3 %	17,9 %	32,8 %	100 %	5.435	4.833
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	10	4
Wohnen-Einkaufen	34,1 %	12,3 %	46,6 %	6,9 %	100 %	989	843
Wohnen-Freizeit	37,8 %	21,2 %	30,2 %	10,8 %	100 %	2.937	2.356
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	98	92
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	56	56
Kindereinrichtung-Wohnen	34,2 %	21,3 %	39,8 %	4,8 %	100 %	1.807	1.410
Bildung-Wohnen	34,3 %	16,7 %	14,0 %	35,0 %	100 %	4.872	4.305
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	9	4
Einkaufen-Wohnen	31,5 %	12,9 %	44,4 %	11,2 %	100 %	1.265	1.101
Freizeit-Wohnen	34,5 %	19,8 %	36,4 %	9,3 %	100 %	3.701	3.023
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	106	92
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	25	25
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	33	41
Sonstiges-Sonstiges	40,1 %	12,3 %	33,5 %	14,1 %	100 %	3.332	2.855

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	9,0 %	17,2 %	63,0 %	10,8 %	100 %	10.567	10.479
Wohnen-Kindereinrichtung	31,6 %	19,8 %	45,8 %	2,9 %	100 %	1.997	1.746
Wohnen-Bildung	24,3 %	10,4 %	63,0 %	2,2 %	100 %	1.200	1.103
Wohnen-Dienstlich	6,7 %	14,8 %	67,0 %	11,5 %	100 %	600	568
Wohnen-Einkaufen	33,2 %	11,8 %	51,8 %	3,2 %	100 %	4.513	4.490
Wohnen-Freizeit	43,8 %	12,5 %	40,9 %	2,8 %	100 %	6.369	6.145
Wohnen-Sonstiges	30,1 %	6,0 %	61,7 %	2,2 %	100 %	392	395
Arbeiten-Wohnen	9,4 %	17,8 %	62,3 %	10,5 %	100 %	9.212	8.985
Kindereinrichtung-Wohnen	35,4 %	21,0 %	41,0 %	2,6 %	100 %	1.515	1.328
Bildung-Wohnen	26,4 %	10,7 %	60,0 %	2,9 %	100 %	979	895
Dienstlich-Wohnen	7,9 %	13,5 %	66,9 %	11,6 %	100 %	729	694
Einkaufen-Wohnen	28,8 %	12,4 %	55,2 %	3,5 %	100 %	5.522	5.544
Freizeit-Wohnen	38,8 %	12,8 %	44,9 %	3,5 %	100 %	7.252	7.084
Sonstiges-Wohnen	20,5 %	6,4 %	66,4 %	6,7 %	100 %	403	391
Sonstiges-Arbeiten	37,8 %	10,1 %	47,2 %	4,9 %	100 %	2.647	2.703
Arbeiten-Sonstiges	31,3 %	10,8 %	52,6 %	5,3 %	100 %	4.042	4.228
Sonstiges-Sonstiges	27,6 %	8,8 %	59,9 %	3,7 %	100 %	5.200	5.424

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	14,9 %	15,3 %	48,6 %	21,2 %	100 %	583	609
Wohnen-Kindereinrichtung	40,6 %	15,8 %	41,4 %	2,3 %	100 %	206	175
Wohnen-Bildung	15,2 %	17,9 %	31,1 %	35,8 %	100 %	917	1.089
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	79	68
Wohnen-Einkaufen	31,1 %	10,2 %	51,8 %	6,9 %	100 %	1.527	1.581
Wohnen-Freizeit	40,8 %	12,1 %	39,2 %	7,9 %	100 %	1.920	1.891
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	126	111
Arbeiten-Wohnen	17,0 %	12,5 %	48,4 %	22,1 %	100 %	528	573
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	173	152
Bildung-Wohnen	16,7 %	17,9 %	29,9 %	35,5 %	100 %	797	928
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	83	74
Einkaufen-Wohnen	31,0 %	11,1 %	49,2 %	8,7 %	100 %	1.642	1.708
Freizeit-Wohnen	39,2 %	12,2 %	40,6 %	8,0 %	100 %	1.995	1.967
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	129	121
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	134	138
Arbeiten-Sonstiges	40,8 %	14,0 %	33,7 %	11,5 %	100 %	192	185
Sonstiges-Sonstiges	32,3 %	7,9 %	47,5 %	12,3 %	100 %	1.782	1.850

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	16,6 %	31,5 %	4,7 %	47,3 %	100 %	1.374	1.781
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	147	132
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	82	70
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	65	87
Wohnen-Einkaufen	61,6 %	16,3 %	4,3 %	17,8 %	100 %	581	811
Wohnen-Freizeit	44,5 %	30,3 %	5,8 %	19,4 %	100 %	625	789
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	41	59
Arbeiten-Wohnen	15,7 %	32,5 %	6,7 %	45,1 %	100 %	1.156	1.468
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	104	98
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	71	67
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	68	82
Einkaufen-Wohnen	59,4 %	20,3 %	4,0 %	16,3 %	100 %	744	1.001
Freizeit-Wohnen	42,0 %	29,8 %	6,5 %	21,8 %	100 %	702	914
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	43	71
Sonstiges-Arbeiten	54,9 %	23,2 %	8,5 %	13,4 %	100 %	343	445
Arbeiten-Sonstiges	46,3 %	22,6 %	7,9 %	23,2 %	100 %	559	760
Sonstiges-Sonstiges	43,5 %	22,2 %	14,6 %	19,7 %	100 %	582	726

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	20,3 %	25,1 %	4,5 %	50,1 %	100 %	288	477
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	96	94
Wohnen-Bildung	26,7 %	21,6 %	3,4 %	48,2 %	100 %	713	951
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	26	30
Wohnen-Einkaufen	57,9 %	11,4 %	8,7 %	22,0 %	100 %	638	910
Wohnen-Freizeit	42,3 %	21,6 %	6,8 %	29,3 %	100 %	680	1.058
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	70	83
Arbeiten-Wohnen	26,8 %	26,9 %	4,1 %	42,2 %	100 %	242	397
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	81	80
Bildung-Wohnen	23,9 %	21,5 %	3,3 %	51,3 %	100 %	599	792
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	31	37
Einkaufen-Wohnen	59,1 %	12,2 %	6,3 %	22,4 %	100 %	747	1.048
Freizeit-Wohnen	44,5 %	21,9 %	8,7 %	24,9 %	100 %	731	1.112
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	62	77
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	57	95
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	109	186
Sonstiges-Sonstiges	56,8 %	15,3 %	5,7 %	22,1 %	100 %	928	1.252

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	14,0 %	9,6 %	66,9 %	9,5 %	100 %	401	341
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	69	65
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	130	117
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	59	50
Wohnen-Einkaufen	27,8 %	8,5 %	57,4 %	6,3 %	100 %	5.470	4.801
Wohnen-Freizeit	39,5 %	9,6 %	46,4 %	4,6 %	100 %	4.582	4.064
Wohnen-Sonstiges	24,1 %	6,0 %	65,1 %	4,8 %	100 %	387	330
Arbeiten-Wohnen	13,3 %	9,3 %	66,9 %	10,5 %	100 %	359	307
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	53	52
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	111	83
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	56	55
Einkaufen-Wohnen	27,7 %	8,2 %	57,6 %	6,5 %	100 %	5.512	4.839
Freizeit-Wohnen	38,7 %	9,7 %	46,6 %	5,0 %	100 %	4.649	4.117
Sonstiges-Wohnen	24,2 %	6,2 %	64,7 %	5,0 %	100 %	353	304
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	64	43
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	108	80
Sonstiges-Sonstiges	32,1 %	6,5 %	58,5 %	2,9 %	100 %	3.614	3.334

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	/	/	/	/	/	37	29
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	7	6
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	16	13
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	4	6
Wohnen-Einkaufen	50,9 %	6,1 %	11,9 %	31,1 %	100 %	1.034	1.328
Wohnen-Freizeit	55,2 %	7,4 %	10,7 %	26,6 %	100 %	590	693
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	56	66
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	32	24
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	6	5
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	12	9
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	3	5
Einkaufen-Wohnen	49,1 %	5,8 %	11,6 %	33,6 %	100 %	1.047	1.356
Freizeit-Wohnen	52,1 %	7,4 %	13,0 %	27,5 %	100 %	597	694
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	47	55
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	3	5
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	8	10
Sonstiges-Sonstiges	64,4 %	5,9 %	9,5 %	20,2 %	100 %	530	701

Hinweis:

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