



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**

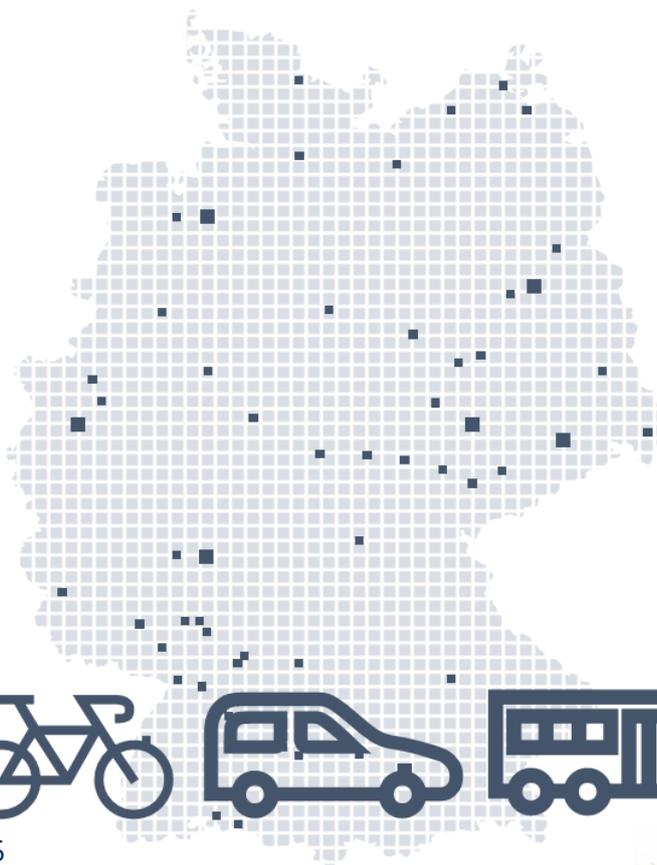
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Professur für Mobilitätssystemplanung



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

Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“

Stadtgruppe: SrV-Städtepegel



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



Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“

Stadtgruppe: SrV-Städtepegel

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 SrV-Städtepegel. 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

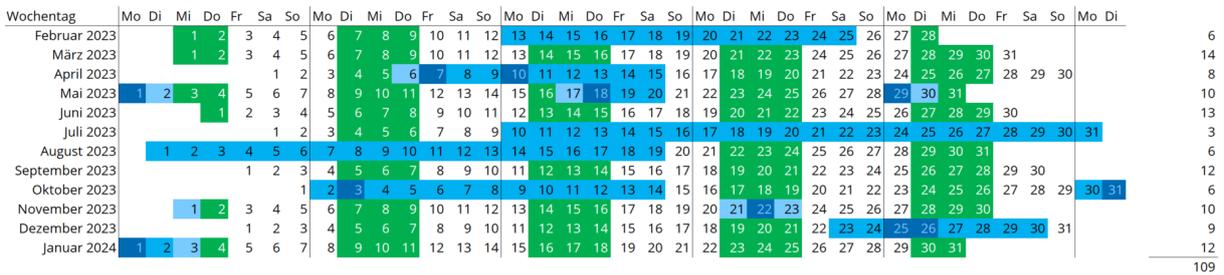


Abbildung 1-1: Stichtage im Freistaat Sachsen für das SrV 2023

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.

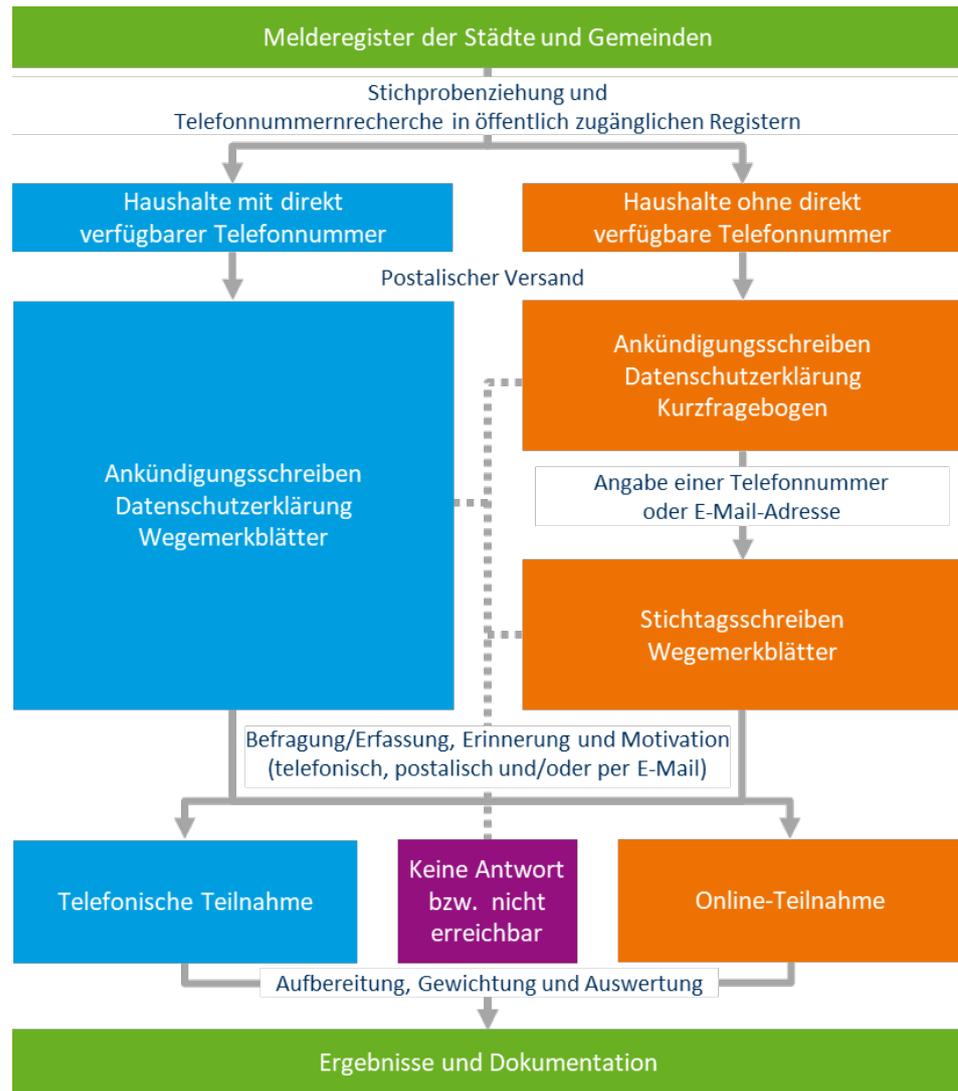


Abbildung 1-2: Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2023

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.

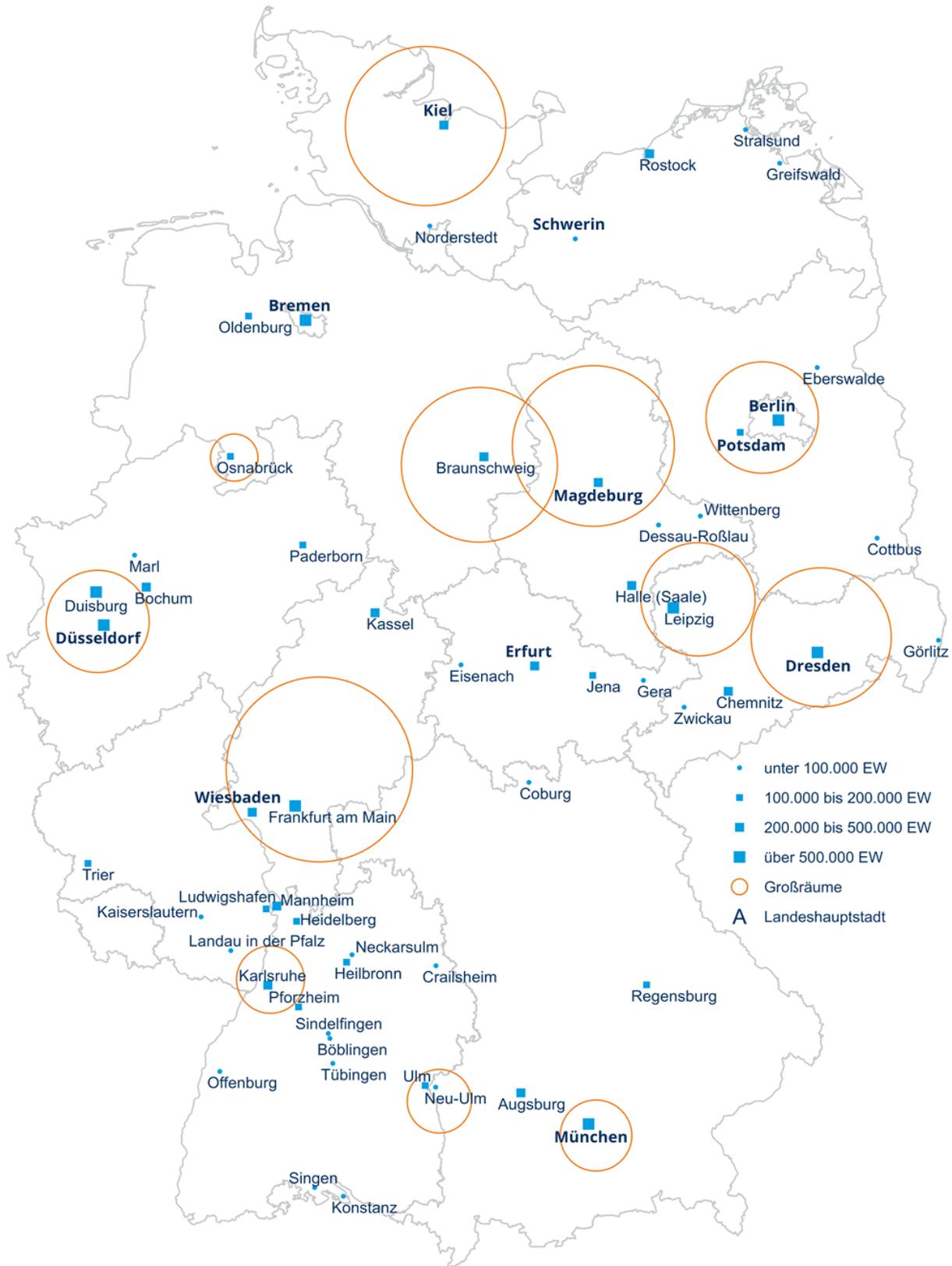


Abbildung 1-3: Untersuchungsräume des SrV 2023 (1)

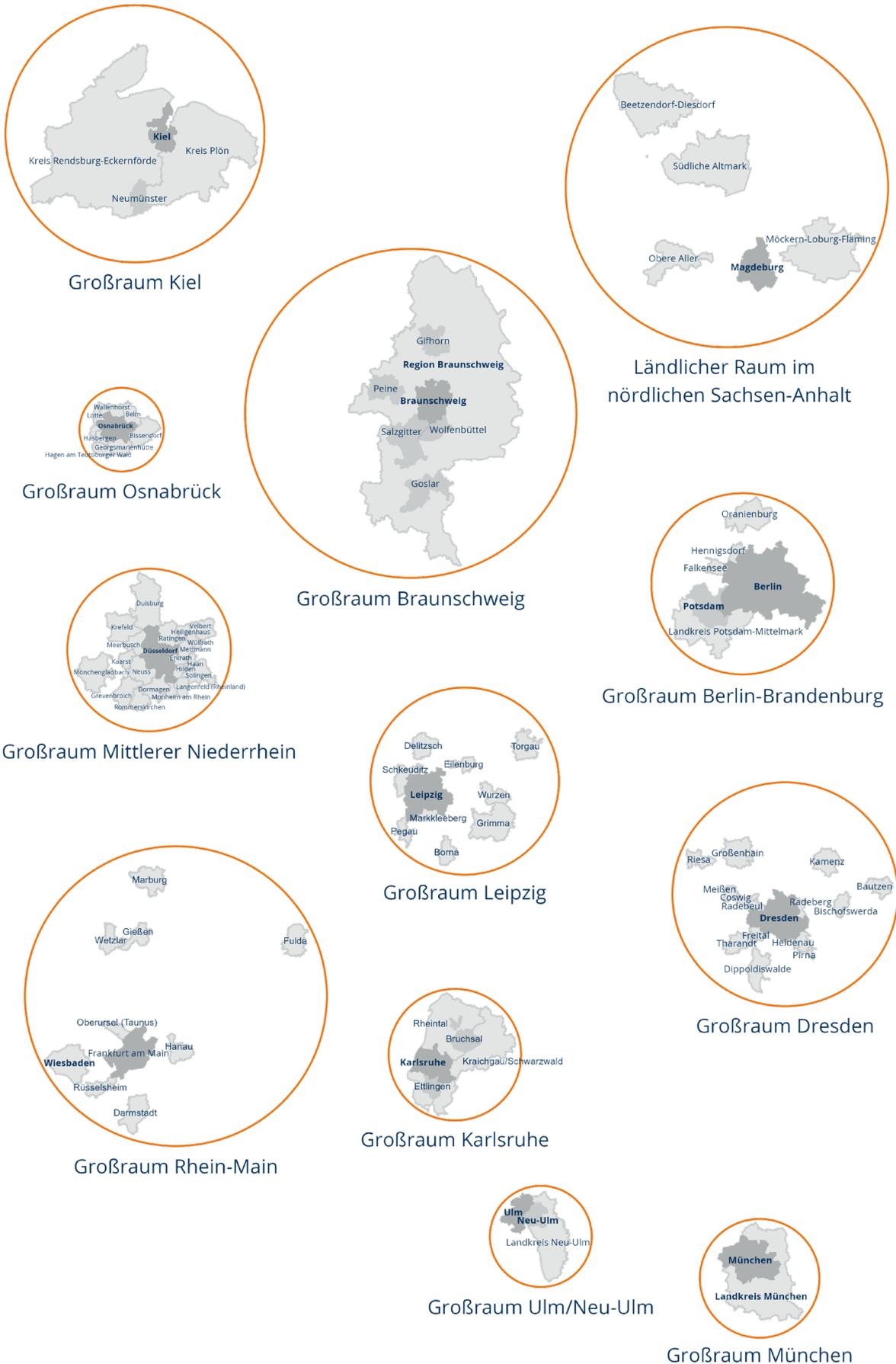


Abbildung 1-4: Untersuchungsräume des SrV 2023 (2)

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.

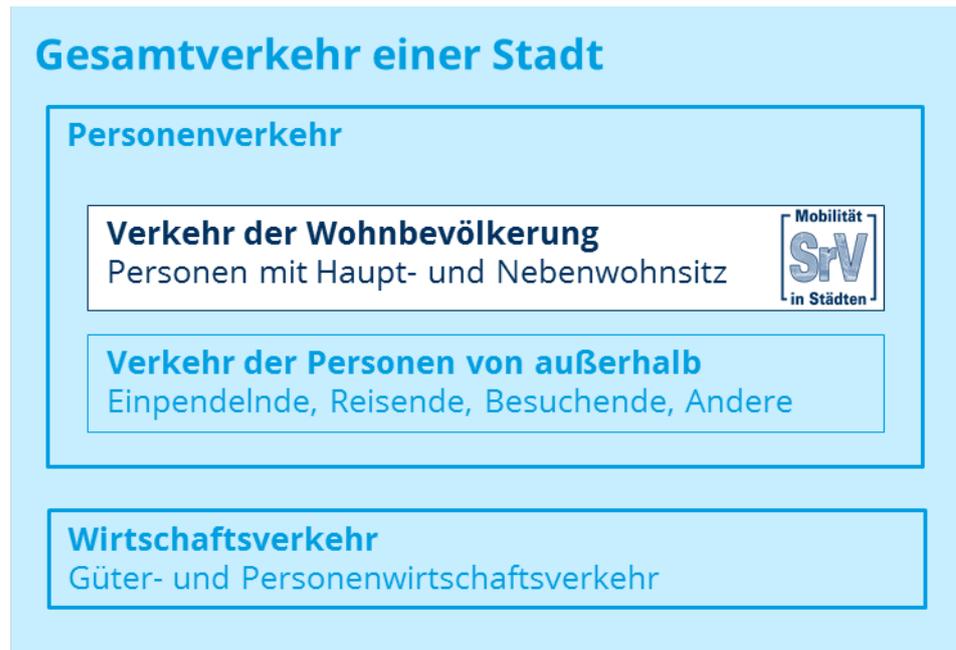


Abbildung 2-1: Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs

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.

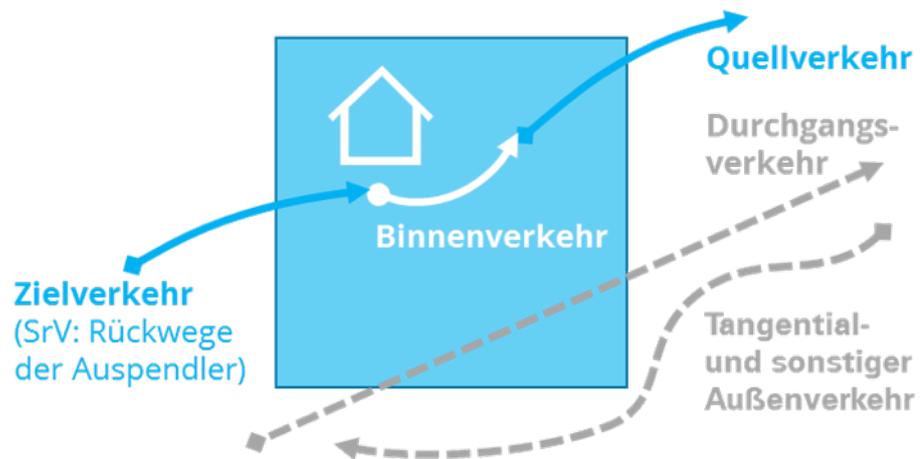


Abbildung 2-2: Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet

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).

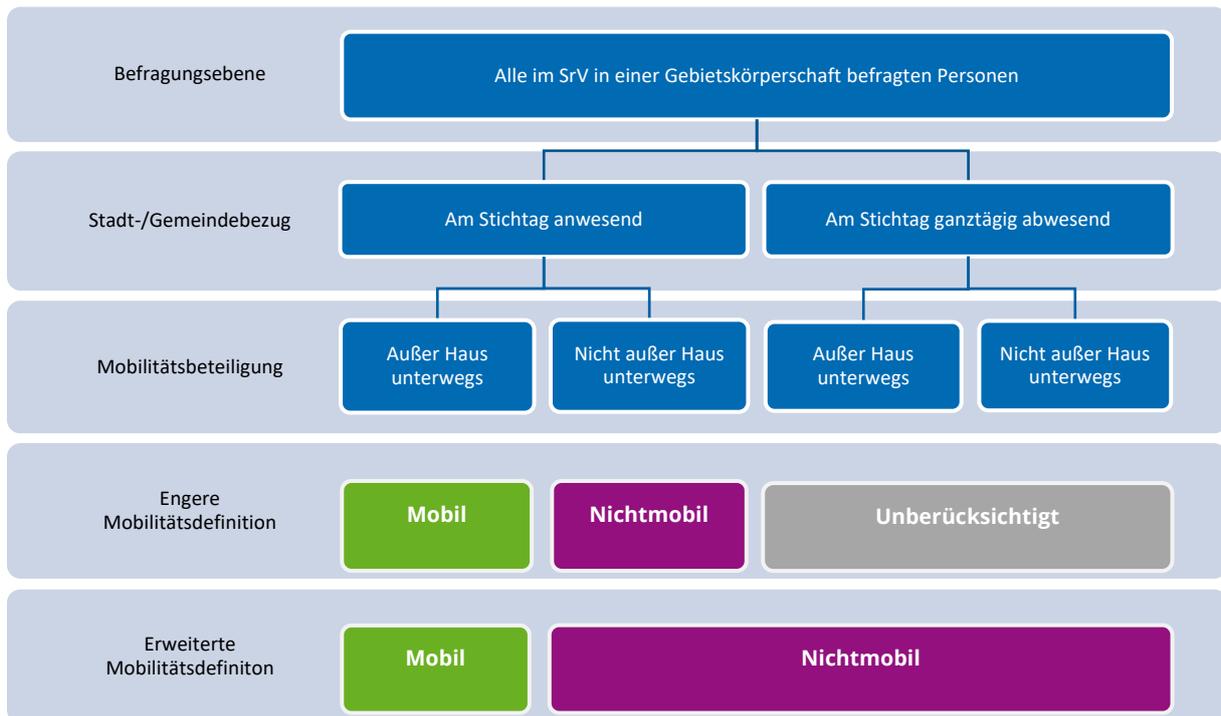


Abbildung 2-3: Definitionen einer mobilen Person

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 Wegebegins
- 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	Marxzell	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	Oberholz	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]	25.478
Anteil Personen am Wohnort [%]	94,7
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 [%]	91,4
Wegehäufigkeit mobiler Personen am Wohnort [Wege/mP,d]	3,8
Ausgänge mobiler Personen am Wohnort [Ausgänge/mP,d]	1,5
Frühspitzenstunde (alle Wege)	7:01–8:00 Uhr
Anteil Frühspitze (alle Wege) [%]	9,7
Nachmittagsspitzenstunde (alle Wege)	15:31–16:30 Uhr
Anteil Nachmittagsspitze (alle Wege) [%]	10,3
Mittlere Dauer pro Weg [min]*	21,1
Mittlere Entfernung pro Weg [km]*	5,4
Mittlere Geschwindigkeit pro Weg [km/h]*	15,2
Zeit im Verkehr der Personen am Wohnort [min/P,d]**	72,5
Spezifische Verkehrsleistung der Personen am Wohnort [km/P,d]**	18,4
Zeit im Verkehr mobiler Personen am Wohnort [min/mP,d]**	80,4
Spezifische Verkehrsleistung mobiler Personen am Wohnort [km/mP,d]**	20,3

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]*	2,8
Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt]	1,3
Mittlere Dauer pro Fahrt - gesamt [min]**	20,7
Fahrer/Fahrerin [min]**	21,2
Mitfahrer/Mitfahrerin [min]**	18,8
Mittlere Entfernung pro Fahrt - gesamt [km]**	9,1
Fahrer/Fahrerin [km]**	9,6
Mitfahrer/Mitfahrerin [km]**	7,3
Mittlere Zeit bei Pkw-Nutzung - gesamt [min/d]**	61,5
Fahrer/Fahrerin [min/d]**	66,3
Mitfahrer/Mitfahrerin [min/d]**	41,3

Hinweise:

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

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 2.1

Haushaltsstruktur und Fahrzeugausstattung

Strukturen [absolut in befragten HH]*	Haushaltsgrößengruppen				Summe
	1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen	
Haushalte	7.452	4.170	1.410	1.242	14.275
Personen	7.452	8.341	4.230	5.456	25.478
Personen am Wohnort	7.034	7.841	4.016	5.229	24.121
Mobile Personen	6.751	7.375	3.926	5.207	23.259
Mobile Personen am Wohnort	6.382	6.926	3.736	4.995	22.039

Fahrzeugausstattung [Fz in befragten HH]	Haushaltsgrößengruppen				Summe	Fz/HH
	1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen		
Privat-Pkw	3.829	4.393	1.700	1.509	11.432	0,80
Dienst-Pkw	289	413	219	206	1.127	0,08
Motorräder ab 125 ccm bzw. 11 kW	184	299	141	105	729	0,05
Motorisierte Zweiräder bis 125 ccm bzw. 11 kW	124	167	111	93	496	0,03
Fahrräder (konventionell)	5.771	6.449	3.862	5.259	21.341	1,50
Elektrofahrräder	514	1.250	333	263	2.360	0,17
Lastenfahrräder (konventionell)	40	8	15	33	95	0,01
Elektro-Lastenfahrräder	5	11	15	48	78	0,01
Elektrotretroller (E-Scooter)	52	74	36	37	199	0,01

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	32,5 %	29,2 %
0 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	0,9 %	0,6 %
1 Pkw, 0 mot. Zweirad	50,8 %	51,1 %
1 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	3,6 %	3,2 %
2 Pkw*	11,3 %	14,4 %
Mehr als 2 Pkw*	0,9 %	1,5 %
Summe	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	11.472	11.472
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	14.264	14.264

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	Fähre	Nahverkehrs-/ Fernzug	Carsharing
1 bis 5 min	56,3 %	45,5 %	5,4 %	1,2 %	3,5 %	14,4 %
6 bis 10 min	25,5 %	26,8 %	12,4 %	2,2 %	9,3 %	7,4 %
11 bis 15 min	6,3 %	9,5 %	13,8 %	3,2 %	9,5 %	3,3 %
16 bis 20 min	2,1 %	3,8 %	10,0 %	4,1 %	9,6 %	1,7 %
21 min und mehr	1,3 %	7,1 %	20,4 %	18,7 %	34,4 %	3,6 %
In 60 Minuten nicht erreichbar	0,7 %	4,5 %	14,3 %	36,2 %	24,3 %	4,2 %
Existiert nicht oder nicht bekannt	7,7 %	2,8 %	23,7 %	34,4 %	9,4 %	65,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	11.449	11.451	9.536	4.881	11.454	11.436
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	14.232	14.237	12.788	6.086	14.232	14.207

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	Ungew. Fallzahl	Pkw	Ungew. Fallzahl	Pkw	Ungew. Fallzahl
Unter 1.500 €	0,31	907	0,63	235	0,34	1.142
1.500 bis unter 2.600 €	0,59	1.361	0,94	1.487	0,69	2.848
2.600 bis unter 3.600 €	0,78	393	1,15	1.778	1,01	2.171
3.600 bis unter 5.600 €	0,90	140	1,34	2.509	1,27	2.649
5.600 € und mehr	1,16	37	1,50	1.429	1,47	1.466
Gesamt	0,55		1,24		0,88	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		2.838		7.438		10.276
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		6.663		6.085		12.747

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 €	0,05	1.144
1.500 bis unter 2.600 €	0,11	2.847
2.600 bis unter 3.600 €	0,22	2.169
3.600 bis unter 5.600 €	0,25	2.647
5.600 € und mehr	0,32	1.464
Gesamt	0,17	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		10.271
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		12.740

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	0,43	1.651
Niedrig	0,71	1.823
Mittel	0,92	3.081
Hoch	1,21	2.634
Sehr hoch	1,41	1.087
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		10.276
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		12.747

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	Ungew. Fallzahl
Unter 1.500 €	7.800	361
1.500 bis unter 2.600 €	10.500	1.810
2.600 bis unter 3.600 €	14.000	1.730
3.600 bis unter 5.600 €	18.900	2.164
5.600 € und mehr	23.400	1.268
Gesamt	14.900	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		7.333
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		8.032

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	8.700	685
Niedrig	10.800	1.200
Mittel	13.200	2.334
Hoch	18.700	2.161
Sehr hoch	23.900	953
Gesamt	14.900	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		7.333
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		8.032

Hinweise:

Die Auswertung beschränkt sich auf Haushalte mit mindestens einem Privat- oder Dienst-Pkw.

Für die Berechnung der Jahresfahrleistung wurden nur die drei meistgenutzten Pkw eines Haushalts einbezogen.

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.1

Einwohnerstruktur nach Alter und Geschlecht

Altersgruppe	Anteil der Personen in Altersgruppe			Gesamt
	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	
0 bis unter 15 Jahre	14,1 %	12,8 %	/	13,4 %
15 bis unter 25 Jahre	11,0 %	10,8 %	/	11,0 %
25 bis unter 45 Jahre	29,8 %	26,3 %	/	28,0 %
45 bis unter 65 Jahre	25,3 %	23,6 %	/	24,4 %
65 Jahre und älter	19,8 %	26,5 %	/	23,1 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	12.424	13.003	51	25.478
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	12.434	12.954	90	25.478

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	4,7 %	10,5 %	28,8 %	42,0 %	14,0 %	100 %	4.038
15 bis unter 25 Jahre	28,3 %	15,6 %	27,6 %	20,9 %	7,6 %	100 %	1.756
25 bis unter 45 Jahre	13,4 %	11,1 %	29,1 %	34,6 %	11,8 %	100 %	5.507
45 bis unter 65 Jahre	11,2 %	13,1 %	29,0 %	30,5 %	16,2 %	100 %	5.800
65 Jahre und älter	25,3 %	29,1 %	32,2 %	11,4 %	2,0 %	100 %	5.765
Gesamt	16,0 %	16,0 %	29,6 %	27,9 %	10,5 %	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>							22.866
<i>Gewichtete Fallzahl</i>							22.944

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.2

Stichprobenstruktur nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit und Geschlecht

Anteil der Personen in Tätigkeits-/Erwerbstätigkeitsgruppe				
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Kind (noch nicht eingeschult)	5,6 %	4,9 %	/	5,2 %
Hausfrau/Hausmann	0,2 %	1,0 %	/	0,6 %
In Rente/Pension, Vorruhestand	21,1 %	28,4 %	/	24,7 %
Im Freiwilligendienst	0,3 %	0,4 %	/	0,3 %
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	1,5 %	1,6 %	/	1,6 %
Schüler/Schülerin	12,6 %	12,6 %	/	12,7 %
Student/Studentin	5,4 %	5,3 %	/	5,4 %
In Ausbildung/Lehre, Umschulung	2,0 %	1,4 %	/	1,7 %
Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr) beschäftigt	44,6 %	28,4 %	/	36,2 %
Wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden beschäftigt	4,3 %	12,5 %	/	8,5 %
Wöchentlich weniger als 18 Stunden beschäftigt	0,6 %	0,8 %	/	0,7 %
Vorübergehend freigestellt/beurlaubt	0,4 %	1,5 %	/	1,0 %
Sonstiges	1,5 %	1,0 %	/	1,2 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	12.394	12.991	50	25.435
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	12.411	12.941	90	25.442

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.3

**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	59,5 %	51,5 %	/	55,4 %
Nach Absprache	10,2 %	12,6 %	/	11,4 %
Kein Zugang	30,3 %	35,9 %	/	33,2 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	12.424	13.003	51	25.478
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	12.434	12.954	90	25.478

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	71,5 %	64,3 %	/	67,7 %
Nach Absprache	1,8 %	2,8 %	/	2,3 %
Kein Zugang	26,8 %	33,0 %	/	30,0 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	11.628	12.300	49	23.977
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	11.818	12.364	88	24.270
Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe				
Elektrofahrrad oder Elektro-Lastenfahrrad	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	10,1 %	9,2 %	/	9,6 %
Nach Absprache	1,4 %	1,2 %	/	1,3 %
Kein Zugang	88,5 %	89,5 %	/	89,1 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	11.628	12.302	49	23.979
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	11.818	12.366	88	24.272
Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe				
Fahrrad oder Lastenfahrrad (konventionell und Elektroantrieb)	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	75,5 %	68,0 %	/	71,6 %
Nach Absprache	1,7 %	2,6 %	/	2,1 %
Kein Zugang	22,8 %	29,5 %	/	26,3 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	11.628	12.300	49	23.977
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	11.818	12.364	88	24.270

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	34,9 %	44,8 %	/	40,0 %
Nach Absprache	2,6 %	1,5 %	/	2,1 %
Kein Zugang	62,5 %	53,7 %	/	58,0 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	11.628	12.302	49	23.979
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	11.818	12.366	88	24.272

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	41,3 %	17,8 %	3,9 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	20,9 %	21,0 %	4,3 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	26,1 %	39,5 %	18,4 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	8,5 %	15,4 %	27,0 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	1,4 %	2,4 %	13,9 %
Seltener	1,0 %	2,8 %	11,7 %
Nie	0,8 %	1,1 %	20,8 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	15.080	3.498	6.795
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	14.056	2.899	8.427

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	26,8 %	7,2 %	2,6 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	13,5 %	5,2 %	2,2 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	19,0 %	11,3 %	4,7 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	16,0 %	14,0 %	4,9 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	8,1 %	8,2 %	3,8 %
Seltener	9,1 %	18,7 %	8,0 %
Nie	7,6 %	35,3 %	73,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	17.631	569	5.770
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	17.358	530	6.378

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	41,7 %	8,4 %	1,8 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	19,2 %	8,7 %	2,7 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	19,4 %	25,6 %	11,5 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	11,0 %	28,9 %	27,4 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	3,6 %	14,7 %	19,3 %
Seltener	3,9 %	10,1 %	21,3 %
Nie	1,3 %	3,7 %	15,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.125	564	15.281
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	9.700	500	14.066

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	33,7 %	51,8 %	59,0 %	60,5 %	65,4 %
Nach Absprache	4,8 %	8,4 %	10,4 %	16,1 %	16,6 %
Kein Zugang	61,4 %	39,8 %	30,6 %	23,4 %	18,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.672	3.460	6.812	6.962	2.960
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.669	3.672	6.783	6.410	2.410

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	13,5 %	22,4 %	28,1 %	29,9 %	34,9 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	10,9 %	16,0 %	15,6 %	16,1 %	17,4 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	20,3 %	22,4 %	26,4 %	28,0 %	25,9 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	19,8 %	15,5 %	15,0 %	14,4 %	13,6 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	9,6 %	8,7 %	4,9 %	3,8 %	4,0 %
Seltener	10,4 %	6,2 %	3,3 %	3,6 %	1,7 %
Nie	15,6 %	8,9 %	6,8 %	4,3 %	2,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.662	3.446	6.778	6.933	2.949
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.658	3.656	6.745	6.394	2.406

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	27,2 %	20,5 %	15,6 %	13,6 %	11,2 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	13,6 %	11,1 %	8,1 %	8,6 %	6,5 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	17,8 %	14,8 %	15,5 %	13,8 %	14,1 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	17,3 %	17,1 %	22,6 %	24,4 %	21,2 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	6,8 %	11,4 %	13,5 %	14,9 %	20,4 %
Seltener	9,2 %	13,2 %	15,1 %	15,2 %	16,3 %
Nie	8,2 %	11,9 %	9,5 %	9,6 %	10,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.669	3.460	6.809	6.961	2.958
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.667	3.672	6.781	6.409	2.409

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.4

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

Normalerweise genutzte Fahrkarte	Anteil der Personen			
	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Einzel-/Mehrfachfahrkarte	53,6 %	44,5 %	/	48,8 %
Tageskarte	4,3 %	5,2 %	/	4,7 %
Zeitkarte (außer Deutschland-Ticket)	21,1 %	27,9 %	/	24,7 %
Deutschlandticket	11,1 %	13,4 %	/	12,3 %
Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte o. ä.)	7,4 %	6,9 %	/	7,1 %
Sonstige Fahrkarte	2,5 %	2,0 %	/	2,2 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	10.529	11.623	45	22.197
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.962	11.862	66	22.890

Hinweise:

Das Deutschlandticket wurde zum 1. Mai 2023 eingeführt.

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.4.3

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

Normalerweise genutzte Fahrkarte	Anteil der Personen			Gesamt
	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	
Einzel-/Mehrfachfahrkarte	51,2 %	42,8 %	/	46,8 %
Tageskarte	4,1 %	5,3 %	/	4,7 %
Zeitkarte (außer Deutschland-Ticket)	19,0 %	24,0 %	/	21,6 %
Deutschlandticket	16,0 %	19,0 %	/	17,6 %
Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte o. ä.)	8,0 %	7,2 %	/	7,6 %
Sonstige Fahrkarte	1,7 %	1,7 %	/	1,7 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	4.945	5.449	19	10.413
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	4.591	4.979	15	9.585

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	55,3 %	38,3 %	6,4 %	100 %	2.721	2.090
15 bis unter 25 Jahre	25,4 %	55,0 %	19,6 %	100 %	1.919	2.727
25 bis unter 45 Jahre	38,8 %	22,1 %	39,1 %	100 %	5.322	6.562
45 bis unter 65 Jahre	56,0 %	21,8 %	22,1 %	100 %	5.611	5.438
65 Jahre und älter	66,1 %	27,7 %	6,1 %	100 %	5.386	5.066
Gesamt	49,3 %	29,0 %	21,7 %	100,0 %		

Hinweis:

Die Angabe wurde nur von Personen ab 6 Jahren erfasst.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.7

Stichprobenstruktur nach Mobilitätseinschränkung

Dauerhafte Mobilitätseinschränkung	Anteil der Personen			Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
	Ja	Nein	Summe		
Geheinschränkung	5,6 %	94,4 %	100 %	25.162	25.161
Seheinschränkung	1,2 %	98,8 %	100 %	25.162	25.161
Andere Einschränkung	4,1 %	95,9 %	100 %	25.162	25.161
Keine Einschränkung	90,8 %	9,2 %	100 %	25.162	25.161

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	4,6 %	11,7 %	5,1 %	17,5 %
Gut	31,6 %	46,6 %	26,7 %	56,1 %
Befriedigend	33,7 %	24,1 %	32,4 %	17,5 %
Ausreichend	16,0 %	9,6 %	15,9 %	5,4 %
Mangelhaft	10,3 %	6,0 %	14,6 %	2,4 %
Ungenügend	3,8 %	2,0 %	5,1 %	1,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	19.371	19.495	18.042	20.551
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	19.715	20.674	18.884	21.502

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	24,1 %	11,3 %	28,6 %	31,1 %
Stimme zu	45,5 %	43,1 %	37,6 %	53,5 %
Stimme nicht zu	22,1 %	33,6 %	21,0 %	13,3 %
Stimme überhaupt nicht zu	8,4 %	12,0 %	12,8 %	2,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	20.157	19.623	18.515	20.460
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	20.878	20.774	19.393	21.414

Hinweis:

Die Angabe wurde nur von Personen ab 14 Jahren erfasst.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Anwesenheit am Wohnort nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.11

Tätigkeit/Erwerbstätigkeit	Anwesend	Ganztägig nicht anwesend	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Kind (noch nicht eingeschult)	95,8 %	4,2 %	100 %	1.664	1.333
Hausfrau/Hausmann	93,8 %	6,2 %	100 %	186	153
In Rente/Pension, Vorruhestand	95,6 %	4,4 %	100 %	6.903	6.294
Im Freiwilligendienst	/	/	/	46	88
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	93,7 %	6,3 %	100 %	279	395
Schüler/Schülerin	97,5 %	2,5 %	100 %	3.615	3.221
Student/Studentin	85,4 %	14,6 %	100 %	921	1.378
In Ausbildung/Lehre, Umschulung	94,7 %	5,3 %	100 %	297	437
Vollzeitbeschäftigt	94,5 %	5,5 %	100 %	8.534	9.220
Teilzeitbeschäftigt	94,7 %	5,3 %	100 %	2.706	2.611
Sonstiges	90,4 %	9,6 %	100 %	284	313

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

Häufigkeitsgruppe	Anteile der Personen						
	Pkw*	Carsharing*	Fahrrad	Leih-/Mietfahrrad**	ÖPNV	Leih-Elektrotretroller***	Zufußgehen****
Täglich oder fast täglich	26,2 %	0,1 %	19,9 %	0,2 %	17,3 %	0,0 %	42,6 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	15,4 %	0,2 %	10,4 %	0,1 %	9,3 %	0,1 %	15,5 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	25,1 %	0,6 %	15,1 %	0,5 %	15,0 %	0,2 %	20,9 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	15,4 %	2,1 %	12,9 %	1,0 %	21,2 %	0,8 %	9,3 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	5,7 %	2,6 %	6,8 %	1,6 %	13,0 %	2,0 %	3,0 %
Seltener	4,8 %	4,2 %	8,8 %	3,9 %	14,1 %	3,8 %	5,5 %
Nie	7,5 %	90,3 %	26,0 %	92,6 %	10,0 %	93,2 %	3,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	25.373	25.473	25.447	21.408	25.468	20.323	25.478
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	25.382	25.470	25.458	22.294	25.472	21.050	25.478

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	72,8 %
Nein	27,2 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl 25.476

Gewichtete Fallzahl 25.477

Grund für nicht normalen Stichtag	Anteil der Personen
Krankheit (selbst)	14,7 %
Krankheit (Kind, Angehörige)	3,0 %
Urlaub	17,7 %
Behördengang	1,3 %
Arzttermin	11,4 %
Arbeit im Homeoffice	3,5 %
Anderer Grund	48,4 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl 6.492

Gewichtete Fallzahl 6.933

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	12,5 %	8,6 %	4.065	/	0	/	0
14 bis unter 18 Jahre	4,9 %	10,8 %	1.087	4,8 %	1.087	/	0
18 bis unter 25 Jahre	7,0 %	15,5 %	1.191	13,4 %	1.192	17,9 %	1.193
25 bis unter 45 Jahre	28,0 %	18,8 %	5.942	13,7 %	5.942	13,0 %	5.942
45 bis unter 65 Jahre	24,4 %	6,1 %	6.605	4,4 %	6.604	2,7 %	6.605
65 bis unter 75 Jahre	12,0 %	1,7 %	3.627	2,0 %	3.629	0,4 %	3.629
75 Jahre und älter	11,1 %	0,7 %	2.954	1,0 %	2.954	0,3 %	2.954
Summe	100 %						
Gesamt		9,7 %		7,4 %		6,8 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	25.476		25.471		21.408		20.323
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	25.477		25.470		22.294		21.050

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	89,9 %	93,8 %	89,7 %	90,6 %
An einem anderen Ort zugelassen	10,0 %	5,9 %	6,8 %	9,2 %
Zurzeit abgemeldet	0,1 %	0,3 %	3,5 %	0,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.142	2.767	272	12.181
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.016	2.274	219	12.509
Abstellort der Haushalts-Pkw				
Üblicherweise genutzter Abstellort	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Garage/Carport/privater Stellplatz	57,4 %	62,4 %	63,9 %	58,4 %
Öffentlicher Straßenraum	39,1 %	33,4 %	29,0 %	37,8 %
Unterschiedlich	3,5 %	4,2 %	7,1 %	3,7 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.142	2.767	272	12.181
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.016	2.274	219	12.509
Art der Haushalts-Pkw				
Pkw-Art	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Privat-Pkw	90,5 %	93,2 %	92,3 %	91,0 %
Dienst-Pkw	9,5 %	6,8 %	7,7 %	9,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.142	2.767	272	12.181
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.016	2.274	219	12.509

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 4.2.1

Antriebsart der Pkw und Ladeort von Elektro-Pkw

Antriebsart	Antriebsart der Haushalts-Pkw			
	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Benzin	67,4 %	71,6 %	75,3 %	68,3 %
Diesel	25,8 %	22,5 %	22,2 %	25,2 %
Gas (in Kombination mit Benzin)	0,7 %	0,8 %	0,2 %	0,7 %
Plug-in-Hybrid	2,0 %	0,8 %	0,2 %	1,8 %
Hybrid ohne Plug-in	2,4 %	1,1 %	0,4 %	2,1 %
Elektroantrieb	1,7 %	3,1 %	1,6 %	1,9 %
Anderer Antriebsart	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.142	2.767	272	12.181
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.016	2.274	219	12.509

Ladeort	Vorwiegender Ladeort der Haushalts-Pkw mit Plug-in-Hybrid- oder Elektroantrieb			
	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Eigene Ladestation an der Wohnung	39,2 %	71,2 %	/	45,9 %
Im öffentlichen Straßenraum in Wohnungsnähe	14,4 %	7,7 %	/	13,0 %
Ladestation am Arbeitsplatz (Firmengelände)	31,9 %	14,9 %	/	28,4 %
Im öffentlichen Straßenraum in Arbeitsplatznähe	2,8 %	4,6 %	/	3,1 %
Parkplatz einer Einzelhandelseinrichtung (z. B. Supermarkt)	4,0 %	0,0 %	/	3,2 %
Öffentlicher Ladepark	6,0 %	0,0 %	/	4,8 %
Anderer Ladeort	1,7 %	1,6 %	/	1,6 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	384	117	6	507
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	368	89	4	460

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	10,9 %	22,4 %	12,1 %
Anderer Dienstort/-weg	1,0 %	4,6 %	1,5 %
Kinderkrippe/-garten	1,4 %	0,3 %	1,3 %
Grundschule	1,5 %	0,2 %	1,3 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	2,7 %	1,0 %	2,5 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,8 %	0,9 %	0,8 %
Andere Bildungseinrichtung	0,5 %	0,4 %	0,5 %
Einkauf täglicher Bedarf	8,9 %	3,7 %	8,5 %
Sonstiger Einkauf	3,0 %	2,4 %	3,0 %
Behördengang, Arztbesuch	3,6 %	1,7 %	3,4 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	2,9 %	1,2 %	2,7 %
Bringen oder Holen von Personen	5,0 %	3,0 %	4,7 %
Kultur, Theater, Kino	0,5 %	0,4 %	0,5 %
Gaststätte/Kneipe	2,3 %	0,8 %	2,3 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	2,5 %	5,1 %	2,8 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	4,3 %	3,6 %	4,4 %
Sportstätte (allgemein)	2,9 %	1,0 %	2,7 %
Andere Freizeitaktivität	3,3 %	4,5 %	3,4 %
Eigene Wohnung	41,0 %	41,0 %	40,4 %
Sonstiges	1,1 %	1,8 %	1,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	<i>73.269</i>	<i>7.761</i>	<i>82.585</i>
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	<i>73.353</i>	<i>7.902</i>	<i>82.869</i>

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 5.1.2

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

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Eigener Arbeitsplatz	17,6 %	38,9 %	19,6 %
Anderer Dienstort/-weg	1,4 %	8,0 %	2,2 %
Kinderkrippe/-garten	2,3 %	0,5 %	2,1 %
Grundschule	2,5 %	0,3 %	2,3 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	5,0 %	1,8 %	4,6 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	1,3 %	1,4 %	1,3 %
Andere Bildungseinrichtung	0,9 %	0,5 %	0,9 %
Einkauf täglicher Bedarf	16,1 %	6,1 %	15,1 %
Sonstiger Einkauf	4,9 %	3,7 %	4,8 %
Behördengang, Arztbesuch	5,9 %	2,9 %	5,5 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	4,7 %	1,9 %	4,4 %
Bringen oder Holen von Personen	7,8 %	3,9 %	7,3 %
Kultur, Theater, Kino	0,9 %	0,7 %	0,9 %
Gaststätte/Kneipe	3,6 %	1,5 %	3,5 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	4,1 %	8,5 %	4,6 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	8,1 %	7,0 %	8,1 %
Sportstätte (allgemein)	5,4 %	1,8 %	5,0 %
Andere Freizeitaktivität	5,8 %	7,6 %	6,0 %
Sonstiges	1,8 %	3,0 %	2,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	73.248	7.756	82.554
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	73.333	7.900	82.842

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	17,8 %	39,5 %	19,9 %
Anderer Dienstort/-weg	1,4 %	8,1 %	2,2 %
Kinderkrippe/-garten	5,9 %	1,5 %	5,3 %
Grundschule	4,2 %	0,7 %	3,8 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	5,3 %	2,1 %	4,9 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	1,3 %	1,4 %	1,3 %
Andere Bildungseinrichtung	1,0 %	0,5 %	0,9 %
Einkauf täglicher Bedarf	16,1 %	6,1 %	15,2 %
Sonstiger Einkauf	4,9 %	3,7 %	4,8 %
Behördengang, Arztbesuch	6,2 %	3,2 %	5,8 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	4,7 %	1,9 %	4,4 %
Kultur, Theater, Kino	0,9 %	0,7 %	0,9 %
Gaststätte/Kneipe	3,6 %	1,5 %	3,5 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	4,7 %	9,1 %	5,2 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	8,2 %	7,1 %	8,1 %
Sportstätte (allgemein)	5,8 %	1,9 %	5,4 %
Andere Freizeitaktivität	6,0 %	7,7 %	6,2 %
Sonstiges	2,0 %	3,3 %	2,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	73.174	7.742	82.460
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	73.286	7.891	82.781

Hinweise:

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

Wegen mit dem Zweck "Bringen oder Holen von Personen" wurde der Zweck der begleiteten Person zugeordnet.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 5.1.4

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

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Alle Wege
Arbeitsplatz	2,6 %	3,4 %
Anderer Dienstort/-weg	0,1 %	0,1 %
Kinderkrippe/-garten	46,2 %	45,1 %
Grundschule	22,3 %	21,7 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	4,3 %	4,5 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,0 %	0,1 %
Andere Bildungseinrichtung	1,0 %	0,9 %
Einkauf täglicher Bedarf	0,2 %	0,3 %
Sonstiger Einkauf	0,1 %	0,1 %
Behördengang, Arztbesuch	4,0 %	4,1 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	1,0 %	0,9 %
Kultur, Theater, Kino	0,4 %	0,4 %
Gaststätte/Kneipe	0,3 %	0,3 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	6,7 %	7,1 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	0,4 %	0,5 %
Sportstätte (allgemein)	4,7 %	4,6 %
Andere Freizeitaktivität	2,3 %	2,3 %
Sonstiges	3,3 %	3,6 %
Summe	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	4.650	4.965
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.626	3.889

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	40,4 %
Wohnumfeld (ca. 5 min zu Fuß)	5,0 %
Am Wohnort	48,3 %
Außerhalb des Wohnortes	6,2 %
Ausland	0,1 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl 82.499

Gewichtete Fallzahl 82.754

Zweck bei Ziel im Wohnumfeld	Anteil Wege
Eigener Arbeitsplatz	6,3 %
Kita/Schule/Ausbildung	21,6 %
Einkauf/Dienstleistung	41,7 %
Freizeit	26,6 %
Anderer Zweck	3,8 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl 3.887

Gewichtete Fallzahl 4.136

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	35,8 %	1,8 %	32,6 %
Fahrrad (konventionell)	16,2 %	3,6 %	14,8 %
Elektrofahrrad	1,7 %	1,3 %	1,6 %
Leihfahrrad	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Elektro-Leihfahrrad	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Lastenfahrrad	0,2 %	0,0 %	0,2 %
Elektro-Lastenfahrrad	0,4 %	0,0 %	0,3 %
Elektrotretroller (E-Scooter)	0,1 %	0,0 %	0,1 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,3 %	0,5 %	0,3 %
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	21,5 %	54,5 %	24,8 %
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,1 %	0,4 %	0,1 %
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	0,8 %	3,8 %	1,1 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	5,5 %	7,3 %	5,7 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	1,5 %	3,9 %	1,8 %
Bus	3,2 %	1,9 %	3,0 %
Straßenbahn/Tram	11,1 %	2,5 %	10,1 %
U-Bahn	0,0 %	0,1 %	0,0 %
S-Bahn	0,9 %	6,0 %	1,4 %
Nahverkehrszug	0,1 %	8,7 %	1,0 %
Fernverkehrszug	0,0 %	2,4 %	0,2 %
Taxi	0,2 %	0,0 %	0,2 %
Fernbus	0,0 %	0,2 %	0,0 %
Anderes Verkehrsmittel	0,3 %	1,0 %	0,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	73.271	7.773	82.607
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	73.347	7.909	82.876

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	35,8 %	1,8 %	32,6 %
Fahrrad	18,5 %	5,0 %	17,0 %
MIV	30,1 %	70,6 %	34,2 %
ÖV	15,7 %	22,6 %	16,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	73.271	7.773	82.607
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	73.347	7.909	82.876

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	16,8 %	21,6 %	42,8 %	18,8 %	100 %	9.439	10.132
Kita/Schule/Ausbildung	29,2 %	22,2 %	26,3 %	22,4 %	100 %	9.415	8.133
Einkauf/Dienstleistung	40,0 %	11,5 %	35,2 %	13,4 %	100 %	14.091	14.780
Freizeit	42,4 %	15,9 %	29,8 %	11,9 %	100 %	13.570	13.884
Anderer Zweck	20,3 %	10,2 %	51,3 %	18,3 %	100 %	2.393	2.445
Eigene Wohnung	31,9 %	17,7 %	33,5 %	16,9 %	100 %	33.586	33.416

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	19,7 %	26,2 %	35,9 %	18,2 %	100 %	7.396	8.077
Kita/Schule/Ausbildung	30,3 %	23,1 %	25,1 %	21,5 %	100 %	8.997	7.759
Einkauf/Dienstleistung	41,8 %	12,2 %	32,3 %	13,7 %	100 %	13.153	13.652
Freizeit	46,0 %	17,1 %	25,6 %	11,2 %	100 %	11.797	12.092
Anderer Zweck	25,8 %	14,1 %	44,9 %	15,1 %	100 %	1.572	1.695
Eigene Wohnung	35,2 %	18,9 %	29,6 %	16,2 %	100 %	30.282	30.013

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	14,3 %	22,5 %	43,6 %	19,7 %	100 %	15.437	16.450
Kita/Schule/Ausbildung	30,0 %	21,9 %	24,4 %	23,7 %	100 %	15.595	13.469
Einkauf/Dienstleistung	39,6 %	11,7 %	34,7 %	14,0 %	100 %	24.058	24.975
Freizeit	41,5 %	16,8 %	30,0 %	11,6 %	100 %	23.761	24.182
Anderer Zweck	19,1 %	11,4 %	50,5 %	19,0 %	100 %	3.574	3.663

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	17,1 %	27,4 %	36,3 %	19,2 %	100 %	12.043	13.050
Kita/Schule/Ausbildung	31,1 %	22,7 %	23,4 %	22,8 %	100 %	14.992	12.916
Einkauf/Dienstleistung	41,5 %	12,3 %	32,2 %	14,0 %	100 %	22.718	23.366
Freizeit	45,1 %	17,7 %	26,0 %	11,1 %	100 %	20.985	21.383
Anderer Zweck	25,1 %	16,1 %	43,9 %	14,9 %	100 %	2.406	2.535

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	30,0 %	19,9 %	34,8 %	15,3 %		100 %	20.968	18.864
Eher gut	33,2 %	18,0 %	33,3 %	15,5 %		100 %	35.686	37.631
Eher schlecht	34,1 %	13,3 %	35,2 %	17,4 %		100 %	18.853	19.222
(Sehr) schlecht	33,0 %	13,3 %	34,5 %	19,2 %		100 %	5.650	6.135

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	34,1 %	14,1 %	35,1 %	16,8 %	100 %	21.350	24.085	
April–Juni	33,1 %	18,8 %	32,8 %	15,3 %	100 %	22.513	24.129	
Juli–September	31,0 %	20,7 %	33,0 %	15,3 %	100 %	19.447	15.498	
Oktober–Dezember	31,5 %	15,3 %	35,8 %	17,4 %	100 %	19.297	19.163	

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	39,3 %	16,0 %	20,7 %	24,0 %	100 %	7.856	11.320	
Niedrig	33,8 %	15,0 %	32,0 %	19,2 %	100 %	10.892	11.962	
Mittel	33,0 %	15,7 %	36,4 %	15,0 %	100 %	22.387	22.728	
Hoch	30,6 %	19,8 %	36,9 %	12,7 %	100 %	23.888	21.798	
Sehr hoch	27,5 %	20,9 %	39,4 %	12,2 %	100 %	9.975	7.843	

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	36,4 %	18,9 %	26,0 %	18,7 %	100 %	12.734	9.725	
15 bis unter 25 Jahre	33,5 %	16,1 %	17,7 %	32,7 %	100 %	5.850	8.849	
25 bis unter 45 Jahre	31,7 %	21,8 %	33,1 %	13,3 %	100 %	22.606	26.167	
45 bis unter 65 Jahre	28,3 %	16,4 %	43,9 %	11,4 %	100 %	21.852	20.383	
65 Jahre und älter	36,4 %	9,9 %	37,2 %	16,5 %	100 %	19.565	17.752	

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	2,9	2.219	3,0	2.039	/	/	2,9	4.265
15 bis unter 25 Jahre	3,5	873	3,5	899	/	/	3,5	1.789
25 bis unter 45 Jahre	3,8	2.649	4,0	3.010	/	/	3,9	5.671
45 bis unter 65 Jahre	3,5	3.038	3,5	3.188	/	/	3,5	6.235
65 Jahre und älter	3,3	2.954	3,1	3.294	/	/	3,2	6.250
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		11.733		12.430		47		24.210
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		11.686		12.364		71		24.121

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			Ungew. Fallzahl
Nicht erwerbstätig	3,2	4.036	3,0	4.606	/	/	3,1	8.648
In Ausbildung	3,3	2.278	3,3	2.280	/	/	3,3	4.581
Erwerbstätig	3,6	5.237	3,8	5.428	/	/	3,7	10.682
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		11.551		12.314		46		23.911
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		11.489		12.242		70		23.802

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	Wege pro Person und Tag				Alle	Ungew. Fallzahl		
	Männlich	Ungew. Fallzahl	Weiblich	Ungew. Fallzahl			Divers/ ohne Eintrag	Ungew. Fallzahl
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	3,5	7.474	3,6	7.017	/	/	3,6	14.506
Nach Absprache	3,4	1.506	3,6	1.941	/	/	3,5	3.454
Kein Zugang	3,3	2.753	3,1	3.472	/	/	3,2	6.250
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		11.733		12.430		47		24.210
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		11.686		12.364		71		24.121

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	0,34	11,0 %	0,42	12,2 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,32	10,6 %	0,34	9,8 %
Einkauf/Dienstleistung	0,57	18,6 %	0,61	17,8 %
Freizeit	0,50	16,5 %	0,58	16,8 %
Anderer Zweck	0,07	2,3 %	0,10	3,0 %
Eigene Wohnung	1,25	41,0 %	1,39	40,4 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		73.227		82.529
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		73.326		82.832

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	0,54	17,8 %	0,68	19,9 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,54	17,6 %	0,56	16,3 %
Einkauf/Dienstleistung	0,97	31,9 %	1,04	30,2 %
Freizeit	0,89	29,2 %	1,00	29,2 %
Anderer Zweck	0,11	3,5 %	0,15	4,4 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		73.174		82.460
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		73.286		82.781

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	1,09	35,8 %	1,12	32,6 %
Fahrrad (konventionell)	0,49	16,2 %	0,51	14,8 %
Elektrofahrrad	0,05	1,7 %	0,06	1,6 %
Leihfahrrad	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Elektro-Leihfahrrad	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Lastenfahrrad	0,01	0,2 %	0,01	0,2 %
Elektro-Lastenfahrrad	0,01	0,4 %	0,01	0,3 %
Elektrotretroller (E-Scooter)	0,00	0,1 %	0,00	0,1 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,01	0,3 %	0,01	0,3 %
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	0,65	21,5 %	0,85	24,8 %
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,00	0,1 %	0,00	0,1 %
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	0,02	0,8 %	0,04	1,1 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	0,17	5,5 %	0,19	5,7 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	0,05	1,5 %	0,06	1,8 %
Bus	0,10	3,2 %	0,10	3,0 %
Straßenbahn/Tram	0,34	11,1 %	0,35	10,1 %
U-Bahn	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
S-Bahn	0,03	0,9 %	0,05	1,4 %
Nahverkehrszug	0,00	0,1 %	0,03	1,0 %
Fernverkehrszug	0,00	0,0 %	0,01	0,2 %
Taxi	0,01	0,2 %	0,01	0,2 %
Fernbus	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Anderes Verkehrsmittel	0,01	0,3 %	0,01	0,3 %
Summe		100 %		100 %

Ungewichtete Fallzahl 73.271 82.607

Gewichtete Fallzahl 73.347 82.876

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	1,09	35,8 %	1,12	32,6 %
Fahrrad	0,56	18,5 %	0,58	17,0 %
MIV	0,91	30,1 %	1,17	34,2 %
ÖV	0,48	15,7 %	0,56	16,2 %
Summe		100 %		100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	73.271	82.607
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	73.347	82.876

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	10,0 %	10,4 %	/	10,2 %
Nicht im Homeoffice*	90,0 %	89,6 %	/	89,8 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	5.513	5.354	17	10.884
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	6.123	5.380	15	11.517

Homeoffice am Stichtag nach Umfang der Erwerbstätigkeit			
	In Vollzeit	In Teilzeit	Gesamt
Ganztägig im Homeoffice	10,2 %	10,2 %	10,2 %
Nicht im Homeoffice*	89,8 %	89,8 %	89,8 %
Summe	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.483	2.400	10.883
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	9.175	2.341	11.516

Anteil mobiler Personen und Wegehäufigkeit mobiler Personen				
	Anteil mobiler Personen**	Ungewichtete Fallzahl	Wege mobiler Personen**	Ungewichtete Fallzahl
Ganztägig im Homeoffice	81,0 %	1.106	3,9	877
Nicht im Homeoffice*	96,3 %	9.242	3,9	8.943
Gesamt	94,7 %		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	12,8	7.909	66,4	7.909
In Ausbildung	14,4	3.952	69,7	3.952
Erwerbstätig	24,0	9.310	78,0	9.310
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		21.171	21.171	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		20.954	20.954	

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	15,5	6.543	80,4	6.543
In Ausbildung	15,2	3.762	73,4	3.762
Erwerbstätig	25,6	8.752	83,2	8.752
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		19.057	19.057	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		18.894	18.894	

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	10,6 %	9.437	10.134
Kita/Schule/Ausbildung	1,1	56,8 %	9.411	8.128
Einkauf/Dienstleistung	0,3	27,6 %	14.089	14.776
Freizeit	0,8	41,2 %	13.562	13.875
Anderer Zweck	0,5	19,8 %	1.290	1.270
Eigene Wohnung	0,4	29,6 %	33.596	33.429
Gesamt	0,5	31,5 %		

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	8,6 %	15.438	16.464
Kita/Schule/Ausbildung	0,9	53,8 %	15.589	13.464
Einkauf/Dienstleistung	0,3	26,8 %	24.059	24.974
Freizeit	0,7	40,2 %	23.756	24.171
Anderer Zweck	0,4	18,3 %	1.847	1.845
Gesamt	0,5	31,5 %		

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	Entfernung	Geschw.	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
	min/Weg	km/Weg	km/h		
Zu Fuß	16,0	1,0	3,7	23.366	24.592
Fahrrad (konventionell)	16,7	3,0	10,9	11.755	11.452
Elektrofahrrad	18,5	4,0	12,9	1.373	1.191
Leihfahrrad	/	/	/	20	23
Elektro-Leihfahrrad	/	/	/	15	10
Lastenfahrrad	/	/	/	87	130
Elektro-Lastenfahrrad	15,9	3,1	11,6	337	259
Elektrotretroller (E-Scooter)	/	/	/	76	73
Moped/Motorrad/Motorroller	18,3	4,9	16,0	183	229
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	/	/	/	9	8
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	17,1	5,4	18,8	16.146	14.906
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	36	83
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	18,3	5,8	19,0	456	551
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	15,3	4,6	17,8	5.201	3.804
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	35	20
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	17,5	5,1	17,4	908	1.051
Bus	29,4	4,5	9,2	1.871	2.080
Straßenbahn/Tram	32,2	5,1	9,5	5.958	7.192
U-Bahn	/	/	/	4	5
S-Bahn	40,0	9,3	13,9	356	546
Nahverkehrszug	/	/	/	93	104
Fernverkehrszug	/	/	/	2	
Taxi	/	/	/	89	137
Fernbus	/	/	/	0	0
Anderes Verkehrsmittel	/	/	/	146	166
Gesamt	18,8	3,3	10,6		

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 7.1.1

Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)

Hauptverkehrsmittelgruppe	Reisezeit	Entfernung	Geschw.	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
	min/Weg	km/Weg	km/h		
Zu Fuß	16,0	1,0	3,7	23.366	24.592
Fahrrad	16,9	3,1	11,1	13.587	13.065
MIV	16,9	5,2	18,4	23.124	20.781
ÖV	32,0	5,3	9,9	8.445	10.172
Gesamt	18,8	3,3	10,6		

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 7.1.2

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	15,3	0,8	3,3	19.415	20.569
Fahrrad	16,7	3,3	11,8	12.191	11.729
MIV	16,7	5,0	17,9	20.271	18.222
ÖV	32,1	5,2	9,8	7.490	9.128
Gesamt	18,6	3,3	10,5		

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 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	16,2	1,0	3,8	24.085	25.324
Fahrrad (konventionell)	17,7	3,3	11,3	12.069	11.779
Elektrofahrrad	21,4	4,8	13,5	1.515	1.304
Leihfahrrad	/	/	/	21	26
Elektro-Leihfahrrad	/	/	/	15	10
Lastenfahrrad	/	/	/	88	130
Elektro-Lastenfahrrad	15,9	3,1	11,6	342	261
Elektrotretroller (E-Scooter)	/	/	/	80	75
Moped/Motorrad/Motorroller	19,5	6,9	21,2	224	273
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	/	/	/	11	10
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	21,1	9,5	27,1	20.507	19.232
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	43	100
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	25,1	13,3	31,8	709	809
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	17,6	6,6	22,4	5.907	4.384
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	40	23
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	22,5	9,6	25,6	1.160	1.374
Bus	30,8	5,1	10,0	2.014	2.238
Straßenbahn/Tram	32,7	5,3	9,8	6.086	7.398
U-Bahn	/	/	/	26	20
S-Bahn	53,4	19,3	21,7	660	918
Nahverkehrszug	70,1	40,4	34,6	567	645
Fernverkehrszug	/	/	/	40	24
Taxi	/	/	/	100	145
Fernbus	/	/	/	17	15
Anderes Verkehrsmittel	/	/	/	179	206
Gesamt	21,1	5,4	15,2		

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	16,2	1,0	3,8	24.085	25.324
Fahrrad	18,0	3,5	11,5	14.050	13.511
MIV	20,7	9,1	26,3	28.773	26.352
ÖV	36,1	8,6	14,3	9.597	11.539
Gesamt	21,1	5,4	15,2		

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 7.4.2

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

Hauptverkehrsmittelgruppe	Reisezeit	GIS-Entfernung	Geschw.	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
	min/Weg	km/Weg	km/h		
Zu Fuß	15,4	0,8	3,3	19.866	21.068
Fahrrad	17,6	3,5	12,0	12.526	12.043
MIV	20,4	8,7	25,7	24.884	22.794
ÖV	36,0	8,5	14,2	8.467	10.314
Gesamt	20,7	5,2	15,2		

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 8.1

**Tagesgang nach Hauptverkehrsmittelgruppen
(alle Wege)**

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

Ungewichtete Fallzahl 25.610 14.603 30.833 11.128 82.174

Gewichtete Fallzahl 26.920 13.990 28.124 13.368 82.403

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 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
01:01–02:00	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %
02:01–03:00	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %
03:01–04:00	0,0 %	0,2 %	0,4 %	0,2 %	0,2 %
04:01–05:00	0,8 %	0,9 %	2,9 %	2,6 %	2,0 %
05:01–06:00	2,5 %	5,5 %	12,3 %	8,3 %	8,0 %
06:01–07:00	13,1 %	16,9 %	27,5 %	32,5 %	23,5 %
07:01–08:00	49,9 %	42,2 %	30,3 %	32,7 %	37,3 %
08:01–09:00	13,0 %	14,6 %	11,3 %	10,0 %	12,1 %
09:01–10:00	3,1 %	4,1 %	2,1 %	3,2 %	3,0 %
10:01–11:00	1,2 %	3,2 %	0,8 %	1,8 %	1,7 %
11:01–12:00	1,4 %	1,3 %	1,0 %	1,1 %	1,2 %
12:01–13:00	1,0 %	1,9 %	1,5 %	1,7 %	1,5 %
13:01–14:00	1,3 %	1,4 %	1,6 %	1,6 %	1,5 %
14:01–15:00	3,6 %	2,4 %	2,3 %	1,2 %	2,3 %
15:01–16:00	5,7 %	3,0 %	2,5 %	1,2 %	2,9 %
16:01–17:00	1,8 %	0,7 %	0,8 %	0,8 %	1,0 %
17:01–18:00	0,5 %	0,4 %	0,8 %	0,6 %	0,6 %
18:01–19:00	0,4 %	0,6 %	0,3 %	0,2 %	0,4 %
19:01–20:00	0,1 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
20:01–21:00	0,2 %	0,5 %	0,7 %	0,2 %	0,4 %
21:01–22:00	0,1 %	0,0 %	0,4 %	0,1 %	0,2 %
22:01–23:00	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %
23:01–24:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.861	3.602	5.516	2.821	14.800
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.725	3.259	5.096	3.294	14.374

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 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %
05:01–06:00	0,0 %	0,3 %	0,4 %	0,2 %		0,3 %
06:01–07:00	0,5 %	0,2 %	1,0 %	0,1 %		0,5 %
07:01–08:00	5,2 %	1,7 %	3,3 %	0,7 %		2,7 %
08:01–09:00	4,1 %	2,0 %	1,6 %	0,6 %		2,0 %
09:01–10:00	1,7 %	1,3 %	0,7 %	0,9 %		1,1 %
10:01–11:00	0,9 %	0,6 %	0,3 %	0,4 %		0,5 %
11:01–12:00	3,0 %	2,2 %	1,7 %	1,9 %		2,1 %
12:01–13:00	5,8 %	3,6 %	3,0 %	5,2 %		4,2 %
13:01–14:00	10,0 %	7,9 %	6,1 %	13,2 %		9,0 %
14:01–15:00	16,4 %	14,0 %	13,3 %	23,0 %		16,3 %
15:01–16:00	28,7 %	23,4 %	25,4 %	22,4 %		24,9 %
16:01–17:00	12,2 %	21,9 %	19,8 %	13,9 %		17,4 %
17:01–18:00	4,9 %	9,4 %	9,7 %	7,4 %		8,1 %
18:01–19:00	3,5 %	4,1 %	5,4 %	3,9 %		4,3 %
19:01–20:00	1,3 %	4,0 %	3,1 %	2,2 %		2,7 %
20:01–21:00	0,7 %	1,5 %	1,6 %	1,9 %		1,5 %
21:01–22:00	0,7 %	0,7 %	1,8 %	1,3 %		1,2 %
22:01–23:00	0,2 %	0,8 %	1,2 %	0,8 %		0,8 %
23:01–24:00	0,0 %	0,4 %	0,2 %	0,1 %		0,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.472	2.930	4.213	2.400		12.015
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.300	2.646	3.864	2.662		11.472

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	71,2 %	20,6 %	7,1 %	2,9 %	30,0 %	
Über 1 bis 2	19,3 %	23,6 %	12,1 %	12,4 %	16,6 %	
Über 2 bis 3	6,0 %	17,7 %	11,6 %	13,8 %	11,1 %	
Über 3 bis 4	1,9 %	11,6 %	10,4 %	13,1 %	8,2 %	
Über 4 bis 5	1,0 %	9,2 %	9,4 %	12,8 %	7,1 %	
Über 5 bis 6	0,3 %	5,2 %	7,4 %	8,1 %	4,8 %	
Über 6 bis 7	0,1 %	3,4 %	5,7 %	6,1 %	3,5 %	
Über 7 bis 8	0,1 %	2,4 %	5,8 %	6,5 %	3,4 %	
Über 8 bis 9	0,0 %	1,3 %	3,7 %	3,6 %	2,1 %	
Über 9 bis 10	0,0 %	1,2 %	4,3 %	4,7 %	2,4 %	
Über 10 bis 11	0,0 %	0,6 %	2,0 %	1,7 %	1,0 %	
Über 11 bis 12	0,0 %	0,9 %	2,4 %	1,4 %	1,2 %	
Über 12 bis 13	0,0 %	0,4 %	1,2 %	1,3 %	0,7 %	
Über 13 bis 14	0,0 %	0,3 %	1,3 %	0,5 %	0,6 %	
Über 14 bis 15	0,0 %	0,3 %	1,8 %	1,3 %	0,9 %	
Über 15 bis 16	0,0 %	0,3 %	0,8 %	0,7 %	0,4 %	
Über 16 bis 17	0,0 %	0,1 %	0,6 %	0,4 %	0,3 %	
Über 17 bis 18	0,0 %	0,1 %	0,7 %	0,2 %	0,3 %	
Über 18 bis 19	0,0 %	0,0 %	0,5 %	0,1 %	0,2 %	
Über 19 bis 20	0,0 %	0,1 %	1,4 %	0,7 %	0,6 %	
Über 20	0,0 %	0,7 %	9,8 %	7,8 %	4,7 %	
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	24.085	14.050	28.773	9.597	76.505	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	25.324	13.511	26.352	11.539	76.726	

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	78,4 %	12,1 %	8,1 %	1,4 %	100 %	22.444	22.996
Über 1 bis 3	30,2 %	26,3 %	29,4 %	14,2 %	100 %	21.535	21.258
Über 3 bis 5	6,2 %	23,9 %	44,4 %	25,4 %	100 %	11.774	11.753
Über 5 bis 10	1,2 %	14,7 %	57,1 %	27,0 %	100 %	12.496	12.396
Über 10	0,1 %	6,2 %	71,4 %	22,3 %	100 %	8.256	8.324

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	10,3 %	58,7 %	698	9,9 %	55,7 %	715	/	/	/
25 bis unter 45 Jahre	35,6 %	90,9 %	2.803	31,0 %	89,4 %	3.126	/	/	/
45 bis unter 65 Jahre	30,3 %	94,7 %	3.269	27,9 %	88,7 %	3.324	/	/	/
65 bis unter 75 Jahre	12,5 %	93,6 %	1.660	16,1 %	79,0 %	1.967	/	/	/
75 Jahre und älter	11,3 %	90,6 %	1.456	15,2 %	61,3 %	1.498	/	/	/
Summe	100 %			100 %			/		
Gesamt		89,0 %			80,0 %			/	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.886		9.886	10.630		10.630	41		41
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.381		10.381	10.973		10.973	78		78

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	28,0 %	89,6 %	3.343	37,5 %	69,1 %	4.062	/	/	/
In Ausbildung	11,1 %	61,8 %	753	10,8 %	61,7 %	816	/	/	/
Erwerbstätig	60,8 %	93,6 %	5.591	51,7 %	91,7 %	5.625	/	/	/
Summe	100 %			100 %			/		
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.687		9.687	10.503		10.503	40		40
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.172		10.172	10.833		10.833	77		77

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	31,6 %	89,5 %	2.704	34,0 %	73,5 %	2.740	/	/	/
Meister-/Techniker-/Fachschule, Berufsakademie	11,6 %	94,1 %	1.181	11,3 %	81,5 %	1.092	/	/	/
Hoch-/Fachhochschule	47,8 %	94,9 %	4.646	46,4 %	91,0 %	4.542	/	/	/
(Noch) ohne Berufsausbildung	9,0 %	55,1 %	331	8,4 %	45,9 %	305	/	/	/
Summe	100 %			100 %			/		
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.674		9.674	10.415		10.415	33		33
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	10.152		10.152	10.723		10.723	57		57

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	12,5 %
WEW	7,3 %
WBW	6,7 %
WFW	4,5 %
WAWFW	2,9 %
WBWFW	2,9 %
WEWFW	2,8 %
WKW	2,5 %
WAWEW	2,2 %
WEWEW	1,9 %
WAEW	1,8 %
WEEW	1,6 %
WAFW	1,1 %
WFWEW	0,9 %
WBFW	0,8 %
Sonstige Muster	47,5 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	22.069
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	22.038

- 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	21,6 %
WEW	19,8 %
WAW	14,8 %
WBW	9,3 %
WKW	3,7 %
WEEW	2,5 %
WAEW	1,8 %
WFEW	1,1 %
WSW	1,1 %
WFFW	1,1 %
WFFW	1,0 %
WAFW	1,0 %
WDW	0,9 %
WAFAW	0,8 %
WBFW	0,7 %
Sonstige Muster	18,9 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl 34.024

Gewichtete Fallzahl 34.024

- 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	0,43	0,09	0,00	0,05	0,02	0,01	0,00	0,00
Über 1 bis 2	0,34	0,23	0,00	0,17	0,06	0,10	0,00	0,00
Über 2 bis 3	0,18	0,29	0,01	0,26	0,09	0,19	0,00	0,00
Über 3 bis 4	0,07	0,26	0,00	0,33	0,12	0,25	0,00	0,00
Über 4 bis 5	0,05	0,26	0,01	0,35	0,13	0,29	0,02	0,01
Über 5 bis 6	0,02	0,18	0,01	0,35	0,11	0,23	0,01	0,00
Über 6 bis 7	0,01	0,14	0,00	0,33	0,08	0,18	0,01	0,01
Über 7 bis 8	0,00	0,11	0,00	0,33	0,11	0,24	0,02	0,01
Über 8 bis 9	0,00	0,06	0,01	0,28	0,06	0,11	0,03	0,00
Über 9	0,00	0,23	0,02	1,29	0,26	0,50	0,18	0,04
Summe	1,10	1,85	0,06	3,74	1,04	2,10	0,27	0,07
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	22.319	13.098	261	15.794	5.927	7.517	436	229
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	23.489	12.529	306	14.790	4.724	8.944	632	296

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	0,44	0,09	0,00	0,05	0,02	0,01	0,00	0,00
Über 1 bis 2	0,34	0,24	0,00	0,17	0,06	0,11	0,00	0,00
Über 2 bis 3	0,18	0,29	0,01	0,27	0,10	0,20	0,00	0,00
Über 3 bis 4	0,08	0,26	0,00	0,34	0,12	0,25	0,00	0,00
Über 4 bis 5	0,05	0,27	0,01	0,39	0,14	0,29	0,02	0,02
Über 5 bis 6	0,02	0,18	0,01	0,39	0,12	0,23	0,01	0,00
Über 6 bis 7	0,01	0,14	0,00	0,37	0,09	0,19	0,01	0,01
Über 7 bis 8	0,01	0,11	0,00	0,40	0,13	0,24	0,02	0,01
Über 8 bis 9	0,00	0,07	0,01	0,31	0,07	0,11	0,04	0,01
Über 9	0,01	0,45	0,05	5,91	1,06	0,67	1,98	0,07
Summe	1,14	2,10	0,09	8,60	1,91	2,30	2,08	0,12
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	22.900	13.530	307	20.137	6.847	7.754	1.222	267
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	24.128	12.938	351	19.134	5.568	9.246	1.548	338

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	32,6 %
MIV-Fahrer/-in	19,0 %
Fahrrad	16,2 %
Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß	14,0 %
MIV-Mitfahrer/-in	5,3 %
Zu Fuß – MIV-Fahrer/-in – Zu Fuß	3,1 %
MIV-Fahrer/-in – Zu Fuß	2,2 %
Zu Fuß – MIV-Fahrer/-in	2,2 %
Zu Fuß – MIV-Mitfahrer/-in – Zu Fuß	0,9 %
Zu Fuß – MIV-Mitfahrer/-in	0,6 %
Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß	0,6 %
MIV-Mitfahrer/-in – Zu Fuß	0,6 %
Zu Fuß – Fahrrad – Zu Fuß	0,3 %
Zu Fuß – Fahrrad	0,3 %
Fahrrad – ÖV – Fahrrad	0,3 %
Sonstige	1,8 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	82.607
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	82.876

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	9,4 %	0,32
Wohnen-Kindereinrichtung	2,7 %	0,09
Wohnen-Bildung	5,3 %	0,18
Wohnen-Dienstlich	0,6 %	0,02
Wohnen-Einkaufen	10,8 %	0,37
Wohnen-Freizeit	10,8 %	0,37
Wohnen-Sonstiges	0,8 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	7,7 %	0,26
Kindereinrichtung-Wohnen	2,0 %	0,07
Bildung-Wohnen	4,5 %	0,15
Dienstlich-Wohnen	0,7 %	0,02
Einkaufen-Wohnen	12,3 %	0,42
Freizeit-Wohnen	12,5 %	0,43
Sonstiges-Wohnen	0,8 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	2,7 %	0,09
Arbeiten-Sonstiges	4,5 %	0,15
Sonstiges-Sonstiges	12,1 %	0,42
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 82.426

Gewichtete Fallzahl 82.755

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	0,3 %	0,01
Wohnen-Kindereinrichtung	7,7 %	0,24
Wohnen-Bildung	21,9 %	0,67
Wohnen-Dienstlich	0,0 %	0,00
Wohnen-Einkaufen	3,4 %	0,10
Wohnen-Freizeit	8,7 %	0,27
Wohnen-Sonstiges	0,5 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	0,2 %	0,01
Kindereinrichtung-Wohnen	5,4 %	0,17
Bildung-Wohnen	19,4 %	0,59
Dienstlich-Wohnen	0,0 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	4,5 %	0,14
Freizeit-Wohnen	12,4 %	0,38
Sonstiges-Wohnen	0,5 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	0,1 %	0,00
Arbeiten-Sonstiges	0,2 %	0,01
Sonstiges-Sonstiges	14,6 %	0,45
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 15.136

Gewichtete Fallzahl 13.139

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 %	0,63
Wohnen-Kindereinrichtung	2,8 %	0,10
Wohnen-Bildung	1,7 %	0,06
Wohnen-Dienstlich	1,0 %	0,04
Wohnen-Einkaufen	7,0 %	0,26
Wohnen-Freizeit	8,6 %	0,32
Wohnen-Sonstiges	0,7 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	13,6 %	0,51
Kindereinrichtung-Wohnen	2,1 %	0,08
Bildung-Wohnen	1,3 %	0,05
Dienstlich-Wohnen	1,1 %	0,04
Einkaufen-Wohnen	9,3 %	0,35
Freizeit-Wohnen	10,5 %	0,39
Sonstiges-Wohnen	0,7 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	4,9 %	0,18
Arbeiten-Sonstiges	8,1 %	0,30
Sonstiges-Sonstiges	9,8 %	0,37
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	33.779	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	32.388	

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	5,1 %	0,18
Wohnen-Kindereinrichtung	1,4 %	0,05
Wohnen-Bildung	5,9 %	0,21
Wohnen-Dienstlich	0,6 %	0,02
Wohnen-Einkaufen	12,5 %	0,44
Wohnen-Freizeit	14,1 %	0,50
Wohnen-Sonstiges	0,7 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	4,9 %	0,17
Kindereinrichtung-Wohnen	1,1 %	0,04
Bildung-Wohnen	4,7 %	0,17
Dienstlich-Wohnen	0,8 %	0,03
Einkaufen-Wohnen	12,9 %	0,45
Freizeit-Wohnen	15,2 %	0,53
Sonstiges-Wohnen	0,7 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	1,1 %	0,04
Arbeiten-Sonstiges	1,3 %	0,05
Sonstiges-Sonstiges	17,0 %	0,60
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	<i>4.785</i>	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	<i>5.327</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 16.5

**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	17,7 %	0,63
Wohnen-Kindereinrichtung	1,9 %	0,07
Wohnen-Bildung	0,9 %	0,03
Wohnen-Dienstlich	1,0 %	0,03
Wohnen-Einkaufen	7,3 %	0,26
Wohnen-Freizeit	9,5 %	0,34
Wohnen-Sonstiges	0,7 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	13,7 %	0,49
Kindereinrichtung-Wohnen	1,4 %	0,05
Bildung-Wohnen	0,7 %	0,02
Dienstlich-Wohnen	1,0 %	0,03
Einkaufen-Wohnen	10,1 %	0,36
Freizeit-Wohnen	10,8 %	0,39
Sonstiges-Wohnen	0,7 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	4,9 %	0,18
Arbeiten-Sonstiges	8,7 %	0,31
Sonstiges-Sonstiges	9,3 %	0,33
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	5.666	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.459	

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	6,1 %	0,21
Wohnen-Kindereinrichtung	0,8 %	0,03
Wohnen-Bildung	8,6 %	0,29
Wohnen-Dienstlich	0,3 %	0,01
Wohnen-Einkaufen	11,6 %	0,39
Wohnen-Freizeit	11,6 %	0,39
Wohnen-Sonstiges	1,0 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	5,5 %	0,18
Kindereinrichtung-Wohnen	0,5 %	0,02
Bildung-Wohnen	7,2 %	0,24
Dienstlich-Wohnen	0,4 %	0,01
Einkaufen-Wohnen	12,8 %	0,43
Freizeit-Wohnen	12,7 %	0,43
Sonstiges-Wohnen	1,1 %	0,04
Sonstiges-Arbeiten	1,7 %	0,06
Arbeiten-Sonstiges	2,5 %	0,08
Sonstiges-Sonstiges	15,6 %	0,53
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	3.402	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	5.517	

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	1,2 %	0,04
Wohnen-Kindereinrichtung	0,2 %	0,01
Wohnen-Bildung	0,5 %	0,02
Wohnen-Dienstlich	0,3 %	0,01
Wohnen-Einkaufen	23,0 %	0,78
Wohnen-Freizeit	16,4 %	0,55
Wohnen-Sonstiges	1,4 %	0,05
Arbeiten-Wohnen	1,0 %	0,04
Kindereinrichtung-Wohnen	0,2 %	0,01
Bildung-Wohnen	0,3 %	0,01
Dienstlich-Wohnen	0,2 %	0,01
Einkaufen-Wohnen	23,3 %	0,79
Freizeit-Wohnen	16,7 %	0,56
Sonstiges-Wohnen	1,2 %	0,04
Sonstiges-Arbeiten	0,3 %	0,01
Arbeiten-Sonstiges	0,4 %	0,01
Sonstiges-Sonstiges	13,4 %	0,45
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	15.066	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	12.488	

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	0,7 %	0,02
Wohnen-Kindereinrichtung	0,1 %	0,00
Wohnen-Bildung	0,3 %	0,01
Wohnen-Dienstlich	0,0 %	0,00
Wohnen-Einkaufen	27,3 %	0,75
Wohnen-Freizeit	13,6 %	0,38
Wohnen-Sonstiges	1,1 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	0,6 %	0,02
Kindereinrichtung-Wohnen	0,1 %	0,00
Bildung-Wohnen	0,2 %	0,01
Dienstlich-Wohnen	0,0 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	26,9 %	0,74
Freizeit-Wohnen	14,4 %	0,40
Sonstiges-Wohnen	1,0 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	0,1 %	0,00
Arbeiten-Sonstiges	0,2 %	0,01
Sonstiges-Sonstiges	13,6 %	0,37
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	4.362	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	5.200	

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	3.186	3.277
Wohnen-Kindereinrichtung	1,9	468	359
Wohnen-Bildung	1,9	545	406
Wohnen-Dienstlich	1,1	269	266
Wohnen-Einkaufen	1,3	2.483	2.194
Wohnen-Freizeit	1,4	1.867	1.708
Wohnen-Sonstiges	1,4	213	203
Arbeiten-Wohnen	1,1	2.689	2.664
Kindereinrichtung-Wohnen	1,8	337	274
Bildung-Wohnen	1,7	400	303
Dienstlich-Wohnen	1,1	305	284
Einkaufen-Wohnen	1,3	2.921	2.642
Freizeit-Wohnen	1,4	2.184	2.069
Sonstiges-Wohnen	1,4	220	202
Sonstiges-Arbeiten	1,1	725	663
Arbeiten-Sonstiges	1,1	1.167	1.162
Sonstiges-Sonstiges	1,4	2.783	2.838

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	10,0 %	23,4 %	44,7 %	22,0 %	100 %	7.150	7.791
Wohnen-Kindereinrichtung	32,6 %	27,1 %	33,4 %	6,9 %	100 %	2.774	2.214
Wohnen-Bildung	28,1 %	19,2 %	20,0 %	32,7 %	100 %	4.878	4.370
Wohnen-Dienstlich	5,4 %	16,2 %	58,5 %	20,0 %	100 %	484	499
Wohnen-Einkaufen	41,8 %	11,0 %	32,8 %	14,4 %	100 %	8.776	8.951
Wohnen-Freizeit	43,2 %	17,5 %	27,4 %	11,9 %	100 %	8.850	8.907
Wohnen-Sonstiges	27,8 %	8,8 %	40,7 %	22,7 %	100 %	619	671
Arbeiten-Wohnen	10,2 %	24,0 %	44,8 %	21,0 %	100 %	5.998	6.318
Kindereinrichtung-Wohnen	34,6 %	25,7 %	33,2 %	6,5 %	100 %	2.017	1.614
Bildung-Wohnen	29,9 %	19,6 %	16,3 %	34,2 %	100 %	4.163	3.722
Dienstlich-Wohnen	7,1 %	15,9 %	54,5 %	22,4 %	100 %	555	574
Einkaufen-Wohnen	39,1 %	11,9 %	34,1 %	14,9 %	100 %	9.967	10.195
Freizeit-Wohnen	40,4 %	18,0 %	30,2 %	11,4 %	100 %	10.191	10.298
Sonstiges-Wohnen	25,1 %	12,0 %	44,0 %	18,8 %	100 %	626	644
Sonstiges-Arbeiten	41,7 %	16,5 %	33,7 %	8,1 %	100 %	2.194	2.210
Arbeiten-Sonstiges	37,4 %	16,3 %	35,5 %	10,8 %	100 %	3.364	3.686
Sonstiges-Sonstiges	35,2 %	12,4 %	39,3 %	13,1 %	100 %	9.785	10.049

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	/	/	/	/	/	33	37
Wohnen-Kindereinrichtung	30,2 %	27,5 %	36,0 %	6,3 %	100 %	1.292	1.016
Wohnen-Bildung	31,7 %	18,3 %	15,3 %	34,7 %	100 %	3.287	2.883
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	2	2
Wohnen-Einkaufen	53,2 %	8,5 %	23,4 %	14,9 %	100 %	460	448
Wohnen-Freizeit	42,8 %	19,5 %	22,8 %	14,9 %	100 %	1.301	1.141
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	64	70
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	27	29
Kindereinrichtung-Wohnen	32,9 %	26,4 %	35,5 %	5,1 %	100 %	932	709
Bildung-Wohnen	32,8 %	18,9 %	11,1 %	37,2 %	100 %	2.879	2.548
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	5	5
Einkaufen-Wohnen	40,1 %	12,0 %	30,6 %	17,3 %	100 %	663	593
Freizeit-Wohnen	40,8 %	18,9 %	27,7 %	12,7 %	100 %	1.853	1.631
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	65	66
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	12	13
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	22	26
Sonstiges-Sonstiges	40,8 %	14,6 %	25,6 %	18,9 %	100 %	2.231	1.919

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	7,7 %	20,2 %	58,4 %	13,8 %	100 %	5.580	5.439
Wohnen-Kindereinrichtung	31,9 %	26,8 %	37,2 %	4,1 %	100 %	1.162	894
Wohnen-Bildung	23,6 %	17,9 %	55,8 %	2,7 %	100 %	753	546
Wohnen-Dienstlich	1,7 %	16,1 %	68,5 %	13,6 %	100 %	335	312
Wohnen-Einkaufen	40,3 %	12,1 %	42,1 %	5,5 %	100 %	2.263	2.266
Wohnen-Freizeit	45,9 %	16,8 %	32,7 %	4,5 %	100 %	2.891	2.797
Wohnen-Sonstiges	35,7 %	3,7 %	56,1 %	4,5 %	100 %	184	220
Arbeiten-Wohnen	8,1 %	21,1 %	58,5 %	12,2 %	100 %	4.680	4.404
Kindereinrichtung-Wohnen	33,6 %	24,4 %	37,5 %	4,5 %	100 %	856	680
Bildung-Wohnen	28,8 %	16,8 %	51,8 %	2,5 %	100 %	591	415
Dienstlich-Wohnen	4,0 %	17,9 %	61,8 %	16,3 %	100 %	394	370
Einkaufen-Wohnen	33,1 %	13,1 %	46,4 %	7,4 %	100 %	2.960	3.021
Freizeit-Wohnen	40,1 %	16,9 %	37,9 %	5,1 %	100 %	3.483	3.403
Sonstiges-Wohnen	28,8 %	7,4 %	60,0 %	3,7 %	100 %	205	212
Sonstiges-Arbeiten	38,1 %	15,2 %	40,7 %	6,0 %	100 %	1.731	1.586
Arbeiten-Sonstiges	34,8 %	14,0 %	43,8 %	7,3 %	100 %	2.648	2.640
Sonstiges-Sonstiges	26,9 %	11,0 %	56,4 %	5,7 %	100 %	3.056	3.180

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	18,1 %	10,5 %	43,1 %	28,2 %	100 %	201	270
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	98	72
Wohnen-Bildung	15,4 %	15,9 %	24,4 %	44,3 %	100 %	293	312
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	32	33
Wohnen-Einkaufen	37,5 %	10,1 %	44,9 %	7,5 %	100 %	634	665
Wohnen-Freizeit	38,5 %	16,9 %	31,9 %	12,7 %	100 %	660	754
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	39	36
Arbeiten-Wohnen	21,2 %	10,9 %	39,8 %	28,0 %	100 %	187	259
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	80	57
Bildung-Wohnen	17,4 %	16,5 %	27,8 %	38,2 %	100 %	236	250
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	34	43
Einkaufen-Wohnen	38,8 %	8,6 %	43,8 %	8,8 %	100 %	674	687
Freizeit-Wohnen	37,4 %	17,2 %	33,7 %	11,7 %	100 %	697	809
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	43	40
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	57	58
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	71	71
Sonstiges-Sonstiges	31,8 %	8,8 %	50,0 %	9,5 %	100 %	743	907

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	15,6 %	39,4 %	2,0 %	43,0 %	100 %	953	1.493
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	141	158
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	102	74
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	56	82
Wohnen-Einkaufen	55,7 %	18,5 %	6,9 %	18,9 %	100 %	437	618
Wohnen-Freizeit	53,2 %	33,7 %	1,2 %	11,9 %	100 %	467	801
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	37	58
Arbeiten-Wohnen	14,1 %	38,9 %	2,5 %	44,5 %	100 %	782	1.146
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	95	115
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	82	59
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	63	82
Einkaufen-Wohnen	55,4 %	22,4 %	4,5 %	17,8 %	100 %	567	849
Freizeit-Wohnen	50,2 %	35,6 %	3,0 %	11,2 %	100 %	555	910
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	35	59
Sonstiges-Arbeiten	55,3 %	22,3 %	7,6 %	14,8 %	100 %	306	416
Arbeiten-Sonstiges	45,8 %	27,4 %	4,6 %	22,1 %	100 %	474	733
Sonstiges-Sonstiges	49,1 %	24,1 %	8,2 %	18,5 %	100 %	509	784

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	/	/	/	/	/	155	336
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	48	41
Wohnen-Bildung	18,4 %	29,1 %	1,0 %	51,4 %	100 %	339	475
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	13	19
Wohnen-Einkaufen	59,6 %	16,4 %	7,5 %	16,5 %	100 %	380	637
Wohnen-Freizeit	39,6 %	23,1 %	8,5 %	28,8 %	100 %	395	642
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	37	56
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	140	300
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	31	29
Bildung-Wohnen	19,7 %	30,7 %	2,3 %	47,2 %	100 %	293	391
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	13	23
Einkaufen-Wohnen	55,1 %	16,9 %	6,5 %	21,4 %	100 %	444	707
Freizeit-Wohnen	36,8 %	24,3 %	8,4 %	30,5 %	100 %	418	699
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	34	62
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	45	95
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	60	138
Sonstiges-Sonstiges	46,8 %	19,0 %	9,5 %	24,6 %	100 %	554	859

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	/	/	/	/	/	170	153
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	27	28
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	88	62
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	36	33
Wohnen-Einkaufen	33,2 %	9,5 %	46,3 %	11,0 %	100 %	3.400	2.870
Wohnen-Freizeit	36,7 %	12,1 %	43,4 %	7,9 %	100 %	2.500	2.043
Wohnen-Sonstiges	27,7 %	5,4 %	51,2 %	15,6 %	100 %	214	173
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	142	130
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	18	20
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	67	41
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	36	30
Einkaufen-Wohnen	33,1 %	9,5 %	46,7 %	10,7 %	100 %	3.446	2.907
Freizeit-Wohnen	36,3 %	12,0 %	43,3 %	8,4 %	100 %	2.528	2.078
Sonstiges-Wohnen	30,3 %	6,2 %	58,0 %	5,5 %	100 %	204	150
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	34	32
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	62	55
Sonstiges-Sonstiges	27,2 %	7,4 %	57,2 %	8,2 %	100 %	2.089	1.679

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	/	/	/	/	/	24	37
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	5	3
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	14	14
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	1	0
Wohnen-Einkaufen	45,7 %	7,7 %	10,5 %	36,2 %	100 %	1.181	1.419
Wohnen-Freizeit	47,7 %	10,7 %	10,2 %	31,4 %	100 %	617	709
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	41	56
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	17	30
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	3	3
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	12	13
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	0	0
Einkaufen-Wohnen	45,9 %	7,2 %	10,2 %	36,7 %	100 %	1.186	1.401
Freizeit-Wohnen	45,7 %	11,7 %	15,2 %	27,5 %	100 %	636	747
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	38	52
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	2	3
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	9	9
Sonstiges-Sonstiges	50,6 %	8,6 %	13,3 %	27,5 %	100 %	575	706

Hinweis:

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