



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**

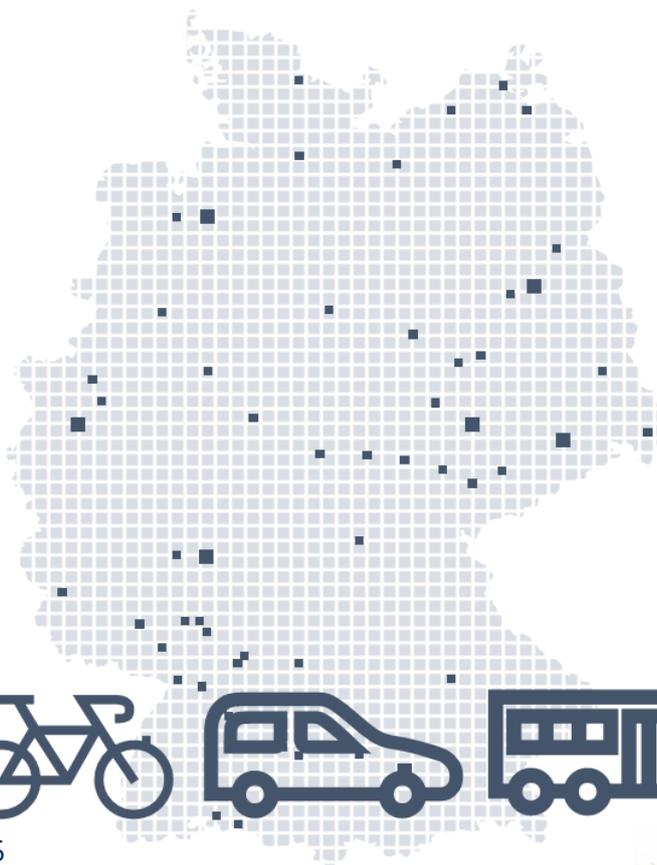
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Professur für Mobilitätssystemplanung



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

Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“

**Stadtgruppe:
Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche
Gemeinden, Topografie: hügelig**



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



Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“

**Stadtgruppe:
Unter-/Grund-/Kleinzentren/
ländliche Gemeinden,
Topografie: hügelig**

Im Auftrag von:

Städten, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden,
Planungsverbänden, Landkreisen und Bundesländern

Bearbeitet durch:

Technische Universität Dresden
Professur für Mobilitätssystemplanung

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

Empfohlene Zitierweise:

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

Vorwort

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

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

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

Die gegenüber dem SrV 2018 weiter gewachsene Zahl der auftraggebenden Institutionen zeugt von dem Vertrauen, das seitens der Planungspraxis in das wissenschaftliche Konzept des SrV und in seine Umsetzung durch die TU Dresden gesetzt wird. Rund 282.000 befragte Personen in 493 Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften markieren die bisher größte Stichprobe eines SrV-Durchganges.

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

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

Dresden, im August 2025

Inhalt

Vorwort	III
Abbildungsverzeichnis	V
1 Untersuchungscharakteristik	1
1.1 Anliegen der Stadtgruppenauswertungen	1
1.2 Erhebungszeitraum und Stichtage	2
1.3 Stichprobenanlage.....	3
1.4 Erhebungsmethodik	3
1.5 Untersuchungsräume	5
2 Begriffe und Definitionen	8
2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes	8
2.1.1 Grundgesamtheit und Untersuchungseinheiten	8
2.1.2 Inhaltliche Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrsverhaltens	8
2.1.3 Räumliche Abgrenzung.....	9
2.2 Ausgewählte Definitionen.....	10
2.2.1 Mobile Person	10
2.2.2 Weg.....	11
2.2.3 Zweckabgrenzung.....	12
2.2.4 Verkehrsmittel, Hauptverkehrsmittel und Hauptverkehrsmittelgruppen	13
2.2.5 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln.....	14
2.2.6 Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit	15
3 Erhebungsmerkmale	16
3.1 Merkmalsabgrenzung	16
3.2 Merkmale des Haushaltes	16
3.3 Merkmale der Personen	17
3.4 Merkmale der Wege	18
4 Handhabung der Tabellen	19
5 Literatur	21
Anhang I – Städte und Gemeinden in den SrV-Stadtgruppen	22
Gruppierung nach Zentralität, Stadtgröße und Topografie	22
Gruppierung für Zeitreihenanalysen	25
Anhang II – Kennziffern in Tabellen	26

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Stichtage im Freistaat Sachsen für das SrV 2023.....	3
Abbildung 1-2:	Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2023.....	4
Abbildung 1-3:	Untersuchungsräume des SrV 2023 (1)	6
Abbildung 1-4:	Untersuchungsräume des SrV 2023 (2)	7
Abbildung 2-1:	Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs.....	9
Abbildung 2-2:	Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet	10
Abbildung 2-3:	Definitionen einer mobilen Person	11

1 Untersuchungscharakteristik

1.1 Anliegen der Stadtgruppenauswertungen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 Erhebungszeitraum und Stichtage

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

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

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

² Hubrich et al. (2025).

2023/24



Mittlerer Werktag

Summe der Stichtage

Sachsen

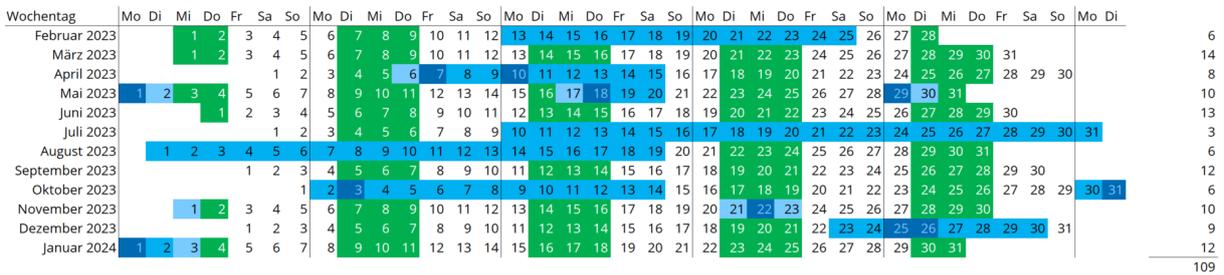


Abbildung 1-1: Stichtage im Freistaat Sachsen für das SrV 2023

1.3 Stichprobenanlage

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

1.4 Erhebungsmethodik

Die Methodik des Befragungsinstrumentes muss so ausgelegt sein, dass in Bezug auf die Grundgesamtheit eine möglichst repräsentative Zusammensetzung der Stichprobe der antwortenden Personen erreicht wird. Für diese Stichprobe ist darüber hinaus die erforderliche Daten- bzw. Erfassungsqualität zu gewährleisten. Aus beiden Anforderungen resultieren sehr differenzierte Überlegungen hinsichtlich der methodischen Vorgehensweise von der ersten Kontaktaufnahme über die eigentliche Befragung bis hin zu Erinnerungsaktivitäten.

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

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

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

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

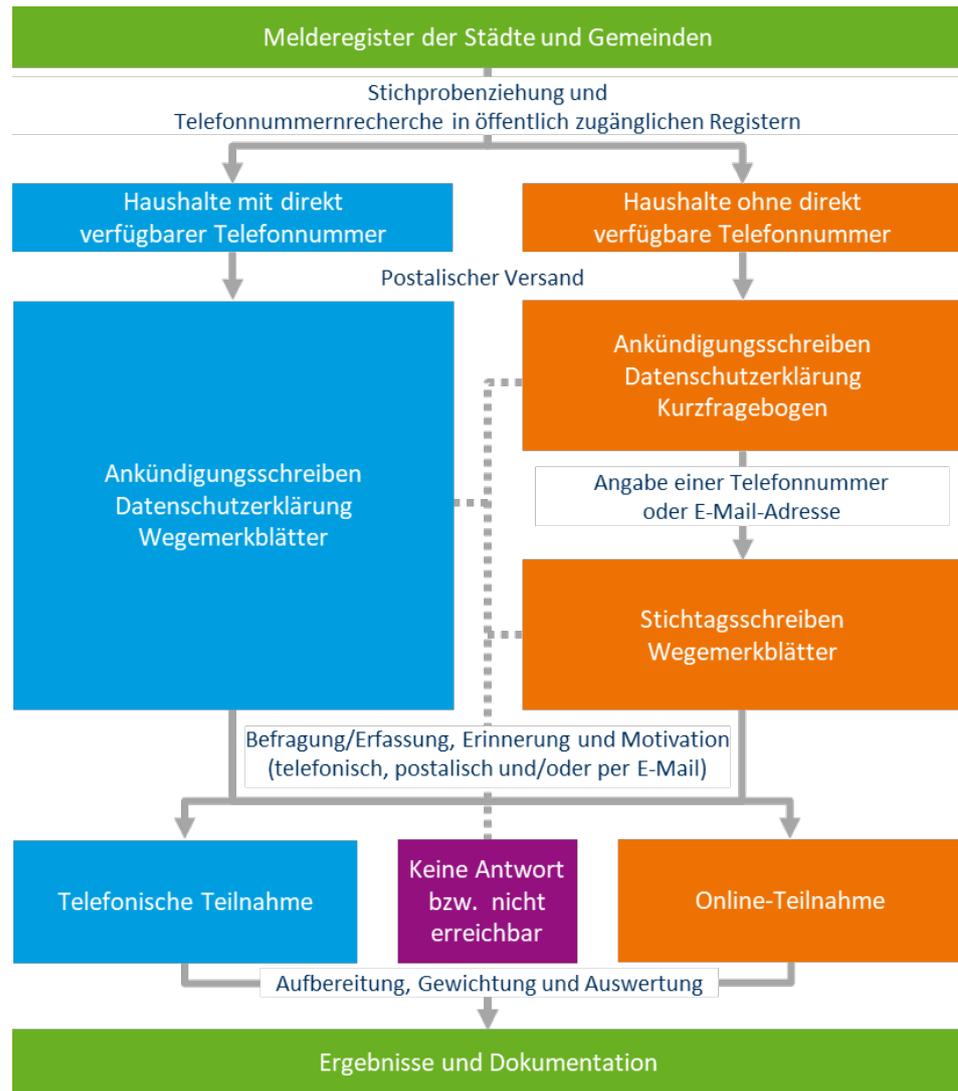


Abbildung 1-2: Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2023

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

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

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

- Telefonisch direkt erreichbare Haushalte (telefonische Basisstichprobe)

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

- Telefonisch nicht direkt erreichbare Haushalte (schriftliche Basisstichprobe)

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

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

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

Nach Rücksendung des Kurzfragebogens erhielten diese Haushalte in der zweiten Stufe – ebenso wie alle telefonisch direkt erreichbaren Haushalte – ein Schreiben, in welchem der Stichtag für diesen Haushalt vermerkt war.

Die Erhebungsmaterialien wurden wöchentlich in Wellen verschickt. Der Versand von Schreiben, die mit einem Stichtag versehen waren, musste dabei so erfolgen, dass die Haushalte die Ankündigung einige Tage vor dem jeweiligen Stichtag erhielten.

Haushalte, zu denen von Anfang an oder nach Rücksendung des Kurzfragebogens eine Telefonnummer vorlag, wurden nach dem Stichtag telefonisch kontaktiert und befragt oder zur Online-Teilnahme motiviert. Um möglichst alle Haushaltsmitglieder direkt zu befragen, wurden telefonische Befragungen in vielen Fällen auf mehrere Interviews aufgeteilt. Von den nicht telefonisch erreichbaren Haushalten, die bereits einen Stichtag erhalten hatten, wurde das Ausfüllen des Online-Fragebogens erwartet. Erfolgt keine Eintragungen, wurden E-Mail-Erinnerungen versendet. Die haushaltsspezifischen Online-Zugangsdaten waren in sämtlichen Schreiben aufgeführt.

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

1.5 Untersuchungsräume

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

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

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

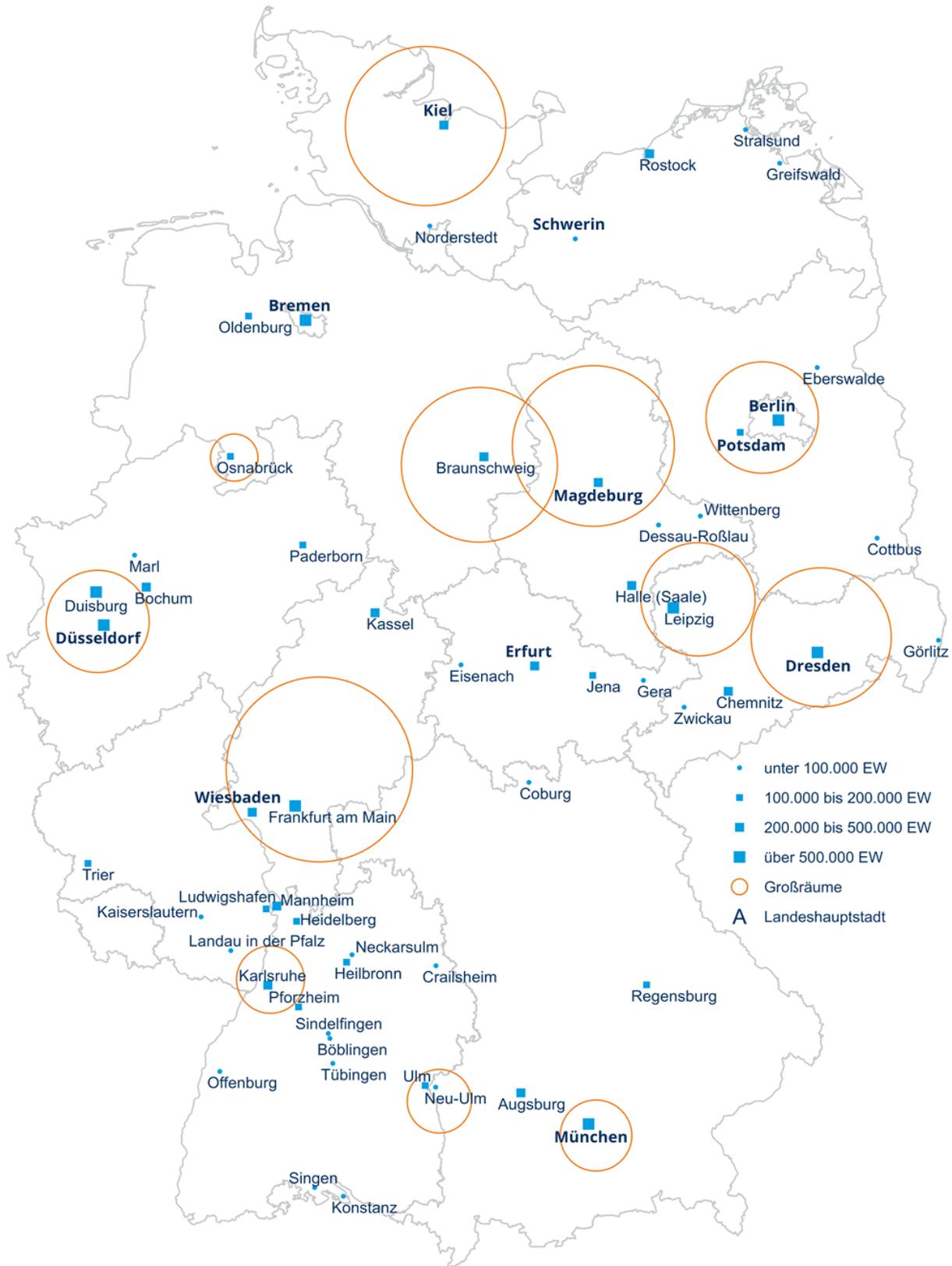


Abbildung 1-3: Untersuchungsräume des SrV 2023 (1)

2 Begriffe und Definitionen

2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes

2.1.1 Grundgesamtheit und Untersuchungseinheiten

Die Grundgesamtheit der Erhebung besteht aus allen Einwohnerinnen und Einwohnern des jeweiligen Untersuchungsraumes. Es gibt keine Einschränkung in Bezug auf Alter, Geschlecht, Nationalität sowie Haupt- oder Nebenwohnsitz.

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

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

Die zu erhebenden Analysedaten gliedern sich demnach wie folgt:

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

Das Verkehrsverhalten einer Person sowie weitere relevante Merkmale der Mobilität werden für einen zufällig ausgewählten Stichtag erfasst. Grundsätzlich erfolgt die Erhebung aller Wege aller Personen eines Haushaltes. Ausgenommen sind lediglich Haushaltsmitglieder, die am Stichtag ganztägig keinen räumlichen Bezug zum Wohnort hatten. Deren Wege werden nicht erfasst. Somit beziehen sich alle Auswertungen zur stichtagsbezogenen Mobilität auf Personen am Wohnort.

2.1.2 Inhaltliche Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrsverhaltens

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

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

⁷ Pirath (1949), S. 2.

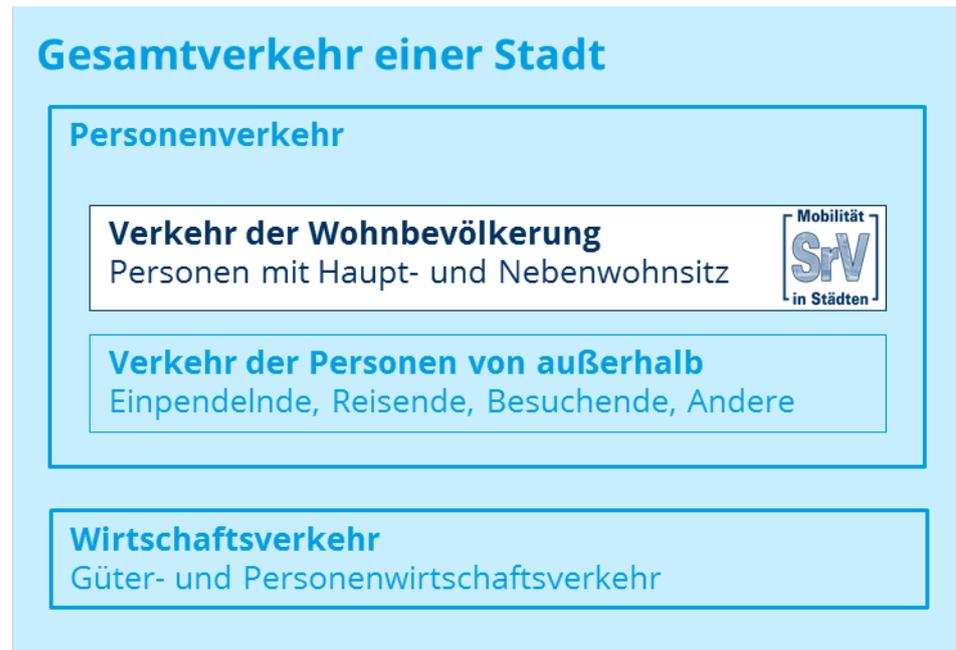


Abbildung 2-1: Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs

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

2.1.3 Räumliche Abgrenzung

Als Haushaltsbefragung erfasst das SrV den örtlichen Verkehr der Wohnbevölkerung, bezogen auf das Stadtgebiet – also in erster Linie deren Binnen- und Quellverkehr sowie den rückfließenden Zielverkehr.

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

Außen- und Durchgangsverkehre der Einwohnerinnen und Einwohner werden zwar ebenfalls erhoben, das damit erfasste Verkehrsaufkommen ist jedoch vergleichsweise gering und die Stichprobe für repräsentative Auswertungen dieser räumlichen Verkehrsarten im Regelfall nicht ausreichend.

Maßgebliche Anteile von Durchgangsverkehren bzw. Tangential- und sonstigen Verkehren einer Stadt können nicht über Haushaltsbefragungen erfasst werden (vgl. Abbildung 2-2), sondern bedürfen gesonderter Befragungen bzw. Zählungen.

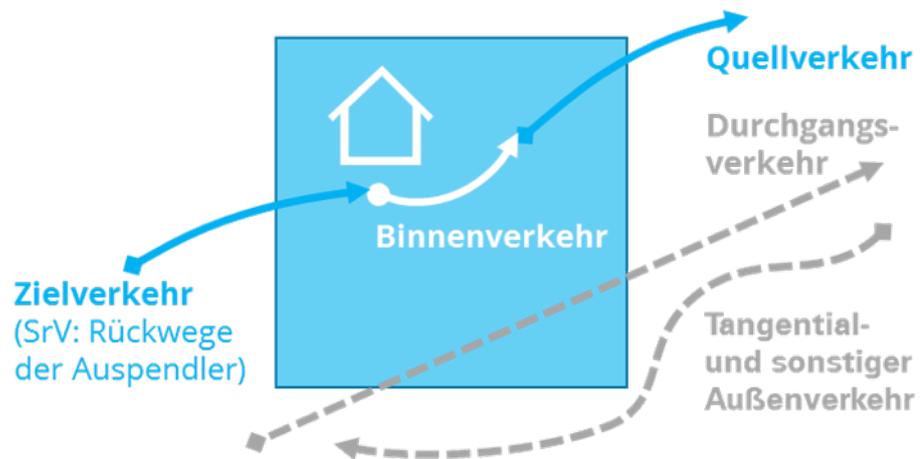


Abbildung 2-2: Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet

Wenn im Weiteren von „allen Wegen“ gesprochen wird, sind alle in der Erhebung erfassten Wege, also auch die durch die Einwohnerinnen und Einwohner erzeugten Quell-, Ziel-, Durchgangs- und Außenverkehre gemeint. Aufgrund seiner planungspraktischen Bedeutung wird der Binnenverkehr an relevanten Stellen gesondert ausgewiesen.

2.2 Ausgewählte Definitionen

2.2.1 Mobile Person

Das Ziel, den Fokus auf den örtlichen Verkehr der Wohnbevölkerung zu legen, bedingt eine konsequente definitorische Abgrenzung der werktäglichen, ortsbezogenen Mobilität.

In Bezug auf einen konkreten Untersuchungsraum (Stadt oder Gemeinde) gilt diejenige Person als mobil, die an dem ihr vorgegebenen Stichtag Ortsveränderungen am, zum bzw. ausgehend vom konkreten Untersuchungsraum durchführt. Nichtmobil im Sinne des SrV sind befragte Personen, die am Stichtag am Wohnort waren, jedoch keine Ortsveränderungen durchgeführt haben (engere Mobilitätsdefinition) bzw. auch Personen, die am Stichtag überhaupt nicht am Wohnort waren (erweiterte Mobilitätsdefinition).

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

Gilt die Person, da sie am Stichtag nicht am Wohnort war, nach der erweiterten SrV-Definition als nichtmobil, wird erfragt, ob am Stichtag außerhalb des SrV-Untersuchungsraums Wege durchgeführt wurden. Diese werden jedoch im Detail nicht erfasst. War die Person tatsächlich nichtmobil, und zwar in der Form, dass sie am Stichtag keinerlei Wege unternommen hat, wird der Grund für die Nichtmobilität abgefragt (Abbildung 2-3).

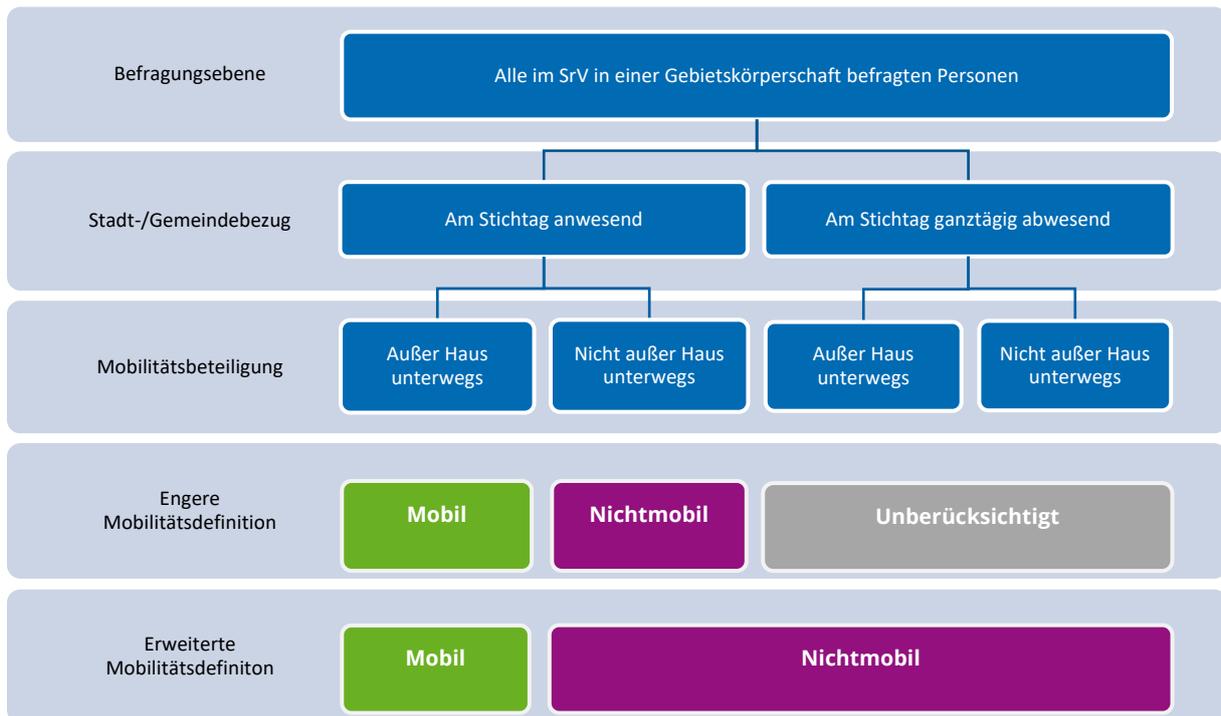


Abbildung 2-3: Definitionen einer mobilen Person

2.2.2 Weg

Ein Weg im Sinne des SrV ist eine Ortsveränderung, deren Quelle und/oder Ziel außerhalb des Grundstückes liegt, auf dem die zu befragende Person ihren Wohnsitz hat. Weiterhin ist Folgendes zu beachten:

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

Dadurch entstehen beispielsweise zwei Wege, wenn auf dem Heimweg vom Arbeitsplatz noch ein Einkauf erledigt wird.

Rundwege (z. B. Spaziergänge), bei denen Quelle und Ziel identisch sind, werden als zwei getrennte Wege im Sinne von Hin- und Rückweg erfasst. Dabei erfolgt eine Halbierung von Länge und Dauer des ursprünglich angegebenen Weges.

2.2.3 Zweckabgrenzung

Der Anlass für die Durchführung einer Ortsveränderung wird nach der Aktivität am Zielort unterschieden. Dieses als Zweck/Ziel bezeichnete Merkmal wird aus inhaltlich-planerischen und modellierungstechnischen Gründen möglichst an eine räumlich identifizierbare Einrichtung gekoppelt. Insgesamt war im SrV 2023 (wie bereits 2018) die Zuordnung zu 19 Kategorien möglich. Aktivitätszwecke und -anlässe sind dabei:

- Eigener Arbeitsplatz
- Anderer Dienstort/-weg
- Kinderkrippe/-garten
- Grundschule
- Weiterführende Schule (z. B. Mittelschule, Oberschule, Gymnasium)
- Berufs-, Fach-, Hochschule
- Andere Bildungseinrichtung
- Einkauf täglicher Bedarf
- Sonstiger Einkauf
- Behördengang, Arztbesuch
- Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)
- Kultur, Theater, Kino
- Gaststätte/Kneipe
- Privater Besuch (fremde Wohnung)
- Erholung/Sport im Freien (auch Wandern/Hund ausführen o. ä.)
- Sportstätte (allgemein)
- Andere Freizeitaktivität
- Sonstiges

Im erweiterten Sinne finden als Anlass für Aktivitäten noch folgende Kategorien Verwendung:

- Bringen oder Holen von Personen
- Eigene Wohnung

Wege, die mit dem Bringen bzw. Holen von Personen verbunden waren, werden hinsichtlich des Zwecks zweistufig kodiert: Zunächst erhalten diese eine Kennzeichnung mit dem Ziel/Zweck „Bringen oder Holen von Personen“. Anschließend wird zusätzlich vermerkt, wohin die Person(en) gebracht bzw. woher diese geholt wurden. Dabei kommen (abgesehen vom Zweck „Eigene Wohnung“) ebenfalls die o. g. Zweckkategorien zum Einsatz.

Um alle Ortsveränderungen einer Person am Stichtag zu erfassen, werden im SrV auch Wege aufgenommen, die zurück zur eigenen Wohnung führen. Diese sogenannten Heimwege werden in Bezug auf ihren Zweck bzw. ihr Ziel in zwei Varianten kodiert:

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

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

2.2.4 Verkehrsmittel, Hauptverkehrsmittel und Hauptverkehrsmittelgruppen

Unter Verkehrsmitteln werden technische Hilfsmittel für die Durchführung von Ortsveränderungen verstanden. Für Auswertungen von Haushaltsbefragungen bzw. im planungspraktischen Sprachgebrauch wird das Zu-Fuß-Gehen ebenfalls als Verkehrsmittel bezeichnet.

Falls mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg zum Einsatz gelangten, wird für die Auswertung ein hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel (Hauptverkehrsmittel) zugeordnet. Diese eindeutige Zuordnung basiert auf einer Verkehrsmittelhierarchie, in der die Verkehrsmittel mit der größten entfernungsbezogenen Leistungsfähigkeit an erster Stelle stehen. Daraus resultiert die folgende Hierarchisierung:

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

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

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

Zum Öffentlichen Personenverkehr (ÖV) gehören die folgenden Verkehrsmittel:

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

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) beinhaltet die folgenden Verkehrsmittel:

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

2.2.5 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

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

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

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

⁸ Wittwer (2008), S. 114.

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

Auf Basis derselben Definition wurde auch die Verfügbarkeit eines Fahrrads oder Lastenfahrrads des Haushalts (jeweils mit oder ohne Elektroantrieb), eines haushaltseigenen Elektrotretrollers (E-Scooters) und einer ÖPNV-Zeitkarte am Stichtag erhoben.

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

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

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

2.2.6 Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit

Für die Beschreibung einer Ortsveränderung sind auch die zurückgelegte Entfernung, die Dauer und die daraus resultierende Geschwindigkeit relevante Größen.

Als Entfernung ist dabei die Länge einer Ortsveränderung von Tür zu Tür gemäß der Angabe der Befragten zu verstehen. Zusätzlich wurde eine GIS-Entfernung erfasst. Diese wurde in Echtzeit durch die Online-Routenplanungsdienst HERE verkehrsmittelspezifisch berechnet und dem jeweiligen Weg zugespielt.

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

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

3 Erhebungsmerkmale

3.1 Merkmalsabgrenzung

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

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

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

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

Im Folgenden werden die Erhebungsmerkmale übersichtsartig zusammengestellt. Die vollständige Dokumentation der konkreten Frageformulierungen und Antwortoptionen für alle Standard-, Sonder- und Zusatzfragen ist im Methodenbericht⁹ zu finden.

3.2 Merkmale des Haushaltes

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

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

⁹ Hubrich et al. (2025).

3.3 Merkmale der Personen

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

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

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

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

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

3.4 Merkmale der Wege

Die Kennwerte des Verkehrsverhaltens einer Person lassen sich aus der Abfolge sowie Art und Weise aller Ortsveränderungen ermitteln. Daher werden für alle Wege jeder Person folgende Merkmale aufgenommen:

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

4 Handhabung der Tabellen

Die hier dokumentierten Tabellen enthalten standardisierte struktur- und mobilitätsbezogene Auswertungen für eine SrV-Stadtgruppe.

Für die Nummerierung der Tabellen wird ein spezifisches Nummernsystem verwendet, um die Orientierung beim Vergleich mit früheren SrV-Jahrgängen zu erleichtern. Allerdings ist damit die Nummerierung nicht überall durchgängig, weil Fragekatalog und Auswertungsumfang sich innerhalb der SrV-Zeitreihe verändern. Darüber hinaus wurde das Nummernsystem fortgeschrieben, so dass Tabellen, die erst ab 2023 Bestandteil der SrV-Auswertungen sind, eine neue Nummer erhalten.

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

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

Kennwerte, die aufgrund der Komplexität der Auswertungskombination nur auf geringen Fallzahlen basieren, sind unter Umständen in ihrer Aussagekraft eingeschränkt. Bezüglich der statistischen Genauigkeit wird von folgender Differenzierung ausgegangen:

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

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

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

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

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

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

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

5 Literatur

- Ahrens, G.-A.; Becker, U.; Böhmer, T.; Richter, F.; Wittwer, R. (2012): Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz. Umweltbundesamt, Dessau. Verfügbar unter <https://www.bmuv.de/forschungsbericht/potenzial-des-radverkehrs-fuer-den-klimaschutz> (letzter Abruf 11.08.2025).
- Hubrich, S. (2017): Fehlereinflüsse und Teilnahmebereitschaft bei Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten. Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Heft 18, Dresden. Verfügbar unter: <https://doi.org/10.25368/2018.1> (letzter Abruf 11.08.2025).
- Hubrich, S.; Wittwer, R.; Ließke, F.; Wittig, S.; Gerike, R. (2025): Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter: <https://tu-dresden.de/srv/srv-2023> (in Vorbereitung).
- Pirath, C. (1949): Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. 2. Auflage, Berlin, Springer Verlag.
- Wittwer, R. (2008): Raumstrukturelle Einflüsse auf das Verkehrsverhalten – Nutzbarkeit der Ergebnisse großräumiger und lokaler Haushaltsbefragungen für makroskopische Verkehrsplanungsmodelle. Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Heft 11, Dresden.

Anhang I – Städte und Gemeinden in den SrV-Stadtgruppen

Gruppierung nach Zentralität, Stadtgröße und Topografie

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

Bremen	Düsseldorf	Leipzig
Dresden	Frankfurt am Main	München
Duisburg		

Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: flach

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

Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig

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

Mittelzentren, Topografie: flach

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

Mittelzentren, Topografie: hügelig

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

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

Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topografie: hügelig		
Achterwehr	Holtsee	Plön
Altenhof	Holzbunge	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	Klamp	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	Obernholz	Wallenhorst
Harbke	Oldenhütten	Walzbachtal
Hasbergen	Osdorf	Warnau
Heikendorf	Osterberg	Wefensleben
Heinkenborstel	Osterby	Weingarten (Baden)
Helmstorf	Östringen	Westensee
Högsdorf	Panker	Windeby
Hohenfelde	Passade	Wittmoldt
Hohenwestedt	Pfaffenhofen a.d.Roth	Zaisenhausen
Hohwacht (Ostsee)	Pfintzal	

Gruppierung für Zeitreihenanalysen

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

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

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

Anhang II – Kennziffern in Tabellen

Verzeichnis der Ergebnistabellen

1 Allgemeine Mobilitätskennwerte

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

2 Haushaltsstruktur

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

3 Personenstruktur

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

Verzeichnis der Ergebnistabellen

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

4 Pkw-Kennziffern

- 4.2 Zulassungsort, Stellplatznutzung und Art der Pkw
- 4.2.1 Antriebsart der Pkw und Ladeort von Elektro-Pkw

5 Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten und weiteren Merkmalen

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

6 Mobilität nach räumlichen Verkehrsarten und weiteren Merkmalen

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

Verzeichnis der Ergebnistabellen

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

7 Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit

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

8 Tagesganglinien

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

10 Entfernungsgruppen

- 10.1 Entfernung nach Hauptverkehrsmittelgruppen (21 Entfernungsklassen)
- 10.2 Verkehrsmittelwahl nach Entfernung (5 Entfernungsklassen)

11 Führerscheinbesitz

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

13 Aktivitätenketten

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

Verzeichnis der Ergebnistabellen

14 Spezifische Verkehrsleistung

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

15 Verkehrsmittel

- 15.5 Reihenfolge der auf Wegen genutzten Verkehrsmittel

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

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

18 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen und Personengruppen

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 1.1

**Allgemeine Mobilitätskennwerte
(alle Wege)**

Beschreibung	Kennwert
Anzahl befragter Personen [P]	6.275
Anteil Personen am Wohnort [%]	93,1
Wegehäufigkeit der Personen am Wohnort [Wege/P,d]	3,3
Ausgänge der Personen am Wohnort [Ausgänge/P,d]	1,4
Wege pro Ausgang [Wege/Ausgang]	2,3
Anteil mobiler Personen an allen Personen am Wohnort [%]	88,9
Wegehäufigkeit mobiler Personen am Wohnort [Wege/mP,d]	3,7
Ausgänge mobiler Personen am Wohnort [Ausgänge/mP,d]	1,6
Frühspitzenstunde (alle Wege)	7:01–8:00 Uhr
Anteil Frühspitze (alle Wege) [%]	10,1
Nachmittagsspitzenstunde (alle Wege)	15:31–16:30 Uhr
Anteil Nachmittagsspitze (alle Wege) [%]	9,8
Mittlere Dauer pro Weg [min]*	21,7
Mittlere Entfernung pro Weg [km]*	9,3
Mittlere Geschwindigkeit pro Weg [km/h]*	25,6
Zeit im Verkehr der Personen am Wohnort [min/P,d]**	70,0
Spezifische Verkehrsleistung der Personen am Wohnort [km/P,d]**	30,1
Zeit im Verkehr mobiler Personen am Wohnort [min/mP,d]**	79,6
Spezifische Verkehrsleistung mobiler Personen am Wohnort [km/mP,d]**	34,3

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.

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 1.2

Nutzung der Pkw

Beschreibung	Kennwert
Pkw-Fahrten pro Person und Tag [Pkw-F/P,d]*	3,0
Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt]	1,3
Mittlere Dauer pro Fahrt - gesamt [min]**	20,7
Fahrer/Fahrerin [min]**	21,1
Mitfahrer/Mitfahrerin [min]**	18,9
Mittlere Entfernung pro Fahrt - gesamt [km]**	12,3
Fahrer/Fahrerin [km]**	12,7
Mitfahrer/Mitfahrerin [km]**	10,6
Mittlere Zeit bei Pkw-Nutzung - gesamt [min/d]**	63,7
Fahrer/Fahrerin [min/d]**	67,0
Mitfahrer/Mitfahrerin [min/d]**	44,3

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	912	1.121	386	451	2.870
Personen	923	2.216	1.153	1.983	6.275
Personen am Wohnort	881	2.035	1.061	1.866	5.843
Mobile Personen	800	1.897	1.027	1.820	5.544
Mobile Personen am Wohnort	775	1.747	947	1.729	5.197

Fahrzeugausstattung [Fz in befragten HH]	Haushaltsgrößengruppen				Summe	Fz/HH
	1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen		
Privat-Pkw	811	1.649	693	780	3.933	1,37
Dienst-Pkw	22	126	75	89	311	0,11
Motorräder ab 125 ccm bzw. 11 kW	41	209	62	70	383	0,13
Motorisierte Zweiräder bis 125 ccm bzw. 11 kW	23	66	48	56	194	0,07
Fahrräder (konventionell)	730	1.559	902	1.648	4.839	1,69
Elektrofahrräder	207	904	243	311	1.665	0,58
Lastenfahrräder (konventionell)	4	0	1	6	12	0,00
Elektro-Lastenfahrräder	0	4	3	12	20	0,01
Elektrotretroller (E-Scooter)	11	24	11	15	61	0,02

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 2.2

Motorisierungsgruppen der Haushalte

Motorisierungsgruppe	Anteil an allen Haushalten	
	Nur Privat-Pkw	Privat- und Dienst-Pkw
0 Pkw, 0 mot. Zweirad	7,3 %	5,5 %
0 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	0,3 %	0,0 %
1 Pkw, 0 mot. Zweirad	49,0 %	45,9 %
1 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	5,4 %	4,0 %
2 Pkw*	32,1 %	37,1 %
Mehr als 2 Pkw*	5,9 %	7,5 %
Summe	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.529	2.529
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.866	2.866

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	S-Bahn	Fähre	Nahverkehrs-/ Fernzug	Carsharing
1 bis 5 min	55,2 %	8,3 %	2,5 %	4,6 %	3,7 %
6 bis 10 min	26,5 %	12,2 %	2,7 %	6,0 %	4,2 %
11 bis 15 min	6,5 %	7,8 %	3,8 %	5,6 %	2,1 %
16 bis 20 min	2,4 %	5,3 %	2,2 %	5,3 %	1,3 %
21 min und mehr	2,5 %	6,7 %	9,9 %	16,3 %	4,5 %
In 60 Minuten nicht erreichbar	1,3 %	32,6 %	52,0 %	50,6 %	22,6 %
Existiert nicht oder nicht bekannt	5,6 %	27,1 %	26,9 %	11,5 %	61,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.525	1.664	552	2.525	2.521
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.862	2.614	701	2.861	2.856

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 €	0,86	83	1,35	41	0,92	124
1.500 bis unter 2.600 €	0,93	172	1,32	249	1,10	421
2.600 bis unter 3.600 €	0,99	79	1,54	357	1,33	436
3.600 bis unter 5.600 €	0,95	34	1,82	677	1,71	711
5.600 € und mehr	/	7	2,00	463	1,96	470
Gesamt	0,91		1,74		1,48	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		375		1.787		2.162
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		799		1.664		2.463

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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 €	0,27	124
1.500 bis unter 2.600 €	0,39	421
2.600 bis unter 3.600 €	0,59	436
3.600 bis unter 5.600 €	0,67	710
5.600 € und mehr	0,83	470
Gesamt	0,58	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		2.161
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		2.457

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	0,97	211
Niedrig	1,27	298
Mittel	1,38	599
Hoch	1,65	692
Sehr hoch	1,86	362
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		2.162
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		2.463

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.

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 2.9

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

Haushalts- einkommensgruppe	km/Jahr	<i>Ungew. Fallzahl</i>
Unter 1.500 €	10.500	87
1.500 bis unter 2.600 €	12.100	342
2.600 bis unter 3.600 €	15.800	401
3.600 bis unter 5.600 €	21.700	643
5.600 € und mehr	27.400	419
Gesamt	19.000	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		1.892
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		2.119

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.

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	12.000	150
Niedrig	13.700	248
Mittel	15.600	540
Hoch	22.900	626
Sehr hoch	24.100	328
Gesamt	19.000	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		1.892
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		2.119

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	14,3 %	12,7 %	/	13,5 %
15 bis unter 25 Jahre	10,5 %	8,2 %	/	9,4 %
25 bis unter 45 Jahre	23,0 %	21,5 %	/	22,4 %
45 bis unter 65 Jahre	30,0 %	31,3 %	/	30,6 %
65 Jahre und älter	22,2 %	26,3 %	/	24,2 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	3.124	3.140	11	6.275
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.093	3.163	19	6.275

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	4,2 %	10,5 %	32,0 %	35,9 %	17,4 %	100 %	951
15 bis unter 25 Jahre	6,7 %	17,3 %	27,6 %	32,5 %	15,9 %	100 %	433
25 bis unter 45 Jahre	4,5 %	7,6 %	25,9 %	40,6 %	21,4 %	100 %	1.102
45 bis unter 65 Jahre	8,3 %	12,9 %	23,8 %	33,0 %	21,9 %	100 %	1.710
65 Jahre und älter	16,1 %	18,7 %	28,5 %	26,2 %	10,6 %	100 %	1.180
Gesamt	8,5 %	13,1 %	26,9 %	33,5 %	17,9 %	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>							5.376
<i>Gewichtete Fallzahl</i>							5.381

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)	5,9 %	5,1 %	/	5,5 %
Hausfrau/Hausmann	0,5 %	4,2 %	/	2,4 %
In Rente/Pension, Vorruhestand	24,8 %	27,2 %	/	25,9 %
Im Freiwilligendienst	0,2 %	0,3 %	/	0,2 %
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	1,1 %	0,8 %	/	0,9 %
Schüler/Schülerin	13,2 %	11,6 %	/	12,4 %
Student/Studentin	2,4 %	1,6 %	/	2,0 %
In Ausbildung/Lehre, Umschulung	2,5 %	1,5 %	/	2,0 %
Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr) beschäftigt	44,3 %	19,6 %	/	31,9 %
Wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden beschäftigt	3,4 %	19,8 %	/	11,7 %
Wöchentlich weniger als 18 Stunden beschäftigt	0,5 %	4,5 %	/	2,5 %
Vorübergehend freigestellt/beurlaubt	0,4 %	1,9 %	/	1,2 %
Sonstiges	0,8 %	1,9 %	/	1,4 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	3.114	3.134	11	6.259
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.079	3.158	19	6.256

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	75,1 %	73,7 %	/	74,4 %
Nach Absprache	12,7 %	12,7 %	/	12,7 %
Kein Zugang	12,2 %	13,6 %	/	13,0 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	3.124	3.140	11	6.275
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.093	3.163	19	6.275

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	72,5 %	64,2 %	/	68,4 %
Nach Absprache	2,6 %	2,5 %	/	2,5 %
Kein Zugang	24,9 %	33,3 %	/	29,1 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.928	2.943	10	5.881
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.932	3.015	17	5.965
Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe				
Elektrofahrrad oder Elektro-Lastenfahrrad	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	29,1 %	28,0 %	/	28,5 %
Nach Absprache	4,0 %	3,3 %	/	3,7 %
Kein Zugang	66,8 %	68,7 %	/	67,8 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.928	2.943	10	5.881
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.932	3.015	17	5.965
Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe				
Fahrrad oder Lastenfahrrad (konventionell und Elektroantrieb)	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	83,0 %	75,3 %	/	79,2 %
Nach Absprache	2,4 %	2,3 %	/	2,4 %
Kein Zugang	14,6 %	22,3 %	/	18,4 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.928	2.943	10	5.881
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.932	3.015	17	5.965

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	24,5 %	24,6 %	/	24,6 %
Nach Absprache	0,7 %	0,5 %	/	0,6 %
Kein Zugang	74,8 %	74,8 %	/	74,8 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.928	2.943	10	5.881
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.932	3.015	17	5.965

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	54,2 %	22,3 %	9,8 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	23,1 %	26,9 %	16,3 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	18,2 %	38,7 %	30,7 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	3,4 %	8,5 %	16,6 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	0,2 %	1,1 %	6,9 %
Seltener	0,4 %	1,1 %	5,1 %
Nie	0,5 %	1,3 %	14,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	4.635	881	731
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	4.654	785	811

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	16,6 %	4,1 %	2,8 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	15,3 %	4,0 %	2,7 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	23,4 %	11,2 %	3,4 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	17,6 %	11,2 %	8,4 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	8,3 %	6,7 %	3,4 %
Seltener	9,1 %	20,4 %	6,0 %
Nie	9,6 %	42,4 %	73,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	4.720	161	1.000
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	4.722	143	1.100

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.

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	35,9 %	/	0,6 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	18,1 %	/	1,1 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	18,8 %	/	3,9 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	8,0 %	/	13,3 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	6,5 %	/	17,1 %
Seltener	8,3 %	/	25,8 %
Nie	4,2 %	/	38,2 %
Summe	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	1.299	47	4.533
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	1.470	36	4.458

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	68,0 %	72,1 %	76,0 %	76,0 %	76,4 %
Nach Absprache	8,6 %	12,3 %	13,6 %	12,4 %	11,9 %
Kein Zugang	23,4 %	15,6 %	10,3 %	11,6 %	11,7 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	402	688	1.490	1.840	956
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	458	705	1.447	1.805	966

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.

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	33,6 %	37,8 %	45,8 %	47,6 %	44,3 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	24,7 %	22,9 %	23,0 %	22,1 %	25,7 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	24,4 %	26,9 %	21,6 %	21,6 %	21,1 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	8,3 %	9,4 %	5,1 %	3,7 %	4,7 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	1,1 %	0,4 %	1,4 %	1,4 %	2,1 %
Seltener	2,8 %	0,8 %	1,0 %	0,7 %	0,8 %
Nie	5,1 %	1,8 %	2,2 %	2,8 %	1,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	401	683	1.486	1.830	954
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	458	703	1.441	1.793	964

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	7,7 %	13,6 %	9,1 %	8,1 %	8,4 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	6,1 %	4,0 %	3,3 %	5,1 %	8,2 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	9,6 %	8,5 %	5,7 %	7,6 %	8,1 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	11,8 %	10,1 %	10,3 %	12,6 %	15,7 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	6,9 %	10,8 %	15,0 %	15,8 %	18,8 %
Seltener	13,7 %	19,0 %	21,6 %	23,4 %	20,0 %
Nie	44,3 %	34,1 %	35,0 %	27,5 %	20,8 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	402	688	1.489	1.840	955
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	458	705	1.447	1.805	965

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	45,3 %	47,1 %	/	46,1 %
Tageskarte	17,9 %	19,9 %	/	18,9 %
Zeitkarte (außer Deutschland-Ticket)	18,5 %	15,8 %	/	17,2 %
Deutschlandticket	8,7 %	9,6 %	/	9,2 %
Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte o. ä.)	6,7 %	5,5 %	/	6,1 %
Sonstige Fahrkarte	3,0 %	2,0 %	/	2,5 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	1.973	2.091	9	4.073
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.116	2.220	10	4.347

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	45,5 %	47,5 %	/	46,4 %
Tageskarte	20,6 %	18,9 %	/	19,7 %
Zeitkarte (außer Deutschland-Ticket)	12,2 %	12,3 %	/	12,4 %
Deutschlandticket	11,4 %	13,1 %	/	12,3 %
Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte o. ä.)	7,7 %	6,4 %	/	7,1 %
Sonstige Fahrkarte	2,6 %	1,8 %	/	2,2 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	960	981	3	1.944
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	946	998	5	1.949

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	50,8 %	33,2 %	16,0 %	100 %	560	465
15 bis unter 25 Jahre	31,6 %	35,2 %	33,2 %	100 %	461	521
25 bis unter 45 Jahre	44,1 %	8,2 %	47,7 %	100 %	859	1.026
45 bis unter 65 Jahre	59,3 %	5,9 %	34,9 %	100 %	1.318	1.311
65 Jahre und älter	73,8 %	9,8 %	16,4 %	100 %	686	867
Gesamt	54,2 %	13,9 %	31,9 %	100,0 %		

Hinweis:

Die Angabe wurde nur von Personen ab 6 Jahren erfasst.

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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			<i>Ungew. Fallzahl</i>	<i>Gew. Fallzahl</i>
	Ja	Nein	Summe		
Geheinschränkung	5,2 %	94,8 %	100 %	6.188	6.205
Seheinschränkung	0,8 %	99,2 %	100 %	6.188	6.205
Andere Einschränkung	4,3 %	95,7 %	100 %	6.188	6.205
Keine Einschränkung	91,4 %	8,6 %	100 %	6.188	6.205

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	18,5 %	6,4 %	13,2 %	25,6 %
Gut	48,7 %	29,8 %	44,1 %	51,5 %
Befriedigend	19,5 %	21,9 %	22,7 %	14,9 %
Ausreichend	7,4 %	16,1 %	12,2 %	4,9 %
Mangelhaft	4,8 %	16,0 %	5,8 %	2,3 %
Ungenügend	1,1 %	9,7 %	1,9 %	0,8 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	5.070	4.852	4.792	5.077
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	5.273	5.033	4.964	5.282

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	35,1 %	3,9 %	25,4 %	26,8 %
Stimme zu	45,0 %	29,6 %	44,6 %	55,1 %
Stimme nicht zu	16,2 %	41,9 %	19,6 %	15,8 %
Stimme überhaupt nicht zu	3,7 %	24,6 %	10,4 %	2,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	5.075	4.753	4.735	5.020
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	5.261	4.970	4.942	5.230

Hinweis:

Die Angabe wurde nur von Personen ab 14 Jahren erfasst.

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 3.11

Anwesenheit am Wohnort nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit

Tätigkeit/Erwerbstätigkeit	Anwesend	Ganztätig nicht anwesend	Summe	<i>Ungew. Fallzahl</i>	<i>Gew. Fallzahl</i>
Kind (noch nicht eingeschult)	93,0 %	7,0 %	100 %	433	344
Hausfrau/Hausmann	96,6 %	3,4 %	100 %	152	147
In Rente/Pension, Vorruhestand	93,9 %	6,1 %	100 %	1.543	1.623
Im Freiwilligendienst	/	/	/	19	15
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	84,7 %	15,3 %	100 %	62	59
Schüler/Schülerin	97,0 %	3,0 %	100 %	888	778
Student/Studentin	78,1 %	21,9 %	100 %	115	124
In Ausbildung/Lehre, Umschulung	90,6 %	9,4 %	100 %	94	126
Vollzeitbeschäftigt	92,7 %	7,3 %	100 %	1.924	1.994
Teilzeitbeschäftigt	93,1 %	6,9 %	100 %	951	961
Sonstiges	84,0 %	16,0 %	100 %	78	84

Hinweis:

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

Tab 3.14.1

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

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

Anteile der Personen

Häufigkeitsgruppe	Pkw*	Carsharing*	Fahrrad	Leih-/Mietfahrrad**	ÖPNV	Leih-Elektrotretroller***	Zufußgehen****
Täglich oder fast täglich	44,4 %	0,0 %	13,6 %	0,0 %	9,1 %	0,0 %	33,9 %
An 3 bis 4 Tagen pro Woche	22,7 %	0,2 %	12,7 %	0,0 %	5,1 %	0,0 %	15,2 %
An 1 bis 2 Tagen pro Woche	22,4 %	0,4 %	19,4 %	0,2 %	7,4 %	0,1 %	21,8 %
An 1 bis 3 Tagen pro Monat	5,8 %	0,2 %	15,4 %	0,2 %	11,7 %	0,3 %	10,2 %
An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	1,2 %	0,5 %	7,1 %	0,8 %	14,5 %	1,0 %	4,3 %
Seltener	1,1 %	2,4 %	8,5 %	3,5 %	21,6 %	2,4 %	8,3 %
Nie	2,4 %	96,3 %	23,3 %	95,2 %	30,5 %	96,2 %	6,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	6.247	6.274	6.271	5.280	6.273	5.000	6.275
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	6.250	6.275	6.273	5.489	6.274	5.206	6.275

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	75,6 %
Nein	24,4 %
Summe	100 %
<hr/>	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	6.275
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	6.275
Grund für nicht normalen Stichtag	Anteil der Personen
Krankheit (selbst)	11,8 %
Krankheit (Kind, Angehörige)	3,4 %
Urlaub	20,5 %
Behördengang	0,9 %
Arzttermin	9,4 %
Arbeit im Homeoffice	4,7 %
Anderer Grund	49,3 %
Summe	100 %
<hr/>	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	1.493
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	1.533

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 %	2,1 %	995	/	0	/	0
14 bis unter 18 Jahre	4,5 %	4,1 %	280	5,9 %	280	/	0
18 bis unter 25 Jahre	5,9 %	7,3 %	312	9,2 %	312	11,7 %	312
25 bis unter 45 Jahre	22,4 %	4,8 %	1.235	6,1 %	1.235	7,8 %	1.235
45 bis unter 65 Jahre	30,6 %	3,8 %	2.052	5,1 %	2.052	2,2 %	2.052
65 bis unter 75 Jahre	14,2 %	3,8 %	856	2,2 %	857	0,1 %	857
75 Jahre und älter	10,0 %	0,4 %	544	1,2 %	544	0,1 %	544
Summe	100 %						
Gesamt		3,7 %		4,8 %		3,8 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	6.275		6.274		5.280		5.000
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	6.275		6.275		5.489		5.206

Hinweise:

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

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

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

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

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

 Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

 Wochentag: **Mittlerer Werktag**

 Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 4.2

Zulassungsort, Stellplatznutzung und Art der Pkw

Zulassungsort der Haushalts-Pkw				
Zulassungsort	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Am Wohnort zugelassen	90,1 %	93,8 %	94,6 %	91,5 %
An einem anderen Ort zugelassen	9,7 %	6,1 %	5,2 %	8,4 %
Zurzeit abgemeldet	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.439	1.375	254	4.068
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.713	1.276	214	4.203
Abstellort der Haushalts-Pkw				
Üblicherweise genutzter Abstellort	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Garage/Carport/privater Stellplatz	88,9 %	85,0 %	78,2 %	87,2 %
Öffentlicher Straßenraum	8,2 %	10,6 %	19,0 %	9,5 %
Unterschiedlich	2,9 %	4,3 %	2,8 %	3,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.439	1.375	254	4.068
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.713	1.276	214	4.203
Art der Haushalts-Pkw				
Pkw-Art	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Privat-Pkw	92,0 %	93,7 %	93,8 %	92,6 %
Dienst-Pkw	8,0 %	6,3 %	6,2 %	7,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.439	1.375	254	4.068
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.713	1.276	214	4.203

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

 Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

 Wochentag: **Mittlerer Werktag**

 Berechnet am: **01.08.2025**
Tab 4.2.1
Antriebsart der Pkw und Ladeort von Elektro-Pkw

Antriebsart der Haushalts-Pkw				
Antriebsart	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Benzin	55,6 %	64,7 %	63,8 %	58,8 %
Diesel	35,4 %	28,0 %	30,4 %	32,9 %
Gas (in Kombination mit Benzin)	0,8 %	1,0 %	0,6 %	0,9 %
Plug-in-Hybrid	2,2 %	1,1 %	0,0 %	1,8 %
Hybrid ohne Plug-in	1,2 %	0,9 %	0,4 %	1,1 %
Elektroantrieb	4,7 %	4,3 %	4,9 %	4,6 %
Anderer Antriebsart	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.439	1.375	254	4.068
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.713	1.276	214	4.203
Vorwiegender Ladeort der Haushalts-Pkw mit Plug-in-Hybrid- oder Elektroantrieb				
Ladeort	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Eigene Ladestation an der Wohnung	71,4 %	83,8 %	/	75,7 %
Im öffentlichen Straßenraum in Wohnungsnähe	6,2 %	3,3 %	/	5,2 %
Ladestation am Arbeitsplatz (Firmengelände)	17,6 %	12,2 %	/	15,6 %
Im öffentlichen Straßenraum in Arbeitsplatznähe	0,0 %	0,7 %	/	0,2 %
Parkplatz einer Einzelhandelseinrichtung (z. B. Supermarkt)	0,5 %	0,0 %	/	0,3 %
Öffentlicher Ladepark	2,6 %	0,0 %	/	1,8 %
Anderer Ladeort	1,7 %	0,0 %	/	1,2 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	183	86	8	277
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	188	69	10	267

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	4,0 %	18,7 %	11,7 %
Anderer Dienstort/-weg	0,9 %	1,4 %	1,8 %
Kinderkrippe/-garten	2,8 %	0,3 %	1,4 %
Grundschule	2,4 %	0,4 %	1,2 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	1,4 %	3,9 %	2,6 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,0 %	0,7 %	0,4 %
Andere Bildungseinrichtung	0,4 %	0,5 %	0,5 %
Einkauf täglicher Bedarf	8,5 %	3,8 %	7,0 %
Sonstiger Einkauf	1,7 %	2,0 %	2,7 %
Behördengang, Arztbesuch	1,9 %	3,7 %	2,8 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	2,8 %	1,5 %	2,5 %
Bringen oder Holen von Personen	7,5 %	3,5 %	5,6 %
Kultur, Theater, Kino	0,1 %	0,5 %	0,4 %
Gaststätte/Kneipe	0,9 %	0,7 %	1,3 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	3,5 %	3,1 %	3,7 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	7,7 %	2,5 %	5,0 %
Sportstätte (allgemein)	2,6 %	2,5 %	2,6 %
Andere Freizeitaktivität	3,6 %	2,2 %	3,1 %
Eigene Wohnung	46,1 %	47,2 %	42,4 %
Sonstiges	1,2 %	1,0 %	1,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.846	8.859	19.538
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.586	8.864	19.237

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	7,4 %	34,3 %	20,4 %
Anderer Dienstort/-weg	1,7 %	2,9 %	2,9 %
Kinderkrippe/-garten	5,1 %	0,5 %	2,5 %
Grundschule	4,5 %	0,7 %	2,3 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	2,6 %	7,6 %	4,8 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,0 %	1,4 %	0,7 %
Andere Bildungseinrichtung	0,7 %	1,0 %	0,8 %
Einkauf täglicher Bedarf	16,1 %	7,8 %	12,3 %
Sonstiger Einkauf	3,0 %	4,3 %	4,3 %
Behördengang, Arztbesuch	3,4 %	6,3 %	4,7 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	4,4 %	2,9 %	3,9 %
Bringen oder Holen von Personen	13,4 %	5,9 %	9,3 %
Kultur, Theater, Kino	0,3 %	0,9 %	0,6 %
Gaststätte/Kneipe	1,7 %	1,8 %	2,1 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	6,6 %	5,5 %	6,2 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	15,1 %	4,8 %	9,4 %
Sportstätte (allgemein)	5,1 %	5,2 %	5,0 %
Andere Freizeitaktivität	6,8 %	4,5 %	5,6 %
Sonstiges	2,3 %	1,8 %	2,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.843	8.855	19.529
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.584	8.848	19.218

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	7,5 %	34,6 %	20,5 %
Anderer Dienstort/-weg	1,7 %	3,0 %	2,9 %
Kinderkrippe/-garten	13,2 %	1,6 %	6,7 %
Grundschule	6,5 %	1,4 %	3,6 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	2,8 %	8,2 %	5,3 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,0 %	1,4 %	0,7 %
Anderer Bildungseinrichtung	0,7 %	1,1 %	1,0 %
Einkauf täglicher Bedarf	16,1 %	7,8 %	12,3 %
Sonstiger Einkauf	3,0 %	4,3 %	4,3 %
Behördengang, Arztbesuch	3,6 %	6,8 %	5,0 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	4,5 %	3,0 %	4,0 %
Kultur, Theater, Kino	0,3 %	1,0 %	0,7 %
Gaststätte/Kneipe	1,7 %	1,8 %	2,1 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	7,4 %	6,3 %	7,0 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	15,2 %	4,9 %	9,5 %
Sportstätte (allgemein)	6,0 %	6,2 %	5,9 %
Anderer Freizeitaktivität	7,1 %	4,7 %	5,9 %
Sonstiges	2,7 %	2,0 %	2,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.831	8.842	19.498
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.575	8.841	19.198

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	0,4 %	1,6 %
Anderer Dienstort/-weg	0,1 %	0,4 %
Kinderkrippe/-garten	61,0 %	45,1 %
Grundschule	14,8 %	13,8 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	1,7 %	5,1 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,0 %	0,1 %
Andere Bildungseinrichtung	0,6 %	2,0 %
Einkauf täglicher Bedarf	0,5 %	0,4 %
Sonstiger Einkauf	0,0 %	0,0 %
Behördengang, Arztbesuch	1,8 %	4,6 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)	0,2 %	0,8 %
Kultur, Theater, Kino	0,0 %	0,2 %
Gaststätte/Kneipe	0,0 %	0,0 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	5,4 %	8,8 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	0,8 %	1,0 %
Sportstätte (allgemein)	7,4 %	9,9 %
Andere Freizeitaktivität	2,8 %	3,3 %
Sonstiges	2,6 %	3,0 %
Summe	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	722	1.195
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	637	1.061

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 5.1.5

**Wegeanteile zu Zielen im Wohnumfeld
nach Zweckgruppen**

Lage des Zieles	Anteil Wege
Eigene Wohnung	42,4 %
Wohnumfeld (ca. 5 min zu Fuß)	3,0 %
Am Wohnort	22,3 %
Außerhalb des Wohnortes	32,2 %
Ausland	0,1 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl 19.512

Gewichtete Fallzahl 19.244

Zweck bei Ziel im Wohnumfeld	Anteil Wege
Eigener Arbeitsplatz	5,2 %
Kita/Schule/Ausbildung	28,5 %
Einkauf/Dienstleistung	21,9 %
Freizeit	37,7 %
Anderer Zweck	6,7 %
Summe	100 %

Ungewichtete Fallzahl 591

Gewichtete Fallzahl 567

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	39,6 %	2,9 %	22,0 %
Fahrrad (konventionell)	11,6 %	3,9 %	7,3 %
Elektrofahrrad	6,0 %	3,4 %	4,4 %
Leihfahrrad	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Elektro-Leihfahrrad	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Lastenfahrrad	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Elektro-Lastenfahrrad	0,3 %	0,1 %	0,2 %
Elektrotretroller (E-Scooter)	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,2 %	0,5 %	0,3 %
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	0,0 %	0,1 %	0,0 %
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	30,2 %	57,6 %	44,1 %
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	0,5 %	2,1 %	1,5 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	8,3 %	9,6 %	8,8 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	0,9 %	4,3 %	2,7 %
Bus	0,9 %	6,5 %	3,5 %
Straßenbahn/Tram	0,0 %	0,7 %	0,4 %
U-Bahn	0,0 %	0,1 %	0,1 %
S-Bahn	0,6 %	4,7 %	2,5 %
Nahverkehrszug	0,1 %	2,4 %	1,2 %
Fernverkehrszug	0,0 %	0,2 %	0,1 %
Taxi	0,1 %	0,3 %	0,2 %
Fernbus	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Anderes Verkehrsmittel	0,7 %	0,4 %	0,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.847	8.860	19.541
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.585	8.872	19.244

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	39,6 %	2,9 %	22,0 %
Fahrrad	18,0 %	7,5 %	11,9 %
MIV	40,8 %	74,3 %	57,8 %
ÖV	1,6 %	15,3 %	8,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.847	8.860	19.541
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.585	8.872	19.244

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	8,0 %	13,2 %	68,2 %	10,6 %	100 %	2.218	2.262
Kita/Schule/Ausbildung	24,3 %	13,2 %	42,0 %	20,6 %	100 %	2.063	1.867
Einkauf/Dienstleistung	19,3 %	8,8 %	69,0 %	3,0 %	100 %	2.986	2.949
Freizeit	35,6 %	11,7 %	48,7 %	3,9 %	100 %	3.384	3.328
Anderer Zweck	20,0 %	11,2 %	61,3 %	7,6 %	100 %	579	656
Eigene Wohnung	20,9 %	12,6 %	57,9 %	8,6 %	100 %	8.281	8.150

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	22,5 %	33,8 %	43,1 %	0,6 %	100 %	373	348
Kita/Schule/Ausbildung	38,0 %	17,9 %	39,0 %	5,1 %	100 %	1.213	1.090
Einkauf/Dienstleistung	29,4 %	14,9 %	55,2 %	0,5 %	100 %	1.246	1.299
Freizeit	52,1 %	16,5 %	30,7 %	0,6 %	100 %	1.752	1.689
Anderer Zweck	/	/	/	/	/	178	195
Eigene Wohnung	40,0 %	17,8 %	40,6 %	1,5 %	100 %	4.075	3.957

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	6,2 %	14,2 %	68,8 %	10,7 %	100 %	3.843	3.937
Kita/Schule/Ausbildung	24,9 %	13,2 %	40,2 %	21,7 %	100 %	3.627	3.319
Einkauf/Dienstleistung	17,5 %	9,1 %	70,2 %	3,2 %	100 %	4.974	4.918
Freizeit	35,3 %	12,1 %	48,9 %	3,6 %	100 %	6.099	5.961
Anderer Zweck	17,0 %	12,0 %	63,6 %	7,4 %	100 %	948	1.051

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	21,7 %	35,2 %	42,4 %	0,7 %	100 %	695	641
Kita/Schule/Ausbildung	39,6 %	17,4 %	38,0 %	5,0 %	100 %	2.178	1.988
Einkauf/Dienstleistung	28,5 %	14,8 %	56,1 %	0,7 %	100 %	2.257	2.331
Freizeit	52,4 %	16,5 %	30,6 %	0,6 %	100 %	3.357	3.239
Anderer Zweck	28,7 %	24,4 %	46,0 %	0,9 %	100 %	341	375

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					<i>Summe</i>	<i>Ungew. Fallzahl</i>	<i>Gew. Fallzahl</i>
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV				
(Sehr) gut	19,4 %	16,7 %	57,3 %	6,6 %	100 %	4.819	4.620	
Eher gut	22,7 %	11,2 %	58,1 %	8,0 %	100 %	8.215	8.344	
Eher schlecht	21,6 %	9,9 %	57,7 %	10,7 %	100 %	3.969	4.567	
(Sehr) schlecht	26,5 %	8,3 %	57,5 %	7,8 %	100 %	1.683	1.508	

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 5.7

Verkehrsmittelwahl nach Quartal

Quartal	Verkehrsmittelanteile					<i>Ungew. Fallzahl</i>	<i>Gew. Fallzahl</i>
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe		
Januar–März	21,0 %	8,1 %	61,2 %	9,7 %	100 %	5.984	5.984
April–Juni	21,6 %	16,8 %	53,6 %	8,0 %	100 %	4.141	4.933
Juli–September	21,7 %	14,2 %	57,1 %	7,0 %	100 %	5.006	3.963
Oktober–Dezember	24,0 %	9,6 %	58,6 %	7,8 %	100 %	4.410	4.363

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	25,7 %	10,5 %	54,2 %	9,6 %		100 %	1.145	1.361
Niedrig	27,5 %	11,4 %	51,6 %	9,5 %		100 %	1.958	2.201
Mittel	22,2 %	11,7 %	59,4 %	6,7 %		100 %	4.629	4.664
Hoch	20,1 %	12,6 %	59,9 %	7,4 %		100 %	5.953	5.471
Sehr hoch	23,3 %	13,5 %	52,4 %	10,8 %		100 %	3.220	3.020

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.

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 5.9

Verkehrsmittelwahl nach Alter

Alter	Verkehrsmittelanteile					Summe	<i>Ungew.</i>	<i>Gew.</i>
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	<i>Fallzahl</i>		<i>Fallzahl</i>	
0 bis unter 15 Jahre	28,0 %	13,5 %	42,1 %	16,3 %	100 %	3.100	2.370	
15 bis unter 25 Jahre	18,9 %	13,9 %	38,4 %	28,9 %	100 %	1.380	1.564	
25 bis unter 45 Jahre	20,8 %	11,2 %	62,0 %	6,0 %	100 %	4.538	4.796	
45 bis unter 65 Jahre	19,7 %	11,1 %	64,1 %	5,0 %	100 %	6.549	6.079	
65 Jahre und älter	24,0 %	12,3 %	60,0 %	3,6 %	100 %	3.974	4.434	

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	2,8	518	3,1	511	/	/	2,9	1.030
15 bis unter 25 Jahre	3,0	262	2,8	213	/	/	2,9	480
25 bis unter 45 Jahre	3,3	546	4,2	612	/	/	3,7	1.162
45 bis unter 65 Jahre	3,1	916	3,7	1.001	/	/	3,4	1.918
65 Jahre und älter	3,2	680	3,1	616	/	/	3,1	1.296
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		2.922		2.953		11		5.886
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		2.858		2.966		19		5.843

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	3,0	998	3,1	1.056	/	/	3,0	2.056
In Ausbildung	3,1	545	3,0	496	/	/	3,0	1.046
Erwerbstätig	3,2	1.342	3,9	1.355	/	/	3,6	2.701
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		2.885		2.907		11		5.803
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		2.827		2.907		19		5.753

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							
	Männlich	Ungew. Fallzahl	Weiblich	Ungew. Fallzahl	Divers/ ohne Eintrag	Ungew. Fallzahl	Alle	Ungew. Fallzahl
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	3,2	2.217	3,7	2.203	/	/	3,5	4.425
Nach Absprache	2,9	408	3,0	447	/	/	2,9	857
Kein Zugang	2,6	297	2,6	303	/	/	2,6	604
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		2.922		2.953		11		5.886
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		2.858		2.966		19		5.843

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	0,06	4,1 %	0,39	11,8 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,19	12,7 %	0,32	9,7 %
Einkauf/Dienstleistung	0,22	15,1 %	0,50	15,3 %
Freizeit	0,29	19,7 %	0,57	17,3 %
Anderer Zweck	0,03	2,3 %	0,11	3,4 %
Eigene Wohnung	0,68	46,1 %	1,40	42,4 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		8.840		19.518
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		8.581		19.224

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	0,11	7,5 %	0,67	20,5 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,34	23,2 %	0,57	17,3 %
Einkauf/Dienstleistung	0,40	27,2 %	0,84	25,6 %
Freizeit	0,55	37,8 %	1,02	31,1 %
Anderer Zweck	0,06	4,4 %	0,18	5,5 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		8.831		19.498
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		8.575		19.198

Hinweise:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

 Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

 Wochentag: **Mittlerer Werktag**

 Berechnet am: **01.08.2025**
Tab 6.5
**Wegehäufigkeit der Personen
nach Hauptverkehrsmittel und räumlichen Verkehrsarten**

Hauptverkehrsmittel	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Zu Fuß	0,58	39,6 %	0,72	22,0 %
Fahrrad (konventionell)	0,17	11,6 %	0,24	7,3 %
Elektrofahrrad	0,09	6,0 %	0,14	4,4 %
Leihfahrrad	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Elektro-Leihfahrrad	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Lastenfahrrad	0,00	0,1 %	0,00	0,1 %
Elektro-Lastenfahrrad	0,00	0,3 %	0,01	0,2 %
Elektrotretroller (E-Scooter)	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,00	0,2 %	0,01	0,3 %
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	0,44	30,2 %	1,45	44,1 %
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	0,01	0,5 %	0,05	1,5 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	0,12	8,3 %	0,29	8,8 %
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	0,01	0,9 %	0,09	2,7 %
Bus	0,01	0,9 %	0,12	3,5 %
Straßenbahn/Tram	0,00	0,0 %	0,01	0,4 %
U-Bahn	0,00	0,0 %	0,00	0,1 %
S-Bahn	0,01	0,6 %	0,08	2,5 %
Nahverkehrszug	0,00	0,1 %	0,04	1,2 %
Fernverkehrszug	0,00	0,0 %	0,00	0,1 %
Taxi	0,00	0,1 %	0,01	0,2 %
Fernbus	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Anderes Verkehrsmittel	0,01	0,7 %	0,02	0,5 %
Summe		100 %		100 %

Ungewichtete Fallzahl 8.847 19.541

Gewichtete Fallzahl 8.585 19.244

Hinweise:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 6.6

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

Hauptverkehrsmittelgruppe	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Zu Fuß	0,58	39,6 %	0,72	22,0 %
Fahrrad	0,26	18,0 %	0,39	11,9 %
MIV	0,60	40,8 %	1,90	57,8 %
ÖV	0,02	1,6 %	0,27	8,3 %
Summe		100 %		100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	<i>8.847</i>	<i>19.541</i>
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	<i>8.585</i>	<i>19.244</i>

Hinweise:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

 Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
Tab 6.7

 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
Anteil und Mobilität erwerbstätiger Personen im Homeoffice

 Berechnet am: **01.08.2025**
Homeoffice am Stichtag nach Geschlecht

	Männlich	Weiblich	Divers/ ohne Eintrag	Gesamt
Ganztägig im Homeoffice	15,2 %	10,9 %	/	13,1 %
Nicht im Homeoffice*	84,8 %	89,1 %	/	86,9 %
Summe	100 %	100 %	/	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	1.420	1.365	4	2.789
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	1.479	1.382	11	2.872

Homeoffice am Stichtag nach Umfang der Erwerbstätigkeit

	In Vollzeit	In Teilzeit	Gesamt
Ganztägig im Homeoffice	14,6 %	9,6 %	13,1 %
Nicht im Homeoffice*	85,4 %	90,4 %	86,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	1.914	875	2.789
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	1.987	884	2.872

Anteil mobiler Personen und Wegehäufigkeit mobiler Personen

	Anteil mobiler Personen**	Ungewichtete Fallzahl	Wege mobiler Personen**	Ungewichtete Fallzahl
Ganztägig im Homeoffice	72,5 %	337	3,7	236
Nicht im Homeoffice*	96,4 %	2.283	3,8	2.196
Gesamt	93,3 %		3,8	

Hinweise:

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

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 6.11

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

Erwerbstätigkeit	Spezifische Verkehrsleistung		Tägliche Zeit im Verkehr	
	km/P,d	Ungew. Fallzahl	min/P,d	Ungew. Fallzahl
Nicht erwerbstätig	20,3	1.903	59,1	1.903
In Ausbildung	23,5	955	70,7	955
Erwerbstätig	39,8	2.447	77,2	2.447
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		5.305	5.305	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		5.273	5.273	

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	25,8	1.511	75,1	1.511
In Ausbildung	25,0	885	75,3	885
Erwerbstätig	43,1	2.248	83,4	2.248
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		4.644	4.644	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		4.631	4.631	

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 6.17

**Begleitung von Personen
nach Zweckgruppen**

Ziel/Zweck des Weges	Begleitete Personen pro Weg	Anteil begleiteter Wege	Ungewichtete Fallzahl	Gewichtete Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	0,1	8,1 %	2.218	2.264
Kita/Schule/Ausbildung	1,0	58,4 %	2.060	1.856
Einkauf/Dienstleistung	0,4	34,5 %	2.986	2.949
Freizeit	0,7	41,9 %	3.381	3.325
Anderer Zweck	1,0	25,4 %	277	360
Eigene Wohnung	0,5	32,8 %	8.279	8.145
Gesamt	0,5	34,2 %		

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	6,8 %	3.843	3.941
Kita/Schule/Ausbildung	0,9	56,5 %	3.623	3.302
Einkauf/Dienstleistung	0,4	33,4 %	4.974	4.918
Freizeit	0,6	41,2 %	6.095	5.957
Anderer Zweck	0,7	21,5 %	423	565
Gesamt	0,5	34,2 %		

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	15,1	1,0	3,9	3.380	3.224
Fahrrad (konventionell)	10,6	1,7	9,5	880	951
Elektrofahrrad	14,3	2,1	8,6	454	493
Leihfahrrad	/	/	/	0	0
Elektro-Leihfahrrad	/	/	/	2	
Lastenfahrrad	/	/	/	6	5
Elektro-Lastenfahrrad	/	/	/	32	23
Elektrotretroller (E-Scooter)	/	/	/	6	3
Moped/Motorrad/Motorroller	/	/	/	9	15
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	/	/	/	0	0
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	8,5	2,6	18,6	2.420	2.473
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	2	
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	/	/	/	43	39
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	8,0	2,4	18,3	831	675
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	0	0
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	/	/	/	97	70
Bus	/	/	/	133	75
Straßenbahn/Tram	/	/	/	0	0
U-Bahn	/	/	/	0	0
S-Bahn	/	/	/	22	48
Nahverkehrszug	/	/	/	4	7
Fernverkehrszug	/	/	/	0	0
Taxi	/	/	/	8	5
Fernbus	/	/	/	0	0
Anderes Verkehrsmittel	/	/	/	26	58
Gesamt	11,9	1,9	9,4		

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	15,1	1,0	3,9	3.380	3.224
Fahrrad	11,8	1,8	9,1	1.374	1.472
MIV	8,5	2,6	18,3	3.432	3.332
ÖV	/	/	/	169	137
Gesamt	11,9	1,9	9,4		

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	13,7	0,8	3,3	2.606	2.524
Fahrrad	10,5	1,7	9,7	1.172	1.206
MIV	8,2	2,5	18,2	2.943	2.827
ÖV	/	/	/	158	123
Gesamt	10,9	1,7	9,5		

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	16,9	1,1	3,9	4.125	3.986
Fahrrad (konventionell)	15,9	3,4	12,9	1.248	1.345
Elektrofahrrad	22,0	5,0	13,8	798	819
Leihfahrrad	/	/	/	0	0
Elektro-Leihfahrrad	/	/	/	3	
Lastenfahrrad	/	/	/	11	14
Elektro-Lastenfahrrad	/	/	/	46	35
Elektrotretroller (E-Scooter)	/	/	/	6	3
Moped/Motorrad/Motorroller	/	/	/	45	62
Elektro-Moped/Motorrad/Motorroller	/	/	/	2	5
Pkw als Fahrer/-in im Haushalts-Pkw	20,6	12,2	35,6	8.195	8.104
Pkw als Fahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	7	2
Pkw als Fahrer/-in im anderen Pkw	35,7	25,6	43,0	203	275
Pkw als Mitfahrer/-in im Haushalts-Pkw	16,7	9,0	32,2	1.985	1.604
Pkw als Mitfahrer/-in im Carsharing-Pkw	/	/	/	4	1
Pkw als Mitfahrer/-in im anderen Pkw	25,9	16,1	37,4	431	485
Bus	40,9	10,9	16,0	741	618
Straßenbahn/Tram	/	/	/	58	66
U-Bahn	/	/	/	12	27
S-Bahn	47,2	19,5	24,7	235	451
Nahverkehrszug	76,3	38,5	30,3	202	210
Fernverkehrszug	/	/	/	8	7
Taxi	/	/	/	45	37
Fernbus	/	/	/	0	0
Anderes Verkehrsmittel	/	/	/	74	94
Gesamt	21,7	9,3	25,6		

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 7.4.1

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

Hauptverkehrsmittelgruppe	Reisezeit	Entfernung	Geschw.	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
	min/Weg	km/Weg	km/h		
Zu Fuß	16,9	1,1	3,9	4.125	3.986
Fahrrad	18,2	4,0	13,2	2.106	2.213
MIV	20,6	12,2	35,5	10.917	10.608
ÖV	48,3	18,2	22,6	1.336	1.443
Gesamt	21,7	9,3	25,6		

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 7.4.2

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

Hauptverkehrsmittelgruppe	Reisezeit	GIS-Entfernung	Geschw.	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
	min/Weg	km/Weg	km/h		
Zu Fuß	15,2	0,9	3,5	3.149	3.105
Fahrrad	17,1	3,8	13,2	1.770	1.785
MIV	20,0	11,7	35,0	9.339	8.980
ÖV	48,5	17,9	22,2	1.205	1.294
Gesamt	21,1	9,1	25,8		

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

 Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

 Wochentag: **Mittlerer Werktag**

 Berechnet am: **01.08.2025**
Tab 8.1
**Tagesgang nach Hauptverkehrsmittelgruppen
(alle Wege)**

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

Ungewichtete Fallzahl 4.397 2.174 11.424 1.466 19.461

Gewichtete Fallzahl 4.205 2.297 11.094 1.577 19.174

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

 Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

 Wochentag: **Mittlerer Werktag**

 Berechnet am: **01.08.2025**
Tab 8.2
Tagesgang des Berufsverkehrs von der eigenen Wohnung (WA, WK, WB) nach Hauptverkehrsmittelgruppen

Beginn des Weges Uhrzeit	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe					Gesamt
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV		
00:00–01:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
01:01–02:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
02:01–03:00	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %
03:01–04:00	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %
04:01–05:00	0,2 %	2,5 %	1,6 %	0,4 %	1,4 %	1,4 %
05:01–06:00	2,9 %	4,6 %	10,5 %	7,1 %	8,1 %	8,1 %
06:01–07:00	4,8 %	18,0 %	24,4 %	43,1 %	24,0 %	24,0 %
07:01–08:00	53,1 %	46,4 %	36,3 %	35,2 %	39,8 %	39,8 %
08:01–09:00	15,4 %	12,2 %	9,5 %	6,6 %	10,2 %	10,2 %
09:01–10:00	0,9 %	2,1 %	2,3 %	1,0 %	1,9 %	1,9 %
10:01–11:00	1,1 %	0,8 %	1,2 %	1,4 %	1,1 %	1,1 %
11:01–12:00	1,0 %	1,0 %	1,3 %	1,6 %	1,3 %	1,3 %
12:01–13:00	5,0 %	3,1 %	2,3 %	1,0 %	2,5 %	2,5 %
13:01–14:00	5,6 %	4,0 %	3,0 %	0,0 %	3,0 %	3,0 %
14:01–15:00	3,8 %	1,8 %	2,7 %	0,8 %	2,4 %	2,4 %
15:01–16:00	2,7 %	1,6 %	1,8 %	0,3 %	1,6 %	1,6 %
16:01–17:00	1,7 %	0,2 %	0,8 %	0,4 %	0,7 %	0,7 %
17:01–18:00	1,4 %	1,0 %	0,7 %	0,0 %	0,7 %	0,7 %
18:01–19:00	0,5 %	0,4 %	0,5 %	1,2 %	0,6 %	0,6 %
19:01–20:00	0,0 %	0,1 %	0,2 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %
20:01–21:00	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,0 %	0,2 %	0,2 %
21:01–22:00	0,0 %	0,2 %	0,3 %	0,0 %	0,2 %	0,2 %
22:01–23:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
23:01–24:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	484	512	2.086	554	3.636	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	462	514	1.966	581	3.522	

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

 Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

 Wochentag: **Mittlerer Werktag**

 Berechnet am: **01.08.2025**
Tab 8.2.1
Tagesgang des Berufsverkehrs zur eigenen Wohnung (AW, KW, BW) nach Hauptverkehrsmittelgruppen

Beginn des Weges Uhrzeit	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe					Gesamt
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV		
00:00–01:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
01:01–02:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
02:01–03:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
03:01–04:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
04:01–05:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
05:01–06:00	0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %
06:01–07:00	0,0 %	0,2 %	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,6 %
07:01–08:00	7,7 %	2,4 %	2,5 %	0,0 %	0,0 %	2,8 %
08:01–09:00	8,5 %	5,3 %	2,9 %	0,0 %	0,0 %	3,6 %
09:01–10:00	0,4 %	0,0 %	1,2 %	0,0 %	0,0 %	0,7 %
10:01–11:00	0,8 %	0,0 %	0,7 %	0,0 %	0,0 %	0,5 %
11:01–12:00	2,9 %	2,6 %	3,8 %	2,2 %	0,0 %	3,3 %
12:01–13:00	22,4 %	15,2 %	7,8 %	20,1 %	0,0 %	13,0 %
13:01–14:00	22,4 %	13,4 %	12,9 %	21,4 %	0,0 %	15,7 %
14:01–15:00	13,5 %	10,2 %	13,4 %	12,9 %	0,0 %	12,9 %
15:01–16:00	9,6 %	11,6 %	17,1 %	16,8 %	0,0 %	15,2 %
16:01–17:00	6,0 %	19,3 %	17,1 %	11,0 %	0,0 %	14,9 %
17:01–18:00	1,6 %	5,9 %	8,7 %	7,0 %	0,0 %	7,0 %
18:01–19:00	1,1 %	7,4 %	5,6 %	2,9 %	0,0 %	4,8 %
19:01–20:00	0,0 %	3,6 %	1,7 %	2,4 %	0,0 %	1,8 %
20:01–21:00	0,6 %	0,9 %	1,2 %	2,0 %	0,0 %	1,2 %
21:01–22:00	1,5 %	1,4 %	1,3 %	0,7 %	0,0 %	1,2 %
22:01–23:00	0,9 %	0,3 %	0,8 %	0,1 %	0,0 %	0,6 %
23:01–24:00	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,6 %	0,0 %	0,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	462	445	1.759	496	3.162	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	439	454	1.698	511	3.101	

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	70,7 %	30,3 %	9,3 %	0,4 %	24,5 %	
Über 1 bis 2	19,0 %	25,5 %	11,5 %	1,9 %	14,1 %	
Über 2 bis 3	5,9 %	10,0 %	7,5 %	2,5 %	7,1 %	
Über 3 bis 4	2,4 %	4,8 %	6,3 %	4,1 %	5,1 %	
Über 4 bis 5	1,2 %	6,8 %	5,9 %	3,4 %	4,8 %	
Über 5 bis 6	0,3 %	2,0 %	4,1 %	4,3 %	3,1 %	
Über 6 bis 7	0,2 %	2,6 %	3,5 %	3,5 %	2,6 %	
Über 7 bis 8	0,1 %	3,1 %	3,4 %	4,6 %	2,8 %	
Über 8 bis 9	0,1 %	2,3 %	2,8 %	4,2 %	2,3 %	
Über 9 bis 10	0,0 %	2,9 %	5,3 %	7,6 %	4,0 %	
Über 10 bis 11	0,1 %	1,7 %	2,9 %	4,8 %	2,3 %	
Über 11 bis 12	0,0 %	1,1 %	4,2 %	6,6 %	3,1 %	
Über 12 bis 13	0,0 %	1,8 %	2,6 %	6,4 %	2,2 %	
Über 13 bis 14	0,0 %	0,9 %	2,0 %	4,3 %	1,6 %	
Über 14 bis 15	0,0 %	0,5 %	3,3 %	5,8 %	2,4 %	
Über 15 bis 16	0,0 %	0,8 %	1,6 %	3,1 %	1,3 %	
Über 16 bis 17	0,0 %	0,5 %	1,4 %	2,2 %	1,1 %	
Über 17 bis 18	0,0 %	0,3 %	1,8 %	2,5 %	1,3 %	
Über 18 bis 19	0,0 %	0,1 %	0,9 %	1,2 %	0,6 %	
Über 19 bis 20	0,0 %	0,5 %	2,6 %	3,0 %	1,8 %	
Über 20	0,0 %	1,6 %	17,0 %	23,8 %	12,0 %	
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	4.125	2.106	10.917	1.336	18.484	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.986	2.213	10.608	1.443	18.250	

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	63,0 %	15,0 %	21,9 %	0,1 %	100 %	4.343	4.473
Über 1 bis 3	25,7 %	20,4 %	52,3 %	1,7 %	100 %	4.013	3.864
Über 3 bis 5	8,0 %	14,3 %	71,7 %	6,0 %	100 %	1.759	1.801
Über 5 bis 10	1,1 %	10,5 %	75,5 %	12,9 %	100 %	2.972	2.697
Über 10	0,1 %	4,0 %	79,0 %	16,9 %	100 %	5.397	5.415

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	9,6 %	67,4 %	206	6,9 %	72,2 %	158	/	/	/
25 bis unter 45 Jahre	27,7 %	96,4 %	587	25,4 %	96,6 %	644	/	/	/
45 bis unter 65 Jahre	36,1 %	98,7 %	984	36,9 %	98,8 %	1.067	/	/	/
65 bis unter 75 Jahre	15,6 %	99,3 %	446	18,2 %	96,0 %	411	/	/	/
75 Jahre und älter	11,0 %	97,1 %	291	12,5 %	87,1 %	252	/	/	/
Summe	100 %			100 %			/		
Gesamt		95,0 %			94,4 %			/	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.514		2.514	2.532		2.532	9		9
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.574		2.574	2.680		2.680	16		16

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	32,2 %	97,5 %	857	39,0 %	91,9 %	916	/	/	/
In Ausbildung	8,7 %	68,8 %	174	5,7 %	67,4 %	134	/	/	/
Erwerbstätig	59,1 %	97,4 %	1.441	55,3 %	99,0 %	1.430	/	/	/
Summe	100 %			100 %			/		
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.472		2.472	2.480		2.480	9		9
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.533		2.533	2.616		2.616	16		16

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	31,0 %	96,6 %	822	48,6 %	96,4 %	1.162	/	/	/
Meister-/Techniker-/Fachschule, Berufsakademie	17,5 %	97,1 %	418	11,7 %	98,3 %	253	/	/	/
Hoch-/Fachhochschule	44,0 %	99,0 %	983	30,9 %	98,4 %	759	/	/	/
(Noch) ohne Berufsausbildung	7,5 %	61,9 %	115	8,8 %	69,4 %	130	/	/	/
Summe	100 %			100 %			/		
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	2.435		2.435	2.440		2.440	8		8
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	2.496		2.496	2.575		2.575	8		8

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 13.1

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

Aktivitätsmuster	Anteil an ganztätigen Aktivitätsmustern
WAW	16,0 %
WBW	7,2 %
WEW	6,4 %
WFW	5,8 %
WBFW	4,3 %
WAWFW	3,9 %
WKW	3,3 %
WEFW	2,2 %
WAWEW	1,6 %
WEEW	1,5 %
WFWFW	1,4 %
WEWEW	1,3 %
WAEW	1,2 %
WFWEW	1,1 %
WAFW	1,0 %
Sonstige Muster	41,6 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	5.214
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	5.188

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	25,7 %
WAW	17,6 %
WEW	15,6 %
WBW	9,7 %
WKW	5,9 %
WEEW	2,2 %
WSW	1,5 %
WDW	1,4 %
WAEW	1,2 %
WEFW	1,0 %
WFEW	0,9 %
WF	0,8 %
WFFW	0,8 %
WAFW	0,7 %
WEEEW	0,6 %
Sonstige Muster	14,3 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	8.349
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.241

-
- 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	0,25	0,09	/	0,09	0,03	/	/	/
Über 1 bis 2	0,16	0,15	/	0,22	0,06	/	/	/
Über 2 bis 3	0,08	0,09	/	0,21	0,07	/	/	/
Über 3 bis 4	0,04	0,02	/	0,21	0,04	/	/	/
Über 4 bis 5	0,02	0,04	/	0,14	0,05	/	/	/
Über 5 bis 6	0,00	0,01	/	0,05	0,02	/	/	/
Über 6 bis 7	0,01	0,01	/	0,07	0,01	/	/	/
Über 7 bis 8	0,01	0,03	/	0,04	0,02	/	/	/
Über 8 bis 9	0,00	0,01	/	0,02	0,01	/	/	/
Über 9	0,00	0,01	/	0,13	0,02	/	/	/
Summe	0,57	0,46	/	1,18	0,33	/	/	/
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	3.174	1.336	15	2.351	897	127	24	32
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.035	1.396	18	2.395	717	71	54	63

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	0,29	0,09	/	0,11	0,03	0,00	0,00	/
Über 1 bis 2	0,21	0,17	/	0,28	0,07	0,01	0,00	/
Über 2 bis 3	0,11	0,11	/	0,30	0,09	0,01	0,00	/
Über 3 bis 4	0,06	0,07	/	0,37	0,09	0,03	0,02	/
Über 4 bis 5	0,04	0,13	/	0,42	0,11	0,03	0,01	/
Über 5 bis 6	0,02	0,05	/	0,33	0,11	0,06	0,01	/
Über 6 bis 7	0,01	0,07	/	0,31	0,13	0,02	0,04	/
Über 7 bis 8	0,01	0,10	/	0,42	0,09	0,06	0,03	/
Über 8 bis 9	0,00	0,08	/	0,36	0,12	0,07	0,02	/
Über 9	0,01	0,70	/	16,18	3,03	1,13	2,96	/
Summe	0,76	1,57	/	19,08	3,87	1,42	3,09	/
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	3.854	2.047	51	8.032	2.324	771	430	111
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.739	2.113	69	8.061	1.998	663	659	128

Hinweis:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 15.5

Reihenfolge der auf Wegen genutzten Verkehrsmittel

Reihenfolge der Verkehrsmittel	Anteil an Wegen
MIV-Fahrer/-in	38,6 %
Zu Fuß	22,0 %
Fahrrad	11,5 %
MIV-Mitfahrer/-in	9,1 %
Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß	6,0 %
Zu Fuß – MIV-Fahrer/-in	2,8 %
MIV-Fahrer/-in – Zu Fuß	2,8 %
Zu Fuß – MIV-Fahrer/-in – Zu Fuß	2,1 %
Zu Fuß – MIV-Mitfahrer/-in	0,9 %
MIV-Mitfahrer/-in – Zu Fuß	0,7 %
Zu Fuß – MIV-Mitfahrer/-in – Zu Fuß	0,7 %
Fahrrad – ÖV – Fahrrad	0,3 %
Zu Fuß – ÖV – Fahrrad	0,2 %
Fahrrad – ÖV – Zu Fuß	0,2 %
Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß	0,2 %
Sonstige	1,9 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	19.541
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	19.244

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	9,9 %	0,33
Wohnen-Kindereinrichtung	3,3 %	0,11
Wohnen-Bildung	5,1 %	0,17
Wohnen-Dienstlich	0,9 %	0,03
Wohnen-Einkaufen	9,4 %	0,31
Wohnen-Freizeit	12,9 %	0,42
Wohnen-Sonstiges	0,9 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	8,7 %	0,29
Kindereinrichtung-Wohnen	2,9 %	0,09
Bildung-Wohnen	4,7 %	0,15
Dienstlich-Wohnen	1,1 %	0,04
Einkaufen-Wohnen	10,3 %	0,34
Freizeit-Wohnen	13,7 %	0,45
Sonstiges-Wohnen	1,0 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	1,8 %	0,06
Arbeiten-Sonstiges	3,1 %	0,10
Sonstiges-Sonstiges	10,2 %	0,34
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	19.489	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	19.194	

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	0,4 %	0,01
Wohnen-Kindereinrichtung	8,7 %	0,26
Wohnen-Bildung	21,5 %	0,64
Wohnen-Dienstlich	0,1 %	0,00
Wohnen-Einkaufen	2,7 %	0,08
Wohnen-Freizeit	11,0 %	0,33
Wohnen-Sonstiges	0,5 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	0,4 %	0,01
Kindereinrichtung-Wohnen	7,6 %	0,23
Bildung-Wohnen	19,8 %	0,59
Dienstlich-Wohnen	0,2 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	3,4 %	0,10
Freizeit-Wohnen	12,9 %	0,38
Sonstiges-Wohnen	0,6 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	0,0 %	0,00
Arbeiten-Sonstiges	0,0 %	0,00
Sonstiges-Sonstiges	10,0 %	0,30
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	3.692	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	3.060	

Hinweise:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	17,9 %	0,64
Wohnen-Kindereinrichtung	3,3 %	0,12
Wohnen-Bildung	1,5 %	0,05
Wohnen-Dienstlich	1,4 %	0,05
Wohnen-Einkaufen	6,6 %	0,24
Wohnen-Freizeit	10,3 %	0,37
Wohnen-Sonstiges	0,6 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	15,8 %	0,56
Kindereinrichtung-Wohnen	2,9 %	0,10
Bildung-Wohnen	1,1 %	0,04
Dienstlich-Wohnen	1,6 %	0,06
Einkaufen-Wohnen	8,0 %	0,29
Freizeit-Wohnen	11,6 %	0,41
Sonstiges-Wohnen	0,7 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	3,4 %	0,12
Arbeiten-Sonstiges	5,6 %	0,20
Sonstiges-Sonstiges	7,9 %	0,28
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	9.388	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	9.137	

Hinweise:

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

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 16.4

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

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	4,9 %	0,15
Wohnen-Kindereinrichtung	1,9 %	0,06
Wohnen-Bildung	6,2 %	0,19
Wohnen-Dienstlich	0,5 %	0,02
Wohnen-Einkaufen	13,9 %	0,43
Wohnen-Freizeit	14,1 %	0,44
Wohnen-Sonstiges	1,1 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	4,7 %	0,15
Kindereinrichtung-Wohnen	1,7 %	0,05
Bildung-Wohnen	6,3 %	0,20
Dienstlich-Wohnen	0,7 %	0,02
Einkaufen-Wohnen	14,0 %	0,43
Freizeit-Wohnen	13,9 %	0,43
Sonstiges-Wohnen	1,2 %	0,04
Sonstiges-Arbeiten	0,8 %	0,03
Arbeiten-Sonstiges	1,3 %	0,04
Sonstiges-Sonstiges	12,7 %	0,39
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	1.890	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	1.772	

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.

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	/	/
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/
Wohnen-Bildung	/	/
Wohnen-Dienstlich	/	/
Wohnen-Einkaufen	/	/
Wohnen-Freizeit	/	/
Wohnen-Sonstiges	/	/
Arbeiten-Wohnen	/	/
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/
Bildung-Wohnen	/	/
Dienstlich-Wohnen	/	/
Einkaufen-Wohnen	/	/
Freizeit-Wohnen	/	/
Sonstiges-Wohnen	/	/
Sonstiges-Arbeiten	/	/
Arbeiten-Sonstiges	/	/
Sonstiges-Sonstiges	/	/
Summe	/	/

Ungewichtete Fallzahl 228

Gewichtete Fallzahl 389

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.

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	/	/
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/
Wohnen-Bildung	/	/
Wohnen-Dienstlich	/	/
Wohnen-Einkaufen	/	/
Wohnen-Freizeit	/	/
Wohnen-Sonstiges	/	/
Arbeiten-Wohnen	/	/
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/
Bildung-Wohnen	/	/
Dienstlich-Wohnen	/	/
Einkaufen-Wohnen	/	/
Freizeit-Wohnen	/	/
Sonstiges-Wohnen	/	/
Sonstiges-Arbeiten	/	/
Arbeiten-Sonstiges	/	/
Sonstiges-Sonstiges	/	/
Summe	/	/

Ungewichtete Fallzahl 279

Gewichtete Fallzahl 349

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.

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	0,9 %	0,03
Wohnen-Kindereinrichtung	0,5 %	0,02
Wohnen-Bildung	0,5 %	0,02
Wohnen-Dienstlich	0,7 %	0,02
Wohnen-Einkaufen	18,0 %	0,58
Wohnen-Freizeit	19,8 %	0,64
Wohnen-Sonstiges	1,9 %	0,06
Arbeiten-Wohnen	0,8 %	0,03
Kindereinrichtung-Wohnen	0,3 %	0,01
Bildung-Wohnen	0,7 %	0,02
Dienstlich-Wohnen	0,7 %	0,02
Einkaufen-Wohnen	18,1 %	0,58
Freizeit-Wohnen	19,5 %	0,63
Sonstiges-Wohnen	1,8 %	0,06
Sonstiges-Arbeiten	0,3 %	0,01
Arbeiten-Sonstiges	0,4 %	0,01
Sonstiges-Sonstiges	15,0 %	0,48
Summe	100 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	3.748	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	4.119	

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.

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	/	/
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/
Wohnen-Bildung	/	/
Wohnen-Dienstlich	/	/
Wohnen-Einkaufen	/	/
Wohnen-Freizeit	/	/
Wohnen-Sonstiges	/	/
Arbeiten-Wohnen	/	/
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/
Bildung-Wohnen	/	/
Dienstlich-Wohnen	/	/
Einkaufen-Wohnen	/	/
Freizeit-Wohnen	/	/
Sonstiges-Wohnen	/	/
Sonstiges-Arbeiten	/	/
Arbeiten-Sonstiges	/	/
Sonstiges-Sonstiges	/	/
Summe	/	/

Ungewichtete Fallzahl 179

Gewichtete Fallzahl 263

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.

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	1,0	1.293	1.269
Wohnen-Kindereinrichtung	1,9	213	204
Wohnen-Bildung	/	170	149
Wohnen-Dienstlich	/	91	125
Wohnen-Einkaufen	1,3	1.012	1.020
Wohnen-Freizeit	1,5	780	814
Wohnen-Sonstiges	/	85	61
Arbeiten-Wohnen	1,0	1.144	1.113
Kindereinrichtung-Wohnen	/	158	165
Bildung-Wohnen	/	142	138
Dienstlich-Wohnen	/	98	132
Einkaufen-Wohnen	1,3	1.148	1.131
Freizeit-Wohnen	1,4	873	895
Sonstiges-Wohnen	/	101	81
Sonstiges-Arbeiten	1,2	212	194
Arbeiten-Sonstiges	1,2	352	340
Sonstiges-Sonstiges	1,5	891	892

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	3,5 %	14,7 %	69,6 %	12,1 %	100 %	1.830	1.906
Wohnen-Kindereinrichtung	27,7 %	14,6 %	57,3 %	0,4 %	100 %	726	639
Wohnen-Bildung	22,2 %	14,2 %	27,7 %	35,9 %	100 %	1.082	984
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	134	181
Wohnen-Einkaufen	16,5 %	10,1 %	70,1 %	3,3 %	100 %	1.786	1.805
Wohnen-Freizeit	37,4 %	12,9 %	46,5 %	3,2 %	100 %	2.508	2.469
Wohnen-Sonstiges	19,3 %	19,8 %	54,0 %	6,9 %	100 %	191	176
Arbeiten-Wohnen	3,8 %	15,6 %	69,6 %	11,0 %	100 %	1.625	1.675
Kindereinrichtung-Wohnen	30,5 %	14,8 %	54,7 %	0,0 %	100 %	601	551
Bildung-Wohnen	23,0 %	12,3 %	27,4 %	37,3 %	100 %	963	901
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	146	205
Einkaufen-Wohnen	14,7 %	9,7 %	72,1 %	3,5 %	100 %	1.988	1.969
Freizeit-Wohnen	35,0 %	12,6 %	49,1 %	3,3 %	100 %	2.715	2.633
Sonstiges-Wohnen	15,4 %	15,4 %	58,6 %	10,7 %	100 %	223	190
Sonstiges-Arbeiten	33,1 %	5,2 %	59,6 %	2,1 %	100 %	364	345
Arbeiten-Sonstiges	26,7 %	5,8 %	61,6 %	5,9 %	100 %	576	587
Sonstiges-Sonstiges	25,9 %	7,6 %	61,0 %	5,5 %	100 %	2.024	1.966

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	/	/	/	/	/	11	12
Wohnen-Kindereinrichtung	26,3 %	14,0 %	59,1 %	0,5 %	100 %	339	266
Wohnen-Bildung	25,5 %	16,6 %	14,7 %	43,2 %	100 %	762	658
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	2	4
Wohnen-Einkaufen	/	/	/	/	/	101	83
Wohnen-Freizeit	27,5 %	17,4 %	49,1 %	5,9 %	100 %	409	336
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	20	16
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	10	12
Kindereinrichtung-Wohnen	28,8 %	13,7 %	57,4 %	0,1 %	100 %	288	234
Bildung-Wohnen	26,3 %	15,3 %	14,0 %	44,4 %	100 %	692	606
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	3	5
Einkaufen-Wohnen	/	/	/	/	/	140	104
Freizeit-Wohnen	24,2 %	16,8 %	54,3 %	4,7 %	100 %	485	394
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	21	19
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	1	0
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	2	1
Sonstiges-Sonstiges	37,2 %	8,2 %	44,3 %	10,3 %	100 %	404	307

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	2,9 %	13,7 %	75,5 %	7,9 %	100 %	1.631	1.631
Wohnen-Kindereinrichtung	26,9 %	16,3 %	56,6 %	0,3 %	100 %	320	302
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	162	137
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	93	128
Wohnen-Einkaufen	11,7 %	9,2 %	78,2 %	0,8 %	100 %	623	604
Wohnen-Freizeit	42,5 %	6,7 %	49,5 %	1,3 %	100 %	1.012	945
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	62	56
Arbeiten-Wohnen	3,3 %	14,4 %	74,2 %	8,1 %	100 %	1.444	1.438
Kindereinrichtung-Wohnen	29,3 %	17,1 %	53,6 %	0,0 %	100 %	255	261
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	128	105
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	107	144
Einkaufen-Wohnen	10,0 %	8,9 %	79,9 %	1,2 %	100 %	782	734
Freizeit-Wohnen	37,5 %	7,1 %	53,2 %	2,2 %	100 %	1.117	1.054
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	73	60
Sonstiges-Arbeiten	35,0 %	5,4 %	58,3 %	1,4 %	100 %	326	303
Arbeiten-Sonstiges	27,7 %	5,1 %	63,5 %	3,8 %	100 %	517	504
Sonstiges-Sonstiges	24,3 %	6,2 %	66,2 %	3,3 %	100 %	732	721

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	/	/	/	/	/	71	87
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	45	34
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	94	110
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	17	10
Wohnen-Einkaufen	9,9 %	6,4 %	78,2 %	5,5 %	100 %	248	246
Wohnen-Freizeit	38,6 %	22,0 %	34,8 %	4,6 %	100 %	305	251
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	24	19
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	68	83
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	39	30
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	90	112
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	16	12
Einkaufen-Wohnen	11,7 %	9,2 %	73,8 %	5,3 %	100 %	257	248
Freizeit-Wohnen	37,1 %	18,4 %	41,6 %	2,9 %	100 %	305	247
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	28	21
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	19	15
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	25	22
Sonstiges-Sonstiges	21,4 %	5,9 %	64,6 %	8,1 %	100 %	239	225

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	/	/	/	/	/	57	93
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	6	11
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	1	5
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	0	0
Wohnen-Einkaufen	/	/	/	/	/	18	26
Wohnen-Freizeit	/	/	/	/	/	16	24
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	0	0
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	51	68
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	6	11
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	1	5
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	1	9
Einkaufen-Wohnen	/	/	/	/	/	23	40
Freizeit-Wohnen	/	/	/	/	/	16	27
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	1	1
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	4	8
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	10	34
Sonstiges-Sonstiges	/	/	/	/	/	17	28

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **01.08.2025**

Tab 18.6

Verkehrsmittelwahl

nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (Personengruppe 5)

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	/	/	/	/	/	20	30
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	2	2
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	34	45
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	0	0
Wohnen-Einkaufen	/	/	/	/	/	21	23
Wohnen-Freizeit	/	/	/	/	/	40	52
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	3	6
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	19	28
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	2	2
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	29	39
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	0	0
Einkaufen-Wohnen	/	/	/	/	/	21	23
Freizeit-Wohnen	/	/	/	/	/	45	58
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	6	10
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	5	3
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	6	5
Sonstiges-Sonstiges	/	/	/	/	/	26	23

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	/	/	/	/	/	27	39
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	14	22
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	28	23
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	16	29
Wohnen-Einkaufen	15,0 %	12,0 %	70,7 %	2,3 %	100 %	728	741
Wohnen-Freizeit	32,8 %	15,1 %	48,3 %	3,8 %	100 %	681	816
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	79	78
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	20	33
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	11	13
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	22	28
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	14	28
Einkaufen-Wohnen	13,8 %	10,8 %	73,3 %	2,1 %	100 %	720	746
Freizeit-Wohnen	34,1 %	15,7 %	47,3 %	2,9 %	100 %	701	802
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	88	72
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	7	13
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	14	18
Sonstiges-Sonstiges	21,0 %	8,6 %	67,1 %	3,2 %	100 %	577	618

Hinweis:

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

Mobilität in Städten – SrV 2023 **Unter-/Grund-/Kleinzentren/Gemeinden – hügelig**

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	/	/	/	/	/	0	0
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	0	0
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	0	0
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	0	0
Wohnen-Einkaufen	/	/	/	/	/	40	75
Wohnen-Freizeit	/	/	/	/	/	35	35
Wohnen-Sonstiges	/	/	/	/	/	3	1
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	0	0
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	0	0
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	0	0
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	0	0
Einkaufen-Wohnen	/	/	/	/	/	38	68
Freizeit-Wohnen	/	/	/	/	/	35	39
Sonstiges-Wohnen	/	/	/	/	/	5	4
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	0	0
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	0	0
Sonstiges-Sonstiges	/	/	/	/	/	23	40

Hinweis:

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