

verkehrs- und
infrastrukturplanung

vip

Prof. Dr.-Ing.
Gerd-Axel Ahrens

Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“

Stadtgruppe: Große SrV-Vergleichsstädte

Dresden, im April 2015
(aktualisierte Version vom 2015)



Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“

Stadtgruppe: Große SrV-Vergleichsstädte

im Auftrag von Städten, Verkehrsunternehmen,
Verkehrsverbänden und Bundesländern

bearbeitet durch die
Technische Universität Dresden
Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung

Projektleitung:
Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens

Bearbeitung:
PD Dr.-Ing. habil. Rico Wittwer
Dipl.-Ing. Stefan Hubrich
Dipl.-Ing. Sebastian Wittig
Dr.-Ing. Frank Ließeke

Vorwort

Die Veränderungen von Mobilität und Verkehr, die das SrV 2003 und 2008 dokumentierten, waren außergewöhnlich. Die Abnahme der Kfz-Verkehrsleistung der Wohnbevölkerung in unseren Partnerstädten, der Anstieg der ÖPNV-Nutzung und des Radverkehrs unterstrichen erforderliche neue planerische Akzente. Auch immer mehr Senioren prägten diese Veränderungen mit. Sie sind zwar deutlich auto-affiner als frühere Jahrgänge und auch gefühlt jünger und mobiler, gleichwohl schienen sie nicht den Rückgang des Kfz-Verkehrs durch Bevölkerungsverluste bei den erwerbsfähigen Menschen und die Verhaltensänderungen vor allem der jungen Erwachsenen weg vom Auto zu kompensieren. Hinzu kommt, dass die älteren Menschen weniger Wege als die Erwerbsfähigen absolvieren und auch kaum in den Spitzenstunden unterwegs sind.

Vielerorts sinken seit einigen Jahren die Pegel der Verkehrsstärken im Innerortsverkehr um 1 bis 2 % pro Jahr. Der Anteil der Haushalte ohne Pkw stieg im SrV-Städtepegel von 2003 bis 2008 von 33 auf 37 % an. Was sind die Gründe, die zu diesen Veränderungen geführt haben? Werden die Ergebnisse des SrV 2013 die Trends von 2008 bestätigen oder sind die daraus vorsichtig abgeleiteten Vermutungen zur weiteren Entwicklung zu korrigieren? Welchen Einfluss hat die um sich greifende Flexibilisierung und damit Individualisierung neuer öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen, die in den zurückliegenden Jahren auf den Markt kamen und angenommen werden. Während bei den technischen Neuerungen v. a. die Elektromobilität – auch im Fahrradbereich – in den Vordergrund rückte, ermöglicht der Boom der mobilen Kommunikationstechnik einen immer rascheren und präziseren Zugriff beispielsweise auf Fahrplan- und Tarifinformationen und damit auch auf die Verkehrsmittelalternativen zum eigenen Auto. Zugleich stößt die bis vor fünf Jahren noch eher verhalten und in Insiderkreisen geführte Diskussion um die Vorzüge des Fahrzeugteilens zunehmend auf Resonanz. Dadurch konnten vor allem die flexiblen Carsharing-Systeme überwiegend in größeren Städten immer besser Fuß fassen. Zunächst als Vorreiter und dann in ihrem Windschatten finden auch Fahrradverleihsysteme als selbstverständliches Verkehrsangebot mehr und mehr Verbreitung. Hiervon profitieren je nach Ausrichtung des Angebotes auch kleinere Städte und Regionen mit touristischer Anziehungskraft.

Dass die neuen Mobilitätsformen angenommen werden und Multimodalität längst Bestandteil gelebten Verkehrsverhaltens ist, steht außer Frage. Hingegen ist es schwieriger zu beurteilen, in welchem Umfang und unter welchen Randbedingungen dies geschieht. Die Nutzungsanteile sind vielerorts noch zu gering, um sie mit vertretbarem Erhebungsaufwand zu identifizieren. Allenfalls die Anbieter selbst führen entsprechende gezielte Nutzerbefragungen durch, die Ergebnisse werden jedoch aus nachvollziehbaren Gründen des Wettbewerbs kaum veröffentlicht. Die zunehmende Ausrichtung der Verkehrsplanung auf ganzheitliche, integrierte Ansätze erfordert jedoch Daten und Erkenntnisse zur Nutzung möglichst aller Verkehrsträger.

Die zehnte Erhebungswelle des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten – SrV 2013“ fällt mitten in diese Phase dynamischer Veränderungen im Verkehrssystem. Ein idealer Zeitpunkt, um aktuelle Ausprägungen des Verkehrsverhaltens erneut zu erfassen und damit die seit 1972 geführte Zeitreihe fortzuschreiben. Traditionell liegt dabei der Fokus auf dem städtischen Einwohnerverkehr. Das dienstälteste deutsche Erhebungsinstrument zum Verkehrsverhalten wurde inhaltlich wiederum auf aktuelle Fragestellungen ausgerichtet, ohne den SrV-Standard aufzugeben. Da sich auch zahlreiche erhebungstechnische Randbedingungen immer wieder verändern, wurde die Erhebungsmethodik behutsam angepasst.

Die gegenüber 2008 erneute Ausweitung der Untersuchungsräume insbesondere durch Städte in den alten Bundesländern und durch Stadt-Umland-Kooperationen schafft ideale Voraussetzungen, um das Gesamtbild der Daten und Ergebnisse noch differenzierter auszuwerten. Mit insgesamt mehr als 120.000 befragten Personen und über 100 Untersuchungsräumen verbesserte sich die Datenlage zur Erforschung weiterer, für die Verkehrsplanung bedeutsamer Ursachen und Trends in der Gesellschaft: Demografischer Wandel und regionale Differenzierung werden in den kommenden Jahren noch mehr als bisher maßgeschneiderte Lösungen im Verkehrsbereich erfordern. Es bleibt abzuwarten, ob die Verhaltensänderungen der jungen Erwachsenen zu Veränderungen auch im späteren Leben führen und vor allem, wie sich die Preise und die Akzeptanz der Alternativen zum eigenen Auto entwickeln. Nicht zuletzt dürften die Ergebnisse und die methodischen Erfahrungen aus dem SrV 2013 auch zur abgestimmten Weiterentwicklung anderer Erhebungsinstrumente, insbesondere von „Mobilität in Deutschland (MiD)“ des Bundes sowie zur europaweiten Harmonisierung von Erhebungen beitragen.

Der Technischen Universität Dresden ist es ein großes Anliegen, dank des Engagements der zahlreichen SrV-Projektpartner, aus den Daten einen maximalen Nutzen für Wissenschaft und Praxis zu ziehen. Wir werden als Forschungseinrichtung auch nach dem offiziellen Abschluss des zehnten SrV-Durchgangs den wertvollen Datenfundus für weitere wissenschaftliche Untersuchungen nutzen.

Allen am Projekt beteiligten Stadtverwaltungen, Verkehrsbetrieben und Verkehrsverbänden sowie den beteiligten Landesministerien sei für ihre konstruktive Zusammenarbeit herzlich gedankt. Wir würden uns freuen, wenn die im SrV 2013 erarbeiteten inhaltlichen und methodischen Ergebnisse vielfältige Verbreitung finden und v. a. für die integrierte Verkehrsentwicklungsplanung auf kommunaler und regionaler Ebene weiterhin unverzichtbare und wertvolle Grundlage bleiben.

Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'G. A. Ahrens', written over a horizontal line.

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens
Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung
Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr
der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“

Dresden, im Oktober 2014

Inhalt

1	Untersuchungscharakteristik.....	1
1.1	Anliegen der Stadtgruppierung	1
1.2	Erhebungszeitraum	3
1.3	Stichprobenanlage	3
1.4	Befragungsmethode	4
1.5	Gewichtung	6
1.6	Sonstige Aspekte.....	7
2	Begriffe und Definitionen	8
2.1	Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes.....	8
2.1.1	Grundgesamtheit und Untersuchungseinheiten	8
2.1.2	Inhaltliche Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs ..	8
2.1.3	Räumliche Abgrenzung	9
2.2	Einige Definitionen.....	10
2.2.1	Mobile Person	10
2.2.2	Weg.....	11
2.2.3	Zweckabgrenzung.....	12
2.2.4	Verkehrsmittel, Hauptverkehrsmittel und Hauptverkehrsmittelgruppen	13
2.2.5	Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit	15
2.2.6	Wetter	16
3	Erhebungsmerkmale	17
3.1	Merkmalsabgrenzung	17
3.2	Merkmale des Haushaltes	17
3.3	Merkmale der Person	18
3.4	Merkmale der Wege	19
4	Handhabung der Tabellen	20
	Anhang I – Stadtbeteiligung in den SrV-Stadtgruppen	
	Anhang II – Kennziffern in Tabellen	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2013	6
Abbildung 2-1:	Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs.....	9
Abbildung 2-2:	Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet	10
Abbildung 2-3:	Definitionen einer mobilen Person	11

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1-1:	SrV-Stadtgruppen 2013.....	4
--------------	----------------------------	---

1 Untersuchungscharakteristik

1.1 Anliegen der Stadtgruppierung

Die auf kommunaler und regionaler Ebene erhobenen Stichproben reichen im Regelfall für stärker differenzierte Auswertungen (z. B. von modellierungsrelevanten Kennziffern) nicht aus. Daher werden im SrV spezielle Stadtgruppen gebildet. Die SrV-Stadtgruppen sind eine Zusammenfassung der realisierten Stichproben von SrV-Untersuchungsräumen, bei denen es sich im Regelfall um Einzelstädte handelt. Die Gruppierung der Städte verfolgt das Ziel, Merkmalskombinationen stärker differenziert als in den stadtbezogenen Standardtabellen auszuwerten. Dadurch sind Aussagen möglich, die für eine Einzelstadt in der Regel keine statistisch stabilen Ergebnisse erwarten lassen (Tab 13.x bis 18.x in Anhang II). Zusätzlich beinhaltet die Sonderauswertung zu den SrV-Stadtgruppen ebenso die SrV-Standardauswertung (Tab 1.x bis 11.x). Es existieren zwei Gruppierungen der SrV-Teilnehmerstädte.

Gruppierung nach Zentralität, Einwohnerzahl und Topografie

Die erste Systematik folgt in erster Linie der Berücksichtigung modellierungstechnischer Aspekte. Dabei wurden vor allem *Anforderungen makroskopischer Verkehrsplanungsmodelle* konzeptionell beachtet.

Die Auswertungen basieren auf der begründeten Erkenntnis, dass für verkehrserzeugungsrelevante Merkmale auf der Produktionsseite¹ der konkrete Ortsbezug keinen oder nur einen geringen Beitrag zur Varianzaufklärung leistet. Dementsprechend können aufkommensbezogene Kenngrößen für Modellierungsaufgaben aus stadtübergreifenden Auswertungen entnommen werden.

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

Den Ergebnisnutzern stehen somit häufig verwendete modellierungsrelevante Kennziffern verschiedener Stadtgruppen zur Verfügung. Der Gewinn an statistischer Stabilität durch eine Gruppierung der Städte wird von den Verfassern deutlich höher eingeschätzt als der Verlust des realen Ortsbezuges. Die Städtetelektive können im Anschluss auch für weiterführende spezifische Auswertungen genutzt werden. An dieser Stelle werden Synergien, die durch die gemeinsame Beauftragung einer SrV-Erhebung entstehen, besonders deutlich.

¹ In gängigen makroskopischen Verkehrsplanungsmodellen bezeichnet die „Produktionsseite“ die quellseitige Erzeugungsrates (im Gegensatz zur „Attraktionsseite“ für das zielseitige Anziehungspotenzial).

Städte, die nicht am SrV teilgenommen haben, erhalten durch Mobilitätskennziffern für Stadtgruppen die Möglichkeit, Orientierungswerte für typische Ausprägungen des Verkehrsverhaltens in ihrer eigenen Kommune zu gewinnen.

Auf Basis der Erhebung SrV 2013 konnten nach der ersten Gruppierungssystematik sinnvoll sechs Stadtgruppen² gebildet werden:

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

Da die Zusammensetzung der Stadtgruppen in Abhängigkeit von den beteiligten Kommunen variiert, sind sie für Zeitreihenbetrachtungen nicht geeignet.

Gruppierung nach Auswertungserfordernissen für Zeitreihenanalysen

Die zweite Systematik dient vor allem der *stadtübergreifenden Ergebnisdarstellung*. Neben dem

- SrV-Städtepegel,

der insbesondere für *Zeitreihenbetrachtungen* geeignet ist, werden auf Grundlage des 2013er SrV erstmals angeboten:

- SrV-Wiederholerstädte West
- Große SrV-Vergleichsstädte

Der „SrV-Städtepegel“ beinhaltet in seinem Ursprung die 14 Bezirksstädte der ehemaligen DDR (ohne Berlin). Heute setzt er sich noch immer (und bis auf wenige Ausnahmen) aus den Städten zusammen, die seit 1972 kontinuierlich am SrV teilgenommen haben. Demzufolge bildet der SrV-Städtepegel die Basis für Analysen der zeitlichen Entwicklung des Personenverkehrs ostdeutscher Großstädte.

Die Gruppe „SrV-Wiederholerstädte West“ enthält die großen westdeutschen Städte, die sowohl 2008 als auch 2013 am SrV teilgenommen haben. Die Gruppe „Große SrV-Vergleichsstädte“ umfasst die großen Wiederholerstädte, die 2008 und 2013 am SrV beteiligt waren. Beide Gruppen sind ebenso für Zeitreihenanalysen geeignet. Allerdings liegen für das SrV 2008 keine tabellierten Auswertungen vor. Die entsprechenden Einzeldatensätze sind allerdings nach den im Bericht zu Datenaufbereitung³ beschriebenen Verfahren für den interessierten Nutzer verfügbar.

² Anhang I enthält eine Übersicht zur Zusammensetzung aller Stadtgruppen.

³ AHRENS, G.-A.; LIEßKE, F.; HUBRICH, S., WITTWER, R. (2015): Datenaufbereitung im Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter <<http://www.tu-dresden.de/srv2013>>.

1.2 Erhebungszeitraum

Für das SrV 2013 wurden die Monate Januar bis Dezember als Erhebungszeitraum definiert. Stichtage für die Befragung im Standard-SrV sind alle mittleren Werktage, d. h. die Wochentage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag. Ein solcher Stichtag wird von der Erhebung ausgeschlossen, wenn er selbst auf einen Ferien- oder Feiertag fällt oder an einen solchen angrenzt. Dadurch ergibt sich, je nach Monat und Bundesland, eine unterschiedliche Anzahl möglicher Stichtage. Für das gesamte Jahr 2013 schwankt diese zwischen 101 und 110 Tagen.

Für die Städte und Gemeinden, die im Großraum Rhein-Main untersucht wurden, fand die Befragung an allen Tagen der Woche und auch an Feiertagen und in Ferienzeiten statt. Für die SrV-Wiederholerstädte Frankfurt am Main und Mainz wurden ergänzend Werktagsauswertungen durchgeführt, so dass entsprechend gesonderte Gewichtungsfaktoren für Werktage vorliegen. Für die Bildung der Stadtgruppen konnten beide Städte daher berücksichtigt und entsprechend ausschließlich die mittleren Werktage einbezogen werden. Alle übrigen Städte und Gemeinden des Großraums Rhein-Main blieben bei der Bildung von Stadtgruppen hingegen außen vor.

1.3 Stichprobenanlage

Die Stichprobenplanung für das SrV 2013 erfolgte stadtspezifisch. Je nach Aufgabenstellung der Einzelstadt war eine vorgegebene Nettostichprobe zu erreichen, diese betrug für Oberzentren zwischen 1.000 Personen (Standardstadt) und 15.602 Personen (Berlin). In kleineren Gemeinden im Umland der Oberzentren wurden in der Regel mindestens 500 Personen befragt.

Die Stichprobenziehung erfolgte für Oberzentren grundsätzlich räumlich geschichtet. Dabei wurde im Standardfall für jede Schicht eine uneingeschränkte Zufallsstichprobe der Personen ab 0 Jahre aus dem Einwohnermelderegister gezogen. Die Stichprobensteuerung erfolgte – soweit möglich – für jeden Erhebungsmonat getrennt. Der Steuerung nach Quartalen wurden die Standardquartale eines Kalenderjahres zugrunde gelegt.

Aus den stadtspezifisch konzipierten Stichproben wurden im Nachgang Stadtgruppen gebildet. Die daraus entstehende Grundgesamtheit ergibt sich aus der in den Städten einer Stadtgruppe lebenden Wohnbevölkerung. Eine Stadtgruppe repräsentiert somit das mittlere Verkehrsverhalten dieser Einwohner.

Tabelle 1-1 enthält die realisierten Nettostichproben aller neun Stadtgruppen.

Gruppenbezeichnung	Realisierte Nettostichprobe (Personen)
Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topografie: flach	7.322
Mittelzentren, Topografie: flach	15.371
Mittelzentren, Topografie: hügelig	11.854
Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: flach	22.849
Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig	20.921
Oberzentren 500.000 und mehr EW (ohne Berlin), Topografie: flach	11.206
SrV-Städtepegel	18.985
SrV-Wiederholerstädte West	17.970
Große SrV-Vergleichsstädte	54.579

Tabelle 1-1: SrV-Stadtgruppen 2013

1.4 Befragungsmethode

Die Methodik des Befragungsinstrumentes muss so ausgelegt sein, dass in Bezug auf die Grundgesamtheit eine möglichst repräsentative Zusammensetzung der Antworterstichprobe 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 ist bekannt, dass mit telefonischen Befragungen höhere Antwortquoten und eine bessere Datenqualität erzielt werden kann als bei schriftlich-postalischen Befragungen (Papierfragebogen)⁴. Allerdings kann im Regelfall nicht für alle Haushalte der Stichprobe eine Telefonnummer recherchiert werden. Im Gegenteil, der Anteil von Haushalten, denen aus öffentlich zugänglichen Verzeichnissen keine Telefonnummer zugeordnet werden kann, nimmt stetig zu (im SrV 2013 ca. 66 %). Dies kann im Nichtvorhandensein eines Festnetztelefonanschlusses, der Nichteintragung der Telefonnummer oder der Eintragung unter anderem Namen begründet liegen.

Da angenommen werden muss, dass sich dieser Personenkreis systematisch von Personen mit Telefonnummer unterscheidet, wurde das SrV 2013 wie bereits 2003 und 2008 als Kombination aus telefonischer und schriftlicher Befragung durchgeführt. Allerdings war das Ausfüllen des schriftlichen Fragebogens im SrV 2013 ausschließlich über das

⁴ Vgl. AHRENS, G.-A.; LIEBKE, F.; WITTWER, R.; HUBRICH, S. (2009): Endbericht zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ und Auswertungen zum SrV-Städtepegel. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter <<http://www.tu-dresden.de/srv2013>>, S. 60.

Internet möglich (schriftlich-online). Diese gegenüber dem SrV 2013 vorgenommene methodische Veränderung diente der Erhöhung der Datenqualität und des Rücklaufs und vergrößerte die Flexibilität bei der Formulierung des Fragekataloges. Die Ergebnisse einer Methodenvorstudie im Oktober/November 2012 zeigen, dass diese Veränderung nicht zu methodischen Effekten führt, die über den Einfluss einer verbesserten Daten- und Erfassungsqualität hinausgehen. Abbildung 1-1 gibt einen Überblick zur Befragungsmethodik des SrV 2013.

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

- telefonisch direkt erreichbaren Haushalten (telefonische Basisstichprobe) und
- telefonisch nicht direkt erreichbaren Haushalten (schriftliche Basisstichprobe)

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

Der nächste Schritt bestand im Versand der Erhebungsunterlagen. Allen Haushalten wurde die Befragung postalisch angekündigt. Während telefonisch direkt erreichbare Haushalte mit dem Ankündigungsschreiben bereits über ihren Stichtag informiert wurden, erhielten Haushalte ohne verfügbare Telefonnummer zunächst einen Kurzfragebogen, der u. a. zur Erfassung einer Telefonnummer oder E-Mail-Adresse diente. Antwortende Haushalte erhielten später ein weiteres Schreiben, in welchem der Stichtag für diesen Haushalt vermerkt war.

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

Haushalte, zu denen von Anfang an oder nach Rücksendung des Kurzfragebogens eine Telefonnummer vorlag, wurden nach dem Stichtag telefonisch kontaktiert und befragt oder zur Online-Teilnahme motiviert. Ggf. konnten auch mehrere Interviews durchgeführt werden. Von den nicht telefonisch erreichbaren Haushalten, die bereits einen Stichtag erhalten hatten, wurde das Ausfüllen des Online-Fragebogens erwartet. Die haushaltsgebundenen Zugangsdaten waren in sämtlichen Schreiben aufgeführt. Alle Haushalte konnten jederzeit zwischen Telefon- und Online-Befragung wechseln.

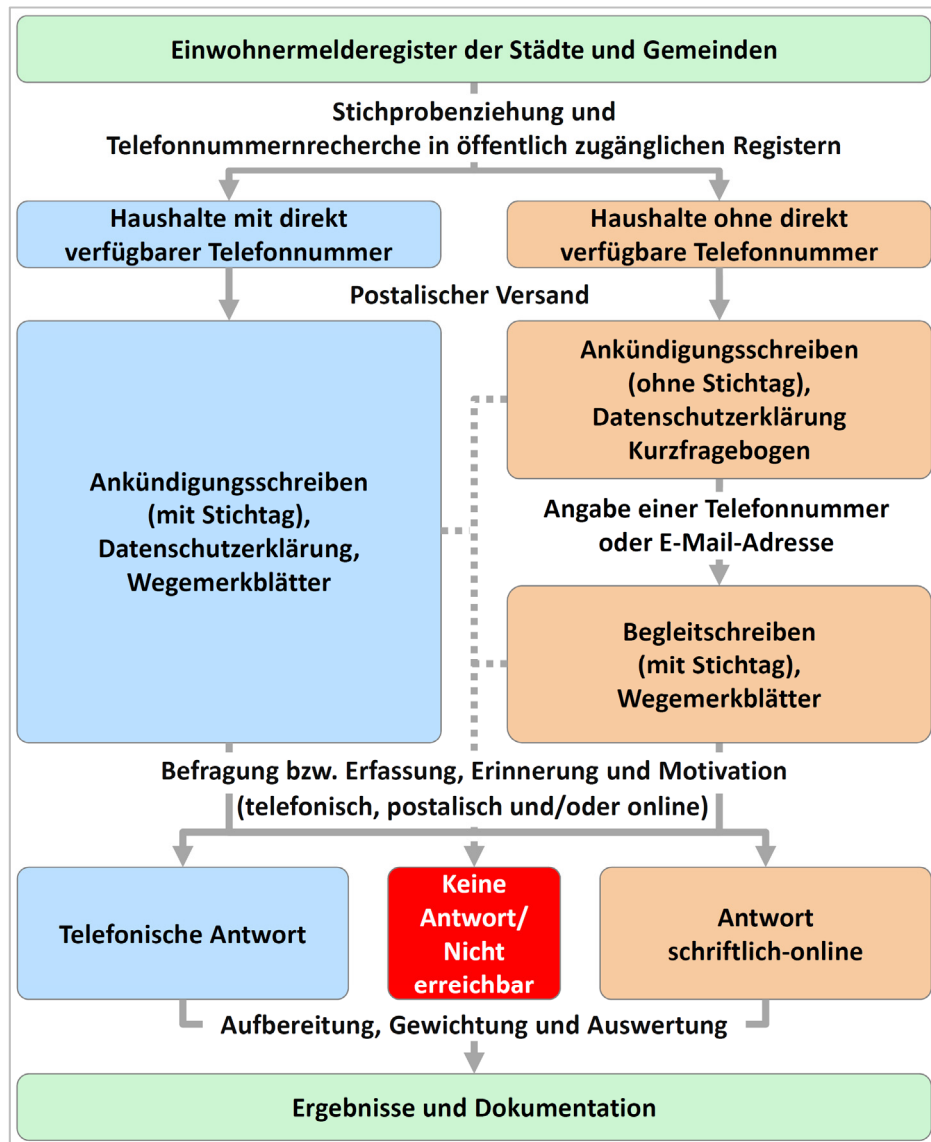


Abbildung 1-1: Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2013

1.5 Gewichtung

Das Gewichtungsverfahren hat zum Ziel, die systematische Verzerrung der Stichprobe zu korrigieren bzw. zu minimieren. Dazu waren Faktoren zu entwickeln, die prinzipiell bei allen Auswertungen in Bezug auf die gesamte Stadtgruppe sowie ggf. für Quartalsauswertungen Verwendung finden sollten. Werden weitere Untergruppen gebildet, ist fallbezogen zu entscheiden, ob und wie die Gewichtungsfaktoren sinnvoll interpretiert werden können.

Die Gewichtung baut auf den für die Einzelstädte ermittelten Gewichtungsfaktoren auf⁵. In einem weiteren Gewichtungsschritt waren ent-

⁵ Ausführliche Informationen zum Gewichtungsverfahren finden sich in AHRENS, G.-A.; WITTWER, R.; HUBRICH, S.; LIEBKE, F. (2015): Nonresponse-Analyse und Gewichtung im Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter <<http://www.tu-dresden.de/srv2013>>.

sprechend der Stichprobenanlage die unterschiedlichen Bevölkerungsanteile der Städte und die realisierten Nettostichproben in einer Stadtgruppe so zu gewichten, dass eine bevölkerungsproportionale Stichprobenverteilung entsteht. Der Algorithmus orientiert sich an dem bereits in vorangegangenen Erhebungsdurchgängen eingesetzten Verfahren.

Die Stichprobengewichte wurden im Anschluss auf die ungewichtete Nettofallzahl der Stadtgruppe skaliert. Die dadurch berechneten Faktoren werden auf Haushalts-, Personen- und Wegebenen bereitgestellt.

1.6 Sonstige Aspekte

Ausführliche Informationen zu den in diesem Dokument beschriebenen methodischen Grundlagen, Definitionen und Erhebungsmerkmalen von „Mobilität in Städten – SrV 2013“ sind nachzulesen im Methodenbericht der Erhebung⁶. An gleicher Stelle sind auch weitere, hier nicht erwähnte, Elemente und Arbeitsschritten der Befragung näher erläutert. Dies gilt insbesondere für die Dokumentation der Erhebungsunterlagen, Informationen zu Feldarbeit und Feldverlauf, sowie den Komplex der Datenaufbereitung.

⁶ AHRENS, G.-A.; LIEßKE, F.; WITTEW, R.; HUBRICH, S.; WITTIG, S. (2014): Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter <<http://www.tu-dresden.de/srv2013>>.

2 Begriffe und Definitionen

2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes

2.1.1 Grundgesamtheit und Untersuchungseinheiten

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

Gegenstand der Untersuchung ist das Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung der teilnehmenden Gebietskörperschaften. Von zufällig ausgewählten Haushalten werden alle Personen befragt. Dabei findet der Haushaltskontext explizit Berücksichtigung.

Als Untersuchungseinheiten treten somit Haushalte mit allen darin lebenden Personen und deren realisiertes Verkehrsverhalten auf.

Die zu erhebenden Analysedaten gliedern sich demnach in

- Haushaltsdaten mit verschiedenen haushalts- und fahrzeugbezogenen Merkmalen,
- Personendaten mit soziodemografischen und verkehrsrelevanten Merkmalen der befragten Personen sowie
- Wegedaten mit Merkmalen zu den Ortsveränderungen der befragten Personen.

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

2.1.2 Inhaltliche Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs

Verkehr ist als „[...] die Gesamtheit aller Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Nachrichten“⁷ definiert. Da die Grundgesamtheit der SrV-Untersuchung aus den Einwohnerinnen und Einwohnern besteht, liegt der Verkehr der Wohnbevölkerung im Fokus.

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

⁷ PIRATH, C. (1949): Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. 2. Auflage, Berlin, Springer Verlag, S. 2.



Abbildung 2-1: Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs

Weitere relevante Verkehrsarten – wie insbesondere die 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.

Im Regelfall werden die Daten bezogen auf die Bevölkerung einer Stadt bzw. Gemeinde erhoben und ausgewertet. In einigen Fällen wurden jedoch bei der Stichprobenanlage die teilräumlichen Untergliederungen innerhalb des Stadtgebietes in der Form vorgesehen, dass Kennziffern auch für diese Teilräume dargestellt werden können.

2.1.3 Räumliche Abgrenzung

Als Haushaltsbefragung erfasst das SrV den örtlichen Verkehr der Wohnbevölkerung, in erster Linie deren Binnen- und Quellverkehr sowie den rückfließenden Zielverkehr. Außen- und Durchgangsverkehr der Einwohnerinnen und Einwohner werden zwar ebenfalls erhoben, das damit erfasste Verkehrsaufkommen ist jedoch vergleichsweise gering und die Stichprobe für repräsentative Auswertungen dieser räumlichen Verkehrsarten im Regelfall nicht ausreichend.

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

Wenn im Weiteren von „allen Wegen“ gesprochen wird, sind alle in der Erhebung erfassten Wege, auch die weiteren Quell- und Zielverkehre nach bzw. von außerhalb gemeint. Aufgrund seiner planungspraktischen Bedeutung wird der Binnenverkehr an relevanten Stellen gesondert ausgewiesen.

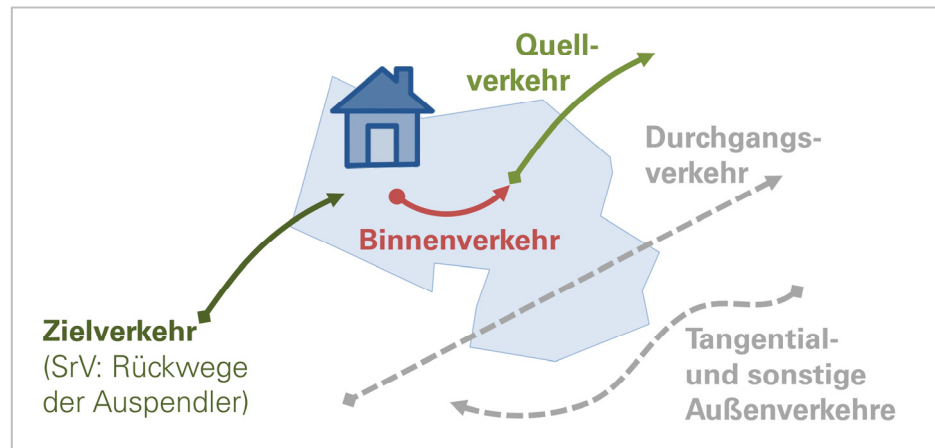


Abbildung 2-2: Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet

2.2 Einige Definitionen

2.2.1 Mobile Person

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

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

Gilt eine Person für das SrV als *mobil*, sind alle Ortsveränderungen dieser Person für den Stichtag detailliert zu erfragen. Gilt sie (da sie am Stichtag nicht am Wohnort war) nach der erweiterten SrV-Definition als *nichtmobil*, ist zu vermerken, ob die Person am Stichtag außerhalb des SrV-Untersuchungsraums Wege durchgeführt hat. Diese Ortsveränderungen werden jedoch im Detail nicht erfasst. War die Person tatsächlich *nichtmobil*, und zwar in der Form, dass sie am Stichtag keinerlei Wege unternommen hat, wird der Grund für die Nichtmobilität erfragt (Abbildung 2-3).

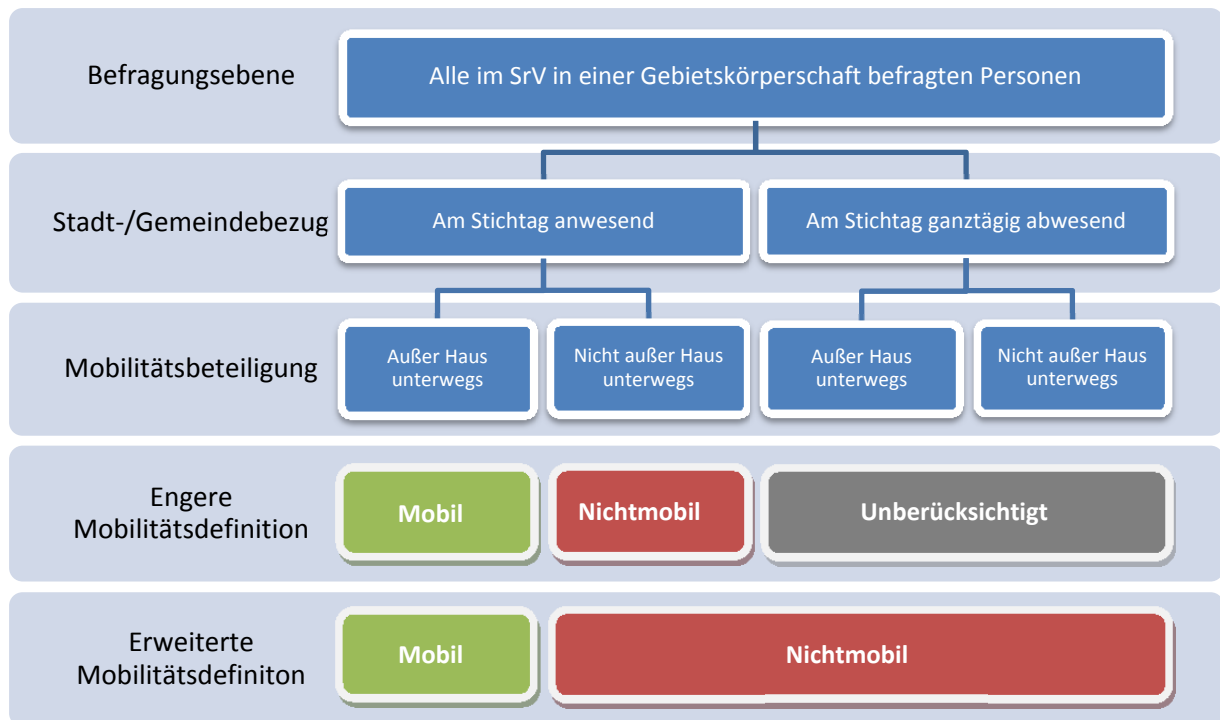


Abbildung 2-3: Definitionen einer mobilen Person

2.2.2 Weg

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

Weiterhin ist zu beachten, dass

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

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

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

2.2.3 Zweckabgrenzung

Der Anlass für die Durchführung einer Ortsveränderung wird nach der Aktivität am Zielort unterschieden. Dieses als *Zweck/Ziel* bezeichnete Merkmal wurde aus inhaltlich-planerischen und modellierungstechnischen Gründen möglichst an eine räumlich identifizierbare Einrichtung gekoppelt. Insgesamt war im SrV 2013 die Zuordnung zu 19 Kategorien möglich. „Klassische“ Aktivitätszwecke und -anlässe sind dabei:

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

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

- Bringen oder Holen von Personen
- Eigene Wohnung

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

Um alle Ortsveränderungen einer Person am Stichtag zu erfassen, werden auch Wege, die zurück zur eigenen Wohnung führen, aufgenommen. Diese sogenannten Heimwege werden in Bezug auf ihren Zweck bzw. ihr Ziel im SrV 2013 erstmals in zwei Varianten kodiert:

Variante 1: Die Wege nach Hause werden als eigenständige Zweckkategorie kodiert. Diese Variante entspricht der bisherigen SrV-Tradition. Damit lässt sich z. B. der Wohnungsbezug bei modellierungsrelevanter

ten 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. Damit wird auch die Kompatibilität zu den Ergebnissen von „Mobilität in Deutschland (MiD)“ weiter verbessert.

Zur Beschreibung der Aktivitäten einer Person am Stichtag können die durchgeführten Ortsveränderungen üblicherweise auf zwei unterschiedliche Arten charakterisiert werden.

Quelle-Ziel-Gruppen (QZG) fixieren einen Weg durch den Wegezweck am Ziel und den Wegezweck an der Quelle (Wegezweck des vorangegangenen Weges bzw. Ausgangspunkt des ersten Weges). Es existiert eine Vielzahl von Bildungsvorschriften (z. B. 5er-, 15er-, 17er-, 21er-QZG-Einteilung).

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

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

Der *Berufsverkehr* kann in der Planungspraxis einen dimensionierungsrelevanten Verkehrszustand (v. a. in Bezug auf die Spitzenstunden) darstellen. Für die nähere Beschreibung und zur Zeitreihenanalyse des Berufsverkehrs sind auch im SrV 2013 Auswertungen erhalten. Dazu wurden einerseits die Ortsveränderungen von der Wohnung

- zum eigenen Arbeitsplatz (WA)
- zur Kinderkrippe/zum Kindergarten (WK) und
- zur Schule/Bildungseinrichtung (WB)

und andererseits die Wege zur eigenen Wohnung zu den Quelle-Ziel-Gruppen AW, KW und BW zusammengefasst.

2.2.4 Verkehrsmittel, Hauptverkehrsmittel und Hauptverkehrsmittelgruppen

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

Falls mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg zum Einsatz gelangten, wurde für die Auswertung ein hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel (Hauptverkehrsmittel) bestimmt. Dabei wurde eine eindeutige Zuordnung mit Hilfe einer Verkehrsmittelhierarchie vorgenommen, in der die

Verkehrsmittel mit der größten entfernungsbezogenen Leistungsfähigkeit an erster Stelle stehen. Daraus resultiert die Hierarchisierung

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

Trat für einen Weg als angegebenes Verkehrsmittel die Kategorie „Anderes Verkehrsmittel“ auf, war die Hierarchisierung grundsätzlich fallbezogen festzulegen.

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

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

Zum *Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV)* gehören die Verkehrsmittel

- Flugzeug,
- Fähre,
- Schwebebahn, Seilbahn
- Fernzug,
- Nahverkehrszug,
- S-Bahn,
- U-Bahn,
- Straßenbahn,
- Bus,
- Taxi und

- andere als öffentlicher Verkehr zu bezeichnende technische Hilfsmittel.

Der *Motorisierte Individualverkehr (MIV)* beinhaltet die Verkehrsmittel

- Pkw als Fahrer,
- Pkw als Mitfahrer,
- Lkw als Fahrer oder Mitfahrer,
- motorisiertes Zweirad als Fahrer oder Mitfahrer und
- alle anderen individuellen Kraftfahrzeuge als Fahrer oder Mitfahrer.

Der *Nichtmotorisierte Verkehr (NMV)* umfasst die Verkehrsmittel

- Fahrrad,
- Elektrofahrrad
- andere antriebslose individuelle Verkehrsmittel und
- das Zu-Fuß-Gehen.

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

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

- ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit,
- ja, nach Absprache und
- nein, kein Zugang zum Pkw

erfasst. Sie beschreibt somit die Möglichkeit einer Person, am Stichtag alle, einige oder keinen der zurückgelegten Wege mit dem Haushalts-Pkw als Fahrer oder Mitfahrer zu absolvieren. Auf Basis derselben Definition wurde auch die Verfügbarkeit eines Fahrrads, eines Elektrofahrrads und einer ÖPNV-Zeitkarte am Stichtag erhoben.

Zur Ableitung der bereits erwähnten objektiven Pkw-Verfügbarkeit können die gleichfalls erhobenen Merkmale „Pkw-Ausstattung des Haushalts“ sowie „Führerscheinbesitz“ der Person herangezogen werden.

2.2.5 Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit

Für die nähere Beschreibung einer Ortsveränderung sind auch die bei der Durchführung zurückgelegte Entfernung, die Dauer und Geschwindigkeit relevante Größen.

⁸ Vgl. WITTEW, 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, S. 114.

Als *Entfernung* ist dabei die Länge einer Ortsveränderung von Tür zu Tür gemäß der Angabe der Befragten zu verstehen.

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

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

2.2.6 Wetter

Wetterzustände können im Tagesverlauf stark variieren. Die Befragten hatten die Möglichkeit bei der Angabe des Wetters am Stichtag alle Zustände zu benennen. Wurden mehrere Zustände angegeben, erfolgte die Festlegung eines für den Stichtag maßgebenden Wetters auf Basis der Wetterhierarchie:

1. Schneefall
2. Regen
3. wolkig/bedeckt
4. sonnig

Zusätzlich wurden mit Unterstützung des Deutschen Wetterdienstes während des gesamten Erhebungszeitraums objektive Wetterdaten für ausgewählte Messstationen erhoben.

3 Erhebungsmerkmale

3.1 Merkmalsabgrenzung

Die Merkmale des SrV-Fragekataloges wurden, wie in den vergangenen Durchgängen auch, in den Kernelementen beibehalten, um die Vergleichbarkeit innerhalb der Zeitreihe zu sichern.

Ausgehend vom Untersuchungsgegenstand differenzieren sich die Erhebungsmerkmale befragungspraktisch in Informationen

- zum Haushalt und zu den im Haushalt vorhandenen Pkw,
- zu den im Haushalt lebenden Personen sowie
- zu deren Wegen am jeweiligen Stichtag.

Da in jedem SrV-Durchgang aktuelle Anforderungen berücksichtigt werden, kam es auch im SrV 2013 zu einigen Erweiterungen des Standardkatalogs.

Darüber hinaus führte die Vielfalt orts- oder auftraggeberspezifischer Anforderungen zu speziellen Erweiterungen des Fragekatalogs. Diese beziehen sich ausschließlich auf die Personenebene.

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

Im Folgenden werden die Erhebungsmerkmale übersichtsartig zusammengestellt⁹.

3.2 Merkmale des Haushaltes

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

- Anzahl der Personen im Haushalt
- Wohndauer in der derzeitigen Wohnung
- Gehzeit zu den nächstgelegenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Fahrzeugausstattung des Haushaltes
- Jahresfahrleistung, Zulassungsort und üblicher Stellplatz der drei meistgenutzten Pkw
- monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes

⁹ Die vollständigen Variablen- und Kodierungstabellen sind dokumentiert in AHRENS, G.-A.; LIEBKE, F.; HUBRICH, S., WITTMER, R. (2015): Datenaufbereitung im Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Technische Universität Dresden. Verfügbar unter <<http://www.tu-dresden.de/srv2013>>.

3.3 Merkmale der Person

Für die ursächliche Analyse des Verkehrsverhaltens sind Beschreibungsmerkmale einer Person notwendige Voraussetzung. Da für das individuelle Verhalten insbesondere die Stellung im Lebenszyklus maßgebend ist, sind Eigenschaftsmerkmale aller Personen im Haushalt möglichst differenziert zu erfragen. Für jede Person eines Haushalts wurden daher folgende Merkmale erhoben:

- Alter
- Geschlecht
- eventuelle Mobilitätseinschränkungen
- Besitz eines Schwerbehindertenausweises
- Tätigkeit bzw. Art der Erwerbstätigkeit
- höchster Schulabschluss
- höchste Berufsausbildung
- Führerscheinbesitz
- Verfügbarkeit über technische Geräte
- allgemeine Nutzung des öffentlichen Verkehrs
- hauptsächlich genutzte Fahrkartenart
- Gehzeit zu den meistgenutzten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- allgemeine Nutzung von Leih- oder Mietfahrrädern
- allgemeine Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen

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

- Normalität des Stichtags
- Verfügbarkeit eines Pkw am Stichtag
- Verfügbarkeit eines Fahrrads am Stichtag
- Verfügbarkeit eines Elektrofahrrads am Stichtag
- Verfügbarkeit einer ÖPNV-Zeitkarte am Stichtag
- Wetter am Stichtag
- Anwesenheit in der jeweiligen Stadt oder Gemeinde am Stichtag
- Verlassen der Wohnung am Stichtag
- ggf. Grund für Nichtmobilität am Stichtag
- Vorhandensein regelmäßiger berufliche Wege am Stichtag
- ggf. Lage und Art des Ausgangspunktes des ersten Weges (sofern dies nicht die eigene Wohnung war)

Im Falle von Proxyinterviews wurde zusätzlich erfasst, welches Haushaltsmitglied stellvertretend antwortete.

3.4 Merkmale der Wege

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

- Uhrzeit des Wegebegins
- Ankunftszeit
- Wegezweck bzw. -ziel
- ggf. Art und Anzahl von begleitenden Personen
- Art und Reihenfolge der genutzten Verkehrsmittel
- ggf. Anzahl der Personen im Pkw
- Verkehrsmittel des längsten Teilweges
- Lage der Zieladresse
- Ankunftszeit
- Länge des Weges

4 Handhabung der Tabellen

Die hier dokumentierten Tabellen enthalten standardisierte struktur- und mobilitätsbezogene Auswertungen des Projektes „Mobilität in Städten – SrV 2013“ für eine konkrete SrV-Stadtgruppe.

Für die Nummerierung der Tabellen wird ein spezifisches Nummernsystem verwendet, um die Orientierung beim Vergleich mit früheren SrV-Jahrgängen zu erleichtern. Allerdings ist damit die Nummerierung nicht überall durchgängig, weil Fragekatalog und Auswertungsumfang sich innerhalb der SrV-Zeitreihe verändert haben. Darüber hinaus wurde das Nummernsystem fortgeschrieben, so dass Tabellen, die erst ab 2013 Bestandteil der SrV-Auswertungen sind, eine neue Nummer erhielten.

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

In der Regel sind die den Auswertungen zugrunde liegenden 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.

Einige Tabellen, bei denen unter Umständen aufgrund der Komplexität der Auswertungskombination nur geringe Fallzahlen auftreten, sind in ihrer Aussagekraft eingeschränkt. Es wird von der Annahme ausgegangen, dass zur sinnvollen Interpretation der Ergebnisse mindestens 100 Fälle (ungewichtet) für die Bildung von Anteils- und Mittelwerten verbleiben sollten. Bei weniger als 30 Auswertungsfällen können die Ergebnisse auf keinen Fall sinnvoll interpretiert werden. Daher werden dann die Kennwerte nicht mehr ausgewiesen, sondern durch das Zeichen „/“ ersetzt. Gleichzeitig ist die zugehörige Fallzahl grau hinterlegt.

Die Tabellen wurden automatisiert auf Basis der gewichteten Einzeldatensätze erzeugt. Dabei ist es rechentechnisch durchaus möglich, dass durch die Rundung der Ergebnisse zu sinnvollen Größen (z. B. auf ganze Wege) in Summen und Randsummen Abweichungen von +/- 1 auftreten.

Anhang I – Stadtbeteiligung in den SrV-Stadtgruppen

Gruppierung nach Zentralität, Stadtgröße und Topografie

Unter-/Grund-/Kleinzentrum/ländliche Gemeinden, Topografie: flach
Beetzendorf-Diesdorf
Bischofswerda
Bruchhausen-Vilsen/Grafschaft Hoya/Thedinghausen
Grasberg/Worpswede
Heidenau
Lemwerder
Möckern-Loburg-Fläming
Neu Broderstorf/Pastow/Neu Roggentin
Obere Aller
Ottersberg
Oyten
Stäbelow/Kritzmow
Südliche Altmark
Weyhe

Mittelzentren, Topografie: flach
Beelitz/Michendorf/Nuthetal/Seddiner See
Coswig/Radebeul
Delmenhorst
Dormagen/Jüchen/Korschenbroich/Rommerskirchen
Grevenbroich
Großenhain
Hambergen/Osterholz-Scharmbeck
Hilden
Kaarst
Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow
Langenfeld
Meerbusch
Monheim am Rhein
Neuss
Stuhr
Verden
Werder (Havel)/Schwielowsee
Wittenberg

Mittelzentren, Topografie: hügelig
Bautzen
Dippoldiswalde
Erkrath
Freital/Tharandt
Haan
Heiligenhaus
Kamenz
Meißen
Mettmann
Pirna
Radeberg
Ratingen
Riesa
Velbert
Wülfrath

Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: flach
Augsburg
Cottbus
Dessau-Roßlau
Halle (Saale)
Heidelberg
Kiel
Ludwigshafen
Magdeburg
Mannheim
Neumünster
Potsdam
Rostock
Schwerin

Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig
Bochum
Chemnitz
Coburg
Erfurt
Frankfurt (Oder)
Gera
Jena
Kaiserslautern
Kassel
Mainz
Osnabrück
Plauen
Tübingen
Ulm/Neu-Ulm
Zwickau

Oberzentren 500.000 und mehr EW (ohne Berlin), Topografie: flach
Bremen
Dresden
Düsseldorf
Frankfurt am Main
Leipzig

Gruppierung nach Auswertungserfordernissen für Zeitreihenanalysen

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

SrV-Wiederholerstädte West (über 100.000 EW)

Augsburg
Bremen
Düsseldorf
Frankfurt am Main
Kassel
Kiel
Mainz
Mannheim
Ulm/Neu-Ulm

Große SrV-Vergleichsstädte

Augsburg
Berlin
Bremen
Chemnitz
Cottbus
Dessau-Roßlau
Dresden
Düsseldorf
Erfurt
Frankfurt am Main
Gera
Halle (Saale)
Jena
Kaiserslautern
Kassel
Kiel
Leipzig
Magdeburg
Mainz
Mannheim
Potsdam
Rostock
Schwerin
Ulm/Neu-Ulm
Zwickau

Anhang II – Kennziffern in Tabellen

1 Allgemeine Mobilitätskennwerte

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

2 Haushaltsstruktur

- 2.1 Haushaltsstruktur und Fahrzeugausstattung
- 2.2 Motorisierungsgruppen der Haushalte
- 2.5 Gehzeit von der Wohnung zu den nächstgelegenen ÖPV-Haltestellen
- 2.8 Pkw-Motorisierung der Haushalte nach Netto-Haushaltseinkommen und Haushaltsgröße
 - 2.8.1 Ausstattung der Haushalte mit Elektrofahrrädern nach Netto-Haushaltseinkommen
- 2.9 Haushaltsfahrleistung mit Pkw im Jahr 2012 und Pkw pro Haushalt nach Haushaltseinkommen
- 2.10 Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrad nach Wohndauer

3 Personenstruktur

- 3.1 Einwohnerstruktur nach Alter und Geschlecht
- 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
 - 3.3.2 Verfügbarkeit eines Elektrofahrrads am Stichtag nach Geschlecht
 - 3.3.3 Verfügbarkeit einer ÖPV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht
- 3.4 ÖPNV- und Fahrkartennutzung nach Geschlecht
- 3.7 Mobilitätseinschränkung und Besitz eines Schwerbehindertenausweises
- 3.8 Regelmäßige Verfügbarkeit von technischen Geräten nach Geschlecht
- 3.10 Gehzeit von der Wohnung zu den meistgenutzten ÖPV-Haltestellen
- 3.11 Anteil der ganztägig nicht am Wohnort gewesenen Personen nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit
- 3.20 Allgemeine Nutzung von Leih-/Mietfahrrädern und Carsharing-Fahrzeugen nach Alter

4 Pkw-Kennziffern

- 4.2 Zulassungsort, Stellplatznutzung und Fahrleistung der Pkw

5 Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten und weiteren Merkmalen

- 5.1 Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten
 - 5.1.1 Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten (Kategorien von 2008)
 - 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/Holen von Personen nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten
- 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)

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 ohne "Eigene Wohnung" und räumlichen Verkehrsarten
- 6.5 Wegehäufigkeit der Personen nach Hauptverkehrsmittel und räumlichen Verkehrsarten
- 6.6 Wegehäufigkeit der Personen nach Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten
- 6.11 Spezifische Verkehrsleistung sowie tägliche Zeit im Verkehr der Personen nach Erwerbstätigkeit
- 6.15 Wegehäufigkeit nach Wetter am Stichtag und Geschlecht
- 6.16 Verkehrsmittelwahl nach Quartal
- 6.17 Begleitung von Personen nach Zweckgruppen
 - 6.17.1 Begleitung von Personen nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung"

7 Mittlere Dauer, Entfernung und Geschwindigkeit

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

8 Tagesganglinien

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

10 Entfernungsgruppen

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

11 Führerscheinbesitz

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

13 Aktivitätenketten

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

14 Spezifische Verkehrsleistung

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

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

- 16.1 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (alle PG)
- 16.2 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 1)
- 16.3 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 2)
- 16.4 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 3)
- 16.5 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 4)
- 16.6 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 5)
- 16.7 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 6)
- 16.8 Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 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 PG)
- 18.2 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 1)
- 18.3 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 2)
- 18.4 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 3)
- 18.5 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 4)
- 18.6 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 5)
- 18.7 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 6)
- 18.8 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 7)

Tab 1.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Allgemeine Mobilitätskennwerte
 (alle Wege)**

Beschreibung	Kennwert
Anzahl befragter Personen [P]	54.579
Anteil Personen am Wohnort [%]	90,0
Wegehäufigkeit der Personen am Wohnort [Wege/P,d]	3,6
Ausgänge der Personen am Wohnort [Ausgänge/P,d]	1,4
Wege pro Ausgang [Wege/Ausgang]	2,5
Anteil mobiler Personen an allen Personen am Wohnort [%]	91,6
Wegehäufigkeit mobiler Personen [Wege/mP,d]	3,9
Ausgänge mobiler Personen am Wohnort [Ausgänge/mP,d]	1,6
Frühspitzenstunde (alle Wege)	7:01 – 8:00 Uhr
Anteil Frühspitze (alle Wege) [%]	9,3
Nachmittagsspitzenstunde (alle Wege)	15:31 – 16:30 Uhr
Anteil Nachmittagsspitze (alle Wege) [%]	9,1
Mittlere Dauer pro Weg [min]*	21,1
Mittlere Entfernung pro Weg [km]*	6,1
Mittlere Geschwindigkeit pro Weg [km/h]*	17,2
Zeit im Verkehr [min/P,d]*	74,0
Spezifische Verkehrsleistung [km/P,d]*	21,3

Hinweis:

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

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

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]**	20,5
Fahrer [min]**	21,2
Mitfahrer [min]**	18,3
Mittlere Entfernung pro Fahrt - gesamt [km]**	9,5
Fahrer [km]**	10,1
Mitfahrer [km]**	7,2
Mittlere Zeit bei Pkw-Nutzung - gesamt [min/d]**	64,0
Fahrer [min/d]**	69,9
Mitfahrer [min/d]**	41,5

Hinweise:

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

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

Tab 2.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

Haushaltsstruktur und Fahrzeugausstattung

Strukturen [absolut in befragten HH]	Haushaltsgrößengruppen				Summe
	1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen	
Haushalte	15.987	8.980	3.136	2.530	30.633
Personen	15.987	17.959	9.409	11.223	54.579
Personen am Wohnort	14.353	15.970	8.468	10.316	49.107
Mobile Personen	14.255	15.973	8.798	10.718	49.744
Mobile Personen am Wohnort	12.801	14.224	7.999	9.953	44.976

Fahrzeugausstattung [Fz in befragten HH]	Haushaltsgrößengruppen				Summe	Fz/HH
	1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen		
Privat-Pkw	7.660	8.882	3.651	2.926	23.119	0,76
Dienst-Pkw	701	878	511	505	2.596	0,08
Motorräder ab 125 ccm	609	567	348	233	1.757	0,06
Motorisierte Zweiräder bis 125 ccm	455	432	259	207	1.353	0,04
Fahrräder (konventionell)	12.836	15.373	8.114	9.613	45.937	1,53
Elektrofahrräder	129	277	59	51	516	0,02

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

Motorisierungsgruppen der Haushalte

Motorisierungsgruppe	Anteil an allen Haushalten	
	Nur Privat-Pkw	Privat- und Dienst-Pkw
0 Pkw, 0 mot. Zweirad	34,3 %	31,4 %
0 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	1,7 %	1,3 %
1 Pkw, 0 mot. Zweirad	48,3 %	47,6 %
1 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	5,0 %	4,5 %
2 Pkw*	10,1 %	13,7 %
Mehr als 2 Pkw*	0,6 %	1,4 %
Summe	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	23.936	23.936
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	30.576	30.576

Hinweis:

* Die Motorisierungsgruppe umfasst ebenso ggf. vorhandene motorisierte Zweiräder.

Tab 2.5

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

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

Gehzeit Wohnung-Haltestelle	Verkehrsmittel					Nahverkehrs-/ Fernzug
	Bus	Straßenbahn	S-Bahn	U-Bahn	Fähre	
1 bis 5 min	68,3 %	37,2 %	8,2 %	23,8 %	0,8 %	3,5 %
6 bis 10 min	18,9 %	17,3 %	15,4 %	20,4 %	1,7 %	7,8 %
11 bis 15 min	3,7 %	6,3 %	13,0 %	10,0 %	2,3 %	9,3 %
16 bis 20 min	1,2 %	3,8 %	8,7 %	5,8 %	2,2 %	9,4 %
20 min und mehr	0,7 %	5,1 %	13,3 %	12,1 %	9,7 %	29,1 %
Existiert nicht, nicht erreichbar oder nicht bekannt	7,2 %	30,3 %	41,4 %	27,8 %	83,4 %	40,8 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	23.971	21.712	23.964	8.645	17.173	23.906
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	30.633	29.477	30.628	15.121	23.053	30.566

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

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

Haushalts- einkommensgruppe	Privat- und Dienst-Pkw pro Haushalt					
	1 Person		2 Personen		≥ 3 Personen	
	Pkw	Ungew. Fallzahl	Pkw	Ungew. Fallzahl	Pkw	Ungew. Fallzahl
Unter 500 €	0,14	302	0,48	58	/	30
500 bis unter 1.500 €	0,38	2.820	0,69	1.325	0,71	444
1.500 bis unter 3.600 €	0,66	2.316	1,06	5.814	1,25	3.518
3.600 bis unter 5.600 €	0,97	135	1,30	1.379	1,45	1.935
5.600 € und mehr	1,28	48	1,61	398	1,68	664
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		5.621		8.974		6.591
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		14.339		7.949		4.911

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

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

Haushalts- einkommensgruppe	Elektrofahrräder pro Haushalt	<i>Ungewichtete Fallzahl</i>
Unter 500 €	0,00	390
500 bis unter 1.500 €	0,01	4.591
1.500 bis unter 3.600 €	0,02	11.654
3.600 bis unter 5.600 €	0,03	3.452
5.600 € und mehr	0,04	1.115
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		21.202
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		27.231

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Haushaltsfahrleistung mit Pkw im Jahr 2012
und Pkw pro Haushalt nach Haushaltseinkommen**

Haushalts- einkommensgruppe	km/Jahr	Ungew. Fallzahl	Pkw/HH	Ungew. Fallzahl
Unter 500 €	11.400	76	1,05	87
500 bis unter 1.500 €	10.500	2.117	1,04	2.290
1.500 bis unter 3.600 €	15.200	9.169	1,20	9.830
3.600 bis unter 5.600 €	22.500	2.998	1,46	3.215
5.600 € und mehr	28.200	999	1,69	1.066
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		15.359		16.488
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		16.975		18.078

Hinweise:

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

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

Tab 2.10

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrad
 nach Wohndauer**

Wohndauer	Pkw pro HH	<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	Fahrräder pro HH	<i>Ungewichtete Fallzahl</i>
Weniger als 1 Jahr	0,73	1.231	1,48	1.225
1 bis unter 2 Jahre	0,66	1.960	1,52	1.941
2 bis unter 5 Jahre	0,78	4.523	1,63	4.479
5 Jahre und länger	0,89	16.237	1,53	16.107
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		23.951		23.752
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		30.595		30.096

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

Einwohnerstruktur nach Alter und Geschlecht

Altersgruppen nach Jahren	Anteil der Personen in Altersgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
0 bis unter 15 Jahre	12,8 %	11,6 %	12,2 %
15 bis unter 25 Jahre	10,9 %	10,8 %	10,8 %
25 bis unter 45 Jahre	31,4 %	28,5 %	29,9 %
45 bis unter 65 Jahre	27,8 %	26,7 %	27,2 %
65 Jahre und älter	17,2 %	22,5 %	19,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	26.752	27.811	54.563
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	26.681	27.879	54.560

Tab 3.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

Stichprobenstruktur nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit und Geschlecht

Tätigkeit/Erwerbstätigkeit	Anteil der Personen in Tätigkeits-/Erwerbstätigkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Kind (noch nicht eingeschult)	5,9 %	5,2 %	5,5 %
Hausfrau/-mann	0,3 %	3,6 %	2,0 %
Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand	19,9 %	25,4 %	22,7 %
Freiwilligendienstleistende(r) (Wehrdienst, Bundesfreiwilligendienst, FSJ usw.)	0,2 %	0,1 %	0,2 %
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	3,1 %	2,0 %	2,6 %
Schüler(in)	10,4 %	10,5 %	10,5 %
Student(in)	6,6 %	6,0 %	6,3 %
Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in)	2,0 %	1,6 %	1,8 %
Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr) beschäftigt	44,1 %	26,8 %	35,2 %
Wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden beschäftigt	4,0 %	12,6 %	8,4 %
Wöchentlich weniger als 18 Stunden beschäftigt	1,1 %	2,8 %	2,0 %
Vorübergehend freigestellt/beurlaubt (z. B. in Elternzeit oder in sonstiger Beurlaubung)	0,5 %	2,1 %	1,3 %
Sonstiges	1,9 %	1,3 %	1,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	26.569	27.636	54.205
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	26.451	27.642	54.094

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verfügbarkeit eines Haushalts-Pkw am Stichtag
 nach Geschlecht**

Pkw-Verfügbarkeit (als Fahrer oder Mitfahrer)	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	54,1 %	44,3 %	49,1 %
Nach Absprache	12,8 %	15,4 %	14,2 %
Kein Zugang	33,0 %	40,2 %	36,7 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	26.760	27.818	54.578
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	26.687	27.891	54.578

Hinweis:

"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Pkw vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.

Tab 3.3.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verfügbarkeit eines Fahrrads am Stichtag
 nach Geschlecht**

Fahrrad-Verfügbarkeit	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	71,0 %	66,8 %	68,8 %
Nach Absprache	2,3 %	2,0 %	2,1 %
Kein Zugang	26,8 %	31,2 %	29,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	24.710	25.926	50.636
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	25.206	26.526	51.731

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.

Tab 3.3.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verfügbarkeit eines Elektrofahrrads am Stichtag
 nach Geschlecht**

Elektrofahrrad-Verfügbarkeit	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	0,9 %	0,8 %	0,9 %
Nach Absprache	0,2 %	0,2 %	0,2 %
Kein Zugang	98,9 %	99,0 %	99,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	24.711	25.927	50.638
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	25.206	26.526	51.732

Hinweise:

"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Elektrofahrräder vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.

Die Angabe wurde nur von Personen ab 6 Jahren erfasst.

Tab 3.3.3

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

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

Zeitkarten-Verfügbarkeit	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	32,5 %	38,2 %	35,4 %
Nach Absprache	4,1 %	3,1 %	3,6 %
Kein Zugang	63,3 %	58,7 %	61,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	24.710	25.926	50.636
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	25.206	26.526	51.731

Hinweise:

"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Zeitkarten vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.

Die Angabe wurde nur von Personen ab 6 Jahren erfasst.

Tab 3.4

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**ÖPNV- und Fahrkartennutzung
 nach Geschlecht**

ÖPNV-Nutzung in den letzten 12 Monaten	Anteil der Personen		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
ÖPNV genutzt	86,1 %	91,2 %	88,7 %
ÖPNV nicht genutzt	13,9 %	8,8 %	11,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	26.286	27.355	53.641
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	24.745	25.907	50.652

Normalerweise genutzte Fahrkartenart	Anteil der Personen		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Einzelfahrkarte, Mehrfachkarte	53,9 %	49,9 %	51,8 %
Tageskarte	5,1 %	5,8 %	5,4 %
Wochenkarte, Monatskarte	10,5 %	13,1 %	11,9 %
Jahreskarte	8,8 %	10,9 %	9,9 %
Jobticket, Semesterticket o. ä.	11,4 %	10,5 %	10,9 %
Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte o. ä.)	7,0 %	6,6 %	6,8 %
Sonstige Fahrkarte	3,3 %	3,2 %	3,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	15.574	17.421	32.995
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	14.441	16.234	30.675

Tab 3.7

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Mobilitätseinschränkung und
 Besitz eines Schwerbehindertenausweises**

Dauerhafte Mobilitätseinschränkung	Anteil der Personen			<i>Ungew. Fallzahl</i>	<i>Gew. Fallzahl</i>
	Ja	Nein	Summe		
Geheinschränkung	5,8 %	94,2 %	100 %	54.051	54.111
Seheinschränkung	0,9 %	99,1 %	100 %	54.051	54.111
Andere Einschränkung	4,2 %	95,8 %	100 %	54.051	54.111
Keine Einschränkung	90,3 %	9,7 %	100 %	54.051	54.111

	Anteil der Personen			<i>Ungew. Fallzahl</i>	<i>Gew. Fallzahl</i>
	Ja	Nein	Summe		
Besitz eines Schwerbehindertenausweises*	55,1 %	44,9 %	100 %	4.489	5.264

Hinweise:

Bei den Mobilitätseinschränkungen sind Mehrfachnennungen möglich.

* Die Angabe wurde nur von Personen mit Mobilitätseinschränkung erfasst.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Regelmäßige Verfügbarkeit
 von technischen Geräten nach Geschlecht**

Technisches Gerät	Anteil der Personen		
	Männlich	Weiblich	Gesamt
Handy	94,6 %	92,9 %	93,9 %
Smartphone	50,8 %	40,4 %	45,5 %
Computer mit Internetzugang	85,2 %	78,4 %	81,9 %
Navigationssystem	50,1 %	35,3 %	42,6 %
Keine Verfügbarkeit dieser Geräte	2,9 %	5,0 %	4,0 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	23.447	24.650	48.097
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	24.371	25.764	50.040

Hinweise:
 Mehrfachnennungen sind möglich.
 Die Angaben wurden nur von Personen ab 10 Jahren erfasst.

Tab 3.10

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

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

Gehzeit Wohnung-Haltestelle	Verkehrsmittel					Nahverkehrs-/ Fernzug	
	Bus	Straßenbahn	S-Bahn	U-Bahn	Fähre		
1 bis 5 min	60,5 %	35,6 %	7,3 %	22,6 %	0,6 %		2,8 %
6 bis 10 min	16,1 %	15,7 %	13,8 %	19,5 %	1,0 %		6,0 %
11 bis 15 min	3,0 %	5,0 %	10,5 %	7,8 %	1,4 %		6,9 %
16 bis 20 min	0,9 %	2,5 %	5,6 %	3,8 %	1,3 %		5,8 %
20 min und mehr	0,4 %	2,5 %	7,2 %	5,7 %	3,9 %		15,5 %
Existiert nicht, nicht erreichbar oder nicht bekannt	19,2 %	38,6 %	55,6 %	40,7 %	91,8 %		63,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	47.300	43.255	47.291	17.898	34.539		47.196
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	48.464	46.906	48.457	24.406	36.962		48.378

Hinweis:

Die Angaben wurde nur von Personen erfasst, die in den letzten 12 Monaten öffentliche Nahverkehrsmittel genutzt haben.

Tab 3.11

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Anteil der ganztägig nicht am Wohnort gewesenen Personen
nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit**

Tätigkeit/Erwerbstätigkeit	Anteil der Personen	Ungewichtete Fallzahl	Gewichtete Fallzahl
Kind (noch nicht eingeschult)	7,7 %	4.182	2.990
Hausfrau/-mann	10,6 %	1.411	1.085
Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand	9,0 %	11.534	12.288
Freiwilligendienstleistende(r) (Wehrdienst, Bundesfreiwilligendienst, FSJ usw.)	22,0 %	97	98
Zurzeit arbeitslos, Null-Kurzarbeit	9,3 %	1.148	1.389
Schüler(in)	5,1 %	7.317	5.664
Student(in)	18,3 %	2.431	3.416
Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in)	11,3 %	808	974
Vollzeitbeschäftigt	11,7 %	17.727	19.052
Teilzeitbeschäftigt	7,4 %	6.769	6.282
Sonstiges	14,5 %	781	856

Tab 3.20

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

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

Altersgruppen nach Jahren	Alle Personen Anteil	Carsharing-Nutzer (als Fahrer oder Mitfahrer)		Leih-/Mietfahrrad-Nutzer*	
		Anteil an allen Personen	Ungewichtete Fallzahl	Anteil an allen Personen	Ungewichtete Fallzahl
0 bis unter 14 Jahre	11,5 %	4,6 %	6.251	/	0
14 bis unter 25 Jahre	11,5 %	5,5 %	6.298	1,6 %	6.298
25 bis unter 45 Jahre	29,9 %	9,7 %	16.298	4,1 %	16.298
45 bis unter 65 Jahre	27,2 %	3,8 %	14.862	2,5 %	14.862
65 bis unter 75 Jahre	12,2 %	0,9 %	6.637	1,4 %	6.637
75 Jahre und älter	7,7 %	0,6 %	4.215	0,6 %	4.215
Summe	100 %				
Gesamt		5,3 %		2,6 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	54.563		54.563		45.591
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	54.560		54.560		48.309

Hinweis:

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

Tab 4.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

Zulassungsort, Stellplatznutzung und Fahrleistung der Pkw

Zulassungsort der Haushalts-Pkw				
Zulassungsort	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Am Wohnort zugelassen	89,7 %	89,6 %	89,7 %	89,7 %
An einem anderen Ort zugelassen	10,2 %	9,5 %	10,2 %	10,0 %
Zurzeit abgemeldet	0,2 %	0,9 %	0,2 %	0,3 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	18.793	5.553	611	24.957
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	20.613	4.657	460	25.731
Stellplatznutzung der Haushalts-Pkw				
Üblicherweise genutzter Stellplatz	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
Garage/Carport/privater Stellplatz	52,6 %	54,9 %	52,6 %	53,2 %
Öffentlicher Straßenraum	43,2 %	39,3 %	43,2 %	42,2 %
Unterschiedlich	4,2 %	5,8 %	4,2 %	4,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	18.793	5.553	611	24.957
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	20.613	4.657	460	25.731
Jahresfahrleistung der Haushalts-Pkw				
Jahresfahrleistung 2012	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw	Gesamt
km/Jahr	14.400	9.300	6.500	13.400
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	17.775	4.956	486	23.217
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	19.551	4.124	377	24.052

Hinweis:

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

Tab 5.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

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

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Eigener Arbeitsplatz	11,7 %	22,2 %	12,8 %
Anderer Dienstort/-weg	1,7 %	5,0 %	2,2 %
Kinderkrippe/-garten	1,4 %	0,3 %	1,2 %
Grundschule	1,3 %	0,3 %	1,2 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	2,1 %	0,9 %	2,0 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	1,3 %	1,2 %	1,3 %
Andere Bildungseinrichtung	0,7 %	0,6 %	0,7 %
Einkauf täglicher Bedarf	8,5 %	3,9 %	8,0 %
Sonstiger Einkauf	3,5 %	3,0 %	3,5 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Behörde, Arzt, Post, Bank, Friseur)	6,2 %	3,1 %	5,9 %
Bringen oder Holen von Personen	5,5 %	3,1 %	5,2 %
Kultur, Theater, Kino	0,6 %	0,4 %	0,6 %
Gaststätte/Kneipe	2,6 %	1,0 %	2,6 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	3,0 %	5,0 %	3,3 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	3,6 %	2,6 %	3,5 %
Sportstätte (allgemein)	2,4 %	1,8 %	2,4 %
Andere Freizeitaktivität	3,0 %	3,4 %	3,1 %
Eigene Wohnung	40,2 %	41,1 %	39,7 %
Sonstiges	0,8 %	1,1 %	0,9 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	156.183	18.784	178.136
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	154.760	16.738	174.366

Hinweis:

Der Außenverkehr wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht ausgewiesen.

Tab 5.1.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten
 (Kategorien von 2008)

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Eigener Arbeitsplatz	11,9 %	22,4 %	13,0 %
Anderer Dienstort/-weg	1,7 %	5,0 %	2,2 %
Kinderkrippe/-garten	3,8 %	1,0 %	3,5 %
Grundschule	2,4 %	0,7 %	2,2 %
Weiterführende Schule	3,6 %	2,2 %	3,4 %
Andere Bildungseinrichtung	0,8 %	0,7 %	0,8 %
Einkauf täglicher Bedarf	8,5 %	3,9 %	8,1 %
Sonstiger Einkauf	3,5 %	3,1 %	3,5 %
Öffentliche Einrichtung	6,5 %	3,4 %	6,1 %
Kultur, Theater, Kino	0,6 %	0,4 %	0,6 %
Gaststätte/Kneipe	2,6 %	1,0 %	2,7 %
Privater Besuch	3,5 %	5,6 %	3,8 %
Erholung/Sport im Freien	3,6 %	2,6 %	3,5 %
Sportstätte	2,7 %	2,0 %	2,6 %
Andere Freizeitaktivität	3,1 %	3,6 %	3,2 %
Eigene Wohnung	40,2 %	41,1 %	39,7 %
Sonstiges	1,0 %	1,3 %	1,1 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	156.174	18.784	178.127
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	154.756	16.738	174.362

Hinweis:

Der Außenverkehr wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht ausgewiesen.

Tab 5.1.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

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

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Eigener Arbeitsplatz	18,8 %	38,7 %	20,7 %
Anderer Dienstort/-weg	2,5 %	7,8 %	3,2 %
Kinderkrippe/-garten	2,3 %	0,4 %	2,1 %
Grundschule	2,2 %	0,4 %	2,0 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	3,8 %	1,7 %	3,6 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	2,1 %	2,1 %	2,1 %
Andere Bildungseinrichtung	1,2 %	1,1 %	1,2 %
Einkauf täglicher Bedarf	15,5 %	6,1 %	14,5 %
Sonstiger Einkauf	5,7 %	5,0 %	5,7 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Behörde, Arzt, Post, Bank, Friseur)	9,8 %	4,9 %	9,2 %
Bringen oder Holen von Personen	8,6 %	4,4 %	8,1 %
Kultur, Theater, Kino	1,0 %	0,7 %	1,0 %
Gaststätte/Kneipe	3,9 %	1,6 %	3,9 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	5,0 %	9,0 %	5,5 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	6,6 %	4,7 %	6,4 %
Sportstätte (allgemein)	4,5 %	3,3 %	4,3 %
Andere Freizeitaktivität	5,3 %	6,3 %	5,4 %
Sonstiges	1,3 %	1,7 %	1,4 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	156.063	18.776	178.003
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	154.628	16.733	174.225

Hinweis:

Der Außenverkehr wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht ausgewiesen.

Tab 5.1.3

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**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	19,1 %	39,0 %	21,0 %
Anderer Dienstort/-weg	2,5 %	7,9 %	3,2 %
Kinderkrippe/-garten	6,0 %	1,4 %	5,5 %
Grundschule	3,9 %	1,0 %	3,6 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	4,1 %	1,9 %	3,8 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	2,1 %	2,1 %	2,1 %
Andere Bildungseinrichtung	1,4 %	1,2 %	1,3 %
Einkauf täglicher Bedarf	15,5 %	6,1 %	14,5 %
Sonstiger Einkauf	5,7 %	5,0 %	5,7 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Behörde, Arzt, Post, Bank, Friseur)	10,2 %	5,2 %	9,6 %
Kultur, Theater, Kino	1,1 %	0,7 %	1,0 %
Gaststätte/Kneipe	4,0 %	1,7 %	3,9 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	5,8 %	9,7 %	6,3 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	6,6 %	4,7 %	6,4 %
Sportstätte (allgemein)	4,9 %	3,6 %	4,7 %
Andere Freizeitaktivität	5,5 %	6,6 %	5,6 %
Sonstiges	1,7 %	2,1 %	1,8 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	156.046	18.776	177.986
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	154.619	16.733	174.217

Hinweis:

Der Außenverkehr wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht ausgewiesen.

Tab 5.1.4

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegeanteile zum Bringen/Holen von Personen
 nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten**

Ziel/Zweck	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Arbeitsplatz	4,2 %	5,2 %	4,3 %
Anderer Dienstort/-weg	0,3 %	1,0 %	0,3 %
Kinderkrippe/-garten	44,0 %	25,1 %	42,7 %
Grundschule	19,9 %	14,1 %	19,5 %
Mittel-/Realschule, Gymnasium	3,3 %	4,1 %	3,3 %
Berufs-, Fach-, Hochschule	0,3 %	0,2 %	0,3 %
Andere Bildungseinrichtung	1,5 %	2,6 %	1,5 %
Einkauf täglicher Bedarf	0,4 %	0,6 %	0,4 %
Sonstiger Einkauf	0,2 %	0,2 %	0,2 %
Dienstleistungseinrichtung (z. B. Behörde, Arzt, Post, Bank, Friseur)	4,5 %	8,6 %	4,8 %
Kultur, Theater, Kino	0,3 %	0,0 %	0,3 %
Gaststätte/Kneipe	0,2 %	0,6 %	0,3 %
Privater Besuch (fremde Wohnung)	8,7 %	16,7 %	9,4 %
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o. ä.)	0,7 %	2,1 %	0,7 %
Sportstätte (allgemein)	4,9 %	6,6 %	4,9 %
Andere Freizeitaktivität	2,8 %	5,3 %	2,9 %
Sonstiges	4,0 %	7,2 %	4,2 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	11.283	780	12.186
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	8.523	523	9.147

Hinweis:

Der Außenverkehr wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht ausgewiesen.

Tab 5.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittel
 und räumlichen Verkehrsarten**

Hauptverkehrsmittel	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Zu Fuß	32,6 %	2,8 %	29,8 %
Fahrrad	14,0 %	4,1 %	12,9 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,5 %	0,5 %	0,5 %
Pkw als Fahrer im Haushalts-Pkw	23,2 %	53,6 %	26,3 %
Pkw als Fahrer im Carsharing-Pkw	0,0 %	0,1 %	0,0 %
Pkw als Fahrer im anderen Pkw	1,1 %	4,5 %	1,5 %
Pkw als Mitfahrer im Haushalts-Pkw	6,2 %	8,0 %	6,3 %
Pkw als Mitfahrer im Carsharing-Pkw	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Pkw als Mitfahrer im anderen Pkw	1,7 %	4,0 %	2,0 %
Bus	4,6 %	2,6 %	4,3 %
Straßenbahn/Tram	7,0 %	1,8 %	6,4 %
U-Bahn	4,3 %	0,6 %	3,9 %
S-Bahn	3,9 %	6,0 %	4,1 %
Nahverkehrszug	0,2 %	6,4 %	0,9 %
Fernverkehrszug	0,0 %	2,7 %	0,3 %
Taxi	0,2 %	0,1 %	0,2 %
Anderes Verkehrsmittel	0,3 %	2,1 %	0,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	156.309	18.793	178.264
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	154.901	16.741	174.504

Hinweis:

Der Außenverkehr wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht ausgewiesen.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppen
und räumlichen Verkehrsarten**

Hauptverkehrsmittelgruppe	Binnen- verkehr	Quell- u. Zielverkehr	Alle Wege
Zu Fuß	32,6 %	2,8 %	29,8 %
Fahrrad	14,0 %	4,1 %	12,9 %
MIV	32,8 %	70,7 %	36,7 %
ÖPV	20,6 %	22,4 %	20,6 %
Summe	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	156.309	18.793	178.264
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	154.901	16.741	174.504

Hinweis:

Der Außenverkehr wird aufgrund des geringen Stichprobenumfangs nicht ausgewiesen.

Tab 5.5

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
 (alle Wege)**

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	14,5 %	14,4 %	44,5 %	26,6 %	100 %	21.792	22.644
Kita/Schule/Ausbildung	28,0 %	15,4 %	31,0 %	25,6 %	100 %	21.322	17.229
Einkauf/Dienstleistung	38,2 %	10,4 %	35,1 %	16,3 %	100 %	29.924	30.891
Freizeit	39,2 %	11,7 %	33,3 %	15,8 %	100 %	27.964	28.575
Anderer Zweck	15,8 %	9,2 %	53,4 %	21,5 %	100 %	5.732	5.833
Eigene Wohnung	28,9 %	13,7 %	36,2 %	21,2 %	100 %	71.324	69.113

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 5.5.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
 (Binnenverkehr)**

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	16,5 %	17,1 %	38,7 %	27,8 %	100 %	17.327	18.404
Kita/Schule/Ausbildung	29,2 %	16,0 %	30,1 %	24,7 %	100 %	20.230	16.336
Einkauf/Dienstleistung	40,3 %	10,9 %	32,0 %	16,7 %	100 %	27.115	28.568
Freizeit	42,3 %	12,7 %	29,2 %	15,8 %	100 %	23.900	24.932
Anderer Zweck	18,9 %	12,0 %	47,7 %	21,3 %	100 %	3.975	4.279
Eigene Wohnung	31,7 %	14,7 %	32,5 %	21,0 %	100 %	63.581	62.183

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 5.5.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
 ohne "Eigene Wohnung" (alle Wege)**

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	11,5 %	15,2 %	45,5 %	27,8 %	100 %	35.542	36.578
Kita/Schule/Ausbildung	28,4 %	15,7 %	28,7 %	27,2 %	100 %	35.291	28.385
Einkauf/Dienstleistung	38,7 %	10,8 %	34,6 %	16,0 %	100 %	50.291	51.835
Freizeit	37,7 %	12,3 %	34,2 %	15,8 %	100 %	48.365	48.737
Anderer Zweck	14,7 %	10,4 %	52,2 %	22,6 %	100 %	8.429	8.607

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 5.5.3

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
 ohne "Eigene Wohnung" (Binnenverkehr)**

Ziel/Zweck	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	13,4 %	18,1 %	39,5 %	29,0 %	100 %	28.199	29.560
Kita/Schule/Ausbildung	29,7 %	16,3 %	27,9 %	26,2 %	100 %	33.624	26.991
Einkauf/Dienstleistung	40,6 %	11,3 %	31,8 %	16,3 %	100 %	46.166	48.494
Freizeit	40,8 %	13,1 %	30,3 %	15,8 %	100 %	42.025	43.084
Anderer Zweck	17,9 %	13,3 %	46,6 %	22,2 %	100 %	5.986	6.436

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 6.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegehäufigkeit der Personen
 nach Alter und Geschlecht**

Altersgruppen nach Jahren	Wege pro Person und Tag					
	Männlich	Ungew. Fallzahl	Weiblich	Ungew. Fallzahl	Alle	Ungew. Fallzahl
0 bis unter 15 Jahre	3,2	4.610	3,1	4.439	3,2	9.049
15 bis unter 25 Jahre	3,3	2.090	3,5	2.058	3,4	4.148
25 bis unter 45 Jahre	3,7	5.853	4,2	6.827	3,9	12.680
45 bis unter 65 Jahre	3,6	6.878	3,7	7.519	3,7	14.397
65 Jahre und älter	3,5	4.480	3,1	4.641	3,2	9.121
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		23.911		25.484		49.395
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		23.719		25.373		49.092

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegehäufigkeit der Personen
 nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht**

Erwerbstätigkeit	Wege pro Person und Tag					
	Männlich	Ungew. Fallzahl	Weiblich	Ungew. Fallzahl	Alle	Ungew. Fallzahl
Nicht erwerbstätig	3,4	7.730	3,2	8.878	3,3	16.608
In Ausbildung	3,4	4.858	3,5	4.822	3,4	9.680
Erwerbstätig	3,6	10.781	4,0	11.315	3,8	22.096
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		23.369		25.015		48.384
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		23.089		24.832		47.921

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

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

Pkw-Verfügbarkeit (als Fahrer oder Mitfahrer)	Wege pro Person und Tag					
	Männlich	Ungew. Fallzahl	Weiblich	Ungew. Fallzahl	Alle	Ungew. Fallzahl
Uneingeschränkte Verfügbarkeit	3,6	13.566	3,9	12.350	3,7	25.916
Nach Absprache	3,6	4.216	3,6	5.294	3,6	9.510
Kein Zugang	3,3	6.134	3,3	7.845	3,3	13.979
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		23.916		25.489		49.405
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		23.722		25.384		49.106

Hinweis:

"Kein Zugang" bedeutet, dass im Haushalt keine Pkw vorhanden sind oder die befragte Person am Stichtag nicht über diese verfügen konnte.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

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

Ziel/Zweck	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Eigener Arbeitsplatz	0,37	11,9 %	0,46	13,0 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,33	10,6 %	0,35	9,9 %
Einkauf/Dienstleistung	0,58	18,5 %	0,63	17,7 %
Freizeit	0,51	16,1 %	0,58	16,4 %
Anderer Zweck	0,09	2,8 %	0,12	3,4 %
Eigene Wohnung	1,27	40,2 %	1,41	39,7 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		156.174		178.127
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		154.756		174.362

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 6.4.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

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

Ziel/Zweck	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Eigener Arbeitsplatz	0,60	19,1 %	0,75	21,0 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,55	17,5 %	0,58	16,3 %
Einkauf/Dienstleistung	0,99	31,4 %	1,06	29,8 %
Freizeit	0,88	27,9 %	0,99	28,0 %
Anderer Zweck	0,13	4,2 %	0,18	4,9 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		156.046		177.986
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		154.619		174.217

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 6.5

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

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

Hauptverkehrsmittel	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Zu Fuß	1,03	32,6 %	1,06	29,8 %
Fahrrad	0,44	14,0 %	0,46	12,9 %
Moped/Motorrad/Motorroller	0,02	0,5 %	0,02	0,5 %
Pkw als Fahrer im Haushalts-Pkw	0,73	23,2 %	0,93	26,3 %
Pkw als Fahrer im Carsharing-Pkw	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Pkw als Fahrer im anderen Pkw	0,04	1,1 %	0,05	1,5 %
Pkw als Mitfahrer im Haushalts-Pkw	0,19	6,2 %	0,22	6,3 %
Pkw als Mitfahrer im Carsharing-Pkw	0,00	0,0 %	0,00	0,0 %
Pkw als Mitfahrer im anderen Pkw	0,05	1,7 %	0,07	2,0 %
Bus	0,14	4,6 %	0,15	4,3 %
Straßenbahn/Tram	0,22	7,0 %	0,23	6,4 %
U-Bahn	0,14	4,3 %	0,14	3,9 %
S-Bahn	0,12	3,9 %	0,15	4,1 %
Nahverkehrszug	0,01	0,2 %	0,03	0,9 %
Fernverkehrszug	0,00	0,0 %	0,01	0,3 %
Taxi	0,01	0,2 %	0,01	0,2 %
Anderes Verkehrsmittel	0,01	0,3 %	0,02	0,5 %
Summe		100 %		100 %

Ungewichtete Fallzahl 156.309 178.264
Gewichtete Fallzahl 154.901 174.504

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

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

Hauptverkehrsmittelgruppen	Binnenverkehr		Alle Wege	
	Wege/P,d	Anteil	Wege/P,d	Anteil
Zu Fuß	1,03	32,6 %	1,06	29,8 %
Fahrrad	0,44	14,0 %	0,46	12,9 %
MIV	1,03	32,8 %	1,30	36,7 %
ÖPV	0,65	20,6 %	0,73	20,6 %
Summe		100 %		100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		156.309		178.264
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		154.901		174.504

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

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

Erwerbstätigkeit	Spezifische Verkehrsleistung		Zeit im Verkehr	
	km/P,d	Ungew. Fallzahl	min/P,d	Ungew. Fallzahl
Nicht erwerbstätig	13,2	14.584	63,6	14.584
In Ausbildung	17,1	8.061	71,8	8.061
Erwerbstätig	28,7	18.876	82,0	18.876
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		41.521	41.521	
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		40.623	40.623	

Hinweis:

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

Tab 6.15

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Wegehäufigkeit nach Wetter am Stichtag
 und Geschlecht**

Wetter am Stichtag	Wege pro Person und Tag					
	Männlich	<i>Ungew. Fallzahl</i>	Weiblich	<i>Ungew. Fallzahl</i>	Gesamt	<i>Ungew. Fallzahl</i>
Sonnig	3,7	5.424	3,8	5.899	3,7	11.323
Wolkig/bedeckt	3,6	8.878	3,6	9.199	3,6	18.077
Regen	3,6	4.478	3,6	4.887	3,6	9.365
Schnee	3,5	2.250	3,7	2.393	3,6	4.643
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>		21.030		22.378		43.408
<i>Gewichtete Fallzahl</i>		20.680		22.382		43.062

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

Verkehrsmittelwahl nach Quartal

Quartal	Verkehrsmittelanteile					Summe	Ungewichtete	Gewichtete
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Fallzahl		Fallzahl	
Januar-März	32,3 %	7,2 %	37,9 %	22,6 %	100 %	45.344	48.051	
April-Juni	28,8 %	16,4 %	36,3 %	18,5 %	100 %	46.364	42.897	
Juli-September	27,8 %	16,8 %	36,8 %	18,6 %	100 %	37.715	36.168	
Oktober-Dezember	29,8 %	12,6 %	35,7 %	21,9 %	100 %	48.841	47.388	

Hinweis:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 6.17

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Begleitung von Personen
 nach Zweckgruppen**

Ziel/Zweck des Weges	Begleitende Personen pro Weg	Anteil begleiteter Wege	Ungewichtete Fallzahl	Gewichtete Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	0,2	11,4 %	21.757	22.591
Kita/Schule/Ausbildung	1,0	56,8 %	21.167	17.099
Einkauf/Dienstleistung	0,4	28,5 %	29.901	30.857
Freizeit	0,8	44,3 %	27.786	28.410
Anderer Zweck	0,4	18,1 %	3.859	3.875
Eigene Wohnung	0,4	30,5 %	71.234	68.984
Gesamt	0,5	32,3 %		

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 6.17.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Begleitung von Personen
 nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung"**

Ziel/Zweck des Weges	Begleitende Personen pro Weg	Anteil begleiteter Wege	Ungewichtete Fallzahl	Gewichtete Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	0,2	9,5 %	35.489	36.506
Kita/Schule/Ausbildung	0,9	54,8 %	35.127	28.245
Einkauf/Dienstleistung	0,3	27,9 %	50.255	51.791
Freizeit	0,7	42,7 %	48.151	48.497
Anderer Zweck	0,3	15,4 %	5.462	5.521
Gesamt	0,5	32,3 %		

Hinweis:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

Tab 7.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit
nach Hauptverkehrsmitteln (Binnenverkehr)**

Hauptverkehrsmittel	Reisezeit min/Weg	Entfernung km/Weg	Geschw. km/h	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
Zu Fuß	13,8	0,9	4,0	45.642	45.854
Fahrrad	16,4	3,0	11,1	21.637	20.450
Moped/Motorrad/Motorroller	17,4	6,3	21,7	606	724
Pkw als Fahrer im Haushalts-Pkw	18,0	6,3	21,1	36.600	33.810
Pkw als Fahrer im Carsharing-Pkw	20,5	6,6	19,4	44	49
Pkw als Fahrer im anderen Pkw	20,6	7,7	22,5	1.649	1.632
Pkw als Mitfahrer im Haushalts-Pkw	15,6	4,8	18,7	11.911	8.586
Pkw als Mitfahrer im Carsharing-Pkw	/	/	/	23	22
Pkw als Mitfahrer im anderen Pkw	19,0	6,1	19,2	2.330	2.375
Bus	29,3	5,4	11,1	6.173	6.096
Straßenbahn/Tram	31,9	5,8	10,9	8.095	9.146
U-Bahn	34,9	8,1	13,8	3.346	5.301
S-Bahn	45,6	12,8	16,9	3.607	4.823
Nahverkehrszug	48,2	18,6	23,1	249	307
Fernverkehrszug	/	/	/	11	16
Taxi	21,2	6,1	17,4	224	289
Anderes Verkehrsmittel	24,9	5,5	13,2	443	440
Gesamt	19,4	4,2	13,1		

Hinweis:

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

Tab 7.1.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit
 nach Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)**

Hauptverkehrsmittelgruppen	Reisezeit	Entfernung	Geschw.	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
	min/Weg	km/Weg	km/h		
Zu Fuß	13,8	0,9	4,0	45.642	45.854
Fahrrad	16,4	3,0	11,1	21.637	20.450
MIV	17,7	6,1	20,7	53.163	47.198
ÖPV	34,4	7,6	13,3	22.148	26.418
Gesamt	19,4	4,2	13,1		

Hinweis:

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

Tab 7.4

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**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	14,0	0,9	4,0	47.222	47.203
Fahrrad	17,0	3,2	11,4	22.665	21.189
Moped/Motorrad/Motorroller	19,1	8,0	25,2	698	802
Pkw als Fahrer im Haushalts-Pkw	20,9	9,9	28,3	46.714	42.759
Pkw als Fahrer im Carsharing-Pkw	28,5	13,9	29,3	61	72
Pkw als Fahrer im anderen Pkw	26,1	14,9	34,3	2.437	2.322
Pkw als Mitfahrer im Haushalts-Pkw	17,1	6,4	22,5	13.887	9.859
Pkw als Mitfahrer im Carsharing-Pkw	/	/	/	27	27
Pkw als Mitfahrer im anderen Pkw	21,9	9,8	26,9	3.130	3.090
Bus	30,0	5,9	11,8	6.727	6.476
Straßenbahn/Tram	32,3	6,0	11,1	8.395	9.458
U-Bahn	35,1	8,1	13,9	3.410	5.396
S-Bahn	47,6	14,7	18,5	4.202	5.642
Nahverkehrszug	68,9	37,2	32,3	1.000	1.138
Fernverkehrszug	83,2	63,6	45,9	119	116
Taxi	20,7	6,3	18,1	251	314
Anderes Verkehrsmittel	29,6	8,8	17,8	572	567
Gesamt	21,1	6,1	17,2		

Hinweis:

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

Tab 7.4.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

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

Hauptverkehrsmittelgruppen	Reisezeit	Entfernung	Geschw.	Ungew. Fallz.	Gew. Fallz.
	min/Weg	km/Weg	km/h		
Zu Fuß	14,0	0,9	4,0	47.222	47.203
Fahrrad	17,0	3,2	11,4	22.665	21.189
MIV	20,5	9,5	27,7	66.954	58.932
ÖPV	36,7	9,5	15,6	24.676	29.106
Gesamt	21,1	6,1	17,2		

Hinweis:

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

Tab 8.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Tagesgang nach Hauptverkehrsmittelgruppen
(alle Wege)**

Beginn des Weges Uhrzeit	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe				Gesamt
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	
00:00 - 01:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %
01:01 - 02:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
02:01 - 03:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
03:01 - 04:00	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
04:01 - 05:00	0,1 %	0,3 %	0,4 %	0,5 %	0,3 %
05:01 - 06:00	0,4 %	0,7 %	2,0 %	2,1 %	1,4 %
06:01 - 07:00	1,7 %	2,7 %	4,6 %	6,6 %	3,9 %
07:01 - 08:00	7,1 %	10,6 %	9,6 %	11,1 %	9,3 %
08:01 - 09:00	6,9 %	8,2 %	6,9 %	7,1 %	7,1 %
09:01 - 10:00	6,4 %	5,5 %	5,3 %	5,1 %	5,6 %
10:01 - 11:00	6,3 %	4,7 %	4,9 %	4,4 %	5,2 %
11:01 - 12:00	7,1 %	4,2 %	5,1 %	4,3 %	5,4 %
12:01 - 13:00	8,7 %	4,9 %	5,0 %	5,3 %	6,2 %
13:01 - 14:00	7,8 %	5,9 %	5,4 %	6,6 %	6,4 %
14:01 - 15:00	6,9 %	6,6 %	6,7 %	7,9 %	7,0 %
15:01 - 16:00	8,6 %	9,1 %	8,5 %	8,7 %	8,7 %
16:01 - 17:00	8,5 %	9,2 %	9,1 %	8,4 %	8,8 %
17:01 - 18:00	7,8 %	8,7 %	8,8 %	7,6 %	8,2 %
18:01 - 19:00	6,1 %	7,1 %	7,0 %	5,6 %	6,4 %
19:01 - 20:00	3,8 %	4,9 %	4,4 %	3,3 %	4,1 %
20:01 - 21:00	2,3 %	2,6 %	2,5 %	2,0 %	2,3 %
21:01 - 22:00	1,8 %	1,8 %	1,9 %	1,4 %	1,7 %
22:01 - 23:00	1,2 %	1,4 %	1,3 %	1,3 %	1,3 %
23:01 - 24:00	0,5 %	0,8 %	0,4 %	0,6 %	0,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	51.535	23.961	72.402	29.873	177.771
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	51.861	22.448	63.790	35.777	173.875

Tab 8.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

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

Beginn des Weges Uhrzeit	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe				
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt
00:00 - 01:00	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %
01:01 - 02:00	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %
02:01 - 03:00	0,1 %	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %
03:01 - 04:00	0,1 %	0,2 %	0,6 %	0,3 %	0,4 %
04:01 - 05:00	0,5 %	1,2 %	1,8 %	1,6 %	1,5 %
05:01 - 06:00	1,4 %	2,9 %	8,7 %	7,2 %	6,2 %
06:01 - 07:00	7,1 %	9,3 %	19,0 %	22,8 %	16,7 %
07:01 - 08:00	43,1 %	39,0 %	33,1 %	34,1 %	35,8 %
08:01 - 09:00	21,0 %	21,6 %	15,4 %	14,7 %	17,1 %
09:01 - 10:00	4,2 %	7,1 %	4,1 %	5,1 %	4,9 %
10:01 - 11:00	1,5 %	2,4 %	1,8 %	2,8 %	2,1 %
11:01 - 12:00	2,1 %	1,7 %	1,3 %	2,2 %	1,8 %
12:01 - 13:00	1,8 %	2,9 %	1,8 %	2,0 %	2,0 %
13:01 - 14:00	3,0 %	2,2 %	2,9 %	1,5 %	2,4 %
14:01 - 15:00	3,3 %	2,9 %	2,3 %	1,5 %	2,3 %
15:01 - 16:00	6,4 %	2,6 %	2,4 %	1,5 %	2,8 %
16:01 - 17:00	2,0 %	1,5 %	1,1 %	0,8 %	1,2 %
17:01 - 18:00	0,7 %	1,0 %	1,1 %	0,5 %	0,9 %
18:01 - 19:00	0,7 %	0,8 %	0,8 %	0,5 %	0,7 %
19:01 - 20:00	0,7 %	0,4 %	0,5 %	0,4 %	0,5 %
20:01 - 21:00	0,1 %	0,1 %	0,6 %	0,3 %	0,4 %
21:01 - 22:00	0,1 %	0,2 %	0,5 %	0,1 %	0,3 %
22:01 - 23:00	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
23:01 - 24:00	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	6.234	5.765	14.546	8.306	34.851
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	4.922	5.166	12.806	9.363	32.256

Tab 8.2.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

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

<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	5.450	4.891	11.634	7.162	29.137
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	4.231	4.314	10.150	7.835	26.530

Tab 10.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Entfernung nach Hauptverkehrsmittelgruppen
(21 Entfernungsgruppen)**

Entfernungsgruppen km	Anteil an Wegen der Hauptverkehrsmittelgruppe				
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Gesamt
Bis 1	75,7 %	25,4 %	8,3 %	2,9 %	30,0 %
Über 1 bis 2	16,1 %	24,2 %	11,8 %	8,2 %	14,1 %
Über 2 bis 3	5,1 %	17,4 %	11,3 %	11,5 %	10,3 %
Über 3 bis 4	1,6 %	8,9 %	9,3 %	9,6 %	7,0 %
Über 4 bis 5	0,8 %	7,8 %	8,7 %	10,5 %	6,5 %
Über 5 bis 6	0,3 %	4,6 %	6,4 %	8,3 %	4,7 %
Über 6 bis 7	0,1 %	3,0 %	5,6 %	6,1 %	3,7 %
Über 7 bis 8	0,0 %	2,3 %	5,6 %	7,3 %	3,8 %
Über 8 bis 9	0,0 %	1,4 %	2,6 %	3,2 %	1,8 %
Über 9 bis 10	0,0 %	1,9 %	4,7 %	6,1 %	3,2 %
Über 10 bis 11	0,0 %	0,6 %	1,8 %	1,7 %	1,1 %
Über 11 bis 12	0,0 %	0,7 %	2,8 %	3,4 %	1,8 %
Über 12 bis 13	0,0 %	0,3 %	1,7 %	1,6 %	1,0 %
Über 13 bis 14	0,0 %	0,3 %	1,2 %	1,5 %	0,8 %
Über 14 bis 15	0,0 %	0,4 %	2,5 %	3,5 %	1,7 %
Über 15 bis 16	0,0 %	0,1 %	1,0 %	1,0 %	0,6 %
Über 16 bis 17	0,0 %	0,1 %	0,9 %	1,1 %	0,6 %
Über 17 bis 18	0,0 %	0,0 %	1,0 %	1,0 %	0,6 %
Über 18 bis 19	0,0 %	0,0 %	0,5 %	0,5 %	0,3 %
Über 19 bis 20	0,0 %	0,1 %	1,8 %	2,6 %	1,2 %
Über 20	0,0 %	0,4 %	10,3 %	8,4 %	5,5 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	47.222	22.665	66.954	24.676	161.517
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	47.203	21.189	58.932	29.106	156.430

Hinweis:

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

Tab 10.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Verkehrsmittelwahl nach Entfernung
 (5 Entfernungsgruppen)**

Entfernungsgruppen km	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Bis 1	76,3 %	11,5 %	10,5 %	1,8 %	100 %	47.929	46.863
Über 1 bis 3	26,3 %	23,1 %	35,7 %	15,0 %	100 %	41.183	38.233
Über 3 bis 5	5,3 %	16,7 %	50,3 %	27,7 %	100 %	22.613	21.170
Über 5 bis 10	1,0 %	10,5 %	55,0 %	33,6 %	100 %	27.307	26.763
Über 10	0,1 %	2,7 %	64,3 %	32,8 %	100 %	22.485	23.400

Hinweis:

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

Tab 11.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Führerscheinbesitz für Pkw
 nach Alter und Geschlecht**

Altersgruppen nach Jahren	Männliche Personen			Weibliche Personen		
	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.
17 bis unter 25 Jahre	10,2 %	66,7 %	1.790	9,8 %	70,1 %	1.807
25 bis unter 45 Jahre	36,9 %	92,2 %	6.621	33,1 %	90,1 %	7.436
45 bis unter 65 Jahre	32,7 %	93,5 %	7.885	31,0 %	86,2 %	8.247
65 bis unter 75 Jahre	12,7 %	93,2 %	3.124	15,6 %	73,5 %	3.200
75 Jahre und älter	7,5 %	88,2 %	1.861	10,5 %	50,0 %	1.876
Summe	100 %			100 %		
Gesamt		89,8 %			80,1 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	21.281		21.281	22.566		22.566
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	22.683		22.683	23.996		23.996

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **08.04.2015**

**Führerscheinbesitz für Pkw
 nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht**

Erwerbstätigkeit	Männliche Personen			Weibliche Personen		
	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.
Nicht erwerbstätig	28,4 %	87,3 %	6.418	36,8 %	66,7 %	7.763
In Ausbildung	11,9 %	75,6 %	2.007	10,9 %	73,9 %	2.025
Erwerbstätig	59,7 %	94,0 %	12.231	52,2 %	90,8 %	12.262
Summe	100 %			100 %		
Gesamt		89,8 %			80,1 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	20.656		20.656	22.050		22.050
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	21.949		21.949	23.409		23.409

Hinweis:

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

Tab 11.3

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**Führerscheinbesitz für Pkw
nach Berufsausbildung und Geschlecht**

Berufsausbildung	Männliche Personen			Weibliche Personen		
	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.	Gesamt	Mit Führ.	Ungew. Fallz.
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	34,3 %	89,4 %	6.406	40,0 %	75,3 %	7.006
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	12,4 %	94,6 %	2.559	10,9 %	83,1 %	2.200
Hoch-/Fachhochschule	42,7 %	95,4 %	8.750	37,3 %	91,5 %	7.509
(Noch) ohne Berufsausbildung	10,6 %	66,2 %	1.204	11,8 %	60,3 %	1.284
Summe	100 %			100 %		
Gesamt		90,1 %			80,4 %	
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	20.677		18.919	21.972		17.999
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	21.968		19.803	23.386		18.810

Hinweis:

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

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

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

Aktivitätsmuster	Anteil an ganztägigen Aktivitätsmustern
WAW	14,0 %
WBW	6,2 %
WEW	6,0 %
WFW	3,9 %
WAWFW	2,7 %
WBWFW	2,6 %
WKW	2,3 %
WAWEW	2,0 %
WEWFW	2,0 %
WAEW	2,0 %
WEWEW	1,6 %
WEEW	1,5 %
WAFW	1,3 %
WAWFW	0,8 %
WFWFW	0,8 %
Sonstige Muster	50,3 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	45.601
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	44.974

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

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **25.02.2016**

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

Aktivitätsmuster	Anteil an Ausgängen
WFW	19,8 %
WEW	18,7 %
WAW	15,4 %
WBW	9,1 %
WKW	3,8 %
WEEW	2,7 %
WAEW	1,9 %
WDW	1,2 %
WFEW	1,1 %
WAFW	1,0 %
WAFAW	1,0 %
WEFW	1,0 %
WSW	1,0 %
WFFW	0,9 %
WEEEW	0,7 %
Sonstige Muster	20,4 %
Summe	100 %
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	<i>72.031</i>
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	<i>70.040</i>

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

Hinweis:

Als Ausgang wird eine Aktivitätenkette bezeichnet, die von der Wohnung über Zwischenaktivitäten zurück zur Wohnung führt.

Tab 14.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

Spezifische Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmittel und Entfernungsgruppen (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, Zug	Sonstige Verkehrsmittel
Über 9	0,01	0,22	0,06	2,62	0,48	0,69	1,85	0,05
Über 8 bis 9	0,00	0,06	0,00	0,20	0,04	0,09	0,09	0,00
Über 7 bis 8	0,00	0,08	0,01	0,39	0,11	0,21	0,15	0,01
Über 6 bis 7	0,00	0,10	0,01	0,34	0,09	0,15	0,10	0,00
Über 5 bis 6	0,02	0,13	0,01	0,35	0,10	0,21	0,09	0,01
Über 4 bis 5	0,04	0,17	0,00	0,38	0,12	0,22	0,10	0,01
Über 3 bis 4	0,06	0,15	0,01	0,33	0,11	0,17	0,05	0,01
Über 2 bis 3	0,14	0,22	0,01	0,29	0,11	0,15	0,04	0,01
Über 1 bis 2	0,27	0,19	0,00	0,18	0,08	0,07	0,02	0,00
Bis 1	0,40	0,09	0,00	0,06	0,02	0,01	0,00	0,00
Summe	0,94	1,41	0,11	5,14	1,26	1,97	2,49	0,10
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	42.498	20.496	576	36.080	13.490	13.553	6.791	639
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	42.296	19.301	669	33.334	10.352	14.443	9.773	695

Hinweis:

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

Tab 14.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **08.04.2015**

**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, Zug	Sonstige Verkehrsmittel
Über 9	0,01	0,31	0,09	7,52	1,23	0,82	3,26	0,09
Über 8 bis 9	0,00	0,06	0,01	0,24	0,05	0,09	0,09	0,00
Über 7 bis 8	0,00	0,09	0,01	0,46	0,13	0,22	0,16	0,01
Über 6 bis 7	0,01	0,10	0,01	0,39	0,11	0,16	0,11	0,01
Über 5 bis 6	0,02	0,13	0,01	0,38	0,11	0,22	0,10	0,01
Über 4 bis 5	0,04	0,18	0,01	0,42	0,14	0,23	0,11	0,01
Über 3 bis 4	0,06	0,16	0,01	0,35	0,11	0,17	0,06	0,01
Über 2 bis 3	0,15	0,23	0,01	0,30	0,11	0,15	0,05	0,01
Über 1 bis 2	0,28	0,20	0,00	0,19	0,08	0,07	0,02	0,00
Bis 1	0,41	0,09	0,00	0,06	0,02	0,01	0,00	0,00
Summe	0,98	1,55	0,16	10,31	2,09	2,14	3,96	0,15
<i>Ungewichtete Fallzahl</i>	43.794	21.453	662	46.276	16.042	14.324	8.203	754
<i>Gewichtete Fallzahl</i>	43.363	19.979	743	42.347	12.140	15.058	11.477	803

Hinweis:

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

Tab 16.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**
 Gruppe: **Alle Personen**

**Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (alle PG)**

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	9,7 %	0,35
Wohnen-Kindereinrichtung	2,7 %	0,10
Wohnen-Bildung	5,2 %	0,18
Wohnen-Dienstlich	0,9 %	0,03
Wohnen-Einkaufen	10,4 %	0,37
Wohnen-Freizeit	10,0 %	0,35
Wohnen-Sonstiges	0,7 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	8,0 %	0,28
Kindereinrichtung-Wohnen	2,0 %	0,07
Bildung-Wohnen	4,4 %	0,16
Dienstlich-Wohnen	1,0 %	0,03
Einkaufen-Wohnen	12,0 %	0,43
Freizeit-Wohnen	11,6 %	0,41
Sonstiges-Wohnen	0,6 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	3,1 %	0,11
Arbeiten-Sonstiges	4,8 %	0,17
Sonstiges-Sonstiges	12,9 %	0,46
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 177.935
Gewichtete Fallzahl 174.150

Hinweise:
 Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.
 "PG" steht für Personengruppe.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **21.05.2015**

Gruppe: **Personen unter 18 Jahre**

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	0,3 %	0,01
Wohnen-Kindereinrichtung	8,7 %	0,28
Wohnen-Bildung	20,2 %	0,64
Wohnen-Dienstlich	0,1 %	0,00
Wohnen-Einkaufen	4,0 %	0,13
Wohnen-Freizeit	9,1 %	0,29
Wohnen-Sonstiges	0,5 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	0,3 %	0,01
Kindereinrichtung-Wohnen	6,7 %	0,21
Bildung-Wohnen	17,6 %	0,56
Dienstlich-Wohnen	0,1 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	5,4 %	0,17
Freizeit-Wohnen	12,1 %	0,39
Sonstiges-Wohnen	0,5 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	0,1 %	0,00
Arbeiten-Sonstiges	0,1 %	0,00
Sonstiges-Sonstiges	14,3 %	0,45
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 34.096

Gewichtete Fallzahl 25.066

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

"PG" steht für Personengruppe.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **21.05.2015**

**Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen
nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 2)**

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	17,7 %	0,68
Wohnen-Kindereinrichtung	2,6 %	0,10
Wohnen-Bildung	1,8 %	0,07
Wohnen-Dienstlich	1,5 %	0,06
Wohnen-Einkaufen	6,5 %	0,25
Wohnen-Freizeit	7,4 %	0,28
Wohnen-Sonstiges	0,5 %	0,02
Arbeiten-Wohnen	15,0 %	0,57
Kindereinrichtung-Wohnen	1,8 %	0,07
Bildung-Wohnen	1,3 %	0,05
Dienstlich-Wohnen	1,6 %	0,06
Einkaufen-Wohnen	8,7 %	0,33
Freizeit-Wohnen	9,1 %	0,35
Sonstiges-Wohnen	0,5 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	5,8 %	0,22
Arbeiten-Sonstiges	8,6 %	0,33
Sonstiges-Sonstiges	9,7 %	0,37
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 72.286

Gewichtete Fallzahl 65.558

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

"PG" steht für Personengruppe.

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

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **21.05.2015**

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

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	4,2 %	0,16
Wohnen-Kindereinrichtung	2,1 %	0,08
Wohnen-Bildung	6,5 %	0,25
Wohnen-Dienstlich	0,8 %	0,03
Wohnen-Einkaufen	13,1 %	0,50
Wohnen-Freizeit	12,3 %	0,47
Wohnen-Sonstiges	0,9 %	0,04
Arbeiten-Wohnen	3,6 %	0,14
Kindereinrichtung-Wohnen	1,8 %	0,07
Bildung-Wohnen	5,6 %	0,21
Dienstlich-Wohnen	0,7 %	0,03
Einkaufen-Wohnen	13,9 %	0,53
Freizeit-Wohnen	13,6 %	0,52
Sonstiges-Wohnen	0,9 %	0,03
Sonstiges-Arbeiten	1,3 %	0,05
Arbeiten-Sonstiges	1,9 %	0,07
Sonstiges-Sonstiges	16,9 %	0,64
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 18.477

Gewichtete Fallzahl 17.345

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

"PG" steht für Personengruppe.

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

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **21.05.2015**

**Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen
nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 4)**

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	18,9 %	0,70
Wohnen-Kindereinrichtung	1,3 %	0,05
Wohnen-Bildung	0,7 %	0,03
Wohnen-Dienstlich	1,3 %	0,05
Wohnen-Einkaufen	7,8 %	0,29
Wohnen-Freizeit	6,9 %	0,26
Wohnen-Sonstiges	0,3 %	0,01
Arbeiten-Wohnen	13,8 %	0,51
Kindereinrichtung-Wohnen	0,8 %	0,03
Bildung-Wohnen	0,8 %	0,03
Dienstlich-Wohnen	1,4 %	0,05
Einkaufen-Wohnen	10,8 %	0,40
Freizeit-Wohnen	9,2 %	0,34
Sonstiges-Wohnen	0,3 %	0,01
Sonstiges-Arbeiten	5,7 %	0,21
Arbeiten-Sonstiges	10,8 %	0,40
Sonstiges-Sonstiges	9,1 %	0,34
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 13.117

Gewichtete Fallzahl 19.211

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

"PG" steht für Personengruppe.

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

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **21.05.2015**

**Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen
nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 5)**

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	3,7 %	0,13
Wohnen-Kindereinrichtung	1,1 %	0,04
Wohnen-Bildung	9,5 %	0,33
Wohnen-Dienstlich	0,7 %	0,02
Wohnen-Einkaufen	12,5 %	0,43
Wohnen-Freizeit	11,0 %	0,38
Wohnen-Sonstiges	0,9 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	3,5 %	0,12
Kindereinrichtung-Wohnen	1,0 %	0,03
Bildung-Wohnen	7,7 %	0,27
Dienstlich-Wohnen	0,6 %	0,02
Einkaufen-Wohnen	13,6 %	0,47
Freizeit-Wohnen	12,3 %	0,43
Sonstiges-Wohnen	0,7 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	1,0 %	0,03
Arbeiten-Sonstiges	1,3 %	0,05
Sonstiges-Sonstiges	18,8 %	0,65
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 9.356

Gewichtete Fallzahl 13.910

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

"PG" steht für Personengruppe.

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

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **21.05.2015**

**Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen
nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 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	0,2 %	0,01
Wohnen-Bildung	0,6 %	0,02
Wohnen-Dienstlich	0,2 %	0,01
Wohnen-Einkaufen	21,0 %	0,75
Wohnen-Freizeit	17,2 %	0,62
Wohnen-Sonstiges	1,3 %	0,05
Arbeiten-Wohnen	0,7 %	0,03
Kindereinrichtung-Wohnen	0,2 %	0,01
Bildung-Wohnen	0,4 %	0,02
Dienstlich-Wohnen	0,2 %	0,01
Einkaufen-Wohnen	21,5 %	0,77
Freizeit-Wohnen	17,3 %	0,62
Sonstiges-Wohnen	1,2 %	0,04
Sonstiges-Arbeiten	0,2 %	0,01
Arbeiten-Sonstiges	0,4 %	0,01
Sonstiges-Sonstiges	16,4 %	0,59
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 22.090

Gewichtete Fallzahl 21.385

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

"PG" steht für Personengruppe.

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

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **21.05.2015**

**Anteile und spezifisches Verkehrsaufkommen
nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 7)**

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	Wege/P,d
Wohnen-Arbeiten	0,3 %	0,01
Wohnen-Kindereinrichtung	0,1 %	0,00
Wohnen-Bildung	0,3 %	0,01
Wohnen-Dienstlich	0,2 %	0,00
Wohnen-Einkaufen	26,4 %	0,69
Wohnen-Freizeit	13,9 %	0,37
Wohnen-Sonstiges	1,0 %	0,03
Arbeiten-Wohnen	0,2 %	0,00
Kindereinrichtung-Wohnen	0,0 %	0,00
Bildung-Wohnen	0,3 %	0,01
Dienstlich-Wohnen	0,2 %	0,00
Einkaufen-Wohnen	26,5 %	0,70
Freizeit-Wohnen	14,3 %	0,38
Sonstiges-Wohnen	0,9 %	0,02
Sonstiges-Arbeiten	0,0 %	0,00
Arbeiten-Sonstiges	0,2 %	0,00
Sonstiges-Sonstiges	15,2 %	0,40
Summe	100 %	

Ungewichtete Fallzahl 7.189
Gewichtete Fallzahl 10.085

Hinweise:

Bei den Fallzahlen handelt es sich um Wege.

"PG" steht für Personengruppe.

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

Tab 16.9

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Pkw-Besetzung
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen**

Quelle-Ziel-Gruppe	Personen pro Pkw-Fahrt	Ungewichtete Fallzahl	Gewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	1,1	7.448	7.267
Wohnen-Kindereinrichtung	2,0	1.270	1.010
Wohnen-Bildung	1,9	1.428	1.113
Wohnen-Dienstlich	1,1	786	758
Wohnen-Einkaufen	1,3	4.835	4.330
Wohnen-Freizeit	1,4	4.178	3.855
Wohnen-Sonstiges	1,4	433	396
Arbeiten-Wohnen	1,1	6.376	6.025
Kindereinrichtung-Wohnen	2,0	847	657
Bildung-Wohnen	1,7	1.021	788
Dienstlich-Wohnen	1,1	865	818
Einkaufen-Wohnen	1,3	5.889	5.295
Freizeit-Wohnen	1,4	5.019	4.754
Sonstiges-Wohnen	1,5	417	369
Sonstiges-Arbeiten	1,2	1.986	1.822
Arbeiten-Sonstiges	1,2	3.004	2.998
Sonstiges-Sonstiges	1,5	6.813	6.218

Tab 18.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**
 Gruppe: **Alle Personen**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (alle PG)**

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	6,5 %	16,2 %	46,5 %	30,9 %	100 %	16.174	16.952
Wohnen-Kindereinrichtung	35,5 %	15,1 %	41,9 %	7,4 %	100 %	6.419	4.724
Wohnen-Bildung	22,7 %	16,5 %	23,8 %	37,0 %	100 %	10.797	9.025
Wohnen-Dienstlich	6,6 %	13,9 %	51,8 %	27,7 %	100 %	1.469	1.562
Wohnen-Einkaufen	41,6 %	10,5 %	32,5 %	15,3 %	100 %	17.633	18.120
Wohnen-Freizeit	39,4 %	13,5 %	31,9 %	15,3 %	100 %	17.569	17.357
Wohnen-Sonstiges	25,3 %	10,5 %	44,8 %	19,4 %	100 %	1.110	1.172
Arbeiten-Wohnen	6,7 %	16,4 %	47,1 %	29,8 %	100 %	13.750	13.934
Kindereinrichtung-Wohnen	40,1 %	14,3 %	37,9 %	7,7 %	100 %	4.820	3.510
Bildung-Wohnen	24,0 %	17,1 %	19,3 %	39,6 %	100 %	9.149	7.647
Dienstlich-Wohnen	5,3 %	14,9 %	53,8 %	26,0 %	100 %	1.613	1.657
Einkaufen-Wohnen	39,3 %	11,4 %	33,8 %	15,5 %	100 %	20.367	20.944
Freizeit-Wohnen	35,6 %	13,1 %	35,5 %	15,9 %	100 %	20.401	20.162
Sonstiges-Wohnen	22,9 %	10,2 %	44,0 %	23,0 %	100 %	1.084	1.117
Sonstiges-Arbeiten	39,8 %	9,3 %	37,2 %	13,8 %	100 %	5.254	5.349
Arbeiten-Sonstiges	30,3 %	10,9 %	39,5 %	19,4 %	100 %	7.729	8.402
Sonstiges-Sonstiges	34,5 %	9,2 %	39,3 %	17,1 %	100 %	22.529	22.442

Hinweis:
 "PG" steht für Personengruppe.

Tab 18.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**
 Gruppe: **Personen unter 18 Jahre**

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	5,2 %	8,0 %	44,7 %	42,0 %	100 %	88	66
Wohnen-Kindereinrichtung	35,5 %	15,3 %	41,2 %	8,0 %	100 %	3.116	2.169
Wohnen-Bildung	28,0 %	17,9 %	17,7 %	36,5 %	100 %	6.762	5.058
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	23	28
Wohnen-Einkaufen	43,5 %	10,4 %	31,5 %	14,6 %	100 %	1.334	993
Wohnen-Freizeit	41,0 %	18,3 %	24,0 %	16,7 %	100 %	3.088	2.278
Wohnen-Sonstiges	32,6 %	11,6 %	30,6 %	25,2 %	100 %	142	125
Arbeiten-Wohnen	9,5 %	6,8 %	44,1 %	39,6 %	100 %	75	64
Kindereinrichtung-Wohnen	40,0 %	14,1 %	37,2 %	8,7 %	100 %	2.423	1.664
Bildung-Wohnen	29,2 %	18,5 %	13,0 %	39,3 %	100 %	5.889	4.416
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	28	30
Einkaufen-Wohnen	39,5 %	11,3 %	33,4 %	15,8 %	100 %	1.835	1.360
Freizeit-Wohnen	35,3 %	17,0 %	32,6 %	15,0 %	100 %	4.124	3.039
Sonstiges-Wohnen	29,4 %	6,6 %	34,1 %	29,9 %	100 %	145	124
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	34	28
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	49	30
Sonstiges-Sonstiges	38,2 %	10,5 %	31,4 %	20,0 %	100 %	4.923	3.580

Hinweis:
 "PG" steht für Personengruppe.

Tab 18.3

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 2)**

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	5,1 %	13,6 %	61,0 %	20,3 %	100 %	12.301	11.628
Wohnen-Kindereinrichtung	29,2 %	14,8 %	51,8 %	4,2 %	100 %	2.225	1.697
Wohnen-Bildung	19,3 %	12,5 %	63,8 %	4,4 %	100 %	1.554	1.172
Wohnen-Dienstlich	5,3 %	8,7 %	67,9 %	18,1 %	100 %	1.011	967
Wohnen-Einkaufen	33,9 %	10,8 %	48,4 %	6,9 %	100 %	4.741	4.277
Wohnen-Freizeit	39,9 %	11,9 %	42,3 %	5,8 %	100 %	5.374	4.820
Wohnen-Sonstiges	24,5 %	9,7 %	62,6 %	3,2 %	100 %	332	318
Arbeiten-Wohnen	5,4 %	14,4 %	60,1 %	20,1 %	100 %	10.582	9.814
Kindereinrichtung-Wohnen	34,3 %	15,3 %	46,0 %	4,5 %	100 %	1.548	1.189
Bildung-Wohnen	21,6 %	13,0 %	60,1 %	5,3 %	100 %	1.165	857
Dienstlich-Wohnen	4,1 %	8,6 %	68,6 %	18,7 %	100 %	1.125	1.051
Einkaufen-Wohnen	29,4 %	10,8 %	52,3 %	7,5 %	100 %	6.282	5.702
Freizeit-Wohnen	33,2 %	11,3 %	48,5 %	7,1 %	100 %	6.514	5.968
Sonstiges-Wohnen	19,9 %	9,5 %	57,4 %	13,2 %	100 %	334	331
Sonstiges-Arbeiten	34,8 %	8,2 %	46,7 %	10,4 %	100 %	4.115	3.775
Arbeiten-Sonstiges	27,3 %	8,2 %	52,0 %	12,6 %	100 %	5.888	5.625
Sonstiges-Sonstiges	24,2 %	6,7 %	60,8 %	8,3 %	100 %	7.168	6.337

Hinweise:

"PG" steht für Personengruppe.

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

Tab 18.4

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 3)**

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	7,4 %	14,5 %	52,7 %	25,5 %	100 %	704	730
Wohnen-Kindereinrichtung	43,2 %	10,4 %	43,1 %	3,4 %	100 %	502	373
Wohnen-Bildung	14,4 %	11,8 %	30,8 %	43,1 %	100 %	1.198	1.119
Wohnen-Dienstlich	8,1 %	6,8 %	63,9 %	21,2 %	100 %	135	141
Wohnen-Einkaufen	34,0 %	9,5 %	44,9 %	11,7 %	100 %	2.451	2.278
Wohnen-Freizeit	35,6 %	11,4 %	40,9 %	12,1 %	100 %	2.320	2.132
Wohnen-Sonstiges	21,5 %	4,0 %	57,6 %	16,9 %	100 %	166	164
Arbeiten-Wohnen	8,8 %	15,9 %	50,8 %	24,5 %	100 %	614	621
Kindereinrichtung-Wohnen	44,8 %	9,6 %	40,2 %	5,4 %	100 %	430	305
Bildung-Wohnen	14,7 %	12,3 %	26,4 %	46,6 %	100 %	1.007	970
Dienstlich-Wohnen	5,7 %	6,8 %	70,8 %	16,7 %	100 %	144	127
Einkaufen-Wohnen	34,2 %	10,0 %	44,2 %	11,6 %	100 %	2.610	2.411
Freizeit-Wohnen	33,4 %	10,4 %	43,8 %	12,4 %	100 %	2.502	2.350
Sonstiges-Wohnen	21,2 %	4,9 %	54,8 %	19,0 %	100 %	162	149
Sonstiges-Arbeiten	35,7 %	5,6 %	46,9 %	11,8 %	100 %	212	217
Arbeiten-Sonstiges	27,7 %	7,2 %	50,6 %	14,5 %	100 %	297	328
Sonstiges-Sonstiges	30,7 %	7,4 %	48,0 %	14,0 %	100 %	3.015	2.923

Hinweise:

"PG" steht für Personengruppe.

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

Tab 18.5

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 4)**

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	10,2 %	24,0 %	3,0 %	62,7 %	100 %	2.375	3.633
Wohnen-Kindereinrichtung	49,9 %	27,9 %	1,3 %	20,8 %	100 %	305	243
Wohnen-Bildung	36,7 %	29,1 %	4,6 %	29,5 %	100 %	183	140
Wohnen-Dienstlich	7,6 %	31,7 %	3,4 %	57,2 %	100 %	170	249
Wohnen-Einkaufen	58,8 %	17,7 %	3,9 %	19,6 %	100 %	975	1.489
Wohnen-Freizeit	43,3 %	22,0 %	6,3 %	28,4 %	100 %	933	1.334
Wohnen-Sonstiges	36,4 %	10,4 %	7,2 %	46,0 %	100 %	42	49
Arbeiten-Wohnen	10,3 %	22,7 %	4,5 %	62,5 %	100 %	1.866	2.653
Kindereinrichtung-Wohnen	54,3 %	26,0 %	0,8 %	19,0 %	100 %	192	155
Bildung-Wohnen	30,7 %	27,3 %	5,8 %	36,2 %	100 %	155	150
Dienstlich-Wohnen	6,1 %	38,7 %	5,2 %	50,0 %	100 %	178	269
Einkaufen-Wohnen	53,2 %	20,2 %	4,1 %	22,5 %	100 %	1.342	2.081
Freizeit-Wohnen	39,1 %	22,5 %	7,7 %	30,7 %	100 %	1.193	1.770
Sonstiges-Wohnen	11,5 %	19,4 %	10,4 %	58,8 %	100 %	44	50
Sonstiges-Arbeiten	59,3 %	13,1 %	4,9 %	22,7 %	100 %	714	1.102
Arbeiten-Sonstiges	39,4 %	18,0 %	4,7 %	37,9 %	100 %	1.221	2.078
Sonstiges-Sonstiges	42,5 %	21,1 %	6,9 %	29,5 %	100 %	1.224	1.756

Hinweise:

"PG" steht für Personengruppe.

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

Tab 18.6

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 5)**

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	9,7 %	26,9 %	5,8 %	57,6 %	100 %	336	521
Wohnen-Kindereinrichtung	64,2 %	13,0 %	4,4 %	18,4 %	100 %	193	153
Wohnen-Bildung	12,7 %	18,5 %	2,8 %	65,9 %	100 %	905	1.319
Wohnen-Dienstlich	5,7 %	35,1 %	9,1 %	50,1 %	100 %	53	93
Wohnen-Einkaufen	50,5 %	13,0 %	7,0 %	29,5 %	100 %	1.222	1.742
Wohnen-Freizeit	39,5 %	20,9 %	5,3 %	34,4 %	100 %	1.026	1.530
Wohnen-Sonstiges	26,0 %	19,1 %	7,5 %	47,4 %	100 %	79	119
Arbeiten-Wohnen	10,1 %	25,0 %	4,6 %	60,3 %	100 %	302	482
Kindereinrichtung-Wohnen	64,5 %	11,1 %	9,0 %	15,5 %	100 %	169	136
Bildung-Wohnen	13,6 %	18,2 %	3,6 %	64,5 %	100 %	774	1.076
Dienstlich-Wohnen	6,7 %	36,8 %	9,9 %	46,5 %	100 %	56	89
Einkaufen-Wohnen	51,4 %	15,5 %	6,1 %	27,0 %	100 %	1.294	1.898
Freizeit-Wohnen	37,5 %	19,5 %	7,5 %	35,5 %	100 %	1.141	1.708
Sonstiges-Wohnen	28,6 %	14,9 %	8,7 %	47,8 %	100 %	63	98
Sonstiges-Arbeiten	39,6 %	17,2 %	1,3 %	41,9 %	100 %	85	135
Arbeiten-Sonstiges	34,7 %	30,6 %	3,7 %	31,0 %	100 %	124	180
Sonstiges-Sonstiges	45,0 %	13,9 %	7,2 %	33,9 %	100 %	1.530	2.622

Hinweise:

"PG" steht für Personengruppe.

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

Tab 18.7

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 6)**

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	6,6 %	5,4 %	80,6 %	7,4 %	100 %	224	195
Wohnen-Kindereinrichtung	37,2 %	0,5 %	56,9 %	5,5 %	100 %	39	44
Wohnen-Bildung	5,4 %	12,2 %	72,8 %	9,7 %	100 %	129	123
Wohnen-Dienstlich	8,4 %	4,0 %	76,2 %	11,4 %	100 %	53	44
Wohnen-Einkaufen	37,1 %	8,8 %	44,3 %	9,8 %	100 %	4.823	4.489
Wohnen-Freizeit	34,6 %	9,3 %	45,9 %	10,3 %	100 %	3.638	3.676
Wohnen-Sonstiges	29,0 %	11,2 %	57,0 %	2,9 %	100 %	282	281
Arbeiten-Wohnen	7,3 %	7,5 %	77,4 %	7,8 %	100 %	181	155
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	30	35
Bildung-Wohnen	6,6 %	19,4 %	64,3 %	9,7 %	100 %	100	95
Dienstlich-Wohnen	5,6 %	3,7 %	81,6 %	9,0 %	100 %	57	48
Einkaufen-Wohnen	36,1 %	8,9 %	44,3 %	10,7 %	100 %	4.866	4.600
Freizeit-Wohnen	33,6 %	8,9 %	46,4 %	11,1 %	100 %	3.725	3.690
Sonstiges-Wohnen	28,1 %	12,7 %	56,8 %	2,3 %	100 %	279	266
Sonstiges-Arbeiten	20,1 %	5,9 %	69,3 %	4,7 %	100 %	55	47
Arbeiten-Sonstiges	11,3 %	1,4 %	77,8 %	9,5 %	100 %	95	82
Sonstiges-Sonstiges	32,6 %	6,1 %	52,9 %	8,4 %	100 %	3.508	3.511

Hinweise:

"PG" steht für Personengruppe.

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

Tab 18.8

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 Berechnet am: **21.05.2015**

**Verkehrsmittelwahl
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen (PG 7)**

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

Quelle-Ziel-Gruppe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	Ungew. Fallzahl	Gew. Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	/	/	/	/	/	25	32
Wohnen-Kindereinrichtung	/	/	/	/	/	8	15
Wohnen-Bildung	/	/	/	/	/	19	31
Wohnen-Dienstlich	/	/	/	/	/	6	16
Wohnen-Einkaufen	53,2 %	7,6 %	9,0 %	30,1 %	100 %	1.909	2.658
Wohnen-Freizeit	49,0 %	8,9 %	13,3 %	28,8 %	100 %	1.048	1.405
Wohnen-Sonstiges	10,6 %	11,1 %	16,5 %	61,8 %	100 %	60	105
Arbeiten-Wohnen	/	/	/	/	/	20	17
Kindereinrichtung-Wohnen	/	/	/	/	/	4	3
Bildung-Wohnen	/	/	/	/	/	14	26
Dienstlich-Wohnen	/	/	/	/	/	6	16
Einkaufen-Wohnen	51,9 %	8,1 %	9,6 %	30,4 %	100 %	1.943	2.673
Freizeit-Wohnen	46,8 %	8,1 %	15,0 %	30,2 %	100 %	1.044	1.440
Sonstiges-Wohnen	14,4 %	8,8 %	12,7 %	64,1 %	100 %	54	94
Sonstiges-Arbeiten	/	/	/	/	/	5	4
Arbeiten-Sonstiges	/	/	/	/	/	10	19
Sonstiges-Sonstiges	53,9 %	5,5 %	12,5 %	28,1 %	100 %	1.014	1.529

Hinweise:

"PG" steht für Personengruppe.

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