



verkehrs- und
infrastrukturplanung

vip

Prof. Dr.-Ing.
Gerd-Axel Ahrens

Endbericht zur Verkehrserhebung 'Mobilität in Städten – SrV 2008' und Auswertungen zum SrV-Städtepegel

Dresden, im Dezember 2009



01062 Dresden

Telefon: +49 (0) 3 51 4 63-3 29 75

Telefax: +49 (0) 3 51 4 63-3 72 64

Internet: <http://www.tu-dresden.de/srv/>

E-Mail: gerd-axel.ahrens@tu-dresden.de

Endbericht zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ und Auswertungen zum SrV-Städtepegel

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:
Dr.-Ing. Frank Ließke
Dr.-Ing. Rico Wittwer
Dipl.-Ing. Stefan Hubrich

Vorwort

Die kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung gehört zu den Kernaufgaben der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung. Die ungewissen Veränderungen des wirtschaftlichen Rahmens und der bereits absehbare demografische Wandel erfordern es mehr als bisher, verkehrliche Strategien, Vorhaben, Maßnahmen und Entscheidungen anhand möglichst quantifizierbarer Kriterien regelmäßig zu prüfen. Damit steigt auch in den Städten der Bedarf an immer aktuellen Basisdaten zur Mobilität der Bevölkerung.

Diese Situation spiegelt der im Jahr 2008 durchgeführte neunte Befragungsdurchgang der Zeitreihe ‚Mobilität in Städten – SrV‘ beeindruckend wider. Er verzeichnete mit insgesamt 69 Auswertbereichen in 76 Städten und Gemeinden eine Rekordbeteiligung in der über dreißigjährigen Geschichte des SrV. Aber nicht nur der Teilnehmerkreis hat sich erweitert, sondern auch die Zahl der örtlichen Kooperationen von Städten, Verkehrsbetrieben und Verkehrsverbänden ist gegenüber dem SrV 2003 weiter gestiegen.

Erfreulicherweise entschlossen sich 2008 zahlreiche Städte aus den Alten Bundesländern, dem Kreis der SrV-Partner beizutreten und ihre Verkehrsdaten mit diesem Erhebungsinstrument fortzuschreiben. Damit verbesserten sich die Bedingungen zum Vergleich der Mobilität in ost- und westdeutschen Städten. Andererseits ließ sich leider nicht verhindern, dass langjährige SrV-Stammstädte aus unterschiedlichen Gründen oder Prioritäten die SrV-Zeitreihe 2008 nicht aktualisieren konnten.

Selbstverständlich stehen auch beim SrV 2008 die stadt spezifischen Mobilitätskennziffern im Mittelpunkt des Interesses. Einige Städte haben hier sogar teils räumlich differenzierte Untersuchungen auf der Basis erhöhter Stichproben in Auftrag gegeben. Die inhaltliche und methodische Einheitlichkeit der Standarderhebung bildet die Grundlage für den SrV-Städtevergleich als wichtige Orientierungsgröße für die kommunale Verkehrspolitik. Der Datenbestand von mehr als 110.000 befragten Personen ermöglicht darüber hinaus die Bestimmung differenzierter modellierungsrelevanter Kennziffern und die Analyse stadtübergreifender Entwicklungen, die für die gesamte Fachöffentlichkeit von Bedeutung sind.

Der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Erhebungsmethodik sind bei einer Zeitreihenerhebung aus Gründen der Vergleichbarkeit Grenzen gesetzt. Daher wurden alle methodischen Hauptmerkmale gegenüber dem Vorgängerjahrgang 2003 beibehalten und nur in einigen Details verfeinert. Allerdings erfolgte mit dem SrV 2008 erstmals der Umstieg auf eine Ganzjahreserhebung. Erfreulicherweise wirkte sich diese Veränderung nur in begrenztem Umfang auf die Vergleichbarkeit innerhalb der SrV-Zeitreihe aus. Dies ist ein Hinweis darauf, dass der bis 2003 kontinuierlich beibehaltene Frühjahrszeitraum den mittleren Jahresverkehr insgesamt recht gut abgebildet hat. Dennoch bietet die Ganzjahreserhebung eine Reihe methodischer Vorteile, die auch im SrV 2013 genutzt werden sollten.

Nicht zuletzt konnten die Voraussetzungen für verknüpfte Auswertungen durch die nach 2003 erneute inhaltliche Abstimmung mit der Ganzjahresehebung ‚Mobilität in Deutschland – MiD‘ des Bundes und die erstmalige zeitliche Parallelität der beiden Erhebungen weiter verbessert werden.

Die intensiv geführte Abstimmung des Erhebungskonzeptes mit allen beteiligten Partnern wird neben dem wirtschaftlichen Nutzen viele Vorteile für die fachliche Arbeit bringen.

Allen Stadtverwaltungen, Verkehrsbetrieben, Verbänden sowie auch den beteiligten Ministerien sei ausdrücklich für das entgegengebrachte Vertrauen sowie für ihre konstruktive Zusammenarbeit gedankt. Die Technische Universität Dresden bereitet sich darauf vor, dass das SrV 2013 in einem nochmals erweiterten Teilnehmerkreis seine Fortsetzung findet.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'G.A. Ahrens', with a long horizontal stroke extending to the right.

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens

Dresden, im November 2009

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangssituation und Einordnung	1
1.2	Zielstellung des SrV 2008	2
1.3	Organisationsstruktur	3
1.4	Stadtteilbeteiligung	4
2	Begriffe und Definitionen	5
2.1	Untersuchungsgegenstand	5
2.2	Abgrenzung der Grundgesamtheit und des zu erhebenden Verkehrs	6
2.3	Einige Definitionen	7
2.3.1	Mobile Person	7
2.3.2	Verkehrsmittel und -gruppen	8
2.3.3	Zweckabgrenzung	10
2.3.4	Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit	10
2.3.5	Weg	11
2.3.6	Wetter	11
3	Erhebungszeitraum und Stichtage	12
3.1	Stichtage	12
3.2	Erhebungszeitraum	12
3.3	Besondere Zeiträume	13
4	Erhebungsmerkmale und Fragebögen	14
4.1	Merkmalsabgrenzung	14
4.2	Merkmale des Haushaltes	14
4.3	Merkmale der Person	14
4.4	Merkmale der Wege	15
4.5	Fragebögen	15
4.5.1	Haushaltsfragebogen	16
4.5.2	Personenfragebogen	18
4.5.3	Wegefragebogen	27
5	Befragungsmethodik	29
5.1	Überblick	29
5.2	Versand der Erhebungsunterlagen	30
5.3	Telefonnummernrecherche	31
5.4	Telefonische Befragung	32

5.4.1	Ablauf und besondere Randbedingungen	32
5.4.2	Kontaktversuche und Neeterminierung.....	33
5.5	Schriftliche Befragung	33
5.5.1	Ablauf und besondere Randbedingungen	33
5.5.2	Schriftlich-postalische Befragung	34
5.5.3	Befragung schriftlich-online	34
5.5.4	Erinnerungsaktivitäten	37
5.6	Wechsel der Befragungsmethodik.....	37
5.7	Begleitende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	38
6	Stichprobe	39
6.1	Stichprobenanlage und -ziehung	39
6.2	Umfang der Nettostichprobe.....	43
6.3	Umfang der Auswahlstichprobe.....	48
6.4	Stichprobensteuerung	49
7	Weitere Erhebungsunterlagen	50
7.1	Ankündigungsschreiben	50
7.2	Datenschutzerklärung.....	52
7.3	Merkblatt zur Wegeprotokollierung.....	55
7.4	Erinnerungsschreiben.....	56
8	Feldarbeit und -verlauf.....	59
9	Datenaufbereitung	63
9.1	Notwendigkeit, Ziel und Umfang der Datenaufbereitung 63	
9.2	Überprüfung von Adressangaben	63
9.3	Einzelfallprüfung unplausibler Angaben	64
9.4	Prüfung ungenauer Zweckangaben	66
9.5	Überprüfung geschätzter Weglängen	66
10	Analyse des Nonresponse und Gewichtung	67
10.1	Erfordernis und Zielstellung.....	67
10.2	Selektivitätsanalyse	68
10.3	Befragung der Nichtantworter des SrV 2008.....	70
10.4	Erkenntnisse der Analyse von Nichtantwortern	72
10.5	Gewichtung	74
11	Handhabung der Tabellen	76
12	Kennziffern in Tabellen und Diagramme	77

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Organisationsstruktur des SrV 2008	3
Abbildung 1-2:	Teilnehmerstädte und -regionen ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘	4
Abbildung 2-1:	Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet	6
Abbildung 2-2:	Definitionen einer mobilen Person.....	7
Abbildung 3-1:	Stichtage im Freistaat Sachsen für das SrV 2008....	12
Abbildung 4-1:	Haushaltsfragebogen (Seite 1)	16
Abbildung 4-2:	Haushaltsfragebogen (Seite 2)	17
Abbildung 4-3:	Personenfragebogen (Standard, Seite 1)	18
Abbildung 4-4:	Personenfragebogen (Standard, Seite 2)	19
Abbildung 4-5:	Personenfragebogen (VVO-Gebiet, Seite 1).....	20
Abbildung 4-6:	Personenfragebogen (VVO-Gebiet, Seite 2).....	21
Abbildung 4-7:	Personenfragebogen (ZVNL-Gebiet, Seite 1).....	22
Abbildung 4-8:	Personenfragebogen (ZVNL-Gebiet, Seite 2).....	23
Abbildung 4-9:	Personenfragebogen (Frankfurt am Main, Seite 1)..	24
Abbildung 4-10:	Personenfragebogen (Frankfurt am Main, Seite 2)..	25
Abbildung 4-11:	Personenfragebogen (Frankfurt am Main, Seite 3)..	26
Abbildung 4-12:	Wegefragebogen (Seite 1)	27
Abbildung 4-13:	Wegefragebogen (Seite 2)	28
Abbildung 5-1:	Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2008	29
Abbildung 5-2:	Ausstattungsgrad mit Festnetz- und Mobiltelefonen.....	31
Abbildung 5-3:	Online-Haushaltsfragebogen (Ausschnitt).....	35
Abbildung 5-4:	Online-Personenfragebogen (Seite 1, Ausschnitt)...	35
Abbildung 5-5:	Online-Wegefragebogen (Teil 1)	36
Abbildung 5-6:	Online-Wegefragebogen (Teil 2)	36
Abbildung 6-1:	Standardquartale eines Kalenderjahres und klassischer SrV-Erhebungszeitraum	40
Abbildung 6-2:	Verteilung von Namensanfängen am Beispiel Sachsen	43
Abbildung 7-1:	Ankündigungsschreiben (telefonische Basisstichprobe)	51
Abbildung 7-2:	Ankündigungsschreiben (schriftliche Basisstichprobe)	52
Abbildung 7-3:	Datenschutzerklärung (Seite 1)	53

Abbildung 7-4:	Datenschutzerklärung (Seite 2)	54
Abbildung 7-5:	Merkblatt zur Wegeprotokollierung (Seite 1)	55
Abbildung 7-6:	Merkblatt zur Wegeprotokollierung (Seite 2)	56
Abbildung 7-7:	Erinnerungsschreiben (1. Erinnerung)	57
Abbildung 7-8:	Erinnerungsschreiben (2. Erinnerung)	58
Abbildung 8-1:	Eingesetzte CATI-Software des Erhebungsinstituts	59
Abbildung 8-2:	Summenhäufigkeit der SrV-Stichprobe im Jahresverlauf	60
Abbildung 8-3:	Rücklauf (telefonische und schriftliche Basisstichprobe, anonymisiert)	61
Abbildung 8-4:	Rücklauf (gesamte Basisstichprobe, anonymisiert) .	62
Abbildung 8-5:	Erfolgreich befragte Haushalte nach Befragungsmethode	62
Abbildung 9-1:	Plausibilisierungsmaske	65
Abbildung 10-1:	Erhebungsanlage der Nonresponse-Studie	70
Abbildung 10-2:	Kurzfragebogen der Nonresponse-Erhebung	71

Tabellenverzeichnis

Tabelle 5-1:	Erhebungsmaterialien	31
Tabelle 6-1:	Beispiel des uneingeschränkt zufälligen Auswählens von drei Personen aus einer Auswahlgesamtheit (zehn Personen)	41
Tabelle 6-2:	Größe der geplanten Nettostichproben in den SrV-Auswertbereichen	47
Tabelle 6-3:	Vereinfachte Rechnung zur Bestimmung des Übersteuerungsfaktors	48
Tabelle 7-1:	Varianten des Ankündigungsschreibens	50

1 Einleitung

1.1 Ausgangssituation und Einordnung

Die Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV‘ wurde im Jahr 2008 zum insgesamt neunten Mal seit 1972 fortgeschrieben. Sie liefert der kommunalen und regionalen Verkehrsplanung und -politik wichtige Grunddaten zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Damit liegen diese Daten für die Jahre 1972, 1977, 1982, 1987, 1991, 1994, 1998, 2003 und 2008 in vergleichbarer Form vor.

Bei ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ handelt es sich um eine Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten in ausgewählten Städten und Regionen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Die zeitgleiche Beteiligung mehrerer Partner am SrV sowie die inhaltliche und methodische Einheitlichkeit der Standarderhebung ermöglichen neben der Bestimmung stadtspezifischer Kennwerte auch den Städtevergleich. Die verfügbare Gesamtstichprobe aller teilnehmenden Partner erlaubt darüber hinaus eine vertiefte Analyse des Verkehrsverhaltens, z. B. für bestimmte Personengruppen. Ferner bringt die abgestimmte Erhebung organisatorische und wirtschaftliche Vorteile für die einzelnen Partner.

Bis 1998 traten ausschließlich Kommunen als Auftraggeber des SrV in Erscheinung. Nach den positiven Erfahrungen im SrV 2003, als es in einigen Städten erstmals zur gemeinsamen Beauftragung der örtlichen Erhebung durch kommunale Planungsbehörden, örtliche Verkehrsbetriebe sowie Verkehrsverbände kam, fanden derartig koordinierte, gemeinsame Erhebungen im SrV 2008 häufiger Anwendung. Diese ermöglichen den unterschiedlichen Akteuren vor Ort künftig den Einsatz eines konsistenten Mengengerüsts bei gleichzeitigen Kosteneinsparungen.

Die Erhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ fand erstmals zeitlich parallel und nach 2003 erneut in enger inhaltlicher Abstimmung mit der Erhebung ‚Mobilität in Deutschland – MiD 2008‘ statt. Damit besteht wiederum die Chance, die auf Ebene des Bundes und der Länder erhobenen Verhaltensdaten durch ortsspezifische SrV-Kennziffern zu untersetzen. Auf diese Weise entsteht ein regional differenziertes Bild des Verkehrsverhaltens, dessen Stellenwert angesichts der bereits einsetzenden raumstrukturellen Verschiebungen – u. a. infolge des regional stark schwankenden demografischen Wandels – gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. Planung und Politik werden auf diese Daten dankbar zurückgreifen, um sich auf die Herausforderungen der nächsten Jahre besser und gezielter einzustellen.

Der vorliegende Endbericht stellt die Methodik der Erhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ und ausgewählte Ergebnisse für den SrV-Städtepegel zusammen. Zusätzlich werden wesentliche organisatorische und inhaltliche Grundsätze des SrV 2008 dokumentiert.

1.2 Zielstellung des SrV 2008

Der neunte Erhebungsdurchgang des SrV dient wie seine Vorgänger hauptsächlich der Analyse des Verkehrsverhaltens in Städten und der Bereitstellung wichtiger Grunddaten für die integrierte Verkehrsentwicklungsplanung. Aus den zu erwartenden demografischen Verschiebungen und der unveränderten Notwendigkeit, Datenerhebungen besser aufeinander abzustimmen, ergaben sich neu akzentuierte Ziele, die sich folgendermaßen zusammenfassen lassen:

- Fortschreibung der Zeitreihe bisher erhobener SrV-Kennziffern
- Aktualisierung und Verbesserung der Datengrundlagen der Verkehrsplanung für die beteiligten Städte, Verkehrsunternehmen und -verbände
- Schaffung einer Datengrundlage für den Stadtverkehr, die zu den Ergebnissen der flächendeckenden Erhebung ‚Mobilität in Deutschland‘ kompatibel ist und weiterführende Untersuchungen ermöglicht
- Weiter verbesserte Abstimmung und Vergleichbarkeit von Erhebungen
- Verbesserung der Datengrundlagen insbesondere für die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen des demografischen Wandels auf den Stadtverkehr
- Bereitstellung wichtiger Grunddaten für Verkehrsmodelle und Verflechtungsanalysen der formellen Planungsverfahren

1.3 Organisationsstruktur

Wie bereits erwähnt, traten sowohl die Kommunen als auch die örtlichen Verkehrsunternehmen bzw. -verbände als Auftraggeber der Erhebung auf. Sinnvollerweise wäre dieser Kreis durch weitere regionale Planungsträger, z. B. Straßenbauverwaltungen der Länder, zu erweitern. Der Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip) der Technischen Universität Dresden übernahm die wissenschaftliche Leitung und Koordinierung der Erhebung im Auftrag und in enger Abstimmung mit den Auftraggebern. Er versteht sich als deren Treuhänder zur Durchführung der Erhebung.

Die Feldarbeit für den aktuellen SrV-Durchgang wurde wie bereits 2003 nach europaweiter Ausschreibung an die omniphon Gesellschaft für Dialogmarketing und Marktforschung mbH mit Sitz in Leipzig vergeben. Die Datenaufbereitung und -auswertung erfolgt im Anschluss wiederum durch den Lehrstuhl vip.

In einigen Fällen wurde die SrV-Teilnahme durch die jeweiligen Bundesländer gefördert. Eine Übersicht zur Organisationsstruktur enthält Abbildung 1-1.

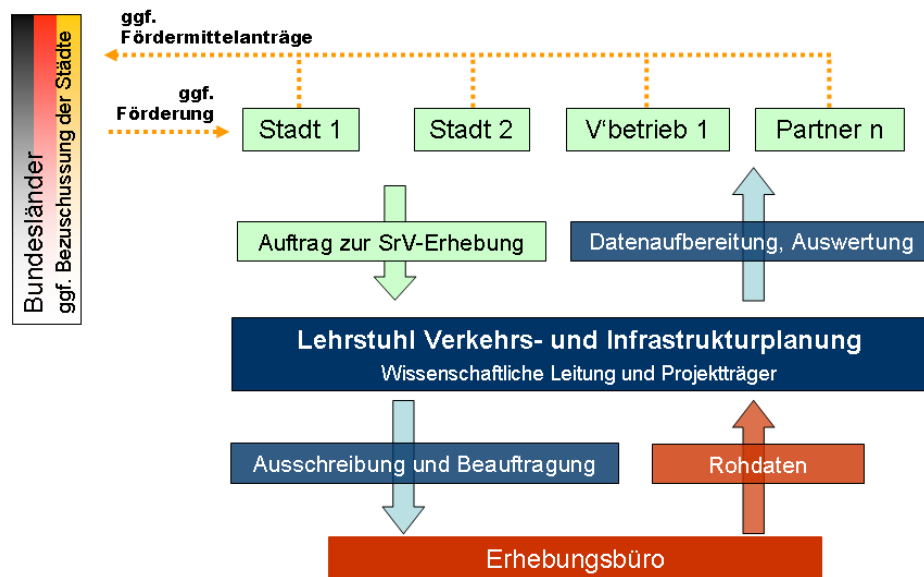


Abbildung 1-1: Organisationsstruktur des SrV 2008

1.4 Stadtbeteiligung

Der Untersuchungsraum umfasst 76 Städte, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Abbildung 1-2 zeigt die Städte und Regionen, für die im Rahmen von ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ Erhebungen durchgeführt wurden. Von den teilnehmenden Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften befinden sich 55 in den Neuen Bundesländern (einschließlich Berlin), 21 Städte und Gemeinden liegen im alten Bundesgebiet. In insgesamt 39 Städten handelt es sich um den ersten SrV-Erhebungsdurchgang.

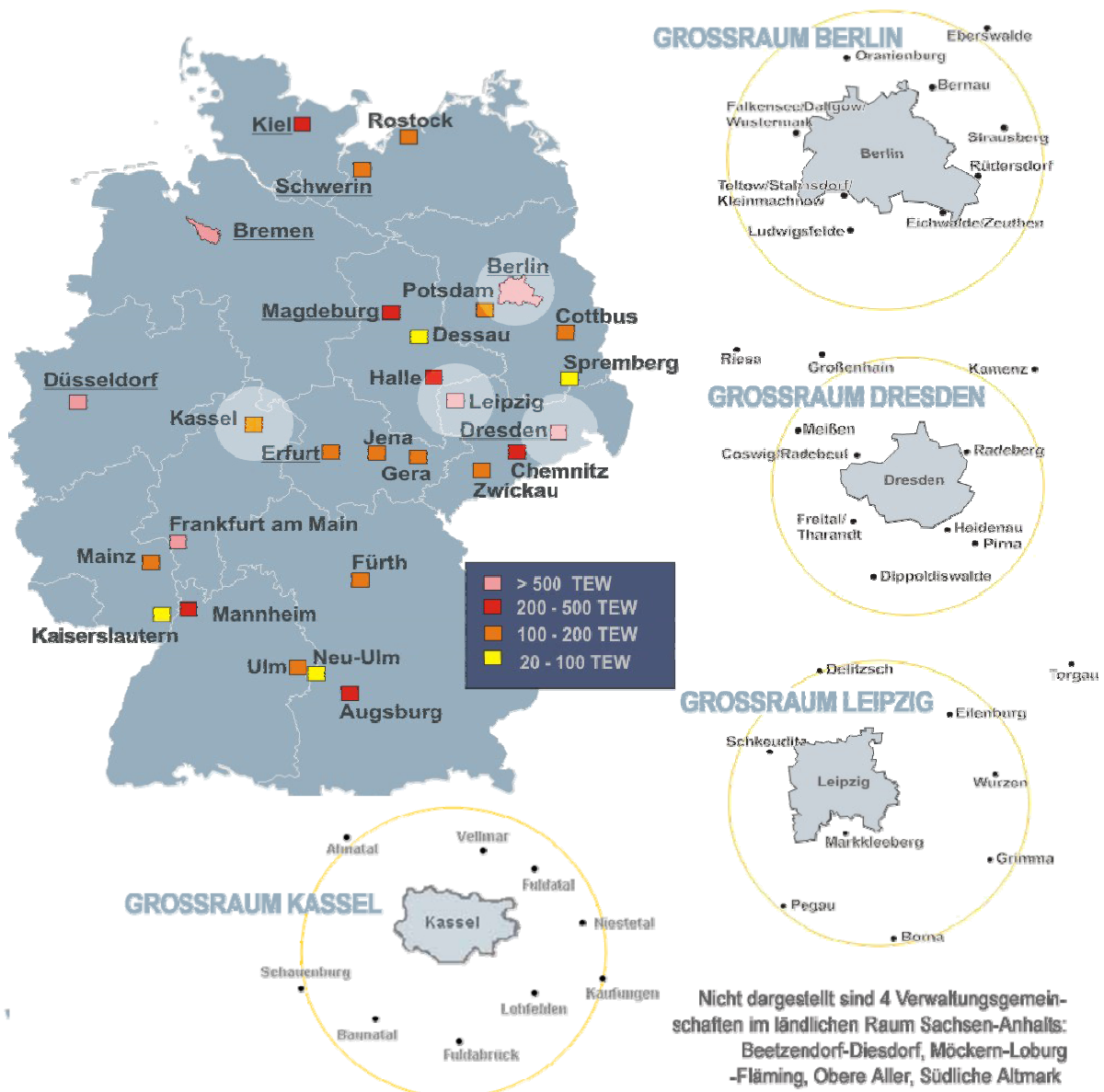


Abbildung 1-2: Teilnehmerstädte und -regionen ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘

2 Begriffe und Definitionen

2.1 Untersuchungsgegenstand

Im Mittelpunkt der Untersuchung steht das Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung der teilnehmenden Gebietskörperschaften. Angesprochen werden alle Personen der zufällig ausgewählten Haushalte. Dabei findet der Haushaltskontext explizit Berücksichtigung. Der Erhebungsgegenstand gliedert sich in

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

Das Verkehrsverhalten wird durch verschiedene Kennziffern beschrieben, die v. a. aus der Häufigkeit von Wegen, untergliedert nach Verkehrsmitteln, Verkehrszwecken und Tageszeiten sowie Entfernungen und Reisezeiten ermittelt werden. Darüber hinaus werden auch haushaltsspezifische Kennziffern wie beispielsweise die Anzahl der Pkw pro Haushalt bestimmt.

Das Verkehrsverhalten einer Person wird für einen vorgegebenen Stichtag erfasst. Dabei erfolgt grundsätzlich die Erhebung aller Wege aller Personen eines Haushaltes. Im Regelfall werden diese Daten bezogen auf die Bevölkerung einer Stadt erhoben und ausgewertet. In einigen Fällen wurden jedoch bei der Stichprobenanlage die teils räumlichen Untergliederungen innerhalb des Stadtgebietes in der Form vorgesehen, dass Kennziffern auch für diese Teilräume dargestellt werden können.

Die räumliche Untersuchungseinheit der Erhebung ist jede einzelne Teilnehmerstadt. Für die Beantwortung spezieller Fragestellungen können jedoch auch Stadtgruppierungen, z. B. nach Größenklassen, gebildet werden.

Der SrV-Städtepegel stellt eine solche Stadtgruppierung dar. Er besteht aus den SrV-Städten, die seit 1972 mit wenigen Ausnahmen kontinuierlich am SrV teilgenommen haben. Demzufolge beinhaltet dieser lediglich ostdeutsche Städte. Der Städtepegel entspricht in seinem Ursprung den 14 Bezirksstädten der ehemaligen DDR (ohne Berlin). Der Städtepegel bildet damit die Basis für Analysen der zeitlichen Entwicklung des Personenverkehrs ostdeutscher Großstädte.

2.2 Abgrenzung der Grundgesamtheit und des zu erhebenden Verkehrs

Die Grundgesamtheit der Erhebung besteht aus allen Einwohnern der jeweiligen Stadt ohne Einschränkung in Bezug auf Alter, Geschlecht, Nationalität sowie Haupt- oder Nebenwohnsitz.

Das SrV als Haushaltsbefragung erfasst den örtlichen Verkehr der Wohnbevölkerung, in erster Linie deren Binnen- und Quellverkehr sowie den rückfließenden Zielverkehr. Der Außen- und der Durchgangsverkehr einer Stadt können nicht über Haushaltsbefragungen erfasst werden (vgl. Abbildung 2-1).

Wenn im Weiteren über Gesamtverkehr 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.

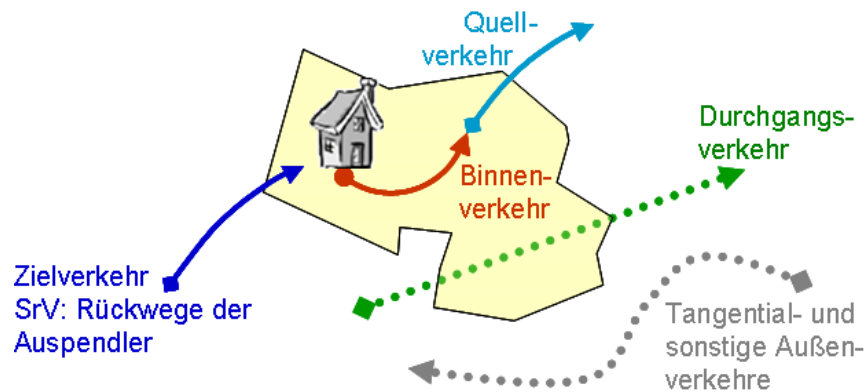


Abbildung 2-1: Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet

2.3 Einige Definitionen

2.3.1 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 *immobil*, und zwar in der Form, dass sie am Stichtag keinerlei Wege unternommen hat, wird der Grund für die Nichtmobilität erfragt (Abbildung 2-2).

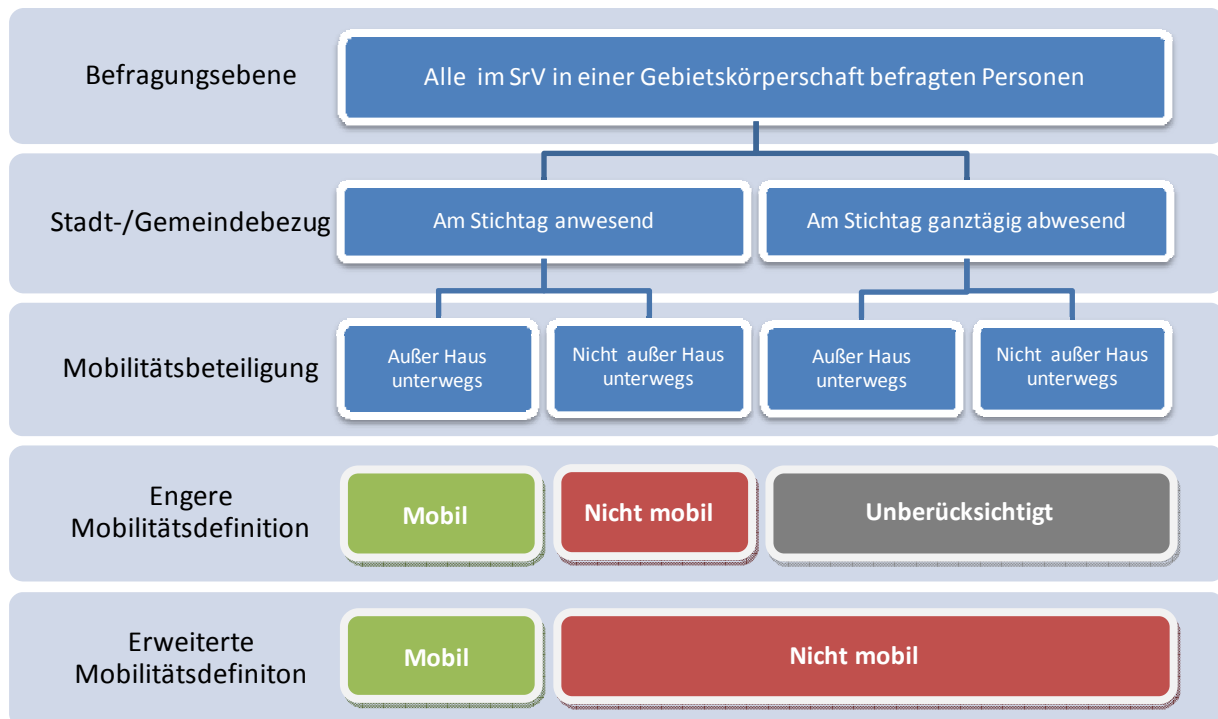


Abbildung 2-2: Definitionen einer mobilen Person

2.3.2 Verkehrsmittel und -gruppen

Unter Verkehrsmittel werden im eigentlichen Sinne technische Hilfsmittel für die Durchführung von Ortsveränderungen verstanden. Für Auswertungen von Haushaltsbefragungen bzw. im planungspraktischen Sprachgebrauch wird das Zu-Fuß-Gehen auch unter Verkehrsmittel geführt.

Falls mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg zum Einsatz gelangten, wurde für die Auswertung ein hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel (Hauptverkehrsmittel) bestimmt. Diese Festlegung erfolgt gemäß dem Fragebogen über die Prioritätenreihung

- Fernzug,
- Nahverkehrszug,
- S-Bahn,
- U-Bahn,
- Straßenbahn,
- Bus,
- Mitfahrer im anderen Pkw,
- Mitfahrer im Haushalts-Pkw,
- Fahrer im anderen Pkw,
- Fahrer im Haushalts-Pkw,
- Motorisiertes Zweirad,
- Fahrrad,
- zu Fuß.

Trat für einen Weg als angegebenes Verkehrsmittel die Kategorie „Anderes Verkehrsmittel“ auf, war die Hierarchisierung grundsätzlich fallbezogen festzulegen. Dabei wurde als Spezifikation das Fragebogenfeld „Anderes Verkehrsmittel, und zwar:“ genutzt. Bei einer Angabe öffentlicher Verkehrsmittel (wie Flugzeug, Taxi, Fähre, etc.) erhielt die Kategorie „Anderes Verkehrsmittel“ die höchste Priorität bei der Bildung des Hauptverkehrsmittels. Bei der angegebenen Nutzung antriebsloser individueller Verkehrsmittel wie beispielsweise Laufrad, Inlineskates, oder Skateboard sowie nicht zuordenbarer Verkehrsmittelnennungen erhielt die Kategorie die geringste Priorität. 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

- Haushalts- oder anderer Pkw als Fahrer,
- Haushalts- oder anderer 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,
- andere antriebslose individuelle Verkehrsmittel und
- das Zu-Fuß-Gehen.

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

Ein wesentlicher Einflussfaktor für die Verkehrsmittelwahl ist die Verfügbarkeit individueller Kraftfahrzeuge im Haushalt.

Die **Kfz-Verfügbarkeit** wurde daher als subjektiv beurteilbare Größe in den Kategorien

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

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

2.3.3 Zweckabgrenzung

Der Anlass für die Durchführung einer Ortsveränderung wird nach der Aktivität am Zielort unterschieden. Dieses als **Zweck/Ziel** bezeichnete Merkmal wurde aus modellierungstechnischen Gründen möglichst an eine räumlich identifizierbare Einrichtung gekoppelt. Insgesamt war im SrV 2008 die Zuordnung zu 18 Zwecken/Zielen möglich (vgl. Fragebogen nach Abbildung 4-12).

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 Aktivitätsketten 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 Aktivitätsketten aufgeführt, alle übrigen zu einer Kategorie „Übrige“ gruppiert.

Berufsverkehr kann in der Planungspraxis einen dimensionierungsrelevanten Verkehrszustand darstellen. Für die nähere Beschreibung und zur Zeitreihenanalyse des Berufsverkehrs sind auch im SrV 2008 Auswertungen erhalten. Dazu wurden für den morgendlichen Berufsverkehr die Ortsveränderungen von der **W**ohnung

- zum eigenen **A**rbeitsplatz (**WA**)
- zur **K**inderkrippe/zum Kindergarten (**WK**) und
- zur Schule/**B**ildungseinrichtung (**WB**)

und für den abendlichen Berufsverkehr AW, KW und BW zusammengefasst.

2.3.4 Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit

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

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

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

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

2.3.5 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,
- auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel benutzt werden können (mögliche Verkehrsmittelreihenfolge z. B. zu Fuß > S-Bahn > 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.

2.3.6 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

- Schnee,
- Regen,
- bedeckt,
- wolzig,
- sonnig.

3 Erhebungszeitraum und Stichtage

3.1 Stichtage

Stichtage für die Befragung im Standard-SrV sind alle mittleren Werk-tage, 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 2008 schwankt diese zwischen 105 und 112 Tagen. Die Grafik der Abbildung 3-1 zeigt eine Übersicht möglicher Stichtage am Beispiel des Freistaates Sachsen.

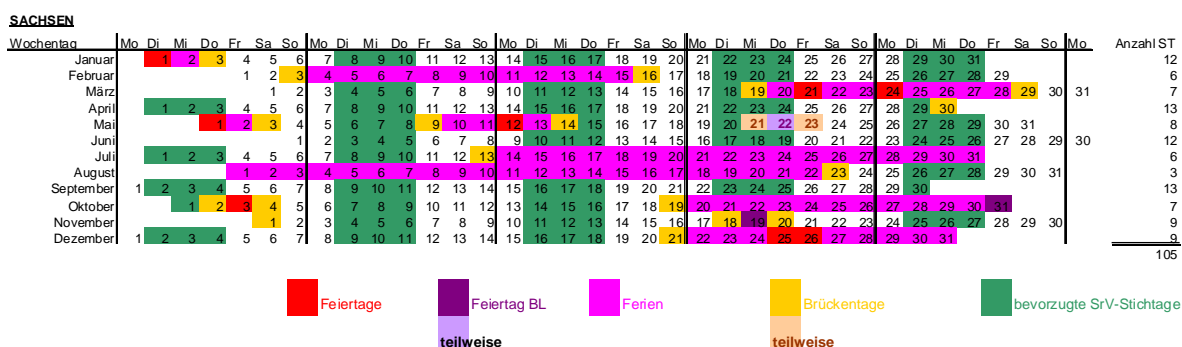


Abbildung 3-1: Stichtage im Freistaat Sachsen für das SrV 2008

3.2 Erhebungszeitraum

Seit 1972 fanden alle Erhebungen des Standard-SrV in den Frühjahrsmonaten April bis Juni statt. Bei wenigen Ausnahmen wurden auch die Herbstmonate September bis November genutzt. Die Festlegung dieser Zeiträume erfolgte unter der Annahme und mit dem Ziel, dass in diesen Zeitfenstern der mittlere Verkehr des Jahres gut erfasst werden kann. Diese Zielstellung, Kennziffern für den mittleren Verkehr des Jahres zu erheben, galt auch für ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘.

Allerdings legten aktuelle wissenschaftliche Untersuchungen^{1,2} sowie methodisch-organisatorische Überlegungen nahe, das SrV 2008 erstmals als Ganzjahreserhebung durchzuführen. Einerseits lässt sich so der durchschnittliche Jahresverkehr zuverlässiger erfassen, andererseits ergeben sich Vorteile in der Feldorganisation, wodurch Antwortqualität und -quote gesteigert und andere unerwünschte Einflüsse aus

1 Gertz, C.; Gutsche, J.-M.: Ruemenapp, J.: Auswertung der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) in Bezug auf Wochen- und Jahresgang. Projekt Nr. 70.0755/2004 im Forschungsprogramm Stadtverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Hamburg, 2005

2 Wittwer, R.: Raumstrukturelle Einflüsse auf das Verkehrsverhalten – Nutzbarkeit der Ergebnisse großräumiger und lokaler Haushaltsbefragungen für makroskopische Verkehrsplanungsmodelle, Dissertationschrift, Dresden, 2008

temporären Wetterzuständen oder außergewöhnlichen Ereignissen vermindert werden sollten. Nicht zuletzt sind auch Möglichkeiten saisonaler Auswertungen – unter Berücksichtigung der notwendigen Erhöhung des Stichprobenumfangs – gegeben.

Wie auch bei ‚Mobilität in Deutschland – MiD 2008‘ wurden demnach für das SrV 2008 die Monate Januar bis Dezember als Erhebungszeitraum definiert. Allerdings konzentriert sich das SrV im Unterschied zu MiD auch weiterhin auf den mittleren Werktag.

3.3 Besondere Zeiträume

Der Umstieg auf die Ganzjahreserhebung wurde durch vergleichende Untersuchungen im klassischen SrV-Zeitraum (April bis Juni) begleitet. Dadurch sollten Erkenntnisse zu eventuellen Einflüssen des erweiterten Erhebungszeitraums auf die Verhaltenskennwerte gewonnen werden. Diese lassen sich bei der Ergebnisinterpretation v. a. im Verlauf der SrV-Zeitreihe berücksichtigen.

Die umfangreiche Gesamtstichprobe von ca. 115.000 Personen bildet für derartige Analysen eine sehr gute Grundlage. Allerdings erlaubt sie im Normalfall keine stadtspezifischen Aussagen zum Vergleich zwischen neuem und klassischem SrV-Zeitraum, da die städtische Standardstichprobe von 1.000 Personen hierfür nicht ausreicht. Daher beauftragten drei Städte (Leipzig, Dresden und Cottbus) Stichprobenaufstockungen, die der Bestimmung ortsspezifischer saisonaler Kennwerte dienen. Damit kann die Vergleichbarkeit des SrV 2008 zum SrV-Zeitraum des Jahres 2003 differenziert beurteilt werden.

Bei ausreichend großen Stichproben (mindestens 500 Personen je Bezugseinheit) besteht weiterhin die Möglichkeit zeitlich differenzierter (z. B. jahreszeitlicher oder quartalsweiser) Auswertung.

4 Erhebungsmerkmale und Fragebögen

4.1 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. Dennoch waren einige Erweiterungen des Standardkatalogs vorgesehen, mit denen die Erhebung wichtiger Zusatzinformationen ermöglicht wurde. Die Erhebungsmerkmale gliedern sich befragungspraktisch in Informationen zum Haushalt, der darin lebenden Personen sowie deren Wegen.

4.2 Merkmale des Haushaltes

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

- Anzahl der Personen im Haushalt,
- Fahrzeugausstattung des Haushalts,
- Jahresfahrleistung, Zulassungsort und Stellplatz der beiden meistgenutzten Pkw,
- Vorhandensein übertragbarer ÖPNV-Zeitkarten im Haushalt,
- Gehzeit zu den nächstgelegenen ÖPNV-Haltestellen sowie
- monatliches Nettoeinkommen des Haushaltes erhoben.

4.3 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 waren daher die Merkmale

- Alter,
- Geschlecht,
- Tätigkeit bzw. Art der Erwerbstätigkeit,
- Schulabschluss,
- Berufsausbildung,
- Fahrerlaubnisbesitz,
- Verfügbarkeit eines Haushalts-Kfz am Stichtag,
- Normalität des Stichtages,
- Mediennutzung zur Verkehrsinformation,
- hauptsächlich genutzte Fahrausweisart,
- Nutzungshäufigkeit übertragbarer ÖPNV-Zeitkarten,
- Gehzeit zu den meistgenutzten ÖPNV-Haltestellen sowie

- eventuelle Mobilitätseinschränkungen zu erheben.

Für jede Person eines Haushalts wurden weiterhin allgemeine Merkmale zur Mobilität am Stichtag erhoben. Konkret betrifft dies

- das Wetter am Stichtag,
- die Anwesenheit in der jeweiligen Stadt oder Gemeinde,
- das Verlassen der Wohnung,
- ggf. den Grund für Nichtmobilität sowie
- ggf. die Art und den Ort des Ausgangspunktes des ersten Weges.

4.4 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 die Merkmale

- Uhrzeit des Wegebeginns,
- Wegezweck bzw. -ziel,
- Art und Anzahl der Begleitpersonen,
- Art und Reihenfolge der genutzten Verkehrsmittel,
- Anzahl der Personen im Pkw
- Verkehrsmittel des längsten Teilweges,
- Lage und Art des Zielortes,
- Ankunftszeit sowie
- Länge des Weges aufgenommen.

4.5 Fragebögen

Im Folgenden sind die konkreten Frage- und Antwortvorgaben sowie das Layout der schriftlichen Fragebögen zusammengestellt. Die Fragestellungen und Antwortoptionen im Online-Fragebogen sowie im Rahmen der telefonischen Befragung sind identisch.

4.5.1 Haushaltsfragebogen



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**
Lehrstuhl Verkehrs- und
Infrastrukturplanung

VERKEHRSBEFragung

'Mobilität in Städten - SrV 2008'



***Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig.
Der Erfolg der Untersuchung hängt jedoch entscheidend von Ihrer Mitarbeit ab.
Alle Ihre Angaben werden vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet.***

Organisatorische Hinweise zu den Fragebögen:

- Bitte füllen Sie den Fragebogen für den Stichtag aus, der auf dem Begleitschreiben genannt ist.
- Für jede Person in Ihrem Haushalt gibt es einen Wegefragebogen. Für den Stichtag empfehlen wir Ihnen, diesen Wegefragebogen mit sich zu führen und die wichtigsten Felder (Zieladresse, Uhrzeiten etc.) direkt vor Ort einzutragen.
- Bitte füllen Sie die Fragebögen auch dann aus, wenn Sie am Stichtag nicht unterwegs gewesen sind.
- Jede Person sollte die Fragen möglichst selbst beantworten. Wir empfehlen Ihnen, mit dem Haushaltfragebogen zu beginnen und anschließend mit dem Personenfragebogen sowie den Wegefragebögen fortzufahren.
- Jeder Person Ihres Haushalts wird auf dem Personenfragebogen eine Nummer zugeordnet. Übertragen Sie für jede Person diese Nummer auf den jeweiligen Wegefragebogen.
- Wenn eine Person mehr als 8 Wege am Stichtag unternommen hat, bitte wir Sie, einen zweiten Wegefragebogen auszufüllen. Tragen Sie bitte in diesem Fall unbedingt die Nummer der Person in den zweiten Wegefragebogen ein.
- Wenn in Ihrem Haushalt mehr als 5 Personen leben, dann notieren Sie bitte die Personen- und Wegangaben ab der 6. Person formlos auf einem gesonderten Blatt.

Definition eines Weges:

- Ein Weg ist immer mit einem bestimmten Zweck/Ziel (z. B. Einkauf, Freizeiteinrichtung) verbunden.
Beispiel: Vom Arbeitsplatz zum Einkauf und dann nach Hause = zwei Wege. Hin- und Rückwege sind zwei verschiedene Wege.
- Auf einem Weg können mehrere Verkehrsmittel genutzt werden.
Beispiel: Vom Kino zu Fuß zur Bushaltestelle, mit dem Bus zum Wohngebiet und dann zu Fuß zur Wohnung – ein Weg.
- Bitte tragen Sie alle Wege des ganzen Tages ein und vergessen Sie keinen Weg. Auch Fußwege, Heimwege, Ruckwege und kurze Wege (z. B. Brief zum Postkasten bringen) sind für die Befragung wichtig!

Hinweise zum Ausfüllen der Fragebögen:

- Bei quadratischen Kästchen kreuzen Sie bitte die entsprechende Antwort an.
Ja Nein
- Bei längeren Kästchen, welche durch eine oder mehrere Markierungen getrennt sind, tragen Sie bitte Ziffern ein.
 min
- Bei längeren Kästchen steht Ihnen ausreichend Platz für Wörter oder Zahlen zur Verfügung.

Rathaus

markanter Punkt

Sollten Sie Fragen haben, wenden Sie sich bitte an:

Kostenloses Infotelefon

0800 - 60 60 604

omniphon GmbH
Mo - So. 6 - 23 Uhr

Bitte geben Sie hier eine oder zwei Telefonnummer(n) an,
falls Sie lieber angerufen werden möchten, um die Fragen mit telefonischer Unterstützung zu beantworten
oder falls Sie damit einverstanden sind, dass wir Sie bei Rückfragen anrufen.
(HINWEIS: Wir versichern, dass Ihre Telefonnummer nicht an Dritte weitergegeben wird.
Ihre Telefonnummern auf diesem Fragebogen werden nach Eingang Ihrer Angaben geschwärzt.)

1.) /

Vorwahl / Anschluss

2.) /

Vorwahl / Anschluss

Beantworten Sie bitte jetzt die Fragen zu Ihrem Haushalt auf der Rückseite dieses Blattes!

Abbildung 4-1: Haushaltsfragebogen (Seite 1)

<h2 style="margin: 0;">HAUSHALTSFRAGEBOGEN</h2> <p style="margin: 0; font-size: small;">Zum Haushalt gehören alle Personen, die mit Ihnen zusammenleben. (Dazu gehört beispielsweise auch der Sohn, der bei Ihnen zu Hause gemeldet ist, der sich die Woche über jedoch zur Ausbildung in einer anderen Stadt befindet.)</p>									
<p>HAUSHALTSGRÖSSE</p> <p>Wieviele Personen leben in Ihrem Haushalt, Sie selbst mit eingeschlossen?</p>	<p>Anzahl der Personen insgesamt: <input type="text"/></p>								
<p>FAHRZEUGANZAHL</p> <p>Wieviele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt? <i>Tragen Sie bitte, falls zutreffend, auch eine „0“ ein!</i></p>	<p>Privat-Pkw <input type="text"/></p> <p>Dienst-Pkw <input type="text"/></p> <p>Motorrad/Motorroller >125 ccm <input type="text"/></p> <p>Moped/Motorroller ≤ 125 ccm <input type="text"/></p> <p>Betriebsbereite Fahrräder <input type="text"/></p> <p>Sonstige Fahrzeuge <input type="text"/> und zwar: <input style="width: 100px;" type="text"/></p>								
<p>FAHRZEUGMERKMALE <i>(Bitte nur die meistgenutzten Fahrzeuge)</i></p> <p>Wie hoch ist die geschätzte Fahrleistung für Ihre(n) Pkw im Jahr 2007 gewesen?</p> <p>An welchem Ort ist Ihr Pkw zur Zeit zugelassen? <i>(Bitte nur eine Nennung)</i></p> <p>Wo parken Sie an Ihrer Wohnung üblicherweise?</p>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <th style="width: 50%; text-align: center; border: none;">Pkw 1</th> <th style="width: 50%; text-align: center; border: none;">Pkw 2</th> </tr> <tr> <td style="border: none;"> <p><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/> km</p> </td> <td style="border: none;"> <p><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/> km</p> </td> </tr> <tr> <td style="border: none;"> <p>Wohnort <input type="text"/></p> <p>anderer Ort <input type="text"/></p> <p>z. Zt. abgemeldet <input type="text"/></p> </td> <td style="border: none;"> <p>Wohnort <input type="text"/></p> <p>anderer Ort <input type="text"/></p> <p>z. Zt. abgemeldet <input type="text"/></p> </td> </tr> <tr> <td style="border: none;"> <p>Garage/Carport/privater Stellplatz <input type="text"/></p> <p>im öffentlichen Straßenraum <input type="text"/></p> <p>unterschiedlich <input type="text"/></p> </td> <td style="border: none;"> <p>Garage/Carport/privater Stellplatz <input type="text"/></p> <p>im öffentlichen Straßenraum <input type="text"/></p> <p>unterschiedlich <input type="text"/></p> </td> </tr> </table>	Pkw 1	Pkw 2	<p><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/> km</p>	<p><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/> km</p>	<p>Wohnort <input type="text"/></p> <p>anderer Ort <input type="text"/></p> <p>z. Zt. abgemeldet <input type="text"/></p>	<p>Wohnort <input type="text"/></p> <p>anderer Ort <input type="text"/></p> <p>z. Zt. abgemeldet <input type="text"/></p>	<p>Garage/Carport/privater Stellplatz <input type="text"/></p> <p>im öffentlichen Straßenraum <input type="text"/></p> <p>unterschiedlich <input type="text"/></p>	<p>Garage/Carport/privater Stellplatz <input type="text"/></p> <p>im öffentlichen Straßenraum <input type="text"/></p> <p>unterschiedlich <input type="text"/></p>
Pkw 1	Pkw 2								
<p><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/> km</p>	<p><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/><input type="text"/> km</p>								
<p>Wohnort <input type="text"/></p> <p>anderer Ort <input type="text"/></p> <p>z. Zt. abgemeldet <input type="text"/></p>	<p>Wohnort <input type="text"/></p> <p>anderer Ort <input type="text"/></p> <p>z. Zt. abgemeldet <input type="text"/></p>								
<p>Garage/Carport/privater Stellplatz <input type="text"/></p> <p>im öffentlichen Straßenraum <input type="text"/></p> <p>unterschiedlich <input type="text"/></p>	<p>Garage/Carport/privater Stellplatz <input type="text"/></p> <p>im öffentlichen Straßenraum <input type="text"/></p> <p>unterschiedlich <input type="text"/></p>								
<p>NÄCHSTGELEGENE HALTESTELLE(N)</p> <p>In welcher Zeit sind die von Ihrer Wohnung aus nächstgelegenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu Fuß erreichbar? <i>Falls die Haltestelle nicht erreichbar bzw. Ihnen nicht bekannt ist oder das Verkehrsmittel in Ihrer Stadt nicht existiert, tragen Sie bitte eine „0“ ein!</i></p>	<p>Gehzeit zum Bus <input type="text"/> min</p> <p>Gehzeit zur Straßenbahn <input type="text"/> min</p> <p>Gehzeit zur S-Bahn <input type="text"/> min</p> <p>Gehzeit zur U-Bahn <input type="text"/> min</p> <p>Gehzeit zur Fähre <input type="text"/> min</p> <p>Gehzeit zum Nahverkehrs- oder Fernzug <input type="text"/> min</p>								
<p>ÜBERTRAGBARE FAHRKARTE</p> <p>Gibt es in Ihrem Haushalt übertragbare Fahrkarten für Bus oder Bahn? <i>(z. B. übertragbare Monatskarte)</i></p> <p><i>Falls zutreffend, tragen Sie bitte die Anzahl ein!</i></p>	<p>Ja <input type="text"/> Nein <input type="text"/></p> <p>Anzahl übertragbarer Fahrkarten: <input type="text"/></p>								
<p>HAUSHALTSEINKOMMEN</p> <p>Wie hoch ist das monatliche Nettoeinkommen Ihres Haushalts etwa? <i>(nach Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen einschließlich Leistungen wie Kinder-/Wohn-/Arbeitslosengeld und sonstigen Einkünften, wie z. B. Mieteinnahmen)</i> <i>(Bitte nur eine Nennung)</i></p> <p style="font-size: x-small;">Diese Frage dient nur der Analyse des Einflusses des Einkommens auf das Mobilitätsverhalten.</p>	<p>Unter 500 € pro Monat <input type="text"/></p> <p>500 bis unter 900 € pro Monat <input type="text"/></p> <p>900 bis unter 1.500 € pro Monat <input type="text"/></p> <p>1.500 bis unter 2.000 € pro Monat <input type="text"/></p> <p>2.000 bis unter 2.600 € pro Monat <input type="text"/></p> <p>2.600 bis unter 3.600 € pro Monat <input type="text"/></p> <p>3.600 € und mehr pro Monat <input type="text"/></p> <p>Keine Angabe <input type="text"/></p>								

Wir bitten nun alle Haushaltsmitglieder, die Fragen auf dem Personenfragebogen möglichst selbständig zu beantworten.

Abbildung 4-2: Haushaltsfragebogen (Seite 2)

4.5.2 Personenfragebogen

PERSONENFRAGEBOGEN – Seite 1					
Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die nachfolgenden Fragen möglichst selbständig zu beantworten!					
Nummer der Person:	Älteste Person 1	Zweitälteste Person 2	Drittälteste Person 3	Viertälteste Person 4	Fünftälteste Person 5
Alter	□□	□□	□□	□□	□□
Geschlecht	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>
NORMALITÄT DES STICHTAGES					
Entspricht der Ablauf des Stichtages Ihren normalen Abläufen wie zu anderen Tagen des gleichen Wochentages?					
	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNG					
Sind Sie aus gesundheitlichen Gründen dauerhaft in Ihrer Mobilität eingeschränkt? (Mehrfachnennungen möglich)					
ja, durch Gehbehinderung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ja, durch Sehbehinderung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ja, durch andere Einschränkung(en)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haben Sie einen Schwerbehindertenausweis?					
	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
ERWERBSTÄTIGKEIT <i>(Bitte nur eine Nennung)</i>					
<i>nicht erwerbstätig</i>					
Kind (noch nicht eingeschult)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hausfrau/-mann	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wehr-/Zivildienstleistender	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
z. Zt. arbeitslos, Null-Kurzarbeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>in Ausbildung</i>					
Schüler(in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Student(in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>erwerbstätig</i>					
Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
wöchentlich weniger als 18 Stunden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
vorübergehend freigestellt/beurlaubt (z. B. Mutterschafts-/Erziehungsurlaub oder in sonstiger Beurlaubung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HÖCHSTER SCHULABSCHLUSS <i>(Bitte nur eine Nennung)</i>					
Haupt- oder Volksschulabschluss, POS 8.Klasse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Realschulabschluss/Mittlere Reife, POS 10.Klasse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife (Abitur)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ohne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HÖCHSTE BERUFSAUSBILDUNG <i>(Bitte nur eine Nennung)</i>					
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoch- oder Fachhochschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ohne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wir bitten nun alle Haushaltsmitglieder, die Fragen auf der Rückseite dieses Fragebogens zu beantworten.					

Abbildung 4-3: Personenfragebogen (Standard, Seite 1)

PERSONENFRAGEBOGEN – Seite 2					
Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die nachfolgenden Fragen möglichst selbständig zu beantworten!					
	Älteste Person	Zweitälteste Person	Jüngste Person	Viertälteste Person	Jüngste Person
Nummer der Person:	1	2	3	4	5
FÜHRERSCHEINBESITZ					
Besitzen Sie zur die angegebenen Kraftfahrzeugarten zur Zeit einen gültigen Führerschein? <small>PKW (Klasse B bzw. 3) Motorrad (Klasse 1/1a bzw. A) Moped/Motorroller (Klasse 4, 1b bzw. M, A1)</small>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
KFZ-VERFÜGBARKEIT					
Konnten Sie am Stichtag über ein Kraftfahrzeug Ihres Haushaltes (als Fahrer oder Mitfahrer) verfügen? <small>ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit ja, nach Absprache nein, kein Zugang zum Kraftfahrzeug (Bitte nur eine Nennung)</small>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
VERKEHRSINFORMATIONEN					
Welche Medien nutzen Sie zum Einholen von Verkehrsinformationen? <small>(Mehrfachnennungen möglich)</small>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<small>Navigationssystem Internet Mobilfunk Radio Druckmedien (z. B. Stadtplan, Fahrplan, Straßenatlas) keine Nutzung dieser Medien</small>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
NUTZUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS					
Haben Sie in den vergangenen 12 Monaten öffentliche Nahverkehrsmittel genutzt? <small>Wenn Sie die Frage mit Nein beantwortet haben, können Sie direkt zum Ausfüllen des Wegefragebogens übergehen.</small>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
FAHRKARTENART					
Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise? <small>(Bitte nur eine Nennung)</small>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<small>Falls Sie normalerweise elektronische Fahrkarten nutzen, ordnen Sie diese bitte möglichst den angegebenen Kategorien zu!</small>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<small>Einzelkarte Tageskarte Mehrfachfahrkarte Wochenkarte Monatskarte Jahreskarte Jobticket, Semestericket, etc. sonstige Fahrkarte, und zwar</small>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ÜBERTRAGBARE FAHRKARTE					
Falls es in Ihrem Haushalt eine oder mehrere übertragbare Fahrkarte(n) für Bus oder Bahn (z. B. übertragbare Monatskarte) gibt, Wie oft leihen Sie sich diese aus? <small>(Bitte nur eine Nennung)</small>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<small>nie, da ich Besitzer(in) einer übertragbaren Fahrkarte bin</small>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<small>täglich oder fast täglich</small>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<small>an 3 bis 4 Tagen pro Woche</small>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<small>an 1 bis 2 Tagen pro Woche</small>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<small>an 1 bis 3 Tagen im Monat</small>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<small>seltener</small>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<small>nie</small>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MEISTGENUTZTE HALTESTELLEN					
In welcher Zeit sind die von Ihnen meistgenutzten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu Fuß von Ihrer Wohnung aus erreichbar? <small>Falls die Haltestelle zu Fuß nicht erreichbar bzw. Ihnen unbekannt ist oder das Verkehrsmittel in Ihrer Stadt nicht existiert, tragen Sie bitte eine „0“ ein!</small>	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
<small>Gehzeit zum Bus</small>	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
<small>Gehzeit zur Straßenbahn</small>	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
<small>Gehzeit zur U-Bahn</small>	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
<small>Gehzeit zur S-Bahn</small>	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
<small>Gehzeit zur Trolleybus</small>	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
<small>Gehzeit zum Nahverkehrs- oder Fernbus</small>	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min

Wir bitten nun alle Haushaltsmitglieder, die Fragen auf dem Wegefragebogen zu beantworten.

Abbildung 4-4: Personenfragebogen (Standard, Seite 2)

PERSONENFRAGEBOGEN - Seite 1					
Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die nachfolgenden Fragen möglichst selbständig zu beantworten!					
Nummer der Person:	Älteste Person	Zweitälteste Person	Drittälteste Person	Viertälteste Person	Fünftälteste Person
	1	2	3	4	5
Alter	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>
Geschlecht	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>
NORMALITÄT DES STICHTAGES					
Entspricht der Ablauf des Stichtages Ihren normalen Abläufen wie zu anderen Tagen des gleichen Wochentages?	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNG					
Sind Sie aus gesundheitlichen Gründen dauerhaft in Ihrer Mobilität eingeschränkt? (Mehrfachnennungen möglich)	ja, durch Gehbehinderung <input type="checkbox"/>	ja, durch Sehbehinderung <input type="checkbox"/>	ja, durch andere Einschränkung(en) <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Haben Sie einen Schwerbehindertenausweis?	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
ERWERBSTÄTIGKEIT <i>(Bitte nur eine Nennung)</i>					
nicht erwerbstätig	Kind (noch nicht eingeschult) <input type="checkbox"/>	Hausfrau/ mann <input type="checkbox"/>	Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand <input type="checkbox"/>	Wehr-/Widienstleistender <input type="checkbox"/>	7-71 arbeitslos, Null-Kurzarbeit <input type="checkbox"/>
in Ausbildung	Schüler(in) <input type="checkbox"/>	Student(in) <input type="checkbox"/>	Auszubildender(in), Lehrling, Umschüler(in) <input type="checkbox"/>		
erwerbstätig	Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr) <input type="checkbox"/>	wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden <input type="checkbox"/>	wöchentlich weniger als 18 Stunden <input type="checkbox"/>	vorübergehend (freigestell./beurlaubt (z. B. Mutterschalls-/Erziehungsurlaub oder in sonstiger Beurlaubung) <input type="checkbox"/>	
HÖCHSTER SCHULABSCHLUSS <i>(Bitte nur eine Nennung)</i>					
	Haupt- oder Volksschulabschluss, POS 8 Klasse <input type="checkbox"/>	Realschulabschluss/Mittlere Reife, POS 10 Klasse <input type="checkbox"/>	allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife (Abitur) <input type="checkbox"/>	ohne <input type="checkbox"/>	
HÖCHSTE BERUFSAUSBILDUNG <i>(Bitte nur eine Nennung)</i>					
	Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule <input type="checkbox"/>	Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie <input type="checkbox"/>	Hoch- oder Fachhochschule <input type="checkbox"/>	ohne <input type="checkbox"/>	
FÜHRERSCHEINBESITZ					
Besitzen Sie für die angegebenen Kraftfahrzeugarten zur Zeit einen gültigen Führerschein?	Pkw (Klasse 3 bzw. B) <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Motorrad (Klasse 1/1a bzw. A) <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Moped/Motorroller (Klasse 4, 1b bzw. M, A1) <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>		
KFZ-VERFÜGBARKEIT					
Könnten Sie am Stichtag über ein Kraftfahrzeug Ihres Haushaltes (als Fahrer oder Mitfahrer) verfügen? <i>(Bitte nur eine Nennung)</i>	ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit <input type="checkbox"/>	ja, nach Absprache <input type="checkbox"/>	nein, kein Zugang zum Kraftfahrzeug <input type="checkbox"/>		
VERKEHRSINFORMATIONEN					
Welche Medien nutzen Sie zum Einholen von Verkehrsinformationen? <i>(Mehrfachnennungen möglich)</i>	Navigationssystem <input type="checkbox"/>	Internet <input type="checkbox"/>	Mobilfunk <input type="checkbox"/>	Radio <input type="checkbox"/>	Druckmedien (z. B. Stadtplan, Fahrplan, Straßenatlas) <input type="checkbox"/>
	keine Nutzung dieser Medien <input type="checkbox"/>				

Wir bitten nun alle Haushaltsmitglieder, die Fragen auf der Rückseite dieses Fragebogens zu beantworten.

Abbildung 4-5: Personenfragebogen (VVO-Gebiet, Seite 1)

PERSONENFRAGEBOGEN - Seite 2						
Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die nachfolgenden Fragen möglichst selbständig zu beantworten!						
	Älteste Person	Zweitälteste Person	Drittälteste Person	Vierälteste Person	Fünftälteste Person	
Nummer der Person:	1	2	3	4	5	
NUTZUNG DES PKW						
<p>Wie oft haben Sie in den vergangenen 12 Monaten das Auto (als Fahrer oder Mitfahrer) im Allgemeinen genutzt? (Bitte nur eine Nennung)</p>	täglich oder fast täglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 3 bis 4 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 2 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 3 Tagen pro Monat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	seltener	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
NUTZUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS						
Haben Sie in den vergangenen 12 Monaten öffentliche Nahverkehrsmittel genutzt?	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	
<i>Wenn Sie die Frage mit Nein beantwortet haben, können Sie direkt zum Ausfüllen des Wegefragebogen übergehen.</i>						
<p>Falls Sie in den vergangenen 12 Monaten öffentliche Nahverkehrsmittel genutzt haben: Wie oft haben Sie diese im Allgemeinen genutzt? (Bitte nur eine Nennung)</p>	täglich oder fast täglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 3 bis 4 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 2 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 3 Tagen pro Monat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
seltener	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
FAHRKARTENART						
<p>Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise? (Bitte nur eine Nennung)</p>	Kurz-, Einzel- bzw. 4er-Karte zum Normalfahrpreis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Einzel- bzw. 4er-Karte zum ermäßigten Fahrpreis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Tages- / amtennkarte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Wochen- / Monats- bzw. 9-Uhr-Monatskarte (ohne Abo) zum Normalfahrpreis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Wochen- bzw. Monatskarte (ohne Abo) zum ermäßigten Fahrpreis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Abo-, 9-Uhr-Abomonts- bzw. Jahreskarte zum Normalfahrpreis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Abomonts- bzw. Jahreskarte zum ermäßigten Fahrpreis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jobticket, Semesterticket, etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
sonstige Fahrkarte, und zwar:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ÜBERTRAGBARE FAHRKARTE						
<p>Falls es in Ihrem Haushalt eine oder mehrere übertragbare Fahrkarte(n) für Bus oder Bahn (z. B. übertragbare Monatskarte) gibt: Wie oft leihen Sie sich diese aus? (Bitte nur eine Nennung)</p>	nie, da ich Besitzer(in) einer übertragbaren Fahrkarte bin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	täglich oder fast täglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 3 bis 4 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 2 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 3 Tagen im Monat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	seltener	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MEISTGENUTZTE HALTESTELLEN						
<p>In welcher Zeit sind die von Ihnen meistgenutzten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu Fuß von Ihrer Wohnung aus erreichbar?</p> <p>Falls die Haltestelle zu Fuß nicht erreichbar bzw. ihnen unbekannt ist oder das Verkehrsmittel in Ihrer Stadt nicht existiert, tragen Sie bitte eine „0“ ein!</p>	Gehzeit zum Bus	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
	Gehzeit zur Straßenbahn	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
	Gehzeit zur S-Bahn	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
	Gehzeit zur Fahrrad	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
	Gehzeit zum Nahverkehrs- oder Fernzug	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min

Wir bitten nun alle Haushaltsmitglieder, die Fragen auf dem Wegefragebogen zu beantworten.

Abbildung 4-6: Personenfragebogen (VVO-Gebiet, Seite 2)

PERSONENFRAGEBOGEN - Seite 1					
Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die nachfolgenden Fragen möglichst selbständig zu beantworten!					
Nummer der Person:	Älteste Person	Zweitälteste Person	Drittälteste Person	Viertälteste Person	Fünftälteste Person
	1	2	3	4	5
Alter	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>
Geschlecht	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>
NORMALITÄT DES STICHTAGES					
Entspricht der Ablauf des Stichtages Ihren normalen Abläufen wie zu anderen Tagen des gleichen Wochentages?	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNG					
Sind Sie aus gesundheitlichen Gründen dauerhaft in Ihrer Mobilität eingeschränkt? (Mehrfachnennungen möglich)	ja, durch Gehbehinderung <input type="checkbox"/>	ja, durch Gehbehinderung <input type="checkbox"/>	ja, durch Gehbehinderung <input type="checkbox"/>	ja, durch Gehbehinderung <input type="checkbox"/>	ja, durch Gehbehinderung <input type="checkbox"/>
	ja, durch Sehbehinderung <input type="checkbox"/>	ja, durch Sehbehinderung <input type="checkbox"/>	ja, durch Sehbehinderung <input type="checkbox"/>	ja, durch Sehbehinderung <input type="checkbox"/>	ja, durch Sehbehinderung <input type="checkbox"/>
	ja, durch andere Einschränkung(en) <input type="checkbox"/>	ja, durch andere Einschränkung(en) <input type="checkbox"/>	ja, durch andere Einschränkung(en) <input type="checkbox"/>	ja, durch andere Einschränkung(en) <input type="checkbox"/>	ja, durch andere Einschränkung(en) <input type="checkbox"/>
	nein <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>	nein <input type="checkbox"/>
Haben Sie einen Schwerbehindertenausweis?	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
ERWERBSTÄTIGKEIT					
(Bitte nur eine Nennung)					
nicht erwerbstätig	Kind (noch nicht eingeschult) <input type="checkbox"/>	Kind (noch nicht eingeschult) <input type="checkbox"/>	Kind (noch nicht eingeschult) <input type="checkbox"/>	Kind (noch nicht eingeschult) <input type="checkbox"/>	Kind (noch nicht eingeschult) <input type="checkbox"/>
	Hausfrau/-mann <input type="checkbox"/>	Hausfrau/-mann <input type="checkbox"/>	Hausfrau/-mann <input type="checkbox"/>	Hausfrau/-mann <input type="checkbox"/>	Hausfrau/-mann <input type="checkbox"/>
	Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand <input type="checkbox"/>	Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand <input type="checkbox"/>	Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand <input type="checkbox"/>	Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand <input type="checkbox"/>	Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand <input type="checkbox"/>
	Wehr-/Zivildienstleistender <input type="checkbox"/>	Wehr-/Zivildienstleistender <input type="checkbox"/>	Wehr-/Zivildienstleistender <input type="checkbox"/>	Wehr-/Zivildienstleistender <input type="checkbox"/>	Wehr-/Zivildienstleistender <input type="checkbox"/>
	z. Zt. arbeitslos, Null-Kurzarbeit <input type="checkbox"/>	z. Zt. arbeitslos, Null-Kurzarbeit <input type="checkbox"/>	z. Zt. arbeitslos, Null-Kurzarbeit <input type="checkbox"/>	z. Zt. arbeitslos, Null-Kurzarbeit <input type="checkbox"/>	z. Zt. arbeitslos, Null-Kurzarbeit <input type="checkbox"/>
in Ausbildung	Schüler(in) <input type="checkbox"/>	Schüler(in) <input type="checkbox"/>	Schüler(in) <input type="checkbox"/>	Schüler(in) <input type="checkbox"/>	Schüler(in) <input type="checkbox"/>
	Student(in) <input type="checkbox"/>	Student(in) <input type="checkbox"/>	Student(in) <input type="checkbox"/>	Student(in) <input type="checkbox"/>	Student(in) <input type="checkbox"/>
	Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in) <input type="checkbox"/>	Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in) <input type="checkbox"/>	Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in) <input type="checkbox"/>	Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in) <input type="checkbox"/>	Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in) <input type="checkbox"/>
erwerbstätig	Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr) <input type="checkbox"/>	Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr) <input type="checkbox"/>	Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr) <input type="checkbox"/>	Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr) <input type="checkbox"/>	Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr) <input type="checkbox"/>
	wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden <input type="checkbox"/>	wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden <input type="checkbox"/>	wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden <input type="checkbox"/>	wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden <input type="checkbox"/>	wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden <input type="checkbox"/>
	wöchentlich weniger als 18 Stunden <input type="checkbox"/>	wöchentlich weniger als 18 Stunden <input type="checkbox"/>	wöchentlich weniger als 18 Stunden <input type="checkbox"/>	wöchentlich weniger als 18 Stunden <input type="checkbox"/>	wöchentlich weniger als 18 Stunden <input type="checkbox"/>
	vorübergehend freigestellt/beurlaubt (z. B. Mutterschafts-/Erziehungsurlaub oder in sonstiger Beurlaubung) <input type="checkbox"/>	vorübergehend freigestellt/beurlaubt (z. B. Mutterschafts-/Erziehungsurlaub oder in sonstiger Beurlaubung) <input type="checkbox"/>	vorübergehend freigestellt/beurlaubt (z. B. Mutterschafts-/Erziehungsurlaub oder in sonstiger Beurlaubung) <input type="checkbox"/>	vorübergehend freigestellt/beurlaubt (z. B. Mutterschafts-/Erziehungsurlaub oder in sonstiger Beurlaubung) <input type="checkbox"/>	vorübergehend freigestellt/beurlaubt (z. B. Mutterschafts-/Erziehungsurlaub oder in sonstiger Beurlaubung) <input type="checkbox"/>
HÖCHSTER SCHULABSCHLUSS					
(Bitte nur eine Nennung)					
	Haupt- oder Volksschulabschluss, POS 8.Klasse <input type="checkbox"/>	Haupt- oder Volksschulabschluss, POS 8.Klasse <input type="checkbox"/>	Haupt- oder Volksschulabschluss, POS 8.Klasse <input type="checkbox"/>	Haupt- oder Volksschulabschluss, POS 8.Klasse <input type="checkbox"/>	Haupt- oder Volksschulabschluss, POS 8.Klasse <input type="checkbox"/>
	Realschulabschluss/Mittlere Reife, POS 10.Klasse <input type="checkbox"/>	Realschulabschluss/Mittlere Reife, POS 10.Klasse <input type="checkbox"/>	Realschulabschluss/Mittlere Reife, POS 10.Klasse <input type="checkbox"/>	Realschulabschluss/Mittlere Reife, POS 10.Klasse <input type="checkbox"/>	Realschulabschluss/Mittlere Reife, POS 10.Klasse <input type="checkbox"/>
	allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife (Abitur) <input type="checkbox"/>	allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife (Abitur) <input type="checkbox"/>	allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife (Abitur) <input type="checkbox"/>	allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife (Abitur) <input type="checkbox"/>	allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife (Abitur) <input type="checkbox"/>
	ohne <input type="checkbox"/>	ohne <input type="checkbox"/>	ohne <input type="checkbox"/>	ohne <input type="checkbox"/>	ohne <input type="checkbox"/>
HÖCHSTE BERUFSAUSBILDUNG					
(Bitte nur eine Nennung)					
	Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule <input type="checkbox"/>	Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule <input type="checkbox"/>	Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule <input type="checkbox"/>	Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule <input type="checkbox"/>	Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule <input type="checkbox"/>
	Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie <input type="checkbox"/>	Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie <input type="checkbox"/>	Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie <input type="checkbox"/>	Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie <input type="checkbox"/>	Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie <input type="checkbox"/>
	Hoch- oder Fachhochschule <input type="checkbox"/>	Hoch- oder Fachhochschule <input type="checkbox"/>	Hoch- oder Fachhochschule <input type="checkbox"/>	Hoch- oder Fachhochschule <input type="checkbox"/>	Hoch- oder Fachhochschule <input type="checkbox"/>
	ohne <input type="checkbox"/>	ohne <input type="checkbox"/>	ohne <input type="checkbox"/>	ohne <input type="checkbox"/>	ohne <input type="checkbox"/>
FÜHRERSCHEINBESITZ					
Besitzen Sie für die angegebenen Kraftfahrzeugarten zur Zeit einen gültigen Führerschein?	Pkw (Klasse 3 bzw. B) <input type="checkbox"/>	Pkw (Klasse 3 bzw. B) <input type="checkbox"/>	Pkw (Klasse 3 bzw. B) <input type="checkbox"/>	Pkw (Klasse 3 bzw. B) <input type="checkbox"/>	Pkw (Klasse 3 bzw. B) <input type="checkbox"/>
	Motorrad (Klasse 1/1a bzw. A) <input type="checkbox"/>	Motorrad (Klasse 1/1a bzw. A) <input type="checkbox"/>	Motorrad (Klasse 1/1a bzw. A) <input type="checkbox"/>	Motorrad (Klasse 1/1a bzw. A) <input type="checkbox"/>	Motorrad (Klasse 1/1a bzw. A) <input type="checkbox"/>
	Moped/Motorroller (Klasse 4, 1b bzw. M, A1) <input type="checkbox"/>	Moped/Motorroller (Klasse 4, 1b bzw. M, A1) <input type="checkbox"/>	Moped/Motorroller (Klasse 4, 1b bzw. M, A1) <input type="checkbox"/>	Moped/Motorroller (Klasse 4, 1b bzw. M, A1) <input type="checkbox"/>	Moped/Motorroller (Klasse 4, 1b bzw. M, A1) <input type="checkbox"/>
KFZ-VERFÜGBARKEIT					
Konnten Sie am Stichtag über ein Kraftfahrzeug Ihres Haushaltes (als Fahrer oder Mitfahrer) verfügen? (Bitte nur eine Nennung)	ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit <input type="checkbox"/>	ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit <input type="checkbox"/>	ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit <input type="checkbox"/>	ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit <input type="checkbox"/>	ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit <input type="checkbox"/>
	ja, nach Absprache <input type="checkbox"/>	ja, nach Absprache <input type="checkbox"/>	ja, nach Absprache <input type="checkbox"/>	ja, nach Absprache <input type="checkbox"/>	ja, nach Absprache <input type="checkbox"/>
	nein, kein Zugang zum Kraftfahrzeug <input type="checkbox"/>	nein, kein Zugang zum Kraftfahrzeug <input type="checkbox"/>	nein, kein Zugang zum Kraftfahrzeug <input type="checkbox"/>	nein, kein Zugang zum Kraftfahrzeug <input type="checkbox"/>	nein, kein Zugang zum Kraftfahrzeug <input type="checkbox"/>
VERKEHRSINFORMATIONEN					
Navigationssystem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Welche Medien nutzen Sie zum Einholen von Verkehrsinformationen? (Mehrfachnennungen möglich)	Internet <input type="checkbox"/>	Internet <input type="checkbox"/>	Internet <input type="checkbox"/>	Internet <input type="checkbox"/>	Internet <input type="checkbox"/>
	Mobilfunk <input type="checkbox"/>	Mobilfunk <input type="checkbox"/>	Mobilfunk <input type="checkbox"/>	Mobilfunk <input type="checkbox"/>	Mobilfunk <input type="checkbox"/>
	Radio <input type="checkbox"/>	Radio <input type="checkbox"/>	Radio <input type="checkbox"/>	Radio <input type="checkbox"/>	Radio <input type="checkbox"/>
	Druckmedien (z. B. Stadtplan, Fahrplan, Straßenatlas) <input type="checkbox"/>	Druckmedien (z. B. Stadtplan, Fahrplan, Straßenatlas) <input type="checkbox"/>	Druckmedien (z. B. Stadtplan, Fahrplan, Straßenatlas) <input type="checkbox"/>	Druckmedien (z. B. Stadtplan, Fahrplan, Straßenatlas) <input type="checkbox"/>	Druckmedien (z. B. Stadtplan, Fahrplan, Straßenatlas) <input type="checkbox"/>
	keine Nutzung dieser Medien <input type="checkbox"/>	keine Nutzung dieser Medien <input type="checkbox"/>	keine Nutzung dieser Medien <input type="checkbox"/>	keine Nutzung dieser Medien <input type="checkbox"/>	keine Nutzung dieser Medien <input type="checkbox"/>

Wir bitten nun alle Haushaltsmitglieder, die Fragen auf der Rückseite dieses Fragebogens zu beantworten.

Abbildung 4-7: Personenfragebogen (ZVNL-Gebiet, Seite 1)

PERSONENFRAGEBOGEN - Seite 2						
Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die nachfolgenden Fragen möglichst selbständig zu beantworten!						
	Älteste Person	Zweitälteste Person	Drittälteste Person	Viertälteste Person	Fünftälteste Person	
Nummer der Person:	1	2	3	4	5	
NUTZUNG DES PKW						
Wie oft haben Sie in den vergangenen 12 Monaten das Auto (als Fahrer oder Mitfahrer) im Allgemeinen genutzt? <i>(Bitte nur eine Nennung)</i>	täglich oder fast täglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 3 bis 4 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 2 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 3 Tagen pro Monat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	seltener	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	nie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
NUTZUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS						
Haben Sie in den vergangenen 12 Monaten öffentliche Nahverkehrsmittel genutzt?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>
<i>Wenn Sie die Frage mit Nein beantwortet haben, können Sie direkt zum Ausfüllen des Wegefragebogen übergehen.</i>						
Falls Sie in den vergangenen 12 Monaten öffentliche Nahverkehrsmittel genutzt haben. Wie oft haben Sie diese im Allgemeinen genutzt? <i>(Bitte nur eine Nennung)</i>	täglich oder fast täglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 3 bis 4 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 2 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 3 Tagen pro Monat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	seltener	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FAHRKARTENART						
Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise? <i>(Bitte nur eine Nennung)</i>	Kurz-, Einzel- bzw. 4-Fahrtenkarte zum Normalfahrpreis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Einzelkarte Kind, 4-Fahrtenkarte Kind	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	DB-Einzelfahrschein mit Bahncard	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Tageskarte, Tageskarte Kind, Tageskarte Gruppe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Wochenkarte, Monats-, 9-Uhr-Monats-, 10-Uhr-Monats-, Sparling Monatskarte (ohne Abo) zum Normalfahrpreis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Wochenkarte Azubi, Monatskarte Azubi (ohne Abo)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Monatskarte im Abo, 9-Uhr-Monatskarte im Abo, 10-Uhr-Monatskarte im Abo, Sparling-Monatskarte im Abo, Jahreskarte zum Normalpreis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Monatskarte Azubi im Abo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Inbillet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Semesterticket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Schülerzeit-/Schülerregional-, Schülerkarten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	sonstige Fahrkarte, und zwar:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>(z. B. Schönes-Wochenende-Ticket, Länderticket, Singelticket etc.)</i>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Ist diese meistgenutzte Fahrkarte eine Fahrkarte des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV)?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>
ÜBERTRAGBARE FAHRKARTE						
Falls es in Ihrem Haushalt eine oder mehrere übertragbare Fahrkarte(n) für Bus oder Bahn gibt. Wie oft leihen Sie sich diese aus? <i>(Bitte nur eine Nennung)</i>	nie, da ich Besitzer(in) einer übertragbaren Fahrkarte bin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	täglich oder fast täglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 3 bis 4 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 2 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	an 1 bis 3 Tagen im Monat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	seltener	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
MEISTGENUTZTE HALTESTELLEN						
In welcher Zeit sind die von Ihnen meistgenutzten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu Fuß von Ihrer Wohnung aus erreichbar?	Gehzeit zum Bus	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
	Gehzeit zur Straßenbahn	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
	Gehzeit zum Bahnhof (S-Bahn, Zug)	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
<i>Falls die Haltestelle zu Fuß nicht erreichbar bzw. Ihnen unbekannt ist oder das Verkehrsmittel in Ihrer Stadt nicht existiert, fragen Sie bitte eine „0“ ein!</i>						

Wir bitten nun alle Haushaltsmitglieder, die Fragen auf dem Wegefragebogen zu beantworten.

Abbildung 4-8: Personenfragebogen (ZVNL-Gebiet, Seite 2)

PERSONENFRAGEBOGEN – Seite 1					
Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die nachfolgenden Fragen möglichst selbständig zu beantworten!					
Nummer der Person:	Älteste Person	Zweitälteste Person	Drittälteste Person	Viertälteste Person	Fünftälteste Person
	1	2	3	4	5
Alter	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Geschlecht	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>	m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/>
NORMALITÄT DES STICHTAGES					
Entspricht der Ablauf des Stichtages Ihren normalen Abläufen wie zu anderen Tagen des gleichen Wochentages?					
	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNG					
Sind Sie aus gesundheitlichen Gründen dauerhaft in Ihrer Mobilität eingeschränkt? (Mehrfachnennungen möglich)					
ja, durch Gehbehinderung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ja, durch Sehbehinderung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ja, durch andere Einschränkung(en)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haben Sie einen Schwerbehindertenausweis ?					
	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
ERWERBSTÄTIGKEIT <i>(Bitte nur eine Nennung)</i>					
<i>nicht erwerbstätig</i>					
Kind (noch nicht eingeschult)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hausfrau/-mann	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wehr-/Zivildienstleistender	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
z. Zt. arbeitslos, Null-Kurzarbeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>in Ausbildung</i>					
Schüler(in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Student(in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auszubildende(r), Lehrling, Umschüler(in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>erwerbstätig</i>					
Vollzeit (wöchentlich 35 Stunden und mehr)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
wöchentlich weniger als 18 Stunden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
vorübergehend freigestellt/beurlaubt (z. B. Mutterschafts-/Erziehungsurlaub oder in sonstiger Beurlaubung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HÖCHSTER SCHULABSCHLUSS <i>(Bitte nur eine Nennung)</i>					
Haupt- oder Volksschulabschluss, POS 8.Klasse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Realschulabschluss/Mittlere Reife, POS 10.Klasse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife (Abitur)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ohne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HÖCHSTE BERUFSAUSBILDUNG <i>(Bitte nur eine Nennung)</i>					
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoch- oder Fachhochschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ohne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wir bitten nun alle Haushaltsmitglieder, die Fragen auf der Rückseite dieses Fragebogens zu beantworten.					

Abbildung 4-9: Personenfragebogen (Frankfurt am Main, Seite 1)

PERSONENFRAGEBOGEN – Seite 2						
Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die nachfolgenden Fragen möglichst selbständig zu beantworten!						
	Älteste Person	Zweitälteste Person	Drittälteste Person	Viertälteste Person	Fünftälteste Person	
Nummer der Person:	1	2	3	4	5	
FÜHRERSCHEINBESITZ						
Besitzen Sie zur die angegebenen Kraftfahrzeugarten zur Zeit einen gültigen Führerschein?	PKW (Klasse 3 bzw. B)	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
	Motorrad (Klasse 1/1a bzw. A)	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
	Moped/Motomoller (Klasse 1, 1b bzw. M, A1)	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
VERKEHRSINFORMATIONEN						
Welche Medien nutzen Sie zum Linholen von Verkehrsinformationen? (Montagschneunngen möglich)	Navigationssystem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Internet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Mobilefunk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Radio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Druckmedien (z. B. Stadtplan, Fahrplan, Straßenatlas)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	keine Nutzung dieser Medien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
KFZ-VERFÜGBARKEIT						
Können Sie am Stichtag über ein Kraftfahrzeug Ihres Haushaltes (als Fahrer oder Mitfahrer) verfügen? (Bitte nur eine Meinung)	ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ja, nach Absprache	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	nein, kein Zugang zum Kraftfahrzeug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FAHRRAD-VERFÜGBARKEIT						
Können Sie am Stichtag über ein betriebsbereites Fahrrad Ihres Haushaltes verfügen? (Bitte nur eine Meinung)	ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ja, nach Absprache	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	nein, kein Zugang zum Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FAHRKARTEN-VERFÜGBARKEIT						
Können Sie am Stichtag über eine Zeitkarte für Bus oder Bahn (z. B. Wochenkarte) verfügen? (Bitte nur eine Meinung)	ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ja, nach Absprache	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	nein, keine Verfügbarkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FAHRKARTENART						
Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise? (Bitte nur eine Meinung)	Einzelkarte (Kurzstrecke)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Einzelkarte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(Gruppen-)Tageskarte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Jobticket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Semesterticket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	9-Uhr-Monatskarte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	9 Uhr Jahreskarte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Wochenkarte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Monatskarte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ermäßigte Monatskarte mit Frankfurt-Pass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	persönliche Jahreskarte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	übertragbare Jahreskarte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	ermäßigte Jahreskarte mit Frankfurt-Pass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	sonstige Fahrkarte, und zwar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MEISTGENUTZTE HALTESTELLEN						
In welcher Zeit sind die von Ihnen meistgenutzten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu Fuß von Ihrer Wohnung aus erreichbar?	Gehzeit zum Bus	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
	Gehzeit zur Straßenbahn	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
	Gehzeit zur U-Bahn	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
	Gehzeit zur S-Bahn	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
Falls die Haltestelle zu Fuß nicht erreichbar bzw. Ihnen unbekannt ist oder das Verkehrsmittel in Ihrer Stadt nicht existiert, tragen Sie bitte eine „0“ ein!	Gehzeit zum Nahverkehrs- oder Fernzug	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min	<input type="text"/> min
	keine Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Wir bitten nun alle Haushaltsmitglieder, die Fragen auf Seite 3 des Personenfragebogens zu beantworten.

Abbildung 4-10: Personenfragebogen (Frankfurt am Main, Seite 2)

PERSONENFRAGEBOGEN – Seite 3							
Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die nachfolgenden Fragen möglichst selbständig zu beantworten!							
Nummer der Person:		Älteste Person	Zweitälteste Person	Drittälteste Person	Viertälteste Person	Jüngste Person	
		1	2	3	4	5	
NUTZUNGS-HÄUFIGKEIT	Auto <small>(Für jedes Verkehrsmittel eine Nennung)</small>	(fast) täglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		an einem bis 3 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		an einem bis 3 Tagen pro Monat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		seltener als monatlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fahrrad	(fast) täglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		an einem bis 3 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		an einem bis 3 Tagen pro Monat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		seltener als monatlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Busse und Bahnen	(fast) täglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		an einem bis 3 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		an einem bis 3 Tagen pro Monat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		seltener als monatlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Busse und Bahnen auf längeren Strecken (über 100 km)	(fast) täglich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	an einem bis 3 Tagen pro Woche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	an einem bis 3 Tagen pro Monat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	seltener als monatlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ERREICHBARKEIT VON ARBEITS-PLATZ/ AUS-BILDUNGSPLATZ/ SCHULE	Zu Fuß	gut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		einigermaßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		weiß nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fahrrad	gut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		einigermaßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		weiß nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Auto	gut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		einigermaßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		weiß nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Busse und Bahnen	gut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	einigermaßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	weiß nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ERREICHBARKEIT VON EINKAUF- EINRICHTUNGEN	Zu Fuß	gut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		einigermaßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		weiß nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Fahrrad	gut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		einigermaßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		weiß nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Auto	gut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		einigermaßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		weiß nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Busse und Bahnen	gut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	einigermaßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	weiß nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Wir bitten nun alle Haushaltsmitglieder, die Fragen auf dem Wegefragebogen zu beantworten.

Abbildung 4-11: Personenfragebogen (Frankfurt am Main, Seite 3)

4.5.3 Wegefragebogen

WEGEFRAGEBOGEN - Seite 1

Bitte beantworten Sie jetzt die nachfolgenden Fragen, beginnend auf der linken Seite!

<p>1. Bitte tragen Sie hier die Nummer der Person ein: <input type="text"/></p> <p>Wochentag des Stichtages</p> <p>2. Wie war das Wetter am Stichtag?</p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> </p> <p>3. Sind Sie am Stichtag in Ihrer Stadt oder Gemeinde gewesen?</p> <p>Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/></p> <p>4. Waren Sie am Stichtag außer Haus unterwegs?</p> <p>Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/></p> <p>Bei einer Antwort mit Nein bitten wir Sie auch um die Angabe des Grundes:</p> <p><input type="text"/></p> <p>(Grund)</p> <p>HINWEIS: Falls Sie eine oder beide der vorangegangenen Fragen 3 und 4 mit Nein beantwortet haben, brauchen Sie den WEGEFRAGEBOGEN nicht weiter ausfüllen.</p> <p>5. Wo befand sich der Ausgangspunkt Ihres ersten Weges?</p> <p>an meiner eigenen Wohnung <input type="checkbox"/></p> <p>an einem anderen Ort, und zwar:</p> <p><input type="text"/></p> <p>Straße, Hausnummer <input type="text"/></p> <p>PLZ <input type="text"/></p> <p>Ort, Ortsteil <input type="text"/></p> <p>Falls Ihr Ausgangspunkt nicht Ihre eigene Wohnung war: Welche der folgenden Kategorien beschreibt den Ausgangspunkt Ihres ersten Weges am ehesten?</p> <p>eigener Arbeitsplatz <input type="checkbox"/></p> <p>anderer Dienstort/-weg <input type="checkbox"/></p> <p>Kinderkrippe/-garten <input type="checkbox"/></p> <p>Grundschule <input type="checkbox"/></p> <p>Weiterführende Schule (inkl. Berufs- und Hochschule) <input type="checkbox"/></p> <p>andere Bildungseinrichtung <input type="checkbox"/></p> <p>Einkauf täglicher Bedarf <input type="checkbox"/></p> <p>sonstiger Einkauf <input type="checkbox"/></p> <p>Öffentliche Einrichtung (z. B. Behörde, Krankenhaus, Post, Bank) <input type="checkbox"/></p> <p>Kultur/Theater/Kino <input type="checkbox"/></p> <p>Gaststätte/Kneipe <input type="checkbox"/></p> <p>privater Besuch (fremde Wohnung) <input type="checkbox"/></p> <p>Erholung/Sport im Freien (auch Wandern/Hund ausführen o. ä.) <input type="checkbox"/></p> <p>Sportstätte (allgemein) <input type="checkbox"/></p> <p>große Sonderveranstaltung (z. B. Rockkonzert, Sportereignis) <input type="checkbox"/></p> <p>andere Freizeitaktivität <input type="checkbox"/></p> <p>sonstiges, und zwar: <input type="text"/></p>	<p>Um wieviel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?</p> <p>Zu welchem Zweck oder zu welchem Ziel haben Sie diesen Weg unternommen? (Bitte nur eine Nennung!)</p> <p>Waren Sie in Begleitung unterwegs? (Wenn ja, geben Sie bitte auch die Anzahl der Begleitpersonen an!)</p> <p>Welche Verkehrsmittel haben Sie auf diesem Weg genutzt? (Bitte geben Sie alle genutzten Verkehrsmittel an!)</p> <p>Wenn Sie einen Pkw als Fahrer genutzt haben, geben Sie bitte zusätzlich an, wieviele Personen außer Ihnen im Pkw mitführen!</p> <p>Mit welchem dieser Verkehrsmittel haben Sie den längsten Teilweg zurückgelegt? (Bitte geben Sie die Nummer des Verkehrsmittels an!)</p> <p>In welcher Reihenfolge haben Sie die Verkehrsmittel genutzt? (Bitte tragen Sie dazu die Nummern aller Verkehrsmittel dieses Weges ein!)</p> <p>Wo lag das Ziel dieses Weges? Geben Sie bitte die Adresse an, wenn das Ziel nicht die eigene Wohnung war! Sie können zusätzlich einen markanten Punkt eintragen (z. B. den Namen eines Einkaufszentrums).</p> <p>Geben Sie bitte auch an, ob das Ziel an Ihrem Wohnort lag!</p> <p>Um wieviel Uhr sind Sie dort angekommen?</p> <p>Schätzen Sie bitte die Länge des Weges möglichst genau!</p>	<div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>Erster Weg</p> <p>BEGINN (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/></p> <p>ZWECK / ZIEL</p> <p>eigener Arbeitsplatz <input type="checkbox"/></p> <p>anderer Dienstort/-weg <input type="checkbox"/></p> <p>Kinderkrippe/-garten <input type="checkbox"/></p> <p>Grundschule <input type="checkbox"/></p> <p>weiterführende Schule (inkl. Berufs- und Hochschule) <input type="checkbox"/></p> <p>andere Bildungseinrichtung <input type="checkbox"/></p> <p>Einkauf täglicher Bedarf <input type="checkbox"/></p> <p>sonstiger Einkauf <input type="checkbox"/></p> <p>Öffentliche Einrichtung (z. B. Behörde, Krankenhaus, Post, Bank) <input type="checkbox"/></p> <p>Kultur/Theater/Kino <input type="checkbox"/></p> <p>Gaststätte/Kneipe <input type="checkbox"/></p> <p>privater Besuch (fremde Wohnung) <input type="checkbox"/></p> <p>Erholung/Sport im Freien (auch Wandern/Hund ausführen o. ä.) <input type="checkbox"/></p> <p>Sportstätte (allgemein) <input type="checkbox"/></p> <p>große Sonderveranstaltung (z. B. Rockkonzert, Sportereignis) <input type="checkbox"/></p> <p>andere Freizeitaktivität <input type="checkbox"/></p> <p>nach Hause (eigene Wohnung) <input type="checkbox"/></p> <p>sonstiges, und zwar: <input type="text"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>BEGLEITUNG</p> <p>Ja, mit <input type="text"/> Haushaltsmitglied(em) <input type="checkbox"/></p> <p>Ja, mit <input type="text"/> anderen Person(en) <input type="checkbox"/></p> <p>Nein <input type="checkbox"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>VERKEHRSMITTEL</p> <p>1. zu Fuß <input type="checkbox"/></p> <p>2. Fahrrad <input type="checkbox"/></p> <p>3. Moped, Motorrad <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/></p> <p>4. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/></p> <p>5. im anderen Pkw <input type="checkbox"/></p> <p>Anzahl weiterer Personen im Pkw: <input type="text"/></p> <p>Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/></p> <p>6. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/></p> <p>7. im anderen Pkw <input type="checkbox"/></p> <p>8. Bus <input type="checkbox"/></p> <p>9. Straßenbahn <input type="checkbox"/></p> <p>10. U-Bahn <input type="checkbox"/></p> <p>11. S-Bahn <input type="checkbox"/></p> <p>12. Nahverkehrszug <input type="checkbox"/></p> <p>13. Fernzug <input type="checkbox"/></p> <p>14. anderes, und zwar: <input type="text"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>Verkehrsmittel des längsten Teilweges <input type="text"/></p> <p>Reihenfolge der Verkehrsmittel <input type="text"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>ZIELADRESSE</p> <p>Straße, Hausnummer <input type="text"/></p> <p>PLZ, Ort, Ortsteil <input type="text"/></p> <p>markanter Punkt <input type="text"/></p> <p>Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>ANKUNFT (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/></p> <p>LANGE DES WEGES</p> <p>ca. <input type="text"/> , <input type="text"/> km</p> <p>nächster Weg; nächste Spalte</p> </div>	<div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>Zweiter Weg</p> <p>BEGINN (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/></p> <p>ZWECK / ZIEL</p> <p>eigener Arbeitsplatz <input type="checkbox"/></p> <p>anderer Dienstort/-weg <input type="checkbox"/></p> <p>Kinderkrippe/-garten <input type="checkbox"/></p> <p>Grundschule <input type="checkbox"/></p> <p>weiterführende Schule (inkl. Berufs- und Hochschule) <input type="checkbox"/></p> <p>andere Bildungseinrichtung <input type="checkbox"/></p> <p>Einkauf täglicher Bedarf <input type="checkbox"/></p> <p>sonstiger Einkauf <input type="checkbox"/></p> <p>Öffentliche Einrichtung (z. B. Behörde, Krankenhaus, Post, Bank) <input type="checkbox"/></p> <p>Kultur/Theater/Kino <input type="checkbox"/></p> <p>Gaststätte/Kneipe <input type="checkbox"/></p> <p>privater Besuch (fremde Wohnung) <input type="checkbox"/></p> <p>Erholung/Sport im Freien (auch Wandern/Hund ausführen o. ä.) <input type="checkbox"/></p> <p>Sportstätte (allgemein) <input type="checkbox"/></p> <p>große Sonderveranstaltung (z. B. Rockkonzert, Sportereignis) <input type="checkbox"/></p> <p>andere Freizeitaktivität <input type="checkbox"/></p> <p>nach Hause (eigene Wohnung) <input type="checkbox"/></p> <p>sonstiges, und zwar: <input type="text"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>BEGLEITUNG</p> <p>Ja, mit <input type="text"/> Haushaltsmitglied(em) <input type="checkbox"/></p> <p>Ja, mit <input type="text"/> anderen Person(en) <input type="checkbox"/></p> <p>Nein <input type="checkbox"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>VERKEHRSMITTEL</p> <p>1. zu Fuß <input type="checkbox"/></p> <p>2. Fahrrad <input type="checkbox"/></p> <p>3. Moped, Motorrad <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/></p> <p>4. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/></p> <p>5. im anderen Pkw <input type="checkbox"/></p> <p>Anzahl weiterer Personen im Pkw: <input type="text"/></p> <p>Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/></p> <p>6. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/></p> <p>7. im anderen Pkw <input type="checkbox"/></p> <p>8. Bus <input type="checkbox"/></p> <p>9. Straßenbahn <input type="checkbox"/></p> <p>10. U-Bahn <input type="checkbox"/></p> <p>11. S-Bahn <input type="checkbox"/></p> <p>12. Nahverkehrszug <input type="checkbox"/></p> <p>13. Fernzug <input type="checkbox"/></p> <p>14. anderes, und zwar: <input type="text"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>Verkehrsmittel des längsten Teilweges <input type="text"/></p> <p>Reihenfolge der Verkehrsmittel <input type="text"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>ZIELADRESSE</p> <p>Straße, Hausnummer <input type="text"/></p> <p>PLZ, Ort, Ortsteil <input type="text"/></p> <p>markanter Punkt <input type="text"/></p> <p>Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>ANKUNFT (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/></p> <p>LANGE DES WEGES</p> <p>ca. <input type="text"/> , <input type="text"/> km</p> <p>nächster Weg; nächste Spalte</p> </div>	<div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>Dritter Weg</p> <p>BEGINN (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/></p> <p>ZWECK / ZIEL</p> <p>eigener Arbeitsplatz <input type="checkbox"/></p> <p>anderer Dienstort/-weg <input type="checkbox"/></p> <p>Kinderkrippe/-garten <input type="checkbox"/></p> <p>Grundschule <input type="checkbox"/></p> <p>weiterführende Schule (inkl. Berufs- und Hochschule) <input type="checkbox"/></p> <p>andere Bildungseinrichtung <input type="checkbox"/></p> <p>Einkauf täglicher Bedarf <input type="checkbox"/></p> <p>sonstiger Einkauf <input type="checkbox"/></p> <p>Öffentliche Einrichtung (z. B. Behörde, Krankenhaus, Post, Bank) <input type="checkbox"/></p> <p>Kultur/Theater/Kino <input type="checkbox"/></p> <p>Gaststätte/Kneipe <input type="checkbox"/></p> <p>privater Besuch (fremde Wohnung) <input type="checkbox"/></p> <p>Erholung/Sport im Freien (auch Wandern/Hund ausführen o. ä.) <input type="checkbox"/></p> <p>Sportstätte (allgemein) <input type="checkbox"/></p> <p>große Sonderveranstaltung (z. B. Rockkonzert, Sportereignis) <input type="checkbox"/></p> <p>andere Freizeitaktivität <input type="checkbox"/></p> <p>nach Hause (eigene Wohnung) <input type="checkbox"/></p> <p>sonstiges, und zwar: <input type="text"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>BEGLEITUNG</p> <p>Ja, mit <input type="text"/> Haushaltsmitglied(em) <input type="checkbox"/></p> <p>Ja, mit <input type="text"/> anderen Person(en) <input type="checkbox"/></p> <p>Nein <input type="checkbox"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>VERKEHRSMITTEL</p> <p>1. zu Fuß <input type="checkbox"/></p> <p>2. Fahrrad <input type="checkbox"/></p> <p>3. Moped, Motorrad <input type="checkbox"/></p> <p>Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/></p> <p>4. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/></p> <p>5. im anderen Pkw <input type="checkbox"/></p> <p>Anzahl weiterer Personen im Pkw: <input type="text"/></p> <p>Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/></p> <p>6. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/></p> <p>7. im anderen Pkw <input type="checkbox"/></p> <p>8. Bus <input type="checkbox"/></p> <p>9. Straßenbahn <input type="checkbox"/></p> <p>10. U-Bahn <input type="checkbox"/></p> <p>11. S-Bahn <input type="checkbox"/></p> <p>12. Nahverkehrszug <input type="checkbox"/></p> <p>13. Fernzug <input type="checkbox"/></p> <p>14. anderes, und zwar: <input type="text"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>Verkehrsmittel des längsten Teilweges <input type="text"/></p> <p>Reihenfolge der Verkehrsmittel <input type="text"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>ZIELADRESSE</p> <p>Straße, Hausnummer <input type="text"/></p> <p>PLZ, Ort, Ortsteil <input type="text"/></p> <p>markanter Punkt <input type="text"/></p> <p>Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/></p> </div> <div style="background-color: #ffffcc; padding: 5px;"> <p>ANKUNFT (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/></p> <p>LANGE DES WEGES</p> <p>ca. <input type="text"/> , <input type="text"/> km</p> <p>nächster Weg; nächste Spalte</p> </div>
---	--	---	--	--

Bitte wenden! Tragen Sie bitte die weiteren Wege dieses Tages auf der Rückseite ein!

Abbildung 4-12: Wegefragebogen (Seite 1)

WEGEFRAGEBOGEN - Seite 2

Tragen Sie bitte die weiteren Wege des Stichtages hier ein!

Vierter Weg	Fünfter Weg	Sechster Weg	Siebenter Weg	Achter Weg
BEGINN (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/>	BEGINN (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/>	BEGINN (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/>	BEGINN (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/>	BEGINN (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/>
ZWILCK / ZILL	ZWILCK / ZILL	ZWILCK / ZILL	ZWILCK / ZILL	ZWILCK / ZILL
eigener Arbeitsplatz <input type="checkbox"/>	eigener Arbeitsplatz <input type="checkbox"/>	eigener Arbeitsplatz <input type="checkbox"/>	eigener Arbeitsplatz <input type="checkbox"/>	eigener Arbeitsplatz <input type="checkbox"/>
andrer Dienstort/ weg <input type="checkbox"/>	andrer Dienstort/ weg <input type="checkbox"/>	andrer Dienstort/ weg <input type="checkbox"/>	andrer Dienstort/ weg <input type="checkbox"/>	andrer Dienstort/ weg <input type="checkbox"/>
Kinderkriechel-garten <input type="checkbox"/>	Kinderkriechel-garten <input type="checkbox"/>	Kinderkriechel-garten <input type="checkbox"/>	Kinderkriechel-garten <input type="checkbox"/>	Kinderkriechel-garten <input type="checkbox"/>
Grundschule <input type="checkbox"/>	Grundschule <input type="checkbox"/>	Grundschule <input type="checkbox"/>	Grundschule <input type="checkbox"/>	Grundschule <input type="checkbox"/>
weiterführende Schule (inkl. Berufs- und Hochschule) <input type="checkbox"/>	weiterführende Schule (inkl. Berufs- und Hochschule) <input type="checkbox"/>	weiterführende Schule (inkl. Berufs- und Hochschule) <input type="checkbox"/>	weiterführende Schule (inkl. Berufs- und Hochschule) <input type="checkbox"/>	weiterführende Schule (inkl. Berufs- und Hochschule) <input type="checkbox"/>
andere Bildungseinrichtung <input type="checkbox"/>	andere Bildungseinrichtung <input type="checkbox"/>	andere Bildungseinrichtung <input type="checkbox"/>	andere Bildungseinrichtung <input type="checkbox"/>	andere Bildungseinrichtung <input type="checkbox"/>
Einkauf täglicher Bedarf <input type="checkbox"/>	Einkauf täglicher Bedarf <input type="checkbox"/>	Einkauf täglicher Bedarf <input type="checkbox"/>	Einkauf täglicher Bedarf <input type="checkbox"/>	Einkauf täglicher Bedarf <input type="checkbox"/>
sonstiger Einkauf <input type="checkbox"/>	sonstiger Einkauf <input type="checkbox"/>	sonstiger Einkauf <input type="checkbox"/>	sonstiger Einkauf <input type="checkbox"/>	sonstiger Einkauf <input type="checkbox"/>
Öffentliche Einrichtung (z. B. Bibliothek, Arztpraxis, Post, Bank) <input type="checkbox"/>	Öffentliche Einrichtung (z. B. Bibliothek, Arztpraxis, Post, Bank) <input type="checkbox"/>	Öffentliche Einrichtung (z. B. Bibliothek, Arztpraxis, Post, Bank) <input type="checkbox"/>	Öffentliche Einrichtung (z. B. Bibliothek, Arztpraxis, Post, Bank) <input type="checkbox"/>	Öffentliche Einrichtung (z. B. Bibliothek, Arztpraxis, Post, Bank) <input type="checkbox"/>
Kultur/Theater/Kino <input type="checkbox"/>	Kultur/Theater/Kino <input type="checkbox"/>	Kultur/Theater/Kino <input type="checkbox"/>	Kultur/Theater/Kino <input type="checkbox"/>	Kultur/Theater/Kino <input type="checkbox"/>
Gaststätte/Kneipe <input type="checkbox"/>	Gaststätte/Kneipe <input type="checkbox"/>	Gaststätte/Kneipe <input type="checkbox"/>	Gaststätte/Kneipe <input type="checkbox"/>	Gaststätte/Kneipe <input type="checkbox"/>
privater Besuch (Freizeit-Wohnung) <input type="checkbox"/>	privater Besuch (Freizeit-Wohnung) <input type="checkbox"/>	privater Besuch (Freizeit-Wohnung) <input type="checkbox"/>	privater Besuch (Freizeit-Wohnung) <input type="checkbox"/>	privater Besuch (Freizeit-Wohnung) <input type="checkbox"/>
Erholung/Sport im Freien (auch Wandern/Reiten auf öffentlichen A.) <input type="checkbox"/>	Erholung/Sport im Freien (auch Wandern/Reiten auf öffentlichen A.) <input type="checkbox"/>	Erholung/Sport im Freien (auch Wandern/Reiten auf öffentlichen A.) <input type="checkbox"/>	Erholung/Sport im Freien (auch Wandern/Reiten auf öffentlichen A.) <input type="checkbox"/>	Erholung/Sport im Freien (auch Wandern/Reiten auf öffentlichen A.) <input type="checkbox"/>
Sportstätte (allgemein) <input type="checkbox"/>	Sportstätte (allgemein) <input type="checkbox"/>	Sportstätte (allgemein) <input type="checkbox"/>	Sportstätte (allgemein) <input type="checkbox"/>	Sportstätte (allgemein) <input type="checkbox"/>
große Sonderveranstaltung (z. B. Hochzeit, Sportereignis) <input type="checkbox"/>	große Sonderveranstaltung (z. B. Hochzeit, Sportereignis) <input type="checkbox"/>	große Sonderveranstaltung (z. B. Hochzeit, Sportereignis) <input type="checkbox"/>	große Sonderveranstaltung (z. B. Hochzeit, Sportereignis) <input type="checkbox"/>	große Sonderveranstaltung (z. B. Hochzeit, Sportereignis) <input type="checkbox"/>
andere Freizeitaktivität <input type="checkbox"/>	andere Freizeitaktivität <input type="checkbox"/>	andere Freizeitaktivität <input type="checkbox"/>	andere Freizeitaktivität <input type="checkbox"/>	andere Freizeitaktivität <input type="checkbox"/>
nach Hause (eigene Wohnung) <input type="checkbox"/>	nach Hause (eigene Wohnung) <input type="checkbox"/>	nach Hause (eigene Wohnung) <input type="checkbox"/>	nach Hause (eigene Wohnung) <input type="checkbox"/>	nach Hause (eigene Wohnung) <input type="checkbox"/>
sonstiges, und zwar: <input type="text"/>	sonstiges, und zwar: <input type="text"/>	sonstiges, und zwar: <input type="text"/>	sonstiges, und zwar: <input type="text"/>	sonstiges, und zwar: <input type="text"/>
BEGLEITUNG	BEGLEITUNG	BEGLEITUNG	BEGLEITUNG	BEGLEITUNG
Ja, mit <input type="checkbox"/> Haushaltsmitglied(er) <input type="checkbox"/>	Ja, mit <input type="checkbox"/> Haushaltsmitglied(er) <input type="checkbox"/>	Ja, mit <input type="checkbox"/> Haushaltsmitglied(er) <input type="checkbox"/>	Ja, mit <input type="checkbox"/> Haushaltsmitglied(er) <input type="checkbox"/>	Ja, mit <input type="checkbox"/> Haushaltsmitglied(er) <input type="checkbox"/>
Ja, mit <input type="checkbox"/> anderen Person(en) <input type="checkbox"/>	Ja, mit <input type="checkbox"/> anderen Person(en) <input type="checkbox"/>	Ja, mit <input type="checkbox"/> anderen Person(en) <input type="checkbox"/>	Ja, mit <input type="checkbox"/> anderen Person(en) <input type="checkbox"/>	Ja, mit <input type="checkbox"/> anderen Person(en) <input type="checkbox"/>
Nein <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>
VERKEHRSMITTEL	VERKEHRSMITTEL	VERKEHRSMITTEL	VERKEHRSMITTEL	VERKEHRSMITTEL
1. zu Fuß <input type="checkbox"/>	1. zu Fuß <input type="checkbox"/>	1. zu Fuß <input type="checkbox"/>	1. zu Fuß <input type="checkbox"/>	1. zu Fuß <input type="checkbox"/>
2. Fahrrad <input type="checkbox"/>	2. Fahrrad <input type="checkbox"/>	2. Fahrrad <input type="checkbox"/>	2. Fahrrad <input type="checkbox"/>	2. Fahrrad <input type="checkbox"/>
3. Moped, Motorrad <input type="checkbox"/>	3. Moped, Motorrad <input type="checkbox"/>	3. Moped, Motorrad <input type="checkbox"/>	3. Moped, Motorrad <input type="checkbox"/>	3. Moped, Motorrad <input type="checkbox"/>
Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/>	Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/>	Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/>	Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/>	Pkw als Fahrer <input type="checkbox"/>
4. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/>	4. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/>	4. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/>	4. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/>	4. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/>
5. im anderen Pkw <input type="checkbox"/>	5. im anderen Pkw <input type="checkbox"/>	5. im anderen Pkw <input type="checkbox"/>	5. im anderen Pkw <input type="checkbox"/>	5. im anderen Pkw <input type="checkbox"/>
Anzahl weiterer Personen im Pkw <input type="text"/>	Anzahl weiterer Personen im Pkw <input type="text"/>	Anzahl weiterer Personen im Pkw <input type="text"/>	Anzahl weiterer Personen im Pkw <input type="text"/>	Anzahl weiterer Personen im Pkw <input type="text"/>
Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/>	Pkw als Mitfahrer <input type="checkbox"/>
6. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/>	6. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/>	6. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/>	6. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/>	6. im Haushalts-Pkw <input type="checkbox"/>
7. im anderen Pkw <input type="checkbox"/>	7. im anderen Pkw <input type="checkbox"/>	7. im anderen Pkw <input type="checkbox"/>	7. im anderen Pkw <input type="checkbox"/>	7. im anderen Pkw <input type="checkbox"/>
8. Bus <input type="checkbox"/>	8. Bus <input type="checkbox"/>	8. Bus <input type="checkbox"/>	8. Bus <input type="checkbox"/>	8. Bus <input type="checkbox"/>
9. Straßenbahn <input type="checkbox"/>	9. Straßenbahn <input type="checkbox"/>	9. Straßenbahn <input type="checkbox"/>	9. Straßenbahn <input type="checkbox"/>	9. Straßenbahn <input type="checkbox"/>
10. U-Bahn <input type="checkbox"/>	10. U-Bahn <input type="checkbox"/>	10. U-Bahn <input type="checkbox"/>	10. U-Bahn <input type="checkbox"/>	10. U-Bahn <input type="checkbox"/>
11. S-Bahn <input type="checkbox"/>	11. S-Bahn <input type="checkbox"/>	11. S-Bahn <input type="checkbox"/>	11. S-Bahn <input type="checkbox"/>	11. S-Bahn <input type="checkbox"/>
12. Nahverkehrszug <input type="checkbox"/>	12. Nahverkehrszug <input type="checkbox"/>	12. Nahverkehrszug <input type="checkbox"/>	12. Nahverkehrszug <input type="checkbox"/>	12. Nahverkehrszug <input type="checkbox"/>
13. Fernzug <input type="checkbox"/>	13. Fernzug <input type="checkbox"/>	13. Fernzug <input type="checkbox"/>	13. Fernzug <input type="checkbox"/>	13. Fernzug <input type="checkbox"/>
14. anderes, und zwar: <input type="text"/>	14. anderes, und zwar: <input type="text"/>	14. anderes, und zwar: <input type="text"/>	14. anderes, und zwar: <input type="text"/>	14. anderes, und zwar: <input type="text"/>
Verkehrsmittel des längsten Teillweges <input type="text"/>	Verkehrsmittel des längsten Teillweges <input type="text"/>	Verkehrsmittel des längsten Teillweges <input type="text"/>	Verkehrsmittel des längsten Teillweges <input type="text"/>	Verkehrsmittel des längsten Teillweges <input type="text"/>
Reihenfolge der Verkehrsmittel <input type="text"/>	Reihenfolge der Verkehrsmittel <input type="text"/>	Reihenfolge der Verkehrsmittel <input type="text"/>	Reihenfolge der Verkehrsmittel <input type="text"/>	Reihenfolge der Verkehrsmittel <input type="text"/>
ZiF-ADIR-SSF <input type="text"/>	ZiF-ADIR-SSF <input type="text"/>	ZiF-ADIR-SSF <input type="text"/>	ZiF-ADIR-SSF <input type="text"/>	ZiF-ADIR-SSF <input type="text"/>
Straße, Hausnummer <input type="text"/>	Straße, Hausnummer <input type="text"/>	Straße, Hausnummer <input type="text"/>	Straße, Hausnummer <input type="text"/>	Straße, Hausnummer <input type="text"/>
PLZ, Ort, Ortsteil <input type="text"/>	PLZ, Ort, Ortsteil <input type="text"/>	PLZ, Ort, Ortsteil <input type="text"/>	PLZ, Ort, Ortsteil <input type="text"/>	PLZ, Ort, Ortsteil <input type="text"/>
markanter Punkt <input type="text"/>	markanter Punkt <input type="text"/>	markanter Punkt <input type="text"/>	markanter Punkt <input type="text"/>	markanter Punkt <input type="text"/>
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
ANKUNFT (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/>	ANKUNFT (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/>	ANKUNFT (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/>	ANKUNFT (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/>	ANKUNFT (Uhrzeit) <input type="text"/> : <input type="text"/>
LÄNGL. DLS. WLGLS	LÄNGL. DLS. WLGLS	LÄNGL. DLS. WLGLS	LÄNGL. DLS. WLGLS	LÄNGL. DLS. WLGLS
ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km
nächster Weg: nächste Spalte	nächster Weg: nächste Spalte	nächster Weg: nächste Spalte	nächster Weg: nächste Spalte	nächster Weg: nächste Spalte

Bitte verwenden Sie für weitere Wege einen weiteren Wegefragebogen. Es besteht auch die Möglichkeit zum Herunterladen unter www.tu-dresden.de/srv2008

Abbildung 4-13: Wegefragebogen (Seite 2)

5 Befragungsmethodik

5.1 Überblick

Die Erhebung besteht grundsätzlich aus zwei Teilen. Einerseits erfolgt eine Befragung zum Haushalt, in der allgemeine und verkehrsspezifische Merkmale des Haushalts erhoben werden. Andererseits werden von allen Haushaltsmitgliedern soziodemografische und verkehrsspezifische Merkmale sowie die Wege am Stichtag erfragt.

Antwortquote und -qualität sind bei telefonischen Befragungen besser als bei schriftlichen Befragungen. Allerdings kann im Regelfall nicht für alle Personen der Stichprobe eine Telefonnummer recherchiert werden. Dies kann im Nichtvorhandensein eines Festnetztelefonanschlusses, der Nichteintragung der Telefonnummer oder der Eintragung unter anderem Namen im Telefonverzeichnis begründet liegen.

Da angenommen werden muss, dass sich dieser Personenkreis systematisch von Personen mit Telefonnummer unterscheidet, wird das SrV 2008 wie bereits 2003 als Kombination aus telefonischer und schriftlich-postalischer Befragung durchgeführt. Zusätzlich wird 2008 erstmals das Ausfüllen der Fragebögen im Internet angeboten (schriftlich-online). Diese gegenüber dem SrV 2003 vorgenommene methodische Erweiterung dient insbesondere dazu, hochmobilen Personen einen besseren Zugang zur Erhebung zu ermöglichen. Abbildung 5-1 gibt einen Überblick zur Befragungsmethodik des SrV 2008.

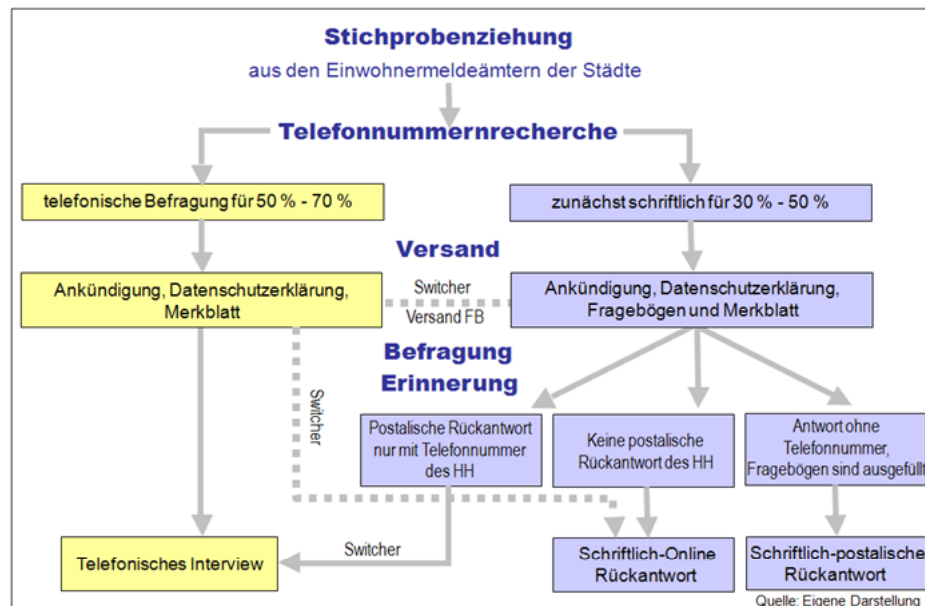


Abbildung 5-1: Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2008

Im Anschluss an die (geschichtete) Stichprobenziehung aus den Einwohnermelderegistern (EMR) 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, deren Umfang sich je nach Befragungsmethodik unterschied. Allen Haushalten wurde die Befragung postalisch angekündigt. Auf dem Ankündigungsschreiben war der jeweilige Stichtag vermerkt. Die Erhebungsmaterialien wurden wöchentlich in Wellen verschickt. Der Versand musste dabei so erfolgen, dass die Haushalte die Ankündigung am Samstag vor dem jeweiligen Stichtag erhielten. Um die Zustellung innerhalb von einem Tag zu gewährleisten, war der Versand als Infopost nicht möglich.

Die telefonisch direkt erreichbaren Haushalte wurden nach dem Stichtag telefonisch befragt. Ggf. konnten auch mehrere Interviews durchgeführt werden. Von den zunächst schriftlich erreichbaren Haushalten wurde die Rücksendung der Fragebögen erwartet. In beiden Fällen konnten die Haushalte das Angebot nutzen, die Fragebögen online auszufüllen. Die notwendigen Zugangsdaten waren im Ankündigungsschreiben aufgeführt.

Aufgrund der erfahrungsgemäß höheren Datenqualität bei telefonischen Befragungen, bestand ein wesentliches Ziel der Feldarbeit darin, möglichst viele Haushalte telefonisch zu befragen. Aus diesem Grund bestand auch für die zunächst nur schriftlich erreichbaren Haushalte die Möglichkeit zur telefonischen Teilnahme, worauf im Ankündigungsschreiben hingewiesen wurde.

5.2 Versand der Erhebungsunterlagen

Je nach Befragungsmethode bekamen die Haushalte unterschiedliche Erhebungsmaterialien zugeschickt (vgl. Tabelle 5-1). Alle Haushalte erhielten ein Ankündigungsschreiben sowie eine Datenschutzerklärung.

Telefonisch erreichbare Haushalte bekamen außerdem Merkblätter zur Protokollierung der am Stichtag zurückgelegten Wege. Dieses Merkblatt diente der Vorbereitung auf das Telefoninterview. Die schriftlich erreichbaren Haushalte erhielten anstelle des Merkblattes einen kompletten Fragebogensatz sowie einen Rücksendeumschlag.

Telefonische Basisstichprobe	Schriftliche Basisstichprobe
1 Ankündigungsschreiben (DIN A4)	1 Ankündigungsschreiben (DIN A4)
5 Merkblätter (DIN A4)	1 Datenschutzerklärung (DIN A4)
1 Datenschutzerklärung (DIN A4)	1 Haushaltsfragebogen (DIN A3)
	1 Personenfragebogen (DIN A3)
	5 Wegefragebögen (DIN A4)
	1 Rücksendeumschlag (DIN C5)
Versandart: DIN Lang	Versandart: DIN A4

Tabelle 5-1: Erhebungsmaterialien

5.3 Telefonnummernrecherche

Die Telefonnummernrecherche wurde durch das Erhebungsbüro nach Übernahme der Adressdaten durchgeführt. Dafür durften nur öffentlich zugängliche Telefonregister verwendet werden. Andere Verfahren zur Telefonnummernermittlung waren nicht zu verwenden, damit bei den Probanden nicht der Eindruck illegaler Informationsbeschaffung entsteht. Dieser hätte sich mit großer Wahrscheinlichkeit nachteilig auf die Akzeptanz der Erhebung ausgewirkt.

Damit standen zunächst im Wesentlichen nur Festnetzanschlüsse für die telefonische Befragung zur Verfügung. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes verfügen 95,2 % aller Haushalte über einen Festnetztelefonanschluss (Stand 2006, vgl. Abbildung 5-2). Demnach sind ca. 5 % der Haushalte grundsätzlich lediglich schriftlich erreichbar.

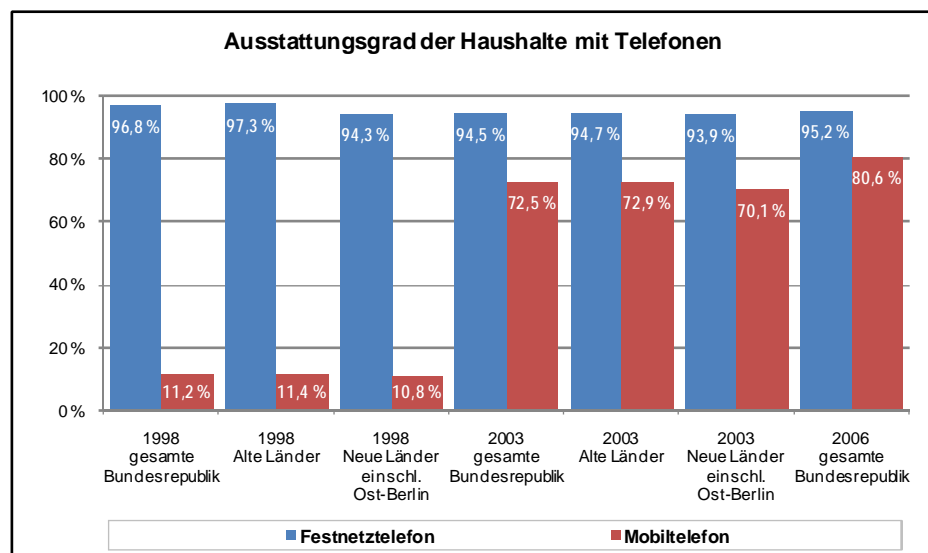


Abbildung 5-2: Ausstattungsgrad mit Festnetz- und Mobiltelefonen³

³ Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Datenreport 2008. Zahlen und Fakten über die Bundesrepublik Deutschland, Bonn

Die Grafik verdeutlicht weiter, dass der Ausstattungsgrad in den letzten Jahren trotz steigender Ausstattung mit Mobiltelefonen nahezu konstant blieb und bis 2003 bereits eine Angleichung zwischen Neuen und Alten Bundesländern erfolgte.

Von den mit Festnetz ausgestatteten Haushalten kamen für den telefonischen Erstkontakt nur diejenigen in Betracht, deren Anschluss in einem entsprechenden Verzeichnis eingetragen ist. Der Anteil dieser Haushalte schwankt teilweise erheblich und in Abhängigkeit vom jeweiligen Bundesland. Die Telefonstichprobe des ADM⁴ registrierte im Jahr 2001 zwischen 20 % und 39 % nicht recherchierbare Telefonanschlüsse. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass letztlich etwa nur 60 % bis 80 % der Haushalte mit Festnetztelefon – im Sinne des SrV – als telefonisch erreichbar betrachtet werden können, bezogen auf alle Haushalte sind dies etwa 55 % bis 75 %. Der Anteil der Haushalte, die nach SrV-Definition lediglich schriftlich erreichbar sind, liegt somit zwischen ca. 25 % bis 45 %.

5.4 Telefonische Befragung

5.4.1 Ablauf und besondere Randbedingungen

Das telefonische Interview wurde möglichst am Tag nach dem jeweils vorgegebenen Stichtag, welcher dem Haushalt mit dem Ankündigungsschreiben mitgeteilt wurde, durchgeführt. Der Tag des Telefoninterviews wurde im Ankündigungsschreiben nicht konkret als Datum mitgeteilt, sondern über die allgemeinere Formulierung „nach diesem Stichtag“ benannt.

Zunächst erfolgte die Abfrage, ob der Haushalt die Ankündigungsunterlagen erhalten hat. Falls dies nicht der Fall war, wurden die Materialien erneut zugesandt und ein neuer Stichtag vergeben. Lagen die Ankündigungsunterlagen vor, erfolgte die reguläre Abfrage von Haushalts-, Personen- und Wegedaten.

Dabei waren die folgenden Altersbestimmungen zu beachten:

- Die Informationen zum **Haushalt** und zur **Person** waren ausschließlich von **volljährigen Personen** zu erfragen. Angaben für Personen bis 17 Jahre erfolgten stellvertretend (Personenproxy).
- Die Informationen zu den **Wegen** am Stichtag waren von **Personen ab 14 Jahren** direkt zu erfragen. Angaben zu den Wegen von Personen bis 9 Jahre erfolgten grundsätzlich stellvertretend (Wegeproxy). Für Kinder zwischen 10 und 13 Jahren konnten die Eltern entscheiden, ob ein Direktinterview oder ein Proxyinterview durchgeführt werden soll.
- **Proxyinterviews für Personen ab 14 Jahren** waren i. d. R. nur zulässig, wenn das von der jeweiligen Person vollständig ausgefüllte Wegemerklblatt zum Interviewzeitpunkt bereit lag.

⁴ Arbeitskreis Deutscher Markt- und Sozialforschungsinstitute e. V.

- **Proxyinterviews für Personen bis 9 Jahre** waren auch zulässig, wenn kein Wegemerkenblatt vorlag.

5.4.2 Kontaktversuche und Neuterminierung

Falls ein Haushalt am Befragungstag telefonisch nicht erreichbar war, wurden am Folgetag weitere Anrufversuche unternommen. Kam es innerhalb von zwei Tagen nach dem Stichtag zu einem erfolgreichen Kontakt, konnten ggf. sofort Haushalts-, Personen- und Wegedaten erfasst werden. Auch eine Neuterminierung des Interviews innerhalb dieses Zeitraums war in Absprache mit dem Haushalt möglich. Waren zunächst nicht alle Haushaltsmitglieder verfügbar (und lagen die entsprechenden Wegemerkenblätter für ein Proxyinterview nicht vor), wurde diesen ein neuer Stichtag zugewiesen.

Kam ein Kontakt mit dem Haushalt erst nach mehr als zwei Tagen zustande, erhielt der gesamte Haushalt einen neuen Stichtag, die entsprechende Information wurde ggf. auch auf Anrufbeantworter hinterlassen.

Keine weiteren Kontaktversuche erfolgten, falls die Probanden inzwischen die Online-Fragebögen ausgefüllt hatten. Ebenso besteht die Möglichkeit, über eine kostenlose Telefon-Hotline die schriftlichen Fragebögen anzufordern (siehe Kapitel 5.6).

Bei der Verschiebung von Stichtagen wurde der ursprüngliche Wochentag generell beibehalten. Eine Stichtagsverschiebung war jedoch grundsätzlich nicht möglich, wenn die betreffende(n) Person(en) nach SrV-Definition am Stichtag in Bezug auf den Wohnort *nichtmobil* war (auswärtiger Urlaub, Krankenhausaufenthalt, Dienstreise etc.). In diesen Fällen wurde ausdrücklich kein neuer Stichtag vergeben, sondern stattdessen die Nichtmobilität (einschließlich deren Grund) für den Erststichtag vermerkt.

Weiter waren sämtliche Interviewzeitpunkte, Kontaktversuche, Neuterminierungen und Stichtagsverschiebungen durch das Erhebungsbüro sorgfältig zu protokollieren und die entsprechenden Gründe zu vermerken.

5.5 Schriftliche Befragung

5.5.1 Ablauf und besondere Randbedingungen

Konnte für einen Haushalt keine Telefonnummer recherchiert werden, so erhielt dieser zusammen mit dem Ankündigungsschreiben und der Datenschutzerklärung die Fragebögen und den Rücksendeumschlag. Auf dem Ankündigungsschreiben waren wiederum die Zugangsdaten für die Online-Teilnahme aufgedruckt.

Die Teilnahme an der Befragung erfolgte entweder durch die Rücksendung der von allen Haushaltsmitgliedern vollständig ausgefüllten Fragebögen an das Erhebungsbüro (schriftlich-postalisch) oder das Ausfüllen der Online-Fragebögen (schriftlich-online).

Falls sich aus Sicht der Probanden Fragen oder Probleme ergaben, stand eine kostenlose Telefon-Hotline, deren Nummer ebenfalls im Ankündigungsschreiben vermerkt war, zur Verfügung. Auf der anderen Seite wurden die Befragten um Angabe einer Telefonnummer gebeten, damit die Haushalte ggf. nochmals kontaktiert werden konnten, falls bei der Weiterverarbeitung der Fragebögen Unklarheiten auftraten.

5.5.2 Schriftlich-postalische Befragung

Jeder Haushalt erhielt zusammen mit dem Ankündigungsschreiben jeweils einen Haushalts-, einen Personen- und fünf Wegefragebögen.

Auf dem Personenfragebogen bestand die Möglichkeit, Informationen für bis zu fünf Personen anzugeben. Ergänzend wurde darauf hingewiesen, dass, sollten weitere Personen im Haushalt leben, für diese alle Informationen formlos auf einem gesonderten Blatt notiert werden können. Auf den Wegefragebögen konnten maximal acht Wege berichtet werden. Falls weitere Wege zurückgelegt wurden, sollte diese entweder in einem weiteren Wegefragebogen bzw. – falls nicht mehr vorhanden – ebenfalls formlos auf einem gesonderten Blatt notiert werden.

Alle ausgefüllten Fragebögen (und ggf. gesonderte Blätter) sollten anschließend in dem mitgelieferten Rücksendekuvert an das Erhebungsbüro geschickt werden. Eine Frankierung war dabei nicht notwendig.

5.5.3 Befragung schriftlich-online

Für die Online-Version der Befragungen stand die Domain <http://www.srv2008.de> zur Verfügung. Der notwendige Zugangskode war dem Ankündigungsschreiben zu entnehmen. Die Haushaltsmitglieder konnten dabei zu verschiedenen Zeitpunkten die jeweiligen Fragebögen ausfüllen und unvollständige Fragebögen noch zu einem späteren Zeitpunkt vervollständigen. Die Online-Versionen der Fragebögen sind in Abbildung 5-3 bis Abbildung 5-6 dargestellt.

HAUSHALTSFRAGEBOGEN
Zum Haushalt gehören alle Personen, die mit Ihnen zusammenleben.
(Dazu gehört beispielsweise auch der Sohn, der bei Ihnen zu Hause gemeldet ist, der sich die Woche über jedoch zur Ausbildung in einer anderen Stadt befindet.)

HAUSHALTSGRÖSSE
Wieviele Personen leben in Ihrem Haushalt, Sie selbst mit eingeschlossen? Anzahl der Personen insgesamt:

FAHRZEUGANZAHL
Wieviele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?
 Privat-Pkw:
 Dienst-Pkw:
 Motorrad/Motorroller >125 ccm:
 Moped/Motorroller ≤ 125 ccm:
 Betriebsbereite Fahrräder:
 Sonstige Fahrzeuge und zwar:

FAHRZEUGMERKMALE

	Pkw 1	Pkw 2
Wie hoch ist die geschätzte Fahrleistung für Ihre(n) Pkw im Jahr 2007 gewesen?	geschätzte Fahrleistung (km): <input type="text" value="20000"/>	geschätzte Fahrleistung (km): <input type="text" value="10000"/>
An welchem Ort ist Ihr Pkw zur Zeit zugelassen?	Wohnort <input checked="" type="radio"/>	Wohnort <input checked="" type="radio"/>
	anderer Ort <input type="radio"/>	anderer Ort <input type="radio"/>
Wo parken Sie an Ihrer Wohnung üblicherweise?	Garage/Carport/privater Stellplatz <input checked="" type="radio"/>	Garage/Carport/privater Stellplatz <input checked="" type="radio"/>
	im öffentlichen Straßenraum <input type="radio"/>	im öffentlichen Straßenraum <input type="radio"/>
	unterschiedlich <input type="radio"/>	unterschiedlich <input type="radio"/>

NÄCHSTGELEGENE HALTESTELLE(N)
In welcher Zeit sind die von Ihrer Wohnung aus nächstgelegenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu Fuß erreichbar?
Falls die Haltestelle nicht erreichbar bzw. Ihnen nicht bekannt ist oder das Verkehrsmittel in Ihrer Stadt nicht existiert, tragen Sie bitte eine 0 ein!

Gehzeit zum Bus	<input type="text" value="5"/> min
Gehzeit zur Straßenbahn	<input type="text" value="5"/> min
Gehzeit zur S-Bahn	<input type="text" value="30"/> min
Gehzeit zur U-Bahn	<input type="text" value="0"/> min
Gehzeit zur Fähre	<input type="text" value="0"/> min
Gehzeit zum Nahverkehrs- oder Fernzug	<input type="text" value="30"/> min

Abbildung 5-3: Online-Haushaltsfragebogen (Ausschnitt)

PERSONENFRAGEBOGEN – Seite 1
Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die nachfolgenden Fragen möglichst selbstständig zu beantworten!

Nummer der Person:	Alteste Person			Zweitälteste Person			Drittälteste Person		
	1			2			3		
Alter	<input type="text" value="50"/>	<input type="text" value="45"/>	<input type="text" value="15"/>						
Geschlecht	m <input checked="" type="radio"/> w <input type="radio"/>	m <input checked="" type="radio"/> w <input type="radio"/>	m <input checked="" type="radio"/> w <input type="radio"/>						
NORMALITÄT DES STICHTAGES Entspricht der Ablauf des 01.01.2007 Ihrem normalen Ablauf wie zu anderen Tagen des gleichen Wochentages?	Ja <input checked="" type="radio"/> Nein <input type="radio"/>	Ja <input checked="" type="radio"/> Nein <input type="radio"/>	Ja <input checked="" type="radio"/> Nein <input type="radio"/>						
MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNG Sind Sie aus gesundheitlichen Gründen dauerhaft in Ihrer Mobilität eingeschränkt?	ja, durch Gehbehinderung <input type="checkbox"/> ja, durch Sehbehinderung <input type="checkbox"/> ja, durch andere Einschränkung(en) <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja, durch Gehbehinderung <input type="checkbox"/> ja, durch Sehbehinderung <input type="checkbox"/> ja, durch andere Einschränkung(en) <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja, durch Gehbehinderung <input type="checkbox"/> ja, durch Sehbehinderung <input type="checkbox"/> ja, durch andere Einschränkung(en) <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/>						
Haben Sie einen Schwerbehindertenausweis?	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>						
ERWERBSTÄTIGKEIT	Kind (noch nicht eingeschult) <input type="checkbox"/> Hausfrau/-mann <input type="checkbox"/> Rentner(in), Pensionär(in), im Vorruhestand <input type="checkbox"/> Mehr-/Zwischenständiger <input type="checkbox"/> z. Zt. arbeitslos, Null-Konjunktur <input type="checkbox"/> Schüler(in) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>						

Abbildung 5-4: Online-Personenfragebogen (Seite 1, Ausschnitt)

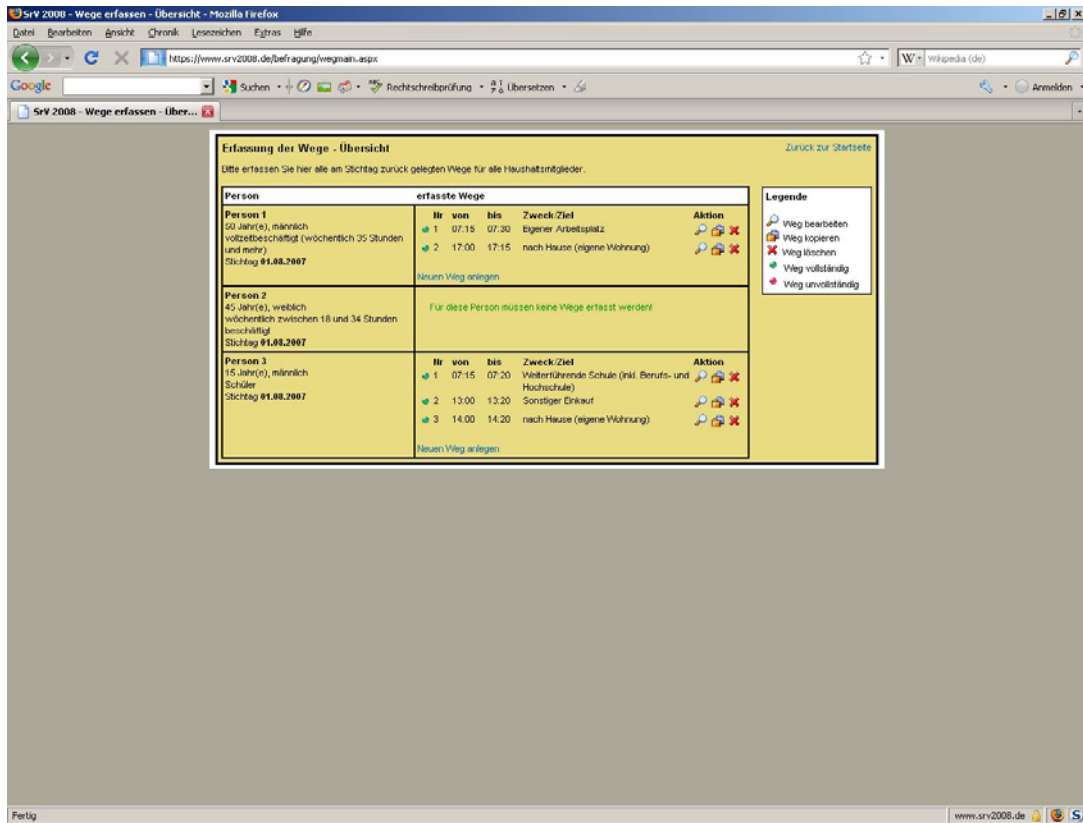


Abbildung 5-5: Online-Wegefragebogen (Teil 1)

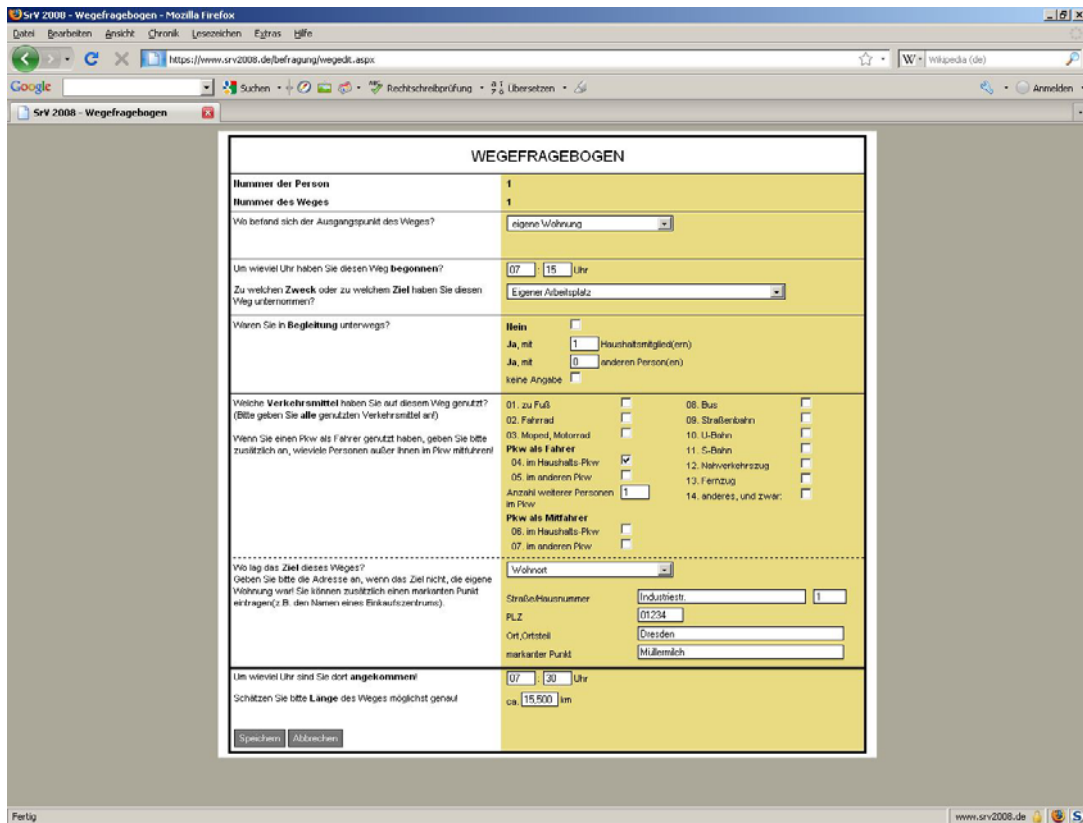


Abbildung 5-6: Online-Wegefragebogen (Teil 2)

5.5.4 Erinnerungsaktivitäten

Falls die Fragebögen nach einer Woche noch nicht ausgefüllt vorlagen (durch Rücksendung bzw. Ausfüllen der Online-Variante), wurden Erinnerungsschreiben versandt. Dabei waren insgesamt maximal zwei Erinnerungsstufen vorgesehen. Die Haushalte wurden zweimal im Abstand von jeweils einer Woche um die Rücksendung der Fragebögen gebeten. Für den Fall, dass diese noch nicht ausgefüllt worden waren, wurde ein neuer Stichtag vorgegeben.

Stand in der Folgewoche der Wochentag des Erststichtags nicht zur Verfügung (z. B. Ferien, vgl. Kapitel 3.1), wurde der Versand der Erinnerung entsprechend verschoben.

5.6 Wechsel der Befragungsmethodik

Haushalte, für die keine Telefonnummer recherchiert werden konnte und die somit zunächst schriftlich kontaktiert wurden, hatten dennoch die Möglichkeit, an der telefonischen Befragung teilzunehmen, indem sie

- diese Absicht an der Telefon-Hotline mitteilten oder
- auf dem Haushaltsfragebogen ihre Telefonnummer angaben und diesen mit dem Rücksendekuvert an das Erhebungsbüro zurücksandten.

Bei Nutzung der Telefon-Hotline konnte das Interview sofort durchgeführt oder ggf. unter Beachtung des vorgegebenen Stichtages ein Interviewtermin vereinbart werden.

Generell sollten alle Personen der schriftlichen Basisstichprobe, die aus irgendwelchen Gründen mit der Telefon-Hotline Kontakt aufnehmen, zu einem Wechsel zur telefonischen Befragungsmethode motiviert werden, da dort insgesamt eine bessere Datenqualität erzielbar ist.

Die Wechselrichtung war jedoch grundsätzlich offen. Bei Bedarf konnten Haushalte der telefonischen Basisstichprobe auch durch

- telefonische Anforderung und vollständige Rücksendung der Papierfragebögen oder
- vollständiges Ausfüllen der Online-Fragebögen

zur schriftlichen Befragungsmethode wechseln.

5.7 Begleitende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Während der gesamten Erhebung von Januar bis Dezember 2008 wurde durch die TU Dresden und die beauftragenden Institutionen eine im Einzelfall abgestimmte und möglichst stadtspezifische Presse- und Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt.

Die TU Dresden informierte die Auftraggeber regelmäßig über den aktuellen Stand des Feldverlaufs. Darüber hinaus erarbeitete die TU Dresden Vorlagen für Pressemitteilungen und stellte sie den Auftraggebern für die jeweils lokale Öffentlichkeitsarbeit zum SrV zur Verfügung. Diese war stadtspezifisch unterschiedlich ausgeprägt und reichte von gelegentlichen Presseinformationen in Tageszeitungen über Hinweise in Amtsblättern bis hin zu kontinuierlicher Präsenz auf kommunalen Internetseiten.

6 Stichprobe

6.1 Stichprobenanlage und -ziehung

Die Stichprobenplanung für das SrV 2008 erfolgte stadtspezifisch. Je nach Aufgabenstellung der Einzelstadt war eine vorgegebene Nettostichprobe zu erreichen, diese betrug für Oberzentren zwischen 1.000 Personen (Standardstadt) und 38.000 Personen (Berlin). In kleineren Gemeinden im Umland der Oberzentren wurden in der Regel mindestens 500 Personen befragt.

Die einzelnen Untersuchungsräume waren in der Regel räumlich gegliedert. Darüber hinaus gab es zum Teil besondere saisonale Anforderungen der Städte, die in der Stichprobenplanung Berücksichtigung fanden. Die Stichprobenziehung erfolgte einstufig. Folgende sechs Grundkonstellationen waren dabei möglich:

- Grundvariante (GV) 1: Zufallsstichprobe ohne räumliche Schichtung, mit stichtagsproportionaler Aufteilung über alle Erhebungsmonate bzw. Quartale
- GV 2: Zufallsstichprobe ohne räumliche Schichtung mit disproportionaler Aufteilung über die Erhebungsmonate (Erhöhung der Stichprobe im bisherigen Erhebungszeitraum April bis Juni bei gleichzeitiger Aufstockung der Gesamtstichprobe)
- GV 3: Zufallsstichprobe mit bevölkerungsproportionaler räumlicher Schichtung (z. B. nach Einwohnern der Stadtbezirke) mit stichtagsproportionaler Aufteilung über alle Erhebungsmonate bzw. Quartale
- GV 4: Zufallsstichprobe mit bevölkerungsproportionaler räumlicher Schichtung (z. B. nach Einwohnern der Stadtbezirke) und disproportionaler Aufteilung über die Erhebungsmonate (Erhöhung der Stichprobe im bisherigen Erhebungszeitraum April bis Juni bei gleichzeitiger Aufstockung der Gesamtstichprobe)
- GV 5: Zufallsstichprobe mit disproportionaler räumlicher Schichtung (z. B. Gleichverteilung über alle Stadtbezirke oder Aufstockung einzelner Stadtbezirke) und disproportionaler Aufteilung über die Erhebungsmonate (Erhöhung der Stichprobe im bisherigen Erhebungszeitraum April bis Juni bei gleichzeitiger Aufstockung der Gesamtstichprobe)
- GV 6: Zufallsstichprobe mit disproportionaler räumlicher Schichtung mit stichtagsproportionaler Aufteilung über alle Erhebungsmonate bzw. Quartale

Die Stichprobensteuerung erfolgte – soweit möglich – für jeden Erhebungsmonat getrennt. Der Steuerung nach Quartalen wurden die Standardquartale eines Kalenderjahres zugrunde gelegt (vgl. Abbildung 6-1). Somit war eine Stichprobensteuerung und Erhebungsauswertung für den klassischen SrV-Zeitraum – zumindest für Städte mit großen Stichproben oder einer Stichprobenaufstockung im zweiten Quartal – möglich.

Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
I. Quartal			II. Quartal			III. Quartal			IV. Quartal		
klassischer SrV-Zeitraum											

Abbildung 6-1: Standardquartale eines Kalenderjahres und klassischer SrV-Erhebungszeitraum

Die Adressen der zu befragenden Haushalte wurden aus dem Einwohnermelderegister der jeweiligen Stadt gezogen. Die Adressermittlung erfolgt über die Ziehung von Personen. Dabei gibt es keine Einschränkungen hinsichtlich bestimmter Personenmerkmale wie z. B. Alter, Nationalität, Haupt- oder Nebenwohnsitz.

Die Stichprobenziehung erfolgte als

- uneingeschränkte Zufallsauswahl oder
- geschichtete Auswahl entsprechend der vorgegebenen räumlichen Gliederung mit uneingeschränkter Zufallsauswahl je Schicht (Regelfall).

Im ersten Fall hat jede Person zunächst die gleiche (von null verschiedene) Wahrscheinlichkeit, gezogen zu werden. Bezogen auf einen Stadtteil gilt dieser Sachverhalt grundsätzlich analog. Bezogen auf die Gesamtstadt hängt die Auswahlwahrscheinlichkeit einer Person davon ab, ob es sich um eine proportional oder disproportional geschichtete Stichprobe handelt. Bei proportional geschichteten Stichproben ist die Auswahlwahrscheinlichkeit eines jeden Elementes identisch. Bei disproportional geschichteten Stichproben ist:

$\frac{n_h}{n} \neq \frac{N_h}{N}$	n	Gesamtanzahl der Merkmalsträger in der Stichprobe
	n_h	Anzahl der Merkmalsträger in der Stichprobe in der Schicht h
	N	Anzahl der Merkmalsträger in der Grundgesamtheit
	N_h	Anzahl der Merkmalsträger in der Grundgesamtheit in der Schicht h
	h	Schicht, d. h. abgegrenzte Gruppe aus der Grundgesamtheit (z. B. Zugehörigkeit zu Teilraum etc.)

Die Auswahlwahrscheinlichkeiten innerhalb einer Schicht sind – sofern uneingeschränkt zufällig gezogen wurde – gleich. Zwischen den Schichten unterschieden sich diese jedoch.

Ein wesentliches verkehrsplanerisches Ziel bestand darin, die Mobilität der Personen im Haushaltskontext zu erfassen. Dementsprechend sollten grundsätzlich alle Personen eines Haushaltes vollständig befragt werden.

Durch die Bildung einer Haushaltsstichprobe und der Befragung aller Personen entsteht eine einstufige Klumpenstichprobe, bei der die

Klumpen den Haushalten entsprechen. Die nach dem oben beschriebenen Verfahren gezogene Personenstichprobe wird demnach in eine Haushaltsstichprobe transformiert. Dadurch entsteht eine PPS-Stichprobe (Probability Proportional to Size) mit steigender Auswahlwahrscheinlichkeit proportional zur Haushaltsgröße.

Die Ziehung erfolgt – in Abhängigkeit von den softwaretechnischen Möglichkeiten der jeweiligen Einwohnermeldeämter – i. d. R. als uneingeschränkte Zufallsauswahl oder im Ausnahmefall als systematische Zufallsstichprobe mit Zufallsstart.

Bei Anwendung des erstgenannten Verfahrens ist zunächst die Auswahlgesamtheit in eine zufällige Reihenfolge zu bringen. Dazu wird für jede Person eine eigene Zufallszahl erzeugt. Im Anschluss wird die Auswahlgesamtheit nach Zufallszahlen sortiert und daraus die ersten x Personen (bei teilräumlicher Gliederung je Ortsteil) ausgewählt (vgl. Tabelle 6-1).

Nicht sortierte Auswahlgesamtheit		Nach den Zufallszahlen sortierte Auswahlgesamtheit	
Personennummer	Zufallszahlen	Personennummer	Zufallszahlen
1	0,24124007	2	0,04246308
2	0,04246308	8	0,11153661
3	0,27632941	4	0,18420375
4	0,18420375	1	0,24124007
5	0,99205507	3	0,27632941
6	0,49371558	6	0,49371558
7	0,61239002	9	0,54799921
8	0,11153661	10	0,60231511
9	0,54799921	7	0,61239002
10	0,60231511	5	0,99205507

In die Stichprobe ausgewählt würden die Personen mit den Personennummern 2, 8 und 4.

Tabelle 6-1: Beispiel des uneingeschränkt zufälligen Auswählens von drei Personen aus einer Auswahlgesamtheit (zehn Personen)

Die Ziehung einer systematischen Zufallsstichprobe erfolgt, indem aus dem alphabetisch nach Nachnamen sortierten Adressregister mit einem vorher zu bestimmenden festen Schrittmaß jede x-te Adresse gezogen wird. Dabei ergibt sich x aus dem Quotienten von

$$x = \frac{\text{Anzahl der im EMR eingetragenen Einwohner}}{\text{Anzahl der Personen in der Auswahlstichprobe}}$$

Die erste Adresse ist durch Erzeugung einer Zufallszahl zufällig zu ziehen. Erfolgt die Stichprobenziehung getrennt nach räumlichen Teileinheiten, ist das Schrittmaß auf Basis der entsprechenden Einwohnerzahlen für jeden Stadtteil unabhängig zu bestimmen.

Für die nach Teilräumen geschichtete Stichprobenziehung ist es notwendig, dass im Einwohnermelderegister eine entsprechende Zuordnung von Adressen zu Teilräumen möglich ist. Durch die TU Dresden wurde für jede teilräumliche Stichprobenziehung ein Ziehungsplan vorgegeben, welcher die Anzahl zu ziehender Adressen je Teilraum enthielt.

Aus dem Einwohnermelderegister waren für jede zufällig gezogene Person die folgenden Merkmale auszuwählen:

- Name,
- Vorname,
- Akademischer Grad,
- Geschlecht,
- Straße,
- Hausnummer,
- Ort,
- Postleitzahl,
- Geburtsjahr,
- Nationalität oder Staatsangehörigkeit sowie
- ggf. statistischer Bezirk oder städtisches Teilgebiet.

Das Geburtsjahr wurde für Kontrollzwecke und zur Steuerung des Versandes der Befragungsunterlagen benötigt. Damit sollte insbesondere vermieden werden, dass das Anschreiben an Kinder bzw. Jugendliche gerichtet wird. Bei Personen **ab 18 Jahren** bestand die Ansprache aus

Herrn/Frau [Vorname, Nachname].

Wurde eine Person im Alter von **unter 18 Jahren** gezogen, wurde das Schreiben mit

An den Haushalt [Nachname]

adressiert. Anstaltsbevölkerung wurde grundsätzlich mit befragt.

Um Kosten zu sparen, erfolgte die Adressziehung aus dem Einwohnermelderegister im Regelfall durch die jeweilige SrV-Stadt selbst. Die gezogenen Daten wurden anschließend an die TU Dresden übergeben.

Falls ein Verkehrsbetrieb oder -verbund als alleiniger Auftraggeber einer SrV-Erhebung für einen Untersuchungsraum fungierte, veranlasste

die TU Dresden die Stichprobenziehung bei der jeweiligen Kommune auf eigene Kosten.

An der TU Dresden erfolgte eine erste Plausibilitätskontrolle in Bezug auf die Verteilung nach den Merkmalen Geschlecht und Anfangsbuchstabe des Nachnamens. Zeigten sich deutliche Abweichungen von den üblichen Verteilungen (vgl. Abbildung 6-2), wurden diese mit dem jeweiligen Einwohnermeldeämtern diskutiert und ggf. korrigiert.

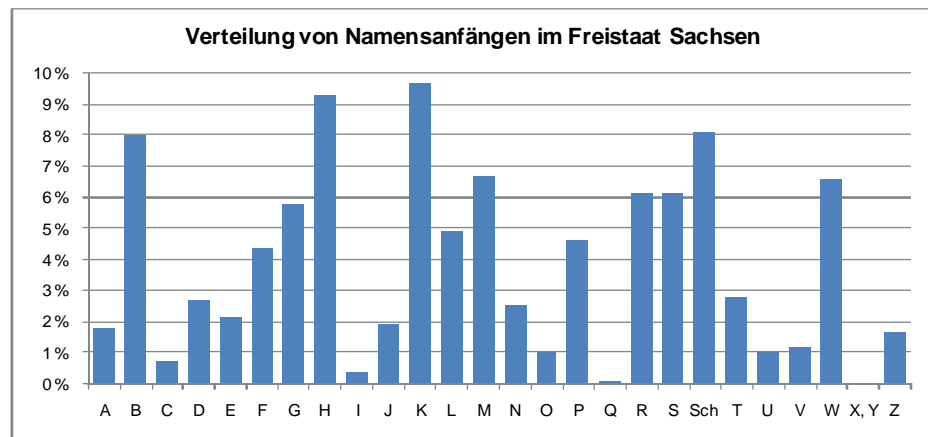


Abbildung 6-2: Verteilung von Namensanfängen am Beispiel Sachsen⁵

Im Anschluss wurden die Adressstichproben dem für die Feldarbeit zuständigen Erhebungsinstitut übergeben. Dort erfolgten weitere Aufbereitungsschritte wie z. B. die Angleichung von Orts- und Straßenschreibweisen.

Bei der Entgegennahme, Zwischenaufbewahrung und Weitergabe der Adressdaten waren von der TU Dresden und dem Erhebungsbüro umfangreiche Datenschutzbestimmungen einzuhalten.

6.2 Umfang der Nettostichprobe

Im Vorfeld einer Erhebung kann die erforderliche Stichprobengröße unter Zugrundelegung einiger Annahmen lediglich grob abgeschätzt werden. Eine Genauigkeitsschätzung der erhobenen Parameter erfolgt naturgemäß erst a posteriori. Für eine sachgerechte Schätzung sind Vorkenntnisse zur Merkmalsausprägung und deren Varianz notwendig. Diese können entweder auf Erfahrungen beruhen, aus vorangegangenen ähnlichen Erhebungen näherungsweise übernommen bzw. durch gesonderte Vorstudien ermittelt werden.

Mit der Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2003‘ lag eine Datenbasis vor, die für eine derartige Schätzung geeignet war. Diese wurde daher der Nettostichprobenberechnung zugrunde gelegt.

Für die Berechnung des Stichprobenumfangs waren dabei verschiedene Gesichtspunkte zu beachten.

⁵ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (Hrsg.): Statistik in Sachsen 1/2004

- Für Erwartungswerte der Grundgesamtheitsparameter und deren Varianz wurde die Datenbasis die ‚Stadtgrößengruppe 100.000 bis 500.000 Einwohner in Ostdeutschland‘ des SrV 2003 zugrunde gelegt.
- Die Erwartungswerte der Varianz wurden unter Annahme uneingeschränkter Zufallsauswahl sowie gesondert unter Berücksichtigung der Effekte des Stichprobenplanes (Schätzmethode Taylor-Linearisierung) geschätzt.
- Die mittlere Haushaltsgröße schwankt von Stadt zu Stadt, wobei diese tendenziell mit zunehmender Stadtgröße kleiner wird.
- Bei teilräumlicher Untergliederung konnten aus finanziellen Gründen in den meisten Fällen nicht die gleichen Genauigkeitsanforderungen gestellt werden wie für die Gesamtstadt.

Grundsätzlich lässt sich als Faustregel festhalten, dass eine Verdopplung der statistischen Sicherheit mit einer Vervierfachung des Stichprobenumfangs einhergeht⁶. Der Umfang der Nettostichprobe ergibt sich aus der Art der zu erhebenden Verhaltenskennwerte und unter Berücksichtigung der stadtspezifischen Genauigkeitsanforderungen. Die Anforderungen der Städte an die Erhebungsdaten variieren dabei vor allem aufgrund unterschiedlicher Ziele in der strategischen Verkehrsplanung. Neben der kontinuierlichen Beobachtung der Verkehrsentwicklung und der Nutzung der Daten für Modellrechnungen und Wirkungsanalysen werden die Kenngrößen als Modellparameter und zur Kalibrierung für die Verkehrsnachfragemodellierung verwendet. Dabei sind die Datenanforderungen unmittelbar vom Modellierungsgegenstand abhängig. Die Anforderungen mikroskopischer Verkehrsplanungsmodelle unterscheiden sich von denen der makroskopischen Herangehensweise zum Teil deutlich. Demnach ist eine generelle Aussage zum erforderlichen Stichprobenumfang nicht möglich, sondern stattdessen eine stadtspezifische Beurteilung erforderlich.

Zur Beobachtung der Verkehrsentwicklung auf gesamtstädtischer Ebene sind u. a. die zentralen Kennwerte zur Verkehrsteilnahme

- Mobilitätsbeteiligung,
- spez. Verkehrsaufkommen,
- Modal Split,
- mittlere Wegelänge und Reisezeit,
- Reisezwecke der Ortsveränderungen,
- Tageszeiten der Ortsveränderungen sowie
- Fahrzeugnutzung (Besetzungsgrad, Fahrzeugeinsatz)

bedeutsam. Dementsprechend ist die Stichprobengröße unter Berücksichtigung der Genauigkeit zu bemessen. Für den SrV-Standardfall erfolgt dies auf Basis des spezifischen Verkehrsaufkommens und des Modal Split auf gesamtstädtischer Ebene.

⁶ Bortz, J.: Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler. 6. Auflage 2004, Springer Medizin Verlag, Heidelberg, 2004, S. 105

Die Festlegung der SrV-Standardstichprobe basiert auf der Tatsache, dass in größeren Städten 1.000 befragte Personen erforderlich sind, um bei uneingeschränkter Zufallsauswahl das spezifische Verkehrsaufkommen für die Gesamtstadt mit 95 %iger Sicherheit und einer Genauigkeit von +/- 4 % zu bestimmen und den Modal Split (MIV-Anteil) mit einer Genauigkeit von +/- 2 Prozentpunkten zu erheben (ohne Endlichkeitskorrektur bei $N \geq 100 \cdot n$).

Die Größe der Stichprobe ist dabei stets ein Kompromiss zwischen Genauigkeit und Kosten. Berücksichtigt man die Effekte des Stichprobenplans auf die Varianz der Parameterschätzung, so wurde für die Erhebung des Jahres 2003 im Mittel ein Designeffektfaktor⁷ von etwa 1,4 bis 1,5 für das spezifische Verkehrsaufkommen und von etwa 2,0 bis 2,5 für den Modal Split berechnet.

Die Mehrzahl der sich am SrV 2008 beteiligenden Städte nutzt makroskopische Verkehrsplanungsmodelle. Die gängigen Modelltypen haben dabei ähnliche Anforderungen an das Datenmaterial. Für die Modellierung des städtischen Verkehrsgeschehens sollten die Kenngrößen zum Verkehrsverhalten stichprobentechnisch exakt und statistisch möglichst genau erhoben werden. Aufgrund der Kosten für die Durchführung einer Haushaltsbefragung ist jedoch auch hier ein Kompromiss zwischen hinreichender statistischer Genauigkeit und verfügbaren Finanzmitteln zu finden.

Wesentliche Kenngrößen für die Verkehrsmodellierung sind u. a.:

- das spezifische Verkehrsaufkommen (Verkehrserzeugung),
- der Analyse-Modal Split (Verkehrsaufteilung) sowie
- Reisezeiten und -weiten (Kalibrierung).

Dabei kann als grobe Faustregel gelten, dass für die Verkehrserzeugung (spez. Verkehrsaufkommen als Mittelwert in Wegen pro Bezugsperson und Tag) eine relative statistische Genauigkeit auf Basis eines 95 %-Konfidenzintervalls zwischen +/- 3 % und +/- 5 % für die *wesentlichen Personengruppierungen* als hinreichend angesehen werden kann. In Ausnahmefällen sollte diese nicht schlechter als zwischen +/- 10 % und +/- 15 % liegen.

Der für die Verkehrsaufteilung im Analysefall wesentliche Modal Split wird üblicherweise in Prozent angegeben. Da er i. d. R. räumlich differenziert erforderlich ist, muss bei der Stichprobenplanung eine hinreichend große Stichprobe auch räumlich differenziert vorgesehen werden. Für deren Dimensionierung kann als Faustregel gelten, dass sich die absolute statistische Genauigkeit möglichst zwischen +/- 2 Prozentpunkten und +/- 6 Prozentpunkten bewegen sollte. Für differenziertere Angaben (Modal Split nach Quelle-Ziel-Gruppen bzw. Modal Split nach Quelle-Ziel-Gruppen und räumlicher Untergliederung) kön-

⁷ Der Designeffektfaktor, als Wurzel des Designeffektes, lässt sich als Vergrößerungsfaktor des Standardfehlers gegenüber einer uneingeschränkten Zufallsauswahl interpretieren, der aufgrund eines komplexen Stichprobendesigns zu erwarten ist.

nen auch größere absolute Fehler bis ca. +/- 10 Prozentpunkte in Kauf genommen werden.

Die Kenngrößen mittlere Reisezeit und mittlere Reiseweite nach Hauptverkehrsmittel sollten ohne weitere Differenzierung weitestgehend stabil ermittelt werden. Dabei kann als akzeptabler Fehlerbereich gleiches gelten wie für das spez. Verkehrsaufkommen. Statistisch sichere Angaben für tiefere Differenzierungen (verhaltenshomogene Personengruppen, Reisezwecke bzw. Quelle-Ziel-Gruppen oder räumliche Teilgebiete) sind wünschenswert.

Für die Berechnung der notwendigen Stichprobengröße in Berlin wurden die oben dargestellten modelltheoretischen Anforderungen zugrunde gelegt. Um diese zu erfüllen, waren in Berlin etwa 38.000 Personen zu befragen.

Eine Reihe von Städten haben Anforderungen und finanzielle Möglichkeiten die zwischen denen einer SrV-Standardstadt und denen Berlins liegen. Die Genauigkeiten variieren daher stadtspezifisch je nach realisierter Nettostichprobe. Tabelle 6-2 enthält die beauftragten Nettostichproben der Städte.

Auswertbereich	Auftraggeber	Nettostichprobe (Personen)
1 Augsburg	Stadt Augsburg	2.500
2 Berlin Werktag	Land Berlin	38.000
3 Berlin Wochenende	Land Berlin	2.000
4 Bremen	Stadt Bremen	2.500
5 Chemnitz	Stadt Chemnitz	1.000
6 Cottbus	Stadt Cottbus u. Land Brandenburg	1.500
7 Dessau-Rosslau	Stadt Dessau-Roßlau	1.000
8 Dresden	Landeshauptstadt Dresden, VVO ¹ u. DVB ²	2.500
9 Coswig/Radebeul		500
10 Dippoldiswalde		500
11 Freital/Tharandt		500
12 Großenhain	Landeshauptstadt Dresden,	500
13 Heidenau	VVO ¹ u.	500
14 Kamenz	DVB ²	500
15 Meißen		500
16 Pirna		500
17 Radeberg		500
18 Riesa		500
19 Düsseldorf	Landeshauptstadt Düsseldorf	8.000
20 Erfurt	Landeshauptstadt Erfurt	1.000
21 Frankfurt am Main	Stadt Frankfurt u. traffiQ	5.000
22 Fürth	Stadt Fürth	2.500
23 Gera	Stadt Gera u. GVB ³	1.000
24 Halle	Stadt Halle	1.000
25 Jena	Stadt Jena	1.000
26 Kaiserslautern	Stadt Kaiserslautern	1.000
27 Kassel	Stadt Kassel	3.000
28 Kiel	Landeshauptstadt Kiel	1.000
29 Leipzig	Stadt Leipzig	1.900

wird fortgesetzt

Auswertbereich	Auftraggeber	Nettostichprobe (Personen)	
30	Borna	500	
31	Delitzsch	500	
32	Eilenburg	500	
33	Grimma	500	
34	Markkleeberg	ZVNL ⁴ (MDV ⁵)	1.000
35	Pegau		500
36	Schkeuditz		1.000
37	Torgau		500
38	Wurzen		500
39	Magdeburg	Landeshauptstadt Magdeburg	1.000
40	Mainz	Landeshauptstadt Mainz	2.500
41	Mannheim	Stadt Mannheim	1.000
42	Beetzendorf-Diesdorf		279
43	Südliche Altmark	NASA ⁶	342
44	Möckern-Loburg-Fläming		298
45	Obere Aller		480
46	Potsdam	Landeshauptstadt Potsdam u. Land Brandenburg	1.000
47	Bernau		600
48	Eberswalde		600
49	Eichwalde/Zeuthen		600
50	Falkensee/Dallgow/Wustermark	Land Brandenburg,	600
51	Ludwigsfelde	Land Berlin u.	600
52	Oranienburg	VBB ⁷	600
53	Rüdersdorf		600
54	Spremberg		600
55	Strausberg		600
56	Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow		600
57	Rostock	Stadt Rostock	1.000
58	Schwerin	Landeshauptstadt Schwerin	1.000
59	Ulm/Neu-Ulm	SWU ⁸ u. DING ⁹	3.000
60	Ahnatal		400
61	Baunatal		949
62	Fuldabrück		400
63	Fuldatal		412
64	Kaufungen	ZRK ¹⁰	439
65	Lohfelden		476
66	Niestetal		400
67	Schauenburg		400
68	Vellmar		624
69	Zwickau	Stadt Zwickau	1.000
		111.299	

¹ Verkehrsverbund Oberelbe GmbH

² Dresdner Verkehrsbetriebe AG

³ Geraer Verkehrsbetrieb GmbH

⁴ Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig

⁵ Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH

⁶ Nachverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

⁷ Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

⁸ Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH

⁹ Donau-Iller-Nahverkehrs-GmbH

¹⁰ Zweckverband Raum Kassel

Tabelle 6-2: Größe der geplanten Nettostichproben in den SrV-Auswertbereichen

6.3 Umfang der Auswahlstichprobe

Der Umfang der Auswahlstichprobe berechnet sich aus der zu erreichenden Netto- bzw. Sollstichprobe S unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren:

- HG: mittlere Haushaltsgröße der Stadt,
- UA: Anteil der unechten Ausfälle,
- AT: Anteil telefonisch erreichbarer Haushalte,
- AS: Anteil schriftlich erreichbarer Haushalte,
- RT: Anteil der telefonischen Answerer,
- RS: Anteil der schriftlichen Answerer,
- HHNV: Anteil nicht verwertbarer Haushalte,
- SF: Sicherheitsfaktor.

Die Berechnung des Übersteuerungsfaktors zeigt Tabelle 6-3.

Berechnungsgröße	Normal-variante	Sicherheits-variante
Sollstichprobe, Personen, Standardfall (S)	1.000	1.000
Mittlere Haushaltsgröße in der Stadt (HG)	1,9	1,9
Sollstichprobe, Haushalte (SPHH = P / HG)	526	526
Anteil der unechten Ausfälle (UA)	10 %	10 %
Anzahl erforderlicher Haushalte einschl. unechter Ausfälle (AEHH = SPHH * (1 + UA))	579	579
Anteil telefonisch erreichbarer Haushalte (AT)	50 %	35 %
Erforderliche Anzahl telefonisch erreichbarer Haushalte (HHTel = AEHH * AT)	289	203
Anteil der telefonischen Answerer (RT)	50 %	40 %
Erforderliche Einsatzstichprobe telefonisch (ESPT = HHTel / RT)	579	507
Anteil schriftlich erreichbarer Haushalte (AS)	50 %	65 %
Erforderliche Anzahl schriftlich erreichbarer Haushalte (HHSchr = AEHH * AS)	289	376
Anteil der schriftlichen Answerer (RS)	15 %	15 %
Erforderliche Einsatzstichprobe schriftlich (ESPS = HHSchr / RS)	1.930	2.509
Zwischensumme 1 (ZWS1 = ESPT + ESPS)	2.509	3.015
Anteil nicht verwertbarer Haushalte (HHNV)	10 %	10 %
Zwischensumme 2 (ZWS2 = ZWS1 * (1 + HHNV))	2.760	3.317
Sicherheitsfaktor (SF)	1,1	1,1
Auswahlstichprobe, Haushalte, gesamt (APHH = ZWS2 * SF)	3.036	3.649
Übersteuerungsfaktor	5,8	6,9

Tabelle 6-3: Vereinfachte Rechnung zur Bestimmung des Übersteuerungsfaktors

Damit ergibt sich insgesamt ein Übersteuerungsfaktor (Verhältnis von Auswahl- zu Nettopersonenstichprobe) von etwa 6.

Für die Feldphase wurde vom Erhebungsbüro zunächst nur ein Teil der Einsatzstichprobe verwendet. Stellte sich während der Feldphase heraus, dass diese Stichprobe nicht ausreicht, um die Sollstichprobe zu erreichen, wurden weitere Adressen freigegeben. Dieses Vorgehen stellte sicher, dass alle Anstrengungen zur Ausschöpfungsoptimierung unternommen werden, jedoch bei Nichteintreten der prognostizierten Rückläufe keine erneute Stichprobenziehung aus dem EMR veranlasst werden muss.

6.4 Stichprobensteuerung

Um die Nettostichprobenmenge für teilräumliche Untergliederungen und Stichprobenaufstockungen im klassischen SrV-Befragungszeitraum zu steuern, wurde für jede SrV-Stadt ein Stichprobenplan entwickelt. Grundlage bildeten die in Kapitel 6.1 beschriebenen Grundvarianten. Aus den Stichprobenplänen ging schließlich klar hervor, wie viele Personen beispielsweise in einem Stadtbezirk in einem bestimmten Monat/Quartal erfolgreich befragt werden sollten, um die angestrebte Qualität der zu ermittelnden Kennziffern gewährleisten zu können.

Die dazu erforderliche Nettorücklaufsteuerung wurde stadtspezifisch organisiert. Dabei waren insbesondere Versand- und Erinnerungsfristen sowie Stichtagsverschiebungen bei nicht erreichbaren Haushalten bzw. Personen zu berücksichtigen.

7 Weitere Erhebungsunterlagen

7.1 Ankündigungsschreiben

Da in Abhängigkeit von den Ergebnissen der Telefonnummernrecherche in eine telefonische und eine schriftliche Basisstichprobe unterschieden wurde (vgl. Kapitel 5.1), ergaben sich zunächst zwei Grundversionen des Ankündigungsschreibens (vgl. Abbildung 7-1 und Abbildung 7-2).

Zusätzlich erfolgte eine Differenzierung nach der Art des Absenders. Im Standardfall trat die TU Dresden als Absender des Ankündigungsschreibens auf. In einer möglichen stadtspezifischen Variante wurde die jeweilige Stadt, der (Ober-)Bürgermeister oder eine städtische Behörde (z. B. das Verkehrsamt) als Absender genannt. Somit waren insgesamt vier Varianten des Ankündigungsschreibens möglich (vgl. Tabelle 7-1).

Stichprobenteil	TU Dresden als Absender	Stadtspezifischer Absender
telefonische Basisstichprobe	Variante T-TU	Variante T-S
schriftliche Basisstichprobe	Variante S-TU	Variante S-S

Tabelle 7-1: Varianten des Ankündigungsschreibens

Die angeschriebenen Haushalte erhielten mit dem Ankündigungsschreiben

- Informationen zum Anliegen der Erhebung,
- das genaue Datum des vorgegeben Stichtags,
- Hinweise zum Ausfüllen des Merkblattes (nur telefonische Basisstichprobe) bzw.
- Hinweise zum Ausfüllen der Fragebögen und deren Rücksendung (nur schriftliche Basisstichprobe),
- die Zugangsdaten für die Online-Befragung,
- die Nummer der kostenlose Telefon-Hotline sowie die Webadresse mit weiterführenden Informationen zu ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ sowie
- einen Dank für die Mitwirkung bei der Erhebung.



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**

Fakultät Verkehrswissenschaften ‚Friedrich List‘

TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung, 01062 Dresden



**Verkehrs- und
Infrastrukturplanung**

Prof. Dr.-Ing.
Gerd-Axel Ahrens

Forschungsprojekt ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in unseren Städten ist eine dringende und nicht immer leichte Aufgabe. Damit sich die Verkehrsplanung an den realen Bedürfnissen der Bevölkerung orientieren kann, sind aktuelle Daten zum Verkehrsverhalten der Bürger aller Altersgruppen unerlässlich. Dazu führen wir in Zusammenarbeit mit Ihrer Stadt eine Verkehrsbefragung privater Haushalte durch.

Für den Erfolg dieses Projektes ist Ihre Teilnahme sehr wichtig. Wir bitten Sie daher herzlich, uns bei dieser Aufgabe zu unterstützen.

Ihren Haushalt haben wir über ein Zufallsverfahren aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt und Ihre Telefonnummer dem Telefonbuch entnommen. Ihre Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig und Ihre Angaben werden in anonymisierter Form ausgewertet. Wir versichern Ihnen ausdrücklich, dass alle Vorschriften des Datenschutzes strikt eingehalten werden. Ihre Daten werden einmalig nur für diese Befragung genutzt und anschließend gelöscht.

Im Mittelpunkt der Befragung stehen Informationen zu Ihrem Haushalt und zu den Wegen aller Haushaltsmitglieder an folgendem Stichtag:

Wochentag, den xx.xx.xxxx

Nach diesem Stichtag wird Sie das von der TU Dresden beauftragte Erhebungsinstitut **omniphon GmbH, Leipzig anrufen** und Ihnen Fragen zu Ihrem Haushalt sowie zu den Wegen aller Haushaltsmitglieder stellen. Zur Vorbereitung dieses Telefongesprächs bitten wir Sie und alle Angehörigen Ihres Haushaltes, die beiliegenden Merkblätter am Stichtag mit sich zu führen und darauf die erforderlichen Informationen für alle Ihre Wege zu notieren. Halten Sie bitte die Merkblätter für das Telefongespräch bereit. **Bitte schicken Sie nichts zurück!** Die Wegeangaben von Kindern unter 14 Jahren werden selbstverständlich nur über die Eltern abgefragt.

Sie können an der Befragung auch über das Internet teilnehmen. Nutzen Sie dazu bitte den Online-Fragebogen unter www.srv2008.de. Die Anmeldung erfolgt über Ihre persönliche ID: xxxxxx und Ihr Passwort: xxxxxxxxxx.

Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Bereitschaft, uns bei der Erarbeitung aktueller Grundlagen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens

PS: Für Hinweise, Rückfragen und Kritik nutzen Sie bitte von Montag bis Sonntag 6:00–23:00 Uhr unser kostenloses Infotelefon unter der Nummer **0800/60 60 604**. Weitere Informationen zur Befragung erhalten Sie im Internet unter www.tu-dresden.de/srv2008.

Abbildung 7-1: Ankündigungsschreiben (telefonische Basisstichprobe)



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**

Fakultät Verkehrswissenschaften ‚Friedrich List‘

TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung, 01062 Dresden



Verkehrs- und
Infrastrukturplanung
Prof. Dr. Ing.
Gerd-Axel Ahrens

Forschungsprojekt ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in unseren Städten ist eine dringende und nicht immer leichte Aufgabe. Damit sich die Verkehrsplanung an den realen Bedürfnissen der Bevölkerung orientieren kann, sind aktuelle Daten zum Verkehrsverhalten der Bürger aller Altersgruppen unerlässlich. Dazu führen wir in Zusammenarbeit mit Ihrer Stadt eine Verkehrsbefragung privater Haushalte durch. Für den Erfolg dieses Projektes ist Ihre Teilnahme sehr wichtig. Wir bitten Sie daher herzlich, uns bei dieser Aufgabe zu unterstützen. Im Mittelpunkt der Befragung stehen Informationen zu Ihrem Haushalt und zu den Wegen aller Haushaltsmitglieder an einem bestimmten Tag.

Ihren Haushalt haben wir über ein Zufallsverfahren aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt. Ihre Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig und Ihre Datenangaben bleiben anonym. Alle Vorschriften des Datenschutzes werden strikt eingehalten und Ihre Angaben werden nur in anonymisierter Form ausgewertet.

Mit diesem Brief erhalten Sie einen Haushaltsfragebogen, einen Personenfragebogen und mehrere Wegefragebögen. Wir bitten Sie und alle Angehörigen des Haushalts, die darauf angegebenen Fragen für folgenden Stichtag

Wochentag, den xx.xx.xxxx

zu beantworten. Bitte beginnen Sie mit dem Haushaltsfragebogen und beachten Sie dort unbedingt die auf der ersten Seite enthaltenen Hinweise. Für den Stichtag empfehlen wir Ihnen den Wegefragebogen mit sich zu führen und die wichtigsten Felder (Zieladresse, Uhrzeiten etc.) direkt vor Ort einzutragen. Senden Sie die vollständig ausgefüllten Fragebögen bitte unmittelbar nach dem Stichtag an das von der TU Dresden beauftragte Erhebungsinstitut omniphon GmbH, Leipzig zurück. Verwenden Sie dafür den beiliegenden Rückumschlag.

Sie können an der Befragung auch über das Internet teilnehmen. Nutzen Sie dazu bitte den Online-Fragebogen unter www.srv2008.de. Die Anmeldung erfolgt über Ihre persönliche ID: xxxxxx und Ihr Passwort: xxxxxxxxxx.

Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Bereitschaft, uns bei der Erarbeitung aktueller Grundlagen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu unterstützen und verbleiben mit freundlichen Grüßen,



Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens

PS: Für Hinweise, Rückfragen und Kritik nutzen Sie bitte von Montag bis Sonntag 6:00–23:00 Uhr unser kostenloses Infotelefon unter der Nummer 0800/60 60 604. Weitere Informationen zur Befragung erhalten Sie im Internet unter www.tu-dresden.de/srv2008.

Abbildung 7-2: Ankündigungsschreiben (schriftliche Basisstichprobe)

7.2 Datenschutzerklärung

In der Datenschutzerklärung (vgl. Abbildung 7-3 und Abbildung 7-4) wird zugesichert, dass durch das Erhebungsbüro und die TU Dresden alle bezüglich des Datenschutzes geltenden Bestimmungen strikt eingehalten werden.

Den angeschriebenen Haushalten wurde mitgeteilt, dass die Fragebögen völlig anonym ausgewertet und zusammengefasst werden, so dass keinerlei Rückschlüsse auf einzelne Personen mehr möglich sind. Die schriftlichen Fragebögen wurden nach Abschluss der Erhebung vernichtet.

Es erfolgte weiter der Hinweis, dass die Adressdaten nur für die Dauer der Erhebung gespeichert und anschließend gelöscht werden. Keinesfalls erfolgt eine Weitergabe persönlicher Daten über die TU Dresden oder das Erhebungsbüro hinaus.

**Erklärung zum Datenschutz und
zur absoluten Vertraulichkeit Ihrer Angaben
bei der Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘**

Das Projekt Mobilität in Städten – SrV 2008 ist ein Forschungsprojekt des Lehrstuhls Verkehrs- und Infrastrukturplanung der Technischen Universität Dresden. Dabei soll das Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Städten untersucht werden.

Ihre Teilnahme ist selbstverständlich **freiwillig**. Mit der technischen Durchführung der Befragung hat die Technische Universität Dresden das Erhebungsbüro omniphon GmbH beauftragt.

Es wird zugesichert, dass sowohl die Technische Universität Dresden als auch das beauftragte Erhebungsbüro die einschlägigen Bestimmungen zum Datenschutz einhalten und dass alle an der Erhebung beteiligten Personen schriftlich zur Einhaltung dieser Bestimmungen verpflichtet sind.

Alle erhobenen Daten werden ausschließlich für das Forschungsprojekt ‚Mobilität in Städten - SrV 2008‘ verwendet.

Die Ergebnisse werden ausschließlich in **anonymisierter Form** und für **Gruppen** zusammengefasst dargestellt und in wissenschaftlich üblicher Form veröffentlicht. Das bedeutet: Niemand kann aus den Ergebnissen erkennen, von welcher Person welche Angaben gemacht worden sind.

Es gibt demnach keine Weitergabe von Daten, die Ihre Person erkennen lassen!

Natürlich erfährt auch niemand, ob Sie an der Erhebung teilgenommen haben oder nicht.

Sollten Sie an der Erhebung teilgenommen haben und nachträglich der Erhebung widersprechen wollen, so wenden Sie sich bitte an die Technische Universität Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung, 01062 Dresden.

Im Falle des Widerspruchs werden wir Ihre Daten, sofern sie sich im Verfahrensablauf noch Ihrer Person zuordnen lassen, selbstverständlich unverzüglich löschen.

Sollten Sie Fragen haben, wenden Sie sich bitte an das Erhebungsbüro omniphon GmbH, Magazinstraße 3, 04109 Leipzig. Sie erreichen es unter der Telefonnummer 0800 – 60 60 604 kostenlos.

Auf der Rückseite dieser Erklärung wird Ihnen die Bearbeitung Ihrer Angaben vom Fragebogen bis zur völlig anonymen Ergebnistabelle erläutert.


Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens
(Technische Universität Dresden)



Dipl.-Geogr. Jochen Heller
(Erhebungsbüro omniphon GmbH)

Abbildung 7-3: Datenschutzerklärung (Seite 1)

Was geschieht mit Ihren Angaben?

1. Die Eintragung der Antworten in den Fragebogen erfolgt durch einen Telefoninterviewer oder bei der elektronischen Eingabe Ihres Fragebogens z.B. so:

Welche **VERKEHRSMITTEL** haben Sie auf diesem Weg genutzt?
(Bitte alle Verkehrsmittel angeben)

➔

Bus

Straßenbahn

Eisenbahn

2. Nach der Befragung des Haushaltes werden Adresse und Fragebogeneintragen voneinander getrennt. Beide erhalten eine Code-Nummer. Falls Sie Ihre Telefonnummer auf dem Fragebogen angegeben haben, wird diese geschwärzt und ist nicht mehr erkennbar. Wer dann den Fragebogen sieht, weiß also nicht, von wem die Antworten gegeben wurden. Die Adresse bleibt unter Verschluss. Sie wird gelöscht, sobald alle Antworten Ihres Haushaltes vollständig und fehlerfrei erfasst wurden, spätestens am Ende der Befragung.

3. Die Fragebogeneintragen werden in Zahlen umgesetzt und **ohne Ihren Namen, ohne Ihre Adresse und ohne Zieladressen** (also anonymisiert) auf einen Datenspeicher (Diskette, Festplatte) übertragen. Die so anonymisierten Daten, mit deren Hilfe kein Personenbezug mehr hergestellt werden kann, können an Projektpartner weiter gegeben werden.

4. Dann werden diese anonymisierten Daten (ohne Namen und Adresse!) von der **Technischen Universität Dresden** mit einem Computer ausgewertet. Der Computer zählt z.B. alle Antworten pro Verkehrsmittel und errechnet Prozentergebnisse.

5. Das Gesamtergebnis und die Ergebnisse von Teilgruppen (z.B. Frauen, Männer) werden in Tabellen ausgedruckt, ohne dass Angaben von Einzelpersonen erkennbar sind:

	Gesamt %	Frauen %	Männer %
Bus	25	20	30
Straßenbahn	11	13	9
Eisenbahn	10	8	12

6. In jedem Fall gilt also:

- Ihre Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich **freiwillig**.
- Es ist selbstverständlich, dass die Technische Universität Dresden und das Erhebungsbüro omniphon GmbH alle Vorschriften einhalten.
- Sie können absolut sicher sein, dass
 - Ihr Name und Ihre Anschrift nicht wieder mit Ihren Angaben im Fragebogen zusammengeführt werden, so dass **niemand** erfährt, welche Angaben Sie gemacht haben.
 - Ihr Name und Ihre Anschrift **nicht** an Dritte weitergeben werden.
 - Keine **Einzelangaben** an Dritte weitergegeben werden, die einen Rückschluss auf Ihre Person zulassen.

Abbildung 7-4: Datenschutzerklärung (Seite 2)

7.3 Merkblatt zur Wegeprotokollierung

Die gemeinsam mit dem Ankündigungsschreiben an alle Haushalte der telefonischen Basisstichprobe versendeten Merkblätter (vgl. Abbildung 7-5 und Abbildung 7-6) sind als Hilfestellung gedacht. Sie bieten die Möglichkeit, das Verkehrsverhalten am Stichtag zu notieren, um das telefonische Wegeinterview zu erleichtern.

Ihr Merkblatt

Ihr Name:

Ihr Stichtag:

Wie wird es gemacht?
 Dieses Merkblatt soll Ihnen als Gedächtnisstütze für die Wege an Ihrem Stichtag dienen. Nehmen Sie es am besten an diesem Tag mit und tragen Sie darauf alle Wege ein.

Ein Weg ist immer mit einem bestimmten Zweck oder Ziel (z.B. Einkauf, Freizeitumrichtung) verbunden. Hin- und Rückweg sind dabei zwei Wege. Auch Fußwege und kurze Wege sind wichtig. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf dem Weg zu einem Ziel bleibt es ein Weg.

Weg Nr.	Um wie viel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?	Welches Ziel bzw. welchen Zweck hatte der Weg? (z.B. zur Arbeit, nach Hause, zum Einkauf)	Welche Verkehrsmittel haben Sie auf diesem Weg genutzt? (z.B. zu Fuß, mit dem Bus, mit dem PKW, bitte notieren Sie möglichst alle Fußwege und Verkehrsmittel.)	Wo lag das Ziel dieses Weges? (Bitte notieren Sie möglichst Straße, Hausnummer, Postleitzahl und Ort oder einen markanten Punkt am Ziel.)	Um wie viel Uhr sind Sie dort angekommen?	Wie lang war der Weg ungefähr?
Muster	7 : 35 Uhr	Weg zur Arbeit	Zu Fuß zur S-Bahn, dann mit der S-Bahn, dann mit der Straßenbahn	Arbeitsstraße 15 01069 Dresden	8:10 Uhr	10,5 km
1	___ : ___ Uhr				___ : ___ Uhr	___ km
2	___ : ___ Uhr				___ : ___ Uhr	___ km

Zur Eintragung von weiteren Wegen wenden Sie bitte das Blatt.

Abbildung 7-5: Merkblatt zur Wegeprotokollierung (Seite 1)

Weg Nr.	Um wie viel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?	Weilches Ziel bzw. welchen Zweck hatte der Weg? (z.B. zur Arbeit, nach Hause, zum Einkauf)	Welche Verkehrsmittel haben Sie auf diesem Weg genutzt? (z.B. zu Fuß, mit dem Bus, mit dem PKW, bitte notieren Sie möglichst alle Fußwege und Verkehrsmittel.)	Wo lag das Ziel dieses Weges? (Bitte notieren Sie möglichst Straße, Hausnummer, Postleitzahl und Ort oder einen markanten Punkt am Ziel.)	Um wie viel Uhr sind Sie dort angekommen?	Wie lang war der Weg ungefähr?
3	— : — Uhr				— : — Uhr	— km
4	— : — Uhr				— : — Uhr	— km
5	— : — Uhr				— : — Uhr	— km
6	— : — Uhr				— : — Uhr	— km
7	— : — Uhr				— : — Uhr	— km
8	— : — Uhr				— : — Uhr	— km

Abbildung 7-6: Merkblatt zur Wegeprotokollierung (Seite 2)

7.4 Erinnerungsschreiben

Erinnerungsschreiben kamen nur bei Haushalten der schriftlichen Basisstichprobe zum Einsatz. Dabei waren insgesamt maximal zwei Erinnerungsstufen vorgesehen. Die Haushalte wurden zweimal im Abstand von jeweils einer Woche um die Rücksendung der Fragebögen gebeten. Für den Fall, dass diese noch nicht ausgefüllt worden waren, wurde ein neuer Stichtag vorgegeben (vgl. Abbildung 7-7 und Abbildung 7-8).

Analog zum Ankündigungsschreiben war standardmäßig die TU Dresden als Absender aufgeführt. In einigen Städten trat wiederum die

jeweilige Stadt, der (Ober-)Bürgermeister oder eine städtische Behörde (z. B. das Verkehrsamt) als Absender auf.



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**

Fakultät Verkehrswissenschaften ‚Friedrich List‘

TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung, 01062 Dresden



Verkehrs- und
Infrastrukturplanung
Prof. Dr.-Ing.
Gerd-Axel Ahrens

Forschungsprojekt ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

vor einigen Tagen hatten wir Ihnen den Fragebogen zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ mit der Bitte um Beantwortung und Rücksendung zugesandt. Leider ist Ihre Rücksendung bis heute noch nicht bei uns eingegangen. Die Ergebnisse der Erhebung werden eine wichtige Grundlage für die kommunale Verkehrsplanung sein. Deshalb ist uns Ihre Mitwirkung wichtig.

Wir wenden uns daher noch einmal an Sie und bitten um Ihre Beteiligung.

Sollten Sie die Fragebögen bereits ausgefüllt haben, so senden Sie ihn bitte möglichst rasch zurück.

Sollten Sie die Unterlagen für den angegebenen Wochentag noch nicht ausgefüllt haben, nehmen Sie bitte stattdessen für

Wochentag, den xx.xx.xxxx

die Eintragungen vor und senden Sie die Fragebögen zurück.

Sollten Sie neue Fragebögen benötigen, können Sie diese über das kostenlose Infotelefon 0800/6060604 anfordern oder unter www.srv2008.de herunterladen.

Des Weiteren besteht die Möglichkeit, auch über das Internet an der Befragung teilzunehmen. Nutzen Sie dazu bitte den Online-Fragebogen unter www.srv2008.de. Die Anmeldung erfolgt über Ihre persönliche ID: xxxxxx und Ihr Passwort: xxxxxx.

Für Rückfragen im Zusammenhang mit der Befragung steht Ihnen weiterhin unser kostenloses Infotelefon unter der Rufnummer 0800/6060604 zur Verfügung.


Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens
(Technische Universität Dresden)

PS.: Sollten Sie die Fragebögen bereits zurückgeschickt haben, bedanke ich mich auf diesem Wege und bitte Sie, diese Erinnerung als gegenstandslos zu betrachten.

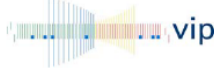
Abbildung 7-7: Erinnerungsschreiben (1. Erinnerung)



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**

Fakultät Verkehrswissenschaften ‚Friedrich List‘

TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung, 01062 Dresden



**Verkehrs- und
Infrastrukturplanung**

Prof. Dr. Ing.
Gerd-Axel Ahrens

Forschungsprojekt ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

Sie haben vor einigen Tagen Fragebögen zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ erhalten. Leider ist Ihre Antwort bis heute noch nicht bei uns eingegangen. Sofern Sie die Unterlagen für den angegebenen Wochentag noch nicht ausgefüllt haben, nehmen Sie bitte stattdessen für

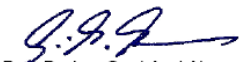
Wochentag, den xx.xx.xxxx

die Eintragungen vor und senden Sie die Fragebögen anschließend zurück.

Falls Ihnen das Ausfüllen zu kompliziert oder zu langwierig erscheint, besteht jederzeit die Möglichkeit, Ihre Angaben telefonisch zu übermitteln. Täglich von 6:00 - 23:00 Uhr steht Ihnen dazu die kostenlose Rufnummer **0800 / 60 60 60 4** zur Verfügung.

Unter www.srv2008.de können Sie Ihre Daten auch direkt online erfassen. Die Anmeldung erfolgt über Ihre **persönliche ID: xxxxxx** und Ihr **Passwort: xxxxxxxx**.

Ich bedanke mich sehr herzlich für Ihre Teilnahme an dieser wichtigen Untersuchung und verbleibe
mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens
(Technische Universität Dresden)

PS.: Sollten Sie die Fragebögen bereits zurückgeschickt haben, bedanke ich mich auf diesem Wege und bitte Sie, diese Erinnerung als gegenstandslos zu betrachten.

Abbildung 7-8: Erinnerungsschreiben (2. Erinnerung)

8 Feldarbeit und -verlauf

Die Feldarbeit wurde, wie bereits unter ‚Organisationsstruktur‘ (Kapitel 1.3) dargestellt, an die omniphon Gesellschaft für Dialogmarketing und Marktforschung mbH vergeben. Die direkten Vorbereitungen der Feldphase durch das Erhebungsinstitut umfassten im Wesentlichen

- die Programmierung der CATI- (vgl. Abbildung 8-1) und Projektsteuerungssoftware sowie der Online-Fragebögen,
- die Recherche von Telefonnummern (vgl. Abschnitt 5.3),
- die zeitliche Zuordnung der Adressen nach den Anforderungen des Schichtungsplanes der TU Dresden,
- den Druck der Erhebungsunterlagen und deren Vorbereitung für den Versand,
- die inhaltliche und technische Schulung der Mitarbeiter mit Unterstützung durch die TU Dresden sowie
- einen telefonischen Pretest der CATI- und Projektsteuerungssoftware sowie interner Abläufe durch telefonische Testbefragungen im Dezember 2007.

The screenshot shows a web-based CATI software interface. The top navigation bar includes 'Haushalt', 'Gesprächsergebnis', and 'Statistik'. The 'Haushalt' section contains form fields for 'Kunden-ID', 'Name', 'Vorname', 'Strasse', 'PLZ/Ort', 'Nationalität', and 'Geb.-Jahr'. The 'Statistik' section includes a dropdown for 'Befragungstyp' and input fields for 'Anzahl der Kontakte', 'letzter Kontakt', and 'Letzter Agent'. The main 'Interview' section features a table with columns for 'Nr.', 'Alter', 'Geschlecht', 'Tätigkeit', 'Stichtag', 'Mobil', and 'Komplett'. Below the table are several questionnaires, including one for confirming data collection for the date 01.08.2007 and another for mobility restrictions.

Abbildung 8-1: Eingesetzte CATI-Software des Erhebungsinstituts

Zu den Aufgaben des Erhebungsinstituts während der Feldphase gehörten

- der Versand der Erhebungsunterlagen,
- die Durchführung der CATI-Befragungen,
- die Erfassung von Papier- und Online-Fragebögen,
- Erinnerungsaktivitäten,
- die Besetzung der Hotline sowie

- die Kodierung von Zieladressen.

Die TU Dresden fungierte gegenüber dem Feldbüro als Auftraggeber und kontrollierte während der Feldarbeit regelmäßig die Arbeitsabläufe vor Ort. Ferner wurde während der gesamten Feldphase über eine Internetschnittstelle tagesaktuell der Feldverlauf verfolgt. Da die Übergabe der Rohdaten in mehreren Lieferungen erfolgte, bestand außerdem die Möglichkeit bereits frühzeitig mit der Aufbereitung zu beginnen und die Datenqualität zu überprüfen. Weiter standen das Erhebungsinstitut und die TU Dresden in engem Kontakt, um den Umgang mit unvorhergesehenen Ereignissen (z. B. drohender Arbeitskampf bei der Deutschen Post AG) oder speziellen Anliegen und Hinweisen der Befragten (postalisch oder an der Telefon-Hotline) abzustimmen.

Die stadt- bzw. teilraumspezifisch und monatsweise vorgegebenen Sollstichproben wurden in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle erreicht bzw. übertroffen. Abbildung 8-2 zeigt die Entwicklung der gesamten Sollstichprobe im Jahresverlauf. Die Stichprobensteuerung erfolgte wochenweise. Dabei wurden die gewonnenen Erkenntnisse zum Rücklauf für den Versandplan der Folgewoche genutzt. In einigen erst im Jahresverlauf hinzugekommenen SrV-Städten (u. a. Kassel) dauerten die Befragungen über den Dezember 2008 hinaus an.

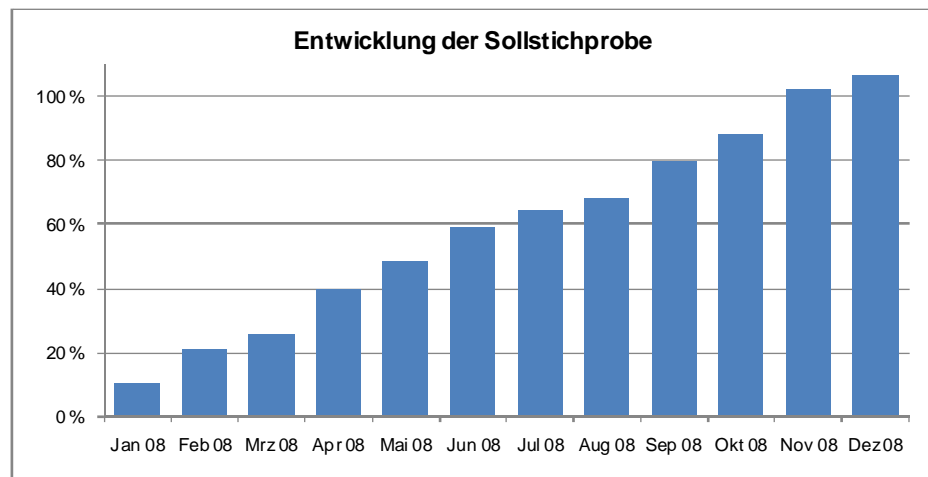


Abbildung 8-2: Summenhäufigkeit der SrV-Stichprobe im Jahresverlauf

Der Rücklauf als Quotient aus realisierter Answerstichprobe und eingesetzter Bruttostichprobe (Auswahlstichprobe abzüglich stichprobenneutraler Ausfälle) variierte nach Stadt und Typ der Basisstichprobe. Für telefonisch erreichbare Haushalte lag dieser zwischen 32 % und 54 %, für zunächst nur schriftlich erreichbare Haushalte zwischen 5 % und 16 % (vgl. Abbildung 8-3).

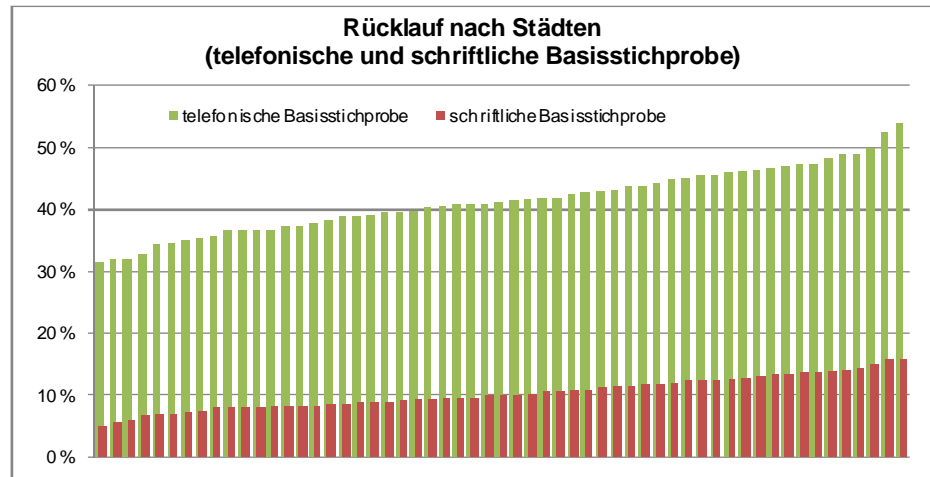


Abbildung 8-3: Rücklauf (telefonische und schriftliche Basisstichprobe, anonymisiert)

Damit ergab sich ein Gesamtrücklauf je nach Stadt von 20 % bis 37 % (vgl. Abbildung 8-4). Dieser liegt unter der erreichten Ausschöpfung von 2003 und blieb damit hinter den Erwartungen der Projektpartner zurück. Die Gründe sind vielschichtig und im Nachgang der Erhebung im Detail zu untersuchen⁸. Tatsächlich hat auch eine Vielzahl anderer in der Bundesrepublik stattfindender Bevölkerungsbefragungen mit diesem Phänomen zu kämpfen, so dass von einem sich insgesamt verschlechternden Umfrageklima ausgegangen werden muss.

Dennoch sollten – insbesondere im Hinblick auf den Befragungsdurchgang 2013 – Strategien entwickelt werden, die eine Steigerung oder zumindest Stabilisierung der Ausschöpfung ermöglichen. Auffällig, wenn auch nicht unbedingt überraschend, ist die stadtspezifische Variationsbreite des Rücklaufs. Auch hier bieten sich umfassende Untersuchungen an, um die maßgebenden Einflussfaktoren zu quantifizieren.

⁸ Analysen zu den Ausfällen, zu deren Gründen und den daraus resultierenden Auswirkungen auf Datenqualität und Gewichtung befinden sich im Teilbericht „Nonresponse-Analyse und Gewichtung der Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘“, verfügbar voraussichtlich ab Oktober 2009 unter <http://www.tu-dresden.de/srv/SrV_Web/>.

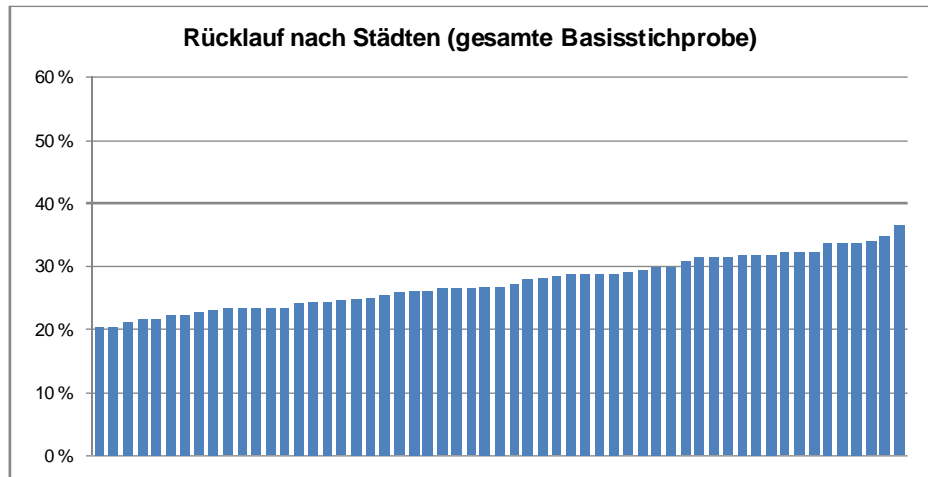


Abbildung 8-4: Rücklauf (gesamte Basisstichprobe, anonymisiert)

Abbildung 8-5 zeigt die Verteilung der verschiedenen Befragungsmethoden, unabhängig vom Typ der Basisstichprobe (telefonisch/schriftlich). Insgesamt wurden über 77 % aller erfolgreich befragten Haushalte am Telefon befragt. Nur 15 % der in der Nettostichprobe enthaltenen Haushalte nahm durch das Ausfüllen der Papierfragebögen an der Erhebung teil. Da immerhin fast 8 % aller befragten Haushalte die erstmals angebotene Möglichkeit der Online-Teilnahme nutzten, kann diese durchaus als sinnvolle und zielführende Ergänzung des SrV-Methodenmixes betrachtet werden.

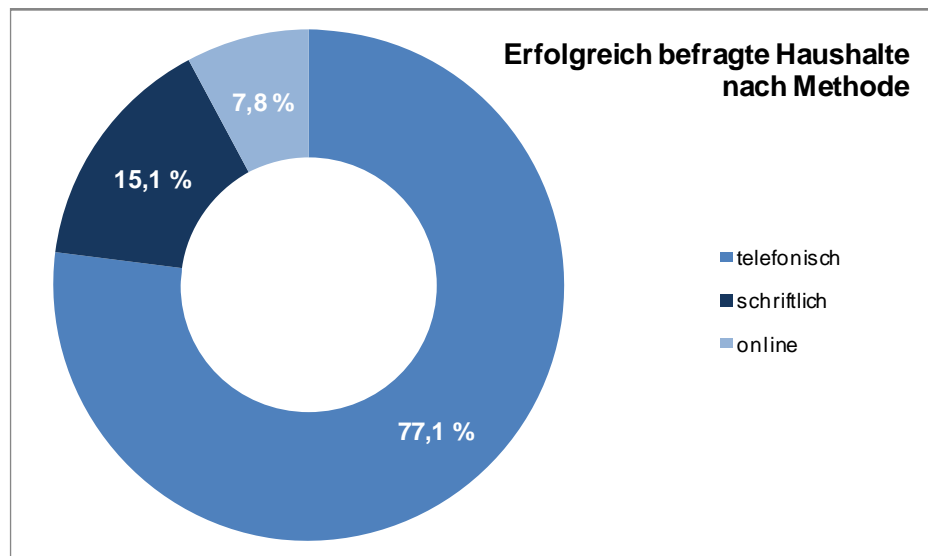


Abbildung 8-5: Erfolgreich befragte Haushalte nach Befragungsmethode

9 Datenaufbereitung

9.1 Notwendigkeit, Ziel und Umfang der Datenaufbereitung

Stichprobenerhebungen wie ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ unterliegen grundsätzlich verschiedenen Fehlereinflüssen. Im Rahmen der Datenaufbereitung wird versucht, die Auswirkungen von

- **Messfehlern** (bewusst oder unbewusst falsche Angaben beim Ausfüllen der Fragebögen bzw. im Telefoninterview) und
- **Datenverarbeitungsfehlern** (Ein- und Ausgabefehler, Programmierungs-, Formel- oder Tabellierungsfehler)

zu minimieren. Zusammen werden Mess- und Datenverarbeitungsfehler als **Inhaltsfehler** bezeichnet und gehören neben Erfassungsfehlern (Nonresponse und Fehler im Auswahlrahmen, vgl. Kapitel 10) zur Gruppe der Nichtstichprobenfehler. Weiterhin treten Stichprobenfehler auf, die aus der Notwendigkeit zur Ziehung einer Stichprobe statt dem Befragen aller Grundgesamtheitselemente entstehen, aber im Rahmen der Datenaufbereitung nicht relevant sind.

Die Datenaufbereitung dient dem Ziel, für die Auswertung widerspruchsfreie und weitgehend plausible Daten zur Verfügung zu stellen. Dadurch wird die Qualität der Erhebungsergebnisse von ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ gesichert.

Die Stichprobengröße von insgesamt ca. 115.000 befragten Personen und etwa 319.000 erhobenen Wegen weist auf den erheblichen Prüfaufwand der nachstehend beschriebenen Datenaufbereitungsschritte hin.

Nachdem bereits während der Datenerhebung durch das Erhebungsinstitut grundlegende Plausibilitätsprüfungen durchgeführt wurden, begann nach Übergabe der Rohdaten an die TU Dresden eine mehrmonatige Phase der Datenaufbereitung und Plausibilisierung⁹.

9.2 Überprüfung von Adressangaben

Der erste Schritt der Datenaufbereitung umfasste eine zweistufige, systematische Überprüfung aller Start- und Zieladressen (bestehend aus Straße, Hausnummer, Postleitzahl und Wohnort) bezüglich

- unvollständiger Angaben und
- deren Lage am Wohnort.

Die von den Befragten übermittelten Start- und Zieladressen waren in vielen Fällen nicht vollständig. Dies konnte verschiedene Gründe ha-

⁹ Die folgenden Unterkapitel geben nur einen knappen Überblick zur Datenaufbereitung. Ausführlich beschrieben ist diese in der Veröffentlichung „Rohdatenaufbereitung der Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘“, verfügbar voraussichtlich ab Oktober 2009 unter <http://www.tu-dresden.de/srv/SrV_Web/>

ben: Unwissen der Befragten, Verständigungsschwierigkeiten bei telefonischer Befragung oder unleserliche bzw. falsche Schreibweise in den Fragebögen. Insbesondere zur Plausibilisierung von Weglängen, zur Einschätzung und ggf. Korrektur sonstiger widersprüchlicher Angaben in den Wegeketten sowie zur teilräumlichen Zuordnung von Zielen waren jedoch möglichst genaue Adressangaben erforderlich.

Daher wurden alle unvollständigen Adressen, die nachträglich eindeutig zugeordnet werden konnten, ergänzt. Als hilfreich erwies sich hierbei insbesondere, dass die Befragten die Möglichkeit hatten, zusätzlich zur eigentlichen Adresse einen „markanten Punkt“ (z. B. den Namen eines Einkaufszentrums) anzugeben. Dieser enthielt häufig einen verwertbaren Hinweis auf die genaue (oder zumindest ungefähre) Lage eines Ziels. Die Auswertung dieser Angaben war allerdings sehr zeitaufwändig, da sie sich i. d. R. nicht automatisiert durchführen ließ.

Um die räumlichen Verkehrsarten Quell-, Ziel-, Binnen- und Außenverkehr korrekt abgrenzen zu können, musste die Lage jedes Ziels nach „liegt am Wohnort“ bzw. „liegt nicht am Wohnort“ (entscheidend ist die verwaltungsrechtliche Zugehörigkeit) spezifiziert werden. Aus Unwissenheit oder anderen Gründen konnten auch hierbei Fehler auftreten, die durch systematische Prüfung aller Adressen ggf. korrigiert werden mussten. War die Lage zum Wohnort nicht eindeutig (z. B. bei fehlender Adressangabe), wurde für die entsprechenden Wege die Variable zur Abgrenzung der räumlichen Verkehrsart als fehlend kodiert.

9.3 Einzelfallprüfung unplausibler Angaben

Den Schwerpunkt der Datenaufbereitung bildete die Einzelfallprüfung aller Haushalte, in denen „möglicherweise unplausible“ (d. h. widersprüchliche, ungewöhnliche oder fehlende) Angaben identifiziert werden konnten.

Die Markierung derartiger Datensätze erfolgte zunächst automatisiert mit Hilfe eines umfangreichen Prüfalgorithmus'. Dabei fanden einerseits Plausibilitätsabfragen, wie z. B.

- Alter vs. Fahrerlaubnisbesitz,
- Alter vs. Tätigkeit/Erwerbstätigkeit,
- Besitz vs. Verfügbarkeit am Stichtag vs. tatsächliche Nutzung eines Haushalts-Pkw,
- Anzahl der begleitenden Haushaltsmitglieder vs. Anzahl der im Haushalt lebenden Personen,
- Reisegeschwindigkeit vs. genutztes Verkehrsmittel oder
- Ankunftszeit vs. Beginn des Folgeweges,

andererseits der Vergleich verschiedener Merkmale mit vorgegebenen Grenzwerten (z. B. Anzahl der Begleiter, Entfernung der ÖPNV-Haltestelle) Anwendung.

Die Prüfung ergab insgesamt ca. 17.500 Haushalte, die im Anschluss einzeln plausibilisiert wurden. Dazu fand eine eigens in Microsoft Ac-

cess programmierte Auswertungsmaske Verwendung (vgl. Abbildung 9-1).

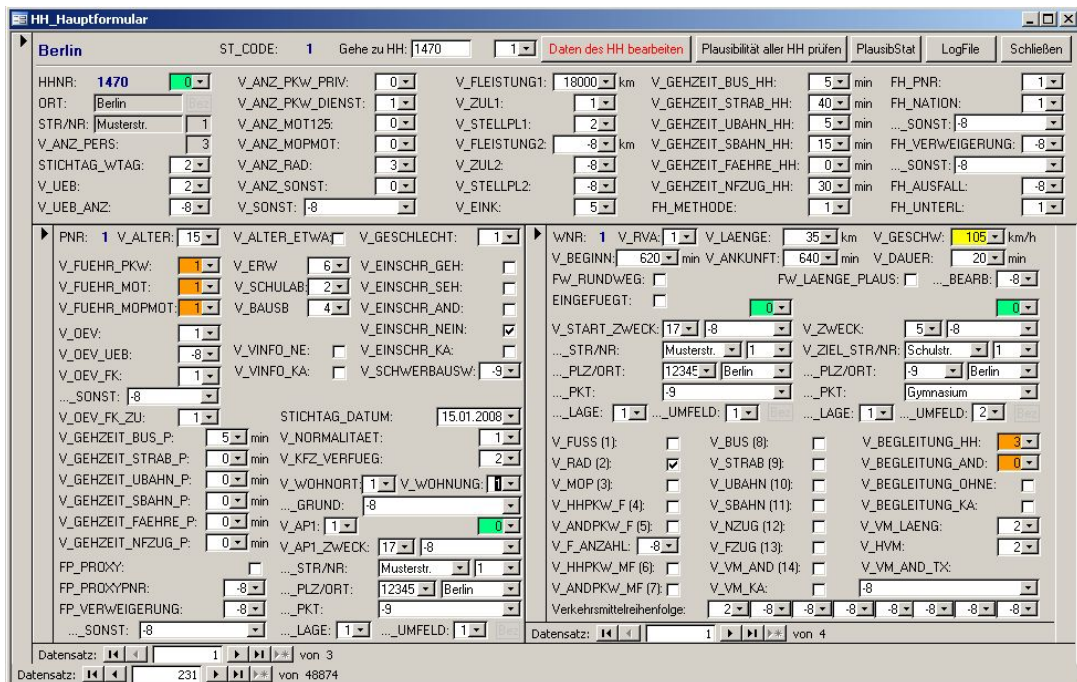


Abbildung 9-1: Plausibilisierungsmaske

Für die Bearbeitung möglicher Unplausibilitäten standen grundsätzlich die folgenden vier Optionen zur Verfügung:

- Korrektur einzelner Merkmale,
- Löschen, Hinzufügen und Verschieben von Wegen,
- Kennzeichnung der jeweiligen Merkmale als „unplausibel“ oder
- Akzeptanz und Markierung als ungewöhnliche, aber zulässige Angabe.

Die Korrektur von Merkmalen und das Löschen, Hinzufügen oder Verschieben von Wegen erfolgte dann (und nur dann), wenn sich die entsprechenden Änderungen aus dem Haushaltskontext eindeutig ableiten ließen.

Traten Widersprüche bezüglich Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit von Wegen auf, erfolgte im Einzelall eine Wegelängenplausibilisierung mit einer Routenplanungssoftware¹⁰ (vgl. auch Abschnitt 9.5).

Die Kennzeichnung einzelner Angaben als „unplausibel“ dient dazu, diese Stichprobeneinheit bei der Berechnung der entsprechenden Kenngröße auszuschließen. Ungewöhnliche, aber zulässige Angaben sind beispielsweise eine große Anzahl an Begleitern bei einer Fahrt mit

¹⁰ Microsoft MapPoint 2009

dem Reisebus oder eine verhältnismäßig hohe Gehgeschwindigkeit beim Joggen.

9.4 Prüfung ungenauer Zweckangaben

In einem weiteren Schritt wurden alle in offenen Textfeldern enthaltenen Angaben, die von den Befragten zur weiteren Spezifizierung der Zweckkategorien

- andere Freizeitaktivität und
- sonstiger Zweck

genutzt wurden, noch einmal gesondert in Augenschein genommen. Insgesamt betroffen waren über 16.000 Wege. Die Notwendigkeit für diese Überprüfung ergab sich daraus, dass in den beiden genannten Kategorien eine Vielzahl von Zwecken identifiziert wurde, die entweder anderen Zweckkategorien zugeordnet werden konnte oder gehäuft auftrat.

Insbesondere unter Berücksichtigung der Angaben im Textfeld zum sonstigen Zweck („sonstiges, und zwar:“) und denen zum bereits erwähnten „markanten Punkt“ (vgl. Abschnitt 9.2) erfolgte, falls möglich, die Zuordnung zu den übrigen Zweckkategorien oder aber zu neu gebildeten Unterkategorien. Beispiele für derartige Unterkategorien sind „Garten“, „Kirche“ oder „Urlaub“ (als andere Freizeitaktivität) sowie „fremder Arbeitsplatz“, „Friedhof“ oder „Holen/Bringen Flughafen“ (als sonstiger Zweck).

9.5 Überprüfung geschätzter Weglängen

Wie in Kapitel 9.3 bereits erwähnt, erfolgte im Rahmen der Einzelfallprüfung von 17.500 Haushalten an vielen Stellen bereits eine Überprüfung der durch die Befragten geschätzten Weglänge. Dabei wurden allerdings keine Entfernungen aus der Routenplanungssoftware übernommen. Stattdessen wurden die Schätzwerte, sofern sie sich, auch im Hinblick auf die angegebene Wegdauer bzw. im Haushaltskontext, als unglaubwürdig erwiesen, als unplausibel markiert.

Parallel wurden allen Wegen, zu denen mindestens Start- und Zielort und zusätzlich entweder Straße oder Postleitzahl bekannt waren, die berechneten Entfernungen für die schnellste und für die kürzeste IV-Verbindung zugespielt. Um die notwendige Berechnung von über 550.000 Routen zu ermöglichen, wurde die Routenplanungssoftware Microsoft MapPoint direkt in die SrV-Datenbank eingebunden. Aus dem Vergleich der geschätzten und berechneten Entfernungen können im Nachgang der Erhebung Aussagen zur Schätzqualität bzw. deren Auswirkungen auf Kennwerte wie die mittlere Weglänge abgeleitet werden. Erste Vergleiche im Rahmen der Datenaufbereitung zeigten, dass pauschal weder von einem systematischen Über- bzw. Unterschätzen der Weglänge ausgegangen werden kann, noch bezüglich der mittleren Weglänge der Gesamtstadt erhebliche Differenzen zwischen geschätzten und berechneten Werten auftreten.

10 Analyse des Nonresponse und Gewichtung

10.1 Erfordernis und Zielstellung

Es ist kein neues Phänomen, dass die Teilnahmebereitschaft der Bevölkerung an Befragungen immer stärker sinkt. Das schlechte Umfrageklima in Deutschland während der Feldphase des SrV 2008 – welches sich durch diverse datenschutzrechtliche Diskussionen in den Medien noch weiter verstärkte – hatte neben anderen erhebungstechnischen Faktoren und der Komplexität der Fragestellung mit dazu beigetragen, dass der Rücklauf für den aktuellen Erhebungsdurchgang hinter den Erwartungen zurück blieb.

Dadurch ergibt sich das Erfordernis zu untersuchen, inwieweit und in welchem Umfang *Selektivitäten* auftreten. *Selektivität* kann im Auswahl- und im Ausfallprozess vorkommen und bedeutet, dass die verschiedenen, nach soziologischen Merkmalen gegliederten, Bevölkerungsgruppen eine unterschiedliche Wahrscheinlichkeit aufweisen, an der Befragung teilzunehmen.

Tritt *Selektivität* in einem nicht zu vernachlässigenden Maße auf, ist die Stichprobenstruktur verzerrt. Schätzfunktionen ohne Berücksichtigung von Gewichtungsfaktoren führen dann zu einer Abweichung zwischen dem Erwartungswert des Schätzers und der zu schätzenden Größe. Für diesen Fall ist eine Gewichtung unumgänglich. Die Wirksamkeit der Gewichtung hängt von mehreren Faktoren ab. Eine Gewichtung auf Ebene des Auswahlprozesses zum Ausgleich unterschiedlicher Auswahlwahrscheinlichkeiten ist bei ordnungsgemäßer Stichprobenziehung wirksam. Für die Wirksamkeit der Gewichte zur Korrektur des Ausfallprozesses ist ausschlaggebend, ob die Gruppe der Nichtantworter ein anderes Verkehrsverhalten als die Gruppe der Teilnehmer der Hauptstudie zeigt. Dazu ist eine Befragung der Nichtantworter zur Erhebung zentraler Verkehrsverhaltensindikatoren unumgänglich.

Können Unterschiede im Verkehrsverhalten der Nichtantworter gegenüber den Antwortern ausgeschlossen bzw. vernachlässigt werden, ist die Aussagekraft der Ergebnisse weitgehend gesichert, da die Ausfallgewichtung die durch Selektivität auftretende Verzerrung überwiegend ausgleichen kann. Ist jedoch ein statistisch begründbarer Unterschied im Verkehrsverhalten zwischen Nichtantwortern und Antwortern zu verzeichnen, liegt selbst bei Berücksichtigung der Ausfallgewichtung für die Ausprägung der Merkmale ein Bias vor. Für diesen Fall wären Überlegungen zur Berechnung von Korrekturfaktoren anzustellen.

10.2 Selektivitätsanalyse

Selektivität tritt dann auf, wenn bedingt durch den Auswahl- und Ausfallprozess die Wahrscheinlichkeit, dass Elemente der Grundgesamtheit in die Stichprobe gelangen, nicht für alle Elemente gleich groß ist. Für den Auswahlprozess ist dies dadurch gegeben, dass durch Auswahl aus dem Einwohnermelderegister und vollständiger Befragung aller Mitglieder des Haushalts der ausgewählten Person, die Auswahlwahrscheinlichkeit proportional zur Haushaltsgröße steigt. Diese größenproportionale Auswahl der Stichprobenelemente führt dazu, dass ein Selektivitätseffekt allein schon durch den Auswahlprozess bedingt auftritt, der durch Transformationsgewichtung auszugleichen ist¹¹.

Gibt es zusätzlich Antwortausfälle, ist von Bedeutung, ob diese systematisch oder unsystematisch erfolgen. Verteilen sich die Antwortausfälle unsystematisch, ist i. d. R. keine weitere Strukturanpassung notwendig. Durch unterschiedliches Antwortverhalten und damit systematische Antwortausfälle treten die Auswahlwahrscheinlichkeiten jedoch nicht ein. Dadurch sind weitere Gewichtungsschritte zu prüfen. Es ist demnach zu untersuchen, inwieweit sich Antwortwahrscheinlichkeiten unterscheiden.

Die Antwortwahrscheinlichkeit ist von vielen Faktoren abhängig. Neben individuellen personenbezogenen Faktoren, die die Antwortbereitschaft determinieren (wie beispielsweise der grundsätzlichen Einstellung zu Befragungen, Bewertung von Zeit und Aufwand für die Beantwortung, Interesse am Thema, Datenschutzbedenken u. v. m.), sind auch erhebungsorganisatorische Faktoren ausschlaggebend. Beispielsweise steigt bei telefonischen Kontaktversuchen die Erfolgsquote des Antreffens einer Person mit der Haushaltsgröße. Dem wiederum steht entgegen, dass es aufgrund der Forderung alle Haushaltsmitglieder zu befragen, bei erfolgreichem Kontakt schwieriger ist, Mehrpersonenhaushalte vollständig zu erheben. Die Komplexität dieser Zusammenhänge ermöglicht es nicht, den Ausfallprozess und dessen Ursachen im Detail nachzuzeichnen. Jedoch kann das Resultat aller Faktoren in der Antwortwahrscheinlichkeit quantifiziert werden.

Die Schwierigkeit besteht nun darin, dass die unterschiedlichen Antwortausfälle und damit die gruppenspezifische Teilnahmewahrscheinlichkeit nur dann sachgerecht quantifiziert und beurteilt werden kann, wenn der realisierten Answererstichprobe (Personenstruktur) eine erwartete (theoretische) Answererstichprobe, d. h. ohne Antwortausfälle, gegenübergestellt wird. Diese aufgrund des Auswahlprozesses zu erwartende Answererstruktur wurde durch Nachbildung des Auswahlverfahrens näherungsweise bestimmt. Im Anschluss konnten aus beiden Größen gruppenspezifische Antwortwahrscheinlichkeiten durch Quotientenbildung abgeleitet werden.

¹¹ Die Einführung von Transformationsgewichten zum Ausgleich bekannter, aber unterschiedlicher Auswahlwahrscheinlichkeiten, ist ein statistisches Konzept, welches für komplexe Stichprobendesigns mathematisch begründet und in der klassischen Stichprobentheorie verankert ist.

Anhand der Antwortwahrscheinlichkeit ließ sich im Anschluss die sozialgruppenspezifische Teilnahmewahrscheinlichkeit beurteilen. Dazu war es hilfreich, Quotenverhältnisse (Odds Ratio) zu bilden¹².

Das Antwortverhalten in der Hauptstudie stellt sich sehr unterschiedlich dar. Demnach tritt die geringste Antwortwahrscheinlichkeit bei der Gruppe der Frauen im Alter von 15 bis 24 Jahren in 3-Personenhaushalten (Referenzgruppe) auf, gefolgt von den Männern in der gleichen Lebenssituation/-phase.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass unabhängig von der Haushaltsgröße und dem Geschlecht insbesondere Personen im Alter von 15 bis 44 Jahren eine ähnliche, geringe Teilnahmewahrscheinlichkeit zeigen. Deutlich höher ist diese Wahrscheinlichkeit bei 45- bis 64-jährigen Personen (gegenüber der Referenzgruppe im Schnitt fast doppelt so hoch) und insbesondere bei Personen über 65 Jahren. Die größte Antwortwahrscheinlichkeit ist bei über 65-jährigen Männern in 4- und mehr-Personenhaushalten errechnet worden. Diese war gegenüber der Referenzgruppe etwa dreimal so hoch.

Demnach sind deutliche Selektivitätseffekte feststellbar, die, wenn überhaupt, nur durch weiterführende Gewichtung der Hauptstudie ausgeglichen werden können. Eine lediglich mit Transformationsgewichten gewogene Auswertung der Hauptstudie führt demnach zu verzerrten Schätzfunktionen.

¹² Eine ausführliche Darstellung dieses Vorgehens ist enthalten im Teilbericht „Non-response-Analyse und Gewichtung der Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘“, verfügbar voraussichtlich ab Oktober 2009 unter <http://www.tu-dresden.de/srv/SrV_Web/>.

10.3 Befragung der Nichtantwörter des SrV 2008

Das Design der Nonresponse-Befragung ist auf den Vergleich einer bereits bekannten Merkmalsverteilung der Antworterstichprobe mit einer noch zu erhebenden Merkmalsverteilung einer Nichtantworterstichprobe angelegt.

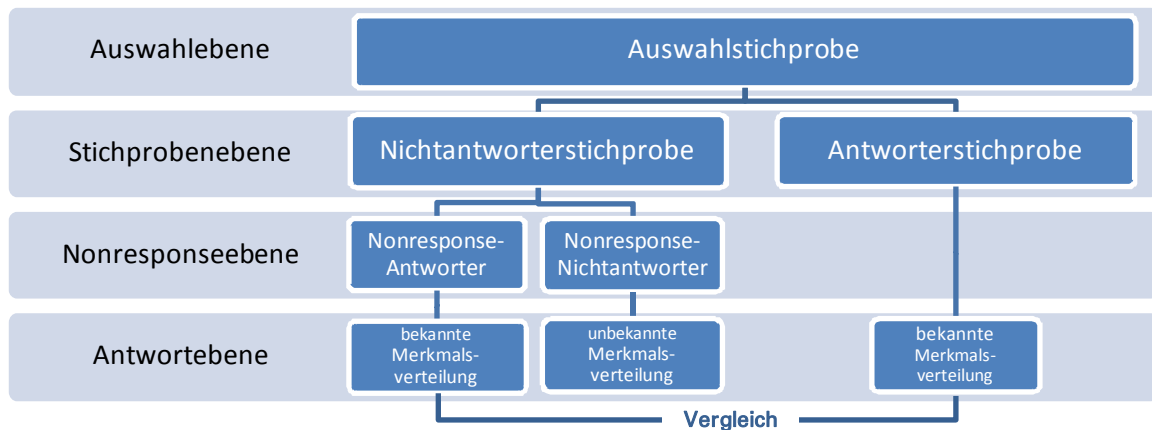


Abbildung 10-1: Erhebungsanlage der Nonresponse-Studie

Die Stichprobenanlage ist auf Basis inhaltlicher Überlegungen heraus derart aufgebaut, dass möglichst viele SrV-Städte, die einen wesentlichen Beitrag zur SrV-Stichprobe der Hauptstudie leisten, in die Untersuchung integriert werden. Daher erfolgte für 29 Städte, die mindestens mit 1.000 Personen (netto) in der Hauptstudie vertreten sind, aus allen Personen der Nichtantworterstichprobe eine bevölkerungsproportional geschichtete (uneingeschränkte) Zufallsauswahl. Die Berliner Stichprobe wurde zusätzlich um ca. 1.000 weitere Personen aufgestockt. Insgesamt sollten ca. 6.000 Personen, etwa 4.600 aus der telefonischen und 1.400 schriftlichen Basisstichprobe der Nichtantwörter, befragt werden.

Die Befragung richtete sich an die gezogene Person. Für diese wurden sowohl generelle Personen- als auch stichtagsbezogene Mobilitätsmerkmale erhoben. Weiterhin waren Personenmerkmale für die übrigen Haushaltsmitglieder zu erfassen. Die Fragestellung orientierte sich an jener der Hauptstudie, um eine bestmögliche Vergleichbarkeit sicherzustellen. Aus Akzeptanzgründen musste jedoch der Nonresponse-Fragebogen möglichst kurz gehalten werden. Daher erfolgte für einige Merkmale eine vereinfachte Abfrage. Die Erhebung zentraler Merkmale der Nichtantwörter des SrV 2008 verlief methodisch in enger Anlehnung an das Feldkonzept der Hauptstudie. Die Untersuchung der Nichtantwörter fand im Zeitraum vom 05.02.2009 bis 20.03.2009 statt.

Kurzfragebogen VERKEHRSBEFragung 'Mobilität in Städten - SrV 2008'

1. Sind Sie am <Stichtag> in Ihrer Stadt oder Gemeinde gewesen? ja nein

2. Sind Sie am <Stichtag> außer Haus gewesen? ja nein
 ↓
 Wie viele Wege haben Sie am <Stichtag> zurückgelegt? Wege
 (Bitte zählen Sie auch kurze Wege, z. B. zum Postkasten, mit Hin- und Rückweg gelten als zwei Wege.)

3. Welche Verkehrsmittel haben Sie auf Ihren Wegen am <Stichtag> genutzt? (Mehrfachnennungen möglich.)

<input type="checkbox"/> zu Fuß	<input type="checkbox"/> Pkw als Fahrer	<input type="checkbox"/> Straßenbahn	<input type="checkbox"/> Nahverkehrszug
<input type="checkbox"/> Fahrrad	<input type="checkbox"/> Pkw als Mitfahrer	<input type="checkbox"/> U-Bahn	<input type="checkbox"/> Fernverkehrszug
<input type="checkbox"/> Moped, Motorrad	<input type="checkbox"/> Bus	<input type="checkbox"/> S-Bahn	<input type="checkbox"/> anderes: _____

4. Besitzen Sie einen gültigen Pkw-Führerschein? ja nein

5. Wie viele Pkw (Privat- und Dienst-Pkw) gibt es insgesamt in Ihrem Haushalt? Pkw

6. Konnten Sie am <Stichtag> über ein Kraftfahrzeug Ihres Haushaltes als Fahrer oder Mitfahrer verfügen?
 ja, uneingeschränkt ja, nach Absprache nein

7. Wir bitten nun um die folgenden Angaben zu allen Haushaltsmitgliedern (Sie selbst eingeschlossen).

Angaben zu Ihrer Person	Angaben zu weiteren Personen Ihres Haushalts			
	Person 2	Person 3	Person 4	Person 5
Alter: <input type="text"/> Jahre	Alter: <input type="text"/> Jahre	Alter: <input type="text"/> Jahre	Alter: <input type="text"/> Jahre	Alter: <input type="text"/> Jahre
<input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	<input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	<input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	<input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich	<input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich
<input type="checkbox"/> erwerbstätig <input type="checkbox"/> in Ausbildung <input type="checkbox"/> nicht erwerbstätig	<input type="checkbox"/> erwerbstätig <input type="checkbox"/> in Ausbildung <input type="checkbox"/> nicht erwerbstätig	<input type="checkbox"/> erwerbstätig <input type="checkbox"/> in Ausbildung <input type="checkbox"/> nicht erwerbstätig	<input type="checkbox"/> erwerbstätig <input type="checkbox"/> in Ausbildung <input type="checkbox"/> nicht erwerbstätig	<input type="checkbox"/> erwerbstätig <input type="checkbox"/> in Ausbildung <input type="checkbox"/> nicht erwerbstätig

8. Im vergangenen Jahr haben Sie an der Befragung „Mobilität in Städten“ nicht teilgenommen. Wir möchten gerne erfahren, wie wir die Studie verbessern können. Bitte teilen Sie uns deshalb mit, warum Sie damals nicht teilgenommen haben. (Hauptgrund)

<input type="checkbox"/> keine Zeit	<input type="checkbox"/> ich war nicht erreichbar
<input type="checkbox"/> kein Interesse an Umfragen	<input type="checkbox"/> die Befragung erschien mir zu lang
<input type="checkbox"/> kein Interesse am Thema	<input type="checkbox"/> keine Belohnung
<input type="checkbox"/> zu alt und/oder krank	<input type="checkbox"/> Datenschutzbedenken
<input type="checkbox"/> nicht oder wenig mobil	<input type="checkbox"/> anderes, und zwar _____

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

<Adressnummer>

Abbildung 10-2: Kurzfragebogen der Nonresponse-Erhebung

Der Rücklauf in der Nonresponse-Studie ist, entgegen aller Erwartungen, insgesamt erfreulich hoch ausgefallen. Die Antworterstichprobe (netto) betrug 7.139 Personen (5.588 Netto-Interviews in telefonischer Nichtantworterstichprobe (NAS) und 1.551 Netto-Interviews in schriftlicher NAS). Dies entspricht einem Rücklauf von 50 % im telefonischen Teil und 17 % im schriftlichen Teil der Nonresponse-Studie. Der Gesamtrücklauf beträgt somit 35 %. Die Antwortstruktur der NAS zeigt überproportional viele ältere Menschen (insb. Frauen). Dagegen sind Männer im Alter zwischen 25 und 44 Jahren unterproportional vertreten.

Auch das Antwortverhalten in der Nonresponse-Analyse ist wie bereits für die Hauptstudie selektiv. Mit Abstand die geringste Antwortwahrscheinlichkeit erreicht die Gruppe der 25- bis 44-jährigen Männer. Wie bereits in der Hauptstudie sind vor allem Männer über 65 Jahren zur Teilnahme an der Studie bereit.

10.4 Erkenntnisse der Analyse von Nichtantwortern

Die Nonresponse-Analyse ging vordergründig der Frage nach, inwieweit sogenannte originäre Nonresponse-Effekte auftreten, d. h. inwieweit die zu erhebenden Merkmale (z. B. Mobilitätsbeteiligung, Weganzahl der Person pro Tag, Verkehrsmittelnutzung am Stichtag) **innerhalb einer Gewichtungsschicht** signifikant unterschiedliche Ausprägungen für Antworter der Haupt- und der Nonresponse-Studie zeigen.

Daher erfolgte die Auswertung unter Berücksichtigung von Alter, Geschlecht und Haushaltsgröße. Der Vergleich von Merkmalen der Haupt- und Nonresponse-Erhebung erfolgte für die disaggregierte Nonresponse-Analyse ungewichtet für insgesamt 40 Teilnehmergruppen (5 AG, 2 Geschlechtsgruppen, 4 HHG). Da die NR-Studie im 1. Quartal 2009 stattfand, wurden nur Personen des 1. Quartals 2008 der Hauptstudie für den Vergleich herangezogen.

Darüber hinaus wurden aggregierte Vergleiche durchgeführt. Dazu erfolgte eine Strukturanpassung der Hauptstudie an die NR-Studie, welche die zeitlich-räumliche Verteilung der Gewichtungsmerkmale ausgleicht.

Die durchgeführte Analyse des Verhaltens der Nichtantworter der Erhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ (Haupt-Screening) lässt den Schluss zu, dass ein originärer Nonresponse-Effekt trotz des erheblichen Anteils an Nichtantwortern und dem auftretenden Selektivitätseffekt, nur in begrenztem Maße auftritt. Die Untersuchung zeigt, dass für Auswertungen auf aggregierter Ebene deskriptiv nur geringe Unterschiede zwischen Haupt- und Nonresponse-Studie vorliegen. Aufgrund des vergleichsweise hohen Stichprobenumfanges beider Studienteile liegen auf aggregierter Ebene für die meisten Ergebnisse zwar signifikante Befunde vor, jedoch erscheint die Effektstärke dieser Unterschiede im Vergleich zu anderen Studien relativ gering.

Aussagekräftiger erscheinen den Autoren die Effekte auf disaggregierter Ebene. Rein deskriptiv sind die Unterschiede zwischen den Stu-

dienteilen zwar deutlich größer als noch bei aggregierter Auswertung. Dies war jedoch bei Berücksichtigung der verbleibenden Stichprobenumfänge in den Vergleichsgruppen kaum anders zu erwarten. Daher waren nach Ansicht der Autoren für disaggregierte Auswertungen zur Interpretation vor allem die durchgeführten Signifikanztests zu Grunde zu legen. Dazu kann zusammenfassend festgehalten werden, dass

- Auswertungen auf disaggregierter Ebene insgesamt relativ wenige Auffälligkeiten zeigen,
- auffällige Gruppen sich bei Auswertungen der Mobilitäts- und Strukturmerkmale zumeist unsystematisch verteilen und
- eine Typisierung der Nichtantworter in besonders auffällige Gruppen auf Basis des Haupt-Screenings nicht möglich ist.

Der originäre Nonresponse-Effekt wird von den Autoren wie folgt beurteilt:

- Eine Imputation der Nonresponse-Werte auffälliger Gruppen in die Auswertung der Hauptstudie führt nur zu marginalen Ergebnisänderungen (Ergebnissensibilität relativ niedrig).
- Die Gewichtung kann die durch Antwortausfälle auftretenden Selektivitäten weitgehend ausgleichen.
- Korrekturfaktoren sind als Ergebnis der Nonresponse-Analyse nicht empfehlenswert.

Da nicht für alle Nichtantworter entsprechend ausgefüllte Fragebögen vorliegen, entsteht für die verbleibenden Personen wiederum ein Nonresponse-Problem. Schwierig wird dieser Sachverhalt insbesondere dann, wenn die Antworter der Nonresponse-Studie in Struktur und Verhalten den Personen der Hauptstudie ähneln, jedoch zu den verbleibenden Nichtantwortern kaum Gemeinsamkeiten bestehen. Dieser Restunsicherheit konnte jedoch erhebungspraktisch nicht begegnet werden.

Für die Gewichtung der Hauptstudie wurde daher eine Transformations- und Ausfallgewichtung eingeführt. Weitere Korrekturfaktoren erschienen nicht notwendig und sinnvoll. Weitere Untersuchungen (Nach-Screening) sind jedoch in Vorbereitung des Erhebungsdurchganges ‚Mobilität in Städten – SrV 2013‘ dringend anzuraten.

10.5 Gewichtung

Die oben dargestellten Sachverhalte zu Antwortausfällen und Selektivität sowie deren Effekte auf die Kennwertbildung veranlassen dazu, die Stichprobe des SrV 2008 räumlich, zeitlich und sachlich zu gewichten. 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 Gesamtstadt sowie ggf. für Teilraum- und Quartalsauswertungen Verwendung finden sollten. Werden weitere Zielgesamtheiten gebildet, ist fallbezogen zu entscheiden, ob und wie die Gewichtungsfaktoren sinnvoll interpretiert werden können.

Es gibt eine Vielzahl von Möglichkeiten Befragungsdaten zu gewichten. Entsprechend der Stichprobenanlage und dem Ausfallprozess war ein geeignetes Verfahren einzusetzen. Dabei stehen die Ebenen Auswahlverfahren, Ausfallprozess, Gewichtung und Varianz der Schätzfunktionen in enger Verbindung und können nicht isoliert behandelt werden.

Gewichte können grundsätzlich nach ihrer Art unterschieden werden in

- Design- bzw. Transformationsgewichte (Typ 1) und
- Anpassungs- bzw. Ausfallgewichte (Typ 2).

Formal erfolgt zunächst eine Transformationsgewichtung (Typ1), um die unterschiedlichen Auswahlwahrscheinlichkeiten der Haushalte bei Ziehung aus dem Einwohnermelderegister auszugleichen. Dadurch wird die ursprüngliche Personenstichprobe in eine Haushaltsstichprobe transformiert. Da für das SrV als Ziehungsgesamtheit alle Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz ab 0 Jahren aus dem EMR galten, erfolgt dieser Gewichtungsschritt anhand der Reziproken bzw. Inversen der Haushaltsgröße (Hansen-Hurwitz-Schätzer).

Das Standardvorgehen für die Gewichtung auf Personenebene sieht nach der Transformationsgewichtung vor, Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht für jeden Teilraum und Erhebungszeitraum mehrdimensional iterativ zu gewichten (Typ 2). Dazu war es von Seiten der Städte erforderlich, die entsprechenden Grundgesamtheitsdaten in Form von Alters- und Haushaltsgrößenverteilungen für die städtischen Teilräume bereitzustellen.

Alter und Geschlecht wurden zu „Alters-Geschlechts-Gruppen“ zusammengefasst (10 Kategorien). Weiterhin wurden Haushaltsgrößengruppen (4 Kategorien) gebildet. Die Gewichtung des Erhebungszeitraumes erfolgte quartalsfein (4 Kategorien).

Dadurch ergibt sich für jede Kombination aus Teilraum und Quartal eine zweidimensionale 10x4-Matrix deren Randsummen bekannt, de-

ren innere Struktur jedoch noch weitgehend unbekannt ist¹³. Die bi- bzw. trilinearen Gleichungssysteme wurden anschließend iterativ gelöst. Als Zielfunktion fand der Informationsgewinn I Anwendung, den es zu minimieren galt.

Im Anschluss daran wurden Teilraum-Quartals-Gewichte bestimmt, welche mit den Faktoren der vorangegangenen Gewichtungsschritte zu multiplizieren waren. Abschließend wurden die Gewichte auf den Nettostichprobenumfang skaliert. Die dadurch berechneten Faktoren werden sowohl auf Personen- als auch auf Weegebene bereitgestellt.

Abschließend wird das Haushaltsgewicht für Auswertungen auf Haushaltsebene bestimmt. Dazu wurden die skalierten Personengewichte mit den Stichprobenelementen multipliziert und auf Haushaltsebene aggregiert. Diese Werte stellen die Personen-Soll-Verteilung nach Haushaltsgröße dar. Da die Haushaltsgröße bekannt und in allen Haushalten vollständig befragt wurde, ist demnach auch die Haushalts-Soll-Verteilung differenziert nach Teilräumen und Quartalen bekannt. Durch Division mit der Haushalts-Ist-Verteilung ergeben sich die Haushaltsgewichte, die dem Haushaltsdatensatz beigelegt sind¹⁴.

Das eingesetzte mehrdimensionale Gewichtungsverfahren mit Merkmalen, die in starker Korrelation mit den Auswertungskenngrößen stehen, ermöglicht es nach Einschätzung der Autoren, die Selektivitäten weitgehend auszugleichen und die Verzerrung der Merkmalschätzer in hohem Maße zu mindern. Es wird davon ausgegangen, dass mit den benannten Maßnahmen die Repräsentativität der Daten in Bezug auf die entsprechende Grundgesamtheit weitgehend sichergestellt ist.

Für Auswertungen zum SrV-Städtepegel wurde auf Basis der stadtspezifisch bestimmten Einzelgewichte ein Gesamtgewichtungsfaktor ermittelt. Dieser stellt eine bevölkerungsproportionale Zusammensetzung des Städtepegels für die Standardauswertung sicher.

¹³ Für Städte, die keine teilräumliche Grundgesamtheitsinformation zur Haushaltsgröße liefern konnten, wurde die Randverteilung der Teilräume als dritte Dimension hinzugefügt, da deren innere Matrixverteilung für diesen Fall unbekannt ist. Dadurch wird aus dem bilinearen Gleichungssystem ein trilineares System.

¹⁴ Ausführliche Informationen zum Gewichtungsverfahren finden sich in der Veröffentlichung „Nonresponse-Analyse und Gewichtung der Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘“, verfügbar voraussichtlich ab Oktober 2009 unter <http://www.tu-dresden.de/srv/SrV_Web/>

11 Handhabung der Tabellen

Die automatisch erzeugten Tabellen enthalten struktur- und mobilitätsbezogene Auswertungen der Erhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘. Der Berichtsband des hier ausgewerteten SrV-Städtepegels enthält die SrV-Standardauswertung. Diese gliedert sich in die Tabellen 1.1 bis 11.3.

Die Nummerierung der Tabellen erfolgte auch im SrV 2008 nach dem bisher üblichen SrV-Nummernsystem, 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 2008 Bestandteil der SrV-Auswertungen sind, eine neue Nummer erhalten. Tabellen, die bisher bereits Bestandteil der Auswertung waren, aber aus unterschiedlichen Gründen verändert wurden (z. B. veränderte Kategorienbildung), werden mit einem Stern (*) im Tabellenkopf kenntlich gemacht. Der Tabellenkopf beinhaltet grundsätzlich die Tabellennummer sowie Auswertungsbezug¹⁵ und -art. Falls die Maßeinheit der zu berechneten Werte nicht explizit bei der Kennwertbeschreibung angegeben ist, gilt die im Tabellenkopf angegebene Maßeinheit.

Die Kennwerte und Merkmalskombinationen sind grundsätzlich für die räumlichen Verkehrsarten Binnenverkehr, Quell- und Zielverkehr sowie für den Gesamtverkehr auswertbar. Für den Außen- und Durchgangsverkehr können auf Basis von Haushaltsbefragungen aufgrund der Fallzahlen und der unbekanntenen Routenwahl keine belastbaren Aussagen getroffen werden.

Einige Tabellen, bei denen unter Umständen aufgrund der Komplexität der Auswertungskombination nur geringe Fallzahlen auftreten, sind in Ihrer Aussagekraft eingeschränkt. 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. Grundsätzlich lässt sich als Faustregel festhalten, dass zur sinnvollen Interpretation der Ergebnisse mindestens 100 Fälle (ungeachtet) für die Bildung von Anteils- und Mittelwerten verbleiben sollten. Bei weniger als 30 Auswertungsfällen können die Ergebnisse auf keinen Fall sinnvoll interpretiert werden. Diese sind in den Auswertungstabellen grau hinterlegt. Die Tabellen wurden automatisch auf Basis der gewichteten Einzeldatensätze erzeugt. Dabei ist es rechnerisch durchaus möglich, dass durch die Rundung der Ergebnisse zu sinnvollen Größen (z. B. auf ganze Wege) in Summen und Randsummen Abweichungen von +/- 1 auftreten.

¹⁵ Einige Auswertungen wurden nur für bestimmte Gruppierungen vorgenommen (z. B. nur Haushalte mit Pkw, zeitlich oder räumlich begrenzte Auswertungen).

12 Kennziffern in Tabellen und Diagramme

1 Allgemeine Mobilitätskennwerte

- 1.1 Allgemeine Mobilitätskennwerte im Gesamtverkehr (Übersicht)
- 1.2 Nutzung der Haushalts-Pkw im Gesamtverkehr (Übersicht)

2 Haushaltsstruktur

- 2.1 Haushaltsstruktur und Fahrzeugbesitz
- 2.2 Motorisierungsgruppen der Haushalte
- 2.4 Übliche Pkw-Stellplatznutzung an der Wohnung nach Haushaltsgröße
- 2.5 Gehzeit von der Wohnung zu den nächstgelegenen ÖPV-Haltestellen
- 2.6 Besitz übertragbarer ÖPNV-Zeitkarten nach Haushaltsgröße
- 2.7 Netto-Haushaltseinkommen nach Haushaltsgröße
- 2.8 Pkw-Motorisierung der Haushalte nach Netto-Haushaltseinkommen und Haushaltsgröße
- 2.9 Haushaltsfahrleistung mit Pkw im Jahr 2007 nach Haushaltseinkommen

3 Personenstruktur

- 3.1 Einwohnerstruktur nach Alter und Geschlecht
- 3.2 Stichprobenstruktur nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht
- 3.3 Verfügbarkeit eines Haushalts-Kfz am Stichtag nach Geschlecht
- 3.6 Besitz und Ausleihe übertragbarer ÖPNV-Zeitkarten
- 3.7 Mobilitätseinschränkung und Besitz eines Schwerbehindertenausweises
- 3.8 Mediennutzung zum Einholen von Verkehrsinformationen
- 3.10 Gehzeit von der Wohnung zu den meistgenutzten ÖPV-Haltestellen
- 3.11 Anteil der ganztätig stadtabwesenden Personen nach Erwerbstätigkeit

4 Pkw-Kennziffern

- 4.1 Fahrzeugeinsatzkoeffizient
- 4.2 Zulassungsort, Stellplatznutzung und Fahrleistung der Pkw

5 Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten und weiteren Merkmalen

- 5.1 Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten und Ziel/Zweck
 - 5.1.1 Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten und Ziel/Zweck (Kategorien von 2003)
- 5.2 Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten und Hauptverkehrsmittel
- 5.3 Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten und Verkehrsmittelgruppen
- 5.4 Wegeanteile nach Zweck- und Verkehrsmittelgruppen
- 5.5 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
 - 5.5.1 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen (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 Kfz-Verfügbarkeit am Stichtag und Geschlecht
- 6.4 Wegehäufigkeit der Personen im Binnen- und Gesamtverkehr nach Zweckgruppen
- 6.5 Wegehäufigkeit der Personen im Binnen- und Gesamtverkehr nach Hauptverkehrsmittel
- 6.6 Wegehäufigkeit der Personen im Binnen- und Gesamtverkehr nach Verkehrsmittelgruppen
- 6.11 Spez. Verkehrsleistung sowie tägliche Zeit im Verkehr nach Erwerbstätigkeit
- 6.15 Wegehäufigkeit nach Wetter am Stichtag
- 6.16 Verkehrsmittelwahl nach Wetter am Stichtag
- 6.17 Begleitung von Personen nach Zweckgruppen

7 Mittlere Dauer, Entfernung und Geschwindigkeit

- 7.1 Mittl. Reisezeit R, Entfernung E und Geschw. G nach Hauptverkehrsmitteln im Binnenverkehr
- 7.1.1 Mittl. Reisezeit R, Entfernung E und Geschw. G nach Verkehrsmittelgruppen im Binnenverkehr
- 7.4 Mittl. Reisezeit R, Entfernung E und Geschw. G nach Hauptverkehrsmitteln im Gesamtverkehr
- 7.4.1 Mittl. Reisezeit R, Entfernung E und Geschw. G nach Verkehrsmittelgruppen im Gesamtverkehr

8 Tagesganglinien

- 8.1 Tagesgang des Gesamtverkehrs nach Verkehrsmittelgruppen
- 8.2 Tagesgang des morgendlichen Berufsverkehrs nach Verkehrsmittelgruppen
- 8.2.1 Tagesgang des abendlichen Berufsverkehrs nach Verkehrsmittelgruppen

10 Entfernungsgruppen

- 10.1 Verkehrsmittelnutzung nach Entfernung (21 Entfernungsgruppen)
- 10.1.1 Verkehrsmittelnutzung nach Entfernung (13 Entfernungsgruppen)
- 10.1.2 Verkehrsmittelnutzung nach Entfernung (5 Entfernungsgruppen)

11 Führerscheinbesitz

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

13 Aktivitätenketten

13.1 Ganztägige Aktivitätsmuster der Personen am Stichtag (15 häufigste Muster)

14 Spezifische Verkehrsleistung

14.1 Spezifische Verkehrsleistung im Binnenverkehr nach Hauptverkehrsmitteln und Entfernungsgruppen

14.2 Spezifische Verkehrsleistung im Gesamtverkehr nach Hauptverkehrsmitteln und Entfernungsgruppen

16 Anteile der Wege und spezifisches Verkehrsaufkommen von Personengruppen und Pkw-Besetzung nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

16.1 Alle Personen

16.2 Personen unter 18 Jahre

16.3 Personen 18 bis unter 65 Jahre, erwerbstätig, mit Pkw-Zugang

16.4 Personen 18 bis unter 65 Jahre, nicht erwerbstätig, mit Pkw-Zugang

16.5 Personen 18 bis unter 65 Jahre, erwerbstätig, ohne Pkw-Zugang

16.6 Personen 18 bis unter 65 Jahre, nicht erwerbstätig, ohne Pkw-Zugang

16.7 Personen 65 Jahre und älter, mit Pkw-Zugang

16.8 Personen 65 Jahre und älter, ohne Pkw-Zugang

16.9 Pkw-Besetzung

18 Verkehrsmittelwahl nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen und Personengruppen

18.1 Alle Personen

18.2 Personen unter 18 Jahre

18.3 Personen 18 bis unter 65 Jahre, erwerbstätig, mit Pkw-Zugang

18.4 Personen 18 bis unter 65 Jahre, nicht erwerbstätig, mit Pkw-Zugang

18.5 Personen 18 bis unter 65 Jahre, erwerbstätig, ohne Pkw-Zugang

18.6 Personen 18 bis unter 65 Jahre, nicht erwerbstätig, ohne Pkw-Zugang

18.7 Personen 65 Jahre und älter, mit Pkw-Zugang

18.8 Personen 65 Jahre und älter, ohne Pkw-Zugang

Tab 1.1

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Allgemeine Mobilitätskennwerte
 im Gesamtverkehr (Übersicht)

Beschreibung	Kennwert
Anzahl befragter Personen [P]	16932
Anteil Personen am Wohnort [%]	89,9
Wegehäufigkeit der Personen am Wohnort [Wege/P,d]	3,1
Anteil mobiler Personen an allen Personen am Wohnort [%]	88,4
Wegehäufigkeit mobiler Personen [Wege/mP,d]	3,5
Anteil mobiler Personen an allen Personen [%]	79,4
Wegehäufigkeit aller Personen [Wege/P,d]	2,8
Wege von Wohnung [%]	41,1
Wege ohne Bezug zur Wohnung [%]	17,9
Wege zur Wohnung [%]	41,0
Frühspitzenstunde (Gesamtverkehr)	6.31 - 7.30 Uhr
Anteil Frühspitze am Gesamtverkehr [%]	9,1
Nachmittagsspitzenstunde (Gesamtverkehr)	15.31 - 16.30 Uhr
Anteil Nachmittagsspitze am Gesamtverkehr [%]	9,9
mittl. Dauer pro Weg [min]*	21,5
mittl. Entfernung pro Weg [km]*	6,5
mittl. Geschwindigkeit pro Weg [km/h]*	16,9
Zeit im Verkehr [min/P,d]**	63,2
spez. Verkehrsleistung [km/P,d]**	19,2

* für Wege < 100 km

** für Wege < 100 km, bezogen auf alle Personen am Wohnort

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Nutzung der Haushalts-Pkw im Gesamtverkehr
 (Übersicht)

Kennwerte	alle Haushalts-Pkw	mobile* Haushalts-Pkw
Nutzung pro Tag [%]	57,0	100,0
Fahrten pro Pkw und Tag [F/Pkw,d]	1,8	3,1
Besetzungsgrad [Personen/Fahrt]		1,3
<i>Für Fahrten < 100km:</i>		
mittl. Dauer pro Fahrt - gesamt [min]		18,8
Fahrer [min]**		19,6
Mitfahrer [min]		15,7
mittl. Entfernung pro Fahrt - gesamt [km]		9,1
Fahrer [km]**		9,7
Mitfahrer [km]		6,5
mittlere Zeit bei Pkw-Nutzung - gesamt [min/d]		49,5
Fahrer [min/d]**		55,1
Mitfahrer [min/d]		29,6
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>7.648</i>	<i>4.520</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>7.565</i>	<i>4.345</i>

Hinweis: Fallzahlen beziehen sich auf Pkw.

* mobile Pkw = von Fahrern genutzte HH-Pkw

** Fahrten der Fahrer = reale Fahrten im HH-Pkw

Zeitraum: Gesamtes Jahr

Wochentag: Mittlerer Werktag

berechnet am: 17.12.2009

Haushaltsstruktur und Fahrzeugbesitz

Strukturen [absolut in befragten HH]	Haushaltsgrößengruppen				Summe
	1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen	
Haushalte	4.413	3.071	1.179	659	9.322
Personen	4.413	6.143	3.536	2.841	16.932
Personen mit Wegen*	3.354	4.721	2.890	2.486	13.450

* Wege ganztätig stadtabwesender Personen wurden nicht erfasst.

Fahrzeugausstattung [Fz in befragten HH]						Fz/1000 P
Privat-Pkw	1.719	2.925	1.502	831	6.977	413
Dienst-Pkw	112	217	193	136	658	39
Motorräder ab 125 ccm	63	67	108	50	288	17
mot. Zweiräder < 125 ccm	53	51	68	44	215	13
Fahrräder	2.816	4.451	2.929	2.390	12.585	747

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Motorisierungsgruppen der Haushalte

Motorisierungsgruppe	Anteil an allen Haushalten
0 Pkw, 0 mot. Zweirad	36,7%
0 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	0,6%
1 Pkw, 0 mot. Zweirad	49,3%
1 Pkw, mind.1 mot. Zweirad	2,5%
2 Pkw	9,7%
mehr als 2 Pkw	1,1%
Summe	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	7.594
<i>gewichtete Fallzahl</i>	9.245

Hinweis: Pkw-Motorisierung bezieht sich hier auf Privat-Pkw der Haushalte

Tab 2.4

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Übliche Pkw-Stellplatznutzung an der Wohnung
 nach Haushaltsgröße

Gruppierung: Haushalte mit mindestens 1 Privat- oder Dienst-Pkw

Pkw-Stellplatz	Haushaltsgrößengruppe			
	1 Person	2 Personen	3 Personen	≥ 4 Personen
Garage, Carport, privater Stellplatz	49,4%	67,6%	57,9%	56,3%
Stellplatz im öffentlichen Straßenraum	47,3%	30,1%	39,5%	40,8%
unterschiedlich	3,3%	2,3%	2,5%	2,9%
Summe	100%	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>754</i>	<i>3.677</i>	<i>1.561</i>	<i>1.369</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>1.804</i>	<i>3.074</i>	<i>1.563</i>	<i>887</i>

Tab 2.5

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

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

berechnet am: **17.12.2009**

Gehzeit Wohnung-Haltestelle	Verkehrsmittel					
	Bus	Straßenbahn	S-Bahn	U-Bahn	Fähre	Nahverkehrs-/Fernzug
1 bis 5 min	56,5%	50,5%	5,0%	0,0%	0,7%	3,7%
6 bis 10 min	21,3%	24,1%	10,2%	0,0%	1,3%	8,1%
11 bis 15 min	4,8%	6,9%	9,5%	0,0%	1,9%	9,3%
16 bis 20 min	1,5%	3,3%	6,6%	0,0%	1,4%	8,6%
≥ 20 min	0,7%	3,8%	7,7%	0,1%	5,6%	19,5%
nicht bekannt	15,2%	11,3%	61,0%	99,9%	89,2%	50,7%
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	7.658	7.658	7.658	7.658	7.657	7.658
<i>gewichtete Fallzahl</i>	9.322	9.322	9.322	9.322	9.321	9.322

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 berechnet am: **17.12.2009**

**Besitz übertragbarer ÖPNV-Zeitkarten
 nach Haushaltsgröße**

Haushaltsgröße	Anzahl übertragbarer Fahrkarten im HH			Summe	<i>ungewichtete Fallzahl</i>
	0	1	2		
1 Person	77,9%	22,1%	0,0%	100%	1.509
2 Personen	78,0%	19,0%	3,0%	100%	3.197
3 Personen	72,4%	24,9%	2,7%	100%	987
≥ 4 Personen	71,3%	25,0%	3,8%	100%	824
Gesamt	76,8%	21,6%	1,6%	100%	6.517
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	5.108	1.289	120		
<i>gewichtete Fallzahl</i>	6.052	1.704	126		

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Netto-Haushaltseinkommen nach Haushaltsgröße

Haushalts- einkommensgruppe	Haushaltsgrößengruppe			gesamt
	1 Person	2 Personen	≥ 3 Personen	
unter 500 €	8,3%	1,0%	0,8%	4,4%
500 bis unter 1500 €	72,1%	29,8%	16,3%	47,2%
1500 bis unter 3600 €	18,9%	63,4%	65,6%	42,7%
3600 € und mehr	0,7%	5,8%	17,4%	5,7%
Summe	100%	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>1.585</i>	<i>3.122</i>	<i>1.902</i>	<i>6.609</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>3.809</i>	<i>2.626</i>	<i>1.582</i>	<i>8.016</i>

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Pkw-Motorisierung der Haushalte
 nach Netto-Haushaltseinkommen und Haushaltsgröße

Haushalts- einkommensgruppe	Privat-Pkw pro 1000 Haushalte					
	1 Person		2 Personen		≥ 3 Personen	
	Pkw	ungew. Fallz.	Pkw	ungew. Fallz.	Pkw	ungew. Fallz.
unter 500 €	276	132	499	28	771	17
500 bis unter 1500 €	357	1.127	768	939	806	294
1500 bis unter 3600 €	658	302	1.018	1.979	1.337	1.234
3600 € und mehr	706	16	1.270	174	1.512	356
<i>ungewichtete Fallzahl</i>		1.577		3.120		1.901
<i>gewichtete Fallzahl</i>		3.791		2.624		1.582

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Haushaltsfahrleistung mit Pkw im Jahr 2007
 nach Haushaltseinkommen

Gruppierung: Haushalte mit mindestens 1 Privat- oder Dienst-Pkw

Haushalts- einkommensgruppe	km / Jahr	<i>ungewichtete Fallzahl</i>
unter 500 €	21.400	55
500 bis unter 1500 €	24.300	1.342
1500 bis unter 3600 €	27.500	3.804
3600 € und mehr	36.900	802
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>6.003</i>	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>6.037</i>	

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Einwohnerstruktur nach Alter und Geschlecht

Altersgruppen nach Jahren	Anteil Personen in Altersgruppe		
	männlich	weiblich	gesamt
0 bis unter 15 Jahre	10,3%	9,4%	9,8%
15 bis unter 25 Jahre	13,1%	13,2%	13,1%
25 bis unter 45 Jahre	29,9%	26,7%	28,3%
45 bis unter 65 Jahre	26,9%	26,0%	26,4%
65 Jahre und älter	19,8%	24,6%	22,3%
Summe	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>8.169</i>	<i>8.763</i>	<i>16.932</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>8.199</i>	<i>8.733</i>	<i>16.932</i>

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Stichprobenstruktur nach Erwerbstätigkeit und
 Geschlecht

Erwerbstätigkeit	Anteil Personen in Erwerbstätigkeitsgruppe		
	männlich	weiblich	gesamt
Kind (noch nicht eingeschult)	4,5%	4,1%	4,3%
Hausfrau/-mann	0,2%	1,7%	1,0%
Rentner, Pensionär, Vorruheständler	25,9%	31,3%	28,7%
Wehr-/Zivildienstleistender	0,8%	0,1%	0,4%
z. Zt. arbeitslos, Null-Kurzarbeit	4,8%	5,0%	4,9%
Schüler	9,1%	9,1%	9,1%
Student	5,6%	5,9%	5,8%
Umschüler/Lehrling/Azubi	2,9%	2,9%	2,9%
vollzeitbeschäftigt	42,1%	27,8%	34,7%
zwischen 18 und 34 Stunden beschäftigt	3,1%	8,8%	6,0%
weniger als 18 Stunden beschäftigt	0,6%	2,0%	1,3%
vorübergehend freigestellt/beurlaubt	0,3%	1,4%	0,9%
Summe	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>8.164</i>	<i>8.742</i>	<i>16.906</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>8.190</i>	<i>8.710</i>	<i>16.900</i>

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Verfügbarkeit eines Haushalts-Kfz am Stichtag
 nach Geschlecht

Gruppierung: Als Fahrer oder Mitfahrer in Haushalten mit mind. 1 Kfz

Kfz-Verfügbarkeit	Anteil der Personen in Verfügbarkeitsgruppe		
	männlich	weiblich	gesamt
ja, uneingeschränkt	72,8%	62,8%	68,0%
ja, nach Absprache	12,1%	18,8%	15,3%
nein, kein Zugang	15,2%	18,4%	16,7%
Summe	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>7.123</i>	<i>6.981</i>	<i>14.104</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>6.790</i>	<i>6.240</i>	<i>13.030</i>

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Besitz und Ausleihe übertragbarer ÖPNV-Zeitkarten

Besitzer übertragbarer Zeitkarten	Anteil der Personen		
	männlich	weiblich	gesamt
Anteil an allen Personen	6,4%	12,9%	9,7%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	372	1.010	1.382
<i>gewichtete Fallzahl</i>	526	1.123	1.649
<i>von gewichteten Personen</i>	8.199	8.733	16.932
Ausleihhäufigkeit der Nichtbesitzer in HH mit übertragbaren Zeitkarten	Anteil der Personen		
	männlich	weiblich	gesamt
täglich oder fast täglich	4,4%	6,2%	5,2%
an 3 bis 4 Tagen pro Woche	5,0%	7,5%	6,1%
an 1 bis 2 Tagen pro Woche	22,0%	20,9%	21,5%
an 1 bis 3 Tagen pro Monat	16,9%	14,2%	15,8%
seltener	21,9%	13,5%	18,5%
nie	29,7%	37,7%	33,0%
Summe	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	940	597	1.537
<i>gewichtete Fallzahl</i>	820	578	1.397

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Mobilitätseinschränkung und
 Besitz eines Schwerbehindertenausweises

Mobilitäts- einschränkung	Anteil der Personen		Summe	ungewichtete Fallzahl
	ja	nein		
mit Geheinschränkung	5,9%	94,1%	100%	16.822
mit Seheinschränkung	1,2%	98,8%	100%	16.822
mit anderer Einschränkung	5,3%	94,7%	100%	16.822
ohne Einschränkung	88,9%	11,1%	100%	16.822
<i>Mehrfachnennungen möglich.</i>				
Besitz eines Schwerbehindertenausweises	5,3%	94,7%	100%	16.822

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Mediennutzung zum Einholen von
 Verkehrsinformationen

Informationsmedium	Anteil der Personen		Summe	ungewichtete Fallzahl
	ja	nein		
Navigationssystem	17,6%	82,4%	100%	14.844
Internet	42,9%	57,1%	100%	14.844
Mobilfunk	5,3%	94,7%	100%	14.844
Radio	60,4%	39,6%	100%	14.844
Druckmedien	50,7%	49,3%	100%	14.844
keine Nutzung	11,5%	88,5%	100%	14.844

Mehrfachnennungen möglich.

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

berechnet am: **17.12.2009**

Tab 3.10

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

Gehzeit zur meistgenutzten Haltestelle	Verkehrsmittel					
	Bus	Straßenbahn	S-Bahn	U-Bahn	Fähre	Nahverkehrs-/Fernzug
1 bis 5 min	44,4%	51,7%	3,8%	0,1%	0,5%	2,8%
6 bis 10 min	14,9%	21,5%	6,2%	0,1%	0,8%	4,3%
11 bis 15 min	2,8%	5,1%	5,3%	0,0%	0,8%	4,6%
16 bis 20 min	0,8%	1,9%	3,5%	0,1%	0,8%	4,5%
≥ 20 min	0,5%	2,2%	4,3%	0,1%	2,6%	8,8%
nicht bekannt	36,5%	17,7%	76,8%	99,6%	94,5%	75,0%
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>11.868</i>	<i>11.868</i>	<i>11.868</i>	<i>11.868</i>	<i>11.868</i>	<i>11.868</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>12.494</i>	<i>12.494</i>	<i>12.494</i>	<i>12.494</i>	<i>12.494</i>	<i>12.494</i>

Tab 3.11

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

**Anteil der ganztägig stadtabwesenden Personen
 nach Erwerbstätigkeit**

Erwerbstätigkeit	Alle Personen	davon ganztägig abwesend	
	Anzahl	Anzahl	Anteil
Kind (noch nicht eingeschult)	725	44	6,0%
Hausfrau/-mann	163	22	13,3%
Rentner, Pensionär, Vorruheständler	4.848	414	8,5%
Wehr-/Zivildienstleistender	71	35	49,4%
z. Zt. arbeitslos, Null-Kurzarbeit	832	48	5,8%
Schüler	1.535	85	5,6%
Student	978	173	17,7%
Umschüler/Lehrling/Azubi	487	62	12,7%
vollzeitbeschäftigt	5.870	748	12,7%
teilzeitbeschäftigt	1.391	49	3,5%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>16.906</i>	<i>1.576</i>	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>16.900</i>	<i>1.680</i>	

Hinweis: Stichprobe für geschlechtsspezifische Differenzierung zu klein.

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Fahrzeugeinsatzkoeffizient

Fahrzeuge	vorhandene Fahrzeuge	Fahrzeuge im Einsatz	Einsatz- koeffizient
Haushalts-Pkw	7.565	4.358	58%
mot. Zweiräder	497	57	12%
Fahrräder	12.585	2.137	17%

Hinweis: Haushalts-Pkw umfassen Privat- und Dienst-Pkw

Tab 4.2

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Zulassungsort, Stellplatznutzung und Fahrleistung der Pkw

Zulassungsort	Zulassungsort der Haushalts-Pkw		
	1. Pkw	2. Pkw	gesamt
am Wohnort zugelassen	91,8%	88,9%	91,3%
an einem anderen Ort zugelassen	8,0%	11,1%	8,6%
z. Zt. abgemeldet	0,2%	0,1%	0,2%
Summe	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>5.847</i>	<i>1.591</i>	<i>7.438</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>6.046</i>	<i>1.364</i>	<i>7.411</i>

üblicherweise genutzter Stellplatz	Stellplatznutzung der Haushalts-Pkw		
	1. Pkw	2. Pkw	gesamt
Garage, Carport, privater Stellplatz	59,8%	59,0%	59,6%
Stellplatz im öffentlichen Straßenraum	37,5%	38,3%	37,6%
unterschiedlich	2,7%	2,7%	2,7%
Summe	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>5.836</i>	<i>1.584</i>	<i>7.420</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>6.033</i>	<i>1.358</i>	<i>7.391</i>

Jahresfahrleistung 2007	Jahresfahrleistung der Haushalts-Pkw			<i>ungewichtete Fallzahl</i>
	1. Pkw	2. Pkw	gesamt	
km/Jahr	13.800	14.200	13.900	<i>6.869</i>

Der 1. Pkw entspricht dem im Haushalt meistgenutzten Pk

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten
 und Ziel/Zweck

Ziel/Zweck	Binnenverkehr	Quell- u. Zielverkehr	Gesamtverkehr
Eigener Arbeitsplatz	11,3%	24,6%	12,7%
Anderer Dienstort/-weg	1,4%	7,2%	2,2%
Kinderkrippe/-garten	3,3%	0,8%	3,0%
Grundschule	2,6%	0,9%	2,4%
Weiterführende Schule	3,6%	1,9%	3,4%
Andere Bildungseinrichtung	0,9%	0,5%	0,8%
Einkauf täglicher Bedarf	9,4%	3,1%	8,8%
Sonstiger Einkauf	4,1%	2,3%	3,9%
Öffentliche Einrichtung	6,5%	2,0%	6,0%
Kultur, Theater, Kino	0,6%	0,4%	0,6%
Gaststätte/Kneipe	1,4%	0,5%	1,3%
Privater Besuch	3,6%	5,1%	3,9%
Erholung/Sport im Freien	2,8%	1,4%	2,8%
Sportstätte	2,3%	1,3%	2,2%
Große Sonderveranstaltung	0,1%	0,1%	0,1%
Andere Freizeitaktivität	3,3%	5,1%	3,5%
Eigene Wohnung	41,4%	41,3%	41,0%
Sonstiges	1,2%	1,5%	1,2%
Summe	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>42.338</i>	<i>4.566</i>	<i>47.351</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>41.270</i>	<i>4.817</i>	<i>46.544</i>

Hinweis: Stichprobe ist für Differenzierung des Außenverkehrs zu klein.

Tab 5.1.1.

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten
 und Ziel/Zweck (Kategorien von 2003)

Zweck	Binnen- verkehr	Quell- und Zielverkehr	Gesamt- verkehr
Arbeit	11,3%	24,6%	12,7%
Kindereinrichtung	3,3%	0,8%	3,0%
Schule/Ausbildung	7,2%	3,3%	6,7%
Dienstl./Geschäftl.	1,4%	7,2%	2,2%
Einkauf	13,6%	5,4%	12,7%
Private Erledigung	6,5%	2,0%	6,0%
Freizeit	14,1%	13,9%	14,3%
Wohnung	41,4%	41,3%	41,0%
Sonstiges	1,2%	1,5%	1,2%
Summe	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>42.338</i>	<i>4.566</i>	<i>47.351</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>41.270</i>	<i>4.817</i>	<i>46.544</i>

Hinweise:

Stichprobe ist für Differenzierung des Außenverkehrs zu klein.

Die Zweckkategorie "Holen/Bringen" von 2003 wurde 2008 aus modellierungsrelevanten Gründen verschiedenen Zwecken zugeordnet.

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten
 und Hauptverkehrsmittel

Hauptverkehrsmittel	Binnenver- kehr	Quell- u. Zielverkehr	Gesamt- verkehr
zu Fuß	29,0%	0,7%	26,1%
Fahrrad	15,0%	3,3%	13,6%
Moped/Motorrad	0,4%	0,4%	0,4%
Fahrer im Haushalts-Pkw	26,6%	53,6%	29,6%
Fahrer in anderem Pkw	1,3%	5,1%	1,7%
Mitfahrer im Haushalts-Pkw	6,7%	7,3%	6,7%
Mitfahrer in anderem Pkw	3,1%	7,9%	3,6%
Bus	3,4%	2,4%	3,3%
Straßenbahn	13,6%	2,0%	12,3%
U-Bahn	0,0%	0,0%	0,0%
S-Bahn	0,6%	5,9%	1,1%
Nahverkehrszug	0,2%	8,4%	1,0%
Fernzug	0,0%	2,3%	0,2%
anderes Verkehrsmittel	0,2%	0,7%	0,3%
Summe	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>42.151</i>	<i>4.525</i>	<i>47.124</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>41.025</i>	<i>4.781</i>	<i>46.272</i>

Hinweis: Stichprobe ist für Differenzierung des Außenverkehrs zu klein.

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten
 und Verkehrsmittelgruppen

Verkehrsmittel- gruppe	Binnenver- kehr	Quell- u. Zielverkehr	Gesamt- verkehr
zu Fuß	29,0%	0,7%	26,1%
Fahrrad	15,0%	3,3%	13,6%
MIV	38,1%	74,2%	42,1%
ÖPV	18,0%	21,8%	18,2%
Summe	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>42.151</i>	<i>4.525</i>	<i>47.124</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>41.025</i>	<i>4.781</i>	<i>46.272</i>

Hinweis: Stichprobe ist für Differenzierung des Außenverkehrs zu klein.

Tab 5.4

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Gesamtverkehr

Wegeanteile nach Zweck-
 und Verkehrsmittelgruppen

Ziel/Zweck	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Eigener Arbeitsplatz	1,3%	1,9%	7,0%	2,6%
Schule/Ausbildung/Kindereinr.	2,5%	1,5%	3,3%	2,5%
Einkauf/Versorgung	6,4%	2,1%	7,4%	2,9%
Freizeit	4,7%	2,3%	5,5%	1,9%
And. Zweck inkl. dienstl./gesch.	0,4%	0,4%	2,2%	0,6%
Eigene Wohnung	10,8%	5,6%	16,5%	7,8%
Summe		100%		

ungewichtete Fallzahl 47.096

gewichtete Fallzahl 46.226

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Gesamtverkehr

Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen

Ziel/Zweck	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	<i>ungewichtete Fallzahl</i>
Eigener Arbeitsplatz	10,5%	14,7%	54,8%	20,0%	100%	5.560
Schule/Ausbildung/Kindereinr.	25,7%	15,5%	33,8%	25,0%	100%	5.078
Einkauf/Versorgung	34,0%	11,0%	39,6%	15,5%	100%	8.707
Freizeit	32,5%	15,7%	38,4%	13,5%	100%	6.931
And. Zweck inkl. dienstl./gesch.	10,5%	10,1%	63,5%	16,0%	100%	1.477
Eigene Wohnung	26,5%	13,7%	40,7%	19,1%	100%	19.343
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	12.212	6.640	20.781	7.463		
<i>gewichtete Fallzahl</i>	12.043	6.310	19.452	8.421		

Tab 5.5.1

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen
 (Binnenverkehr)

Ziel/Zweck	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	<i>ungewichtete Fallzahl</i>
Eigener Arbeitsplatz	12,7%	18,1%	48,7%	20,5%	100%	4.474
Schule/Ausbildung/Kindereinr.	26,8%	15,9%	33,0%	24,3%	100%	4.840
Einkauf/Versorgung	35,5%	11,4%	37,3%	15,8%	100%	8.230
Freizeit	36,0%	17,1%	33,4%	13,6%	100%	6.016
And. Zweck inkl. dienstl./gesch.	14,7%	14,7%	57,6%	13,0%	100%	1.051
Eigene Wohnung	29,4%	14,9%	37,1%	18,5%	100%	17.516
<hr/>						
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	12.060	6.478	16.947	6.642		
<i>gewichtete Fallzahl</i>	11.891	6.133	15.608	7.358		

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Wegehäufigkeit der Personen nach
 Alter und Geschlecht

Altersgruppen nach Jahren	Wege pro Person und Tag			<i>ungewichtete Fallzahl</i>
	männlich	weiblich	alle	
0 bis unter 15 Jahre	3,05	2,98	3,02	1.916
15 bis unter 25 Jahre	2,88	3,23	3,07	1.451
25 bis unter 45 Jahre	3,16	3,79	3,48	3.284
45 bis unter 65 Jahre	3,04	3,03	3,04	4.545
65 Jahre und älter	2,90	2,42	2,62	4.124
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	7.235	8.085	15.320	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	7.175	8.035	15.210	

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Wegehäufigkeit der Personen nach
 Erwerbstätigkeit und Geschlecht

Erwerbstätigkeit	Wege pro Person und Tag			<i>ungewichtete Fallzahl</i>
	männlich	weiblich	alle	
nicht berufstätig	2,85	2,70	2,76	6.720
in Ausbildung	3,07	3,31	3,20	2.487
berufstätig	3,15	3,45	3,30	6.101
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	7.235	8.073	15.308	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	7.174	8.027	15.201	

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Wegehäufigkeit der Personen nach
 Kfz-Verfügbarkeit am Stichtag und Geschlecht

Kfz-Verfügbarkeit	Wege pro Person und Tag			<i>ungewichtete Fallzahl</i>
	männlich	weiblich	alle	
ja, uneingeschränkt	3,13	3,36	3,24	8.425
ja, nach Absprache	3,11	3,19	3,16	2.304
nein, kein Zugang	2,74	2,79	2,77	4.510
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	7.206	8.033	15.239	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	7.150	7.999	15.149	

Tab 6.4

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Wegehäufigkeit der Personen im Binnen-
 und Gesamtverkehr nach Zweckgruppen

Ziel/Zweck	Binnenverkehr			Gesamtverkehr		
	Wege/P,d	Anteil	<i>ungew. Fallzahl</i>	Wege/P,d	Anteil	<i>ungew. Fallzahl</i>
Eigener Arbeitsplatz	0,31	11,3%	4.474	0,39	12,7%	5.561
Schule/Ausbildung/Kindereinr.	0,28	10,5%	4.845	0,30	9,8%	5.083
Einkauf/Versorgung	0,54	20,0%	8.235	0,57	18,7%	8.712
Freizeit	0,38	14,1%	6.021	0,44	14,3%	6.937
And. Zweck inkl. dienstl./gesch.	0,07	2,6%	1.051	0,11	3,5%	1.478
Eigene Wohnung	1,12	41,4%	17.712	1,25	41,0%	19.580
Summe		100%			100%	
<i>ungewichtete Fallzahl</i>			42.338			47.351
<i>gewichtete Fallzahl</i>			41.270			46.544

Hinweis: Fallzahlen beziehen sich auf Wege.

Tab 6.5

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Wegehäufigkeit der Personen im Binnen- und Gesamtverkehr nach Hauptverkehrsmittel

Hauptverkehrsmittel	Binnenverkehr			Gesamtverkehr		
	Wege/P,d	Anteil	<i>ungew. Fallzahl</i>	Wege/P,d	Anteil	<i>ungew. Fallzahl</i>
zu Fuß	0,78	29,0%	12.069	0,79	26,1%	12.222
Fahrrad	0,40	15,0%	6.481	0,41	13,6%	6.643
Moped/Motorrad	0,01	0,4%	127	0,01	0,4%	145
Fahrer im Haushalts-Pkw	0,72	26,6%	11.621	0,90	29,6%	14.366
Fahrer in anderem Pkw	0,03	1,3%	524	0,05	1,7%	772
Mitfahrer im Haushalts-Pkw	0,18	6,7%	3.455	0,20	6,7%	3.957
Mitfahrer in anderem Pkw	0,08	3,1%	1.223	0,11	3,6%	1.547
Bus	0,09	3,4%	1.430	0,10	3,3%	1.534
Straßenbahn	0,37	13,6%	4.888	0,37	12,3%	4.978
U-Bahn	0,00	0,0%	1	0,00	0,0%	7
S-Bahn	0,02	0,6%	156	0,03	1,1%	313
Nahverkehrszug	0,01	0,2%	80	0,03	1,0%	415
Fernzug	0,00	0,0%	0	0,01	0,2%	109
anderes Verkehrsmittel	0,01	0,2%	96	0,01	0,3%	116
Summe		100%			100%	
<i>ungewichtete Fallzahl</i>			42.151			47.124
<i>gewichtete Fallzahl</i>			41.025			46.272

Hinweis: Fallzahlen beziehen sich auf Wege.

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Wegehäufigkeit der Personen im Binnen- und Gesamtverkehr nach Verkehrsmittelgruppen

Verkehrsmittel- gruppen	Binnenverkehr			Gesamtverkehr		
	Wege/P,d	Anteil	<i>ungew. Fallzahl</i>	Wege/P,d	Anteil	<i>ungew. Fallzahl</i>
zu Fuß	0,78	29,0%	12.069	0,79	26,1%	12.222
Fahrrad	0,40	15,0%	6.481	0,41	13,6%	6.643
MIV	1,03	38,1%	16.950	1,28	42,1%	20.787
ÖPV	0,48	18,0%	6.651	0,55	18,2%	7.472
Summe		100%			100%	
<i>ungewichtete Fallzahl</i>			42.151	<i>47.124</i>		
<i>gewichtete Fallzahl</i>			41.025	<i>46.272</i>		

Hinweis: Fallzahlen beziehen sich auf Wege.

Tab 6.11

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Wege < 100 km

Spez. Verkehrsleistung sowie tägliche
 Zeit im Verkehr nach Erwerbstätigkeit

Erwerbstätigkeit	spez. Verkehrsleistung*		Zeit im Verkehr*	
	km/P,d	ungew. Fallzahl	min/P,d	ungew. Fallzahl
nicht berufstätig	11,9	6.720	56	6.720
in Ausbildung	17,9	2.487	68	2.487
berufstätig	26,7	6.101	68	6.101
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>15.308</i>		<i>15.308</i>	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>15.201</i>		<i>15.201</i>	

* Werte beziehen sich auf alle Personen, die am Stichtag am Wohnort waren.

Tab 6.15

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 berechnet am: **17.12.2009**

Wegehäufigkeit nach Wetter am Stichtag

Wetter am Stichtag	Wege pro Person und Tag	<i>ungewichtete Fallzahl</i>
sonnig	3,25	2.610
wolkig	3,39	2.073
bedeckt	3,20	2.101
Regen	3,17	1.950
Schnee	3,34	152
<i>ungewichtete Fallzahl</i>		8.886
<i>gewichtete Fallzahl</i>		9.747

Tab 6.16

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 berechnet am: **17.12.2009**

Verkehrsmittelwahl nach Wetter am Stichtag

Wetter am Stichtag	Verkehrsmittelanteile				Summe	<i>ungewichtete Fallzahl</i>
	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV		
sonnig	27,5%	17,1%	38,0%	17,4%	100%	8.667
wolkig	27,5%	15,0%	39,6%	17,9%	100%	7.016
bedeckt	27,1%	12,5%	42,2%	18,2%	100%	6.866
Regen	27,4%	11,0%	44,5%	17,0%	100%	6.296
Schnee	28,7%	2,5%	50,4%	18,4%	100%	517
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	7.960	4.163	12.602	4.637		29.362
<i>gewichtete Fallzahl</i>	8.617	4.374	12.913	5.553		31.457

Hinweis: Fallzahlen beziehen sich auf Wege.

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Begleitung von Personen
 nach Zweckgruppen

Ziel/Zweck des Weges	Begleitende Personen pro Weg	Anteil begleiteter Wege	ungewichtete Fallzahl
Eigener Arbeitsplatz	0,2	9,2%	5.571
Schule/Ausbildung/Kindereinr.	1,0	53,4%	5.078
Einkauf/Versorgung	0,4	33,0%	8.708
Freizeit	0,8	42,5%	6.945
And. Zweck inkl. dienstl./gesch.	0,6	25,3%	1.475
Eigene Wohnung	0,4	31,0%	19.343
Gesamt	0,5	32,3%	
			<i>ungewichtete Fallzahl</i> 47.120
			<i>gewichtete Fallzahl</i> 46.256

Hinweis: Fallzahlen beziehen sich auf Wege.

Tab 7.1

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Binnenverkehr, Wege < 100 km

Mittl. Reisezeit R, Entfernung E und Geschw. G
 nach Hauptverkehrsmitteln im Binnenverkehr

Hauptverkehrsmittel	R min/Weg	E km/Weg	G km/h	<i>ungewichtete Fallzahl</i>
zu Fuß	15,2	1,1	5,0	11.586
Fahrrad	18,0	3,3	12,1	6.416
Moped/Motorrad	17,0	5,8	19,9	126
Fahrer im Haushalts-Pkw	16,2	6,0	23,3	11.492
Fahrer in anderem Pkw	19,5	7,0	24,5	516
Mitfahrer im Haushalts-Pkw	14,2	5,0	22,0	3.429
Mitfahrer in anderem Pkw	17,4	5,9	21,5	1.207
Bus	28,9	5,7	12,7	1.411
Straßenbahn	32,5	6,3	12,7	4.779
U-Bahn	20,0	4,0	12,0	1
S-Bahn	38,4	10,7	19,4	154
Nahverkehrszug	42,0	14,7	23,0	77
Fernzug	0,0	0,0	0,0	0
anderes Verkehrsmittel	26,7	5,4	15,7	95
Gesamt	19,0	4,2	14,4	
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>41.290</i>	<i>41.550</i>	<i>41.289</i>	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>40.105</i>	<i>40.378</i>	<i>40.103</i>	

Tab 7.1.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 berechnet am: **17.12.2009**
 Gruppierung: **Binnenverkehr, Wege < 100 km**

Mittl. Reisezeit R, Entfernung E und Geschw. G
 nach Verkehrsmittelgruppen im Binnenverkehr

Hauptverkehrsmittel	R min/Weg	E km/Weg	G km/h	<i>ungewichtete Fallzahl</i>
zu Fuß	15,2	1,1	5,0	11.586
Fahrrad	18,0	3,3	12,1	6.416
MIV	16,0	5,9	22,9	16.770
ÖPV	32,0	6,4	13,0	6.517
Gesamt	19,0	4,2	14,4	
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>41.290</i>	<i>41.550</i>	<i>41.289</i>	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>40.105</i>	<i>40.378</i>	<i>40.103</i>	

Tab 7.4

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Wege < 100km

Mittl. Reisezeit R, Entfernung E und Geschw. G
 nach Hauptverkehrsmitteln im Gesamtverkehr

Hauptverkehrsmittel	R min/Weg	E km/Weg	G km/h	<i>ungewichtete Fallzahl</i>
zu Fuß	15,4	1,1	5,0	11.734
Fahrrad	18,8	3,4	12,2	6.576
Moped/Motorrad	18,0	7,0	22,2	143
Fahrer im Haushalts-Pkw	19,5	9,7	27,1	13.961
Fahrer in anderem Pkw	25,4	14,7	31,7	717
Mitfahrer im Haushalts-Pkw	15,7	6,5	23,9	3.855
Mitfahrer in anderem Pkw	24,5	12,3	26,9	1.467
Bus	30,7	6,5	13,2	1.493
Straßenbahn	33,1	6,5	12,8	4.860
U-Bahn	20,0	10,1	31,7	7
S-Bahn	53,4	18,5	22,5	306
Nahverkehrszug	75,6	39,8	33,0	370
Fernzug	118,4	72,1	39,0	40
anderes Verkehrsmittel	33,8	8,9	22,0	106
Gesamt	21,5	6,5	16,9	
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	45.636	45.921	45.635	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	44.719	45.015	44.716	

Tab 7.4.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 berechnet am: **17.12.2009**
 Gruppierung: **Wege < 100km**

Mittl. Reisezeit R, Entfernung E und Geschw. G
 nach Verkehrsmittelgruppen im Gesamtverkehr

Hauptverkehrsmittel	R min/Weg	E km/Weg	G km/h	<i>ungewichtete Fallzahl</i>
zu Fuß	15,4	1,1	5,0	11.734
Fahrrad	18,8	3,4	12,2	6.576
MIV	19,6	9,6	26,7	20.143
ÖPV	36,6	9,3	14,8	7.182
Gesamt	21,5	6,5	16,9	
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	45.636	45.921	45.635	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	44.719	45.015	44.716	

Tab 8.1

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Tagesverkehr (Stunden)

Tagesgang des Gesamtverkehrs
 nach Verkehrsmittelgruppen

Beginn des Weges Uhrzeit	Verkehrsmittelanteile					Gesamt
	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV		
00.00 - 01.00	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
01.01 - 02.00	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
02.01 - 03.00	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%
03.01 - 04.00	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
04.01 - 05.00	0,1%	0,6%	0,6%	0,6%	0,5%	0,5%
05.01 - 06.00	0,8%	1,3%	2,4%	2,8%	1,9%	1,9%
06.01 - 07.00	3,0%	5,0%	7,7%	10,6%	6,6%	6,6%
07.01 - 08.00	7,6%	9,2%	8,7%	8,1%	8,4%	8,4%
08.01 - 09.00	7,0%	7,7%	5,4%	6,4%	6,3%	6,3%
09.01 - 10.00	8,1%	5,6%	5,2%	6,5%	6,3%	6,3%
10.01 - 11.00	7,9%	5,7%	4,5%	5,7%	5,8%	5,8%
11.01 - 12.00	7,4%	5,5%	4,8%	4,8%	5,6%	5,6%
12.01 - 13.00	6,5%	5,4%	4,3%	4,8%	5,1%	5,1%
13.01 - 14.00	6,2%	6,4%	4,9%	6,5%	5,8%	5,8%
14.01 - 15.00	7,8%	7,4%	6,6%	8,5%	7,4%	7,4%
15.01 - 16.00	9,5%	8,1%	9,8%	10,0%	9,5%	9,5%
16.01 - 17.00	8,6%	9,2%	10,7%	8,4%	9,5%	9,5%
17.01 - 18.00	7,3%	7,9%	8,2%	6,9%	7,7%	7,7%
18.01 - 19.00	5,2%	5,9%	6,4%	3,7%	5,5%	5,5%
19.01 - 20.00	3,0%	3,5%	3,6%	2,9%	3,3%	3,3%
20.01 - 21.00	1,6%	2,4%	2,5%	1,1%	2,0%	2,0%
21.01 - 22.00	1,2%	1,7%	1,6%	1,0%	1,4%	1,4%
22.01 - 23.00	0,8%	1,0%	1,2%	0,5%	0,9%	0,9%
23.01 - 24.00	0,2%	0,5%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>12.166</i>	<i>6.638</i>	<i>20.788</i>	<i>7.458</i>	<i>47.050</i>	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>11.996</i>	<i>6.305</i>	<i>19.474</i>	<i>8.436</i>	<i>46.212</i>	

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Tagesgang des morgendlichen Berufsverkehrs
 nach Verkehrsmittelgruppen

Gruppierung: Berufsverkehr morgens (WA, WK, WB)

Beginn des Weges Uhrzeit	Verkehrsmittelanteile					Gesamt
	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV		
00.00 - 01.00	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	
01.01 - 02.00	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	
02.01 - 03.00	0,0%	0,1%	0,7%	0,0%	0,3%	
03.01 - 04.00	0,1%	0,1%	0,4%	0,2%	0,2%	
04.01 - 05.00	0,5%	2,2%	2,7%	1,9%	2,1%	
05.01 - 06.00	4,4%	5,4%	10,4%	10,5%	8,7%	
06.01 - 07.00	18,0%	21,4%	32,5%	36,1%	29,4%	
07.01 - 08.00	37,5%	31,6%	25,3%	24,0%	27,9%	
08.01 - 09.00	13,6%	18,5%	9,9%	10,4%	12,0%	
09.01 - 10.00	4,4%	2,8%	2,7%	4,0%	3,3%	
10.01 - 11.00	0,8%	2,1%	1,2%	3,0%	1,7%	
11.01 - 12.00	2,4%	1,1%	0,7%	2,1%	1,4%	
12.01 - 13.00	1,8%	2,8%	2,5%	1,9%	2,3%	
13.01 - 14.00	2,9%	3,0%	2,0%	1,8%	2,2%	
14.01 - 15.00	5,5%	2,8%	1,7%	0,9%	2,3%	
15.01 - 16.00	4,3%	2,3%	2,6%	1,3%	2,5%	
16.01 - 17.00	1,9%	1,6%	1,4%	1,0%	1,4%	
17.01 - 18.00	0,7%	0,6%	0,7%	0,3%	0,6%	
18.01 - 19.00	0,8%	0,9%	0,4%	0,1%	0,5%	
19.01 - 20.00	0,3%	0,4%	0,4%	0,1%	0,3%	
20.01 - 21.00	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,5%	
21.01 - 22.00	0,1%	0,1%	0,4%	0,0%	0,2%	
22.01 - 23.00	0,1%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%	
23.01 - 24.00	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>1.415</i>	<i>1.454</i>	<i>3.847</i>	<i>1.881</i>	<i>8.597</i>	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>1.310</i>	<i>1.356</i>	<i>3.806</i>	<i>2.075</i>	<i>8.547</i>	

Tab 8.2.1

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Tagesgang des abendlichen Berufsverkehrs
 nach Verkehrsmittelgruppen

Gruppierung: Berufsverkehr abends (AW, KW ,BW)

Beginn des Weges Uhrzeit	Verkehrsmittelanteile					Gesamt
	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV		
00.00 - 01.00	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,2%	
01.01 - 02.00	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
02.01 - 03.00	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
03.01 - 04.00	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
04.01 - 05.00	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,1%	
05.01 - 06.00	0,0%	0,4%	0,6%	0,0%	0,3%	
06.01 - 07.00	0,3%	0,1%	1,2%	0,0%	0,6%	
07.01 - 08.00	5,1%	2,1%	1,7%	0,6%	2,1%	
08.01 - 09.00	3,4%	1,6%	0,7%	1,0%	1,4%	
09.01 - 10.00	1,1%	1,7%	0,9%	0,9%	1,0%	
10.01 - 11.00	1,7%	1,5%	0,5%	0,6%	0,9%	
11.01 - 12.00	5,7%	3,0%	1,8%	2,7%	2,9%	
12.01 - 13.00	4,0%	5,3%	2,4%	4,7%	3,7%	
13.01 - 14.00	11,9%	8,0%	4,5%	11,7%	8,1%	
14.01 - 15.00	16,5%	13,8%	10,0%	16,9%	13,4%	
15.01 - 16.00	22,1%	18,8%	20,3%	23,6%	21,2%	
16.01 - 17.00	13,2%	16,2%	20,4%	14,5%	17,1%	
17.01 - 18.00	6,4%	10,3%	11,4%	10,0%	10,0%	
18.01 - 19.00	2,9%	7,0%	10,5%	4,1%	7,1%	
19.01 - 20.00	1,4%	3,6%	3,7%	3,7%	3,3%	
20.01 - 21.00	2,2%	3,3%	3,7%	2,1%	3,0%	
21.01 - 22.00	1,3%	1,0%	2,8%	1,8%	2,1%	
22.01 - 23.00	0,8%	1,3%	2,2%	0,7%	1,5%	
23.01 - 24.00	0,1%	0,6%	0,3%	0,3%	0,3%	
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>1.283</i>	<i>1.216</i>	<i>3.022</i>	<i>1.575</i>	<i>7.096</i>	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>1.177</i>	<i>1.067</i>	<i>2.961</i>	<i>1.717</i>	<i>6.921</i>	

Tab 10.1

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Wege < 100 km

Verkehrsmittelnutzung nach Entfernung
 (21 Entfernungsgruppen)

Entfernungsgruppen km	Anteil an Wegen der Verkehrsmittelgruppe					Gesamt
	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV		
über 0 bis 1	69,8%	24,2%	7,8%	3,6%	25,4%	
über 1 bis 2	20,2%	22,7%	10,6%	8,2%	14,3%	
über 2 bis 3	6,4%	17,8%	10,8%	12,2%	10,9%	
über 3 bis 4	1,6%	9,7%	8,3%	10,6%	7,2%	
über 4 bis 5	1,1%	7,8%	11,2%	12,8%	8,4%	
über 5 bis 6	0,4%	5,2%	7,2%	8,3%	5,3%	
über 6 bis 7	0,2%	3,1%	6,0%	6,1%	4,1%	
über 7 bis 8	0,2%	2,8%	6,3%	6,7%	4,3%	
über 8 bis 9	0,0%	1,2%	2,2%	2,3%	1,5%	
über 9 bis 10	0,1%	2,3%	5,6%	8,8%	4,3%	
über 10 bis 11	0,0%	0,6%	1,5%	1,2%	0,9%	
über 11 bis 12	0,0%	0,5%	2,9%	2,3%	1,7%	
über 12 bis 13	0,0%	0,3%	1,3%	0,7%	0,7%	
über 13 bis 14	0,0%	0,2%	0,8%	0,6%	0,5%	
über 14 bis 15	0,0%	0,6%	3,3%	3,7%	2,2%	
über 15 bis 16	0,0%	0,1%	0,7%	0,6%	0,4%	
über 16 bis 17	0,0%	0,1%	0,6%	1,2%	0,5%	
über 17 bis 18	0,0%	0,1%	0,9%	0,4%	0,5%	
über 18 bis 19	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%	
über 19 bis 20	0,0%	0,2%	1,6%	2,1%	1,1%	
über 20	0,0%	0,6%	10,2%	7,5%	5,7%	
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>11.887</i>	<i>6.602</i>	<i>20.287</i>	<i>7.224</i>	<i>46.000</i>	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>11.707</i>	<i>6.280</i>	<i>18.951</i>	<i>8.159</i>	<i>45.096</i>	

Tab 10.1.1

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Wege < 100 km

Verkehrsmittelnutzung nach Entfernung
 (13 Entfernungsgruppen)

Entfernungsgruppen km	Anteil an Wegen der Verkehrsmittelgruppe				Gesamt
	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	
über 0 bis 1	69,8%	24,2%	7,8%	3,6%	25,4%
über 1 bis 2	20,2%	22,7%	10,6%	8,2%	14,3%
über 2 bis 3	6,4%	17,8%	10,8%	12,2%	10,9%
über 3 bis 4	1,6%	9,7%	8,3%	10,6%	7,2%
über 4 bis 5	1,1%	7,8%	11,2%	12,8%	8,4%
über 5 bis 6	0,4%	5,2%	7,2%	8,3%	5,3%
über 6 bis 7	0,2%	3,1%	6,0%	6,1%	4,1%
über 7 bis 8	0,2%	2,8%	6,3%	6,7%	4,3%
über 8 bis 9	0,0%	1,2%	2,2%	2,3%	1,5%
über 9 bis 10	0,1%	2,3%	5,6%	8,8%	4,3%
über 10 bis 11	0,0%	0,6%	1,5%	1,2%	0,9%
über 11 bis 12	0,0%	0,5%	2,9%	2,3%	1,7%
über 12	0,1%	2,1%	19,7%	16,9%	11,7%
Summe	100%	100%	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>11.887</i>	<i>6.602</i>	<i>20.287</i>	<i>7.224</i>	<i>46.000</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>11.707</i>	<i>6.280</i>	<i>18.951</i>	<i>8.159</i>	<i>45.096</i>

Tab 10.1.2

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Wege < 100 km

Verkehrsmittelnutzung nach Entfernung
 (5 Entfernungsgruppen)

Entfernungsgruppen km	Anteil an Wegen der Verkehrsmittelgruppe				Gesamt
	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	
über 0 bis 3	96,4%	64,8%	29,1%	24,0%	50,6%
über 3 bis 5	2,7%	17,5%	19,5%	23,4%	15,5%
über 5 bis 7	0,5%	8,3%	13,2%	14,4%	9,5%
über 7 bis 10	0,3%	6,3%	14,1%	17,8%	10,1%
über 10 bis 100	0,1%	3,2%	24,1%	20,4%	14,3%
Summe	100%	100%	100%	100%	100%
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>11.887</i>	<i>6.602</i>	<i>20.287</i>	<i>7.224</i>	<i>46.000</i>
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>11.707</i>	<i>6.280</i>	<i>18.951</i>	<i>8.159</i>	<i>45.096</i>

Tab 11.1

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Personen ab 17 Jahren

Führerscheinbesitz für Pkw nach
 Alter und Geschlecht

Altersgruppen nach Jahren	männliche Personen			weibliche Personen		
	Gesamt	mit Führ.	<i>ungew. Fallz.</i>	Gesamt	mit Führ.	<i>ungew. Fallz.</i>
15 bis unter 18 Jahre	1,3%	10,7%	93	0,9%	5,3%	62
18 bis unter 25 Jahre	12,0%	74,0%	872	11,9%	73,4%	634
25 bis unter 45 Jahre	33,9%	93,1%	2.455	30,1%	88,8%	1.948
45 bis unter 65 Jahre	30,4%	90,4%	2.203	29,4%	76,2%	2.644
65 bis unter 75 Jahre	15,5%	87,3%	1.121	17,2%	53,2%	1.638
75 Jahre und älter	7,0%	75,9%	505	10,6%	26,6%	746
Summe	100%			100%		
Gesamt		86,8%			69,9%	
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	7.004	6.176		7.672	5.345	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	7.248	6.293		7.738	5.407	

Tab 11.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 berechnet am: **17.12.2009**
 Gruppierung: **Personen ab 17 Jahren**

**Führerscheinbesitz nach
Erwerbstätigkeit und Geschlecht**

Erwerbstätigkeit	männliche Personen			weibliche Personen		
	Gesamt	mit Führ.	<i>ungew. Fz.</i>	Gesamt	mit Führ.	<i>ungew. Fz.</i>
nicht berufstätig	35,9%	80,3%	2.935	42,9%	50,5%	3.542
in Ausbildung	11,9%	71,8%	697	12,0%	71,6%	669
berufstätig	52,2%	94,8%	3.367	45,0%	87,9%	3.441
Summe	100%			100%		
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	6.999		6.174	7.652		5.331
<i>gewichtete Fallzahl</i>	7.240		6.288	7.716		5.392

Tab 11.3

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Personen ab 17 Jahren

Führerscheinbesitz nach
 Berufsausbildung und Geschlecht

Berufsausbildung	männliche Personen			weibliche Personen		
	Gesamt	mit Führ.	<i>ungew. Fallz.</i>	Gesamt	mit Führ.	<i>ungew. Fallz.</i>
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	38,2%	86,2%	2.587	44,1%	61,9%	3.454
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	13,0%	92,2%	1.032	15,1%	76,5%	1.228
Hoch-/Fachhochschule	36,2%	94,2%	2.624	27,4%	87,9%	2.088
(noch) ohne Berufsausbildung	12,5%	63,0%	714	13,4%	54,7%	830
Summe	100%			100%		
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	6.957	6.142		7.600	5.320	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	7.181	6.244		7.650	5.376	

Tab 13.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**
 Wochentag: **Mittlerer Werktag**
 berechnet am: **17.12.2009**

Ganztägige Aktivitätsmuster der Personen am Stichtag
 (15 häufigste Muster)

Aktivitätsmuster	Häufigkeit	Anteil	Wege/P,d
WAW	2.294	17,1%	0,30
WEW	1.243	9,2%	0,16
WBW	949	7,1%	0,12
WFW	698	5,2%	0,09
WAWFW	326	2,4%	0,09
WEWFW	309	2,3%	0,08
WKW	278	2,1%	0,04
WBWFW	277	2,1%	0,07
WAEW	269	2,0%	0,05
WAWEW	265	2,0%	0,07
WEWEW	259	1,9%	0,07
WEEW	233	1,7%	0,05
WAFW	170	1,3%	0,03
WDW	162	1,2%	0,02
WFWFW	144	1,1%	0,04
sonstige Muster	5.574	41,4%	1,77
Summe		100%	

ungewichtete Fallzahl 13.535
gewichtete Fallzahl 13.450

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

Tab 14.1

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

berechnet am: **17.12.2009**

Gruppierung: **Wege < 100km**

Spezifische Verkehrsleistung im Binnenverkehr nach Hauptverkehrsmitteln und Entfernungsrgruppen

Entfernungsrgruppe in km	Pkm/P,d nach Hauptverkehrsmittel-(gruppe)							Eisenbahn, NVZ S- u. U-Bahn	andere VM
	zu Fuß	Fahrrad	Mot. Zweirad	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitfahrer	Bus u. Strab			
über 0 bis 1	0,31	0,08	0,00	0,05	0,02	0,02	0,00	0,00	
über 1 bis 2	0,26	0,16	0,00	0,16	0,07	0,08	0,00	0,00	
über 2 bis 3	0,14	0,20	0,01	0,25	0,11	0,18	0,00	0,00	
über 3 bis 4	0,04	0,15	0,00	0,28	0,10	0,21	0,00	0,00	
über 4 bis 5	0,04	0,15	0,00	0,46	0,18	0,33	0,00	0,00	
über 5 bis 6	0,02	0,12	0,01	0,38	0,12	0,26	0,00	0,00	
über 6 bis 7	0,01	0,09	0,00	0,37	0,10	0,22	0,01	0,00	
über 7 bis 8	0,01	0,09	0,01	0,45	0,13	0,27	0,01	0,00	
über 8 bis 9	0,00	0,04	0,00	0,19	0,04	0,09	0,02	0,00	
über 9	0,02	0,23	0,03	1,94	0,50	1,12	0,20	0,01	
Summe	0,84	1,31	0,06	4,54	1,37	2,77	0,24	0,03	
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>11.725</i>	<i>6.434</i>	<i>127</i>	<i>12.060</i>	<i>4.654</i>	<i>6.222</i>	<i>232</i>	<i>96</i>	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>11.545</i>	<i>6.102</i>	<i>168</i>	<i>11.353</i>	<i>3.959</i>	<i>6.855</i>	<i>308</i>	<i>89</i>	

Tab 14.2

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

berechnet am: **17.12.2009**

Gruppierung: **Wege < 100km**

Spezifische Verkehrsleistung im Gesamtverkehr nach Hauptverkehrsmitteln und Entfernungsgruppen

Entfernungsgruppe in km	Pkm/P,d nach Hauptverkehrsmittel-(gruppe)							Eisenbahn, NVZ S- u. U-Bahn	andere VM
	zu Fuß	Fahrrad	Mot. Zweirad	Pkw-Fahrer	Pkw-Mitfahrer	Bus u. Strab			
über 0 bis 1	0,31	0,08	0,00	0,06	0,02	0,02	0,00	0,00	
über 1 bis 2	0,26	0,17	0,00	0,17	0,07	0,08	0,00	0,00	
über 2 bis 3	0,14	0,21	0,01	0,26	0,12	0,18	0,00	0,00	
über 3 bis 4	0,05	0,15	0,00	0,29	0,10	0,22	0,00	0,00	
über 4 bis 5	0,04	0,16	0,00	0,49	0,19	0,33	0,00	0,00	
über 5 bis 6	0,02	0,13	0,01	0,39	0,13	0,26	0,00	0,00	
über 6 bis 7	0,01	0,09	0,00	0,41	0,11	0,22	0,01	0,00	
über 7 bis 8	0,01	0,09	0,01	0,48	0,13	0,27	0,01	0,00	
über 8 bis 9	0,00	0,04	0,00	0,20	0,05	0,09	0,02	0,00	
über 9	0,02	0,32	0,05	6,50	1,66	1,36	1,86	0,04	
Summe	0,86	1,42	0,09	9,25	2,57	3,02	1,91	0,06	
<i>ungewichtete Fallzahl</i>	<i>11.873</i>	<i>6.594</i>	<i>144</i>	<i>14.750</i>	<i>5.344</i>	<i>6.385</i>	<i>724</i>	<i>107</i>	
<i>gewichtete Fallzahl</i>	<i>11.703</i>	<i>6.272</i>	<i>185</i>	<i>14.106</i>	<i>4.615</i>	<i>7.050</i>	<i>979</i>	<i>104</i>	

Tab 16.1

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Alle Personen

Anteile der Wege und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	W/P,d	ungewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	10,6%	0,32	4.555
Wohnen-Kindereintr.	2,4%	0,07	1.356
Wohnen-Bildung	5,5%	0,17	2.703
Wohnen-Dienstl.	1,0%	0,03	388
Wohnen-Einkaufen	11,6%	0,35	5.590
Wohnen-Freizeit	9,5%	0,29	4.732
Wohnen-Sonstiges	0,8%	0,02	365
Arbeiten-Wohnen	9,0%	0,28	3.967
Kindereintr.-Wohnen	1,7%	0,05	1.024
Bildung-Wohnen	4,6%	0,14	2.264
Dienstl.-Wohnen	1,2%	0,04	450
Einkaufen-Wohnen	13,0%	0,40	6.249
Freizeit-Wohnen	10,8%	0,33	5.324
Sonstiges-Wohnen	0,7%	0,02	326
Sonstiges-Arbeiten	2,1%	0,06	987
Arbeiten-Sonstiges	3,7%	0,11	1.576
Sonstiges-Sonstiges	12,1%	0,37	5.585
Summe	100%		
<i>ungewichtete Fallzahl</i>		47.441	
<i>gewichtete Fallzahl</i>		46.609	

Hinweis: Fallzahlen beziehen sich auf Wege.

Tab 16.2

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Personen unter 18 Jahren

Anteile der Wege und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	W/P,d	ungewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	0,3%	0,01	17
Wohnen-Kindereintr.	8,5%	0,26	613
Wohnen-Bildung	21,9%	0,66	1.490
Wohnen-Dienstl.	0,0%	0,00	2
Wohnen-Einkaufen	3,7%	0,11	244
Wohnen-Freizeit	7,9%	0,24	571
Wohnen-Sonstiges	0,4%	0,01	30
Arbeiten-Wohnen	0,2%	0,01	16
Kindereintr.-Wohnen	6,6%	0,20	480
Bildung-Wohnen	18,9%	0,57	1.288
Dienstl.-Wohnen	0,0%	0,00	3
Einkaufen-Wohnen	5,5%	0,17	369
Freizeit-Wohnen	10,9%	0,33	767
Sonstiges-Wohnen	0,4%	0,01	32
Sonstiges-Arbeiten	0,0%	0,00	2
Arbeiten-Sonstiges	0,1%	0,00	3
Sonstiges-Sonstiges	14,7%	0,44	1.030
Summe	100%		
<i>ungewichtete Fallzahl</i>		6.957	
<i>gewichtete Fallzahl</i>		5.917	

Hinweis: Fallzahlen beziehen sich auf Wege.

Tab 16.3

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Anteile der Wege und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Gruppierung: Personen 18 bis u. 65 J., erwerbstätig, mit Pkw-Zugang

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	W/P,d	ungewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	21,5%	0,71	3.448
Wohnen-Kindereinr.	2,0%	0,07	398
Wohnen-Bildung	1,7%	0,06	350
Wohnen-Dienstl.	1,9%	0,06	264
Wohnen-Einkaufen	6,5%	0,21	1.061
Wohnen-Freizeit	5,7%	0,19	952
Wohnen-Sonstiges	0,6%	0,02	116
Arbeiten-Wohnen	18,4%	0,61	3.019
Kindereinr.-Wohnen	1,4%	0,04	284
Bildung-Wohnen	1,2%	0,04	241
Dienstl.-Wohnen	2,2%	0,07	302
Einkaufen-Wohnen	8,8%	0,29	1.442
Freizeit-Wohnen	7,4%	0,24	1.188
Sonstiges-Wohnen	0,5%	0,02	97
Sonstiges-Arbeiten	4,3%	0,14	771
Arbeiten-Sonstiges	7,5%	0,25	1.204
Sonstiges-Sonstiges	8,3%	0,27	1.351
Summe	100%		
<i>ungewichtete Fallzahl</i>			16.488
<i>gewichtete Fallzahl</i>			16.455

Hinweise:
 Fallzahlen beziehen sich auf Wege.
 Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Tab 16.4

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Anteile der Wege und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Gruppierung: Personen 18 bis u. 65 J., nicht erwerbstätig, mit Pkw-Zugang

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	W/P,d	ungewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	3,3%	0,11	408
Wohnen-Kindereintr.	1,7%	0,05	322
Wohnen-Bildung	7,8%	0,25	906
Wohnen-Dienstl.	0,4%	0,01	58
Wohnen-Einkaufen	14,7%	0,48	1.818
Wohnen-Freizeit	11,8%	0,38	1.684
Wohnen-Sonstiges	1,3%	0,04	154
Arbeiten-Wohnen	2,9%	0,10	362
Kindereintr.-Wohnen	1,1%	0,04	260
Bildung-Wohnen	6,4%	0,21	768
Dienstl.-Wohnen	0,6%	0,02	70
Einkaufen-Wohnen	15,0%	0,49	1.932
Freizeit-Wohnen	13,3%	0,43	1.778
Sonstiges-Wohnen	1,0%	0,03	142
Sonstiges-Arbeiten	0,8%	0,02	86
Arbeiten-Sonstiges	1,0%	0,03	130
Sonstiges-Sonstiges	16,9%	0,55	1.936
Summe	100%		
<i>ungewichtete Fallzahl</i>			6.407
<i>gewichtete Fallzahl</i>			6.570

Hinweise:
 Fallzahlen beziehen sich auf Wege.
 Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Tab 16.5

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Anteile der Wege und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Gruppierung: Personen 18 bis u. 65 J., erwerbstätig, ohne Pkw-Zugang

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	W/P,d	ungewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	21,5%	0,70	702
Wohnen-Kindereinr.	1,6%	0,05	79
Wohnen-Bildung	1,5%	0,05	59
Wohnen-Dienstl.	2,2%	0,07	61
Wohnen-Einkaufen	6,2%	0,20	225
Wohnen-Freizeit	6,5%	0,21	192
Wohnen-Sonstiges	0,3%	0,01	16
Arbeiten-Wohnen	17,8%	0,58	585
Kindereinr.-Wohnen	1,0%	0,03	52
Bildung-Wohnen	1,4%	0,05	58
Dienstl.-Wohnen	2,6%	0,08	73
Einkaufen-Wohnen	8,5%	0,28	312
Freizeit-Wohnen	7,9%	0,26	232
Sonstiges-Wohnen	0,3%	0,01	14
Sonstiges-Arbeiten	4,1%	0,13	140
Arbeiten-Sonstiges	7,8%	0,25	254
Sonstiges-Sonstiges	8,7%	0,28	305
Summe	100%		
<i>ungewichtete Fallzahl</i>		3.359	
<i>gewichtete Fallzahl</i>		4.197	

Hinweise:
 Fallzahlen beziehen sich auf Wege.
 Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Tab 16.6

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Anteile der Wege und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Gruppierung: Personen 18 bis u. 65 J., nicht erwerbstätig, ohne Pkw-Zugang

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	W/P,d	ungewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	4,5%	0,13	106
Wohnen-Kindereinr.	1,5%	0,05	72
Wohnen-Bildung	7,8%	0,23	286
Wohnen-Dienstl.	0,3%	0,01	16
Wohnen-Einkaufen	14,8%	0,44	517
Wohnen-Freizeit	11,5%	0,34	375
Wohnen-Sonstiges	1,0%	0,03	27
Arbeiten-Wohnen	3,5%	0,10	103
Kindereinr.-Wohnen	1,1%	0,03	53
Bildung-Wohnen	7,0%	0,21	243
Dienstl.-Wohnen	0,8%	0,02	15
Einkaufen-Wohnen	15,7%	0,46	551
Freizeit-Wohnen	12,0%	0,36	398
Sonstiges-Wohnen	0,9%	0,03	24
Sonstiges-Arbeiten	0,7%	0,02	21
Arbeiten-Sonstiges	1,7%	0,05	26
Sonstiges-Sonstiges	15,3%	0,45	472
Summe	100%		
ungewichtete Fallzahl		3.305	
gewichtete Fallzahl		4.426	

Hinweise:
 Fallzahlen beziehen sich auf Wege.
 Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Tab 16.7

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Anteile der Wege und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Gruppierung: Personen 65 Jahre und älter, mit Pkw-Zugang

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	W/P,d	ungewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	0,8%	0,03	62
Wohnen-Kindereintr.	0,3%	0,01	23
Wohnen-Bildung	0,6%	0,02	49
Wohnen-Dienstl.	0,1%	0,00	12
Wohnen-Einkaufen	22,5%	0,68	1.543
Wohnen-Freizeit	17,1%	0,51	1.185
Wohnen-Sonstiges	1,3%	0,04	70
Arbeiten-Wohnen	0,6%	0,02	51
Kindereintr.-Wohnen	0,2%	0,01	22
Bildung-Wohnen	0,5%	0,01	40
Dienstl.-Wohnen	0,2%	0,00	17
Einkaufen-Wohnen	22,4%	0,67	1.524
Freizeit-Wohnen	17,5%	0,53	1.225
Sonstiges-Wohnen	1,1%	0,03	60
Sonstiges-Arbeiten	0,1%	0,00	9
Arbeiten-Sonstiges	0,3%	0,01	19
Sonstiges-Sonstiges	14,3%	0,43	1.000
Summe	100%		
ungewichtete Fallzahl		6.911	
gewichtete Fallzahl		4.875	

Hinweise:
 Fallzahlen beziehen sich auf Wege.
 Pkw-Zugang besteht genau dann, wenn eine Person einen gültigen Pkw-Führerschein besitzt und im Haushalt mindestens ein Privat-Pkw vorhanden ist.

Tab 16.8

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Anteile der Wege und spezifisches Verkehrsaufkommen nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Gruppierung: Personen 65 Jahre und älter, ohne Pkw-Zugang

Quelle-Ziel-Gruppe	Anteil an allen Wegen	W/P,d	ungewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	0,3%	0,01	14
Wohnen-Kindereintr.	0,1%	0,00	10
Wohnen-Bildung	0,2%	0,01	14
Wohnen-Dienstl.	0,1%	0,00	4
Wohnen-Einkaufen	27,1%	0,61	1.089
Wohnen-Freizeit	14,8%	0,34	613
Wohnen-Sonstiges	0,9%	0,02	29
Arbeiten-Wohnen	0,3%	0,01	10
Kindereintr.-Wohnen	0,0%	0,00	3
Bildung-Wohnen	0,1%	0,00	9
Dienstl.-Wohnen	0,1%	0,00	5
Einkaufen-Wohnen	27,7%	0,63	1.082
Freizeit-Wohnen	13,9%	0,32	623
Sonstiges-Wohnen	0,9%	0,02	28
Sonstiges-Arbeiten	0,1%	0,00	1
Arbeiten-Sonstiges	0,1%	0,00	5
Sonstiges-Sonstiges	13,2%	0,30	457
Summe	100%		
<i>ungewichtete Fallzahl</i>		3.996	
<i>gewichtete Fallzahl</i>		4.141	

Hinweise:
 Fallzahlen beziehen sich auf Wege.
 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: 17.12.2009

Pkw-Besetzung
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Quelle-Ziel-Gruppe	Personen je Pkw-Fahrt	ungewichtete Fallzahl	gewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	1,07	2.266	2.433
Wohnen-Kindereinr.	2,10	281	229
Wohnen-Bildung	1,81	397	317
Wohnen-Dienstl.	1,12	239	238
Wohnen-Einkaufen	1,42	1.495	1.351
Wohnen-Freizeit	1,42	1.160	1.015
Wohnen-Sonstiges	1,58	178	154
Arbeiten-Wohnen	1,07	1.915	2.004
Kindereinr.-Wohnen	2,05	202	151
Bildung-Wohnen	1,66	282	227
Dienstl.-Wohnen	1,10	269	267
Einkaufen-Wohnen	1,38	1.741	1.604
Freizeit-Wohnen	1,43	1.362	1.260
Sonstiges-Wohnen	1,52	152	128
Sonstiges-Arbeiten	1,12	524	514
Arbeiten-Sonstiges	1,11	813	886
Sonstiges-Sonstiges	1,53	1.892	1.730

Hinweis: Es wurden hier nur Fahrten und Mitfahrten im Haushalts-Pkwberücksichtigt.

Tab 18.1

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Alle Personen

Verkehrsmittelanteile
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Quelle-Ziel-Gruppe	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	<i>ungewichtete Fallzahl</i>
Wohnen-Arbeiten	8,1%	15,6%	54,5%	21,8%	100%	4.551
Wohnen-Kindereintr.	30,2%	17,3%	42,7%	9,7%	100%	1.353
Wohnen-Bildung	23,0%	15,9%	25,8%	35,3%	100%	2.701
Wohnen-Dienstl.	5,0%	11,1%	55,7%	28,2%	100%	388
Wohnen-Einkaufen	37,2%	10,3%	36,5%	16,0%	100%	5.584
Wohnen-Freizeit	34,5%	16,3%	34,1%	15,1%	100%	4.728
Wohnen-Sonstiges	20,5%	10,6%	56,8%	12,1%	100%	364
Arbeiten-Wohnen	7,9%	15,2%	54,8%	22,2%	100%	3.853
Kindereintr.-Wohnen	34,7%	15,3%	42,1%	7,8%	100%	1.021
Bildung-Wohnen	27,8%	15,9%	20,3%	36,0%	100%	2.253
Dienstl.-Wohnen	4,5%	9,9%	53,6%	32,0%	100%	443
Einkaufen-Wohnen	35,1%	10,6%	37,7%	16,7%	100%	6.219
Freizeit-Wohnen	31,9%	16,1%	39,2%	12,8%	100%	5.244
Sonstiges-Wohnen	21,7%	5,7%	58,6%	13,9%	100%	324
Sonstiges-Arbeiten	22,6%	10,1%	56,5%	10,8%	100%	986
Arbeiten-Sonstiges	19,6%	11,9%	55,6%	12,9%	100%	1.576
Sonstiges-Sonstiges	28,0%	12,7%	46,1%	13,2%	100%	5.579

Tab 18.2

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009
 Gruppierung: Personen unter 18 Jahren

Verkehrsmittelanteile
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Quelle-Ziel-Gruppe	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	<i>ungewichtete Fallzahl</i>
Wohnen-Arbeiten	7,9%	2,9%	10,2%	79,1%	100%	17
Wohnen-Kindereintr.	26,8%	18,7%	42,7%	11,8%	100%	612
Wohnen-Bildung	27,9%	13,3%	22,7%	36,1%	100%	1.488
Wohnen-Dienstl.	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100%	2
Wohnen-Einkaufen	30,0%	10,4%	50,7%	8,9%	100%	243
Wohnen-Freizeit	41,3%	16,5%	25,4%	16,8%	100%	570
Wohnen-Sonstiges	11,7%	4,0%	68,2%	16,1%	100%	30
Arbeiten-Wohnen	16,3%	0,0%	14,8%	68,9%	100%	15
Kindereintr.-Wohnen	31,0%	15,6%	44,8%	8,5%	100%	479
Bildung-Wohnen	33,3%	13,9%	15,0%	37,7%	100%	1.282
Dienstl.-Wohnen	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100%	3
Einkaufen-Wohnen	23,8%	10,1%	53,6%	12,5%	100%	368
Freizeit-Wohnen	36,2%	14,8%	35,7%	13,3%	100%	756
Sonstiges-Wohnen	2,1%	3,3%	82,1%	12,6%	100%	32
Sonstiges-Arbeiten	54,0%	0,0%	0,0%	46,0%	100%	2
Arbeiten-Sonstiges	30,0%	0,0%	0,0%	70,0%	100%	3
Sonstiges-Sonstiges	33,1%	8,5%	41,2%	17,1%	100%	1.026

Tab 18.3

Zeitraum: Gesamtes Jahr
 Wochentag: Mittlerer Werktag
 berechnet am: 17.12.2009

Verkehrsmittelanteile
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Gruppierung: Personen 18 bis u. 65 J., erwerbstätig, mit Pkw-Zugang

Quelle-Ziel-Gruppe	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	ungewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	6,5%	13,7%	66,9%	12,9%	100%	3.445
Wohnen-Kindereinr.	26,9%	15,3%	54,2%	3,6%	100%	396
Wohnen-Bildung	15,6%	16,9%	60,7%	6,7%	100%	350
Wohnen-Dienstl.	3,5%	7,6%	59,4%	29,6%	100%	264
Wohnen-Einkaufen	24,8%	8,1%	60,3%	6,7%	100%	1.060
Wohnen-Freizeit	31,8%	13,6%	50,7%	3,9%	100%	951
Wohnen-Sonstiges	3,1%	6,0%	91,0%	0,0%	100%	115
Arbeiten-Wohnen	6,6%	13,5%	66,7%	13,2%	100%	2.942
Kindereinr.-Wohnen	30,9%	14,4%	51,4%	3,3%	100%	282
Bildung-Wohnen	21,3%	14,2%	56,9%	7,5%	100%	240
Dienstl.-Wohnen	4,3%	7,5%	60,2%	28,0%	100%	296
Einkaufen-Wohnen	20,8%	9,8%	62,2%	7,3%	100%	1.438
Freizeit-Wohnen	26,8%	13,0%	56,6%	3,6%	100%	1.174
Sonstiges-Wohnen	4,9%	2,8%	91,1%	1,2%	100%	97
Sonstiges-Arbeiten	20,1%	9,5%	64,7%	5,6%	100%	770
Arbeiten-Sonstiges	15,4%	10,5%	65,7%	8,4%	100%	1.204
Sonstiges-Sonstiges	16,4%	6,8%	73,0%	3,8%	100%	1.351

Hinweis: 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: 17.12.2009

Verkehrsmittelanteile
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Gruppierung: Personen 18 bis u. 65 J., nicht erwerbstätig, mit Pkw-Zugang

Quelle-Ziel-Gruppe	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	ungewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	6,3%	14,8%	50,4%	28,6%	100%	204
Wohnen-Kindereintr.	41,2%	18,1%	34,4%	6,2%	100%	161
Wohnen-Bildung	16,0%	15,1%	27,5%	41,3%	100%	453
Wohnen-Dienstl.	2,7%	15,3%	64,7%	17,4%	100%	29
Wohnen-Einkaufen	30,0%	15,2%	46,8%	8,0%	100%	908
Wohnen-Freizeit	29,0%	17,4%	44,6%	9,0%	100%	842
Wohnen-Sonstiges	15,5%	10,1%	57,4%	17,0%	100%	77
Arbeiten-Wohnen	8,2%	17,1%	44,7%	30,0%	100%	173
Kindereintr.-Wohnen	46,6%	15,7%	33,0%	4,7%	100%	130
Bildung-Wohnen	20,7%	14,7%	25,7%	38,9%	100%	381
Dienstl.-Wohnen	3,6%	4,5%	59,4%	32,5%	100%	35
Einkaufen-Wohnen	31,7%	13,7%	45,0%	9,7%	100%	961
Freizeit-Wohnen	26,4%	18,0%	47,3%	8,3%	100%	870
Sonstiges-Wohnen	14,6%	5,2%	61,5%	18,8%	100%	71
Sonstiges-Arbeiten	25,4%	13,4%	38,2%	23,0%	100%	43
Arbeiten-Sonstiges	25,5%	9,9%	49,4%	15,3%	100%	65
Sonstiges-Sonstiges	29,4%	15,6%	43,4%	11,6%	100%	967

Hinweis: 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: 17.12.2009

Verkehrsmittelanteile
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Gruppierung: Personen 18 bis u. 65 J., erwerbstätig, ohne Pkw-Zugang

Quelle-Ziel-Gruppe	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	ungewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	14,7%	21,1%	17,9%	46,3%	100%	701
Wohnen-Kindereintr.	32,4%	26,2%	22,5%	18,9%	100%	79
Wohnen-Bildung	26,3%	25,2%	33,3%	15,2%	100%	59
Wohnen-Dienstl.	7,2%	22,5%	47,5%	22,8%	100%	61
Wohnen-Einkaufen	48,4%	13,1%	17,0%	21,4%	100%	225
Wohnen-Freizeit	37,0%	27,5%	20,0%	15,6%	100%	192
Wohnen-Sonstiges	36,1%	7,8%	52,4%	3,7%	100%	16
Arbeiten-Wohnen	11,4%	23,0%	18,1%	47,6%	100%	565
Kindereintr.-Wohnen	31,4%	20,3%	28,5%	19,9%	100%	52
Bildung-Wohnen	31,4%	23,3%	24,2%	21,1%	100%	58
Dienstl.-Wohnen	3,3%	22,5%	46,4%	27,8%	100%	72
Einkaufen-Wohnen	45,2%	15,6%	17,6%	21,6%	100%	311
Freizeit-Wohnen	36,8%	26,0%	20,2%	16,9%	100%	226
Sonstiges-Wohnen	25,9%	0,0%	68,8%	5,3%	100%	13
Sonstiges-Arbeiten	26,5%	11,6%	37,6%	24,3%	100%	140
Arbeiten-Sonstiges	26,7%	14,8%	29,1%	29,4%	100%	254
Sonstiges-Sonstiges	20,6%	31,4%	34,5%	13,5%	100%	305

Hinweis: 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: 17.12.2009

Verkehrsmittelanteile
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Gruppierung: Personen 18 bis u. 65 J., nicht erwerbstätig, ohne Pkw-Zugang

Quelle-Ziel-Gruppe	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	ungewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	6,5%	29,6%	10,9%	53,0%	100%	106
Wohnen-Kindereintr.	49,4%	9,6%	21,6%	19,5%	100%	72
Wohnen-Bildung	20,8%	23,6%	3,6%	52,0%	100%	286
Wohnen-Dienstl.	13,6%	12,6%	15,2%	58,5%	100%	16
Wohnen-Einkaufen	40,0%	13,1%	13,6%	33,3%	100%	515
Wohnen-Freizeit	34,3%	28,5%	10,1%	27,1%	100%	375
Wohnen-Sonstiges	17,8%	21,5%	24,0%	36,8%	100%	27
Arbeiten-Wohnen	10,9%	13,3%	12,5%	63,4%	100%	96
Kindereintr.-Wohnen	61,6%	13,7%	5,0%	19,7%	100%	53
Bildung-Wohnen	22,0%	24,7%	4,1%	49,2%	100%	242
Dienstl.-Wohnen	5,9%	4,1%	2,3%	87,6%	100%	15
Einkaufen-Wohnen	40,1%	14,3%	14,2%	31,4%	100%	545
Freizeit-Wohnen	32,0%	28,8%	14,3%	24,9%	100%	382
Sonstiges-Wohnen	17,4%	1,0%	31,9%	49,8%	100%	24
Sonstiges-Arbeiten	41,5%	13,2%	5,8%	39,5%	100%	21
Arbeiten-Sonstiges	49,6%	26,4%	10,2%	13,7%	100%	26
Sonstiges-Sonstiges	37,5%	21,6%	19,7%	21,2%	100%	472

Hinweis: 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: 17.12.2009

Verkehrsmittelanteile
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Gruppierung: Personen 65 Jahre und älter, mit Pkw-Zugang

Quelle-Ziel-Gruppe	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	ungewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	11,4%	8,1%	61,1%	19,4%	100%	62
Wohnen-Kindereintr.	34,3%	9,6%	49,3%	6,9%	100%	23
Wohnen-Bildung	18,3%	17,0%	53,7%	10,9%	100%	49
Wohnen-Dienstl.	38,6%	0,0%	61,4%	0,0%	100%	12
Wohnen-Einkaufen	33,2%	10,1%	47,0%	9,7%	100%	1.543
Wohnen-Freizeit	31,3%	12,8%	46,5%	9,4%	100%	1.183
Wohnen-Sonstiges	46,9%	13,9%	38,2%	1,1%	100%	70
Arbeiten-Wohnen	13,1%	9,6%	51,9%	25,3%	100%	50
Kindereintr.-Wohnen	49,0%	12,2%	38,8%	0,0%	100%	22
Bildung-Wohnen	14,8%	8,3%	69,6%	7,3%	100%	40
Dienstl.-Wohnen	24,8%	0,0%	75,2%	0,0%	100%	17
Einkaufen-Wohnen	34,7%	9,6%	45,8%	9,9%	100%	1.516
Freizeit-Wohnen	28,7%	12,9%	47,7%	10,7%	100%	1.215
Sonstiges-Wohnen	55,0%	10,1%	33,6%	1,3%	100%	59
Sonstiges-Arbeiten	21,5%	6,1%	72,4%	0,0%	100%	9
Arbeiten-Sonstiges	22,5%	4,3%	73,1%	0,0%	100%	19
Sonstiges-Sonstiges	25,1%	7,6%	61,4%	5,8%	100%	1.000

Hinweis: 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: 17.12.2009

Verkehrsmittelanteile
 nach 17 Quelle-Ziel-Gruppen

Gruppierung: Personen 65 Jahre und älter, ohne Pkw-Zugang

Quelle-Ziel-Gruppe	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV	Summe	ungewichtete Fallzahl
Wohnen-Arbeiten	35,7%	2,8%	14,8%	46,6%	100%	14
Wohnen-Kindereintr.	67,0%	0,0%	0,0%	33,0%	100%	10
Wohnen-Bildung	17,8%	21,7%	3,7%	56,8%	100%	14
Wohnen-Dienstl.	15,1%	0,0%	26,9%	58,0%	100%	4
Wohnen-Einkaufen	56,5%	6,0%	9,8%	27,7%	100%	1.088
Wohnen-Freizeit	44,4%	8,7%	11,0%	35,9%	100%	613
Wohnen-Sonstiges	39,5%	11,5%	23,3%	25,7%	100%	29
Arbeiten-Wohnen	64,0%	0,0%	9,1%	26,9%	100%	10
Kindereintr.-Wohnen	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%	3
Bildung-Wohnen	31,6%	11,8%	6,2%	50,4%	100%	9
Dienstl.-Wohnen	17,4%	0,0%	65,3%	17,4%	100%	5
Einkaufen-Wohnen	53,6%	6,2%	8,5%	31,7%	100%	1.077
Freizeit-Wohnen	47,9%	9,1%	14,8%	28,3%	100%	620
Sonstiges-Wohnen	43,0%	16,1%	23,4%	17,4%	100%	28
Sonstiges-Arbeiten	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%	1
Arbeiten-Sonstiges	55,2%	8,8%	26,4%	9,7%	100%	5
Sonstiges-Sonstiges	42,8%	10,9%	13,4%	33,0%	100%	456

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