

verkehrs- und
infrastrukturplanung

vip

Prof. Dr.-Ing.
Gerd-Axel Ahrens

Sonderauswertung zur Verkehrserhebung ,Mobilität in Städten – SrV 2008‘

Städtevergleich

Dresden, im November 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

Sonderauswertung zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘

Städtevergleich

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 stadtspezifischen 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 Ganzjahreserhebung ‚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.



Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens

Dresden, im November 2009

Inhalt

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Untersuchungscharakteristik | 1 |
| 1.1 | Anliegen des Städtevergleiches | 1 |
| 1.2 | Erhebungszeitraum | 1 |
| 1.3 | Stichprobenanlage | 1 |
| 1.4 | Methode | 3 |
| 1.5 | Stadtteilbeteiligung | 4 |
| 2 | Begriffe und Definitionen | 5 |
| 2.1 | Mobile Person | 5 |
| 2.2 | Verkehrsmittel und -gruppen | 6 |
| 2.3 | Zweckabgrenzung | 8 |
| 2.4 | Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit | 8 |
| 2.5 | Weg | 9 |
| 2.6 | Wetter | 9 |
| 3 | Erhebungsmerkmale | 10 |
| 3.1 | Merkmalsabgrenzung | 10 |
| 3.2 | Merkmale des Haushaltes | 10 |
| 3.3 | Merkmale der Person | 10 |
| 3.4 | Merkmale der Wege | 11 |
| 4 | Handhabung der Tabellen | 12 |
| 5 | Verzeichnis der Kennziffern | 13 |

1 Untersuchungsscharakteristik

1.1 Anliegen des Städtevergleiches

Der SrV-Städtevergleich stellt zentrale Basiskennwerte zum Verkehrsverhalten der Einwohner für die beteiligten Städte gegenüber. Damit wird es den Ergebnisnutzern möglich, die Variationsbreite der erhobenen Kennwerte für die SrV-Städte zu erfassen. Weiterhin können somit direkte Vergleiche mit anderen Städten angestellt werden. Dadurch lässt sich die eigene verkehrliche Situation besser beurteilen und bewerten. Dies ist allerdings sachgerecht nur bei Kenntnis der örtlichen Randbedingungen der Vergleichsstädte sinnvoll.

1.2 Erhebungszeitraum

Für das SrV 2008 wurden die Monate Januar bis Dezember als Erhebungszeitraum definiert. Dies stellt eine Erweiterung gegenüber den bisherigen SrV-Erhebungen dar, die sich stets auf den Frühjahrszeitraum (April bis Juni) konzentrierten.

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

1.3 Stichprobenanlage

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 Stichprobenziehung erfolgte für Oberzentren grundsätzlich räumlich geschichtet. Dabei wurde im Standardfall für jede Schicht eine uneingeschränkte Zufallsstichprobe der Personen ab 0 Jahre aus dem Einwohnermelderegister gezogen.

Die Stichprobensteuerung erfolgte – soweit möglich – für jeden Erhebungsmonat getrennt. Der Steuerung nach Quartalen wurden die Standardquartale eines Kalenderjahres zugrunde gelegt.

Tabelle 1-1 enthält die realisierten Nettostichproben der Städte, welche der Aufnahme ihrer Ergebnisse in den Städtevergleich zugestimmt haben. Als Auswertbereich gilt i. d. R. jeweils die einzelne Stadt. In wenigen Fällen erfolgte eine Zusammenfassung kleinerer Gemeinden zu einem Auswertbereich.

| Auswertbereich | Auftraggeber | Realisierte Nettostichprobe (Personen) |
|--------------------------------|--|--|
| Augsburg | Stadt Augsburg | 2.645 |
| Berlin Werktag | Land Berlin | 38.965 |
| Bremen | Stadt Bremen | 2.659 |
| Chemnitz | Stadt Chemnitz | 1.024 |
| Dessau-Rosslau | Stadt Dessau-Roßlau | 1.068 |
| Dresden | Landeshauptstadt Dresden, VVO ¹ u. DVB ² | 2.641 |
| Coswig/Radebeul | | 513 |
| Dippoldiswalde | | 531 |
| Freital/Tharandt | | 529 |
| Großenhain | Landeshauptstadt Dresden, | 510 |
| Heidenau | VVO ¹ u. | 520 |
| Kamenz | DVB ² | 497 |
| Meißen | | 513 |
| Pirna | | 519 |
| Radeberg | | 504 |
| Riesa | | 506 |
| Düsseldorf | Landeshauptstadt Düsseldorf | 8.202 |
| Erfurt | Landeshauptstadt Erfurt | 1.081 |
| Frankfurt am Main | Stadt Frankfurt u. traffiQ | 5.076 |
| Fürth | Stadt Fürth | 2.656 |
| Gera | Stadt Gera u. GVB ³ | 1.083 |
| Halle | Stadt Halle | 1.091 |
| Jena | Stadt Jena | 1.079 |
| Kaiserslautern | Stadt Kaiserslautern | 1.054 |
| Kassel | Stadt Kassel | 3.075 |
| Kiel | Landeshauptstadt Kiel | 1.054 |
| Leipzig | Stadt Leipzig | 1.934 |
| Mainz | Landeshauptstadt Mainz | 2.544 |
| Mannheim | Stadt Mannheim | 1.032 |
| Magdeburg | Stadt Magdeburg | 1.085 |
| Potsdam | Landeshauptstadt Potsdam u. Land Brandenburg | 1.118 |
| Bernau | | 610 |
| Eberswalde | | 623 |
| Eichwalde/Zeuthen | | 628 |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | Land Brandenburg, | 661 |
| Ludwigfelde | Land Berlin u. | 616 |
| Oranienburg | VBB ⁴ | 608 |
| Rüdersdorf | | 604 |
| Spremberg | | 605 |
| Strausberg | | 614 |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | | 699 |
| Schwerin | Landeshauptstadt Schwerin | 1.068 |
| Ulm/Neu-Ulm | SWU ⁵ u. DING ⁶ | 3.188 |
| Zwickau | Stadt Zwickau | 1.021 |

¹ Verkehrsverbund Oberelbe GmbH

² Dresdner Verkehrsbetriebe AG

³ Geraer Verkehrsbetrieb GmbH

⁴ Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

⁵ Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH

⁶ Donau-Iller-Nahverkehrs-GmbH

Tabelle 1-1: Realisierte Nettostichproben der am SrV-Städtevergleich beteiligten Städte

1.4 Methode

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.

Das SrV 2008 ist wie bereits 2003 als Kombination aus telefonischer und schriftlich-postalischer Befragung durchgeführt worden. Zusätzlich gab es 2008 erstmals das Angebot, die Fragebögen im Internet auszufüllen (schriftlich-online). Diese gegenüber dem SrV 2003 vorgenommene methodische Erweiterung dient insbesondere dazu, hochmobilen Personen einen besseren Zugang zur Erhebung zu ermöglichen. Abbildung 1-1 gibt einen Überblick zur Befragungsmethodik des SrV 2008.

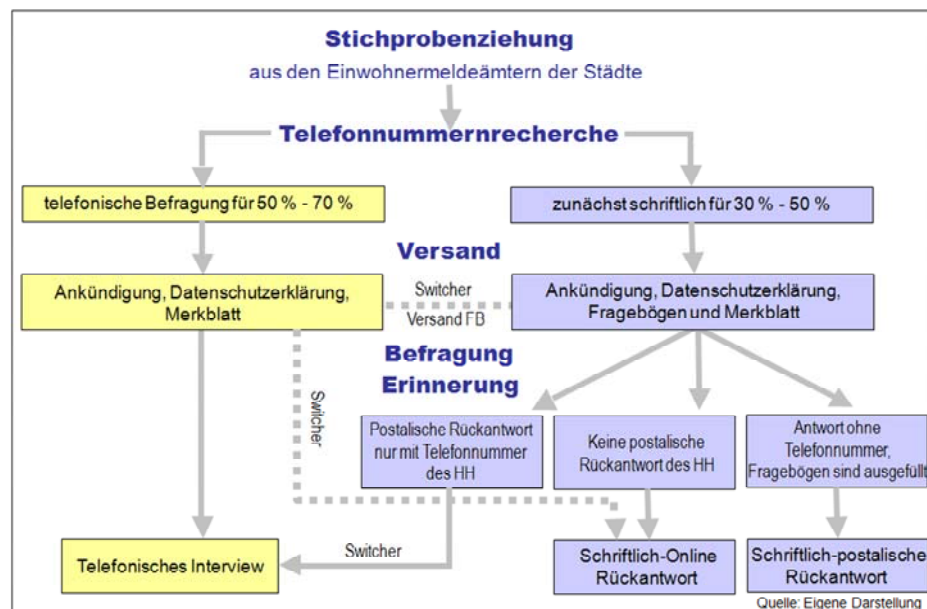


Abbildung 1-1: Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2008

Den Haushalten wurde die Befragung schriftlich angekündigt und ein Merkblatt als Erinnerungshilfe zugesandt.

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. Die Erfassung der Merkmale erfolgte über ein standardisiertes Befragungsprogramm.

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.

1.5 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.

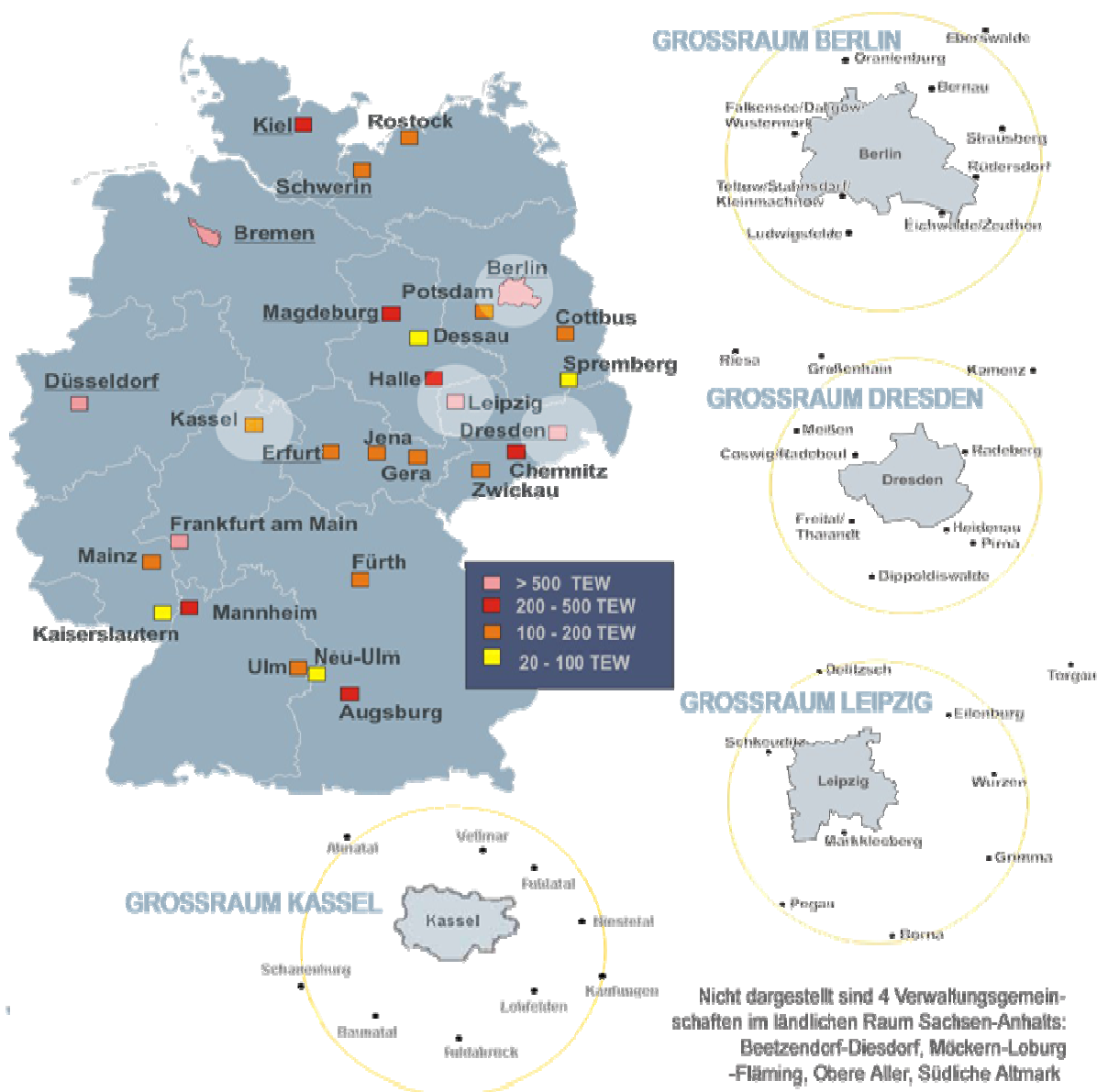


Abbildung 1-2: Teilnehmerstädte und -regionen ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘

2 Begriffe und Definitionen

2.1 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 2-1).

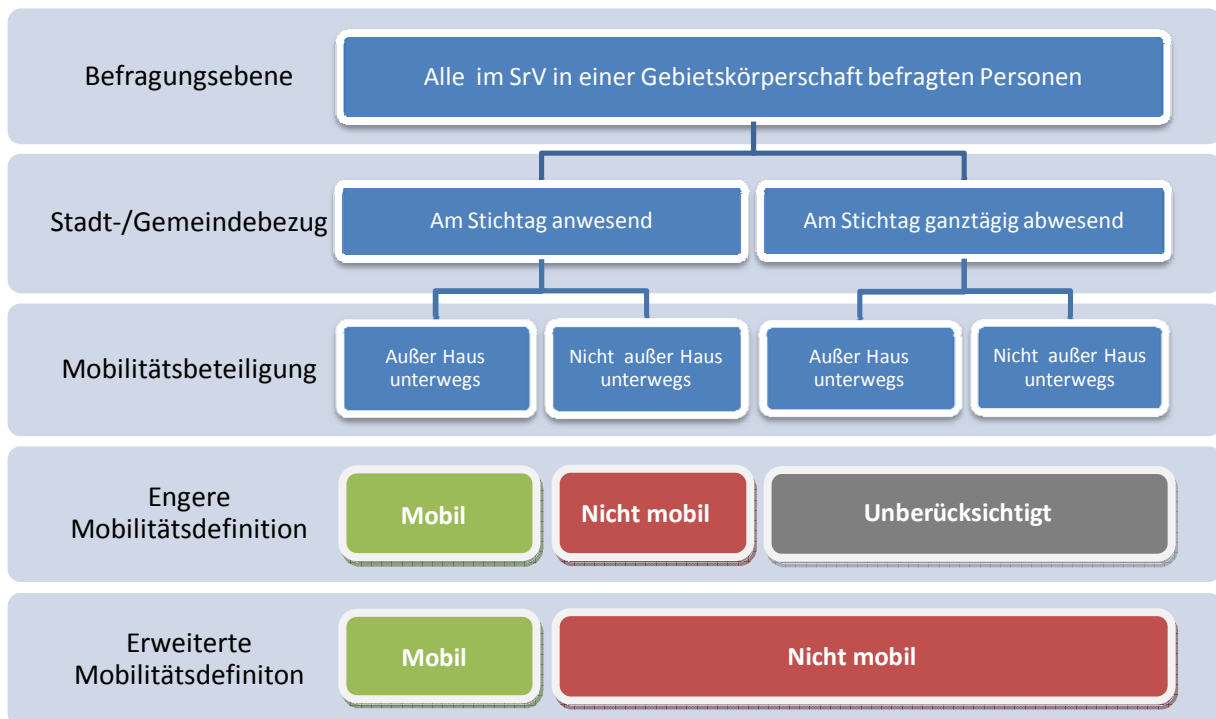


Abbildung 2-1: Definitionen einer mobilen Person

2.2 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 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.

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 **Wohnung**

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

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

2.4 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.

2.5 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.

2.6 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,
- wolkig,
- sonnig.

3 Erhebungsmerkmale

3.1 Merkmalsabgrenzung

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

Für den Städtevergleich werden lediglich ausgewählte Basiskenngrößen ausgewertet und übersichtsartig dargestellt. Die Basiskenngrößen resultieren aus den in den folgenden Kapiteln dargestellten Merkmalen.

3.2 Merkmale des Haushaltes

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

- Anzahl der Personen im Haushalt,
- Fahrzeugausstattung des Haushaltes,
- 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.

3.3 Merkmale der Person

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

3.4 Merkmale der Wege

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

- Uhrzeit des Wegebegins,
- 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 Handhabung der Tabellen

Die automatisch erzeugten Tabellen enthalten struktur- und mobilitätsbezogene Auswertungen der Erhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘. 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.

Der Tabellenkopf beinhaltet grundsätzlich die Tabellenummer sowie Auswertungsbezug¹ und -art. Falls die Maßeinheit der 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.

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

Für die Darstellung des Städtevergleiches wurden die Städte auf Grundlage ihrer Einwohnerzahl geordnet. Als Orientierungshilfe wurden als Grenzen

- 500.000 Einwohner
- 200.000 Einwohner
- 75.000 Einwohner
- 20.000 Einwohner

in den Tabellen entsprechend gekennzeichnet.

¹ Einige Auswertungen wurden nur für bestimmte Gruppierungen vorgenommen (z. B. nur Haushalte mit Pkw, zeitlich oder räumlich begrenzte Auswertungen).

5 Verzeichnis der Kennziffern

1. Allgemeine Mobilitätskennwerte der Person

- Tab. 1: Personen am Wohnort, Außer-Haus-Anteil, Spezifisches Verkehrsaufkommen
- Tab. 2: Früh- und Nachmittagsspitze
- Tab. 3: Dauer, Entfernung, Geschwindigkeit pro Weg und Zeit im Verkehr

2. Fahrzeugmerkmale

- Tab. 4: Nutzung des Pkw und Stellplatznutzung
- Tab. 5: Einsatzmerkmale der mobilen Pkw
- Tab. 6: Fahrzeugausstattung der Haushalte
- Tab. 7: Motorisierungsgruppen der Haushalte

3. Verkehrsmittelbenutzungsstruktur

- Tab. 8: Spezifisches Verkehrsaufkommen nach Fußwegen und Fahrten
- Tab. 9: Verkehrsmittelbenutzungsstruktur im Gesamtverkehr
- Tab. 10: Verkehrsmittelbenutzungsstruktur im Binnenverkehr

4. Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach den räumlichen Verkehrsarten Binnenverkehr und Gesamtverkehr:

- Tab. 11: Reisezeiten
- Tab. 12: Entfernungen
- Tab. 13: Geschwindigkeiten

5. Verkehrszwecke

- Tab. 14: Verkehrszwecke im Gesamtverkehr

6. Verkehrsleistung

- Tab. 15: Spezifische Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmitteln im Gesamtverkehr

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 1 (a)

Zeitraum: alle Monate
 Stadt: Städtevergleich
 Wochentag: mittlerer Werktag

Allgemeine Mobilitätskennwerte der Person im Gesamtverkehr

| Stadt | Einwohnerzahl | Personen am Wohnort (alle Pers.) | Anteil Außer-Haus | Ziele außerh. Wohnung [Wege/P,d] | | Ziele Wohnung [Wege/P,d] | | Wege pro Tag [Wege/P,d] | |
|-------------------|---------------|--|----------------------|-------------------------------------|--------------|-----------------------------|--------------|----------------------------|--------------|
| | | | | alle Pers. | mobile Pers. | alle Pers. | mobile Pers. | alle Pers. | mobile Pers. |
| Berlin | 3.506.239 | 91,9% | 88,4% | 1,8 | 2,0 | 1,2 | 1,4 | 3,0 | 3,4 |
| Frankfurt am Main | 670.170 | 92,0% | 89,2% | 1,8 | 2,0 | 1,3 | 1,4 | 3,1 | 3,4 |
| Düsseldorf | 629.005 | 92,1% | 90,0% | 1,8 | 2,0 | 1,4 | 1,5 | 3,2 | 3,6 |
| Bremen | 547.735 | 93,4% | 89,0% | 1,8 | 2,0 | 1,3 | 1,5 | 3,1 | 3,5 |
| Leipzig | 515.418 | 89,7% | 88,7% | 1,8 | 2,1 | 1,3 | 1,4 | 3,1 | 3,5 |
| Dresden | 512.546 | 90,0% | 89,6% | 1,8 | 1,9 | 1,2 | 1,4 | 3,1 | 3,4 |
| Mannheim | 326.964 | 91,2% | 89,1% | 1,7 | 1,9 | 1,3 | 1,5 | 3,1 | 3,4 |
| Augsburg | 267.836 | 93,0% | 88,6% | 1,7 | 1,9 | 1,3 | 1,5 | 3,0 | 3,4 |
| Chemnitz | 249.500 | 89,2% | 85,6% | 1,7 | 2,0 | 1,2 | 1,4 | 2,9 | 3,4 |
| Kiel | 242.600 | 92,0% | 89,5% | 1,9 | 2,1 | 1,4 | 1,6 | 3,3 | 3,7 |
| Halle (Saale) | 238.837 | 92,3% | 88,7% | 1,9 | 2,1 | 1,3 | 1,4 | 3,2 | 3,6 |
| Magdeburg | 234.977 | 88,9% | 87,9% | 1,8 | 2,0 | 1,3 | 1,4 | 3,0 | 3,4 |
| Erfurt | 201.368 | 89,0% | 89,2% | 1,8 | 2,0 | 1,3 | 1,4 | 3,1 | 3,4 |
| Mainz | 200.133 | 92,0% | 89,3% | 1,8 | 2,0 | 1,4 | 1,5 | 3,2 | 3,6 |
| Kassel | 198.167 | 94,4% | 89,0% | 1,9 | 2,1 | 1,4 | 1,5 | 3,3 | 3,7 |
| Ulm/Neu-Ulm | 180.205 | 91,7% | 88,4% | 1,7 | 1,9 | 1,3 | 1,5 | 3,0 | 3,4 |
| Potsdam | 149.687 | 91,6% | 88,0% | 1,8 | 2,0 | 1,3 | 1,4 | 3,0 | 3,4 |
| Fürth | 118.247 | 92,3% | 88,2% | 1,8 | 2,0 | 1,3 | 1,5 | 3,0 | 3,4 |
| Jena | 110.097 | 92,0% | 89,2% | 1,9 | 2,2 | 1,3 | 1,4 | 3,2 | 3,6 |
| Gera | 105.689 | 88,8% | 85,7% | 1,8 | 2,1 | 1,2 | 1,4 | 3,0 | 3,5 |
| Kaiserslautern | 105.352 | 93,4% | 87,9% | 1,8 | 2,1 | 1,4 | 1,5 | 3,2 | 3,6 |
| Zwickau | 99.605 | 92,3% | 82,2% | 1,5 | 1,9 | 1,2 | 1,4 | 2,7 | 3,3 |
| Schwerin | 97.001 | 90,6% | 89,1% | 1,8 | 2,0 | 1,3 | 1,4 | 3,1 | 3,5 |
| Dessau-Roßlau | 93.810 | 91,0% | 85,8% | 1,8 | 2,0 | 1,3 | 1,5 | 3,1 | 3,6 |

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 1 (b)

Zeitraum: alle Monate
 Stadt: Städtevergleich
 Wochentag: mittlerer Werktag

Allgemeine Mobilitätskennwerte der Person im Gesamtverkehr

| Stadt | Einwohnerzahl | Personen am Wohnort (alle Pers.) | Anteil Außer-Haus | Ziele außerh. Wohnung [Wege/P,d] | | Ziele Wohnung [Wege/P,d] | | Wege pro Tag [Wege/P,d] | |
|---|---------------|--|----------------------|-------------------------------------|--------------|-----------------------------|--------------|----------------------------|--------------|
| | | | | alle Pers. | mobile Pers. | alle Pers. | mobile Pers. | alle Pers. | mobile Pers. |
| Coswig/Radebeul | 55.357 | 90,0% | 92,2% | 2,1 | 2,2 | 1,3 | 1,5 | 3,4 | 3,7 |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 55.295 | 90,5% | 87,7% | 1,9 | 2,1 | 1,3 | 1,5 | 3,1 | 3,6 |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 53.668 | 86,8% | 90,7% | 1,7 | 1,9 | 1,2 | 1,3 | 2,9 | 3,2 |
| Freital/Tharandt | 44.822 | 91,5% | 86,3% | 1,8 | 2,0 | 1,1 | 1,3 | 2,9 | 3,3 |
| Oranienburg | 41.488 | 90,0% | 86,5% | 1,6 | 1,9 | 1,2 | 1,4 | 2,8 | 3,3 |
| Eberswalde | 41.396 | 89,8% | 87,6% | 1,7 | 1,9 | 1,3 | 1,5 | 3,0 | 3,4 |
| Pirna | 39.438 | 93,8% | 87,8% | 1,7 | 1,9 | 1,3 | 1,4 | 3,0 | 3,4 |
| Bernau bei Berlin | 35.859 | 90,1% | 88,2% | 1,7 | 1,9 | 1,3 | 1,4 | 3,0 | 3,3 |
| Riesa | 35.508 | 86,7% | 86,0% | 1,7 | 2,0 | 1,2 | 1,5 | 3,0 | 3,5 |
| Meißen | 27.856 | 92,7% | 84,8% | 1,7 | 2,0 | 1,2 | 1,5 | 3,0 | 3,5 |
| Strausberg | 26.347 | 90,3% | 87,2% | 1,6 | 1,8 | 1,2 | 1,4 | 2,8 | 3,2 |
| Spremberg | 25.484 | 89,4% | 85,4% | 1,6 | 1,9 | 1,2 | 1,4 | 2,8 | 3,3 |
| Ludwigsfelde | 24.177 | 89,3% | 87,3% | 1,8 | 2,0 | 1,3 | 1,5 | 3,1 | 3,5 |
| Radeberg | 18.411 | 90,7% | 87,9% | 1,8 | 2,1 | 1,3 | 1,5 | 3,1 | 3,6 |
| Kamenz | 17.802 | 91,1% | 90,2% | 1,8 | 2,0 | 1,4 | 1,5 | 3,2 | 3,5 |
| Heidenau | 16.456 | 91,1% | 86,8% | 1,7 | 1,9 | 1,2 | 1,4 | 2,9 | 3,3 |
| Eichwalde/Zeuthen | 16.417 | 92,2% | 87,9% | 1,8 | 2,0 | 1,3 | 1,4 | 3,0 | 3,4 |
| Großenhain | 15.652 | 89,5% | 86,5% | 1,7 | 2,0 | 1,3 | 1,5 | 3,0 | 3,5 |
| Rüdersdorf bei Berlin | 15.582 | 91,0% | 84,5% | 1,6 | 1,8 | 1,2 | 1,4 | 2,8 | 3,3 |
| Dippoldiswalde | 10.544 | 90,4% | 86,8% | 1,7 | 2,0 | 1,3 | 1,5 | 3,0 | 3,4 |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | | 91,4% | 88,5% | 1,8 | 2,0 | 1,3 | 1,4 | 3,1 | 3,5 |

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 2 (a)

Zeitraum: alle Monate
Stadt: Städtevergleich
Wochentag: mittlerer Werktag

Allgemeine Mobilitätskennwerte der Person im Gesamtverkehr

| Stadt | Spitzenstunde [Uhrzeit] | Früh-Spitzenstunde * | | Spitzenstunde [Uhrzeit] | Nachmittags-Spitzenstunde * | |
|-------------------|----------------------------|------------------------|--------------------|----------------------------|-----------------------------|--------------------|
| | | Anteil am Tagesverkehr | Wege [Wege/P,d] | | Anteil am Tagesverkehr | Wege [Wege/P,d] |
| Berlin | 7.01 - 8.00 | 9,6% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 9,2% | 0,3 |
| Frankfurt am Main | 7.01 - 8.00 | 10,8% | 0,3 | 16.31 - 17.30 | 8,3% | 0,3 |
| Düsseldorf | 7.01 - 8.00 | 9,7% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 9,1% | 0,3 |
| Bremen | 7.01 - 8.00 | 10,7% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 8,9% | 0,3 |
| Leipzig | 6.31 - 7.30 | 9,6% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 9,5% | 0,3 |
| Dresden | 6.31 - 7.30 | 8,6% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 10,7% | 0,3 |
| Mannheim | 7.01 - 8.00 | 10,2% | 0,3 | 16.01 - 17.00 | 8,8% | 0,3 |
| Augsburg | 7.01 - 8.00 | 11,1% | 0,3 | 16.01 - 17.00 | 8,7% | 0,3 |
| Chemnitz | 6.31 - 7.30 | 9,5% | 0,3 | 15.01 - 16.00 | 9,6% | 0,3 |
| Kiel | 7.01 - 8.00 | 10,5% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 8,5% | 0,3 |
| Halle (Saale) | 6.31 - 7.30 | 9,2% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 10,8% | 0,3 |
| Magdeburg | 6.31 - 7.30 | 9,4% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 10,9% | 0,3 |
| Erfurt | 6.31 - 7.30 | 9,2% | 0,3 | 16.01 - 17.00 | 10,7% | 0,3 |
| Mainz | 7.01 - 8.00 | 10,8% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 8,8% | 0,3 |
| Kassel | 7.01 - 8.00 | 10,2% | 0,3 | 16.01 - 17.00 | 9,3% | 0,3 |
| Ulm/Neu-Ulm | 7.01 - 8.00 | 10,3% | 0,3 | 15.01 - 16.00 | 8,6% | 0,3 |
| Potsdam | 7.01 - 8.00 | 9,5% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 10,7% | 0,3 |
| Fürth | 7.01 - 8.00 | 11,3% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 8,4% | 0,3 |
| Jena | 7.01 - 8.00 | 10,0% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 9,3% | 0,3 |
| Gera | 6.31 - 7.30 | 9,8% | 0,3 | 16.01 - 17.00 | 10,5% | 0,3 |
| Kaiserslautern | 7.01 - 8.00 | 11,7% | 0,4 | 15.31 - 16.30 | 9,0% | 0,3 |
| Zwickau | 6.31 - 7.30 | 8,9% | 0,2 | 15.01 - 16.00 | 9,5% | 0,3 |
| Schwerin | 6.31 - 7.30 | 9,4% | 0,3 | 16.31 - 17.30 | 10,0% | 0,3 |
| Dessau-Roßlau | 7.01 - 8.00 | 8,0% | 0,2 | 16.31 - 17.30 | 9,4% | 0,3 |

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

* bezogen auf Beginn des Weges

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 2 (b)

Zeitraum: alle Monate
 Stadt: Städtevergleich
 Wochentag: mittlerer Werktag

Allgemeine Mobilitätskennwerte der Person im Gesamtverkehr

| Stadt | Spitzenstunde [Uhrzeit] | Früh-Spitzenstunde * | | Spitzenstunde [Uhrzeit] | Nachmittags-Spitzenstunde * | |
|---|----------------------------|------------------------|--------------------|----------------------------|-----------------------------|--------------------|
| | | Anteil am Tagesverkehr | Wege [Wege/P,d] | | Anteil am Tagesverkehr | Wege [Wege/P,d] |
| Coswig/Radebeul | 6.31 - 7.30 | 8,9% | 0,3 | 16.01 - 17.00 | 9,6% | 0,3 |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 7.01 - 8.00 | 11,4% | 0,4 | 16.01 - 17.00 | 10,4% | 0,3 |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 7.01 - 8.00 | 11,6% | 0,3 | 15.01 - 16.00 | 10,5% | 0,3 |
| Freital/Tharandt | 7.01 - 8.00 | 10,6% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 11,1% | 0,3 |
| Oranienburg | 6.31 - 7.30 | 9,4% | 0,3 | 15.01 - 16.00 | 9,4% | 0,3 |
| Eberswalde | 7.01 - 8.00 | 10,7% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 9,8% | 0,3 |
| Pirna | 6.31 - 7.30 | 8,5% | 0,3 | 16.01 - 17.00 | 11,6% | 0,3 |
| Bernau bei Berlin | 6.31 - 7.30 | 10,0% | 0,3 | 15.01 - 16.00 | 11,6% | 0,3 |
| Riesa | 6.31 - 7.30 | 9,2% | 0,3 | 15.01 - 16.00 | 10,4% | 0,3 |
| Meißen | 6.01 - 7.00 | 8,0% | 0,2 | 15.31 - 16.30 | 10,8% | 0,3 |
| Strausberg | 7.01 - 8.00 | 11,5% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 9,1% | 0,3 |
| Spremberg | 6.31 - 7.30 | 12,5% | 0,4 | 15.01 - 16.00 | 9,9% | 0,3 |
| Ludwigsfelde | 6.31 - 7.30 | 10,9% | 0,3 | 16.01 - 17.00 | 10,3% | 0,3 |
| Radeberg | 6.31 - 7.30 | 11,0% | 0,3 | 15.01 - 16.00 | 11,4% | 0,4 |
| Kamenz | 6.31 - 7.30 | 10,6% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 10,6% | 0,3 |
| Heidenau | 6.31 - 7.30 | 9,7% | 0,3 | 15.01 - 16.00 | 10,9% | 0,3 |
| Eichwalde/Zeuthen | 7.01 - 8.00 | 9,7% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 11,3% | 0,3 |
| Großenhain | 6.31 - 7.30 | 9,7% | 0,3 | 16.01 - 17.00 | 11,1% | 0,3 |
| Rüdersdorf bei Berlin | 7.01 - 8.00 | 10,2% | 0,3 | 16.31 - 17.30 | 9,6% | 0,3 |
| Dippoldiswalde | 6.31 - 7.30 | 10,1% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 10,0% | 0,3 |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | 6.31 - 7.30 | 9,8% | 0,3 | 15.31 - 16.30 | 9,4% | 0,3 |

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

* bezogen auf Beginn des Weges

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 3 (a)

Zeitraum: alle Monate
Stadt: Städtevergleich
Wochentag: mittlerer Werktag
Gruppierung: Wege < 100km

Allgemeine Mobilitätskennwerte der Person im Gesamtverkehr

| Stadt | Dauer pro Weg [min] | Entfernung pro Weg [km] | Geschwindigkeit [km/h] | Zeit im Verkehr [min/d] | |
|-------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------|
| | | | | alle Pers. | mobile Pers. |
| Berlin | 24,0 | 6,9 | 15,5 | 70,1 | 82,3 |
| Frankfurt am Main | 21,6 | 7,1 | 17,3 | 63,7 | 74,1 |
| Düsseldorf | 21,3 | 7,2 | 17,9 | 65,7 | 75,6 |
| Bremen | 20,1 | 6,6 | 18,5 | 59,7 | 69,9 |
| Leipzig | 23,5 | 6,4 | 15,8 | 69,6 | 82,3 |
| Dresden | 22,2 | 6,3 | 16,3 | 65,1 | 76,1 |
| Mannheim | 20,2 | 7,5 | 19,8 | 59,7 | 69,3 |
| Augsburg | 21,2 | 7,5 | 17,6 | 62,2 | 72,3 |
| Chemnitz | 21,3 | 6,7 | 18,3 | 59,9 | 72,0 |
| Kiel | 18,3 | 6,3 | 18,5 | 57,9 | 66,8 |
| Halle (Saale) | 21,1 | 6,2 | 15,8 | 64,4 | 75,1 |
| Magdeburg | 20,7 | 6,8 | 19,0 | 59,8 | 71,0 |
| Erfurt | 21,3 | 6,4 | 17,4 | 62,4 | 72,8 |
| Mainz | 21,6 | 7,5 | 18,5 | 66,1 | 76,9 |
| Kassel | 20,1 | 5,5 | 16,0 | 63,2 | 73,4 |
| Ulm/Neu-Ulm | 18,2 | 6,2 | 19,8 | 53,0 | 62,2 |
| Potsdam | 22,6 | 7,9 | 18,3 | 66,3 | 77,3 |
| Fürth | 19,3 | 6,8 | 20,2 | 56,8 | 66,4 |
| Jena | 19,6 | 5,5 | 14,7 | 60,6 | 70,6 |
| Gera | 20,3 | 6,9 | 18,3 | 56,5 | 70,0 |
| Kaiserslautern | 19,2 | 7,2 | 20,2 | 59,4 | 69,7 |
| Zwickau | 19,1 | 6,8 | 19,9 | 49,9 | 63,4 |
| Schwerin | 18,8 | 6,5 | 18,5 | 55,4 | 65,4 |
| Dessau-Roßlau | 19,1 | 7,1 | 18,8 | 56,9 | 68,0 |

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

Mobilität in Städten - SrV 2008

Zeitraum: alle Monate

Stadt: Städtevergleich

Wochentag: mittlerer Werktag

Gruppierung: Wege < 100km

Tab 3 (b)

Allgemeine Mobilitätskennwerte der Person im Gesamtverkehr

| Stadt | Dauer pro Weg [min] | Entfernung pro Weg [km] | Geschwindigkeit [km/h] | Zeit im Verkehr [min/d] | |
|---|------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------|
| | | | | alle Pers. | mobile Pers. |
| Coswig/Radebeul | 18,6 | 5,6 | 17,2 | 61,8 | 69,0 |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 23,0 | 9,9 | 24,0 | 70,1 | 82,3 |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 22,6 | 8,8 | 22,4 | 63,7 | 72,5 |
| Freital/Tharandt | 21,7 | 7,3 | 21,5 | 60,2 | 72,5 |
| Oranienburg | 21,8 | 9,7 | 21,7 | 59,9 | 70,9 |
| Eberswalde | 21,8 | 7,5 | 17,7 | 64,1 | 74,3 |
| Pirna | 22,1 | 7,7 | 20,1 | 63,9 | 74,5 |
| Bernau bei Berlin | 24,2 | 10,0 | 20,8 | 69,7 | 80,8 |
| Riesa | 17,4 | 6,7 | 19,5 | 50,1 | 60,0 |
| Meißen | 21,6 | 7,6 | 18,1 | 60,9 | 75,6 |
| Strausberg | 24,2 | 10,8 | 22,5 | 66,1 | 77,9 |
| Spremberg | 20,9 | 8,9 | 24,2 | 57,8 | 69,0 |
| Ludwigfelde | 19,6 | 9,1 | 23,8 | 58,3 | 68,6 |
| Radeberg | 20,6 | 7,0 | 19,1 | 62,7 | 73,3 |
| Kamenz | 20,9 | 8,9 | 21,2 | 65,4 | 73,6 |
| Heidenau | 20,9 | 7,5 | 20,5 | 57,0 | 69,2 |
| Eichwalde/Zeuthen | 23,0 | 9,8 | 22,0 | 67,2 | 79,1 |
| Großenhain | 18,9 | 7,9 | 20,9 | 54,2 | 65,4 |
| Rüdersdorf bei Berlin | 23,8 | 11,6 | 25,4 | 63,7 | 77,6 |
| Dippoldiswalde | 20,1 | 9,3 | 26,3 | 57,1 | 68,9 |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | 21,9 | 6,9 | 17,2 | 64,6 | 75,8 |

nach Tab 1.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 4 (a)

Zeitraum: alle Monate
 Stadt: Städtevergleich
 Wochentag: mittlerer Werktag
 Gruppierung: Wege < 100km

Nutzung des Pkw im Gesamtverkehr

| Stadt | Nutzung pro Tag | Fahrten pro Tag und Pkw | | Pkw -Stellplatz an der Wohnung | | |
|-------------------|-----------------|-------------------------|------------|--|-------------------|-----------------|
| | alle Pkw | alle Pkw | mobile Pkw | Garage, Carport privater Stellplatz | öffentlicher Raum | unterschiedlich |
| Berlin | 54% | 1,6 | 3,0 | 44,5% | 53,1% | 2,5% |
| Frankfurt am Main | 50% | 1,5 | 3,1 | 51,3% | 45,6% | 3,2% |
| Düsseldorf | 56% | 1,7 | 3,1 | 59,4% | 38,1% | 2,5% |
| Bremen | 62% | 1,9 | 3,1 | 64,8% | 33,7% | 1,5% |
| Leipzig | 53% | 1,6 | 3,1 | 57,8% | 39,5% | 2,7% |
| Dresden | 57% | 1,8 | 3,2 | 59,0% | 38,7% | 2,3% |
| Mannheim | 62% | 1,8 | 2,9 | 63,2% | 33,3% | 3,5% |
| Augsburg | 58% | 1,8 | 3,2 | 78,4% | 19,1% | 2,5% |
| Chemnitz | 65% | 2,0 | 3,1 | 66,1% | 32,1% | 1,8% |
| Kiel | 58% | 2,0 | 3,5 | 57,4% | 42,3% | 0,3% |
| Halle (Saale) | 60% | 1,8 | 3,0 | 47,8% | 47,1% | 5,1% |
| Magdeburg | 61% | 2,0 | 3,2 | 63,0% | 35,1% | 1,9% |
| Erfurt | 55% | 1,6 | 2,9 | 58,6% | 38,4% | 3,0% |
| Mainz | 58% | 1,8 | 3,2 | 69,7% | 27,6% | 2,7% |
| Kassel | 65% | 2,1 | 3,1 | 66,2% | 30,1% | 3,7% |
| Ulm/Neu-Ulm | 62% | 1,9 | 3,2 | 78,9% | 20,0% | 1,1% |
| Potsdam | 54% | 1,8 | 3,4 | 58,2% | 38,5% | 3,3% |
| Fürth | 64% | 2,1 | 3,2 | 69,5% | 26,8% | 3,7% |
| Jena | 55% | 1,6 | 2,9 | 56,0% | 41,6% | 2,3% |
| Gera | 58% | 1,7 | 3,0 | 68,7% | 27,5% | 3,8% |
| Kaiserslautern | 66% | 2,2 | 3,4 | 70,9% | 26,9% | 2,2% |
| Zwickau | 66% | 2,0 | 3,0 | 79,9% | 17,4% | 2,6% |
| Schwerin | 62% | 1,8 | 2,9 | 59,0% | 37,5% | 3,4% |
| Dessau-Roßlau | 58% | 2,0 | 3,3 | 71,7% | 24,7% | 3,6% |

nach Tab 1.2 und 2.4 der Standardauswertung zum SrV 2008

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 4 (b)

Zeitraum: alle Monate
Stadt: Städtevergleich
Wochentag: mittlerer Werktag
Gruppierung: Wege < 100km

Nutzung des Pkw im Gesamtverkehr

| Stadt | Nutzung pro Tag alle Pkw | Fahrten pro Tag und Pkw | | Pkw -Stellplatz an der Wohnung | | |
|---|-----------------------------|-------------------------|------------|--|-------------------|-----------------|
| | | alle Pkw | mobile Pkw | Garage, Carport privater Stellplatz | öffentlicher Raum | unterschiedlich |
| Coswig/Radebeul | 57% | 2,0 | 3,5 | 81,5% | 12,9% | 5,6% |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 61% | 2,3 | 3,7 | 88,9% | 9,0% | 2,1% |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 61% | 1,7 | 2,9 | 74,7% | 23,6% | 1,7% |
| Freital/Tharandt | 69% | 2,3 | 3,3 | 81,7% | 13,6% | 4,6% |
| Oranienburg | 60% | 1,8 | 3,1 | 79,9% | 18,2% | 2,0% |
| Eberswalde | 63% | 1,8 | 2,9 | 71,3% | 25,2% | 3,5% |
| Pirna | 60% | 1,8 | 3,0 | 81,3% | 15,6% | 3,1% |
| Bernau bei Berlin | 64% | 2,1 | 3,2 | 76,6% | 19,8% | 3,6% |
| Riesa | 58% | 1,8 | 3,2 | 80,1% | 19,6% | 0,2% |
| Meißen | 57% | 1,7 | 3,1 | 76,8% | 21,6% | 1,5% |
| Strausberg | 68% | 1,9 | 2,8 | 77,5% | 21,3% | 1,2% |
| Spremberg | 66% | 2,0 | 3,0 | 89,8% | 7,7% | 2,5% |
| Ludwigsfelde | 61% | 2,0 | 3,3 | 84,7% | 13,8% | 1,5% |
| Radeberg | 69% | 2,0 | 2,9 | 84,4% | 12,6% | 2,9% |
| Kamenz | 68% | 2,1 | 3,1 | 79,5% | 20,1% | 0,4% |
| Heidenau | 56% | 1,7 | 3,1 | 73,0% | 23,3% | 3,7% |
| Eichwalde/Zeuthen | 61% | 2,2 | 3,6 | 85,6% | 14,1% | 0,3% |
| Großenhain | 61% | 1,8 | 2,9 | 75,5% | 21,3% | 3,1% |
| Rüdersdorf bei Berlin | 67% | 2,2 | 3,4 | 83,4% | 15,2% | 1,5% |
| Dippoldiswalde | 68% | 2,0 | 3,0 | 90,7% | 7,5% | 1,8% |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | 57% | 1,7 | 3,1 | 57,5% | 40,0% | 2,5% |

nach Tab 1.2 und 2.4 der Standardauswertung zum SrV 2008

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 5 (a)

Zeitraum: alle Monate
Stadt: Städtevergleich
Wochentag: mittlerer Werktag
Gruppierung: Wege < 100km

Einsatzmerkmale der mobilen Pkw im Gesamtverkehr

| Stadt | mittl. Dauer pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [min] | mittl. Entfernung pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [km] | mittl. Zeit pro Tag der Pkw-Nutzer* im Pkw [min] | Pkw-Besetzung [Personen je Fahrt] |
|-------------------|--|--|--|--------------------------------------|
| Berlin | 22,1 | 9,5 | 58,9 | 1,3 |
| Frankfurt am Main | 20,9 | 12,4 | 54,9 | 1,3 |
| Düsseldorf | 20,4 | 11,0 | 53,6 | 1,3 |
| Bremen | 18,4 | 9,5 | 56,0 | 1,3 |
| Leipzig | 19,4 | 9,1 | 47,0 | 1,3 |
| Dresden | 19,4 | 8,5 | 50,4 | 1,4 |
| Mannheim | 19,4 | 11,7 | 52,8 | 1,3 |
| Augsburg | 19,0 | 10,3 | 51,8 | 1,3 |
| Chemnitz | 18,6 | 8,0 | 54,0 | 1,3 |
| Kiel | 18,0 | 11,1 | 49,2 | 1,4 |
| Halle (Saale) | 20,5 | 10,1 | 52,7 | 1,3 |
| Magdeburg | 16,8 | 8,6 | 46,1 | 1,3 |
| Erfurt | 18,7 | 9,4 | 50,4 | 1,3 |
| Mainz | 19,2 | 10,7 | 53,0 | 1,3 |
| Kassel | 18,0 | 8,1 | 51,9 | 1,4 |
| Ulm/Neu-Ulm | 16,5 | 9,0 | 43,2 | 1,3 |
| Potsdam | 19,1 | 10,3 | 46,4 | 1,4 |
| Fürth | 17,6 | 9,3 | 51,0 | 1,3 |
| Jena | 18,4 | 9,5 | 46,5 | 1,3 |
| Gera | 18,0 | 10,0 | 51,0 | 1,3 |
| Kaiserslautern | 16,7 | 9,7 | 50,9 | 1,4 |
| Zwickau | 18,0 | 8,9 | 49,3 | 1,3 |
| Schwerin | 19,0 | 10,9 | 54,1 | 1,3 |
| Dessau-Roßlau | 17,6 | 9,2 | 48,4 | 1,3 |

nach Tab 1.2 der Standardauswertung zum SrV 2008

* Fahrer und Mitfahrer

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 5 (b)

Zeitraum: alle Monate
Stadt: Städtevergleich
Wochentag: mittlerer Werktag
Gruppierung: Wege < 100km

Einsatzmerkmale der mobilen Pkw

| Stadt | mittl. Dauer pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [min] | mittl. Entfernung pro Fahrt der Pkw-Nutzer* [km] | mittl. Zeit pro Tag der Pkw-Nutzer* im Pkw [min] | Pkw-Besetzung [Personen je Fahrt] |
|---|--|--|--|--------------------------------------|
| Coswig/Radebeul | 16,6 | 7,4 | 52,1 | 1,3 |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 19,8 | 10,5 | 61,0 | 1,4 |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 19,6 | 10,4 | 52,7 | 1,3 |
| Freital/Tharandt | 19,1 | 8,5 | 58,8 | 1,4 |
| Oranienburg | 19,2 | 11,9 | 50,6 | 1,4 |
| Eberswalde | 18,2 | 8,8 | 49,9 | 1,3 |
| Pirna | 18,8 | 9,9 | 49,9 | 1,3 |
| Bernau bei Berlin | 23,3 | 12,5 | 65,2 | 1,4 |
| Riesa | 15,0 | 8,3 | 43,2 | 1,3 |
| Meißen | 19,6 | 10,6 | 57,9 | 1,5 |
| Strausberg | 22,0 | 14,0 | 57,3 | 1,2 |
| Spremberg | 19,0 | 11,6 | 53,9 | 1,3 |
| Ludwigsfelde | 19,4 | 12,7 | 57,1 | 1,3 |
| Radeberg | 20,5 | 10,2 | 57,4 | 1,3 |
| Kamenz | 18,8 | 11,6 | 57,5 | 1,4 |
| Heidenau | 17,7 | 8,7 | 49,1 | 1,4 |
| Eichwalde/Zeuthen | 19,6 | 11,4 | 59,1 | 1,3 |
| Großenhain | 19,0 | 11,7 | 55,6 | 1,3 |
| Rüdersdorf bei Berlin | 21,6 | 13,2 | 62,4 | 1,4 |
| Dippoldiswalde | 18,7 | 11,6 | 52,3 | 1,3 |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | 20,0 | 9,8 | 54,1 | 1,3 |

nach Tab 1.2 der Standardauswertung zum SrV 2008

* Fahrer und Mitfahrer

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 6 (a)

Zeitraum: alle Monate

Stadt: Städtevergleich

Wochentag: mittlerer Werktag

Fahrzeugausstattung der Haushalte

| Stadt | Privat-Pkw [Fahrzeuge/1000P] | Dienst-Pkw [Fahrzeuge/1000P] | mot. Zweirad [Fahrzeuge/1000P] | Fahrrad [Fahrzeuge/1000P] |
|-------------------|---------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| Berlin | 357 | 30 | 37 | 718 |
| Frankfurt am Main | 413 | 43 | 50 | 793 |
| Düsseldorf | 421 | 52 | 53 | 775 |
| Bremen | 427 | 33 | 51 | 916 |
| Leipzig | 402 | 38 | 20 | 751 |
| Dresden | 388 | 43 | 28 | 746 |
| Mannheim | 459 | 52 | 52 | 766 |
| Augsburg | 443 | 31 | 61 | 875 |
| Chemnitz | 484 | 32 | 42 | 658 |
| Kiel | 448 | 20 | 33 | 786 |
| Halle (Saale) | 389 | 32 | 35 | 676 |
| Magdeburg | 411 | 42 | 23 | 758 |
| Erfurt | 438 | 35 | 33 | 649 |
| Mainz | 456 | 37 | 59 | 767 |
| Kassel | 431 | 30 | 55 | 725 |
| Ulm/Neu-Ulm | 489 | 34 | 53 | 830 |
| Potsdam | 343 | 40 | 43 | 819 |
| Fürth | 461 | 48 | 64 | 781 |
| Jena | 396 | 45 | 38 | 691 |
| Gera | 461 | 53 | 45 | 565 |
| Kaiserslautern | 480 | 41 | 59 | 639 |
| Zwickau | 526 | 44 | 53 | 643 |
| Schwerin | 440 | 43 | 23 | 744 |
| Dessau-Roßlau | 465 | 34 | 30 | 933 |

nach Tab 2.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 6 (b)

Zeitraum: alle Monate
Stadt: Städtevergleich
Wochentag: mittlerer Werktag

Fahrzeugausstattung der Haushalte

| Stadt | Privat-Pkw [Fahrzeuge/1000P] | Dienst-Pkw [Fahrzeuge/1000P] | mot. Zweirad [Fahrzeuge/1000P] | Fahrrad [Fahrzeuge/1000P] |
|---|---------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| Coswig/Radebeul | 468 | 87 | 36 | 974 |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 483 | 53 | 61 | 986 |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 520 | 58 | 54 | 928 |
| Freital/Tharandt | 484 | 77 | 70 | 606 |
| Oranienburg | 441 | 57 | 62 | 888 |
| Eberswalde | 470 | 26 | 39 | 832 |
| Pirna | 492 | 44 | 37 | 774 |
| Bernau bei Berlin | 445 | 55 | 35 | 869 |
| Riesa | 461 | 49 | 27 | 863 |
| Meißen | 445 | 43 | 52 | 787 |
| Strausberg | 460 | 53 | 47 | 801 |
| Spremberg | 559 | 54 | 49 | 908 |
| Ludwigsfelde | 482 | 45 | 65 | 949 |
| Radeberg | 494 | 55 | 28 | 854 |
| Kamenz | 498 | 54 | 61 | 839 |
| Heidenau | 440 | 29 | 33 | 766 |
| Eichwalde/Zeuthen | 436 | 53 | 50 | 939 |
| Großenhain | 514 | 55 | 47 | 900 |
| Rüdersdorf bei Berlin | 458 | 60 | 62 | 809 |
| Dippoldiswalde | 551 | 30 | 66 | 752 |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | 408 | 37 | 41 | 763 |

nach Tab 2.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 7 (a)

Zeitraum: alle Monate

Stadt: Städtevergleich

Wochentag: mittlerer Werktag

Motorisierungsgruppen der Haushalte*

| Stadt | 0 Pkw und 0 mot. Zweirad | 0 Pkw und ≥ 1 mot. Zweirad | 1 Pkw und 0 mot. Zweirad | 1 Pkw und ≥ 1 mot. Zweirad | 2 Pkw | mehr als 2 Pkw |
|-------------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-------|----------------|
| Berlin | 43,8% | 1,3% | 44,6% | 3,3% | 6,6% | 0,5% |
| Frankfurt am Main | 33,1% | 1,3% | 50,5% | 4,6% | 9,4% | 1,1% |
| Düsseldorf | 36,5% | 1,0% | 46,4% | 4,0% | 10,6% | 1,4% |
| Bremen | 30,5% | 0,6% | 54,7% | 5,5% | 8,3% | 0,4% |
| Leipzig | 41,6% | 0,2% | 47,4% | 1,1% | 8,0% | 1,6% |
| Dresden | 38,8% | 1,1% | 48,5% | 2,5% | 8,5% | 0,6% |
| Mannheim | 29,4% | 0,8% | 52,5% | 3,6% | 12,4% | 1,3% |
| Augsburg | 27,6% | 0,6% | 54,1% | 6,2% | 10,0% | 1,7% |
| Chemnitz | 26,4% | 0,6% | 52,8% | 2,9% | 15,1% | 2,1% |
| Kiel | 28,2% | 0,3% | 59,8% | 3,0% | 8,0% | 0,7% |
| Halle (Saale) | 39,7% | 0,5% | 46,7% | 3,6% | 8,9% | 0,6% |
| Magdeburg | 38,4% | 0,2% | 46,7% | 2,3% | 11,2% | 1,2% |
| Erfurt | 29,0% | 0,7% | 53,7% | 1,7% | 13,5% | 1,4% |
| Mainz | 28,4% | 1,7% | 49,2% | 4,4% | 15,3% | 1,1% |
| Kassel | 29,0% | 1,2% | 53,5% | 4,7% | 10,8% | 0,8% |
| Ulm/Neu-Ulm | 20,9% | 0,7% | 55,6% | 4,6% | 15,9% | 2,3% |
| Potsdam | 44,0% | 1,1% | 41,2% | 5,4% | 8,2% | 0,2% |
| Fürth | 24,8% | 0,6% | 50,8% | 6,5% | 16,0% | 1,3% |
| Jena | 34,7% | 0,3% | 50,4% | 3,9% | 9,0% | 1,7% |
| Gera | 31,1% | 0,7% | 50,9% | 4,5% | 11,2% | 1,7% |
| Kaiserslautern | 22,2% | 0,1% | 48,4% | 6,9% | 20,9% | 1,5% |
| Zwickau | 23,1% | 0,6% | 49,3% | 3,4% | 19,6% | 4,0% |
| Schwerin | 32,5% | 0,5% | 54,9% | 2,1% | 9,0% | 1,0% |
| Dessau-Roßlau | 31,7% | 0,0% | 49,6% | 3,5% | 13,2% | 2,0% |

nach Tab 2.2 der Standardauswertung zum SrV 2008

*nur Privat-Pkw

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 7 (b)

Zeitraum: alle Monate

Stadt: Städtevergleich

Wochentag: mittlerer Werktag

Motorisierungsgruppen der Haushalte*

| Stadt | 0 Pkw und 0 mot. Zweirad | 0 Pkw und >= 1 mot. Zweirad | 1 Pkw und 0 mot. Zweirad | 1 Pkw und >= 1 mot. Zweirad | 2 Pkw | mehr als 2 Pkw |
|---|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-------------|----------------|
| Coswig/Radebeul | 25,4% | 0,2% | 50,3% | 3,6% | 19,3% | 1,1% |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 21,3% | 0,0% | 47,1% | 6,7% | 20,2% | 4,6% |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 11,9% | 0,1% | 57,6% | 6,2% | 22,6% | 1,8% |
| Freital/Tharandt | 25,9% | 3,2% | 40,5% | 5,6% | 22,3% | 2,4% |
| Oranienburg | 22,5% | 2,5% | 52,3% | 5,5% | 14,8% | 2,4% |
| Eberswalde | 20,9% | 0,6% | 53,4% | 4,7% | 18,7% | 1,8% |
| Pirna | 25,6% | 0,0% | 52,1% | 3,2% | 17,4% | 1,7% |
| Bernau bei Berlin | 24,8% | 0,8% | 52,9% | 3,2% | 16,3% | 2,2% |
| Riesa | 23,5% | 0,6% | 57,5% | 1,5% | 16,2% | 0,8% |
| Meißen | 27,4% | 0,9% | 52,6% | 3,3% | 12,2% | 3,7% |
| Strausberg | 23,0% | 1,1% | 52,0% | 3,2% | 17,9% | 2,8% |
| Spremberg | 19,0% | 1,6% | 47,6% | 3,0% | 24,5% | 4,3% |
| Ludwigsfelde | 22,0% | 0,3% | 49,4% | 3,1% | 22,7% | 2,5% |
| Radeberg | 24,9% | 0,0% | 47,2% | 2,4% | 24,2% | 1,4% |
| Kamenz | 19,1% | 1,7% | 52,0% | 5,2% | 18,9% | 3,1% |
| Heidenau | 30,4% | 0,3% | 52,9% | 2,2% | 12,8% | 1,4% |
| Eichwalde/Zeuthen | 25,4% | 1,1% | 52,4% | 4,9% | 15,1% | 1,1% |
| Großenhain | 17,9% | 0,6% | 56,4% | 4,7% | 17,7% | 2,8% |
| Rüdersdorf bei Berlin | 25,7% | 2,0% | 46,2% | 5,0% | 17,1% | 4,1% |
| Dippoldiswalde | 18,1% | 0,3% | 49,7% | 7,3% | 20,2% | 4,3% |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | 35,8% | 0,9% | 48,7% | 3,6% | 9,9% | 1,0% |

nach Tab 2.2 der Standardauswertung zum SrV 2008

*nur Privat-Pkw

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.

Mobilität in Städten - SrV 2008

Zeitraum: alle Monate

Stadt: Städtevergleich

Wochentag: mittlerer Werktag

Tab 8 (a)

Spezifisches Verkehrsaufkommen nach Fußwegen und Fahrten im Gesamtverkehr

| Stadt | [Wege/P,d] | | | Verhältnis | |
|-------------------|------------|---------|--------|------------|---------|
| | Fußwege | Fahrten | gesamt | Fußwege | Fahrten |
| Berlin | 0,85 | 2,01 | 2,86 | 0,30 | 0,70 |
| Frankfurt am Main | 0,89 | 1,68 | 2,56 | 0,35 | 0,65 |
| Düsseldorf | 0,85 | 1,86 | 2,71 | 0,31 | 0,69 |
| Bremen | 0,63 | 2,19 | 2,82 | 0,22 | 0,78 |
| Leipzig | 0,83 | 1,89 | 2,72 | 0,30 | 0,70 |
| Dresden | 0,65 | 2,07 | 2,72 | 0,24 | 0,76 |
| Mannheim | 0,82 | 1,62 | 2,44 | 0,34 | 0,66 |
| Augsburg | 0,71 | 1,81 | 2,51 | 0,28 | 0,72 |
| Chemnitz | 0,73 | 1,83 | 2,56 | 0,29 | 0,71 |
| Kiel | 0,91 | 1,95 | 2,86 | 0,32 | 0,68 |
| Halle (Saale) | 0,91 | 1,91 | 2,82 | 0,32 | 0,68 |
| Magdeburg | 0,62 | 2,04 | 2,66 | 0,23 | 0,77 |
| Erfurt | 0,86 | 1,90 | 2,75 | 0,31 | 0,69 |
| Mainz | 0,87 | 1,66 | 2,53 | 0,34 | 0,66 |
| Kassel | 0,89 | 1,87 | 2,77 | 0,32 | 0,68 |
| Ulm/Neu-Ulm | 0,69 | 1,92 | 2,61 | 0,26 | 0,74 |
| Potsdam | 0,70 | 1,68 | 2,38 | 0,29 | 0,71 |
| Fürth | 0,70 | 1,31 | 2,01 | 0,35 | 0,65 |
| Jena | 1,24 | 1,65 | 2,89 | 0,43 | 0,57 |
| Gera | 0,82 | 1,69 | 2,51 | 0,33 | 0,67 |
| Kaiserslautern | 0,92 | 1,85 | 2,77 | 0,33 | 0,67 |
| Zwickau | 0,62 | 1,62 | 2,24 | 0,28 | 0,72 |
| Schwerin | 0,91 | 1,82 | 2,73 | 0,33 | 0,67 |
| Dessau-Roßlau | 0,61 | 2,07 | 2,68 | 0,23 | 0,77 |

nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2008

Mobilität in Städten - SrV 2008

Zeitraum: alle Monate

Stadt: Städtevergleich

Wochentag: mittlerer Werktag

Tab 8 (b)

Spezifisches Verkehrsaufkommen nach Fußwegen und Fahrten im Gesamtverkehr

| Stadt | [Wege/P,d] | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| | Fußwege | Fahrten | gesamt |
| Coswig/Radebeul | 0,64 | 1,77 | 2,40 |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 0,33 | 1,48 | 1,81 |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 0,29 | 1,28 | 1,56 |
| Freital/Tharandt | 0,52 | 1,19 | 1,71 |
| Oranienburg | 0,55 | 1,36 | 1,91 |
| Eberswalde | 0,79 | 1,73 | 2,52 |
| Pirna | 0,72 | 1,37 | 2,09 |
| Bernau bei Berlin | 0,70 | 1,20 | 1,91 |
| Riesa | 0,74 | 1,60 | 2,34 |
| Meißen | 0,89 | 1,25 | 2,14 |
| Strausberg | 0,70 | 1,24 | 1,94 |
| Spremberg | 0,48 | 1,61 | 2,10 |
| Ludwigsfelde | 0,54 | 1,52 | 2,06 |
| Radeberg | 0,76 | 1,28 | 2,04 |
| Kamenz | 0,88 | 1,40 | 2,28 |
| Heidenau | 0,79 | 0,90 | 1,69 |
| Eichwalde/Zeuthen | 0,38 | 1,12 | 1,50 |
| Großenhain | 0,58 | 1,55 | 2,13 |
| Rüdersdorf bei Berlin | 0,56 | 1,03 | 1,59 |
| Dippoldiswalde | 0,62 | 1,14 | 1,76 |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | 0,80 | 1,88 | 2,67 |

| Verhältnis | |
|-------------|-------------|
| Fußwege | Fahrten |
| 0,27 | 0,73 |
| 0,18 | 0,82 |
| 0,18 | 0,82 |
| 0,30 | 0,70 |
| 0,29 | 0,71 |
| 0,31 | 0,69 |
| 0,35 | 0,65 |
| 0,37 | 0,63 |
| 0,32 | 0,68 |
| 0,41 | 0,59 |
| 0,36 | 0,64 |
| 0,23 | 0,77 |
| 0,26 | 0,74 |
| 0,37 | 0,63 |
| 0,39 | 0,61 |
| 0,47 | 0,53 |
| 0,25 | 0,75 |
| 0,27 | 0,73 |
| 0,35 | 0,65 |
| 0,35 | 0,65 |
| 0,30 | 0,70 |

nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2008

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.

Mobilität in Städten - SrV 2008

Zeitraum: alle Monate

Stadt: Städtevergleich

Wochentag: mittlerer Werktag

Tab 9 (a)

Verkehrsmittelbenutzungsstruktur im Gesamtverkehr

| Stadt | Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d] | | | |
|-------------------|---|------|------|------|
| | ÖPV | MIV | Rad | Fuß |
| Berlin | 0,79 | 0,97 | 0,38 | 0,86 |
| Frankfurt am Main | 0,70 | 1,03 | 0,39 | 0,91 |
| Düsseldorf | 0,71 | 1,25 | 0,35 | 0,86 |
| Bremen | 0,43 | 1,23 | 0,76 | 0,63 |
| Leipzig | 0,58 | 1,21 | 0,44 | 0,84 |
| Dresden | 0,64 | 1,25 | 0,49 | 0,66 |
| Mannheim | 0,48 | 1,31 | 0,39 | 0,84 |
| Augsburg | 0,57 | 1,32 | 0,40 | 0,72 |
| Chemnitz | 0,40 | 1,55 | 0,16 | 0,74 |
| Kiel | 0,32 | 1,35 | 0,67 | 0,92 |
| Halle (Saale) | 0,57 | 1,21 | 0,44 | 0,92 |
| Magdeburg | 0,61 | 1,45 | 0,29 | 0,62 |
| Erfurt | 0,72 | 1,20 | 0,25 | 0,86 |
| Mainz | 0,65 | 1,31 | 0,30 | 0,89 |
| Kassel | 0,69 | 1,40 | 0,21 | 0,92 |
| Ulm/Neu-Ulm | 0,46 | 1,49 | 0,34 | 0,70 |
| Potsdam | 0,57 | 1,10 | 0,60 | 0,71 |
| Fürth | 0,52 | 1,51 | 0,26 | 0,72 |
| Jena | 0,52 | 1,10 | 0,33 | 1,26 |
| Gera | 0,54 | 1,41 | 0,12 | 0,83 |
| Kaiserslautern | 0,44 | 1,72 | 0,08 | 0,93 |
| Zwickau | 0,30 | 1,64 | 0,13 | 0,63 |
| Schwerin | 0,51 | 1,36 | 0,29 | 0,92 |
| Dessau-Roßlau | 0,23 | 1,53 | 0,67 | 0,61 |

| Verkehrsmittelanteile relativ | | | |
|-------------------------------|-------|-------|-------|
| ÖPV | MIV | Rad | Fuß |
| 26,5% | 32,3% | 12,6% | 28,6% |
| 23,0% | 34,2% | 12,9% | 29,9% |
| 22,3% | 39,5% | 11,1% | 27,1% |
| 14,1% | 40,4% | 24,8% | 20,7% |
| 18,8% | 39,6% | 14,4% | 27,3% |
| 21,0% | 41,3% | 16,0% | 21,7% |
| 15,8% | 43,6% | 12,8% | 27,8% |
| 18,9% | 43,7% | 13,4% | 23,9% |
| 14,2% | 54,4% | 5,5% | 25,9% |
| 9,8% | 41,3% | 20,7% | 28,2% |
| 18,3% | 38,4% | 14,0% | 29,3% |
| 20,6% | 48,7% | 9,8% | 20,9% |
| 23,8% | 39,5% | 8,3% | 28,5% |
| 20,6% | 41,6% | 9,5% | 28,3% |
| 21,5% | 43,4% | 6,6% | 28,5% |
| 15,5% | 49,8% | 11,4% | 23,3% |
| 19,3% | 36,8% | 20,1% | 23,8% |
| 17,3% | 50,1% | 8,6% | 24,0% |
| 16,2% | 34,2% | 10,3% | 39,3% |
| 18,6% | 48,5% | 4,2% | 28,6% |
| 13,9% | 54,2% | 2,5% | 29,4% |
| 11,1% | 60,8% | 4,8% | 23,4% |
| 16,7% | 44,1% | 9,3% | 29,9% |
| 7,6% | 50,2% | 22,0% | 20,1% |

nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2008

Mobilität in Städten - SrV 2008

Zeitraum: alle Monate

Stadt: Städtevergleich

Wochentag: mittlerer Werktag

Tab 9 (b)

Verkehrsmittelbenutzungsstruktur im Gesamtverkehr

| Stadt | Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d] | | | |
|---|---|-------------|-------------|-------------|
| | ÖPV | MIV | Rad | Fuß |
| Coswig/Radebeul | 0,25 | 1,67 | 0,73 | 0,74 |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 0,46 | 1,89 | 0,42 | 0,35 |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 0,36 | 1,66 | 0,52 | 0,34 |
| Freital/Tharandt | 0,26 | 1,92 | 0,10 | 0,56 |
| Oranienburg | 0,28 | 1,39 | 0,55 | 0,56 |
| Eberswalde | 0,37 | 1,43 | 0,37 | 0,79 |
| Pirna | 0,35 | 1,45 | 0,39 | 0,74 |
| Bernau bei Berlin | 0,33 | 1,50 | 0,36 | 0,73 |
| Riesa | 0,20 | 1,53 | 0,45 | 0,76 |
| Meißen | 0,35 | 1,44 | 0,25 | 0,90 |
| Strausberg | 0,32 | 1,40 | 0,31 | 0,73 |
| Spremberg | 0,13 | 1,77 | 0,41 | 0,50 |
| Ludwigsfelde | 0,17 | 1,58 | 0,70 | 0,58 |
| Radeberg | 0,21 | 1,70 | 0,38 | 0,81 |
| Kamenz | 0,19 | 1,80 | 0,29 | 0,89 |
| Heidenau | 0,26 | 1,47 | 0,31 | 0,81 |
| Eichwalde/Zeuthen | 0,40 | 1,60 | 0,54 | 0,47 |
| Großenhain | 0,18 | 1,55 | 0,61 | 0,59 |
| Rüdersdorf bei Berlin | 0,29 | 1,68 | 0,20 | 0,56 |
| Dippoldiswalde | 0,23 | 1,93 | 0,08 | 0,71 |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | 0,62 | 1,20 | 0,41 | 0,81 |

| Verkehrsmittelanteile relativ | | | |
|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| ÖPV | MIV | Rad | Fuß |
| 7,4% | 49,3% | 21,5% | 21,9% |
| 14,8% | 60,6% | 13,6% | 11,1% |
| 12,4% | 57,9% | 18,1% | 11,7% |
| 9,3% | 67,5% | 3,5% | 19,7% |
| 10,1% | 49,9% | 19,9% | 20,1% |
| 12,5% | 48,2% | 12,6% | 26,7% |
| 12,0% | 49,4% | 13,4% | 25,2% |
| 11,3% | 51,3% | 12,4% | 25,0% |
| 6,8% | 52,1% | 15,2% | 25,9% |
| 11,8% | 49,1% | 8,5% | 30,5% |
| 11,6% | 50,7% | 11,2% | 26,6% |
| 4,5% | 63,1% | 14,6% | 17,9% |
| 5,7% | 52,1% | 23,0% | 19,2% |
| 6,7% | 54,8% | 12,3% | 26,2% |
| 6,1% | 56,7% | 9,1% | 28,2% |
| 9,2% | 51,4% | 11,0% | 28,4% |
| 13,4% | 53,2% | 17,8% | 15,6% |
| 6,2% | 52,8% | 20,9% | 20,1% |
| 10,7% | 61,6% | 7,3% | 20,5% |
| 7,6% | 65,5% | 2,7% | 24,1% |
| 20,3% | 39,7% | 13,4% | 26,7% |

nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2008

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.

Mobilität in Städten - SrV 2008

Zeitraum: alle Monate

Stadt: Städtevergleich

Wochentag: mittlerer Werktag

Tab 10 (a)

Verkehrsmittelbenutzungsstruktur im Binnenverkehr

| Stadt | Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d] | | | |
|-------------------|---|------|------|------|
| | ÖPV | MIV | Rad | Fuß |
| Berlin | 0,75 | 0,88 | 0,37 | 0,85 |
| Frankfurt am Main | 0,60 | 0,70 | 0,37 | 0,89 |
| Düsseldorf | 0,61 | 0,91 | 0,34 | 0,85 |
| Bremen | 0,41 | 1,03 | 0,75 | 0,63 |
| Leipzig | 0,47 | 0,98 | 0,43 | 0,83 |
| Dresden | 0,58 | 1,02 | 0,47 | 0,65 |
| Mannheim | 0,39 | 0,86 | 0,37 | 0,82 |
| Augsburg | 0,47 | 0,95 | 0,39 | 0,71 |
| Chemnitz | 0,36 | 1,32 | 0,15 | 0,73 |
| Kiel | 0,28 | 1,03 | 0,65 | 0,91 |
| Halle (Saale) | 0,53 | 0,94 | 0,43 | 0,91 |
| Magdeburg | 0,57 | 1,19 | 0,29 | 0,62 |
| Erfurt | 0,67 | 0,98 | 0,24 | 0,86 |
| Mainz | 0,49 | 0,88 | 0,29 | 0,87 |
| Kassel | 0,61 | 1,06 | 0,20 | 0,89 |
| Ulm/Neu-Ulm | 0,42 | 1,18 | 0,32 | 0,69 |
| Potsdam | 0,34 | 0,76 | 0,58 | 0,70 |
| Fürth | 0,30 | 0,80 | 0,21 | 0,70 |
| Jena | 0,45 | 0,88 | 0,32 | 1,24 |
| Gera | 0,48 | 1,08 | 0,12 | 0,82 |
| Kaiserslautern | 0,38 | 1,39 | 0,08 | 0,92 |
| Zwickau | 0,26 | 1,24 | 0,12 | 0,62 |
| Schwerin | 0,49 | 1,04 | 0,28 | 0,91 |
| Dessau-Roßlau | 0,17 | 1,24 | 0,66 | 0,61 |

| Verkehrsmittelanteile relativ | | | |
|-------------------------------|-------|-------|-------|
| ÖPV | MIV | Rad | Fuß |
| 26,2% | 30,9% | 13,1% | 29,8% |
| 23,6% | 27,2% | 14,5% | 34,6% |
| 22,5% | 33,6% | 12,5% | 31,4% |
| 14,6% | 36,6% | 26,5% | 22,3% |
| 17,4% | 36,1% | 16,0% | 30,4% |
| 21,3% | 37,6% | 17,4% | 23,8% |
| 16,0% | 35,3% | 15,0% | 33,7% |
| 18,7% | 37,9% | 15,3% | 28,1% |
| 14,1% | 51,4% | 5,8% | 28,7% |
| 9,7% | 35,9% | 22,6% | 31,8% |
| 18,7% | 33,5% | 15,4% | 32,4% |
| 21,3% | 44,6% | 10,8% | 23,3% |
| 24,4% | 35,7% | 8,8% | 31,1% |
| 19,2% | 34,8% | 11,6% | 34,5% |
| 22,2% | 38,3% | 7,3% | 32,2% |
| 16,0% | 45,3% | 12,4% | 26,3% |
| 14,3% | 32,0% | 24,2% | 29,5% |
| 15,0% | 39,8% | 10,5% | 34,7% |
| 15,7% | 30,5% | 11,0% | 42,9% |
| 19,2% | 43,3% | 4,9% | 32,7% |
| 13,6% | 50,2% | 2,8% | 33,4% |
| 11,7% | 55,3% | 5,3% | 27,7% |
| 17,8% | 38,3% | 10,4% | 33,4% |
| 6,3% | 46,2% | 24,8% | 22,8% |

nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2008

Mobilität in Städten - SrV 2008

Zeitraum: alle Monate

Stadt: Städtevergleich

Wochentag: mittlerer Werktag

Tab 10 (b)

Verkehrsmittelbenutzungsstruktur im Binnenverkehr

| Stadt | Verkehrsmittelanteile absolut [Wege/P,d] | | | |
|---|---|-------------|-------------|-------------|
| | ÖPV | MIV | Rad | Fuß |
| Coswig/Radebeul | 0,08 | 1,09 | 0,60 | 0,64 |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 0,08 | 1,02 | 0,38 | 0,33 |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 0,09 | 0,76 | 0,43 | 0,29 |
| Freital/Tharandt | 0,11 | 1,00 | 0,08 | 0,52 |
| Oranienburg | 0,05 | 0,79 | 0,52 | 0,55 |
| Eberswalde | 0,26 | 1,10 | 0,37 | 0,79 |
| Pirna | 0,21 | 0,80 | 0,35 | 0,72 |
| Bernau bei Berlin | 0,07 | 0,80 | 0,34 | 0,70 |
| Riesa | 0,12 | 1,09 | 0,40 | 0,74 |
| Meißen | 0,21 | 0,82 | 0,22 | 0,89 |
| Strausberg | 0,10 | 0,86 | 0,28 | 0,70 |
| Spremberg | 0,06 | 1,17 | 0,38 | 0,48 |
| Ludwigsfelde | 0,01 | 0,82 | 0,69 | 0,54 |
| Radeberg | 0,05 | 0,86 | 0,37 | 0,76 |
| Kamenz | 0,07 | 1,07 | 0,25 | 0,88 |
| Heidenau | 0,02 | 0,64 | 0,24 | 0,79 |
| Eichwalde/Zeuthen | 0,04 | 0,63 | 0,45 | 0,38 |
| Großenhain | 0,06 | 0,90 | 0,59 | 0,58 |
| Rüdersdorf bei Berlin | 0,09 | 0,78 | 0,16 | 0,56 |
| Dippoldiswalde | 0,14 | 0,93 | 0,07 | 0,62 |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | 0,54 | 0,94 | 0,39 | 0,80 |

| Verkehrsmittelanteile relativ | | | |
|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| ÖPV | MIV | Rad | Fuß |
| 3,1% | 45,2% | 25,1% | 26,5% |
| 4,6% | 56,3% | 21,1% | 18,0% |
| 5,6% | 48,7% | 27,3% | 18,4% |
| 6,7% | 58,3% | 4,6% | 30,3% |
| 2,4% | 41,5% | 27,3% | 28,7% |
| 10,4% | 43,7% | 14,6% | 31,3% |
| 10,1% | 38,4% | 16,9% | 34,5% |
| 3,4% | 41,9% | 17,8% | 36,9% |
| 4,9% | 46,5% | 17,1% | 31,5% |
| 9,8% | 38,3% | 10,5% | 41,5% |
| 5,4% | 44,1% | 14,2% | 36,3% |
| 2,7% | 56,0% | 18,2% | 23,1% |
| 0,5% | 40,0% | 33,4% | 26,1% |
| 2,2% | 42,2% | 18,2% | 37,4% |
| 3,1% | 47,0% | 11,1% | 38,7% |
| 1,1% | 37,9% | 14,4% | 46,7% |
| 2,9% | 41,8% | 30,0% | 25,2% |
| 2,6% | 42,4% | 27,7% | 27,3% |
| 5,7% | 49,1% | 10,1% | 35,1% |
| 8,0% | 52,7% | 3,9% | 35,4% |
| 19,8% | 35,5% | 14,8% | 29,9% |

nach Tab 6.6 der Standardauswertung zum SrV 2008

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 11 (a)

Zeitraum: alle Monate
Stadt: Städtevergleich
Wochentag: mittlerer Werktag
Gruppierung: Wege < 100km

Mittlere Reisezeiten nach räumlichen Verkehrsarten

| Stadt | Mittlere Reisezeiten pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [min] | | | | Reisezeitverhältnis ÖPV : MIV | |
|-------------------|--|------|---------------|------|----------------------------------|---------------|
| | Binnenverkehr | | Gesamtverkehr | | Binnenverkehr | Gesamtverkehr |
| | MIV | ÖPV | MIV | ÖPV | | |
| Berlin | 21,0 | 38,6 | 22,2 | 40,1 | 1,84 | 1,80 |
| Frankfurt am Main | 16,3 | 32,6 | 20,9 | 34,9 | 2,00 | 1,67 |
| Düsseldorf | 16,1 | 29,8 | 20,5 | 33,7 | 1,85 | 1,64 |
| Bremen | 17,6 | 33,8 | 19,0 | 34,9 | 1,92 | 1,84 |
| Leipzig | 16,5 | 34,1 | 20,5 | 41,0 | 2,07 | 2,00 |
| Dresden | 17,2 | 31,9 | 20,3 | 34,2 | 1,86 | 1,69 |
| Mannheim | 14,8 | 29,0 | 19,1 | 38,0 | 1,96 | 1,99 |
| Augsburg | 14,9 | 30,8 | 19,3 | 37,2 | 2,07 | 1,92 |
| Chemnitz | 16,4 | 35,4 | 18,9 | 39,4 | 2,16 | 2,09 |
| Kiel | 14,2 | 28,0 | 17,8 | 29,2 | 1,97 | 1,64 |
| Halle (Saale) | 16,4 | 32,0 | 21,1 | 35,0 | 1,95 | 1,66 |
| Magdeburg | 14,9 | 33,3 | 17,5 | 35,9 | 2,24 | 2,06 |
| Erfurt | 15,9 | 29,2 | 18,9 | 31,6 | 1,84 | 1,67 |
| Mainz | 13,5 | 28,8 | 19,2 | 38,3 | 2,14 | 1,99 |
| Kassel | 14,9 | 29,6 | 18,0 | 32,4 | 1,98 | 1,80 |
| Ulm/Neu-Ulm | 14,3 | 27,8 | 16,7 | 29,5 | 1,95 | 1,77 |
| Potsdam | 14,5 | 28,1 | 19,8 | 44,3 | 1,93 | 2,24 |
| Fürth | 11,9 | 26,7 | 17,7 | 32,7 | 2,24 | 1,85 |
| Jena | 14,8 | 27,2 | 18,8 | 34,5 | 1,84 | 1,84 |
| Gera | 14,4 | 28,7 | 18,5 | 34,4 | 2,00 | 1,86 |
| Kaiserslautern | 13,0 | 27,7 | 17,1 | 33,1 | 2,12 | 1,94 |
| Zwickau | 14,6 | 30,9 | 17,8 | 34,3 | 2,12 | 1,92 |
| Schwerin | 15,6 | 28,0 | 19,2 | 28,3 | 1,79 | 1,48 |
| Dessau-Roßlau | 14,7 | 29,1 | 19,0 | 39,2 | 1,98 | 2,06 |

nach Tab 7.1.1 und 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 11 (b)

Zeitraum: alle Monate
Stadt: Städtevergleich
Wochentag: mittlerer Werktag
Gruppierung: Wege < 100km

Mittlere Reisezeiten nach räumlichen Verkehrsarten

| Stadt | Mittlere Reisezeiten pro Weg nach räumlichen Verkehrsarten [min] | | | | Reisezeitverhältnis ÖPV : MIV | |
|---|--|-------------|---------------|-------------|----------------------------------|---------------|
| | Binnenverkehr | | Gesamtverkehr | | Binnenverkehr | Gesamtverkehr |
| | MIV | ÖPV | MIV | ÖPV | | |
| Coswig/Radebeul | 10,7 | 19,9 | 16,9 | 39,5 | 1,86 | 2,34 |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 10,8 | 37,3 | 20,0 | 48,8 | 3,44 | 2,44 |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 11,1 | 27,7 | 19,5 | 50,4 | 2,50 | 2,58 |
| Freital/Tharandt | 11,3 | 29,2 | 19,3 | 40,4 | 2,59 | 2,09 |
| Oranienburg | 11,1 | 26,1 | 19,6 | 56,3 | 2,36 | 2,88 |
| Eberswalde | 13,5 | 28,6 | 18,8 | 44,7 | 2,13 | 2,37 |
| Pirna | 11,9 | 47,1 | 20,3 | 51,2 | 3,95 | 2,53 |
| Bernau bei Berlin | 12,5 | 31,2 | 24,3 | 54,2 | 2,49 | 2,23 |
| Riesa | 9,6 | 20,5 | 14,9 | 45,2 | 2,12 | 3,02 |
| Meißen | 11,3 | 27,0 | 20,8 | 40,2 | 2,38 | 1,93 |
| Strausberg | 11,3 | 29,7 | 22,0 | 59,7 | 2,62 | 2,71 |
| Spremberg | 11,4 | 22,5 | 19,2 | 50,0 | 1,97 | 2,61 |
| Ludwigsfelde | 10,5 | 18,3 | 19,7 | 57,7 | 1,74 | 2,94 |
| Radeberg | 11,7 | 34,3 | 21,5 | 49,8 | 2,92 | 2,32 |
| Kamenz | 10,7 | 26,8 | 20,1 | 48,7 | 2,51 | 2,42 |
| Heidenau | 8,8 | 16,8 | 18,7 | 42,6 | 1,92 | 2,28 |
| Eichwalde/Zeuthen | 8,9 | 26,0 | 20,2 | 53,9 | 2,94 | 2,67 |
| Großenhain | 10,3 | 22,3 | 19,4 | 49,8 | 2,17 | 2,56 |
| Rüdersdorf bei Berlin | 10,5 | 27,1 | 21,7 | 58,3 | 2,58 | 2,69 |
| Dippoldiswalde | 10,0 | 27,0 | 19,3 | 34,3 | 2,71 | 1,78 |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | 17,1 | 33,3 | 20,3 | 37,9 | 1,98 | 1,87 |

nach Tab 7.1.1 und 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 12 (a)

Zeitraum: alle Monate
 Stadt: Städtevergleich
 Wochentag: mittlerer Werktag
 Gruppierung: Wege < 100km

Mittlere Entfernungen nach räumlichen Verkehrsarten

| Stadt | Mittlere Entfernungen nach räumlichen Verkehrsarten [km] | | | | Entfernungsverhältnis ÖPV : MIV | |
|-------------------|--|------|---------------|------|------------------------------------|---------------|
| | Binnenverkehr | | Gesamtverkehr | | Binnenverkehr | Gesamtverkehr |
| | MIV | ÖPV | MIV | ÖPV | | |
| Berlin | 8,2 | 10,5 | 9,5 | 11,6 | 1,28 | 1,21 |
| Frankfurt am Main | 6,4 | 7,9 | 12,2 | 9,4 | 1,24 | 0,77 |
| Düsseldorf | 6,0 | 6,6 | 11,1 | 9,5 | 1,10 | 0,86 |
| Bremen | 7,6 | 9,8 | 9,8 | 11,1 | 1,29 | 1,13 |
| Leipzig | 5,8 | 6,8 | 9,5 | 10,3 | 1,16 | 1,08 |
| Dresden | 6,2 | 6,4 | 9,1 | 7,8 | 1,03 | 0,85 |
| Mannheim | 5,8 | 6,0 | 11,5 | 11,9 | 1,03 | 1,04 |
| Augsburg | 5,1 | 5,6 | 10,4 | 11,9 | 1,09 | 1,14 |
| Chemnitz | 5,7 | 6,2 | 8,6 | 10,1 | 1,09 | 1,17 |
| Kiel | 5,7 | 5,8 | 11,0 | 6,5 | 1,01 | 0,59 |
| Halle (Saale) | 5,8 | 5,5 | 10,6 | 7,9 | 0,94 | 0,75 |
| Magdeburg | 5,9 | 6,4 | 9,5 | 7,9 | 1,09 | 0,83 |
| Erfurt | 6,3 | 6,1 | 9,8 | 7,8 | 0,98 | 0,80 |
| Mainz | 4,9 | 5,9 | 10,6 | 12,2 | 1,22 | 1,15 |
| Kassel | 4,5 | 5,3 | 8,0 | 7,2 | 1,16 | 0,90 |
| Ulm/Neu-Ulm | 5,6 | 6,0 | 8,8 | 8,0 | 1,09 | 0,91 |
| Potsdam | 5,1 | 5,6 | 10,4 | 16,6 | 1,08 | 1,59 |
| Fürth | 4,2 | 5,6 | 9,3 | 9,1 | 1,33 | 0,98 |
| Jena | 5,3 | 5,7 | 9,5 | 9,3 | 1,08 | 0,98 |
| Gera | 5,2 | 5,7 | 10,2 | 8,7 | 1,10 | 0,85 |
| Kaiserslautern | 5,3 | 5,2 | 10,0 | 9,6 | 0,96 | 0,96 |
| Zwickau | 5,4 | 5,9 | 8,8 | 8,8 | 1,10 | 1,01 |
| Schwerin | 6,4 | 6,9 | 10,9 | 7,1 | 1,08 | 0,65 |
| Dessau-Roßlau | 5,5 | 6,1 | 9,8 | 17,2 | 1,12 | 1,74 |

nach Tab 7.1.1 und 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 12 (b)

Zeitraum: alle Monate
Stadt: Städtevergleich
Wochentag: mittlerer Werktag
Gruppierung: Wege < 100km

Mittlere Entfernungen nach räumlichen Verkehrsarten

| Stadt | Mittlere Entfernungen nach räumlichen Verkehrsarten [km] | | | | Entfernungsverhältnis ÖPV : MIV | |
|---|--|------------|---------------|-------------|------------------------------------|---------------|
| | Binnenverkehr | | Gesamtverkehr | | Binnenverkehr | Gesamtverkehr |
| | MIV | ÖPV | MIV | ÖPV | | |
| Coswig/Radebeul | 3,6 | 4,8 | 7,6 | 11,8 | 1,35 | 1,55 |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 4,3 | 7,5 | 10,8 | 19,5 | 1,73 | 1,82 |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 4,8 | 4,8 | 10,2 | 17,8 | 1,00 | 1,74 |
| Freital/Tharandt | 3,7 | 5,5 | 8,6 | 10,4 | 1,49 | 1,21 |
| Oranienburg | 3,9 | 6,1 | 12,2 | 28,5 | 1,57 | 2,34 |
| Eberswalde | 4,2 | 5,1 | 9,4 | 18,6 | 1,22 | 1,99 |
| Pirna | 4,2 | 6,5 | 10,9 | 13,5 | 1,56 | 1,23 |
| Bernau bei Berlin | 4,2 | 8,0 | 12,7 | 26,0 | 1,90 | 2,05 |
| Riesa | 3,5 | 4,1 | 8,3 | 21,8 | 1,17 | 2,62 |
| Meißen | 3,5 | 4,4 | 11,1 | 11,9 | 1,26 | 1,07 |
| Strausberg | 4,2 | 8,4 | 14,1 | 26,6 | 2,01 | 1,89 |
| Spremberg | 4,5 | 4,9 | 11,6 | 20,7 | 1,08 | 1,79 |
| Ludwigsfelde | 4,0 | 4,1 | 12,8 | 29,2 | 1,03 | 2,28 |
| Radeberg | 3,0 | 5,7 | 9,9 | 15,2 | 1,88 | 1,53 |
| Kamenz | 3,7 | 4,6 | 12,3 | 20,5 | 1,24 | 1,66 |
| Heidenau | 2,9 | 3,1 | 10,7 | 15,4 | 1,06 | 1,44 |
| Eichwalde/Zeuthen | 2,8 | 5,5 | 11,7 | 22,7 | 1,97 | 1,94 |
| Großenhain | 3,3 | 5,8 | 11,8 | 18,5 | 1,74 | 1,56 |
| Rüdersdorf bei Berlin | 4,1 | 7,1 | 13,6 | 24,7 | 1,73 | 1,82 |
| Dippoldiswalde | 3,9 | 9,1 | 11,9 | 13,2 | 2,34 | 1,11 |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | 6,5 | 7,8 | 10,0 | 11,0 | 1,2 | 1,1 |

nach Tab 7.1.1 und 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 13 (a)

Zeitraum: alle Monate
Stadt: Städtevergleich
Wochentag: mittlerer Werktag
Gruppierung: Wege < 100km

Mittlere Geschwindigkeiten nach räumlichen Verkehrsarten

| Stadt | Mittlere Geschwindigkeiten nach räumlichen Verkehrsarten [km/h] | | | | Geschwindigkeitsverhältnis ÖPV : MIV | |
|-------------------|---|------|---------------|------|---|---------------|
| | Binnenverkehr | | Gesamtverkehr | | Binnenverkehr | Gesamtverkehr |
| | MIV | ÖPV | MIV | ÖPV | | |
| Berlin | 23,6 | 16,4 | 24,9 | 17,0 | 0,70 | 0,68 |
| Frankfurt am Main | 23,5 | 15,1 | 30,6 | 16,2 | 0,64 | 0,53 |
| Düsseldorf | 23,2 | 14,5 | 28,7 | 16,5 | 0,62 | 0,57 |
| Bremen | 26,1 | 17,2 | 29,1 | 18,1 | 0,66 | 0,62 |
| Leipzig | 22,3 | 13,1 | 25,3 | 14,6 | 0,59 | 0,58 |
| Dresden | 22,3 | 12,9 | 24,9 | 13,8 | 0,58 | 0,55 |
| Mannheim | 25,4 | 13,0 | 32,9 | 16,3 | 0,51 | 0,50 |
| Augsburg | 21,3 | 11,5 | 27,1 | 15,5 | 0,54 | 0,57 |
| Chemnitz | 22,8 | 12,1 | 26,0 | 14,2 | 0,53 | 0,54 |
| Kiel | 24,8 | 14,2 | 31,0 | 14,7 | 0,57 | 0,47 |
| Halle (Saale) | 22,6 | 11,3 | 26,7 | 12,8 | 0,50 | 0,48 |
| Magdeburg | 24,4 | 12,6 | 28,9 | 13,1 | 0,52 | 0,45 |
| Erfurt | 24,5 | 13,4 | 28,7 | 14,5 | 0,55 | 0,50 |
| Mainz | 22,9 | 13,4 | 30,0 | 17,0 | 0,59 | 0,57 |
| Kassel | 20,7 | 12,2 | 24,9 | 13,5 | 0,59 | 0,54 |
| Ulm/Neu-Ulm | 25,1 | 14,4 | 29,5 | 15,9 | 0,58 | 0,54 |
| Potsdam | 22,3 | 12,7 | 29,0 | 20,7 | 0,57 | 0,71 |
| Fürth | 22,9 | 14,6 | 29,3 | 17,5 | 0,64 | 0,60 |
| Jena | 22,3 | 13,9 | 26,2 | 15,1 | 0,62 | 0,58 |
| Gera | 22,3 | 13,0 | 28,5 | 14,4 | 0,58 | 0,51 |
| Kaiserslautern | 25,1 | 11,7 | 29,8 | 14,5 | 0,47 | 0,49 |
| Zwickau | 23,0 | 13,0 | 27,0 | 14,8 | 0,56 | 0,55 |
| Schwerin | 25,5 | 16,2 | 30,0 | 16,3 | 0,64 | 0,54 |
| Dessau-Roßlau | 23,5 | 15,1 | 27,2 | 23,9 | 0,64 | 0,88 |

nach Tab 7.1.1 und 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 13 (b)

Zeitraum: alle Monate
Stadt: Städtevergleich
Wochentag: mittlerer Werktag
Gruppierung: Wege < 100km

Mittlere Geschwindigkeiten nach räumlichen Verkehrsarten

| Stadt | Mittlere Geschwindigkeiten nach räumlichen Verkehrsarten [km/h] | | | | Geschwindigkeitsverhältnis ÖPV : MIV | |
|---|---|-------------|---------------|-------------|---|---------------|
| | Binnenverkehr | | Gesamtverkehr | | Binnenverkehr | Gesamtverkehr |
| | MIV | ÖPV | MIV | ÖPV | | |
| Coswig/Radebeul | 20,7 | 17,2 | 24,5 | 18,3 | 0,83 | 0,75 |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 24,6 | 14,9 | 29,7 | 24,8 | 0,61 | 0,83 |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 24,7 | 11,5 | 29,5 | 20,6 | 0,46 | 0,70 |
| Freital/Tharandt | 22,1 | 11,8 | 27,2 | 16,9 | 0,54 | 0,62 |
| Oranienburg | 21,7 | 16,9 | 31,0 | 30,3 | 0,78 | 0,98 |
| Eberswalde | 21,2 | 12,3 | 25,8 | 20,4 | 0,58 | 0,79 |
| Pirna | 24,5 | 10,3 | 31,0 | 16,6 | 0,42 | 0,54 |
| Bernau bei Berlin | 22,4 | 16,2 | 28,8 | 28,8 | 0,72 | 1,00 |
| Riesa | 22,5 | 15,0 | 27,5 | 25,6 | 0,67 | 0,93 |
| Meißen | 20,1 | 11,2 | 27,5 | 16,2 | 0,56 | 0,59 |
| Strausberg | 25,4 | 20,4 | 32,6 | 26,9 | 0,80 | 0,83 |
| Spremberg | 26,1 | 15,4 | 33,0 | 21,8 | 0,59 | 0,66 |
| Ludwigsfelde | 24,5 | 13,8 | 34,9 | 32,8 | 0,56 | 0,94 |
| Radeberg | 20,8 | 11,4 | 27,4 | 19,4 | 0,55 | 0,71 |
| Kamenz | 21,8 | 11,9 | 30,5 | 23,6 | 0,55 | 0,77 |
| Heidenau | 24,9 | 13,4 | 30,8 | 22,2 | 0,54 | 0,72 |
| Eichwalde/Zeuthen | 20,1 | 12,6 | 29,6 | 25,9 | 0,62 | 0,88 |
| Großenhain | 22,0 | 16,2 | 31,2 | 21,1 | 0,74 | 0,68 |
| Rüdersdorf bei Berlin | 26,0 | 19,1 | 33,5 | 24,8 | 0,73 | 0,74 |
| Dippoldiswalde | 27,9 | 23,7 | 34,8 | 24,5 | 0,85 | 0,70 |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | 23,4 | 14,7 | 27,2 | 16,6 | 0,63 | 0,61 |

nach Tab 7.1.1 und 7.4.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 14 (a)

Zeitraum: alle Monate
 Stadt: Städtevergleich
 Wochentag: mittlerer Werktag

Verkehrszwecke im Gesamtverkehr

| Stadt | Arbeit | Kindereinr. | Schule/ Ausbildung | dienstl./ geschäftl. | Einkauf | private Erledigung | Freizeit | Wohnung | And. Zweck |
|-------------------|--------|-------------|-----------------------|-------------------------|---------|-----------------------|----------|---------|------------|
| Berlin | 12,4% | 3,2% | 7,6% | 2,2% | 12,0% | 5,1% | 15,2% | 41,2% | 0,9% |
| Frankfurt am Main | 13,8% | 3,8% | 7,3% | 2,0% | 11,7% | 4,2% | 14,2% | 42,1% | 0,8% |
| Düsseldorf | 12,9% | 2,9% | 7,0% | 1,6% | 12,0% | 4,7% | 15,3% | 42,7% | 0,9% |
| Bremen | 11,9% | 3,1% | 7,4% | 1,3% | 11,3% | 4,5% | 16,2% | 42,8% | 1,4% |
| Leipzig | 11,2% | 3,1% | 5,3% | 2,9% | 13,6% | 8,1% | 13,8% | 40,8% | 1,2% |
| Dresden | 13,1% | 2,9% | 7,0% | 1,6% | 13,7% | 5,4% | 14,2% | 40,9% | 1,2% |
| Mannheim | 10,1% | 3,3% | 8,4% | 2,2% | 11,6% | 5,2% | 15,0% | 43,5% | 0,7% |
| Augsburg | 11,5% | 2,8% | 8,0% | 1,4% | 12,0% | 4,9% | 14,9% | 43,5% | 0,9% |
| Chemnitz | 12,7% | 4,4% | 7,1% | 1,0% | 12,5% | 4,9% | 14,4% | 41,9% | 1,2% |
| Kiel | 12,0% | 2,3% | 7,6% | 1,0% | 12,3% | 4,9% | 15,5% | 43,5% | 0,9% |
| Halle (Saale) | 11,5% | 2,8% | 8,1% | 1,7% | 13,4% | 6,7% | 14,0% | 40,5% | 1,2% |
| Magdeburg | 12,9% | 3,1% | 6,6% | 1,7% | 11,5% | 5,2% | 14,9% | 42,4% | 1,6% |
| Erfurt | 12,7% | 3,2% | 6,5% | 2,0% | 12,8% | 5,6% | 14,1% | 41,8% | 1,2% |
| Mainz | 10,7% | 3,5% | 8,9% | 1,7% | 11,2% | 4,7% | 15,2% | 43,2% | 0,9% |
| Kassel | 10,4% | 2,8% | 8,3% | 2,1% | 12,9% | 4,6% | 15,5% | 42,2% | 1,1% |
| Ulm/Neu-Ulm | 13,0% | 3,7% | 7,5% | 1,1% | 10,3% | 4,5% | 15,4% | 43,6% | 1,0% |
| Potsdam | 10,5% | 4,5% | 7,9% | 1,7% | 13,0% | 6,1% | 13,5% | 41,9% | 1,0% |
| Fürth | 11,3% | 3,3% | 8,3% | 1,2% | 12,4% | 5,5% | 13,9% | 42,9% | 1,2% |
| Jena | 13,5% | 3,0% | 9,8% | 2,2% | 11,3% | 5,1% | 13,7% | 39,9% | 1,4% |
| Gera | 12,3% | 3,2% | 6,2% | 1,4% | 15,1% | 7,2% | 13,1% | 40,5% | 1,0% |
| Kaiserslautern | 12,1% | 2,3% | 8,7% | 1,8% | 11,6% | 4,6% | 15,0% | 42,5% | 1,5% |
| Zwickau | 13,6% | 3,2% | 7,0% | 1,4% | 13,2% | 5,4% | 11,2% | 43,4% | 1,6% |
| Schwerin | 12,3% | 2,6% | 6,3% | 2,2% | 13,5% | 5,7% | 14,8% | 41,6% | 1,1% |
| Dessau-Roßlau | 10,7% | 2,6% | 6,2% | 0,8% | 14,0% | 6,7% | 15,3% | 42,6% | 1,1% |

nach Tab 5.1.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 14 (b)

Zeitraum: alle Monate
 Stadt: Städtevergleich
 Wochentag: mittlerer Werktag

Verkehrszwecke im Gesamtverkehr

| Stadt | Arbeit | Kindereinr. | Schule/ Ausbildung | dienstl./ geschäftl. | Einkauf | private Erledigung | Freizeit | Wohnung | And. Zweck |
|---|--------------|-------------|-----------------------|-------------------------|--------------|-----------------------|--------------|--------------|-------------|
| Coswig/Radebeul | 9,9% | 4,3% | 7,1% | 2,6% | 14,5% | 4,7% | 16,0% | 39,8% | 1,2% |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 9,1% | 4,0% | 10,7% | 0,8% | 13,0% | 3,6% | 14,9% | 41,9% | 1,9% |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 10,7% | 5,6% | 10,1% | 1,9% | 11,8% | 3,9% | 12,8% | 42,3% | 0,9% |
| Freital/Tharandt | 10,7% | 3,6% | 7,8% | 5,7% | 13,1% | 5,6% | 11,6% | 40,4% | 1,5% |
| Oranienburg | 11,8% | 3,8% | 5,8% | 1,4% | 11,5% | 6,5% | 14,2% | 42,6% | 2,4% |
| Eberswalde | 12,5% | 2,5% | 7,2% | 1,4% | 13,0% | 5,2% | 13,9% | 43,2% | 1,1% |
| Pirna | 11,7% | 2,8% | 6,3% | 1,8% | 11,9% | 6,2% | 14,1% | 43,3% | 1,8% |
| Bernau bei Berlin | 10,4% | 4,5% | 8,5% | 1,5% | 12,0% | 5,8% | 12,2% | 43,0% | 2,1% |
| Riesa | 10,3% | 4,5% | 5,5% | 0,7% | 13,2% | 6,5% | 15,8% | 42,5% | 1,0% |
| Meißen | 9,7% | 3,7% | 7,8% | 1,9% | 12,3% | 6,9% | 13,6% | 42,9% | 1,3% |
| Strausberg | 11,6% | 2,5% | 6,6% | 1,1% | 13,7% | 5,9% | 13,3% | 44,3% | 1,0% |
| Spremberg | 13,5% | 3,7% | 6,1% | 1,6% | 10,9% | 5,3% | 15,0% | 42,3% | 1,6% |
| Ludwigsfelde | 11,8% | 2,8% | 6,1% | 1,1% | 15,3% | 4,7% | 14,0% | 42,4% | 1,7% |
| Radeberg | 9,6% | 3,4% | 8,8% | 1,7% | 13,5% | 3,8% | 15,5% | 42,8% | 1,0% |
| Kamenz | 10,6% | 3,4% | 6,1% | 1,9% | 11,1% | 5,3% | 16,9% | 43,8% | 0,8% |
| Heidenau | 8,7% | 4,6% | 6,7% | 1,0% | 14,6% | 5,3% | 14,7% | 43,4% | 1,0% |
| Eichwalde/Zeuthen | 9,8% | 4,7% | 7,5% | 1,8% | 14,1% | 5,0% | 13,2% | 42,4% | 1,6% |
| Großenhain | 13,6% | 2,4% | 7,4% | 1,7% | 12,7% | 5,1% | 13,0% | 43,4% | 0,8% |
| Rüdersdorf bei Berlin | 13,3% | 4,9% | 7,0% | 0,9% | 10,9% | 5,5% | 11,7% | 43,8% | 1,9% |
| Dippoldiswalde | 12,3% | 3,7% | 6,6% | 2,3% | 11,5% | 4,9% | 13,7% | 43,8% | 1,2% |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | 12,2% | 3,2% | 7,4% | 1,9% | 12,3% | 5,3% | 14,8% | 41,9% | 1,1% |

nach Tab 5.1.1 der Standardauswertung zum SrV 2008

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 15 (a)

Zeitraum: alle Monate
Stadt: Städtevergleich
Wochentag: mittlerer Werktag
Gruppierung: Wege < 100km

Spezifische Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmitteln in Pkm/P,d im Gesamtverkehr*

| Stadt | zu Fuß | Fahrrad | MIV | ÖPV | Gesamt |
|-------------------|--------|---------|-------|------|--------|
| Berlin | 0,86 | 1,34 | 9,07 | 8,85 | 20,12 |
| Frankfurt am Main | 0,94 | 1,35 | 12,39 | 6,36 | 21,05 |
| Düsseldorf | 0,93 | 1,11 | 13,58 | 6,58 | 22,20 |
| Bremen | 0,76 | 2,53 | 11,81 | 4,57 | 19,67 |
| Leipzig | 0,84 | 1,49 | 11,13 | 5,65 | 19,10 |
| Dresden | 0,73 | 1,97 | 10,99 | 4,77 | 18,46 |
| Mannheim | 0,85 | 1,22 | 14,69 | 5,61 | 22,36 |
| Augsburg | 0,75 | 1,26 | 13,41 | 6,52 | 21,94 |
| Chemnitz | 0,92 | 0,72 | 13,18 | 3,98 | 18,80 |
| Kiel | 0,97 | 2,34 | 14,63 | 1,98 | 19,92 |
| Halle (Saale) | 0,97 | 1,32 | 12,59 | 4,44 | 19,32 |
| Magdeburg | 0,62 | 0,92 | 13,51 | 4,59 | 19,64 |
| Erfurt | 1,07 | 0,98 | 11,36 | 5,47 | 18,88 |
| Mainz | 0,98 | 0,78 | 13,58 | 7,65 | 23,00 |
| Kassel | 1,01 | 0,66 | 10,99 | 4,80 | 17,46 |
| Ulm/Neu-Ulm | 0,80 | 0,98 | 12,86 | 3,59 | 18,24 |
| Potsdam | 0,73 | 1,97 | 11,27 | 9,37 | 23,33 |
| Fürth | 0,80 | 0,95 | 13,71 | 4,61 | 20,08 |
| Jena | 1,46 | 1,09 | 10,12 | 4,64 | 17,31 |
| Gera | 0,81 | 0,31 | 13,85 | 4,54 | 19,51 |
| Kaiserslautern | 1,21 | 0,34 | 16,84 | 4,17 | 22,56 |
| Zwickau | 0,69 | 0,42 | 14,00 | 2,57 | 17,68 |
| Schwerin | 0,99 | 0,91 | 13,96 | 3,48 | 19,33 |
| Dessau-Roßlau | 0,66 | 1,98 | 14,69 | 3,92 | 21,24 |

* bezogen auf alle Personen am Wohnort

Mobilität in Städten - SrV 2008

Tab 15 (b)

Zeitraum: alle Monate
Stadt: Städtevergleich
Wochentag: mittlerer Werktag
Gruppierung: Wege < 100km

Spezifische Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsmitteln in Pkm/P,d im Gesamtverkehr*

| Stadt | zu Fuß | Fahrrad | MIV | ÖPV | Gesamt |
|---|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| Coswig/Radebeul | 0,89 | 2,64 | 12,36 | 2,86 | 18,76 |
| Falkensee/Dallgow/Wustermark | 0,39 | 1,23 | 20,11 | 8,68 | 30,41 |
| Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow | 0,36 | 1,68 | 16,76 | 5,94 | 24,74 |
| Freital/Tharandt | 0,78 | 0,58 | 16,25 | 2,69 | 20,30 |
| Oranienburg | 0,56 | 1,61 | 16,59 | 7,74 | 26,50 |
| Eberswalde | 1,09 | 1,04 | 13,29 | 6,84 | 22,26 |
| Pirna | 0,86 | 1,10 | 15,35 | 4,72 | 22,03 |
| Bernau bei Berlin | 0,84 | 1,06 | 18,67 | 8,51 | 29,07 |
| Riesa | 0,88 | 1,73 | 12,44 | 4,28 | 19,33 |
| Meißen | 1,04 | 0,98 | 15,50 | 3,97 | 21,50 |
| Strausberg | 0,86 | 1,01 | 19,41 | 8,39 | 29,67 |
| Spremberg | 0,53 | 1,38 | 20,16 | 2,59 | 24,66 |
| Ludwigsfelde | 0,61 | 1,76 | 19,78 | 4,98 | 27,13 |
| Radeberg | 0,80 | 1,02 | 16,55 | 3,06 | 21,42 |
| Kamenz | 1,16 | 1,10 | 21,97 | 3,95 | 28,18 |
| Heidenau | 0,91 | 1,00 | 14,98 | 3,88 | 20,77 |
| Eichwalde/Zeuthen | 0,53 | 1,40 | 18,30 | 8,57 | 28,80 |
| Großenhain | 0,53 | 1,32 | 17,90 | 3,12 | 22,87 |
| Rüdersdorf bei Berlin | 0,50 | 0,91 | 22,66 | 7,15 | 31,23 |
| Dippoldiswalde | 0,86 | 0,34 | 22,13 | 2,89 | 26,23 |
| gewogenes Mittel aller** Städte des SrV 2008 | 0,85 | 1,37 | 11,75 | 6,39 | 20,37 |

* bezogen auf alle Personen am Wohnort

** Nicht berücksichtigt sind die Verwaltungsgemeinschaften in Sachsen-Anhalt sowie die Städte und Gemeinden im Kasseler Umland.