



verkehrs- und  
infrastrukturplanung

**vip**

Prof. Dr.-Ing.  
Gerd-Axel Ahrens



## Forschungsprojekt ‚Mobilität in Städten - SrV‘ Erhebungsdurchgang 2013

Kennziffernkatalog aus dem SrV 2008

Kontakt:  
Dr.-Ing. Frank Ließke (Projektleiter)  
Tel.: 0351 / 4633 66 68  
E-Mail: [Frank.liesseske@tu-dresden.de](mailto:Frank.liesseske@tu-dresden.de)

01062 Dresden

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

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

Internet: [www.tu-dresden.de/srv2013](http://www.tu-dresden.de/srv2013)



## 1 Auswertung, Ergebnisse

Die Auswertung erfolgt für alle Auftraggeber in einer weitgehend standardisierten und gegenüber 2008 vergleichbaren Form. Dabei legt die TU Dresden besonderen Wert auf eine hohe Qualität der Daten und ihrer Auswertung.

Für die qualitätsgerechte Berücksichtigung der zahlreichen auftragspezifischen Anforderungen werden umfangreiche Aufbereitungs- und Prüfprozesse durchlaufen, bevor die technische Produktion der Auswertungsdokumente beginnt.

### 1.1 Elemente der Auswertung

Die Auswertung umfasst standardmäßig einen **Methodenbericht** sowie die **Ergebnisdokumentation**.

Vertiefende *stadtspezifische* Auswertungen werden unter Beachtung der statistischen Aussagekraft vorgenommen.

Für stark disaggregierte Auswertungen reichen die üblichen städtischen Stichproben i. d. R. nicht aus. Dies gilt insbesondere für modellierungsrelevante Kennziffern zur Verkehrserzeugung, d. h. personengruppenbezogene und auf Quelle-Ziel-Gruppen bezogene Analysen des spezifischen Verkehrsaufkommens. Daher werden diese Auswertungen auf Basis größerer Stichproben von **SrV-Stadtgruppen** vorgenommen. Die Stadtgruppen werden in jedem SrV-Durchgang aus dem Kreis der Teilnehmer neu gebildet.

Diese Vorgehensweise resultiert aus dem Befund einer Forschungsarbeit<sup>1</sup>, nach dem das spezifische Verkehrsaufkommen auf stark disaggregierter Ebene, d. h. nach Personen- und Quelle-Ziel-Gruppen nahezu unabhängig von der Stadtgröße und weitestgehend übertragbar ist.

Zeitreihenbezogene stadtübergreifende Analysen werden wiederum auf Basis des bekannten **SrV-Städtepegels** sowie neuer Gruppierungen von Pegelstädten vorgenommen.

Zur Standardauswertung des SrV 2013 gehören weiterhin der **SrV-Städtevergleich** sowie ein stadtspezifischer **SrV-Steckbrief**.

---

<sup>1</sup> Wittwer, Rico: Raumstrukturelle Einflüsse auf das Verkehrsverhalten - Nutzbarkeit der Ergebnisse großräumiger und lokaler Haushaltsbefragungen für makroskopische Verkehrsplanungsmodelle. Dissertation, 2008

Die Übergabe der Ergebnisse erfolgt in **gedruckter** (Berichte, Tabellen und ggf. stadtspezifische grafische Ergebnisdarstellungen) sowie in **elektronischer** Form (XLSX, PDF).

Sofern keine rechtlichen Vorschriften dagegensprechen, können nach Abschluss des Projektes die Einzeldatensätze in anonymisierter Form an den Auftraggeber übergeben werden.

## 1.2 Kennziffernkatalog

Die auszuwertenden Kennziffern entsprechen im Kern dem Auswertungskatalog des SrV 2008, ggf. modifiziert um neue Anforderungen u. a. aus dem Kreis der SrV-Auftraggeber.

Die folgende Aufzählung gibt einen Überblick über die 2008 in der Standardauswertung ausgewerteten Kennziffern. Sie werden für Stichproben von 1000 befragten Personen und alle größeren Stichproben berechnet. Bei kleineren Stichproben, die z. B. für die Analyse von Teilräumen oder Personengruppen verfügbar sind, erfolgt die Auswertung teilweise in aggregierter Form, um die erforderlichen Fallzahlen aufzubringen.

Kennziffern, die für eine Zeitreihenauswertung auf Basis der Mindeststichprobe von 1000 Personen üblicherweise in Betracht kommen, sind in der nachfolgenden Übersicht unterstrichen. Eine stadtspezifische Zeitreihenauswertung gehört nicht zum Leistungsumfang der SrV-Standardauswertung.

### STADTSPEZIFISCHE AUSWERTUNGEN

#### **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 Vorjahr 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
- 3.10 Gehzeit von der Wohnung zu den meistgenutzten ÖPV-Haltestellen

3.11 Anteil der ganztägig 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

5.2 Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten und Hauptverkehrsmittel

5.3 Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten und Verkehrsmittelgruppen (Modal Split)

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

**MODELLIERUNGSRELEVANTE KENNZIFFERN  
FÜR STADTGRUPPEN ODER STÄDTE MIT GROSSEN STICHPROBEN**

**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