



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**

Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Professur für Mobilitätssystemplanung



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

Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“



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



Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“

Im Auftrag von:

Städten, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden,
Planungsverbänden, Landkreisen und Bundesländern

Bearbeitet durch:

Technische Universität Dresden
Professur für Mobilitätssystemplanung

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

Empfohlene Zitierweise:

Hubrich, S.; Wittwer, R.; Ließke, F.; Wittig, S.; Schönherr, F.; Gerike, R. (2025): Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“. Technische Universität Dresden. <https://tu-dresden.de/srv>.

Vorwort

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

Die Technische Universität Dresden (TU Dresden) stellte mit der bundesweiten Studie „Mobilität in Städten – SrV 2023“ erneut hochwertige Ergebnisse zur Mobilität im kommunalen Kontext bereit.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die methodischen Grundlagen und Hintergründe dieses Projektes. Er bildet damit die Basis für das Verständnis und die sachgerechte Handhabung der vielfältigen Daten und Ergebnisse. Diese sind für 134 Untersuchungsräume sowie 10 sogenannte Stadtgruppen verfügbar, die aus etwa 500 Städten und Gemeinden gebildet wurden.

Mit der konsequent einheitlichen Anwendung des hier beschriebenen Erhebungsdesigns im heterogenen Feld der untersuchten Kommunen erfüllt die TU Dresden eine ganz wesentliche Anforderung aus Wissenschaft und Praxis in Bezug auf die Vergleichbarkeit von Daten.

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

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

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

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

Dresden, im September 2025

Inhalt

Vorwort.....	III
Abbildungsverzeichnis	VII
Tabellenverzeichnis	IX
1 Einleitung.....	1
1.1 Ausgangssituation und Zielstellung.....	1
1.2 Organisationsstruktur	3
1.3 Untersuchungsräume	4
2 Begriffe und Definitionen.....	7
2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes	7
2.1.1 Grundgesamtheit und Untersuchungseinheiten	7
2.1.2 Inhaltliche Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs	7
2.1.3 Räumliche Abgrenzung	8
2.1.4 Stadtgruppen	9
2.2 Einige Definitionen.....	10
2.2.1 Mobile Person	10
2.2.2 Weg.....	11
2.2.3 Zweckabgrenzung.....	12
2.2.4 Verkehrsmittel, Hauptverkehrsmittel und Hauptverkehrsmittelgruppen	14
2.2.5 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln.....	15
2.2.6 Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit	16
2.2.7 Wetter.....	16
2.2.8 Ökonomischer Status.....	17
3 Erhebungszeitraum und Stichtage	19
3.1 Erhebungszeitraum	19
3.2 Stichtage.....	19
4 Erhebungsmerkmale	20
4.1 Merkmalsabgrenzung	20
4.2 Merkmale des Haushaltes	20
4.3 Merkmale der Personen	21
4.4 Merkmale der Wege	22
4.5 Zusatzmerkmale.....	22
5 Erhebungsmethodik.....	26
5.1 Überblick	26
5.2 Telefonnummernrecherche	28

5.3	Versand der Erhebungsunterlagen	29
5.4	Telefonische Befragung	30
5.4.1	Ablauf und besondere Randbedingungen	30
5.4.2	Kontaktversuche und Neutermindierung	30
5.5	Online-Befragung.....	31
5.5.1	Ablauf und besondere Randbedingungen.....	31
5.5.2	Erinnerungsaktivitäten.....	39
5.6	Wechsel der Befragungsmethode	40
5.7	Begleitende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	40
6	Stichprobe.....	42
6.1	Stichprobenanlage und -ziehung.....	42
6.2	Umfang der Nettostichprobe	44
6.3	Umfang der Auswahlstichprobe	47
6.4	Stichprobensteuerung.....	49
7	Befragungsunterlagen.....	50
7.1	Begleitschreiben.....	50
7.1.1	Briefkopf und Unterzeichner	50
7.1.2	Ankündigungsschreiben.....	50
7.1.3	Erinnerungsschreiben.....	51
7.1.4	Stichtagsinformation.....	51
7.1.5	Barrierefreiheit und Mehrsprachigkeit.....	58
7.2	Kurzfragebogen.....	58
7.3	Datenschutzmaterialien.....	61
7.4	Merkblatt zur Wegeprotokollierung	61
8	Feldarbeit und -verlauf	66
8.1	Aufgaben während der Feldphase	66
8.2	Dimensionen der Feldarbeit.....	67
8.3	Stichprobenausschöpfung und Antwortmethode.....	68
9	Datenaufbereitung.....	70
9.1	Notwendigkeit, Ziel und Umfang der Datenaufbereitung.....	70
9.2	Überprüfung von Adressangaben	70
9.3	Einzelfallprüfung unplausibler Angaben	71
9.4	Prüfung und Zuordnung der Informationen aus offenen Textfeldern.....	73
9.5	Überprüfung geschätzter Wegelängen	73

9.6	Vorbereitung der Datenbereitstellung für die Weiternutzung	74
10	Analyse des Nonresponse und Gewichtung	76
10.1	Erfordernis und Zielstellung	76
10.2	Generelle Selektivitätsanalyse.....	77
10.3	Stichprobenselektivität im Vergleich SrV 2018 und SrV 2023 (Wiederholerstädte).....	83
10.4	Gewichtung.....	89
11	Bereitstellung von Daten und Ergebnissen	92
12	Fazit	93
13	Literatur	95
Anhang I – Erhebungszeiträume		
Anhang II – Fragebogen		

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Organisationsstruktur des SrV 2023	3
Abbildung 1-2:	Untersuchungsräume des SrV 2023 (1)	5
Abbildung 1-3:	Untersuchungsräume des SrV 2023 (2)	6
Abbildung 2-1:	Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs	8
Abbildung 2-2:	Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet	9
Abbildung 2-3:	Definitionen einer mobilen Person	11
Abbildung 3-1:	Stichtage im Freistaat Sachsen für das SrV 2023.....	19
Abbildung 5-1:	Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2023.....	27
Abbildung 5-2:	Portalseite mit Zugang zum Online-Fragebogen.....	33
Abbildung 5-3:	Online-Fragebogen, Übersichtsseite	34
Abbildung 5-4:	Online-Fragebogen, Haushaltsangaben (Auszug)	34
Abbildung 5-5:	Online-Fragebogen, Personenangaben (Übersicht).....	35
Abbildung 5-6:	Online-Fragebogen, Personenangaben (Auszug)	35
Abbildung 5-7:	Online-Fragebogen, Wegerfassung (Übersicht).....	36
Abbildung 5-8:	Online-Fragebogen, Bereich Wegerfassung (Auszug 1)...	37
Abbildung 5-9:	Online-Fragebogen, Bereich Wegerfassung (Auszug 2)...	38
Abbildung 5-10:	Online-Fragebogen, Bereich Wegerfassung (Auszug 3)...	39
Abbildung 5-11:	Auszug aus der stadtspezifischen Öffentlichkeitsarbeit für das SrV-Projekt in Potsdam	41
Abbildung 6-1:	Grundprinzip der Stichprobensteuerung	49
Abbildung 7-1:	Ankündigungsschreiben für Haushalte mit direkt verfügbarer Telefonnummer (hier ohne Faksimile- Unterschriften)	52
Abbildung 7-2:	Ankündigungsschreiben für Haushalte ohne direkt verfügbare Telefonnummer (hier ohne Faksimile- Unterschriften)	53
Abbildung 7-3:	Erinnerungsschreiben für Haushalte ohne direkt verfügbare Telefonnummer (hier ohne Faksimile- Unterschriften)	54
Abbildung 7-4:	Erinnerungsschreiben für Haushalte ohne direkt verfügbare Telefonnummer (hier ohne Faksimile- Unterschriften)	55
Abbildung 7-5:	Stichtagsschreiben für Haushalte ohne direkt verfügbare Telefonnummer (hier ohne Faksimile- Unterschriften)	56

Abbildung 7-6:	Rückseite mit Informationstext in englischer, französischer, russischer, ukrainischer und türkischer Sprache.....	57
Abbildung 7-7:	Kurzfragebogen (Seite 1).....	59
Abbildung 7-8:	Kurzfragebogen (Seite 2).....	60
Abbildung 7-9:	Datenschutzerklärung nach DSGVO (Seite 1).....	62
Abbildung 7-10:	Datenschutzerklärung nach DSGVO (Seite 2).....	63
Abbildung 7-11:	Merkblatt zur Wegeprotokollierung (Seite 1).....	64
Abbildung 7-12:	Merkblatt zur Wegeprotokollierung (Seite 2).....	65
Abbildung 8-1:	Entwicklung der Versandmengen und Telefonkontakte im Verlauf der Feldzeit (kumuliert).....	67
Abbildung 8-2:	Entwicklung der Sollstichprobe im Verlauf der Feldzeit (kumuliert).....	68
Abbildung 8-3:	Erfolgreich befragte Haushalte nach Befragungsmethode (mit und ohne direkt verfügbare Telefonnummer)	69
Abbildung 9-1:	Benutzeroberfläche der Datenbank zur Einzelfallprüfung	72
Abbildung 9-2:	Teilraumklassifizierung (schematisch)	75
Abbildung 10-1:	Selektivität: Übermittlung der Informationen zu den Wegen (ungewichtet).....	83
Abbildung 10-2:	Selektivität: Normalität des Stichtags (ungewichtet).....	84
Abbildung 10-3:	Selektivität: Erwerbstätigkeit, formale Bildung, Pkw-Zugang (ungewichtet).....	85
Abbildung 10-4:	Selektivität: Verfügbarkeit Haushalts-Pkw am Stichtag (ungewichtet).....	86
Abbildung 10-5:	Selektivität: Verfügbarkeit Fahrrad ohne Elektroantrieb am Stichtag (ungewichtet)	87
Abbildung 10-6:	Selektivität: Verfügbarkeit Elektrofahrrad am Stichtag (ungewichtet).....	87
Abbildung 10-7:	Selektivität: Verfügbarkeit ÖV-Zeitkarte am Stichtag (ungewichtet).....	88

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Wertigkeiten der Wettermerkmale.....	17
Tabelle 2-2:	Ökonomischer Status nach Haushaltseinkommen und gewichteter Haushaltsgröße nach OECD	18
Tabelle 4-1:	Untersuchungsraumspezifische Zusatzmerkmale.....	25
Tabelle 5-1:	Erhebungsmaterialien.....	29
Tabelle 6-1:	Vereinfachte Rechnung zur Bestimmung des Übersteuerungsfaktors	48
Tabelle 10-1:	Gründe für die Nichtteilnahme an den SrV-Durchgängen 2018 vs. 2023	79
Tabelle 10-2:	Selektivität im SrV 2023.....	81
Tabelle 10-3:	Propensity-Modell bezüglich der Ankerperson im Haushalt	82

1 Einleitung

1.1 Ausgangssituation und Zielstellung

Die Technische Universität Dresden (TU Dresden) widmet sich seit nahezu 50 Jahren der Erforschung von Erscheinungen und Hintergründen des Verkehrsverhaltens. Mit der seit 1972 kontinuierlich durchgeführten Zeitreihenuntersuchung „Mobilität in Städten – SrV“ werden gesellschaftliche Entwicklungsprozesse im Kontext der Mobilität regelmäßig mit wissenschaftlichen Methoden analysiert und ausgewertet. Von den dadurch gewonnenen Daten und Erkenntnissen profitieren Verkehrsplanung und Verkehrspolitik sowie die Mobilitätsforschung gleichermaßen.

Die Erhebung von Daten zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung mit dem Projekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ dient u. a. folgenden Anliegen:

- Wissenschaftliche Analyse aktueller Entwicklungen des städtischen Verkehrs der Wohnbevölkerung
- Verbesserung der Datengrundlagen der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung für die Planungs- und Aufgabenträger beteiligter kommunaler Gebietskörperschaften sowie Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde
- Vergleichende Analyse stadtspezifischer Entwicklungsstände (Benchmark) auf einheitlicher methodischer Grundlage
- Bereitstellung von Grunddaten für die Verkehrsnachfragemodellierung auf der Basis großer Stichproben, die im Regelfall als Stadtgruppen, aus den teilnehmenden Städten gebildet werden
- Ergänzung von Erkenntnissen der flächendeckenden Bundeserhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) bezüglich des Verkehrs in Städten, Gemeinden und Regionen
- Unterstützung formeller und informeller Planungen
- Bereitstellung von politikrelevanten Kennziffern

Die als „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ begründete Zeitreihenuntersuchung wurde mit dem SrV 2023 zum insgesamt zwölften Mal aktualisiert. Die Ergebnisse sind nicht nur von fachlicher sondern auch von gesellschaftlicher Relevanz, da sich deutschlandweit sowohl das Angebot als auch die Nutzung neuer Mobilitätsformen in der jüngeren Vergangenheit mit zunehmender Dynamik verändert haben.

Die qualifizierte Analyse derartiger Veränderungen erfordert zwingend vergleichbare Datengrundlagen. Umso bedeutsamer ist es, dass elementare methodische Randbedingungen des SrV-Konzeptes auch bei der jüngsten Fortschreibung beibehalten werden konnten. Die Ergebnisse liegen somit für die Jahre 1972, 1977, 1982, 1987, 1991, 1994, 1998, 2003, 2008, 2013, 2018 und 2023 in vergleichbarer Form vor.

Das Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV“ nutzt das Instrument einer Haushaltsbefragung, um Daten zum Verkehrsverhalten in ausgewählten Städten und Regionen der Bundesrepublik Deutschland zu erheben und auszuwerten. Die zeitgleiche Beteiligung vieler Partner am SrV sowie die inhaltli-

che und methodische Einheitlichkeit der Standarderhebung ermöglichen neben der Bestimmung stadtspezifischer Kennwerte auch den Städtevergleich (Benchmark). Die verfügbare Gesamtstichprobe aller teilnehmenden Partner erlaubt darüber hinaus eine vertiefte Analyse des Verkehrsverhaltens, beispielsweise für bestimmte Personengruppen.

Ferner bringt die abgestimmte Erhebung organisatorische und wirtschaftliche Vorteile für die einzelnen Partner. Davon profitiert eine zunehmende Anzahl von Kommunen, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden, Planungsverbänden und Ländern, die sich durch koordinierte Beauftragung an diesem Projekt beteiligen.

Auch im SrV 2023 sind wichtige inhaltliche und methodische Elemente der SrV-Erhebung auf entsprechende Parameter der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) des Bundes abgestimmt. Dadurch bestehen gute Voraussetzungen für die Kompatibilität der Ergebnisse beider Erhebungen. Die in Teilen parallel liegende Feldzeit der MiD 2023 eröffnet Potenziale für verknüpfte Analysen auf Basis beider Datensätze beispielsweise hinsichtlich der Mobilitätsunterschiede zwischen Stadt und Land.

Zu den Besonderheiten des SrV 2023 zählte die unmittelbare zeitliche Nähe zur Coronavirus-Pandemie. Daraus resultierten zwar keine speziellen methodischen Anforderungen an die Befragung. Allerdings war mit teilweise bzw. temporär veränderten Mobilitätsgewohnheiten zu rechnen, was zu einigen Anpassungen des Fragebogens führte.

Der vorliegende Methodenbericht dokumentiert wesentliche inhaltliche und methodische Hintergründe der Datenerhebung ebenso wie den zugrundeliegenden Merkmalskatalog und den eingesetzten Fragebogen. Er ist inhaltlich auf den zugehörigen Bericht der Vorgängererhebung SrV 2018¹ abgestimmt.

Die für die einzelnen Untersuchungsräume ermittelten Ergebnisse sind in jeweils eigenständigen Tabellenbänden detailliert dokumentiert, in den SrV-Steckbriefen grafisch aufbereitet und bei den auftraggebenden Institutionen verfügbar.

Grundlegende Kennziffern der einzelnen Untersuchungsräume sind im SrV-Städtevergleich² veröffentlicht.

Als Ergänzung zu den stadtspezifischen Kennziffern sei auf die Auswertung der SrV-Stadtgruppen verwiesen, die zusätzlich zur Standardauswertung auch modellierungsrelevante Kennziffern enthält. Die SrV-Stadtgruppen sind einerseits nach Zentralität, Einwohnerzahl und topografischen Merkmalen differenziert. Andererseits berücksichtigen sie auch die Regelmäßigkeit der Beteiligung am SrV beispielsweise im SrV-Städtepegel und bei den SrV-Wiederholerstädten West.³

¹ Hubrich et al. (2019).

² Hubrich et al. (2025).

³ Die Tabellenberichte und Mobilitätssteckbriefe zum SrV 2023 sind auf der SrV-Webseite unter <https://tu-dresden.de/srv/srv-2023> verfügbar.

1.2 Organisationsstruktur

Die Beauftragung des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten – SrV 2023“ erfolgte überwiegend durch Kommunen sowie durch örtliche Verkehrsunternehmen bzw. regional agierende Verkehrsverbünde. In einigen Fällen und auf unterschiedliche Weise beteiligten sich erneut auch Bundesländer an der Förderung des Projektes.

Mit der Professur für Mobilitätssystemplanung⁴ war die TU Dresden wiederum verantwortlich für die wissenschaftliche Leitung, treuhänderische Vorbereitung und Koordinierung der Erhebung im Auftrag und in enger Abstimmung mit den auftraggebenden Institutionen.

Mit der Vorbereitung und Durchführung der Feldarbeit wurde im Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung die O.trend GmbH mit Sitz in Leipzig beauftragt. Entsprechend wurde zwischen der TU Dresden und dem Erhebungsinstitut ein Vertrag zur Auftragsdatenverarbeitung (AVV) nach Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) geschlossen.

Die Datenaufbereitung und Datenauswertung erfolgten im Anschluss wiederum durch die Professur.

Eine Übersicht zur Organisationsstruktur zeigt Abbildung 1-1.

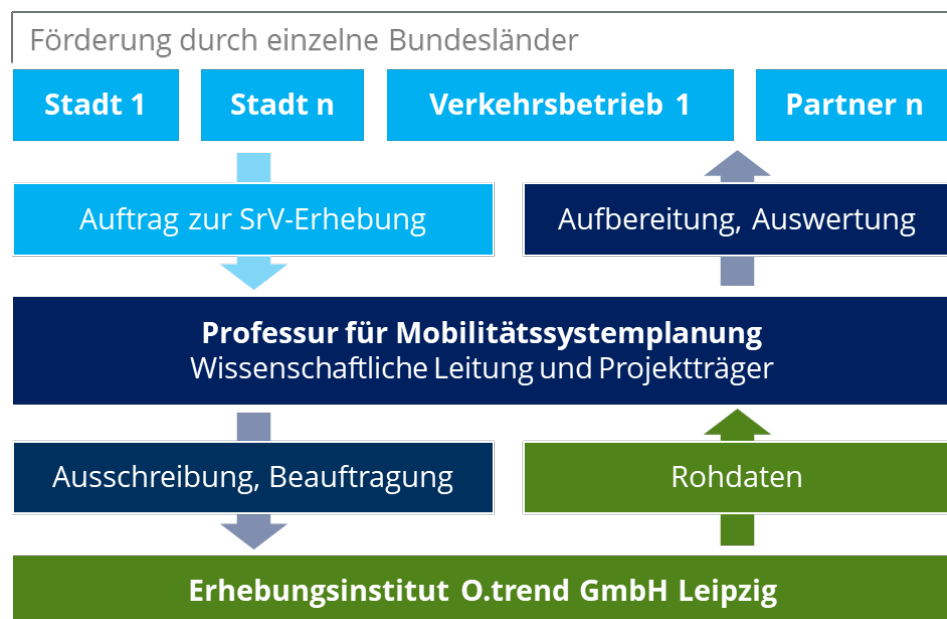


Abbildung 1-1: Organisationsstruktur des SrV 2023

⁴ Die Professur trug bis September 2023 die Bezeichnung Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik.

1.3 Untersuchungsräume

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

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

Die SrV-Erhebung 2023 umfasste insgesamt 134 Untersuchungsräume, die sich aus 493 Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zusammensetzten. Abbildung 1-2 und Abbildung 1-3 zeigen die Städte und Regionen, in denen im Rahmen des SrV 2023 Befragungen durchgeführt wurden. In 25 Untersuchungsräumen handelte es sich um den ersten SrV-Erhebungsdurchgang.

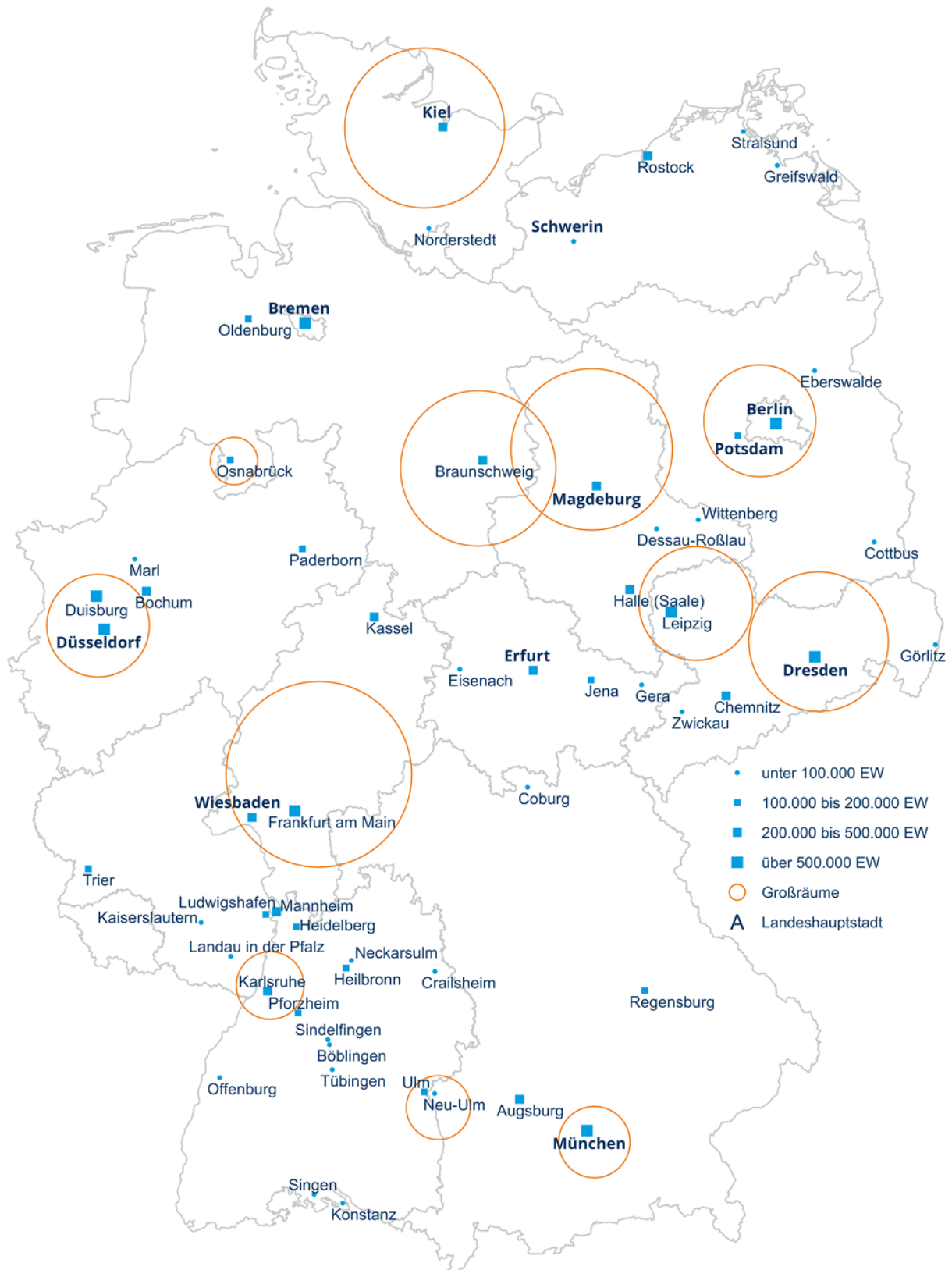


Abbildung 1-2: Untersuchungsräume des SrV 2023 (1)

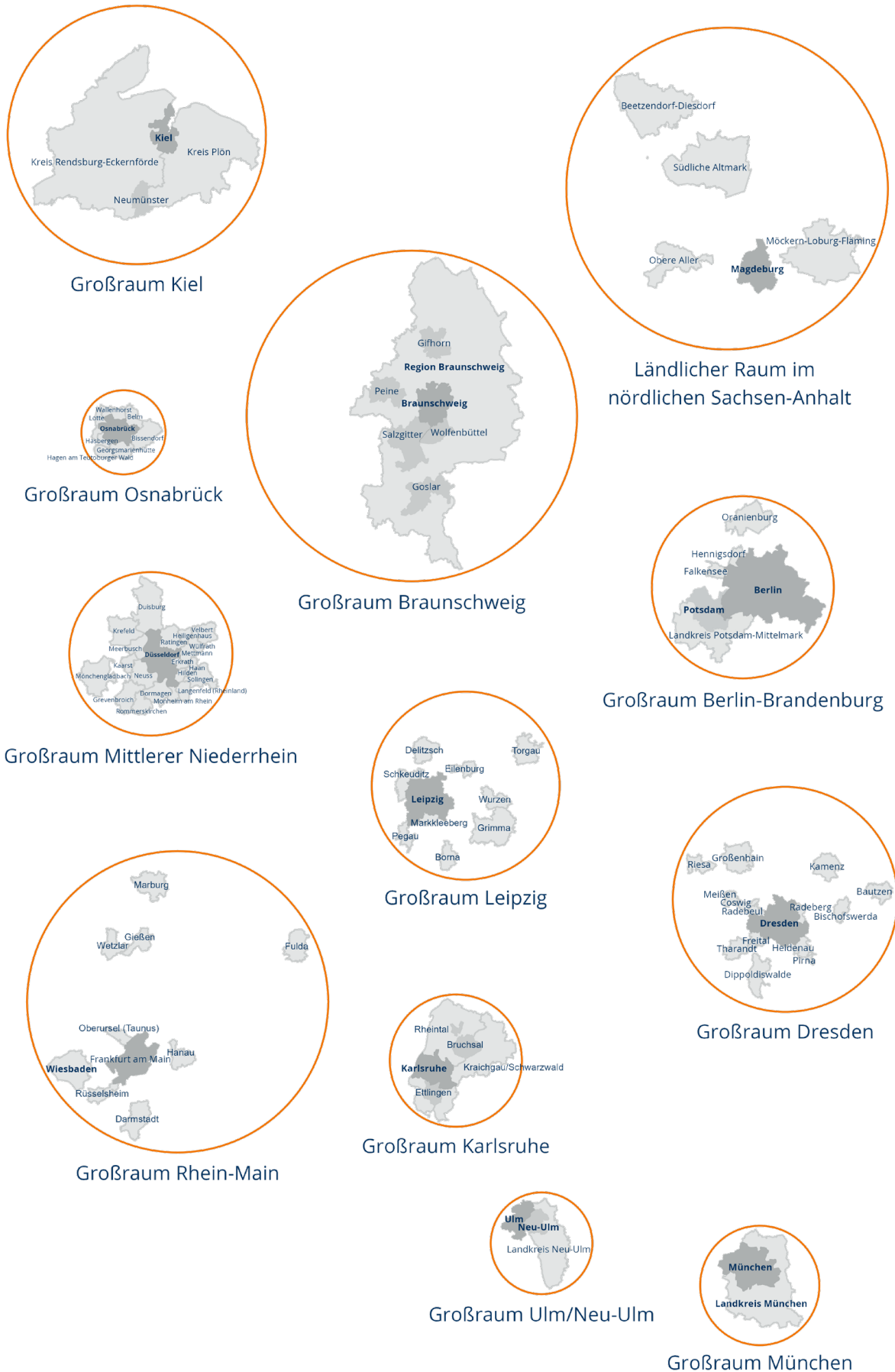


Abbildung 1-3: Untersuchungsräume des SrV 2023 (2)

2 Begriffe und Definitionen

2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes

2.1.1 Grundgesamtheit und Untersuchungseinheiten

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

Gegenstand der Untersuchung ist die Mobilität der Wohnbevölkerung der teilnehmenden Kommunen. Von zufällig ausgewählten Haushalten werden alle Personen befragt. Dabei findet der Haushaltskontext explizit Berücksichtigung. Als Untersuchungseinheiten treten Haushalte mit allen darin lebenden Personen, deren Mobilität sowie deren realisiertes Verkehrsverhalten auf.

Die zu erhebenden Analysedaten gliedern sich demnach wie folgt:

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

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

2.1.2 Inhaltliche Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs

Verkehr ist als „die Gesamtheit aller Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Nachrichten“⁵ definiert. Da die Grundgesamtheit der SrV-Untersuchung aus den Einwohnerinnen und Einwohnern besteht, stehen der Verkehr und das Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung im Mittelpunkt.

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

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

⁵ Pirath (1949), S. 2.

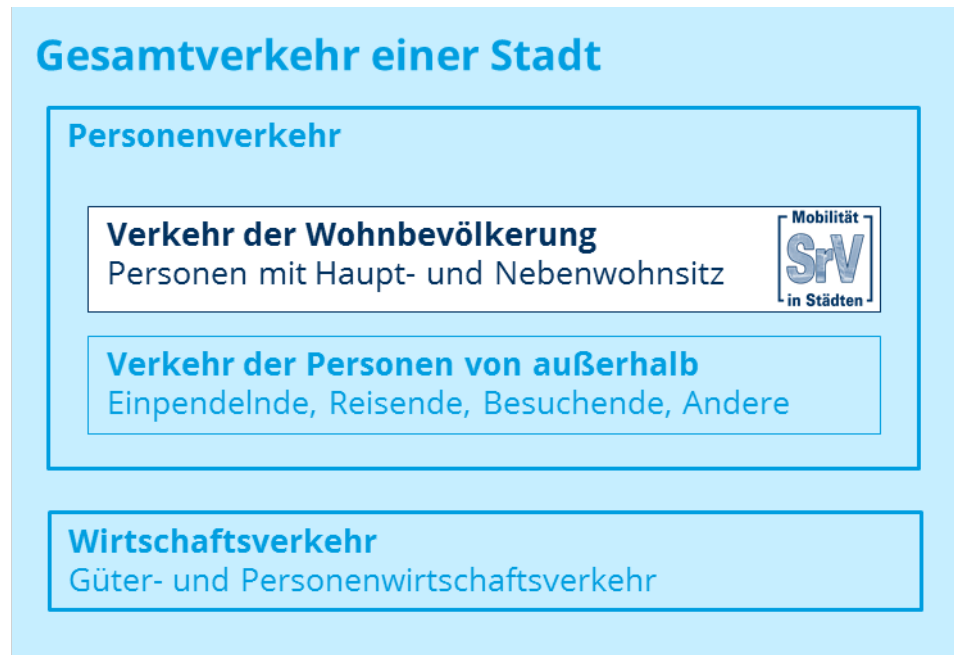


Abbildung 2-1: Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs

Die Erhebung und Auswertung der Daten beziehen sich im Regelfall auf die Bevölkerung des gesamten Gebietes einer Stadt bzw. Gemeinde. In einigen Fällen berücksichtigt die Stichprobenanlage jedoch auch spezielle teilsräumliche Untergliederungen innerhalb des Stadtgebietes, sodass Kennziffern auch für diese Teilräume dargestellt werden können.

2.1.3 Räumliche Abgrenzung

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

Als Binnenverkehr sind Ortsveränderungen definiert, die im Stadt- bzw. Gemeindegebiet beginnen und enden. Ortsveränderungen im Quellverkehr beginnen im Stadt- bzw. Gemeindegebiet und enden außerhalb; im Zielverkehr verhält es sich entsprechend andersherum (Beginn außerhalb und Ende im Stadt- bzw. Gemeindegebiet). Außen- und Durchgangsverkehre der Einwohnerinnen und Einwohner werden zwar ebenfalls erhoben, das damit erfasste Verkehrsaufkommen ist jedoch vergleichsweise gering und die Stichprobe für repräsentative Auswertungen dieser räumlichen Verkehrsarten im Regelfall nicht ausreichend. Maßgebliche Anteile von Durchgangsverkehren bzw. Tangential- und sonstigen Verkehren einer Stadt können nicht über Haushaltsbefragungen erfasst werden (vgl. Abbildung 2-2), sondern bedürfen gesonderter Befragungen bzw. Zählungen.

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

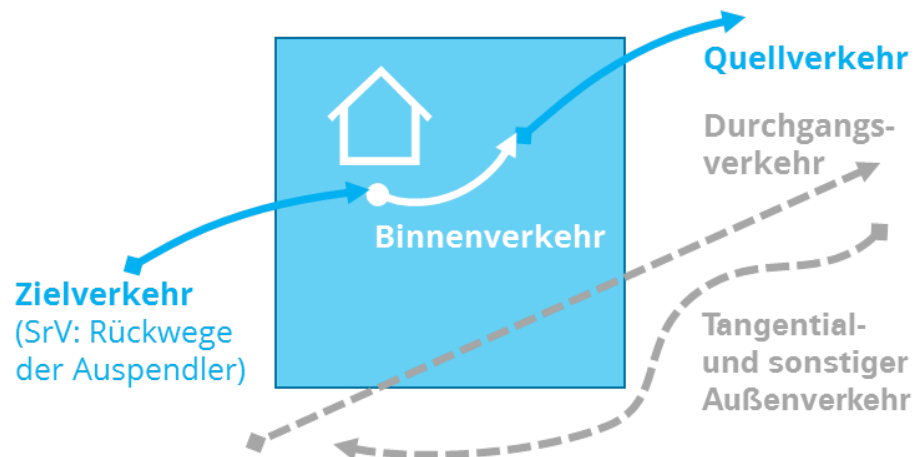


Abbildung 2-2: Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet

2.1.4 Stadtgruppen

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

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

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

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

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

Als Entscheidungshilfe für die topografische Einordnung der Städte und Gemeinden in die Kategorien „flach“ und „hügelig“ wird der Anteil der Straßen

mit einer Steigung von (mindestens) zwei Prozent im Stadt- bzw. Gemeindegebiet herangezogen. Liegt dieser Anteil unter 20 Prozent, wird eine Stadt oder Gemeinde als „flach“ eingestuft.⁶

Die zweite Systematik dient vor allem der stadtübergreifenden Ergebnisdarstellung, orientiert sich an der Teilnahme an den SrV-Erhebungen und eignet sich daher für Zeitreihenbetrachtungen. Hierfür wurden Städte, die mindestens seit dem SrV 2008 kontinuierlich teilnahmen, zu drei Stadtgruppen zusammengefasst:

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

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

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

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

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

Die Zuordnung der einzelnen Städte und Gemeinden zu den unterschiedlichen SrV-Stadtgruppen ist in den Stadtgruppenberichten⁷ dokumentiert.

Sowohl durch den SrV-Städtevergleich als auch durch die SrV-Stadtgruppen werden die Synergien, die durch die gemeinsame Beauftragung einer SrV-Erhebung entstehen, besonders deutlich.

2.2 Einige Definitionen

2.2.1 Mobile Person

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

⁶ Die Definition und das Verfahren bei der Differenzierung sind dokumentiert in Ahrens et al. (2012), S. 17 ff. und S. 121 ff.

⁷ Der SrV-Städtevergleich sowie die Tabellenberichte und Mobilitätssteckbriefe zu den Stadtgruppen sind unter <https://tu-dresden.de/srv/srv-2023> verfügbar.

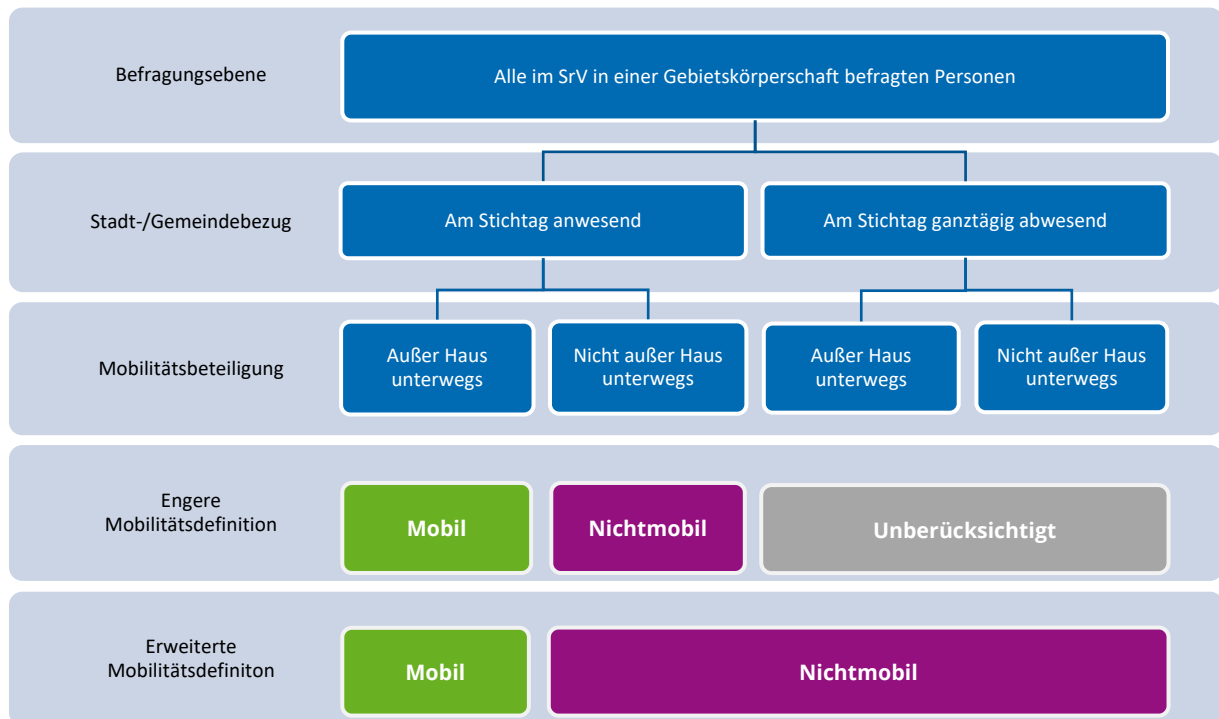


Abbildung 2-3: Definitionen einer mobilen Person

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) sowie Personen, die am Stichtag überhaupt nicht am Wohnort waren (erweiterte Mobilitätsdefinition).

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

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

2.2.2 Weg

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

- Ein Weg ist durch genau einen Zweck definiert (z. B. zur Arbeit, zum Einkauf, nach Hause)

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

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

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

2.2.3 Zweckabgrenzung

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

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

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

- Bringen oder Holen von Personen
- Eigene Wohnung

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

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

- Variante 1: Die Wege nach Hause werden als eigenständige Zweckkategorie kodiert. Mit dieser Variante lässt sich beispielsweise der Wohnungsbezug bei modellierungsrelevanten oder anderen entsprechenden planerischen Fragestellungen eindeutig abbilden.
- Variante 2: Dem Zweck eines Heimweges wird der Zweck bzw. das Ziel des vorangegangenen Weges zugeordnet. Durch diese Variante besteht die Möglichkeit, die Verteilung aller aushäusigen Aktivitäten, d. h. ohne Wohnen als eigenständige Aktivität, zu ermitteln.

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 sonstigen Ketten zu einer Kategorie „Übrige“ gruppiert.

Aktivitätsketten, die als ersten und letzten Zweck die Aktivität „Wohnen“ aufweisen, werden als Ausgang bezeichnet.

Der Berufsverkehr kann in der Planungspraxis einen dimensionierungsrelevanten Verkehrszustand (v. a. in Bezug auf die Spitzenstunden) darstellen. Für die nähere Beschreibung und zur Zeitreihenanalyse des Berufsverkehrs sind auch im SrV 2023 Auswertungen erhalten. Dazu wurden einerseits die Ortsveränderungen von der Wohnung zum eigenen Arbeitsplatz (WA), zur Kinderkrippe/zum Kindergarten (WK) und zur Schule/Bildungseinrichtung (WB) sowie andererseits die Wege zur eigenen Wohnung zu den Quelle-Ziel-Gruppen AW, KW und BW zusammengefasst.

2.2.4 Verkehrsmittel, Hauptverkehrsmittel und Hauptverkehrsmittelgruppen

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

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

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

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

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

Zum Öffentlichen Personenverkehr (ÖV) gehören folgende Verkehrsmittel:

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

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) beinhaltet die folgenden Verkehrsmittel:

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

2.2.5 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

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

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

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

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

Auf Basis derselben Definition wurde auch die Verfügbarkeit eines Fahrrads oder Lastenfahrrads des Haushalts (jeweils mit oder ohne Elektroantrieb),

⁸ Wittwer (2008), S. 114.

eines haushaltseigenen Elektrotretrollers (E-Scooters) und einer ÖPNV-Zeitkarte am Stichtag erhoben.

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

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

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

2.2.6 Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit

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

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

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

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

2.2.7 Wetter

Wetterinformationen wurden wie bereits in den Erhebungsdurchgängen 2013 und 2018 stichtags- und untersuchungsraumspezifisch aus der Datenbank „Climate Data Center“⁹ des Deutschen Wetterdienstes abgerufen. Konkret handelt es sich um die Merkmale Temperatur, Niederschlag und Wind. Auf dieser Basis wird ein Wetterindex berechnet. Die Wertigkeiten der verschiedenen Merkmalsausprägungen können Tabelle 2-1 entnommen werden.

⁹ Die Datenbank ist erreichbar unter <https://cdc.dwd.de/portal/>.

Merkmal	Ausprägung	Wertigkeit
Temperatur	Unter 12 Grad Celsius	1
	12 bis 25 Grad Celsius	0
	Über 25 Grad Celsius	1
Niederschlag	Messbarer Niederschlag	1
	Kein messbarer Niederschlag	0
Wind ¹⁰	Bis Windstärke 3 (bis 19 km/h)	1
	Bis Windstärke 5 (über 19 bis 38 km/h)	2
	Ab Windstärke 6 (über 37 km/h)	3

Tabelle 2-1: Wertigkeiten der Wettermerkmale

Aus der Summe der drei Wertigkeiten ergibt sich der Wetterindex nachfolgender Einteilung:

- 1: (Sehr) gut
- 2: Eher gut
- 3: Eher schlecht
- 4-5: (Sehr) schlecht

2.2.8 Ökonomischer Status

Die Bestimmung des ökonomischen Status eines Haushalts erfolgte in Anlehnung an „Mobilität in Deutschland“ (MiD)¹¹.

Der ökonomische Status eines Haushalts ergibt sich aus dem monatlichen Nettoeinkommen des Haushalts sowie der gewichteten Haushaltsgröße nach neuer OECD-Skala. Die Gewichtung basiert auf dem in der Sozial- und Armutsforschung etablierten Prinzip des Äquivalenzeinkommens. Personen unter 14 Jahren gehen mit dem Faktor 0,3 ein. Die erste Person ab 14 Jahren wird mit dem Faktor 1,0 gewichtet, jede weitere Person ab 14 Jahre mit dem Faktor 0,5¹².

¹⁰ Windstärken gemäß Beaufort-Skala, siehe <https://www.dwd.de/DE/service/lexikon/Functions/glossar.html?lv3=100390&lv2=100310>.

¹¹ Galich/Dubernet (2025), S. 16.

¹² Für einen Haushalt mit zwei Erwachsenen und einem Kind unter 14 Jahren ergibt sich so nach neuer OECD-Skala eine gewichtete Haushaltsgröße von $1,0 + 0,5 + 0,3 = 1,8$ (statt einer ungewichteten Haushaltsgröße von 3,0).

Haushalts- größe nach OECD	Un- ter 500 EUR	500 bis u. 900 EUR	900 bis u. 1.500 EUR	1.500 bis u. 2.000 EUR	2.000 bis u. 2.600 EUR	2.600 bis u. 3.000 EUR	3.000 bis u. 3.600 EUR	3.600 bis u. 4.600 EUR	4.600 bis u. 5.600 EUR	5.600 bis u. 6.600 EUR	6.600 u. mehr
≥ 3,5	1	1	1	1	1	1	1	2	3	4	4
≥ 3,0 u. < 3,5	1	1	1	1	1	1	2	2	3	4	4
≥ 2,6 u. < 3,0	1	1	1	1	1	2	2	2	3	4	4
≥ 2,4 u. < 2,6	1	1	1	1	1	2	2	3	3	4	5
= 2,3	1	1	1	1	1	2	2	3	4	4	5
≥ 2,0 u. < 2,3	1	1	1	1	2	3	3	3	4	4	5
≥ 1,5 u. < 2,0	1	1	1	1	2	3	3	4	4	5	5
= 1,3	1	1	1	2	3	3	3	4	4	5	5
= 1,0	1	1	1	2	3	3	4	4	5	5	5

Tabelle 2-2: Ökonomischer Status nach Haushaltseinkommen und gewichteter Haushaltsgröße nach OECD¹³

Tabelle 2-2 zeigt die Vorschrift zur Einordnung der Haushalte in die fünf Kategorien des ökonomischen Status:

- 1: Sehr niedrig
- 2: Niedrig
- 3: Mittel
- 4: Hoch
- 5: Sehr hoch

¹³ In Anlehnung an Galich/Dubernet (2025), S. 16.

3 Erhebungszeitraum und Stichtage

3.1 Erhebungszeitraum

Für den überwiegenden Teil der Untersuchungsräume des SrV 2023 lagen die Stichtage im Zeitraum von Februar 2023 bis Januar 2024. In einigen Untersuchungsräumen verlagerte sich der Feldstart aufgrund verspäteter Adresslieferungen in den März oder April 2023. Um in allen Steuerungsräumen die Sollstichproben zu erreichen, verlängerte sich in einem Teil der Untersuchungsräume der Erhebungszeitraum in die Monate Februar und März 2024. Damit sind für alle Untersuchungsräume des SrV 2023 Mobilitätsdaten für einen Ganzjahreszeitraum verfügbar.

3.2 Stichtage

Bei „Mobilität in Städten – SrV“ handelt es sich um eine Stichtagsbefragung. Das bedeutet, dass den zufällig ausgewählten Haushalten ein Stichtag vorgegeben wird, für welchen alle Personen des Haushalts ihre Mobilität berichten.

Stichtage für die Befragungen im Standard-SrV sind alle mittleren Werktage, d. h. die Wochentage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag, solange diese nicht auf einen Ferien- oder Feiertag fallen oder an einen solchen angrenzen. Dadurch ergibt sich, je nach Monat und Bundesland, eine unterschiedliche Anzahl möglicher Stichtage. Für das SrV 2023 liegt diese in den ersten zwölf Monaten der Feldzeit zwischen 102 und 113 Tagen. Sofern die Feldzeit in einem Steuerungsraum verlängert wurde, ergeben sich weitere mögliche Stichtage. Abbildung 3-1 zeigt eine Übersicht möglicher Stichtage am Beispiel des Freistaates Sachsen. In der Landeshauptstadt München erfolgte die Aufteilung der Stichprobe auf alle Tage eines Kalenderjahres. Als Stichtage wurden somit alle Wochentage (Montag bis Sonntag) sowie auch Ferien- und Feiertage vergeben. Im Untersuchungsraum Leipzig wurde mit einer zusätzlichen Stichprobe ganzjährig die Mobilität am Wochenende erhoben. Die vollständige Übersicht über alle Stichtage in den einzelnen Bundesländern und in den verschiedenen Erhebungszeiträumen enthält Anhang I.

2023/24

■ Feiertag
 ■ Ferientag
 ■ SrV-Brückentag
 ■ bevorzugte SrV-Stichtage

Mittlerer Werktag

 Summe
der Stichtage

Sachsen

Wochentag	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di
Februar 2023			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
März 2023			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
April 2023						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Mai 2023	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Juni 2023				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
Juli 2023					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
August 2023	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
September 2023					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Oktober 2023						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
November 2023			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Dezember 2023					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Januar 2024	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Februar 2024				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
März 2024					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26

109

Abbildung 3-1: Stichtage im Freistaat Sachsen für das SrV 2023

4 Erhebungsmerkmale

4.1 Merkmalsabgrenzung

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

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

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

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

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

4.2 Merkmale des Haushaltes

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

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

4.3 Merkmale der Personen

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

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

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

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

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

4.4 Merkmale der Wege

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

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

4.5 Zusatzmerkmale

In einer Vielzahl der ausgewählten Untersuchungsräume wurden zudem infolge spezieller Anforderungen verschiedene haushalts- oder personenbezogene Merkmale erhoben (Zusatzfragen). Diese sind in Tabelle 4-1 zusammengefasst.

In 50 Untersuchungsräumen kamen darüber hinaus bei der Abfrage der normalerweise genutzten Fahrkartenart spezifische Kategorien zum Einsatz (Sonderfragen).

Die Zuordnung der Zusatz- und Sonderfragen zu den einzelnen Untersuchungsräumen kann Anhang II entnommen werden.

Komplex	Zusatzmerkmale
Abstellen und Parken	– Abstellort des Fahrrads am Arbeitsplatz – Abstellort des Fahrrads über Nacht – Vorhandensein und Art privater Pkw-Stellplatz an der Wohnung – Abstellort des Pkw an der Wohnung – Gründe für Parken des Pkw im öffentlichen Straßenraum an der Wohnung – Abstellort des Pkw am Arbeits- oder Ausbildungsplatz – Abstellort des Pkw in der Innenstadt
Erreichbarkeiten	– Erreichbarkeit von Arbeits-/Ausbildungsplatz bzw. Schule zu Fuß und mit dem Fahrrad/Pkw/ÖPNV – Erreichbarkeit von Altstadt/Innenstadt zu Fuß und mit dem Fahrrad/Pkw/ÖPNV – Erreichbarkeit von Einkaufseinrichtungen zu Fuß und mit dem Fahrrad/Pkw/ÖPNV – Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen zu Fuß und mit dem Fahrrad/Pkw/ÖPNV
Nutzung und Nutzungshäufigkeiten	– Nutzung von Apps im Mobilitätskontext – Nutzung von Informationsquellen bei der Planung von Fahrten mit dem Fahrrad/Pkw/ÖPNV – Nutzung von Informationsquellen zum ÖPNV-Angebot – Nutzungshäufigkeit ÖPNV-Bestellung per Smartphone-App – Nutzungshäufigkeit Anschlussticket – Nutzung von Ring- und Tangentialbuslinien – Nutzungshäufigkeit des ÖPNV auf dem Weg zum Arbeitsplatz – Nutzungshäufigkeit des ÖPNV nach Zwecken – Nutzungshäufigkeit und Nutzungsdauer von B+R-Anlagen – Nutzungshäufigkeit von B+R-Anlagen – Nutzungshäufigkeit von P+R- oder B+R-Anlagen
Gründe für Nutzung/ Nicht-Nutzung	– Gründe für das Nicht- oder Selten-Zufußgehen – Gründe für die Nicht- oder Selten-Nutzung des Fahrrads – Gründe für die Nutzung des ÖPNV – Gründe für die Nicht- oder Selten-Nutzung des ÖPNV – Gründe für die Nicht- oder Selten-Nutzung des ÖPNV zum Arbeits-/Ausbildungsplatz – Gründe für die Nicht- oder Selten-Nutzung von B+R-Anlagen – Gründe für die Nutzung des Pkw auf dem Weg zum Arbeitsplatz – Gründe für die Nicht- oder Selten-Nutzung des Pkw auf dem Weg zum Arbeitsplatz – Gründe für die Nicht- oder Selten-Nutzung von Carsharing

Wird fortgesetzt.

Thema	Zusatzmerkmale
Verbesserungs- und Nutzungspotenziale	– Verbesserungsbedarf für den Fußverkehr – Verbesserungsbedarf für den Fahrradverkehr – Verbesserungsbedarf für den ÖPNV – Verbesserungsbedarf für den Pkw-Verkehr – Verbesserungspotenzial für häufigeres Zufußgehen – Verbesserungspotenzial für häufigere Fahrrad-Nutzung – Verbesserungspotenzial für häufigere ÖPNV-Nutzung – Verbesserungspotenzial für häufigere Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes insgesamt – Verbesserungspotenzial für häufigere Nutzung von Sharing-Angeboten – Verbesserungspotenzial für häufigere Carsharing-Nutzung – Verbesserungspotenzial für häufigere Nutzung von Parkhäusern/Tiefgaragen – Barrieren und Hindernisse auf alltäglichen Wegen – Orte mit ungenügender ÖPNV-Anbindung – Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes – Bedarfe im ÖPNV bezüglich Zielen, Wochentag, Tageszeit – Maßnahmen zur Verbesserung des regionalen Bus-Angebotes – Nutzungspotenzial On-Demand-Verkehre – Nutzungspotenzial Carsharing-Nutzung
Einstellungen und Einschätzungen	– Wichtigkeit ausgewählter Maßnahmen für die häufigere Nutzung des Busangebotes – Wichtigkeit Komfort-Aspekte in regionalen Bussen – Einschätzung zur maximalen Belegung von Sitzplätzen in regionalen Bussen – Zahlungsbereitschaft für mehr direkte ÖPNV-Verbindungen – Einschätzung der Angemessenheit des Aufpreises für besonderes Mobilitätsangebot – Bewertung des kostenfreien ÖPNV-Angebotes – Bevorzugte Fahrkartenart im ÖPNV (unabhängig vom tatsächlichen Angebot) – Bewertung der Anschlüsse im ÖPNV – Bewertung des Angebots am Wochenende/an Feiertagen (Bus/O-Bus) – Bewertung des Fahrplanangebotes/der Angebotsdichte – Einschätzung der Parksituation an der Wohnung – Einschätzung der Parksituation für Pkw am Arbeits- oder Ausbildungsplatz – Einstellung zu Mobilitätsdienstleistungen – Erwartungen an Apps im Mobilitätskontext – Verkehrsmittelalternative zum eigenen Pkw – Sicherheit auf alltäglichen Wegen – Hinderungsgründe für den Kauf eines Pkw mit Elektroantrieb

Wird fortgesetzt.

Thema	Zusatzmerkmale
Verhalten	– Häufigkeit des beruflichen Pendelns nach Zielen – Häufigkeit des Besuchs der Altstadt – Verkehrsmittelwahl Wege in die Innenstadt – Art des am Stichtag genutzten Carsharing-Fahrzeugs – Art des am Stichtag genutzten Elektrotretrollers (E-Scooters) – Art des am Stichtag genutzten Leihrades – Beteiligung an Verkehrsunfällen – Jahresfahrleistung des Elektrofahrrads/Pedelecs im Alltag insgesamt – Jahresfahrleistung des Elektrofahrrads/Pedelecs in der Freizeit – Jahresfahrleistung des Fahrrads (kein Elektrofahrrad) im Alltag insgesamt – Jahresfahrleistung des Fahrrads (kein Elektrofahrrad) in der Freizeit – Veränderungen der Verkehrsmittelwahl infolge kostenfreier ÖPNV-Nutzung
Lokaler Bezug	– Kenntnis aktuelle Projekte und Maßnahmen in der Stadt – Kenntnis über Mobilitätsangebote in der Stadt – Kenntnis über Tarifangebote im ÖPNV in der Stadt – Häufigkeit von Fahrten nach Zgorzelec – Wegezweck bei Fahrten nach Zgorzelec – Genutztes Verkehrsmittel bei Fahrten nach Zgorzelec – Nutzungshäufigkeit des Warnowtunnels
Sonstiges	– Angebote im betrieblichen Mobilitätsmanagement – Anzahl Fahrradanhänger im Haushalt – Ausstattung Mobilitätspunkte

Tabelle 4-1: Untersuchungsraumspezifische Zusatzmerkmale

5 Erhebungsmethodik

5.1 Überblick

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

Aus früheren SrV-Durchgängen und der Literatur ist bekannt, dass mit telefonischen Befragungen (CATI¹⁴) höhere Antwortquoten und eine bessere Datenqualität erzielt werden kann als bei klassischen schriftlich-postalischen Befragungen (PAPI¹⁵)¹⁶. Allerdings kann nur für einen kleinen Teil der Haushaltsstichprobe in öffentlich zugänglichen Verzeichnissen vorab eine Telefonnummer recherchiert werden. Im SrV 2023 lag dieser Anteil über alle Untersuchungsräume bei nur noch etwa 17 Prozent. Der Anteil der Haushalte, die über keinen Festnetzanschluss verfügen oder nicht im Telefonbuch eingetragen sind, hat in den letzten Jahren und Jahrzehnten deutlich zugenommen.

Da angenommen werden muss, dass sich dieser Personenkreis systematisch von Personen mit Telefonnummer unterscheidet, wird die Wegeerfassung im SrV 2023 wie bereits in den Erhebungsdurchgängen 2003, 2008, 2013 und 2018 als Kombination aus telefonischer und schriftlicher Befragung durchgeführt. Analog zu den SrV-Durchgängen 2013 und 2018 war das Ausfüllen des schriftlichen Fragebogens im SrV 2023 ausschließlich über das Internet möglich (CAWI¹⁷).

Abbildung 5-1 gibt einen Überblick zur Befragungsmethodik des SrV 2023.

¹⁴ CATI steht in der Fachliteratur für „Computer-Assisted Telephone Interviewing“.

¹⁵ PAPI steht in der Fachliteratur für „Paper-And-Pencil Interviewing“.

¹⁶ Hubrich (2017), S. 21 ff. und S. 159 ff.

¹⁷ CAWI steht in der Fachliteratur für „Computer-Assisted Web Interviewing“.

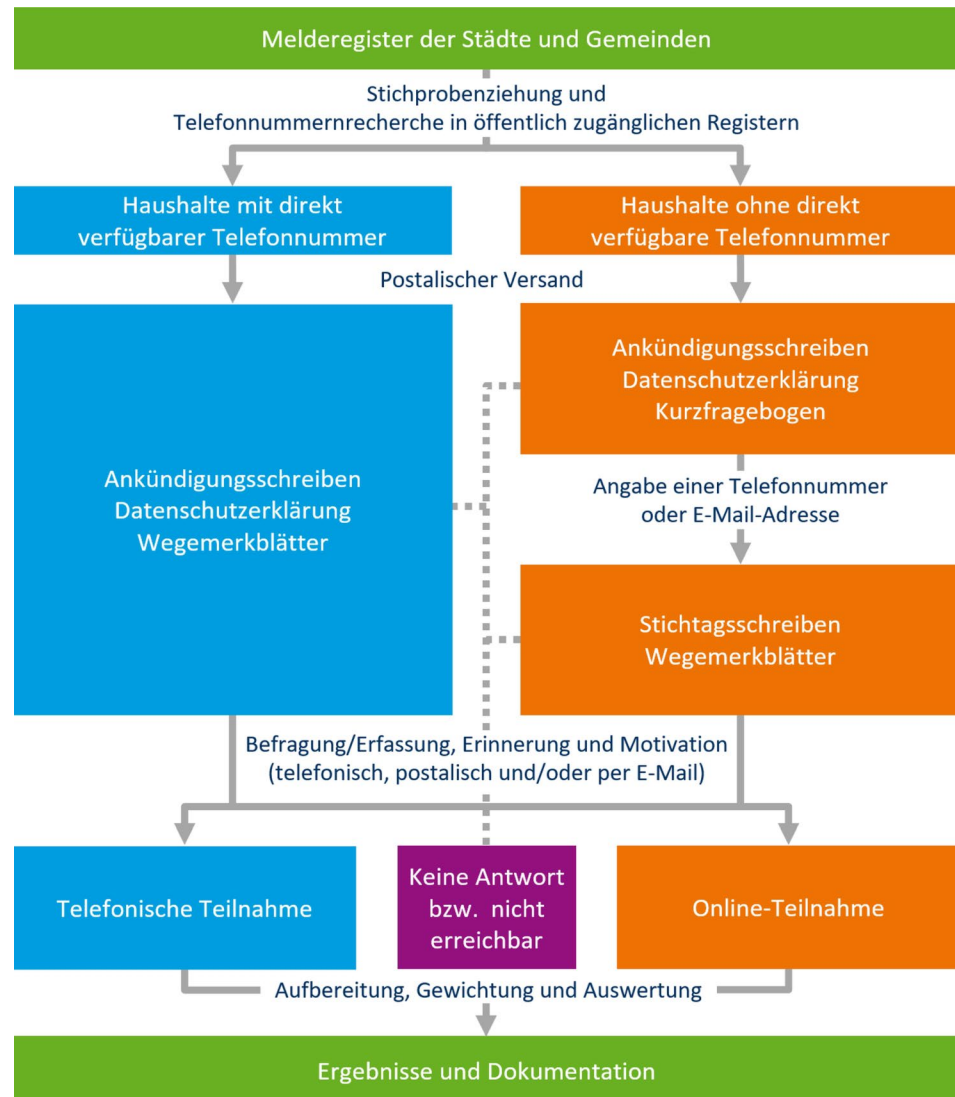


Abbildung 5-1: Schema zur Befragungsmethodik des SrV 2023

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

- Telefonisch direkt erreichbare Haushalte (telefonische Basisstichprobe)
- Telefonisch nicht direkt erreichbare Haushalte (schriftliche Basisstichprobe)

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

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

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

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

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

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

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

5.2 Telefonnummernrecherche

Die Telefonnummernrecherche wurde durch das Erhebungsinstitut nach Übernahme der Adressdaten durchgeführt. Es durften nur öffentlich zugängliche Telefonregister durchsucht werden.

Damit standen zunächst im Wesentlichen nur Festnetzanschlüsse für die telefonische Befragung zur Verfügung. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes verfügen 99,9 % aller Haushalte in Deutschland über ein Telefon, in 83 % der Fälle ist ein Festnetzanschluss vorhanden. Demgegenüber sind in 98 % der Haushalte ein Mobiltelefon und in 88 % der Haushalte ein Smartphone verfügbar (Stand 2022¹⁸).

Von den mit Festnetz ausgestatteten Haushalten kamen für die telefonische Befragung zunächst nur diejenigen in Betracht, deren Anschluss in einem entsprechenden Verzeichnis eingetragen ist. Der Anteil dieser Haushalte schwankt teilweise erheblich zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden und lag im SrV 2023 zwischen 7 und 41 %, über alle aus dem Melderegister ausgewählten Haushalte bei 17 %. Im SrV 2018 lag dieser Anteil bei 25 %, im SrV 2008 sogar noch bei 53 %. Tendenziell ist der Anteil von Haushalten mit verfügbarer Telefonnummer in kleineren Städten oder Gemeinden höher als in Großstädten. Für 83 % aller Haushalte liegt also zunächst keine Telefonnummer vor.

¹⁸ Statistisches Bundesamt (2025).

5.3 Versand der Erhebungsunterlagen

Alle Haushalte erhielten ein Ankündigungsschreiben sowie eine Datenschutzerklärung. Je nachdem, ob dem Haushalt eine Telefonnummer zugeordnet werden konnte oder nicht, bekamen die Haushalte weitere Erhebungsmaterialien zugeschickt (vgl. Tabelle 5-1).

Haushalte ohne verfügbare Telefonnummer erhielten zusätzlich den Kurzfragebogen sowie ein Rücksendekuvert mit dem Aufdruck „Gebühr bezahlt Empfänger“. Der Kurzfragebogen konnte auch online ausgefüllt werden. Sofern keine Antwort des Haushalts einging, wurden im Abstand von jeweils (mindestens) zwei Wochen zwei Erinnerungsschreiben versendet. Diesen wurden erneut der Kurzfragebogen sowie ein Rücksendekuvert beigelegt.

Telefonisch direkt erreichbare Haushalte und Haushalte, die den Kurzfragebogen ausgefüllt zurückgeschickt hatten, bekamen Merkblätter zur Protokollierung der am Stichtag zurückgelegten Wege zugesandt.

Im SrV 2018 wurde jeder Postsendung ein Faltblatt beigelegt, welches alle Haushalte in knapper und anschaulicher Form über das Anliegen und die Hintergründe der Erhebung sowie über die Möglichkeiten der Teilnahme informierte. Für das SrV 2023 musste aus Kostengründen auf ein solches Faltblatt verzichtet werden. Aus den gleichen Gründen erhielten Haushalte mit verfügbarer Telefonnummer, anders als noch 2018, kein Vorankündigungsschreiben. Stattdessen enthielt das erste Anschreiben an diese Haushalte bereits die konkrete Information über den Stichtag.

Haushalte mit direkt verfügbarer Telefonnummer	Haushalte ohne direkt verfügbare Telefonnummer
Ankündigungsschreiben inkl. Stichtag	Stufe 1:
Datenschutzerklärung	Ankündigungsschreiben
Wegemerklblätter	Datenschutzerklärung
	Kurzfragebogen
	Rücksendeumschlag
	Erinnerungen 1 und 2:
	Erinnerungsschreiben
	Kurzfragebogen
	Rücksendeumschlag
	Stufe 2:
	Stichtagsschreiben
	Wegemerklblätter

Tabelle 5-1: Erhebungsmaterialien

5.4 Telefonische Befragung

5.4.1 Ablauf und besondere Randbedingungen

Das telefonische Interview wurde möglichst am ersten oder zweiten Tag nach dem jeweils vorgegebenen Stichtag, welcher dem Haushalt postalisch mitgeteilt wurde, durchgeführt. Der Tag des Telefoninterviews wurde im Ankündigungsschreiben nicht konkret als Datum mitgeteilt, sondern über die allgemeinere Formulierung „nach diesem Stichtag“ benannt. Zusätzlich enthielt das Ankündigungsschreiben die Zugangsdaten zum Online-Fragebogen.

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

Dabei waren die folgenden Altersbestimmungen zu beachten:

- Die Informationen zum Haushalt und zur Person waren ausschließlich von volljährigen Personen zu erfragen. Angaben für Personen bis 17 Jahre erfolgten stellvertretend (Personenproxy).
- Die Informationen zu den Wegen am Stichtag waren von Personen ab 18 Jahren möglichst direkt zu erfragen. Proxyinterviews waren zulässig, wenn die betreffende Person trotz mehrmaliger Versuche nicht direkt erreicht werden konnte, und nur, wenn das von der Person vollständig ausgefüllte Wegemerklblatt zum Interviewzeitpunkt der stellvertretend berichtenden Person vorlag.
- Für Jugendliche zwischen 14 und 17 Jahren konnten die Eltern entscheiden, ob ein Direktinterview oder ein Proxyinterview durchgeführt werden soll.
- Die Angaben zu den Wegen von Kindern unter 14 Jahren wurden grundsätzlich stellvertretend erfasst (Wegeproxy).

Die Erfassung der Wege am Stichtag wurde wie bereits in den SrV-Durchgängen 2013 und 2018 durch die Einbindung einer GIS-Oberfläche (HERE Maps) unterstützt.

Die Erfassung der telefonisch übermittelten Informationen durch das Interviewpersonal im Telefonstudio erfolgte mittels des in Abschnitt 5.5 beschriebenen Online-Fragebogens.

5.4.2 Kontaktversuche und Neutermminierung

Falls im Haushalt niemand erreicht werden konnte, wurden einmalig eine eventuell vorhandene Mailbox besprochen und in den ersten beiden Tagen nach dem Stichtag zu verschiedenen Tageszeiten mehrere Anrufversuche unternommen. Kam es zu einem erfolgreichen Kontakt, konnten ggf. sofort Haushalts-, Personen- und Wegedaten erfasst werden. Auch eine Neutermminierung des Interviews innerhalb dieses Zeitraums war in Absprache mit dem

Haushalt möglich. Waren innerhalb der zwei Tage nicht alle Haushaltsmitglieder verfügbar (und lagen die entsprechenden Wegemerklärungen für ein Proxyinterview nicht vor), wurde diesen ein neuer Stichtag zugewiesen.

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

Keine weiteren Kontaktversuche erfolgten, falls die Probanden inzwischen den Online-Fragebogen ausgefüllt hatten.

Haushalte mit verfügbarer Telefonnummer, mit denen nach ihrem Stichtag kein Interview geführt werden konnte (und zu denen auch online keine Angaben vorlagen), wurden im Verlauf der folgenden Wochen erneut kontaktiert, um sie ggf. noch zur Teilnahme (mit Stichtagsverschiebung) zu motivieren.

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

5.5 Online-Befragung

5.5.1 Ablauf und besondere Randbedingungen

Für die Online-Befragung stand die Domain <https://www.srv2023.de> zur Verfügung. Die unter dieser Adresse erreichbare Portalseite enthielt Informationen zum Hintergrund der Befragung, einen FAQ-Bereich sowie Verweise zur Datenschutzerklärung, auf die Projektseiten der TU Dresden und auf ein Kontaktformular (vgl. Abbildung 5-2). Des Weiteren war es möglich, durch Eingabe des Zugangsschlüssels in den Fragebogenbereich zu gelangen (vgl. Abbildung 5-3).

Die Zugangsdaten waren in allen an den Haushalt adressierten Schreiben enthalten – sowohl in Textform als auch in Gestalt eines QR-Codes. Letzterer ermöglicht mit geeigneten Geräten (v. a. Smartphones oder Tablet-Computer) den direkten Fragebogen-Login.

Der Online-Fragebogen ist ein eigens für die SrV-Erhebungen programmiertes Erfassungsinstrument, welches gegenüber klassischen internetbasierten Fragebögen, die weitgehend linear beantwortet werden, eine Reihe von zusätzlichen Funktionalitäten aufweist:

- Dynamische Handhabung einer flexiblen Anzahl von Haushaltsmitgliedern
- Dynamische Handhabung einer flexiblen Anzahl von Wegen am Stichtag
- Verschieben und personenübergreifendes Kopieren von Wegen
- Gemeinsame Verwaltung von Zielen im Haushalt

- Implementierung von untersuchungsraumspezifischen Zusatzfragen auf Haushalts- und Personenebene

Der Online-Fragebogen wird unterteilt in die Bereiche Haushaltsangaben (vgl. Abbildung 5-4), Personenangaben (Abbildung 5-5 und Abbildung 5-6) und Mobilitätsangaben. Die Mobilitätsangaben gliedern sich in Informationen zum Stichtag und zur Erfassung der Wege am Stichtag (vgl. Abbildung 5-7 und Abbildung 5-8). Abbildung 5-9 sowie Abbildung 5-10 zeigen die, wie bereits in den SrV-Durchgängen 2013 und 2018, vollzogene Einbindung einer GIS-Oberfläche (HERE Maps) in den Online-Fragebogen¹⁹.

In den Untersuchungsräumen, in denen Zusatzfragen gestellt wurden, enthielt der Online-Fragebogen einen Bereich Personenangaben II.

Die Haushaltsmitglieder konnten zu verschiedenen Zeitpunkten die jeweiligen Fragen beantworten und die Antworten ggf. zu einem späteren Zeitpunkt noch vervollständigen. Der Bereich zur Erfassung der Wege wurde erst nach dem Stichtag freigeschaltet.

Die Portalseite mit allen Informationen und der Online-Fragebogen standen in deutscher, englischer, französischer, türkischer, russischer und ukrainischer Sprache zur Verfügung. Besonderes Augenmerk lag auch auf einer weitgehend barrierefreien Gestaltung sowie einem responsiven Design der Portalseite und des Fragebogens.

Unterstützung konnten die Befragten über die kostenfreie Telefonhotline oder einen Webchat erhalten (verfügbar täglich zwischen 7 und 21 Uhr).

¹⁹ Die in den Screenshots erkennbaren Eintragungen beziehen sich auf einen fiktiven Haushalt.

The screenshot shows the homepage of the research project portal. At the top, there is a header with the project logo 'Mobilität in SrV Städten 2023', a navigation menu with flags for Germany, UK, France, Czech Republic, and Poland, and an 'Anmelden' (Login) button. Below the header is a banner image showing people walking and cycling, with the text 'Herzlich willkommen bei „Mobilität in Städten – SrV 2023 (Sondererhebung 2024)“'. Under the banner is a login section with the label 'Zugangsschlüssel' (Access key), a text input field, and an 'Anmelden' button. The main content area has the heading 'HERZLICH WILLKOMMEN BEIM FORSCHUNGSPROJEKT „MOBILITÄT IN STÄDTEN – SrV 2023 (Sondererhebung 2024)“' and a paragraph explaining that users can participate in the survey, contact the survey institute, and get information. It also provides contact details for the survey institute O.trend, including a phone number (0800 830 1 830) and a website link. A footer section contains the logos of Technische Universität Dresden and O.trend, along with links for 'Startseite', 'Impressum', and 'Barrierefreiheit'. A 'Chat' button is visible on the right side of the footer.

Herzlich willkommen bei „Mobilität in Städten – SrV 2023 (Sondererhebung 2024)“

Zugangsschlüssel Anmelden

HERZLICH WILLKOMMEN BEIM FORSCHUNGSPROJEKT
„MOBILITÄT IN STÄDTEN – SrV 2023 (Sondererhebung 2024)“

Auf dieser Seite können Sie an der Befragung teilnehmen, Kontakt zum Erhebungsinstitut aufnehmen und sich über das Projekt informieren.

Falls Sie zu den ausgewählten Haushalten gehören, geben Sie bitte oben Ihren Zugangsschlüssel aus dem Begleitschreiben ein.

Für Fragen oder Hinweise steht Ihnen das [Erhebungsinstitut O.trend](#) täglich von 9.00 bis 20.00 Uhr unter der kostenfreien Rufnummer **0800 830 1 830** zur Verfügung.

Sie können gern auch unser [Kontaktformular](#) nutzen.

Informationen zum Projekt finden Sie unter [Hintergrund](#), [FAQ](#) sowie auf den Seiten der [Technischen Universität Dresden](#).

Zum Umgang mit den erhobenen Daten lesen Sie bitte die [Datenschutzerklärung](#).

Bei telefonischen Rückfragen (kostenlos):
0800 830 1 830

TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN

[Startseite](#) [Impressum](#) [Barrierefreiheit](#)

O.trend

Chat

Abbildung 5-2: Portalseite mit Zugang zum Online-Fragebogen

Mobilität in Städten 2023 SrV

Übersicht | Haushaltsangaben | Personenangaben | Mobilitätsangaben | Personenangaben II | Befragung abschließen

SEHR GEEHRTE TEILNEHMENDE,

wie Sie dem Begleitschreiben entnehmen konnten, führt das Erhebungsinstitut O.trend im Rahmen des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten – SrV 2023 (Sondererhebung 2024)“ im Auftrag der Technischen Universität Dresden eine Mobilitätserhebung durch. Im Zentrum der Untersuchung steht die Erfassung der einzelnen Wege aller Haushaltsmitglieder ab 0 Jahren an einem zufällig ausgewählten Stichtag.

Dazu werden vor allem Angaben zu den von Ihnen genutzten Verkehrsmitteln, den Wegzwecken und den räumlichen Zielen benötigt. Erfragt werden auch Informationen zum Haushalt und zu den im Haushalt lebenden Personen. Dazu gehören beispielsweise die Zahl der im Haushalt vorhandenen Pkw sowie die Häufigkeit der Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln

Haushaltsangaben

Person 1
42 Jahre, Männlich

Person 2
41 Jahre, Weiblich

Mobilitätsangaben

Personenangaben II

Person 3
10 Jahre, Weiblich

Person 4

Abbildung 5-3: Online-Fragebogen, Übersichtsseite

Mobilität in Städten 2023 SrV

Übersicht | **Haushaltsangaben** | Personenangaben | Mobilitätsangaben | Personenangaben II | Befragung abschließen

ANGABEN ZU IHREM HAUSHALT 10%

Zum Haushalt gehören alle Personen, die mit Ihnen zusammenleben.

Haushaltsgröße
Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt, Sie selbst eingeschlossen?
Zum Haushalt gehören alle Personen, die mit Ihnen zusammenleben. Dazu gehört beispielsweise auch ein Kind, welches nur zeitweise bei Ihnen zu Hause wohnt, aber von Ihnen wirtschaftlich abhängig ist.

Nächstgelegene Haltestellen
In welcher Zeit sind die von Ihrer Wohnung aus nächstgelegenen Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs zu Fuß erreichbar?
Bitte schätzen Sie hier die Gehzeit zur Haltestelle ein, die eine erwachsene Person von Ihrer Wohnung zu Fuß benötigt, unabhängig davon, ob die Haltestelle von Haushaltsmitgliedern tatsächlich genutzt wird.

Gehzeit zum Bus min ☐ Zu Fuß in 60 Minuten nicht erreichbar
☐ Nicht bekannt

Gehzeit zur S-Bahn min ☐ Zu Fuß in 60 Minuten nicht erreichbar

Abbildung 5-4: Online-Fragebogen, Haushaltsangaben (Auszug)

PERSONENANGABEN

Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen für alle Personen Ihres Haushalts.

Alter/Geschlecht/Tätigkeit	Personenangaben
Person 1 42 Jahre, Männlich, Vollzeit beschäftigt (wöchentlich 35 Stunden und mehr)	Person 1
Person 2 41 Jahre, Weiblich, Wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden beschäftigt	Person 2
Person 3	Person 3
Person 4	Person 4

Sofern die Angaben zur Person vollständig sind, können Sie **nach dem 10.09.2024** mit der Erfassung der Wege beginnen.

[Weiter zur Erfassung der Wege](#) [Zurück zur Startseite](#)

Abbildung 5-5: Online-Fragebogen, Personenangaben (Übersicht)

ANGABEN ZU DEN MITGLIEDERN DES HAUSHALTS

Person 2: 41 Jahre, Weiblich, Wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden beschäftigt

Führerschein
Besitzen Sie für die angegebenen Kraftfahrzeugarten zurzeit einen gültigen Führerschein?

Pkw (Klasse 3 bzw. B) ☒ Ja ☐ Nein

Motorrad (Klasse 1/1a bzw. A)? ☐ Ja ☒ Nein

[Zurück](#) [Weiter](#)

Sie möchten telefonisch teilnehmen? Bei telefonischen Rückfragen (kostenlos): 0800 830 1 830

TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN [Startseite](#) [Impressum](#) [Barrierefreiheit](#) **O.trend** [Chat](#)

Abbildung 5-6: Online-Fragebogen, Personenangaben (Auszug)

[Abmelden](#)

Übersicht
Haushaltsangaben
Personenangaben
Mobilitätsangaben
Personenangaben II
Befragung abschließen

Erfassung der Wege

Bitte geben Sie für alle Haushaltsmitglieder, die am Stichtag außer Haus waren, alle zurückgelegten Wege ein.

- Wichtig!** Bitte tragen Sie **alle Wege des Tages** ein, also auch Wege zu Fuß, Heimwege, Rückwege, Spaziergänge und kurze Wege (z. B. Brief zum Postkasten bringen, Einkauf in der Mittagspause). Das gilt auch für Wege, die erst am Abend oder nach Mitternacht stattfanden.
- Ein Weg ist immer mit einem bestimmten **Zweck oder Ziel** (z. B. Arbeit, Einkauf, Spaziergang) verbunden.
- Wenn Sie dabei **mehrere Verkehrsmittel** nutzen oder umsteigen, so bleibt dies ein Weg.
- Hin- und Rückweg sind stets zwei verschiedene Wege.
- Rundwege**, also Wege mit gleichem Start- und Zielort (z. B. Spaziergang, Radtour, Hund ausführen) sind zwei verschiedene Wege. Die erste Hälfte des Weges (Weg 1) hat den entsprechenden Wegzweck (z. B. Erholung/Sport im Freien), die zweite Hälfte des Rundweges (Weg 2) hat den Zweck des Ausgangspunktes (z. B. nach Hause oder zum Arbeitsplatz).

Legende

Weg einfügen
 Weg bearbeiten
 Weg löschen
 Weg kopieren

Person 1
42 Jahre, Männlich, Vollzeit beschäftigt (wöchentlich 35 Stunden und mehr)

Mobilität am 10.09.2024 [außer Haus](#)

Startpunkt des ersten Weges [Eigene Wohnung](#)

Meine Wege am 10.09.2024

07:15–07:30 Uhr
Bringen oder Holen von Personen

07:30–07:35 Uhr **Eigener Arbeitsplatz**

17:00–17:20 Uhr **Eigene Wohnung**

Wenn Sie **alle** Wege für diese Person erfasst haben, können Sie mit der Erfassung von **Personenangaben II** fortfahren.

[Weiter zu Personenangaben II](#)

Person 2
41 Jahre, Weiblich, Wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden beschäftigt

Mobilität am 10.09.2024 [außer Haus](#)

Startpunkt des ersten Weges [Eigene Wohnung](#)

Meine Wege am 10.09.2024

07:15–07:30 Uhr **unbekannt**

Sie möchten telefonisch teilnehmen?

Bei telefonischen Rückfragen (kostenlos):
0800 830 1 830

[Startseite](#)
[Impressum](#)
[Barrierefreiheit](#)

Abbildung 5-7: Online-Fragebogen, Wegerfassung (Übersicht)

Abmelden

Übersicht
Haushaltsangaben
Personenangaben
Mobilitätsangaben
Personenangaben II
Befragung abschließen

Wegeangaben

Ein Weg ist immer mit einem Zweck (z. B. Einkauf, Freizeiteinrichtung, Spaziergang) verbunden, unabhängig davon, ob verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden. **Hin- und Rückweg** sind immer **zwei unterschiedliche Wege**.

Vorheriger Weg
10.09.2024
12:00–12:15 Uhr
Gaststätte/Kneipe
Zieladresse
Am Kieswerk 2, 40789 Monheim am Rhein,
Deutschland

Nächster Weg
10.09.2024
17:00–17:20 Uhr
Eigene Wohnung
Zieladresse
Eigene Wohnung

Uhrzeit
Wann haben Sie diesen Weg begonnen?
Bitte tragen Sie auch die Wege ein, die am **Folgetag** Ihres Stichtags bis **4 Uhr** beginnen oder enden. In diesem Fall setzen Sie bitte das Häkchen bei „am Folgetag“.
12:45 Uhr ☐ am Folgetag
Wann haben Sie diesen Weg beendet?
13:00 Uhr ☐ am Folgetag

Ziel/Zweck des Weges
Mit welchem Ziel/zu welchem Zweck haben Sie diesen Weg unternommen?
☒ Eigener Arbeitsplatz
☐ Anderer Dienstort/-weg
☐ Kinderkrippe/-garten
☐ Grundschule
☐ Weiterführende Schule (z. B. Mittelschule, Oberschule, Gymnasium)
☐ Berufs-, Fach-, Hochschule
☐ Andere Bildungseinrichtung
☐ Einkauf täglicher Bedarf
☐ Sonstiger Einkauf
☐ Behördengang, Arztbesuch
☐ Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur, Apotheke)
☐ Bringen oder Holen von Personen
☐ Kultur, Theater, Kino
☐ Gaststätte/Kneipe
☐ Privater Besuch (fremde Wohnung)
☐ Erholung/Sport im Freien (auch Wandern/Hund ausführen o. ä.)
☐ Sportstätte (allgemein)
☐ Andere Freizeitaktivität
☐ Eigene Wohnung
☐ Sonstiges

Abbrechen
Weiter ▶

Sie möchten telefonisch teilnehmen?
Bei telefonischen Rückfragen (kostenlos):
0800 830 1 830

[Startseite](#)
[Impressum](#)
[Barrierefreiheit](#)

Abbildung 5-8: Online-Fragebogen, Bereich Wegerfassung (Auszug 1)

Abmelden

Übersicht
Haushaltsangaben
Personenangaben
Mobilitätsangaben
Personenangaben II
Befragung abschließen

Wegeangaben

Ein Weg ist immer mit einem Zweck (z. B. Einkauf, Freizeiteinrichtung, Spaziergang) verbunden, unabhängig davon, ob verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden. **Hin- und Rückweg** sind immer **zwei unterschiedliche Wege**.

Vorheriger Weg
10.09.2024
12:00–12:15 Uhr
Gaststätte/Kneipe
Zieladresse
Am Kieswerk 2, 40789 Monheim am Rhein,
Deutschland

Nächster Weg
10.09.2024
17:00–17:20 Uhr
Eigene Wohnung
Zieladresse
Eigene Wohnung

Startpunkt
Startpunkt des Weges

Am Kieswerk 2, 40789 Monheim am Rhein, Deutschland

Zielort
Wo befand sich die Zieladresse Ihres Weges?
☐ Eigene Wohnung
☐ Wohnumfeld (ca. 5 min zu Fuß)
☒ Am Wohnort (in Monheim am Rhein)
☐ Außerhalb des Wohnortes
☐ Ausland

Bitte geben Sie die Adresse des Zielortes an.
Bitte nutzen Sie die Karte oder das Textfeld. Sie können einen Punkt in der Karte markieren und verschieben.
Die Adresse erscheint dann im Textfeld. Wenn Sie die Informationen ohne Karte eingeben möchten, wählen Sie bitte **Punkt auf Karte nicht gefunden**.
[Meine Ziele](#)

☒ Punkt auf Karte gefunden
☐ Punkt auf Karte geschätzt
☐ Punkt auf Karte nicht gefunden

Sie möchten telefonisch teilnehmen?
Bei telefonischen Rückfragen (kostenlos):
0800 830 1 830

[Startseite](#)
[Impressum](#)
[Barrierefreiheit](#)

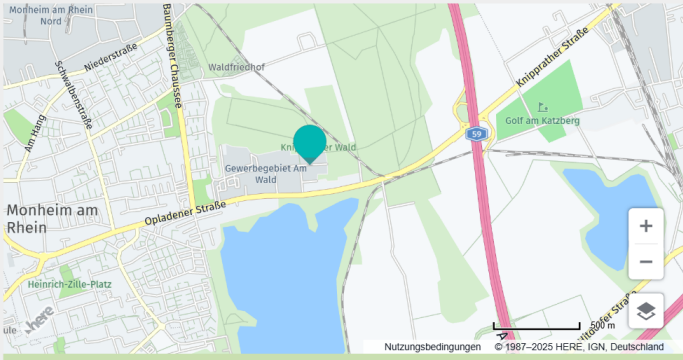
Chat

Abbildung 5-9: Online-Fragebogen, Bereich Wegerfassung (Auszug 2)

Bitte geben Sie die Adresse des Zielortes an.

Bitte nutzen Sie die Karte oder das Textfeld. Sie können einen Punkt in der Karte markieren und verschieben. Die Adresse erscheint dann im Textfeld. Wenn Sie die Informationen ohne Karte eingeben möchten, wählen Sie bitte **Punkt auf Karte nicht gefunden**.

Meine Ziele



☐ Punkt auf Karte gefunden
 ☐ Punkt auf Karte geschätzt
 ☒ Punkt auf Karte nicht gefunden

Bitte geben Sie die Adresse Ihres Zielortes an.

Bitte geben Sie den Punkt so genau wie möglich an. Dabei müssen mindestens Ort und Straße oder Ort und markanter Punkt angegeben werden.

Straße

Hausnummer

Postleitzahl

Ort

Markanter Punkt

Entfernung

Schätzen Sie bitte die Länge des Weges möglichst genau.

☐ Weiß nicht

Sie möchten telefonisch teilnehmen?

Bei telefonischen Rückfragen (kostenlos):

0800 830 1 830



[Startseite](#)
[Impressum](#)
[Barrierefreiheit](#)





Abbildung 5-10: Online-Fragebogen, Bereich Wegerfassung (Auszug 3)

5.5.2 Erinnerungsaktivitäten

Haushalte, die sich für die Online-Teilnahme entschieden, aber nach ihrem Stichtag keine Daten erfasst hatten, erhielten in den folgenden Tagen und Wochen Erinnerungs-E-Mails sowie, falls eine Telefonnummer vorlag, Anrufe zur Teilnahmemotivation.

5.6 Wechsel der Befragungsmethode

Haushalte, für die keine Telefonnummer recherchiert werden konnte und die somit zunächst den Kurzfragebogen zugeschickt bekamen, hatten dennoch die Möglichkeit, an der Befragung telefonisch teilzunehmen, indem sie dies im Kurzfragebogen vermerkten oder diese Absicht per Telefonhotline, E-Mail, Webchat oder Online-Kontaktformular übermittelten.

Die Wechselrichtung war jedoch grundsätzlich offen. Bei Bedarf konnten Haushalte mit Telefonnummer auch zur Online-Befragung wechseln: durch entsprechende Mitteilung an das Erhebungsinstitut oder durch Ausfüllen der Fragebögen im Internet.

5.7 Begleitende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Während der gesamten Erhebung erfolgte durch die TU Dresden und die beauftragenden Institutionen eine im Einzelfall abgestimmte und möglichst untersuchungsraumspezifische Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

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

Abbildung 5-11 enthält beispielhaft den Auszug einer durch die Landeshauptstadt Potsdam veröffentlichten Pressemitteilung zum Start der Haushaltsbefragung kurz vor Beginn der Feldzeit.


Landeshauptstadt Potsdam

Bürgerservice
Potsdam entdecken
Leben in Potsdam
Kultur Sport
Politik Verwaltung
Wissenschaft Bildung
Wirtschaft Arbeit

Startseite » Politik / Verwaltung » Presse | Kommunikation » Pressemitteilungen

Pressemitteilung Nr. 637 vom 28.12.2022

Start der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“



© Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate

Friedrich-Ebert-Straße (© Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate)

28.12.2022

Die Erforschung der alltäglichen Mobilität der Bevölkerung in der Landeshauptstadt Potsdam und im Landkreis Potsdam-Mittelmark ist Gegenstand der wiederholt stattfindenden Haushaltsbefragung der Technischen Universität Dresden. Die Untersuchung ist Teil des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten – SrV 2023“, das in mehr als 500 deutschen Städten und Gemeinden zeitgleich durchgeführt wird. Das Projekt liefert wichtige Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten, die in die Verkehrsentwicklungsplanung und die Nahverkehrspläne sowie weitere Verkehrskonzepte Eingang finden sollen.

Die Befragung startet im Januar 2023 und richtet sich an Bürgerinnen und Bürgern aus allen Bevölkerungsgruppen der Region. Dabei geht es um die Frage, ob und mit welchen

Abbildung 5-11: Auszug aus der stadtsspezifischen Öffentlichkeitsarbeit für das SrV-Projekt in Potsdam²⁰

²⁰ Landeshauptstadt Potsdam (2022).

6 Stichprobe

6.1 Stichprobenanlage und -ziehung

Die Stichprobenplanung für das SrV 2023 erfolgte untersuchungsraumspezifisch, da die Grundgesamtheit durch die Wohnbevölkerung (ab null Jahren) der beauftragten Untersuchungsräume gebildet wird. Je nach Aufgabenstellung für den einzelnen Untersuchungsraum war eine vorgegebene Nettostichprobe zu erreichen. Die Größe der Nettostichprobe variierte für größere Mittel- und Oberzentren zwischen 1.000 und 40.000 Personen (Berlin und München). In kleineren Gemeinden wurden mindestens 500 Personen befragt.

Die einzelnen Untersuchungsräume waren für die Stichprobenplanung in der Regel räumlich gegliedert. Die Bildung stichprobenplanungs- und steuerungsrelevanter Teilräume erfolgte nach stadtspezifischen Vorgaben und in Rücksprache mit den auftraggebenden Institutionen.

Die Stichprobenziehung war für alle Untersuchungsräume einstufig. Folgende drei Grundkonstellationen waren dabei möglich:

- Grundvariante (GV) 1: Zufallsauswahl mit bevölkerungsproportionaler räumlicher Schichtung (z. B. nach Bevölkerung der Stadtbezirke)
- GV 2: Zufallsauswahl mit disproportionaler räumlicher Schichtung (z. B. Gleichverteilung über alle Stadtbezirke oder Aufstockung einzelner Stadtbezirke)
- GV 3: Zufallsauswahl ohne räumliche Schichtung (z. B. bei sehr kleinen Gemeinden)

Die Adressen der zu befragenden Haushalte wurden aus dem Melderegister der jeweiligen Stadt oder Gemeinde gezogen. Dabei gab es keine Einschränkungen hinsichtlich Alter, Staatsangehörigkeit, Haupt- oder Nebenwohnsitz.

Die Stichprobenziehung erfolgte mittels Zufallsverfahren in zwei Varianten:

- Variante 1: Uneingeschränkte Zufallsauswahl
- Variante 2: Geschichtete Auswahl entsprechend der vorgegebenen teils räumlichen Gliederung mit uneingeschränkter Zufallsauswahl je Schicht (Regelfall).

In der ersten Variante hat jede Person zunächst die gleiche (von null verschiedene) Wahrscheinlichkeit, gezogen zu werden. Bezogen auf einen Stadtteil (Variante 2) gilt dieser Sachverhalt grundsätzlich analog. In Bezug auf die Gesamtstadt hängt die Auswahlwahrscheinlichkeit einer Person davon ab, ob es sich um eine proportional oder disproportional geschichtete Stichprobe handelt. Bei proportional geschichteten Stichproben ist die Auswahlwahrscheinlichkeit eines jeden Elements identisch.

Bei disproportional geschichteten Stichproben ist:

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

Die Auswahlwahrscheinlichkeiten der Personen innerhalb einer Schicht sind, sofern uneingeschränkt zufällig gezogen wurde, für diesen Fall identisch. Zwischen den Schichten unterscheiden sich diese jedoch.

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

Daher wurde untersuchungsraumweise die gezogene Personenstichprobe in eine Haushaltsstichprobe überführt. Durch die Bildung einer Haushaltsstichprobe und die Befragung aller Haushaltsmitglieder entsteht eine einstufige Klumpenstichprobe, bei der die Klumpen den Haushalten entsprechen. Die nach dem oben beschriebenen Verfahren gezogenen Personenstichproben werden demnach in Haushaltsstichproben transformiert. Die Auswahlwahrscheinlichkeit eines Haushalts steigt damit proportional zur Haushaltsgröße. Ein Fünf-Personen-Haushalt besitzt damit gegenüber einem Haushalt mit nur einer Person eine fünffach höhere Wahrscheinlichkeit, in die Stichprobe zu gelangen.

Die eigentliche Stichprobenziehung erfolgte, in Abhängigkeit von den softwaretechnischen Möglichkeiten der jeweiligen Einwohnermeldeämter, im Regelfall als uneingeschränkte Zufallsauswahl oder im Ausnahmefall als systematische Zufallsstichprobe mit Zufallsstartzahl.

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

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

- Familienname
- Vornamen
- Doktorgrad
- Geschlecht
- Straße
- Hausnummer
- Ggf. Hausnummernzusatz

- Ggf. Stockwerks- oder Wohnungsnummer
- Ort
- Postleitzahl
- Geburtsdatum
- Staatsangehörigkeit(en)
- Status der Wohnung (alleinige Wohnung bzw. Haupt- oder Nebenwohnsitz)
- Codenummer des jeweiligen Teilraums
- Ggf. Codenummer einer weiteren räumlichen Differenzierung

Anhand des Vergleichs gezogener Merkmale mit bekannten Verteilungen (Alter, Geschlecht, Teilraum, erster Buchstabe des Familiennamens usw.) konnte eine hinreichende Qualitätssicherung bei der Stichprobenziehung gewährleistet werden. Dadurch ist begründet davon auszugehen, dass Abweichungen der Auswahlstichprobe zur realisierten Nettostichprobe nicht auf technische Fehler bei der Stichprobenauswahl zurückzuführen sind.

Die Adressziehung aus dem Einwohnermelderegister wurde im Regelfall durch die jeweils beauftragende Stadt oder Gemeinde selbst durchgeführt. Die gezogenen Daten wurden anschließend an die TU Dresden übergeben. In anderen Fällen veranlasste die TU Dresden die Stichprobenziehung bei der jeweiligen Kommune selbst.

Häufig waren zusätzliche Abstimmungen mit den Meldeämtern notwendig, um die Qualität der Adressbereitstellung sicherzustellen. So erfolgte im ersten Schritt eine Vorinformation an die Meldeämter durch die TU Dresden, um ggf. auftretende technische Fragen rechtzeitig vor dem Versand der eigentlichen Ziehungsanforderung klären zu können.

Nach der Qualitätsprüfung durch die TU Dresden wurden die Adressstichproben dem Erhebungsinstitut übergeben. Dort folgten weitere Aufbereitungsschritte wie beispielsweise die Angleichung der Schreibweise von Orts- und Straßennamen sowie die Telefonnummernrecherche.

Die Ziehung der Adressen, die Übermittlung der Daten an die TU Dresden sowie die Weitergabe der Adressdaten an das Erhebungsinstitut erfolgten aufgrund des Forschungsinteresses der TU Dresden und im Einklang mit dem Bundesmeldegesetz sowie den geltenden Datenschutzbestimmungen.

6.2 Umfang der Nettostichprobe

Vor Beginn der Feldzeit war eine zu realisierende Stichprobengröße unter Zugrundelegung stadt- bzw. untersuchungsraumspezifischer Vorgaben und eigener Annahmen abzuschätzen. Eine Berechnung der Genauigkeit der zum Einsatz kommenden Parameterschätzer (z. B. Schätzer für Mittel- oder Anteilswerte) erfolgt naturgemäß erst a posteriori. Für die sachgerechte Ermittlung eines mindestens notwendigen Stichprobenumfangs sind Vorkenntnisse zur Merkmalsausprägung selbst und deren Varianz notwendig. Diese können entweder auf Erfahrungen beruhen, aus vorangegangenen ähnlichen Erhebungen näherungsweise übernommen oder durch gesonderte Vorstudien geschätzt werden.

Durch die vorangegangenen SrV-Befragungsdurchgänge lag eine Datenbasis vor, die für eine derartige Schätzung sehr gut geeignet ist. Diese wurde daher der Berechnung der Nettostichproben zugrunde gelegt.

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

- Für Erwartungswerte der Grundgesamtheitsparameter und deren Varianz wurden die SrV-Durchgänge 2008, 2013 und 2018 zugrunde gelegt
- Die Erwartungswerte der Varianz wurden unter Annahme uneingeschränkter Zufallsauswahl sowie gesondert unter Berücksichtigung der Effekte des Stichprobenplanes geschätzt (Taylor-Linearisierung)
- Die mittlere Haushaltsgröße unterscheidet sich von Stadt zu Stadt, wobei diese tendenziell mit zunehmender Ortsgröße kleiner wird
- Bei teilräumlicher Untergliederung konnten aus finanziellen Gründen in den meisten Fällen nicht die gleichen Genauigkeitsanforderungen gestellt werden wie für die Gesamtstadt

Der Umfang der jeweiligen Nettostichprobe ergibt sich aus der Art der zu erhebenden Verhaltenskennwerte und unter Berücksichtigung der untersuchungsraumspezifischen Genauigkeitsanforderungen. Dabei variieren die Anforderungen der auftraggebenden Institutionen an die Erhebungsdaten durchaus. Neben der kontinuierlichen Beobachtung der Verkehrsentwicklung und der Nutzung der Daten für Modellrechnungen und Wirkungsanalysen werden die Kenngrößen als Eingangsparameter und zur Kalibrierung von Verkehrsnachfragemodellen verwendet. Dabei sind die Datenanforderungen unmittelbar vom Modellierungsgegenstand abhängig. Die Anforderungen mikroskopischer Verkehrsplanungsmodelle unterscheiden sich von denen einer makroskopischen Herangehensweise zum Teil deutlich. Demnach ist eine generelle Aussage zum erforderlichen Stichprobenumfang weder möglich noch sinnvoll, sondern stattdessen eine untersuchungsraumspezifische Beurteilung erforderlich.

Zur Beobachtung der Verkehrsentwicklung auf gesamtstädtischer oder teilräumlicher Ebene sind u. a. die folgenden zentralen Kennwerte zur Verkehrsteilnahme bedeutsam:

- Mobilitätsbeteiligung
- Aktivitätszwecke der Ortsveränderungen
- Wegehäufigkeit bzw. spezifisches Verkehrsaufkommen
- Modal Split (nach Ortsveränderungen, Verkehrsleistung, Entfernungsklassen)
- Mittlere Wegelänge und -dauer
- Tageszeiten der Ortsveränderungen
- Fahrzeugbesetzung
- Verfügbarkeit Haushalts-Kfz und ÖPNV-Zeitkarte

Idealerweise ist die Stichprobengröße unter Berücksichtigung der geforderten Genauigkeit für die Gesamtstadt oder für relevanter Teilräume zu bemessen. Gleichzeitig sind ihr durch die jeweiligen finanziellen Möglichkeiten Grenzen gesetzt. Die Größe der Stichprobe ist somit stets ein Kompromiss zwischen Genauigkeit und Kosten.

Für den SrV-Standardfall erfolgt die Ermittlung traditionell auf Basis der Wegehäufigkeit (spezifisches Verkehrsaufkommen) und des Modal Split auf gesamtstädtischer Ebene. Die Festlegung der SrV-Mindeststichprobe in einer größeren Stadt basiert auf dem Zusammenhang, dass 1.000 befragte Personen erforderlich sind, um bei uneingeschränkter Zufallsauswahl das spezifische Verkehrsaufkommen für die Gesamtstadt mit 95%iger Sicherheit und einer Genauigkeit von $\pm 4\%$ zu bestimmen und den Modal Split (MIV-Anteil) mit einer Genauigkeit von ± 2 Prozentpunkten zu erheben (ohne Endlichkeitskorrektur bei $N \geq 100 \cdot n$). Grundsätzlich gilt der Zusammenhang, dass eine Verdoppelung der statistischen Genauigkeit mit einer Vervierfachung des Stichprobenumfanges einhergeht²¹.

Berücksichtigt man die Effekte des Stichprobenplans auf die Varianz der Parameterschätzung, so wurden für die Erhebungen der Jahre 2008, 2013 und 2018 im Mittel Designeffektfaktoren²² von etwa 1,3 bis 1,5 für die Wegehäufigkeit (spezifisches Verkehrsaufkommen) und von etwa 2,0 bis 2,5 für den Modal Split berechnet²³.

Die Mehrzahl der am SrV 2023 beteiligten Partner nutzt makroskopische Verkehrsplanungsmodelle. Die gängigen Modelltypen haben dabei ähnliche Anforderungen an das Datenmaterial. Für die Modellierung des städtischen Verkehrsgeschehens sollten die Kenngrößen zum Verkehrsverhalten stichprobentechnisch exakt und statistisch möglichst genau erhoben werden. Aufgrund der Kosten für die Durchführung einer Haushaltsbefragung ist jedoch auch hier ein Kompromiss zwischen hinreichender statistischer Genauigkeit und verfügbaren Finanzmitteln zu finden.

Die wesentlichste Kenngröße für die Verkehrsmodellierung ist die Wegehäufigkeit (bzw. das spezifische Verkehrsaufkommen), welche im Modellschritt der Verkehrserzeugung Verwendung findet.

Dabei kann als grober Richtwert gelten, dass für die Verkehrserzeugung (Wegehäufigkeit als Mittelwert in Wegen pro Bezugsperson und Tag) eine relative statistische Genauigkeit auf Basis eines 95 %-Konfidenzintervalls zwischen $\pm 3\%$ und $\pm 5\%$ für die wesentlichen Personengruppen als hinreichend angesehen werden kann.

In weiteren Modellschritten werden der Analyse-Modal-Split sowie Reisezeiten und -weiten verwendet. Dabei sollte die relative statistische Genauigkeit auf Basis eines 95 %-Konfidenzintervalls höchstens im Bereich zwischen $\pm 10\%$ und $\pm 15\%$ liegen.

Der für die Verkehrsaufteilung im Analysefall wesentliche Modal Split wird üblicherweise in Prozent angegeben. Da er im Regelfall räumlich differenziert erforderlich ist, muss bei der Stichprobenplanung eine hinreichend große Stichprobe auch räumlich differenziert vorgesehen werden. Für deren Di-

²¹ Bortz (2004), S. 105.

²² Der Designeffektfaktor, als Wurzel des Designeffektes, lässt sich als Vergrößerungsfaktor des Standardfehlers gegenüber einer uneingeschränkten Zufallsauswahl interpretieren, der aufgrund eines komplexen Stichprobendesigns zu erwarten ist.

²³ Wittwer (2008), S. 126 ff.

mensionierung kann als Anhaltswert gelten, dass sich die absolute statistische Genauigkeit möglichst zwischen ± 2 Prozentpunkten und ± 6 Prozentpunkten bewegen sollte. Für differenziertere Angaben (Modal Split nach Quelle-Ziel-Gruppen bzw. Modal Split nach Quelle-Ziel-Gruppen und räumlicher Untergliederung) können auch größere absolute Fehler bis ca. ± 10 Prozentpunkten in Kauf genommen werden.

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

Für die Berechnung einer notwendigen Stichprobengröße, die weitgehend allen Anforderungen aus Sicht der Verkehrsmodellierung genügt, wurden die oben dargestellten modelltheoretischen Anforderungen bereits für den 2008er-SrV-Durchgang in Berlin zugrunde gelegt. Daraus resultierte seinerzeit ein Stichprobenumfang von etwa 38.000 befragten Personen, der im SrV 2023 mit 40.000 befragten Personen wiederum erreicht wurde.

6.3 Umfang der Auswahlstichprobe

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

- HG – mittlere Haushaltsgröße der Stadt
- UA – Anteil der unechten Ausfälle
- AT – Anteil Haushalte mit direkt verfügbarer Telefonnummer (telefonische Basisstichprobe)
- AS – Anteil Haushalte ohne direkt verfügbare Telefonnummer (schriftliche Basisstichprobe)
- RT – Anteil antwortenden Haushalte mit direkt verfügbarer Telefonnummer
- RS – Anteil der antwortenden Haushalte ohne direkt verfügbare Telefonnummer
- $HHNV$ – Anteil nicht verwertbarer Haushalte
- SF – Sicherheitsfaktor

Berechnungsgröße	Ergebnis
Sollstichprobe, Personen, Standardfall S	1.000
Mittlere Haushaltsgröße der zu erwartenden Stichprobe HG	2,0
Sollstichprobe, Haushalte $SPHH = P / HG$	500
Anteil der unechten Ausfälle UA	15 %
Anzahl erforderlicher Haushalte einschließlich unechter Ausfälle $AEHH = SPHH * (1 + UA)$	575
Anteil der Haushalte der telefonischen Basisstichprobe AT	10 %
Erforderliche Anzahl von Haushalten der telefonischen Basisstichprobe $HHTel = AEHH * AT$	57,5
Anteil der antwortenden Haushalte der telefonischen Basisstichprobe RT	22 %
Erforderliche Einsatzstichprobe der telefonischen Basisstichprobe $ESPT = HHTel / RT$	261
Anteil der Haushalte der schriftlichen Basisstichprobe AS	90 %
Erforderliche Anzahl von Haushalten der schriftlichen Basisstichprobe $HHSchr = AEHH * AS$	517,5
Anteil der antwortenden Haushalte der schriftlichen Basisstichprobe RS	10%
Erforderliche Einsatzstichprobe der schriftlichen Basisstichprobe $ESPS = HHSchr / RS$	5.5.175
Zwischensumme 1 $ZWS1 = ESPT + ESPS$	5.436
Anteil nicht verwertbarer Haushalte $HHNV$	15 %
Zwischensumme 2 $ZWS2 = ZWS1 * (1 + HHNV)$	6.252
Sicherheitsfaktor SF	1,6
Auswahlstichprobe, Haushalte, gesamt $APHH = ZWS2 * SF$	10.003
Übersteuerungsfaktor $\ddot{U}F = APHH / SPHH$	20,0

Tabelle 6-1: Vereinfachte Rechnung zur Bestimmung des Übersteuerungsfaktors

Um während des Feldverlaufes nur in Ausnahmefällen weitere Adressen ziehen zu müssen, erfolgt die Berechnung eines Übersteuerungsfaktors einerseits unter Annahme ungünstiger Randbedingungen für die genannten Faktoren, andererseits unter Einbeziehung eines Sicherheitsfaktors SF . Die Ermittlung des Übersteuerungsfaktors ist in Tabelle 6-1 für ein vereinfachtes Beispiel detailliert nachzuvollziehen.

Damit ergibt sich auf Haushaltsebene insgesamt ein Übersteuerungsfaktor von 20,0. Auf Basis der angenommenen mittleren Haushaltsgröße von 2,0 Personen/Haushalt war daher angestrebt, für eine Standardstichprobe von 1.000 befragten Personen eine Auswahlstichprobe von 10.000 Adressen vorzuhalten.

6.4 Stichprobensteuerung

Die Stichprobensteuerung erfolgte mit stichtagsproportionaler Aufteilung über alle Erhebungsmonate und Quartale. Der Steuerung nach Quartalen lagen die Standardquartale eines Kalenderjahres zugrunde. Für die Steuerung nach Stichtagen waren in den meisten Fällen mittlere Werktage (Dienstag bis Donnerstag nach SrV-Definition, siehe Abschnitt 3.2) maßgebend. Im Untersuchungsraum München wurde die Stichprobe ganzjährig über alle Wochentage (Montag bis Sonntag) gesteuert. Im Untersuchungsraum Leipzig fand ganzjährig eine gesonderte Erhebung mit einer Zusatzstichprobe am Wochenende statt.

Um die Nettostichproben für teilräumliche Untergliederungen zu steuern, wurde für jeden Untersuchungsraum ein Stichprobensteuerungsplan entwickelt. Er basierte auf den in Abschnitt 6.1 beschriebenen Grundvarianten. Aus den Stichprobensteuerungsplänen ging hervor, wie viele Personen beispielsweise in einem Stadtbezirk in einem bestimmten Monat/Quartal erfolgreich befragt werden sollten. Dieses Vorgehen soll eine repräsentative zeitliche Stichprobenaufteilung über den gesamten Erhebungszeitraum ermöglichen und damit die angestrebte Qualität der zu ermittelnden Kennziffern gewährleisten.

Insgesamt ergeben sich damit 670 Steuerungsräume (vgl. Abbildung 6-1). Die steuerungsraumspezifische Kontrolle des Nettorücklaufs sowie die differenzierte Prognose der Erreichung der vereinbarten Soll-Stichproben und die daraus resultierende Steuerung des Bruttoversands stellen eine komplexe Herausforderung dar. Neben Versand- und Erinnerungsfristen waren beispielsweise auch Stichtagsverschiebungen bei bisher nicht erreichten Haushalten und Personen zu berücksichtigen.

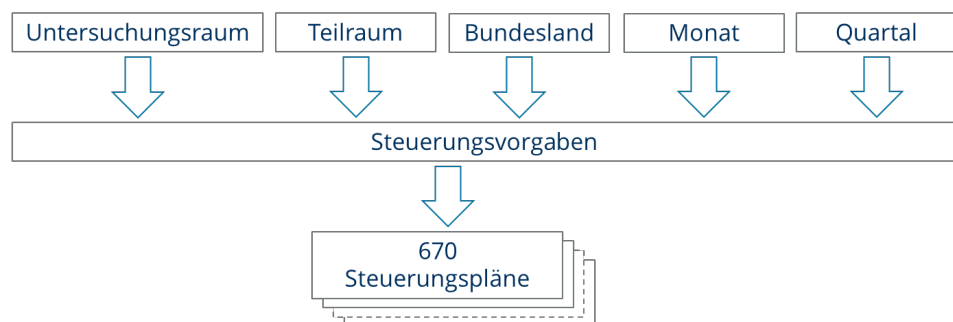


Abbildung 6-1: Grundprinzip der Stichprobensteuerung

7 Befragungsunterlagen

7.1 Begleitschreiben

7.1.1 Briefkopf und Unterzeichner

Die jeweils verwendeten Briefköpfe und die Art der Unterzeichner variierte für alle Schreiben in Abhängigkeit vom Untersuchungsraum:

- TUD-Variante: Im einfachsten Fall trat die TU Dresden mit dem Briefkopf der Universität als Alleinunterzeichner des Ankündigungsschreibens auf. Diese Variante kam in 26 Untersuchungsräumen zum Einsatz.
- Spezifische Variante: Im Regelfall fanden untersuchungsraumspezifische Briefköpfe Verwendung (in insgesamt 108 Untersuchungsräumen). Unterzeichnet wurden die Schreiben neben der TU Dresden von Vertreterinnen oder Vertretern von auftraggebenden Institutionen und/oder weiteren Kooperationspartnern mit einem möglichst lokalen Bezug. Infolgedessen traten Bevollmächtigte der jeweiligen Stadt (z. B. die Oberbürgermeisterin oder der Oberbürgermeister), aber auch von Landkreisen und örtlichen bzw. regionalen Nahverkehrsunternehmen als unterzeichnende Personen in Erscheinung.

In einigen Untersuchungsräumen wechselte während der SrV-Feldzeit die unterzeichnende Person, beispielsweise im Ergebnis von Wahlen. Die Erhebungsmaterialien wurden in diesen Fällen entsprechend angepasst.

Die folgenden Abbildungen zeigen beispielhaft ausgewählte Varianten der verschiedenen Schreiben. Auf den Abdruck der in den Schreiben verwendeten Faksimile-Unterschriften wird in diesem Bericht verzichtet.

7.1.2 Ankündigungsschreiben

In Abhängigkeit von den Ergebnissen der Telefonnummernrecherche unterschied sich der Charakter des Ankündigungsschreibens (vgl. Abschnitt 5.1).

Alle angeschriebenen Haushalte erhielten mit dem Ankündigungsschreiben die folgenden Informationen:

- Anliegen der Erhebung
- Durchführende Institutionen
- Herkunft der Adresse
- Einhaltung des Datenschutzes
- Weitere Kontakt- und Informationsmöglichkeiten (kostenlose Telefonhotline, Internetseite)
- Hinweise zum weiteren Ablauf der Erhebung für den Haushalt

Die Schreiben an Haushalte mit direkt verfügbarer Telefonnummer wurden zusätzlich über den ihrem Haushalt zugewiesenen Stichtag informiert (vgl. Abschnitt 7.1.4). Das Ankündigungsschreiben für diese Haushalte zeigt Abbildung 7-1.

Haushalte, zu denen keine Telefonnummer recherchiert werden konnte, erhielten stattdessen zusätzlich die folgenden Informationen (vgl. Abbildung 7-2):

- Verweis auf einen beiliegenden Kurzfragebogen und die Rücksendemodalitäten
- Zugangsdaten, um den Kurzfragebogen online auszufüllen (in Textform und alternativ als QR-Code)
- Verweis auf die beiliegende Datenschutzerklärung

7.1.3 Erinnerungsschreiben

Erinnerungsschreiben kamen nur bei Haushalten, zu denen keine Telefonnummer recherchiert werden konnte, zum Einsatz. Dabei waren maximal zwei Erinnerungsstufen vorgesehen. Lag innerhalb von 14 Tagen keine Antwort dieser Haushalte vor, erhielten sie ein erstes (Abbildung 7-3) und nach weiteren 14 Tage ein zweites Erinnerungsschreiben (Abbildung 7-4) mit beigelegtem Kurzfragebogen und der erneuten Bitte um Teilnahme.

7.1.4 Stichtagsinformation

Haushalte ohne direkt verfügbare Telefonnummer, die den beigelegten Kurzfragebogen postalisch oder online beantwortet hatten, bekamen im weiteren Verlauf ein Schreiben, in welchem der zugewiesene Stichtag vermerkt war. (vgl. Abbildung 7-5). Weitere wesentliche Inhalte des Schreibens waren:

- Verweis auf die beiliegenden Wegemerklblätter
- Zugangsdaten für die Online-Teilnahme (in Textform und alternativ als QR-Code)
- Hinweise zum weiteren Ablauf der Erhebung für den Haushalt (Anruf des Erhebungsinstitutes bei vorliegender Telefonnummer)

Haushalte mit direkt verfügbarer Telefonnummer erhielten die Information über ihren zugewiesenen Stichtag bereits mit dem Ankündigungsschreiben.



Forschungsgruppe Mobilität
Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Mobilität in Städten – SrV 2023, PF 100154, 04001 Leipzig

PREMIUMADDRESS



DV

Deutsche Post 

*5100000*639648*1*

An den Haushalt von
Maxi Mustermann
Musterstrasse 1
10787 Berlin

Kontakt für Rückfragen:
Erhebungsinstitut O.trend
Tel.: 0800 830 1 830
(kostenlos, Mo–So, 7–21 Uhr)
E-Mail: kontakt@srv2023.de

Ihre Haushaltsnummer: 639648
(bitte bei Kontakt angeben)

01.06.2023

Befragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“

Sehr geehrte Haushaltsmitglieder,

derzeit führen wir eine Befragung privater Haushalte in Berlin durch. Erfasst werden die Wege und Fahrten der Einwohnerinnen und Einwohner, um das aktuelle Verkehrsgeschehen abzubilden. Die Ergebnisse der Befragung sind eine wichtige Grundlage für eine an Ihren Bedürfnissen orientierte Mobilitätsplanung.

Wir haben Ihren Haushalt über ein Zufallsverfahren aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt, er steht stellvertretend für zahlreiche weitere Haushalte. Mit Ihrer Teilnahme an der Befragung können Sie dazu beitragen, die Verkehrssituation in Berlin weiter zu verbessern. **Wir bitten Sie daher herzlich um Ihre Unterstützung.**

Im Mittelpunkt der Befragung stehen Informationen zu Ihrem Haushalt sowie zu den Wegen und Fahrten aller Haushaltsmitglieder (ab 0 Jahren) an folgendem Stichtag:

Dienstag, den 06.06.2023.

Nach dem Stichtag wird Sie das von uns beauftragte Erhebungsinstitut O.trend anrufen und die Daten erfassen.

Ihre Telefonnummer haben wir dem Telefonbuch entnommen. Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich freiwillig, Ihre Angaben bleiben anonym. Hinweise zum Datenschutz und zur Datenverarbeitung finden Sie in der beiliegenden Erklärung zum Datenschutz.

Mit diesem Schreiben erhalten Sie ein **Wegemerklblatt**. Diese Erinnerungshilfe kann am Stichtag mitgeführt werden, um darauf wichtige Informationen zu allen Wegen zu notieren. Weitere Wegemerklblätter können bei Bedarf unter www.srv2023.de heruntergeladen werden.

Sie können die Fragen auch online unter www.srv2023.de beantworten. Bitte melden Sie sich mit Ihrem **persönlichen Zugangsschlüssel xwutdn52xy** an. Über den unten aufgedruckten persönlichen QR-Code gelangen Sie direkt zu Ihrem Online-Fragebogen.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Claudia Stutz
Staatssekretärin für Mobilität und Verkehr

Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike
Leiterin der Forschungsgruppe

PS: Für Hinweise und Rückfragen nutzen Sie bitte das kostenlose Infotelefon unter der Nummer **0800 830 1 830** (Mo–So, 7–21 Uhr). Weitere Informationen zur Befragung finden Sie im Internet unter www.srv2023.de



639648

Abbildung 7-1: Ankündigungsschreiben für Haushalte mit direkt verfügbarer Telefonnummer (hier ohne Faksimile-Unterschriften)



Mobilität in Städten – SrV 2023, PF 100154, 04001 Leipzig

PREMIUMADDRESS



DV

Deutsche Post

*1000000*470204*0*

An den Haushalt von
Maximus Mustermann
Musterstrasse 1
54294 Trier

Kontakt für Rückfragen:
Erhebungsinstitut O.trend
Tel.: 0800 830 1 830
(kostenlos, Mo–So, 7–21 Uhr)
E-Mail: kontakt@srv2023.de

Ihre Haushaltsnummer: **470204**
(bitte bei Kontakt angeben)

16.05.2023

Befragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“

Sehr geehrte Haushaltsmitglieder,

derzeit führen wir eine Befragung privater Haushalte in Trier durch. Erfasst werden die Wege und Fahrten der Einwohnerinnen und Einwohner, um das aktuelle Verkehrsgeschehen abzubilden. Die Ergebnisse der Befragung sind eine wichtige Grundlage für eine an Ihren Bedürfnissen orientierte Verkehrsplanung.

Wir haben Ihren Haushalt über ein Zufallsverfahren aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt, er steht stellvertretend für zahlreiche weitere Haushalte. Mit Ihrer Teilnahme an der Befragung können Sie helfen, die Verkehrsverhältnisse in Trier zu verbessern. **Wir bitten Sie daher herzlich um Ihre Unterstützung.**

Im Mittelpunkt der Befragung stehen Informationen zu Ihrem Haushalt sowie zu den Wegen und Fahrten aller Haushaltsmitglieder an einem zufällig bestimmten Stichtag. Die Teilnahme an der Befragung ist freiwillig, Ihre Angaben bleiben anonym. Hinweise zur Einhaltung des Datenschutzes und zur Datenverarbeitung finden Sie in der beiliegenden Erklärung zum Datenschutz.

Bitte füllen Sie zunächst den **beiliegenden Fragebogen** aus und notieren Sie darauf auch Ihre Telefonnummer. Senden Sie den ausgefüllten Fragebogen bitte an das von uns beauftragte Erhebungsinstitut O.trend zurück. Zur kostenfreien Rücksendung liegt ein Freiumschlag bei.

Sie können die Fragen auch online unter **www.srv2023.de** beantworten. Die Anmeldung erfolgt über Ihren **persönlichen Zugangsschlüssel ryuur9q6ez**. Ebenso besteht die Möglichkeit, über den unten aufgedruckten QR-Code direkt zu Ihrem Online-Fragebogen zu gelangen.

Nach Rücksendung des Fragebogens wird sich das Erhebungsinstitut mit Ihnen in Verbindung setzen, um Ihnen den Stichtag mitzuteilen und die Erfassung der einzelnen Wege durchzuführen.

Möchten Sie lieber direkt telefonisch befragt werden? Melden Sie sich einfach unter der **kostenlosen Telefonnummer 0800 830 1 830**.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thilo Becker
Beigeordneter der Stadt Trier

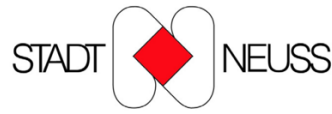
Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike
Leiterin der Forschungsgruppe

470204

PS: Für Hinweise und Rückfragen nutzen Sie bitte das kostenlose Infotelefon unter der Nummer **0800 830 1 830** (Mo–So, 7–21 Uhr). Weitere Informationen zur Befragung finden Sie im Internet unter **www.srv2023.de**



Abbildung 7-2: Ankündigungsschreiben für Haushalte ohne direkt verfügbare Telefonnummer (hier ohne Faksimile-Unterschriften)



Mobilität in Städten – SrV 2023, PF 100154, 04001 Leipzig

PREMIUMADRESS



DV

Deutsche Post

*2000000*120660*0*

An den Haushalt von
Maxim Mustermann
Musterstrasse 1
41472 Neuss

Kontakt für Rückfragen:
Erhebungsinstitut O.trend
Tel.: 0800 830 1 830
(kostenlos, Mo–So, 7–21 Uhr)
E-Mail: kontakt@srv2023.de

Ihre Haushaltsnummer: **120660**
(bitte bei Kontakt angeben)

19.06.2023

Befragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“

Sehr geehrte Haushaltsmitglieder,

vor einiger Zeit hatten wir Ihnen Unterlagen zur Befragung „Mobilität in Städten – SrV“ mit der Bitte um Beantwortung und Rücksendung zugeschickt. Leider ist bei uns noch keine Post von Ihnen eingegangen. Sollten Sie den Fragebogen bereits zurückgesendet oder online ausgefüllt haben, dann betrachten Sie diese Erinnerung bitte als gegenstandslos.

Wir haben Ihren Haushalt über ein Zufallsverfahren aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt, er steht stellvertretend für zahlreiche weitere Haushalte in Neuss. Die Ergebnisse der Erhebung werden eine wichtige Grundlage für die kommunale Mobilitätsplanung sein. **Deshalb ist uns Ihre Beteiligung ein besonderes Anliegen.**

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

Bitte füllen Sie zunächst den **beiliegenden Fragebogen** aus und notieren Sie darauf auch Ihre Telefonnummer. Senden Sie den ausgefüllten Fragebogen bitte an das von uns beauftragte Erhebungsinstitut O.trend zurück. Zur kostenfreien Rücksendung liegt ein Freiumschlag bei.

Sobald der Fragebogen vorliegt, wird sich das Erhebungsinstitut mit Ihnen in Verbindung setzen, um Ihnen den Stichtag mitzuteilen und die einzelnen Wege zu erfassen.

Sie können die Fragen auch telefonisch beantworten. Melden Sie sich einfach unter der **kostenlosen Telefonnummer 0800 830 1 830**. Das Infotelefon steht Ihnen auch für Rückfragen zur Verfügung.

Es besteht auch die Möglichkeit, über das Internet an der Befragung teilzunehmen. Nutzen Sie dazu den Online-Fragebogen unter **www.srv2023.de**. Bitte melden Sie sich mit Ihrem **persönlichen Zugangsschlüssel apczkkmvcs** an. Sie können auch den unten aufgedruckten persönlichen QR-Code einlesen, um direkt zu Ihrem Online-Fragebogen zu gelangen.

Wir bedanken uns sehr herzlich für Ihre Teilnahme an dieser wichtigen Untersuchung.

Mit freundlichen Grüßen

Reiner Breuer
Bürgermeister

Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike
Leiterin der Forschungsgruppe

PS: Für Hinweise und Rückfragen nutzen Sie bitte das kostenlose Infotelefon unter der Nummer **0800 830 1 830** (Mo–So, 7–21 Uhr). Weitere Informationen zur Befragung finden Sie im Internet unter **www.srv2023.de**



120660

Abbildung 7-3: Erinnerungsschreiben für Haushalte ohne direkt verfügbare Telefonnummer (hier ohne Faksimile-Unterschriften)



Mobilität in Städten – SrV 2023, PF 100154, 04001 Leipzig

PREMIUMADDRESS



013BAC46F000A012DE1D

DV 06.23 1.00 Deutsche Post



*3000004*120802*0*

An den Haushalt von
Maxima Mustermann
Musterstrasse 1
06110 Halle (Saale)

Kontakt für Rückfragen:

Erhebungsinstitut O.trend

Tel.: 0800 830 1 830

(kostenlos, Mo–So, 7–21 Uhr)

E-Mail: kontakt@srv2023.de

Ihre Haushaltsnummer: 120802

(bitte bei Kontakt angeben)

21.06.2023

Befragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“

Sehr geehrte Haushaltsmitglieder,

Sie haben vor einiger Zeit Unterlagen zur Befragung „Mobilität in Städten – SrV“ erhalten. Leider ist Ihre Antwort noch nicht bei uns eingegangen. Wir erlauben uns daher, Sie noch einmal um Ihre freiwillige Mitwirkung zu bitten. Sollten Sie den Fragebogen bereits zurückgeschickt oder online ausgefüllt haben, dann betrachten Sie diese Erinnerung bitte als gegenstandslos.

Bitte füllen Sie zunächst den **beiliegenden Fragebogen** aus und notieren Sie darauf auch Ihre Telefonnummer. Senden Sie den ausgefüllten Fragebogen bitte an das von uns beauftragte Erhebungsinstitut O.trend zurück. Zur kostenfreien Rücksendung liegt ein Freiumschlag bei.

Es ist jederzeit möglich, dass Sie Ihre Angaben telefonisch übermitteln. Täglich von 7 bis 21 Uhr steht Ihnen dazu die **kostenlose Rufnummer 0800 830 1 830** zur Verfügung.

Unter **www.srv2023.de** können Sie auch direkt online antworten. Bitte melden Sie sich mit Ihrem **persönlichen Zugangsschlüssel 100mjmgbi7** an. Ebenso besteht die Möglichkeit, den unten aufgedruckten persönlichen QR-Code einzulesen, um direkt zu Ihrem Online-Fragebogen zu gelangen.

Wir bedanken uns sehr herzlich für Ihre Teilnahme an dieser wichtigen Befragung und verbleiben mit freundlichen Grüßen

René Rebenstorf
Beigeordneter für Stadtentwicklung und Umwelt

Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike
Leiterin der Forschungsgruppe

120802

PS: Für Hinweise und Rückfragen nutzen Sie bitte das kostenlose Infotelefon unter der Nummer **0800 830 1 830** (Mo–So, 7–21 Uhr). Weitere Informationen zur Befragung finden Sie im Internet unter **www.srv2023.de**



Abbildung 7-4: Erinnerungsschreiben für Haushalte ohne direkt verfügbare Telefonnummer (hier ohne Faksimile-Unterschriften)



Mobilität in Städten – SrV 2023, PF 100154, 04001 Leipzig

PREMIUMADDRESS

P

013BAC46F000A012DE1D

DV 06.23

1.00

Deutsche Post



*K4000*4100095*122448*2*

An den Haushalt von

Max Mustermann

Musterstrasse 2

78464 Konstanz

Kontakt für Rückfragen:

Erhebungsinstitut O.trend

Tel.: 0800 830 1 830

(kostenlos, Mo–So, 7–21 Uhr)

E-Mail: kontakt@srv2023.de

Ihre Haushaltsnummer: 122448

(bitte bei Kontakt angeben)

02.02.2023

Befragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“

Liebe Haushaltsmitglieder,

vielen Dank, dass Sie sich bereit erklärt haben, an der Befragung „Mobilität in Städten – SrV“ teilzunehmen.

Im Rahmen der Untersuchung benötigen wir nun Angaben zu den einzelnen Wegen und Fahrten aller Haushaltsmitglieder für den folgenden Stichtag:

Dienstag, den 07.02.2023.

Es ist sehr wichtig, dass alle Mitglieder des Haushalts (ab 0 Jahren) teilnehmen, da Ihre Angaben sonst nicht in die Auswertung der Befragung einfließen können.

Mit diesem Schreiben erhalten Sie ein **Wegemerkenblatt** für jedes Haushaltsmitglied. Diese Erinnerungshilfe können Sie am Stichtag mit sich führen und darauf wichtige Informationen zu allen Wegen notieren.

Sofern Sie Ihre Telefonnummer angegeben haben, wird Sie das von uns beauftragte Erhebungsinstitut O.trend nach dem Stichtag anrufen und Ihre Wegedaten erfragen.

Wenn Sie online teilnehmen möchten, melden Sie sich bitte unter **www.srv2023.de** mit Ihrem **persönlichen Zugangsschlüssel tipuw2b4xb** an. Über den unten aufgedruckten persönlichen QR-Code gelangen Sie direkt zu Ihrem Online-Fragebogen.

Wir bedanken uns sehr herzlich für Ihre Unterstützung und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Karl Langensteiner-Schönborn
Bürgermeister

Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike
Leiterin der Forschungsgruppe

122448

PS: Für Hinweise und Rückfragen nutzen Sie bitte das kostenlose Infotelefon unter der Nummer **0800 830 1 830** (Mo–So, 7–21 Uhr). Weitere Informationen zur Befragung finden Sie im Internet unter **www.srv2023.de**



Abbildung 7-5: Stichtagsschreiben für Haushalte ohne direkt verfügbare Telefonnummer (hier ohne Faksimile-Unterschriften)

Your household has been chosen at random from the register of residents for participation in the survey "Mobility in Cities – SrV 2023". This survey can be completed online and is available also in English. Our survey portal is www.srv2023.de. Your personal access code is located on the front of this letter. For more information, you can call us toll-free at 0800 830 1830 (Mon.–Sun., 7 a.m.–9 p.m.). Participation in this survey is, of course, voluntary, and all information provided will remain anonymous.

Nous avons choisi votre foyer au hasard dans le registre de l'état civil. Nous vous prions de bien vouloir participer à notre enquête « Mobilité dans les villes – SrV 2023 ». Vous pouvez y participer en ligne. Le portail de notre enquête www.srv2023.de est également disponible en français. Vous trouverez votre code d'accès personnel sur la page avant. Vous recevrez des informations supplémentaires en appelant le numéro suivant 0800 830 1 830 (appel gratuit, tous les jours, de 7 heures à 21 heures). La participation à notre enquête est bien évidemment facultative et les données vous concernant restent anonymes.

Мы выбрали вашу семью случайным образом из регистра населения. Мы хотим попросить Вас принять участие в опросе «Мобильность в городах – SrV 2023». Вы можете это сделать онлайн на нашем портале www.srv2023.de, который также предоставлен на русском языке. Ваш личный код доступа находится на первой странице этого письма. Дальнейшую информацию вы можете получить по бесплатному номеру 0800 830 1 830 (Пн–Вс, 7–21). Разумеется, участие в опросе добровольное и ваши данные останутся анонимными.

Ми випадково чином вибрали ваше домогосподарство із реєстру населення. Просимо вас взяти участь в опитуванні «Мобільність у містах – SrV 2023». Ви можете приєднатись онлайн через наш портал опитувань www.srv2023.de, котрий також доступний українською мовою. Ваш персональний код доступу розташований на першому аркуші цього листа. Детальнішу інформацію ви можете отримати за безкоштовним номером 0800 830 1 830 (Пн–Нд, 7–21). Участь в опитуванні, звичайно ж, є добровільною, і ваші дані залишаться анонімними.

Sizin adresinizi nüfus müdürlüğünden tesadüf bir yöntem ile seçtik. Sizden "Şehirlerdeki Mobilité – SrV 2023" anketine katılmanızı rica ediyoruz. Bu ankete İnternet üzerinden de katılabilirsiniz. Anket portalımız www.srv2023.de adresi altında Türkçe lisanlarında mevcuttur. Size özel erişim kodunu diğer sayfada bulabilirsiniz. Ücretsiz olan 0800 830 1 830 telefon numarasından (Pazartesi-Pazar, saat 7 ile 21 arası) daha detaylı bilgi alabilirsiniz. Anketimize katılımınız gayet tabi ve kendi isteginizle ile olmaktadır ve vermiş olduğunuz bilgiler anonim kalmaktadır.

Abbildung 7-6: Rückseite mit Informationstext in englischer, französischer, russischer, ukrainischer und türkischer Sprache

7.1.5 Barrierefreiheit und Mehrsprachigkeit

In allen Anschreiben wurde wie bereits im SrV 2018 und nach Rücksprache mit dem Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband (DBSV) eine Schriftart eingesetzt, die für Menschen mit Seheinschränkungen als besonders gut lesbar eingestuft wurde.

Die Portalseite sowie der Online-Fragebogen wurden im Einklang mit dem Barrierefreie-Websites-Gesetz sowie der Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung barrierefrei gestaltet²⁴.

Die Schreiben waren in allen Fällen in deutscher Sprache verfasst. Ergänzend kam in allen Untersuchungsräumen eine mehrsprachige Rückseite zum Einsatz (vgl. Abbildung 7-6). Diese enthielt in den Sprachen Englisch, Französisch, Türkisch, Russisch und Ukrainisch jeweils einen kurzen Text, welcher das Anliegen der Erhebung sowie die Möglichkeiten zur Teilnahme zusammenfasste. Auch ein Hinweis auf die Freiwilligkeit einer eventuellen Teilnahme sowie ein Verweis auf die kostenlose Telefonhotline waren enthalten. Die Auswahl der Sprachen war konsistent mit den auf der Portalseite und im Online-Fragebogen angebotenen und für Telefoninterviews verfügbaren zusätzlichen Sprachversionen.

7.2 Kurzfragebogen

Konnte für einen Haushalt keine Telefonnummer recherchiert werden, so erhielt dieser zusammen mit dem Ankündigungsschreiben einen Kurzfragebogen.

Der Kurzfragebogen (vgl. Abbildung 7-7 und Abbildung 7-8) enthielt Fragen zur Anzahl der Personen im Haushalt, zur Ausstattung mit Fahrzeugen, zum üblichen Abstellort des meistgenutzten Haushalts-Pkw im Haushalt sowie zur Anzahl der vorhandenen Zeitkarten. Zusätzlich wurden die angeschriebenen Haushalte gefragt, ob sie telefonisch oder online an der Wegeerfassung teilnehmen möchten. In Abhängigkeit davon wurden Telefonnummern, die zeitliche Erreichbarkeit oder eine E-Mail-Adresse erfragt.

Der Kurzfragebogen konnte postalisch in einem der Sendung beiliegenden Rückumschlag (Aufdruck „Gebühr bezahlt Empfänger“) zurückgeschickt werden oder im Internet ausgefüllt werden. Die Zugangsdaten für die Online-Teilnahme waren im Ankündigungsschreiben vermerkt.

²⁴ Die Webseite und der Fragebogen waren, abgesehen von wenigen Unvereinbarkeiten und/oder Ausnahmen vollumfänglich mit den gesetzlichen Vorgaben vereinbar (BITV 2.0). Zusätzlich wurde eine Erklärung eingebunden, welche weitere Informationen zur Barrierefreiheit enthielt.



Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV“

Wie Sie dem Begleitschreiben entnehmen können, führen wir im Auftrag der Technischen Universität Dresden eine Mobilitätsbefragung durch. Im Zentrum der Untersuchung steht die Erfassung der einzelnen Wege aller Haushaltsmitglieder ab 0 Jahren an einem zufällig ausgewählten Stichtag.

Dazu werden vor allem Angaben zu den von Ihnen genutzten Verkehrsmitteln, den Wegzwecken und den räumlichen Zielen benötigt.

Bitte füllen Sie den nachfolgenden Fragebogen aus, nennen Sie uns Ihre Kontaktdaten und senden Sie uns diesen kostenfrei mit beiliegendem Rückumschlag zu. Oder nutzen Sie einfach den Link und die Zugangsdaten im beiliegenden Schreiben.

Nach Rücksendung des Fragebogens werden wir uns mit Ihnen in Verbindung setzen, um Ihnen den Stichtag mitzuteilen und die Erfassung der einzelnen Wege durchzuführen.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt, Sie selbst eingeschlossen?

Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?

Pkw (Privat- oder Dienst-Pkw)	Davon mit Elektroantrieb
Motorrad/Motorroller (größer 125 ccm bzw. 11 kW Nennleistung)	Davon mit Elektroantrieb
Moped/Motorroller (bis 125 ccm bzw. 11 kW Nennleistung)	Davon mit Elektroantrieb
Betriebsbereite Fahrräder	Davon mit Elektroantrieb

Bitte beantworten Sie die nachstehende Frage für den meistgenutzten Pkw in Ihrem Haushalt.

Wo parken Sie an Ihrer Wohnung üblicherweise? (Bitte nur eine Nennung!)

☐ Garage/Carport/privater Stellplatz
 ☐ Im öffentlichen Straßenraum
 ☐ Unterschiedlich

Wie viele Zeitkarten (Monats- oder Jahreskarten, Semester-/Jobtickets) für Bus oder Bahn gibt es in Ihrem Haushalt?

Bitte wenden

Abbildung 7-7: Kurzfragebogen (Seite 1)

Abbildung 7-8: Kurzfragebogen (Seite 2)

7.3 Datenschutzmaterialien

Für das Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ wurde durch die TU Dresden ein Datenschutzkonzept entwickelt und der Sächsischen Datenschutz- und Transparenzbeauftragten vorgelegt. Mit dem beauftragten Erhebungsinstitut O.trend wurde ein Auftragsverarbeitungsvertrag (AVV) gemäß Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) geschlossen. Die Einhaltung der darin getroffenen Vereinbarungen wurde durch die TU Dresden kontrolliert.

Alle im Rahmen der Erhebung angeschriebenen Haushalte wurden bereits im Ankündigungsschreiben auf die Freiwilligkeit ihrer Mitwirkung hingewiesen.

Den Anschreiben lag eine durch die TU Dresden und das Erhebungsinstitut unterzeichnete DSGVO-konforme Datenschutzerklärung bei. Neben dem Verweis auf Rechtsgrundlagen der Datenverarbeitung sowie die Betroffenenrechte (Auskunft, Widerruf, Löschung, Berichtigung usw.), war die Zusicherung, dass die erhobenen Daten ausschließlich zu Forschungszwecken verwendet werden und nicht an Dritte weitergegeben werden, ebenfalls Gegenstand der Erklärung. Die zweite Seite erläuterte beispielhaft den Umgang mit den erhobenen Daten und enthielt alle relevanten Kontaktinformationen. Abbildung 7-9 und Abbildung 7-10 zeigen Vorder- und Rückseite der im SrV 2023 eingesetzten Datenschutzerklärung.

7.4 Merkblatt zur Wegeprotokollierung

Die gemeinsam mit der Bekanntgabe des konkreten Stichtages an die Haushalte versendeten Wegemerkmale (vgl. Abbildung 7-11 und Abbildung 7-12) sind als Hilfestellung gedacht. Sie bieten die Möglichkeit, die Wege am Stichtag zu notieren, um das telefonische Wegeinterview oder die Eintragungen im Online-Fragebogen zu erleichtern.



Kontakt für Rückfragen:

Erhebungsinstitut O.trend • Tel.: 0800 830 1 830 (kostenlos, Mo–So 7–21 Uhr) • E-Mail: kontakt@srv2023.de

HINWEISE ZUM DATENSCHUTZ IM FORSCHUNGSPROJEKT „MOBILITÄT IN STÄDTEN – 2023“

Bei „Mobilität in Städten – SrV“ handelt es sich um ein Forschungsprojekt zum städtischen Personenverkehr. Kern des Projektes sind regelmäßig stattfindende Haushaltsbefragungen in den teilnehmenden Städten und Gemeinden. Weiterführende Informationen finden Sie im Anschreiben sowie auf der Internetseite des Projektes unter <https://tud.de/srv> sowie <https://tud.de/srv/informationen>.

Die Technische Universität (TU) Dresden als Verantwortlicher i. S. d. Art. 4 Nr. 7 DSGVO, und das beauftragte Erhebungsinstitut O.trend GmbH (als Auftragsverarbeiter) verarbeiten personenbezogene Daten ausschließlich zu Zwecken der wissenschaftlichen Forschung im oben genannten Projekt.

Wir verarbeiten von Ihnen folgende Datenkategorien: Personenstammdaten (Vorname, Name, Anschrift), weitere Stammdaten (Staatsangehörigkeit, Geburtsjahr, Geschlecht, Hauptwohnsitz ja/nein, Codierung des Wohnstandorts im Stadtgebiet). Diese Daten werden der TU Dresden vom Einwohnermeldeamt auf der Grundlage von § 34 Bundesmeldegesetz übermittelt und dem Erhebungsinstitut zur Verfügung gestellt. Die Meldebehörde steht nicht in Verbindung mit dem Inhalt des beiliegenden Schreibens. Kommunikationsdaten verarbeiten wir, wenn diese durch ein öffentliches Verzeichnis zugänglich sind oder Sie uns diese mitgeteilt haben. Zudem werden im Rahmen der Befragung weitere Datenkategorien erfasst. Hierbei handelt es sich Informationen zu Ihrer Person (Geschlecht, Alter, Mobilitätseinschränkungen, Beschäftigung, Ausbildung, Führerscheinbesitz, allgemeine Verkehrsmittelnutzung), Ihrem Haushalt (Fahrzeuge, Einkommen) sowie zu Ihrer Mobilität an einem Stichtag (Zeiten, Ausgangspunkt, Ziel und Zweck Ihrer Wege, genutzte Verkehrsmittel, geschätzte Entfernungen). Rechtsgrundlage für die Verarbeitung ist Art. 6 Abs. 1 lit. a) EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO).

Es wird zugesichert, dass alle einschlägigen Bestimmungen des Datenschutzes eingehalten werden.

Dies bedeutet insbesondere:

- Die **Teilnahme** ist selbstverständlich **freiwillig**. Um ein größtmögliches Maß an Anonymität zu gewährleisten, verzichten wir auf die Rücksendung einer unterschriebenen Einwilligungserklärung. Bitte lesen Sie sich daher diese Erklärung sowie die Erläuterungen zum Forschungsprojekt sorgfältig durch. Bitte beachten Sie dazu auch die Rückseite dieser Erklärung. Entscheiden Sie dann, ob Sie teilnehmen möchten oder nicht. Falls Sie den beiliegenden Fragebogen zurücksenden, das Onlineformular ausfüllen oder die Fragen telefonisch beantworten, gehen wir davon aus, dass Sie freiwillig an der Befragung zu Forschungszwecken teilnehmen möchten. Durch eine Nichtteilnahme entstehen Ihnen keine Nachteile.
- Die Befragung richtet sich an Haushaltsmitglieder jeden Alters. Kinder bzw. Jugendliche bis 14 Jahre können stellvertretend über die Erziehungsberechtigten teilnehmen. Gleiches gilt für Jugendliche im Alter von 14 bis 17 Jahren, diese können bei Einverständnis der Erziehungsberechtigten die Fragen jedoch auch selbst beantworten.
- Die personenbezogenen Daten werden nicht an Dritte übermittelt oder diesen zur Kenntnis gegeben.
- Die Forschungsergebnisse werden in wissenschaftlich üblicher Form veröffentlicht. Niemand kann aus den Ergebnissen erkennen, von welcher Person die Angaben gemacht wurden. Natürlich erfährt auch niemand, ob Sie an der Erhebung teilgenommen haben oder nicht.
- Wir löschen Ihre projektspezifischen Daten zum frühestmöglichen Zeitpunkt, spätestens zum Ende des Forschungsprojektes (31. Dezember 2024). Es sei denn, Sie haben Ihre Einwilligung zu weiteren mobilitätsbezogenen Befragungen gegeben.

Ihre Rechte im Zusammenhang mit der Erhebung, Verarbeitung und Nutzung Ihrer Daten:

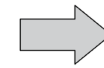
- Sie können jederzeit Auskunft über die zu Ihrer Person verarbeiteten Daten erhalten. Dabei steht Ihnen eine Antwort mit der Frist von einem Monat nach Eingang Ihres Auskunftersuchens zu.
- Die Einwilligung kann ohne Angaben von Gründen verweigert (Nichtteilnahme) oder mit Wirkung für die Zukunft widerrufen werden. Falls Sie an der Erhebung teilgenommen haben und nachträglich widersprechen wollen, so wenden Sie sich bitte vorzugsweise an das Erhebungsinstitut O.trend. Die Kontaktdaten finden Sie auf der Rückseite. Im Falle des Widerspruchs werden Ihre Daten, sofern sie sich im Verfahrensablauf noch Ihrer Person zuordnen lassen, selbstverständlich unverzüglich gelöscht.
- Sie haben das Recht auf Berichtigung, Einschränkung der Verarbeitung und Datenübertragbarkeit.

Abbildung 7-9: Datenschutzerklärung nach DSGVO (Seite 1)

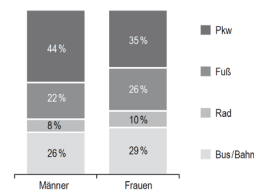
WAS GESCHIEHT MIT IHREN ANGABEN?

1. Die Adressen wurden der TU Dresden und dem Erhebungsinstitut O.trend vom Einwohnermeldeamt Ihrer Stadt zu Forschungszwecken übermittelt. Ihre Adresse und Ihre Angaben zu den Fragen des Fragebogens bleiben stets voneinander getrennt. Beide erhalten eine Codenummer. Somit ist aus den Angaben zu den Fragen nicht erkennbar, von wem die Antworten stammen. Die Adresse bleibt an der TU Dresden und bei O.trend unter Verschluss. Sie wird spätestens zum Projektende gelöscht, sodass nachträglich keine Zuordnung zu einzelnen Personen mehr möglich ist.
2. Ihre Angaben zu den Fragen des Fragebogens (z. B. zum genutzten Verkehrsmittel) werden in Zahlen umgesetzt und ohne Ihren Namen und ohne Ihre Adresse (also anonymisiert) gespeichert.
3. Dann werden diese anonymisierten Daten (ohne Namen und Adresse) elektronisch ausgewertet. Der Computer zählt z. B. alle Antworten pro Verkehrsmittel und errechnet Prozentergebnisse.
4. Das Gesamtergebnis und die Ergebnisse von Teilgruppen (z. B. Männer und Frauen) werden als Grafik oder in Tabellenform ausgedruckt.

Welche VERKEHRSMITTEL haben Sie auf diesem Weg genutzt?



- Fuß ☐
 Rad ☒
 Pkw ☐
 Bus/Bahn ☐



Bitte wenden Sie sich mit eventuellen Auskunftersuchen, Widerspruch und sonstigen Fragen vorzugsweise an:

Erhebungsinstitut O.trend GmbH
 Weißenfeller Straße 71
 04229 Leipzig

Tel.: 0800 830 1 830
 (kostenlos, Mo–So 7–21 Uhr)
 E-Mail: kontakt@srv2023.de

Darüber hinaus können Sie sich jederzeit an die unten angegebenen Stellen wenden.

WIR DANKEN IHNEN FÜR IHRE MITWIRKUNG UND IHR VERTRAUEN IN UNSERE ARBEIT.

Dresden, den 01.12.2022

Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike
 TU Dresden

Pascal Schuster
 O.trend GmbH

TU Dresden (Verantwortlicher)
 Fakultät Verkehrswissenschaften
 Professur für Integrierte Verkehrsplanung und
 Straßenverkehrstechnik
 01062 Dresden
 Ansprechperson:
 Frau Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike
 E-Mail: regine.gerike@tu-dresden.de

im Auftrag der TU Dresden
O.trend GmbH
 Weißenfeller Straße 71
 04229 Leipzig
 Ansprechperson:
 Herr Pascal Schuster
 Tel.: 0800 830 1 830
 E-Mail: kontakt@srv2023.de

Datenschutzbeauftragter TU Dresden
 Herr Jens Syckor
 Tel.: +49 (0)351 463 32839
 E-Mail: informationssicherheit@tu-dresden.de

Datenschutzbeauftragte der O.trend GmbH
 Frau Susanne Wetterling
 Tel.: +49 (0)341 9135 300
 E-Mail: datenschutz@ogroup.de

Aufsichtsbehörde für den Datenschutz
 Sächsische Datenschutz- und Transparenzbeauftragte
 Frau Dr. Juliane Hundert
 Devrientstraße 5
 01067 Dresden
 Tel.: +49 (0)351 85471 101
 Fax: +49 (0)351 85471 109
 E-Mail: post@sdtb.sachsen.de

Abbildung 7-10: Datenschutzerklärung nach DSGVO (Seite 2)

Persönliches Wegemerklblatt

Für das Haushaltsmitglied: _____

(bitte Name eintragen)

Für den Stichtag: _____

(bitte aus dem Anschreiben übernehmen)

Bitte tragen Sie auf der Rückseite dieses Blattes alle Wege ein, die Sie am Stichtag unternehmen bzw. unternommen haben.

Wozu dieses Merkblatt dient

Dieses Merkblatt soll Ihnen als Gedächtnisstütze für die Erfassung der Wege an Ihrem Stichtag dienen. Nehmen Sie es am besten an diesem Tag mit und notieren Sie darauf Angaben zu allen Wegen. Übertragen Sie die Informationen anschließend in den Online-Fragebogen bzw. halten Sie das Merkblatt für das Telefoninterview bereit. Das Merkblatt ist kein schriftlicher Fragebogen, **bitte schicken Sie es uns nicht per Post zurück.**

Was bei der Aufzeichnung der Wege zu beachten ist

- Bitte tragen Sie alle Wege des Tages ein, also auch Wege zu Fuß, Heimwege, Rückwege, Spaziergänge und kurze Wege (z. B. Brief zum Postkasten bringen, Brötchen holen). Das gilt auch für Wege, die erst nach Mitternacht stattfanden.
- Ein Weg ist immer mit einem bestimmten Zweck oder Ziel (z. B. Arbeit, Einkauf, Freizeit) verbunden (Beispiel: Von zu Hause zur Arbeit, dann in die Mittagspause, wieder zurück zur Arbeit, dann von der Arbeit zum Einkauf und anschließend nach Hause = 5 Wege).
- Hin- und Rückweg sind stets zwei verschiedene Wege.
- Rundwege, also Wege mit gleichem Start- und Zielort (z. B. Spaziergang, Radtour, Hund ausführen), sind ebenfalls zwei verschiedene Wege. Die erste Hälfte des Weges (Weg 1) hat den entsprechenden Wegzweck (z. B. Freizeit), die zweite Hälfte des Rundweges (Weg 2) ist der Heimweg.
- Wenn Sie mehrere Verkehrsmittel nutzen oder umsteigen, so bleibt dies ein Weg (Beispiel: Vom Kino zu Fuß zur Bushaltestelle, mit dem Bus nach Hause und dann zu Fuß zur Wohnung = 1 Weg).

Ausfüllbeispiel

Weg Nr.	Wann haben Sie diesen Weg begonnen?	Wann sind Sie dort angekommen?	Welche Verkehrsmittel haben Sie genutzt? (z. B. zu Fuß, mit dem Bus, mit dem Pkw - bitte notieren Sie alle Verkehrsmittel und auch Etappen zu Fuß)	Welchen Zweck hatte der Weg? (z. B. Arbeit, Einkauf, nach Hause)	Wo lag das Ziel? (Bitte notieren Sie möglichst Straße, Hausnummer und Ort oder einen markanten Punkt am Ziel)	Wie lang war der Weg? (Schätzen Sie bitte die Länge des Weges möglichst genau!)
1	7 : 35 Uhr	8 : 10 Uhr	zu Fuß, Bus und S-Bahn	Arbeit	Arbeitsgasse 15	8 km
2	12 : 00 Uhr	12 : 05 Uhr	zu Fuß	Mittag	Fußergasse 1	0,3 km
3	12 : 35 Uhr	12 : 40 Uhr	zu Fuß	Arbeit	Arbeitsgasse 15	0,3 km
4	16 : 30 Uhr	16 : 50 Uhr	Pkw als Mitfahrer	Einkauf	Einkaufszentrum Zur grünen Wiese	6 km
5	18 : 00 Uhr	18 : 30 Uhr	Pkw als Mitfahrer	nach Hause	Wohnung	10 km

Weitere Wegemerklblätter können im Downloadbereich unter www.srv2023.de heruntergeladen werden.

Abbildung 7-11: Merkblatt zur Wegeprotokollierung (Seite 1)

Weg Nr.	Wann haben Sie diesen Weg begonnen?	Wann sind Sie dort angekommen?	Welche Verkehrsmittel haben Sie genutzt? (z.B. zu Fuß, mit dem Bus, mit dem Pkw - bitte notieren Sie alle Verkehrsmittel und auch Etappen zu Fuß)	Welchen Zweck hatte der Weg? (z. B. Arbeit, Einkauf, nach Hause)	Wo lag das Ziel? (Bitte notieren Sie möglichst Straße, Hausnummer und Ort oder einen markanten Punkt am Ziel)	Wie lang war der Weg? (Schätzen Sie bitte die Länge des Weges möglichst genau!)
1	__ : __ Uhr	__ : __ Uhr				km
2	__ : __ Uhr	__ : __ Uhr				km
3	__ : __ Uhr	__ : __ Uhr				km
4	__ : __ Uhr	__ : __ Uhr				km
5	__ : __ Uhr	__ : __ Uhr				km
6	__ : __ Uhr	__ : __ Uhr				km
7	__ : __ Uhr	__ : __ Uhr				km
8	__ : __ Uhr	__ : __ Uhr				km

Abbildung 7-12: Merkblatt zur Wegeprotokollierung (Seite 2)

8 Feldarbeit und -verlauf

8.1 Aufgaben während der Feldphase

Die Leistungen für die Feldarbeit wurden durch die O.trend GmbH mit Sitz in Leipzig im Unterauftrag erbracht.

Die direkten Vorbereitungen der Feldphase durch das Erhebungsinstitut umfassten im Wesentlichen die folgenden Punkte:

- Übernahme und Prüfung der durch die TU Dresden bereitgestellten Adressdaten der Auswahlstichprobe
- Recherche von Telefonnummern (vgl. Abschnitt 5.2)
- Programmierung der Software zur Feldsteuerung und des Online-Fragebogens, der auch zur Datenerfassung in der telefonischen Befragung genutzt wurde)
- Vorbereitung für Druck und Versand der Erhebungsunterlagen
- Inhaltliche und technische Schulung des Interviewpersonals mit Unterstützung durch die TU Dresden
- Durchführung eines Pretests von Erhebungsmaterialien, Abläufen und Software im Herbst 2022 in Abstimmung mit der TU Dresden.

Während der Feldphase war das Erhebungsinstitut für folgende Aufgaben verantwortlich:

- Steuerung des Versands der Erhebungsunterlagen nach Vorgaben der TU Dresden und unter Berücksichtigung des jeweils erzielten Rücklaufs
- Durchführung von Telefonbefragungen
- Erfassung und Kontrolle der Angaben im Online-Fragebogen
- Erinnerungsaktivitäten nach Vorgaben der TU Dresden
- Betreuung der Telefonhotline und des Webchats, Bearbeitung sonstiger Anfragen via Post, E-Mail usw.
- Geokodierung von Zieladressen

Die TU Dresden erhielt über ein Internetportal Zugang zu tagesaktuellen Auswertungen zum Feldverlauf und überzeugte sich auch mehrfach vor Ort von der hohen Qualität der Feldarbeit.

Da die Übergabe der Rohdaten in mehreren Lieferungen erfolgte, bestand außerdem die Möglichkeit, bereits frühzeitig mit der Aufbereitung zu beginnen und die Datenqualität zu überprüfen.

Das Erhebungsinstitut und die TU Dresden standen in engem Kontakt, auch um den Umgang mit Anfragen und Anliegen der angeschriebenen Haushalte abzustimmen.

8.2 Dimensionen der Feldarbeit

Insgesamt wurden durch das Erhebungsinstitut während der Feldphase mehr als drei Millionen Postsendungen und mehr als eine halbe Million E-Mails versendet. Dazu kamen etwa eine Million ausgehende Telefonkontakte (Anwahlen und Gespräche). Die Gesamtdauer der Telefoninterviews lag bei mehr als 32.000 Stunden. Abbildung 8-1 zeigt die Entwicklung der Versandmengen und Telefonkontakte über die Feldzeit.

Zusätzlich wurden an der Telefonhotline mehr als 86.000 Anrufe entgegengenommen und mehr als 19.000 Anfragen per E-Mail und 405 Anfragen per Webchat beantwortet.

Die stadt- bzw. teilraumspezifisch und monatsweise vorgegebenen Sollstichproben wurden in der übergroßen Mehrzahl der Fälle erreicht bzw. übertroffen. Über alle Untersuchungsräume betrachtet, wurde die Sollstichprobe zu 103 % erfüllt. In 119 von 134 Untersuchungsräumen lag der Erfüllungsgrad bei 100 % und mehr. Auch in verbleibenden Untersuchungsräumen konnten mindestens 95 % erzielt werden. Mit Blick auf den Verlauf der Feldzeit ergab sich die in Abbildung 8-2 dargestellte Entwicklung.

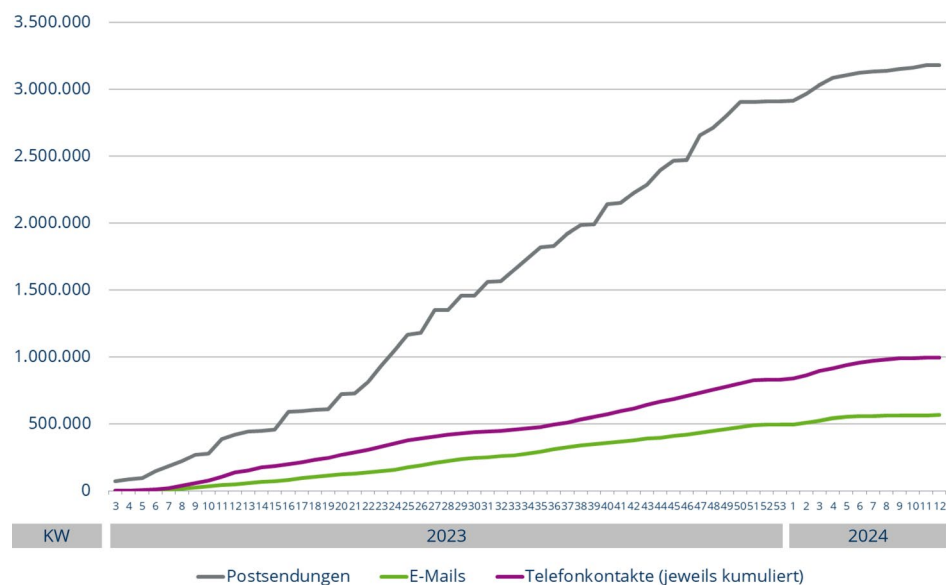


Abbildung 8-1: Entwicklung der Versandmengen und Telefonkontakte im Verlauf der Feldzeit (kumuliert)



Abbildung 8-2: Entwicklung der Sollstichprobe im Verlauf der Feldzeit (kumuliert)

Während der Feldzeit gingen aus der Bevölkerung etwa 700 schriftliche Anfragen, Lösch- und Auskunftersuchen oder Beschwerden bei der TU Dresden und insbesondere beim Erhebungsinstitut ein. Dies ist, gemessen an den über 1,25 Mio kontaktierten Haushalten, ein außerordentlich geringer Anteil. Er spiegelt möglicherweise die grundsätzliche Akzeptanz der Erhebungsunterlagen und des Projektanliegens, auch wenn diese sich dann bei näherer Betrachtung der Antwortbereitschaft wieder anders darstellt. Alle von den betreffenden Haushalten vorgetragenen Anliegen wurden individuell, in vielen Fällen ausführlich, bearbeitet und schriftlich beantwortet.

8.3 Stichprobenausschöpfung und Antwortmethode

Die Stichprobenausschöpfung wird nach der Standarddefinition der „American Association for Public Opinion Research“ (AAPOR) als Quotient aus verwertbarer Nettostichprobe der Antwortenden und eingesetzter Bruttostichprobe (Auswahlstichprobe abzüglich stichprobenneutraler Ausfälle) berechnet²⁵.

Haushalte ohne direkt verfügbare Telefonnummer mussten zunächst den Kurzfragebogen postalisch zurücksenden oder online ausfüllen, um einen Stichtag zu erhalten. Etwa 22 % dieser Haushalte nutzten eine dieser Möglichkeiten und bekamen einen Stichtag zugewiesen. Aus dieser Gruppe beantworteten wiederum 61 % aller Haushalte vollständig die Fragen zu den Haushalts-, Personen- und Wegemerkmale. Diese Anteile liegen sogar leicht über den Werten aus dem SrV 2018 (21 % auf Stufe 1 und 61 % auf Stufe 2). Dies ist insofern erfreulich, da der Anteil der nicht direkt telefonisch erreichbaren Haushalte in Zukunft weiter wachsen wird. Über beide Stufen beträgt die Ausschöpfung für diese Haushalte 12 %.

In Haushalten mit direkt verfügbarer Telefonnummer liegt die Stichprobenausschöpfung bei immerhin 18 %. Im SrV 2018 waren in dieser Gruppe noch 21 % zu verzeichnen.

²⁵ Diese Definition entspricht der „Response Rate 1“ nach AAPOR (2023), S. 85.

Unabhängig von der Telefonnummernverfügbarkeit ergibt sich für das SrV 2023 über alle Untersuchungsräume ein Gesamtrücklauf von 13 %. Dies stellt gegenüber dem SrV 2018 (15 %) erneut einen leichten Rückgang dar, welcher sich aus dem weiter gesunkenen Anteil der Haushalte mit direkt verfügbarer Telefonnummer ergibt. Andererseits bestätigt sich der bereits seit Jahren und Jahrzehnten anhaltende Trend allgemein sinkender Teilnahmebereitschaft bei Bevölkerungsbefragungen²⁶. Es ist davon auszugehen, dass ohne die vielfältigen Erinnerungs- und Motivationsaktivitäten, die aufwändige Gestaltung aller Erhebungsmaterialien einschließlich des Online-Fragebogens sowie die intensive Schulung der Mitarbeitenden beim Erhebungsinstitut, eine noch geringere Ausschöpfung zu verzeichnen gewesen wäre.

Die Ausschöpfung variierte nach Untersuchungsräumen (zwischen 7 % und 20 %) und insbesondere auch nach Steuerungsräumen (zwischen 4 % und 29 %) zum Teil sehr deutlich. Weitere Analysen zum Phänomen des Nichtantwortens (Nonresponse) und den daraus resultierenden Selektivitäten finden sich in Kapitel 10.

Abbildung 8-3 zeigt die Verteilung der Befragungs- bzw. Antwortmethoden, differenziert nach Art der Basisstichprobe. Entschlossen sich Haushalte ohne direkt verfügbare Telefonnummer zur Teilnahme an der Befragung, sendeten sie in 56 % der Fälle den Fragebogen postalisch zurück, 44 % antworteten online. Nahmen diese Haushalte auch an der zweiten Stufe teil, erfolgte die Wegeerfassung in 78 % aller Haushalte per Online-Fragebogen und nur in 22 % der Fälle per Telefon. Haushalte, für die bereits zu Beginn eine Telefonnummer vorlag, wurden, sofern sie teilnehmen wollten, in 65 % der Fälle telefonisch zu ihren Wegen befragt. Betrachtet man die Wegeerfassung für Haushalte mit und ohne direkt verfügbare Telefonnummer zusammen, nahmen 75 % aller erfolgreich befragten Haushalte via Online-Fragebogen teil, 25 % wurden telefonisch befragt. Damit lag der Anteil der Online-Teilnahme noch einmal deutlich über den Werten aus den Erhebungsdurchgängen 2018 (53 %) und 2013 (43 %). Sechs von zehn Online-Fragebögen 2023 wurden auf einem Smartphone oder Tablet ausgefüllt.

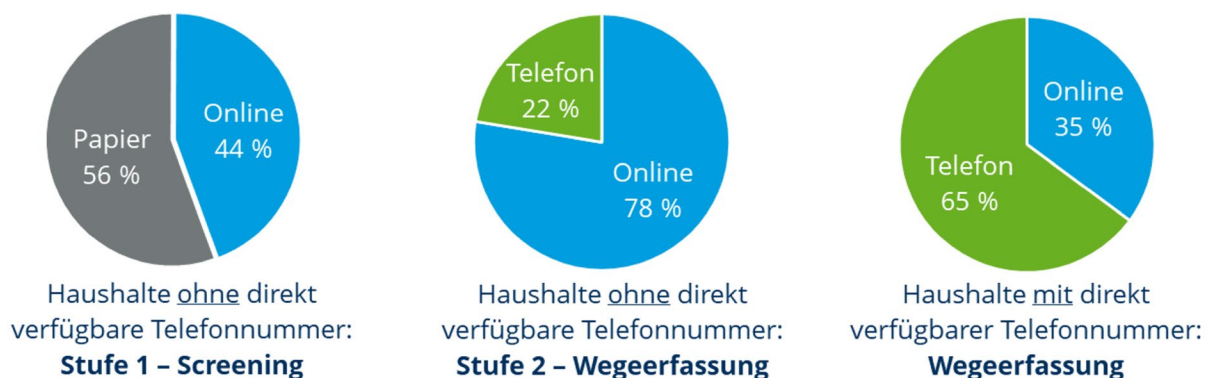


Abbildung 8-3: Erfolgreich befragte Haushalte nach Befragungsmethode (mit und ohne direkt verfügbare Telefonnummer)

²⁶ Hubrich (2017), S. 2 und Wittwer et al. (2024), S. 1.

9 Datenaufbereitung

9.1 Notwendigkeit, Ziel und Umfang der Datenaufbereitung

Stichprobenerhebungen wie „Mobilität in Städten – SrV 2023“ unterliegen grundsätzlich verschiedenen Fehlereinflüssen. Aufgabe der Datenaufbereitung ist die Minimierung der Auswirkungen von Messfehlern (bewusst oder unbewusst falsche Angaben im Telefoninterview bzw. beim Ausfüllen des Online-Fragebogens) sowie Aufbereitungsfehlern (Ein- und Ausgabefehler, Programmierungs-, Formel- oder Tabellierungsfehler).

Mess- und Datenverarbeitungsfehler werden als Inhaltsfehler gruppiert und gehören neben Erfassungsfehlern (Nonresponse und Fehler im Auswahlrahmen, vgl. Kapitel 10) zur Gruppe der Nichtstichprobenfehler. Fehler, die aus der Notwendigkeit zur Ziehung einer Stichprobe (statt der Befragung aller Elemente der Grundgesamtheit) entstehen, werden hingegen als Stichprobenfehler bezeichnet und sind im Rahmen der Datenaufbereitung nicht relevant.²⁷

Die Datenaufbereitung verfolgt das Ziel, für die Auswertung widerspruchsfreie und weitgehend plausible Daten zur Verfügung zu stellen. Sie trägt damit maßgeblich zur Qualitätssicherung der Erhebungsergebnisse bei.

Die Stichprobengröße von insgesamt ca. 282.000 befragten Personen und mehr als 880.000 erhobenen Wegen weist auf den erheblichen Prüfaufwand hin, dem mehr als 250 Prüfregeln zugrunde lagen.

Nachdem bereits während der Datenerfassung durch das Erhebungsinstitut grundlegende Plausibilitätsprüfungen durchgeführt wurden, begann nach Übergabe der Rohdaten an die TU Dresden eine mehrmonatige Phase der Datenaufbereitung und Plausibilisierung²⁸.

9.2 Überprüfung von Adressangaben

Der erste Schritt der Datenaufbereitung umfasste eine zweistufige, systematische Überprüfung aller Zieladressen der nicht zur Wohnung führenden Wege bezüglich unvollständiger Angaben und deren Lage zum Wohnort.

Wie bereits 2013 und 2018 konnte im SrV 2023 erneut eine GIS-Oberfläche (HERE Maps) sowohl im Telefoninterview als auch im Online-Fragebogen eingebunden werden. Dies führt grundsätzlich zu einer sehr hohen Qualität bei der Erfassung von Zieladressen. In einigen tausend Fällen war dennoch keine vollständige räumliche Kodierung der Angaben möglich. Dies konnte ver-

²⁷ Die Einteilung der Fehlerarten orientiert sich an Strecker/Wiegert (1994) und Wittwer (2008). Weiterführende Erläuterungen zur Systematik der Fehlerarten finden sich in Hubrich (2017).

²⁸ Die Datenaufbereitung im SrV beruht auf einem Datenaufbereitungskonzept, welches erstmals für das SrV 2008 angewendet wurde und fortgeschrieben wird. Ausführlich beschrieben ist das Konzept in Hubrich (2008) und Ahrens et al. (2015a).

schiedene Gründe haben: Unwissen der Befragten, Verständigungsschwierigkeiten bei telefonischer Befragung oder technische Schwierigkeiten bei der Nutzung des Online-Fragebogens und nicht zuletzt Fehler in der Datenbank des Kartenanbieters.

Anders als Straße und Hausnummer werden die Ortsnamen von Haushalts- und Zieladressen in den SrV-Datensätzen dauerhaft hinterlegt. Aus diesem Grund war eine Harmonisierung der Schreibweisen von Ortsnamen notwendig, um unabhängig von weiteren räumlichen Kodierungen eine gemeinscharfe Zuordnung von Wohn- und Aktivitätsstandorten sicherzustellen.

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

9.3 Einzelfallprüfung unplausibler Angaben

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

Die Markierung derartiger Datensätze erfolgte zunächst automatisiert mit Hilfe umfangreicher Prüfalgorithmen. Dabei kamen beispielsweise die im Folgenden aufgeführten Plausibilitätsprüfungen zur Anwendung:

- Alter vs. Fahrerlaubnisbesitz
- Alter vs. Tätigkeit/Erwerbstätigkeit
- Alter vs. Schulabschluss/Berufsausbildung
- Besitz vs. Verfügbarkeit am Stichtag vs. Nutzungshäufigkeit vs. tatsächliche Nutzung eines Haushalts-Pkw
- Anzahl der begleitenden Haushaltsmitglieder vs. Anzahl der im Haushalt lebenden Personen
- Reisegeschwindigkeit vs. genutzte Verkehrsmittel
- Ankunftszeit vs. Beginn des Folgeweges
- Ganztägige Arbeit im Homeoffice vs. Wege zum eigenen Arbeitsplatz
- Zweck des letzten Weges

Andererseits wurden die verschiedenen Merkmale mit vorgegebenen Grenzwerten (z. B. Anzahl der begleitenden Personen, Entfernung zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs) verglichen.

Die Prüfung ergab insgesamt ca. 33.850 Haushalte, die im Anschluss einzeln plausibilisiert wurden. Dazu wurde eine spezielle Datenbankanwendung unter Microsoft Access entwickelt (vgl. Abbildung 9-1).

Für die Bearbeitung von Widersprüchen standen die folgenden vier Optionen zur Verfügung:

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

Die Korrektur von Merkmalen und das Löschen, Hinzufügen oder Verschieben von Wegen erfolgte in den Fällen, in denen sich die entsprechenden Änderungen aus dem Personen- bzw. Haushaltskontext eindeutig und widerspruchsfrei ableiten ließen.

Traten Widersprüche bezüglich Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit von Wegen auf, erfolgte im Einzelfall ein Abgleich mit den aus HERE Maps zugeordneten berechneten Wegelängen (vgl. auch Abschnitt 9.5).

Die Kennzeichnung einzelner Angaben als „unplausibel“ dient dazu, diesen Haushalt, diese Person oder diesen Weg bei der Berechnung der betroffenen Kennwerte auszuschließen. Ungewöhnliche, aber grundsätzlich zulässige Angaben wurden nicht als „unplausibel“ kodiert. Hierunter fallen beispielsweise noch am Berufsleben teilnehmende Personen im Rentenalter oder eine verhältnismäßig hohe Gehgeschwindigkeit beim Joggen.

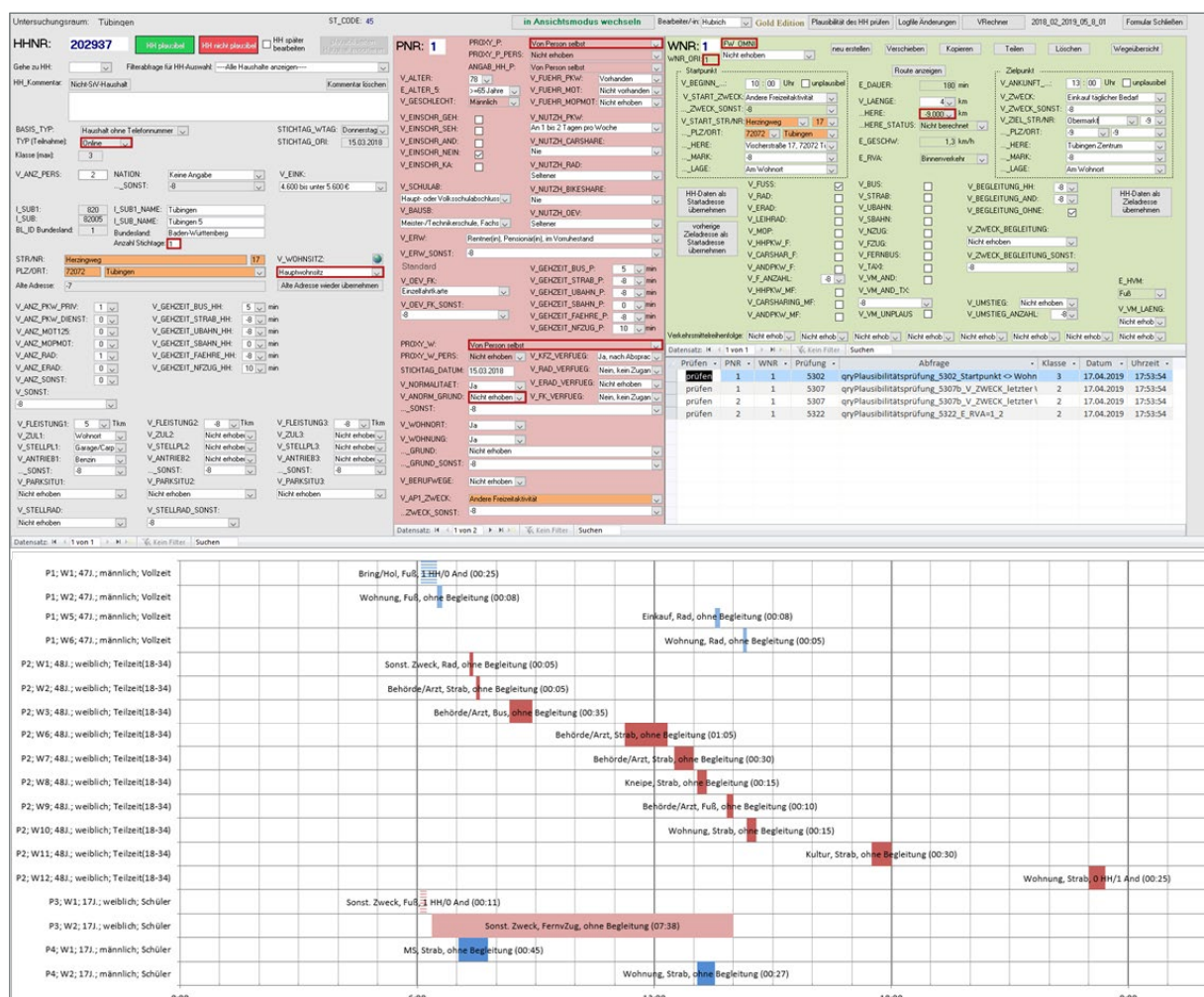


Abbildung 9-1: Benutzeroberfläche der Datenbank zur Einzelfallprüfung

9.4 Prüfung und Zuordnung der Informationen aus offenen Textfeldern

In einem weiteren Schritt wurden alle mit offenen Textfeldern erfassten Angaben, die den Befragten zur weiteren Spezifizierung der Antwortkategorie „Sonstiges“ (beispielsweise für den Zweck eines Weges oder genutzte Verkehrsmittel) dienten, noch einmal gesondert in Augenschein genommen. Die Notwendigkeit für diese Überprüfung ergab sich daraus, dass in den offenen Kategorien eine Vielzahl von Einträgen identifiziert wurde, die entweder anderen Kategorien (Zwecken, Verkehrsmitteln usw.) zugeordnet werden konnte oder gehäuft auftrat und daher als eigene Unterkategorie definiert wurde.

Für die Zuordnung von Einträgen wurde im SrV 2023 erstmals ein Verfahren des maschinellen Lernens (Random Forest) als Klassifikationsmethode eingesetzt. Das Modell wurde mit den Daten des SrV 2018, bei denen seinerzeit eine sehr aufwändige händische Zuordnung erfolgte, angelernet und ermöglichte damit eine (teil-)automatisierte Zuordnung der Informationen aus offenen Textfeldern für das SrV 2023. Im zweiten Schritt erfolgte dann zusätzlich eine manuelle Nachkontrolle.

Der größte Prüfaufwand ergab sich für die sonstigen Zwecke (einschließlich Startzweck des ersten Weges und Unterzweck Bringen/Holen von Personen). Hier waren insgesamt über 29.000 Einträge zu analysieren.

9.5 Überprüfung geschätzter Wegelängen

Durch die Einbindung einer GIS-Oberfläche (HERE Maps) war es möglich, (nahezu) allen Wegen bereits während der Erfassung und in Ergänzung zu der durch die Befragten geschätzten Länge eine berechnete Länge zuzuspielen.

Einzelfallbezogen fanden die berechneten Angaben bei der Überprüfung von Widersprüchen bezüglich Entfernung, Dauer und Geschwindigkeit von Wegen Verwendung. Dabei wurden allerdings keine geschätzten Werte durch die berechneten Entfernungen aus HERE Maps ersetzt. Stattdessen wurden die Schätzwerte der Befragten, sofern sie sich, auch im Hinblick auf die angegebene Wegedauer bzw. im Haushaltskontext, als unglaublich erwiesen, als unplausibel markiert.

Im Hinblick auf alle erfassten Wege zeigten systematische Vergleiche zwischen geschätzten und berechneten Längenangaben, dass pauschal weder von einem nichtzufälligen Über- bzw. Unterschätzen der Wegelänge ausgegangen werden kann, noch bezüglich der mittleren Wegelänge für einen Untersuchungsraum erhebliche Differenzen zwischen geschätzten und berechneten Werten auftreten. Die SrV-Tabellenberichte enthalten 2023 erneut (wie erstmals 2018) zusätzliche Auswertungen, in denen die berechnete statt der geschätzten Wegelänge Verwendung findet.

9.6 Vorbereitung der Datenbereitstellung für die Weiternutzung

Für die Übergabe der Datensätze an die auftraggebenden Institutionen sowie für die interne und ggf. externe Nutzung durch Dritte waren weitere Aufbereitungsschritte notwendig:

- Zuspielen zusätzlicher inhaltlicher Variablen durch Ableitung („von oben nach unten“, z. B. von der Haushalts- auf die Personenebene), Aggregation („von unten nach oben“, z. B. von der Wege- auf die Personenebene) oder Gruppierung/Berechnung (i. d. R. innerhalb einer Ebene)
- Zuspielen (zusätzlicher) räumlicher Variablen (z. B. Stadtteile, Verkehrszellen, Gemeindekennziffern)
- Zuspielen von Feldinformationen (z. B. Antwortmethode, Proxy-Interview)
- Systematische Benennung und Beschreibung aller Variablen und Erstellung eines Codebuchs (inkl. Informationen zum Skalenniveau, möglichen Antwortoptionen und eventuellen Fehlkodierungen für jede Variable)
- Sicherstellung der Anforderungen des Datenschutzes (Anonymisierung)
- Überführung der Einzeldaten in verschiedene Datensätze und -formate
- Zuspielen der Variablen der spezifischen Zusatzfragen an die Datensätze der relevanten Untersuchungsräume

Bei den Variablen der SrV-Datensätze handelt es zum Großteil um „sprechende“ Variablen, d. h. die Variablenbezeichnung korrespondiert mit dem Inhalt der entsprechenden Variable. Außerdem kommen verschiedene Regeln zur Gliederung der Variablennamen zur Anwendung, beispielsweise:

- Präfix „V_“ für Merkmale, die so auch im Fragebogen erfasst wurden
- Präfix „E_“ für Merkmale, welche nachträglich ergänzt wurden
- Präfix „GIS_“ für Merkmale aus HERE Maps
- Präfix „GEWICHT_“ für Gewichtungsvariablen
- Suffix „_SONST“ für Freitextvariablen
- Zahl als Suffix bei gruppierten/klassierten Variablen für die Anzahl der Gruppen/Klassen

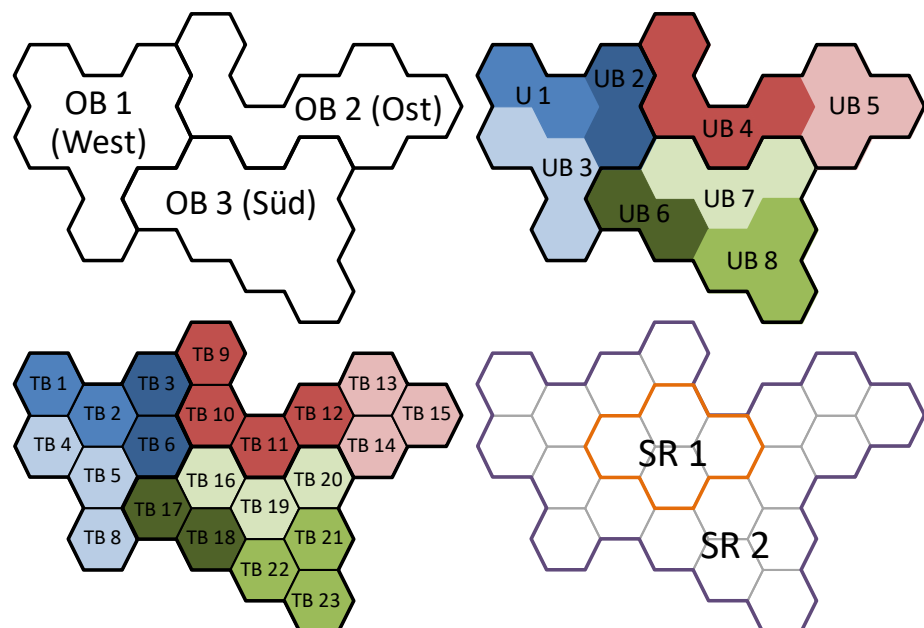
In diesem Kontext existiert für alle Variablen auch eine übergreifende Systematik von Fehlkodierungen.

- -5 („Weiß nicht“, z. B. für die Pkw-Jahresfahrleistung)
- -6 („Nicht definiert“, z. B. für Teilraumeinheiten wie Ober-, Unter- oder Teilbezirk, wenn deren Belegung nicht vorgesehen ist)
- -7 („Berechnung nicht möglich“, z. B. für die Reisegeschwindigkeit, wenn deren Berechnung aufgrund fehlender Längenangabe nicht möglich ist)
- -8 („Nicht erhoben“, z. B. für den Stellplatz des meistgenutzten Pkw, wenn kein Pkw im Haushalt vorhanden ist)
- -9 („Keine Angabe“, bei Antwortverweigerung zu einzelnen Fragen, sog. Item-Nonresponse)

- -10 („Unplausibel“, Ergebnis der Plausibilitätsprüfung, vgl. Abschnitt 9.3)

Ein wesentlicher Codierungsgegenstand im SrV ist stets die Verortung von Adressen. Da diese aus Datenschutzgründen nach Abschluss der Datenaufbereitung endgültig gelöscht werden müssen, werden diese für spätere teils räumlich differenzierte Auswertungen zu räumlich definierten Teilräumen im Untersuchungsraum zugeordnet, üblicherweise auf mehreren Ebenen und unter Wahrung der diesbezüglichen Anforderungen des Datenschutzes. Die dafür in Frage kommenden Teilraumeinteilungen (Stadtteile, Stadtbezirke, statistische Bezirke, Verkehrszellen usw.) sind dabei in den SrV-Untersuchungsräumen nicht einheitlich. Daher wurde ein Klassifizierungssystem entwickelt, mit deren Hilfe den Adressen in allen beteiligten Untersuchungsräumen die gewünschten Raumeinheiten zugewiesen werden konnten. Die Variablen OBERBEZIRK, UNTERBEZIRK und TEILBEZIRK bieten Raum für insgesamt bis zu drei hierarchisch strukturierte Gliederungsebenen. Für weitere bis zu drei Raumkodierungen, die sich nicht hierarchisch einordnen lassen oder aus anderen Gründen zusätzlich mitgeführt werden sollen, existieren die Variablen SONDERRAUM1, SONDERRAUM2 und SONDERRAUM3. Die Sonderräume sollen jedoch über die tiefste hierarchische Ebene zugeordnet werden können. Die Zuordnung der Raumattribute zu den Adressen erfolgt für die Haushaltsadressen teilweise bereits durch die Meldeämter sowie im Regelfall GIS-basiert über Shapefiles.

Abbildung 9-2 zeigt eine (fiktive) Beispielstadt mit drei Ober-, acht Unter- und 23 Teilbezirken. Weiter existieren drei originäre Stadtbezirke mit den Bezeichnungen „West“, „Ost“ und „Süd“, die den Oberbezirken zugeordnet wurden. Zusätzlich sollen zwei Sonderräume, welche über die Teilbezirke eindeutig abgegrenzt werden können, ausgewertet werden.



Abkürzungen: OB = Oberbezirk, UB = Unterbezirk, TB = Teilbezirk, SR = Sonderraum; in Klammern: originale Teilraumbezeichnung der Stadt

Abbildung 9-2: Teilraumklassifizierung (schematisch)

10 Analyse des Nonresponse und Gewichtung

10.1 Erfordernis und Zielstellung

Niedrige Antwortraten in Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten und damit ein bedeutender Anteil von Haushalten, der nicht an der Erhebung teilnimmt, sind kein neues Phänomen. Die letzten drei Jahrzehnte sind durch eine stetig sinkende Teilnahmebereitschaft bei Bevölkerungsumfragen gekennzeichnet. Jedoch beeinflussen auch erhebungsspezifische Faktoren sowie die Komplexität der Fragestellungen, die Höhe der Stichprobenausschöpfung und die Stärke der Auswirkung von Teilnahmeeffekten die Erhebungsergebnisse. Die Ausschöpfung für den aktuellen Erhebungsdurchgang ging gegenüber dem SrV 2018 erneut leicht zurück (vgl. Abschnitt 8.3).

Die Ausschöpfung wird im Allgemeinen als eines der wichtigsten Bewertungskriterien zur Beurteilung der Datenqualität von Befragungen angesehen. Aufgrund der ständig sinkenden Ausschöpfungsraten ist daher die Frage nach der Qualität des verbleibenden Datenmaterials durchaus gerechtfertigt. Die Ausschöpfung als alleiniges Qualitätskriterium ist allerdings irreführend. Sie zeigt zunächst lediglich an, „wie groß der Spielraum für Selektivität durch Nonresponse ist. Sie besagt nichts über die tatsächliche Selektivität“²⁹ und entsprechend nichts über die Verzerrung der Schätzfunktionen.

Um Reliabilität und Validität der Erhebungsergebnisse sicherzustellen, hat die fundierte Auseinandersetzung mit den Nichtantwortenden einer Befragung immer stärker an Bedeutung gewonnen. Die Analyse des Nonresponse für das SrV 2023 hat im Wesentlichen das Ziel, zu untersuchen, inwieweit und in welchem Umfang Selektivitäten auftreten.

Tritt Selektivität in einem nicht zu vernachlässigenden Maße auf, ist die Stichprobenstruktur verzerrt. Schätzfunktionen ohne Berücksichtigung von Gewichtungsfaktoren führen dann zu einer Abweichung zwischen dem Erwartungswert des Schätzers und der zu schätzenden Größe (sogenannter Bias). Für diesen Fall ist eine Gewichtung unumgänglich.

Die Wirksamkeit der Gewichtung hängt von mehreren Faktoren ab. Eine Gewichtung auf Ebene des Auswahlprozesses zum Ausgleich unterschiedlicher Auswahlwahrscheinlichkeiten ist bei ordnungsgemäßer Stichprobenziehung wirksam. Für die Wirksamkeit der Gewichte zur Korrektur des Ausfallprozesses ist eine notwendige Voraussetzung, dass die Gruppe der Nichtantwortenden innerhalb der zur Anwendung kommenden Gewichtungsschichten keine andere Mobilität zeigt, als die (Sub-)Gruppe der Teilnehmenden in der Studie. Zur Prüfung dieser Voraussetzung sind eine eigenständige Befragung der Nichtantwortenden und die Erhebung zentraler Verkehrsverhaltensindikatoren für diese Gruppe erforderlich. Dies wurde für die vorangegangenen drei SrV-Durchgänge mehrfach und stichprobenstark durchgeführt. Die Erkenntnisse sind in wissenschaftlichen Veröffentlichungen³⁰ sowie methodischen Berichten³¹ dokumentiert.

²⁹ Kaase (1999), S. 104.

³⁰ Wittwer/Hubrich (2015) und Wittwer et al. (2024).

³¹ Ahrens et al. (2009), Ahrens et al. (2015b) und Wittwer et al. (2020),

Die Kernergebnisse der in den Jahren 2008, 2013 und 2018 durchgeführten Nonresponse-Studien sind:

- Selektivitäten treten in nicht unerheblichem Maße auf
- Gegenläufige Effekte: Höhere Ziehungswahrscheinlichkeit großer Haushalte vs. geringere Antwortwahrscheinlichkeit (vollständiger) großer Haushalte
- Bildungsvariablen teilweise selektiv
- Bildungsselektivität wird durch Standardgewichtung zum Teil bereits ausgeglichen
- Berücksichtigung der verbleibenden Bildungsselektivität in der Gewichtung 2013 und 2018 nicht ergebnissensitiv

Für die letzten Erhebungsdurchgänge zeigte sich somit kein im Besonderen zu berücksichtigender, originärer Nonresponse-Effekt.

Somit konnten Unterschiede im Mobilitätsverhalten der Nichtantwortenden gegenüber den Antwortenden ausgeschlossen bzw. vernachlässigt werden; die Aussagekraft der Ergebnisse für die vorangegangenen Erhebungsdurchgänge war damit im Grundsatz gesichert. Die Ausfallgewichtung war also in der Lage, die durch Selektivität auftretende Verzerrung der Stichprobenstruktur auszugleichen.

Die seinerzeit dokumentierten Erkenntnisse und der für das SrV 2023 zur Verfügung stehende finanzielle Rahmen sowie Datenschutzbedenken haben es daher für sinnvoll erachten lassen, auf eine explizite Nonresponse-Befragung für den zwölften SrV-Erhebungsdurchgang zu verzichten und lediglich fundierte Selektivitätsanalysen durchzuführen.

10.2 Generelle Selektivitätsanalyse

Im Rahmen der Analyse von Stichprobenausfällen wird von Selektivität gesprochen, wenn bedingt durch den Auswahl- und Ausfallprozess die Teilnahmewahrscheinlichkeit (d. h. die Wahrscheinlichkeit, dass verschiedene, nach soziologischen Merkmalen gegliederte Bevölkerungsgruppen der Grundgesamtheit in die Stichprobe gelangen) nicht für alle Elemente gleich groß ist. Für den Auswahlprozess ist dies bereits dadurch gegeben, dass durch Auswahl einzelner Person aus dem Melderegister und vollständiger Befragung aller Mitglieder der zugehörigen Haushalte die Auswahlwahrscheinlichkeit von Haushalten proportional zur Haushaltsgröße steigt. Diese größenproportionale Auswahl der Stichprobenelemente führt dazu, dass ein Selektivitätseffekt allein schon bedingt durch den Auswahlprozess auftritt, der durch Transformationsgewichtung auszugleichen ist³².

Gibt es zusätzlich Antwortausfälle, ist von Bedeutung, ob diese systematisch oder unsystematisch auftreten. Verteilen sich die Antwortausfälle unsystematisch, ist im Regelfall keine weitere Strukturanpassung notwendig. Durch

³² Die Einführung von Transformationsgewichten zum Ausgleich bekannter, aber unterschiedlicher Auswahlwahrscheinlichkeiten ist ein statistisches Konzept, welches für komplexe Stichprobendesigns mathematisch begründet und in der klassischen Stichprobentheorie verankert ist.

unterschiedliches Antwortverhalten und damit systematische Antwortausfälle treten die Auswahlwahrscheinlichkeiten jedoch nicht ein. Unterschiedliche Teilnahmewahrscheinlichkeiten lassen sich für diesen Fall nicht durch Transformationsgewichte ausgleichen. Dadurch sind weitere Gewichtungsschritte zu prüfen. Somit ist zu untersuchen, inwieweit sich Antwortwahrscheinlichkeiten unterscheiden.

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

Im Rahmen der Selektivitätsanalyse wurden die gruppenspezifischen Teilnahmewahrscheinlichkeiten untersucht. Anhand des Antwortverhaltens lassen sich im Anschluss gruppenspezifische Selektivitäten beurteilen.

Im ersten Schritt werden zur Beurteilung von Antwortbereitschaft und Antwortverhalten die Gründe der Nichtteilnahme am SrV analysiert. Ein großer Teil der ausgewählten Haushalte hat an der SrV-Befragung nicht (oder nur unvollständig) teilgenommen. Die Gründe liegen dabei vor allem in Nichterreichbarkeit der ausgewählten Haushalte oder expliziter Teilnahmeverweigerung. Hierbei ist ein Vergleich der Ausfallgründe zwischen den Durchgängen 2018 und 2023 aufschlussreich. Von den insgesamt 555.169 im SrV 2018 kontaktierten Haushalten waren 474.342 Fälle nichtantwortende Haushalte. Neben einem kleinen Teil unvollständiger Antworten (1,5 %) bestand diese Gruppe vor allem aus nicht erreichbaren bzw. nicht antwortenden (79,4 %) und verweigernden Haushalten (19,0 %). Das grundlegende Antwortverhalten war 2023 sehr ähnlich. Von den 990.105 kontaktierten Haushalten haben 864.073 Haushalte nicht teilgenommen. Darunter war erneut ein kleiner Teil unvollständige Antworten (1,5 %), 81,7 % der Haushalte wurden nicht erreicht bzw. reagierten nicht. Eine explizite Teilnahmeverweigerung gab es bei 16,9 % aller Haushalte. Demnach ging die Verweigerungsrate 2023 gegenüber 2018 leicht zurück. Insgesamt ist diese erneut vergleichsweise niedrig. In der Literatur wird häufig die These diskutiert, dass insbesondere diejenigen, die aktiv verweigern, ein potenziell anderes Verhalten gegenüber den Studienteilnehmerinnen und Studienteilnehmern zeigen³³. Daher wird dieser Sachverhalt im vorliegenden Fall als positiv gewertet.

³³ Vgl. z. B. Durrant/Steele (2009), Stoop (2012), Lucas/Madre (2018) oder Aschauer et al. (2018).

	SrV 2018	SrV 2023
Bruttostichprobe (Haushalte, ohne SNA)	555.169	990.105
Antwortquote	14,6 %	12,7 %
Nichtantwortende Haushalte	474.342	864.073
Ausfallgrund		
Antwort unvollständig/unplausibel	1,5 %	1,5 %
Nicht erreicht/keine Antwort	79,4 %	81,7 %
Explizite Teilnahmeverweigerung	19,0 %	16,9 %
Betrachteter Ausfallgrund	Verweigerung	Verweigerung
(Haushalte)	90.316	145.845
Grund für Teilnahmeverweigerung		
Keine Begründung	49,9 %	50,4 %
Keine Zeit	7,2 %	7,4 %
Kein Interesse an Umfragen	19,1 %	20,1 %
Kein Interesse am Thema	6,8 %	5,5 %
Alt/krank	7,8 %	9,9 %
Datenschutzbedenken	2,3 %	1,3 %
Nicht/kaum mobil	1,7 %	1,2 %
Sonstiger Grund	5,1 %	4,2 %

Tabelle 10-1: Gründe für die Nichtteilnahme an den SrV-Durchgängen 2018 vs. 2023

Tabelle 10-1 stellt für Personen, die explizit die Teilnahme verweigerten, die angegebenen Gründe dar. Diese stellen sich, bezogen auf alle verweigernden Haushalte 2023 wie folgt dar: Für etwa die Hälfte der Fälle liegt eine über „ohne speziellen Grund“ hinausgehende Begründung für die Verweigerung vor. Dabei spielen vor allem mangelndes Interesse an Umfragen (20,1 %) oder auch an den Themen Mobilität und Verkehr (5,5 %) eine Rolle. Auch fehlende Zeit (7,4 %) sowie eine schlechte körperliche Verfassung (alt/krank) (9,9 %) werden häufiger genannt. Datenschutzbedenken (1,3 %) oder die Selbsteinschätzung, nicht oder mobil zu sein (1,2 %), spielen eine nur sehr untergeordnete Rolle. Damit sind die Verweigerungsgründe nahezu identisch zu den bereits 2018 benannten Ursachen. Demnach kann an dieser Stelle davon ausgegangen werden, dass die Ausfallmechanismen in Bezug auf Erreichbarkeit und Verweigerung im Vergleich der Studiendurchgänge 2018 und 2023 sehr ähnlich sind.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt zur Beurteilung der generellen Selektivität ist das gruppenspezifische Teilnahmeverhalten. Wie bereits erwähnt, führt die größenproportionale Auswahl der Erhebungseinheiten durch Anschreiben und Befragen ganzer Haushalte dazu, dass ein Selektivitätseffekt allein schon bedingt durch den Auswahlprozess auftritt, der typischerweise durch Transformationsgewichtung auszugleichen ist.

Die aktuelle Selektivitätsanalyse verfolgt dabei den im Folgenden beschriebenen mehrstufigen Ansatz. Zunächst erfolgt ein deskriptiver Vergleich der Selektivität durch Beurteilung der Stichprobenanteile in Auswahl-, Brutto- und Nettostichprobe. Daraufhin wird ein Propensity-Score-Modell zum Ansatz gebracht, welches die Teilnahme auf Basis vorhandener Informationen der Ankerperson des Haushalts (gezogene Person aus dem Melderegister), zu erklären versucht.

Im Anschluss wird die Stichprobenselektivität beurteilt, indem die Stichprobenstrukturen des SrV 2023 mit denen des SrV 2018 verglichen werden. Hierbei werden Untersuchungsräume, die in beiden Durchgängen teilgenommen haben, als Kollektiv verglichen (Wiederholerstädte). Dies erfolgt deskriptiv differenziert nach Merkmalen, die auch zentrale Bestandteile in der Gewichtung sind (Haushaltsgröße, Altersgruppen). Damit kann eingeschätzt werden, inwieweit Stichprobenstrukturen in den Gewichtungsschichten Ähnlichkeiten zwischen den beiden SrV-Durchgängen aufweisen. Auf dieser Basis kann beurteilt werden, ob die Gewichtung in beiden Durchgängen eine grundlegend ähnliche Wirksamkeit hat. Sind die ungewichteten Stichprobenstrukturen innerhalb der Gewichtungsschichten über die Erhebungsdurchgänge hinweg ähnlich, oder lassen sich Unterschiede inhaltlich gut begründen, ist eine zielgerichtete Wirksamkeit der Gewichtung anzunehmen.

Die nachstehende Tabelle 10-2 stellt die deskriptiv beurteilbaren Teilnahmeeffekte und damit die Selektivität des SrV 2023 dar. Die Auswahlstichprobe repräsentiert in ihrer Struktur die Grundgesamtheit aller SrV-Untersuchungsräume. Das Geschlechterverhältnis ist nahezu ausgeglichen. 57 Prozent der Menschen sind zwischen 25 und 64 Jahren alt. Der Großteil der Auswahlstichprobe entfällt auf Metropolen (39,7 %), danach folgen die Regiopolen (16,4 %) und die Mittelstädte (15,0 %).

Die zweite Spalte der Tabelle stellt der Auswahlstichprobe die Bruttostichprobe des SrV 2023 gegenüber. Stichprobenneutrale Ausfälle (SNA) sorgen für minimale Unterschiede in den Stichprobenverteilungen.

Die Struktur der realisierten Nettostichprobe ist in der dritten Spalte der Tabelle dargestellt. Während nur sehr geringe Unterschiede zwischen Netto- und Auswahlstichproben in Bezug auf das Geschlecht bestehen (marginal mehr Frauen in der Nettostichprobe), zeigen sich Selektivitäten unterschiedlicher Altersgruppen deutlicher.

Kinder und Jugendliche bis einschließlich 14 Jahre sind überproportional häufig in der Nettostichprobe vertreten. Demgegenüber sind Personen im Alter von 15 bis 24 sowie von 25 bis 44 Jahren leicht unterrepräsentiert. Bei Personen im Alter von 45 bis 64 Jahren sind hingegen nur geringe Unterschiede zwischen der Auswahl- und der Nettostichprobe zu sehen. Seniorinnen und Senioren (65 Jahre und älter) sind wiederum leicht unterrepräsentiert. Insgesamt ist nach Alter, bis auf die Überrepräsentanz von Kindern und Jugendlichen, eine vergleichsweise ausgeglichene Zellbesetzung zwischen Auswahl- und Nettostichprobe zu sehen.

Weiterhin sind Unterschiede bezüglich der Nationalität auffällig. Während in der Auswahlstichprobe 20 % der Menschen nicht deutscher Nationalität sind, liegt dieser Anteil in der Nettostichprobe lediglich bei 12 %. Dabei ist zu beachten, dass nur für die Ankerperson die Nationalität aus dem Einwohnermelderegister vorliegt. In der Befragung wurde jedoch das Vorliegen eines Migrationshintergrundes abgefragt. Die beiden Merkmale sind nicht direkt vergleichbar, liefern allerdings einen Anhaltspunkt, dass Menschen mit Migrationshintergrund in der Stichprobe unterrepräsentiert sind. Dies ist ein bekanntes Phänomen bei allgemeinen Bevölkerungsbefragungen generell.

Bei der Stichprobenverteilung nach Raumtypen zeigt sich, dass die Stichprobenstrukturen zwischen Auswahlstichprobe und Nettostichprobe sehr ähnlich sind. Dies lässt auch auf eine sachgerechte und wirksame Stichprobensteuerung bezüglich der einzelnen Untersuchungsräume schließen.

Merkmal	Auswahlstich- probe (gezogene Person)	Bruttostich- probe (gezogene Person)	Nettostich- probe (ungewichtet, alle Personen)
n (Haushalte)	1.250.652	990.105	125.038
n (Personen)	unbekannt	unbekannt	281.998
Mann	50,1 %	49,6 %	49,2 %
Frau	49,9 %	50,4 %	50,6 %
Divers/keine Angabe	0,0 %	0,0 %	0,2 %
0–14 Jahre	9,5 %	9,6 %	16,7 %
15–24 Jahre	8,8 %	8,5 %	8,0 %
25–44 Jahre	28,5 %	28,1 %	25,5 %
45–64 Jahre	28,5 %	28,9 %	28,6 %
65 Jahre und älter	24,6 %	24,9 %	21,1 %
Nationalität Deutsch	80,3 %	82,1 %	88,4 %*
Nationalität Andere	19,7 %	17,9 %	11,6 %*
Metropole	39,7 %	39,5 %	38,7 %
Regiopole	16,4 %	16,4 %	17,0 %
Großstadt	8,1 %	8,3 %	7,8 %
Zentrale Stadt	7,8 %	7,8 %	7,7 %
Mittelstadt	15,0 %	15,1 %	16,6 %
Städtischer Raum	8,0 %	8,1 %	8,4 %
Kleinstädtischer, dörflicher Raum	4,9 %	4,8 %	3,8 %

* Angabe zum Migrationshintergrund

Tabelle 10-2: Selektivität im SrV 2023

Im Anschluss wurde auf Basis der vorhandenen Daten ein Propensity-Score-Modell für die Ankerperson geschätzt, welches als abhängige Variable die Teilnahme bzw. Nichtteilnahme der gezogenen Person am SrV modelliert. Dieses Modell ist nachstehend in Tabelle 10-3 dokumentiert. Als Regressoren kommen grundsätzlich alle für teilnehmende und nichtteilnehmende Ankerpersonen vorliegenden Merkmale in Frage. Dies ist nur ein sehr eingeschränkter Variablensatz und umfasst die Merkmale Alter, Geschlecht, Nationalität, Raumtyp und Bundesland. Hierbei zeigen sich vor allem folgende Effekte:

- Geringste Teilnahmebereitschaft in der Gruppe von 15 bis 24 Jahren
- Grundsätzlich steigende Teilnahmebereitschaft ab 25 Jahren
- Keine geschlechtsspezifischen Unterschiede bei der Teilnahme
- Bei nicht-deutscher Nationalität geringere Teilnahmewahrscheinlichkeit
- Außerhalb der Städte geringere Teilnahmewahrscheinlichkeit
- Höchste Teilnahmewahrscheinlichkeit in Bayern, gefolgt von Baden-Württemberg

Das Modell der Teilnahmewahrscheinlichkeiten zeigt erneut deutlich den starken Einfluss des Alters auf das Antwortverhalten aber auch stadtgrößen- und regionsspezifische Unterschiede. Ebenso ist wie bereits im Rahmen der deskriptiven Analyse eine niedrigere Teilnahmewahrscheinlichkeit von Ankerpersonen ohne deutsche Nationalität zu sehen. Geschlechtsspezifische Unterschiede sind wiederum nicht auffällig.

Teilnahme			Teilnahme		
<i>Predictors</i>	<i>Odds Ratios</i>	<i>CI</i>	<i>Predictors</i>	<i>Odds Ratios</i>	<i>CI</i>
(Intercept)	0.16 ***	0.15 – 0.16	Baden-Württemberg	<i>Reference</i>	
0–14 Jahre	<i>Reference</i>		Bayern	1.27 ***	1.22 – 1.32
15–24 Jahre	0.65 ***	0.62 – 0.67	Berlin	0.85 ***	0.82 – 0.88
25–44 Jahre	1.15 ***	1.12 – 1.18	Brandenburg	0.97	0.93 – 1.02
45–64 Jahre	1.37 ***	1.34 – 1.41	Bremen	0.59 ***	0.55 – 0.63
65 Jahre und älter	1.41 ***	1.37 – 1.45	Hessen	0.97 *	0.93 – 1.00
Männlich	<i>Reference</i>		Mecklenburg-Vorpommern	0.77 ***	0.73 – 0.81
Weiblich	0.99	0.97 – 1.00	Niedersachsen	0.86 ***	0.84 – 0.89
Deutsch	<i>Reference</i>		Nordrhein-Westfalen	0.83 ***	0.80 – 0.85
Andere	0.23 ***	0.22 – 0.24	Rheinland-Pfalz	0.78 ***	0.74 – 0.82
Metropole	<i>Reference</i>		Sachsen	0.90 ***	0.87 – 0.92
Regiopole	1.05 **	1.02 – 1.08	Sachsen-Anhalt	0.79 ***	0.76 – 0.83
Großstadt	0.98	0.95 – 1.01	Schleswig-Holstein	0.88 ***	0.85 – 0.92
Zentrale Stadt	1.00	0.97 – 1.04	Thüringen	0.76 ***	0.72 – 0.79
Mittelstadt	1.02	0.99 – 1.04	Observations	837665	
Städtischer Raum	0.84 ***	0.81 – 0.86	R ² Tjur	0.020	
Kleinstädtischer, dorflicher Raum	0.65 ***	0.62 – 0.68			

* $p < 0.05$ ** $p < 0.01$ *** $p < 0.001$

Tabelle 10-3: Propensity-Modell bezüglich der Ankerperson im Haushalt

10.3 Stichprobenselektivität im Vergleich SrV 2018 und SrV 2023 (Wiederholerstädte)

Aufgrund der Tatsache, dass für das Jahr 2023 keine explizite Befragung von Nichtantwortenden erfolge, wird dem Vergleich der durchgangsübergreifenden Stichprobenselektivität besonderes Augenmerk beigemessen.

Hierfür wurden verschiedene deskriptive Auswertungen durchgeführt, um die unterschiedlichen Merkmalsausprägungen innerhalb zentraler Gewichtungsschichten zu beurteilen. Aufgrund des oben bereits als vernachlässigbar eingeschätzten Einflusses des Geschlechts, wurden die eigentlich als kombinierte Alters-Geschlechts-Gruppen in der Gewichtung zum Ansatz gebrachten Verteilungen aufgelöst und lediglich fünf Altersgruppen für den Vergleich herangezogen (horizontale Facetten). Als zweites Merkmal wurde nach vier Haushaltsgrößengruppen unterteilt (vertikale Facetten). Dies ermöglicht eine unkomplizierte und vor allem transparente Beurteilung von Unterschieden und Gemeinsamkeiten der Stichprobenstrukturen über die beiden Erhebungsdurchgänge.

Abbildung 10-1 vergleicht zunächst die Angaben, welche Person die Informationen auf Wegeebe für die zu jeweils zu befragende Person im Haushalt gegeben hat (Proxy-Interviews). Hierbei werden die Informationen (idealerweise) direkt von der Person selbst, von einer anderen Person des Haushalts oder von einer nicht zum Haushalt gehörenden Person übermittelt. Letztere Kategorie spielt im SrV faktisch keine Rolle. Andere Personen des Haushalts geben in der Regel stellvertretend Auskunft für Kinder und Jugendliche. Jedoch gibt es auch in den anderen Altersgruppen teilweise relevante Proxy-Anteile. Insgesamt zeigt sich im Vergleich, dass der Anteil von Personen, die selbst geantwortet haben, gegenüber 2018 durchgehend gestiegen ist. Dies ist ein positives Signal, da davon ausgegangen werden kann, dass dadurch die Präzision der Angaben im Allgemeinen zunimmt.

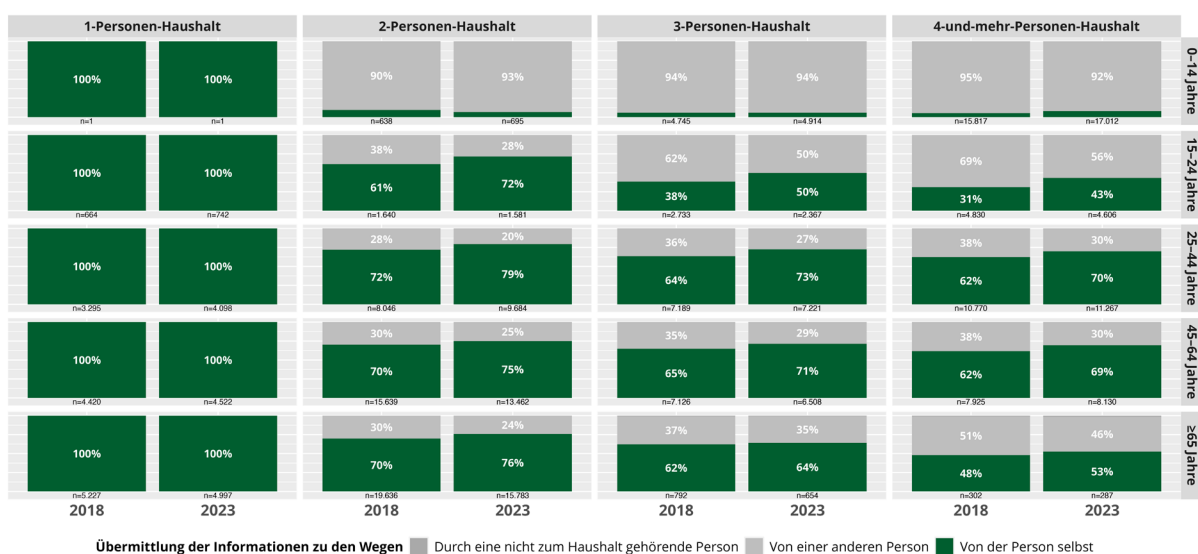


Abbildung 10-1: Selektivität: Übermittlung der Informationen zu den Wegen (ungewichtet)

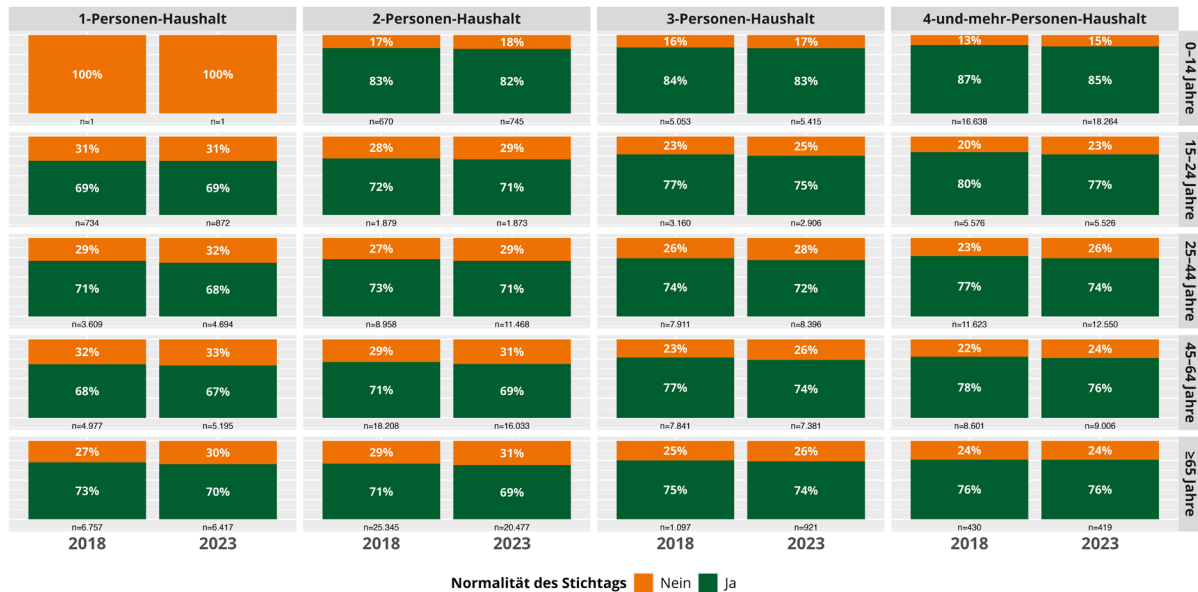


Abbildung 10-2: Selektivität: Normalität des Stichtags (ungewichtet)

Abbildung 10-2 zeigt die Einschätzung zur Normalität des Stichtags im aktuellen SrV-Durchgang 2023 im Vergleich zur Vorgängerhebung 2018. Es kann geschlussfolgert werden, dass keine zusätzlichen Stichprobeneffekte innerhalb der Gewichtungsschichten auftreten. Die Anteile sind in beiden Jahrgängen auf einem sehr ähnlichen Niveau. Dementsprechend sind keine zusätzlichen Verzerrungen durch unterschiedliche Berichtstage zwischen den Jahrgängen zu erwarten. In vielen Gruppen geben drei von vier Personen an, dass ihr Stichtag den üblichen Abläufen an gleichen Wochentagen in anderen Wochen entspricht und die Stichtage damit als „normale“ Stichtage“ betrachtet werden können. Dieser Anteil ist seit vielen Erhebungsdurchgängen nahezu unverändert. Die Vermutung, dass durch Einflüsse infolge der Coronavirus-Pandemie hier die Variation des Verhaltens deutlich größer oder kleiner geworden ist, kann demnach zunächst nicht bestätigt werden.

Weitere mögliche Merkmalskombinationen mit potenziellem Einfluss auf die Mobilität werden anhand von Strukturgruppen auf Basis der Erwerbstätigkeit, der formalen Bildung und des Pkw-Zugangs betrachtet. Hier zeigten sich in den Nonresponse-Studien der vergangenen Erhebungsdurchgänge wahrnehmbare, aber nicht originär ergebnissensitive Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten.

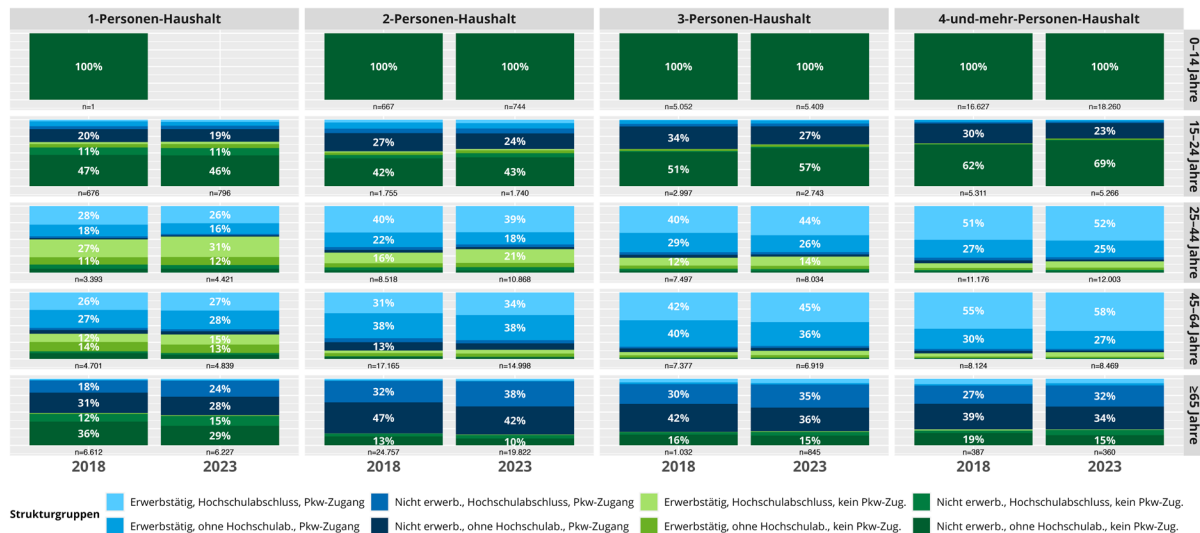


Abbildung 10-3: Selektivität: Erwerbstätigkeit, formale Bildung, Pkw-Zugang (ungewichtet)

Abbildung 10-3 stellt verschiedene Strukturgruppen durchgangsbereichübergreifend gegenüber. Hierbei zeigt sich, dass insbesondere bei jungen Menschen zwischen 15 und 24 Jahren der Anteil mit Pkw-Zugang etwas zurückgeht. Diese Entwicklung, die auch intuitiv zu erwarten war, folgt insbesondere auch aus den hohen Stichprobenanteilen in Metropolen und Regiopolen. In der Altersgruppe zwischen 25 und 44 Jahren sind die Verteilungen zwischen den beiden SrV-Durchgängen sehr ähnlich. In der Gruppe zwischen 45 bis 64 Jahren sind ebenso nur vergleichsweise geringe Unterschiede zwischen 2018 und 2023 zu sehen. Lediglich bei den Seniorinnen und Senioren ist ein Trend zu mehr Erwerbstätigkeit im Seniorenalter erkennbar. Dies ist jedoch durch das zunehmend spätere Renteneintrittsalter sowie den in Deutschland allgemein steigenden Anteil von Menschen dieses Alters, die trotz Rentenbezug weiterhin einer (geringfügigen) Beschäftigung nachgehen, nachvollziehbar.

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Stichprobenstrukturen nach Zugang zu Mobilitäts Optionen vergleichend analysiert. Abbildung 10-4 zeigt hierzu zunächst den Zugang zum Pkw am Stichtag. Die Variable beinhaltet in diesem Fall die individuelle Einschätzung, inwieweit ein Pkw des Haushaltes uneingeschränkt oder nach Absprache verfügbar war. Weiterhin besteht die Option, dass ein Pkw zwar vorhanden ist, jedoch am Stichtag für die Person nicht verfügbar war oder gar kein Pkw im Haushalt vorhanden ist. Die Verfügbarkeit eines Pkw hat maßgeblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Verschiebungen in der Stichprobenstruktur innerhalb der Gewichtungsschichten nach Jahrgängen würden daher eine besondere Beachtung erfordern. Die Auswertung zeigt jedoch eindrucksvoll, dass im SrV-Jahr 2023 nur marginale Unterschiede gegenüber 2018 auftreten. In nahezu allen Auswertungskombinationen sind die Anteile im SrV 2023 sehr nah an den Werten des SrV 2018. Lediglich bei den Seniorinnen und Senioren in Zwei-Personen-Haushalten ist eine leicht höhere Pkw-Verfügbarkeit zu sehen. Demgegenüber zeigt die Gruppe von 25 bis 44 Jahren in 2023 einen minimal geringeren Pkw-Zugang gegenüber 2018. Insgesamt wird eingeschätzt, dass die Gewichtungsklassen den Einfluss des Pkw-Zugangs sehr gut abbilden können.

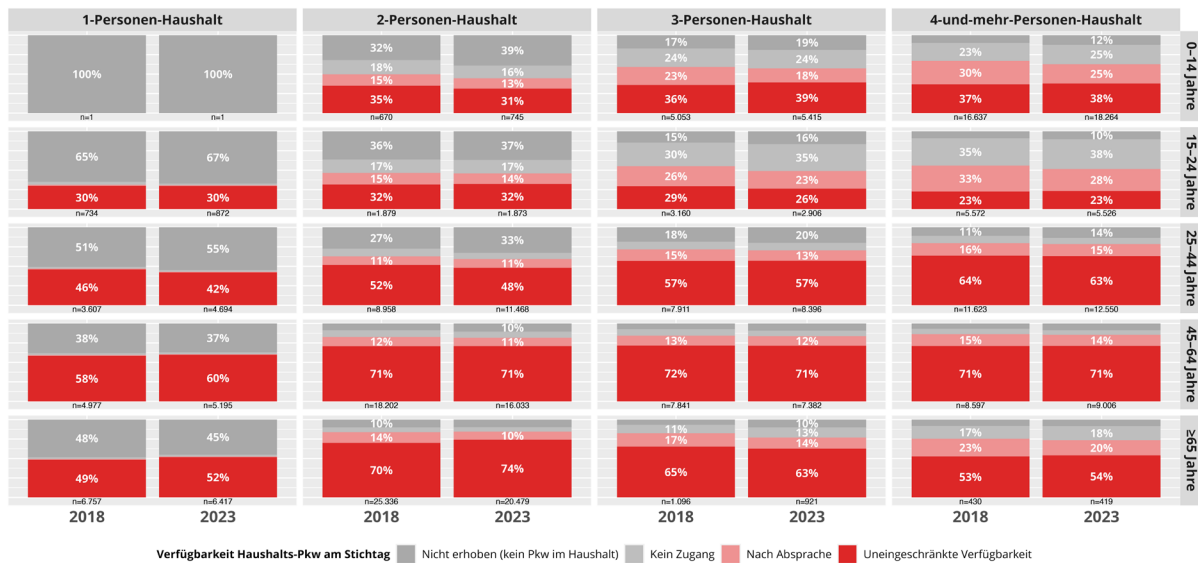


Abbildung 10-4: Selektivität: Verfügbarkeit Haushalts-Pkw am Stichtag (ungewichtet)

Eine weitere Analyse umfasst die Stichprobenselektivität in Bezug auf den individuellen Zugang zum Fahrrad am Stichtag. Abbildung 10-5 zeigt hierzu die entsprechende Auswertung zunächst für die Verfügbarkeit konventioneller Fahrräder. Hierbei sind innerhalb der Gewichtungsschichten erneut grundsätzlich ähnliche Verteilungen zwischen 2018 und 2023 zu sehen. Es sind nur wenige Gruppen zu erkennen, in denen spürbare Veränderungen beim Zugang zu konventionellen Fahrrädern auftreten. Dazu kommt allerdings der Trend, dass ein Teil der gesunkenen Verfügbarkeit bei konventionellen Fahrrädern durch den Zugang zu Elektrofahrrädern kompensiert, häufig sogar überkompensiert wird. Diese Zusammenhänge sind klar in Abbildung 10-6 erkennbar. Interessant ist dabei, dass sich der erkennbare Zuwachs an Elektrofahrradverfügbarkeit nicht nur in der Gruppe der Seniorinnen und Senioren zeigt. Bereits ab einem Alter von 25 Jahren sind deutliche Veränderungen gegenüber 2018 erkennbar. Dies ist inhaltlich plausibel und unterstreicht im Vergleich der Erhebungsdurchgänge 2018 und 2023 eine weiterhin hohe Dynamik. Auf die Wirksamkeit der Gewichtung sollten die hier dargestellten Zusammenhänge keinen negativen Einfluss haben.

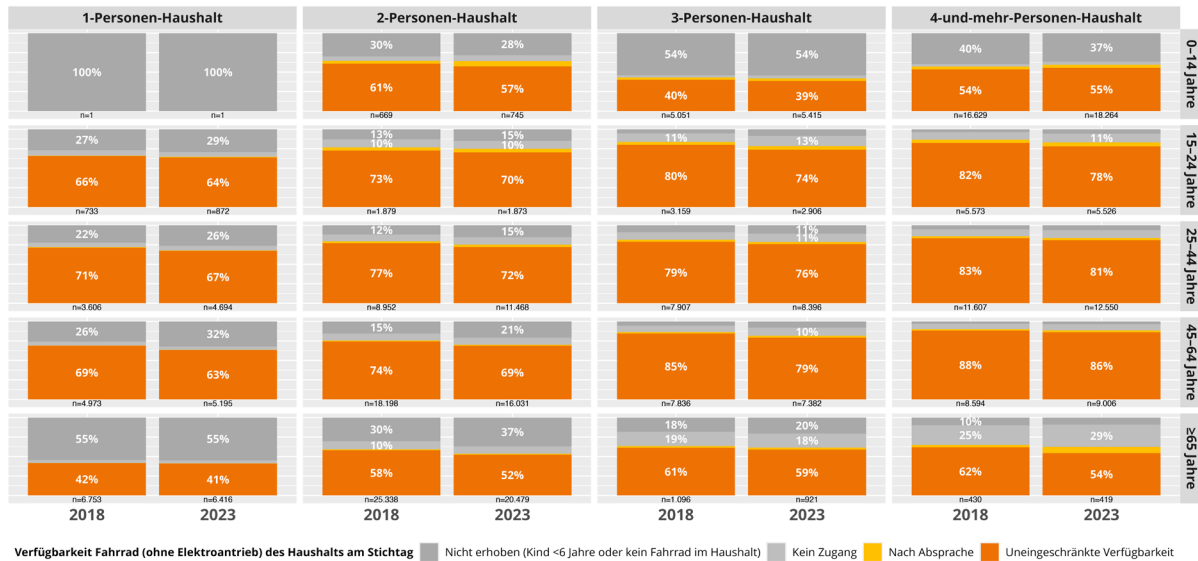


Abbildung 10-5: Selektivität: Verfügbarkeit Fahrrad ohne Elektroantrieb am Stichtag (ungewichtet)

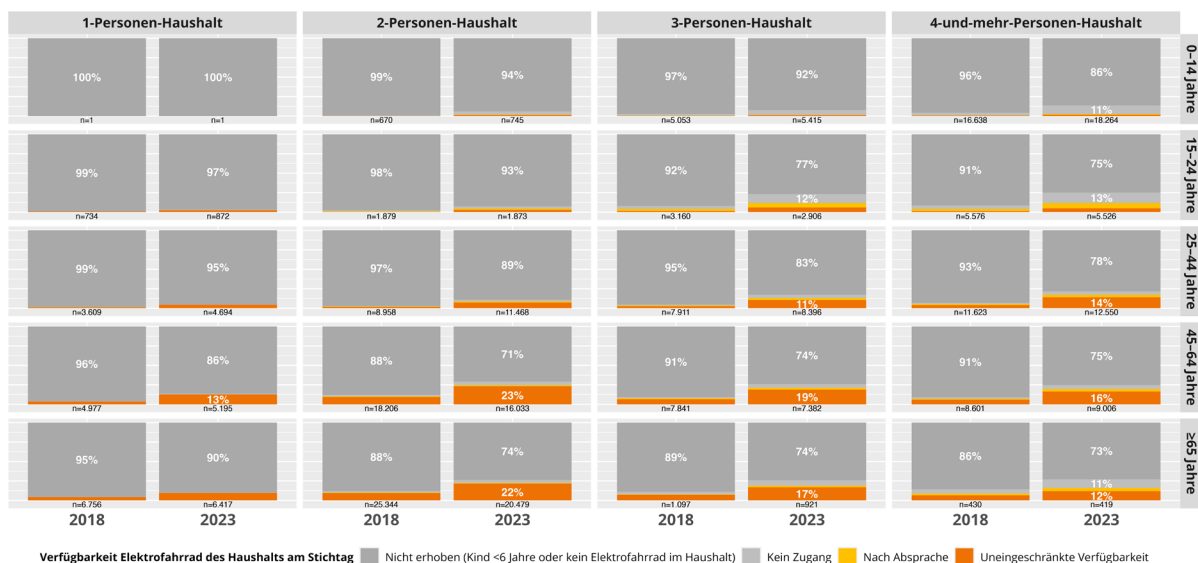


Abbildung 10-6: Selektivität: Verfügbarkeit Elektrofahrrad am Stichtag (ungewichtet)

Abschließend wird als wesentliche Einflussgröße auf das Mobilitätsverhalten und insbesondere die Verkehrsmittelwahl der Zugang zu ÖV-Zeitkarten am Stichtag analysiert (Abbildung 10-7). Hier waren pandemiebedingt zunächst starke Einbrüche bei der ÖV-Nutzung zu verkraften. Nicht zuletzt aufgrund der positiven Wirkungen des 9-Euro-Tickets im Jahr 2022 und der Einführung des 49-Euro-Tickets während des Erhebungszeitraums 2023, hat sich der ÖPNV eindrucksvoll erholt. Dies war auch vor dem Hintergrund des gegenüber 2018 deutlich gestiegenen Anteils beim ÖV-Zeitkartenzugang zu erwarten. Vor allem in Ein- und Zwei-Personen-Haushalten ist dies erkennbar. Die Steigerungen sind dabei insgesamt trotzdem als moderat einzuschätzen und liegen in der Regel im einstelligen Prozentpunktbereich. Bei den Kindern

und Jugendlichen unter 15 Jahren handelt es sich bei den Zeitkarten vor allem Schülertickets. Hier sind die Zuwachsraten zum Teil höher, allerdings sollte der Anstieg insbesondere bei den Kindern und Jugendlichen in Zwei-Personen-Haushalten aufgrund der vergleichsweise geringen Fallzahlen nicht überbewertet werden.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die ungewichteten Stichprobenstrukturen in den Wiederholerstädten zwischen 2018 und 2023 entweder sehr ähnlich sind oder aber zu erwartende Entwicklungsrichtungen aufweisen. Dementsprechend kann von einer hohen Wirksamkeit der Gewichtung ausgegangen werden, welche auf plausiblen und durchgangsübergreifend vergleichbaren Stichprobenstrukturen aufbaut.

In der Gesamtschau verbleiben die Selektivitäten, ebenso wie bereits in den Erhebungsdurchgängen 2013 und 2018 auf dem zu erwartenden jedoch noch überschaubaren Niveau. Da Selektivitätseffekte dennoch auftreten, und damit Verzerrungen der Schätzfunktionen zu erwarten sind, ist eine über die Transformationsgewichtung hinausgehende Ausfallgewichtung einzuführen³⁴.

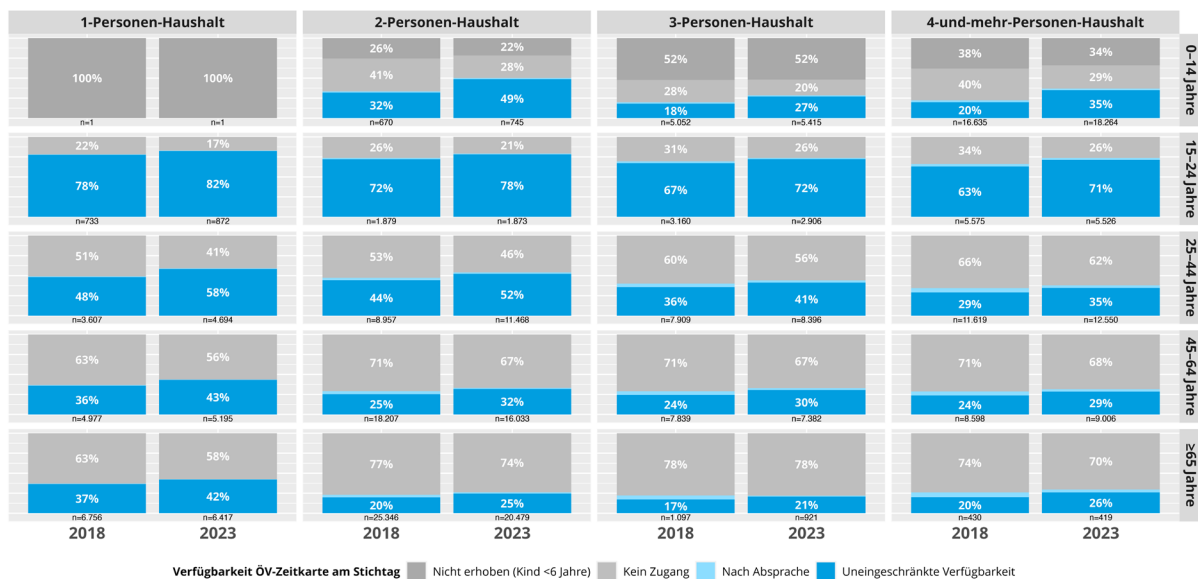


Abbildung 10-7: Selektivität: Verfügbarkeit ÖV-Zeitkarte am Stichtag (ungewichtet)

³⁴ Eine ausführliche Darstellung dieses Vorgehens und der Ergebnisse ist enthalten in Wittwer et al. (2020).

10.4 Gewichtung

Die dargestellten Sachverhalte zu Antwortausfällen und Selektivität sowie deren Effekte auf die Kennwertbildung veranlassen dazu, die Stichprobe des SrV 2023 räumlich, zeitlich und sachlich zu gewichten. Das Gewichtungsverfahren hat zum Ziel, die systematische Verzerrung der Stichprobe zu korrigieren bzw. zu minimieren.

Dazu waren Faktoren zu entwickeln, die prinzipiell bei allen Auswertungen in Bezug auf den Untersuchungsraum sowie ggf. für Teilraum- und Quartalsauswertungen Verwendung finden sollten. Werden weitere Untergruppen gebildet, ist fallbezogen zu entscheiden, ob und wie die Gewichtungsfaktoren sinnvoll interpretiert werden können.

Entsprechend der Stichprobenanlage und den Erkenntnissen zum Ausfallprozess war ein geeignetes Verfahren einzusetzen. Der Algorithmus orientiert sich an dem bereits in vorangegangenen SrV-Erhebungen erfolgreich eingesetzten Verfahren. Das Gewichtungsverfahren des SrV 2018 wurde daher für das SrV 2023 erneut repliziert. Dies stellt auch eine unmittelbare Vergleichbarkeit der gewichteten Ergebnisse sicher.

Gewichte können nach ihrer Art folgendermaßen unterschieden werden:

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

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

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

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

Lagen für einen Untersuchungsraum in sich konsistente, plausible Grundgesamtheitsdaten auf der Ebene der Teilräume vor, wurde ein zweidimensionales iteratives Gewichtungsverfahren eingesetzt. Dabei ergibt sich für jede Kombination aus Teilraum und Quartal eine zweidimensionale 10×4 -Matrix aus Alter/Geschlecht $\times$ Haushaltsgröße. Die Randsummen dieser Matrizen sind bekannt, deren innere Struktur ist jedoch noch weitgehend unbekannt. Die bilinearen Gleichungssysteme wurden anschließend iterativ gelöst. Als

Zielfunktion fand der Informationsgewinn I Anwendung, den es zu minimieren galt.

Im Anschluss daran wurden Teilraum-Quartals-Gewichte bestimmt und mit den Faktoren der vorangegangenen Gewichtungsschritte multiplikativ verknüpft. Im nächsten Schritt wurden die Gewichte ggf. auf den Nettostichprobenumfang skaliert. Die so berechneten Faktoren werden sowohl auf Personen- als auch auf Wegeebe bereitetgestellt.

Abschließend erfolgte die Bestimmung der Haushaltsgewichte für Auswertungen auf Haushaltsebene. Dazu wurden die skalierten Personengewichte mit den Stichprobenelementen multipliziert und auf Haushaltsebene aggregiert. Diese Werte stellen die Personen-Soll-Verteilung nach Haushaltsgröße dar. Da die Haushaltsgröße bekannt ist und in allen Haushalten alle Personen befragt wurden, ist demnach auch die Haushalts-Soll-Verteilung differenziert nach Teilräumen und Quartalen bekannt. Durch Division mit der Haushalts-Ist-Verteilung ergeben sich die Haushaltsgewichte, die dem Haushaltsdatensatz beigelegt sind³⁵.

Für Untersuchungsräume, zu denen keine teilräumliche Grundgesamtheitsinformation zur Haushaltsgröße geliefert werden konnten oder deren Verteilungen unplausibel waren, kam ein dreidimensionales iteratives Gewichtungsverfahren zum Einsatz. Dabei wurden als Randverteilung die Teilräume als dritte Dimension hinzugefügt. Da die innere Matrixverteilung nach Alter/Geschlecht $\times$ Haushaltsgröße $\times$ Teilraum für diesen Fall unbekannt ist, wird aus dem bilinearen Ansatz ein trilineares Gleichungssystem. Die Gewichtung erfolgt für diesen Fall quartalsweise. Im Anschluss wurden Quartalsgewichte bestimmt und mit den Faktoren der vorangegangenen Gewichtungsschritte multiplikativ verknüpft. Im nächsten Schritt wurden die Gewichte ebenso ggf. auf den Nettostichprobenumfang skaliert. Die dadurch berechneten Faktoren werden sowohl auf Personen- als auch auf Wegeebe bereitetgestellt. Die Bestimmung des Haushaltsgewichtes erfolgt analog zum bilinearen Ansatz.

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

Eine besondere Schwierigkeit bestand auch im SrV 2023 darin, dass sich die Datenlage in den Kommunen in Bezug auf die Bevölkerungsstatistik nach Haushaltsgröße unterschiedlich und teilweise lückenhaft darstellte. Dieser Herausforderung wurde in Absprache mit den jeweiligen auftraggebenden Institutionen mit Daten aus dem Mikrozensus begegnet. Dadurch gelang es, die in den vergangenen SrV-Durchgängen eingesetzten und bewährten Gewichtungsverfahren wiederum anzuwenden.

³⁵ Ausführliche Informationen zum Gewichtungsverfahren finden sich in Wittwer et al. (2020).

Dennoch ist erneut festzustellen, dass es sehr vorteilhaft wäre, wenn es in den kommenden Jahren gelingen würde, die Kommunen einheitlicher mit Daten bzw. Verfahren zur Generierung von Haushaltsstatistiken auszustatten, sodass sich die Hinzunahme externer Datenquellen erübrigen könnte.

Eine ausführliche Darstellung des Gewichtungsverfahrens findet sich im für den Erhebungsdurchgang 2018 dokumentierten Bericht zur Nonresponse-Analyse und Gewichtung³⁶.

³⁶ Wittwer et al. (2020).

11 Bereitstellung von Daten und Ergebnissen

Die Bereitstellung von Ergebnissen und Daten aus SrV-Erhebungen an Dritte erfolgt stets vor dem Hintergrund, dass die TU Dresden die Befragungen im Auftrag von Kommunen, Bundesländern, Verkehrsverbünden, und anderen auftraggebenden Institutionen durchführt und auswertet. Insofern muss die Datenweitergabe die Interessen dieser Institutionen stets berücksichtigen. Andererseits soll der mit großem Aufwand erhobene Datensatz möglichst vielen interessierten Stellen zur Auswertung zur Verfügung stehen. Dafür gelten die nachfolgend beschriebenen Verfahrensweisen.

Auswertungsdokumente (Mobilitätssteckbriefe und Tabellenberichte) für die SrV-Stadtgruppen (vgl. Abschnitt 2.1.4) sowie der SrV-Städtevergleich stehen für den Erhebungsdurchgang 2023 unter <https://tu-dresden.de/srv/srv-2023> öffentlich zum Download bereit.

Stadtübergreifende Datensätze können zur wissenschaftlichen Nutzung bei der TU Dresden angefordert werden. Vor der Bereitstellung wird eine Nutzungsvereinbarung geschlossen.

Stadtspezifische Auswertungsdokumente und Datensätze können nach Freigabe durch die jeweiligen auftraggebenden Institutionen genutzt werden. Die entsprechende Freigabe muss von der datennutzenden Stelle eingeholt werden. Die TU Dresden stellt in diesen Fällen den Kontakt zu den im konkreten Fall relevanten Ansprechpersonen her³⁷.

Die stadtübergreifenden und stadtspezifischen Datensätze werden in verschiedenen Datenformaten bereitgestellt. Auswertungsdokumente werden im PDF-Format übergeben. Für die Bereitstellung von Auswertungen oder Datensätzen entstehen den nutzenden Personen oder Institutionen keine Kosten.

Die auftraggebenden Institutionen haben darüber hinaus Zugang zu einem Auswertungs-Dashboard. Es ist geplant, perspektivisch auch andere Institutionen die Datennutzung über diesen Weg zu ermöglichen. Die konkreten Randbedingungen dafür befanden sich zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichtes noch in Abstimmung.

³⁷ Weitere Informationen und Kontaktdaten sind unter <https://tu-dresden.de/srv/das-srv/wissenschaftliche-nutzung> abrufbar.

12 Fazit

Der hier vorgelegte Methodenbericht dokumentiert die zahlreichen Facetten des Befragungskonzeptes für die zwölfte Fortschreibung der traditionsreichen SrV-Zeitreihe. Wiederum galt es, die Balance zu finden zwischen der Beibehaltung methodischer Kernelemente und der Anpassung des Konzeptes an veränderte Rahmenbedingungen. Hierzu gehörte insbesondere, dass es sich bei dem Befragungsdurchgang 2023 um die erste SrV-Erhebung nach der Coronavirus-Pandemie handelt.

Daraus resultierte einerseits ein erhebliches Interesse an der Frage, welche mittel- und langfristigen Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten sich infolge der Pandemie einstellen. Dazu kamen mittelbar mit den Folgen der Pandemie verknüpfte Veränderungen, wie das Deutschlandticket, welches kurz nach Beginn der SrV-Feldzeit im Mai 2023 eingeführt wurde.

Andererseits war nicht ohne Weiteres absehbar, ob das im SrV 2018 eingesetzte methodische Instrumentarium unter den gesellschaftlichen Nachwirkungen der Pandemie im SrV 2023 erneut zum Erfolg führen würde. Diese gewisse Unsicherheit und die gleichzeitig anhaltende gesellschaftliche Dynamik führten die TU Dresden zu der Entscheidung, der Vergleichbarkeit innerhalb der SrV-Zeitreihe oberste Priorität einzuräumen – obwohl beispielsweise die kontinuierliche Verschlechterung der telefonischen Erreichbarkeit von Haushalten Anlass zu Veränderungen gegeben hätte. Das bedeutete in der Konsequenz für das SrV 2023 die weitgehende Beibehaltung der in den beiden Vorgängererhebungen praktizierten Methodik.

Allerdings wurden zahlreiche Feinheiten der Ansprache bzw. Information der Haushalte erneut überprüft und weiterentwickelt. Kleinere Veränderungen betrafen die Ergänzung einer fünften Fremdsprache (Ukrainisch) an allen relevanten Stellen und eine barrierefreie Benutzeroberfläche für den Online-Fragebogen. Zudem zwangen stark gestiegene Kosten für Druck und Versand in Verbindung mit begrenzter Finanzierbarkeit zum Wegfall zweier im SrV 2018 eingeführter Erhebungsunterlagen. Dies betraf das an alle Haushalte versendete Info-Faltblatt sowie das zusätzliche Vorankündigungsschreiben an telefonisch direkt erreichbare Haushalte.

Die behutsame Anpassung des Fragebogens gehört zu den regelmäßigen Aufgaben einer SrV-Erhebung. Auch im SrV 2023 wurden wenige Fragen aus dem Fragebogen entfernt und neue Fragestellungen bzw. Antwortoptionen aufgenommen. Dadurch ist es beispielsweise jetzt möglich, Auswertungen zur Nutzungshäufigkeit von Lastenfahrrädern und Elektrotretrollern (E-Scootern) vorzunehmen. Auch Themen wie die Arbeit im Homeoffice sowie die Nutzung von Lieferdiensten wurden neu aufgenommen. Neben diesen Änderungen des Standardfragebogens gab es in etwa der Hälfte der Untersuchungsräume auftraggeberspezifische Sonder- bzw. Zusatzfragen.

Als maßgebliche Konstante für die Vergleichbarkeit wurde das über viele Jahre bewährte Stichprobenkonzept auf Basis der kommunalen Melderegister wiederum erfolgreich angewendet. Es erwies sich als sehr zielführend, die entsprechenden Institutionen, zu denen auch kommunale Gebietsrechenzentren gehörten, frühzeitig über die Stichprobenanforderungen zu informieren. Dadurch gelang es weitgehend, zeitliche Engpässe zu vermeiden.

Dennoch ist und bleibt die Stichprobenziehung für etwa 500 Städte und Gemeinden vor dem Hintergrund der Struktur des deutschen Meldewesens eine große Herausforderung hinsichtlich des zeitlichen Aufwandes, der vielfältigen lokalen Randbedingungen sowie der Datenqualität der übergebenen Adressstichproben.

Auch das Stichtagskonzept mit der Erhebung der Mobilitätsdaten an mittleren Werktagen außerhalb von Ferien und Feiertagen ist fester Bestandteil des SrV-Standards und wurde im SrV 2023 wiederum umgesetzt. Lediglich in der Landeshauptstadt München wurde die Stichprobe über alle Wochentage (Montag bis Sonntag) und alle Tage des Kalenderjahres gesteuert. Zusätzlich und parallel zur Haupterhebung fand in Leipzig eine Befragung zur Mobilität an Wochenendtagen außerhalb der Ferien statt.

Die mit dem SrV 2023 erneut gestiegene Menge und Differenziertheit der erhobenen Daten machte es erforderlich, das softwarebasierte Instrumentarium zur Aufbereitung und Prüfung der Daten weiter auszubauen. Dies betraf insbesondere das komplexe Regelwerk zur teilautomatisierten Aufdeckung und in weiten Teilen individuellen fachgerechten Behebung von Widersprüchen in den erhobenen Daten.

Nicht zuletzt sei darauf hingewiesen, dass der TU Dresden mit dem Leipziger Erhebungsinstitut O.trend wiederum ein qualifizierter Partner zur Seite stand, der die Anforderungen des anspruchsvollen Erhebungsdesigns in die vielfältigen Abläufe zur Steuerung und Durchführung der Feldarbeit qualitätsgerecht umzusetzen vermochte.

Es ist sehr zu wünschen, dass die Daten und Ergebnisse des SrV 2023 weite Verbreitung in Praxis und Wissenschaft finden, um den größten Nutzen dieser aufwändig konzipierten Untersuchung zu stiften. Diesem Ziel dient auch die erstmalige Verfügbarmachung von SrV-Daten in einem Ergebnis-Dashboard.

Dass eine hohe Datenqualität ohne diesen Aufwand nicht zu erreichen ist, wird aus Sicht der Autorenschaft mit dem vorliegenden Methodenbericht deutlich und nachvollziehbar.

Damit ist der Grundstein für die Fortführung der SrV-Zeitreihe im Jahr 2028 gelegt. Die Beibehaltung zentraler methodischer Bausteine im SrV 2023 gegenüber der Vorgängererhebung hat sich in Bezug auf die Vergleichbarkeit der Ergebnisse erneut bewährt. Dennoch wird die sensible Frage nach der methodischen Kontinuität auch weiterhin zu stellen und aus wissenschaftlicher Sicht zu beantworten sein. Mindestens die weiter sinkende Verfügbarkeit von Telefonnummern wird dazu Anlass geben.

Die Technische Universität Dresden wird mit den Vorbereitungen zum SrV 2028 im Jahr 2026 beginnen.

13 Literatur

Die Berichte der Technischen Universität Dresden stehen auf den Webseite des SrV-Projektes zum Abruf bereit: <https://tu-dresden.de/srv>.

- AAPOR – The American Association for Public Opinion Research (2023): Standard Definitions: Final Dispositions of Case Codes and Outcome Rates for Surveys. 10. Auflage. <https://aapor.org/wp-content/uploads/2024/03/Standards-Definitions-10th-edition.pdf> (letzter Abruf 24.09.2025).
- Ahrens, G.-A.; Ließke, F.; Wittwer, R., Hubrich, S. (2009): Nonresponse-Analyse und Gewichtung der Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“, Technische Universität Dresden.
- Ahrens, G.-A.; Becker, U.; Böhmer, T.; Richter, F.; Wittwer, R. (2012): Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz. Umweltbundesamt, Dessau. <https://www.bmuv.de/forschungsbericht/potenzial-des-radverkehrs-fuer-den-klimaschutz> (letzter Abruf 24.09.2025).
- Ahrens, G.-A.; Hubrich, S.; Wittwer, R.; Ließke, F. (2015a): Datenaufbereitung im Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“. Technische Universität Dresden.
- Ahrens, G.-A.; Wittwer, R.; Hubrich, S.; Ließke, F. (2015b): Nonresponse-Analyse und Gewichtung im Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“, Technische Universität Dresden.
- Aschauer, F.; Hössinger, R.; Schmid, B.; Gerike, R. (2018): Reporting quality of travel and non-travel activities: A comparison of three different survey formats. Transportation Research Procedia, 32, S. 309–318. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2018.10.057>.
- Bortz, J. (2004): Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler. 6. Auflage, Springer Medizin Verlag, Heidelberg.
- Durrant, G. B.; Steele, F. (2009): Multilevel modelling of refusal and non-contact in household surveys: evidence from six UK Government surveys. Journal of the Royal Statistical Society A, 172, Issue 2, S. 361–381. <https://doi.org/10.1111/j.1467-985X.2008.00565.x>.
- Galich, A.; Dubernet, I. (2025): Mobilität in Deutschland 2023. Handbuch zur Datennutzung. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr (FR-Nr VB600001). Bonn, Berlin. <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2023.html> (letzter Abruf 24.09.2025).
- Hubrich, S. (2008): Aufbereitungskonzept zur Verkehrserhebung Mobilität in Städten – SrV 2008. Diplomarbeit, Technische Universität Dresden (unveröffentlicht).
- Hubrich, S. (2017): Fehlereinflüsse und Teilnahmebereitschaft bei Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten. Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Heft 18, Dresden. <https://doi.org/10.25368/2018.1>.

- Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Wittig, S.; Gerike, R. (2019): Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. Technische Universität Dresden.
- Hubrich, S.; Wittig, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Gerike, R. (2025): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ Städtevergleich. Technische Universität Dresden.
- Kaase, M. (Hrsg.) (2009): Qualitätskriterien der Umfrageforschung. Denkschrift der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG), Akademie Verlag, Berlin.
- Landeshauptstadt Potsdam (2022): Start der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“. Potsdam. <https://www.potsdam.de/de/637-start-der-haushaltsbefragung-mobilitaet-staedten-srv-2023> (letzter Abruf 24.09.2025).
- Lucas, K.; Madre, J.-L. (2018): Workshop Synthesis: Dealing with immobility and survey non-response. Transportation Research Procedia, 32, S. 260–267. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2018.10.048>.
- Pirath, C. (1949): Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. 2. Auflage, Berlin, Springer Verlag.
- Statistisches Bundesamt (2025): Ausstattung privater Haushalte mit Informations- und Kommunikationstechnik im Zeitvergleich in Deutschland. Wiesbaden. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Ausstattung-Gebrauchsgueter/Tabellen/liste-infotechnik-d.html#115470> (letzter Abruf 24.09.2025).
- Stoop, I. (2012): Unit Non-Response Due to Refusal. Handbook of Survey Methodology for the Social Sciences. Hrsg.: Gideon L. Springer, New York, S.121–147.
- Strecker, H.; Wiegert, R. (1994): Stichproben, Erhebungsfehler, Datenqualität. Vandenhoeck und Ruprecht, Göttingen.
- Wittwer, R. (2008): Raumstrukturelle Einflüsse auf das Verkehrsverhalten – Nutzbarkeit der Ergebnisse großräumiger und lokaler Haushaltsbefragungen für makroskopische Verkehrsplanungsmodelle. Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Heft 11, Dresden.
- Wittwer, R.; Hubrich, S.; Wittig, S.; Ließke, F.; Gerike, R. (2020): Nonresponse-Analyse und Gewichtung im Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. Technische Universität Dresden.
- Wittwer, R., Hubrich, S.; Gerike, R., (2024): New Evidence on Nonresponse in Household Travel Surveys. Transportation Research Procedia, 76, S. 233–245. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.12.051>.
- Wittwer, R.; Hubrich, S. (2015): Nonresponse in household surveys: A survey of nonrespondents from the repeated cross-sectional study "Mobility in Cities – SrV" in Germany. Transportation Research Procedia, 11, S. 66–84. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2015.12.007>.

Anhang I – Erhebungszeiträume

Summe
der Stichtage

107

Summe
der Stichtage

109

Summe
der Stichtage

109

Summe
der Stichtage

107

2023/24

■ Feiertag
 ■ Ferientag
 ■ SrV-Brückentag
 ■ bevorzugte SrV-Stichtage

Mittlerer Werktag

Summe
der Stichtage**Schleswig-Holstein**

Wochentag	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	
Februar 2023			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28								12
März 2023			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31					14
April 2023						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		4	
Mai 2023	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31					10		
Juni 2023				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			13		
Juli 2023						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	6	
August 2023		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			3			
September 2023					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		12		
Oktober 2023							1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	4
November 2023			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			13			
Dezember 2023					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	9		
Januar 2024	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				11			
Februar 2024				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29						
März 2024					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		111	

2023/24

■ Feiertag
 ■ Ferientag
 ■ SrV-Brückentag
 ■ bevorzugte SrV-Stichtage

Mittlerer Werktag

Summe
der Stichtage**Thüringen**

Wochentag	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	
Februar 2023			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28								9
März 2023			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31					14
April 2023						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		6	
Mai 2023	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31					10		
Juni 2023				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			13		
Juli 2023						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	3	
August 2023		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			6			
September 2023					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		9		
Oktober 2023							1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	6
November 2023			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			13			
Dezember 2023					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	8		
Januar 2024	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			11				
Februar 2024				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29						
März 2024						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	108	

Anhang II – Fragebogen

A HAUSHALTSMERKMALE

Haushaltsgröße

A.1 Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt, Sie selbst eingeschlossen?

Zum Haushalt gehören alle Personen, die mit Ihnen zusammenleben.

Dazu gehört beispielsweise auch ein Kind, welches nur zeitweise bei Ihnen zu Hause wohnt, aber von Ihnen wirtschaftlich abhängig ist.

Anzahl der Personen insgesamt: _____

Nächstgelegene Haltestellen

Für die Verkehrsmittel, die im Untersuchungsraum vorhanden sind

A.2 In welcher Zeit sind die von Ihrer Wohnung aus nächstgelegenen Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs zu Fuß erreichbar?

Bitte schätzen Sie hier die Gehzeit zur Haltestelle ein, die eine erwachsene Person von Ihrer Wohnung zu Fuß benötigt, unabhängig davon, ob die Haltestelle von Haushaltsmitgliedern tatsächlich genutzt wird.

Gehzeit zum Bus: _____ min

☐ Zu Fuß in 60 Minuten nicht erreichbar

☐ Nicht bekannt

Gehzeit zur Straßenbahn: _____ min

☐ Zu Fuß in 60 Minuten nicht erreichbar

☐ Nicht bekannt

Gehzeit zur S-Bahn: _____ min

☐ Zu Fuß in 60 Minuten nicht erreichbar

☐ Nicht bekannt

Gehzeit zur U-Bahn: _____ min

☐ Zu Fuß in 60 Minuten nicht erreichbar

☐ Nicht bekannt

Gehzeit zum Nahverkehrs- oder Fernzug: _____ min

☐ Zu Fuß in 60 Minuten nicht erreichbar

☐ Nicht bekannt

Gehzeit zur Fähre: _____ min

☐ Zu Fuß in 60 Minuten nicht erreichbar

☐ Nicht bekannt

Gehzeit zur Carsharing-Station: _____ min

☐ Zu Fuß in 60 Minuten nicht erreichbar

☐ Nicht bekannt

Fahrzeuge im Haushalt

A.3 Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?

Wenn ein Fahrzeug nicht vorhanden ist, tragen Sie bitte „0“ ein

Pkw (Privat- oder Dienst-Pkw): _____

Davon mit Elektroantrieb: _____

Motorrad/Motorroller: _____

(größer 125 ccm bzw. 11 kW Nennleistung)

Davon mit Elektroantrieb: _____

Moped/Motorroller: _____

(bis 125 ccm bzw. 11 kW Nennleistung)

Davon mit Elektroantrieb: _____

Betriebsbereite Fahrräder: _____

Davon mit Elektroantrieb: _____

Lastenfahrräder: _____

Davon mit Elektroantrieb: _____

Elektrotretroller (E-Scooter): _____

Sonstige Fahrzeuge: _____

Davon mit Elektroantrieb: _____

Am häufigsten genutzter Pkw

Falls mindestens ein Pkw vorhanden

A.4 Handelt es sich bei dem Fahrzeug um einen Privat- oder Dienst-Pkw?

- ☐ Privat-Pkw
- ☐ Dienst-Pkw

Falls mindestens ein Pkw vorhanden

A.5 Wie hoch ist die geschätzte Fahrleistung für diesen Pkw im Jahr 2022 gewesen?

- _____.000 km
- ☐ Weiß nicht

Falls mindestens ein Pkw vorhanden

A.6 Welche Antriebsart hat dieser Pkw?

- ☐ Benzin
- ☐ Diesel
- ☐ Gas (in Kombination mit Benzin)
- ☐ Plug-in-Hybrid (Kombination Benzin oder Diesel mit Elektroantrieb)
- ☐ Hybrid ohne Plug-in (Kombination Benzin oder Diesel mit Elektroantrieb)
- ☐ Elektroantrieb
- ☐ Andere Antriebsart: _____

Falls Pkw mit Plug-in-Hybrid oder Elektroantrieb

A.7 Wo wird dieser Pkw vorwiegend geladen?

- ☐ Eigene Ladestation an der Wohnung
- ☐ Im öffentlichen Straßenraum in Wohnungsnähe
- ☐ Ladestation am Arbeitsplatz (Firmengelände)
- ☐ Im öffentlichen Straßenraum in Arbeitsplatznähe
- ☐ Parkplatz einer Einzelhandelseinrichtung (z. B. Supermarkt)
- ☐ Öffentlicher Ladepark
- ☐ Anderer Ladeort: _____

Falls mindestens ein Pkw vorhanden

A.8 An welchem Ort ist dieser Pkw zurzeit zugelassen?

- ☐ Wohnort
- ☐ Anderer Ort
- ☐ Zurzeit abgemeldet

Falls mindestens ein Pkw vorhanden

A.9 Wo parken Sie diesen Pkw an Ihrer Wohnung üblicherweise?

☐ Garage/Carport/privater Stellplatz

☐ Im öffentlichen Straßenraum

☐ Unterschiedlich

Am zweithäufigsten genutzter Pkw

Falls mindestens zwei Pkw vorhanden

A.10 Handelt es sich bei dem Fahrzeug um einen Privat- oder Dienst-Pkw?

- ☐ Privat-Pkw
- ☐ Dienst-Pkw

Falls mindestens zwei Pkw vorhanden

A.11 Wie hoch ist die geschätzte Fahrleistung für diesen Pkw im Jahr 2022 gewesen?

- _____.000 km
- ☐ Weiß nicht

Falls mindestens zwei Pkw vorhanden

A.12 Welche Antriebsart hat dieser Pkw?

- ☐ Benzin
- ☐ Diesel
- ☐ Gas (in Kombination mit Benzin)
- ☐ Plug-in-Hybrid (Kombination Benzin oder Diesel mit Elektroantrieb)
- ☐ Hybrid ohne Plug-in (Kombination Benzin oder Diesel mit Elektroantrieb)
- ☐ Elektroantrieb
- ☐ Andere Antriebsart: _____

Falls Pkw mit Plug-in-Hybrid oder Elektroantrieb

A.13 Wo wird dieser Pkw vorwiegend geladen?

- ☐ Eigene Ladestation an der Wohnung
- ☐ Im öffentlichen Straßenraum in Wohnungsnähe
- ☐ Ladestation am Arbeitsplatz (Firmengelände)
- ☐ Im öffentlichen Straßenraum in Arbeitsplatznähe
- ☐ Parkplatz einer Einzelhandelseinrichtung (z. B. Supermarkt)
- ☐ Öffentlicher Ladepark
- ☐ Anderer Ladeort: _____

Falls mindestens zwei Pkw vorhanden

A.14 An welchem Ort ist dieser Pkw zurzeit zugelassen?

- ☐ Wohnort
- ☐ Anderer Ort
- ☐ Zurzeit abgemeldet

Falls mindestens zwei Pkw vorhanden

A.15 Wo parken Sie diesen Pkw an Ihrer Wohnung üblicherweise?

☐ Garage/Carport/privater Stellplatz

☐ Im öffentlichen Straßenraum

☐ Unterschiedlich

Am dritthäufigsten genutzter Pkw

Falls mindestens drei Pkw vorhanden

A.16 Handelt es sich bei dem Fahrzeug um einen Privat- oder Dienst-Pkw?

- ☐ Privat-Pkw
- ☐ Dienst-Pkw

Falls mindestens drei Pkw vorhanden

A.17 Wie hoch ist die geschätzte Fahrleistung für diesen Pkw im Jahr 2022 gewesen?

- _____.000 km
- ☐ Weiß nicht

Falls mindestens drei Pkw vorhanden

A.18 Welche Antriebsart hat dieser Pkw?

- ☐ Benzin
- ☐ Diesel
- ☐ Gas (in Kombination mit Benzin)
- ☐ Plug-in-Hybrid (Kombination Benzin oder Diesel mit Elektroantrieb)
- ☐ Hybrid ohne Plug-in (Kombination Benzin oder Diesel mit Elektroantrieb)
- ☐ Elektroantrieb
- ☐ Andere Antriebsart: _____

Falls Pkw mit Plug-in-Hybrid oder Elektroantrieb

A.19 Wo wird dieser Pkw vorwiegend geladen?

- ☐ Eigene Ladestation an der Wohnung
- ☐ Im öffentlichen Straßenraum in Wohnungsnähe
- ☐ Ladestation am Arbeitsplatz (Firmengelände)
- ☐ Im öffentlichen Straßenraum in Arbeitsplatznähe
- ☐ Parkplatz einer Einzelhandelseinrichtung (z. B. Supermarkt)
- ☐ Öffentlicher Ladepark
- ☐ Anderer Ladeort: _____

Falls mindestens drei Pkw vorhanden

A.20 An welchem Ort ist dieser Pkw zurzeit zugelassen?

- ☐ Wohnort
- ☐ Anderer Ort
- ☐ Zurzeit abgemeldet

Falls mindestens drei Pkw vorhanden

A.21 Wo parken Sie diesen Pkw an Ihrer Wohnung üblicherweise?

☐ Garage/Carport/privater Stellplatz

☐ Im öffentlichen Straßenraum

☐ Unterschiedlich

Haushaltseinkommen

A.22 Wie hoch ist in etwa das monatliche Nettoeinkommen Ihres Haushalts?

Gemeint ist das Einkommen nach Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen einschließlich Leistungen wie Kinder-/Wohn-/Arbeitslosengeld und sonstigen Einkünften, wie z. B. Mieteinnahmen.

Diese Frage dient der Analyse des Einflusses des Einkommens auf das Mobilitätsverhalten.

- ☐ Unter 500 € pro Monat
- ☐ 500 bis unter 900 € pro Monat
- ☐ 900 bis unter 1.500 € pro Monat
- ☐ 1.500 bis unter 2.000 € pro Monat
- ☐ 2.000 bis unter 2.600 € pro Monat
- ☐ 2.600 bis unter 3.000 € pro Monat
- ☐ 3.000 bis unter 3.600 € pro Monat
- ☐ 3.600 bis unter 4.600 € pro Monat
- ☐ 4.600 bis unter 5.600 € pro Monat
- ☐ 5.600 bis unter 6.600 € pro Monat
- ☐ 6.600 € und mehr pro Monat
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Keine Angabe

Anschrift

A.23 Ist Ihre Wohnadresse korrekt?

Wie wir Ihnen im Anschreiben mitgeteilt haben, wurde Ihr Haushalt über ein Zufallsverfahren aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt. Wir möchten Sie nun bitten, Ihre Wohnadresse zu überprüfen. Diese ist für das weitere Ausfüllen dieses Fragebogens sehr wichtig. Die Bestimmungen des Datenschutzes werden selbstverständlich eingehalten.

Aktuelle Anschrift

<Anschrift>

☐ Ja

☐ Nein, da umgezogen oder anderer Grund

Falls Nein

A.24 Bitte geben Sie Ihre neue Haushaltsanschrift an.

Straße: _____

Hausnummer: _____

Postleitzahl: _____

Ort: _____

A.25 Haben die Mitglieder Ihres Haushalts unter dieser Adresse ihren Haupt- oder Nebenwohnsitz gemeldet?

☐ Hauptwohnsitz

☐ Nebenwohnsitz

☐ Unterschiedlich

☐ Weiß nicht

B PERSONENMERKMALE

Alter und Geschlecht

B.1 Wie alt sind Sie am <Originalstichtag> (gewesen)?

_____ Jahre

B.2 Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an.

- ☐ Männlich
- ☐ Weiblich
- ☐ Divers
- ☐ Keine Angabe im Geburtenregister

Migrationshintergrund

B.3 Haben Sie einen Migrationshintergrund?

- ☐ Ja
- ☐ Nein
- ☐ Keine Angabe

Mobilitätseinschränkungen

B.4 Sind Sie aus gesundheitlichen Gründen in Ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Ja, durch Gehbehinderung
- ☐ Ja, durch Sehbehinderung
- ☐ Ja, durch andere Einschränkung(en)
- ☐ Nein
- ☐ Keine Angabe

Tätigkeit

B.5 Welche Tätigkeit üben Sie aus? Ich bin ...

- ☐ Kind (noch nicht eingeschult)
- ☐ Hausfrau/Hausmann
- ☐ In Rente, in Pension, im Vorruhestand
- ☐ Im Freiwilligendienst (Wehrdienst, Bundesfreiwilligendienst, FSJ usw.)
- ☐ Zurzeit arbeitslos, in Null-Kurzarbeit
- ☐ Schüler/Schülerin
- ☐ Student/Studentin
- ☐ In Ausbildung, Lehre oder Umschulung
- ☐ Vollzeit beschäftigt (wöchentlich 35 Stunden und mehr)
- ☐ Wöchentlich zwischen 18 und 34 Stunden beschäftigt
- ☐ Wöchentlich weniger als 18 Stunden beschäftigt
- ☐ Vorübergehend freigestellt/beurlaubt (z. B. in Elternzeit oder in sonstiger Beurlaubung)
- ☐ Sonstiges: _____

Ausbildung

Falls nicht Kind und Schüler/Schülerin

B.6 Welchen höchsten Schulabschluss haben Sie?

- ☐ Haupt-/Volksschulabschluss, POS 8. Klasse
- ☐ Realschulabschluss/Mittlere Reife, POS 10. Klasse
- ☐ Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife (Abitur)
- ☐ (Noch) ohne Schulabschluss
- ☐ Keine Angabe

Falls nicht Kind und Schüler/Schülerin

B.7 Welche höchste Berufsausbildung haben Sie?

- ☐ Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule
- ☐ Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie
- ☐ Hoch- oder Fachhochschulabschluss
- ☐ (Noch) ohne Berufsausbildung
- ☐ Keine Angabe

Führerschein

Nur Personen ab 17 Jahren (Pkw) bzw. ab 18 Jahren (Motorrad) bzw. ab 16 Jahren und ohne anderen Führerschein (Moped/Motorroller)

B.8 Besitzen Sie für die angegebenen Kraftfahrzeugarten zurzeit einen gültigen Führerschein?

Pkw (Klasse 3 bzw. B)

☐ Ja

☐ Nein

Motorrad (Klasse 1/1a bzw. A)

☐ Ja

☐ Nein

Moped/Motorroller (Klasse 4, 1b bzw. M, A1)

☐ Ja

☐ Nein

Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

B.9 Wie oft haben Sie in den vergangenen 12 Monaten das Auto (als Fahrer/Fahrerin oder Mitfahrer/Mitfahrerin) im Allgemeinen genutzt?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

B.10 Wie oft haben Sie in den vergangenen 12 Monaten ein Carsharing-Fahrzeug (als Fahrer/Fahrerin oder Mitfahrer/Mitfahrerin) im Allgemeinen genutzt?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

B.11 Wie oft haben Sie in den vergangenen 12 Monaten ein Fahrrad im Allgemeinen genutzt?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Personen ab 14 Jahren

B.12 Wie oft haben Sie in den vergangenen 12 Monaten ein Leih-/Mietfahrrad im Allgemeinen genutzt?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Personen ab 18 Jahren

B.13 Wie oft haben Sie in den vergangenen 12 Monaten einen Leih-Elektrotretroller (E-Scooter) im Allgemeinen genutzt?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

B.14 Wie oft haben Sie in den vergangenen 12 Monaten den Öffentlichen Nahverkehr im Allgemeinen genutzt?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

B.15 Wie oft sind Sie in den vergangenen 12 Monaten im Allgemeinen einzelne Wege ausschließlich zu Fuß gegangen?

Gemeint sind Wege, auf denen Sie ausschließlich zu Fuß gegangen sind und dabei keine anderen Verkehrsmittel genutzt haben.

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Allgemeine Verkehrssituation vor Ort

Nur Personen ab 14 Jahren

B.16 Wie bewerten Sie die allgemeine Verkehrssituation in <Stadtname>?

Für das Auto

- ☐ Sehr gut
- ☐ Gut
- ☐ Befriedigend
- ☐ Ausreichend
- ☐ Mangelhaft
- ☐ Ungenügend
- ☐ Keine Angabe

Für den Öffentlichen Nahverkehr

- ☐ Sehr gut
- ☐ Gut
- ☐ Befriedigend
- ☐ Ausreichend
- ☐ Mangelhaft
- ☐ Ungenügend
- ☐ Keine Angabe

Für das Fahrrad

- ☐ Sehr gut
- ☐ Gut
- ☐ Befriedigend
- ☐ Ausreichend
- ☐ Mangelhaft
- ☐ Ungenügend
- ☐ Keine Angabe

Für das Zufußgehen

- ☐ Sehr gut
- ☐ Gut
- ☐ Befriedigend
- ☐ Ausreichend
- ☐ Mangelhaft
- ☐ Ungenügend
- ☐ Keine Angabe

Nur Personen ab 14 Jahren

B.17 Unabhängig von der vorherigen Wertung: Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

Ich fahre im Alltag gern Auto (als Fahrer/Fahrerin oder Mitfahrer/Mitfahrerin).

- ☐ Stimme voll und ganz zu
- ☐ Stimme zu
- ☐ Stimme nicht zu
- ☐ Stimme überhaupt nicht zu
- ☐ Keine Angabe

Ich fahre im Alltag gern mit dem Öffentlichen Nahverkehr.

- ☐ Stimme voll und ganz zu
- ☐ Stimme zu
- ☐ Stimme nicht zu
- ☐ Stimme überhaupt nicht zu
- ☐ Keine Angabe

Ich fahre im Alltag gern Fahrrad.

- ☐ Stimme voll und ganz zu
- ☐ Stimme zu
- ☐ Stimme nicht zu
- ☐ Stimme überhaupt nicht zu
- ☐ Keine Angabe

Ich gehe im Alltag gern zu Fuß.

- ☐ Stimme voll und ganz zu
- ☐ Stimme zu
- ☐ Stimme nicht zu
- ☐ Stimme überhaupt nicht zu

ÖPNV-Fahrkarte

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt und keine spezifischen Kategorien im Untersuchungsraum

B.18 Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?

Falls Sie normalerweise elektronische Fahrkarten nutzen, z. B. per Smartphone-App, ordnen Sie diese bitte möglichst den angegebenen Kategorien zu.

- ☐ Einzelfahrkarte
- ☐ Tagesfahrkarte
- ☐ Mehrfahrtenkarte
- ☐ Wochenkarte
- ☐ Monatskarte
- ☐ Jahreskarte
- ☐ Jobticket, Semesterticket o. ä.
- ☐ Deutschland-Ticket (*ab Mai 2023*)
- ☐ Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, schwerbehinderte Personen)
- ☐ Sonstige Fahrkarte: _____

B.19 Nutzen Sie normalerweise eine Fahrkarte aus Papier, eine Plastikkarte oder eine Smartphone-App?

- ☐ Fahrkarte aus Papier
- ☐ Plastikkarte
- ☐ Smartphone-App

Corona-Folgen

Personen ab 14 Jahren

B.20 Was unterscheidet Ihre aktuelle Woche von einer üblichen Woche vor der Corona-Situation (also vor März 2020)?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Ich arbeite ausschließlich zu Hause
- ☐ Ich arbeite teilweise zu Hause
- ☐ Ich arbeite aktuell nicht oder nur verkürzt
- ☐ Ich gehe nicht oder seltener zur Schule/zur Universität
- ☐ Ich betreue Kind(er) häufiger zu Hause
- ☐ Ich habe weniger Freizeitaktivitäten außer Haus
- ☐ Ich nutze häufiger Bring- und Lieferdienste
- ☐ Ich gehe seltener Einkaufen
- ☐ Ich habe eine veränderte Verkehrsmittelwahl
- ☐ Es gibt keine Unterschiede
- ☐ Sonstiges: _____

Personen ab 14 Jahren (Frage gestellt bis Ende Juni 2023)

B.21 Wie oft haben Sie vor der Corona-Situation (also vor März 2020) das Auto (als Fahrer/Fahrerin oder Mitfahrer/Mitfahrerin) im Allgemeinen genutzt?

- ☐ Häufiger als aktuell
- ☐ Genauso häufig/selten wie aktuell
- ☐ Seltener als aktuell
- ☐ Nie

Personen ab 14 Jahren (Frage gestellt bis Ende Juni 2023)

B.22 Wie oft haben Sie vor der Corona-Situation (also vor März 2020) ein Fahrrad im Allgemeinen genutzt?

- ☐ Häufiger als aktuell
- ☐ Genauso häufig/selten wie aktuell
- ☐ Seltener als aktuell
- ☐ Nie

Personen ab 14 Jahren (Frage gestellt bis Ende Juni 2023)

B.23 Wie oft haben Sie vor der Corona-Situation (also vor März 2020) den Öffentlichen Nahverkehr im Allgemeinen genutzt?

- ☐ Häufiger als aktuell
- ☐ Genauso häufig/selten wie aktuell
- ☐ Seltener als aktuell
- ☐ Nie

Personen ab 14 Jahren (Frage gestellt bis Ende Juni 2023)

B.24 Wie oft sind Sie vor der Corona-Situation (also vor März 2020) einzelne Wege ausschließlich zu Fuß gegangen?

Gemeint sind Wege, auf denen Sie ausschließlich zu Fuß gegangen sind und dabei keine anderen Verkehrsmittel genutzt haben.

- ☐ Häufiger als aktuell
- ☐ Genauso häufig/selten wie aktuell
- ☐ Seltener als aktuell
- ☐ Nie

Homeoffice

Nur berufstätige Personen

B.25 Bitte schätzen Sie ein, ob Ihre aktuelle Tätigkeit für die Arbeit von zu Hause (Homeoffice) geeignet ist.

- ☐ Geeignet
- ☐ Teilweise geeignet
- ☐ Nicht geeignet

Falls Tätigkeit (teilweise) geeignet

B.26 An wie vielen Tagen in der Woche arbeiten Sie üblicherweise?

Anzahl der Tage: _____

Falls Tätigkeit (teilweise) geeignet

B.27 An wie vielen Tagen in der Woche arbeiten Sie üblicherweise ausschließlich zu Hause?

Anzahl der Tage: _____
☐ Weniger als einen Tag pro Woche

Falls Tätigkeit (teilweise) geeignet

B.28 An wie vielen Tagen in der Woche haben Sie vor der Corona-Situation (also vor März 2020) üblicherweise gearbeitet?

Anzahl der Tage: _____

Falls Tätigkeit (teilweise) geeignet

B.29 An wie vielen Tagen in der Woche haben Sie vor der Corona-Situation (also vor März 2020) üblicherweise ausschließlich zu Hause gearbeitet?

Wenn Sie nie von zu Hause gearbeitet haben, tragen Sie bitte „0“ ein.

Anzahl der Tage: _____
☐ Weniger als einen Tag pro Woche

Nutzung von Lieferdiensten

Nur Personen ab 18 Jahren

B.30 Wie oft nutzen Sie im Allgemeinen die folgenden Dienste?

Online-Shopping/Bestellungen per Telefon

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Lieferdienste für Lebensmittel

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Lieferdienste für Getränke

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Lieferdienste für bereits zubereitetes Essen

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Nur Personen ab 18 Jahren (Frage gestellt bis Ende Juni 2023)

B.31 Wie oft haben Sie vor der Corona-Situation (also vor März 2020) die folgenden Dienste genutzt?

Online-Shopping/ Bestellungen per Telefon

- ☐ Häufiger als aktuell
- ☐ Genauso häufig/selten wie aktuell
- ☐ Seltener als aktuell
- ☐ Nie

Lieferdienste für Lebensmittel

- ☐ Häufiger als aktuell
- ☐ Genauso häufig/selten wie aktuell
- ☐ Seltener als aktuell
- ☐ Nie

Lieferdienste für Getränke

- ☐ Häufiger als aktuell
- ☐ Genauso häufig/selten wie aktuell
- ☐ Seltener als aktuell
- ☐ Nie

Lieferdienste für bereits zubereitetes Essen?

- ☐ Häufiger als aktuell
- ☐ Genauso häufig/selten wie aktuell
- ☐ Seltener als aktuell
- ☐ Nie

Falls Veränderungen bei Nutzung von Diensten gegenüber Vor-Corona-Situation (Frage gestellt bis Ende Juni 2023)

B.32 Beeinflusst die veränderte Nutzung von Online-Shopping oder Lieferdiensten Ihre Mobilität?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Ja, ich habe mehr Wege als vorher
- ☐ Ja, ich habe weniger Wege als vorher
- ☐ Ja, ich habe andere Wege mit anderen Zwecken
- ☐ Ja, ich habe Wege zu anderen Zielorten
- ☐ Ja, ich nutze andere Verkehrsmittel
- ☐ Ja, ich bin zu anderen Zeiten unterwegs
- ☐ Nein
- ☐ Kann ich nicht genau einschätzen

C STICHTAGSMERKMALE

Allgemein

C.1 Entspricht der Ablauf des Stichtages (<Stichtag>) Ihren normalen Abläufen wie zu anderen Tagen des gleichen Wochentages?

- ☐ Ja
☐ Nein

Falls Stichtag nicht den normalen Abläufen entspricht

C.2 Aus welchem Grund entspricht der Ablauf des Stichtages nicht Ihren normalen Abläufen?

- ☐ Krankheit (selbst)
☐ Krankheit (Kind, Angehöriger/Angehörige)
☐ Urlaub
☐ Behördengang
☐ Arzttermin
☐ Arbeit im Homeoffice
☐ Anderer Grund: _____

Verkehrsmittelverfügbarkeit am Stichtag

Falls Pkw im Haushalt vorhanden

C.3 Konnten Sie am <Stichtag> über einen Pkw Ihres Haushalts (als Fahrer/Fahrerin oder Mitfahrer/Mitfahrerin) verfügen?

- ☐ Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit
☐ Ja, nach Absprache
☐ Nein, kein Zugang

Nur Personen ab 6 Jahren und falls Fahrrad ohne Elektroantrieb vorhanden

C.4 Konnten Sie am <Stichtag> über ein betriebsbereites Fahrrad ohne Elektroantrieb Ihres Haushalts verfügen?

- ☐ Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit
☐ Ja, nach Absprache
☐ Nein, kein Zugang

Nur Personen ab 6 Jahren und falls Elektrofahrrad vorhanden

C.5 Konnten Sie am <Stichtag> über ein betriebsbereites Elektrofahrrad oder Pedelec Ihres Haushalts verfügen?

- ☐ Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit
☐ Ja, nach Absprache
☐ Nein, kein Zugang

Nur Personen ab 14 Jahren und falls Lastenfahrrd ohne Elektroantrieb vorhanden

C.6 Konnten Sie am <Stichtag> über ein betriebsbereites Lastenfahrrad ohne Elektroantrieb Ihres Haushalts verfügen?

- ☐ Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit)
- ☐ Ja, nach Absprache
- ☐ Nein, kein Zugang

Nur Personen ab 14 Jahren und falls Lastenfahrrd mit Elektroantrieb vorhanden

C.7 Konnten Sie am <Stichtag> über ein betriebsbereites Lastenfahrrad mit Elektroantrieb Ihres Haushalts verfügen?

- ☐ Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit)
- ☐ Ja, nach Absprache
- ☐ Nein, kein Zugang

Nur Personen ab 14 Jahren und falls Elektrotretroller vorhanden

C.8 Konnten Sie am <Stichtag> über einen betriebsbereiten Elektrotretroller (E-Scooter) Ihres Haushalts verfügen?

- ☐ Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit)
- ☐ Ja, nach Absprache
- ☐ Nein, kein Zugang

Nur Personen ab 6 Jahren

C.9 Konnten Sie am <Stichtag> über eine Zeitkarte (Monats- oder Jahreskarte, Semester-/Jobticket) verfügen?

Einzel-, Tages- und Mehrfachfahrkarten zählen nicht zur Kategorie „Zeitkarte“.

- ☐ Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit)
- ☐ Ja, nach Absprache
- ☐ Nein, kein Zugang

Mobilität am Stichtag

C.10 Sind Sie am <Stichtag> in Ihrer Stadt/Ihrer Gemeinde gewesen? Haben Sie sich also (unter anderem) in <Stadtname> aufgehalten?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls nicht in Stadt oder Gemeinde

C.11 Aus welchem Grund waren Sie am <Stichtag> nicht in <Stadtname>?

- ☐ Privat verreist
- ☐ Dienstlich verreist
- ☐ An einem anderen Wohnsitz
- ☐ Wochenpendler/Wochenpendlerin
- ☐ Anderer Grund: _____

C.12 Waren Sie am <Stichtag> außer Haus unterwegs?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls nicht außer Haus unterwegs

C.13 Aus welchem Grund waren Sie am <Stichtag> nicht außer Haus unterwegs?

- ☐ Krankheit/Alter
- ☐ Kein Bedarf/keine Lust
- ☐ Schlechtes Wetter
- ☐ Anderer Grund: _____

Nur berufstätige Personen

C.14 Haben Sie am <Stichtag> ganztägig von zu Hause gearbeitet (Homeoffice)?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Regelmäßige berufliche Wege am Stichtag

Nur erwerbstätige Personen oder in Freiwilligendienst oder in Ausbildung

- C.15 Sind Sie beruflich regelmäßig unterwegs, z. B. im Kurier-, Pflege- oder Außendienst oder bei einer anderen Tätigkeit mit häufig wechselnden Orten, und haben Sie im Rahmen Ihrer Tätigkeit solche Wege auch an Ihrem Stichtag (<Stichtag>) unternommen?**

- ☐ Ja
☐ Nein

Nur Personen mit regelmäßigen beruflichen Wegen

- C.16 Was war der Hauptzweck dieser beruflichen Wege am <Stichtag>?**

- ☐ Besuch, Besichtigung, Besprechung
☐ Kundendienst, Erledigung
☐ Sozialdienst, Betreuung
☐ Transport/Abholung/Zustellung von Waren
☐ Personenbeförderung
☐ Sonstiges: _____

Nur Personen mit regelmäßigen beruflichen Wegen

- C.17 Welches Verkehrsmittel haben Sie dabei überwiegend genutzt?**

- ☐ Zu Fuß
☐ Fahrrad
☐ Lastenfahrrad
☐ Moped/Motorrad/Motorroller
☐ Pkw des Haushalts
☐ Anderer Pkw
☐ Lkw bis 3,5 t
☐ Lkw über 3,5 t
☐ Sattelzugmaschine oder sonstige Zugmaschine
☐ Kleinbus mit maximal 9 Sitzplätzen
☐ Bus mit mehr als 9 Sitzplätzen
☐ Straßenbahn, S-Bahn, Zug usw.
☐ Flugzeug
☐ Boot/Schiff/Fähre
☐ Anderes: _____

Falls Nutzung Fahrrad, Lastenfahrrad, Moped/Motorrad/Motorroller, Pkw, Lkw bis 3,5 t

- C.18 Hat das genutzte Fahrzeug Elektroantrieb (ggf. auch Plug-in-Hybrid)?**

- ☐ Ja
☐ Nein

Nur Personen mit regelmäßigen beruflichen Wegen

C.19 Wie viele Kilometer haben Sie am <Stichtag> im Verlauf Ihrer beruflichen Tätigkeit zurückgelegt?

Kilometer: _____

Nur Personen mit regelmäßigen beruflichen Wegen

C.20 Wie viele Wege haben Sie am <Stichtag> im Verlauf Ihrer beruflichen Tätigkeit zurückgelegt?

Anzahl der Wege: _____

Diese Wege brauchen Sie bei der Wegeerfassung für den Stichtag nicht angeben. Von Ihren beruflichen Wegen geben Sie bitte nur die Wege zu Ihrem Arbeitsplatz (und zurück) an.

Ausgangspunkt des ersten Weges am Stichtag

Falls am Stichtag in in Stadt oder Gemeinde und außer Haus unterwegs

C.21 Wo befand sich der Ausgangspunkt Ihres ersten Weges?

- ☐ Eigene Wohnung
- ☐ Wohnumfeld (ca. 5 min zu Fuß)
- ☐ Am Wohnort (in <Stadtname>)
- ☐ Außerhalb des Wohnortes
- ☐ Ausland

Falls nicht Eigene Wohnung

C.22 Welche der folgenden Kategorien beschreibt den Ausgangspunkt Ihres ersten Weges am ehesten?

- ☐ Eigener Arbeitsplatz
- ☐ Anderer Dienstort/-weg
- ☐ Kultur, Theater, Kino
- ☐ Gaststätte/Kneipe
- ☐ Privater Besuch (fremde Wohnung)
- ☐ Andere Freizeitaktivität
- ☐ Sonstiges: _____

C.23 Bitte geben Sie die Adresse des Ausgangsortes an. (Eingabe in digitale Kartenoberfläche)

Bitte nutzen Sie die Karte oder das Textfeld. Sie können einen Punkt in der Karte markieren und verschieben. Die Adresse erscheint dann im Textfeld. Wenn Sie die Informationen ohne Karte eingeben möchten, wählen Sie bitte wählen Sie bitte **Punkt auf Karte nicht gefunden**.

Falls Punkt nicht gefunden/keine gültige Adresse

C.24 Bitte geben Sie die Adresse Ihres Ausgangsortes ein (Eingabe in Textfelder)

Bitte geben Sie den Punkt so genau wie möglich an. Dabei müssen mindestens Ort und Straße oder Ort und markanter Punkt angegeben werden.

Straße: _____

Hausnummer: _____

Postleitzahl: _____

Ort: _____

Land (falls Ausland): _____

Markanter Punkt: _____

D WEGEMERKMALE

Uhrzeit

D.1 Wann haben Sie diesen Weg begonnen?

Bitte tragen Sie auch die Wege ein, die am Folgetag Ihres Stichtags bis 4 Uhr beginnen oder enden. In dem Fall setzen Sie bitte das Häkchen bei „am Folgetag“.

____:____ Uhr

☐ Am Folgetag

D.2 Wann haben Sie diesen Weg beendet?

____:____ Uhr

☐ Am Folgetag

Ziel/Zweck des Weges

D.3 Mit welchem Ziel/zu welchem Zweck haben Sie diesen Weg unternommen?

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

Falls Zweck Bringen oder Holen von Personen

D.4 Wohin haben Sie diese Person(en) gebracht bzw. woher haben Sie diese geholt?

Für den Fall, dass Sie ein Haushaltsmitglied zu Ihrer Wohnung gebracht bzw. von dort abgeholt haben, wählen Sie bitte „Eigene Wohnung“ (und nicht „Bringen oder Holen von Personen“).

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

Begleitung

D.5 Waren Sie auf dem Weg in Begleitung unterwegs?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls mit Begleitung

D.6 Anzahl begleitender Haushaltsmitglieder

Bitte tragen Sie „0“ ein, wenn Sie nicht durch Haushaltsmitglieder begleitet wurden.

Anzahl Haushaltsmitglieder: _____

Falls mit Begleitung

D.7 Anzahl begleitender anderer Personen

Bitte tragen Sie „0“ ein, wenn Sie nicht durch andere Personen begleitet wurden.

Anzahl andere Personen: _____

Verkehrsmittel

D.8 Welche Verkehrsmittel haben Sie auf diesem Weg genutzt?

Bitte geben Sie alle genutzten Verkehrsmittel an.

- ☐ Zu Fuß
- ☐ Fahrrad
- ☐ Leih-/Mietfahrrad
- ☐ Lastenfahrrad
- ☐ Elektrotretroller (E-Scooter)
- ☐ Moped/Motorrad/Motorroller
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im Haushalts-Pkw
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im Carsharing-Pkw
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im anderen Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im Haushalts-Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im Carsharing-Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im anderen Pkw
- ☐ Bus
- ☐ Straßenbahn/Tram
- ☐ U-Bahn
- ☐ S-Bahn
- ☐ Nahverkehrszug
- ☐ Fernverkehrszug
- ☐ Fernbus
- ☐ Taxi
- ☐ Anderes: _____

Falls Nutzung Fahrrad, Leih-/Mietfahrrad, Lastenfahrrad, Moped/Motorrad/Motorroller

D.9 Hat das genutzte Fahrrad, Lastenfahrrad oder Moped/Motorrad/Motorroller Elektroantrieb?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls Pkw-Fahrer und in Begleitung

D.10 Wie viele weitere Personen befanden sich im Fahrzeug, außer Ihnen als Fahrer?

Anzahl weitere Personen: _____

Falls mehrere Verkehrsmittel genutzt

D.11 Mit welchem der genutzten Verkehrsmittel haben Sie den längsten Teilweg zurückgelegt?

Gemeint ist hier der Teilweg mit der größten Entfernung.

- ☐ Zu Fuß
- ☐ Fahrrad
- ☐ Elektrotretroller (E-Scooter)
- ☐ Moped/Motorrad/Motorroller
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im Haushalts-Pkw
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im Carsharing-Pkw
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im anderen Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im Haushalts-Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im Carsharing-Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im anderen Pkw
- ☐ Bus
- ☐ Straßenbahn/Tram
- ☐ U-Bahn
- ☐ S-Bahn
- ☐ Nahverkehrszug
- ☐ Fernverkehrszug
- ☐ Fernbus
- ☐ Taxi
- ☐ Anderes Verkehrsmittel

Falls nur Bus, Straßenbahn/Tram, U-Bahn, S-Bahn, Nahverkehrszug, Fernverkehrszug oder Fernbus

D.12 Sind Sie auf dem Weg umgestiegen?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls Ja

D.13 Wie oft sind Sie umgestiegen?

Anzahl Umstiege: _____

Falls mehrere Verkehrsmittel genutzt (Abfrage für das erste bis maximal achte genutzte Verkehrsmittel)

D.14 In welcher Reihenfolge haben Sie die Verkehrsmittel genutzt?

Wenn Sie im Öffentlichen Verkehr umgestiegen sind, geben Sie alle Fahrtabschnitte an (z. B. Bus–Bus–Straßenbahn).

- ☐ Zu Fuß
- ☐ Fahrrad
- ☐ Elektrotretroller (E-Scooter)
- ☐ Moped/Motorrad/Motorroller
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im Haushalts-Pkw
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im Carsharing-Pkw
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im anderen Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im Haushalts-Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im Carsharing-Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im anderen Pkw
- ☐ Bus
- ☐ Straßenbahn/Tram
- ☐ U-Bahn
- ☐ S-Bahn
- ☐ Nahverkehrszug
- ☐ Fernverkehrszug
- ☐ Fernbus
- ☐ Taxi
- ☐ Anderes Verkehrsmittel

Zielort

D.15 Wo befand sich die Zieladresse Ihres Weges?

- ☐ Eigene Wohnung
- ☐ Wohnumfeld (ca. 5 min zu Fuß)
- ☐ Am Wohnort (in <Stadtname>)
- ☐ Außerhalb des Wohnortes
- ☐ Ausland

D.16 Bitte geben Sie die Adresse des Zielortes an. (Eingabe in digitale Kartenoberfläche)

Bitte nutzen Sie die Karte oder das Textfeld. Sie können einen Punkt in der Karte markieren und verschieben. Die Adresse erscheint dann im Textfeld. Wenn Sie die Informationen ohne Karte eingeben möchten, wählen Sie bitte wählen Sie bitte **Punkt auf Karte nicht gefunden**.

Falls Punkt nicht gefunden/keine gültige Adresse

D.17 Bitte geben Sie die Adresse Ihres Zielortes ein. (Eingabe in Textfelder)

Bitte geben Sie den Punkt so genau wie möglich an. Dabei müssen mindestens Ort und Straße oder Ort und markanter Punkt angegeben werden.

Straße: _____
Hausnummer: _____
Postleitzahl: _____
Ort: _____
Land (falls Ausland): _____
Markanter Punkt: _____

Entfernung

D.18 Bitte schätzen Sie bitte die Länge des Weges möglichst genau.

_____ Kilometer
☐ Weiß nicht

E ZUSATZFRAGEN

Böblingen

Nur Personen ab 14 Jahren

E.1 Welche Mobilitätsangebote in <Stadtname> kennen Sie?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Carsharing-Angebot von „Stadtmobil Stuttgart“
- ☐ Carsharing-Angebot von „Share Now“ (ehem. car2go)
- ☐ Carsharing-Angebot von Deer
- ☐ Fahrrad- und Pedelec-Verleihsystem RegioRadStuttgart
- ☐ Lastenrad-Verleihangebot des ADFC Böblingen/Sindelfingen
- ☐ S-Bahn Linie S1 (Kirchheim u. T.–Stuttgart–Böblingen–Herrenberg)
- ☐ S-Bahn-Linie S60 (Renningen–Sindelfingen–Böblingen)
- ☐ Regionalbahn RB46 „Schönbuchbahn“ (Böblingen–Dettenhausen)
- ☐ Regionalbahn RB14 (Stuttgart–Herrenberg–Horb/Freudenstadt)
- ☐ Stadtbusverkehr Böblingen/Sindelfingen
- ☐ Verschiedenen Regionalbusverkehre
- ☐ Busangebote der SSB AG
- ☐ Taxiangebot
- ☐ Keines dieser Angebote

Nur Personen ab 14 Jahren

E.2 Welche Tarifangebote des Öffentlichen Verkehrs in <Stadtname> kennen Sie?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ StadtTicket Böblingen/Sindelfingen des VVS
- ☐ FirmenTicket des VVS
- ☐ „bwegt“-Ticket
- ☐ MetropolTagesTicket
- ☐ Keines dieser Angebote

Nur Personen, die erwerbstätig sind

E.3 Nutzen Sie auf dem Weg zur Arbeit überwiegend das Auto?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls überwiegend Pkw-Nutzung zur Arbeit

E.4 Aus welchen Gründen nutzen Sie auf dem Weg zur Arbeit überwiegend das Auto?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Flexibilität
- ☐ Schneller als Alternativen
- ☐ Kombination mit anderen Wegen (Holen und Bringen, Einkaufen ...)
- ☐ Kostenlose Parkplätze am Arbeitsplatz
- ☐ Bequemlichkeit
- ☐ Gewohnheit
- ☐ Fehlende Information über Alternativen
- ☐ Distanz zum Arbeitsplatz
- ☐ Spaß am Pkw fahren
- ☐ Kostengünstiger als ÖPNV
- ☐ Sicherheitsgefühl
- ☐ Sonstiges: _____

Falls keine überwiegende Pkw-Nutzung zur Arbeit

E.5 Aus welchen Gründen nutzen Sie auf dem Weg zur Arbeit (überwiegend) andere Verkehrsmittel?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Ich habe keinen Führerschein
- ☐ Ich habe keinen Pkw
- ☐ Klimaschutz
- ☐ Bewegung
- ☐ Regelmäßige Staus
- ☐ Parkplatzsuche beim Betrieb
- ☐ Parkplatzsuche zu Hause
- ☐ Parkgebühren
- ☐ Fahrverhalten der anderen Pkw-Fahrer
- ☐ Gesamtkosten Pkw
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.6 Was müsste verbessert werden, damit Sie den Bus (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Attraktivere Bushaltestellen
- ☐ Bessere Ausstattung/Sauberkeit der Busse
- ☐ Billigere Tickets
- ☐ Einfacher zugängliche Information über das Angebot
- ☐ Engere/bessere Taktzeiten zur Hauptverkehrszeit
- ☐ Engere/bessere Taktzeiten zur Nebenverkehrszeit
- ☐ Besseres Angebot in der Nacht
- ☐ Höhere Geschwindigkeiten/kürzere Fahrtdauer
- ☐ Besser auf meine Bedürfnisse abgestimmte Lage der Haltestellen
- ☐ Besser auf meine Bedürfnisse abgestimmtes Liniennetz
- ☐ Höhere Zuverlässigkeit
- ☐ Geringere Umsteigehäufigkeit
- ☐ Besseres Angebot für die letzte Meile (P&R, B&R, Sharing)
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.7 Was müsste verbessert werden, damit Sie (öfter) zu Fuß gehen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Breitere Gehwege
- ☐ Besserer Zustand der Gehwege
- ☐ Weniger Pkw
- ☐ Mehr barrierefreie Wege
- ☐ Kürzere Wartezeiten an den Ampeln
- ☐ Mehr Querungsmöglichkeiten
- ☐ Mehr verschattete Wege
- ☐ Mehr beleuchtete Wege
- ☐ Bessere Beschilderung
- ☐ Mehr Ruhebänke entlang der Wege
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.8 Was müsste verbessert werden, damit Sie (öfter) Sharing-Angebote (z. B. RegioRadStuttgart, Stadtmobil, Deer) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Angebot zum Verleih Transportfahrrad müsste bestehen
- ☐ Entfernung zur nächsten Station von/zur Wohnung zu weit
- ☐ Entfernung zur nächsten Station von/zum Arbeitsplatz zu weit
- ☐ Tarife müssten günstiger sein
- ☐ Mehr Räder an den Stationen
- ☐ Mehr Auswahl bei den Fahrzeugtypen
- ☐ Reservieren müsste einfacher möglich sein
- ☐ Einfach zugänglichere Information über das Angebot
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.9 Wo parken Sie in der Innenstadt üblicherweise?

- ☐ Parkhäuser/Tiefgaragen
- ☐ Öffentlicher Straßenraum
- ☐ Private Stellplätze der Läden/Dienstleistungsangebote
- ☐ Ich parke nicht in der Innenstadt

Falls „Öffentlicher Straßenraum“ oder „Private Stellplätze der Läden/Dienstleistungsangebote“

E.10 Was müsste passieren, damit Sie häufiger in den Parkhäusern/Tiefgaragen parken?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bessere Wegweisung zu den Parkhäusern/Tiefgaragen
- ☐ Bessere Ausstattung der Parkhäuser/Tiefgaragen (Wegweisung, Parkplatzanzeige, Beleuchtung, Bezahlungsmöglichkeiten)
- ☐ Parkgebühren günstiger als im öffentlichen Raum
- ☐ Höheres Sicherheitsgefühl

Braunschweig

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1-3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.11 Aus welchen Gründen nutzen Sie den Öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur selten?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bin es nicht gewohnt, den Öffentlichen Nahverkehr zu nutzen
- ☐ Kenne (Ab-)Fahrzeiten und Linienverbindungen nicht
- ☐ Zu teuer
- ☐ Kein passendes Ticketangebot
- ☐ Angebot nicht bedarfsgerecht (Verbindung, Fahrplan, Entfernung zur Haltestelle usw.)
- ☐ Tarif ist zu unübersichtlich
- ☐ Zu unflexibel/umständlich zu nutzen
- ☐ Unbequem, keine Transportmöglichkeiten (z.B. für Taschen, Koffern, Rollatoren, Kinderwagen)
- ☐ Zu lange Reisezeit
- ☐ Nicht zuverlässig/unpünktlich
- ☐ Fühle mich in Bus und Stadtbahn nicht wohl bzw. unsicher
- ☐ Zu viel Gedränge, zu wenig Privatheit
- ☐ Öffentliche Verkehrsmittel sind nicht hoch angesehen
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Anderer Grund: _____

Falls Fahrrad und Leihfahrrad in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.12 Aus welchen Gründen nutzen Sie das Fahrrad nicht oder nur selten?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bin es nicht gewohnt, das Fahrrad zu nutzen
- ☐ Ist mir zu langsam
- ☐ Habe zu lange Wege
- ☐ Fehlende Fahrradinfrastruktur (Radwege, Schutzstreifen, Fahrradstraßen usw.)
- ☐ Fehlende oder schwer zugängliche Abstellmöglichkeiten
- ☐ Zu wetterabhängig
- ☐ Unsicherheit in Bezug auf Kriminalität
- ☐ Unsicherheit in Bezug auf Verkehrssicherheit
- ☐ Mir steht kein Fahrrad zur Verfügung
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Anderer Grund: _____

Falls einzelne Wege ausschließlich zu Fuß in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.13 Aus welchen Gründen gehen Sie nicht oder nur selten einzelne Wege ausschließlich zu Fuß?

Gemeint sind Wege, auf denen Sie ausschließlich zu Fuß gehen und dabei keine anderen Verkehrsmittel nutzen.

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Wege sind mir zu weit
- ☐ Bin es nicht gewohnt, Wege zu Fuß zu gehen
- ☐ Fehlende Sitzmöglichkeiten
- ☐ Gehwege sind zu schmal
- ☐ Gehwege sind unkomfortabel (uneben, nicht rutschfest, Schäden)
- ☐ Gehwege sind nicht gut beleuchtet
- ☐ Zu wetterabhängig
- ☐ Unsicherheit in Bezug auf Kriminalität
- ☐ Unsicherheit in Bezug auf Verkehrssicherheit
- ☐ Muss oft Kinder oder andere Personen bringen oder holen
- ☐ Muss oft viel transportieren
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Anderer Grund: _____

Falls Carsharing-Fahrzeug in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.14 Aus welchen Gründen nutzen Sie Carsharing (als Fahrer/Fahrerin) nicht oder nur selten?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Keine Carsharing-Station in der Nähe
- ☐ Die Verfügbarkeit eines geeigneten Fahrzeugs ist mir zu unsicher
- ☐ Ich möchte keine fremden Autos fahren
- ☐ Zu teuer
- ☐ Der Buchungszeitraum ist mir zu unflexibel
- ☐ Die Anmeldung ist mir zu aufwendig und kompliziert
- ☐ Die Nutzung ist mir zu aufwendig und kompliziert
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Anderer Grund: _____

Nur Personen mit Pkw-Führerschein, die Schüler/Schülerin, Student/Studentin, in Ausbildung oder erwerbstätig sind

E.15 Wenn Sie mit dem Auto (als Fahrer/Fahrerin) zu Ihrem Arbeitsplatz/Ausbildungsplatz bzw. Ihrer Schule/Hochschule fahren, wo parken Sie Ihr Auto üblicherweise?

Auf Parkplatz des Arbeitgebers bzw. der Schule/Hochschule

☐ Unentgeltlich

☐ Gegen ein Entgelt

Im öffentlichen Straßenraum

☐ Unentgeltlich

☐ Gegen ein Entgelt (Parkgebühren)

Tiefgarage/Parkhaus/Großparkplatz

☐ Unentgeltlich

☐ Gegen ein Entgelt (Parkgebühren)

Anderer Ort: _____

☐ Unentgeltlich

☐ Gegen ein Entgelt (Parkgebühren)

☐ Ich fahre nicht mit dem Auto zur Arbeit/Ausbildung bzw. Schule/Hochschule

Nur Personen mit Pkw-Führerschein

E.16 Wenn Sie mit dem Auto (als Fahrer/Fahrerin) in die Innenstadt fahren, wo parken Sie Ihr Auto üblicherweise?

Im öffentlichen Straßenraum

☐ Unentgeltlich

☐ Gegen ein Entgelt (Parkgebühren)

Tiefgarage/Parkhaus/Großparkplatz

☐ Unentgeltlich

☐ Gegen ein Entgelt (Parkgebühren)

Auf Parkplatz des Arbeitgebers

☐ Unentgeltlich

☐ Gegen ein Entgelt

Anderer Ort: _____

☐ Unentgeltlich

☐ Gegen ein Entgelt (Parkgebühren)

☐ Ich fahre nicht mit dem Auto in die Innenstadt

Bremen

Nur Personen, die erwerbstätig sind oder in Ausbildung

E.17 Nutzen Sie auf dem Weg zur Arbeit oder Ausbildung überwiegend das Auto?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls überwiegend mit dem Auto zur Arbeit oder Ausbildung

E.18 Was hindert Sie daran, auf dem Weg zur Arbeit oder Ausbildung regelmäßig, d. h. an mehreren Tagen in der Woche, den ÖPNV zu nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Zu teuer
- ☐ Fahrpreis nicht bekannt
- ☐ Fußweg zur Haltestelle zu lang
- ☐ Fußweg zur Haltestelle nicht bekannt
- ☐ Fußweg zur Haltestelle nicht sicher in Bezug auf Kriminalität
- ☐ Fußweg zur Haltestelle nicht sicher in Bezug auf die Verkehrssicherheit
- ☐ Lange Wartezeit an der Haltestelle
- ☐ Keine Direktverbindung
- ☐ Fahrzeit zu lang
- ☐ Dienstliche Auto-Nutzung
- ☐ Holen oder Bringen von Personen unterwegs
- ☐ Transport von Gepäck oder Einkäufen
- ☐ Gewohnheit
- ☐ Spaß am Autofahren
- ☐ Sorge vor Störungen/Ausfällen
- ☐ Im Fahrzeug nicht sicher in Bezug auf Kriminalität
- ☐ Sonstiges: _____

Dessau-Roßlau

(Frage auf Haushaltsebene)

E.19 Wie viele Fahrradanhänger gibt es in Ihrem Haushalt?

Wenn kein Fahrradanhänger vorhanden ist, tragen Sie bitte „0“ ein

Fahrradanhänger: _____

Dormagen

Falls Fahrrad oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.20 **Wo stellen Sie Ihr Fahrrad an Ihrer Wohnung über Nacht gewöhnlich ab?**

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Fahrräder gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Fahrrad.

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox, Hauswand, Baum)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.21 **Was müsste verbessert werden, damit Sie den Öffentlichen Nahverkehr (öfter) nutzen?**

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bessere Fahrzeuge
- ☐ Haltestellenausstattung
- ☐ Preis
- ☐ Taktzeiten
- ☐ Geschwindigkeit
- ☐ Lage der Haltestellen
- ☐ Liniennetz
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Falls Fahrrad in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.22 **Was müsste verbessert werden, damit Sie das Fahrrad (öfter) nutzen?**

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Radwegenetz
- ☐ Beschaffenheit/Oberfläche der Fahrradwege
- ☐ Sichere Führung der Fahrradwege
- ☐ Wegweisung/Beschilderung
- ☐ Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- ☐ Ausleihmöglichkeit Lastenfahrrad
- ☐ Bedingungen Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr
- ☐ Anschaffung/Zustand eigenes Fahrrad
- ☐ Meine eigene Motivation
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.23 Was müsste verbessert werden, damit Sie (öfter) zu Fuß gehen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Breite der Gehwege
- ☐ Beschaffenheit/Oberfläche der Gehwege
- ☐ Barrierefreiheit der Gehwege
- ☐ Verschattung der Gehwege
- ☐ Beleuchtung der Gehwege
- ☐ Sitzmöglichkeiten entlang der Wege
- ☐ Sicherheit in Bezug auf Kriminalität
- ☐ Sicherheit in Bezug auf Verkehrssicherheit
- ☐ Wegweisung/Beschilderung
- ☐ Kürzere Wartezeiten an den Ampeln
- ☐ Querungsmöglichkeiten
- ☐ Weniger Autos
- ☐ Meine eigene Motivation
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen mit Pkw-Führerschein

E.24 Würden Sie Carsharing in <Stadtname> nutzen, wenn es ein entsprechendes Angebot gäbe?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.25 Aus welchen Gründen nutzen Sie den Öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur selten?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bin es nicht gewohnt, den Öffentlichen Nahverkehr zu nutzen
- ☐ Zu teuer
- ☐ Schlechtes Angebot (Verbindung, Fahrplan, Entfernung zur Haltestelle usw.)
- ☐ Zu unflexibel/unbequem/umständlich
- ☐ Zu langsam
- ☐ Zu unzuverlässig
- ☐ Fühle mich in Bus und Bahn nicht wohl bzw. unsicher/zu viel Gedränge
- ☐ Bin nie oder selten in <Stadtname> unterwegs/habe keine Wege
- ☐ Keine Angabe
- ☐ Anderer Grund: _____

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „Täglich oder fast täglich“, „An 3 bis 4 Tagen pro Woche“, „An 1 bis 2 Tagen pro Woche“, „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.26 Aus welchen Gründen nutzen Sie den Öffentlichen Nahverkehr?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bin es gewohnt, den Öffentlichen Nahverkehr zu nutzen
- ☐ Preislich günstiger
- ☐ Bequemer (kein Problem mit Stau/Parkplatzmangel, Wetter, Fahrtüchtigkeit)
- ☐ Flexibler
- ☐ Schneller
- ☐ Umweltfreundlicher
- ☐ Keine Alternative vorhanden (kein Pkw/Rad zur Verfügung oder gesundheitliche Gründe)
- ☐ Habe eine Zeitkarte und möchte diese nutzen
- ☐ Keine Angabe
- ☐ Anderer Grund: _____

Nur Personen ab 14 Jahren, die erwerbstätig, in Ausbildung oder Schüler sind

E.27 Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz bzw. Ihre Schule erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Nur Personen ab 14 Jahren

E.28 Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Einkaufseinrichtungen für Ihre täglichen und regelmäßigen Einkäufe erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Nur Personen ab 14 Jahren

E.29 Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Ihre bevorzugten Standorte für Freizeitaktivitäten erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Duisburg

Falls Fahrrad oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.30 [= E.20] Wo stellen Sie Ihr Fahrrad an Ihrer Wohnung über Nacht gewöhnlich ab?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Fahrräder gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Fahrrad.

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox, Hauswand, Baum)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____

Nur Personen, die erwerbstätig sind

E.31 Wo stellen Sie Ihr Fahrrad am Arbeitsplatz gewöhnlich ab?

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Büro, Keller, Flur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Büro, Keller, Flur, Garage)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox, Hauswand, Baum)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____
- ☐ Ich fahre nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit

Düsseldorf

Falls Fahrrad oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.32 [= E.20] Wo stellen Sie Ihr Fahrrad an Ihrer Wohnung über Nacht gewöhnlich ab?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Fahrräder gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Fahrrad.

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox, Hauswand, Baum)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____

Falls Rad oder Leihrad in den vergangenen 12 Monaten genutzt

E.33 Wie oft nutzen Sie normalerweise eine B+R-Anlage?

Eine B+R-Anlage ist eine eindeutig gekennzeichnete Fahrradabstellanlage an einer S-, U- bzw. Straßenbahnhaltestelle und dient der kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln. Dabei kann es sich sowohl um einfache Fahrradbügel, aber auch verschließbare Abstellanlagen handeln.

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Falls B+R-Anlage seltener als (fast) täglich genutzt

E.34 Warum nutzen Sie B+R-Anlagen nicht (öfter)?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Kein Bedarf (Ziel wird direkt mit dem Rad erreicht)
- ☐ Kein Bedarf (Ziel wird mit anderen Verkehrsmitteln erreicht)
- ☐ Kein Bedarf (ich nehme mein Fahrrad mit in den Bus/die Bahn)
- ☐ Kein B+R-Angebot vorhanden, obwohl für meine Verbindung sinnvoll
- ☐ Zu wenige Fahrradabstellplätze an der B+R-Anlage
- ☐ Fahrradabstellplätze an der B+R-Anlage nicht sicher genug
- ☐ Sichere Fahrradstellplätze an der B+R-Anlage zu teuer
- ☐ Anderer Grund: _____

Falls B+R-Anlage in den letzten 12 Monaten genutzt

E.35 Stellen Sie Ihr Fahrrad auch außerhalb von gekennzeichneten B+R-Anlagen an S-, U- bzw. Straßenbahnhaltestellen ab, um vom Fahrrad in öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen?

- ☐ Ja, regelmäßig
- ☐ Ja, selten
- ☐ Nein, nie bzw. fast nie

Falls B+R-Anlage in den letzten 12 Monaten genutzt

E.36 Wie lange steht Ihr Fahrrad normalerweise in der Abstellanlage?

- ☐ Bis 2 Stunden
- ☐ Länger als 2 Stunden,
- ☐ Länger als 4 Stunden,
- ☐ Länger als 8 Stunden,
- ☐ Über Nacht

Eberswalde

Nur Personen ab 10 Jahren

E.37 Nutzen Sie den Öffentlichen Nahverkehr (Bus/O-Bus) in Eberswalde?

- ☐ Ja, regelmäßig
- ☐ Ja, gelegentlich
- ☐ Nein, nie

Falls regelmäßig oder gelegentlich; nur Personen ab 10 Jahren

E.38 Wie bewerten Sie die Anschlüsse vom Bus/O-Bus von und zur Bahn?

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Falls regelmäßig oder gelegentlich; nur Personen ab 10 Jahren

E.39 Wie bewerten Sie das Fahrplanangebot des Öffentlichen Nahverkehrs (Bus/O-Bus) in Eberswalde?

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Falls regelmäßig oder gelegentlich; nur Personen ab 10 Jahren

E.40 Wie bewerten Sie das Bus/O-Bus-Angebot am Wochenende/an Feiertagen?

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Falls nie; nur Personen ab 10 Jahren

E.41 Warum nutzen Sie das Bus/O-Bus-Angebot nicht?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Ich bin es nicht gewohnt, den Bus zu nutzen.
- ☐ Zu teuer
- ☐ Schlechtes Angebot (Verbindung, Entfernung zur Haltestelle, Fahrplan)
- ☐ Unbequem/umständlich
- ☐ Unzuverlässig/keine bzw. wenig Informationen bei Störungen
- ☐ Ich fühle mich im Bus unwohl/unsicher/ängstlich
- ☐ Keine Angabe
- ☐ Sonstiges: _____

Eisenach

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.42 [= E.21] Was müsste verbessert werden, damit Sie den Öffentlichen Nahverkehr (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bessere Fahrzeuge
- ☐ Haltestellenausstattung
- ☐ Preis
- ☐ Taktzeiten
- ☐ Geschwindigkeit
- ☐ Lage der Haltestellen
- ☐ Liniennetz
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Falls Fahrrad in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.43 [= E.22] Was müsste verbessert werden, damit Sie das Fahrrad (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Radwegenetz
- ☐ Beschaffenheit/Oberfläche der Fahrradwege
- ☐ Sichere Führung der Fahrradwege
- ☐ Wegweisung/Beschilderung
- ☐ Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- ☐ Ausleihmöglichkeit Lastenfahrrad
- ☐ Bedingungen Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr
- ☐ Anschaffung/Zustand eigenes Fahrrad
- ☐ Meine eigene Motivation
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.44 [= E.23] Was müsste verbessert werden, damit Sie (öfter) zu Fuß gehen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Breite der Gehwege
- ☐ Beschaffenheit/Oberfläche der Gehwege
- ☐ Barrierefreiheit der Gehwege
- ☐ Verschattung der Gehwege
- ☐ Beleuchtung der Gehwege
- ☐ Sitzmöglichkeiten entlang der Wege
- ☐ Sicherheit in Bezug auf Kriminalität
- ☐ Sicherheit in Bezug auf Verkehrssicherheit
- ☐ Wegweisung/Beschilderung
- ☐ Kürzere Wartezeiten an den Ampeln
- ☐ Querungsmöglichkeiten
- ☐ Weniger Autos
- ☐ Meine eigene Motivation
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Falkensee

Falls Rad oder Leihrad in den vergangenen 12 Monaten genutzt

E.45 Wie oft nutzen Sie normalerweise eine B+R-Anlage?

Eine B+R-Anlage ist eine Fahrradabstellanlage an einer S-, U- bzw. Straßenbahnhaltestelle und dient der kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln.

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Falls B+R-Anlage in den letzten 12 Monaten genutzt

E.46 Steht Ihr Fahrrad normalerweise länger als 8 Stunden in der Abstellanlage?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls Fahrrad in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.47 [= E.22] Was müsste verbessert werden, damit Sie das Fahrrad (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Radwegenetz
- ☐ Beschaffenheit/Oberfläche der Fahrradwege
- ☐ Sichere Führung der Fahrradwege
- ☐ Wegweisung/Beschilderung
- ☐ Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- ☐ Ausleihmöglichkeit Lastenfahrrad
- ☐ Bedingungen Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr
- ☐ Anschaffung/Zustand eigenes Fahrrad
- ☐ Meine eigene Motivation
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Frankfurt am Main

Nur Personen ab 14 Jahren

E.48 Wie häufig haben Sie in den vergangenen 12 Monaten ein öffentliches Verkehrsmittel per Smartphone-App bestellt?

Gemeint sind Kleinbusse, die auf nicht festgelegten Fahrstrecken und zu nicht festgelegten Uhrzeiten in Stadtrandgebieten zwischen virtuellen Haltestellen genutzt werden können. Es handelt sich um ein flexibles, aber öffentliches Nahverkehrsangebot der örtlichen Verkehrsbetriebe. Für die Nutzung ist eine vorherige Registrierung über eine Smartphone-App erforderlich. In den nördlichen Frankfurter Stadtteilen heißt dieses nachfrageorientierte Angebot „Knut“.

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Görlitz

E.49 Wie oft fahren/gehen Sie nach Zgorzelec?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ Nur am Wochenende
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Falls häufiger als „Nie“

E.50 Mit welchem Ziel/zu welchem Zweck fahren/gehen Sie üblicherweise nach Zgorzelec?

Mehrfachnennungen sind möglich.

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

Falls häufiger als „Nie“

E.51 Welche Verkehrsmittel nutzen Sie üblicherweise für den Weg nach Zgorzelec?

Gemeint sind die Verkehrsmittel, mit denen Sie die Grenze überqueren.

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Zu Fuß
- ☐ Fahrrad
- ☐ Leih-/Mietfahrrad
- ☐ Lastenfahrrad
- ☐ Elektrotretroller (E-Scooter)
- ☐ Moped/Motorrad/Motorroller
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im Haushalts-Pkw
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im Carsharing-Pkw
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im anderen Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im Haushalts-Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im Carsharing-Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im anderen Pkw
- ☐ Bus
- ☐ Nahverkehrszug
- ☐ Taxi
- ☐ Anderes: _____

Greifswald

Falls Fahrrad oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.52 [= E.20] Wo stellen Sie Ihr Fahrrad an Ihrer Wohnung über Nacht gewöhnlich ab?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Fahrräder gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Fahrrad.

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox, Hauswand, Baum)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____

Halle (Saale)

Falls Fahrrad oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.53 [= E.20] Wo stellen Sie Ihr Fahrrad an Ihrer Wohnung über Nacht gewöhnlich ab?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Fahrräder gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Fahrrad.

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox, Hauswand, Baum)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____

Nur Personen ab 14 Jahren, die erwerbstätig, in Ausbildung oder Schüler sind

E.54 [= E.27] Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz bzw. Ihre Schule erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Nur Personen, die erwerbstätig sind

E.55 Sind Sie derzeit Berufspendler?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls Berufspendler

E.56 Wie oft pendeln Sie beruflich in den Saalekreis?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ Nur am Wochenende
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Falls Berufspendler

E.57 Wie oft pendeln Sie nach außerhalb des Saalekreises?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ Nur am Wochenende
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Heidelberg

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.58 Aus welchen Gründen nutzen Sie den Öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur selten?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bin anders (mit Pkw/Fahrrad, zu Fuß usw.) schneller am Ziel
- ☐ Ich nutze lieber den Pkw
- ☐ Ich fahre lieber Fahrrad
- ☐ Ich kann mit dem ÖPNV meine Ziele schlecht erreichen
- ☐ Verkehrsmittel fahren insgesamt zu selten
- ☐ Verkehrsmittel sind insgesamt zu unpünktlich oder unzuverlässig
- ☐ Ich kenne mich mit dem Angebot des Verkehrsunternehmens nicht aus
- ☐ Ich bekomme über das Smartphone zu wenig Informationen zum Angebot des Verkehrsunternehmens
- ☐ Ich kann Personen oder Gegenstände in den Verkehrsmitteln schlecht mitnehmen
- ☐ Es gibt zu wenige Park&Ride- oder Bike&Ride-Möglichkeiten
- ☐ In den Fahrzeugen ist es zu unbequem
- ☐ Die Fahrzeuge sind mir zu voll
- ☐ Die Fahrzeuge sind mir zu verschmutzt
- ☐ Es gibt unangenehme Mitfahrer in den Fahrzeugen
- ☐ Fühle mich in Verkehrsmitteln unabhängig von Corona unwohl und unsicher
- ☐ Die Haltestellen und Stationen sind ungepflegt und verschmutzt
- ☐ Ich bin unzufrieden mit dem Verhalten oder der Freundlichkeit des Personals
- ☐ Die Fahrpreise sind für mich zu hoch
- ☐ Die Tarife sind zu kompliziert
- ☐ Der Fahrscheinkauf ist zu umständlich
- ☐ Benötige Verkehrsmittel aufgrund der Corona-Pandemie nicht mehr
- ☐ Kann als mobilitätsbeeinträchtigte Person Haltestellen oder Verkehrsmittel schlecht nutzen
- ☐ Keine Angabe
- ☐ Anderer Grund: _____

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „Täglich oder fast täglich“, „An 3 bis 4 Tagen pro Woche“, „An 1 bis 2 Tagen pro Woche“, „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.59 Aus welchen Gründen nutzen Sie den Öffentlichen Nahverkehr?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bin es gewohnt, den Öffentlichen Nahverkehr zu nutzen
- ☐ Preislich günstiger als andere Verkehrsmittel
- ☐ Bequemer (kein Problem mit Stau/Parkplatzmangel, Wetter, Fahrtüchtigkeit)
- ☐ Flexibler als andere Verkehrsmittel
- ☐ Schneller als andere Verkehrsmittel
- ☐ Umweltfreundlicher als andere Verkehrsmittel
- ☐ Keine Alternative vorhanden (kein Pkw/Rad zur Verfügung oder gesundheitliche Gründe)
- ☐ Habe eine Zeitkarte und möchte diese nutzen
- ☐ Keine Angabe
- ☐ Anderer Grund: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.60 Welche Informationsangebote nutzen Sie zum Einholen von Informationen zum Bus- und Nahverkehrsangebot?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Website des Rhein-Neckar-Verkehr (rnv)
- ☐ Website des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN)
- ☐ App DB Navigator
- ☐ App StartInfo
- ☐ App myVRN
- ☐ Sonstige App
- ☐ Social Media
- ☐ Monitore im Fahrzeug
- ☐ Durchsagen in Fahrzeugen
- ☐ Dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen
- ☐ Haltestellenaushänge
- ☐ Flyer und Info-Broschüren der rnv
- ☐ Zeitung
- ☐ Mobilitätszentralen der rnv
- ☐ Telefonische Auskunft
- ☐ Verwandte/Bekannte
- ☐ Keine Nutzung dieser Medien

Nur Personen ab 14 Jahren

E.61 Wären Sie bereit, mehr für den ÖPNV zu zahlen, wenn es mehr direkte Verbindungen (ohne Umstieg) gäbe?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Heilbronn/Neckarsulm

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.62 Was müsste verbessert werden, damit Sie den Öffentlichen Nahverkehr (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bessere Fahrzeuge
- ☐ Haltestellenausstattung
- ☐ Preis
- ☐ Taktzeiten
- ☐ Geschwindigkeit
- ☐ Lage der Haltestellen
- ☐ Liniennetz
- ☐ Fahrtzeit
- ☐ Anschlusssicherung
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Falls Fahrrad in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.63 [= E.22] Was müsste verbessert werden, damit Sie das Fahrrad (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Radwegenetz
- ☐ Beschaffenheit/Oberfläche der Fahrradwege
- ☐ Sichere Führung der Fahrradwege
- ☐ Wegweisung/Beschilderung
- ☐ Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- ☐ Ausleihmöglichkeit Lastenfahrrad
- ☐ Bedingungen Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr
- ☐ Anschaffung/Zustand eigenes Fahrrad
- ☐ Meine eigene Motivation
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.64 Was müsste verbessert werden, damit Sie (öfter) zu Fuß gehen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Breite der Gehwege/Freie Gehwege
- ☐ Beschaffenheit/Oberfläche der Gehwege
- ☐ Barrierefreiheit der Gehwege
- ☐ Verschattung der Gehwege
- ☐ Beleuchtung der Gehwege
- ☐ Sitzmöglichkeiten entlang der Wege
- ☐ Sicherheit in Bezug auf Kriminalität
- ☐ Sicherheit in Bezug auf Verkehrssicherheit
- ☐ Wegweisung/Beschilderung
- ☐ Kürzere Wartezeiten an den Ampeln
- ☐ Querungsmöglichkeiten
- ☐ Weniger Autos
- ☐ Meine eigene Motivation
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Karlsruhe

Falls Parken im öffentlichen Straßenraum (Frage auf Haushaltsebene, Am häufigsten genutzter Pkw)

E.65 Am häufigsten genutzter Pkw: Warum parken Sie im öffentlichen Straßenraum?

- ☐ Ich habe keinen privaten Stellplatz
- ☐ Der private Stellplatz ist zu klein oder nicht anfahrbar
- ☐ Der private Stellplatz wird anders genutzt
- ☐ Anderer Grund: _____

Falls Parken im öffentlichen Straßenraum (Frage auf Haushaltsebene, Am zweithäufigsten genutzter Pkw)

E.66 Am zweithäufigsten genutzter Pkw: Warum parken Sie im öffentlichen Straßenraum?

- ☐ Ich habe keinen privaten Stellplatz
- ☐ Der private Stellplatz ist zu klein oder nicht anfahrbar
- ☐ Der private Stellplatz wird anders genutzt
- ☐ Anderer Grund: _____

Falls Elektrotretroller (E-Scooter) am Stichtag genutzt

E.67 Sie haben angegeben, dass Sie am Stichtag (auch) das Verkehrsmittel Elektrotretroller (E-Scooter) genutzt haben. Handelte es sich dabei um ein eigenes oder einen gemieteten Elektrotretroller (E-Scooter)?

- ☐ Eigener Elektrotretroller (E-Scooter)
- ☐ Gemieteter/geliehener Elektrotretroller (E-Scooter, z. B. Voi, TIER, Lime, Bolt)
- ☐ Ich habe am Stichtag einen eigenen und einen gemieteten/geliehenen Elektrotretroller (E-Scooter) genutzt

Falls Carsharing als Fahrer/Fahrerin oder Mitfahrer/Mitfahrerin am Stichtag genutzt

E.68 Sie haben angegeben, dass Sie am Stichtag (auch) einen Carsharing-Pkw genutzt haben. Handelte es sich dabei um ein Free-floating-Angebot oder um ein stationsbasiertes Angebot?

- ☐ Free-floating-Angebot (z. B. Stadtflitzer von stadtmobil)
- ☐ Stationsbasiertes Angebot (z. B. von einer stadtmobil-Station)
- ☐ Ich habe am Stichtag ein Free-floating-Angebot (z. B. Stadtflitzer) und ein stationsbasiertes Angebot (z. B. von einer stadtmobil-Station) genutzt

Konstanz

(Frage auf Haushaltsebene)

E.69 [= E.19] Wie viele Fahrradanhänger gibt es in Ihrem Haushalt?

Wenn kein Fahrradanhänger vorhanden ist, tragen Sie bitte „0“ ein

Fahrradanhänger: _____

Falls kein Pkw im Haushalt, nur Personen ab 18 Jahren

E.70 Welche Verkehrsmittel sind Ihnen als Alternative zum eigenen Pkw besonders wichtig?

Sie können maximal drei Verkehrsmittel auswählen.

- ☐ Zu Fuß
- ☐ Fahrrad
- ☐ Elektrofahrrad
- ☐ Lastenfahrrad
- ☐ Elektrotretroller (E-Scooter)
- ☐ Leih-/Mietfahrrad Stadtrad
- ☐ Leih-/Mietfahrrad Lastenrad
- ☐ Moped/Motorrad/Motorroller
- ☐ Carsharing-Pkw
- ☐ Pkw aus anderem Haushalt (Freunde, Verwandte)
- ☐ Pkw aus Autovermietung
- ☐ Bus
- ☐ Nahverkehrszug
- ☐ Fernverkehrszug
- ☐ Fernbus
- ☐ Taxi
- ☐ Anderes: _____

Falls Leih-/Mietfahrrad am Stichtag genutzt

E.71 Sie haben angegeben, dass Sie am Stichtag (auch) das Verkehrsmittel Leih-/Mietfahrrad genutzt haben. Handelte es sich dabei um ein Stadtrad oder ein Lastenrad?

- ☐ Stadtrad
- ☐ Lastenrad
- ☐ Ich habe am Stichtag ein Stadtrad und ein Lastenrad genutzt

Nur Personen ab 18 Jahren

E.72 Was ist für Sie persönlich ein Hemmnis, einen Elektro-Pkw zu kaufen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Keine Ladeinfrastruktur im privaten Bereich möglich
- ☐ Fehlende Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum
- ☐ Anschaffungspreis
- ☐ Unterhaltskosten
- ☐ Unsicherheit Strompreisentwicklung
- ☐ Vergleichsweise geringe Reichweite
- ☐ Einschränkungen beim Komfort
- ☐ Ich möchte gar kein Auto kaufen
- ☐ Sonstiges: _____

Kreis Mettmann

Erkrath
Haan
Heiligenhaus
Hilden
Langenfeld
Mettmann
Ratingen
Velbert
Wülfrath

Falls Fahrrad oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.73 [= E.20] Wo stellen Sie Ihr Fahrrad an Ihrer Wohnung über Nacht gewöhnlich ab?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Fahrräder gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Fahrrad.

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox, Hauswand, Baum)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.74 Für welche Ziele/Zwecke könnten Sie sich vorstellen, On-Demand-Verkehre zu nutzen?

On-Demand-Verkehre sind Angebote zur Ergänzung des ÖPNV, bei denen die Fahrgäste auf Anfrage flexibel, d. h. ohne Fahrplan und vorgegebenen Linienweg, befördert werden. Die Nutzung solcher Angebote ist etwas teurer als die Mitfahrt in Bus und Bahn. Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Eigener Arbeitsplatz
- ☐ Eigene Ausbildungsstätte
- ☐ Eigene Schule
- ☐ Einkauf täglicher Bedarf
- ☐ Sonstiger Einkauf
- ☐ Behördengang, Arztbesuch
- ☐ Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)
- ☐ Kultur, Theater, Kino
- ☐ Gaststätte/Kneipe
- ☐ Privater Besuch (fremde Wohnung)
- ☐ Erholung/Sport im Freien (auch Wandern/Hund ausführen o. ä.)
- ☐ Sportstätte (allgemein)
- ☐ Andere Freizeitaktivität
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren, die erwerbstätig, in Ausbildung oder Schüler sind

E.75 [= E.27] Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz bzw. Ihre Schule erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Landkreis Karlsruhe

Bruchsal
Ettlingen
Kraichgau/Schwarzwald
Rheintal (ohne Bruchsal/Ettlingen)

Falls Fahrrad (kein Elektrofahrrad) oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.76 Wo stellen Sie Ihr Fahrrad (kein Elektrofahrrad) über Nacht gewöhnlich ab?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Fahrräder gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Fahrrad.

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox, Hauswand, Baum)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____

Falls Elektrofahrrad oder Elektro-Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.77 Wo stellen Sie Ihr Elektrofahrrad (Pedelec) über Nacht gewöhnlich ab?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Elektrofahrräder (Pedelegs) gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Elektrofahrrad (Pedelec).

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox, Hauswand, Baum)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____

Falls Fahrrad (kein Elektrofahrrad) oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.78 Wie hoch ist die geschätzte Fahrleistung des meistgenutzten Fahrrads (kein Elektrofahrrad) für Wege im Alltag insgesamt im Jahr 2022 gewesen?

_____ km

☐ Weiß nicht

Falls Elektrofahrrad oder Elektro-Lastenfahrrad (Frage auf Haushaltsebene)

E.79 Wie hoch ist die geschätzte Fahrleistung des meistgenutzten Elektrofahrrads (Pedelegs) für Wege im Alltag insgesamt im Jahr 2022 gewesen?

_____ km

☐ Weiß nicht

Falls Fahrrad (kein Elektrofahrrad) oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.80 Wie hoch ist die geschätzte Fahrleistung des meistgenutzten Fahrrads (kein Elektrofahrrad) für Wege in der Freizeit im Jahr 2022 gewesen?

_____ km

☐ Weiß nicht

Falls Elektrofahrrad oder Elektro-Lastenfahrrad (Frage auf Haushaltsebene)

E.81 Wie hoch ist die geschätzte Fahrleistung des meistgenutzten Elektrofahrrads (Pedelegs) für Wege in der Freizeit im Jahr 2022 gewesen?

_____ km

☐ Weiß nicht

Falls Rad oder Leihrad in den vergangenen 12 Monaten genutzt

E.82 Wie oft nutzen Sie normalerweise eine B+R-Anlage mit dem Fahrrad (kein Elektrofahrrad)?

Eine B+R-Anlage ist eine Fahrradabstellanlage an einer S-, U- bzw. Straßenbahnhaltestelle und dient der kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln.

☐ Täglich oder fast täglich

☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche

☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche

☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat

☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr

☐ Seltener

☐ Nie

Falls Rad oder Leihrad in den vergangenen 12 Monaten genutzt

E.83 Wie oft nutzen Sie normalerweise eine B+R-Anlage mit dem Elektrofahrrad (Pedelec)?

Eine B+R-Anlage ist eine Fahrradabstellanlage an einer S-, U- bzw. Straßenbahnhaltestelle und dient der kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln.

☐ Täglich oder fast täglich

☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche

☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche

☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat

☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr

☐ Seltener

☐ Nie

Landkreis Potsdam-Mittelmark

Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow

Michendorf/Nuthetal

Werder (Havel)/Schwielowsee

Nur Personen, die erwerbstätig sind

E.84 [= E.55] Sind Sie derzeit Berufspendler?

☐ Ja

☐ Nein

Falls Berufspendler

E.85 Wie oft pendeln Sie beruflich nach Potsdam?

☐ Täglich oder fast täglich

☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche

☐ Nur am Wochenende

☐ Seltener

☐ Nie

Falls Berufspendler

E.86 Wie oft pendeln Sie beruflich nach Berlin?

☐ Täglich oder fast täglich

☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche

☐ Nur am Wochenende

☐ Seltener

☐ Nie

Falls Berufspendler

E.87 Wie oft pendeln Sie innerhalb des Landkreises?

☐ Täglich oder fast täglich

☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche

☐ Nur am Wochenende

☐ Seltener

☐ Nie

Falls Rad oder Leihrad in den vergangenen 12 Monaten genutzt

E.88 Wie oft nutzen Sie normalerweise eine B+R-Anlage?

Eine B+R-Anlage ist eine Fahrradabstellanlage an einer Bus- oder Bahnhaltestelle und dient der kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln.

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Falls B+R-Anlage in den letzten 12 Monaten genutzt

E.89 [= E.46] Steht Ihr Fahrrad normalerweise länger als 8 Stunden in der Abstellanlage?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.90 [= E.21] Was müsste verbessert werden, damit Sie den Öffentlichen Nahverkehr (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bessere Fahrzeuge
- ☐ Haltestellenausstattung
- ☐ Preis
- ☐ Taktzeiten
- ☐ Geschwindigkeit
- ☐ Lage der Haltestellen
- ☐ Liniennetz
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Falls Fahrrad in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.91 [= E.22] Was müsste verbessert werden, damit Sie das Fahrrad (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Radwegenetz
- ☐ Beschaffenheit/Oberfläche der Fahrradwege
- ☐ Sichere Führung der Fahrradwege
- ☐ Wegweisung/Beschilderung
- ☐ Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- ☐ Ausleihmöglichkeit Lastenfahrrad
- ☐ Bedingungen Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr
- ☐ Anschaffung/Zustand eigenes Fahrrad
- ☐ Meine eigene Motivation
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen mit Pkw-Führerschein

E.92 Würden Sie Carsharing im Landkreis nutzen, wenn es ein entsprechendes Angebot gäbe?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.93 Aus welchen Gründen nutzen Sie den Öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur selten?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bin es nicht gewohnt, den Öffentlichen Nahverkehr zu nutzen
- ☐ Zu teuer
- ☐ Schlechtes Angebot (Verbindung, Fahrplan, Entfernung zur Haltestelle usw.)
- ☐ Zu unflexibel/unbequem/umständlich
- ☐ Zu langsam
- ☐ Zu unzuverlässig
- ☐ Fühle mich in Bus und Bahn nicht wohl bzw. unsicher/zu viel Gedränge
- ☐ Bin nie oder selten im Landkreis unterwegs/habe keine Wege
- ☐ Keine Angabe
- ☐ Anderer Grund: _____

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „Täglich oder fast täglich“, „An 3 bis 4 Tagen pro Woche“, „An 1 bis 2 Tagen pro Woche“, „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.94 [= E.26] Aus welchen Gründen nutzen Sie den Öffentlichen Nahverkehr?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bin es gewohnt, den Öffentlichen Nahverkehr zu nutzen
- ☐ Preislich günstiger
- ☐ Bequemer (kein Problem mit Stau/Parkplatzmangel, Wetter, Fahrtüchtigkeit)
- ☐ Flexibler
- ☐ Schneller
- ☐ Umweltfreundlicher
- ☐ Keine Alternative vorhanden (kein Pkw/Rad zur Verfügung oder gesundheitliche Gründe)
- ☐ Habe eine Zeitkarte und möchte diese nutzen
- ☐ Keine Angabe
- ☐ Anderer Grund: _____

Ländlicher Raum Sachsen-Anhalt

Beetzendorf-Diesdorf
Möckern-Loburg-Fläming
Obere Aller
Südliche Altmark

Nur Personen ab 14 Jahren

E.95 Welche Maßnahmen müssten getroffen werden, damit Sie die regionalen Busse öfter nutzen?

Sie können maximal drei Maßnahmen auswählen.

- ☐ Einfacheres Tarifsystem
- ☐ Niedrigere Preise
- ☐ Einführung eines kostenlosen Busverkehrs
- ☐ Häufigere Busfahrten
- ☐ Kürzerer Weg zur Haltestelle
- ☐ Kürzere Reisezeit
- ☐ Keine dieser Maßnahmen

Nur Personen ab 14 Jahren

E.96 Welche der folgenden Komfort-Aspekte sind Ihnen besonders wichtig bei den regionalen Bussen?

Sie können maximal drei Aspekte auswählen.

- ☐ Gepäckablagen
- ☐ Klimaanlage
- ☐ Verstellbare Sitze
- ☐ Tische/Ablagen
- ☐ Mülleimer
- ☐ WLAN
- ☐ Steckdosen
- ☐ Getränkehalterungen
- ☐ Mehrzweckbereiche für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle
- ☐ Keiner dieser Aspekte

Nur Personen ab 14 Jahren

E.97 Wie viele Sitzplätze dürfen maximal belegt sein, damit Sie die regionalen Busse nutzen?

- ☐ Maximal ein Viertel der Sitzplätze
- ☐ Maximal die Hälfte der Sitzplätze
- ☐ Maximal drei Viertel der Sitzplätze
- ☐ Hauptsache, ich finde einen Sitzplatz
- ☐ Ich fahre auch ohne Sitzplatz mit
- ☐ Ich nutze den Bus nicht

Leipzig

Falls Fahrrad oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.98 [= E.20] Wo stellen Sie Ihr Fahrrad an Ihrer Wohnung über Nacht gewöhnlich ab?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Fahrräder gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Fahrrad.

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox, Hauswand, Baum)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____

Nur Personen ab 14 Jahren, die erwerbstätig, in Ausbildung oder Schüler sind

E.99 [= E.27] Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz bzw. Ihre Schule erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Nur Personen ab 14 Jahren

E.100 Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln die Leipziger City erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.101 Was müsste verbessert werden, damit Sie den Öffentlichen Nahverkehr in Leipzig (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Preis
- ☐ Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- ☐ Einfaches Ticket
- ☐ Einfacher Fahrscheinkauf
- ☐ Verbindungen (z. B. mehr Direktverbindungen)
- ☐ Anschlüsse (z. B. kürzere Wartezeiten, Verlässlichkeit)
- ☐ Reisezeit/Fahrtdauer
- ☐ Takthäufigkeit
- ☐ Lage der Haltestellen
- ☐ Sicherheit vor Belästigungen
- ☐ Informationen bei Störungen
- ☐ Fahrradmitnahme
- ☐ Komfort im Fahrzeug
- ☐ Platzangebot im Fahrzeug
- ☐ Sauberkeit in den Fahrzeugen und an den Haltestellen
- ☐ Sharing-Angebote
- ☐ Sonstiges: _____

Falls Fahrrad in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.102 [= E.22] Was müsste verbessert werden, damit Sie das Fahrrad (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Radwegenetz
- ☐ Beschaffenheit/Oberfläche der Fahrradwege
- ☐ Sichere Führung der Fahrradwege
- ☐ Wegweisung/Beschilderung
- ☐ Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- ☐ Ausleihmöglichkeit Lastenfahrrad
- ☐ Bedingungen Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr
- ☐ Anschaffung/Zustand eigenes Fahrrad
- ☐ Meine eigene Motivation
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.103 [= E.23] Was müsste verbessert werden, damit Sie (öfter) zu Fuß gehen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Breite der Gehwege
- ☐ Beschaffenheit/Oberfläche der Gehwege
- ☐ Barrierefreiheit der Gehwege
- ☐ Verschattung der Gehwege
- ☐ Beleuchtung der Gehwege
- ☐ Sitzmöglichkeiten entlang der Wege
- ☐ Sicherheit in Bezug auf Kriminalität
- ☐ Sicherheit in Bezug auf Verkehrssicherheit
- ☐ Wegweisung/Beschilderung
- ☐ Kürzere Wartezeiten an den Ampeln
- ☐ Querungsmöglichkeiten
- ☐ Weniger Autos
- ☐ Meine eigene Motivation
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Leipziger Umland

Borna
Delitzsch
Eilenburg
Grimma
Markkleeberg
Pegau
Schkeuditz
Torgau
Wurzen

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt und keine Freifahrtberechtigung

E.104 Ist die meistgenutzte Fahrkarte eine Fahrkarte des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV)?

- ☐ Ja
☐ Nein
☐ Weiß nicht

Ludwigshafen/Mannheim

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.105 [= E.58] Aus welchen Gründen nutzen Sie den Öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur selten?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bin anders (mit Pkw/Fahrrad, zu Fuß usw.) schneller am Ziel
- ☐ Ich nutze lieber den Pkw
- ☐ Ich fahre lieber Fahrrad
- ☐ Ich kann mit dem ÖPNV meine Ziele schlecht erreichen
- ☐ Verkehrsmittel fahren insgesamt zu selten
- ☐ Verkehrsmittel sind insgesamt zu unpünktlich oder unzuverlässig
- ☐ Ich kenne mich mit dem Angebot des Verkehrsunternehmens nicht aus
- ☐ Ich bekomme über das Smartphone zu wenig Informationen zum Angebot des Verkehrsunternehmens
- ☐ Ich kann Personen oder Gegenstände in den Verkehrsmitteln schlecht mitnehmen
- ☐ Es gibt zu wenige Park&Ride- oder Bike&Ride-Möglichkeiten
- ☐ In den Fahrzeugen ist es zu unbequem
- ☐ Die Fahrzeuge sind mir zu voll
- ☐ Die Fahrzeuge sind mir zu verschmutzt
- ☐ Es gibt unangenehme Mitfahrer in den Fahrzeugen
- ☐ Fühle mich in Verkehrsmitteln unabhängig von Corona unwohl und unsicher
- ☐ Die Haltestellen und Stationen sind ungepflegt und verschmutzt
- ☐ Ich bin unzufrieden mit dem Verhalten oder der Freundlichkeit des Personals
- ☐ Die Fahrpreise sind für mich zu hoch
- ☐ Die Tarife sind zu kompliziert
- ☐ Der Fahrscheinkauf ist zu umständlich
- ☐ Benötige Verkehrsmittel aufgrund der Corona-Pandemie nicht mehr
- ☐ Kann als mobilitätsbeeinträchtigte Person Haltestellen oder Verkehrsmittel schlecht nutzen
- ☐ Keine Angabe
- ☐ Anderer Grund: _____

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „Täglich oder fast täglich“, „An 3 bis 4 Tagen pro Woche“, „An 1 bis 2 Tagen pro Woche“, „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.106 [= E.59] Aus welchen Gründen nutzen Sie den Öffentlichen Nahverkehr?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bin es gewohnt, den Öffentlichen Nahverkehr zu nutzen
- ☐ Preislich günstiger als andere Verkehrsmittel
- ☐ Bequemer (kein Problem mit Stau/Parkplatzmangel, Wetter, Fahrtüchtigkeit)
- ☐ Flexibler als andere Verkehrsmittel
- ☐ Schneller als andere Verkehrsmittel
- ☐ Umweltfreundlicher als andere Verkehrsmittel
- ☐ Keine Alternative vorhanden (kein Pkw/Rad zur Verfügung oder gesundheitliche Gründe)
- ☐ Habe eine Zeitkarte und möchte diese nutzen
- ☐ Keine Angabe
- ☐ Anderer Grund: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.107 [= E.60] Welche Informationsangebote nutzen Sie zum Einholen von Informationen zum Bus- und Nahverkehrsangebot?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Website des Rhein-Neckar-Verkehr (rnv)
- ☐ Website des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN)
- ☐ App DB Navigator
- ☐ App StartInfo
- ☐ App myVRN
- ☐ Sonstige App
- ☐ Social Media
- ☐ Monitore im Fahrzeug
- ☐ Durchsagen in Fahrzeugen
- ☐ Dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen
- ☐ Haltestellenaushänge
- ☐ Flyer und Info-Broschüren der rnv
- ☐ Zeitung
- ☐ Mobilitätszentralen der rnv
- ☐ Telefonische Auskunft
- ☐ Verwandte/Bekannte
- ☐ Keine Nutzung dieser Medien

Nur Personen ab 14 Jahren

E.108 Ist Ihnen das Personen-Shuttle fips (On-Demand-Angebot) bekannt bzw. nutzen Sie dieses?

- ☐ Ist mir bekannt und ich nutze es regelmäßig
- ☐ Ist mir bekannt, aber ich nutze es nur selten
- ☐ Ist mir bekannt, aber ich nutze es nicht
- ☐ Ist mir nicht bekannt

Falls fips bekannt

E.109 Halten Sie den Qualitätszuschlag, den man für die fips-Nutzung zusätzlich zahlen muss, für angemessen?

Für eine Fahrt mit fips ist ein gültiger VRN-Fahrschein erforderlich. Inhaber von VRN-Jahres- oder Halbjahreskarten (z. B. Job-Ticket, Karte ab 60, Semester-Ticket, MAXX-Ticket und vergleichbare Angebote) zahlen einen Aufschlag von nur einem Euro pro Fahrt. Für alle anderen Fahrgäste beträgt die Zuzahlung zwei Euro pro Fahrt. Fahrgäste können ihre Fahrt mit fips auch ohne separates Ticket direkt über die App buchen. In diesem Fall wird nach dem VRN-Luftlinientarif abgerechnet und ein Qualitätszuschlag von zwei Euro erhoben.

- ☐ Aufpreis deutlich zu hoch
- ☐ Aufpreis zu hoch
- ☐ Aufpreis angemessen
- ☐ Aufpreis zu niedrig
- ☐ Aufpreis deutlich zu niedrig
- ☐ Kann ich nicht einschätzen

Nur Personen ab 14 Jahren

E.110 [= E.61] Wären Sie bereit, mehr für den ÖPNV zu zahlen, wenn es mehr direkte Verbindungen (ohne Umstieg) gäbe?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Magdeburg

Falls Rad oder Leihrad in den vergangenen 12 Monaten genutzt

E.111 [= E.45] Wie oft nutzen Sie normalerweise eine B+R-Anlage?

Eine B+R-Anlage ist eine Fahrradabstellanlage an einer S-, U- bzw. Straßenbahnhaltestelle und dient der kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln.

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Falls B+R-Anlage in den letzten 12 Monaten genutzt

E.112 [= E.46] Steht Ihr Fahrrad normalerweise länger als 8 Stunden in der Abstellanlage?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Nur Personen ab 14 Jahren, die erwerbstätig, in Ausbildung oder Schüler sind

E.113 [= E.27] Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz bzw. Ihre Schule erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Nur Personen ab 14 Jahren

E.114 [= E.28] Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Einkaufseinrichtungen für Ihre täglichen und regelmäßigen Einkäufe erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Nur Personen ab 14 Jahren

E.115 [= E.29] Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Ihre bevorzugten Standorte für Freizeitaktivitäten erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Marl

Nur Personen ab 14 Jahren

E.116 In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf im Fußverkehr?

Sie können maximal zwei Punkte auswählen.

- ☐ Raum für Fußgänger
- ☐ Zustand der Gehwege
- ☐ Wegweisung
- ☐ Beleuchtung
- ☐ Fußgängerüberwege
- ☐ Fußgängerfreundliche Ampeln
- ☐ Kein Verbesserungsbedarf
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.117 In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf im Radverkehr?

Sie können maximal zwei Punkte auswählen.

- ☐ Zustand der Radwege
- ☐ Abstellanlagen für Fahrräder
- ☐ Fahrradfreundliche Ampeln
- ☐ Wegweisung
- ☐ Trennung vom Autoverkehr
- ☐ Fahrradverleihsysteme
- ☐ Kein Verbesserungsbedarf
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.118 In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf bei Bus und Bahn?

Sie können maximal zwei Punkte auswählen.

- ☐ Ausbau des S-Bahn-Netzes
- ☐ Erweiterung des Busnetzes
- ☐ Barrierefreie Gestaltung
- ☐ Kürzere Takte im Busnetz
- ☐ Fahrpreise
- ☐ Sicherheit
- ☐ Kein Verbesserungsbedarf
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.119 In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf im Autoverkehr?

Sie können maximal zwei Punkte auswählen.

- ☐ Parkplatzangebot
- ☐ Zustand der Straßen
- ☐ Grüne Welle, wo möglich
- ☐ Verkehrsberuhigung
- ☐ Park & Ride
- ☐ Carsharing
- ☐ Kein Verbesserungsbedarf
- ☐ Sonstiges: _____

Monheim am Rhein

Falls Fahrrad oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.120 [= E.20] Wo stellen Sie Ihr Fahrrad an Ihrer Wohnung über Nacht gewöhnlich ab?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Fahrräder gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Fahrrad.

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox, Hauswand, Baum)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.121 [= E.74] Für welche Ziele/Zwecke könnten Sie sich vorstellen, On-Demand-Verkehre zu nutzen?

On-Demand-Verkehre sind Angebote zur Ergänzung des ÖPNV, bei denen die Fahrgäste auf Anfrage flexibel, d. h. ohne Fahrplan und vorgegebenen Linienweg, befördert werden. Die Nutzung solcher Angebote ist etwas teurer als die Mitfahrt in Bus und Bahn. Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Eigener Arbeitsplatz
- ☐ Eigene Ausbildungsstätte
- ☐ Eigene Schule
- ☐ Einkauf täglicher Bedarf
- ☐ Sonstiger Einkauf
- ☐ Behördengang, Arztbesuch
- ☐ Dienstleistungseinrichtung (z. B. Post, Bank, Friseur)
- ☐ Kultur, Theater, Kino
- ☐ Gaststätte/Kneipe
- ☐ Privater Besuch (fremde Wohnung)
- ☐ Erholung/Sport im Freien (auch Wandern/Hund ausführen o. ä.)
- ☐ Sportstätte (allgemein)
- ☐ Andere Freizeitaktivität
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren, die erwerbstätig, in Ausbildung oder Schüler sind

E.122 [= E.27] Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz bzw. Ihre Schule erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht

Nur Personen, die erwerbstätig sind

**E.123 Wie häufig nutzen Sie in der Regel den Bus in <Stadtname>?
Zum Arbeitsplatz?**

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Woche
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Falls Status Kind, Schüler/Schülerin, Student/Studentin, in Ausbildung

E.124 Zur Schule/Ausbildung/Kindereinrichtung?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Woche
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

E.125 Für Einkauf/Versorgung?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Woche
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

E.126 In der Freizeit?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Woche
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Nur Personen ab 14 Jahren

E.127 Hat sich Ihre Nutzung von Bus und Bahn verändert, seit Sie diese kostenfrei nutzen können?

Ich nutze Bus und Bahn nun ...

- ☐ Häufiger
- ☐ Etwas häufiger
- ☐ Keine Veränderung
- ☐ Etwas seltener
- ☐ Seltener

Falls Nutzung „Häufiger“ oder „Etwas häufiger“

E.128 Für welche Wegezwecke haben Sie Bus und Bahn nun häufiger genutzt?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Eigener Arbeitsplatz
- ☐ Schule/Ausbildung
- ☐ Kinderkrippe/-garten
- ☐ Einkauf/Dienstleistung
- ☐ Freizeit
- ☐ Sonstiges: _____

Falls Nutzung „Häufiger“ oder „Etwas häufiger“

E.129 Mit welchen Verkehrsmitteln haben Sie diese Wege vorher meistens zurückgelegt?

Bitte geben Sie alle Verkehrsmittel an.

- ☐ Zu Fuß
- ☐ Fahrrad
- ☐ Elektrofahrrad
- ☐ Leih-/Mietfahrrad
- ☐ Lastenfahrrad
- ☐ Elektrotretroller (E-Scooter)
- ☐ Moped/Motorrad/Motorroller
- ☐ Pkw als Fahrer im Haushalts-Pkw
- ☐ Pkw als Fahrer im Carsharing-Pkw
- ☐ Pkw als Fahrer im anderen Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer im Haushalts-Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer im Carsharing-PKW
- ☐ Pkw als Mitfahrer im anderen Pkw
- ☐ Bus
- ☐ Straßenbahn/Tram
- ☐ U-Bahn
- ☐ S-Bahn
- ☐ Nahverkehrszug
- ☐ Fernverkehrszug
- ☐ Fernbus
- ☐ Taxi
- ☐ Anderes: _____

Falls Nutzung „Keine Veränderung“, „Etwas seltener“ oder „Selten“

E.130 Warum hat sich Ihre Nutzungshäufigkeit von Bus und Bahn nicht verändert oder verringert?

- ☐ Bereits zuvor häufig genutzt
- ☐ Zu geringer Geltungsbereich
- ☐ Keine Verbindungen zu meinem Zielen
- ☐ Fahrt dauert zu lange
- ☐ Kein Interesse an der Nutzung von Bus und Bahn
- ☐ Ich mache derzeit weniger Wege
- ☐ Angst vor Ansteckung
- ☐ Das Fahren mit Maske ist unangenehm
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.131 Wie bewerten Sie das Angebot der kostenfreien Fahrkarte für Bus und Bahn im Allgemeinen?

- ☐ Gut
- ☐ Eher gut
- ☐ Neutral
- ☐ Eher schlecht
- ☐ Schlecht
- ☐ Kenne ich nicht

Nur Personen ab 14 Jahren

E.132 Waren Sie schon vor Einführung des Monheim-Passes Zeitkartenbesitzer(in)?

- ☐ Ja, Ticket der Preisstufe A
- ☐ Ja, Ticket der Preisstufe B
- ☐ Nein

Nur Personen ab 14 Jahren

E.133 Wie oft nutzen Sie die Möglichkeit des Anschlusstickets?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Gar nicht, kenne die Möglichkeit nicht
- ☐ Gar nicht, ist mir zu umständlich
- ☐ Gar nicht, kein Bedarf

Nur Personen ab 14 Jahren

E.134 Welche Informationsangebote nutzen Sie zum Einholen von Informationen zum Bus- und Nahverkehrsangebot in <Stadtname>?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ BSM-Internetseite
- ☐ BSM-Facebook-Seite
- ☐ BSM-Telefonhotline
- ☐ BSM-Kundencenter am Busbahnhof
- ☐ BSM-Verkaufsstellen
- ☐ BSM-Haltestellen
- ☐ BSM-Fahrplanbuch
- ☐ Verwandte/Bekannte
- ☐ App-Lösungen von VRR/VRS/DB
- ☐ Internetseiten von VRR/VRS/DB
- ☐ Keine Nutzung dieser Medien

Nur Personen ab 14 Jahren

E.135 Welche Maßnahmen müssten in <Stadtname> getroffen werden, damit Sie das Busangebot in <Stadtname> öfter nutzen?

Sie können maximal drei Aussagen auswählen.

- ☐ Die Busse sollten häufiger fahren.
- ☐ Die Haltestellen sollten näher an der Wohnung liegen.
- ☐ Die Haltestellen sollten näher am Ziel liegen.
- ☐ Die Busse sollten besser aufeinander abgestimmt sein.
- ☐ Die Busse sollten besser auf die S-Bahn abgestimmt sein.
- ☐ Die Busse sollten pünktlicher fahren.
- ☐ Die Haltestellen sollten sauberer sein.
- ☐ Die Reisezeit sollten kürzer sein.
- ☐ Es sollte mehr Radabstellanlagen an Haltestellen geben.
- ☐ Die Umstiege sollten barrierefrei sein.
- ☐ Die Sicherheit an den Haltestellen sollte höher sein.
- ☐ Keine Maßnahmen – ich fahre bereits sehr häufig mit dem Bus
- ☐ Keine Maßnahmen – ich möchte das Busangebot nicht öfter nutzen
- ☐ Sonstiges: _____

München

Nur Personen ab 14 Jahren

E.136 Hatten Sie im Jahr 2022 innerhalb der Stadt <Stadtname> einen Verkehrsunfall und mit welchem Verkehrsmittel waren Sie dabei unterwegs?

Bitte geben Sie auch „ja“ an, falls nur ein geringer Personenschaden (z. B. Prellung nach einem Sturz) oder leichter Sachschaden aufgetreten ist. Sollten Sie in den vergangenen Monaten mehrere Unfälle erlitten haben, so beantworten Sie bitte die folgenden Fragen für Ihren letzten Unfall.

- ☐] Nein
- ☐] Ja, Unfall in einem Pkw
- ☐] Ja, Unfall auf einem Fahrrad/Pedelec/E-Bike
- ☐] Ja, Unfall zu Fuß
- ☐] Ja, Unfall auf einem E-Tretroller
- ☐] Ja, Unfall auf einem Moped/Motorrad/Motorroller
- ☐] Ja, Unfall in einem Lkw
- ☐] Ja, Unfall in einem Bus
- ☐] Ja, Unfall in einer Tram
- ☐] Ja, Unfall in einem sonstigen Verkehrsmittel

Falls Unfall

E.137 War noch jemand anderes an dem Unfall beteiligt?

- ☐] Nein (Alleinunfall)
- ☐] Ja, Unfallgegner war Pkw
- ☐] Ja, Unfallgegner war Fahrrad/Pedelec/E-Bike
- ☐] Ja, Unfallgegner war Fußgänger
- ☐] Ja, Unfallgegner war E-Tretroller
- ☐] Ja, Unfallgegner war Moped/Motorrad/Motorroller
- ☐] Ja, Unfallgegner war Lkw
- ☐] Ja, Unfallgegner war Bus
- ☐] Ja, Unfallgegner war Tram
- ☐] Ja, Unfallgegner war sonstiges Verkehrsmittel
- ☐] Ja, aber Unfallgegner nicht bekannt

Falls Unfall

E.138 Wurde der Unfall polizeilich erfasst?

- ☐] Ja, der Unfall wurde polizeilich erfasst
- ☐] Nein, der Unfall wurde nicht polizeilich erfasst
- ☐] Ist mir nicht bekannt

Nur Personen ab 14 Jahren

E.139 Bei welchen Aspekten soll die Stadt aktiver werden, damit das Zufußgehen in <Stadtname> für mich persönlich attraktiver wird?

Sie können maximal drei Aspekte auswählen.

- ☐ Ausreichende Gehwegbreiten
- ☐ Mehr Möglichkeiten zum sicheren Überqueren von Straßen
- ☐ Kürzere Wartezeiten an Ampeln
- ☐ Mehr Orientierungshilfen (z. B. Wegweiser)
- ☐ Mehr Begrünung und Verschattung
- ☐ Mehr Beleuchtung
- ☐ Mehr Sitzmöglichkeiten
- ☐ Mehr Toiletten
- ☐ Keine Radfahrenden oder E-Tretroller-Fahrenden auf Gehwegen
- ☐ Keine geparkten Fahrzeuge (z. B. Auto, E-Tretroller) auf den Gehwegen
- ☐ Weniger Sondernutzungen (z. B. Außengastronomie, Werbeaufsteller, Verkaufsflächen)
- ☐ Keiner dieser Aspekte
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.140 Welche Barrieren oder Hindernisse begegnen Ihnen auf Ihren Wegen in der Stadt <Stadtname>?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Hohe Bordsteinkanten
- ☐ Unebene oder rutschige Oberflächen
- ☐ Fehlende Barrierefreiheit durch z. B. fehlende Rampen
- ☐ Vorübergehende Hindernisse (z. B. parkende Autos oder E-Tretroller, Werbeaufsteller)
- ☐ Nicht erkennbare Gefahrenstellen (z. B. an Baustellen)
- ☐ Schlecht lesbare Informationstafeln (elektronisch/analog)
- ☐ Schwierigkeiten beim Auffinden von Übergängen an Ampeln (z. B. Signale zu leise oder fehlende Auffindstreifen)
- ☐ Schwierigkeiten beim Auffinden von U-Bahnabgängen
- ☐ Nicht funktionierende Aufzüge oder Rolltreppen an Haltestellen des ÖPNV
- ☐ Schwierigkeiten beim Ein-/Ausstieg in Bus, Tram oder Bahn
- ☐ Fahrzeuge des ÖPNV halten nicht am vorgesehenen Einstiegsfeld
- ☐ Fehlende Ansage bei mehreren ÖPNV-Linien an gleicher Haltestelle
- ☐ Keine Barrieren oder Hindernisse
- ☐ Sonstiges: _____

Neuss

Falls Fahrrad oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.141 [= E.20] Wo stellen Sie Ihr Fahrrad an Ihrer Wohnung über Nacht gewöhnlich ab?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Fahrräder gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Fahrrad.

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox, Hauswand, Baum)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____

Oberursel (Taunus)

(Frage auf Haushaltsebene)

E.142 Können Sie über einen privaten Pkw-Stellplatz an Ihrer Wohnung verfügen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Ja, Garage/Carport
- ☐ Ja, offener Stellplatz
- ☐ Ja, in einer privaten Tiefgarage
- ☐ Ja, anderer Art (z. B. Mehrfachparker...)
- ☐ Nein, da er etwas kosten würde (Miete für Stellplatz)
- ☐ Nein, da eine Herstellung beim Hausbau nicht gefordert wurde (Stellplatzsatzung)
- ☐ Nein, da kein Platz auf dem Grundstück vorhanden ist
- ☐ Nein, da seitens Vermieter kein Stellplatz zur Verfügung gestellt wird
- ☐ Nein, da der eigentliche Stellplatz/Garage/Carport anderweitig genutzt wird (Werkstatt, Lager, usw.)
- ☐ Weiß nicht

(Frage auf Haushaltsebene, falls Pkw im Haushalt)

E.143 Wo parken Sie Ihren Pkw normalerweise an Ihrer Wohnung?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Pkw gibt, antworten Sie bitte für den meistgenutzten Pkw.

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Auf einem eigenen Stellplatz auf dem Privatgrundstück (Eigenbesitz)
- ☐ Auf einem eigenen Stellplatz auf dem Privatgrundstück (gemietet)
- ☐ Vor der eigenen Zufahrt im öffentlichen Straßenraum
- ☐ Am Fahrbahnrand in der Nähe (bis zu 300 m Fußweg)
- ☐ Am Fahrbahnrand weiter weg (mehr als 300 m Fußweg)
- ☐ Auf einem kostenfreien Parkplatz im öffentlichen Raum (bis zu 300 m Fußweg)
- ☐ Auf einem kostenfreien Parkplatz im öffentlichen Raum (mehr als 300 m Fußweg)
- ☐ Auf einem kostenpflichtigen Parkplatz/Tiefgarage (bis zu 300 m Fußweg)
- ☐ Auf einem kostenpflichtigen Parkplatz/Tiefgarage (mehr als 300 m Fußweg)
- ☐ Sehr unterschiedlich

Falls Fahrrad oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.144 Wo stellen Sie Ihr Fahrrad an Ihrer Wohnung über Nacht gewöhnlich ab?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Fahrräder gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Fahrrad.

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes mit Fahrradabstellanlage (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes ohne Fahrradabstellanlage (z. B. Hauswand, Baum, Zaun)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradabstellanlage (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradabstellanlage (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild, Zaun)
- ☐ Anderer Ort: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.145 Mit welchem Verkehrsmittel fahren Sie am häufigsten in die Oberurseler Innenstadt?

Die Innenstadt umfasst den Bereich zwischen Bahnhof, Berliner Straße, Füller-Altkönigstraße und Portstraße.

- ☐ Zu Fuß
- ☐ Fahrrad
- ☐ Leih-/Mietfahrrad
- ☐ Lastenfahrrad
- ☐ Elektrotretroller (E-Scooter)
- ☐ Moped/Motorrad/Motorroller
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im Haushalts-Pkw
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im Carsharing-Pkw
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im anderen Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im Haushalts-Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im Carsharing-Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im anderen Pkw
- ☐ Bus
- ☐ U-Bahn
- ☐ S-Bahn
- ☐ Nahverkehrszug
- ☐ Taxi
- ☐ Anderes: _____

Offenburg

Nur Personen ab 14 Jahren

E.146 Was ist Ihnen vom „Einfach Mobil in Offenburg“-Angebot bekannt?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Mobilitätsstation
- ☐ Stadtbus
- ☐ Carsharing/öffentliches Mietfahrrad/öffentliches Miet-Lastenrad
- ☐ Mobilitätskarte
- ☐ Radhaus/Fahrradbox
- ☐ Kenne ich nicht

Nur Personen, die erwerbstätig sind

E.147 Welche Angebote im betrieblichen Mobilitätsmanagement gibt es bei Ihrem Arbeitgeber?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Jobticket
- ☐ Sonstiger Zuschuss zum ÖPNV
- ☐ Dienstwagen
- ☐ Vergünstigte Carsharing-Nutzung
- ☐ JobRad/Fahrradleasing
- ☐ Leihrad am Arbeitsplatz
- ☐ Überdachte/abschließbare Fahrradabstellanlagen
- ☐ Ladestation für Elektro-Pkw/Elektrofahrrad
- ☐ Duschen/Trockenschränke
- ☐ Mitfahrplattform „Pendlerportal.de“
- ☐ Ich kenne keine Angebote
- ☐ Ich habe keinen Arbeitgeber
- ☐ Sonstiges: _____

Osnabrück/Osnabrücker Umland

Falls Pkw, Rad oder Leihrad in den vergangenen 12 Monaten genutzt

E.148 Wie oft nutzen Sie normalerweise eine kostenfreie P+R-Anlage oder eine B+R-Anlage?

Eine P+R-Anlage ist Parkplatz, eine B+R-Anlage eine Fahrradabstellanlage an einer Bahn- oder Bushaltestelle. Die Anlagen dienen der kombinierten Nutzung von Pkw und Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Paderborn

Nur Personen ab 14 Jahren, die erwerbstätig, in Ausbildung oder Schüler sind

E.149 Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz bzw. Ihre Schule erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Nur Personen ab 14 Jahren

E.150 Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln die Altstadt erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Pforzheim

Nur Personen ab 14 Jahren

E.151 Wie sicher fühlen Sie sich auf Ihren alltäglichen Wegen in <Stadtname>?

Gemeint ist Ihr Sicherheitsgefühl hinsichtlich der Verkehrssicherheit.

Zu Fuß

☐ Sehr sicher

☐ Sicher

☐ Unsicher

☐ Sehr sicher

☐ Keine Angabe

Mit dem Fahrrad

☐ Sehr sicher

☐ Sicher

☐ Unsicher

☐ Sehr sicher

☐ Keine Angabe

Mit dem Öffentlichen Nahverkehr

☐ Sehr sicher

☐ Sicher

☐ Unsicher

☐ Sehr sicher

☐ Keine Angabe

Mit dem Auto

☐ Sehr sicher

☐ Sicher

☐ Unsicher

☐ Sehr sicher

☐ Keine Angabe

Regensburg

Falls Pkw vorhanden (Frage auf Haushaltsebene, Am häufigsten genutzter Pkw)

E.152 Am häufigsten genutzter Pkw: Wie schätzen Sie die Parksituation am üblichen Parkplatz für diesen Pkw ein?

- ☐] Parken ist jederzeit völlig problemlos möglich
- ☐] Parken ist meistens problemlos möglich
- ☐] Parken ist manchmal problemlos möglich, manchmal schwierig
- ☐] Parken ist schwierig und im Allgemeinen mit Suchzeiten verbunden
- ☐] Parken ist sehr schwierig und im Allgemeinen mit längeren Suchzeiten

Falls Summe Pkw größer 1 (Frage auf Haushaltsebene, Am zweithäufigsten genutzter Pkw)

E.153 Am zweithäufigsten genutzter Pkw: Wie schätzen Sie die Parksituation am üblichen Parkplatz für diesen Pkw ein?

- ☐] Parken ist jederzeit völlig problemlos möglich
- ☐] Parken ist meistens problemlos möglich
- ☐] Parken ist manchmal problemlos möglich, manchmal schwierig
- ☐] Parken ist schwierig und im Allgemeinen mit Suchzeiten verbunden
- ☐] Parken ist sehr schwierig und im Allgemeinen mit längeren Suchzeiten

Falls Summe Pkw größer 2 (Frage auf Haushaltsebene, Am dritthäufigsten genutzter Pkw)

E.154 Am dritthäufigsten genutzter Pkw: Wie schätzen Sie die Parksituation am üblichen Parkplatz für diesen Pkw ein?

- ☐] Parken ist jederzeit völlig problemlos möglich
- ☐] Parken ist meistens problemlos möglich
- ☐] Parken ist manchmal problemlos möglich, manchmal schwierig
- ☐] Parken ist schwierig und im Allgemeinen mit Suchzeiten verbunden
- ☐] Parken ist sehr schwierig und im Allgemeinen mit längeren Suchzeiten

Nur Personen ab 14 Jahren, die erwerbstätig oder in Ausbildung sind

E.155 Wie schätzen Sie die Parksituation an Ihrem Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz ein?

- ☐] Parken ist jederzeit völlig problemlos möglich
- ☐] Parken ist meistens problemlos möglich
- ☐] Parken ist manchmal problemlos möglich, manchmal schwierig
- ☐] Parken ist schwierig und im Allgemeinen mit Suchzeiten verbunden
- ☐] Parken ist sehr schwierig und im Allgemeinen mit längeren Suchzeiten verbunden

Nur Personen ab 14 Jahren

E.156 Wie bewerten Sie die Erreichbarkeit der Altstadt?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Nur Personen ab 14 Jahren

E.157 Wie oft haben Sie in den vergangenen 12 Monaten die Altstadt besucht?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Nur Personen ab 14 Jahren

E.158 Welche drei wichtigsten Maßnahmen müssten in <Stadtname> getroffen werden, damit Sie das Busangebot in <Stadtname> öfter nutzen?

Sie können maximal drei Aussagen auswählen.

- ☐ Die Busse sollten häufiger fahren.
- ☐ Die Haltestellen sollten näher an der Wohnung liegen.
- ☐ Die Haltestellen sollten näher am Ziel liegen.
- ☐ Die Busse sollten besser aufeinander abgestimmt sein.
- ☐ Die Busse sollten pünktlicher sein.
- ☐ Die Reisezeiten sollten kürzer sein.
- ☐ Die Umstiege sollten barrierefrei sein.
- ☐ Es sollte mehr Radabstellanlagen an Haltestellen geben.
- ☐ Die Haltestellen sollten sauberer sein.
- ☐ Die Sicherheit an den Haltestellen sollte höher sein.
- ☐ Die Fahrpreise müssten günstiger sein.
- ☐ Keine Maßnahmen – ich fahre bereits sehr häufig mit dem Bus
- ☐ Keine Maßnahmen – ich möchte das Busangebot nicht öfter nutzen
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.159 An welchem Ort wünschen Sie sich eine bessere Anbindung mit Bus und Bahn?

Straße/Örtlichkeit: _____

- ☐ Keine Angabe

Nur Personen ab 14 Jahren

E.160 An welchen Tagen haben Sie Bedarf an Fahrten mit Bus und Bahn?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Montag bis Freitag
- ☐ Samstag
- ☐ Sonntag, Feiertag
- ☐ Ich habe keinen Bedarf

Nur Personen, die erwerbstätig sind

E.161 Wie oft haben Sie bei Ihrem Arbeitsweg Bedarf an Fahrten mit Bus und Bahn?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Nur Personen ab 14 Jahren

E.162 Wie oft haben Sie bei Ihren Freizeitaktivitäten Bedarf an Fahrten mit Bus und Bahn?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Nur Personen ab 14 Jahren

E.163 Zu welchen Tageszeiten haben Sie Bedarf an Fahrten mit dem Bus/der Bahn?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Zu keiner Tageszeit
- ☐ 05:00–06:00 Uhr
- ☐ 06:00–09:30 Uhr
- ☐ 09:30–14:30 Uhr
- ☐ 14:30–18:30 Uhr
- ☐ 18:30–20:00 Uhr
- ☐ 20:00–00:30 Uhr
- ☐ 00:30–05:00 Uhr, und zwar um _____ Uhr

Nur Personen ab 14 Jahren

E.164 Würden Sie innerhalb des Stadtgebietes Ring- bzw. Tangentialbuslinien nutzen? Geben Sie bitte bei der gewünschten Verbindung Start- und Zielhaltestelle an.

Tangentialbuslinien sind Buslinien, die zwischen verschiedenen Stadt- bzw. Ortsteilen verkehren, jedoch nicht direkt durch das Stadtzentrum führen.

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls ja

E.165 Geben Sie bitte bei der gewünschten Verbindung Start- und Zielhaltestelle an.

Tangentialbuslinien sind Buslinien, die zwischen verschiedenen Stadt- bzw. Ortsteilen verkehren, jedoch nicht direkt durch das Stadtzentrum führen.

Starthaltestelle _____

Zielhaltestelle _____

Region Braunschweig

Salzgitter (Regiopole, Schienenanbindung)
Goslar (Zentrale Stadt, Schienenanbindung)
Mittelstadt, Schienenanbindung (Peine, Gifhorn, Wolfenbüttel)
Kleinstädtischer, dörflicher Raum (mit Schienenanbindung)
Kleinstädtischer, dörflicher Raum (ohne Schienenanbindung)
Städtischer Raum (mit Schienenanbindung)
Städtischer Raum (ohne Schienenanbindung)

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „Täglich oder fast täglich“, „An 3 bis 4 Tagen pro Woche“, „An 1 bis 2 Tagen pro Woche“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.166 Aus welchen Gründen nutzen Sie den Öffentlichen Nahverkehr?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bin es gewohnt, den Öffentlichen Nahverkehr zu nutzen
- ☐ Preislich günstiger als andere Verkehrsmittel
- ☐ Bequemer (z. B. kein Stau/Parkplatzmangel, wetterunabhängig, Nachtleben)
- ☐ Flexibler als andere Verkehrsmittel
- ☐ Schneller als andere Verkehrsmittel
- ☐ Umweltfreundlicher als andere Verkehrsmittel
- ☐ Keine Alternative vorhanden (kein Pkw/Rad zur Verfügung)
- ☐ Bin aus persönlichen Gründen auf den Öffentlichen Nahverkehr angewiesen (z. B. gesundheitliche Gründe, zeitweise kein Führerschein, Unsicherheit im Straßenverkehr)
- ☐ Habe eine Zeitkarte und möchte diese nutzen
- ☐ Kann die Fahrzeit gut für andere Dinge nutzen (lesen, Handy, arbeiten, Umgebung genießen, entspannen)
- ☐ Keine Angabe
- ☐ Anderer Grund: _____

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1-3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.167 [= E.11] Aus welchen Gründen nutzen Sie den Öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur selten?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bin es nicht gewohnt, den Öffentlichen Nahverkehr zu nutzen
- ☐ Kenne (Ab-)Fahrzeiten und Linienverbindungen nicht
- ☐ Zu teuer
- ☐ Kein passendes Ticketangebot
- ☐ Angebot nicht bedarfsgerecht (Verbindung, Fahrplan, Entfernung zur Haltestelle usw.)
- ☐ Tarif ist zu unübersichtlich
- ☐ Zu unflexibel/umständlich zu nutzen
- ☐ Unbequem, keine Transportmöglichkeiten (z.B. für Taschen, Koffern, Rollatoren, Kinderwagen)
- ☐ Zu lange Reisezeit
- ☐ Nicht zuverlässig/unpünktlich
- ☐ Fühle mich in Bus und Stadtbahn nicht wohl bzw. unsicher
- ☐ Zu viel Gedränge, zu wenig Privatheit
- ☐ Öffentliche Verkehrsmittel sind nicht hoch angesehen
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Anderer Grund: _____

Falls Fahrrad und Leihfahrrad in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.168 [= E.12] Aus welchen Gründen nutzen Sie das Fahrrad nicht oder nur selten?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bin es nicht gewohnt, das Fahrrad zu nutzen
- ☐ Ist mir zu langsam
- ☐ Habe zu lange Wege
- ☐ Fehlende Fahrradinfrastruktur (Radwege, Schutzstreifen, Fahrradstraßen usw.)
- ☐ Fehlende oder schwer zugängliche Abstellmöglichkeiten
- ☐ Zu wetterabhängig
- ☐ Unsicherheit in Bezug auf Kriminalität
- ☐ Unsicherheit in Bezug auf Verkehrssicherheit
- ☐ Mir steht kein Fahrrad zur Verfügung
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Anderer Grund: _____

Falls einzelne Wege ausschließlich zu Fuß in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.169 [= E.13] Aus welchen Gründen gehen Sie nicht oder nur selten einzelne Wege ausschließlich zu Fuß?

Gemeint sind Wege, auf denen Sie ausschließlich zu Fuß gehen und dabei keine anderen Verkehrsmittel nutzen.

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Wege sind mir zu weit
- ☐ Bin es nicht gewohnt, Wege zu Fuß zu gehen
- ☐ Fehlende Sitzmöglichkeiten
- ☐ Gehwege sind zu schmal
- ☐ Gehwege sind unkomfortabel (uneben, nicht rutschfest, Schäden)
- ☐ Gehwege sind nicht gut beleuchtet
- ☐ Zu wetterabhängig
- ☐ Unsicherheit in Bezug auf Kriminalität
- ☐ Unsicherheit in Bezug auf Verkehrssicherheit
- ☐ Muss oft Kinder oder andere Personen bringen oder holen
- ☐ Muss oft viel transportieren
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Anderer Grund: _____

Nur Personen ab 17 Jahren

E.170 Welche der folgenden Aussagen treffen auf Sie zu?

Gehen Sie davon aus, dass das jeweilige Angebot an Ihrem Wohnort vorhanden ist.

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Ich finde, Carsharing ist generell eine gute Sache.
- ☐ Ich kann mir vorstellen, Carsharing regelmäßig zu nutzen.
- ☐ Ich finde, Leih-/Mietfahrräder sind generell eine gute Sache.
- ☐ Ich kann mir vorstellen, Leih-/Mietfahrräder regelmäßig zu nutzen.
- ☐ Ich finde, Mitfahrgelegenheiten über eine Online-Plattform sind generell eine gute Sache.
- ☐ Ich kann mir vorstellen, Mitfahrgelegenheiten über eine Online-Plattform als Fahrer/Fahrerin oder Mitfahrer/Mitfahrerin regelmäßig zu nutzen.
- ☐ Ich kann mir vorstellen, meinen eigenen Pkw anderen Personen über eine (Online-)Plattform anzubieten.
- ☐ Ich finde, Elektrotretroller (E-Scooter) sind generell eine gute Sache.
- ☐ Ich kann mir vorstellen, Elektrotretroller (E-Scooter) regelmäßig zu nutzen.
- ☐ Keine dieser Aussagen

Nur Personen mit Pkw-Führerschein, die Schüler/Schülerin, Student/Studentin, in Ausbildung oder erwerbstätig sind

E.171 [= E.15] Wenn Sie mit dem Auto (als Fahrer/Fahrerin) zu Ihrem Arbeitsplatz/Ausbildungsplatz bzw. Ihrer Schule/Hochschule fahren, wo parken Sie Ihr Auto üblicherweise?

Auf Parkplatz des Arbeitgebers bzw. der Schule/Hochschule

☐ Unentgeltlich

☐ Gegen ein Entgelt

Im öffentlichen Straßenraum

☐ Unentgeltlich

☐ Gegen ein Entgelt (Parkgebühren)

Tiefgarage/Parkhaus/Großparkplatz

☐ Unentgeltlich

☐ Gegen ein Entgelt (Parkgebühren)

Anderer Ort: _____

☐ Unentgeltlich

☐ Gegen ein Entgelt (Parkgebühren)

☐ Ich fahre nicht mit dem Auto zur Arbeit/Ausbildung bzw. Schule/Hochschule

Falls Fahrrad und Leihfahrrad in den letzten 12 Monaten genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.172 Wenn Sie eine Fahrt mit dem Fahrrad planen, welche Auskunftsmethoden nutzen Sie, um die Fahrt zu planen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Google Maps
- ☐ Apple-Kartendienst „Karte“
- ☐ Komoot
- ☐ Strava
- ☐ Bike Citizens
- ☐ Bikemap
- ☐ Ich nutze keinen Dienst
- ☐ Anderer Dienst: _____

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.173 Wenn Sie eine Fahrt mit dem ÖPNV planen, welche Auskunftsmethoden nutzen Sie, um die Fahrt zu planen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ App meines lokalen Verkehrsunternehmens
- ☐ Google Maps
- ☐ DB Navigator oder bahn.de
- ☐ VRB-Website und VRB-App
- ☐ Fahrplaner-App und Website
- ☐ Ich nutze keinen Dienst
- ☐ Anderer Dienst: _____

Falls Auto oder Carsharing in den letzten 12 Monaten genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.174 Wenn Sie eine Fahrt mit dem Pkw planen, welche Auskunftsmethoden nutzen Sie, um die Fahrt zu planen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Google Maps
- ☐ Apple-Kartendienst „Karte“
- ☐ HERE Maps
- ☐ ADAC Routenplaner
- ☐ Falk Maps
- ☐ Ich nutze keinen Dienst
- ☐ Anderer Dienst: _____

Rostock

Nur Personen mit Pkw-Führerschein

E.175 Wie oft haben Sie als Fahrer eines Kfz (auch in Ausübung Ihres Berufes) in den vergangenen 12 Monaten den Warnowtunnel genutzt?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 3 bis 4 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Woche
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- ☐ An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Rüsselsheim

Nur Personen ab 14 Jahren

E.176 Fühlen Sie sich auf Ihren alltäglichen Wegen sicher?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Ja
- ☐ Nein, fehlende Beleuchtung
- ☐ Nein, uneinsehbare Bereiche
- ☐ Nein, unangenehme Personen
- ☐ Nein, fehlende/mangelhafte Radverkehrsanlage
- ☐ Nein, fehlende Querungsstelle (Ampel, Mittelinsel, Zebrastreifen usw.)
- ☐ Nein, sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren, die erwerbstätig, in Ausbildung oder Schüler sind

E.177 [= E.27] Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz bzw. Ihre Schule erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Nur Personen ab 14 Jahren

E.178 [= E.28] Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Einkaufseinrichtungen für Ihre täglichen und regelmäßigen Einkäufe erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Nur Personen ab 14 Jahren

E.179 [= E.29] Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Ihre bevorzugten Standorte für Freizeitaktivitäten erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Sindelfingen

Nur Personen ab 14 Jahren

E.180 [= E.1] Welche Mobilitätsangebote in <Stadtname> kennen Sie?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Carsharing-Angebot von „Stadtmobil Stuttgart“
- ☐ Carsharing-Angebot von „Share Now“ (ehem. car2go)
- ☐ Carsharing-Angebot von Deer
- ☐ Fahrrad- und Pedelec-Verleihsystem RegioRadStuttgart
- ☐ Lastenrad-Verleihangebot des ADFC Böblingen/Sindelfingen
- ☐ S-Bahn Linie S1 (Kirchheim u. T.–Stuttgart–Böblingen–Herrenberg)
- ☐ S-Bahn-Linie S60 (Renningen–Sindelfingen–Böblingen)
- ☐ Regionalbahn RB46 „Schönbuchbahn“ (Böblingen–Dettenhausen)
- ☐ Regionalbahn RB14 (Stuttgart–Herrenberg–Horb/Freudenstadt)
- ☐ Stadtbusverkehr Böblingen/Sindelfingen
- ☐ Verschiedenen Regionalbusverkehre
- ☐ Busangebote der SSB AG
- ☐ Taxiangebot
- ☐ Keines dieser Angebote

Nur Personen ab 14 Jahren

E.181 [= E.2] Welche Tarifangebote des Öffentlichen Verkehrs in <Stadtname> kennen Sie?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ StadtTicket Böblingen/Sindelfingen des VVS
- ☐ FirmenTicket des VVS
- ☐ „bwegt“-Ticket
- ☐ MetropoLTagesTicket
- ☐ Keines dieser Angebote

Nur Personen ab 14 Jahren

E.182 [= E.9] Wo parken Sie in der Innenstadt üblicherweise?

- ☐ Parkhäuser/Tiefgaragen
- ☐ Öffentlicher Straßenraum
- ☐ Private Stellplätze der Läden/Dienstleistungsangebote
- ☐ Ich parke nicht in der Innenstadt

Falls „Öffentlicher Straßenraum“ oder „Private Stellplätze der Läden/Dienstleistungsangebote“

E.183 [= E.10] Was müsste passieren, damit Sie häufiger in den Parkhäusern/Tiefgaragen parken?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bessere Wegweisung zu den Parkhäusern/Tiefgaragen
- ☐ Bessere Ausstattung der Parkhäuser/Tiefgaragen (Wegweisung, Parkplatzanzeige, Beleuchtung, Bezahlungsmöglichkeiten)
- ☐ Parkgebühren günstiger als im öffentlichen Raum
- ☐ Höheres Sicherheitsgefühl

Singen (Hohentwiel)

Falls Fahrrad oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.184 [= E.20] Wo stellen Sie Ihr Fahrrad an Ihrer Wohnung über Nacht gewöhnlich ab?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Fahrräder gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Fahrrad.

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox, Hauswand, Baum)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.185 Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln die Innenstadt erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.186 [= E.21] Was müsste verbessert werden, damit Sie den Öffentlichen Nahverkehr (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bessere Fahrzeuge
- ☐ Haltestellenausstattung
- ☐ Preis
- ☐ Taktzeiten
- ☐ Geschwindigkeit
- ☐ Lage der Haltestellen
- ☐ Liniennetz
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Falls Fahrrad in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.187 [= E.22] Was müsste verbessert werden, damit Sie das Fahrrad (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Radwegenetz
- ☐ Beschaffenheit/Oberfläche der Fahrradwege
- ☐ Sichere Führung der Fahrradwege
- ☐ Wegweisung/Beschilderung
- ☐ Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- ☐ Ausleihmöglichkeit Lastenfahrrad
- ☐ Bedingungen Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr
- ☐ Anschaffung/Zustand eigenes Fahrrad
- ☐ Meine eigene Motivation
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.188 [= E.23] Was müsste verbessert werden, damit Sie (öfter) zu Fuß gehen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Breite der Gehwege
- ☐ Beschaffenheit/Oberfläche der Gehwege
- ☐ Barrierefreiheit der Gehwege
- ☐ Verschattung der Gehwege
- ☐ Beleuchtung der Gehwege
- ☐ Sitzmöglichkeiten entlang der Wege
- ☐ Sicherheit in Bezug auf Kriminalität
- ☐ Sicherheit in Bezug auf Verkehrssicherheit
- ☐ Wegweisung/Beschilderung
- ☐ Kürzere Wartezeiten an den Ampeln
- ☐ Querungsmöglichkeiten
- ☐ Weniger Autos
- ☐ Meine eigene Motivation
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen mit Pkw-Führerschein

E.189 [= E.24] Würden Sie Carsharing in <Stadtname> nutzen, wenn es ein entsprechendes Angebot gäbe?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Nur Personen ab 14 Jahren, die erwerbstätig oder in Ausbildung sind

E.190 [= E.155] Wie schätzen Sie die Parksituation an Ihrem Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz ein?

- ☐ Parken ist jederzeit völlig problemlos möglich
- ☐ Parken ist meistens problemlos möglich
- ☐ Parken ist manchmal problemlos möglich, manchmal schwierig
- ☐ Parken ist schwierig und im Allgemeinen mit Suchzeiten verbunden
- ☐ Parken ist sehr schwierig und im Allgemeinen mit längeren Suchzeiten verbunden

Nur Personen ab 14 Jahren, die erwerbstätig, in Ausbildung oder Schüler sind

E.191 [= E.27] Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz bzw. Ihre Schule erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Nur Personen ab 14 Jahren

E.192 [= E.28] Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Einkaufseinrichtungen für Ihre täglichen und regelmäßigen Einkäufe erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Nur Personen ab 14 Jahren

E.193 [= E.29] Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Ihre bevorzugten Standorte für Freizeitaktivitäten erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Solingen

Falls Fahrrad oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.194 Wo stellen Sie Ihr Fahrrad an Ihrer Wohnung über Nacht gewöhnlich ab?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Fahrräder gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Fahrrad.

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage bzw. über Aufzug)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Hauswand, Baum)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes gesichert (z. B. Fahrradbox, Fahrradgarage)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.195 Gibt es auf Ihren alltäglichen Wegen Barrieren/Hindernisse?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Nein
- ☐ Ja, Orientierungsschwierigkeiten für Sehbehinderte
- ☐ Ja, unebene Gehwegoberflächen
- ☐ Ja, hohe Bordsteinkanten
- ☐ Ja, verkehrswidriges Parken
- ☐ Ja, Schwierigkeiten beim Ein-/Ausstieg in Bus und Bahn
- ☐ Ja, Verspätung bei Bus und Bahn
- ☐ Ja, Stau
- ☐ Ja, Qualität der Radwege
- ☐ Ja, fehlende Radwege
- ☐ Ja, fehlende Gehwege
- ☐ Ja, sonstiges: _____

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.196 [= E.25] Aus welchen Gründen nutzen Sie den Öffentlichen Nahverkehr nicht oder nur selten?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bin es nicht gewohnt, den Öffentlichen Nahverkehr zu nutzen
- ☐ Zu teuer
- ☐ Schlechtes Angebot (Verbindung, Fahrplan, Entfernung zur Haltestelle usw.)
- ☐ Zu unflexibel/unbequem/umständlich
- ☐ Zu langsam
- ☐ Zu unzuverlässig
- ☐ Fühle mich in Bus und Bahn nicht wohl bzw. unsicher/zu viel Gedränge
- ☐ Bin nie oder selten in <Stadtname> unterwegs/habe keine Wege
- ☐ Keine Angabe
- ☐ Anderer Grund: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.197 Fühlen Sie sich auf Ihren alltäglichen Wegen sicher?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Ja
- ☐ Nein, fehlende Beleuchtung
- ☐ Nein, uneinsehbare Bereiche
- ☐ Nein, unangenehme Personen
- ☐ Nein, fehlende/mangelhafte Radverkehrsanlage
- ☐ Nein, fehlende Querungsstelle (Ampel, Mittelinsel, Zebrastreifen usw.)
- ☐ Nein, unsichere Orte: _____

Falls Fahrrad in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.198 Was müsste verbessert werden, damit Sie das Fahrrad (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Radwegenetz
- ☐ Beschaffenheit/Oberfläche der Fahrradwege
- ☐ Sichere Führung der Fahrradwege
- ☐ Wegweisung/Beschilderung
- ☐ Fahrradparkmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- ☐ Ausleihmöglichkeit Lastenfahrrad
- ☐ Bedingungen Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr
- ☐ Anschaffung/Zustand eigenes Fahrrad
- ☐ Meine eigene Motivation
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Falls Carsharing in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.199 Was müsste verbessert werden, damit Sie (öfter) Carsharing nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Vermarktung/Informationen
- ☐ Zugang/Buchungsprozess
- ☐ Preis
- ☐ Kombiangebote, z. B. Vergünstigungen im ÖPNV
- ☐ Größeres Gebiet
- ☐ Andere Standorte
- ☐ Verfügbarkeit der Fahrzeuge
- ☐ Modellvielfalt in der Flotte
- ☐ Mehr Elektroanteil in der Flotte
- ☐ Sauberkeit in den Fahrzeugen
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.200 [= E.23] Was müsste verbessert werden, damit Sie (öfter) zu Fuß gehen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Breite der Gehwege
- ☐ Beschaffenheit/Oberfläche der Gehwege
- ☐ Barrierefreiheit der Gehwege
- ☐ Verschattung der Gehwege
- ☐ Beleuchtung der Gehwege
- ☐ Sitzmöglichkeiten entlang der Wege
- ☐ Sicherheit in Bezug auf Kriminalität
- ☐ Sicherheit in Bezug auf Verkehrssicherheit
- ☐ Wegweisung/Beschilderung
- ☐ Kürzere Wartezeiten an den Ampeln
- ☐ Querungsmöglichkeiten
- ☐ Weniger Autos
- ☐ Meine eigene Motivation
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.201 Was müsste verbessert werden, damit Sie den Öffentlichen Nahverkehr (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Die Busse sollten häufiger fahren.
- ☐ Die Haltestellen sollten näher an der Wohnung liegen.
- ☐ Die Haltestellen sollten näher am Ziel liegen.
- ☐ Die Busse sollten besser aufeinander abgestimmt sein.
- ☐ Die Busse sollten besser auf die S-Bahn abgestimmt sein.
- ☐ Die Busse sollten pünktlicher fahren.
- ☐ Die Haltestellen sollten sauberer sein.
- ☐ Die Reisezeit sollten kürzer sein.
- ☐ Es sollte mehr Radabstellanlagen an Haltestellen geben.
- ☐ Die Umstiege sollten barrierefrei sein.
- ☐ Die Sicherheit an den Haltestellen sollte höher sein.
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen, die erwerbstätig sind

E.202 Wie häufig nutzen Sie in der Regel den Bus in <Stadtname> für den Weg zum Arbeitsplatz?

- ☐ Täglich oder fast täglich
- ☐ An 1 bis 3 Tagen pro Woche
- ☐ Seltener
- ☐ Nie

Nur Personen ab 18 Jahren

E.203 [= E.72] Was ist für Sie persönlich ein Hemmnis, einen Elektro-Pkw zu kaufen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Keine Ladeinfrastruktur im privaten Bereich möglich
- ☐ Fehlende Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum
- ☐ Anschaffungspreis
- ☐ Unterhaltskosten
- ☐ Unsicherheit Strompreisentwicklung
- ☐ Vergleichsweise geringe Reichweite
- ☐ Einschränkungen beim Komfort
- ☐ Ich möchte gar kein Auto kaufen
- ☐ Sonstiges: _____

Trier

Falls Fahrrad oder Lastenfahrrad im Haushalt (Frage auf Haushaltsebene)

E.204 [= E.20] Wo stellen Sie Ihr Fahrrad an Ihrer Wohnung über Nacht gewöhnlich ab?

Wenn es in Ihrem Haushalt mehrere Fahrräder gibt, antworten Sie bitte für das meistgenutzte Fahrrad.

- ☐ Im Gebäude stufenlos erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur, Garage)
- ☐ Im Gebäude über Treppe erreichbar (z. B. Wohnung, Keller, Hausflur)
- ☐ Auf Privatgrund außerhalb des Gebäudes (z. B. Fahrradbügel, Fahrradbox, Hauswand, Baum)
- ☐ Im öffentlichen Raum mit Fahrradbügel (z. B. überdacht/nicht überdacht, Fahrradbox)
- ☐ Im öffentlichen Raum ohne Fahrradbügel (z. B. Baum, Laterne, Verkehrsschild)
- ☐ Anderer Ort: _____

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten „An 1 bis 3 Tagen pro Monat“, „An 1 bis 2 Tagen pro Vierteljahr“, „Seltener“ oder „Nie“ genutzt; nur Personen ab 14 Jahren

E.205 [= E.21] Was müsste verbessert werden, damit Sie den Öffentlichen Nahverkehr (öfter) nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bessere Fahrzeuge
- ☐ Haltestellenausstattung
- ☐ Preis
- ☐ Taktzeiten
- ☐ Geschwindigkeit
- ☐ Lage der Haltestellen
- ☐ Liniennetz
- ☐ Weiß nicht
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren, die erwerbstätig oder in Ausbildung sind

E.206 [= E.155] Wie schätzen Sie die Parksituation an Ihrem Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz ein?

- ☐ Parken ist jederzeit völlig problemlos möglich
- ☐ Parken ist meistens problemlos möglich
- ☐ Parken ist manchmal problemlos möglich, manchmal schwierig
- ☐ Parken ist schwierig und im Allgemeinen mit Suchzeiten verbunden
- ☐ Parken ist sehr schwierig und im Allgemeinen mit längeren Suchzeiten verbunden

Nur Personen ab 14 Jahren, die erwerbstätig, in Ausbildung oder Schüler sind

E.207 [= E.27] Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit folgenden Verkehrsmitteln Ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz bzw. Ihre Schule erreichen?

Zu Fuß

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Fahrrad

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Auto

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Bus und Bahn

- ☐ Gut
- ☐ Einigermaßen
- ☐ Schlecht
- ☐ Weiß nicht

Zwickau

Nur Personen ab 14 Jahren

E.208 Welche Maßnahmen müssen für Sie in Zwickau getroffen werden, damit Sie öfter Bus und Bahn nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Bus/Bahn sollte häufiger fahren
- ☐ Bus/Bahn sollte besser aufeinander abgestimmt werden (Anschlüsse)
- ☐ Bus/Bahn sollte pünktlicher fahren
- ☐ Bus/Bahn/Haltestellen sollten mehr Komfort bieten
- ☐ Tarife sollten günstiger/übersichtlicher sein
- ☐ Bus/Bahn sollte besser an das Umland angebunden sein
- ☐ Die Lage der Haltestellen sollte verbessert werden
- ☐ Keine dieser Maßnahmen

Nur Personen ab 14 Jahren

E.209 Welche Maßnahmen müssen für Sie in Zwickau getroffen werden, damit Sie öfter das Fahrrad nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Radwege sollten ausgebaut werden
- ☐ Fahrradstraßen sollten entstehen (kein Autoverkehr erlaubt)
- ☐ Mehr Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum (Fahrradboxen, Ladestationen usw.)
- ☐ Leihmöglichkeit für Fahrräder
- ☐ Leihmöglichkeit für Lastenfahrräder
- ☐ Verbesserte Mitnahmebedingungen in Bus/Bahn
- ☐ Bonussystem: durch Kilometer sammeln (Rabatte usw.)
- ☐ Keine dieser Maßnahmen

Nur Personen ab 14 Jahren

E.210 Welche Maßnahmen müssen für Sie in Zwickau getroffen werden, damit Sie Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß) öfter nutzen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Breitere Gehwege
- ☐ Weniger Autoverkehr (verkehrsberuhigte Bereiche, autofreie Straßen)
- ☐ Sichere Wege
- ☐ Mehr Sitzgelegenheiten
- ☐ Mobilitätspunkte (Möglichkeit der Ausleihe von Rädern usw.)
- ☐ Bonussystem: durch Schritte sammeln (Rabatte usw.)
- ☐ Keine dieser Maßnahmen

Nur Personen ab 14 Jahren

E.211 Würden Sie Mobilitätspunkte in Zwickau nutzen, wenn es ein entsprechendes Angebot gäbe?

Mobilitätspunkte sind Orte, an denen zwischen verschiedenen Fortbewegungsmöglichkeiten gewählt werden kann – beispielsweise Umstieg Auto zu ÖPNV, Leihräder, Elektrotretroller (E-Scooter) usw.

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls ja bei Mobilitätspunkte-Nutzung

E.212 Was würden Sie dort vorfinden wollen?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Fahrräder
- ☐ Elektrofahrräder (Pedelects)
- ☐ Lastenfahrräder
- ☐ Elektrotretroller (E-Scooter)
- ☐ Leihautos
- ☐ Ladesäulen (Auto, Fahrrad)
- ☐ Anbindung an Bus und Bahn
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.213 Sind Ihnen aktuelle Projekte und Maßnahmen der Stadt im Rahmen von verbesserter Mobilität bekannt?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ INSEK/SEKO
- ☐ Verkehrsentwicklungsplan
- ☐ Radverkehrskonzept
- ☐ E-Mobilitätskonzept
- ☐ Nahverkehrsplan
- ☐ Lärmaktionsplan
- ☐ Z-Move 2025
- ☐ E-Com
- ☐ ZED
- ☐ Mir sind keine Projekte oder Pläne bekannt

Nur Personen ab 14 Jahren

E.214 Wenn Sie mit dem ÖPNV fahren, welche Fahrkartenart entspricht Ihren Bedürfnissen bzw. würde diesen entsprechen, wenn es ein Angebot in Zwickau gäbe?

- ☐ Einzelfahrkarte (Kurzstrecke)
- ☐ Einzelfahrkarte (normal)
- ☐ Tageskarte
- ☐ Wochenkarte
- ☐ Monatskarte
- ☐ 365-Tage-Ticket (365 Euro)
- ☐ Ticket für Rentnerinnen/Rentner
- ☐ Ticket für Schülerinnen/Schüler
- ☐ Ticket für Studierende (im Semesterbeitrag enthalten)
- ☐ Jobticket/Firmenticket
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.215 Wie holen Sie sich Informationen zum Angebot des Umweltverbundes oder der aktuellen regionalen Verkehrssituation ein?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Internetseiten der Stadt/SVZ usw.
- ☐ Soziale Medien (Instagram/Facebook/Twitter)
- ☐ Haltestellen/ Analoge Fahrpläne
- ☐ Verwandte/Bekannte
- ☐ Google Maps
- ☐ Ich hole keine Verkehrsinformationen ein
- ☐ Sonstiges: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.216 Welche Apps nutzen Sie für Ihre Mobilität?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Google Maps oder andere Kartendienste
- ☐ Fitness-Apps (Schritte zählen, Kilometer zählen usw.)
- ☐ Krankenkassen-Apps (für Bonussysteme)
- ☐ Für Ladeinfrastruktur von E-Fahrzeugen
- ☐ Ich nutze keine Apps
- ☐ Sonstige: _____

Nur Personen ab 14 Jahren

E.217 Was erwarten Sie von einer App für Mobilität?

Mehrfachnennungen sind möglich.

- ☐ Tracking von Entfernungen (Fitness))
- ☐ Bonussystem (Rabatte, Geschenke usw.)
- ☐ Anbindung an soziale Medien und Kontakte (Vernetzung mit anderen als Motivation, Austausch, Fahrgemeinschaften)
- ☐ Navigation
- ☐ Regionale Informationen zum Verkehr und Veranstaltungen
- ☐ Fahrplaninformationen des ÖPNV (Verspätungen, Ausfälle, Anschlüsse)
- ☐ Übersicht des Radewegenetzes
- ☐ Angebotsinformationen von diversen Mobilitätsanbietern (ÖPNV, Carsharing, Bikesharing, Kombiangebote)
- ☐ Aufzeigen aller Ladesäulen (anbieterunabhängig)
- ☐ Keine dieser Erwartungen

F SONDERFRAGEN

Brandenburg

Falkensee
Hennigsdorf
Oranienburg

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt

F.1 [statt B.18] Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?

Falls Sie normalerweise elektronische Fahrkarten, z. B. per Smartphone-App, nutzen, ordnen Sie diese bitte möglichst den angegebenen Kategorien zu.

- ☐ Einzelfahrkarte
- ☐ 4-Fahrten-Karte
- ☐ 24-Stunden-Karte
- ☐ 7-Tage-Karte
- ☐ Monatskarte
- ☐ Jahreskarte bzw. Abonnement
- ☐ Firmenticket
- ☐ Semesterticket
- ☐ Deutschland-Ticket (*ab Mai 2023*)
- ☐ Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte)
- ☐ Sonstige Fahrkarte: _____

Braunschweig/Region Braunschweig

Braunschweig

Salzgitter (Regiopole, Schienenanbindung)

Goslar (Zentrale Stadt, Schienenanbindung)

Mittelstadt, Schienenanbindung (Peine, Gifhorn, Wolfenbüttel)

Kleinstädtischer, dörflicher Raum (mit Schienenanbindung)

Kleinstädtischer, dörflicher Raum (ohne Schienenanbindung)

Städtischer Raum (mit Schienenanbindung)

Städtischer Raum (ohne Schienenanbindung)

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt

F.2 [statt B.18] Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?

Falls Sie normalerweise elektronische Fahrkarten, z. B. per Smartphone-App, nutzen, ordnen Sie diese bitte möglichst den angegebenen Kategorien zu.

- ☐ Einzelfahrschein (Kurzstrecke)
- ☐ Einzelfahrschein
- ☐ 6er-Mehrfahrtenkarte
- ☐ Tageskarte 1 Person
- ☐ Tageskarte 2 bis 5 Personen
- ☐ 8er-Tageskarte
- ☐ Plus-Monatskarte/Senioren-Monatskarte
- ☐ Schüler-Monatskarte/U21-Monatskarte
- ☐ Plus-Abo/9 Uhr-Abo/Senioren-Abo
- ☐ Schüler-Jahreskarte/U21-Abo
- ☐ Sammel-Schülerzeitkarte
- ☐ Job-Abo
- ☐ Semesterkarte
- ☐ Deutschland-Ticket (*ab Mai 2023*)
- ☐ Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, schwerbehinderte Personen)
- ☐ Sonstige Fahrkarte: _____

Dresden/Dresdner Umland

Dresden
Bautzen
Bischofswerda
Coswig
Dippoldiswalde
Freital/Tharandt
Großenhain
Heidenau
Kamenz
Meißen
Pirna
Radeberg
Radebeul
Riesa

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt

F.3 [statt B.18] Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?

Falls Sie normalerweise elektronische Fahrkarten, z. B. per Smartphone-App, nutzen, ordnen Sie diese bitte möglichst den angegebenen Kategorien zu.

- ☐ Kurzstrecken-, Einzel- bzw. 4er-Karte zum Normalfahrpreis
- ☐ Einzel- bzw. 4er-Karte zum ermäßigten Fahrpreis
- ☐ Tages-/Familientimeskarte/Kleingruppenkarte
- ☐ Wochen-, Monats- bzw. 9-Uhr-Monatskarte (ohne Abo) zum Normalfahrpreis
- ☐ Wochen- bzw. Monatskarte (ohne Abo) zum ermäßigten Fahrpreis
- ☐ Abomonats-, 9-Uhr-Abomonats- bzw. Jahreskarte zum Normalfahrpreis
- ☐ Abomonats- bzw. Jahreskarte zum ermäßigten Fahrpreis, Bildungsticket, Azubiticket Sachsen
- ☐ Jobticket
- ☐ Semesterticket
- ☐ Deutschland-Ticket (*ab Mai 2023*)
- ☐ Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte)
- ☐ Sonstige Fahrkarte: _____

Frankfurt am Main

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt

F.4 [statt B.18] Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?

Falls Sie normalerweise elektronische Fahrkarten, z. B. per Smartphone-App, nutzen, ordnen Sie diese bitte möglichst den angegebenen Kategorien zu.

- ☐ Einzelkarte (Kurzstrecke)
- ☐ Einzelkarte
- ☐ Tageskarte
- ☐ Wochenkarte
- ☐ Monatskarte
- ☐ 65-plus-Monatskarte
- ☐ 65-Monatskarte Frankfurt
- ☐ 9-Uhr-Monatskarte
- ☐ 9-Uhr-Jahreskarte persönlich
- ☐ 9-Uhr-Jahreskarte übertragbar
- ☐ Jahreskarte persönlich
- ☐ Jahreskarte übertragbar
- ☐ Seniorenticket Hessen (Jahreskarte)
- ☐ Schülerticket Hessen (Jahreskarte)
- ☐ Jobticket, Firmenticket, Landesticket Hessen
- ☐ Semesterticket
- ☐ Deutschland-Ticket (*ab Mai 2023*)
- ☐ Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte, Dienstfahrten)
- ☐ Sonstige Fahrkarte: _____

Görlitz

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt

F.5 [statt B.18] Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?

Falls Sie normalerweise elektronische Fahrkarten, z. B. per Smartphone-App, nutzen, ordnen Sie diese bitte möglichst den angegebenen Kategorien zu.

- ☐ Einzelfahrkarte
- ☐ Mehrfahrtenkarte (4-Fahrten-Karte)
- ☐ Tagesfahrkarte Stadtverkehr
- ☐ Tagesfahrkarte Region (ZVON-Verbundraum, trilex-Tageticket, Sachsenticket)
- ☐ Wochenkarte
- ☐ Monatskarte
- ☐ Jahreskarte
- ☐ Jugendtickets (BildungsTicket, AzubiTicket, Semesterticket)
- ☐ Jobticket
- ☐ Seniorenticket
- ☐ Europastadtticket Görlitz/Zgorzelec (Einzel-, Tages- und Monatsticket)
- ☐ Deutschland-Ticket (*ab Mai 2023*)
- ☐ Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte)
- ☐ Sonstige Fahrkarte: _____

Greifswald

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt

F.6 [statt B.18] Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?

Falls Sie normalerweise elektronische Fahrkarten, z. B. per Smartphone-App, nutzen, ordnen Sie diese bitte möglichst den angegebenen Kategorien zu.

- ☐ Einzelfahrkarte
- ☐ Mehrfahrtenkarte (6er-Ticket)
- ☐ Tagesfahrkarte
- ☐ Wochenendticket
- ☐ Familien- & Gruppenkarte
- ☐ Wochenkarte
- ☐ Monatskarte
- ☐ Greifswald-Ticket für 9 Euro
- ☐ Sommerticket
- ☐ Winterticket
- ☐ ABO 6-Monatskarte
- ☐ ABO Jahreskarte
- ☐ Azubi-Ticket MV
- ☐ SchülerFerienTicket MV
- ☐ Greifswald-Stralsund-Ticket der Deutschen Bahn
- ☐ Deutschland-Ticket (*ab Mai 2023*)
- ☐ Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte)
- ☐ Sonstige Fahrkarte: _____

Großraum Rhein-Main

Darmstadt
Fulda
Gießen
Hanau
Marburg
Oberursel (Taunus)
Rüsselsheim
Wetzlar
Wiesbaden

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt

F.7 [statt B.18] Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?

Falls Sie normalerweise elektronische Fahrkarten, z. B. per Smartphone-App, nutzen, ordnen Sie diese bitte möglichst den angegebenen Kategorien zu.

- ☐ Einzelkarte (Kurzstrecke)
- ☐ Einzelkarte
- ☐ (Gruppen-)Tageskarte
- ☐ Sammelkarte/Mehrfahrtenkarte
- ☐ Hessenticket
- ☐ Wochenkarte
- ☐ Monatskarte
- ☐ 65-plus-Monatskarte
- ☐ 9-Uhr-Monatskarte
- ☐ Persönliche Jahreskarte
- ☐ Übertragbare Jahreskarte
- ☐ 9-Uhr-Jahreskarte
- ☐ Jobticket, Firmenticket, Landesticket Hessen
- ☐ Schülerticket Hessen
- ☐ Semesterticket
- ☐ Seniorenticket Hessen
- ☐ Deutschland-Ticket (*ab Mai 2023*)
- ☐ Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte)
- ☐ Sonstige Fahrkarte: _____

Leipzig

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt

F.8 [statt B.18] Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?

Falls Sie normalerweise elektronische Fahrkarten, z. B. per Smartphone-App, nutzen, ordnen Sie diese bitte möglichst den angegebenen Kategorien zu.

- ☐ Kurz-, Einzel- bzw. 4er-Karte normal
- ☐ Kurz-, Einzel-bzw. 4er Karte mit ABO Flex
- ☐ Kinderfahrtschein (Einzel-, 4er und Tageskarte)
- ☐ DB-Fahrtschein (DB Cityticket, Bahncard 100, Länderticket usw.)
- ☐ 24-Stunden-Karte 1 bis 5 Personen
- ☐ Wochenkarte
- ☐ Monatskarte
- ☐ Azubi-Fahrtscheine (Wochenkarte, Monatskarte, ABO)
- ☐ Leipzig-Pass-Mobilcard
- ☐ ABO Leipzig-Pass-Mobilcard
- ☐ ABO Light
- ☐ ABO Basis (auch Jobticket-Variante)
- ☐ ABO Premium (auch Jobticket-Variante)
- ☐ ABO Senior, ABO Senior Partner
- ☐ Semesterticket
- ☐ Bildungsticket
- ☐ Sonstige Schülerfahrtscheine
- ☐ Deutschland-Ticket (*ab Mai 2023*)
- ☐ Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte)
- ☐ Sonstige Fahrkarte: _____

Leipziger Umland

Borna
Delitzsch
Eilenburg
Grimma
Markkleeberg
Pegau
Schkeuditz
Torgau
Wurzen

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt

F.9 [statt B.18] Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?

Falls Sie normalerweise elektronische Fahrkarten, z. B. per Smartphone-App, nutzen, ordnen Sie diese bitte möglichst den angegebenen Kategorien zu.

- ☐ Kurz-, Einzel- bzw. 4-er-Karte normal
- ☐ Einzel- bzw. 4er-Karte Kind
- ☐ DB-Einzelkarte mit Bahncard
- ☐ Tageskarte 1 bis 5 Personen
- ☐ Tageskarte Kind
- ☐ Wochen-, Monatskarte normal
- ☐ Wochen-, Monatskarte Azubi
- ☐ ABO Light
- ☐ ABO Basis (auch Jobticket-Variante)
- ☐ ABO Premium (auch Jobticket-Variante)
- ☐ ABO Senior, ABO Senior Partner
- ☐ Monatskarte ABO Azubi, ABO Azubi Plus
- ☐ AzubiTicket Sachsen
- ☐ Semesterticket
- ☐ Schülerkarten
- ☐ Deutschland-Ticket (*ab Mai 2023*)
- ☐ Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte)
- ☐ Sonstige Fahrkarte: _____

Monheim am Rhein

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt

F.10 [statt B.18] Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?

Falls Sie normalerweise elektronische Fahrkarten nutzen, z. B. per Smartphone-App, ordnen Sie diese bitte möglichst den angegebenen Kategorien zu.

- ☐ Einzelfahrkarte
- ☐ Tagesfahrkarte
- ☐ Mehrfahrtenkarte
- ☐ Wochenkarte
- ☐ Monheim-Pass
- ☐ Monheim-Pass plus Anschlussticket
- ☐ Monatskarte (mit Monheim-Ticket-Pauschale)
- ☐ Jahreskarte (mit Monheim-Ticket-Pauschale)
- ☐ Jobticket, Semesterticket o. ä.
- ☐ Deutschland-Ticket (*ab Mai 2023*)
- ☐ Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, schwerbehinderte Personen)
- ☐ Sonstige Fahrkarte: _____

Nur Personen ab 6 Jahren

F.11 [statt C.9] Konnten Sie am <Stichtag> über eine Zeitkarte (Monheim-Pass, Monats- oder Jahreskarte, Semester-/Jobticket) verfügen?

Einzel-, Tages- und Mehrfachfahrkarten zählen nicht zur Kategorie „Zeitkarte“.

- ☐ Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit)
- ☐ Ja, nach Absprache
- ☐ Nein, kein Zugang

Norderstedt

F.12 [statt A.2] In welcher Zeit sind die von Ihrer Wohnung aus nächstgelegenen Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs zu Fuß erreichbar?

Bitte schätzen Sie hier die Gehzeit zur Haltestelle ein, die eine erwachsene Person von Ihrer Wohnung zu Fuß benötigt, unabhängig davon, ob die Haltestelle von Haushaltsmitgliedern tatsächlich genutzt wird.

Tragen Sie die Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle der AKN-Bahn bitte im Feld "S-Bahn" ein.

Gehzeit zum Bus: _____ min

☐ Zu Fuß in 60 Minuten nicht erreichbar

☐ Nicht bekannt

Gehzeit zur S-Bahn: _____ min

☐ Zu Fuß in 60 Minuten nicht erreichbar

☐ Nicht bekannt

Gehzeit zur U-Bahn: _____ min

☐ Zu Fuß in 60 Minuten nicht erreichbar

☐ Nicht bekannt

Gehzeit zum Nahverkehrs- oder Fernzug: _____ min

☐ Zu Fuß in 60 Minuten nicht erreichbar

☐ Nicht bekannt

Gehzeit zur Carsharing-Station: _____ min

☐ Zu Fuß in 60 Minuten nicht erreichbar

☐ Nicht bekannt

F.13 [statt D.8] Welche Verkehrsmittel haben Sie auf diesem Weg genutzt?

Bitte geben Sie alle genutzten Verkehrsmittel an.

Wenn Sie die AKN-Bahn genutzt haben, wählen Sie bitte „S-Bahn“ aus

- ☐ Zu Fuß
- ☐ Fahrrad
- ☐ Leih-/Mietfahrrad
- ☐ Lastenfahrrad
- ☐ Elektrotretroller (E-Scooter)
- ☐ Moped/Motorrad/Motorroller
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im Haushalts-Pkw
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im Carsharing-Pkw
- ☐ Pkw als Fahrer/Fahrerin im anderen Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im Haushalts-Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im Carsharing-Pkw
- ☐ Pkw als Mitfahrer/Mitfahrerin im anderen Pkw
- ☐ Bus
- ☐ Straßenbahn/Tram
- ☐ U-Bahn
- ☐ S-Bahn
- ☐ Nahverkehrszug
- ☐ Fernverkehrszug
- ☐ Fernbus
- ☐ Taxi
- ☐ Anderes: _____

Rostock

Falls Nahverkehr in den letzten 12 Monaten genutzt

F.14 [statt B.18] Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?

Falls Sie normalerweise elektronische Fahrkarten, z. B. per Smartphone-App, nutzen, ordnen Sie diese bitte möglichst den angegebenen Kategorien zu.

- ☐] Einzelfahrkarte, 4er-Karte bzw. Kurzstrecke
- ☐] Einzelfahrkarte ermäßigt (Kind 6–15 J., Warnowpass, Ehrenamts card)
- ☐] Tageskarte bzw. 10er-Tageskarte
- ☐] Tageskarte ermäßigt (Kind 6–15 J., Warnowpass, Ehrenamts card)
- ☐] Gruppen- bzw. Familientageskarte
- ☐] Wochenkarte
- ☐] Wochenkarte ermäßigt (Kind 6–15 J., Auszubildende, Warnowpass)
- ☐] Monatskarte
- ☐] Monatskarte ermäßigt (Kind 6–15 J., Auszubildende, Warnowpass)
- ☐] KRASS-FreizeitTicket
- ☐] ABO-Monatskarten bzw. Jahreskarten
- ☐] Mobil60-Ticket
- ☐] JobTicket
- ☐] MIRROR-Mieterticket
- ☐] MIRROR-Warnowticket
- ☐] SemesterTicket
- ☐] AzubiTicket MV
- ☐] Schülerticket
- ☐] Vorschulticket
- ☐] Deutschland-Ticket (*ab Mai 2023*)
- ☐] Freifahrtberechtigung (z. B. Kinder, Schwerbehinderte, Betriebsausweis)
- ☐] Sonstige Fahrkarte: _____