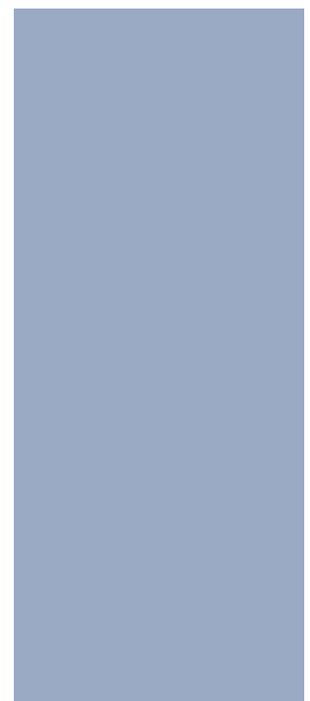


**Ergebnisbericht**

# **Stadt Salzburg – Mobilitätsdatenanalyse und Vergleich**

Im Auftrag der Stadt Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr, Wien, November 2018



## **Auftraggeber:**

STADT:SALZBURG, Amt für Stadtplanung und Verkehr  
Dipl.-Ing. Franz Schober

Schwarzstraße 44  
Postfach 63  
5024 Salzburg

## **Auftragnehmer:**

HERRY Consult GmbH  
A-1040 Wien  
Argentinierstraße 21

Tel.: (01) – 504 12 58

Fax: (01) – 504 35 36

e-mail: office@herry.at

<http://www.herry.at>

## **Bearbeitung:**

Mag. Ing. Rupert Tomschy

Dokument: StadtSalzburg\_Mobilitätsdatenanalyse und Vergleich\_Bericht\_2018-11-28.docx  
GZ: 11281

Stand: November 2018

## Vorwort

Der vorliegende Ergebnisbericht fasst die Ergebnisse der Mobilitätserhebungen in der Stadt Salzburg aus dem Jahren 2004 und 2012 sowie der durchgeführten Prognose des Mobilitätsverhaltens für das Jahr 2018 zusammen. Darüber hinaus würden die Ergebnisse für die Stadt Salzburg in einem Vergleich 15 ausgewählten europäischen Städten gegenübergestellt.

Wien, im November 2018

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Prognose des Mobilitätsverhaltens in der Stadt Salzburg 2018.....</b>	<b>3</b>
1.1	Variante 1: Prognose auf Basis verhaltenshomogener Gruppen.....	3
1.2	Variante 2: Prognose auf Basis der Entwicklung zwischen 2004 und 2012.....	4
1.3	Zusammenführung der beiden Varianten .....	4
<b>2</b>	<b>Stadt Salzburg – Mobilitätsdatenanalyse und Vergleich.....</b>	<b>5</b>
2.1	Allgemeine Verkehrsentwicklung .....	5
2.2	Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten im Detail .....	5
2.3	Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse .....	10

# 1 Prognose des Mobilitätsverhaltens in der Stadt Salzburg 2018

---

Ziel der Prognose war es, das Mobilitätsverhalten bzw. die Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) in der Stadt Salzburg für das Jahr 2018 auf Basis der Erhebungsergebnisse aus dem Jahr 2012 abzuschätzen.

## 1.1 Variante 1: Prognose auf Basis verhaltenshomogener Gruppen

Die Prognose (Variante 1) basiert auf verhaltenshomogenen Gruppen, für die angenommen wird, dass sich innerhalb derer das Mobilitätsverhalten nicht ändert. Die Änderung in Summe ergibt sich durch die Änderung der Zusammensetzung der Gesamtbevölkerung. Dabei wird die Bevölkerung soweit möglich in Gruppen unterteilt und jede Gruppe mit dem jeweils eigenen Mobilitätsmuster und den Präferenzen hinsichtlich der Ziel- und Verkehrsmittelwahl behandelt. Die für jede Gruppe typischen Verhaltensmuster (ausgedrückt durch die Verhaltensparameter) bleiben dabei im Lauf der Zeit konstant und werden nicht verändert. Eine Veränderung im Verkehrsverhalten der Bevölkerung wird über die demographische Entwicklung (die einzelnen verhaltenshomogenen Gruppen entwickeln sich unterschiedlich) abgebildet.

Auf Basis der verfügbaren Datenlage wurden folgende Gruppen dafür eingeteilt:

- Kinder & Jugendliche 6 bis 14 Jahre
- Erwerbstätige 15+
- SchülerInnen 15+
- Nicht Erwerbstätige 15+
- Pension 15+

Darüber hinaus wurden für diese Prognosevariante folgende Daten genutzt:

- Entwicklung des Pkw Bestands zwischen 2012 und 2018
- Entwicklung der Radwegenetzlänge zwischen 2012 und 2018
- Entwicklung der Straßennetzlänge zwischen 2012 und 2018
- Entwicklung der ÖV-Passagierzahlen zwischen 2012 und 2018
- Bevölkerungsentwicklung zwischen 2012 und 2018

Die Vorgehensweise wurde folgendermaßen gewählt:

1) Auf Personenebene:

Iterative Gewichtung nach Geschlecht (1), Altersklassen (2), verhaltenshomogenen Gruppen (3) und KFZ-Besitz (4)

2) Auf Wegeebene:

Gewichtung des Pkw-Wege-Anteils anhand der Entwicklung der Straßenlänge (5)

Gewichtung des ÖV-Wege-Anteils anhand der Entwicklung der Fahrgastzahlen ÖV (6)

Gewichtung der Radwege anhand der Entwicklung der Radwegelänge in der Stadt Salzburg (7)

## **1.2 Variante 2: Prognose auf Basis der Entwicklung zwischen 2004 und 2012**

Diese Prognosevariante geht davon aus, dass sich das Verkehrsverhalten zwischen 2012 und 2018 ähnlich weiterentwickeln wird wie es sich im Zeitraum von 2004 bis 2012 entwickelt hat. Darüber hinaus wurden allgemeine Trends berücksichtigt. Diese zeigen beispielsweise, dass in den letzten Jahren nur geringe Veränderungen bezüglich der Außer-Haus-Anteile und der Wegehäufigkeiten stattgefunden haben.

In dieser Variante wurden hypothetische Modal-Split sowie Wegzweck-Werte für 2018 so errechnet, dass 3/4tel der Entwicklung zwischen 2004 und 2012 (8 Jahre) je Verkehrsmittel bzw. Wegzweck auf die Werte aus 2012 aufgeschlagen werden (6 Jahre). Anders ausgedrückt lautet das Ergebnis daher: wie würde es 2018 ausschauen, wenn die Entwicklung nach 2012 bis 2018 kontinuierlich so weiter laufen würde wie sie zwischen 2004 und 2012 war. So ergibt sich eine weitere hypothetische Verteilung (Modal-Split und Wegzwecke) für 2018.

## **1.3 Zusammenführung der beiden Varianten**

Die Ergebnisse der ersten Prognosevariante haben gezeigt, dass die Veränderungen zwischen 2012 und 2018 auf Basis der Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung äußerst gering sind. Andererseits entsprechen die Ergebnisse der Prognosevariante 2 nicht der erwarteten, deutlich abgeschwächten Entwicklung der wesentlichen Mobilitätskennzahlen von 2012 bis zum Jahr 2018.

In der finalen Variante wurde daher ein Mittelwert gebildet aus der Entwicklung aus Variante 1 (über verhaltenshomogene Gruppen sowie Pkw-Anzahl, ÖV-Nutzerzahlen und Radwegelängen) und der zweiten Variante auf Basis der Entwicklung zwischen 2004 und 2012. Diese Werte (Anteile Verkehrsmittel und Wegzwecke) wurden als Zielwerte für die letztendlichen Prognoseergebnisse herangezogen. Die Prognose erfolgt in Form einer iterativen Gewichtung nach Verkehrsmittel und Wegzwecken der Erhebungsdaten aus dem Jahr 2012. Im Ergebnis zeigt sich, dass insgesamt keine starke Entwicklung des durchschnittlichen Verkehrsverhaltens zwischen 2012 und 2018 stattgefunden haben dürfte, so dass die Ergebnisse aus 2012 im Wesentlichen noch Gültigkeit haben.

## 2 Stadt Salzburg – Mobilitätsdatenanalyse und Vergleich

---

### 2.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die allgemeine Verkehrsentwicklung in der Stadt Salzburg der letzten Jahre war von einer wesentlich weniger starken Veränderung gekennzeichnet, als es noch Anfang der 2000er-Jahre der Fall war. Der private Kfz-Verkehr stagniert im Wesentlichen, beim öffentlichen Verkehr ist es nicht anderes bzw. konnte hier die Zahl der beförderten Personen nur etwa im Ausmaß des Bevölkerungswachstums gesteigert werden. Zuwächse konnten nur dort erzielen, wo deutliche, attraktive Angebotsverbesserungen umgesetzt und kommuniziert wurden. Verloren hat überall der Anteil der Fußwege, auch wenn diese negative Entwicklung in den letzten Jahren deutlich abgeschwächt wurde. Dennoch wirken sich die zum Teil zunehmenden Entfernungen zu wichtigen Infrastruktureinrichtungen sowie die wachsende Autoanzahl und -verfügbarkeit dahingehend aus.

Erfreulich ist die deutliche Zunahme des Radverkehrs auf einen Anteil von derzeit etwa 21% aller zurückgelegten Wege, die besonders durch den Ausbau des Radwegenetzes und eine konsequente Sicherheitsarbeit im Straßenraum unterstützt wurde. Zuwachsraten sind aber auch beim stadtüberschreitenden Verkehr festzustellen, dessen Anteil in den letzten Jahren weiter gestiegen ist. 8 von 10 dieser Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt, somit trägt der Quell-/Zielverkehr entscheidend zu den Verkehrsproblemen (Lärm, Stau, Abgase usw.) der Stadt Salzburg bei.

### 2.2 Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten im Detail

Im Detail sind folgende Trends feststellbar (HERRY, Mobilitätserhebung 2004 / 2012 Salzburg / Prognose 2018):

Jede in der Stadt Salzburg wohnhafte Person hat im Jahr 2012 – wenn sie außer Haus unterwegs war – 3,4 Wege pro Werktag zurückgelegt. Leicht gestiegen ist im Zeitraum zwischen 2004 und 2012 der Anteil jener Personen, die an einem durchschnittlichen Werktag außer Haus waren, und zwar von 89% auf 92%. Hier ist aktuell mit keiner wesentlichen Veränderung zu rechnen, wobei tendenziell die Wegeanzahl je Person und Tag eher leicht rückläufig ist. Das bedeutet, dass zwar mehr Personen unterwegs sind, diese aber – wenn sie außer Haus sind – etwas weniger Wege zurücklegen als vor rund 15 Jahren.

Verlassen die SalzburgerInnen an einem Werktag den Wohnort, sind sie durchschnittlich etwa 1 Stunde und 14 Minuten unterwegs, ein einzelner Weg dauert rund 22 Minuten und ist 7,4 km lang. Dieser Wert war in der Stadt Salzburg über die Jahre hinweg konstant und es ist zu erwarten, dass dieser auch aktuell noch gültig ist.

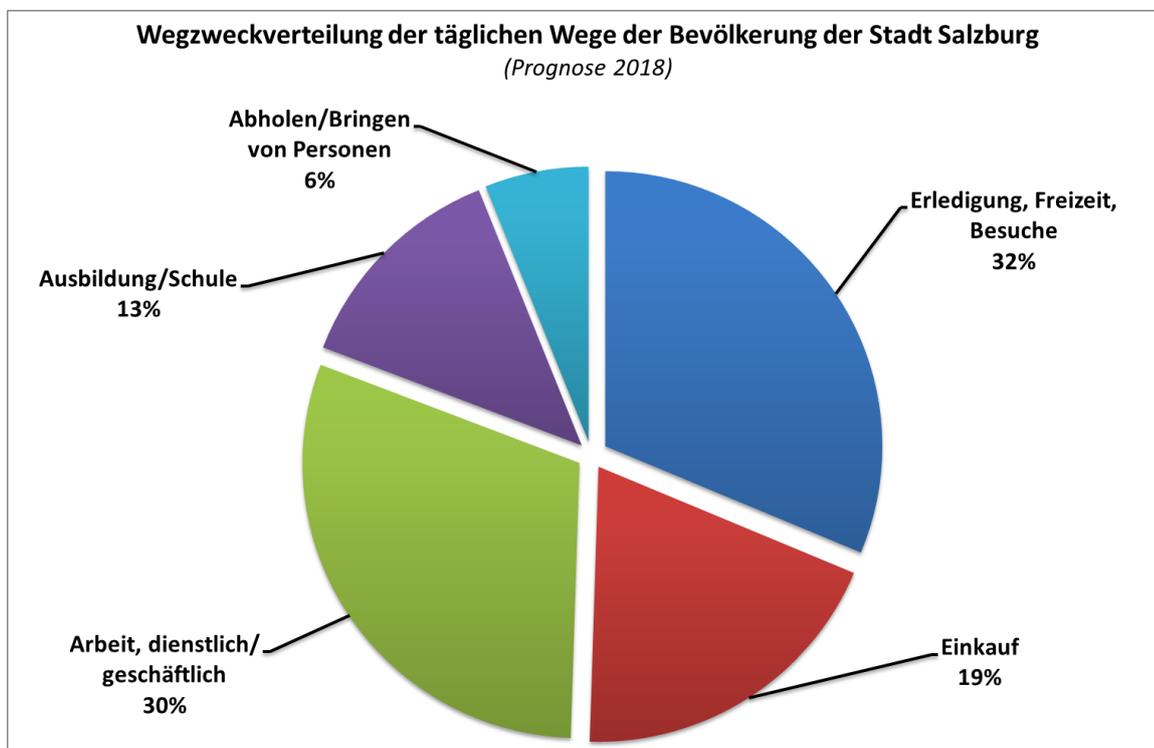
Während sich die in dieser Zeitspanne zurückgelegte Strecke bis zum Jahr 2004 stark vergrößert hat (von 18 km pro Tag im Jahr 1992 auf 25 km im Jahr 2004), ist sie im Zeitraum zwischen 2004 und 2012 nicht weiter angestiegen und beträgt weiterhin 25 km pro Tag. Für die Entwicklung bis heute ist zu erwarten, dass auch hier keine wesentlichen Verschiebungen stattgefunden haben. Wurden bis zum Jahr 2004 für die Stadt Salzburg beispielsweise noch deutliche Verschiebungen

der Wegzwecke in Richtung Freizeitverkehr und Erholung – mit entsprechend höheren Wegelängen – diagnostiziert, ist eine solche Entwicklung zwischen 2004 und 2012 nicht mehr feststellbar.

Von der Wohnbevölkerung der Stadt Salzburg werden aktuell (Bevölkerungsstand rund 154.000 Personen) pro Werktag ca. 480.000 Wege zurückgelegt. 79% dieser Wege (ca. 380 000 Wege) liegen innerhalb des Stadtgebietes, 18% aller Wege überschreiten die Stadtgrenze und nur 3% der Wege der Bevölkerung der Stadt Salzburg haben weder Quelle noch Ziel im Stadtgebiet. Hier ergab sich seit 2004 eine leichte Verschiebung hin zu stadtüberschreitendem Verkehr (2004: 81% Stadtbinnenverkehr).

Beim Zweck der täglichen Wege erreicht der Sektor private Erledigung, Freizeit und Besuche im Jahr 2012 insgesamt einen Anteil von etwas mehr als 30%. Dieser Anteil ist zwischen 2004 und 2012 um 3%-Punkte zurückgegangen, bis zum Jahr 2018 ist hier wieder mit einem leichten Anstieg zu rechnen. Dieser leichte Anstieg geht zu Lasten der Einkaufswege, die sowohl 2004 als 2012 einen Anteil von 20% erreicht haben und leicht auf aktuell 19% rückläufig sind. Relativ konstant sind auch die Anteile der berufsbedingten Wege (rund 30%) sowie der Anteil der Wege zum Bringen und Holen von Personen mit 6%. Auf Grund der Entwicklung bei der Bevölkerungszusammensetzung wird für das Jahr 2018 ein im Vergleich zum Jahr 2004 um 3%-Punkte höherer Anteil ausbildungsbezogener Wege erwartet, dieser Anteil beträgt aktuell 13%.

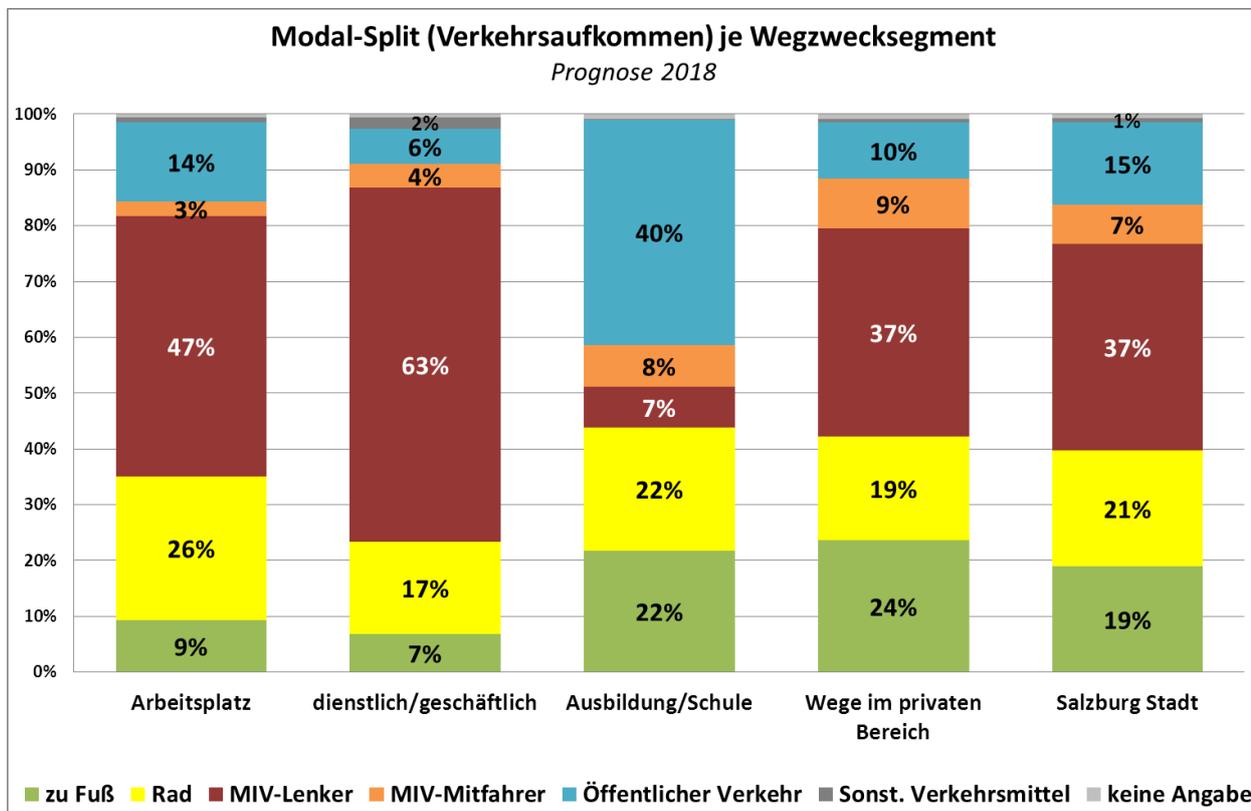
#### ABB1



Fast 60% aller täglichen Wege wurden im Jahr 2004 dem „privaten“ Bereich zugeordnet (Freizeit- und Einkaufswegen, Besuche, private Erledigungen sowie Bringen und Holen von Personen) und

es wurde erwartet, dass dieser Anteil weiter steigen wird. Diese Entwicklung ist nicht eingetreten, im Gegenteil ist der Anteil der genannten Wegzwecke sogar rückläufig und beträgt aktuell etwa 56%. Allerdings besteht in diesem Bereich auf Grund des derzeit geringen Anteils des ÖPNV von rund 10% ein Steigerungspotential, das aber nur mittels besonderer Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV-Angebot (Service, Preis, Qualität) ausgeschöpft werden kann. Der Anteil der MIV-Wege (als LenkerIn) liegt bei den „privaten“ Wegen im Salzburger Gesamtdurchschnitt von 37%, ganz anders sieht das bei den 6% dienstlichen Wegen im Jahr 2018 aus, hier werden fast zwei Drittel der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr als LenkerIn zurückgelegt. Ebenfalls deutlich über dem Durchschnitt liegt der MIV-LenkerInnenanteil bei den Wege, die zum Arbeitsplatz führen (knapp 24% aller Wege) und beträgt dort 47%. Der Besetzungsgrad der Pkw ist in beiden Fällen besonders gering (1,05 bzw. 1,07 Personen pro Pkw).

**ABB2**

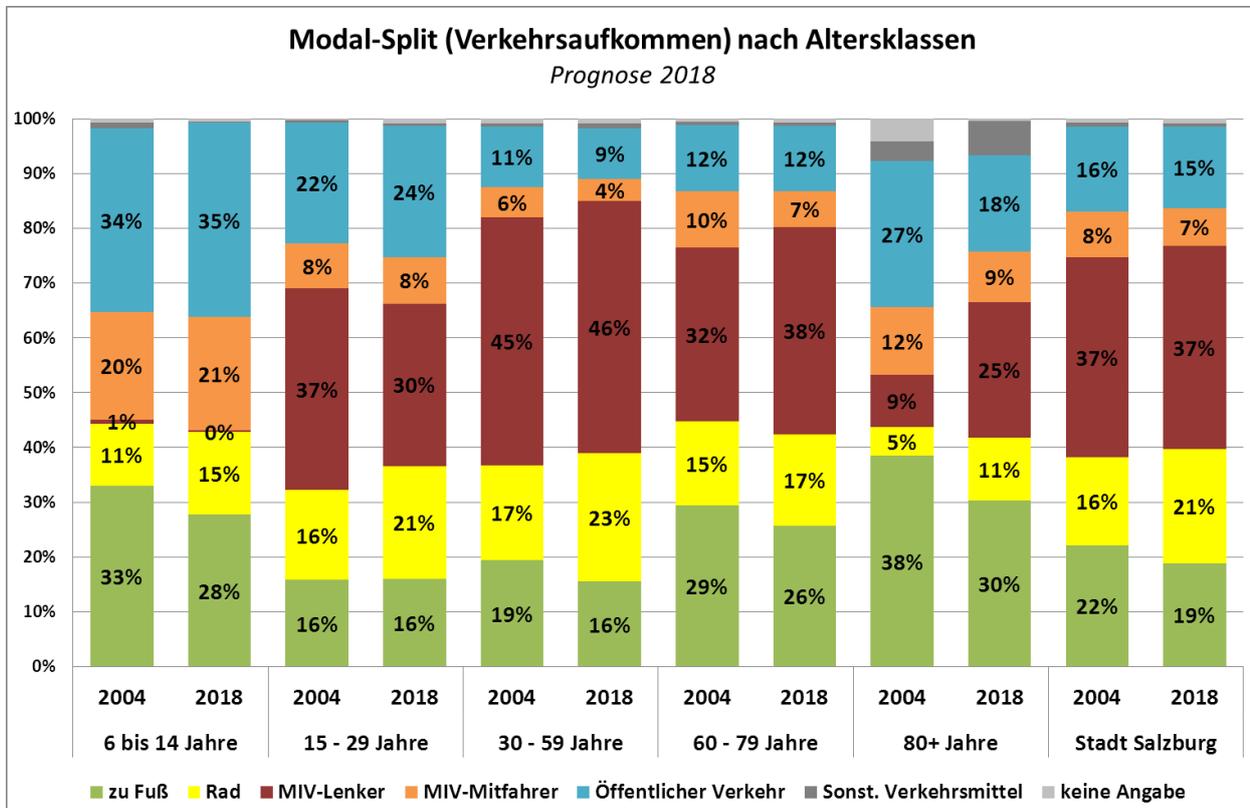


Bei der Wahl des Verkehrsmittels dominiert im Jahr 2018 mit 37% nach wie vor das Kfz (inkl. Motorrad), gefolgt vom Anteil des Radverkehrs mit 21%, des Fußgängerverkehrs mit 19% und dem ÖPNV-Anteil mit 15%. Zwei Entwicklungen sind hier wesentlich: zum einen geht der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege stetig zurück, und zwar von 22% im Jahr 2004 auf 20% im Jahr 2012 und 19% im Jahr 2018. Zum anderen steigt der Radanteil und erreicht nach 16% im Jahr 2004 und 20% im Jahr 2012 einen Anteil von 21% im Jahr 2018. Sowohl der Anteil der Wege mit einem Kfz als auch der Anteil der Wege mit dem ÖPNV sind in diesem Zeitraum leicht auf 44% (LenkerInnen und MitfahrerInnen) bzw. 15% zurückgegangen.

Für die verschiedenen Fahrtzwecke werden die Verkehrsmittel unterschiedlich häufig eingesetzt. Bei Wegen zur/von der Arbeit und bei dienstlichen/geschäftlichen Wegen dominiert das Kfz mit 50% bzw. 68%, während bei Schule und Ausbildung die Benützung des ÖPNV mit einem Anteil von 40% im Vordergrund steht. Erfreulicherweise werden die täglichen Wege für Einkauf, private Erledigungen sowie Bringen und Holen, Freizeit und Besuche zusammen noch immer zu 42% zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführt, dazu kommen 10% ÖPNV-Wege – der Umweltverbund erreicht damit bei diesen Wegzwecken nach wie vor etwas mehr als 50%.

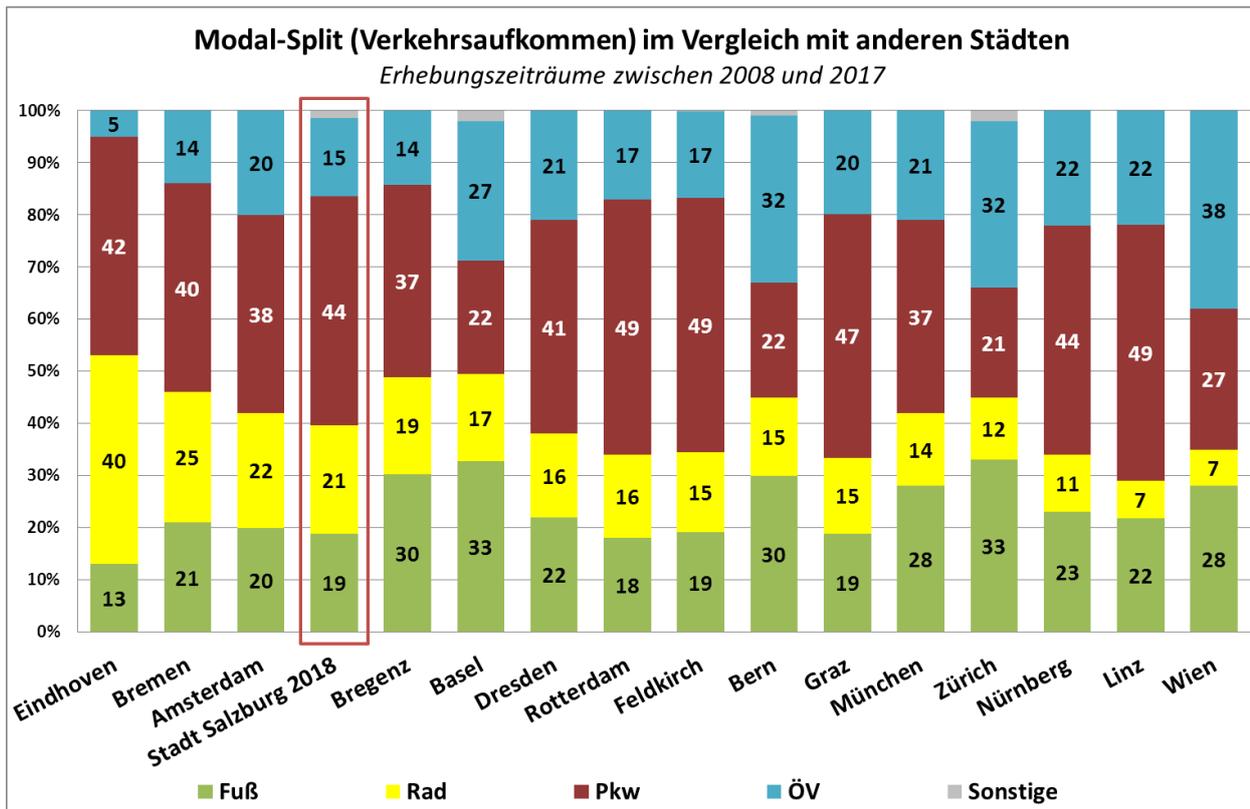
Besonders deutliche Unterschiede und Entwicklungen zeigen sich bei der Verkehrsmittelwahl unterschieden nach Altersklassen. Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege ist bei den Kindern und Jugendlichen bis 14 Jahren und bei älteren Personen ab 60 Jahren überdurchschnittlich, geht aber auch hier zurück. Der Fahrradanteil liegt dagegen bei der mittleren Altersklasse über dem Durchschnitt, den stärksten Anstieg gab es aber (relativ betrachtet) bei den über 80-Jährigen. Diese Gruppe hat andererseits auch beim motorisierten Individualverkehr massiv zugelegt, auch wenn dort der Anteil der Kfz-LenkerInnen immer noch deutlich unter dem Durchschnitt liegt. Am häufigsten ist die mittlere Altersklasse der 30- bis 59-Jährigen mit dem Kfz unterwegs. Eine positive Entwicklung im öffentlichen Verkehr zeigt sich bei den jüngeren Personen bis 29 Jahren mit einem weiteren Zuwachs des ohnehin schon überdurchschnittlichen ÖV-Anteils. Die Altersklasse der der 15- bis 29-Jährigen ist es auch, die als einzige bei allen Verkehrsmitteln eine zielkonforme Entwicklung in Richtung des Umweltverbundes aufweist.

**ABB3**



Im internationalen Vergleich (16 Vergleichsstädte) liegt Salzburg beim Radverkehr im Spitzenfeld (nur die Radverkehrsstädte Eindhoven, Bremen und Amsterdam liegen besser), während der ÖPNV-Anteil eher unterdurchschnittlich ist und die Stadt Salzburg in diesem Vergleich nur an viertletzter Stelle liegt. Die Stadt Salzburg ist also nach wie vor „die Radverkehrsstadt“ unter den Landeshauptstädten Österreichs. Beim Umweltverbund, also RadfahrerInnen, FußgängerInnen und ÖPNV zusammen, liegt Salzburg mit einem Anteil von 55% deutlich hinter Wien, den Schweizer (Groß-)Städten, sowie den meisten angeführten deutschen und holländischen Städten. Linz, Graz, Feldkirch und Rotterdam liegen aber hinter Salzburg.

ABB4

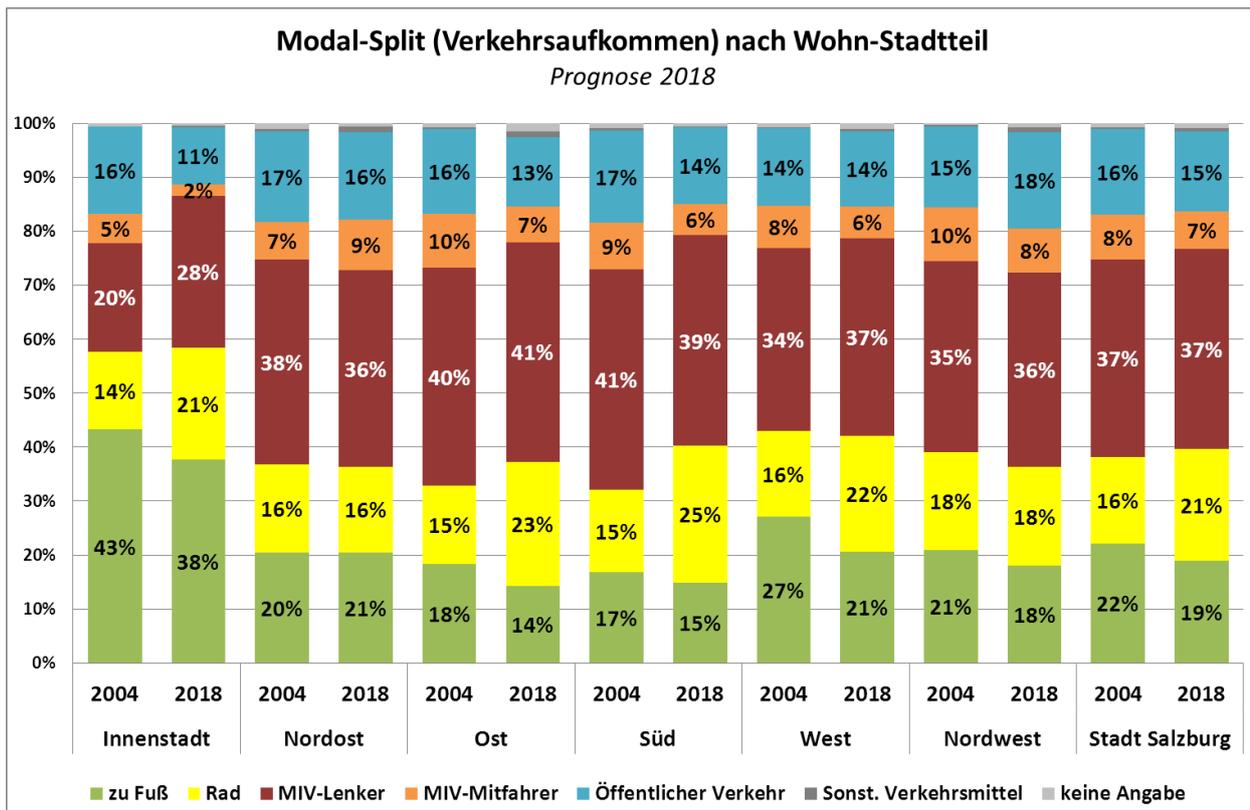


Der Wohnstandort in der Stadt wirkt sich auch auf die täglich zurückgelegten Entfernungen und die benützten Verkehrsmittel aus. Die geringsten Weglängen pro Person und Tag (18,7 km) mit dem höchsten FußgängerInnenanteil (39%) sind in der Innenstadt erhoben worden, die größten Tagesweglängen werden im Osten (Aigen, Parsch) mit 26,8 km/Tag zurückgelegt, wobei hier – auch wegen der ungünstigen ÖPNV-Struktur – 47 % der Wege mit dem Kfz zurückgelegt werden. Auch im Süden (Gneis, Nonntal, Josefiuau) liegt die Tageswegelänge bei hohen 26 km und der Kfz-Anteil bei 45%. Im Vergleich zu 2004 zeigt sich in der Innenstadt ein Rückgang des Fußwegeanteils um 5%-Punkte und ein Anstieg der Tagesweglänge um rund 5 km. Anders im Osten und im Süden, hier sind zwar die Fußwegeanteil ebenfalls rückläufig, die Tagesweglänge ist aber praktisch gleich geblieben. In allen drei Regionen zeigt sich eine sehr erfreuliche Entwicklung beim Radwegeanteil, der in der Innenstadt 14% auf 21%, im Osten von 15% auf 22% und im Süden von 15% auf 25% gestiegen ist.

In der Innenstadt ist der Anteil der Kfz-Wege als LenkerInnen deutlich von 20% auf 28% gestiegen und der Besetzungsgrad der Kfz – auch auf Grund eines geringeren Anteils an MitfahrerInnen – deutlich gesunken. Im Osten ist ebenfalls nur der Anteil der Kfz-MitfahrerInnen zurückgegangen, der Anteil der Kfz-LenkerInnen aber etwa gleich geblieben. Im Süden ist heute dagegen auch der Anteil der Kfz-LenkerInnen mit einem Rückgang von 41% auf 39% geringer als 2004.

Der Anteil des ÖPNV ist in allen drei Regionen rückläufig, und zwar von 16% auf 11% in der Innenstadt, von 16% auf 13% im Osten und von 17% auf 14% im Süden.

**ABB5**

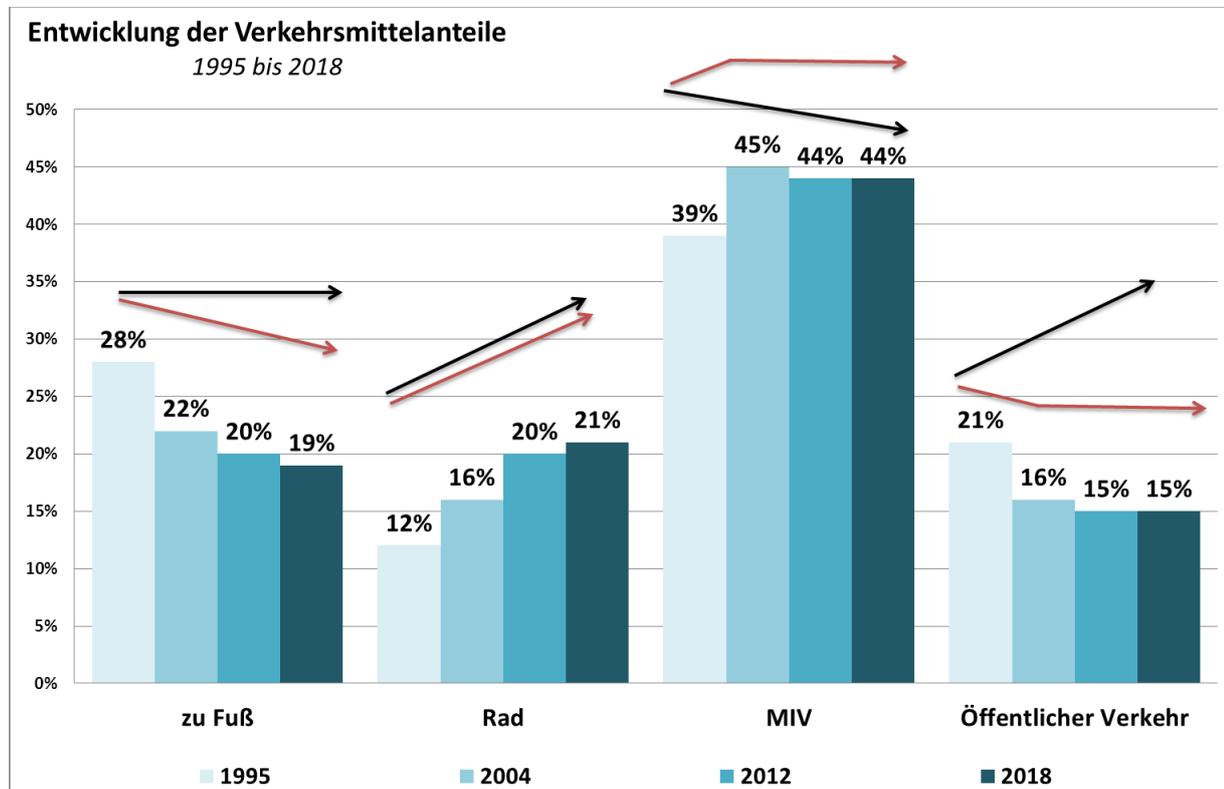


**2.3 Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse**

Obwohl die vom Gemeinderat beschlossenen verkehrspolitischen Ziele und Maßnahmen aus den Konzepten wie dem Leitbild Verkehr (1997) und dem REK (2007) nach wie vor Gültigkeit haben und – so weit wie möglich – bei allen von der Verkehrsplanung vorgeschlagenen Maßnahmen berücksichtigt wurden, entwickelt sich die „Verkehrs-Realität“ nicht in allen Bereichen entsprechend der Zielvorgaben. Dies zeigt sich am klarsten beim Indikator „Verkehrsmittelwahl“, wie die nachstehende Zusammenstellung der Entwicklung zwischen 1995, 2004 und 2012 bzw. 2018 zeigt. Die Analysen haben ergeben, dass es nur eine klare zielkonforme Entwicklung gibt, nämlich die des Radverkehrs, dessen Anteil weiter von bereits hohen 16% im Jahr 2004 auf aktuell 21% und somit um gut 30% gestiegen ist. Beim Anteil des Kfz konnte zumindest eine Trendumkehr erreicht werden, dieser ist leicht von 45% auf 44% zurückgegangen. Die Anteile des ÖPNV und der Fußgänger sind aber ebenfalls leicht rückläufig, wobei diese negative Entwicklung

zwischen 2004 und heute im Vergleich zur Entwicklung im Zeitraum zwischen 1995 und 2004 deutlich abgeschwächt wurde. Der Anteil des ÖPNV beträgt aktuell 15% und jener der FußgängerInnen 19%.

## ABB6



Unabhängig von den internationalen demographischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen („Megatrends“) wird die Verkehrsentwicklung auch von örtlichen Einflussgrößen bestimmt.

Werden in den nächsten Jahren keine neuen, interdisziplinären Maßnahmen zur zielkonformen Verkehrsentwicklung gesetzt, ist mit folgenden Trends zu rechnen:

weitere Verkehrsmengenverschiebung

- Stagnation bzw. keine Reduktion des privaten Kfz-Verkehrs
- weitere Zunahme im Flugverkehr
- stagnierende Fahrgastenzahlen (im Verhältnis zur Bevölkerungsanzahl) im ÖPNV
- weiter sinkende Anteile des Fußgängerverkehrs
- weitere Zunahme des Pkw-Besitzes
- Stagnierung des Radverkehrs

Lebensqualität sinkt

- steigende Lärm- und Abgasbelastungen durch den Kfz-Verkehr (sinkende Lebensqualität)
- Abnahme der Chancengleichheit bei der Erreichbarkeit und räumlichen Zugänglichkeit zu den Daseinsgrundfunktionen

#### Kosten für Mobilität steigen

- steigende Aufwendungen für die Mobilität und Sicherheit
- steigende Aufwendungen für die Vorsorge und Einhaltung der Grenzwerte bei Lärm- und Abgasbelastungen

Strukturelle Veränderungen erzeugen weitere (teils irreversible) Probleme wie z. B.

- Abwanderung von BewohnernInnen aus der Stadt in die Region
- soziographische Veränderungen (1-Personen-Haushalte, Zunahme der Wege zwischen den Haushalten)
- „Greißlersterben“ führt teilweise zu längeren Wegen mit mehr Kfz-Verkehr

Ein wesentlicher Aspekt zur Steigerung der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in der Stadt Salzburg ist der Abbau von Mobilitätsbarrieren, auch im Sinne einer sozialen Ausgewogenheit und einer bedürfnisgerechten Mobilität für alle sozialen Gruppen.

Einen wesentlichen Anteil haben dabei bauliche und dynamische Barrieren für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und ÖPNV-BenützerInnen. Sie gehören zu den wenig augenscheinlichen Problemen im Verkehrssystem einer Stadt, weil sich die Menschen an bestehende Umwege und Hindernisse gewöhnt haben und ihre Aktivitäten darauf einstellen. Dazu zählen physische (bauliche) Barrieren (Salzach, Stadtflüsse, große zusammenhängende, nicht öffentliche Flächen usw.) sowie dynamische Barrieren (Straßen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen, d. h. über 5.000 Kfz pro Tag).