

SrV 2013

Überblicksinformationen zu
Kennziffern der Mobilität
für die Stadt
Leipzig

„Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2013“

Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2013“

Dokumentation von Kennziffern der Mobilität für die Stadt Leipzig

Verkehrs- und Tiefbauamt Stadt Leipzig

Amtsleiter: Dipl.-Ing. M. Jana

Abteilung: Generelle Planung

Abteilungsleiter: Dipl.-Ing. T. Heinemann

Sachgebietsleiter: Dr. D. Auspurg

Bearbeiter: Dr. D. Auspurg, Dipl.-Geogr. C. Kreymann

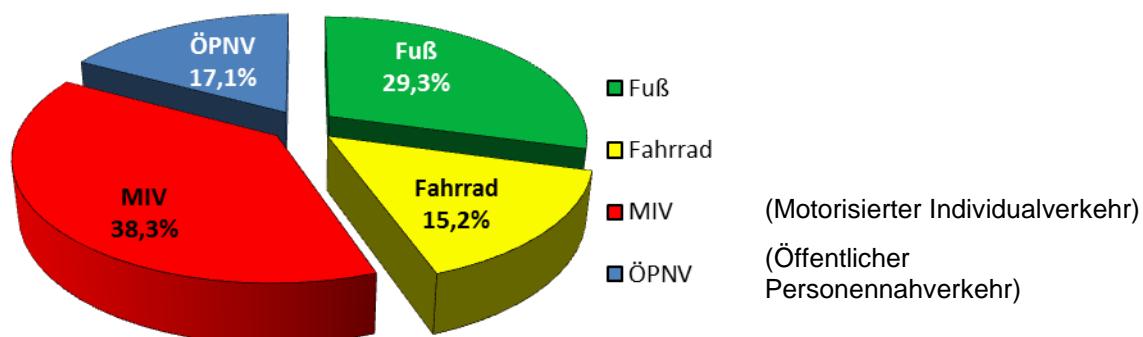
Mobilitätssteckbrief für Leipzig

Mobilität der Personen

Spezifisches Verkehrsaufkommen	3,6 Wege/Person, Tag
Tägliche Zeit im Verkehr	72,1 min/Person, Tag
Durchschnittliche Reisezeit	20 min/Weg
Durchschnittliche Reiseweite	5,4 km/Weg (alle Wege)
Pkw-Fähigkeit	416 Pkw/1.000 EW
Fahrradverfügbarkeit	915 Fahrräder/1.000 EW

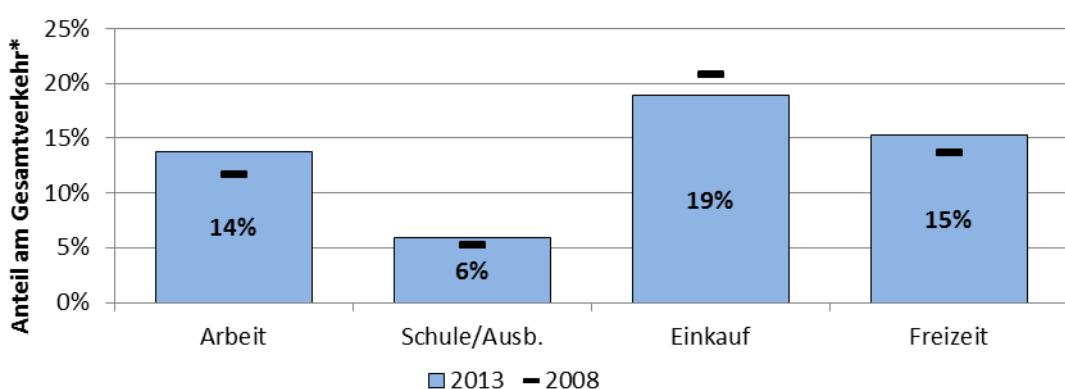
Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2013“

Verkehrsmittelanteile



Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2013“

Ausgewählte Verkehrszwecke



*nur Hauptzwecke, ohne Betrachtung der Wege zur eigenen Wohnung, die 40% betragen

Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2008, SrV 2013“

Ausgewählte Kennziffern im Vergleich

- Stadt Leipzig -

Mobilität der Personen						
	1991	1994	1998	2003	2008	2013
Anteil mobiler Personen (%) (Bürger, die das Haus am Befragungstag mindestens einmal verlassen haben)	87,1	90,4	90,0	87,2	88,7	91,9
Tägliche Zeit im Verkehr (min/d)	80,6	79,5	76,8	66,7	72,9	72,1
Durchschnittliche Reiseweite (km/Weg) (alle Wege)	6,8	7,4	7,0	6,6	6,4	5,4
Durchschnittliche Reiseweite (km/Weg) (Binnenverkehr, Beginn und Ende des Weges in der Stadt)	4,3	3,5	4,2	4,6	4,2	4,2

Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2008, SrV 2013“

91,9% der befragten Personen sind mobil. Damit ist dieser Wert in den letzten zehn Jahren kontinuierlich angestiegen und avanciert gar zum höchsten Wert dieser Zeitreihe. Diese Feststellung überrascht kaum, denn Mobilität hat in unserer Gesellschaft einen hohen Stellenwert. Die Erwartungshaltung, mobil zu sein ist allgegenwärtig, ob im Arbeitsmarkt oder in der Freizeit. Die tägliche Zeit im Verkehr ist mit rund 72 Minuten am Tag ähnlich der im Jahr 2008. Festzustellen ist, dass bei durchschnittlich gleicher Verweildauer im Verkehr ca. 1 km weniger zurückgelegt wurde als beispielsweise noch 2008. Der Trend zu kürzeren Wegen ist unter Berücksichtigung aller Wege seit 1998 zu beobachten und korrespondiert mit dem Anstieg der zurückgelegten Wege zu Fuß und mit dem Rad. Dies entspricht dem planerischen Ziel der Organisation von Stadtstrukturen, welche eine Erledigung von Mobilitätszwecken im Nahbereich ermöglichen, woraus kürzere Wege und deren Erledigungsmöglichkeit zu Fuß und Rad resultieren.

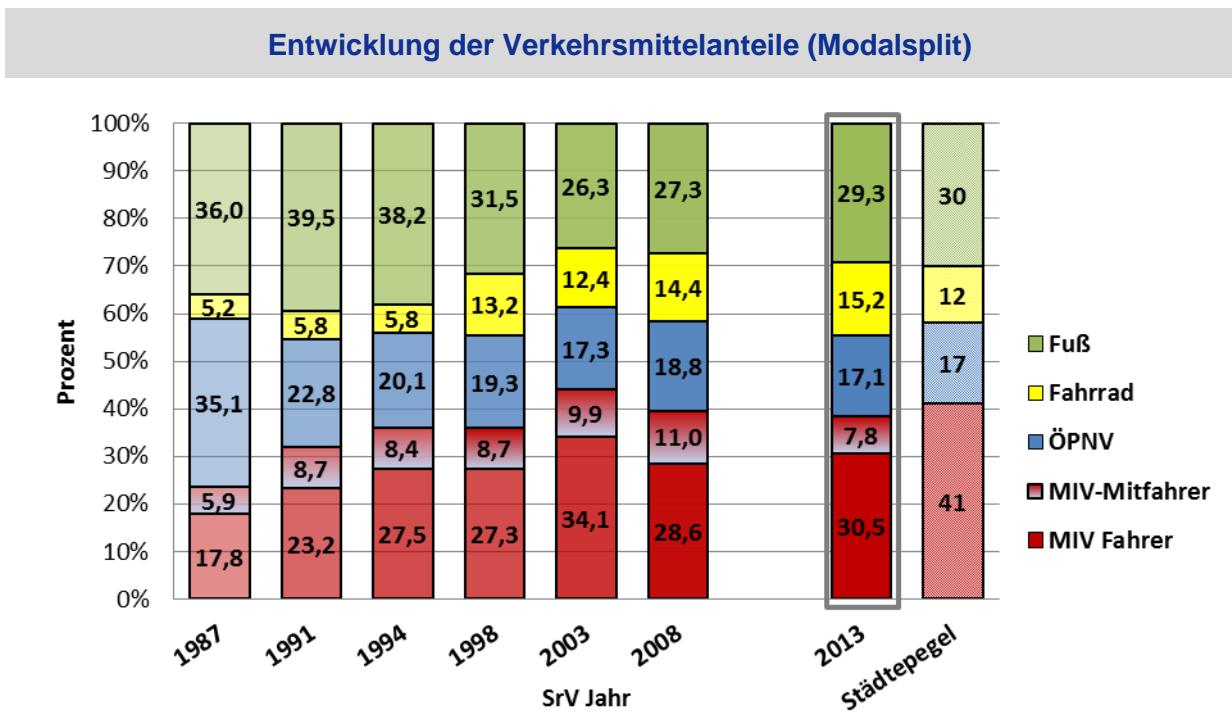
Motorisierung, Fahrzeugbesitz und -nutzung							
	1987	1991	1994	1998	2003	2008	2013
Pkw-Verfügbarkeit je1.000 EW	189	290	341	365	424	402	416
Fahrrad-Verfügbarkeit je1.000 EW	-	556	526	478	734	757	912
Besetzungsgrad Pkw pro Fahrt	1,4	1,4	1,3	1,2	1,2	1,3	1,3

Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2008, SrV 2013“

Die Pkw-Verfügbarkeit mit 416 Pkw pro 1.000 Einwohner ist 2013 ähnlich hoch wie in den letzten zehn Jahren, allerdings wieder mit leicht steigender Tendenz. Die Pkw-Verfügbarkeit ist nicht identisch mit der amtlichen Zahl der in Leipzig zugelassenen Pkw, die im Jahr 2013 bei 385 Pkw pro 1.000 Einwohner lag.

Die Pkw-Fähigkeit beinhaltet sowohl in Leipzig zugelassene Pkw als auch dienstliche Pkw, für die eine private Nutzung möglich ist und Pkw, die in anderen Zulassungsbezirken zugelassen sind.

Eine sehr viel deutlichere Steigerung ist bei der Fahrradverfügbarkeit auszumachen. Hier kommen inzwischen auf 1.000 Einwohner 912 Fahrräder - der höchste Wert seit Beginn des SrV.



Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2008, SrV 2013“

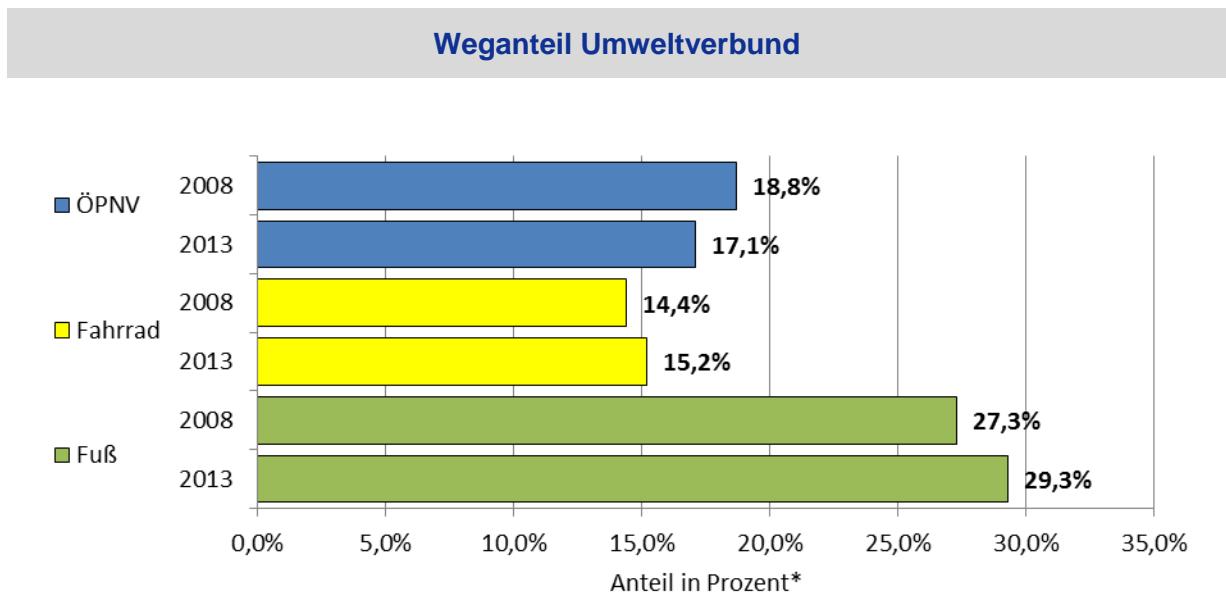
Der Modalsplit beschreibt die Verkehrsmittelwahl bei der Ortsveränderung von Privatpersonen, in diesem Fall der Leipziger Bevölkerung.

Im Vergleich zum Jahr 2008 fallen nur moderate Verschiebungen in den Verkehrsmittelanteilen auf. Der Anteil des MIV am Modal Split ist insgesamt mit -1,3% weiter rückgängig. Damit kommt er dem verkehrspolitisch angestrebten Ziel der Stadt weiter entgegen, wenn auch noch nicht in dem Umfang und der Geschwindigkeit, wie es mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum 2003 für das Jahr 2015 angestrebt wurde. Unterteilt man den Anteil des MIV in Anteil der MIV-Fahrer und MIV-Mitfahrer fällt auf, dass der Anteil der Selbstfahrer um 1,9% gegenüber dem Jahr 2008 angestiegen ist. Der Anteil der Mitfahrer ist dagegen um 3,2% gesunken. Den positiv zu bewertenden Zuwächsen beim Fuß- und Radverkehr von 2,0% bzw. 0,8% steht ein Rückgang beim ÖPNV von 1,7% entgegen, der jedoch spezifische Ursachen im S-Bahn-Netz des Erhebungsjahres 2013 hat.

	MIV : Umweltverbund	MIV : ÖPNV
1987	MIV : Umweltverbund 24 : 76	1987 MIV : ÖPNV 40 : 60
1991	MIV : Umweltverbund 32 : 68	1991 MIV : ÖPNV 58 : 42
1994	MIV : Umweltverbund 36 : 64	1994 MIV : ÖPNV 64 : 36
1998	MIV : Umweltverbund 36 : 64	1998 MIV : ÖPNV 64 : 36
2003	MIV : Umweltverbund 44 : 56	2003 MIV : ÖPNV 72 : 28
2008	MIV : Umweltverbund 40 : 60	2008 MIV : ÖPNV 68 : 32
2013	MIV : Umweltverbund 38 : 62	2013 MIV : ÖPNV 69 : 31

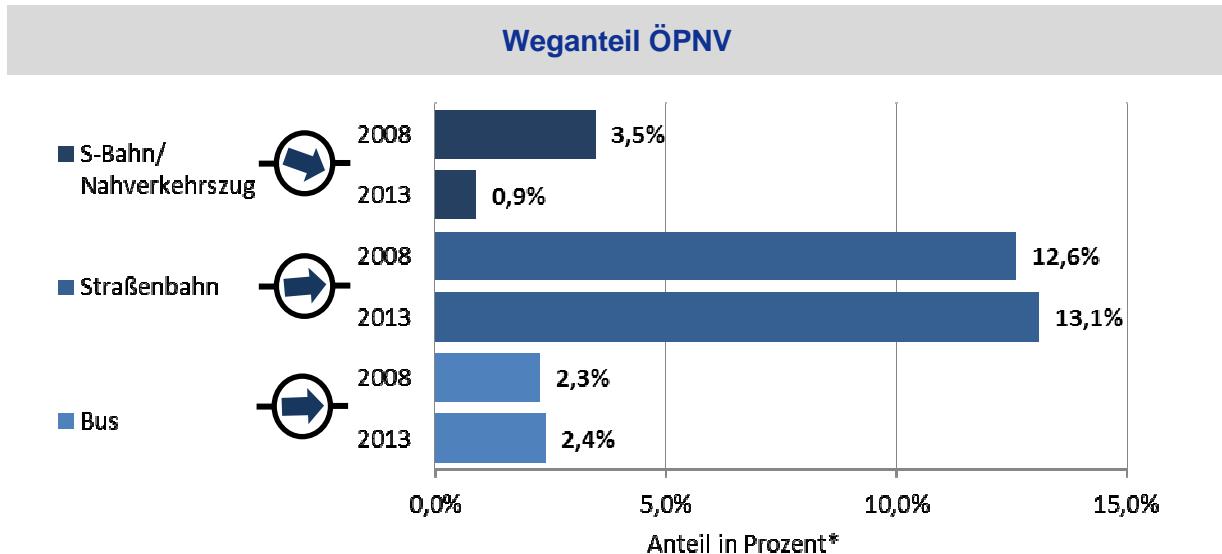
Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2008, SrV 2013“

Die Anteile des Umweltverbundes konnten zum Jahr 2008 weiter leicht erhöht werden. Weil bei Straßenumbauten die Belange aller Verkehrssysteme in großem Maße berücksichtigt wurden, konnte eine größere Akzeptanz für die Nutzung des Umweltverbundes erwirkt werden.



* Alle Wege

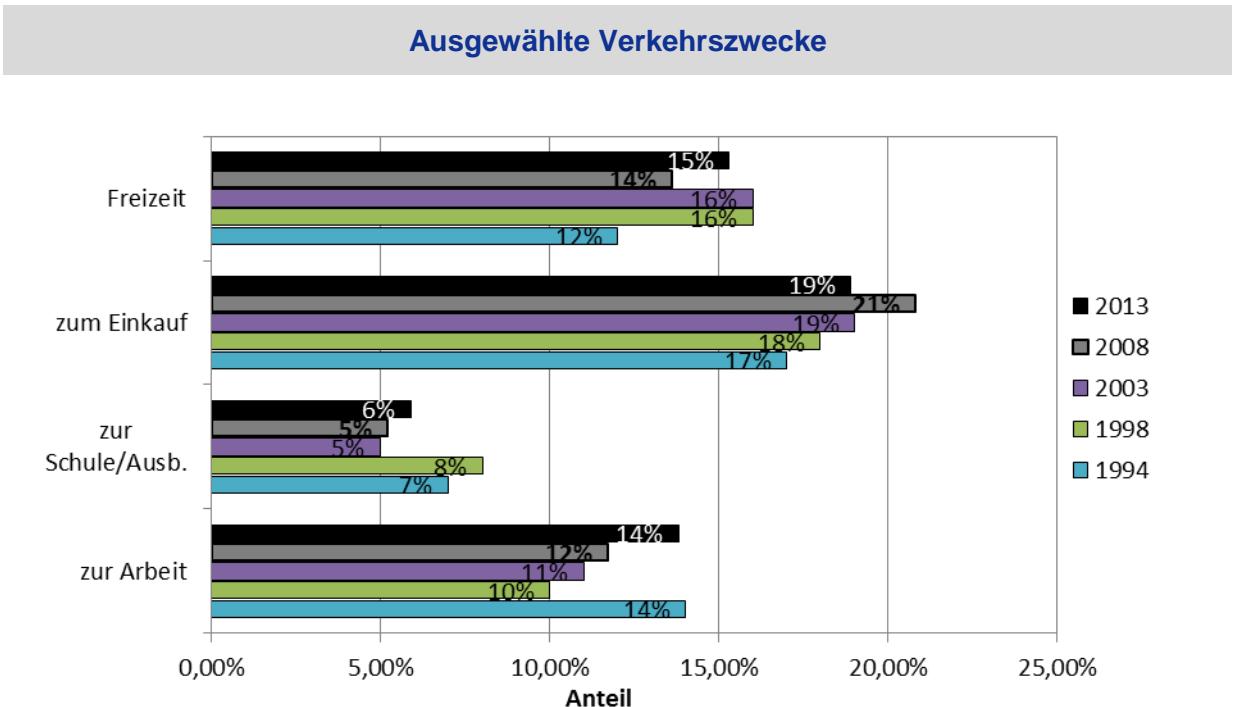
Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2008, SrV 2013“



Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2008, SrV 2013“

Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split ist um 1,2% auf 61,7% angestiegen, obwohl das Teilsegment ÖPNV um 1,7% gesunken ist. Ein Grund für die Verluste im ÖPNV ist im stark eingeschränkten Angebot im S-Bahn- und Nahverkehrszugnetz im Befragungsjahr 2013 zu suchen. Ein flächendeckendes S-Bahn-Netz existierte 2013 faktisch nicht. Unter anderem war die S-Bahn-Linie S1 Hauptbahnhof – Grünau 2013 stillgelegt, während andere Teilstücke mit geringerer Kapazität und Angebot durch die Mitteldeutsche Regiobahn betrieben wurden. Die Verluste im Bereich S-Bahn- und Nahverkehrszugbereich sind daher 2013 besonders deutlich. Gegenüber 2008 gab es hier einen Rückgang um 2,6%. Dabei konnte u.a. die zwischenzeitliche Einstellung der S1 nach Grünau auch nicht durch die Verstärkung der Buslinie 80 kompensiert werden. Straßenbahn und Bus verzeichneten demgegenüber mit 0,6% leichte Zuwächse gegenüber 2008.

Die Befragungen im Jahr 2014 und 2015 vor dem Hintergrund des neuen mitteldeutschen S-Bahn-Netzes mit seinem Kernstück City-Tunnel Leipzig werden zeigen, welche Veränderungen es gegeben hat.



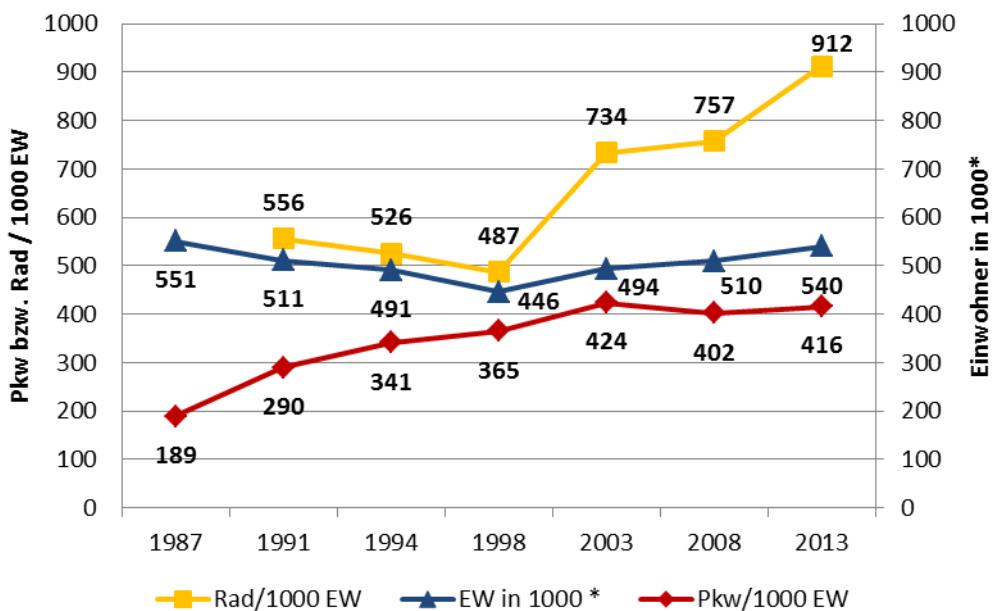
Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2008, SrV 2013“

Der Verkehrszweck Arbeit gewinnt an Bedeutung. Sein Anteil steigt zu 2008 um 2% gegenüber den Verkehrszwecken Freizeit und Schule/Ausbildung. Dies ist Ausdruck der stetigen Attraktivitätssteigerung der Stadt Leipzig als Wohn- und Arbeitsplatzstandort. So stieg allein die Zahl der Erwerbstätigen zwischen 2008 und 2012 auf 309.500 (Quelle: Statistisches Jahrbuch 2014). Eine Zunahme um 6%.

Demgegenüber sinkt die Bedeutung des Verkehrszweckes Einkaufen um 2% auf den Wert aus dem Jahr 2003.

Der Freizeitverkehr verzeichnet, wenn auch nicht so stark wie der Verkehr zur Arbeit, gegenüber 2008 leichte Zuwächse. Die vielfältigen Freizeitmöglichkeiten innerhalb und im nahen Umfeld der Stadt befördern diese Entwicklung sicherlich und ermöglichen vielfach kurze Wege im Freizeitverkehr.

Motorisierungsentwicklung

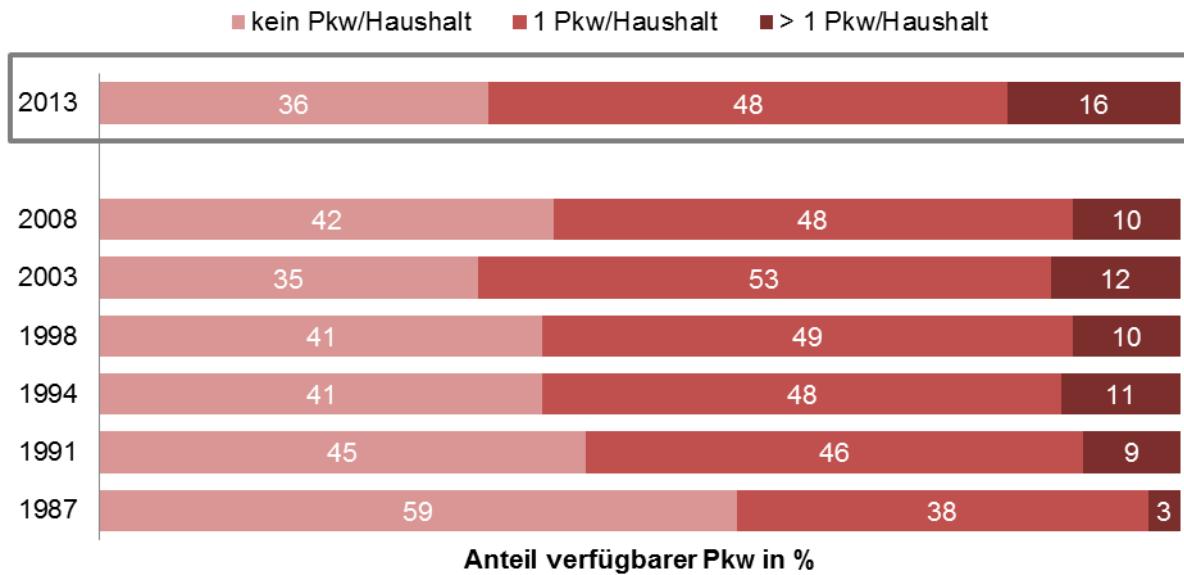


* Wohnberechtigte

Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2008, SrV 2013“

Die Motorisierungskennziffer ist von 402 Pkw pro 1.000 Einwohner im Jahr 2008 auf 416 Pkw pro 1.000 Einwohner für das Jahr 2013 angestiegen. Insbesondere die Abwrackprämie im Jahr 2009 hat diese Entwicklung begünstigt. Hier muss verstärkt das Thema „Mobilitätsberatung“ weiter gedacht werden, um nach Leipzig Zuziehende schon im Vorfeld über alternative Formen der Verkehrsmittelwahl zu informieren. Dies ist im Hinblick auf steigende Einwohnerzahlen unumgänglich.

Motorisierungsgruppen der Haushalte



Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2008, SrV 2013“

Mit 36% der Befragten geben mehr als ein Drittel an, keinen Pkw zur Verfügung zu haben. Im Jahr 2008 waren es jedoch noch 42%, so dass der Anteil der autolosen Haushalte wieder auf das Niveau von 2003 gesunken ist. Die Verfügbarkeit von einem Pkw/Haushalt bleibt zu 2008 konstant. Dagegen steigt die Verfügbarkeit von mehr als einem Pkw/Haushalt von 10% im Jahr 2008 auf 16% im Jahr 2013. Im Umkehrschluss bedeutet das ein Mehr an benötigtem Parkraum auch in ohnehin schon durch Parkplatznot bedrängten Vierteln. Hier sind Maßnahmen wie eine qualifizierte Mobilitätsberatung sowie die Bereitstellung und Beförderung alternativer Fortbewegungsmittel z. B. von Carsharing hilfreich, um zukünftig die Anzahl der verfügbaren Pkw zu verringern.

Leipzig im Städtevergleich (Städtepegel)

Verkehrsmittelanteile relativ (%)				
Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	MIV
Leipzig	29,3	15,2	17,1	38,3
Städtepegel	30	12	17	41

Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2013“

Leipzig ist im Vergleich mit Mobilitätskennziffern anderer Städte bei der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes weiterhin leicht vorn. Vor allem die Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad ist im Durchschnitt reichlich 3% höher als die vergleichbarer Städte. Hier ist die Planung und der Bau von Radverkehrsanlagen in Leipzig als besonders positiv heraus zu stellen. Die Anteile des ÖPNV der Stadt Leipzig sind denen anderer vergleichbarer Städte äquivalent und haben durch die Entwicklung und Öffnung des neuen S-Bahn-Netzes Ende 2013 Wachstumspotenzial. Bei der Betrachtung der Anteile des MIV liegt Leipzig mit knapp 3% unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte.

Motorisierung

Motorisierung/Fahrzeugverfügbarkeit	Pkw/1000EW	Fahrrad/1000EW
Leipzig	416	912
Städtepegel*	455	745

*Angaben TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung

Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2013“

Die Leipziger haben weniger Pkw, dafür aber deutlich mehr Fahrräder pro 1.000 Einwohner als vergleichbare Städte zur Verfügung. Mit 912 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner wird ein Wert erreicht, der in der Historie des SrV einmalig ist. Doch die Leipziger besitzen nicht nur mehr Fahrräder, sondern benutzen sie auch häufiger, wie der Städtevergleich zeigt. Beim Pkw ist es umgekehrt. Hier haben die Leipziger weniger Pkw als im Durchschnitt zur Verfügung und auch die Nutzung ist geringer als im Städtedurchschnitt. Darauf sollte man aufbauen und u.a. durch gezieltes Parkraummanagement, Mobilitätsberatung und Ausbau des Carsharings versuchen, die Pkw-Verfügbarkeit und damit auch den Pkw-Besitz in einem stadtverträglich vertretbaren Rahmen zu halten. Die außerordentlich hohe Fahrradbesitzquote spricht dafür, durch eine Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur - entsprechend des Radverkehrsentwicklungskonzeptes - auch einen weiteren Anstieg der Fahrradnutzung erreichen zu können.

Mobilitätskennwerte

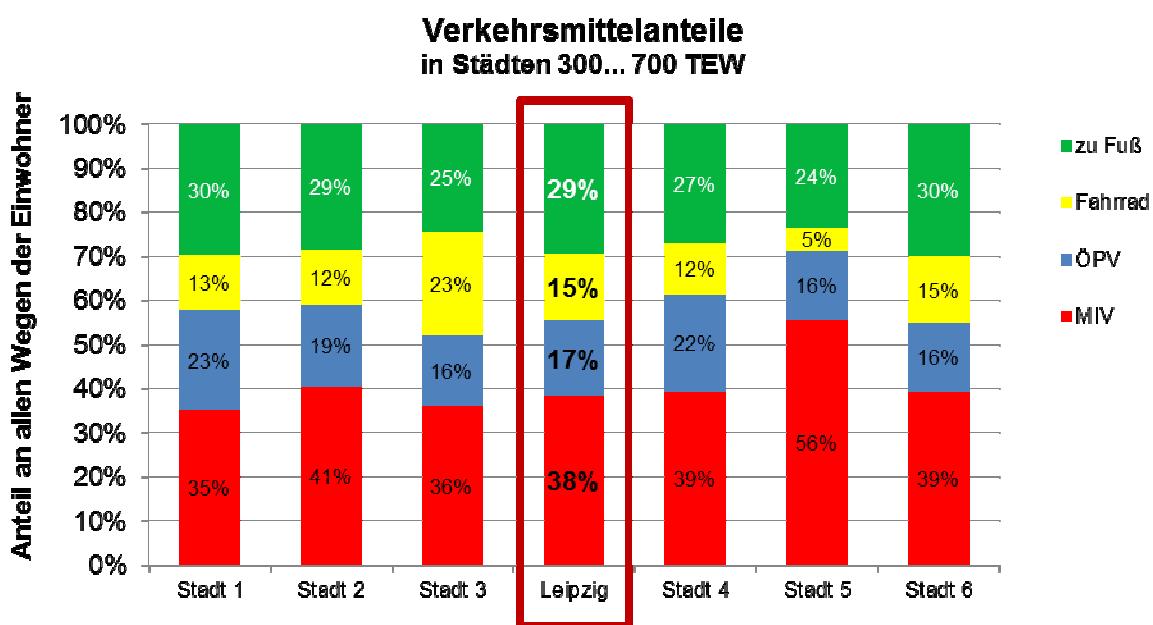
	Anteil mobiler Personen [%]	Wege pro Person und Tag [Wege/P,d]	Dauer pro Weg [min]	Entfernung pro Weg [km]
Leipzig	91,7	3,6	20,0	5,4
Städtepegel*	91,6	3,6	20,3	6,0

*Angaben TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung

Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2013“

Die Menschen aller befragten Städte sind hochmobil und werden dies voraussichtlich auch in den nächsten Jahren bleiben. Die dabei zurückgelegten Wege pro Person und Tag sowie die dabei zurückgelegten Entfernungen variiieren kaum. Der Zeitaufwand für einen zurückgelegten Weg ist in Leipzig im Vergleich zu anderen Städten etwas höher, da die Wege häufiger mit den „langsameren“ Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden.

Städtevergleich



Quelle: TU Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung

Schlussbemerkungen

Die vorliegende Dokumentation zum SrV 2013 stellt einen Überblick zu den wichtigsten Kenngrößen der Verkehrsentwicklung für die Stadt Leipzig dar.

Die Modal-Split-Veränderungen der wichtigsten SrV-Städte, die als SrV-Städtepege bezeichnet werden, sind im Vergleich zum SrV 2008 sehr moderat und liegen im 1%-Bereich. Leichte Anstiege um jeweils 1% sind für den Fußgägerverkehr und ÖPNV zu registrieren, während der MIV und Radverkehr jeweils um 1% abnehmen.

Für die Stadt Leipzig hingegen bleibt der Trend zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, wenn auch auf relativ niedrigem Niveau, ungebrochen. So steigt gegenüber dem SrV 2008 der Anteil des Fußgägerverkehrs um 2,0% und der des Radverkehrs um 0,8%, während der MIV-Anteil im gleichen Zeitraum um 1,3% zurückging. Da der ÖPNV-Anteil für Leipzig im Vergleich zu 2008 durch die Einschränkungen im S-Bahn-Netz 2013 um 1,7% zurückgegangen ist, verbleibt ein Plus, von ca. 1% für den Umweltverbund. Zu beachten ist dabei, dass Leipzig im Zeitraum von 2008 bis 2013 einen Einwohnerzuwachs von ca. 30.000 Einwohnern (Wohnberechtigte) zu verzeichnen hatte. Der leichte Rückgang des MIV-Anteils ist im Straßennetz nicht spürbar. Damit wird deutlich, dass es bei weiter steigender Bevölkerungszahl umso wichtiger wird, auf ein weiteres Absinken des prozentualen Anteils des MIV entsprechend des Beschlusses auch des neuen Stadtentwicklungsplans hinzuwirken, um die absolute Belastung des Straßennetzes und der Stadträume und Bevölkerung nicht ansteigen zu lassen

Das vergleichsweise schwache Abschneiden des ÖPNV ist vor allem im Zusammenhang mit dem verringerten Angebot des SPNV (z.B. Einstellung der S-Bahn-Linie S1) zu sehen, das trotz Teilersatzleistungen durch die Buslinie 80 nicht kompensiert werden konnte. So nehmen die Modalsplitwerte für Straßenbahn und Bus zwar um 0,6% zu, allerdings ist damit das gleichzeitige Abfallen von S-Bahn- und Zug um 2,6% nicht auszugleichen.

Aufgrund der erfreulich sinkenden Arbeitslosigkeit gewinnt der Wegezweck „zur Arbeit“ an Bedeutung. Der Anteil der Wege zur Arbeit stieg im Vergleich zu 2008 um 2%. Ebenfalls zugenommen haben die Wege zur Ausbildung (+1%) und Freizeit (+1%).

Die Verfügbarkeit von Privat-Pkw stieg im SrV 2013 auf 416 Pkw/1.000 Einwohner leicht an. Gleicher gilt für die Pkw-Ausstattung der Haushalte. Sie ist von ca. 58% im SrV 2008 auf ca. 64% im SrV 2013 angestiegen. Ursachen hierfür werden im Rahmen der Fortführung des SrV 2014 noch untersucht.

Die Ergebnisse belegen die Wichtigkeit der verkehrspolitischen Leitlinie des Stadtentwicklungsplanes Verkehr und Öffentlicher Raum, den Umweltverbund zu stärken. So ging der Anteil des MIV nach einem erstmaligen Rückgang 2008 auch 2013 weiter zurück. Mit einer Reduzierung um 1,3% fällt der Rückgang allerdings deutlich moderater aus als 2008 (-4,4%). Insgesamt ist der Anteil des MIV seit 2003 von ehemals 44 auf nun 38,3 % und damit bereits um 5,7 % gesunken.

Eine Auswertung der Kennziffern im Städtevergleich analog 2008 wird nach Vorlage aller Erhebungsdaten Anfang 2016 erfolgen. Dabei werden auch Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten in den Leipziger Umlandstädten erwartet.

Die vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass sich der positive Trend bei der Benutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes der Leipziger Bevölkerung weiter fortsetzt. Vor dem Hintergrund des Energie- und Klimaschutzprogramms, der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes sowie des Lärmaktionsplanes und nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund des Stadtentwicklungsplanes Verkehr und öffentlicher Raum, sind die Anstrengungen zur Stärkung der umweltfreundlicheren Verkehrsarten zu forcieren sowie weitere Schritte zur Umsetzung der verkehrspolitischen Leitlinien zielführend zu unterstützen. So kann vor allem durch aktives Mobilitätsmanagement und eine öffentlichkeitswirksame Mobilitätsberatung nachhaltig positiv auf das Verkehrsverhalten Einfluss genommen werden. Insbesondere vor dem Hintergrund steigender Bevölkerungszahlen (Prognose 2025: ca. 585.000 Einwohner für Leipzig) wird die Notwendigkeit von Information und Beratung zum Thema Mobilität an Bedeutung gewinnen. Verstärkt sind dabei auch die Umlandgemeinden mit einzubeziehen.

Die Gesamtauswertung der TU Dresden zum SrV 2013/2014, nach Inbetriebnahme des S-Bahn-City-Tunnels, liegt dem Verkehrs- und Tiefbauamt Anfang 2016 vor.

Weitere Auswertungen und detailliertere Analysen zu den Ursachen der Veränderungen werden durch das Verkehrs- und Tiefbauamt noch vorgelegt. Sie werden einzelne Ergebnisse der SrV-Auswertung näher erläutern und können dann als Grundlage zur Erstellung möglicher Strategien und Handlungsoptionen herangezogen werden.