



schriftliche Antwort zur Anfrage-Nr. VII-F-10123-AW-01

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Stammbaum:
VII-F-10123 CDU-Fraktion
VII-F-10123-AW-01 Dezernat
Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Steigendes Verkehrsaufkommen im Nachhaltigkeitsszenario

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium

Voraussichtlicher
Sitzungstermin

Zuständigkeit

Ratsversammlung

24.04.2024

schriftliche
Beantwortung

Sachverhalt Antwort

1. Wie bewertet die Stadt Leipzig die stetige Zunahme von zugelassenen Fahrzeugen in Leipzig?

Die Entwicklung des Fahrzeugbestandes in Leipzig wird durch die Stadtverwaltung stetig beobachtet (<https://www.leipzig.de/news/news/zahl-der-privaten-pkw-weiter-ruecklaeufig>). Die Anzahl der zugelassenen Kfz setzt sich dabei für die vergangenen drei Jahre wie folgt zusammen.

	2021	2022	2023
zugelassene Kfz			
	<i>Stichtag 1.1.2022</i>	<i>Stichtag 1.1.2023</i>	<i>Stichtag 1.1.2024</i>
Personenkraftwagen	234.324	233.712	233.901
darunter private Pkw	206.179	204.698	203.936
darunter gewerbliche Pkw	28.145	29.014	29.965
Nutzfahrzeuge	21.480	22.086	22.559
Krafträder	15.414	15.981	16.277
Kraftfahrzeuge insgesamt	271.218	271.779	272.737
<i>Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt</i>			
Bevölkerungsstand			
Bevölkerung insgesamt	601.866	616.093	<i>Daten liegen noch nicht vor</i>
18 Jahren und älter (Volljährige)	504.269	514.874	<i>Daten liegen noch nicht vor</i>
<i>Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen</i>			

Daraus wird ersichtlich, dass der Bestand an privaten Pkw nach einem Rückgang in 2021 und 2022 auch 2023 weiter gesunken ist. Für gewerbliche Pkw gilt diese Entwicklung nicht, da hier in den letzten Jahren der Bestand gestiegen ist. Bei Betrachtung der Anteile der Fahrzeugkategorien an der Gesamtzahl zugelassener Kfz im Stadtgebiet, kann bisher nicht von einer signifikanten Verschiebung gesprochen werden, die Verschiebung zwischen privaten und gewerblichen Pkw beträgt bisher 1 Prozentpunkt.

Die Gesamtzahl zugelassener Kfz ist im Vergleich zu den Vorjahren nur gering angestiegen, die Zunahme lag in den letzten 10 Jahren (2013-2023) durchschnittlich bei 1,5%, in den letzten beiden Jahren jedoch nur bei 0,3%. Insbesondere liegt der Zuwachs ganz deutlich

unter dem Zuwachs der Bevölkerung. Diese Entwicklung kann als positives Signal auch im Sinne der Leipziger Mobilitätsstrategie gedeutet werden.

Eine Beurteilung des Verkehrsaufkommens in der Stadt lässt sich jedoch nicht aus der Zahl zugelassener Kfz ableiten. Der Besitz eines Autos sagt u.a. noch nichts aus, wie die Nutzung oder Nutzungshäufigkeit aussieht. So können gewerbliche Pkw (u.a. Dienstwagen) auch für private Zwecke genutzt werden. Die Statistik des Kraftfahrzeugbundesamtes lässt über die zugelassenen Kfz keine validen Rückschlüsse auf das Verkehrsverhalten oder die Quantität des Wirtschaftsverkehrs zu. Auch die Gründe für den leichten Anstieg an gewerblichen Pkw können nicht ohne weiteres ermittelt werden. Die Gründe hierfür können vielfältig sein. In Frage kommen neben einer Steigerung der wirtschaftlichen Aktivität der Unternehmen u.a. auch Faktoren wie der Fachkräftemangel. So ist es denkbar, dass Unternehmen Anreize durch Dienstwagen auf dem Arbeitsmarkt setzen, um Fachkräfte an sich zu binden.

Um Aussagen zum Verkehrsaufkommen zu erhalten, betreibt die Stadt Leipzig an 24 Standorten Dauerzählstellen für den Kfz-Verkehr und führt an 60 – 100 Zählstellen im Jahr temporäre Verkehrszählungen durch.

2. Welche Auswirkungen ergeben sich für die Organisation des Straßenraums und verkehrsrechtliche Anordnungen, wenn die Bedeutung des Individualverkehrs für Wirtschafts- und Dienstfahrten gleichbleibt bzw. steigt?

Der Wirtschaftsverkehr ist ein wichtiger Baustein der Mobilitätsstrategie und des Gesamtverkehrssystems. Zentraler Ansatz der Strategie ist es daher, im begrenzt verfügbaren öffentlichen Raum den Umweltverbund so zu stärken und zu qualifizieren, dass möglichst viele Wege mit diesem zurückgelegt werden können. So wird Platz für den weiter notwendigen Kfz-, insbesondere Wirtschaftsverkehr verfügbar. Zur Stärkung des Wirtschaftsverkehrs wird derzeit in Zusammenarbeit mit Akteuren aus der Wirtschaft ein Wirtschaftsverkehrskonzept erstellt, in dessen Rahmen ggf. auch weitere Maßnahmen für die Organisation des Straßenraums oder das betriebliche Mobilitätsmanagement (Mobilitätsbudget) erarbeitet werden. Das Konzept soll voraussichtlich 2025 fertiggestellt sein.

3. Wie soll gewährleistet werden, dass die im Nachhaltigkeitsszenario beschriebene Verkehrsflussgeschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer bei Zunahme der zugelassenen Fahrzeuge erreicht werden soll?

Wie dargestellt, sagen die Zulassungszahlen noch nichts über Zweck, Umfang und Zeitpunkt der Nutzung der Kfz aus. Das Nachhaltigkeitsszenario wurde vom Stadtrat u.a. deshalb beschlossen, weil es am ehesten geeignet ist, eine akzeptable Verkehrsflussgeschwindigkeit aufrecht zu erhalten, insbesondere im Vergleich zur Fortsetzung des damaligen Status Quo. In den damaligen Untersuchungen wurden bei der Fortführung des Status Quo eine deutliche Verschlechterung dieses Parameters prognostiziert.

Die Leipziger Mobilitätsstrategie stellt deshalb nicht die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge, sondern den Menschen in den Mittelpunkt. Aus dieser Perspektive wird der begrenzte öffentliche Raum und der zunehmende Nutzungsdruck organisiert. Fuß- und Radverkehr, sowie der ÖPNV können bei einer hohen Flächeneffizienz Mobilität für Alle ermöglichen. Ein hoher und steigender Anteil des Umweltverbunds am Verkehrsaufkommen schafft Platz im Straßenraum für diejenigen Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind und eben auch den Wirtschaftsverkehr. Unbestritten ist die Flächeneffizienz eines Fahrzeugs erheblich niedriger als die eines Fußgängers, Radfahrenden oder ÖPNV-Nutzers. Daher dient die konsequente Umsetzung der Mobilitätsstrategie auch dem Ziel, die Verkehrsflussgeschwindigkeit für alle Verkehrsarten zu erhalten oder zu verbessern.

Unabhängig davon wird der Verkehrsfluss durch viele verschiedene Faktoren beeinflusst, u.a. spielen die Verkehrs- bzw. Fahrzeugdichte, die Durchschnittsgeschwindigkeit der Fahrzeuge, die Geschwindigkeitsverteilung, der Sicherheitsabstand oder die Straßenbreite

eine Rolle. Die einzelnen Faktoren wirken dabei nicht immer linear auf den Verkehrsfluss. Aus diesem Grund muss die Verkehrsorganisation mit den jeweilig spezifischen Randbedingungen analysiert und mit Hilfe von analytischen Modellen der optimale Verkehrszustand simuliert werden. Dazu nimmt das Verkehrs- und Tiefbauamt derzeit u.a. eine umfassende Aktualisierung und Modernisierung des städtischen Verkehrsmodells vor.

Anlage/n

Keine