Stadt Leipzig

Mobilität in Leipzig

Was sind verkehrliche Kenngrößen?

Für die Bewertung der aktuellen Mobilitätsentwicklung sowie für die Erstellung von Planungen bilden verschiedene verkehrliche Kenngrößen eine wichtige Datengrundlage. Mit der Mobilitätserhebung „System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“ gewinnt die Stadt Leipzig im 5-jährigen Rhythmus grundlegende Informationen über das tägliche Verkehrsgeschehen in der Stadt sowie der Region. Die Ergebnisse liefern dabei ein verlässliches Bild der gegenwärtigen Verkehrsteilnahme der Leipziger Bevölkerung für alle Bevölkerungsgruppen und zeigen außerdem Entwicklungstendenzen des Verkehrsverhaltens über mehrere Jahre. Informationen, die für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung unbedingt erforderlich sind.

Durch regelmäßig erhobene Kenngrößen lässt sich die Mobilitätsentwicklung bewerten.

↘ **spezifisches Verkehrsaufkommen**
Wie viele Wege werden pro Person und Tag zurückgelegt?

↘ **tägliche Zeit im Verkehr**
Wie lange verbringt eine Person durchschnittlich im Leipziger Verkehr?

↘ **durchschnittliche Reiseweite**
Wie weit ist der durchschnittliche Weg, den eine Person in Leipzig zurücklegt?

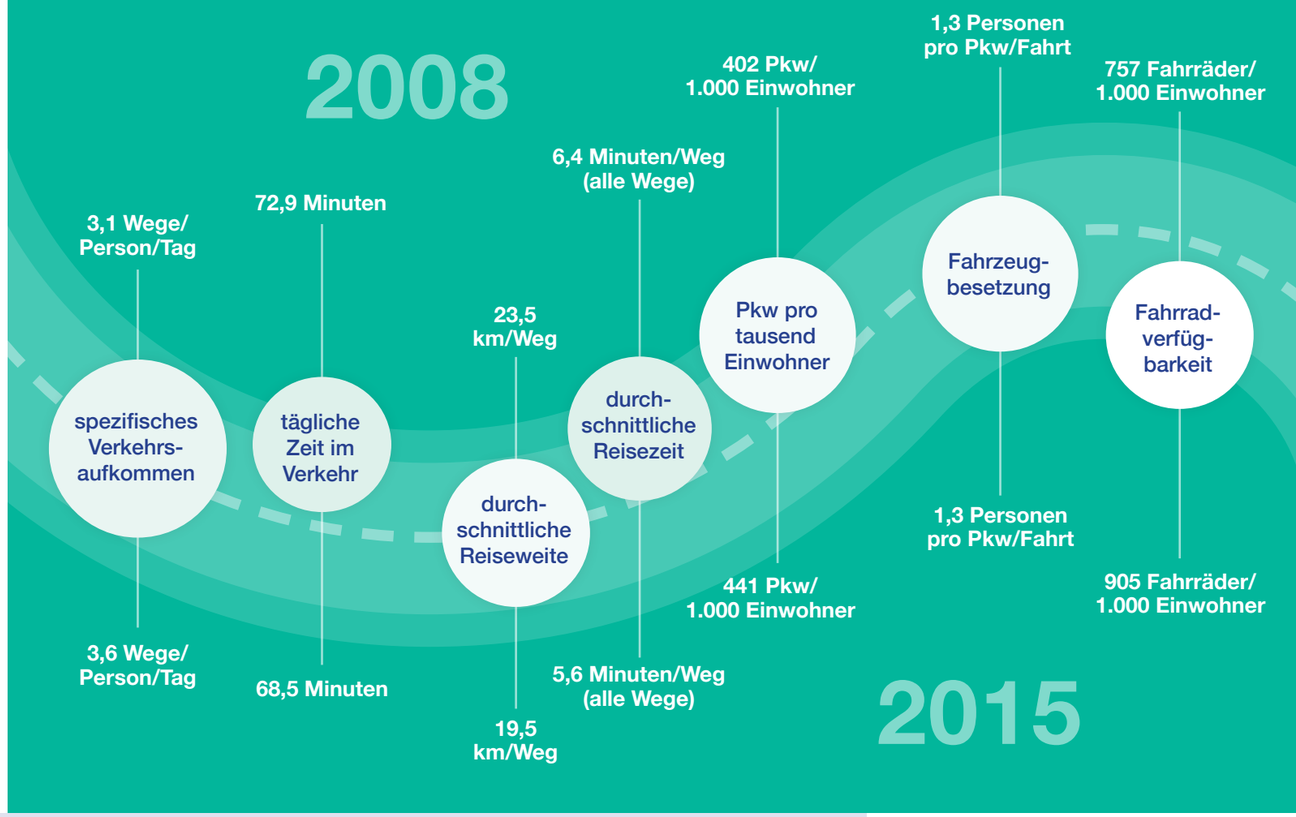
↘ **durchschnittliche Reisezeit**
Wie viel Zeit wird für das Zurücklegen eines Weges im Durchschnitt benötigt?

↘ **Pkw pro tausend Einwohner**
Wie viele Personenkraftwagen stehen 1.000 Einwohnern durchschnittlich zur Verfügung?

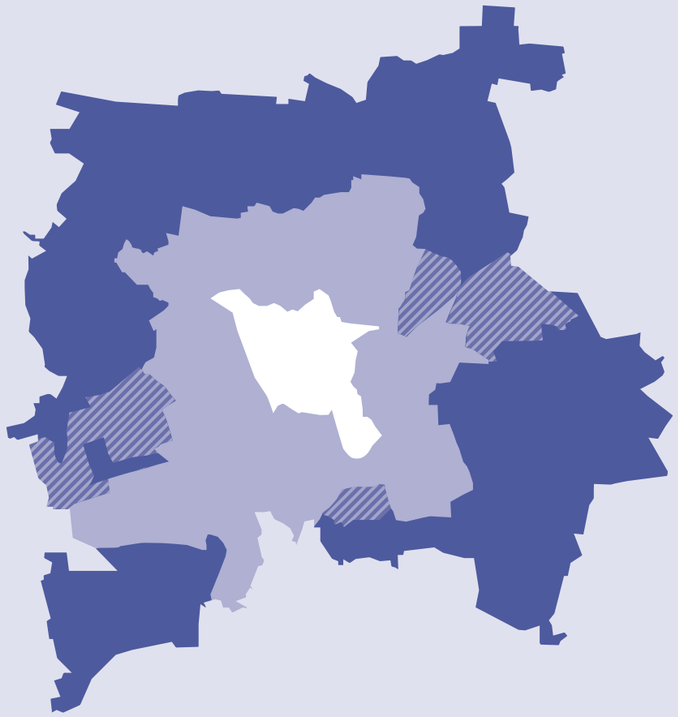
↘ **Fahrzeugbesetzung**
Wie viele Menschen sitzen durchschnittlich in einem Pkw?

↘ **Fahrradverfügbarkeit**
Wie viele Fahrräder stehen 1.000 Einwohnern durchschnittlich zur Verfügung?

Wie verändert sich das Mobilitätsverhalten in Leipzig?



Wo lebt die Leipziger Bevölkerung im Stadtgebiet?



Innenstadt und innenstadtnahe Geschäftsbereiche

Dieser Stadtraum umfasst die Grenzen der historischen Altstadt und angrenzenden Bereichen und zeichnet sich durch kurze Wege zu städtischen Infrastruktureinrichtungen aus. Zudem ist er durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes am besten erreichbar.
↘ **2015: ca. 10% der Einwohner leben in der Innenstadt und den innenstadtnahe Geschäftsbereichen.**

Urbaner Kern

Dieser Stadtraum befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt und zeichnet sich durch eine hohe Wohndichte aus. Die städtischen Infrastruktureinrichtungen wie Einkauf, Bildung, Kultur und Gesundheit sind mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sehr gut bis gut erreichbar.
↘ **2015: ca. 55% der Einwohner – leben im Urbanen Kern.**

Periphere Großwohngebiete

Dieser Stadtraum ist geprägt durch die Siedlungsstruktur der 1970er und 1980er Jahre. Die Wohngebiete sind insbesondere durch die Straßenbahn sehr gut erreichbar. Die Bewohner benötigten auf Grund der Lage im Stadtgebiet mehr Zeit, um die städtischen Infrastruktureinrichtungen zu erreichen und legen dafür längere Wege zurück.
↘ **2015: ca. 17% der Einwohner leben in den Peripheren Großwohngebieten.**

Außen- und Siedlungsgebiete

Dieser Stadtraum ist oft ländlich geprägt, ein Großteil der Ortsteile wurden 1999/2000 in die Stadt eingemeindet. Die Wege zu städtischen Infrastrukturen sind auf Grund der Lage eher lang. Die Nutzung und das Angebot der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist weniger attraktiv.
↘ **2015: ca. 18% der Einwohner leben in den Außen- und Siedlungsgebieten.**

Was ist der Modal Split?

Als Kenngröße gibt der Modal Split Auskunft darüber, welche Verkehrsmittel mit welcher Häufigkeit genutzt werden. Er ist ein gutes Werkzeug, um Veränderungen in der Zusammensetzung des Verkehrs zu erkennen. Die Modal-Split-Werte sind in der verkehrsplanerischen Praxis und Politik von großer Bedeutung, um Erkenntnisse über Stand, Hintergründe und Potenziale der Verkehrsentwicklung zu gewinnen.

Der Modal Split gibt zwar den Anteil der einzelnen Verkehrsarten an den unternommenen Wegen wider, sagt jedoch nichts über Wegeaufkommen und Wegelänge aus. Erst mit der Häufigkeit der Nutzung des gewählten Verkehrsmittels und der Distanz des Weges lassen sich Aussagen über das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsleistung, die Unfallwahrscheinlichkeit sowie die Umwelteffekte und den Energiebedarf des Verkehrs treffen.

Kontakt und Impressum

Stadt Leipzig, der Oberbürgermeister
Verkehrs- und Tiefbauamt
Abteilung Generelle Planung
Prager Straße 118–136
04317 Leipzig

In Kooperation mit der Technischen Universität Dresden
Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik (IVST)
01062 Dresden
↘ **www.tu-dresden.de/srv2018**

Der Modal Split

Weitere Informationen finden Sie unter: www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/verkehrsbefragungen

	Gesamt Leipzig	Innenstadt und innenstadtnahe Geschäftsbereiche	Urbaner Kern	Periphere Großwohngebiete	Außen- und Siedlungsgebiete
Fußverkehr Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden	25,4 % der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden	29,6 % der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden	28,1 % der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden	23,2 % der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden	16,1 % der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden
Radverkehr Fahrten mit dem Fahrrad	17,3 % der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden	23,1 % der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden	20,6 % der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden	10,4 % der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden	9,3 % der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden
ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr: Fahrten mit S-Bahn, Straßenbahn und Bus	17,6 % der Wege, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden	19,0 % der Wege, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden	19,0 % der Wege, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden	20,5 % der Wege, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden	9,9 % der Wege, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden
MIV Motorisierter Individualverkehr: Fahrten mit dem Pkw, außer Dienstfahrten	39,7 % der Wege, die mit dem MIV zurückgelegt werden	28,3 % der Wege, die mit dem MIV zurückgelegt werden	32,3 % der Wege, die mit dem MIV zurückgelegt werden	45,9 % der Wege, die mit dem MIV zurückgelegt werden	64,7 % der Wege, die mit dem MIV zurückgelegt werden
Wirtschaftsverkehr Fahrten mit Lieferfahrzeugen wie Lkw, Pkw, Lastenfahrrad, Fahrrad, Botengänge zu Fuß	**Warum gibt es Unterschiede bei der Anlieferung?**	temporäre Lieferbereiche und -zeiten, Polleranlagen	teilweise Lieferbereiche, eingeschränkte Platzkapazitäten	Anlieferung ist immer möglich, größere Flächenverfügbarkeit	Anlieferung immer möglich, Autobahnnähe, große Flächenverfügbarkeit
	Wann kann/darf geliefert werden?	Anliefervorgänge zu vorgegebenen Zeiten	Anliefervorgänge teilweise zu vorgegebenen Zeiten	Anliefervorgänge prinzipiell immer möglich	Anliefervorgänge immer möglich
	Wo wird angeliefert?	auf vorgesehenen Flächen bzw. Lieferzonen	in Lieferzonen, aber auch auf Flächen wie Gehwegen und/oder Radwegen	auf vorhandenen Stellplätzen	auf vorhandenen Stellplätzen
	Welche Konflikte entstehen bei der Ver- und Endsorgung?	hohes Lieferaufkommen, Nutzungskonflikte zwischen Lieferverkehr und Fußverkehr	Nutzungskonflikte im öff. Raum zwischen Lieferverkehr und Fußverker/Radverkehr	wenige bis keine Konflikte zu erwarten	ggf. Konflikte bei engen Straßen in alten Ortslagen o. ä.