

Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2018“

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, C. Kreymann

Inhalt

Einleitung	3
Randbedingungen SrV 2018	3
Verfügbarkeit der Ergebnisse	4
Allgemeine Trends und Städtevergleich zur Verkehrsmittelwahl.....	5
Modal Split SrV 2018 – Leipzig im Vergleich zu ausgewählten Großstädten in der Region.....	6
Mobilitätssteckbrief für Leipzig.....	7
Mobilität der Personen.....	7
Verkehrsmittelanteile.....	7
Ausgewählte Verkehrszwecke (ohne Wege zur eigenen Wohnung)	7
Ausgewählte Kennziffern im Vergleich	8
Mobilität der Personen.....	8
Motorisierung, Fahrzeugbesitz und -nutzung.....	8
Entwicklung der Verkehrsmittelanteile (Modal Split)	9
Weganteil (alle Wege) der Leipziger am ÖPNV im Vergleich.....	11
Entwicklung der Fahrzeugverfügbarkeit.....	11
Modal Split nach Wegezweck.....	13
Mobilität der Personen - Zeitreihenbetrachtung	14
Multimodalität (Bezugszeitraum eine Woche).....	15
Motorisierungsgrad der Haushalte.....	16
Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Jahreszeit	17
Mobilitätskennwerte für städtische Teilgebiete	19
Motorisierung im Vergleich	21
Schlussbemerkungen	22

Einleitung

Die Stadt Leipzig nahm in Durchführung des Monitoringauftrages des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum (STEP VöR) DS-00523/14-DS-008, Beschlusspunkt 3, am System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2018 teil.

Das SrV ist eine Mobilitätserhebung in Städten, die die Technische Universität (TU) Dresden im 5-jährigen Rhythmus durchführt. Die Stadt Leipzig beteiligt sich seit 1972 regelmäßig an der SrV-Erhebung.

Ziel des SrV ist es, grundlegende Informationen über das tägliche Verkehrsgeschehen einer Stadt bzw. Region zu erhalten – welche Verkehrsmittel die Bürgerinnen und Bürger nutzen, welche Ziele sie haben, zu welchen Zeiten und zu welchem Zweck sie unterwegs sind. Die Ergebnisse der Erhebung liefern dabei ein verlässliches Bild des gegenwärtigen Mobilitätsverhaltens für alle Bevölkerungsgruppen, eine Information, die für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung erforderlich ist.

Die aufgrund des SrV gewonnenen Erkenntnisse bilden die Datengrundlage für die Bewertung der aktuellen Mobilitätsentwicklung sowie für die Fortschreibung des Integrierten Verkehrsmodells der Stadt Leipzig (IVML). Sie zeigen Entwicklungstendenzen des Verkehrsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger über mehrere Jahre auf, die wiederum in die prognostische Planung einfließen.

Das SrV ist als wichtiges Monitoring-Instrument im Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum (STEP VöR) verankert.

Randbedingungen SrV 2018

Das SrV 2018 für die Stadt Leipzig fand erstmalig mit Beteiligung der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) statt. Damit gelang es einerseits die Planungsgrundlagen zum Mobilitätsverhalten auf eine gemeinsame Basis zu stellen und andererseits eine wesentlich größere Stichprobe von ca. 2.200 befragten Haushalten und 3.900 Personen zu generieren und so die statistische Sicherheit zu erhöhen.

Auf diese Weise werden auch Detailaussagen zum Mobilitätsverhalten in ausgewählten Leipziger Stadtteilen möglich. Im Rahmen des SrV 2018 wurden dafür die Stadtteile Stötteritz, Schleußig und Grünau (als Gesamtheit) ausgewählt.

Ergänzt werden die Erkenntnisse zum SrV 2018 durch die Beteiligung des Zweckverbandes Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) für 9 Städte im Leipziger Umland, so dass auch Aussagen zu stadtübergreifenden Verkehrsbeziehungen möglich sind.

Die Befragung zum SrV 2018 fand im Zeitraum Januar bis Dezember 2018 außerhalb von Ferien oder Feiertagen in 118 Untersuchungsräumen in 134 Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften der alten und neuen Bundesländer statt und umfasste insgesamt ca. 187.000 befragte Personen in 14 Bundesländern. Mit der Beteiligung mehrerer Städte aus

den alten Bundesländern (u. a. Frankfurt am Main, Düsseldorf, Bremen) sowie der Bundeshauptstadt Berlin, wächst die Bedeutung des SrV zu einer deutschlandweiten Mobilitätserhebungsmethodik für Städte weiter an. Im Umfeld der Stadt Leipzig nahmen auch die Großstädte Dresden, Chemnitz und Halle am SrV 2018 teil.

Die Koordinierung und Auswertung der erhobenen Daten erfolgte für alle beteiligten Städte durch die TU Dresden. Die gesamten Unterlagen sowie frühere Ergebnisse zum SrV liegen im Verkehrs- und Tiefbauamt zur Einsichtnahme vor.

Verfügbarkeit der Ergebnisse

Zum Stand Mai 2020 liegen die Informationen des SrV 2018 zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung der Stadt Leipzig für die Gesamtstadt vor. Die Ergebnisse können den interessierten Ämtern sowie der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Detailliertere Auswertungen zum Verkehrsverhalten der Leipziger Bevölkerung für bestimmte Personengruppen sowie zu ausgewählten Stadtteilen sind erst nach Vorliegen aller Unterlagen möglich. Diese Ergebnisse, insbesondere zum Mobilitätsverhalten von Altersklassen und zum geschlechtsspezifischen Mobilitätsverhalten können erst zu einem späteren Zeitpunkt, vsl. im Herbst 2020, bereitgestellt werden.

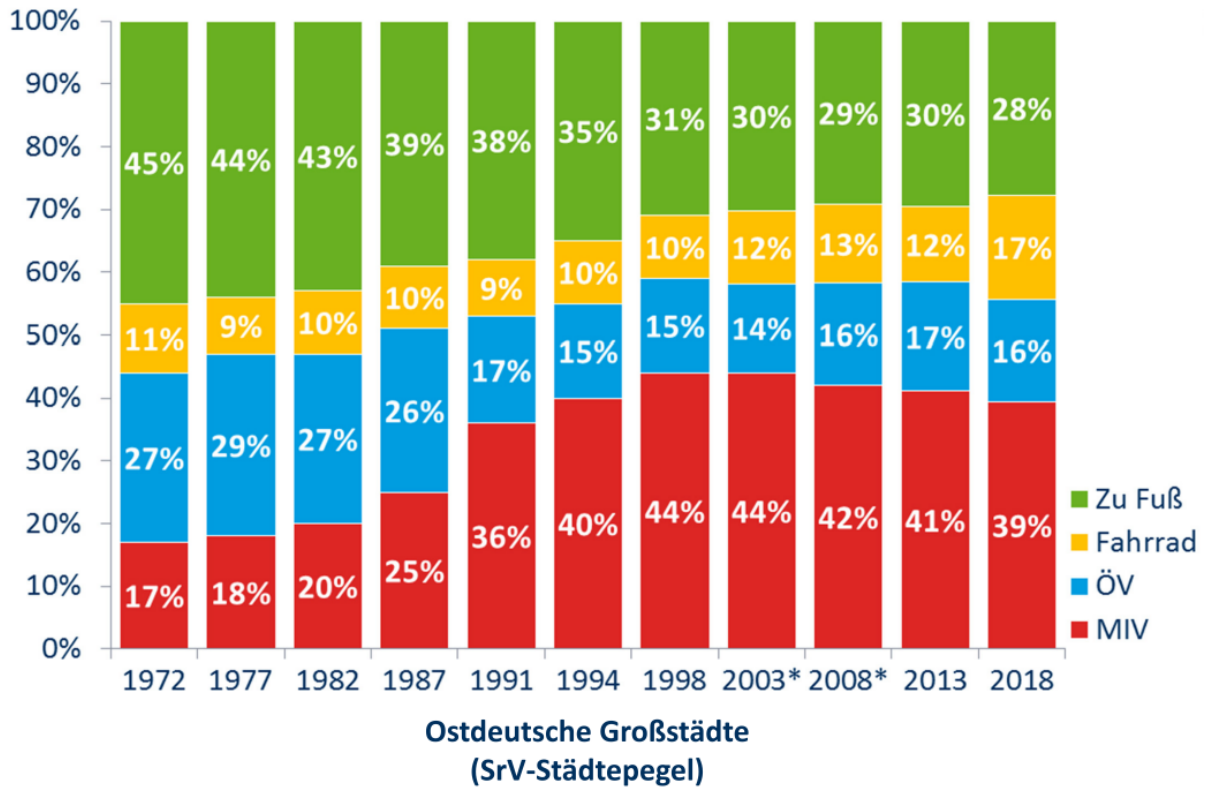
In diesem Rahmen werden auch Ergebnisse für die ZVNL-Städte, zum Städtevergleich sowie zur sogenannten Zeitreihe für die Stadt Leipzig, in der die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Leipziger Bevölkerung seit 1987 dokumentiert ist, vorgelegt.

Insbesondere ist beabsichtigt, gemeinsam mit dem ZVNL, eine Mobilitätsanalyse für den Großraum Leipzig im Herbst 2020 zu veröffentlichen. Dabei handelt es sich um eine zweite Bestandsanalyse zum Mobilitätsverhalten über die Leipziger Stadtgrenzen hinaus, die die Wirkungen des S-Bahn-City-Tunnels und damit die Wirkungen des neuen Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes im Raum Leipzig berücksichtigt.

Es ist geplant, die Gesamtergebnisse zum SrV 2018 im Herbst 2020 im Rahmen einer 2. Vorlage zum SrV 2018 zur Verfügung zu stellen.

Allgemeine Trends und Städtevergleich zur Verkehrsmittelwahl

Entwicklung des Modal Splits im Städtepegel ostdeutscher Großstädte

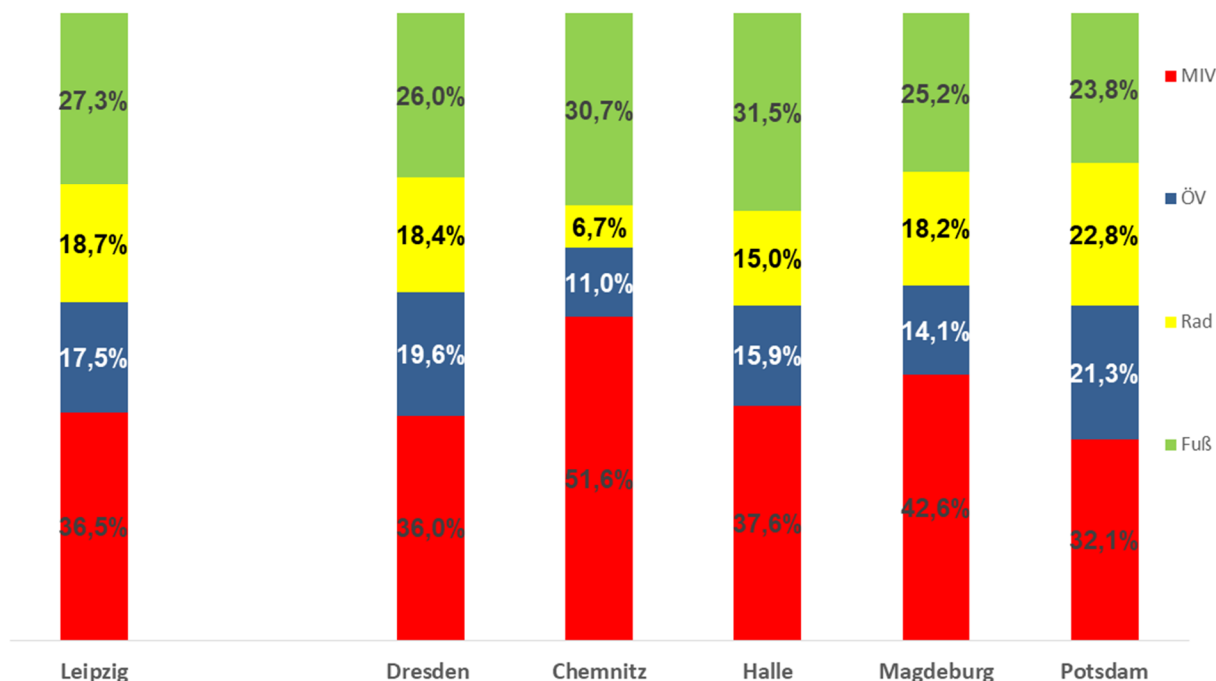


Für die ostdeutschen Großstädte, die sich auch schon vor 1990 am SrV beteiligt haben, zeigt das SrV 2018 einen weiteren Anstieg der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Er ist seit 2003 kontinuierlich angestiegen und liegt inzwischen bei über 60 %. Dem einher geht ein Rückgang des Anteils des MIV, der 2003 noch bei 44 % lag und inzwischen um 5 Prozentpunkte auf 39 % zurückgegangen ist.

Die Zunahmen im Umweltverbund betreffen vor allem den Radverkehr, der seit 1998 um 7 Prozentpunkte auf aktuell 17 % im Mittel der ostdeutschen Großstädte angestiegen ist.

Fußverkehr und ÖPNV zeigen seit 2003 keine gravierenden Schwankungsbreiten. Auch wenn 2018 ein leichter Rückgang beim Fußverkehr zu verzeichnen ist, liegt er im Mittel der vergangenen Jahre bei ca. 30 %. Der Mittelwert des ÖPNV seit 1998 liegt hingegen bei knapp 16 %.

Modal Split SrV 2018 – Leipzig im Vergleich zu ausgewählten Großstädten in der Region



Im Vergleich zu den benachbarten, am SrV 2018 beteiligten Großstädten Dresden, Chemnitz, Halle, Magdeburg und Potsdam, hat Leipzig einen relativ geringen MIV-Anteil von 36,5 %, liegt damit ca. gleichauf mit der sächsischen Landeshauptstadt Dresden (36,0 %) und liegt ca. 2,5 Prozentpunkte unter dem Wert des ostdeutschen Städtepegels, der bei 39 % liegt. Deutlich höhere MIV-Werte sind in Chemnitz mit ca. 52 % und Magdeburg mit ca. 43 % zu verzeichnen. Der sehr niedrige Wert für Potsdam ist im Zusammenhang mit den Pendlerverknüpfungen zur Bundeshauptstadt Berlin zu sehen.

Unterschiede beim Umweltverbund zwischen Leipzig und Dresden sind beim ÖPNV erkennbar. Mit 19,6 % ist der ÖPNV-Anteil in Dresden um reichlich 2 Prozentpunkte höher als in Leipzig. Generell ist der Leipziger 17,5 % ÖPNV-Anteil im Vergleich dieser Städte „respektabel“ und liegt noch 1,5 Prozentpunkte über dem ostdeutschen Städtepegel.

Beim Radverkehr nimmt Leipzig mit 18,7 %, abgesehen von Potsdam, die Spitzenposition der Großstädte in der Region ein. Das ist ein Indiz für die bisherige erfolgreiche Radverkehrsförderung in der Stadt Leipzig. Auch Dresden und Magdeburg haben vergleichbar hohe Radverkehrsanteile.

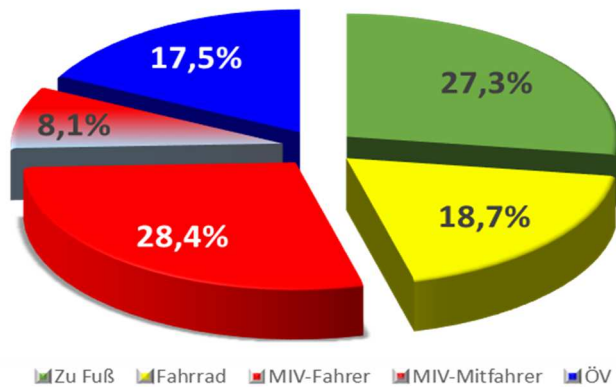
Beim Fußverkehr liegt Leipzig mit 27,3 % im Mittel der verglichenen Großstädte und ungefähr auf dem Niveau des Städtepegels.

Mobilitätssteckbrief für Leipzig

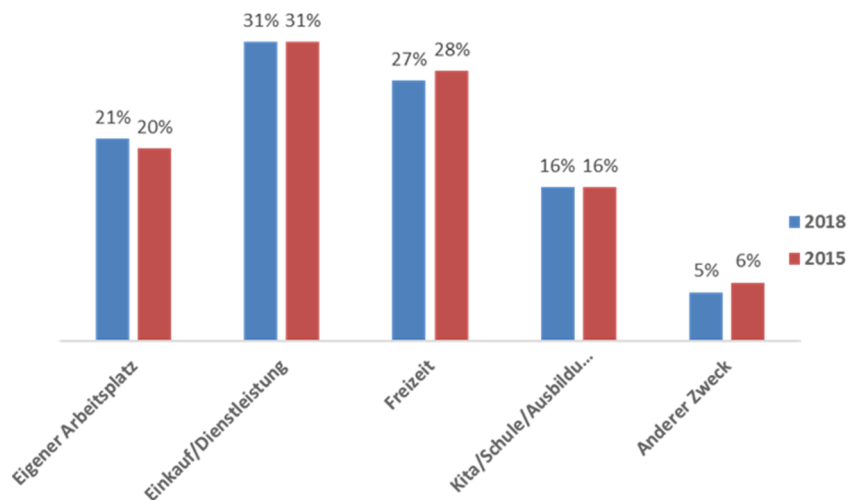
Mobilität der Personen

Spezifisches Verkehrsaufkommen	3,6 Wege/Person, Tag
Tägliche Zeit im Verkehr	74,1 min/Person, Tag
Durchschnittliche Reisezeit	20,9 min/Weg
Durchschnittliche Reiseweite	6,0 km/Weg (alle Wege)
Pkw-Verfügbarkeit	396 Pkw/1.000 EW
Fahrradverfügbarkeit	955 Fahrräder/1.000 EW

Verkehrsmittelanteile



Ausgewählte Verkehrszwecke (ohne Wege zur eigenen Wohnung)



Ausgewählte Kennziffern im Vergleich

Mobilität der Personen

	1991	1994	1998	2003	2008	2013	2015	2018
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	91,8	92,6
Tägliche Zeit im Verkehr (min/d)	80,6	79,5	76,8	66,7	72,8	72,1	68,5	74,1
Durchschnittliche Reiseweite (km/Weg, alle Wege)	6,8	7,4	7,0	6,6	6,4	5,4	5,6	6,0
Mittlere Reisezeit (min, alle Wege)	23,9	24,3	23,7	20,6	23,5	20,0	19,5	20,9

92,6 % der befragten Personen sind mobil. Damit ist dieser Wert in den letzten zehn Jahren kontinuierlich weiter angestiegen und macht den gesellschaftlichen Stellenwert der Mobilität deutlich. Die Erwartungshaltung, mobil zu sein ist allgegenwärtig, ob im Arbeitsmarkt oder in der Freizeit. Die tägliche Zeit im Verkehr nimmt mit rund 74 Minuten am Tag ebenfalls weiter zu. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Anteil der „langsameren“ Verkehrsmittel Fuß und Rad zugenommen hat. Aber auch die mittleren Wegeentfernungen steigen im Vergleich zu 2015 und 2008 weiter an.

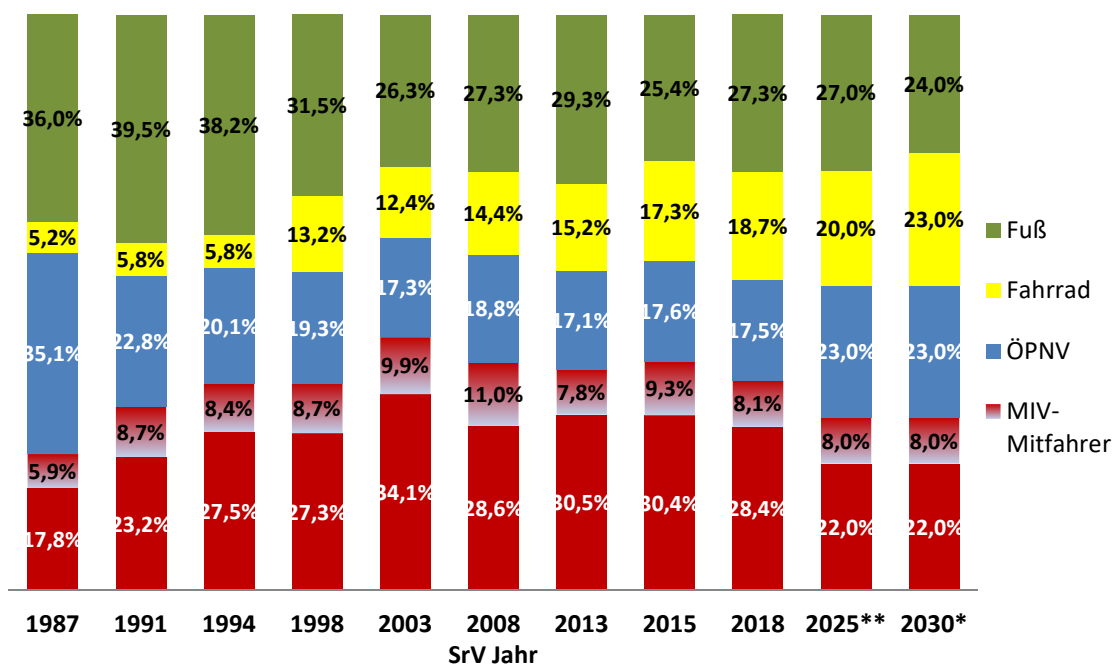
Motorisierung, Fahrzeugbesitz und -nutzung

	1991	1994	1998	2003	2008	2013	2015	2018
Pkw-Verfügbarkeit je 1.000 EW	290	341	365	424	402	416	441	396
Fahrrad-Verfügbarkeit je 1.000 EW	556	526	478	734	757	912	905	955
Besetzungsgrad Pkw pro Fahrt	1,4	1,3	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3

Die Pkw-Verfügbarkeit ist mit 396 Pkw pro 1.000 Einwohner so niedrig wie zuletzt Ende der 1990er Jahre. Auch die amtliche Zahl des Kraftfahrt Bundesamtes für die Stadt Leipzig stützt diesen Trend und zeigt einen Rückgang der privaten Pkw/1000 EW, wenn auch die Pkw-Verfügbarkeit nicht identisch mit der amtlichen Zahl der in Leipzig zugelassenen Pkw, die im Jahr 2018 bei 336 Pkw pro 1.000 Einwohner lag. Die unterschiedlichen Werte aus SrV und Kraftfahrt-Bundesamt lassen sich durch die verschiedenen Erhebungsmethoden erklären. Im SrV werden für die Pkw-Verfügbarkeit sowohl die in Leipzig zugelassenen Pkw als auch die dienstlichen Pkw, für die eine private Nutzung möglich ist und Pkw, die in anderen Landkreisen zugelassen sind, erfasst, während in der Statistik des Kraftfahrt-Bundesamt nur die in der Stadt Leipzig zugelassenen Pkw registriert werden.

Mit den weiteren Steigerungen in der Fahrradverfügbarkeit setzt sich der positive Trend der letzten 20 Jahre fort. Nahezu jeder Einwohner in Leipzig verfügt über ein Fahrrad. Mit dem Wert von 955 Fahrrädern/1.000 EW wird wiederholt, wie bereits in den zurückliegenden Befragungen, der höchste Wert seit Durchführung des SrV erreicht.

Entwicklung der Verkehrsmittelanteile (Modal Split)



*Nachhaltigkeitsszenario

**Stadtentwicklungsplan VÖR

Nach einer Stagnation zwischen 2008 und 2015 ist der MIV-Anteil am Modal Split in den letzten Jahren weiter gesunken. Er beträgt nunmehr 36,5 % und ist damit über drei Prozentpunkte seit 2015 zurückgegangen. Der relative Anteil der Pkw-Mitfahrer blieb dabei fast konstant. Der Pkw-Besetzungsgrad ist mit ca. 1,3 Personen pro Pkw in den letzten Jahren nahezu stabil geblieben.

Der deutliche Rückgang im MIV entspricht den verkehrspolitisch angestrebten Zielen der Stadt Leipzig und zeigt, dass das Modal Split-Ziel eines MIV-Anteils von 30 % im Jahr 2030 durchaus erreichbar erscheint.

Die Rad- und Fußverkehrsanteile sind 2018 weiter angestiegen, wobei der Anstieg des Radverkehrs nicht ganz so stark ausgefallen ist, wie planerisch erhofft. Aber auch hier ist von einer Erreichbarkeit der stärkeren Ziele des Nachhaltigkeitsszenarios der Mobilitätsszenarien eines Radanteils von 23 % gegenüber 20 % im STEP VöR auszugehen. Der Fußverkehrsanteil hat sich nach einem leichten „Einbruch“ 2015, der nur noch bei 25,4 % lag, wieder auf ein hohes Niveau von 27,3 % stabilisiert.

Im Gegensatz zu den aus Sicht der Verkehrsplanung erfreulichen Entwicklungen im Fuß- und Radverkehrs sowie im MIV stagniert der ÖPNV-Anteil mit 17,5 % auf dem Niveau von 2003. Gegenüber 2008 ist sogar ein tendenzieller Rückgang von 1,3 Prozentpunkten zu verzeichnen. Vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Zielstellung eines ÖPNV-Anteils von 23 % im Jahr 2030 muss diese Entwicklung mit Sorge betrachtet werden. Das Defizit bis dahin beträgt aktuell 5,5 Prozentpunkte und ist erheblich. Die Entwicklung zeigt aber auch, dass die nachhaltige Entwicklung eines an den Erfordernissen der Nutzer ausgerichteten ÖPNV eine zentrale Aufgabe der nächsten Jahre werden muss, um die hoch gesteckten Ziele zu erreichen. Mögliche Ursachen zu der derzeitigen Entwicklung werden in einer gemeinsamen Untersuchung zwischen VTA, LVB und TU Dresden noch in diesem Jahr betrachtet. Noch durchzuführende Detail- und Zusatzauswertungen zu den SrV-Ergebnissen werden dazu eine gute Grundlage bilden.

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
2015	MIV : Umweltverbund	40 : 60	2015	MIV : ÖPNV	69 : 31
2018	MIV : Umweltverbund	37 : 63	2018	MIV : ÖPNV	68 : 32

Die Anteile des Umweltverbundes sind auch 2018 weiter angestiegen. Für Straßenumbauten, Platzneugestaltungen sowie Verbindungen zwischen Stadtteilen ist dieses funktionale Verhältnis in großem Maße zu berücksichtigen und umzusetzen, um in Zukunft die Akzeptanz für die Nutzung des Umweltverbundes weiter zu erhöhen.

Weganteil (alle Wege) der Leipziger am ÖPNV im Vergleich

Mit welchen Verkehrsmitteln des ÖPNV legen die Leipziger ihre Wege zurück? Der Anteil des ÖPNV von 17,5 % am Modal Split der Stadt setzt sich aus verschiedenen, für die zurück zu legenden Wege zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel, zusammen. Die Straßenbahn bildet dabei das Rückgrat des ÖPNV. Ca. zwei Drittel aller Wege im ÖPNV wurden 2018 mit diesem Verkehrsmittel zurückgelegt. Der Busanteil ist relativ stabil mit leichter Zunahme und auch bei S-Bahn und Nahverkehrszug steigt der Anteil wieder an.

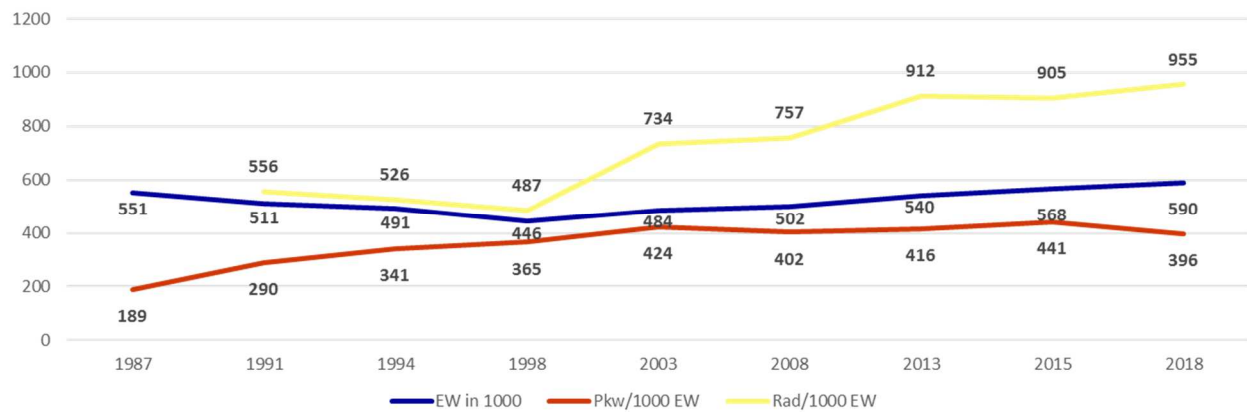
Hier ist anzumerken, dass der ÖPNV-Anteil am Modal Split nur das relative Verhältnis der Wege der Verkehrsmittelwahl der Leipziger Bevölkerung angibt. Aufgrund der in den letzten Jahren gestiegenen Einwohnerzahl steigen die Beförderungsleistung und Fahrgastzahlen deutlich an.

Insgesamt bleibt die Entwicklung der ÖPNV-Anteile am Modal Split der Leipziger Bevölkerung 2018 hinter den Erwartungen der verkehrspolitischen Ziele der Stadt zurück. So sind im ÖPNV deutlich erhöhte Anstrengungen erforderlich, um die gesteckten verkehrspolitischen Ziele für 2030 mit einem ÖPNV-Anteil von ca. 23 % zu erreichen. Die im Rahmenplan für das 2018 einstimmig beschlossene Nachhaltigkeitsszenario genannten Investitionen in Infrastruktur, Netz und Bedienungsformen können ein geeignetes Mittel sein, die Anteile der jeweiligen Verkehrsmittel zukünftig zu erhöhen.

Entwicklung der Fahrzeugverfügbarkeit

	1987	1991	1994	1998	2003	2008	2013	2015	2018
Pkw-Verfügbarkeit je 1.000 EW	-	290	341	365	424	402	416	441	396
Fahrrad-Verfügbarkeit je 1.000 EW	-	556	526	478	734	757	912	905	955
Besetzungsgrad Pkw pro Fahrt	1,4	1,4	1,3	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3

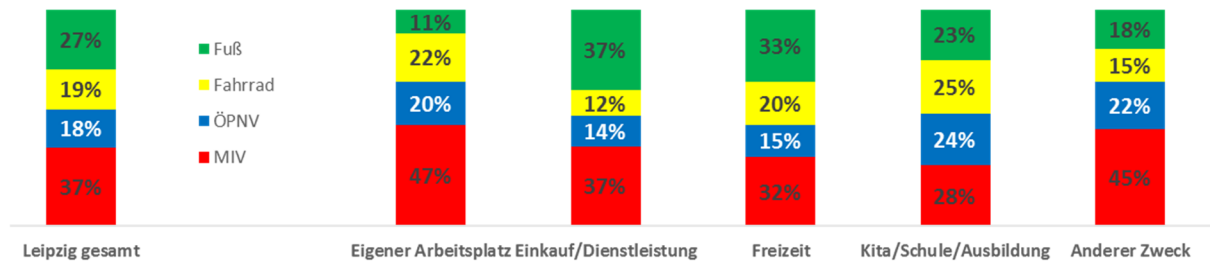
Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2018“



Mit einer Motorisierung von 396 Pkw je 1.000 Einwohner verfügen so wenig Einwohner wie letztmalig Ende der 1990er Jahre über ein Auto. Nachdem 2008, entgegen der Entwicklung der Vorjahre, ein Rückgang der Motorisierungskennziffer verzeichnet wurde, dauerte es 10 Jahre, um diesen merklichen positiven Rückgang erneut zu erreichen. Für diese Trendumkehr auch mit verantwortlich sind Maßnahmen wie die Unterstützung von Carsharing und der Nutzung von Leihfahrrädern. Mit der Einrichtung von Mobilitätsstationen im Stadtgebiet konnten diese Verkehrsmittel an Bedeutung und Akzeptanz gewinnen. Für den weiteren Ausbau und für eine weitere Steigerung der Akzeptanz werden in den nächsten Jahren Parkraum- und Mobilitätskonzepte im Stadtgebiet erarbeitet und umgesetzt.

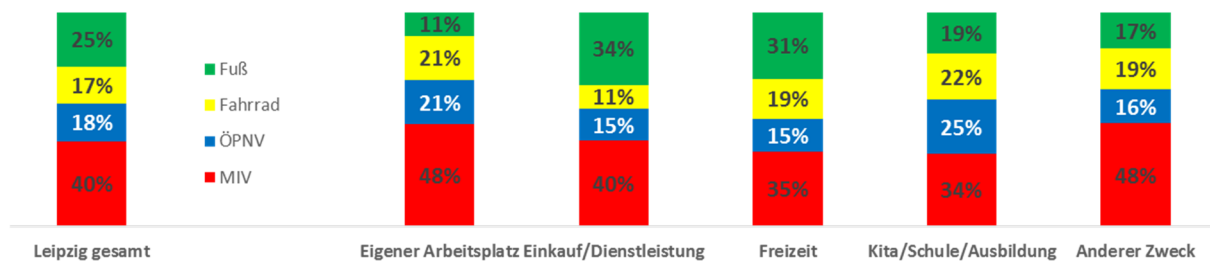
Modal Split nach Wegezweck

2018



Wegeanteil Zweck	21 %	31 %	27 %	16 %	5 %
Mittlere Weglänge	12,2 km	3,2 km	5,3 km	4,0 km	8,8 km

2015



Wegeanteil Zweck	20 %	31 %	28 %	16 %	6 %
Mittlere Weglänge	10,4 km	3,4 km	4,9 km	4,0 km	8,5 km

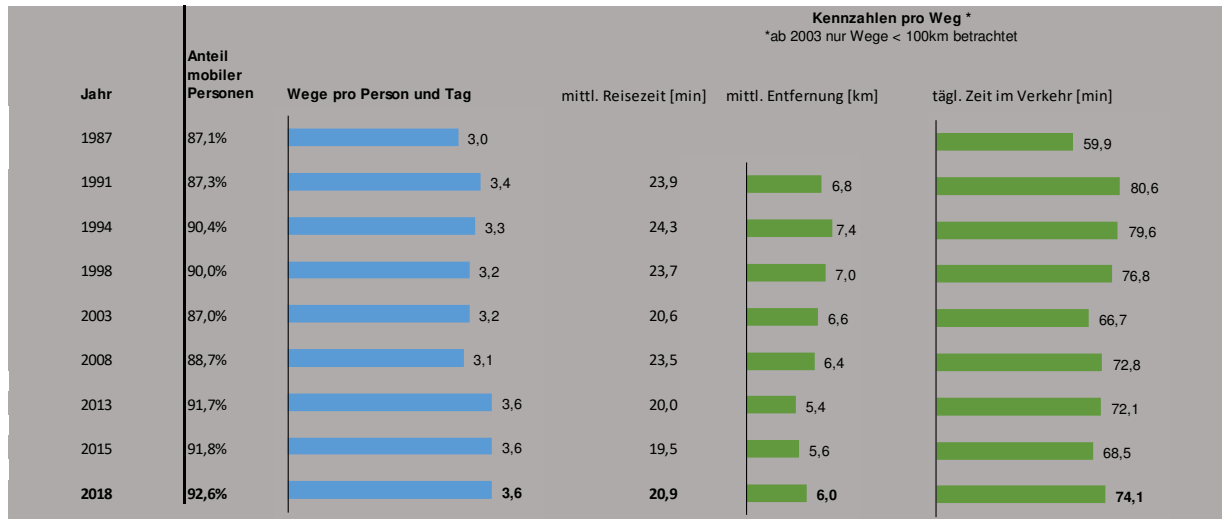
Für den Weg zur Arbeit bevorzugen die Leipziger nach wie vor deutlich den MIV. Die Gegenüberstellung der Werte für 2018 und 2015 zeigt aber auch, dass der zurückzulegende Weg zur Arbeit seit 2015 zwei Kilometer länger geworden ist. Zahlreiche neue Arbeitsplätze sind in den letzten Jahren überwiegend in Stadtrandlage im Nordraum Leipzig entstanden und sind gegenwärtig nur mit dem Pkw bequem zu erreichen.

Auch für Einkäufe und die Inanspruchnahme von Dienstleistungen nutzen ca. 40 % der Leipziger Bevölkerung das Auto.

Eine deutliche Verschiebung der Anteile des Umweltverbundes am Modal Split ist für die Wege zu Kita, Schule und Ausbildung festzustellen. Während hier 2015 der Anteil des Umweltverbundes bei 66 % lag, liegt er 2018 bei 72 %. Eine Steigerung um 6 Prozentpunkte, die allerdings überwiegend durch die Zuwächse im Fuß- und Radverkehr erzielt wird.

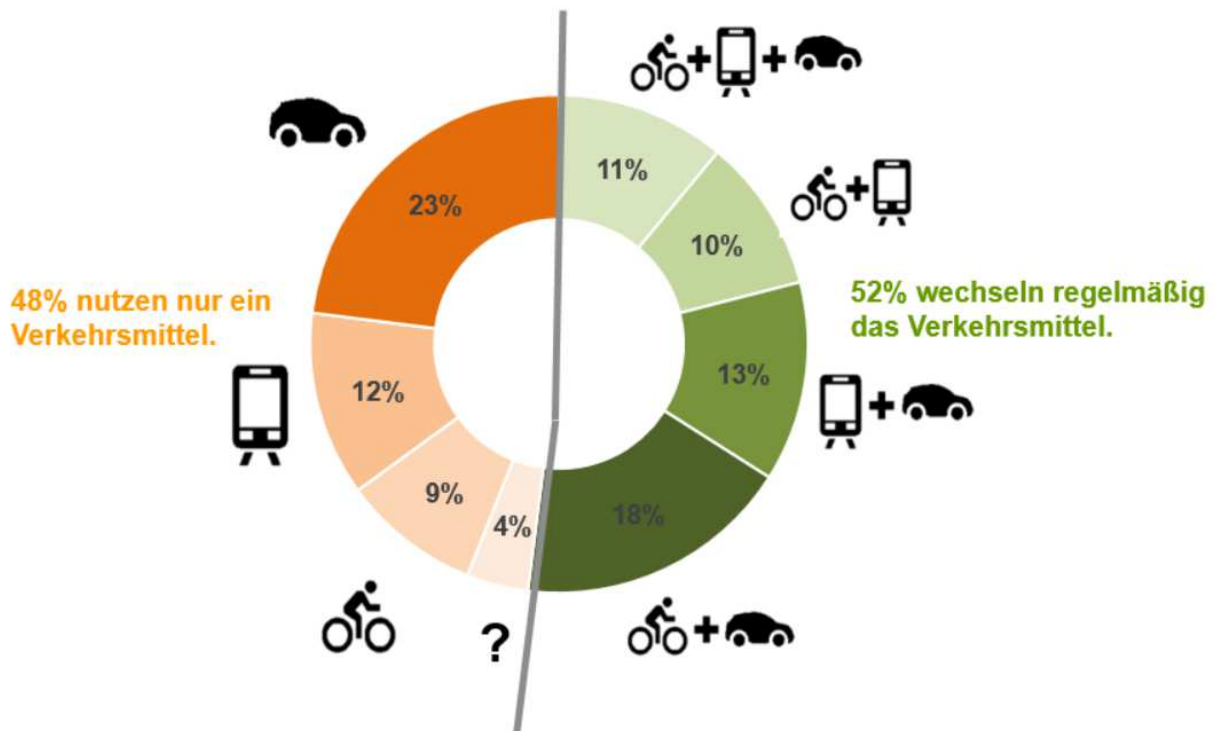
Für die Wege in der Freizeit nutzen die Leipziger etwas häufiger die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, noch mehr als ein Drittel nutzen dafür den MIV.

Mobilität der Personen - Zeitreihenbetrachtung



Im Vergleich zu 2015 steigt der Anteil mobiler Personen weiter auf ca. 93 % an. Auch die Anzahl der Wege pro Tag liegt seit 2013 bei 3,6 Wegen. 74 Minuten verbringen die Leipziger an einem durchschnittlichen Werktag damit, sich fortzubewegen. Tendenziell steigt die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger nach leichten Rückgängen in den letzten Jahren wieder.

Multimodalität (Bezugszeitraum eine Woche)



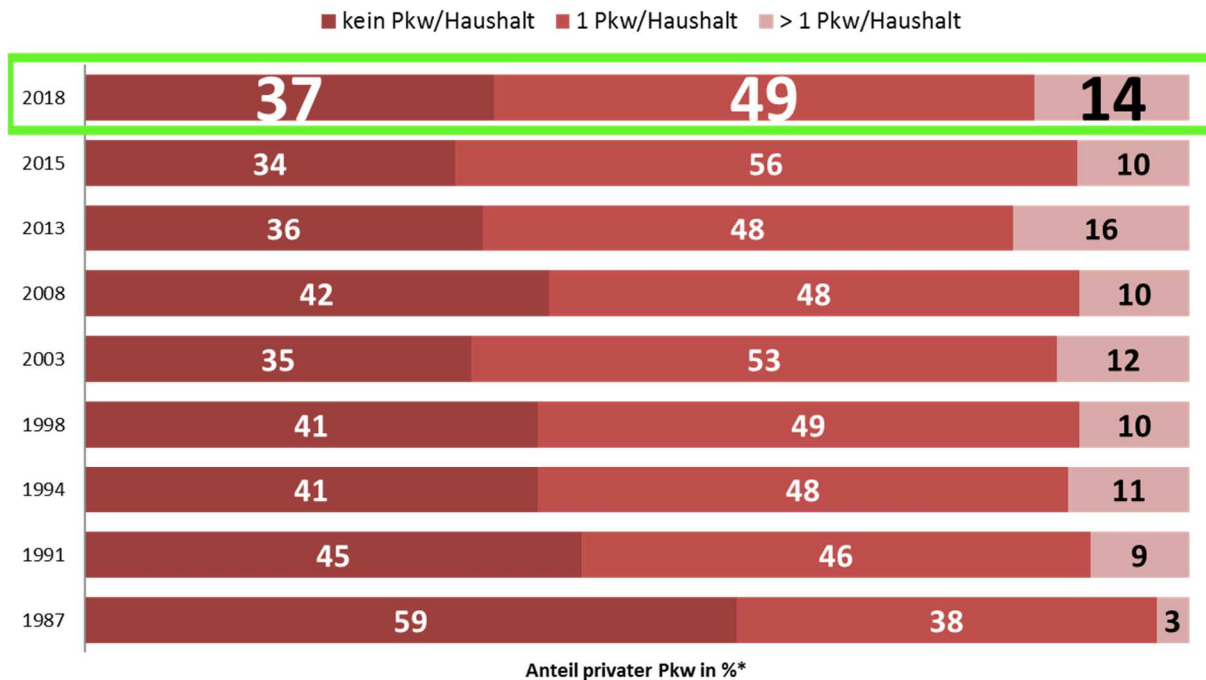
Aktuelle Mobilitätskonzepte gehen davon aus, dass die Multimodalität und damit die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel in einem bestimmten Zeitraum, in dem Fall einer Woche, an Bedeutung gewinnt. Die Bürger sind bei ihren Wegen zunehmend nicht mehr auf die Nutzung nur eines bestimmten Verkehrsmittels festgelegt. Insbesondere ist davon auszugehen, dass die Wahl des Verkehrsmittels stark mit dem beabsichtigten Zweck verbunden wird.

Mit dem SrV 2018 wurden für Leipzig erstmals diese Zusammenhänge für den Bezugszeitraum einer Woche ausgewertet. Es sei betont, dass diese Auswertung abweichend von der Betrachtung des Weges an einem konkreten Stichtag ist.

Die obige Grafik zeigt, dass im Lauf einer Woche ca. die Hälfte der mobilen Bevölkerung das Verkehrsmittel regelmäßig wechselt.

Vergleichende und vertiefende Erkenntnisse zu diesem Thema werden von zukünftigen SrV-Durchgängen erwartet.

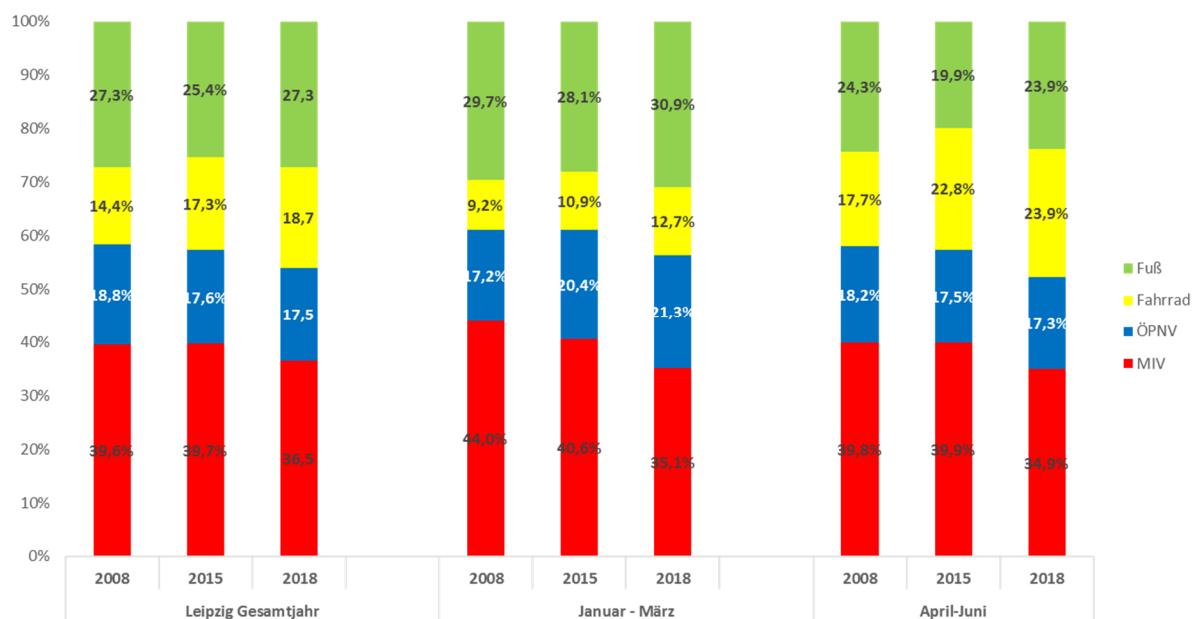
Motorisierungsgrad der Haushalte



Mehr als ein Drittel der Haushalte verfügt nicht über einen eigenen Pkw. Damit erhöht sich 2018 dieser Anteil und steigt auf den höchsten Wert seit 2008. Bei den Haushalten mit Pkw ist seit 2013 eine Verstärkung des Trends zu mehr als einem Pkw pro Haushalt festzustellen. Nur noch knapp die Hälfte der Leipziger Haushalte verfügen über einen eigenen Pkw. Der Anteil sinkt gegenüber 2015 um 5 Prozentpunkte auf 49 %. Dagegen erhöht sich der Anteil von > 1 Pkw/Haushalt gegenüber 2015 auf 14 % und kompensiert damit die Rückgänge bei den Haushalten mit 1 Pkw.

Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Jahreszeit

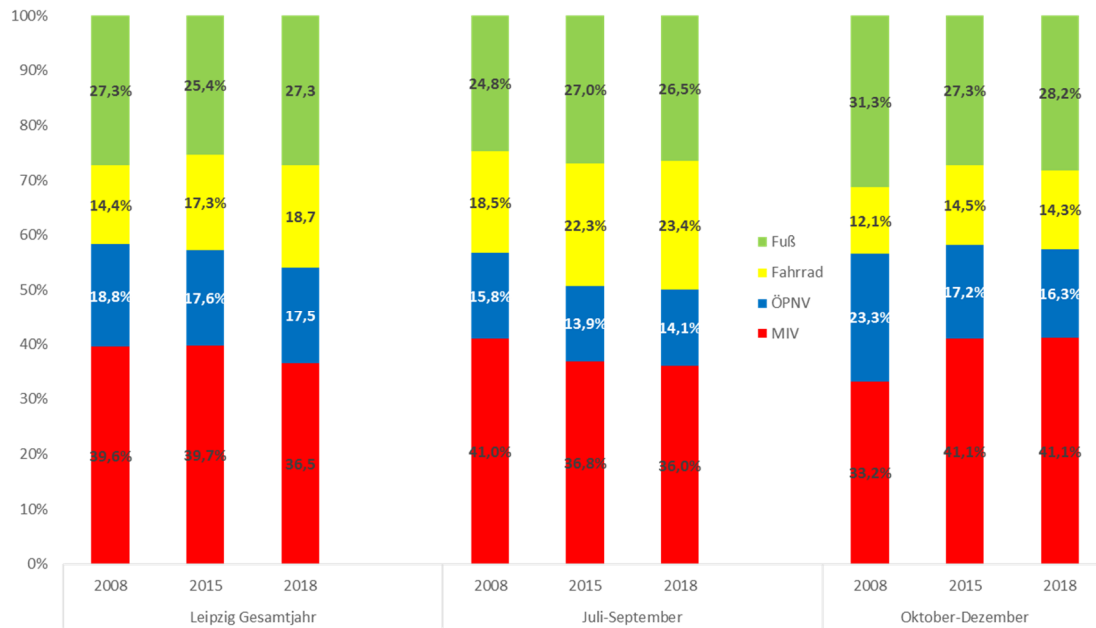
Januar bis März und April bis Juni



Der Anteil des Umweltverbundes in den Wintermonaten Januar bis März ist mit 65 % um 1,5 Prozentpunkte geringfügig höher als der des Gesamtjahres mit einem Anteil von 63,5 %. Im Vergleich zu 2015 liegt der Anteil des Umweltverbundes in diesen Monaten 5,5 Prozentpunkte über dem Wert für 2018. Damit wurde in den jüngeren SrV-Durchgängen der Pkw im Winter deutlich weniger genutzt als noch 2008. Von der Zunahme des Umweltverbundes in den Wintermonaten profitieren alle daran beteiligten Verkehrsmittel gleichermaßen.

Der Anteil der Radfahrenden und zu Fuß gehenden steigt im Betrachtungszeitraum April bis Juni auf jeweils nahezu 24 %. Vor allem die Radverkehrsnutzung hat im Vergleich zu 2008 mit über 6 Prozentpunkten deutlich zugenommen. Insgesamt ist der Anteil des Umweltverbundes in diesem Zeitraum ähnlich wie der des Betrachtungszeitraums von Januar bis März. Die generelle Tendenz – Rückgang des MIV und Stagnation bzw. leichter Rückgang im ÖPNV – wird auch bei der Verkehrsmittelwahl im Frühjahr deutlich.

Juli bis September und Oktober bis Dezember



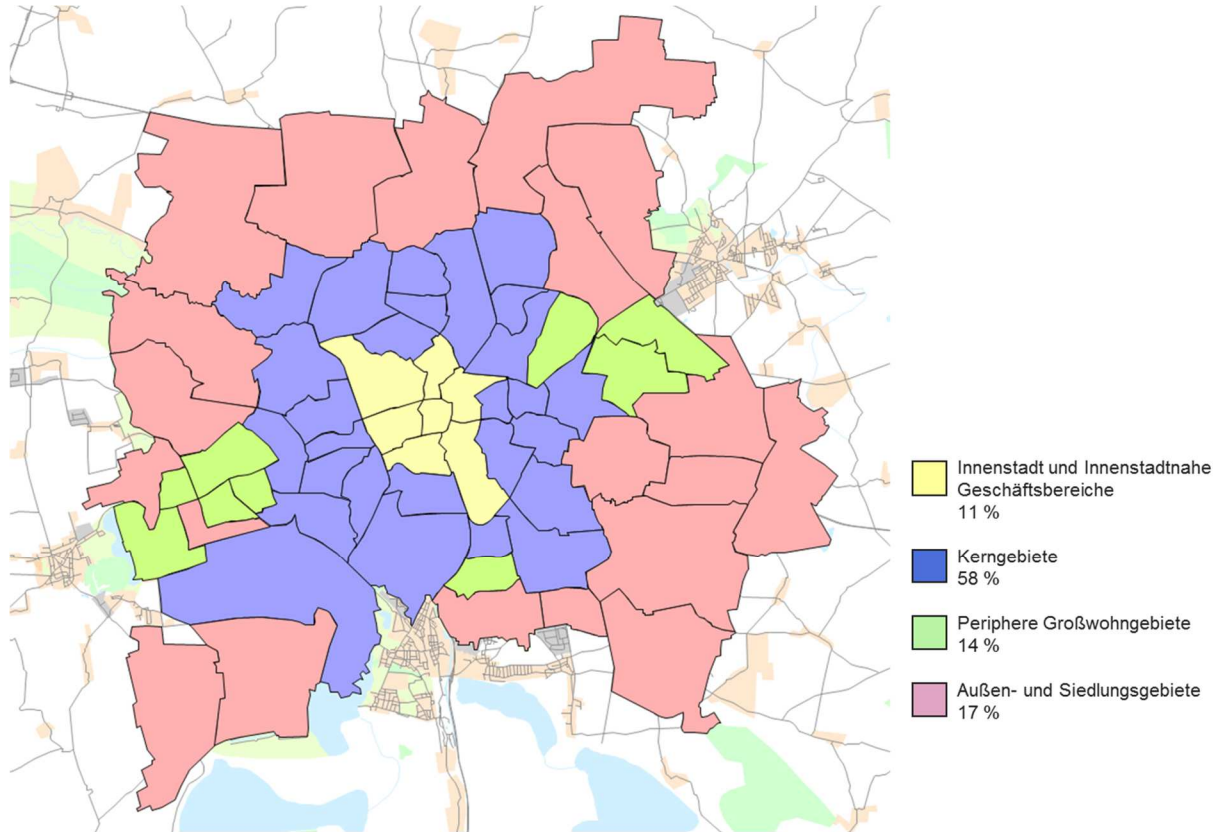
Bei der Wahl der Verkehrsmittel gibt es zwischen den Monaten Juli bis September (Sommer) und Oktober bis Dezember (Herbst) im Vergleich zu 2015 kaum Unterschiede.

Der Anteil des MIV in den Monaten Juli bis September gleicht dabei nahezu den Anteilen für das Gesamtjahr der Gesamtstadt. Auffallend niedrig dagegen ist der Anteil am ÖPNV mit nur 14 % im Betrachtungszeitraum. Die großen Schulferien im Sommer kommen als Erklärung dafür nicht in Betracht, da in diesem Zeitraum keine Befragungen stattgefunden haben.

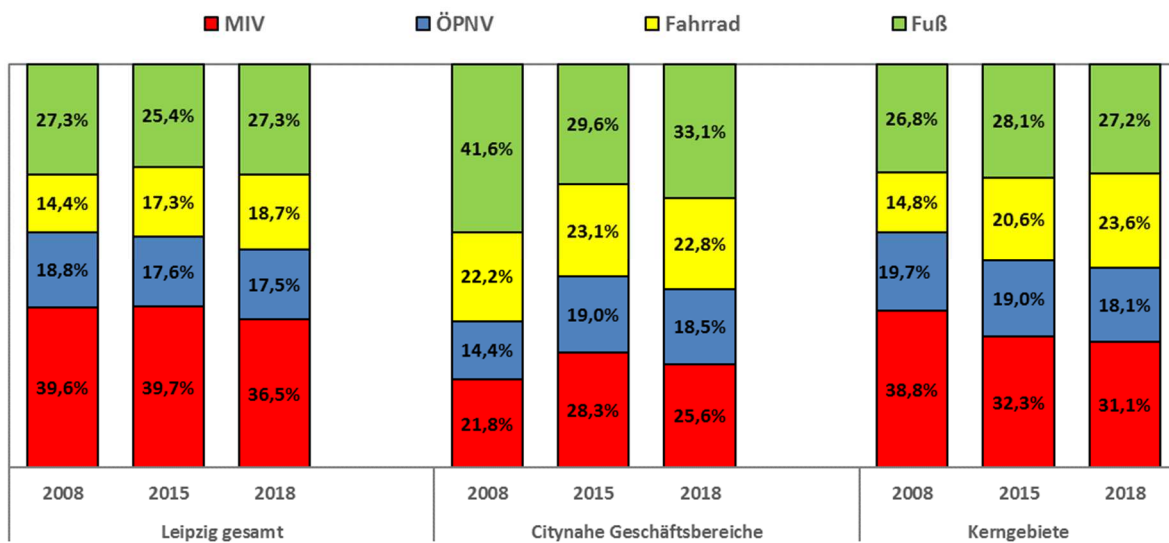
In den Monaten Oktober bis Dezember finden hingegen deutliche Verschiebungen zwischen MIV und Radverkehr statt. Während der MIV-Anteil fast 5 Prozentpunkte über dem des Gesamtjahres liegt, sinkt im gleichen Zeitraum der Radfahreranteil um über 4 Prozentpunkte.

Mobilitätskennwerte für städtische Teilgebiete

Einwohnerverteilung nach Teilgebieten in % an der Gesamtstadt

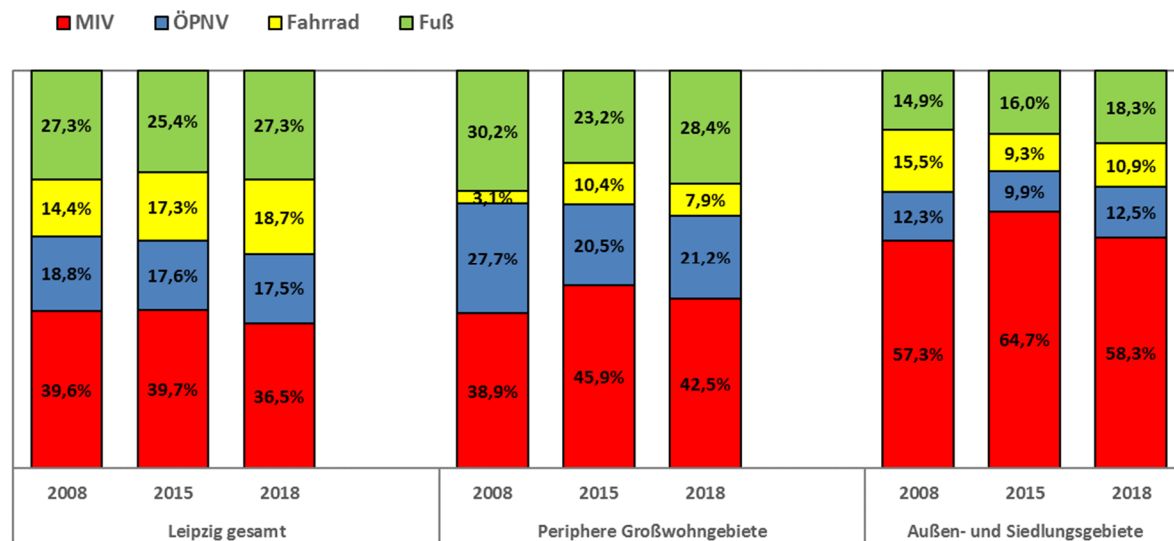


Verkehrsmittelanteile im Vergleich



In den citynahen Geschäftsbereichen erhöht sich der Anteil des Umweltverbundes im Vergleich zu 2015 noch einmal um 2 Prozentpunkte auf 74 %. Hier dominieren vor allem die Anteile des Fuß- und Radverkehrs.

In den Kerngebieten (urbaner Kern) sind weitere Veränderungen im Mobilitätsverhalten festzustellen. Der Anstieg bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes beträgt zwar nur reichlich einen Prozentpunkt, jedoch nimmt in diesen Gebieten der Radverkehr seit 2008 überdurchschnittlich zu. Der ÖPNV-Anteil ist kontinuierlich leicht rückläufig, liegt aber noch leicht über dem Durchschnitt der Gesamtstadt. Insgesamt entsprechen hier die Anteile am Umweltverbund zum MIV schon weitgehend den Zielstellungen des Stadtentwicklungsplanes VÖR und des Nachhaltigkeitsszenarios mit 70 : 30 Prozent.



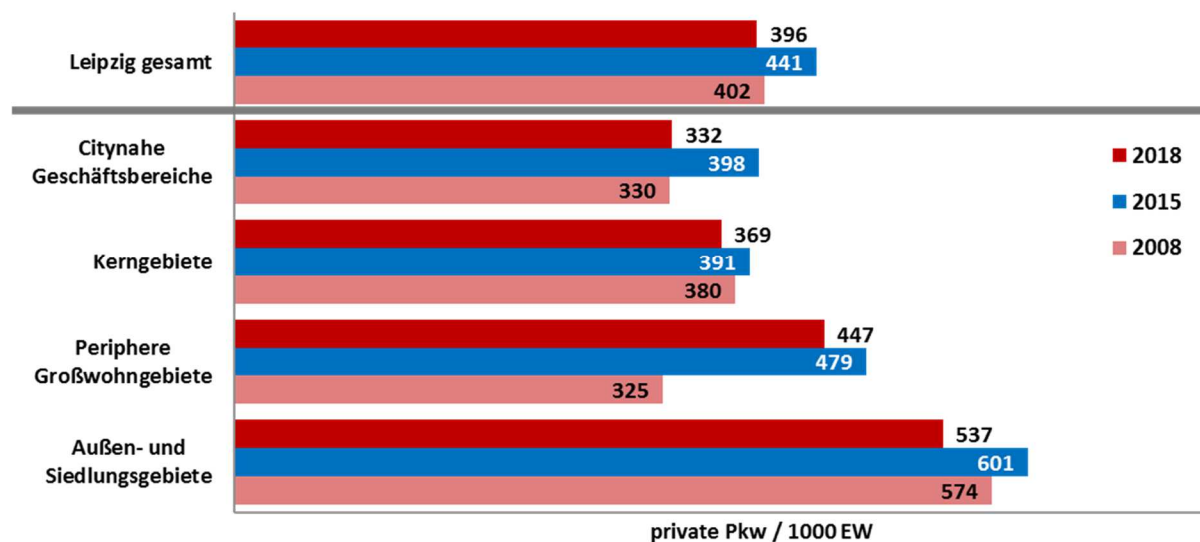
Im Vergleich zu 2015 gehen die Anteile des MIV am Modal Split in den peripheren Großwohngebieten und der Außen- und Siedlungsgebieten zurück, erreichen jedoch noch nicht wieder die niedrigen Werte von 2008. Der Anteil des Fußverkehrs erhöht sich in beiden städtischen Teilgebieten, hervorzuheben ist jedoch der Anstieg des Anteils um 5 Prozentpunkte in den peripheren Großwohngebieten. Auch der Anteil des ÖPNV ist hier im Vergleich zur Gesamtstadt überdurchschnittlich hoch und verzeichnet leichte Zuwächse. Dagegen nimmt der Anteil des Fahrrads im Vergleich zu 2015 ab.

In den Außen- und Siedlungsgebieten können alle Verkehrssysteme des Umweltverbundes ihre Anteile gegenüber 2015 erhöhen. Trotzdem liegt der MIV-Anteil mit knapp 60 % weit über dem gesamtstädtischen Niveau von 36,5 %. Vor allem im ÖPNV und Radverkehr bestehen noch deutliche Reserven, die es bei zukünftigen Planungen zu erschließen gilt. Momentan sind die Verkehrsbedingungen durch größere Wegelängen in die Kernstadt und schlechtere Netzbedingungen geprägt. Dies zu optimieren stellt eine große Herausforderung der nächsten Jahre dar.

Motorisierung im Vergleich

Jahr	2008	2013	2015	2018
private Pkw/1000 EW* (Kraffahrt-Bundesamt)	343	352	347	336

*Leipzig gesamt



Für die Stadt Leipzig ist der Anteil der privat verfügbaren Pkw/1.000 Einwohner 2018 auf einen Wert von unter 400 Pkw/1.000 Einwohner wieder deutlich zurückgegangen. Er liegt damit etwa auf dem Niveau von 2008. Auch in allen städtischen Teilgebieten ist ein Absinken der Motorisierungskennziffern gegenüber dem SrV 2015 festzustellen. Deutliche Unterschiede im Motorisierungsgrad bestehen allerdings zwischen den citynahen Geschäftsbereichen bzw. städtischen Kerngebieten auf der einen Seite und den peripheren Großwohngebieten bzw. Außen- und Siedlungsgebieten auf der anderen Seite. Insbesondere bei den beiden letzten Gebietstypen ist der Motorisierungsgrad weiterhin überdurchschnittlich hoch. Während das für die Außen- und Siedlungsgebiete wegen ihrer Lage mehr am Stadtrand und der damit oftmals verbundenen schlechteren ÖPNV-Anbindung erklärbar ist, ist das Ergebnis für die Großwohngebiete durchaus überraschend, verfügen sie in der Regel doch über eine umsteigefreie Straßenbahnanbindung ins Stadtzentrum und in die Kerngebiete, im Fall von Grünau sogar auch über einen S-Bahn-Anschluss.

Für die Gesamtstadt ist die Entwicklung des Motorisierungsgrades im Sinne der Ziele der verkehrspolitischen Leitlinien positiv zu sehen. Der Trend zum Motorisierungsrückgang pro 1.000 Einwohner wird auch durch die vom Kraffahrt-Bundesamt erhobenen Daten gestützt, die die reinen Pkw-Zulassungen in Leipzig wiedergeben.

Schlussbemerkungen

Die vorliegende Dokumentation zum SrV 2018 gibt einen ersten Überblick zu den wichtigsten Kenngrößen für die Verkehrsentwicklung der Stadt Leipzig. Dadurch ist es möglich, vor allem im Vergleich mit älteren Daten, die Mobilitätsentwicklung der letzten Jahre und Jahrzehnte zu analysieren und zu dokumentieren. Die ausgewerteten Daten geben wichtige Hinweise auf das Mobilitätsverhalten der Leipziger Bevölkerung und helfen zu erkennen, wie sich das Verkehrsverhalten der Bewohner unter Maßgabe aktueller Entwicklungen im Stadtgebiet entwickelt bzw. ändert. Mit diesen Erkenntnissen ist es möglich, bestehende Beschlüsse und Zielstellungen auf ihre Umsetzbarkeit hin zu überprüfen und Entwicklungen nachzuvollziehen. Außerdem bietet das SrV mit dem Städtevergleich gute Möglichkeiten, um direkte Vergleiche mit anderen, vergleichbaren Städten bzw. Stadtstrukturen zu ziehen, um die eigene verkehrliche Situation besser beurteilen und bewerten zu können.

In dieser ersten Dokumentation zu den wichtigsten verkehrlichen Kenngrößen aus dem SrV 2018 lassen sich folgende Erkenntnisse zusammenfassen:

Beim Vergleich der Daten der Stadt Leipzig mit denen des Städtepegels wird deutlich, dass nicht nur in Leipzig, sondern deutschlandweit die Anteile des Umweltverbundes am Modal Split steigen. Für die Stadt Leipzig heißt das konkret, dass der aktuelle MIV-Anteil von 36,5 % erstmals wieder auf das Niveau Ende der 1990er Jahre sinkt. Mehr als ein Drittel der Haushalte verfügt damit nicht mehr über einen eigenen Pkw. Mit einer Motorisierung von 396 Pkw je 1.000 Einwohner verfügen so wenig Einwohner wie letztmalig Ende der 1990er Jahre über ein Auto. Nachdem 2008, entgegen der Entwicklung der Vorjahre, ein Rückgang der Motorisierungskennziffer verzeichnet wurde, dauerte es 10 Jahre, um diesen merklichen positiven Rückgang erneut zu erreichen. Auch in allen städtischen Teilgebieten ist ein Rückgang der Motorisierungskennziffern festzustellen. In den citynahen Geschäftsbereichen sinkt die Motorisierung auf den Wert von 2008. In den Kernbieten ist der Pkw-Besitz niedriger als 2008. Die höchsten Rückgänge verzeichnen mit circa 17 % die citynahen Geschäftsbereiche, gefolgt von den Außen- und Siedlungsgebieten mit rund 11 %. Insgesamt eine durchaus positive Entwicklung nach der zwischenzeitlichen Erhöhung des Motorisierungsgrades im SrV 2015. Auch die vom Kraftfahrt-Bundesamt erhobenen Daten stützen die Motorisierungsrückgänge im SrV 2018.

Die Radverkehrsanteile sind 2018 weiter angestiegen, wobei der Anstieg des Radverkehrs nicht ganz so stark ausgefallen ist, wie teilweise erhofft. Von einer Erreichbarkeit der stärkeren Ziele des Nachhaltigkeitsszenarios der Mobilitätsszenarien, eines Radanteils von 23 % gegenüber 20 % im STEP VöR, kann ausgegangen werden. Der Fußverkehrsanteil hat sich nach einem Rückgang 2015, auf circa 25 %, wieder auf einem hohen Niveau von circa 27 % stabilisiert.

Im Gegensatz zu den aus Sicht der Verkehrsplanung erfreulichen Entwicklungen im Fuß- und Radverkehrs sowie im MIV stagniert der ÖPNV-Anteil mit 17,5 % auf dem Niveau von 2003. Gegenüber dem Höchstwert in den 2000er Jahren, im Jahr 2008, ist sogar ein tendenzieller

Rückgang von 1,3 Prozentpunkten zu verzeichnen. Vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Zielstellung eines ÖPNV-Anteils von 23 % im Jahr 2030 muss diese Entwicklung mit Sorge betrachtet werden. Die Zielabweichung bis dahin beträgt aktuell 5,5 Prozentpunkte und ist erheblich. Die Entwicklung zeigt aber auch, dass die nachhaltige Entwicklung eines an den Erfordernissen der Nutzer ausgerichteten ÖPNV eine zentrale Aufgabe der nächsten Jahre werden muss, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Mögliche Ursachen zu der derzeitigen Entwicklung werden noch in diesem Jahr in einer gemeinsamen Untersuchung zwischen VTA, LVB und TU Dresden betrachtet. Noch durchzuführende Detailauswertungen zu den SrV-Ergebnissen bieten dafür eine gute Grundlage.

Für den Weg zur Arbeit bevorzugen die Leipziger nach wie vor den MIV. Die Gegenüberstellung der Werte für 2018 und 2015 zeigt aber auch, dass sich der Arbeitsweg seit 2015 um durchschnittlich zwei Kilometer verlängert hat.

Erhebliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten werden in den betrachteten städtischen Teilgebieten deutlich.

In den citynahen Geschäftsbereichen erhöht sich der Anteil des Umweltverbundes auf 74 %. Hier dominieren vor allem die Anteile des Fuß- und Radverkehrs.

In den Kerngebieten (urbanem Kern), in denen ca. 60 % der Leipziger Bevölkerung wohnen, sind weitere Veränderungen im Mobilitätsverhalten festzustellen. Der Anstieg bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes beträgt hier zwar nur reichlich einen Prozentpunkt, allerdings nimmt in diesen Gebieten der Radverkehrsanteil seit 2008 überdurchschnittlich zu, während der ÖPNV-Anteil kontinuierlich leicht rückläufig ist, dabei allerdings noch leicht über dem Durchschnitt der Gesamtstadt liegt. Insgesamt entsprechen im Kerngebiet die Anteile am Umweltverbund zum MIV schon weitgehend den Zielstellungen des Stadtentwicklungsplanes VöR und des Nachhaltigkeitsszenarios mit 70 zu 30 Prozent.

Der Vergleich des Modal Splits der zwei großen sächsischen Städte Leipzig und Dresden zeigt nahezu identische Anteile des Umweltverbundes und des MIV. Lediglich die Verkehrsmittelanteile des Umweltverbundes unterscheiden sich beim ÖPNV und Fußverkehr. Potsdam erreicht mit einem Verhältnis Umweltverbund zu MIV von 70 : 30 Prozent bereits die Zielwerte, die Leipzig sich mit dem STEP VöR für 2025 gestellt hat. Der Radverkehrsanteil in Potsdam ist mit fast 23 % der höchste, der hier aufgeführten Städte und konnte diesen im Vergleich zu 2015 um nahezu 9 Prozentpunkte erhöhen.

Die Auswertungen zum SrV 2018 werden mit dem Vorliegen weiterer Detailauswertungen, insbesondere zur Mobilität von Altersgruppen, des Geschlechts, aber auch zu ausgewählten Ortsteilen, fortgeführt. Zusammen mit den Auswertungen für die im Auftrag des Zweckverbandes Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) am SrV 2018 beteiligten Umlandstädte werden neue und vertiefende Erkenntnisse erwartet. Das SrV leistet damit einen wesentlichen Beitrag, die Mobilitätsprozesse in Leipzig und in den benachbarten Städten der Region noch besser zu verstehen und so Wege aufzuzeigen, wie die Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum sowie des Nachhaltigkeitsszenarios der Mobilitätsstrategie 2030 umgesetzt werden können.