## **SrV 2008**

Überblicksinformationen zu

Kennziffern der Mobilität

für die Stadt

Leipzig

"Mobilität in Städten - System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2008"

## Verkehrserhebung "Mobilität in Städten – SrV 2008"

## Dokumentation von Kennziffern der Mobilität für die Stadt Leipzig

Verkehrs- und Tiefbauamt Stadt Leipzig

Amtsleiterin: Dipl.-Ing. E. Höfer

Abteilung: Generelle Planung

Abteilungsleiter: Dipl.-Ing. T. Heinemann

Sachgebietsleiter: Dr. D. Auspurg

Bearbeiter: Dr. D. Auspurg, Dipl.-Ing. S. Michel

### Inhalt Ergebnisteil

Vorw	ort	1
Mobi	litätssteckbrief für Leipzig	2
	Mobilität der Personen	2
	Verkehrsmittelanteile	2
	Ausgewählte Verkehrszwecke	2
Ausg	jewählte Kennziffern im Vergleich - Stadt Leipzig -	3
	Mobilität der Personen	3
	Motorisierung, Fahrzeugbesitz und -nutzung	3
	Entwicklung der Verkehrsmittelanteile (Modalsplit)	4
	MIV : Umweltverbund	4
	MIV: ÖPNV	4
	Ausgewählte Verkehrszwecke	5
	Motorisierungsentwicklung	6
	Motorisierungsgruppen der Haushalte	7
Leipz	zig im Städtevergleich (Städtepegel)	8
	Verkehrsmittelanteile relativ (%)	8
	Motorisierung	9
	Motorisierungsgruppen der Haushalte	9
	Mobilitätskennwerte	10
Errei	chbarkeit der Ziele des Stadtentwicklungsplans VÖR 2015	11
Schlu	ussbemerkungen	12

#### Vorwort

Mit dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2008 wurde die kontinuierliche Zeitreihe der seit 1972 laufenden Verkehrsbefragung der Leipziger Bevölkerung fortgeschrieben. Erstmalig wurden dabei die Verkehrsdaten über den Zeitraum eines gesamten Jahres erhoben. Durch die Umstellung des Erhebungszeitraumes von einer Frühjahrserhebung (April-Juni) auf eine Ganzjahreserhebung (Januar-Dezember) konnten Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten für das gesamte Erhebungsjahr gewonnen und somit saisonale Schwankungen im Verkehrsverhalten relativiert werden. Zudem ermöglicht der Methodenwechsel eine Vergleichbarkeit der Daten mit der Ganzjahreserhebung 'Mobilität in Deutschland – MiD', welche im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bundesweit durchgeführt wird.

Die vorliegende Dokumentation stellt einen Überblick zu den wichtigsten Kenngrößen der Verkehrsentwicklung für die Stadt Leipzig dar, die einen deutlich positiven Trend hin zu den im Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum (STEP VÖR) formulierten Leitlinien zum Modalsplit für die Leipziger Bevölkerung erkennen lassen. So kann für die Stadt Leipzig

- eine hoher Grad an Mobilität der Bevölkerung,
- ein Rückgang des MIV-Anteils am Modal Split (Verkehrsmittelanteil), bei gleichzeitig sinkender Motorisierung sowie einem Anstieg des Pkw-Besetzungsgrades und
- eine verstärkte Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß / Rad / ÖPNV)

verzeichnet werden. Ebenso weisen die SrV-Kennziffern für Leipzig im Vergleich mit dem Städtepegel 2008 (Durchschnitt aller am SrV 2008 beteiligten Städte) einen positiven verkehrspolitischen Trend auf.

Um diesen umweltpolitisch positiven Trend im Verkehrsverhalten der Leipziger Bevölkerung auch zukünftig nachhaltig zu sichern, wird die gezielte Unterstützung eines aktiven Mobilitätsmanagements sowie eine öffentlichkeitswirksame Mobilitätsberatung durch die Stadt Leipzig vorgeschlagen.

## Mobilitätssteckbrief für Leipzig

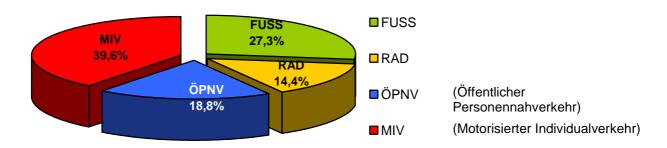
#### Mobilität der Personen

Spezifisches Verkehrsaufkommen Tägliche Zeit im Verkehr Durchschnittliche Reisezeit Durchschnittliche Reiseweite Pkw-Besitz Fahrradbesitz 3,1 Wege/Person, Tag 72,9 min 23,5 min/Weg 6,4 km/Weg (alle Wege) 402 Pkw/1000 EW

757 Fahrräder/1000 EW

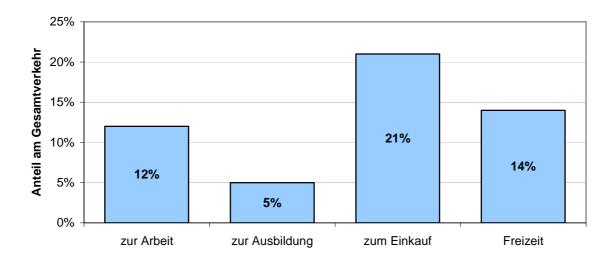
Quelle: "Mobilität in Städten – SrV 2008"

#### **Verkehrsmittelanteile**



Quelle: "Mobilität in Städten - SrV 2008"

#### Ausgewählte Verkehrszwecke



Quelle: "Mobilität in Städten – SrV 2008"

## Ausgewählte Kennziffern im Vergleich - Stadt Leipzig -

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

ab 2003 nur noch Betrachtung von Wegen < 100 km (für alle Wege: 74,4 min)

Quelle: "Mobilität in Städten - SrV 2008"

Der Anteil mobiler Personen befindet sich mit 88,7% auf einem weiterhin hohem Niveau. Er ist im Vergleich zum Jahr 2003 um 1,5% leicht gestiegen. Die tägliche im Verkehr aufgewandte Zeit steigt erstmalig seit 1987 wieder an (72,9 min/d), während die durchschnittliche Reiseweite im Gesamtverkehr weiterhin zurück geht.

Motorisierung, Fahrzeugbesitz und -nutzung						
	1987	1991	1994	1998	2003	2008 <sup>(1)</sup>
Pkw-Besitz je1000 EW	-	290	341	365	424	402
Fahrrad-Besitz je1000 EW	-	556	526	487	734	757
Besetzungsgrad Pkw pro Fahrt	1,4	1,4	1,3	1,2	1,2	1,3

Quelle: "Mobilität in Städten - SrV 2008"

Die Motorisierung ist seit 1998 erstmalig, im Vergleich zum Jahr 2003 um 5 Prozentpunkte, zurück gegangenen. Der Anteil an Fahrrädern steigt weiterhin an.

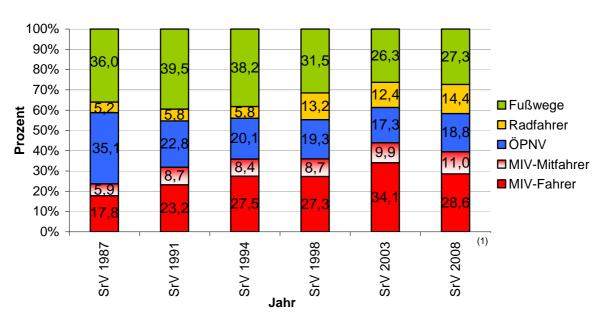
Der Pkw-Besetzungsgrad steigt mit 1,3 Personen/Pkw erstmalig seit 1998 wieder an. Dies reiht sich ein in die Gesamtenwicklung des MIV-Anteils am Modal Split und ist ein Indiz für einen bewusstere Umgang bei der Nutzung des Verkehrsmittels Pkw.

ab 2003 nur noch Betrachtung von Wegen < 100 km (für alle Wege: 9,6 km/Weg)

<sup>(1)</sup> 

SrV 2008 Umstellung der Erhebungsmethode von Frühjahrserhebung (April-Juni) auf Ganzjahreserhebung (Januar-Dezember)

#### **Entwicklung der Verkehrsmittelanteile (Modalsplit)**



Quelle: "Mobilität in Städten - SrV 2008"

Erstmalig konnte dem Rückgang der Fußgänger-, Radfahrer- und ÖPNV-Anteile zu Gunsten des MIV-Anteils, wie noch im Jahr 2003 zu verzeichnen, entgegengesteuert werden. So steigt der Radfahreranteil mit 2 Prozentpunkten gegenüber 2003 wieder deutlich an. Ebenso steigen erstmalig seit 1991 die Anteile des ÖPNV um 1,5 Prozentpunkte und der Fußgänger um 1 Prozentpunkt wieder an. Der MIV-Anteil geht erstmalig seit 1987 zurück, gegenüber 2003 um 4,4 Prozentpunkte.

Diese Entwicklung unterstreicht die wirksame Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen der Stadt Leipzig in den letzten Jahren. Insbesondere die Stärkung des Umweltverbundes konnte somit erfolgreich vorangetrieben werden.

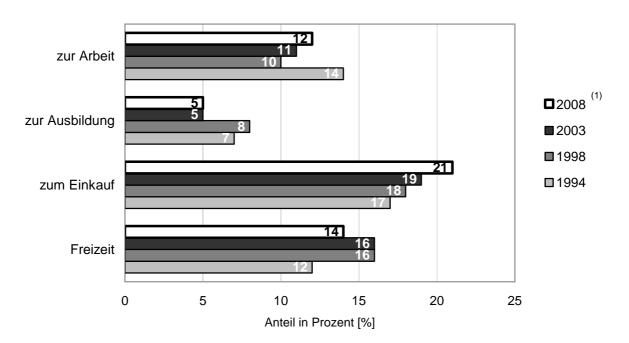
MIV : Umweltverbund		MIV: ÖPNV			
1987 MIV : Umweltverbund	24 : 76	1987 MIV : ÖPNV 40 : 60			
1991 MIV: Umweltverbund	32 : 68	1991 MIV : ÖPNV 58 : 42			
1994 MIV: Umweltverbund	36 : 64	1994 MIV : ÖPNV 64 : 36			
1998 MIV: Umweltverbund	36 : 64	1998 MIV : ÖPNV 64 : 36			
2003 MIV: Umweltverbund	44 : 56	2003 MIV : ÖPNV 72 : 28			
2008 <sup>(1)</sup> MIV: Umweltverbund	40:60	<b>2008</b> <sup>(1)</sup> MIV: ÖPNV 68: 32			
		Quelle: "Mobilität in Städten – SrV 2008"			

Die Stärkung des Umweltverbundes hat zur Folge, dass die Anteile des Umweltverbundes bzw. des ÖPNV im Verhältnis zum MIV erstmalig wieder ansteigen.

SrV 2008 Umstellung der Erhebungsmethode von Frühjahrserhebung (April-Juni) auf Ganzjahreserhebung (Januar-Dezember)

<sup>(1)</sup> 

#### Ausgewählte Verkehrszwecke

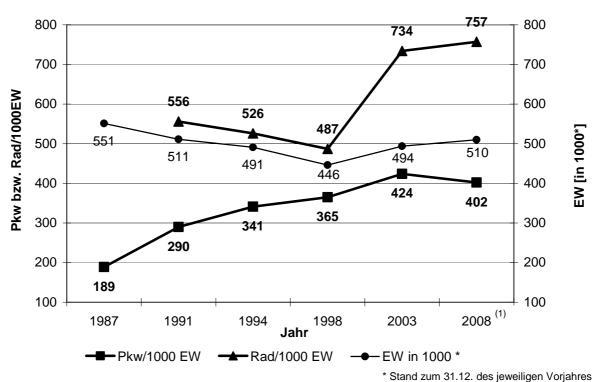


Quelle: "Mobilität in Städten - SrV 2008"

Die Verkehrszwecke Freizeit und Einkauf stehen weiterhin im Vordergrund, gefolgt von den Verkehrszwecken Arbeit und Ausbildung. Der Anteil des Einkaufsverkehrs und des Verkehrs zur Arbeit steigt seit 1998 weiter leicht an. Der Freizeitverkehr ist um 2 Prozentpunkte gesunken. Der Verkehrsanteile zur Ausbildung blieb mit 5% weitestgehend konstant.

<sup>(1)</sup> 

#### Motorisierungsentwicklung



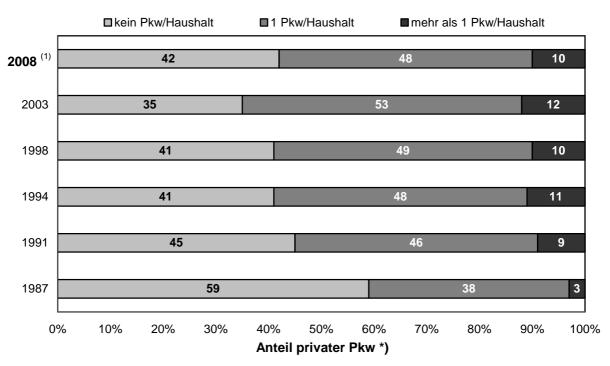
and Zam 61.12. doo jowomgon vorjamoo

Quelle: "Mobilität in Städten - SrV 2008"

Die Motorisierungskennziffer ist von 424 Pkw/1000 EW im Jahr 2003 auf 402 Pkw/1000 EW für das Jahr 2008 zurückgegangen. Während von 1998 bis 2003, insbesondere aufgrund der Eingemeindungen, eine Steigerung von 16% der Motorisierungskennziffer zu verzeichnen war, ergibt sich im Vergleich von 2003 zu 2008 eine Rückgang von 5%. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Angaben des Kraftfahrtbundesamtes für das Jahr 2008 wider.

<sup>(1</sup> 

#### Motorisierungsgruppen der Haushalte



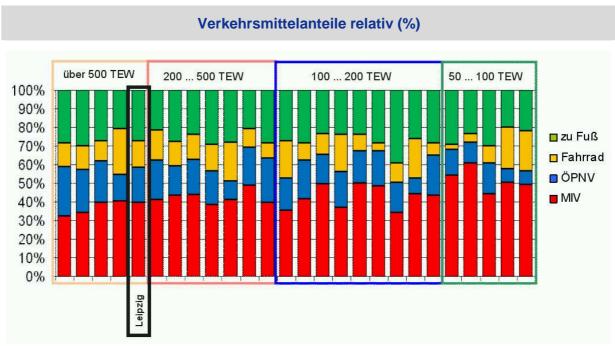
\*) Summe kann rundungsbedingt von 100% abweichen

Quelle: "Mobilität in Städten - SrV 2008"

Der Anteil der Haushalte ohne Pkw ist, nach einem Tief im Jahr 2003 von 35%, um 7 Prozentpunkte wieder auf einen Wert von 42% gestiegen. Der Anteil der Haushalte mit einem Pkw ist im Vergleich zum Jahr 2003 um 5, die Haushalte mit mehr als 1 Pkw um 2 Prozentpunkte gesunken. Die Motorisierungsentwicklung der Haushalte korrespondiert somit auch mit der allgemeinen Entwicklung der Motorisierungsrate.

<sup>(1</sup> 

## Leipzig im Städtevergleich (Städtepegel)



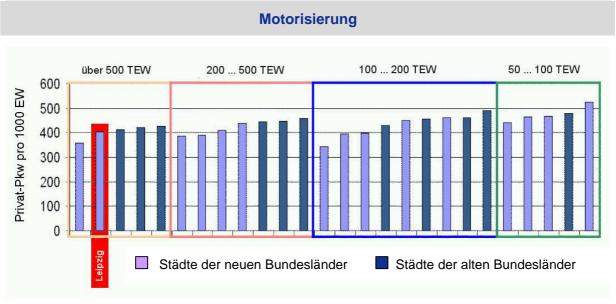
Quelle: "Mobilität in Städten - SrV 2008"

Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	MIV
Leipzig	27,3	14,4	18,8	39,6
Städtepegel	26	14	18	42

Quelle: "Mobilität in Städten - SrV 2008"

Im Wesentlichen liegt die Stadt Leipzig im Städtevergleich in der Betrachtung der relativen Verkehrsmittelanteile im Durchschnitt.

Eine Vergleichbarkeit zu konkreten Städten, wie z.B. Dresden oder Halle kann erst nach Freigabe der Daten durch die TU Dresden im Herbst 2009 hergestellt werden.

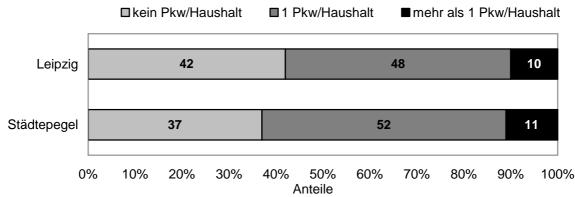


Quelle: "Mobilität in Städten – SrV 2008"

Motorisierung/Fahrzeugbesitz	Pkw/1000EW	Fahrrad/1000EW	
Leipzig	402	757	
Städtepegel	413	745	

Quelle: "Mobilität in Städten – SrV 2008"

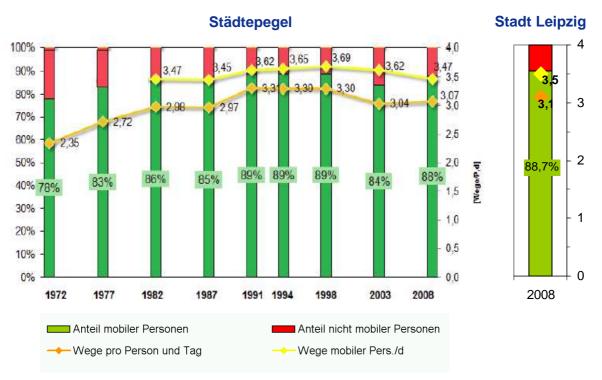
# Motorisierungsgruppen der Haushalte



Quelle: "Mobilität in Städten - SrV 2008"

Der Motorisierungsgrad der Stadt Leipzig, mit 402 Pkw/1000EW liegt unter dem des Städtepegels von 413 Pkw/1000EW. Bei Betrachtung der Städte über 500.000 Einwohner ist Leipzig damit die Stadt mit den zweitwenigsten Pkw/1000EW.

#### Mobilitätskennwerte



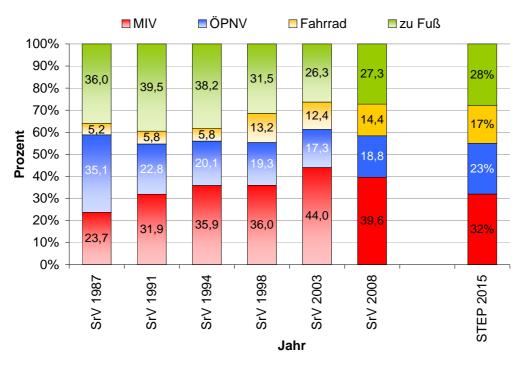
Quelle: "Mobilität in Städten - SrV 2008"

	Anteil mobiler Personen [%]	Wege pro Person und Tag [Wege/P,d]	Dauer pro Weg [min]	Entfernung pro Weg [km]
Leipzig	88,7	3,1	23,5	6,4
Städtepegel	88	3,07	21,5	6,5

Quelle: "Mobilität in Städten - SrV 2008"

Die Stadt Leipzig liegt in der Betrachtung der relativen Verkehrsmittelanteile knapp über dem Durchschnitt aller am SrV 2008 beteiligten Städte (Städtepegel). Dies kennzeichnet einen hohen Mobilitätsgrad der Bevölkerung bei mittleren Wegeentfernungen. Aufgrund der hohen Anteile für Fußgänger, Radfahrer und dem ÖPNV ist die Dauer der Wege allerdings etwas länger als im Durchschnitt aller Städte.

## Erreichbarkeit der Ziele des Stadtentwicklungsplans VÖR 2015



Quelle: "Mobilität in Städten - SrV 2008"

Die rückläufige Entwicklung des MIV-Anteils am Modalsplit unter Zuwachs aller Verkehrsarten des Umweltverbundes zeigt deutlich die erfolgreiche Umsetzung der verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Leipzig.

Unter Annahme einer weiterhin so positiven Entwicklung erscheinen die Ziele des Stadtentwicklungsplanes Verkehr und öffentlicher Raum bis zum Jahr 2015 erreichbar. Insbesondere vor dem Hintergrund der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes und der Diskussion um die Einrichtung einer Umweltzone sind die Anstrengungen zur Stärkung der umweltfreundlicheren Verkehrsarten weiter zu forcieren. Dies setzt jedoch eine aktive Unterstützung vor allem im Bereich des Mobilitätsmanagements voraus. Insbesondere die Mobilitätsberatung wird dabei wesentlich an Bedeutung gewinnen. So ist für die Stadt Leipzig nach der Prognose 2020 mit einem Bevölkerungszuwachs von ca. 28.000 Einwohnern auf 538.000 Einwohner zu rechnen. Hierbei frühzeitig durch eine aktive öffentlichkeitswirksame Mobilitätsberatung auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung einzuwirken, stellt eine wesentliche Aufgabe für eine nachhaltig positive Verkehrsentwicklung dar. Darüber hinaus wird aber auch der Aspekt des demographischen Wandels die Notwendigkeit nach einem aktiven Mobilitätsmanagements im Sinne einer Beratung unterstreichen.

### Schlussbemerkungen

Die vorliegende Dokumentation zum SrV 2008 stellt einen Überblick zu den wichtigsten Kenngrößen der Verkehrsentwicklung für die Stadt Leipzig dar.

Die Ergebnisse belegen, dass die verkehrspolitische Leitlinie des Stadtentwicklungsplanes Verkehr und Öffentlicher Raum, den Umweltverbund zu stärken, erreicht werden konnte. So fiel der Anteil des MIV nach einem sprunghaften Anstieg im SrV 2003 infolge der Eingemeindungen erstmals seit 1987 wieder ab. Sowohl eine gesunkene Motorisierungsrate wie auch ein Rückgang des MIV-Anteils am Modalsplit um 4,4 Prozentpunkte belegen dies. Die Verkehrsarten des Umweltverbundes hingegen können jeweils entsprechende Zuwächse verzeichnen.

Auch im Vergleich mit dem Städtepegel 2008 (Durchschnitt aller am SrV 2008 beteiligten Städte) weisen die SrV-Kennziffern für Leipzig einen positiveren verkehrspolitischen Trend auf. So sind in Leipzig mehr Personen mobil, legen mehr Wege über eine kürzere Entfernung zurück und halten sich länger im Verkehr auf als im städtischen Durchschnitt. Diese Entwicklung wird durch die Zunahme der Verkehrsanteile im Umweltverbund unterstrichen. So liegen die Anteile des Fußgänger-, Fahrrad-, und ÖPNV-Verkehrs über, der Anteil des MIV-Anteils unter dem Städtepegel. Ebenso ist die Motorisierungsrate sowie die Motorisierung der Haushalte geringer als im Durchschnitt.

Eine Auswertung der Kennziffern im detaillierten Städtevergleich analog 2003 wird nach Vorlage aller Erhebungsdaten im Herbst 2009 erfolgen.

Die vorliegenden Ergebnisse zeigen einen umweltpolitisch positiven Trend im Verkehrsverhalten der Leipziger Bevölkerung auf. Unter Annahme eines weiterhin so positiven Entwicklungsverlaufs erscheinen die Ziele des Stadtentwicklungsplanes Verkehr und Öffentlicher Raum bis zum Jahr 2015 erreichbar. Insbesondere vor dem Hintergrund der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes und der Diskussion um die Einrichtung einer Umweltzone sind die Anstrengungen zur Stärkung der umweltfreundlicheren Verkehrsarten weiter 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 2020: ca. 538.000 EW für Leipzig) wird die Mobilitätsberatung an Bedeutung gewinnen.

Die Gesamtauswertung der TU Dresden zum SrV 2008 liegt dem Verkehrs- und Tiefbauamt Ende August vor. Um die Vergleichbarkeit der Daten zu den bisherigen Erhebungen des SrV, mit einem Erhebungszeitraum von April bis Juni, zu gewährleisten, wurde für eine Auswahl von Kenngrößen eine Auswertungen des Frühjahrszeitraumes (April-Juni) durchgeführt. Eine Auswertung und Gegenüberstellung der Erhebungen des Frühjahres- und Ganzjahreszeitraumes durch das Verkehrs- und Tiefbauamt wird nach Vorlage aller Erhebungsdaten erfolgen.

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