„Mobilität in Städten“

System repräsentativer Verkehrsbefragungen – SrV 2018

Ergebnisse Hansestadt Stralsund

- seit 2003 als **„Mobilität in Städten“ SrV** 2018 zum 11. mal fortgeschrieben (seit 1972 als „SrV“)

- in 135 deutschen Städten und Gemeinden mit 186.000 befragten Personen

- über 12 Monate verteilt Haushaltsbefragungen

- im Jahr 2019 durch die TU Dresden anonymisiert ausgewertet

Stralsund: Teilnahme erstmals 2018

1.003 Personen in 480 Haushalten befragt

KONTIV – „Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten“ seit 1976; ab 2002 als
– **„Mobilität in Deutschland“ MiD**

Ergebnisse - Kenngrößen

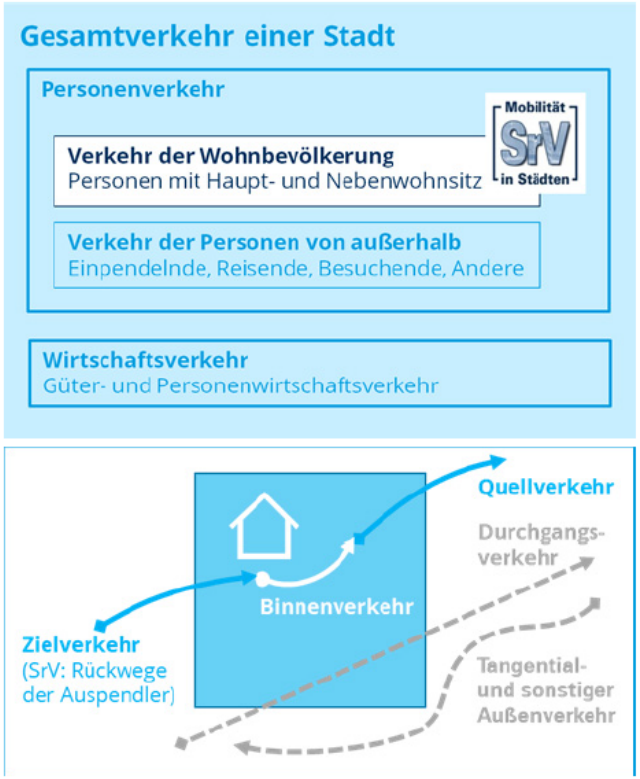
- zum Verkehrsverhalten
- zur Beobachtung der Verkehrsentwicklung auf gesamtstädtischer Ebene

wichtige Kenngrößen, u.a.

- Wegehäufigkeit
- Verkehrsaufteilung
- Reisezeiten
- Wegelängen

Mobilität in Städten – SrV
Der SrV-Standard

Grundgesamtheit	Städtische Wohnbevölkerung
Fragekatalog	Haushalt, Personen, Wege
Wegedefinition	Ein Zweck, mehrere Verkehrsmittel
Hauptverkehrsmittel	Verkehrsmittelhierarchie
Stichprobenziehung	Zufallsverfahren aus Einwohnermelderegister
Erfasste Personen	Befragung aller Haushaltsmitglieder
Erfasste Wege	Alle Wege an einem zufällig zugewiesenen Stichtag
Stichtag	Mittlerer Werktag (Di, Mi, Do außerhalb von Ferien und Feiertagen und nicht daran angrenzend)
Bezugszeit	Mittlerer Verkehr des Jahres
Feldzeit	12 Monate
Gewichtung	Nach soziodemografischen sowie räumlichen und zeitlichen Merkmalen
Ergebnisse	Stadtspezifisch, Stadtgruppen, Städtevergleich



Raumabgrenzung und Bezugsräume

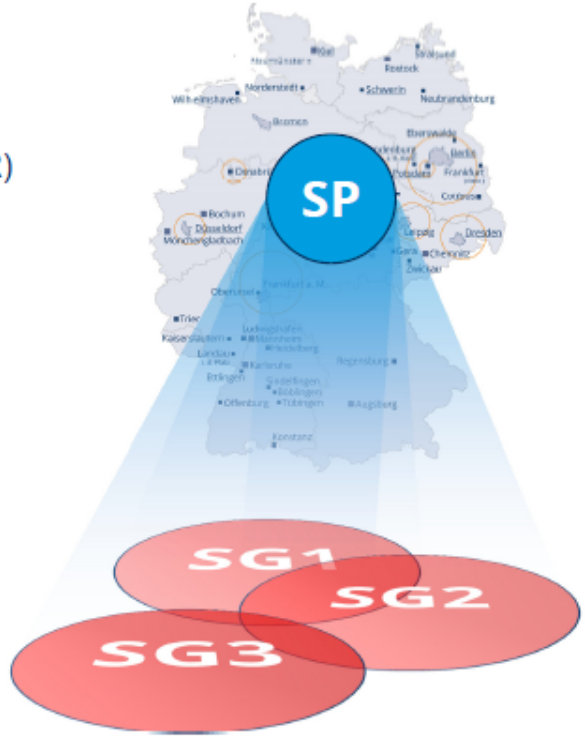
Gruppierung von Untersuchungsräumen für stadtübergreifende Auswertungen

Gruppe: **SrV-Städtepegel**
➲ Große Oberzentren in Ostdeutschland (ehemalige Bezirksstädte der DDR)

Gruppe: **SrV-Wiederholerstädte West**
➲ 9 große Städte (ab ca. 100.000 EW, ohne Berlin) der Alten Bundesländer, die sich 2008 und 2013 am SrV beteiligt haben

Gruppe: **Große SrV-Vergleichsstädte**
➲ 25 große Städte (ab ca. 100.000 EW), die sich 2008 und 2013 am SrV beteiligt haben

Gruppe: **SrV-Stadtgruppen** (7 Gruppen), ⇒ **Stralsund**
➲ Teilnehmerstädte gruppiert nach Zentralität, Ortsgröße und Topografie*
(Stichprobenstarke Datenbasis für modellierungsrelevante und stark differenzierte Auswertungen)



*Daraus ergeben sich theoretisch acht Gruppen. Die Stadtgruppe „Oberzentren 500.000 und mehr EW – hügelig" ist im SrV 2018 nicht besetzt. In Deutschland gibt es nur drei Städte, die in diese Kategorie einzuordnen sind.

SrV - Stadtgruppen

- Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topografie: flach
- Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländliche Gemeinden, Topogr.: hügelig
- Mittelzentren, Topografie: flach Stralsund
- Mittelzentren, Topografie: hügelig
- Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: flach
- Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig
- Oberzentren 500.000 und mehr EW (ohne Berlin), Topografie: flach

MOBILITÄTSSTECKBRIEF FÜR STRALSUND

3,6
Wege pro Person und Tag

Wege pro mobile Person und Tag
3,9

Fahrräder
1,8 pro Haushalt

Anteil mobiler Personen
93,3 %

26,1 %
Anteil der Haushalte ohne Pkw

Privat- und Dienst-Pkw
0,9
pro Haushalt

Mittlere Länge eines Weges
4,9 km

Pkw-Besetzung
1,3
Personen pro Fahrt

Mittlere tägliche Zeit im Verkehr
63,3 min

Mittlere Dauer eines Weges
17,5 min

MOBILITÄTSSTECKBRIEF FÜR MITTELZENTREN, TOPOGRAFIE: FLACH

3,4
Wege pro Person und Tag

Wege pro mobile Person und Tag
3,8

Fahrräder
1,9 pro Haushalt

Anteil mobiler Personen
91,5 %

16,8 %
Anteil der Haushalte ohne Pkw

Privat- und Dienst-Pkw
1,2
pro Haushalt

Mittlere Länge eines Weges
8,1 km

Pkw-Besetzung
1,3
Personen pro Fahrt

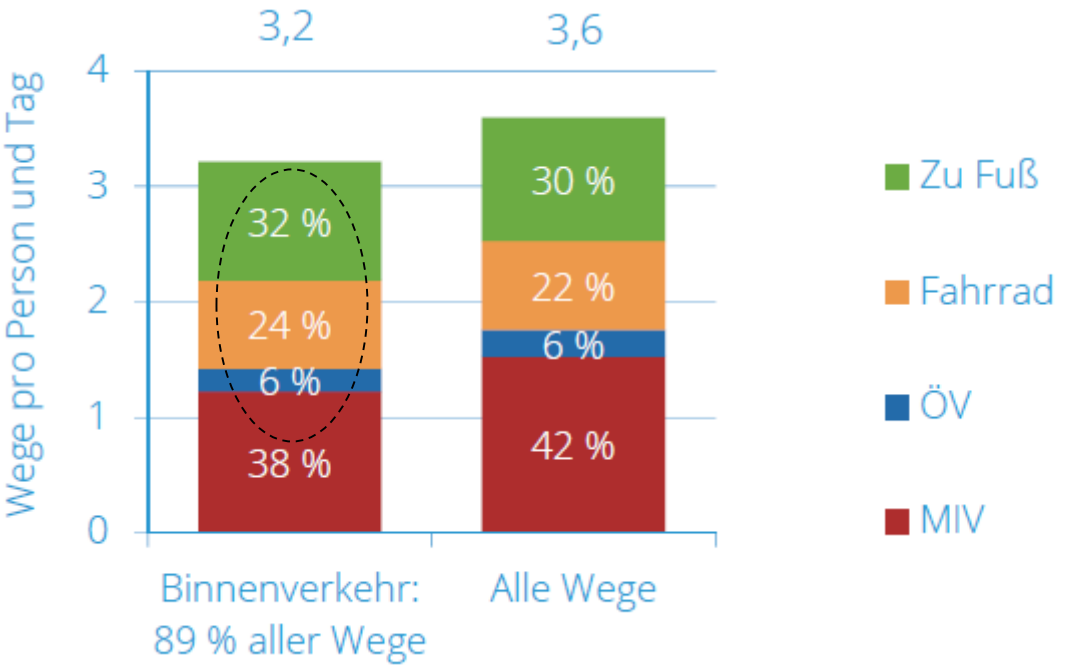
Mittlere tägliche Zeit im Verkehr
72,3 min

Mittlere Dauer eines Weges
21,2 min

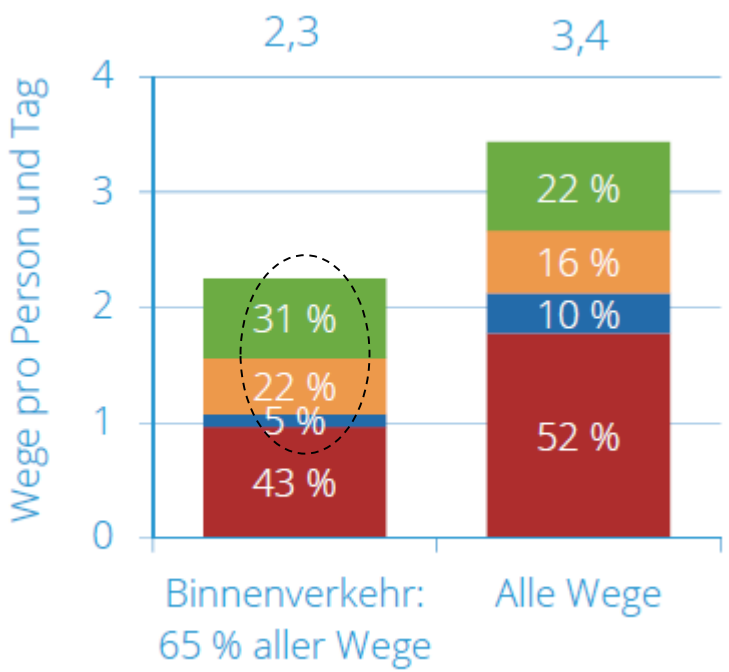
Quelle:
Mobilitätssteckbriefe
TU Dresden, 2019

Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen

Hansestadt Stralsund



Vergleichsstädte Mittelzentren



„Umweltverbund“ / MIV
Binnenverkehr

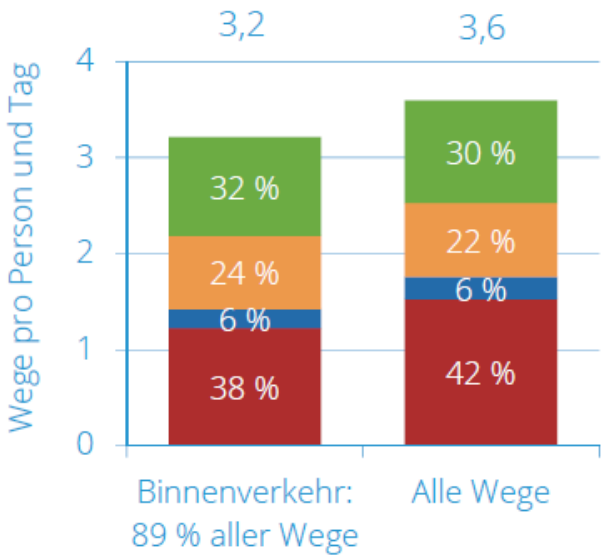
62 / 38

58 / 43

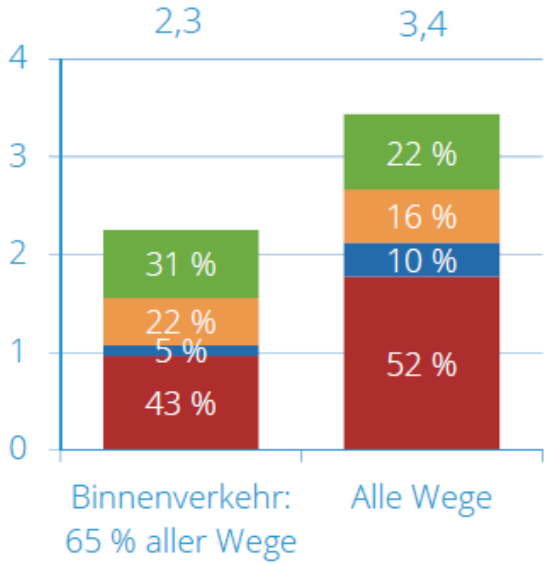
Zielszenario für HST ableitbar

Quelle:
Mobilitätssteckbriefe
TU Dresden, 2019

Hansestadt Stralsund

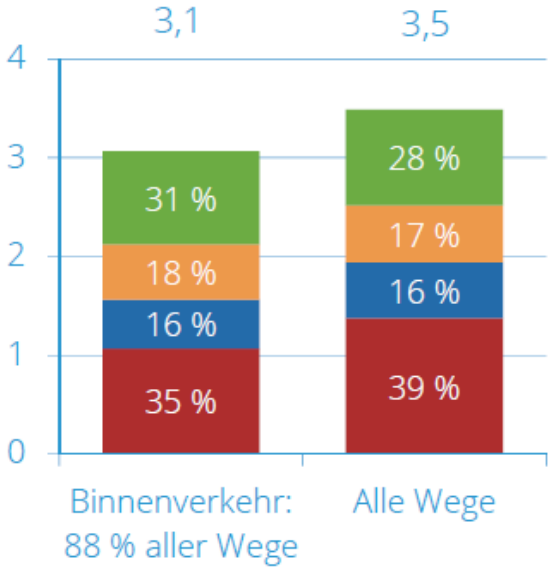


Vergleichsstädte Mittelzentren



SrV – Städtespiegel

Oberzentren Ostdeutschland

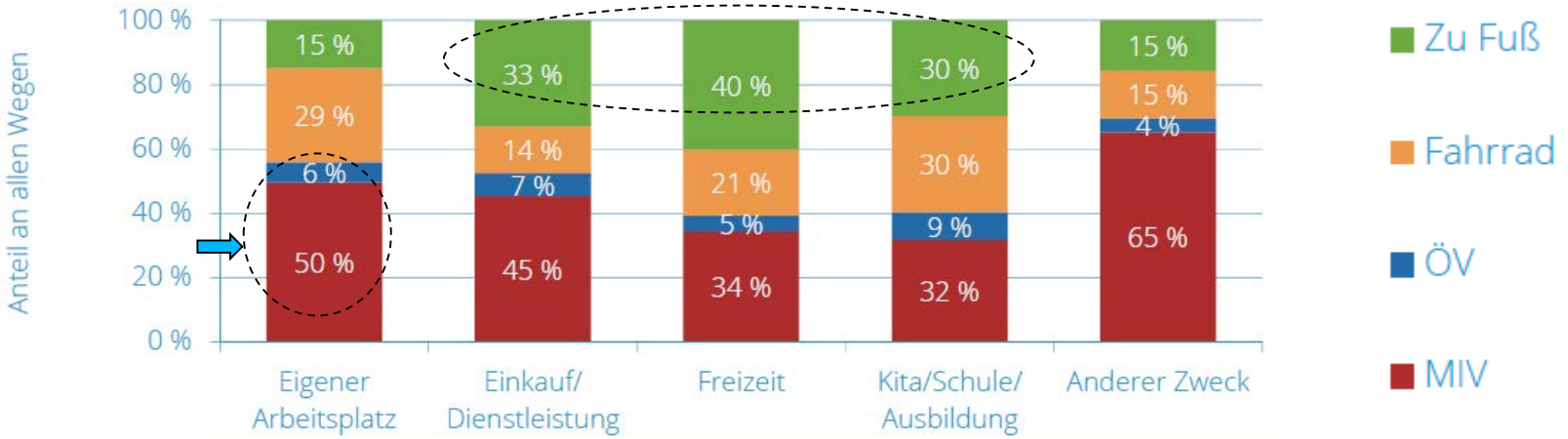


Quelle:
Mobilitätssteckbriefe
TU Dresden, 2019

Verkehrsmittelwahl und Wegelängen nach Wegezweck

„Stadt der kurzen Wege“ = positiv

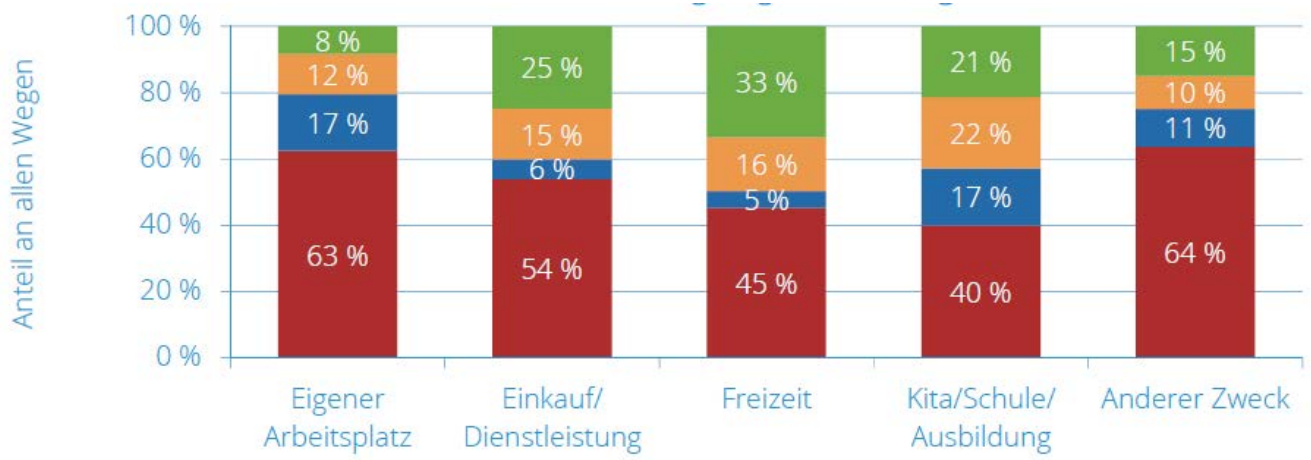
Hansestadt Stralsund



Weganteil Zweck	20 %	32 %	26 %	16 %	6 %
Mittlere Weglänge	7,8 km	3,2 km	5,2 km	3,8 km	5,2 km

Zielszenario für HST ableitbar

Vergleichs-städte Mittelzentren

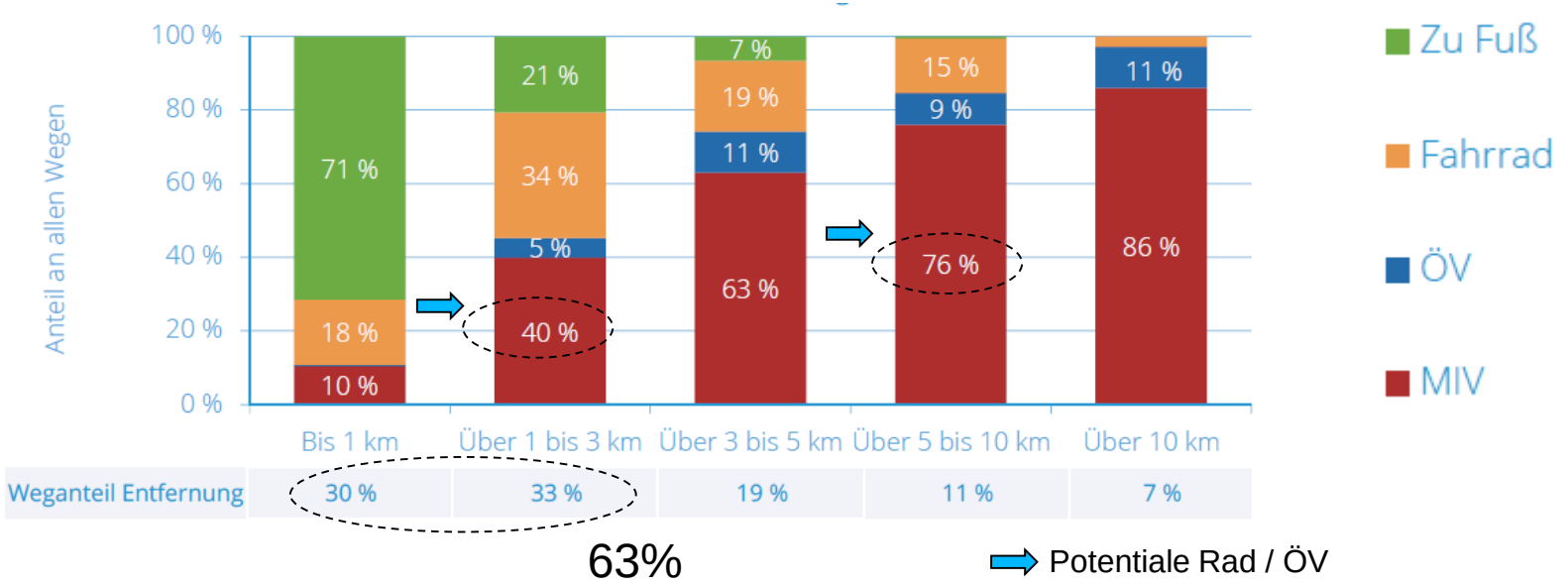


Weganteil Zweck	21 %	30 %	27 %	16 %	5 %
Mittlere Weglänge	16,4 km	4,7 km	6,1 km	5,5 km	12,1 km

Quelle:
Mobilitätssteckbriefe
TU Dresden, 2019

Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

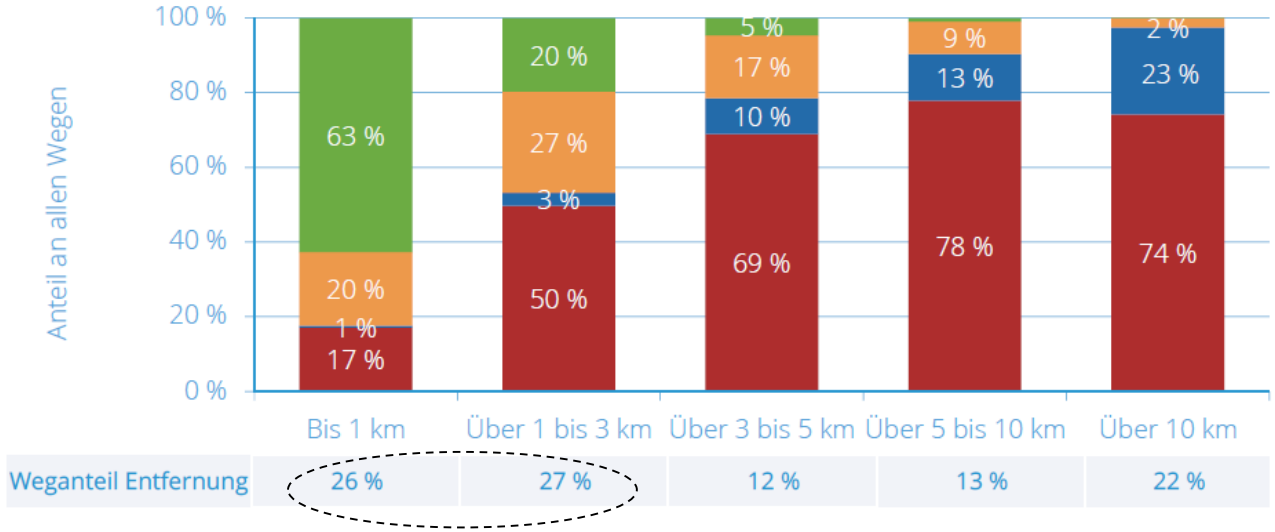
Hansestadt Stralsund



63%

Potentiale Rad / ÖV

Vergleichs-städte Mittelzentren

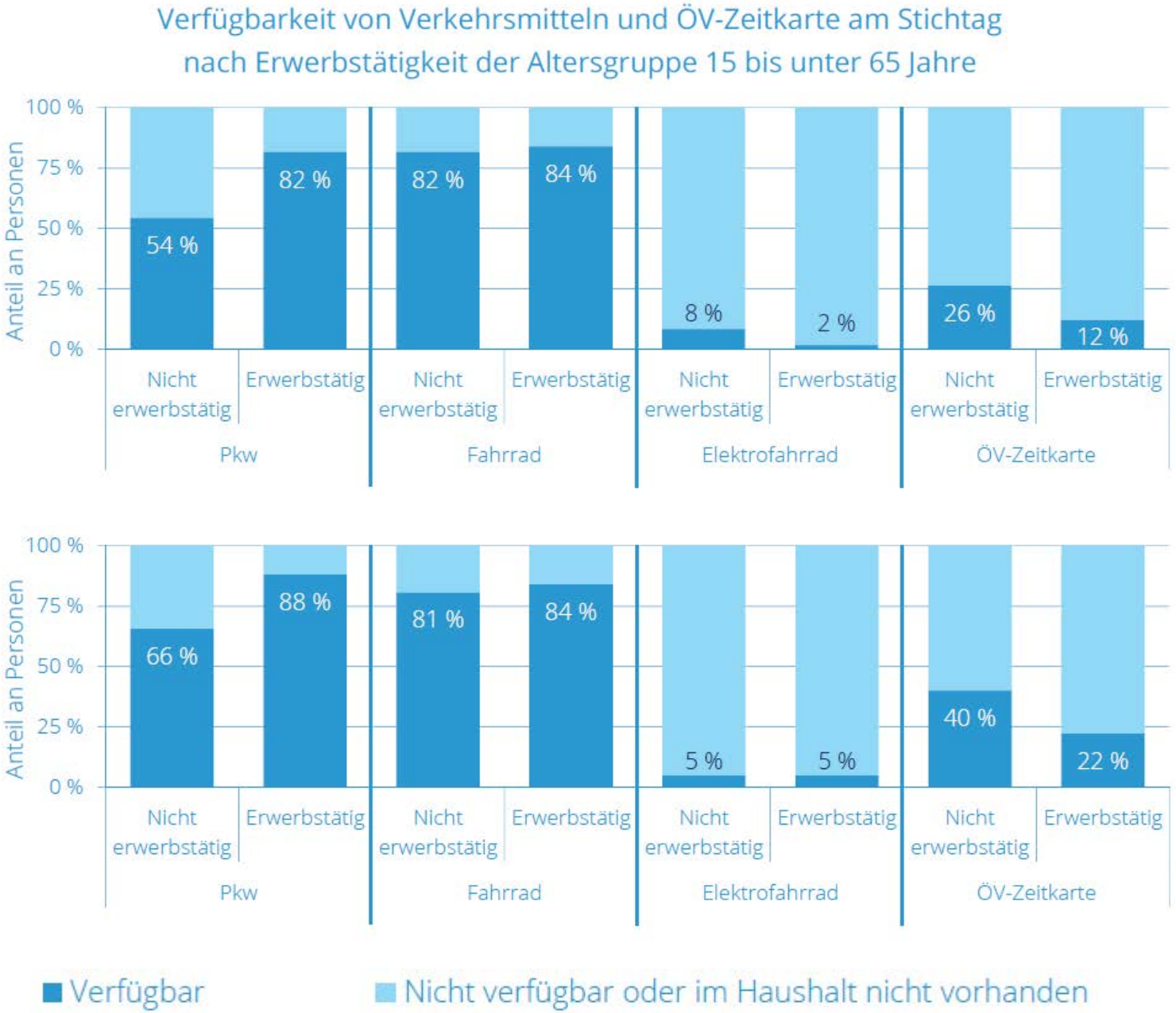


53%

Quelle:
Mobilitätssteckbriefe
TU Dresden, 2019

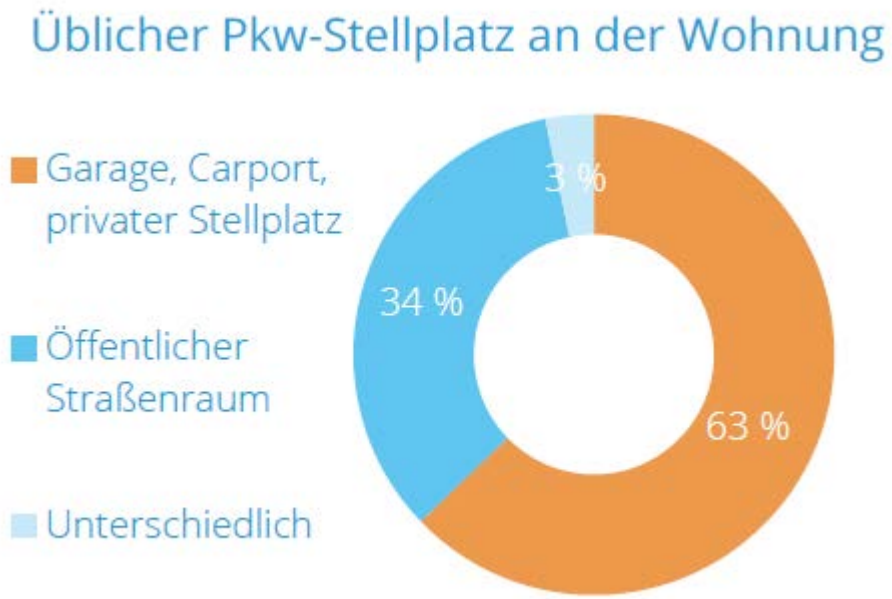
Hansestadt Stralsund

Vergleichs-städte Mittelzentren

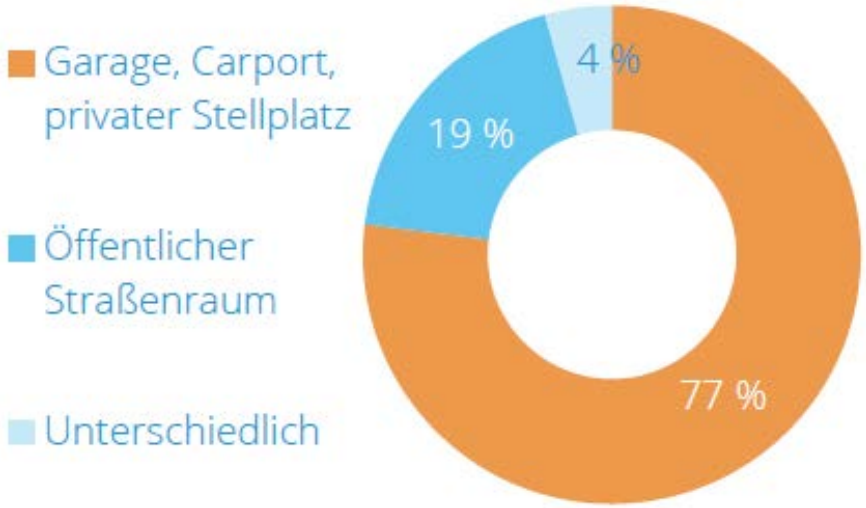


Quelle:
Mobilitätssteckbriefe
TU Dresden, 2019

Hansestadt Stralsund



Vergleichs-städte Mittelzentren



Quelle:
Mobilitätssteckbriefe
TU Dresden, 2019

Mittlere Reisezeit, Entfernung u. Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmitteln (Binnenverkehr)

(MIV – motorisierter Individualverkehr)

	Reisezeit (min/Weg)	Entfernung (km/Weg)	Geschwindigkeit (km/h)
Zu Fuß	15,2	1,0	4,0
Fahrrad	14,9	2,5	9,9
MIV	13,4	4,2	18,7
ÖV	27,7	4,2	9,0

ableitbar: Potentiale ÖV

Quelle:
Ergebnisbericht/Tabellen Stralsund
TU Dresden, 2019

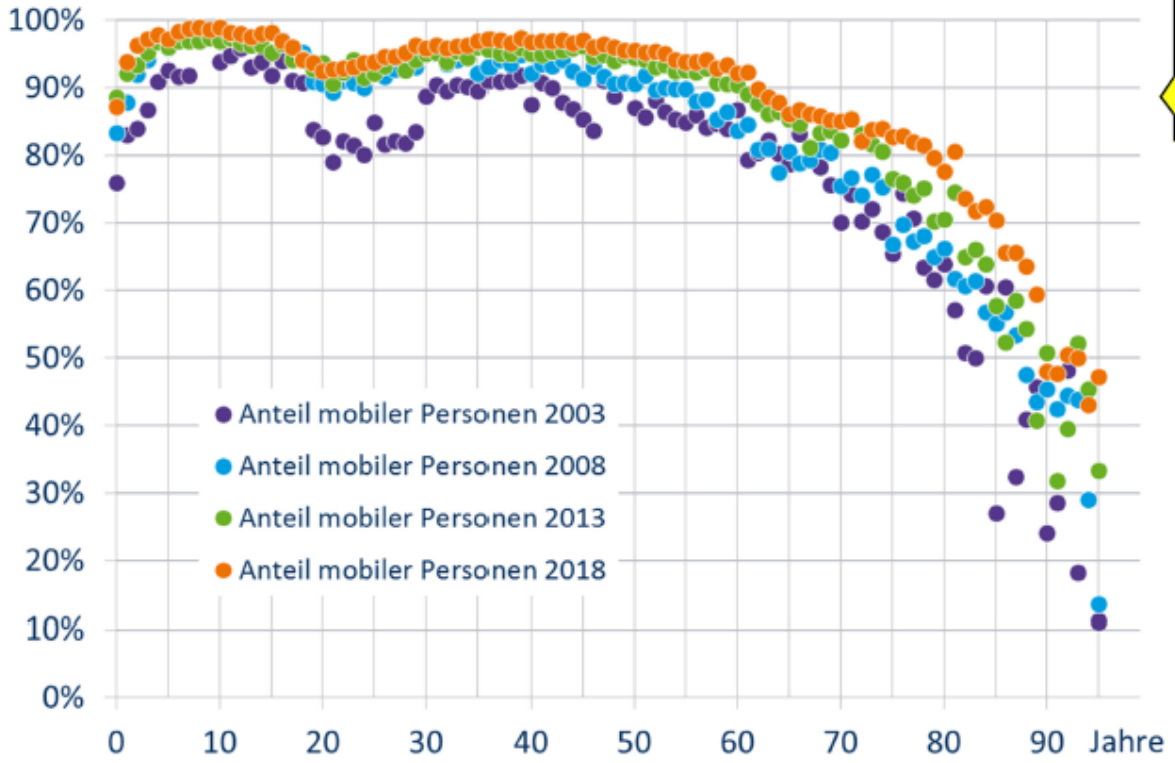
Erreichbarkeit der Altstadt

Erreichbarkeitskategorie	Zu Fuß	Fahrrad	Pkw	Bus
Gut	58,7 %	76,1 %	67,5 %	69,0 %
Einigermaßen	17,7 %	12,2 %	17,2 %	15,7 %
Schlecht	21,6 %	5,8 %	9,4 %	7,1 %
Weiß nicht	2,1 %	5,9 %	5,9 %	8,1 %

Quelle:
Ergebnisbericht/Tabellen Stralsund
TU Dresden, 2019

Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

Anteil mobiler Personen



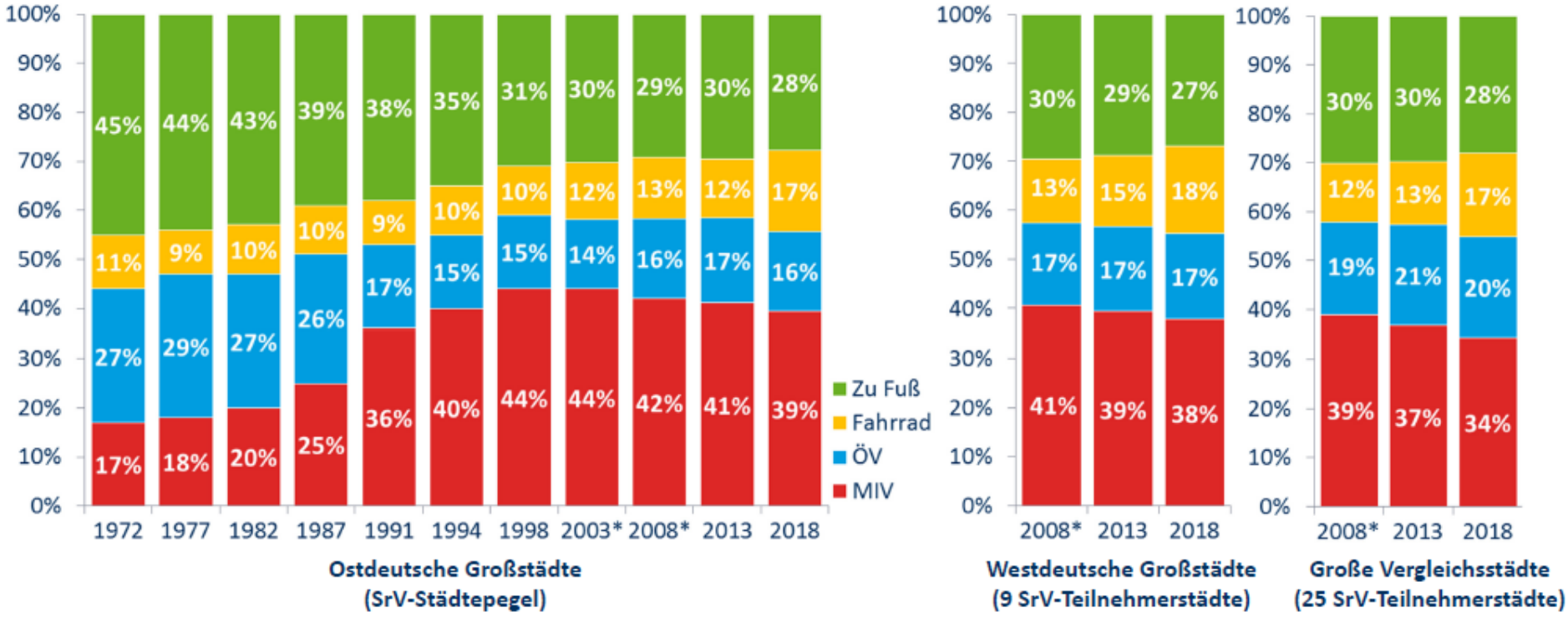
Höhere Altersgruppen werden immer mobiler

Daten: **SrV-Gesamtstichprobe** 2003–2018 (ungewichtet)

Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

Modal Split (aufkommensbezogen)

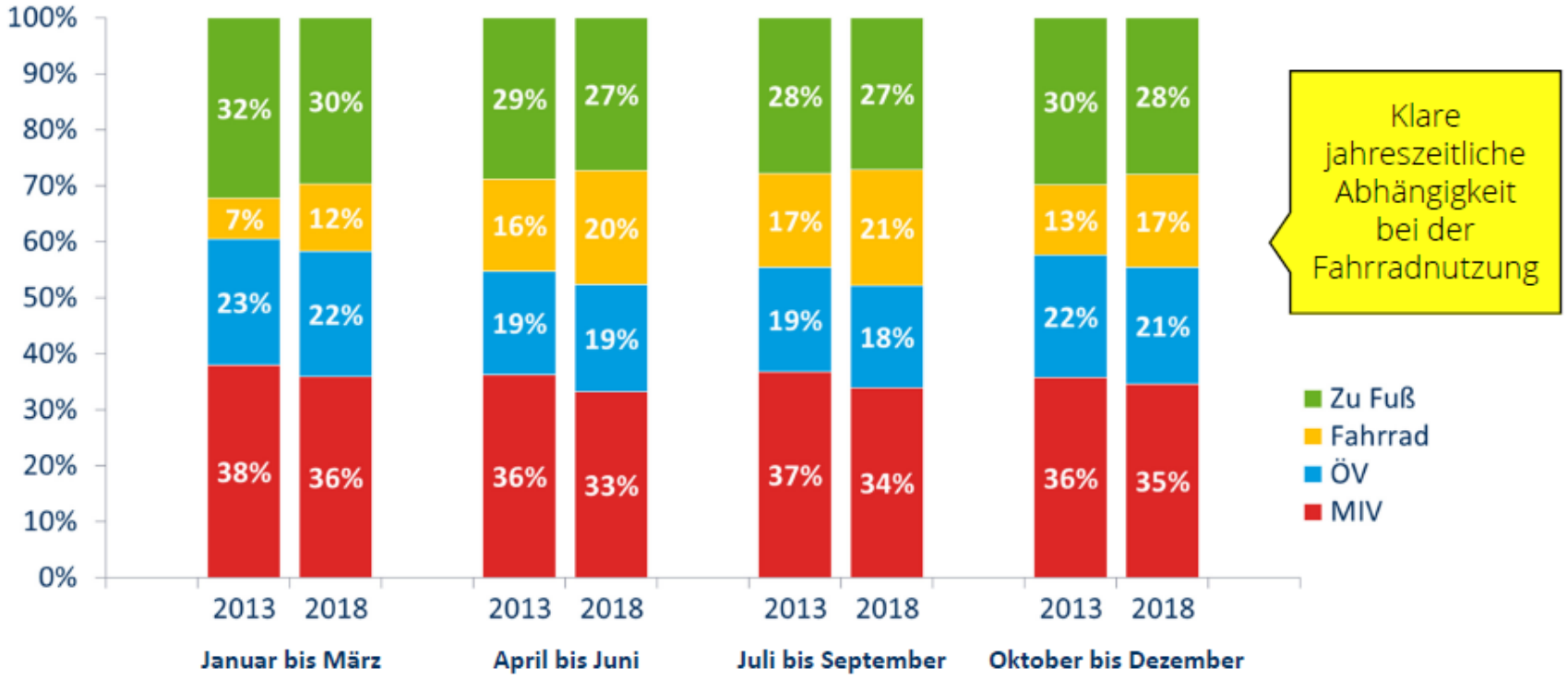
Rückläufige MIV-Nutzung in stadtübergreifenden Gruppen



Daten: **SrV-Vergleichsgruppen** 1972–2018 bzw. 2008–2018 (gewichtet, Einwohnerverkehr, revidierte Werte für 2003* und 2008*)

Kernergebnisse im Zeitvergleich

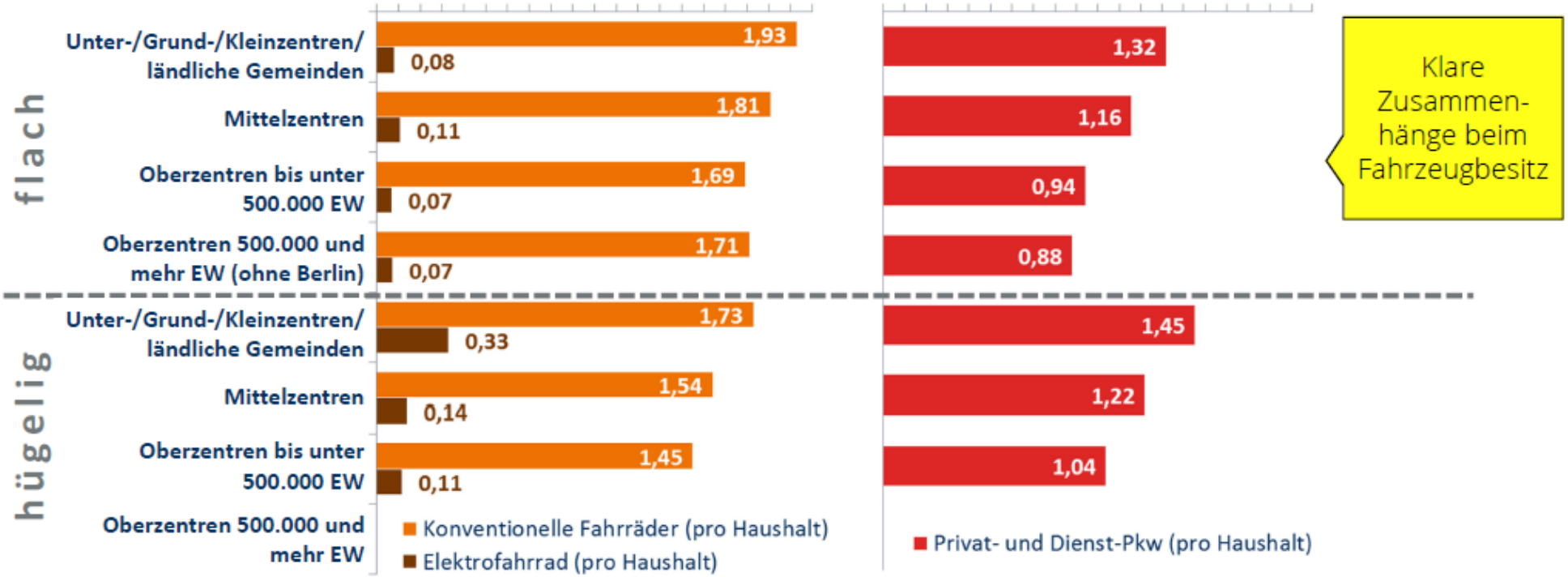
Modal Split nach Quartalen (Große Vergleichsstädte)



Daten: **Große SrV-Vergleichsstädte** 1972–2018 bzw. 2008–2018 (gewichtet, Einwohnerverkehr)

Zugang zu Mobilitätsoptionen im Haushalt

Auf der Überholspur: Elektrofahrräder in hügeligen Gemeinden

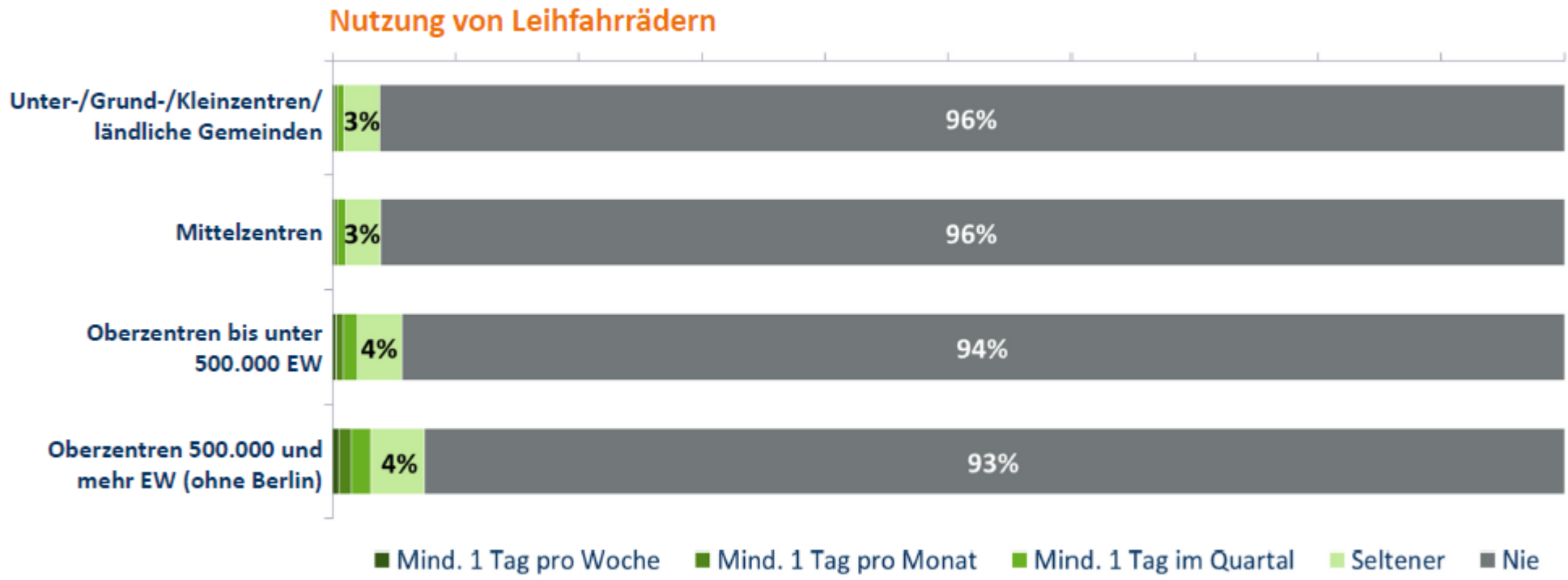


Daten: **SrV-Stadtgruppen 2018** (gewichtet)

Fokus: Neue Mobilitätsformen

Leihfahrradnutzung noch relativ seltenes Ereignis

Leihfahrradnutzung in größeren Orten tendenziell höher

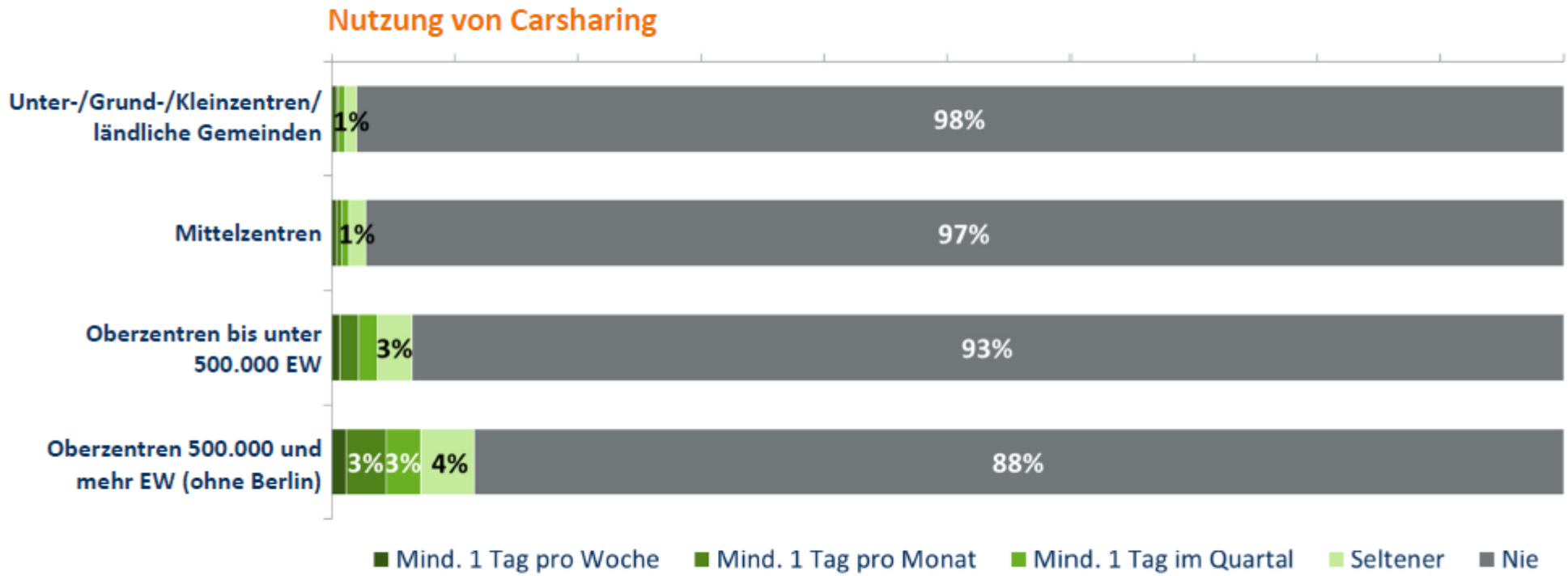


Daten: **SrV-Stadtgruppen 2018** (gewichtet)

Fokus: Neue Mobilitätsformen

Nutzung von Carsharing in großen Städten spürbar

Carsharing-Nutzung insgesamt selten, aber in großen Orten spürbar



Daten: **SrV-Stadtgruppen 2018** (gewichtet)

Mobilität in Städten – SrV 2018

Zusammenfassung ausgewählter Erkenntnisse und Entwicklungen

- Zentrale Kenngrößen wie der Anteil mobiler Personen und Wegehäufigkeiten weiterhin stabil
- Mobilität im Umweltverbund weiter gestiegen:
  - Steigerungen Wegehäufigkeiten und Verkehrsleistung vor allem im Radverkehr
  - ÖV stabil
  - Leichte Rückgänge im Fußverkehr, vor allem in höheren Altersgruppen
- Jüngere Altersgruppen mit weniger MIV-Nutzung bei gleichzeitig gegenläufigem Trend der Personen im Rentenalter
- Multimodalität überwiegt mittlerweile vielfach, Anteil monomodaler Personen 38 % bis 54 % in starker Abhängigkeit von Gemeindetyp und Topografie
- Nutzungshäufigkeiten Carsharing und Leihräder steigend, jedoch weiterhin auf geringem Niveau
- Elektrofahrräder gerade in hügeligen Stadtgruppen zunehmend verbreitet und auch in der Stichtagsmobilität bereits spürbar genutzt

Ergebnisse SrV

Stadtseite mit:

- Steckbrief HST
- Steckbrief Mittelstädte

- Publikationen: https://tu-dresden.de/srv

auf Anfrage bei 60.5 Ergebnisse HST

- Feldbericht
- Tabellen

Einwohnerstruktur nach Alter
Stichprobenstruktur nach Tätigkeit
Führerscheinbesitz nach Alter / Erwerbstätigkeit / Berufsausbildung und jeweils Geschlecht
Motorisierung der Haushalte nach Haushaltseinkommen und Haushaltsgröße
Haushaltsfahrleistung nach Haushaltseinkommen
Verfügbarkeit von Fahrzeugen: Haushalts-Pkw, Fahrrad
Nutzung des Pkw nach Verfügbarkeit
Nutzungshäufigkeit von Pkw, Carsharing, Fahrrad, Leihrad und ÖPNV
Zulassungsort Pkw
Stellplatznutzung

Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten
Wegeanteile zum „Bringen und Holen“
Wegeanteile zu Zielen im Wohnumfeld
Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmitteln/-gruppen
Verkehrsmittelwahl nach Quartal
Tagesgang nach Hauptverkehrsmittelgruppen
Tagesgang Berufsverkehr
Begleitung von Personen
Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes/der Schule nach Verkehrsmitteln
Reihenfolge der auf Wegen genutzten Verkehrsmittel

Gehzeit von der Wohnung zur Haltestelle
Nutzung von ÖV-Fahrkarten
Verfügbarkeit einer ÖV-Zeitkarte