



verkehrs- und
infrastrukturplanung

vip

Prof. Dr.-Ing.
Gerd-Axel Ahrens

Bericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“

in Fulda

Dresden, im Oktober 2014



Bericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ in Fulda

Auftraggeber:

Rhein-Main-Verkehrsverbund

Auftragnehmer:

Technische Universität Dresden

Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung

Projektleitung:

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Frank Ließke

Dr.-Ing. Rico Wittwer

Dipl.-Ing. Stefan Hubrich

Dipl.-Ing. Sebastian Wittig

Inhalt

Steckbrief

Methodenbericht

Feldbericht

Ergebnistabellen

Gesamter Untersuchungsraum

Vorwort

Die Veränderungen von Mobilität und Verkehr, die das SrV 2003 und 2008 dokumentierten, waren außergewöhnlich. Die Abnahme der Kfz-Verkehrsleistung der Wohnbevölkerung in unseren Partnerstädten, der Anstieg der ÖPNV-Nutzung und des Radverkehrs unterstrichen erforderliche neue planerische Akzente. Auch immer mehr Senioren prägten diese Veränderungen mit. Sie sind zwar deutlich auto-affiner als frühere Jahrgänge und auch gefühlt jünger und mobiler, gleichwohl schienen sie nicht den Rückgang des Kfz-Verkehrs durch Bevölkerungsverluste bei den erwerbsfähigen Menschen und die Verhaltensänderungen vor allem der jungen Erwachsenen weg vom Auto zu kompensieren. Hinzu kommt, dass die älteren Menschen weniger Wege als die Erwerbsfähigen absolvieren und auch kaum in den Spitzenstunden unterwegs sind.

Vielerorts sinken seit einigen Jahren die Pegel der Verkehrsstärken im Innerortsverkehr um 1 bis 2 % pro Jahr. Der Anteil der Haushalte ohne Pkw stieg im SrV-Städtepegel von 2003 bis 2008 von 33 auf 37 % an.

Was sind die Gründe, die zu diesen Veränderungen geführt haben? Werden die Ergebnisse des SrV 2013 die Trends von 2008 bestätigen oder sind die daraus vorsichtig abgeleiteten Vermutungen zur weiteren Entwicklung zu korrigieren? Welchen Einfluss hat die um sich greifende Flexibilisierung und damit Individualisierung neuer öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen, die in den zurückliegenden Jahren auf den Markt kamen und angenommen werden. Während bei den technischen Neuerungen v. a. die Elektromobilität – auch im Fahrradbereich – in den Vordergrund rückte, ermöglicht der Boom der mobilen Kommunikationstechnik einen immer rascheren und präziseren Zugriff beispielsweise auf Fahrplan- und Tarifinformationen und damit auch auf die Verkehrsmittelalternativen zum eigenen Auto. Zugleich stößt die bis vor fünf Jahren noch eher verhalten und in Insiderkreisen geführte Diskussion um die Vorzüge des Fahrzeugteilens zunehmend auf Resonanz. Dadurch konnten vor allem die flexiblen Carsharing-Systeme überwiegend in größeren Städten immer besser Fuß fassen. Zunächst als Vorreiter und dann in ihrem Windschatten finden auch Fahrradverleihsysteme als selbstverständliches Verkehrsangebot mehr und mehr Verbreitung. Hiervon profitieren je nach Ausrichtung des Angebotes auch kleinere Städte und Regionen mit touristischer Anziehungskraft.

Dass die neuen Mobilitätsformen angenommen werden und Multimodalität längst Bestandteil gelebten Verkehrsverhaltens ist, steht außer Frage. Hingegen ist es schwieriger zu beurteilen, in welchem Umfang und unter welchen Randbedingungen dies geschieht. Die Nutzungsanteile sind vielerorts noch zu gering, um sie mit vertretbarem Erhebungsaufwand zu identifizieren. Allenfalls die Anbieter selbst führen entsprechende gezielte Nutzerbefragungen durch, die Ergebnisse werden jedoch aus nachvollziehbaren Gründen des Wettbewerbs kaum veröffentlicht. Die zunehmende Ausrichtung der Verkehrsplanung auf ganzheitliche, integrierte Ansätze erfordert jedoch Daten und Erkenntnisse zur Nutzung möglichst aller Verkehrsträger.

Die zehnte Erhebungswelle des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten – SrV 2013“ fällt mitten in diese Phase dynamischer Verände-

rungen im Verkehrssystem. Ein idealer Zeitpunkt, um aktuelle Ausprägungen des Verkehrsverhaltens erneut zu erfassen und damit die seit 1972 geführte Zeitreihe fortzuschreiben. Traditionell liegt dabei der Fokus auf dem städtischen Einwohnerverkehr. Das dienstälteste deutsche Erhebungsinstrument zum Verkehrsverhalten wurde inhaltlich wiederum auf aktuelle Fragestellungen ausgerichtet, ohne den SrV-Standard aufzugeben. Da sich auch zahlreiche erhebungstechnische Randbedingungen immer wieder verändern, wurde die Erhebungsmethodik behutsam angepasst.

Die gegenüber 2008 erneute Ausweitung der Untersuchungsräume insbesondere durch Städte in den alten Bundesländern und durch Stadt-Umland-Kooperationen schafft ideale Voraussetzungen, um das Gesamtbild der Daten und Ergebnisse noch differenzierter auszuwerten. Mit insgesamt mehr als 120.000 befragten Personen und über 100 Untersuchungsräumen verbesserte sich die Datenlage zur Erforschung weiterer, für die Verkehrsplanung bedeutsamer Ursachen und Trends in der Gesellschaft: Demografischer Wandel und regionale Differenzierung werden in den kommenden Jahren noch mehr als bisher maßgeschneiderte Lösungen im Verkehrsbereich erfordern. Es bleibt abzuwarten, ob die Verhaltensänderungen der jungen Erwachsenen zu Veränderungen auch im späteren Leben führen und vor allem, wie sich die Preise und die Akzeptanz der Alternativen zum eigenen Auto entwickeln.

Nicht zuletzt dürften die Ergebnisse und die methodischen Erfahrungen aus dem SrV 2013 auch zur abgestimmten Weiterentwicklung anderer Erhebungsinstrumente, insbesondere von „Mobilität in Deutschland (MiD)“ des Bundes sowie zur europaweiten Harmonisierung von Erhebungen beitragen.

Der Technischen Universität Dresden ist es ein großes Anliegen, dank des Engagements der zahlreichen SrV-Projektpartner aus den Daten einen maximalen Nutzen für Wissenschaft und Praxis zu ziehen. Wir werden als Forschungseinrichtung auch nach dem offiziellen Abschluss des zehnten SrV-Durchgangs den wertvollen Datenfundus für weitere wissenschaftliche Untersuchungen nutzen.

Allen am Projekt beteiligten Stadtverwaltungen, Verkehrsbetrieben und Verkehrsverbänden sowie den beteiligten Landesministerien sei für ihre konstruktive Zusammenarbeit herzlich gedankt. Wir würden uns freuen, wenn die im SrV 2013 erarbeiteten inhaltlichen und methodischen Ergebnisse vielfältige Verbreitung finden und v. a. für die integrierte Verkehrsentwicklungsplanung auf kommunaler und regionaler Ebene weiterhin unverzichtbare und wertvolle Grundlage bleiben.

Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'G.A. Ahrens', written over a horizontal line.

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens
Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung
Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr
der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“

Dresden, im Oktober 2014