Ergebnispräsentation der Stadt Eisenach „Mobilität in Städten - System repräsentativer Verkehrserhebungen 2018 (SrV)“

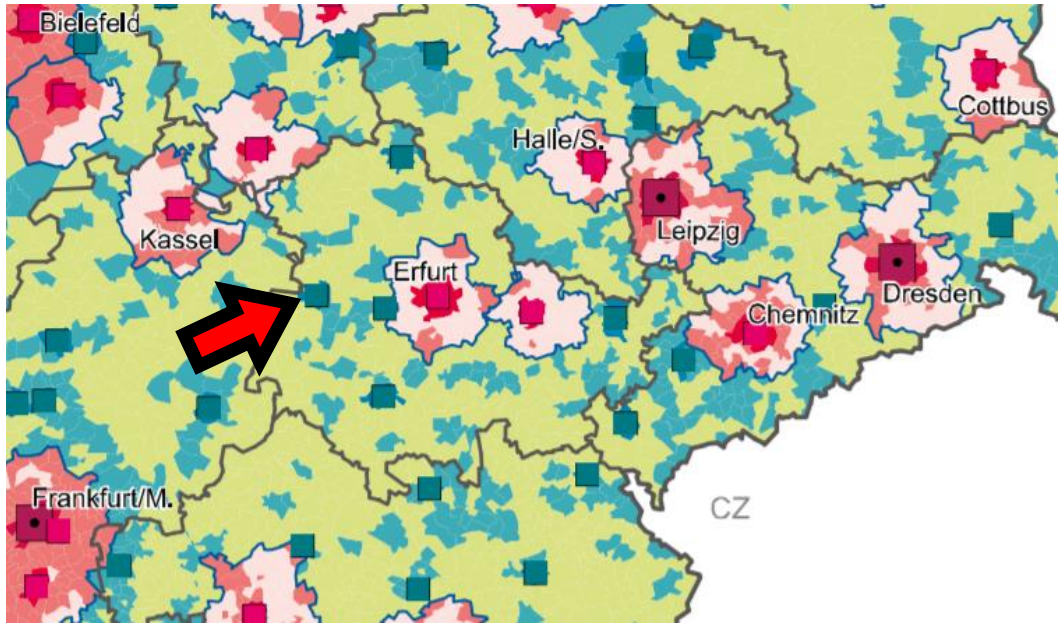
Pressegespräch

07. Mai 2020

Welche Erhebungsmethoden zur Mobilität gibt es in Deutschland?

Mobilität in Deutschland (MiD)

Die MiD ist eine Studie vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dient der Ermittlung von landesweiten und regionalen (z.B. Gesamtthüringen) Trends der Mobilität.



Stadtregionen

- Metropole
- Regiopolen, Großstädte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Ländliche Regionen

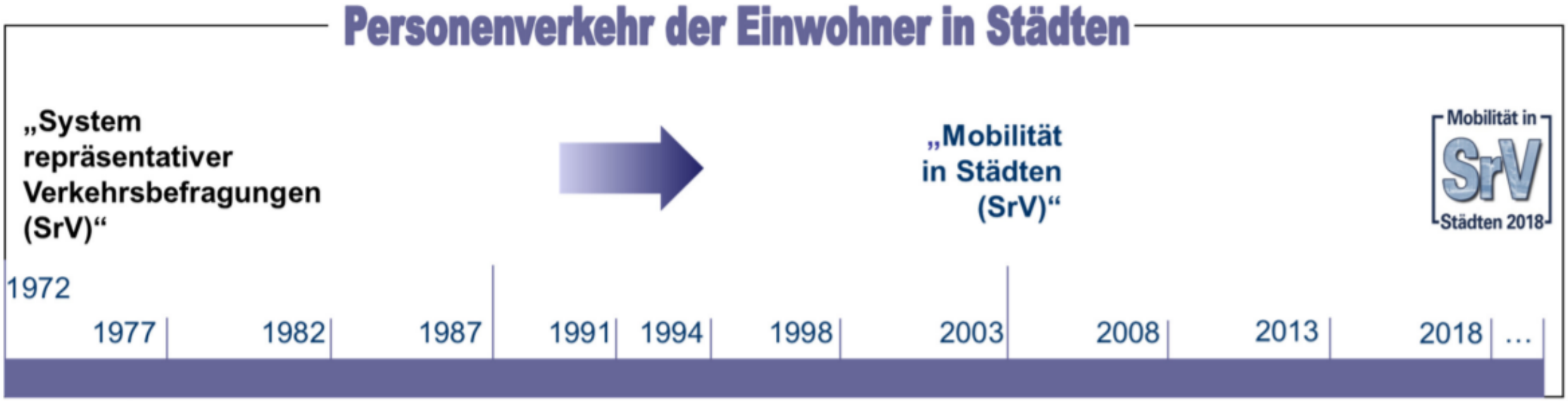
- Zentrale Städte
- Mittelstädte, städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Bildquelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Welche Erhebungsmethoden zur Mobilität gibt es in Deutschland?

SrV 2018

Die Stadtverwaltung Eisenach hat gemeinsam mit der Technischen Universität Dresden (TU Dresden) 2018 eine Umfrage zum Mobilitätsverhalten der Eisenacher*innen durchgeführt und dazu 1.005 Eisenacher und Eisenacherinnen in 543 Haushalten befragt.

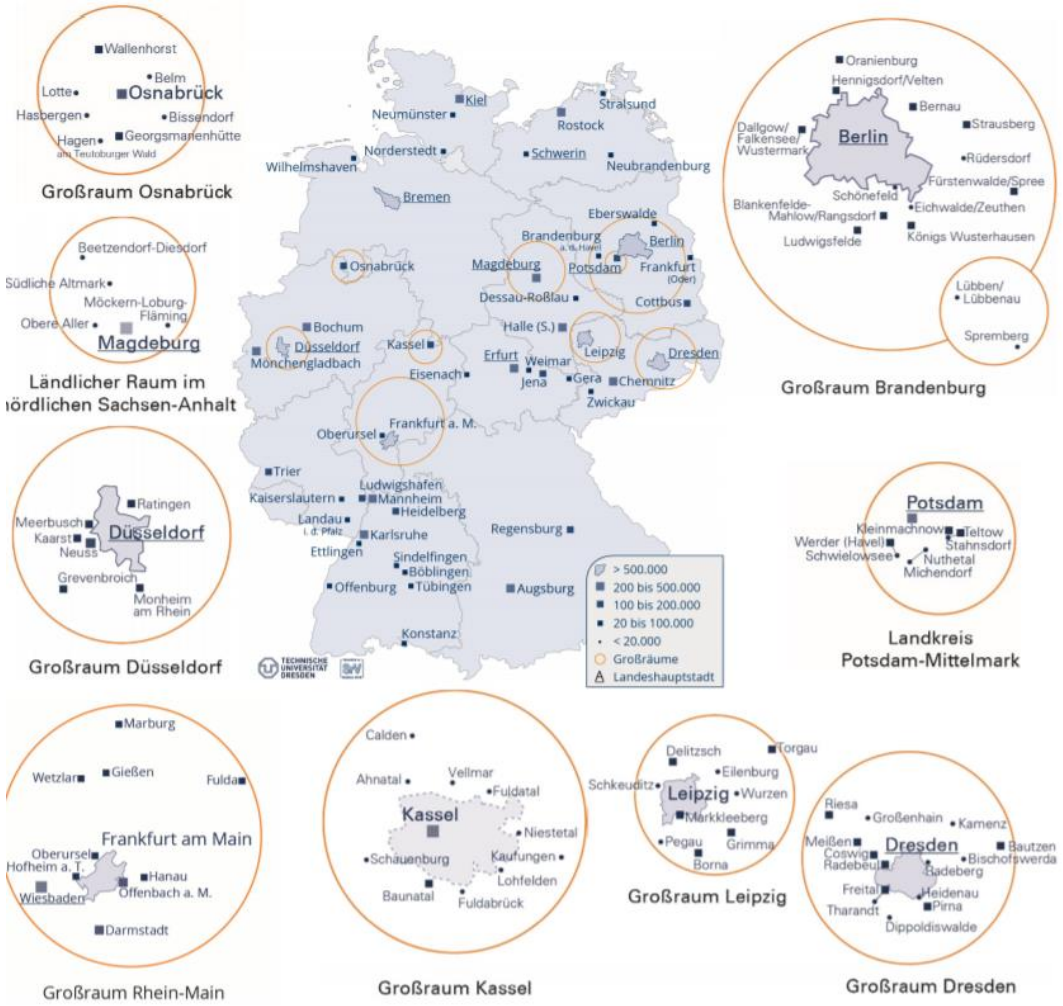


Bildquelle: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Ergebnisdarstellung.

Wer hat an der SrV2018 teilgenommen?

Mobilität in Städten – SrV2018

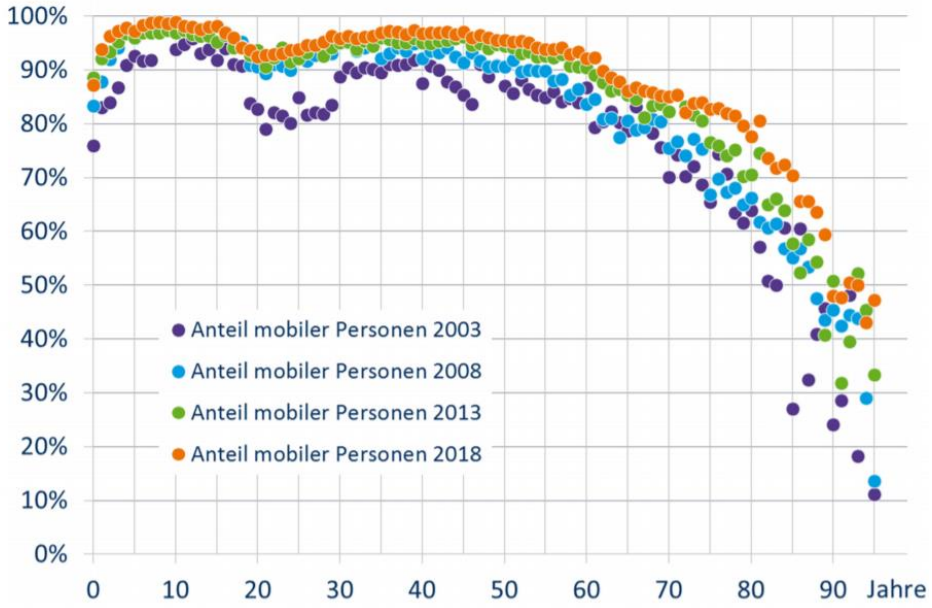
- 58 Auftraggeber
- in 135 Städten und Gemeinden Befragungen durchgeführt
- 9 Großräume mit Kooperationen
- 186.832 Personen



Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Ergebnisdarstellung.

Ausgewählte Ergebnisse - deutschlandweit (1)

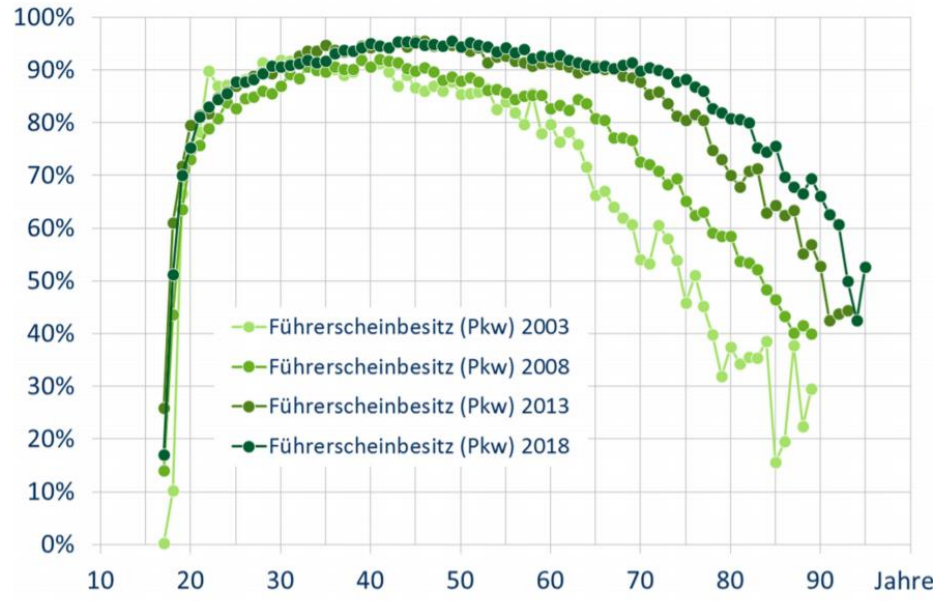
Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich
Anteil mobiler Personen



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

→ höhere Altersgruppen werden mobiler

Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich
Besitz eines Pkw-Führerscheins



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

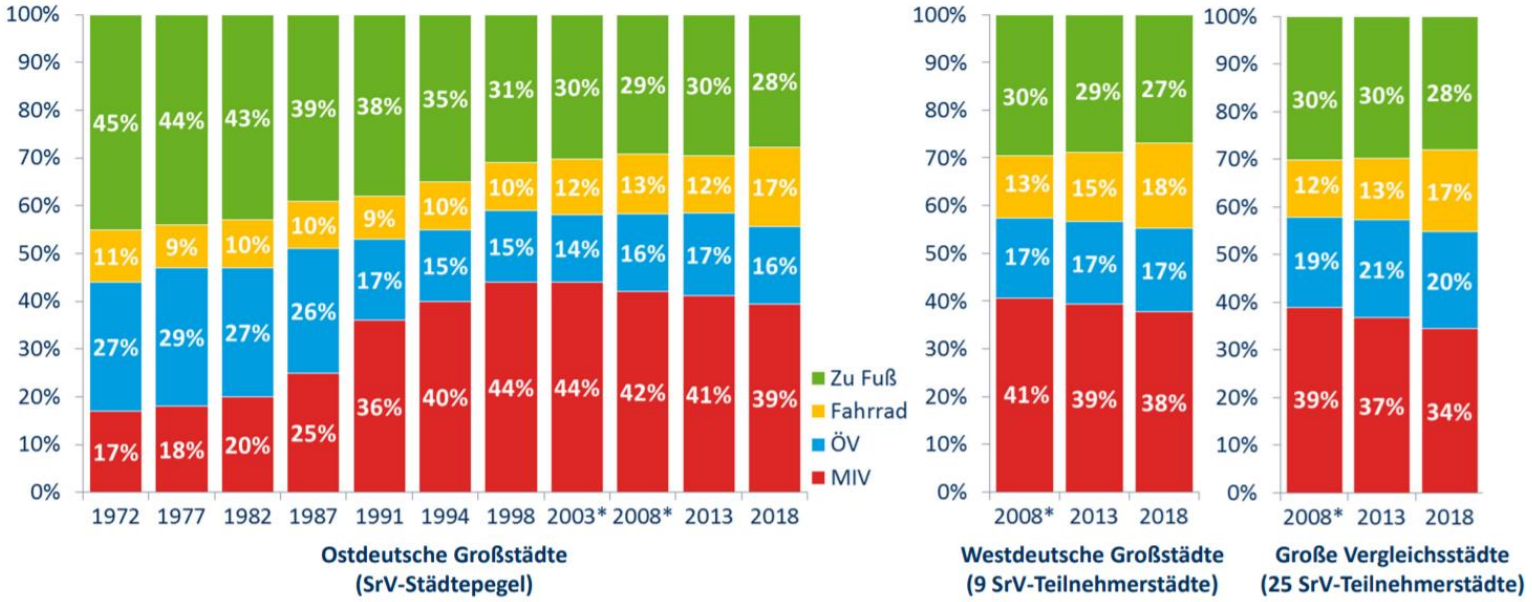
→ stabile Entwicklung des Führerscheinbesitzes

Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Ergebnisdarstellung.

Ausgewählte Ergebnisse - deutschlandweit (2)

Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

Modal Split (aufkommensbezogen)



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

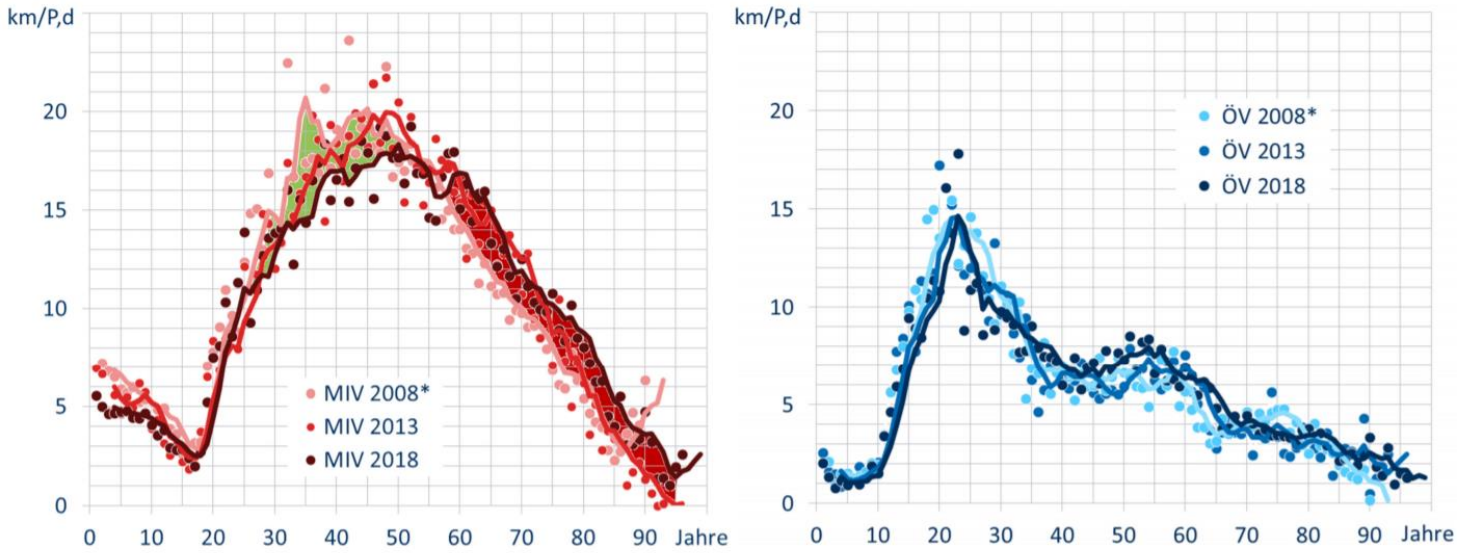
→ Rückläufige MIV-Nutzung in städteübergreifenden Gruppen

Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Ergebnisdarstellung.

Ausgewählte Ergebnisse - deutschlandweit (3)

Kernergebnisse im Zeitvergleich

Verkehrsleistung im MIV und ÖV nach Alter



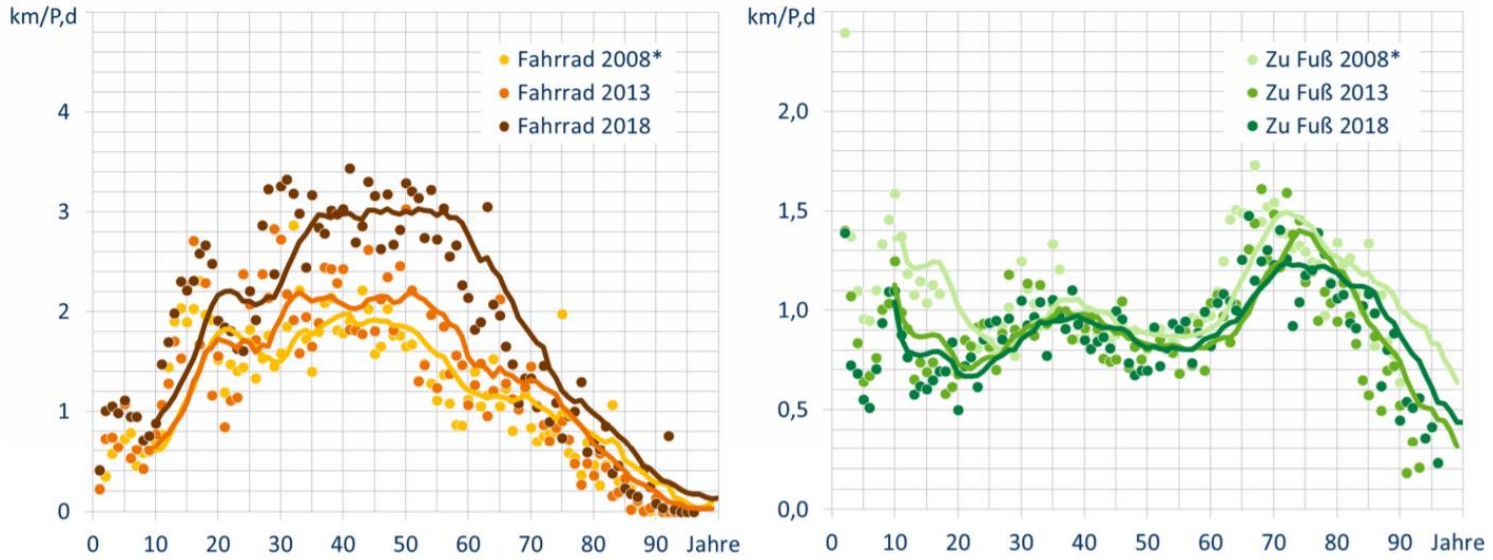
Daten: **Große SrV-Vergleichsstädte** 2008–2018 (gewichtet, Einwohnerverkehr, nur gültige Wege unter 100 km, revidierte Werte für 2008*)

→ jüngere Altersgruppen mit weniger MIV-Nutzung, ältere Gruppen mit gegenläufigem Trend

Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Ergebnisdarstellung.

Ausgewählte Ergebnisse - deutschlandweit (4)

Kernergebnisse im Zeitvergleich
Verkehrsleistung zu Fuß und mit dem Fahrrad nach Alter



Daten: **Große SrV-Vergleichsstädte** 2008–2018 (gewichtet, Einwohnerverkehr, nur gültige Wege unter 100 km, revidierte Werte für 2008*)

→ hohe Dynamik in der Fahrrad-Nutzung, in größeren Städten

- **hoher Anteil Ein-Personen-Haushalte in großen Städten**
- **mehr junge Erwachsene in den großen Städten**

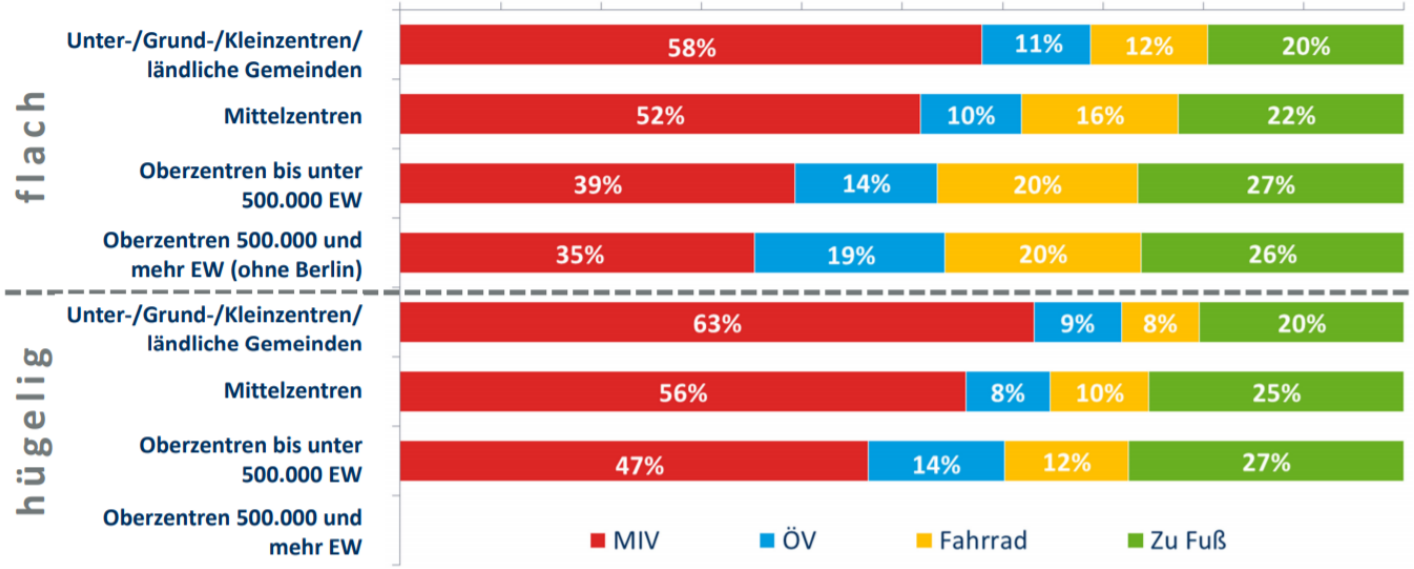
→ Zusammenhänge zwischen Verfügbarkeit eigenes Fahrzeug und ÖV-Zeitkarte, bzw. der Gemeindegröße und Topographie deutlich

Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Ergebnisdarstellung.

Ausgewählte Ergebnisse - deutschlandweit (5)

Zentrale Kennwerte der Mobilität

Verkehrsmittelwahl stark von örtlichen Randbedingungen abhängig



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

Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: hügelig

- Bochum
- Chemnitz
- Erfurt
- Frankfurt (Oder)
- Fulda
- Gera
- Gießen
- Jena
- Kaiserslautern
- Kassel
- Konstanz
- Marburg
- Offenburg
- Osnabrück
- Regensburg
- Trier
- Tübingen
- Wetzlar
- Wiesbaden
- Zwickau

Mittelzentren, Topografie: hügelig

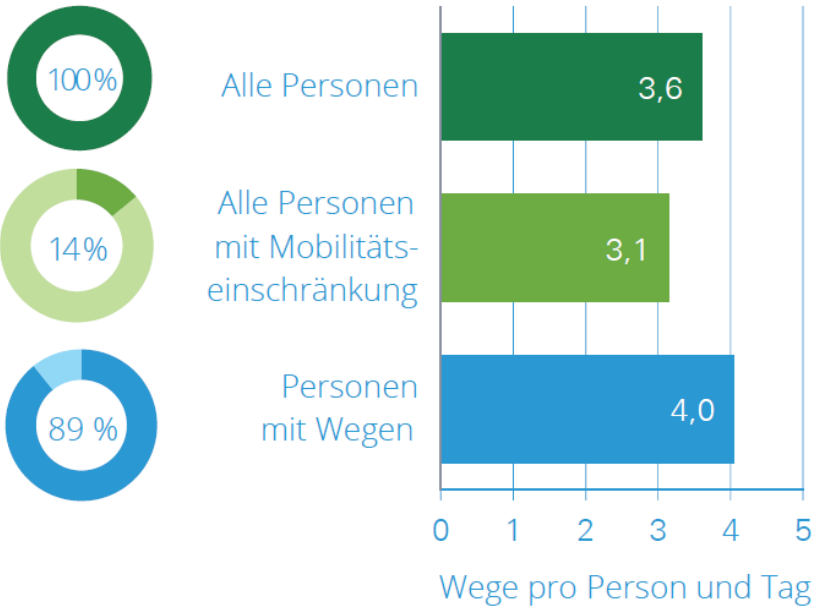
- Baunatal
- Bautzen
- Böblingen
- Dippoldiswalde
- Eisenach
- Ettlingen
- Freital
- Grimma
- Hofheim am Taunus
- Kamenz
- Meißen
- Georgsmarienhütte
- Pirna
- Radeberg
- Ratingen

→ ÖV- und Fahrradnutzung (+ Fußverkehr = Umweltverbund) mit höheren Anteilen in größeren Städten

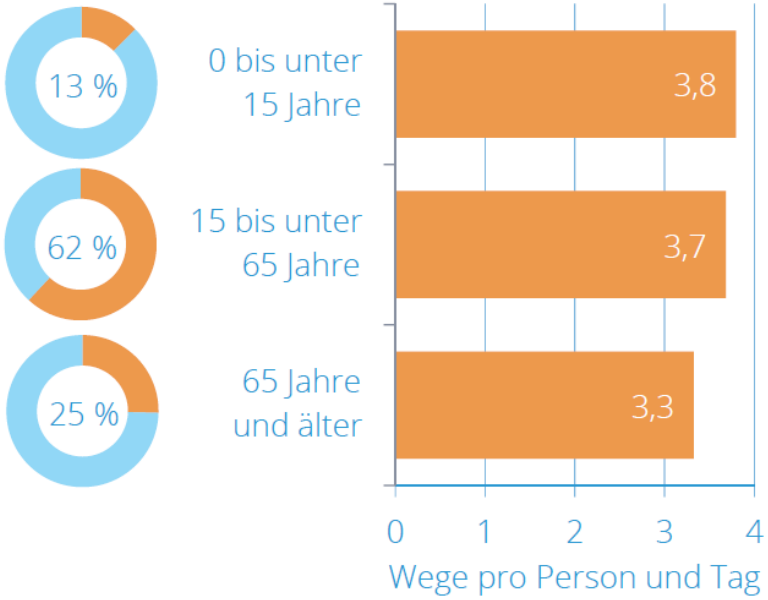
Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Ergebnisdarstellung.

Ausgewählte Ergebnisse - für Eisenach (1)

Wegehäufigkeit
ausgewählter Personengruppen



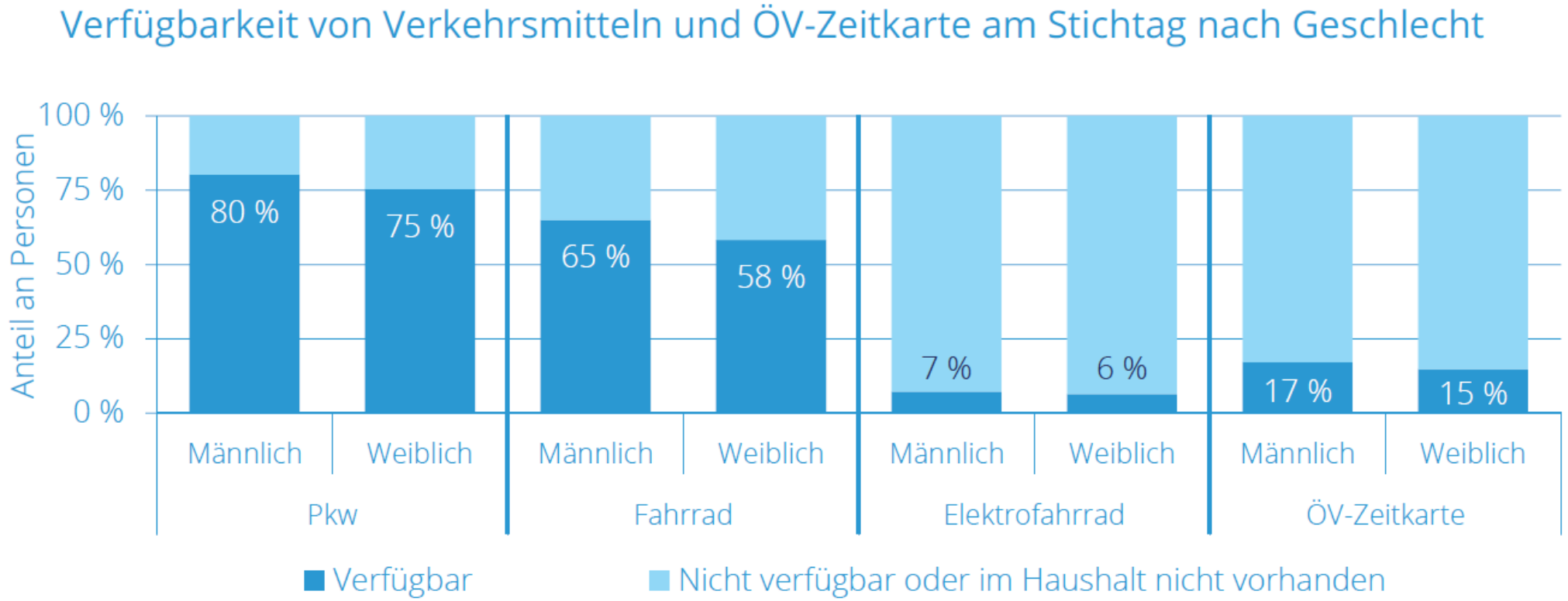
Wegehäufigkeit
nach Alter



→ 3,6 Wege machen die Eisenacher*innen täglich, Junge und Erwerbstätige sind häufiger unterwegs

Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Mobilitätssteckbrief Stadt Eisenach

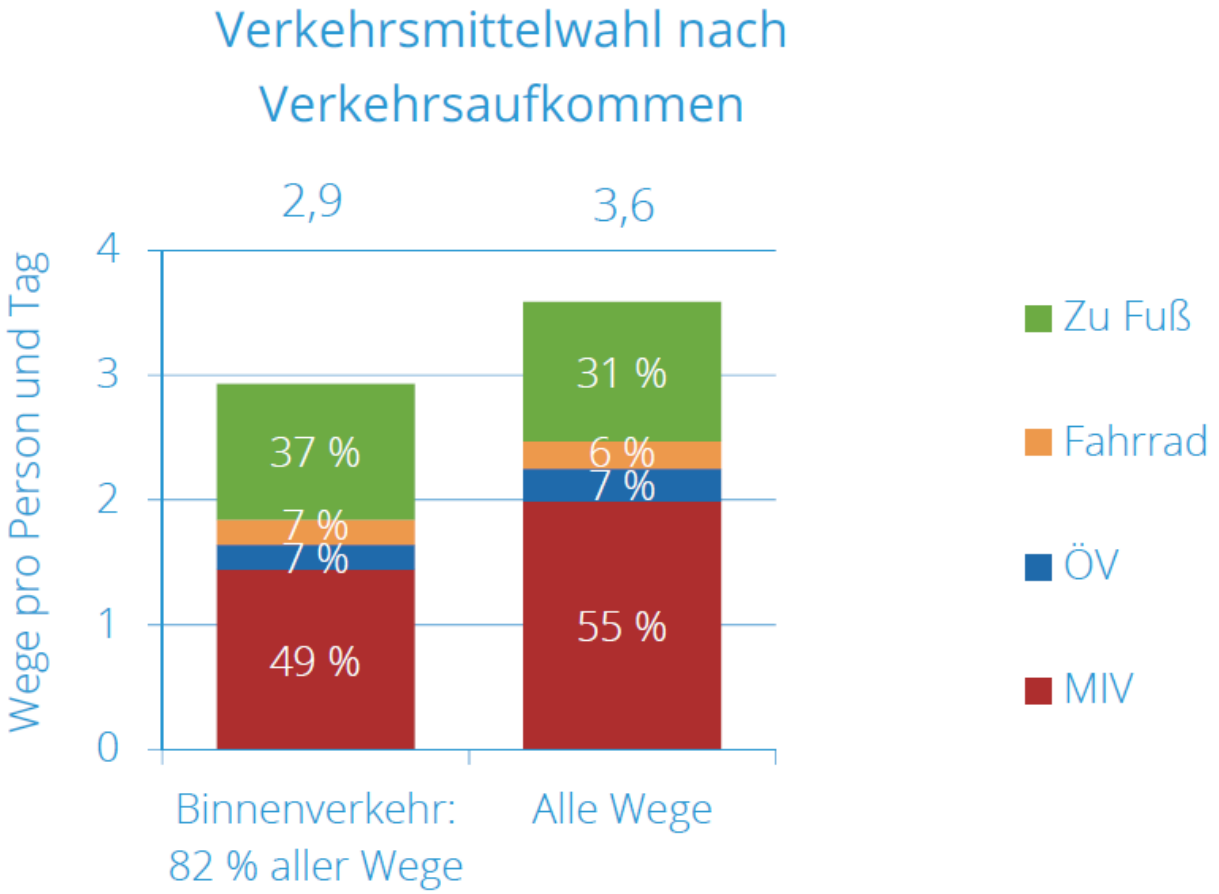
Ausgewählte Ergebnisse - für Eisenach (2)

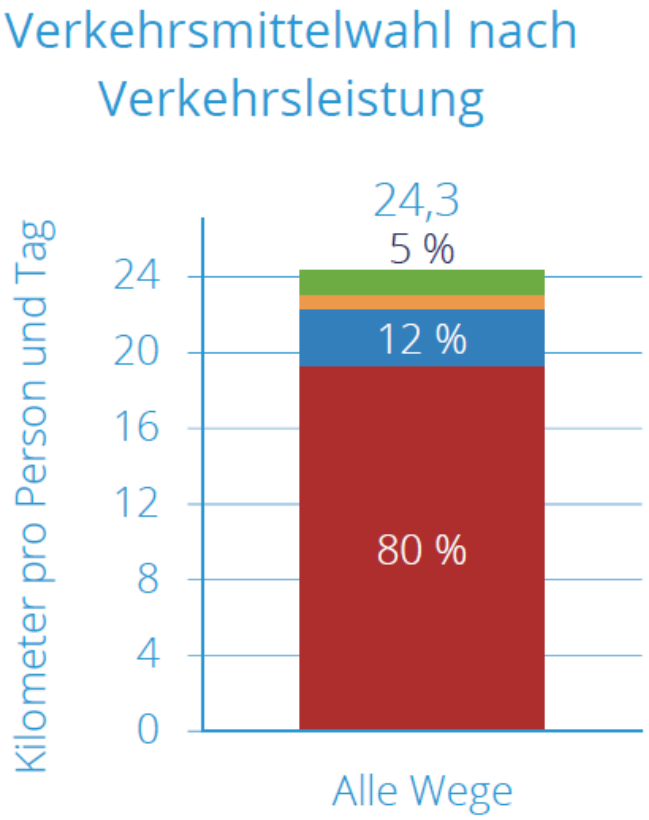


→ hohe Verfügbarkeit an Pkw in Eisenach, Fahrrad (E-Bike) und ÖV-Zeitkarten weniger verfügbar

Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Mobilitätssteckbrief Stadt Eisenach

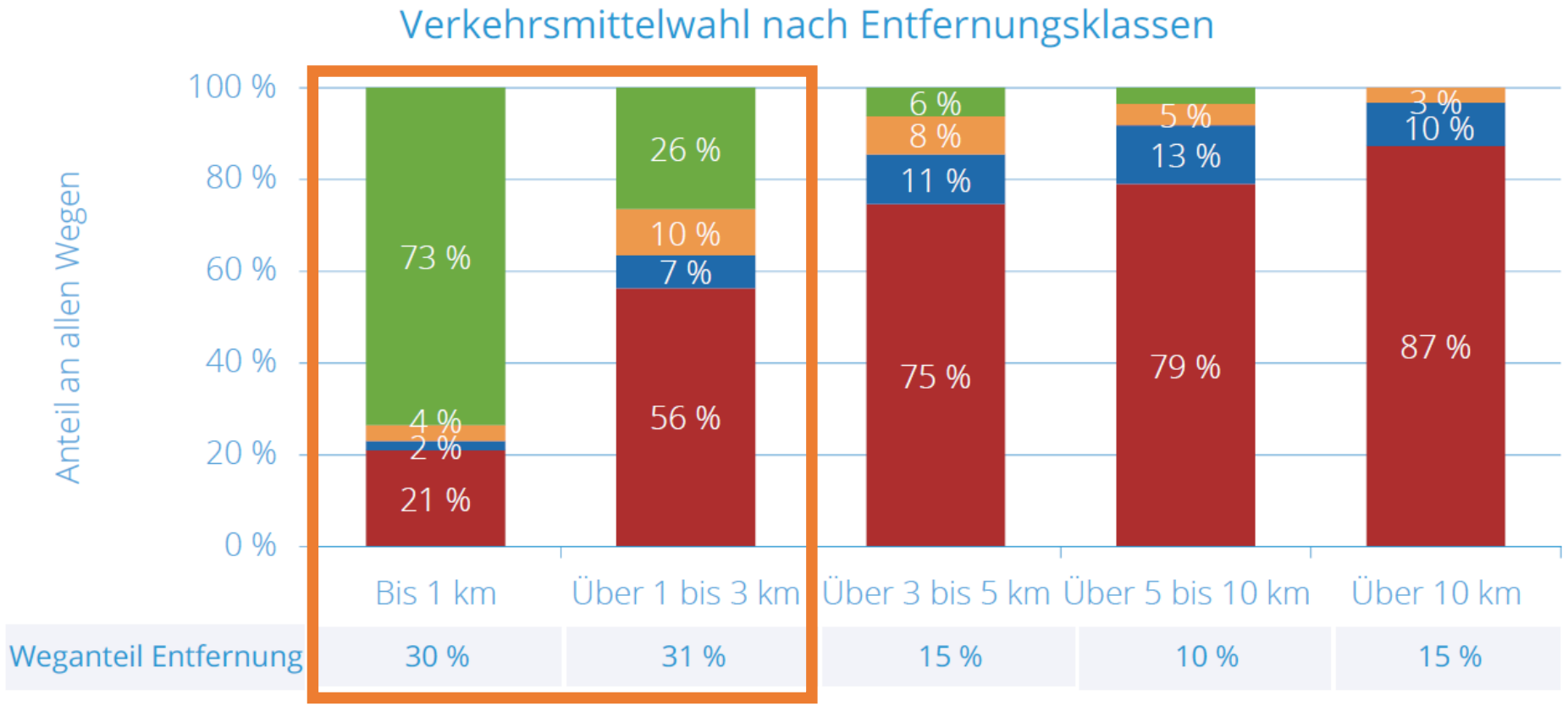
Ausgewählte Ergebnisse - für Eisenach (3)





Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Mobilitätssteckbrief Stadt Eisenach

Ausgewählte Ergebnisse - für Eisenach (4)

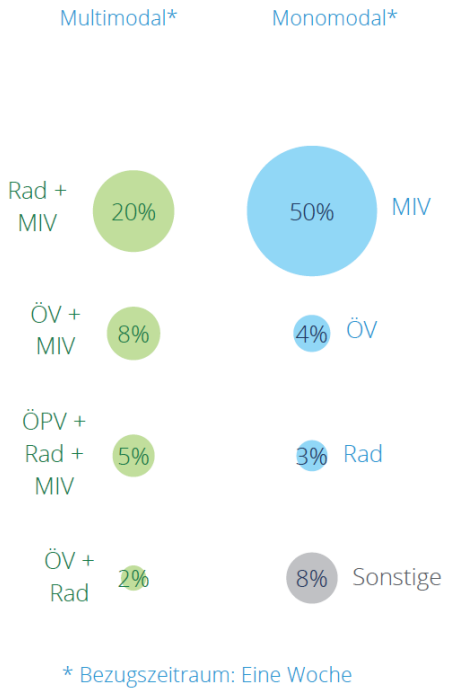


Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Mobilitätssteckbrief Stadt Eisenach

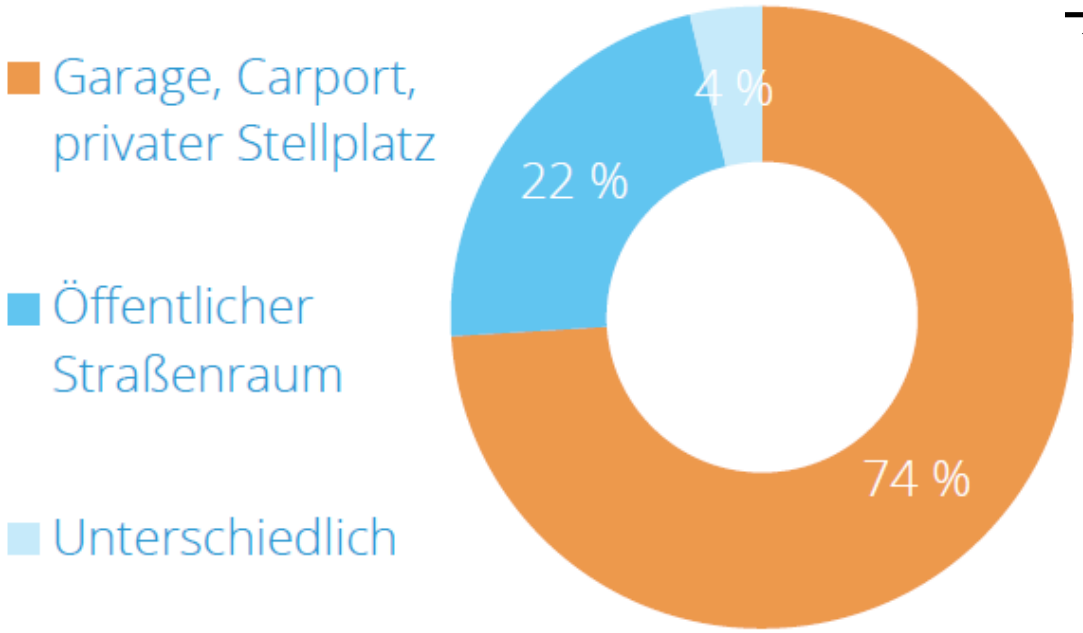
Ausgewählte Ergebnisse - für Eisenach (5)

Anteile mono- und multimodaler Personengruppen



* Bezugszeitraum: Eine Woche

Üblicher Pkw-Stellplatz an der Wohnung



→ **Pkw‘s stehen überwiegend auf privaten Stellplätzen**

→ **50 % der Eisenacher*innen sind nur mit dem MIV unterwegs**

Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Mobilitätssteckbrief Stadt Eisenach

Ausgewählte Ergebnisse - für Eisenach (6)

Frühspitzenstunde (alle Wege)	7:01–8:00 Uhr
Anteil Frühspitze (alle Wege) [%]	10,3
Nachmittagsspitzenstunde (alle Wege)	16:01–17:00 Uhr
Anteil Nachmittagsspitze (alle Wege) [%]	10,5

→ **Zu diesen Zeiten sind Eisenachs Straßen am vollsten**

65,7 %
wohnen nur max. 5 Minuten von einer Bushaltestelle entfernt, aber nur **5%** vom Fernzug

21,3 %
Anteil der Haushalte ohne Pkw

Mittlere tägliche Zeit im Verkehr
68,2 min

Mittlere Dauer eines Weges
19,4 min

3,6
Wege pro Person und Tag

Pkw-Besetzung
1,4
Personen pro Fahrt

Mittlere Länge eines Weges
6,9 km

Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Tabellenbericht Stadt Eisenach

Ergebnisse der Extrafragen für die Eisenacher*innen (1)

Was müsste verbessert werden, damit Sie (1., 2., 3.) öfter nutzen?

		TOP-Antworten nach Handlungsfeldern (in %):
(1)	… den Öffentlichen Nahverkehr… (Weiß nicht = 33,7 %)	→ Taktzeiten (30,1) → Preis (24,0) → Liniennetz (20,9)
(2)	… das Fahrrad… (Weiß nicht = 39,2 %)	→ Fahrradwege (34,4) → Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum (12,2) → Eigenes Fahrrad (7,2)
(3)	… zu Fuß gehen? (Weiß nicht = 56,0%)	→ Sichere Wege (19,2) → Komfort (9,6) → Breite Gehwege (8,6)

Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Tabellenbericht Stadt Eisenach

Ergebnisse der Extrafragen für die Eisenacher*innen (2)

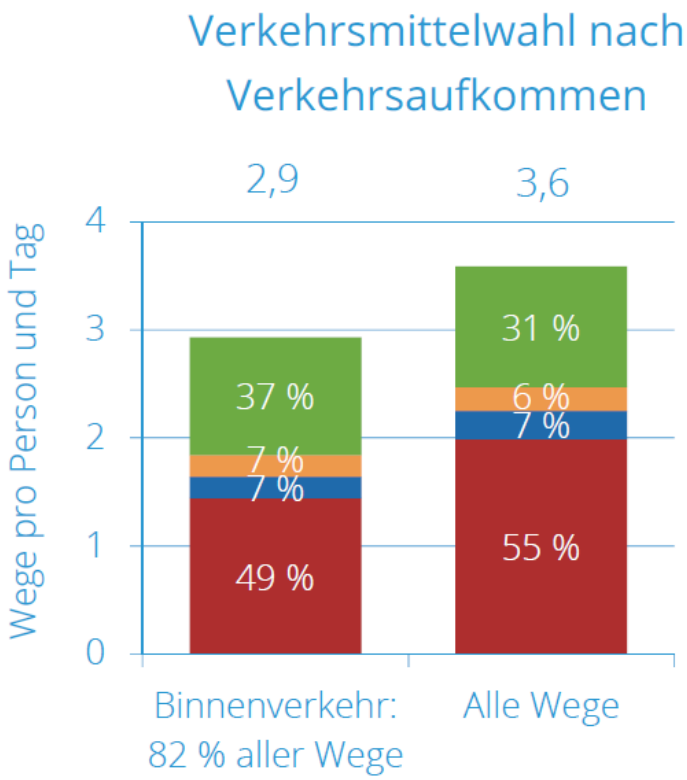
Würden Sie Carsharing in Eisenach nutzen, wenn es ein entsprechendes Angebot gäbe?

→ **14,9 %** **der befragten Personen mit Pkw-Führerschein beantworteten diese Frage mit „JA“**

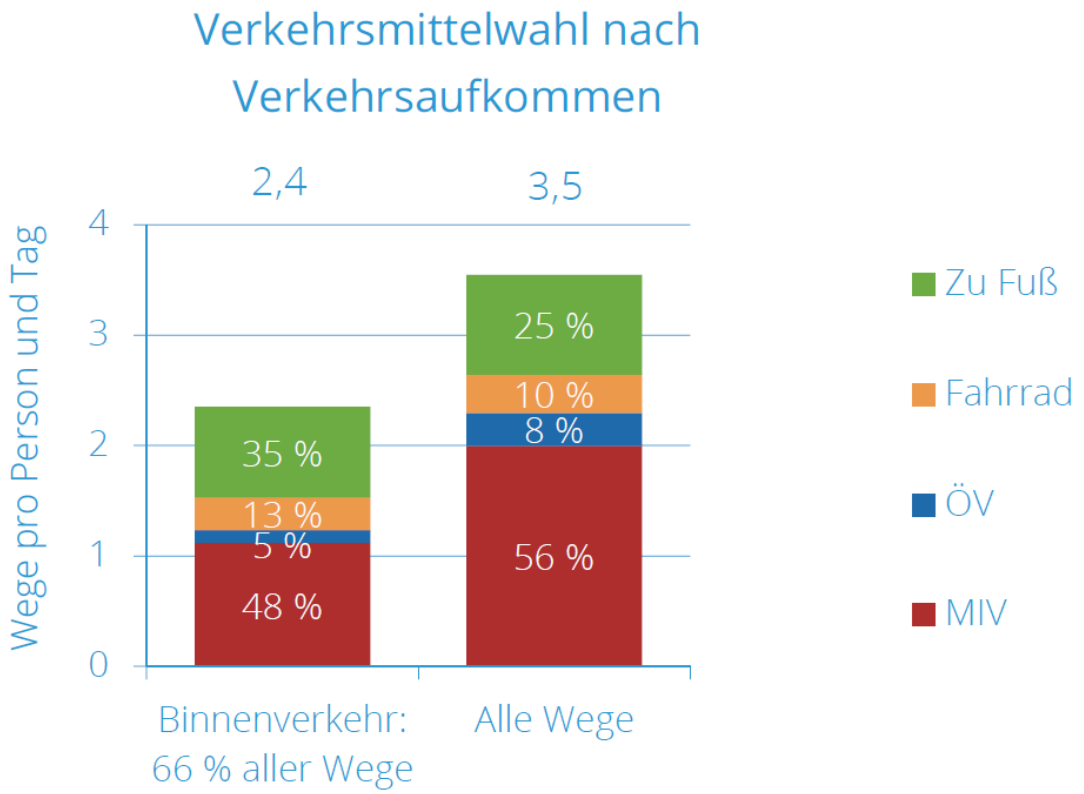
Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Tabellenbericht Stadt Eisenach

Ergebnisse im Vergleich (1)

Eisenach



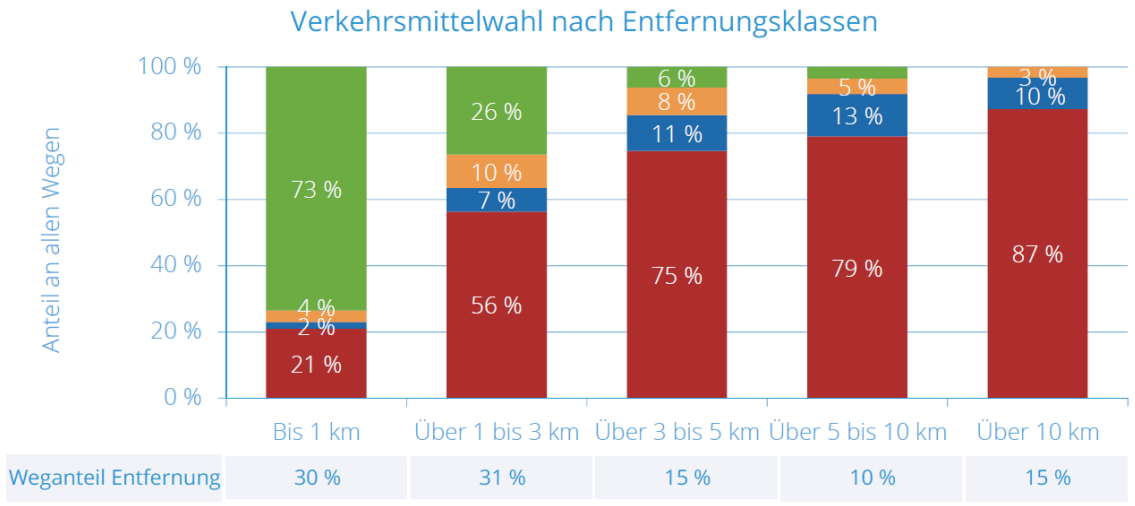
Mittelzentren, Topografie: hügelig



Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Mobilitätssteckbriefe.

Ergebnisse im Vergleich (2)

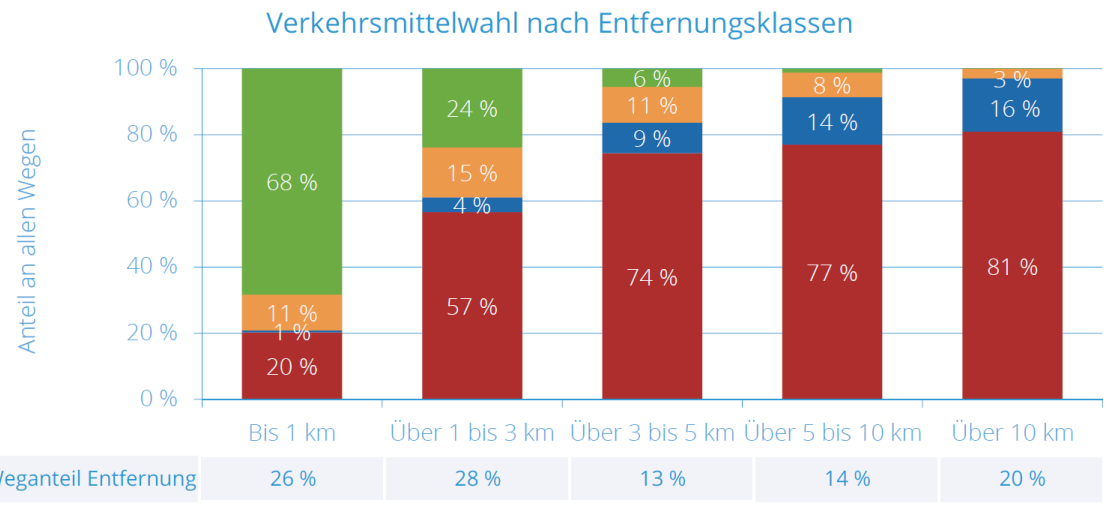
Eisenach



Weganteil Entfernung	30 %	31 %	15 %	10 %	15 %

Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

Mittelzentren, Topografie: hügelig



Weganteil Entfernung	26 %	28 %	13 %	14 %	20 %

Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Mobilitätssteckbriefe.

Ergebnisse im Vergleich (3)

Verkehrsmittelanteile (relativ, in %)

→

STADT	FUSS (W)	FUSS (B)	RAD (W)	RAD (B)	MIV (W)	MIV (B)	ÖPNV (W)	ÖPNV (B)
EISENACH	31,1	37,1	6,1	6,8	55,4	49,2	7,3	6,9
Erfurt (TH)	30,0	33,0	12,5	13,8	39,6	35,7	17,9	17,4
Jena (TH)	35,3	38,6	15,1	16,5	34,3	29,7	15,3	15,2
Gera (TH)	27,3	31,8	5,2	5,8	54,3	48,7	13,2	13,7
Bautzen* (SN)	29,9	35,1	15,0	18,8	50,8	43,8	4,4	2,2
Fulda	23,2	28,5	7,5	9,1	59,5	54,0	9,7	8,5

(W) = alle Wege, (B) = Binnenverkehr
*** = identische Stadtgruppe wie Eisenach, als Mittelzentrum mit Topographie hügelig**

Quellen: TU Dresden, „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Mobilitätssteckbriefe.

Fazit der Ergebnisse – deutschlandweit und für Eisenach

- deutschlandweite Trends können für Eisenach eingeordnet werden
- Kurzstrecken bis 3 km, in Eisenach mit hohem Anteil für MIV
- multimodale Fortbewegung für unterschiedliche Wege noch wenig ausgeprägt, vor allem Monomodalität beim MIV
- grundsätzliches Potenzial für Carsharing in Eisenach mit 15 % vorhanden
- Planungshilfen für ÖPNV, Fahrradnutzung und beim zu Fuß gehen
- Datengrundlage für städtisches Verkehrsmodell

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Infos auch unter:
www.eisenach.de/leben/verkehr-mobilitaet