

System repräsentativer Haushaltsbefragungen (SrV 2013) Mobilität in Städten, Befragungsjahrgang 2013

(Kurzfassung)

Zielstellung:

- Erhebung verkehrlicher Basiskennziffern der Einwohner von Rostock für die allgemeine Verkehrsplanung und Stadtentwicklung
- Fortführung der Zeitreihe seit 1972 und Städtevergleich

Vorgehen:

- Ganzjahresbefragung 2013 (außerhalb Ferienzeit) an mittleren Werktagen Di, Mi, Do
- in 2013 erstmalig Erhöhung der Stichprobe von 1.000 auf 3.000 Personen
- dies ermöglichte eine differenzierte Bewertung zu 3 Teilräumen der Stadt (Nordwest, Mitte, Ost)
- befragt wurden (über eine Stichprobe) 1.769 Haushalte mit 3.033 Personen die 10.100 Wege zurücklegten
- erstmalig fand die Befragung auch im Landkreis Rostock statt

Befragungsmethodik:

- Haushaltsbefragung auf Basis von Telefoninterviews und Onlinebefragung
- schriftliche Ankündigung der Befragung mit beiliegender Datenschutzerklärung
- neben allgemeinen soziodemografischen Angaben (Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit, Führerscheinbesitz, Fahrzeugbesitz u.a.) werden insbesondere nachstehende Wegedaten (für jeden einzelnen am Stichtag zurückgelegten Weg) erfragt:

Startzeit	Ausgangsort	
Ankunftszeit	Zielort	
Weglänge	Wegezzweck	verwendete Verkehrsmittel

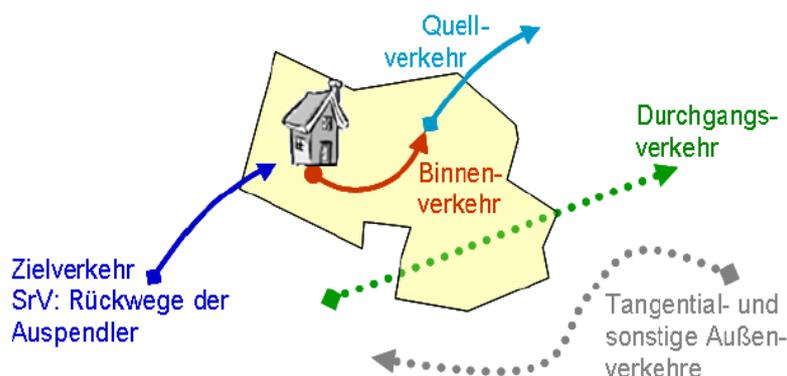
- über diese Angaben sind zahlreiche Auswertungen zum Verkehrsverhalten ableitbar - Motive und Ursachen zum Verkehrsverhalten werden durch SrV nicht erhoben

Inhaltliche Abgrenzung:

Im Rahmen von Haushaltsbefragungen werden nur Einwohner der Stadt befragt. Damit fehlen in der Erhebung sämtliche Wege der Touristen, Studenten (mit fremden Wohnsitz) und der Einpendler. Wirtschafts-, Geschäfts- und Güterverkehre werden durch SrV ebenfalls nicht abgebildet.

Räumliche Abgrenzung:

- erfasst werden: Binnen-, Quell- und rückfließender Zielverkehr der Einwohner
- nicht erfasst werden: Quell- und Zielverkehr Auswärtiger sowie Durchgangs- und Außenverkehre



Durchführende Institutionen:

- Technische Universität Dresden (Gesamtkoordination, Aufbereitung, Gewichtung, Auswertung)
- Omnitrend GmbH Leipzig (Feldtätigkeit)

Der Modal-Split:

Der in Prozentpunkten angegebene Modal Split ist ein in der Planungspraxis häufig verwendeter Indikator, der die die komplexen Wirkungszusammenhänge zwischen der bestehenden Verkehrsnachfrage und den vorhandenen Angebotsstrukturen der einzelnen Verkehrssysteme wiedergibt. Die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel geben jedoch keinen Aufschluss über die Belastung der Verkehrsnetze und -anlagen.

Innerhalb einer Stadt werden in einer Zeitreihe über diesen Indikator Auswirkungen von Maßnahmen und externen Einflüsse (z.B. Verkehrsinvestitionen, Einführung Umweltzone, Citymaut, Preisentwicklungen, neuartige Verkehrsmittel, Demografie) auf die Akzeptanz der einzelnen Verkehrsträger bei der Bevölkerung erkennbar (Konkurrenz-Situation zwischen den Verkehrssystemen).

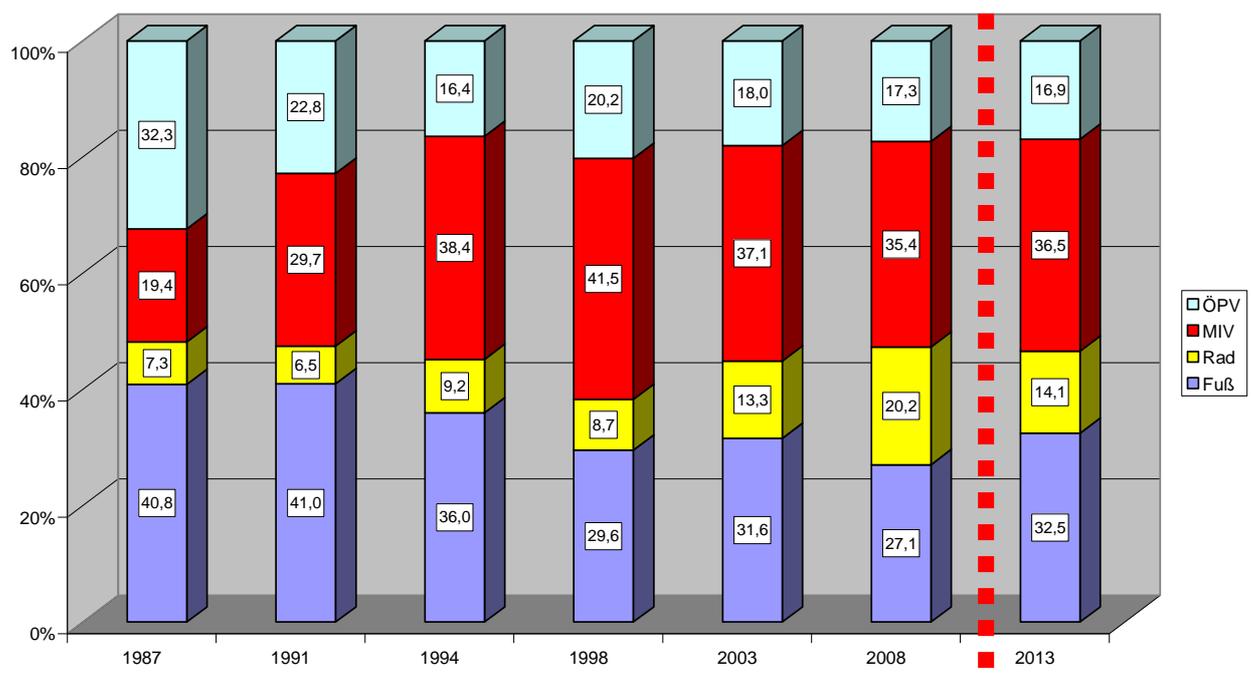
Besonderheiten im SrV-Jahrgang 2013:

Durch die Erhöhung der Erhebungsgenauigkeit von SrV wurden gegenüber den Vorjahren mehr kurze und von den Probanden bisher unerwähnte Wege erfasst. Dies führte zu einer erhöhten Mobilitätsrate (+ 0,35 Wege pro Person). Die Anteile des Fußgängerverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs im Modal Split haben davon besonders profitiert. Die Differenz zwischen dieser systematischen Mehrerfassung (+0,35 Wege) und insgesamt höherer Mobilitätsrate (+0,63 Wege) von +0,27 Wegen ist vermutlich auf strukturelle und verhaltensbedingte Veränderungen und auf den höheren Anteil mobiler Personen zurück zu führen. Daneben gab es folgende Einflüsse:

- sehr langer Winter und regenreiches II. und III. Quartal (negativer Einfluss auf Radverkehr)
- sinkende Arbeitslosigkeit 2013 (11,5%) gegenüber 2008 (13,7%)
- starker Preisanstieg der Kraftstoffkosten innerhalb des Jahres 2008
- „Rollator-Effekt“ ---> Ein unschöner Begriff, der jedoch anschaulich die Realität des demografischen Wandels umschreibt: Personen, die in 2008 noch mit dem Fahrrad unterwegs waren, erledigen heute ihre notwendigen Wege als Fußgänger.

Modal-Split in Rostock (Gesamtverkehr)

Quelle: Haushaltsbefragung SrV (Einwohner von Rostock; keine Einpendler, kein Durchgangsverkehr, keine Touristen, kein Wirtschaftsverkehr)

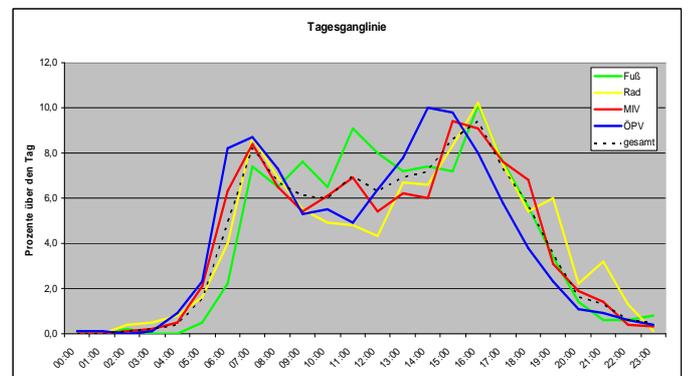
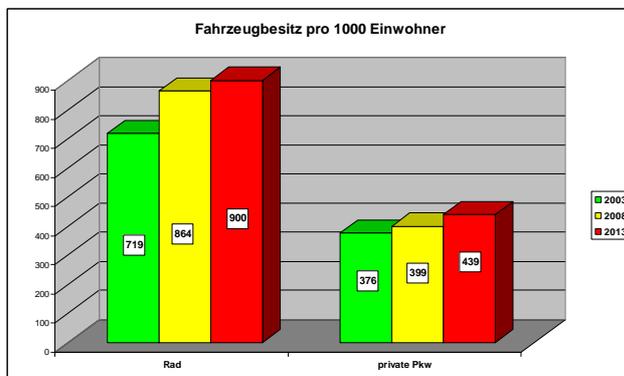


Hinweis zur Interpretation

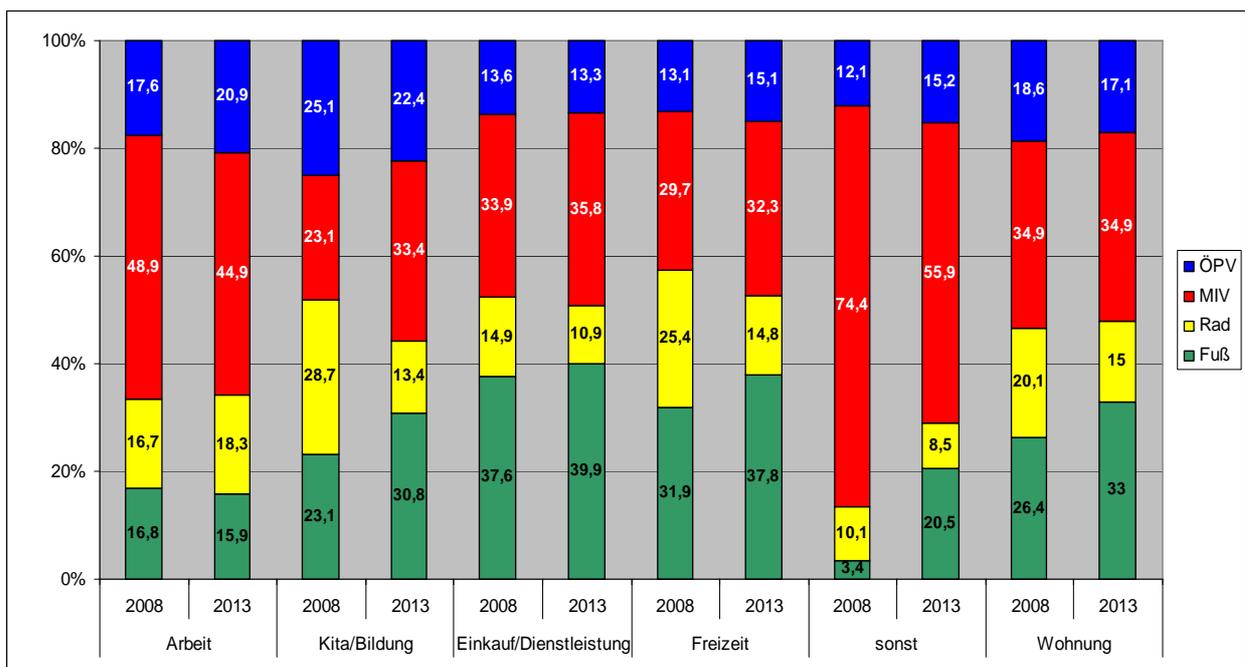
- neue Zeitreihe ab SrV 2013: präzisere Befragungstechnik führt zu systematischer Mehrerfassung kurzer Fußwege (+0,2 Wege / Pers.) und von Aktivitätsverknüpfungen zu Fuß und im MIV (MIV: +0,15 Wege / Pers.) und somit zu einer insgesamt höheren Mobilitätsrate (+0,35 Wege / Pers.)
- geringerer Radverkehrsanteil aufgrund schlechter Witterung in 2013

Allgemeine Mobilitätswerte

	2008	2013
Anteil der mobilen Personen am Befragungstag [%]	88,9	92,8
Wege pro Person und Tag)*	3,2	3,8
mittlere Dauer pro Weg [min]	20,8	19,4
mittlere Weglänge [km]	6,4	5,4
Früh-Spitzenstunde	06:30 - 07:30	07:00 - 08:00
Nachmittags-Spitzenstunde	15:00 - 16:00	15:30 - 16:30



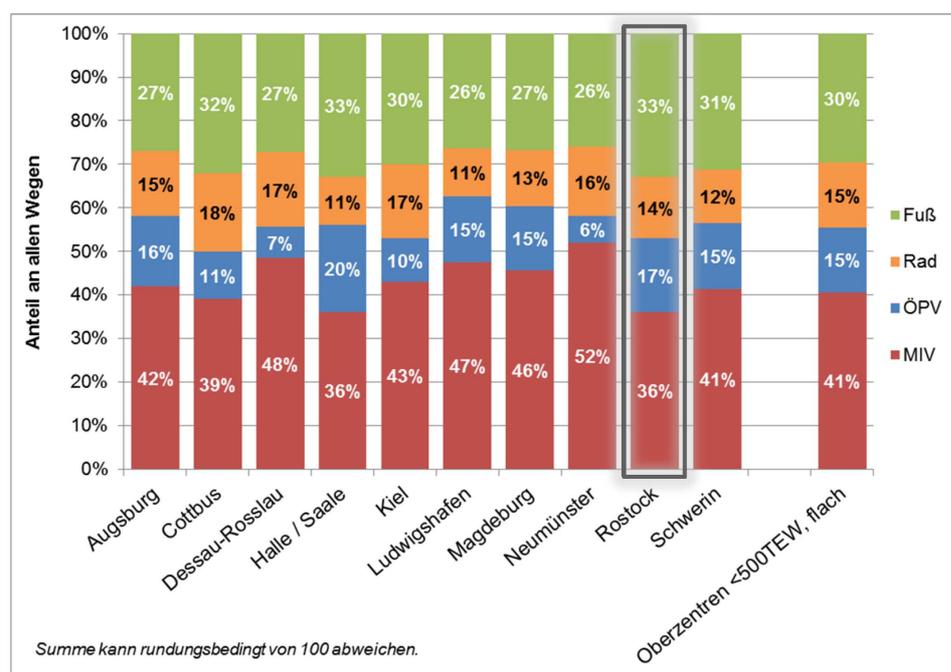
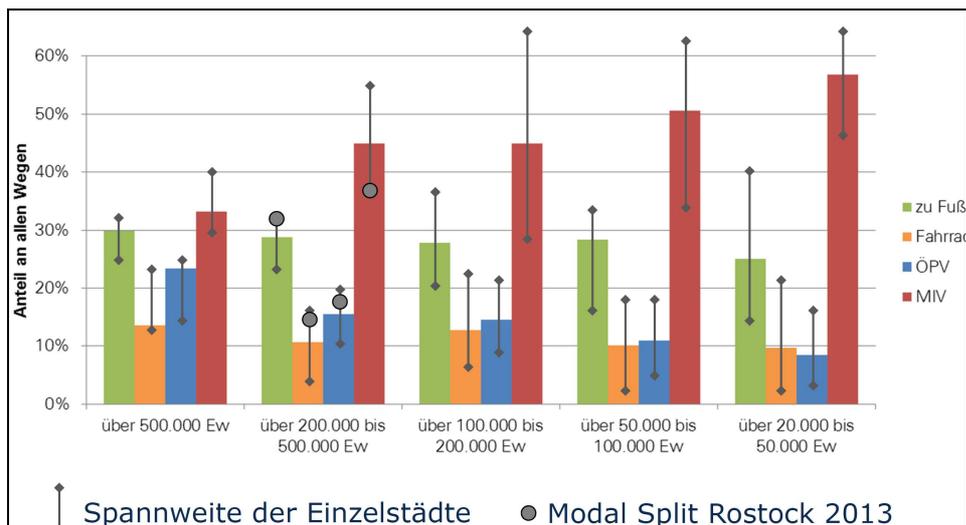
Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen:



Hinweis zur Interpretation

- neue Zeitreihe ab SrV 2013: präzisere Befragungstechnik führt zu systematischer Mehrerfassung kurzer Fußwege (+0,2 Wege / Pers.) und von Aktivitätsverknüpfungen zu Fuß und im MIV (MIV: +0,15 Wege / Pers.) und somit zu einer insgesamt höheren Mobilitätsrate (+0,35 Wege / Pers.)
- geringerer Radverkehrsanteil aufgrund schlechter Witterung in 2013

Wo steht Rostock im Vergleich zu anderen SrV-Städten?



Fazit für die Hansestadt Rostock:

- Die SrV-Daten stellen eine fundierte Grundlage für die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes und der Verkehrsmodelle dar, auch wenn die Vergleichbarkeit mit der bisherigen Zeitreihe aufgrund von präziseren Befragungstechniken nur eingeschränkt möglich ist.
- Der gesunkene Radverkehrsanteil am Modal Split deckt sich nicht mit dem in Rostock zu beobachteten positiven Trend zur Radnutzung und nicht mit langfristigen Radverkehrszählungen, ist aber auch auf das vergleichsweise schlechte Wetter in 2013 zurück zu führen.
- Es ist gelungen, ein ausgeprägt multimodales umweltfreundliches Verkehrssystem in Rostock zu entwickeln, in welchem der Umweltverbund einen hohen Anteil von ca. 2/3 inne hat. Mit diesem hohen Anteil des Umweltverbundes und der Ausgeglichenheit der Verkehrsträger steht Rostock im Vergleich zu anderen Städten gleicher Größenordnung sehr gut da.
- Zur Steigerung des Anteils des Umweltverbundes auf 70 % bis 2025 (Ziel gemäß den Leitlinien zur Stadtentwicklung) und zur Steigerung des Radverkehrsanteils auf 20 % im Binnenverkehr bis 2016 (Beschluss zum Radverkehrsförderprogramm aus 2006) sind weitere erhebliche Anstrengungen erforderlich - die Weichen hierzu werden im „Mobilitätsplan Zukunft“ gestellt.

Quelle: TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften "Friedrich List", Institut f. Verkehrsplanung u. Straßenverkehr, Mobilität in Städten – SrV 2013; Bitte bei Verwendung der Grafiken angeben!
weitere Daten im Internet: www.tu-dresden.de/srv2013