

# **SrV 2015**

Informationen zu

Kennziffern der Mobilität

für die Stadt

**Leipzig**

„Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2015“

# Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2015“

Dokumentation von Kennziffern der Mobilität für die Stadt Leipzig

Verkehrs- und Tiefbauamt Stadt Leipzig

Amtsleiter: Dipl.-Ing. M. Jana

Abteilung: Generelle Planung

Abteilungsleiter: Dipl.-Ing. T. Heinemann

Sachgebietsleiter: Dr. D. Auspurg

Bearbeiter: Dr. D. Auspurg, Dipl.-Geogr. C. Kreymann

## Inhalt

<b>Einleitung</b> .....	5
Verfügbarkeit der Ergebnisse.....	5
Vergleichbarkeit der Ergebnisse .....	5
Anhang .....	6
<b>Mobilitätskennwerte Leipzig – Gesamtstadt</b> .....	7
Mobilität der Personen .....	7
Verkehrsmittelanteile .....	7
Verkehrszwecke .....	7
<b>Ausgewählte Kennziffern im Vergleich</b> .....	8
Mobilität der Personen .....	8
Motorisierung, Fahrzeugverfügbarkeit und -nutzung .....	8
Entwicklung der Verkehrsmittelanteile (Modalsplit) .....	9
MIV : Umweltverbund      MIV : ÖPNV .....	10
Motorisierungsentwicklung.....	10
Verkehrsmittelnutzung nach Entfernung .....	11
Motorisierungsgruppen .....	12
<b>Umweltverbund</b> .....	13
Weganteil Umweltverbund .....	13
Weganteil ÖPNV .....	13
<b>Spezielle Auswertungen</b> .....	14
– nach Altersgruppen – .....	14
Einwohnerstruktur nach Alter .....	14
Verkehrsmittelanteile im Vergleich der 0 bis 24jährigen .....	14
Verkehrsmittelanteile im Vergleich der 25 bis 64jährigen .....	16
Verkehrsmittelanteile im Vergleich der 65 bis über 75jährigen .....	17
- nach Geschlecht - .....	18
Verkehrsmittelanteile im Vergleich .....	18
Mobilität nach Geschlechtern.....	19

<b>Mobilitätskennwerte Leipzig – für städtische Teilgebiete .....</b>	<b>19</b>
Einwohnerverteilung .....	19
Verkehrsmittelanteile – im Vergleich .....	20
Motorisierung im Vergleich.....	21
<b>Leipzig im Vergleich.....</b>	<b>22</b>
Verkehrsmittelanteile .....	22
Mobilitätskennwerte .....	23
Motorisierung.....	23
<b>Schlussbemerkungen .....</b>	<b>25</b>

## Einleitung

Aufgrund der Inbetriebnahme des neuen Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes mit seinem Kernstück, dem S-Bahn-City-Tunnel Leipzig im Dezember 2013, wurde für Leipzig ein zweigeteiltes SrV konzipiert, das sowohl das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung vor Inbetriebnahme des S-Bahn-City-Tunnels 2013 als auch nach Inbetriebnahme des S-Bahn-City-Tunnels 2014/2015 beinhaltet.

Gegenstand der vorliegenden Ergebnisse ist der zweite Teil des SrV für das Jahr 2014/2015. Aus Vereinfachungsgründen wird er im Folgenden als SrV 2015 bezeichnet.

Für fast alle anderen Städte im Bundesgebiet, die regelmäßig am SrV teilnehmen, wurde keine neue Erhebung durchgeführt. Für diese Städte stellt das SrV 2013 den aktuellen Stand der Mobilitätsdaten dar. Eine Ausnahme bildet die Stadt Augsburg, die aus Planungsgründen ebenfalls ein zweigeteiltes SrV 2013 beauftragt hatte.

Die Befragung zum SrV 2015 fand im Zeitraum Juli 2014 bis Juni 2015 außerhalb von Ferien oder Feiertagen nur in der Stadt Leipzig und den Umlandstädten Schkeuditz, Delitzsch, Eilenburg, Torgau, Wurzen, Grimma, Borna, Markkleeberg und Pegau statt.

Für die Stadt Leipzig betrug die Stichprobe zum SrV 2015 1.174 Haushalte mit insgesamt 2.055 Leipziger Personen. Sie war damit ca. doppelt so groß wie die Erhebungen 2013 und ca. in einer vergleichbaren Größenordnung wie die Erhebung 2008.

Das SrV berücksichtigt das werktägliche Mobilitätsverhalten der Leipziger Bevölkerung bei ihren Wegen im Stadtverkehr, aber auch wenn sie das Stadtgebiet verlassen. Das Mobilitätsverhalten der Umlandbevölkerung und insbesondere deren Pendlerverhalten nach Leipzig sowie Erhebungen zum Wirtschaftsverkehr sind systembedingt nicht Gegenstand des Leipziger SrV, dafür werden andere Datenquellen genutzt.

Der Modalsplit stellt eine wichtige Kenngröße für die Beurteilung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung dar. An ihm lassen sich die Veränderungen des Mobilitätsverhaltens seit Beginn der SrV-Zeitreihe und insbesondere in der Zeit nach 1990 besonders deutlich ablesen. Der Modalsplit stellt eine wesentliche Kontrollgröße für das Monitoring der verkehrspolitischen Zielstellungen des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum dar.

Die Koordinierung und Auswertung der erhobenen Daten erfolgte für alle beteiligten Städte durch die TU Dresden. Die gesamten Unterlagen sowie die Ergebnisse früherer SrV liegen im Verkehrs- und Tiefbauamt, Abteilung Generelle Planung, Sachgebiet Analyse und Prognose, zur Einsichtnahme vor.

### Verfügbarkeit der Ergebnisse

Zum Stand Februar 2016 liegen die Informationen des SrV 2015 zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung der Stadt Leipzig für die Gesamtstadt vor. Die Ergebnisse können den interessierten Ämtern sowie der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Insbesondere ist beabsichtigt, gemeinsam mit dem Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), eine Mobilitätsanalyse für den Großraum Leipzig zu veröffentlichen. Dabei handelt es sich um eine zweite Bestandsanalyse zum Verkehrsverhalten über die Leipziger Stadtgrenzen hinaus, die die Wirkungen des S-Bahn-Citytunnels und damit die Wirkungen des neuen Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes im Raum Leipzig berücksichtigt.

## **Vergleichbarkeit der Ergebnisse**

Das SrV wird seit 1972 regelmäßig im Abstand von ca. 5 Jahren durch den heutigen Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung an der TU Dresden organisiert und durchgeführt. Neben der seit 1976 durchgeführten Studie „Mobilität in Deutschland (MiD)“ ist es die am längsten kontinuierlich durchgeführte verkehrswissenschaftliche Untersuchung zum Mobilitätsverhalten in Deutschland.

Bereits im SrV 1991 konnten erste Veränderungen im Mobilitätsverhalten seit der Wiedervereinigung aufgezeigt werden. Verbunden mit einem raschen Motorisierungsanstieg kam es nach 1990 insbesondere zu einer deutlichen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie einem Rückgang des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Auch die ab 1999 vorgenommenen Eingemeindungen von 14 Gemeinden in das Leipziger Stadtgebiet hatten Auswirkungen auf den Gesamt-Modal-Split der Stadt Leipzig.

Mit dem SrV 2003 konnten die Unterschiede im Verkehrsverhalten zwischen den alten und neuen Ortsteilen herausgearbeitet werden.

Für die bessere Vergleichbarkeit zur MiD erfolgte ab dem SrV 2008 erstmals der Umstieg auf eine Ganzjahreserhebung. Diese Veränderung wirkte sich erfreulicherweise nur in begrenztem Umfang auf die Vergleichbarkeit innerhalb der SrV-Zeitreihe aus. Erstmals konnten mit dem SrV 2008 jahreszeitliche Schwankungen im Mobilitätsverhalten ermittelt werden.

Aufgrund der zunehmend nicht mehr praktikierbaren schriftlichen Befragung wurde das SrV 2013 auf eine rein telefonische und Internet-Befragung umgestellt. Damit waren gezieltere Nachfragen zu den zurückgelegten Wegen möglich, so dass auch kürzere Wege, die bei den schriftlichen Befragungen teilweise „vergessen“ wurden, nunmehr berücksichtigt werden konnten. Im Ergebnis dieser notwendigen Methodenumstellung hat sich die mittlere Anzahl der täglichen Wege pro Person von 3,1 (SrV 2008) auf 3,6 (SrV 2013 und SrV 2015) erhöht.

Mit dem SrV 2015 konnten erstmals seit Eröffnung des City-Tunnels Leipzig im Dezember 2013 dessen Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Leipziger Bevölkerung untersucht werden. Gegenwärtig verkehren sechs S-Bahn-Linien, die das Umland attraktiv mit der Leipziger Innenstadt verbinden.

Hinsichtlich der Erfassung der Anzahl Pkw pro Einwohner unterscheidet sich das SrV von der amtlichen Fahrzeugstatistik. Während letztere die tatsächlich in Leipzig angemeldete Anzahl an Pkw pro 1.000 Einwohner widerspiegelt, wird im SrV die Anzahl der pro 1.000 Einwohner verfügbaren Pkw angegeben. Darin enthalten sind neben den in Leipzig angemeldeten Pkw auch verfügbare dienstliche Pkw mit privater Nutzung sowie Pkw, die in einem anderen Landkreis angemeldet sind, aber in Leipzig genutzt werden. Naturgemäß ist die verfügbare Pkw-Anzahl etwas höher als die in Leipzig gemeldete. Gegenwärtig liegt die in Leipzig verfügbare Pkw-Anzahl entsprechend der SrV-Befragung ca. 15% über der amtlichen Meldestatistik.

## **Anhang**

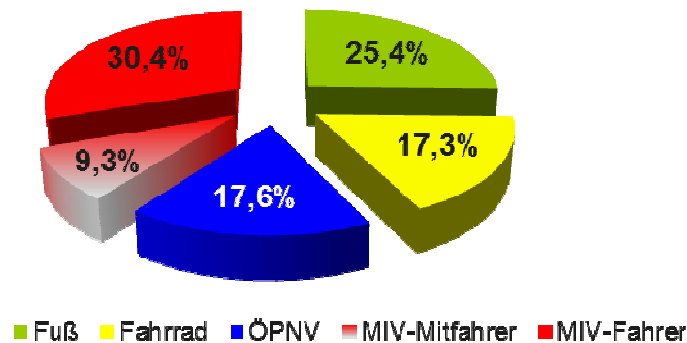
SrV 2015, Überblicksinformationen zu Kennziffern der Mobilität für die Stadt Leipzig

## Mobilitätskennwerte Leipzig – Gesamtstadt – Mobilitätssteckbrief –

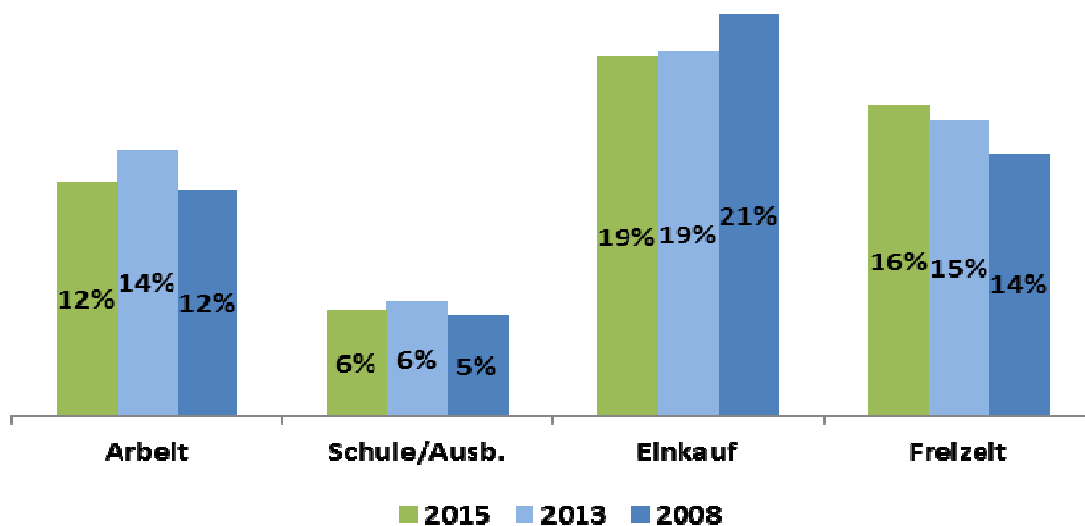
### Mobilität der Personen

Spezifisches Verkehrsaufkommen	3,6 Wege/Person, Tag
Tägliche Zeit im Verkehr	68,5 min/Person, Tag (alle Wege)
Durchschnittliche Reisezeit	19,5 min/Weg
Durchschnittliche Reiseweite	5,6 km/Weg (alle Wege)
Pkw-Verfügbarkeit	441 Pkw/1.000 Einwohner
Fahrradverfügbarkeit	905 Fahrräder/1.000 Einwohner

### Verkehrsmittelanteile



### Verkehrszwecke am Gesamtverkehr



## Ausgewählte Kennziffern im Vergleich

Mobilität der Personen							
	1991	1994	1998	2003	2008	2013	2015
Anteil mobiler Personen (%) (Bürger, die das Haus am Befragungstag mindestens einmal verlassen haben)	87,1	90,4	90,0	87,2	88,7	91,9	<b>91,8</b>
Tägliche Zeit im Verkehr (min/d)	80,6	79,5	76,8	66,7	72,8	72,1	<b>68,5</b>
Durchschnittliche Reiseweite (km/Weg) (alle Wege)	6,8	7,4	7,0	6,6	6,4	5,4	<b>5,6</b>
Durchschnittliche Reiseweite (km/Weg) (Binnenverkehr, Beginn und Ende des Weges in der Stadt)	4,3	3,5	4,2	4,6	4,2	4,2	<b>4,0</b>

Der Anteil mobiler Personen ist gegenüber 2008 weiter gestiegen und mit 91,8 % auf sehr hohem Niveau. Die tägliche Zeit im Verkehr nimmt weiter ab.

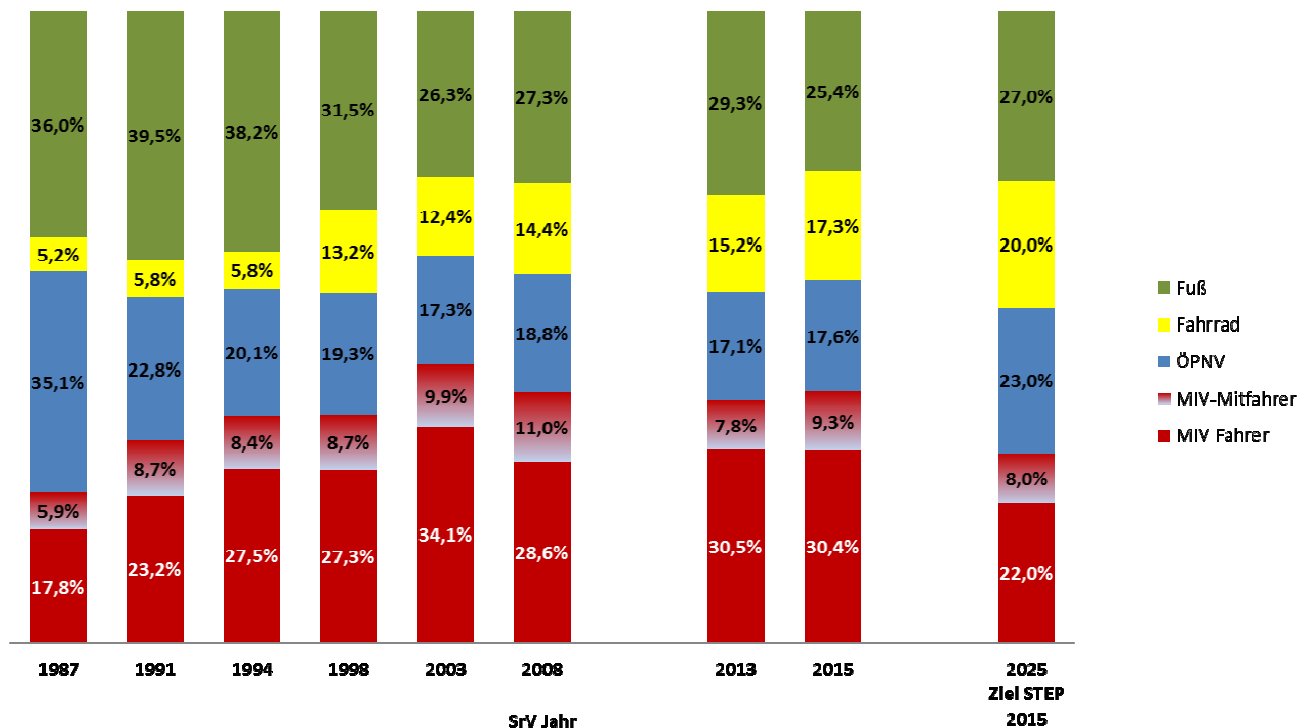
### Motorisierung, Fahrzeugverfügbarkeit und -nutzung

	1987	1991	1994	1998	2003	2008	2013	2015
Pkw je 1.000 EW	-	290	341	365	424	402	416	<b>441</b>
Fahrrad je 1.000 EW	-	556	526	487	734	757	912	<b>905</b>
Besetzungsgrad Pkw pro Fahrt	1,4	1,4	1,3	1,2	1,2	1,3	1,3	<b>1,3</b>

Die Leipziger verfügen weiter über mehr Pkw. Mit 441 Pkw/1.000 Einwohner wird zudem der höchste Wert seit Beginn der Erhebungsreihe erreicht. Seit 2008 hat sich die Motorisierungskennziffer um 10 % erhöht. Aber die Leipziger verfügen auch über deutlich mehr Fahrräder als 2008. Hier steigt der Anteil um 19,5 %. Damit kommt auf fast jeden Leipziger ein Fahrrad. Mit 1,3 Leipziguern je Pkw und Fahrt liegt der Pkw-Besetzungsgrad im Mittel der letzten Jahre.



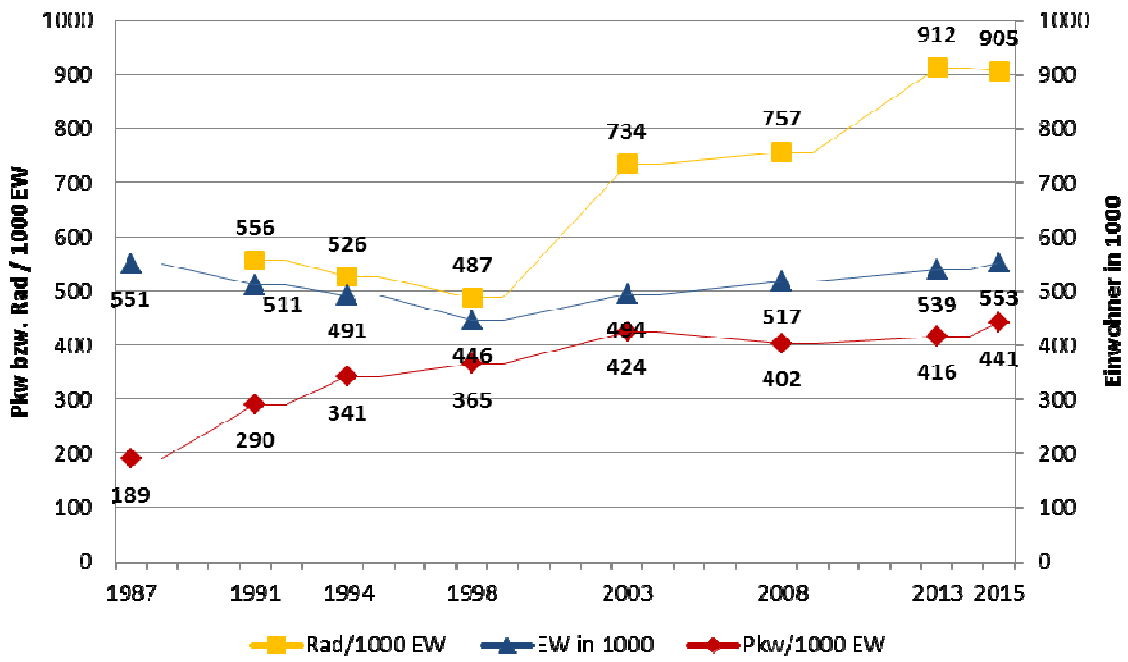
## Entwicklung der Verkehrsmittelanteile (Modalsplit)



Die Leipziger besitzen nicht nur mehr Fahrräder, sie fahren auch mehr Wege damit. Um knapp 3 Prozentpunkte konnte der Radverkehr gegenüber 2008 am Modal Split zulegen. Damit ist das Fahrrad das einzige Verkehrsmittel des Umweltverbundes, das gegenüber 2008 einen deutlichen Zuwachs verzeichnet. Die Zielvorgabe im neuen Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum für 2025 von 20 % sollte damit erreichbar sein. Der Fußverkehr gibt gegenüber 2008 2 Prozentpunkte ab. Aber auch der ÖPNV verliert Anteile und erreicht mit 17,6 % fast den Wert aus dem Jahr 2003. Die erwartete Erhöhung des Anteils des ÖPNV durch die Eröffnung des City-Tunnels ist so noch nicht eingetreten. Hier gibt es im Hinblick auf die Zielvorgaben des Stadtentwicklungsplanes Verkehr und öffentlicher Raum für 2025 noch Handlungsbedarf, um die angestrebten 23 % für das Jahr 2025 zu erreichen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist mit 39,7 % nahezu konstant zu 2008. Lag der Anteil der MIV-Fahrer 2008 noch bei 28,6 %, steigt er 2015 auf 30,4 %. Die Anteile der MIV-Mitfahrer gehen dabei um 2 Prozentpunkte zurück. Die Ziele im Stadtentwicklungsplan aus dem Jahr 2015 streben einen rückläufigen Anteil des MIV an. Hier sind dringend weitere Maßnahmen nötig, um die hochgesteckten Ziele vor allem vor dem Hintergrund der aktuellen Bevölkerungsprognose für das Jahr 2030 zu erreichen.

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	MIV : Umweltverbund	40 : 60	2008	MIV : ÖPNV	68 : 32
2013	MIV : Umweltverbund	38 : 62	2013	MIV : ÖPNV	69 : 31
<b>2015</b>	MIV : Umweltverbund	40 : 60	<b>2015</b>	MIV : ÖPNV	69 : 31

### Motorisierungsentwicklung



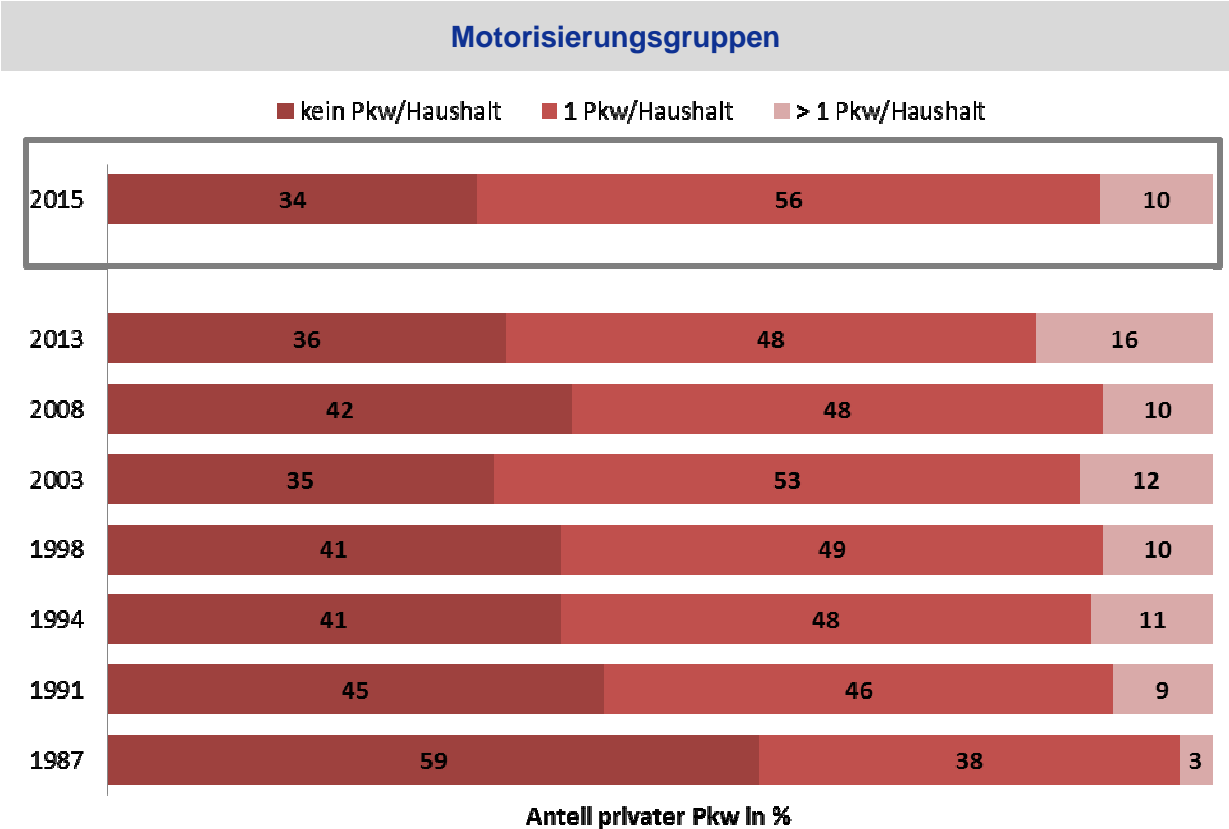
Die Motorisierung der Leipziger steigt wieder an. Nachdem 2008 erstmals entgegen der Entwicklung der Vorjahre ein Rückgang der Motorisierungskennziffer verzeichnet wurde, setzt sich dieser Trend im Jahr 2015 nicht weiter fort. Deutlich mehr Einwohner verfügen wieder über ein Auto und sind damit auch öfter unterwegs. Besonders Maßnahmen wie die Unterstützung von Carsharing und Elektromobilität, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement müssen noch stark an Bedeutung gewinnen, um das Ziel „Mehr Mobilität – weniger Kfz-Verkehr“ in den kommenden Jahren zu erreichen.

### Verkehrsmittelnutzung nach Entfernung

km	Fuß 2008	Fahrrad 2008	MIV 2008	ÖPNV 2008	Gesamt 2008	Fuß 2015	Fahrrad 2015	MIV 2015	ÖPNV 2015	Gesamt 2015
bis 1	72,0 %	19,5 %	8,8 %	5,2 %	26,8 %	79,1 %	25,0 %	7,1 %	1,8 %	27,4 %
über 1 bis 3	25,5 %	43,4 %	22,4 %	15,0 %	25,0 %	19,2 %	43,2 %	24,3 %	22,6 %	26,2 %
über 3 bis 5	1,5 %	19,3 %	17,2 %	19,6 %	13,6 %	1,3 %	19,1 %	17,8 %	27,2 %	15,4 %
über 5 bis 10	1,0 %	16,7 %	25,2 %	34,5 %	18,9 %	0,5 %	10,3 %	28,3 %	35,1 %	19,2 %
über 10	0,0 %	1,1 %	26,7 %	25,8 %	15,5 %	0,0 %	2,5 %	22,5 %	13,4 %	11,8 %
Fallzahl	1.396	756	2.037	967	5.156	1.508	1.103	2.528	944	6.083

Der nicht-motorisierte-Verkehr konnte im Nahbereich gegenüber 2008 zulegen. So stieg der Anteil der Radfahrer in der Entfernungsklasse bis 5 km um 5 Prozentpunkte. Die Anteile beim Fußgängerverkehr in diesem Entfernungsbereich sind nahezu konstant. Ein Trend zur Mehr-Rad-Nutzung für längere Wege über 5 km ist dagegen nicht erkennbar. Die Anzahl der Wege im Radverkehr ist in den Entfernungsklassen über 5 km trotz der Möglichkeit der Nutzung von E-Bikes u. ä. rückläufig.

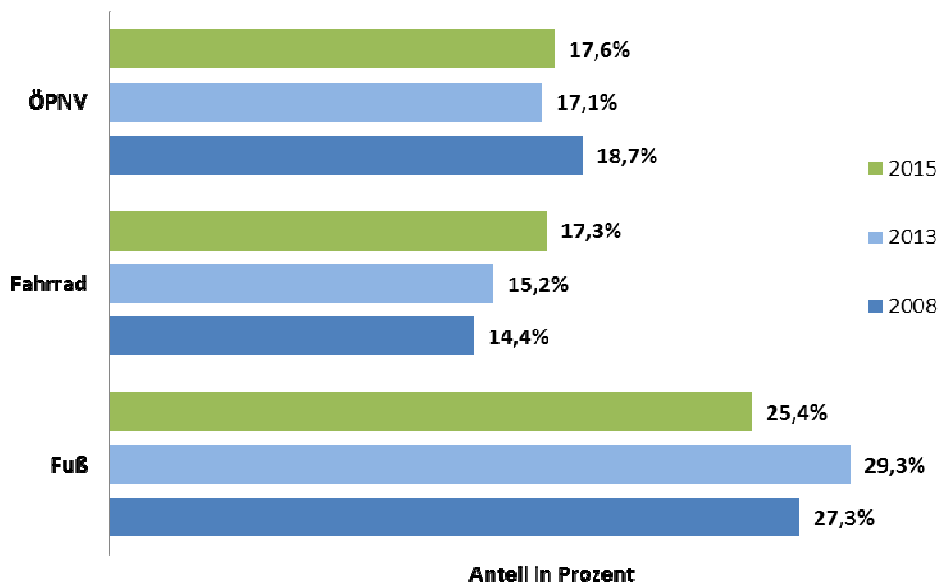
Im Entfernungsbereich über 5 bis 10 km werden 35,1 % der Wege im ÖPNV und 28,3 % der Wege mit dem MIV zurückgelegt. In den Entfernungsklassen über 10 km sind die Anteile des ÖPNV im Vergleich zu 2008 gegenüber dem MIV deutlich gesunken. Im ÖPNV und MIV werden gegenüber 2008 prozentual mehr kürzere Wege im Nahbereich bis 5 km, aber prozentual weniger Wege im Bereich über 5 km zurückgelegt.



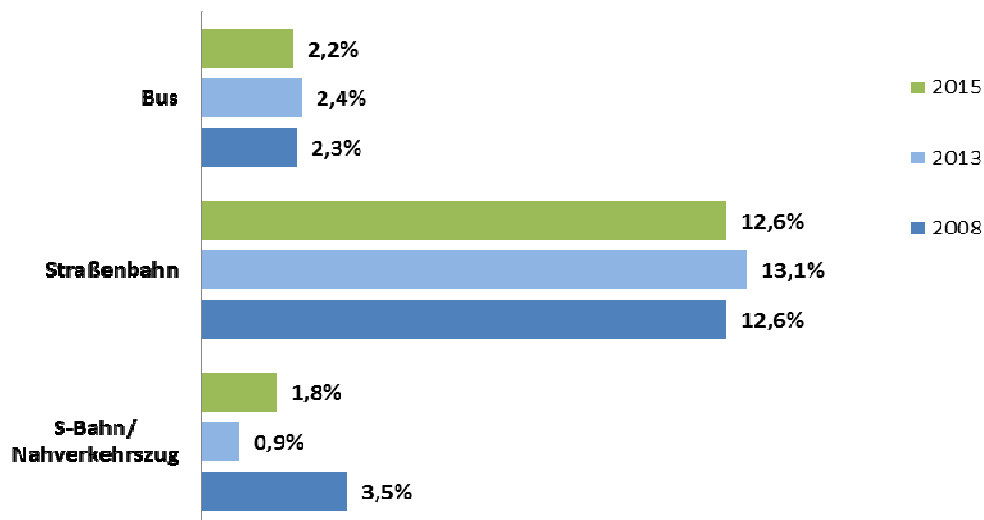
Das Auto gewinnt wieder an Bedeutung. Verfügten 2008 nur 48 % der Haushalte über 1 Pkw sind es im Jahr 2015 bereits 56 %. Ein Anstieg um 8 Prozentpunkte. Damit wird im Verlauf der SrV-Erhebungsreihe ein neuer Höchstwert erreicht. Der Anteil der Haushalte ohne Pkw-Verfügbarkeit geht entsprechend zurück. Ein Drittel (34 %) der Leipziger Haushalte verfügt weiterhin über keinen eigenen Pkw, dies sind jedoch 8 Prozentpunkte weniger als 2008. Der Anteil mehrerer Pkw/Haushalt bleibt dagegen auf dem Niveau von 2008. Der zwischenzeitliche Trend aus dem Jahr 2008 mit mehr Haushalten ohne Pkw hat sich so nicht bestätigt. Für die Parkraumsituation in den kompakten Gründerzeitvierteln ist diese Entwicklung problematisch.

## Umweltverbund

### Wegeanteil Umweltverbund



### Wegeanteil ÖPNV



Die Entwicklung der ÖPNV-Anteile am Modalsplit der Leipziger Bevölkerung kann vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Ziele der Stadt nicht befriedigen. Die prozentualen Wegeanteile für Straßenbahn und Bus sind gegenüber 2008 ungefähr konstant. Aufgrund der Bevölkerungszuwächse der Stadt Leipzig seit 2008 ist damit real auch ein entsprechendes Fahrgastplus verbunden. Die Anteile der Verkehrsmittel S-Bahn/ Nahverkehrszug liegen trotz des neuen Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes noch auf einem niedrigen Niveau. Der bisherige unzweifelhafte Erfolg des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes ist damit offenbar hauptsächlich aufgrund der Zunahme der Pendlerbeziehungen zwischen Stadt und Umland mit dem ÖPNV zu erklären, die durch das SrV nicht erfasst werden.

Auch sollten vorliegende Indizien zu den in den letzten Jahren divergierenden Preisentwicklungen im MIV bzw. ÖPNV bei zukünftigen Untersuchungen stärker beachtet werden.

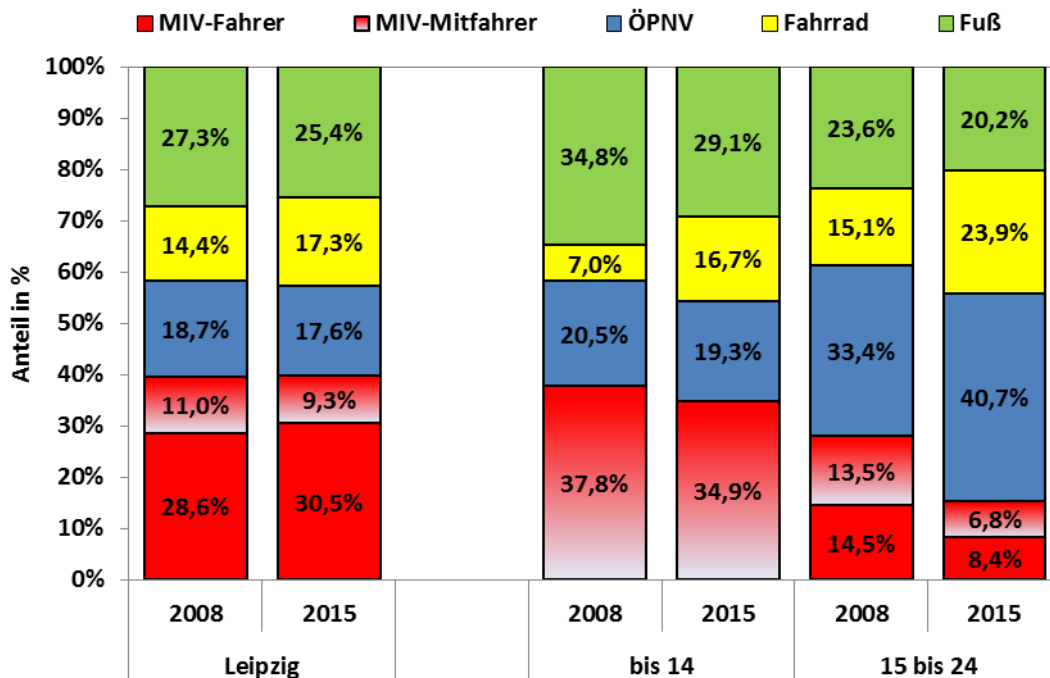
## Spezielle Auswertungen

– nach Altersgruppen –

### Einwohnerstruktur nach Alter

Altersgruppen	Gesamt
0 bis 14	12,5 %
15 bis 24	9,8 %
25 bis 44	31,4 %
45 bis 64	24,8 %
65 Jahre und älter	21,5 %

### Verkehrsmittelanteile im Vergleich der 0 bis 24jährigen

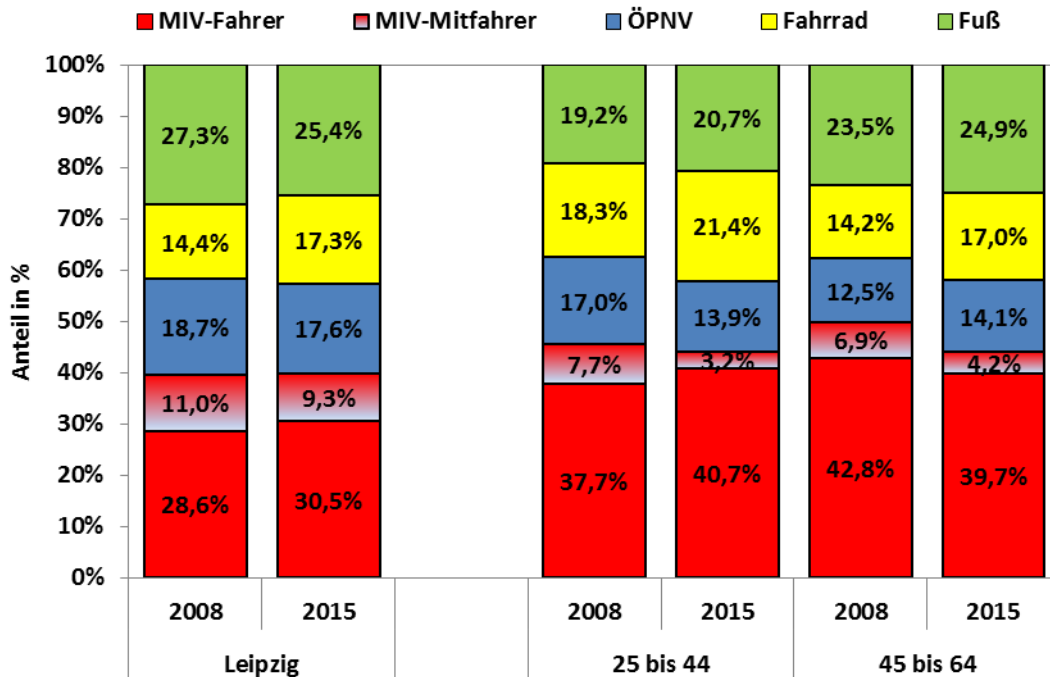


Der Anteil der bis 24jährigen an der Gesamtbevölkerung beträgt 22 % und ist damit ähnlich hoch wie der der ab 65jährigen. Erfreulich hier die Entwicklung des Umweltverbundes, dessen Anteile insgesamt in den Altersgruppen bis 24 Jahre gegenüber 2008 zunehmen. Die Ergebnisse dazu sind aber differenziert zu betrachten. Die Jugendlichen fahren gegenüber 2008 mehr Rad, in der Altersgruppe der bis 14jährigen hat sich der Anteil gegenüber 2008 mehr als verdoppelt, aber es gehen weniger zu Fuß, fast 6 Prozentpunkte weniger Fußverkehrsanteil bei den bis 14jährigen. Der Anstieg bei der Radnutzung geht allerdings zu Lasten des Fußwegeanteils. Die 15 bis 24jährigen nutzen auch deutlich stärker den ÖPNV als 2008. Hier macht sich bemerkbar, wie gut attraktive Angebote wie die Schüler-Mobil-Card und das Semesterticket für die Nutzung des ÖPNV wirken können. In der Gruppe der bis 14jährigen geht die Nutzung des ÖPNV dagegen zurück. Die „Mama/Papa-Taxis“ und auch die Selbstfahrer verlieren im Vergleich zu 2008 an Bedeutung. Besonders deutlich sind die Rückgänge des MIV in der Gruppe der 15 bis 24jährigen. Um ca. 13 Prozentpunkte geht der Anteil der MIV-Fahrer und Mitfahrer zurück, die Anteile beider Verkehrssysteme halbieren sich im Vergleich zu 2008 nahezu.

Altersgruppe	bis 14		15 bis 24		Leipzig gesamt	
	2008	2015	2008	2015	2008	2015
Zwecke						
zur Arbeit	0,0 %	0,1 %	12,3 %	5,9 %	11,7 %	12,1 %
Kita/Schule/Ausbildung	31,9 %	32,5 %	15,6 %	20,2 %	8,2 %	9,6 %
Einkauf/Dienstleistung	14,5 %	8,3 %	14,7 %	9,6 %	20,8 %	18,6 %
Freizeit	12,6 %	16,9 %	11,1 %	19,0 %	13,6 %	16,1 %
Fallzahl	826	806	651	596	5.325	6.187

Die dominanten Aktivitäten der Altersgruppen bis 24 Jahre sind entsprechend des Alters Kita/Schule/Ausbildung sowie Freizeit. Generell hat die Freizeitaktivität gegenüber Einkauf und Dienstleistung seit 2008 zugelegt.

### Verkehrsmittelanteile im Vergleich der 25 bis 64jährigen



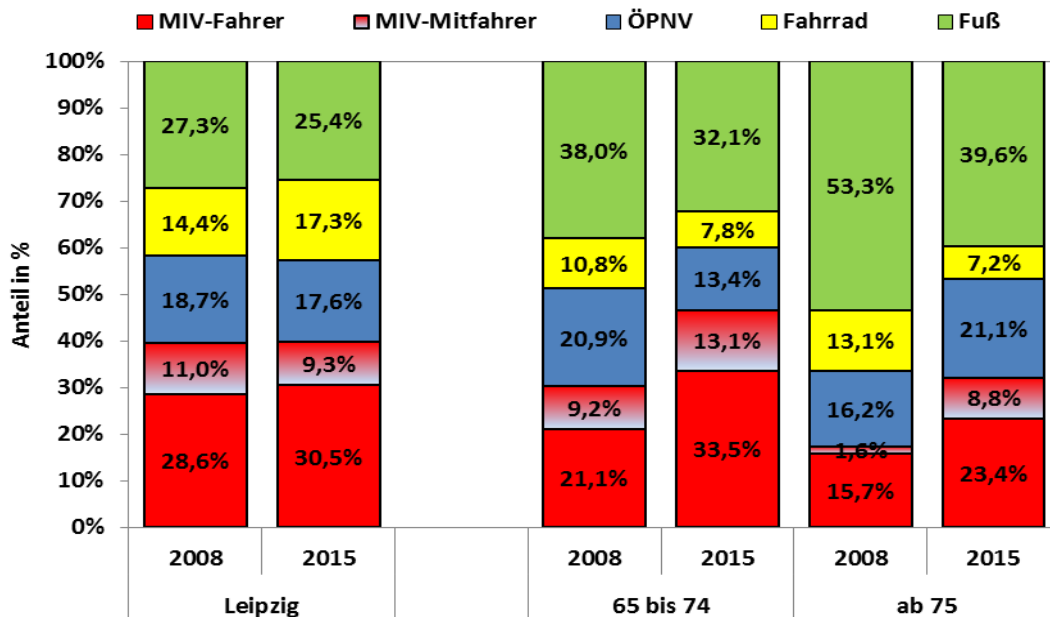
Mit einem Anteil von knapp 56 % an der Gesamtbevölkerung stellen die Einwohner im berufsfähigen Alter die größte Altersgruppe der Stadtbevölkerung. Besonders erfreulich, dass hier Radverkehr und Fußverkehr Zuwächse im Vergleich zu 2008 verzeichnen. Erwähnenswert auch der Rückgang des MIV-Anteils gegenüber 2008. Bei der Nutzung des ÖPNV unterscheiden sich die beiden Altersklassen der 25 bis 44jährigen und der 45 bis 64jährigen. Während die Gruppe der bis 44jährigen im Vergleich zu 2008 den ÖPNV weniger nutzt, gibt es bei den bis 64jährigen einen leichten Zuwachs. Die Rückgänge im ÖPNV bei gleichzeitiger Zunahme der MIV-Selbstfahrer sind auffallend. Auch ist diese Altersgruppe zunehmend allein mit dem Pkw unterwegs. Der Mitfahreranteil ist mit 3,2 % bzw. 4,2 % extrem niedrig.

Altersgruppe	25 bis 44		45 bis 64		Leipzig gesamt	
	2008	2015	2008	2015	2008	2015
Zwecke						
zur Arbeit	18,2 %	19,9 %	16,2 %	18,0 %	11,7 %	12,1 %
Kita/Schule/Ausbildung	8,6 %	9,6 %	0,6 %	2,1 %	8,2 %	9,6 %
Einkauf/Dienstleistung	14,7 %	15,4 %	23,4 %	18,8 %	20,8 %	18,6 %
Freizeit	11,8 %	12,4 %	12,9 %	15,4 %	13,6 %	16,1 %
Fallzahl	1.733	1.995	1.307	1.536	5.325	6.187

Für beide Altersgruppen haben die Wege zur Arbeit seit 2008 zugenommen. Im Zusammenhang mit der rückläufigen Arbeitslosigkeit ist diese Entwicklung nachvollziehbar. Leichte Zuwächse sind auch im Freizeitbereich zu verzeichnen.



### Verkehrsmittelanteile im Vergleich der 65 bis 75jährigen



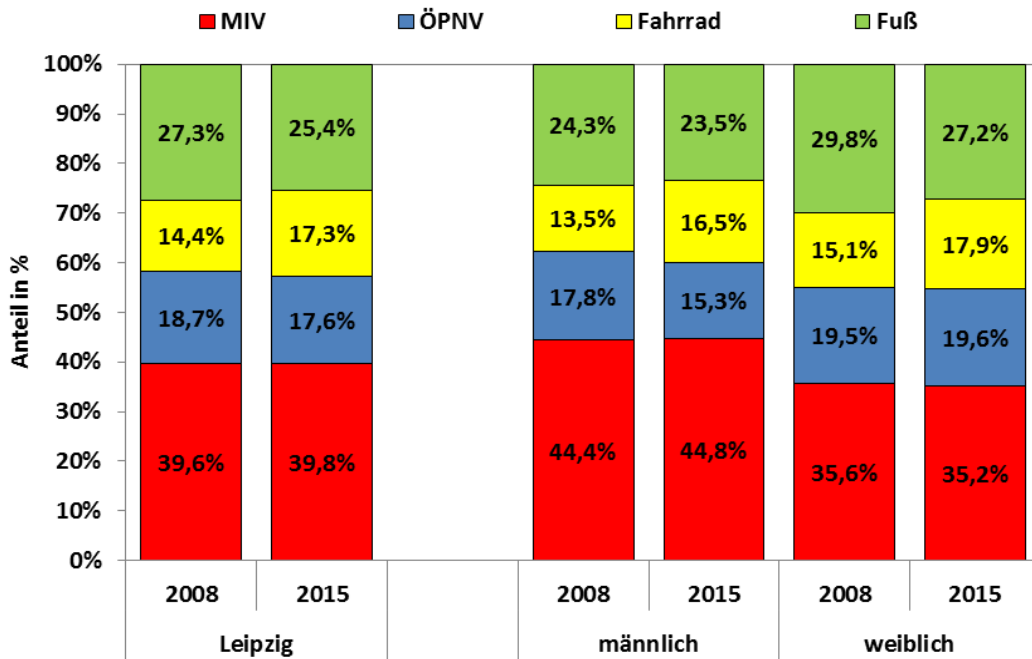
21,5 % der Leipziger Bevölkerung sind 65 Jahre und älter. Das Mobilitätsverhalten der Altersgruppe 65 plus hat sich im Vergleich zu 2008 deutlich verändert. In keiner der bereits betrachteten Altersgruppen steigt der MIV Anteil bezogen auf 2008 so deutlich. Diese Altersgruppe nutzt den Pkw mehr denn je. Die „jungen“ Alten fahren deutlich mehr Auto und insbesondere weniger ÖPNV, auch die Rad- und Fußaktivitäten haben abgenommen. Die nicht mehr so rüstigen Senioren nutzen hingegen mehr den ÖPNV, fahren aber auch mehr mit dem Pkw. Ihre Aktivitäten zur Nutzung von zu Fußgehen und Radfahren sind deutlich zurückgegangen.

Altersgruppe	65 bis 74		ab 75		Leipzig gesamt	
	2008	2015	2008	2015	2008	2015
Zwecke						
zur Arbeit	1,7 %	1,5 %	0,0 %	0,2 %	11,7 %	12,1 %
Kita/Schule/Ausbildung	0,7 %	0,5 %	0,1 %	0,3 %	8,2 %	9,6 %
Einkauf/Dienstleistung	33,7 %	34,4 %	35,3 %	33,7 %	20,8 %	18,6 %
Freizeit	22,2 %	22,6 %	14,3 %	20,8 %	13,6 %	16,1 %
Fallzahl	733	806	371	449	5.325	6.187

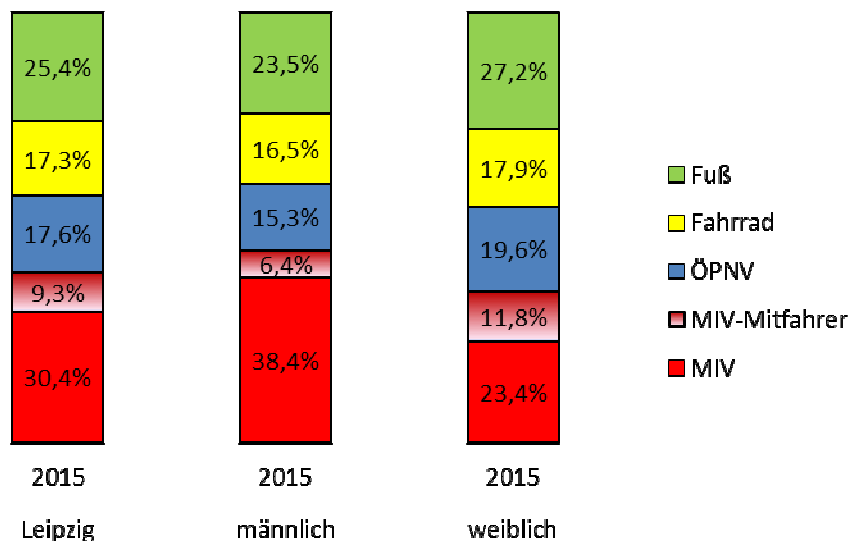
Die generellen Aktivitäten der über 65-Jährigen sind weitgehend unverändert. Sie gehen gern Einkaufen bzw. nehmen Dienstleistungen in Anspruch und genießen ansonsten ihre Freizeit. Allerdings haben die Freizeitaktivitäten der über 75-Jährigen spürbar zugenommen.

- nach Geschlecht -

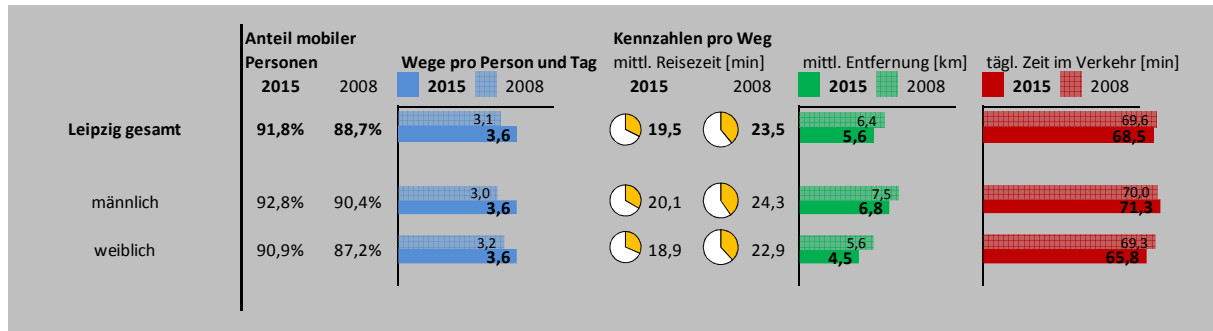
**Verkehrsmittelanteile im Vergleich**



Frauen fahren im Vergleich zu Männern weniger oft Auto, legen relativ mehr Wege zu Fuß zurück, fahren häufiger Rad und nutzen öfter den ÖPNV. Das Mobilitätsverhalten der Frauen hat sich im Vergleich zu 2008 nur geringfügig verändert. Sie nehmen 2015 prozentual häufiger das Fahrrad als das sie zu Fuß gehen. Auch die Männer fahren mehr Fahrrad, nutzen dafür Bus und Bahn weniger. Der Anteil am motorisierten Individualverkehr bleibt bei Männern und Frauen gegenüber 2008 nahezu konstant.



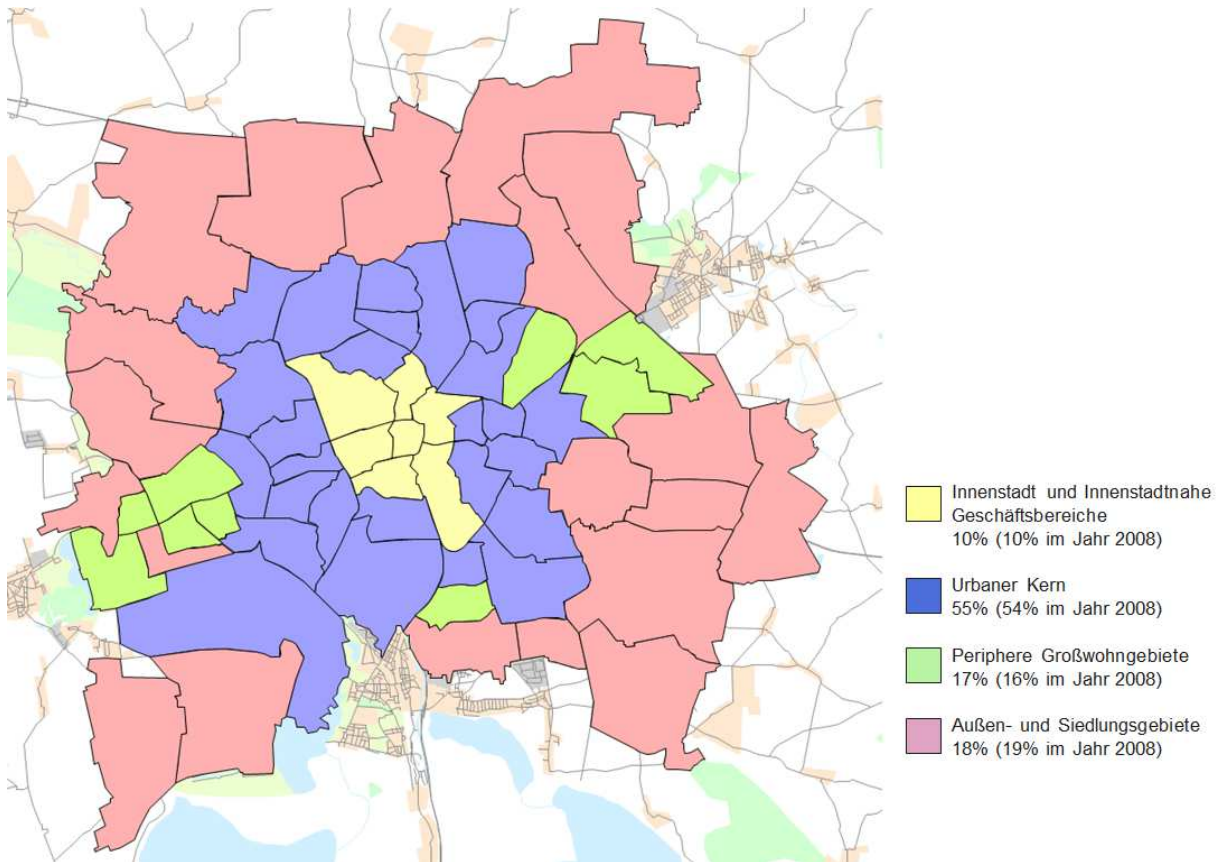
### Mobilität nach Geschlechtern



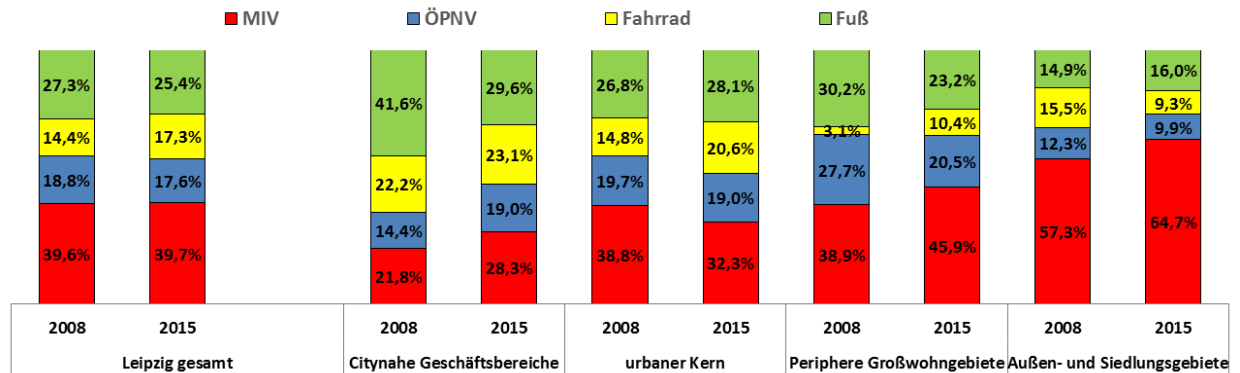
Sowohl Männer als auch Frauen sind mobiler und absolvieren 2015 mehr Wege/Tag als noch 2008. Dabei verbringen die Männer ca. 5 Minuten länger im Verkehr als die Frauen. Deren tägliche Zeit im Verkehr hat sich im Vergleich zu 2008 etwas verkürzt.

### Mobilitätskennwerte Leipzig – für städtische Teilgebiete

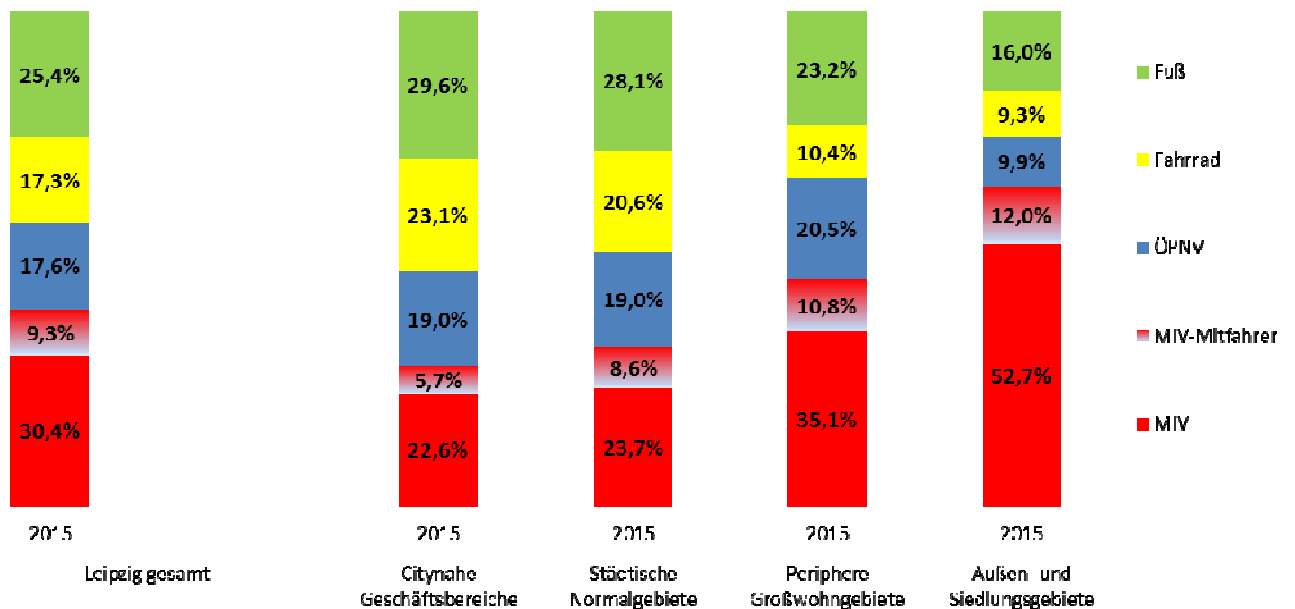
#### Einwohnerverteilung nach Teilgebieten in % an der Gesamtstadt



### Verkehrsmittelanteile – im Vergleich

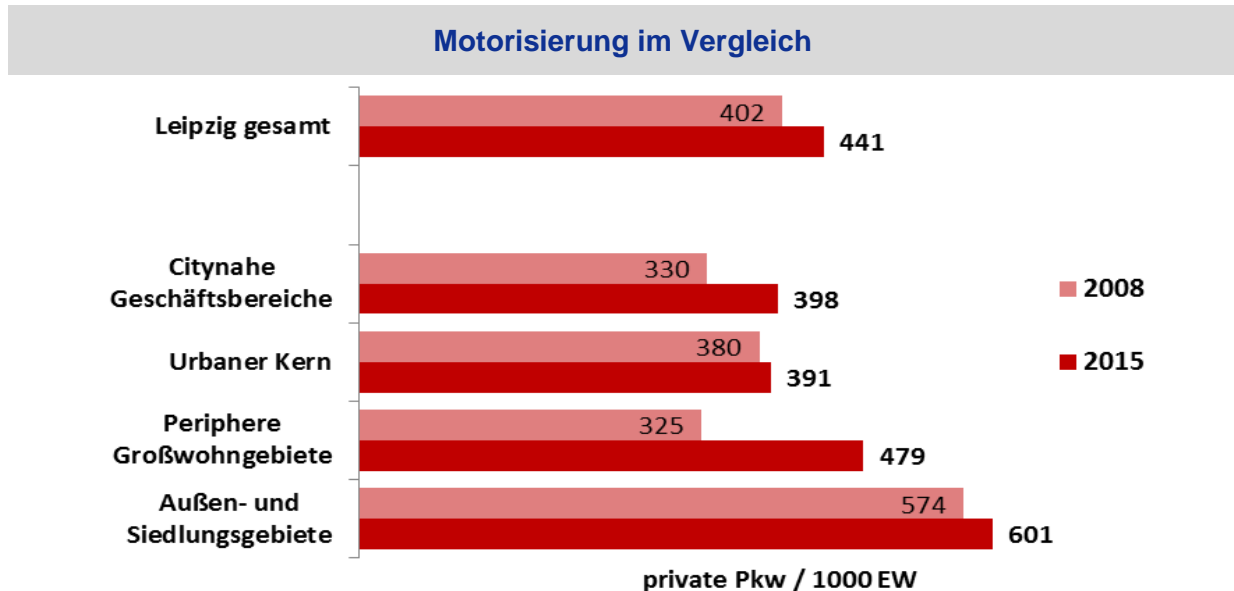


Die Verkehrsmittelanteile in den städtischen Teilgebieten weisen zum Teil starke Verschiebungen zum Vergleichsjahr 2008 auf. Die Anteile des Umweltverbundes 2015 unterscheiden sich zum Teil sehr deutlich zu denen aus dem Jahr 2008. So hat z. B. nur der urbane Kern Zuwächse beim Fußverkehr. In den übrigen Teilgebieten ist dieser Teil des Umweltverbundes zum Teil sehr stark zurückgegangen. Der Radverkehr liegt in den zentralen Bereichen wie citynahe Geschäftsbereiche und urbaner Kern über dem Durchschnitt. Zuwächse beim Radverkehr generieren darüber hinaus auch die peripheren Großwohngebiete während die Außen- und Siedlungsgebiete Rückgänge verzeichnen und weit unter dem städtischen Durchschnitt liegen.



Die Anteile des ÖPNV steigen nur in den citynahen Geschäftsbereichen. Im urbanen Kern bleiben sie konstant. Besonders deutlich ist der Rückgang von ca. -7 Prozentpunkten in den peripheren Großwohngebieten. Während hier der ÖPNV-Anteil mit ca. 20 % zwar weiterhin noch über dem gesamtstädtischen Durchschnitt liegt, ist der ÖPNV-Anteil in den Außen- und Siedlungsgebieten mit unter 10 % besorgniserregend gering. Immerhin befinden sich darunter auch Ortsteile mit direkter Straßenbahnverbindung zur Innenstadt wie Böhlitz-

Ehrenberg, Wiederitzsch und Lützschena-Stahmeln. 18 % der Leipziger Bevölkerung leben in diesen Gebieten, für den ÖPNV eine nicht zu vernachlässigende Größe mit Entwicklungspotenzial. Der MIV hat in fast allen Teilbereichen steigende Anteile, in den citynahen Geschäftsbereichen und in den Außen- und Siedlungsbereichen jeweils um nahezu 7 Prozentpunkte.

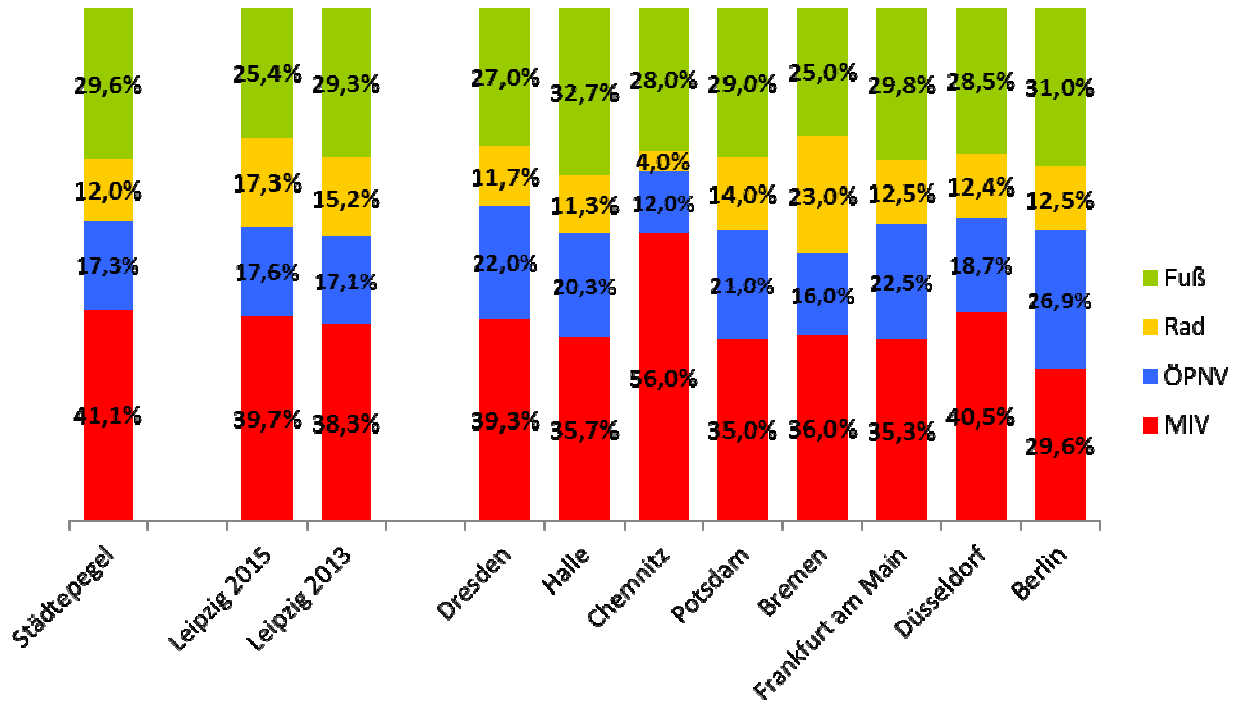


Seit 2008 ist die Motorisierung in der Stadt Leipzig um 10 % gestiegen. In allen städtischen Teilgebieten steigen die Motorisierungskennziffern. Vor allem in den peripheren Großwohngebieten um ca. 47 %. Die Werte in den Außengebieten steigen auf sehr hohe Werte (> 600 Pkw/1000 EW), die eher dem ländlichen Raum entsprechen. Aber auch in den citynahen Geschäftsbereichen steigt der Anteil derer, die über einen privaten Pkw verfügen um 20 %. Sollte die Motorisierung auch in den nächsten Jahren weiter ansteigen, so ist davon auszugehen, dass die dafür zusätzlich benötigten Verkehrsflächen wie Parkplätze vor allem in den begehrten Wohnlagen nicht vorhanden sein können und zur Reduktion des Parksuchverkehrs u.a. Parkraumbewirtschaftungsgebiete eingeführt werden sollten. Diese sollen auch besondere Flächen zum Laden und Liefern berücksichtigen, um den Wirtschaftsverkehr in diesen Gebieten nicht zum Erliegen zu bringen. Vor dem Hintergrund der aktuellen Bevölkerungsprognose wäre eine weitere Zunahme des Motorisierungsgrades mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum nicht mehr beherrschbar und würde fast eine Steigerung der Kfz-Anzahl in Leipzig auf 150 % bedeuten.

## Leipzig im Vergleich

– zu Großstädten in Deutschland –

### Verkehrsmittelanteile



Mit einem Radverkehrsanteil von 23 % erreicht Bremen den höchsten Wert der oben betrachteten Städte und liegt damit deutlich über dem Städtepegel. Leipzig belegt im Vergleich den zweiten Platz.

Die Anteile von MIV und ÖPNV für Leipzig liegen dagegen im Städtedurchschnitt. Vor allem beim ÖPNV-Anteil bestehen aber noch Reserven, wenn man Leipzig mit den ostdeutschen Großstädten Dresden, Potsdam und Halle vergleicht.

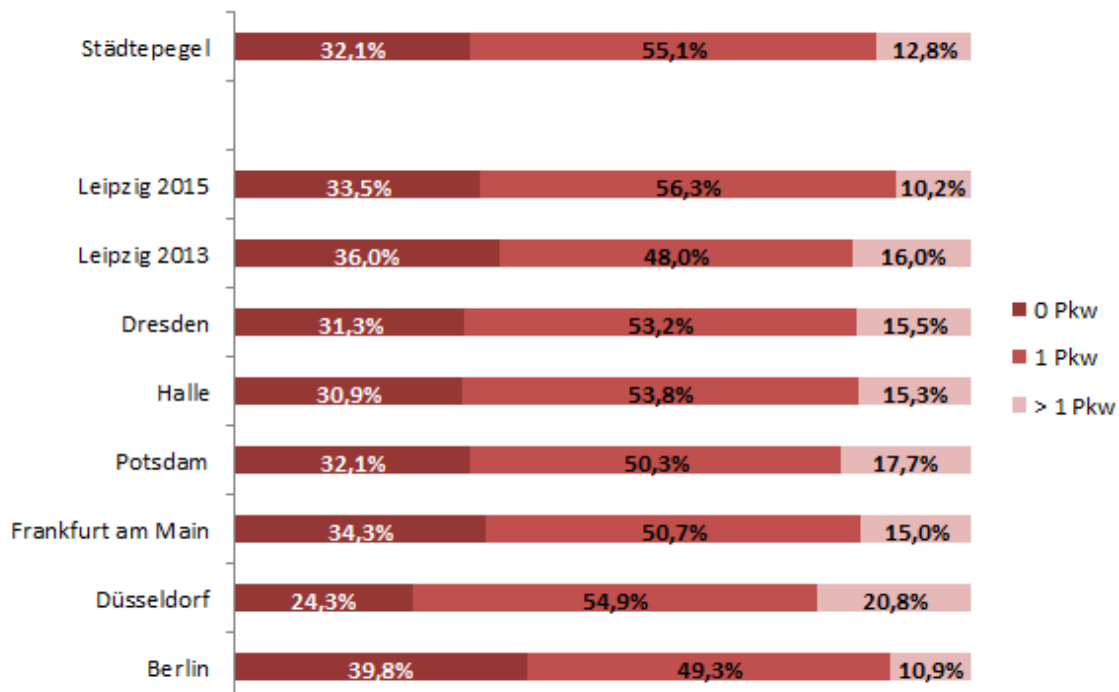
Die Anteile des Fußverkehrs liegen deutlich unter dem Durchschnitt der oben aufgeführten Städte. Der Anteil der Fußgänger ist seit Anfang der 2000er Jahre immer weiter gesunken. Hier muss es zukünftig gelingen, mit geeigneten Maßnahmen Wege auf den Fußverkehr zu verlagern.

### Mobilitätskennwerte

	Anteil mobiler Personen [%]	Wege pro Person und Tag [Wege/P,d]	Dauer pro Weg [min]	Entfernung pro Weg [km]
Städtepegel	91,6	3,6	20,3	6,0
Leipzig 2015	91,8	3,6	19,5	5,6
Leipzig 2013	91,9	3,6	20,0	5,4
Dresden	92,3	3,6	21,8	5,8
Halle	89,8	3,6	20,0	5,8
Potsdam	93,0	3,5	23,1	7,5
Frankfurt am Main	91,8	3,3	20,0	6,1
Düsseldorf	92,1	3,7	21,4	7,0
Berlin	91,8	3,5	23,3	6,0

In allen SrV-Städten bleibt der Anteil mobiler Personen in etwa auf dem Niveau wie 2008. Gegenüber 2008 wurden im Schnitt mehr Wege pro Tag erfasst. Die erfragten Wege sind etwas kürzer und damit sinkt auch der Zeitaufwand pro Weg.

### Motorisierung



In Berlin verfügen ca. 40 % der Haushalte über keinen Pkw. Damit nimmt die Hauptstadt eine Ausnahmestellung unter den befragten Großstädten ein. Frankfurt am Main und Leipzig sind mit ca. 34 % fast gleichauf. Während in Frankfurt am Main die Anteile der Haushalte ohne Pkw seit der letzten SrV 2008 (Haushalte ohne Pkw: 34,4 %) nahezu konstant

geblieben sind, schrumpfen die Anteile der anderen Städte kontinuierlich. Während der Anteil der Haushalte ohne Pkw im SrV-Städtepegel von 2003 bis 2008 von 33 % auf 37 % angestiegen ist, setzt in 2015 wieder eine gegenteilige Entwicklung ein. Jetzt verfügen deutlich weniger Haushalte über keinen (eigenen) Pkw. Die Entwicklung hin zum eigenen Auto in den SrV-Städten könnte im Zusammenhang stehen mit einer verbesserten wirtschaftlichen Situation, der Zunahme der Beschäftigung und der preislichen Situation für Fahrzeugbesitz und –betrieb.



## Schlussbemerkungen

Die Daten zum SrV 2013 und 2015 liegen vor und dokumentieren vor allem im Vergleich mit älteren Daten die Mobilitätsentwicklung der letzten Jahre und Jahrzehnte. Sie sind wichtige Indikatoren für das Mobilitätsverhalten der Leipziger Bevölkerung und geben einen umfangreichen Überblick über die veränderte Verkehrsmittelwahl. Sie helfen Entwicklungen zu erkennen und bieten die Chance, Zielstellungen der Verkehrspolitik zu überprüfen.

Leipzig weist aufgrund seiner kompakten und durchmischten Siedlungsstruktur gute Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr auf. Galt Leipzig 2008 unter den SrV-Städten noch als Fußgängerstadt, zeigt die neueste Erhebung, dass die Anteile im Fußverkehr abgenommen haben. Der Anteil des Fußverkehrs liegt beim SrV 2015 4 Prozentpunkte unter dem des SrV-Städtepegels und 2 Prozentpunkte unter dem Wert aus 2008. Das zeigt, dass dem Fußverkehr mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte. Die Tatsache, dass die meisten Menschen grundsätzlich gerne gehen, muss als Chance für die Stadtentwicklung begriffen und befördert werden.

Der Radverkehr in Leipzig konnte seit 2003 kontinuierlich Anteile zulegen und nur Bremen liegt mit Anteilen im Radverkehr von 23 % im SrV Städteranking noch vor Leipzig. Ein Zusammenhang zwischen steigendem Radanteil und rückläufigem Fußwegeanteil ist in einzelnen Altersgruppen zwar naheliegend, jedoch gibt es in der Altersgruppe der 25- bis 44jährigen (56 % der Gesamtbevölkerung) eine generelle Tendenz zum nicht-motorisierten Verkehr. In den letzten Jahren wurden Maßnahmen wie der Neubau von Schutzstreifen, Radfahrstreifen und Radwegen, insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen umgesetzt. Damit konnten die Sicherheit für Radfahrende gesteigert und so die Anteile am Modal Split sukzessive erhöht werden.

17,6 % der Leipziger nutzen den ÖPNV. Das entspricht etwa dem Durchschnitt der SrV-Städte. Noch 2008 wurden in Leipzig 18,8 % aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Damit ist der Anteil des ÖPNV weiter rückläufig. Als Grund dafür spielt möglicherweise auch eine Rolle, dass der Preis für Kraftstoff seit 2008 deutlich zurück ging, die Kosten für die Nutzung des ÖPNV im Rahmen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes allerdings gestiegen sind. Der City-Tunnel mit seinem neuen S-Bahn-Netz hat für den Leipziger ÖPNV bis Sommer 2015 noch nicht die Anteile generiert, die erwartet wurden. Hier müssen die Gründe dafür in weiteren Untersuchungen ermittelt und die Entwicklung der noch geplanten zusätzlichen S-Bahn-Haltepunkte bewertet werden. Dabei sprechen viele Rahmenbedingungen bereits für eine bessere Nutzung des ÖPNV: Das Liniennetz des Stadtverkehrs Leipzig weist eine hohe Netzdichte auf. Fast alle Straßenbahnlinien sowie die wichtigen Buslinien im Stadtgebiet fahren im Tagesverkehr alle 10 Minuten und die S-Bahn, die bisher für den Binnenverkehr nur eine relativ geringe Bedeutung hatte, wurde durch den City-Tunnel erheblich aufgewertet. Hier müssen die Weichen gestellt und die Antworten im fortzuschreibenden Nahverkehrsplan gefunden werden, um in Zukunft diesen Trend der letzten Jahrzehnte umzukehren, um wieder mehr Menschen zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs legt gegenüber 2008 leicht zu und bestätigt einen nahezu konstanten Anteil am Modal Split von 39,7 %. Lag der Anteil der MIV-Fahrer 2008 noch bei 28,6 %, steigt er 2015 auf 30,4 %. Die Anteile der MIV-Mitfahrer gehen dagegen um 2 Prozentpunkte zurück. Während die Ziele im Stadtentwicklungsplan Verkehr

und öffentlicher Raum einen rückläufigen Anteil des MIV anstreben, gewinnt das Auto zurzeit wieder an Bedeutung. Verfügten 2008 etwa 58 % der Haushalte über mindestens einen Pkw, sind es 2015 schon fast 67 % - ein Anstieg um 9 Prozentpunkte. Damit wird im Verlauf der SrV-Erhebung ein neuer Höchstwert erreicht. Der Anteil der Haushalte ohne Pkw geht entsprechend zurück. Noch 34 % der Leipziger Haushalte - und damit weniger Einwohner als 2008 - verfügen über keinen Pkw. Der Anteil mehrerer Pkw pro Haushalt bleibt dagegen auf dem Niveau von 2008. Während der Anteil der Haushalte ohne Pkw im SrV-Städtepegel von 2003 bis 2008 von 33 % auf 37 % angestiegen ist, setzt in 2015 wieder eine gegenteilige Entwicklung ein. Der zwischenzeitliche Trend aus dem Jahr 2008 mit mehr Haushalten ohne Pkw hat sich daher so nicht bestätigt. Für die Parkraumsituation in den kompakten Gründerzeitvierteln ist diese Entwicklung problematisch, auch wenn die Entwicklung zu einer höheren Motorisierung im Urbanen Kern mit circa +5 % deutlich geringer ausfällt als in den peripheren Großwohngebieten mit circa +47 %. In den zuletzt genannten Gebieten ist auch der Rückgang der ÖPNV-Nutzung um minus 26 % am dramatischsten.

Vor dem Hintergrund der mit dem SrV 2015 dokumentierten aktuellen Entwicklung zum Mobilitätsverhalten der Leipziger Bevölkerung sind noch erhebliche Anstrengungen notwendig, um die Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum für das Jahr 2025 zu erreichen. Deutlich werden mindestens drei Erkenntnisse:

1. Die bisherigen Maßnahmen zur Entwicklung des Umweltverbundes können seinen Gesamtanteil von rd. 60% noch nicht weiter ausbauen. Insbesondere im Fußverkehr und ÖPNV verliert der Umweltverbund, während der Anteil des Radverkehrs wächst.
2. Ein Wachstum der Leipziger Bevölkerung bei zu Heute gleich bleibenden Anteilen der Verkehrsarten am Modal Split bedeutet einen realen Zuwachs bei der Nutzung jeder Verkehrsart. Mehr Fahrgäste im ÖPNV, mehr Zufußgehende und Radfahrende und mehr Pkw und mit dem Pkw absolut zurückgelegte Wege. Da der Pkw pro Person ein mehrfaches an Fläche im ruhenden wie fließenden Verkehr gegenüber den anderen Verkehrsträgern erfordert und der öffentliche Raum der Stadt endlich ist, würde eine weiter deutlich anwachsende absolute Zahl an Pkw und mit dem Pkw zurückgelegter Wege massive Beeinträchtigungen verursachen und insbesondere auch den Wirtschaftsverkehr stark belasten. Die Ziele des Stadtentwicklungsplans Verkehr und öffentlicher Raum gewinnen so bei wachsender Bevölkerung noch steigende Relevanz, können bisher jedoch noch nicht ausreichend erreicht werden.
3. Für die Mobilitätsentwicklung sind externe Faktoren zu beachten, die nur bedingt bis gar nicht durch die kommunale Steuerung beeinflussbar sind (u.a. Kosten des Fahrzeugbesitzes und -betriebes und der Leistungskraft zur Finanzierung des ÖPNV).

Bereits zum nächsten SrV 2018 werden neuere Analysen erwartet. Diese werden dann noch stärker das Mobilitätsverhalten der Leipziger Bevölkerung unter den Gesichtspunkten einer wachsenden Großstadt widerspiegeln. Die gegenwärtigen Randbedingungen, insbesondere was die Stagnation in Teilbereichen des ÖPNV betrifft, werden in diesem Zusammenhang als problematisch angesehen.