

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0224/2019/IV

Datum:
02.01.2020

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Mobilität in Heidelberg: Verkehrsverhalten der
Heidelberger Bevölkerung nach dem System
repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	22.01.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	13.02.2020	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss sowie der Gemeinderat nehmen die Ergebnisse des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen (SrV)“ für Heidelberg zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• einmalige / laufende Kosten Ergebnishaushalt	keine

Zusammenfassung der Begründung:

Das Verhältnis zwischen zurückgelegten Wegen im Umweltverbund und zurückgelegten Wegen mit dem motorisierten Individualverkehr konnte im Modal Split für die Heidelberger Bevölkerung konstant gegenüber 2013 gehalten werden. Im Radverkehr gab es einen deutlichen Zuwachs.

Begründung:

Heidelberg nimmt seit 2013 als Partnerstadt an dem System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen (SrV) teil (siehe Drucksache 0249/2011/BV). Die Befragung dient der Ermittlung von Mobilitätskennwerten der Heidelberger Wohnbevölkerung. Die Befragung wird seit 1972 kontinuierlich alle fünf Jahre von der Technischen Universität (TU) Dresden durchgeführt.

1. Erhebung

Für die Befragung werden in Absprache mit der TU Dresden städtische homogene Teilräume gebildet und aus dem Melderegister des Einwohnermeldeamtes eine Stichprobe der Haushalte für jeden dieser Teilräume gezogen. Die Befragung findet telefonisch-online statt. Alle Datenschutzbestimmungen werden dabei eingehalten und die Daten anonymisiert ausgewertet.

Abgefragt werden die an einem bestimmten Stichtag zurückgelegten Wege, die genutzten Verkehrsmittel und der Wegezweck. Darüber hinaus werden einige soziodemografische Daten aufgenommen. Es wird die Wohnbevölkerung mit Haupt- und Nebenwohnsitz in Heidelberg befragt. Erfasst werden alle Wege an einem Stichtag. Mögliche Stichtage sind alle mittleren Werktage, das heißt Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag außerhalb von Ferienzeit und Feiertagen.

Die Mobilitätsbefragung SrV gilt neben der „Mobilität in Deutschland“ (MiD) als eine der zwei standardisierten und bundesweit stattfindenden großen Erhebungen zum Verkehrsverhalten. Die SrV erfasst die Mobilität der Wohnbevölkerung in großen Städten, während mit der MiD die Alltagsmobilität der deutschen Wohnbevölkerung erfasst werden soll. Die Erhebungsdesigns weichen etwas voneinander ab, daher ist nur eine bedingte Vergleichbarkeit vorhanden. Ein Beispiel ist, dass bei der SrV alle mittleren Werktage (Dienstag bis Donnerstag) mögliche Stichtag sind, während bei der MiD ein zufällig ausgewählter Stichtag innerhalb der gesamten Woche herangezogen wird.

2. Ergebnisse aus der Verkehrsverhaltensbefragung SrV

Die Ergebnisse der Befragung im Jahr 2018 sind im so genannten „Mobilitätssteckbrief“ zusammengefasst (Anlage 1). Die Ergebnisse der Befragung aus dem Jahr 2013 sind der Drucksache 0206/2015/IV zu entnehmen.

2.1. Ergebnisse 2018

Im Jahr 2018 wurden in Heidelberg 2319 Personen befragt. Pro Person und Tag wurden durchschnittlich 3,8 Wege am Stichtag zurückgelegt, wobei bei mobilen Personen 4,0 Wege verzeichnet wurden. Mobile Personen sind die befragten Personen, die am Stichtag eine Ortsveränderung durchgeführt haben. Ein Großteil der befragten Heidelberger Wohnbevölkerung ist mobil, der Anteil liegt bei 95,4%. Die mittlere Länge der zurückgelegten Wege umfasste 5,8 Kilometer.

Die Ergebnisse zeigen, dass in Heidelberg durchschnittlich pro Haushalt 0,9 Privat- und Dienst-Personenkraftwagen (Pkw) vorhanden sind und 30,6 % der Haushalte über keinen Pkw verfügen. Allerdings besitzen die Heidelberger durchschnittlich 1,9 Fahrräder pro Haushalt.

Wichtig für die Verkehrsentwicklungsplanung ist der Modal Split. Der Modal Split beschreibt die Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen, also den Anteil der jeweiligen Verkehrsmittel an

der Gesamtzahl der zurückgelegten verschieden langen Wege. Ein Weg ist immer mit einem Zweck oder Ziel verbunden (zum Beispiel Arbeit oder Freizeit). Geht eine Person zur Arbeit, in die Mittagspause und zurück zur Arbeit, dann zum Einkauf und anschließend zurück nach Hause werden fünf Wege registriert, (zur Arbeit, zum Mittag (Freizeit), zur Arbeit, zum Einkauf, nach Hause). Werden mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg genutzt, bleibt es dennoch ein Weg.

Nach der Erhebung 2018 sieht der Modal Split so aus, dass im Binnenverkehr (Wege innerhalb Heidelbergs) rund 79 % der Wege im Umweltverbund zurückgelegt wurden. Zu Fuß sind es 35% der Wege, mit dem Fahrrad 33 % und mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) 11%. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat einen Anteil von 22 %.

Bezogen auf alle Wege (auch aus Heidelberg hinaus), sieht der Modal Split etwas anders aus. Hier liegen rund 71 % im Umweltverbund. Je 29 % der Wege wurden zu Fuß, mit dem MIV oder mit dem Fahrrad sowie 13 % mit dem ÖV zurückgelegt.

Eine weitere wichtige Kennzahl ist die Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung. Hier werden ergänzend zu den Wegen die zurückgelegten Kilometer pro Person und Tag betrachtet. Pro Person und Tag wurden im Jahr 2018 durchschnittlich 22,0 Kilometer zurückgelegt. Im Umweltverbund ist der ÖV mit 23 % am stärksten ausgeprägt, das Fahrrad folgt mit 15 % und die Fußgänger mit 4 %. Der MIV hat einen Anteil von 57 %. Das bedeutet bezogen auf die Wegelänge, erhält der MIV eine höhere Bedeutung als bei der Anzahl der zurückgelegten Wege.

Bei allen Ergebnissen kann es zu rundungsbedingten Abweichungen kommen, sodass in Summe nicht immer exakt 100% im Mobilitätssteckbrief abgebildet werden.

Mögliche Einflussfaktoren auf die Befragung im Jahr 2018 könnten sowohl die großen Baumaßnahmen insbesondere im Heidelberger Straßenbahnnetz als auch die stetige Verbesserung der Radinfrastruktur sein. Der Rückgang des ÖV-Anteils könnte durch die Baumaßnahmen beeinflusst sein. Die markantesten Maßnahmen sind die Neugestaltung des Hauptbahnhofs sowie der Kurfürsten-Anlage und der Umbau des Czernyrings und der Anschlüsse an Czerny- und Montpellierbrücke. Ein weiterer Faktor könnte der Neubau der Brücke zwischen Heidelberg und Eppelheim über die Autobahn (A) 5, im Zuge der Baumaßnahmen an der Eppelheimer Straße gewesen sein.

Positiv hervorzuheben sind die Änderungen in der Radverkehrsinfrastruktur, welche die Zunahme des Radverkehrs im Modal Split begünstigt haben könnten. Die Radverkehrsinfrastruktur in Heidelberg wird kontinuierlich erweitert und verbessert. Im März 2013 war Baubeginn der Rad- und Fußwegbrücke über die Speyerer Straße. Die Promenade entlang der Bahnstadt mit einer komfortablen Anbindung an die Innenstadt wurde zwischenzeitlich eröffnet. Zwischen der Südstadt und Rohrbach entstand ein neuer Radweg. In Teilen der Kurfürsten-Anlage wurde die Nordseite verbessert sowie auf der Südseite ein neues Angebot geschaffen. Verschiedene Radwege wurden außerdem mit Beleuchtung ausgestattet. Darüber hinaus entstanden in der Stadt neue Schutz- und Radstreifen, wie beispielsweise an den Neckarstaden, in der Mannheimer Straße und der Sofienstraße.

Der Überblick über die allgemeine Verkehrsmittelnutzung der Heidelberger zeigt, dass Sharing-Angebote (Car- und Bikesharing) in 2018 eher selten genutzt wurden. Im multimodalen Verhalten, das ist die Nutzung von mindestens zwei oder mehr Verkehrsmitteln innerhalb eines Zeitraums, ist die Kombination Fahrrad und MIV am stärksten ausgeprägt.

Im folgenden Kapitel wird dargestellt, wie sich die Ergebnisse seit 2013 bis 2018 entwickelt haben.

2.2. Ergebnisvergleich 2018 und 2013

Der Modal Split verzeichnet im Binnenverkehr zwischen 2013 und 2018 einen deutlichen Zuwachs von 7% im Radverkehr, während der Anteil des MIV stagnierte. Die Anteile der Wege mit dem ÖV und zu Fuß sind hingegen jeweils um 3% rückläufig. Bezogen auf alle Wege sind die Änderungen nahezu identisch. Somit gab es Verschiebungen innerhalb des Umweltverbundes im Vergleich zu 2013, aber keine Änderung im Verhältnis Umweltverbund zu MIV. Dies gilt sowohl für den Binnenverkehr als auch für alle Wege.

Bei der Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Erhebungen 2013 und 2018:

- Bei den Wegen zwischen einem und fünf Kilometern erfuhr der Radverkehr einen deutlichen Zuwachs um 10% (1-3 km) beziehungsweise 13% (3-5 km). Bei den Wegen unter fünf Kilometern ist der MIV um 7% (1-3 km) beziehungsweise 5% (3-5 km) rückläufig gewesen.
- Bei Wegen über fünf Kilometern erfuhr der MIV einen Anstieg um 12% (5-10 km) bzw. gleichbleibende Anteile (>10 km) zu Lasten des ÖV, der um 15% (5-10 km) zurückgegangen ist.

Das bedeutet, dass die Stadt Heidelberg hier eine Aufgabe für die weitere Verkehrsplanung hat, nämlich den öffentlichen Verkehr für die Distanzen über 5 Kilometer mit besonderem Fokus zu attraktivieren.

Die Verkehrsleistung liegt in einem ähnlichen Bereich wie 2013. 21,8 km pro Person und Tag 2013 und 22,0 Kilometer in 2018. Allerdings stiegen die Anteile des Radverkehrs um 4% und die des MIV um 3% an. Der öffentliche Verkehr war um 7% rückläufig.

3. Ergebnisse der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) 2017

Die Erhebung „Mobilität in Deutschland“ MiD ist wie die SrV eine Befragung zum Mobilitätsverhalten. Wie eingangs beschrieben sind die Ergebnisse nur bedingt mit denen der SrV-Befragung vergleichbar. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat im November 2019 auf Basis der MiD Ergebnisse eine Broschüre zum „Personenverkehr in Stadt und Land – Befragungsergebnis Mobilitätsverhalten 2017“ veröffentlicht.

Für Baden-Württemberg wurden in dieser Broschüre unter anderem die Ergebnisse der neun größten Städte ausgewertet. Für Heidelberg sieht der Modal Split des gesamten Verkehrsaufkommens der Heidelberger Bürger (zurückgelegte Wege) wie folgt aus: 26% zu Fuß, 26% Fahrrad, 9% MIV (Mitfahrer), 26% MIV (Fahrer), 13% ÖV.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Modal Split des Verkehrsaufkommens, liegt in Heidelberg vergleichsweise niedrig bei 35% (MIV Fahrer und Mitfahrer). Freiburg hat mit 33% einen etwas geringeren MIV-Anteil.

Im Modal Split nach Verkehrsaufwand (zurückgelegte Personenkilometer) sieht es ähnlich aus. Beim MIV einschließlich der MIV-Mitfahrer haben Freiburg mit 50% und Heidelberg mit 51 % die niedrigsten Werte. Beim öffentlichen Verkehr sind die zwei Städte ebenso gleich auf: Heidelberg mit 40% und Freiburg mit 39%.

4. Ausblick

Mit Hilfe der Daten aus der SrV-Befragung kann das Verkehrsverhalten der Heidelberger besser analysiert und bewertet sowie verglichen werden. Die Daten der SrV 2018 werden in die aktuelle Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2035 einfließen und sind durch die kontinuierliche Zeitreihe mit festen Abständen (5 Jahre) wichtig für das Monitoring und die Evaluation. Daher bleibt die Stadt Heidelberg auch weiterhin SrV-Partnerstadt.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die SrV erhebt das Verkehrsmittelverhalten und trägt damit zu einer Einschätzung der Nutzung des umweltverträglichen Verkehr bei.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Mobilitätssteckbrief für Heidelberg 2018