

Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksachenummer

VO/25/21772/61

Zuständig

Stadtplanungsamt

Berichterstattung

Planungs- und Baureferent Plajer

Gegenstand: Ergebnis der Mobilitätserhebung SrV2023

Beratungsfolge

Datum

Gremium

11.03.2025

Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt:

1. Die Ergebnisse der SrV2023 werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Schritte zur Aktualisierung und Neukalibrierung des Verkehrsmodells einzuleiten.
3. Der Beschluss unterliegt der Beschlussnachverfolgung.

Sachverhalt:

Die Stadt Regensburg hat sich erneut an der Mobilitätserhebung „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV2023) der Technischen Universität Dresden (TUD) beteiligt. Die Erhebung dient der Aktualisierung von wichtigen Kennwerten des Stadtverkehrs, stellt für Regensburg eine gute Vergleichbarkeit zu anderen Städten her und ermöglicht einen Langzeitvergleich in der Mobilitätsentwicklung.

Im Zuge der Mobilitätserhebung wurden von Februar 2023 bis Januar 2024 im Stadtgebiet 2.536 Personen in 1.473 Haushalten mittels Telefoninterviews bzw. Onlinefragebögen (81%) zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. In der Anlage befindet sich der „Mobilitätssteckbrief Stadt Regensburg“ mit den wichtigsten Kennzahlen, die detaillierten Ergebnisse sowie das methodische Vorgehen sind im Internet unter <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv> ausführlich dokumentiert.

Vergleicht man die Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) der in Regensburg zuletzt durchgeführten Mobilitätserhebung aus dem Jahre 2018 (siehe VO/20/16567/61), stieg der Anteil des Umweltverbunds (d.h. Verkehrsmittel wie Fahrräder, Busse, Bahn oder Carsharing) von 59 % auf 63 % und übersteigt damit die Zielvorgabe aus dem Leitbild Energie und Klima (2017) mit 60 % erfreulicherweise. Dieser Zuwachs ist zum größten Teil den Fahrradfahrern und den Fußgängern mit einem Anteil von jeweils 26 % bzw. 27 % zu verdanken. Aufgrund des positiven Trends im Umweltverbund wurde mit dem Beschluss zur SrV 2018 (VO/20/16567/61) für den Radverkehr die Zielvorgabe für die Verkehrsmittelwahl auf 30 % bis zum Jahr 2035 erhöht. Der ÖPNV konnte jedoch keine Erhöhung im Modalsplit erreichen und fällt mit einem Anteil von 10 % leicht zurück. Dies zeigt noch erhebliches Entwicklungspotential bei der Verlagerung der Wege hin zum Umweltverbund. So werden zum Beispiel 63 % der Wege bei längeren Strecken zwischen fünf und zehn Kilometern sowie 82% der Wege bei langen Strecken über zehn Kilometern mit dem Auto zurückgelegt. Der mIV-Anteil (motorisierter Individualverkehr) am Modalsplit hat sich von 41 % auf 37 % reduziert. Nur durch eine weitere Stärkung des Umweltverbunds kann die weiter wachsende Verkehrsnachfrage akzeptabel abgewickelt und die Umweltbelastung durch den Verkehr im Stadtgebiet reduziert werden. Bei den o.a. Angaben ist zu beachten, dass bei der Verkehrsmittelwahl die Anzahl der Wege betrachtet wird, und nicht die zurückgelegten Strecken.

Vergleich der Mobilitätsentwicklung der Stadt Regensburg SrV 2018 und SrV 2023:

Regensburg	2018	2023
mIV	41 %	37 %
Zu Fuß	24 %	27 %
Fahrrad	24 %	26 %
ÖPNV	11 %	10 %

Weitere Kennwerte der Mobilität haben sich in Regensburg nur unwesentlich verändert. So ist trotz des Bevölkerungszuwachses von rund 5 %, die mittlere Wegedauer von rd. 18,3 Min./Weg auf rd. 18,8 Min./Weg minimal gestiegen. Die Wegehäufigkeit pro Person hat von 3,5 auf 3,4 Wege pro Tag leicht abgenommen. Die mittleren Wegelängen je Hauptverkehrsmittel (mIV, ÖV, Fahrrad, zu Fuß), haben sich in Regensburg von 2018 bis 2023 kaum verändert.

Das im Stadtplanungsamt vorgehaltene Verkehrsmodell wurde anhand der Mobilitätsenerhebung SrV2018 kalibriert und spiegelt das Verkehrsgeschehen vor der Corona-Pandemie wieder. Änderungen im Mobilitätsverhalten, die durch die Folgen der Pandemie ausgelöst wurden, werden derzeit nicht berücksichtigt.

So hat sich der Anteil mobiler Personen, die an einem mittleren Werktag außer Haus unterwegs ist, von 2018 mit 93,9% bis 2023 auf 90,3% verringert. Der Anteil an Berufstätigen, die an diesen Tag keine Arbeitswege zurücklegen und sich im Homeoffice befinden liegt bei 15,8%.

Zudem ist eine Verschiebung in der Mobilität nach Zweck zu beobachten. So werden weniger Wege zum eigenen Arbeitsplatz getätigt (Reduktion von 29 % auf 24 %). Dafür jedoch mehr Wege zum Einkauf/Dienstleistung (Anstieg von 27 % auf 34 %) und Freizeitweck (Anstieg von 25 % auf 28 %). Bei der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung lässt sich feststellen, dass die tägliche Nutzung des Pkw deutlich von 34 % auf 25 % verringert.

Das Verkehrsverhalten der Einwohner Regensburgs trägt dabei nur einen Teil zum tatsächlichen Verkehrsgeschehen im Stadtgebiet bei. Die Anzahl an Einpendlern kann bei dieser Mobilitätsenerhebung nicht abgebildet werden.

Relativ zeitgleich zur SrV2023 fand die Mobilitätsenerhebung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Mobilität in Deutschland (MiD2023) statt, die einen Vergleich zum Landkreis Regensburg und zum Bundesdurchschnitt erlaubt. Die Ergebnisse der MiD werden voraussichtlich im Frühjahr 2025 vorliegen.

Die SrV2023 sowie MiD2023 bieten daher Anlass, die Datenbasis des Verkehrsmodells zu aktualisieren und das Modell neu zu kalibrieren. Mit der Aktualisierung des Verkehrsmodells, mit der ein externes Ingenieurbüro beauftragt werden soll, soll eine aktuelle Verkehrsdatenbasis für anstehende Planungsaufgaben im heutigen und zukünftigen Verkehrsgeschehen der Stadt Regensburg geschaffen werden.

Anlagen:

Mobilitätssteckbrief Stadt Regensburg
Klimavorbehalt



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**

Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Professur für Mobilitätssystemplanung



Stefan Hubrich, Sebastian Wittig, Frank Ließke,
Rico Wittwer, Regine Gerike

MOBILITÄTSSTECKBRIEF FÜR REGENSBURG



Dresden, im Dezember 2024
<https://tu-dresden.de/srv>



Mobilität in Zahlen

90,3 Prozent aller Personen sind an einem mittleren Werktag außer Haus unterwegs.

3,8 Wege absolviert eine mobile Person dabei pro Tag.

3,4 Wege pro Person am Tag sind es bezogen auf alle Personen am Tag.

2,0 Fahrräder gibt es pro Haushalt.

14,3 Prozent dieser Fahrräder haben einen Elektroantrieb.

1,0 Pkw gibt es pro Haushalt.

4,5 Prozent dieser Pkw haben einen Elektroantrieb.

21,9 Prozent der Haushalte haben keinen Pkw.

1,3 Personen sitzen pro Fahrt in einem Pkw.

5,4 Kilometer beträgt die mittlere Länge eines Weges.

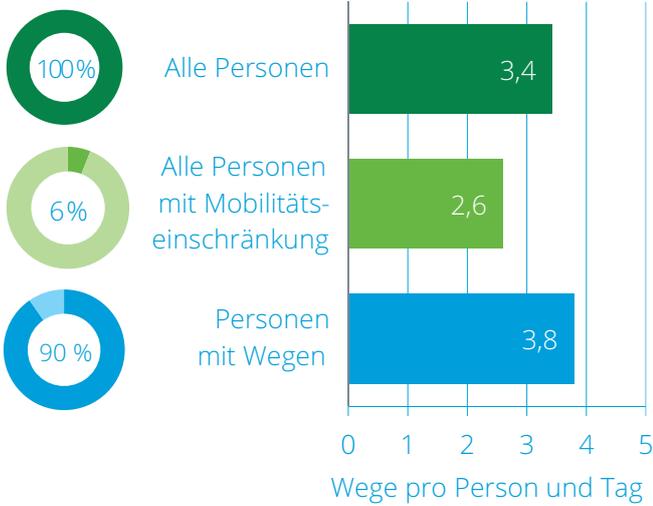
18,8 Minuten beträgt die mittlere Dauer eines Weges.

15,8 Prozent der Berufstätigen sind ganztägig im Homeoffice und haben an diesem Tag keine Arbeitswege.

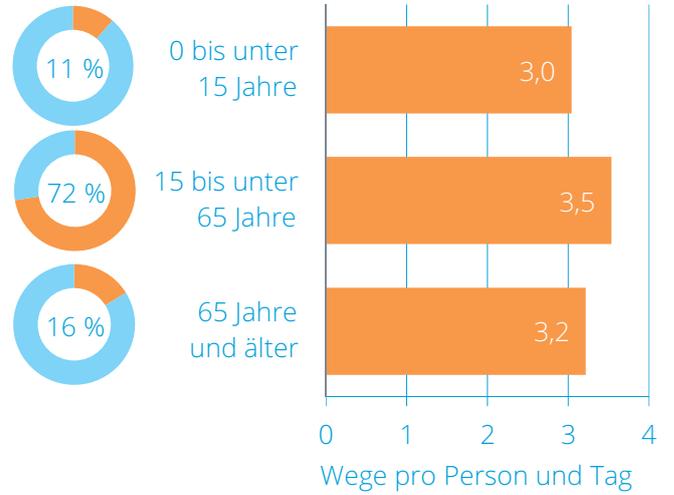
55,6 Prozent der Personen sind in einer Woche multimodal, also mit mehreren Verkehrsmitteln, unterwegs.

Mobilität der Personen

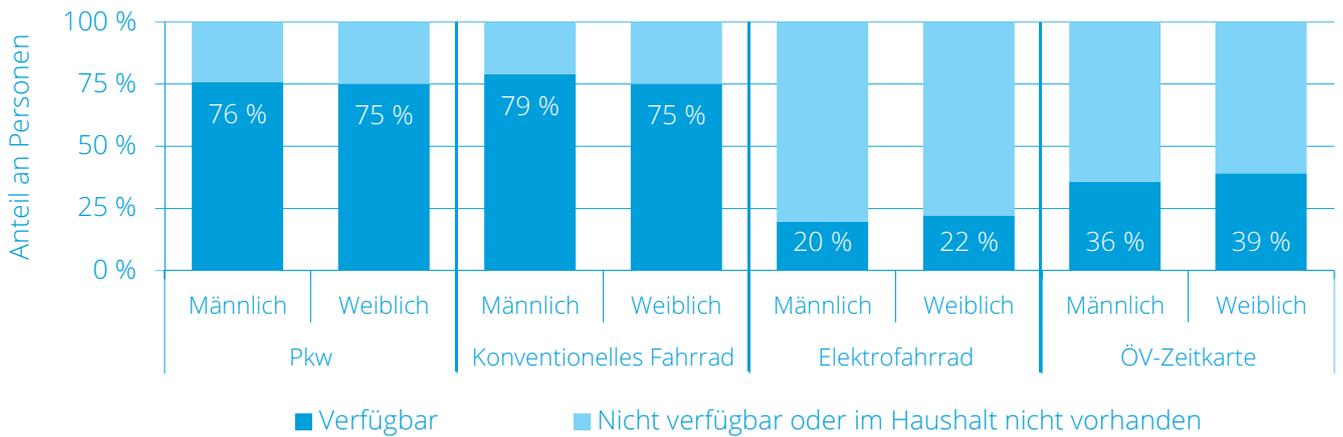
Wegehäufigkeit ausgewählter Personengruppen



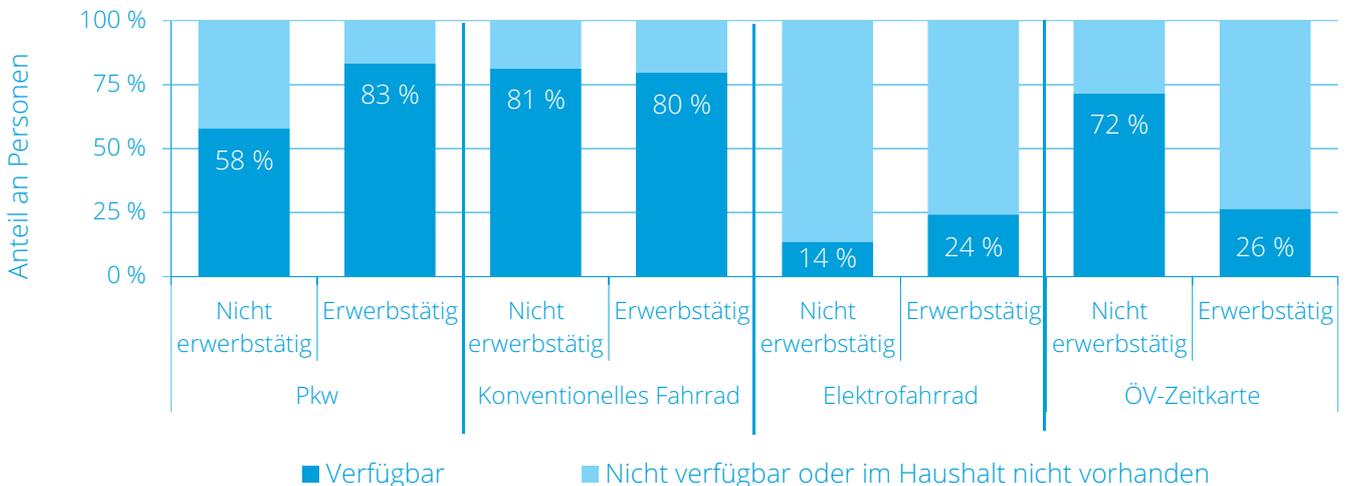
Wegehäufigkeit nach Alter



Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht



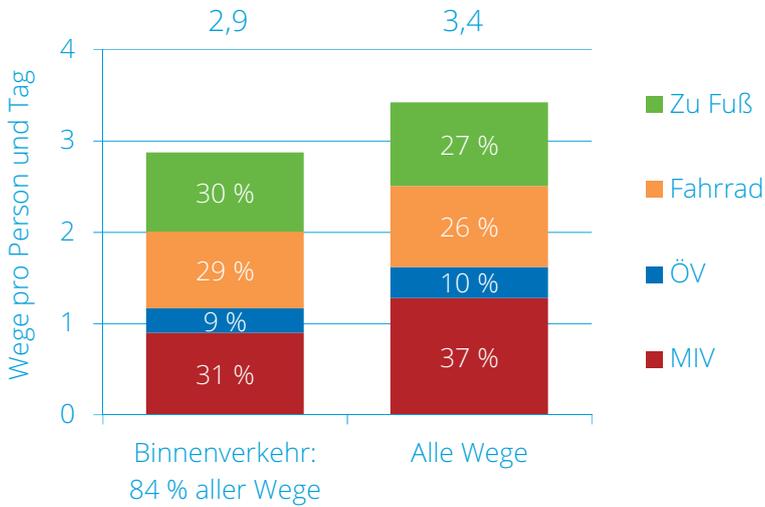
Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Erwerbstätigkeit der Altersgruppe 15 bis unter 65 Jahre



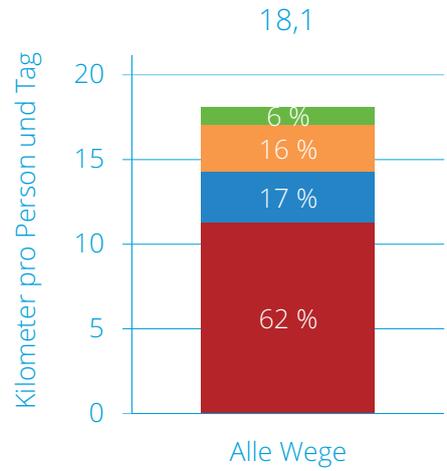
Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

Fokus Verkehrsmittelwahl

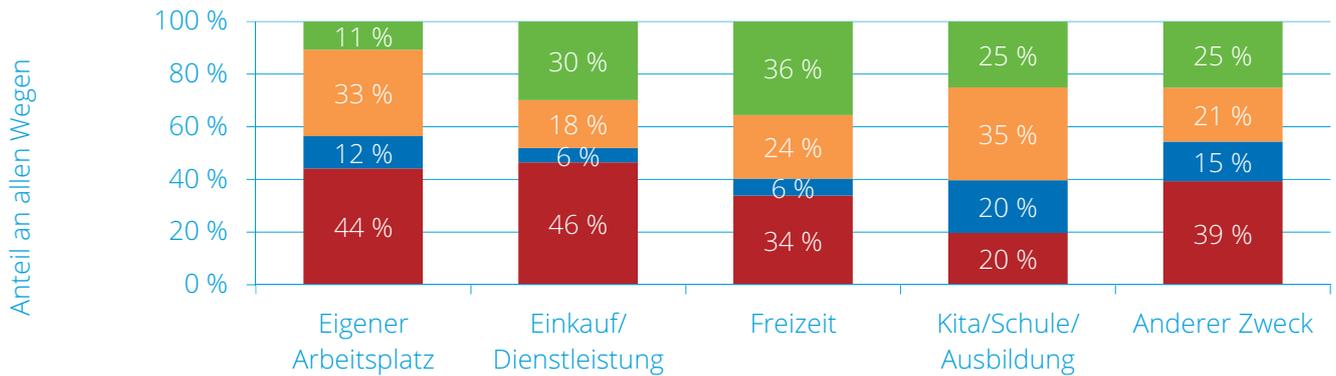
Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen



Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung



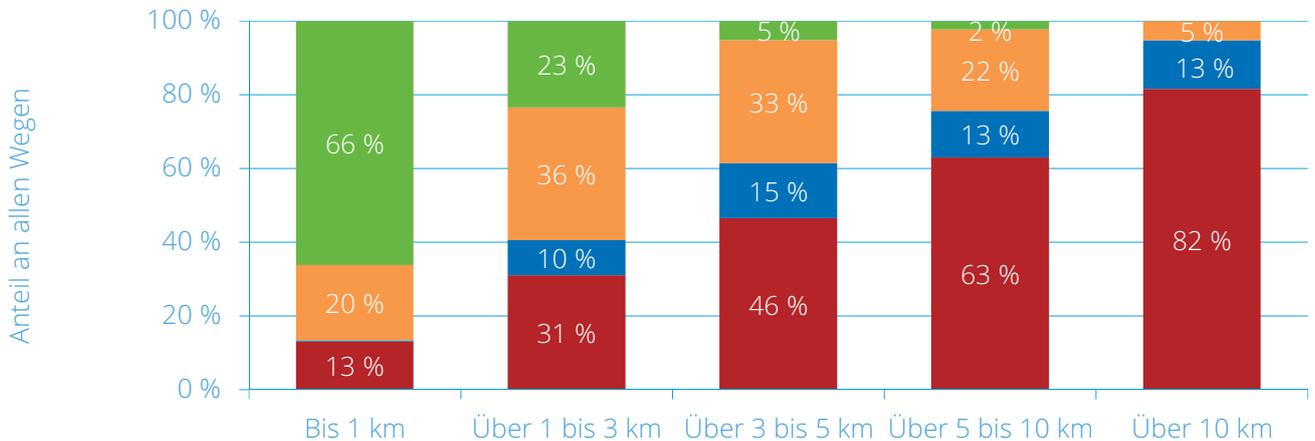
Verkehrsmittelwahl und Weglänge nach Wegzweck*



Weganteil Zweck	21 %	28 %	31 %	16 %	4 %
Mittlere Weglänge	10,0 km	3,2 km	4,7 km	3,3 km	10,4 km

*Hinweis: Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck der vorangegangenen Aktivität zugeordnet.

Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

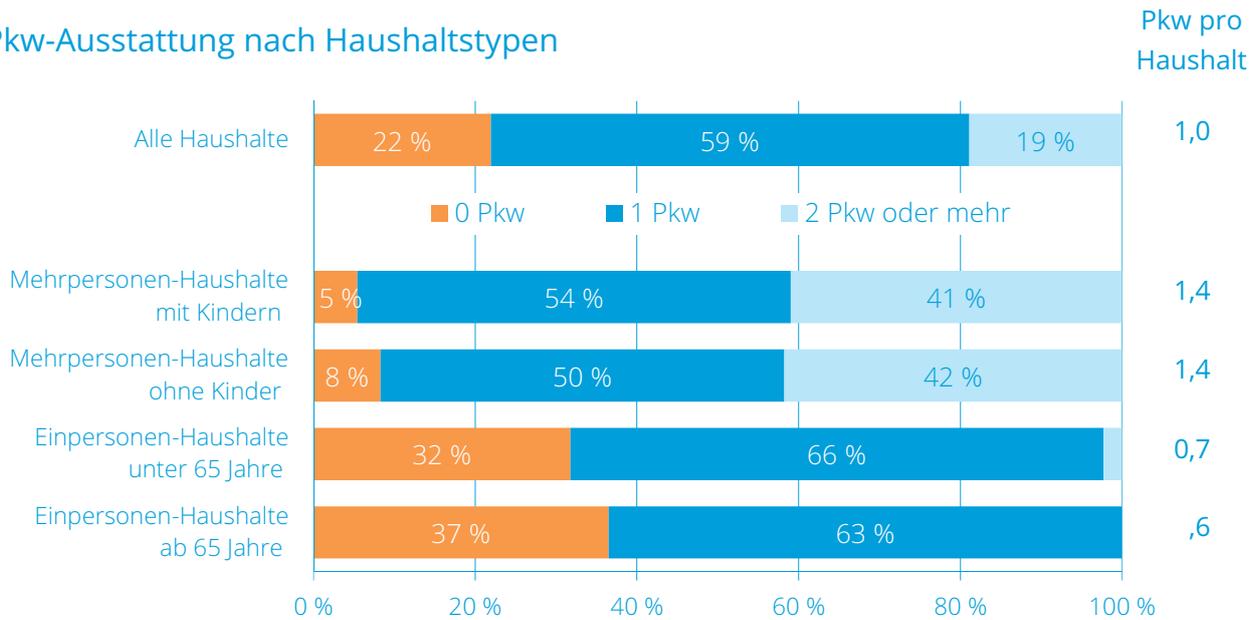


Weganteil Entfernung	27 %	33 %	17 %	15 %	8 %
----------------------	------	------	------	------	-----

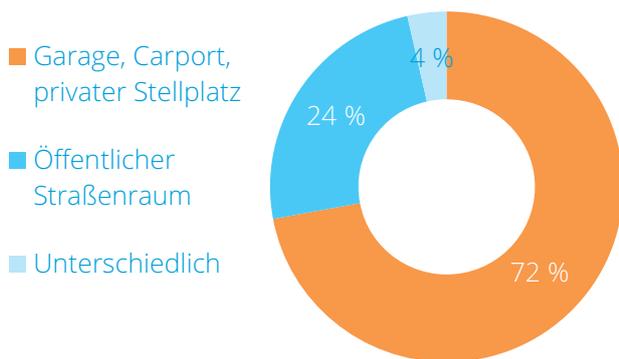
Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

Haushalt, Fahrzeug und Führerschein

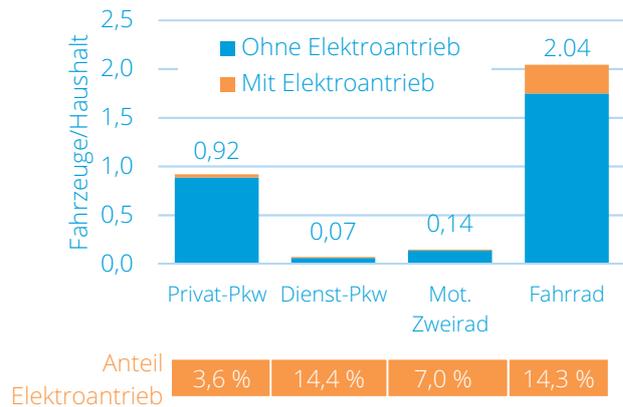
Pkw-Ausstattung nach Haushaltstypen



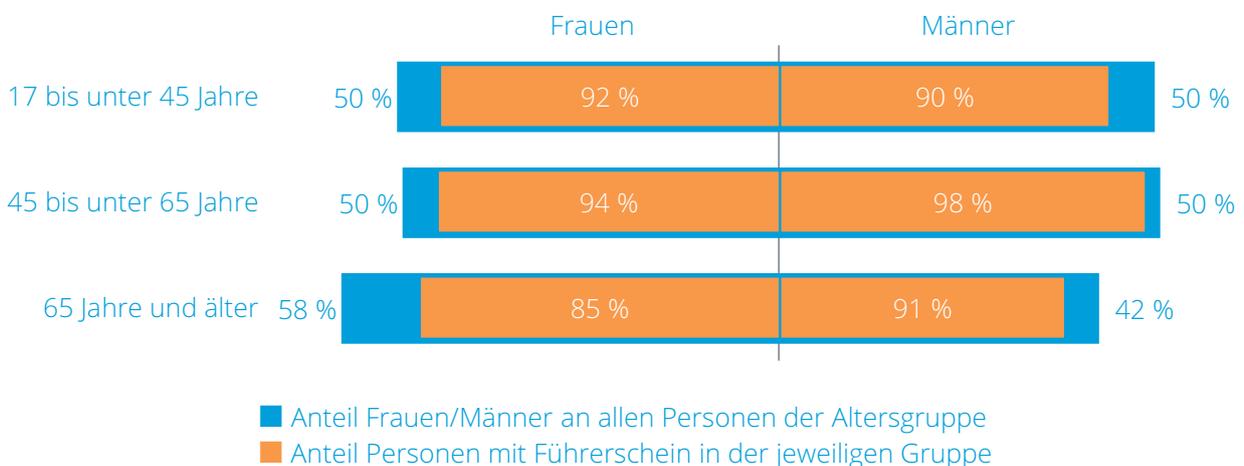
Üblicher Pkw-Stellplatz an der Wohnung



Fahrzeuge pro Haushalt und Anteil Elektroantrieb



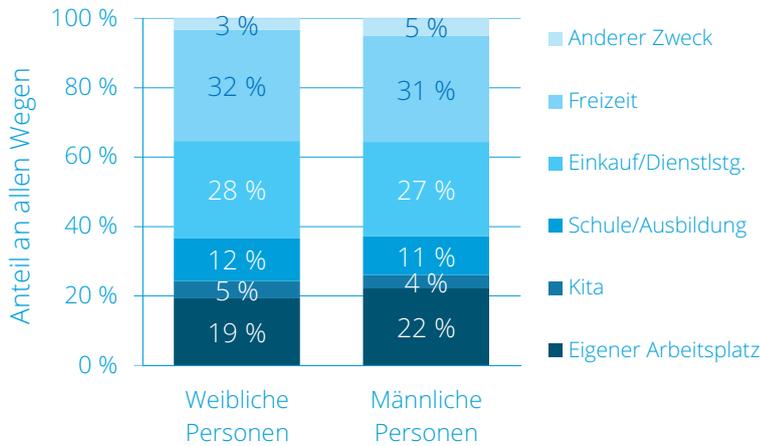
Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



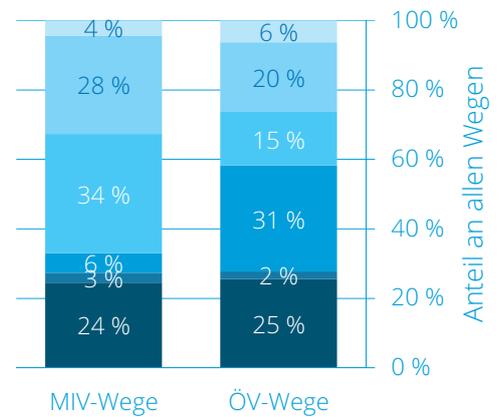
Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

Mobilität nach Zweck

Wege nach Zweck* und Geschlecht



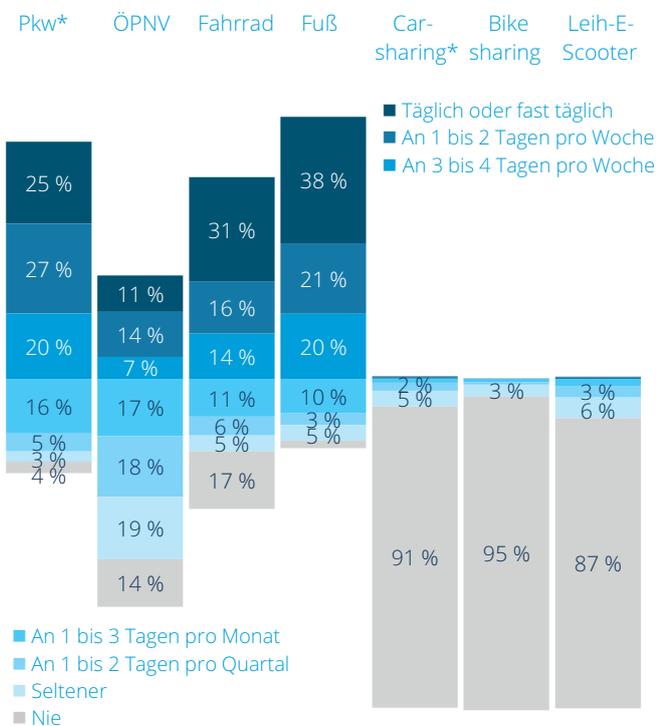
Wege nach Zweck* und Hauptverkehrsmittelgruppe



*Hinweis: Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck der vorangegangenen Aktivität zugeordnet.

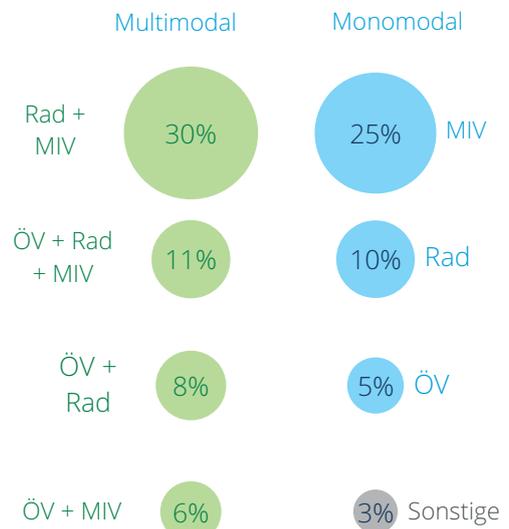
Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

Verkehrsmittelnutzung in den letzten 12 Monaten



* als Fahrer/-in oder Mitfahrer/-in

Anteile mono- und multimodaler Personengruppen*

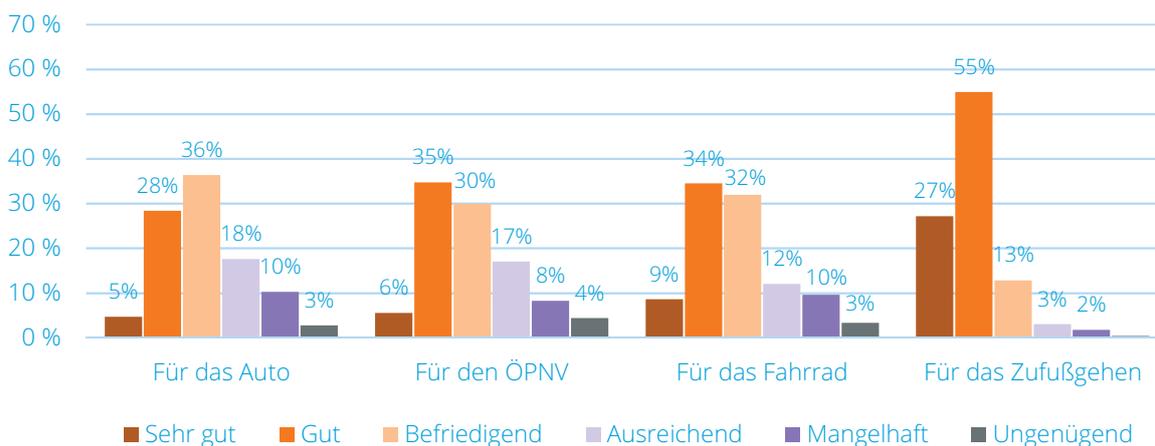


Bezugszeitraum: Eine Woche

Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

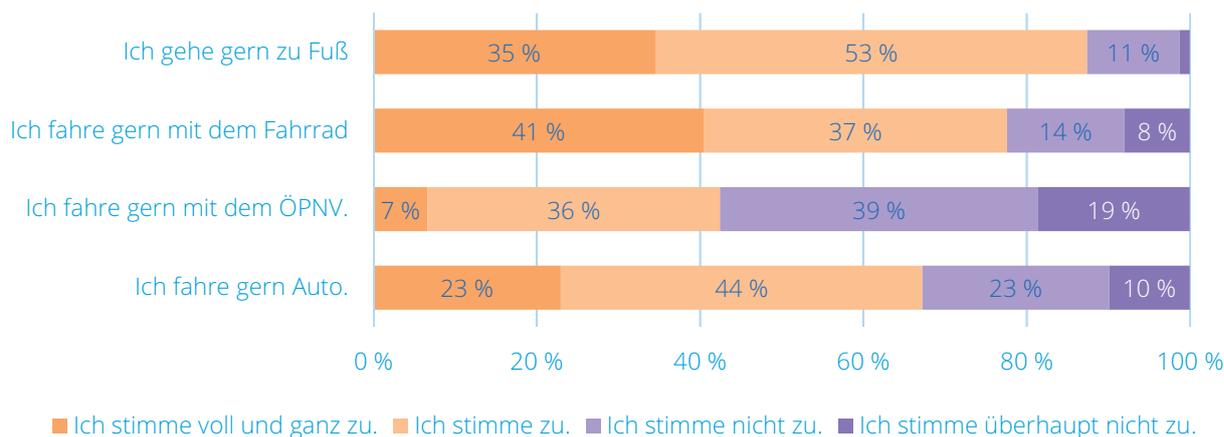
Wahrnehmung, Einstellung und Fahrkartenart

Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation vor Ort*



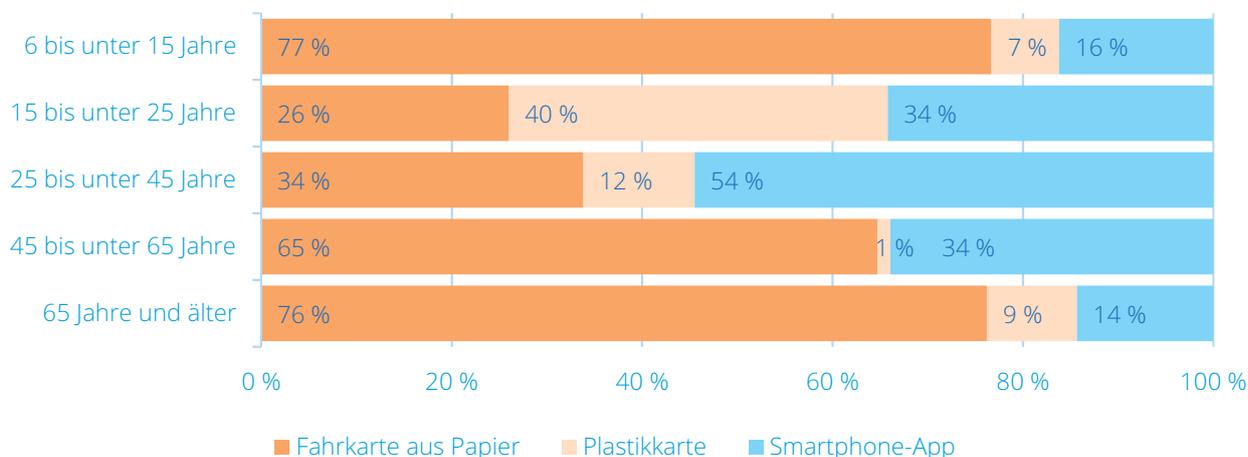
* Hinweis: Die Frage wurde an Personen ab 14 Jahren gestellt.

Einstellung zu Verkehrsmitteln im Alltag*



* Hinweis: Die Frage wurde an Personen ab 14 Jahren gestellt.

Art der normalerweise genutzten Fahrkarte nach Alter*



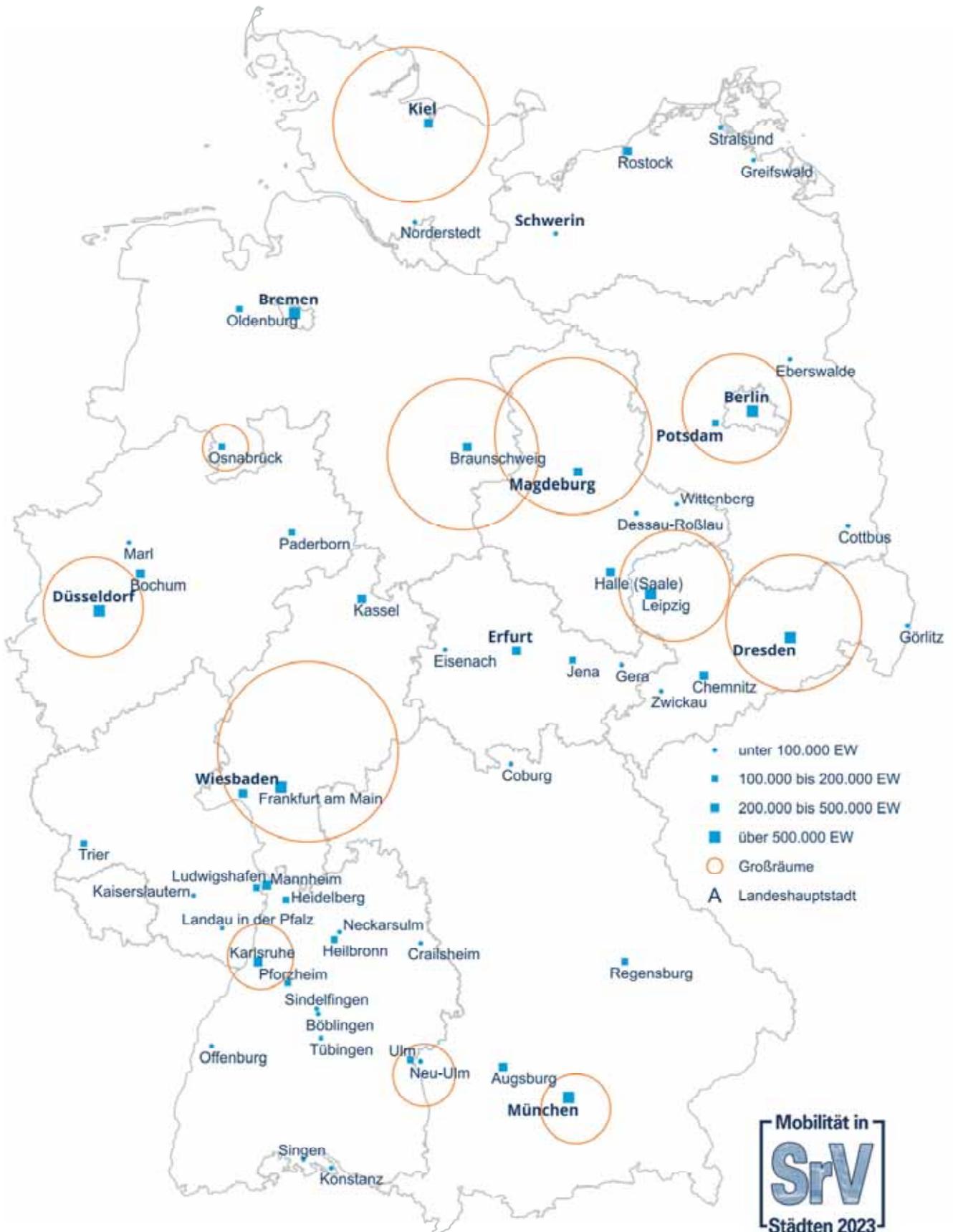
* Hinweis: Die Frage wurde an Personen ab 6 Jahren gestellt.

Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

Randbedingungen der Erhebung

Untersuchungsraum	134 Untersuchungsräume in 493 deutschen Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften
Abgrenzung des erhobenen Verkehrs	Einwohnerverkehr der Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz
Grundgesamtheit	Wohnbevölkerung des jeweiligen Untersuchungsraums
Grundlage für Stichprobenziehung	Einwohnermelderegister ohne Einschränkungen
Ziehungsverfahren	Geschichtete Zufallsauswahl
Befragte Personen	Alle Personen der ausgewählten Haushalte
Umfang der hier ausgewerteten Stichprobe	2.536 befragte Personen
Erfasste Wege	Alle Wege am Stichtag
Wegedefinition	Ein Zweck, mehrere Verkehrsmittel
Hauptverkehrsmittel eines Weges	Verkehrsmittelhierarchie auf Basis der entfernungsbezogenen Leistungsfähigkeit von Verkehrsmitteln
Stichtag	Mittlerer Werktag
Feldzeit	Haupterhebung: Februar 2023 bis Januar 2024 außerhalb von Ferien und Feiertagen
Methodik	Haushaltsbefragung auf Basis von Telefoninterviews und Onlinebefragungen, jeweils mit schriftlicher Ankündigung sowie telefonischen und schriftlichen Erinnerungsstufen
Gewichtung	Soziodemografisch nach Alter, Geschlecht, Haushaltsgröße, Teilraum und Quartal
Ergebnisse	Städte bzw. Landkreise oder Regionen, Stadtgruppen, Städtevergleich
Hinweis	Infolge geringer Fallzahlen wird bei der Differenzierung nach Geschlecht auf die Darstellung von Kennziffern für Personen mit diversem Geschlecht und Personen ohne Geschlechtseintrag verzichtet.
Weitere Ergebnisse und Berichte	https://tu-dresden.de/srv

Untersuchungsräume I



Untersuchungsräume II



Großraum Kiel



Ländlicher Raum im nördlichen Sachsen-Anhalt



Großraum Osnabrück



Großraum Braunschweig



Großraum Berlin-Brandenburg



Großraum Mittlerer Niederrhein



Großraum Leipzig



Großraum Dresden



Großraum Rhein-Main



Großraum Karlsruhe



Großraum Ulm/Neu-Ulm



Großraum München



Klimavorbehalt

Prüfung klimarelevanter Beschlussvorlagen der Stadt Regensburg

Gegenstand der Beschlussvorlage	Ergebnis der Mobilitätserhebung SrV 2023
Drucksachenummer	VO/25/21772/61
Für Prüfvorgang zuständiges Fachamt	Amt 61
Bearbeiter/-in	Frau Herrmann

Stufe 3: Ergebnisdarstellung in der Beschlussvorlage

(Dieses Dokument ist Bestandteil der Beschlussvorlage)

Bitte erläutern Sie kurz Ihre Ergebnisse von Stufe 1 (*Geben Sie an, ob der Beschluss Auswirkungen auf das Klima hat und fassen Sie kurz die positiven und negativen Auswirkungen zusammen oder die Begründung, warum keine Auswirkungen auftreten*)

Stufe 1: Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Mobilitätserhebung SrV 2023 dient der Aktualisierung von wichtigen Kennwerten des Stadtverkehrs, stellt für Regensburg eine gute Vergleichbarkeit zu andern Städten her und ermöglicht einen Langzeitvergleich in der Mobilitätsentwicklung. Damit stellen die Daten zum einen eine wichtige Grundlage für die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität dar und dienen zum anderen dem Monitoring und der Evaluation der Mobilitätsentwicklung anhand von Kennwerten und Indikatoren.

Stufe 2:

Erfüllt der Beschluss die im Leitbild vorgegebenen Ziele? ja nein teilweise
(Falls nein, beantworten Sie bitte die nächste Frage; falls ja, ist die Bearbeitung von Stufe 3 hiermit beendet)

Bitte begründen Sie, warum die Inhalte des Beschlusses von den im Leitbild Energie und Klima vorgegebenen Zielen abweichen: