

Verkehrsbefragung SrV 2013 – Städtevergleich

Regionalauswertung Sachsen – Sachsen-Anhalt – Thüringen

1. Verkehrsmittelanteile in den Thüringer Oberzentren in % (Modal split, auf Anzahl der Wege bezogen) und Min-Max-Vergleich

	Jahr	Fußgänger	Radfahrer	Öffentlicher Verkehr	Auto/ Kraftrad
Erfurt	2008	28,5	8,3	23,8	39,5
	2013	29,7	10,8	17,2	42,3
Jena	2008	39,3	10,3	16,2	34,2
	2013	38,2	8,9	18,6	34,3
Gera	2008	28,6	4,2	18,6	48,5
	2013	31,2	4,4	13,9	50,5
Minimum mitteldeutsche Oberzentren	2013	26,6 Magdeburg	1,8 Plauen	6,9 Dessau	34,3 Jena
Maximum mitteldeutsche Oberzentren	2013	38,2 Jena	17,3 Dessau	22,0 Dresden	60,0 Zwickau
Minimum aller Oberzentren *	2013	23,6 Bochum	1,8 Plauen	5,7 Neumünster	29,6 Berlin
Maximum aller Oberzentren *	2013	38,2 Jena	19,6 Osnabrück	26,9 Berlin	60,0 Zwickau
* mit verfügbaren Daten aus dieser Untersuchung					

2. Weitere Kenngrößen der Fahrradnutzung der Thüringer Oberzentren 2013 (Durchschnittswerte)

Stadt	Fahrräder (konventionell) je Haushalt	Pedelecs je Haushalt	Verkehrsleistung (Rad-km je Person und Tag)	Reisezeit je Weg mit dem Fahrrad in Minuten	Entfernung je Weg mit dem Fahrrad in km	Geschwindigkeit je Weg mit dem Fahrrad in km/h
Erfurt	1,45	0,01	1,1	16,2	2,9	10,7
Jena	1,33	0,03	1,1	16,8	3,3	11,7
Gera	1,27	0,01	0,5	17,3	3,0	10,4
Max. *	1,85 Ulm+Neu-Ulm	0,08 Osnabrück	2,4 Osnabrück	20,0 Dresden	4,0 Dresden	12,7 Bochum
* alle OZ aus Untersuchung						

Unter den großen Thüringer Städten gibt es also die schnellsten Radfahrer in Jena, die auch die weitesten Strecken zurück legen. Die langsamsten Radfahrer hat Gera, während man in Erfurt die kürzesten Strecken fährt. Der Bestand an „klassischen“ Fahrrädern ist je Haushalt in Erfurt am höchsten, während Pedelecs in Jena am meisten verbreitet sind. Allerdings haben auch dort nur 3% der Haushalte ein Pedelec.

Entwicklung der Verkehrsarten in der Region in 5 Thesen

(Basis: 10 Oberzentren der Region mit verfügbaren Daten für 2008 und 2013) *

1. Die Fußgänger sind auf dem Vormarsch – außer in Jena

In 9 der 10 Städte wurde mehr zu Fuß gegangen, am meisten in Dresden, Magdeburg und Dessau-Roßlau. Nur in Jena gab es eine leichte Abnahme auf hohem Niveau; Jena hat immer noch bundesweit den größten Fußverkehrs-Anteil aller untersuchten Oberzentren und den zweitgrößten aller überhaupt untersuchten Orte (Spitzenreiter: Bautzen).

2. Das Auto ist in den meisten Städten auf dem Rückzug

In 7 der 10 Städte nahm der Anteil des privaten Kfz-Verkehrs ab. Selbst in der Autostadt Zwickau gab es einen minimalen Rückgang, aber auf äußerst hohem Niveau. Die 0,1%-Steigerung in Jena lässt sich noch als Konstanz des Wertes ansehen. Deutliche Steigerungen gab es in Erfurt und Gera, leichte in Chemnitz.

3. Der Fahrradverkehr entwickelt sich uneinheitlich

In 4 der 10 Städte nahm der Radverkehrs-Anteil zu, in den anderen ab. Jena ist mit seinem Rückgang des Radverkehrs in guter Gesellschaft: Halle, Zwickau, Chemnitz, Dessau (die alte Rolle als ostdeutsche Fahrradhauptstadt ist wohl endgültig Geschichte), Dresden mit über 4% Rückgang (die Stadt ist an sich als radfreundlich bekannt). Kontrast dazu: starke Zunahme in Erfurt und Magdeburg, mäßige in Leipzig, minimale in Gera. Geras Nachbar-Oberzentrum Plauen (Daten liegen nur für 2013 vor) ist beim Radverkehr das Schlusslicht der gesamten Untersuchung.

Jedoch wurde in einer speziellen Berechnung für Chemnitz ein deutlicher Einfluss der stark unterschiedlichen Witterung 2008 und 2013 auf die Fahrradnutzung festgestellt – hätte über das Jahr 2013 ein gleich gutes „Radfahrwetter“ wie 2008 geherrscht, wäre der Radanteil gestiegen statt gesunken. Das erscheint auch für andere Städte plausibel; z.B. herrschte in Jena im Frühsommer 2013 ein längeres Hochwasser mit unbefahrenen Haupt-Radrouten durch die Oberaue, zuvor Frostwetter bis fast Mitte April.

4. Der Öffentliche Personenverkehr fährt meist im Rückwärtsgang

Mehr ÖPV-Nutzung (einschl. Eisenbahn) gab es nur in Jena (sehr deutliche Zunahme, die erste seit rund 30 Jahren), Halle und Dresden; regelrechte Abstürze in Erfurt, Gera und Magdeburg (jeweils um rund ein Viertel). In Zwickau, Dessau und Plauen liegt die ÖPV-Nutzung generell auf Minimalniveau (Anteil unter 10% trotz teurem Straßenbahnnetz).

5. Stark unterschiedliche Verkehrsentwicklung der Städte – trotz räumlicher Nähe und ähnlicher Struktur

Offenbar spielen z.B. demographische und Arbeitsmarkt-Effekte eine erhebliche Rolle. Und: Trends können sich schnell umkehren – Beispiel: das erstmals nach 3 Jahrzehnten registrierte gegenläufige „Umkippen“ der ÖPV- und Radverkehrs-Entwicklung in Jena (jedoch: Wittereinfluss?). Nach wie vor existiert der schon zur DDR-Zeit bekannte stark auto-orientierte Städtecluster Chemnitz – Zwickau – Gera mit minimalem Radanteil.

Zusatzauswertung: Geschwindigkeitsvergleich im Innerortsverkehr

In 6 der 10 Oberzentren der Region verbucht der Radverkehr Geschwindigkeitsvorteile gegenüber dem ÖPNV, am deutlichsten in Plauen, Jena, Leipzig und Magdeburg (eine Radfahrt mindestens 1 km/h schneller als eine ÖPNV-Fahrt). In Plauen ist der Unterschied mit 2,9 km/h gravierend, was aber hauptsächlich am sehr langsamen ÖPNV liegt. Jedoch gibt es in der gesamten Untersuchung keinen Ort, wo der Radverkehr im Durchschnitt schneller als der motorisierte Verkehr voran kommt.

Schlussfolgerungen – wie handeln?

Das Jenaer Ergebnis ist aus Sicht des Radverkehrs unbequem: reine Verschiebungen innerhalb des Umweltverbundes bei konstant niedrigem Kfz-Anteil. Es fällt in dieser Konstellation schwer, große Investitionen zugunsten des Radverkehrs (die an sich erwünscht sind) zu begründen. In Erfurt und Gera könnte die MIV-Zunahme als Druckmittel für Radverkehrsmaßnahmen herhalten, aber in EF nimmt der Radverkehr ohnehin stark zu.

Das dieser Auswertung zugrunde liegende Tabellenwerk ist im WWW zu finden unter:
http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/2013/SrV2013_Ergebnisse

* In Plauen gab es 2008 keine Erhebung. Für Chemnitz liegen 2013 nur Grobdaten aus einer städtischen Auswertung vor, da die Daten für den allgemeinen Städtevergleich gesperrt waren.