

Stadt Chemnitz · Dezernat 6 · 09106 Chemnitz

Stadtrat der Stadt Chemnitz  
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Stadtrat  
Herrn Thomas Lehmann

Dienstgebäude Annaberger Straße 89  
09120 Chemnitz

Datum 04.12.2015  
Unser Zeichen 61.40.02/66.6  
Durchwahl 6660  
Auskunft erteilt Dirk Bräuer  
Zimmer  
Ihr Zeichen  
Ihr Schreiben vom 17.11.2015  
E-Mail dirk.brauer@stadt-chemnitz.de

### **Anfrage von Stadtratsmitgliedern: RA-537/2015** **Modal Split**

Sehr geehrter Herr Lehmann,

vielen Dank für Ihre Anfrage.

#### **1. Wie stellt sich die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modal Split: MIV, ÖPNV, Fußgänger, Radverkehr) im Jahr 2013 für das Stadtgebiet Chemnitz dar?**

Die Stadt Chemnitz hat sich 2013 erneut am Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV“ der TU Dresden beteiligt. Die vollständigen Ergebnisse haben wir auf der städtischen Webseite eingestellt. Ziel der Untersuchung ist die Ermittlung mobilitätsrelevanter Kennziffern zur Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Unter anderem werden hier die von Ihnen angefragten relativen Verkehrsmittelanteile (sog. „Modal Split“) abgeleitet.

Im Jahr 2013 stellen sich diese wie folgt dar: zu Fuß 28%, Rad 4%, ÖPNV 12%, Motorisierter Individualverkehr (MiV) 56%.

Diese Anteile beziehen sich auf Wege der Einwohner am Wohnort an einem mittleren Werktag. In der nebenstehenden Grafik sind die Werte den Ergebnissen aus 2008 gegenüber gestellt. Die TU Dresden weist hier revidierte Werte aus, die aus Veränderungen im Untersuchungsdesign im Jahr 2013 resultieren. Sie führten dazu, dass mehr bislang unerwähnt gebliebene Wege, vor allem zu Fuß und mit dem Pkw („unreported trips“) und mehr miteinander verknüpfte Aktivitäten erfasst wurden als in den vergangenen Jahrzehnten.

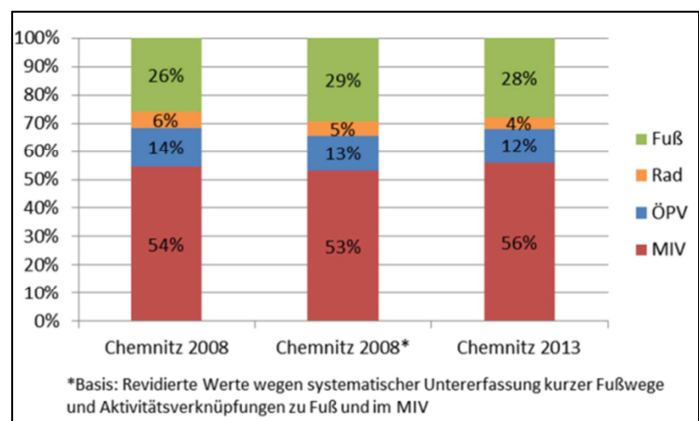
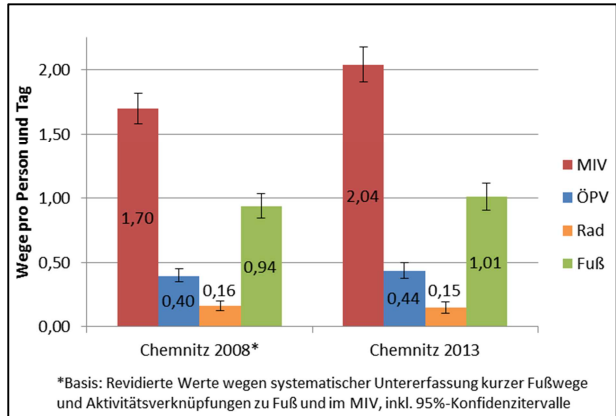


Abbildung 1: Modal Split (Quelle: TU Dresden)

Hierdurch hat sich die erhobene Wegehäufigkeit deutlich erhöht: Für Chemnitz ergibt sich eine Steigerung des spezifischen Verkehrsaufkommens von 2,9 auf 3,6 erfasste Wege pro Person und Tag. Das setzt der Vergleichbarkeit der Ergebnisse aus 2013 gegenüber den Vorjahren Grenzen.

## 2. Falls es zu signifikanten Veränderungen gegenüber 2008 kam, wie begründen sich diese?

Erkennbare Veränderungen von 2008 auf 2013 sind vor allem in der absoluten Zahl der Wege mit dem Pkw zu verzeichnen. Die absolute Wegeanzahl ist viel aussagekräftiger, als beispielsweise der „Modal Split“ mit Darstellung lediglich der relativen Verkehrsmittelanteile. Beim Aufkommen nach Verkehrsmitteln in absoluten Zahlen zeigt sich ein Anstieg im MiV von 1,70 auf 2,04 erfasste Wege pro Person und Tag. Gestiegen ist auch die absolute Zahl der erfassten täglichen Wege zu Fuß. Dagegen bleibt die Wegehäufigkeit für den ÖPNV und das Fahrrad weitgehend stabil.



Diese Verschiebungen lassen sich zum einen auf die Veränderungen im Untersuchungsdesign und damit die gestiegene Zahl der erfassten Wege zurückführen. Die Verkehrswissenschaftler der TU Dresden um Prof. Ahrens weisen in diesem Zusammenhang aber vor allem auf ein überproportionales Wachstum autoaffiner Randbedingungen in Chemnitz hin. Dazu zählt in erste Linie die weitere Erhöhung der Verfügbarkeit über einen eigenen Pkw in den Haushalten. Der Anteil von Haushalten ohne eigenen Pkw ist von 27% im Jahr 2008 auf 22% im Jahr 2013 gesunken.

Abbildung 2: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmitteln; absolute Zahl der Wege (Quelle: TU Dresden)

Die Verfügbarkeit über einen Pkw im Haushalt (Besitz und Vorhandensein Führerschein) ist eine entscheidende Größe bei der Verkehrsmittelwahl: Wer über ein Auto verfügt, nutzt es. Das spiegelt sich im Aufkommen der verschiedenen Verkehrsarten wieder. Verstärkend kommen hier soziodemografische Entwicklungen zum Tragen, die vor allem dadurch gekennzeichnet sind, dass der Anteil der über 65-Jährigen erheblich gewachsen ist und genau diese Personengruppe eine deutlich gestiegene Pkw-Verfügbarkeit und damit auch eine verstärkte Pkw-Nutzung aufweist. Dagegen ist die Pkw-Verfügbarkeit bei jungen Erwachsenen weiter zurückgegangen, gleichzeitig aber auch ihr Anteil an der Chemnitzer Gesamtbevölkerung. Damit, so eine Kernaussage der TU Dresden, bietet der Zuwachs im MiV wenig Spielraum für relatives Wachstum im Umweltverbund.

Letztlich zeigen Sonderauswertungen der TU Dresden, dass die Verkehrsmittelwahl im ersten Halbjahr 2013 sehr stark von „fahrradunfreundlichem“ Wetter geprägt war. Der Radverkehr in Chemnitz zeigte sich hier wesentlich witterungsempfindlicher, als von uns bislang angenommen.

## 3. Falls es nicht zu einem Zuwachs des Radverkehrsanteils kam, welche Maßnahmen ergreift die SVC um die Radverkehrskonzept angestrebte Verdopplung auf 12% zu erreichen?

Die Ergebnisse des Forschungsprojekts „Mobilität in Städten – SrV“ bestätigen den systemischen Handlungsansatz der vom Stadtrat im Jahr 2013 beschlossenen Radverkehrskonzeption. Die Stadtverwaltung setzt die beschlossenen Maßnahmen schrittweise um. In welchem Umfang und in welchem zeitlichen Rahmen dies möglich sein wird, hängt maßgeblich davon ab, wie viele finanzielle Mittel in der Haushaltplanung der Stadt Chemnitz hierfür bereitgestellt werden können.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Stötzer  
Bürgermeister