HALLE Die Stadt

Anfrage

TOP	33
Nummer:	III/2002/02345
Datum:	30.04.2002
TOP	32
Wiedervorlage:	
Aktz.:	
Bezug-Nr.:	
Abteilung/Amt/Fraktion:	PDS
	Heft, Uwe

Beratungsfolge	Termin	Status	Zustimmung	Veränderung	Ablehnung
Stadtrat	**22.05.2002**	**öffentlich vorberatend**			
Stadtrat	**19.06.2002**	**öffentlich beschließend**			

Betreff: Anfrage des Stadtrates Uwe Heft, PDS - zum Mobilitätsverhalten der Einwohner der Stadt Halle (Saale)

1. Welche Erkenntnisse hat die Stadt Halle (Saale) (Stand 2001) zum durchschnittlichen Mobilitätsverhalten der Einwohner der Stadt Halle (Saale)?

Dabei berücksichtigend:

a) Quell-/Zielverkehr zwischen den Stadtteilen der Stadt Halle (Saale)
b) Verkehrsmittelwahl
c) Durchschnitts-Aktivitäten/Person/d und dabei aufgewandte Durchschnitts-Dauer
d) zurückgelegte Entfernung/Person/d im Vergleich der Jahre 1991, 1996 und 2001

2. Wieviel Prozent der BewohnerInnen der Stadt Halle (Saale) benutzen täglich mindestens einmal den ÖPNV?
3. Welche Altersgruppen sind am stärksten auf den ÖPNV in der Stadt Hall (Saale) angewiesen?
4. Welche Erkenntnisse hat die Stadt Halle (Saale) zur Zufriedenheit ihrer BewohnerInnen mit dem ÖPNV im Vergleich der Jahre 1991, 1994, 2000 und 2001?
5. Welche Erkenntnisse hat die Stadt Halle (Saale) bezüglich der Wünsche ihrer Einwohner zur weiteren Gestaltung des ÖPNV in der Stadt Halle (Saale), insbesondere bezüglich

a) weiterer Verbesserungen im ÖPNV?
b) Bereitstellung weiterer finanzieller Mittel für den ÖPNV?
c) Einsparungen im ÖPNV zugunsten des MIV?
d) der Sorgfalt des Stadtrates im Umgang mit dem ÖPNV der Stadt Halle (Saale)?

gez. Uwe Heft
Stadtrat

Dezernat II
Planen und Bauen

Halle, 08.05.2002

Beantwortung der Anfrage des Stadtrates Uwe Heft, PDS – zum Mobilitätsverhalten der Einwohner der Stadt Halle (Saale)
Vorlage-Nr.: III/2002/02345

1. Das System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) der TU Dresden ermittelt seit 1972 wichtige Mobilitätskennziffern des Stadtverkehrs. Grundlage für die Beantwortung der Frage ist der siebente und damit aktuellste Befragungsduröchgang des SrV im Jahr 1998. Um Aussagen zu aktuellen Trends der Mobilitätsentwicklung machen zu können, werden hier außerdem noch die Ergebnisse der Erhebung aus dem Jahr 1994 hinzugezogen.

a) Etwa 90 % aller Wege entfallen auf den Binnenverkehr, ca. 10 % sind dem Quell-Zielverkehr zuzuordnen, und nur ein sehr geringer Anteil entfällt auf den Außenverkehr. Der Vergleich zu 1994 zeigt eine relative Konstanz, wobei der Binnenverkehr zu Gunsten des Quell-Zielverkehrs leicht abnimmt.

   Sortiert man die räumliche Verteilung des Verkehrs zusätzlich nach dem Zweck, ist festzustellen, dass Wege für Freizeit (15,8 %) und Einkäufe (19,6 %) im Binnenverkehr leicht ansteigen, während für diesen Zweck die Wege im Ziel- und Quellverkehr entsprechend abnehmen.

   Durch die Ansiedlung größerer Einkaufszentren und Freizeiteinrichtungen nimmt offenbar die Tendenz an, für diese Zwecke das Stadtgebiet zu verlassen.
   Für Arbeits- und Ausbildungswege wird dagegen häufiger das Stadtgebiet verlassen. Hier macht sich die zunehmende Ansiedlung von Gewerbeflächen im Umland und die sich verschlechternde Arbeitsmarktsituation im Stadtgebiet bemerkbar.

b) Die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) zeigt einen weiteren, wenn auch abgeschwächten Anstieg des PKW-Verkehrs auf 36,4 % (von 35.3 %), während die Fußanteile von 32,0 % auf 30,8 %, die Fahrradanteile von 9,8 % auf 9,1 % sinken und die Strab-Anteile (14,8 %) und die S- und Regionalbahnanteile(2,6 %) weitgehend konstant bleiben bzw. leicht ansteigen (Bus von 5,2 % auf 6,0 %).

c) Die Mobilitätsrate stieg im Zeitraum von 2,96 auf 3,15 Wege pro Tag an, wobei der Anstieg bei den PKW-Wegen überproportional ausfiel. Die Zahl der Fuß-, Fahrrad- und ÖPNV-Wege erhöhte sich nur geringfügig. Während sich die Mobilitätsrate der mobilsten Altersgruppe (18 - 25-Jährige) von 4,11 auf 3,60 deutlich verringert hat, ist diejenige der 35 - 45-Jährigen von 3,18 auf 3,53 und die der über 65-Jährigen von 2,28 auf 2,43 stärker angestiegen als in den übrigen Altersgruppen.

   Insgesamt kann bei der Anzahl der Wege aber von einer relativen Konstanz im Zeitverlauf ausgegangen werden. Auch die für die zurückgelegten Wege aufgewendete Zeit bleibt weitgehend konstant. Sie umfaßt durchschnittlich 25 Minuten je Weg (1994: 24 Minuten; 1991: 20 Minuten). Lediglich die für einen S-Bahn- bzw. Regionalbahnwegverwendete Zeit steigt von 33 auf 42 Minuten deutlich an.

d) Während die zurückgelegten Entfernungen je Weg mit dem PKW (von 13,5 auf 18,5 km) und der S-Bahn (von 7,8 auf 12,6 km) deutlich ansteigen, bleiben sie für die anderen Verkehrsmittel weitgehend konstant. Insgesamt ist ein Anstieg von 6,7 auf 9,2 km je Weg zu verzeichnen (1991: 5,4 km).

Entsprechend der beobachtbaren Konstanz von Reisezeit und Mobilität auf der einen Seite

und steigenden Entfernungen andererseits mußte die Reisegeschwindigkeit deutlich ansteigen (1991: 16,2 km/h; 1994: 17,0 km/h, 1998: 21,9 km/h).
Daraus ist eine deutlich verbesserte Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr im Stadtgebiet ablesbar.

2. Insgesamt nutzen ca. 23,4 % der HallenserInnen täglich ein öffentliches Verkehrsmittel.

3. Der Motorisierungsgrad PKW für die Stadt Halle erreicht mit 399 PKW/1000 Ew. (2000) einen schon relativ hohen Wert, der weiter leicht ansteigt.

   Die SrV-Erhebungsdaten weisen keine Motorisierungskennziffer nach Alter aus. Erfahrungsgemäß ist die PKW-Verfügbarkeit bzw. PKW-Mitfahr-Verfügbarkeit in den Altersgruppen der unter 18-Jährigen und der über 65-Jährigen vergleichsweise niedrig. Diese Altersgruppen nutzen dann auch häufiger den ÖPNV und sind damit stärker auf den ÖPNV angewiesen als andere Altersgruppen.

   Die Frage der subjektiven bzw. objektiven Abhänigkeit vom ÖPNV wird vom SrV-System ebenfalls nicht beantwortet. Die Kennziffer der subjektiven ÖPNV-Abhängigkeit wäre eine wichtige Planungsgröße, weil sie jenseits aller objektivierbaren Mobilitätsverhaltens-parameter (z.B. Rad- bzw. PKW-Verfügbarkeit, Entfernung der Zielorte) die tatsächliche und planungsrelevante Wahlfreiheit hinsichtlich der ÖPNV-Nutzung widerspiegelt.

4. Die ÖPNV-Kundenzufriedenheit wird nicht im Rahmen der SrV-Erhebung erfaßt. Aussagen hierzu werden von der Halleschen Verkehrs AG ermittelt,. Nach Sichtung und Auswertung dieser Informationen seitens der Stadtverwaltung werden wir Ihnen Aussagen hierzu nachreichen.

5. Falls sich im Rahmen der HAVAG-Erhebung Aussagen zu diesem Fragenkomplex ableiten lassen, werden wir Ihnen hierzu ebenfalls Informationen nachreichen.

Rainer Tepasse
Beigeordneter für
Planen und Bauen

Geschäftsbereich II
Planen und Bauen

Halle, 6. Juni 2002

Beantwortung der Anfrage des Stadtrates Uwe Heft, PDS – zum Mobilitätsverhalten der Einwohner der Stadt Halle (Saale)
Vorlage-Nr.: III/2002/02345

Fragen 1 - 3:

Die Beantwortung der Fragen 1 - 3 zur Stadtratsanfrage III/2002/02345 vom 08.05.2002 basiert auf den Erhebungsergebnissen des Systems repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) der Technischen Universität Dresden.

Socialdata - Erhebungen nach dem KONTIV (= kontinuierliche Erhebung des Mobilitätsverhaltens) - Erhebungsdesign werden nicht im Auftrag der Stadt Halle durchgeführt. Ergebnisse aus dieser Erhebung können aufgrund der abweichenden Erhebungsmethode nicht ohne weiteres mit den SrV-Ergebnissen von 1991, 1994 und 1998 verglichen werden. Aktuelle Daten zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Halle sind im Nachgang an die 2003 geplante SrV-Erhebung zu erwarten.

Frage 4:

Die folgenden Aussagen basieren auf den Ergebnissen der im Auftrag der HAVAG seit Anfang der 90er Jahre von Socialdata durchgeführten Erhebungen zum Mobilitätsverhalten nach dem KONTIV-Design. Danach waren über zwei Drittel der Einwohner der Stadt Halle 2001 mit dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zufrieden, 16% sind unschlüssig und ebenso viele sind unzufrieden. Der Grad der Zufriedenheit mit dem ÖPNV ist in den 90er Jahren kontinuierlich angestiegen, und zwar von 29% (1991) auf 68% (2001). Dem gegenüber sank der Anteil der Unzufriedenen von 54% (1991) auf 16% (2001). 41% der BürgerInnen der Stadt Halle waren 2001 der Meinung, dass sich der ÖPNV in den letzten Jahren verbessert hat, 39% stellten keine Veränderungen fest und 25% registrierten eine Verschlechterung. In den nächsten 4 Jahren rechnen 33% mit einem unveränderten Angebot und 13% mit einem schlechteren Angebot. Die Bewertung der HAVAG fiel 2001 bei 73% der Befragten positiv und bei 27% negativ aus, was einer Durchschnittsschulnote von 3,0 entspricht. Diese Beurteilung ist im Zeitverlauf relativ konstant.

Frage 5:

a) Nach ihren Wünschen/Erwartungen an den ÖPNV befragt, gaben 2001 78% an, sie wünschten sich weitere Verbesserungen im ÖPNV, 6% lehnten dies ab. Im Zeitvergleich bleibt diese Einschätzung relativ konstant.

b) Für die Bereitstellung von mehr finanziellen Mitteln für den ÖPNV plädierten 2001 61% der Befragten, nur 12% lehnten dies ab. Die Erwartungshaltung nach mehr finanziellen Mitteln ist allerdings im Zeitverlauf gesunken.

c) Einsparungen beim ÖPNV zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wurden von 52% der Befragten abgelehnt und von 33% begrüßt. Auch hier bleibt die ablehnende Haltung gegenüber einer Verschiebung zugunsten des MIV im Zeitverlauf weitgehend konstant.

d) Das Engagement der Politik in der Stadt Halle zugunsten des ÖPNV sollte nach Meinung von 61% der Befragten intensiviert werden, 6% lehnten diese Forderung ab.

Rainer Tepasse
Beigeordneter für
Planen und Bauen