



Mobilität in Städten – SrV* 2018 Haushaltsbefragung Stadt Trier

Information im DAIV am 29.09.2020

*SrV = System repräsentativer Verkehrsbefragungen

An aerial photograph of a city, likely Bonn, Germany, showing a dense urban area with a river in the foreground. A semi-transparent white box is overlaid on the city, containing the text "Ziel und Methodik" in red. The background shows rolling green hills and a cloudy sky.

Ziel und Methodik

Haushaltsbefragung SrV 2018

- SrV = „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“
- unter Federführung der TU Dresden
- Teil des Forschungsprojektes „Mobilität in den Städten“
- läuft seit 1972 i. d. R. alle fünf Jahre in zahlreichen deutschen Städten
- 2018 erstmalige Teilnahme der Stadt Trier
- künftig soll alle fünf Jahre eine Teilnahme erfolgen
(ggf. ab 2023 zusammen mit dem Landkreis Trier-Saarburg)
- im Mittelpunkt der Haushaltsbefragung steht die alltägliche Mobilität der Trierer Bevölkerung
- Projekt liefert wichtige Erkenntnisse und Grunddaten für die örtliche und regionale Verkehrsplanung

Beteiligte beim SrV 2018 (rund 120 deutsche Städte und Gemeinden)

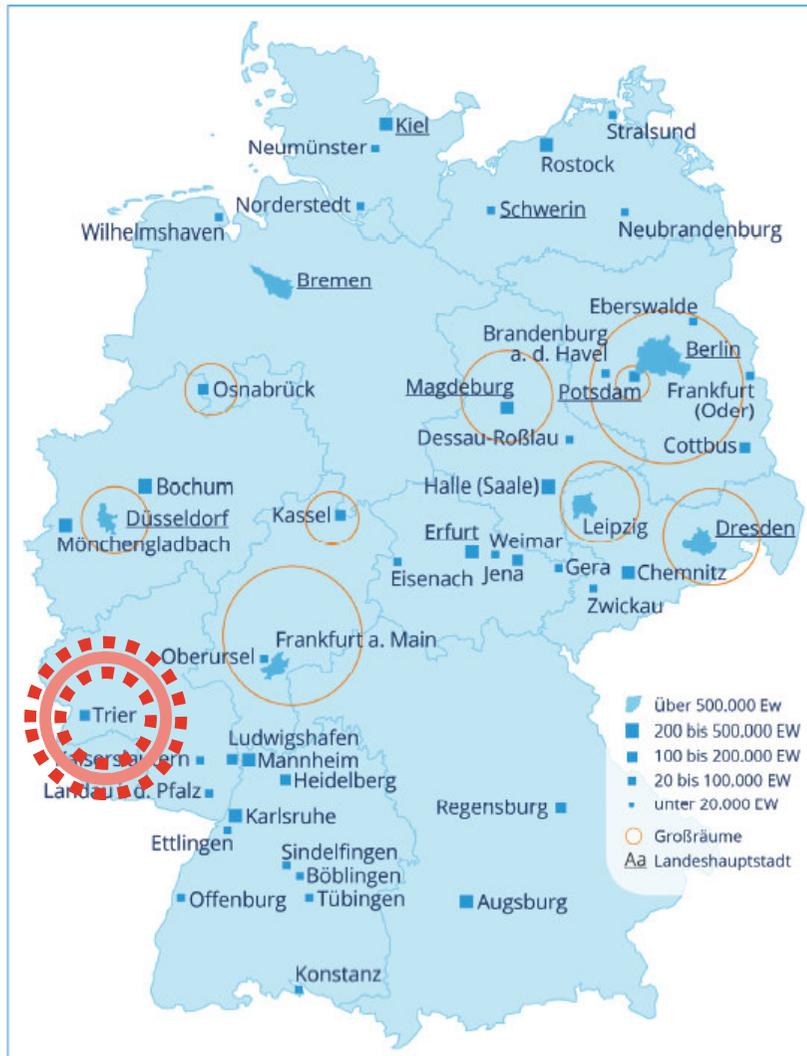


Abbildung 1-2: Untersuchungsräume des SrV 2018 (1)

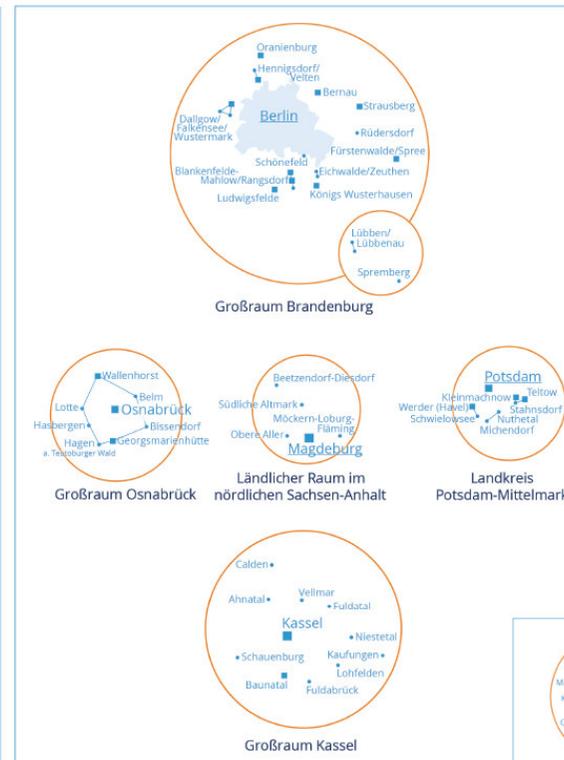


Abbildung 1-3: Untersuchungsräume des SrV 2018 (2)

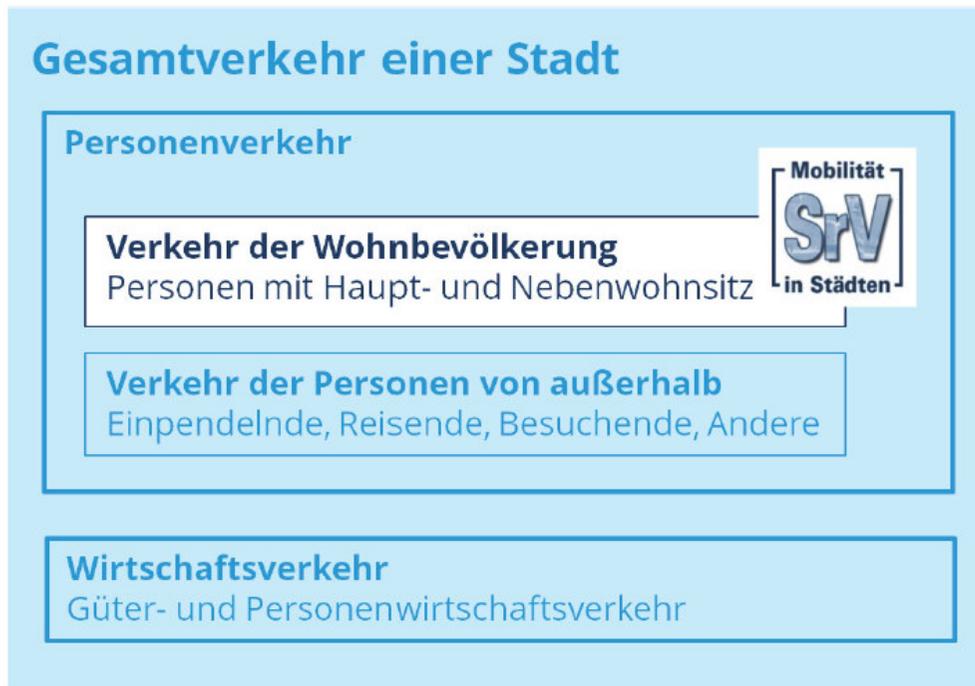


Abbildung 1-4: Untersuchungsräume des SrV 2018 (3)

Methodik des SrV 2018

- Erfassung der alltäglichen Mobilität der Trierer Bevölkerung
- Befragung der Bürger aus allen Bevölkerungsschichten der Stadt Trier
- Wegeinformationen zu Ziel, Dauer, Länge, Verkehrsmittel und Zweck
- Anonyme Stichtagsbefragung von Februar 2018 bis Januar 2019 außerhalb von Ferien und Feiertagen
(Teilnahme: 42 % telefonisch, 58 % online)
- zufällige, statistisch gesicherte Personenstichprobe
(Einwohnerregister Amt 12; Stichprobenziehung Amt 15)
- 2.022 befragte Personen aus 900 Haushalten
- Inhalt der Befragung nach folgenden Befragungsmerkmalen:
 - Haushalt und die im Haushalt vorhandenen Fahrzeuge
 - Daten der im jeweiligen Haushalt lebenden Personen
 - Wege der Haushaltsangehörigen am jeweiligen Stichtag

Abgrenzung + räumliche Verkehrsarten



Güterverkehr, Einpendler, Reisende und Touristen werden nicht erfasst

Abbildung 2-1: Abgrenzung des zu erhebenden Verkehrs

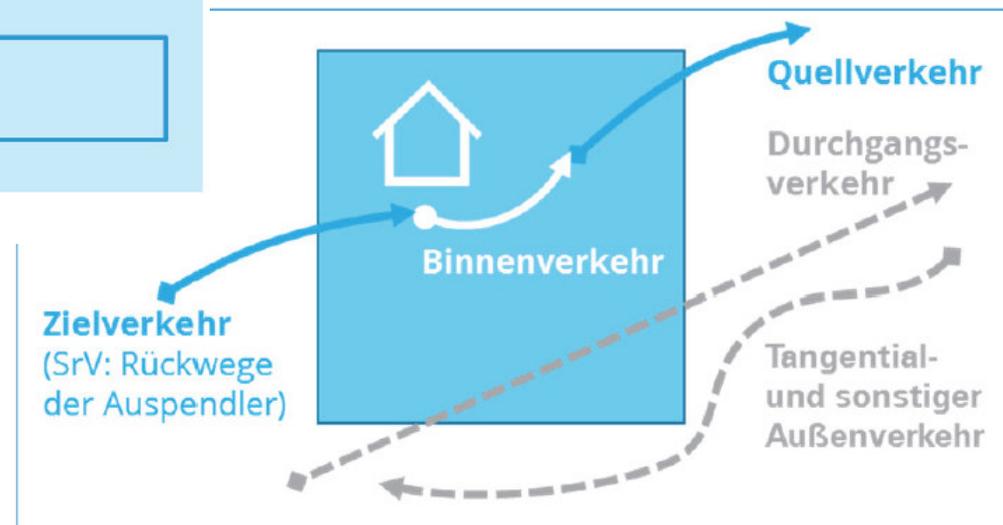
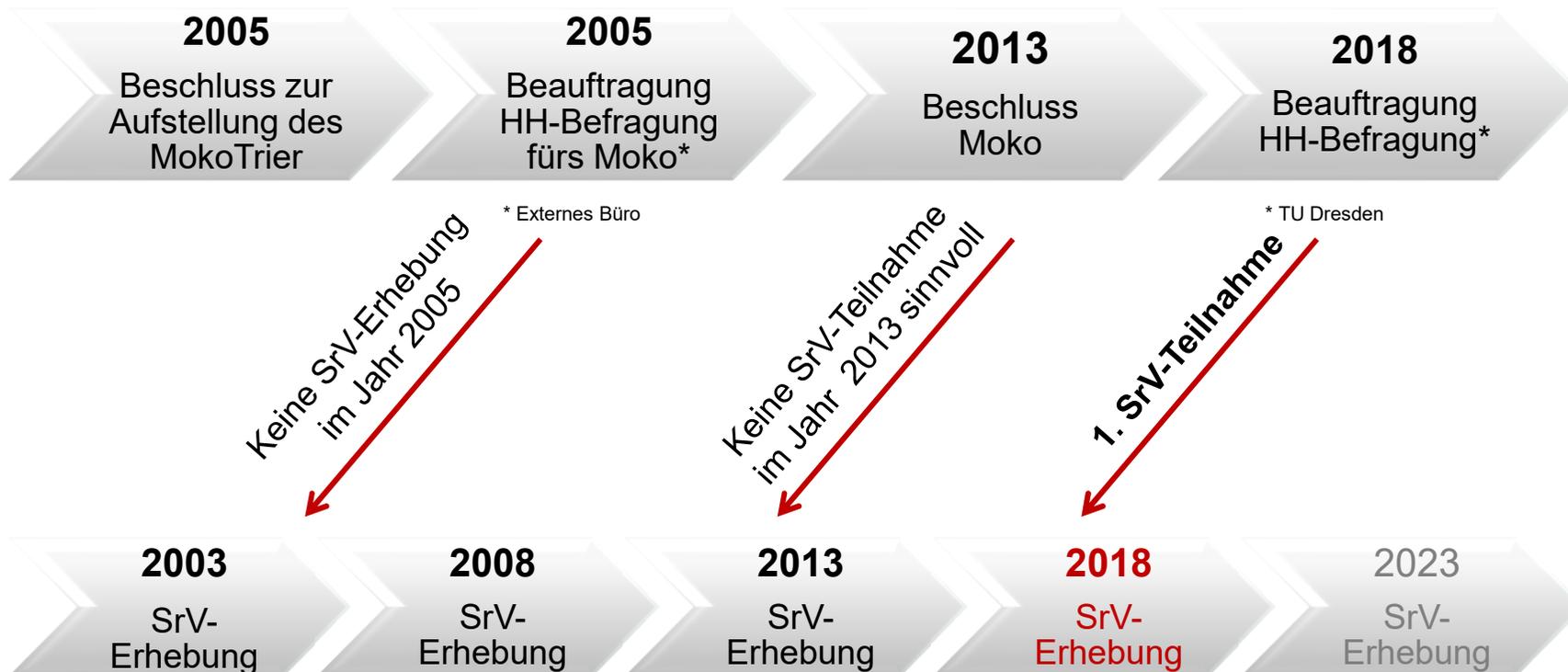


Abbildung 2-2: Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf ein Untersuchungsgebiet

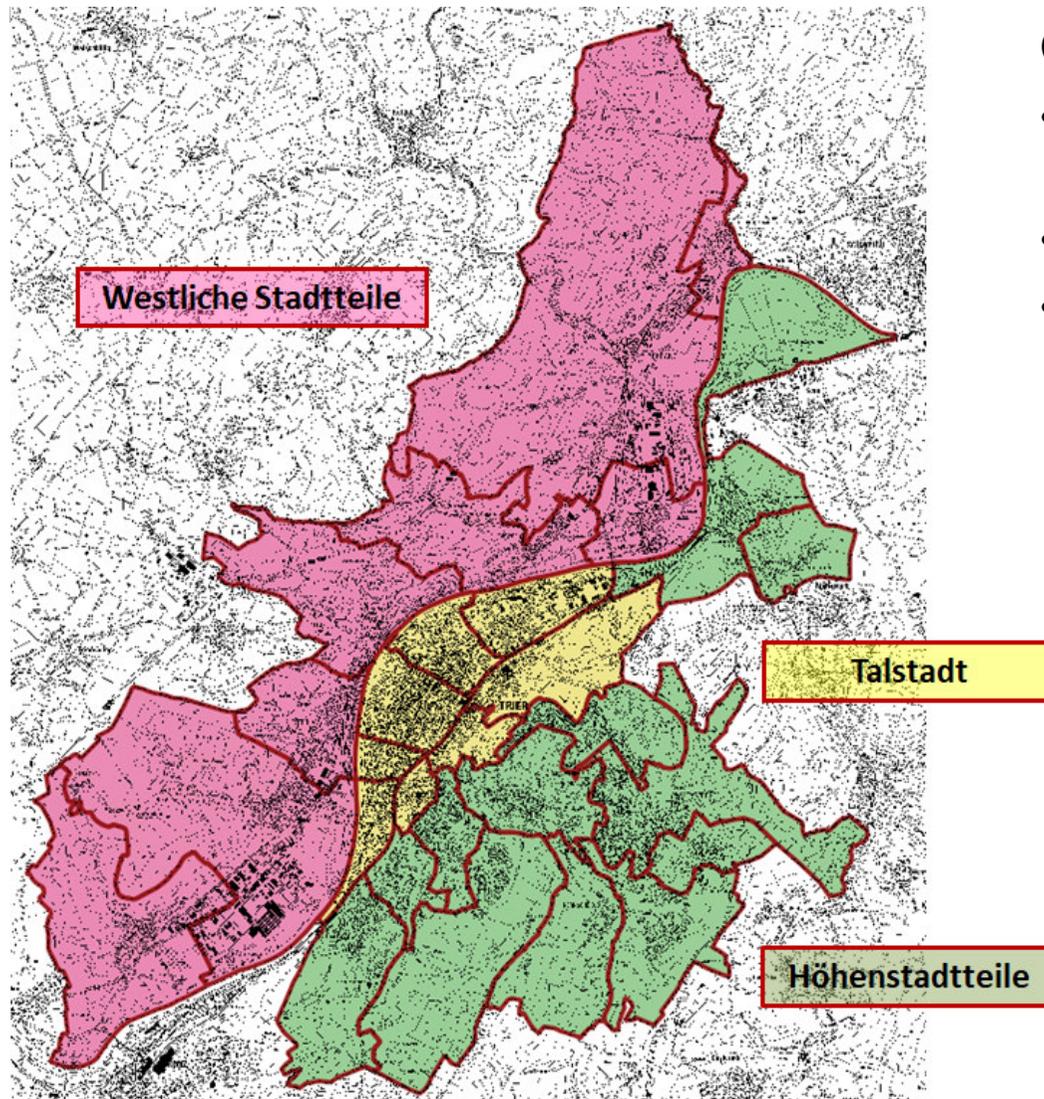
Haushaltsbefragungen in Trier (2005 ↔ 2018)

Ausgangssituation 2005: Neuaufstellung des Mobilitätskonzepts Trier 2025 (Moko)



- SrV-Erhebungen haben sich inzwischen zum Quasi-Standard entwickelt.
- Die Erhebungsmethodik des SrV ist passfähig zu „Mobilität in Deutschland“ (MiD).

Untersuchungsräume in Trier



Gesamtstadt aufgeteilt in

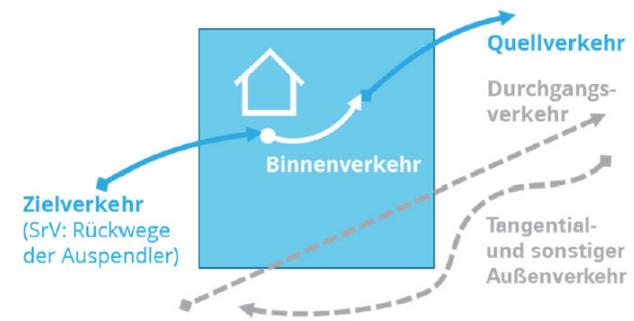
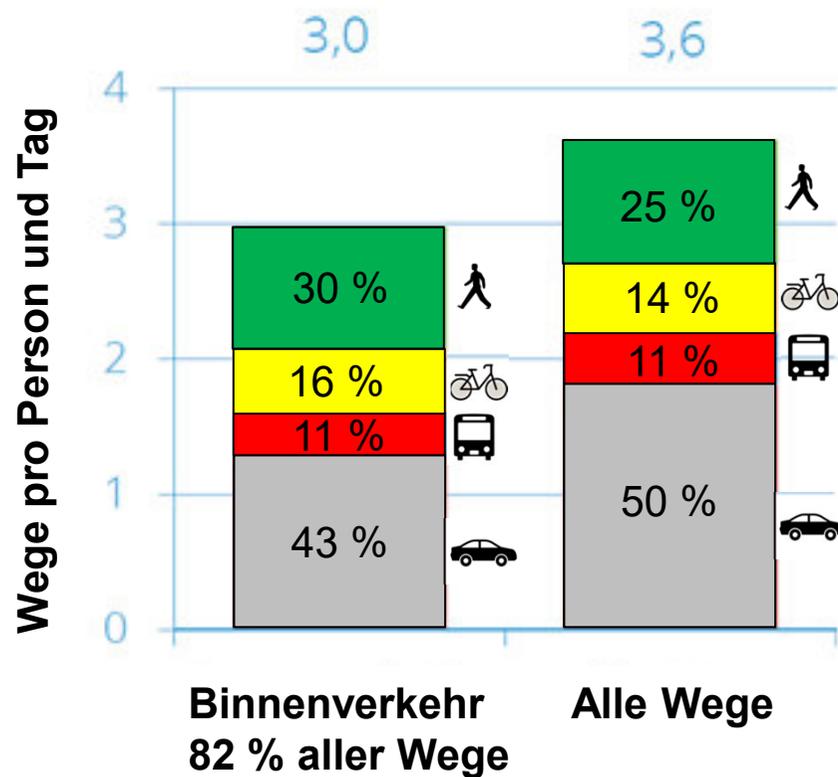
- Westliche Stadtteile
(Mosel als natürliche Grenze)
- Talstadt
- Höhenstadtteile

An aerial photograph of Trier, Germany, showing the city built on a hillside overlooking the Moselle river. The image features a semi-transparent white rectangular box in the center containing the title text. The background shows a dense urban area with various buildings, green spaces, and a prominent church spire. In the distance, rolling hills and a wind farm are visible under a cloudy sky.

**Ergebnisse
SrV Trier 2018**

Modal Split – Haushaltsbefragung „SrV 2018“

Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen



Binnenverkehr

In der Grafik die weiß dargestellten Wege

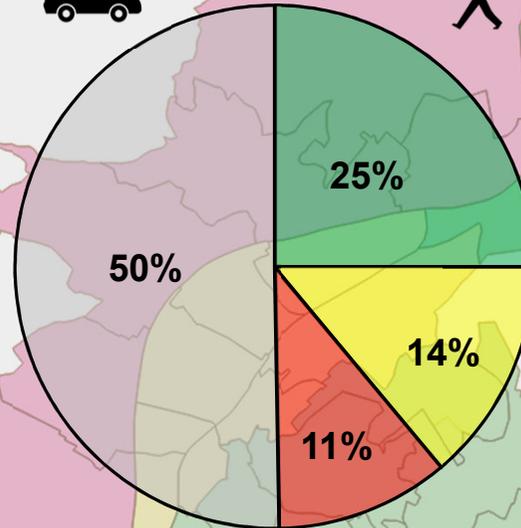
Alle Wege

In der Grafik die weiß und blau dargestellten Wege

Modal Split

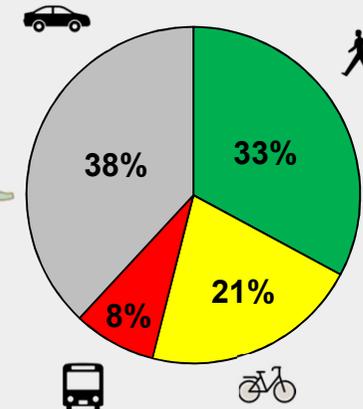
Gesamtstadt

Wegehäufigkeit 3,6 p. P. u. Tag



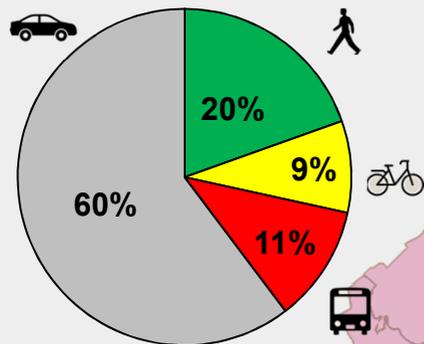
Talstadt

Wegehäufigkeit 3,6 p. P. u. Tag



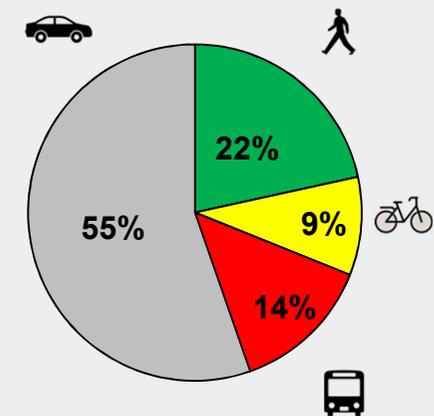
westliche Stadtteile

Wegehäufigkeit 3,5 p. P. u. Tag

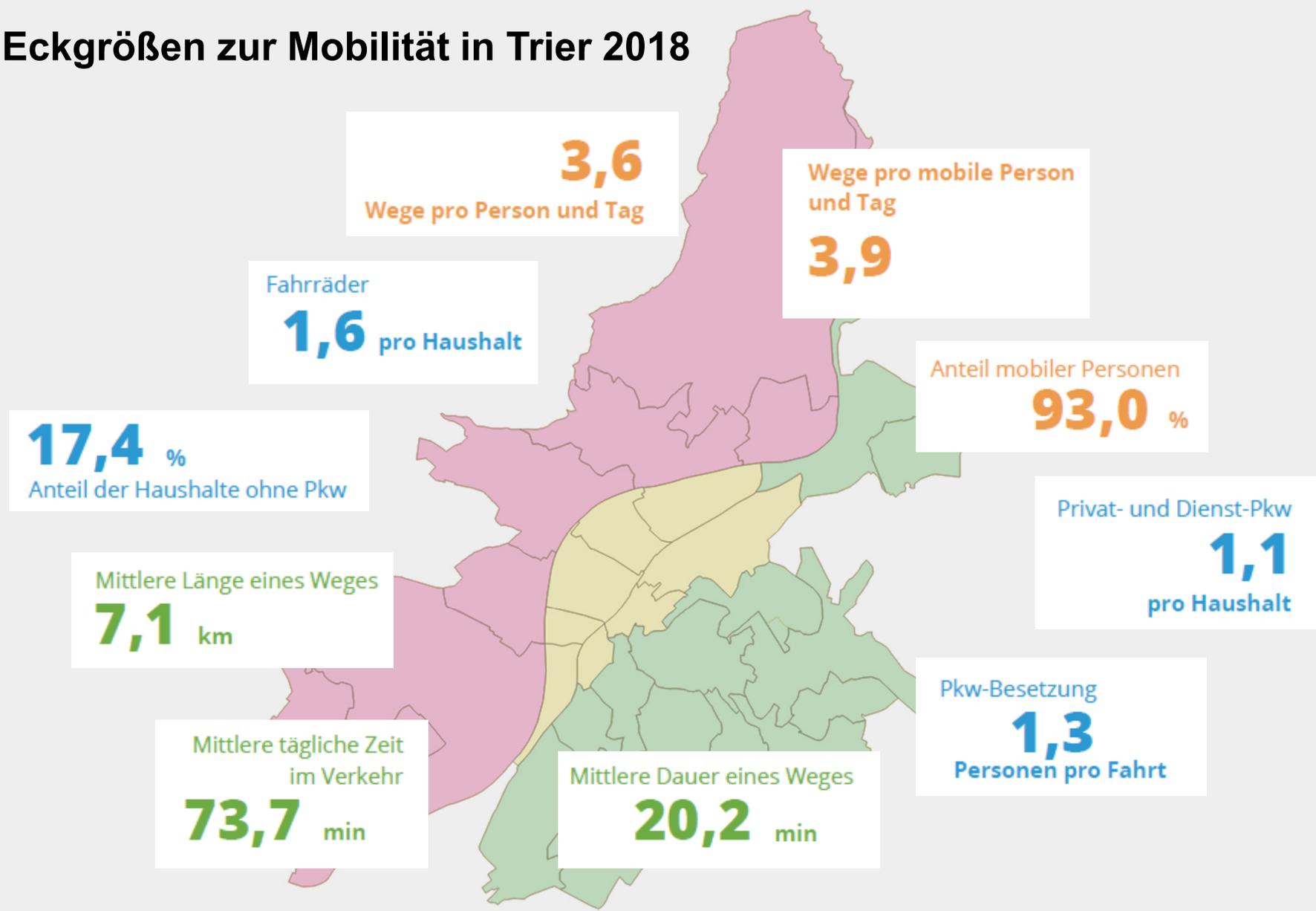


Höhenstadtteile

Wegehäufigkeit 3,7 p. P. u. Tag



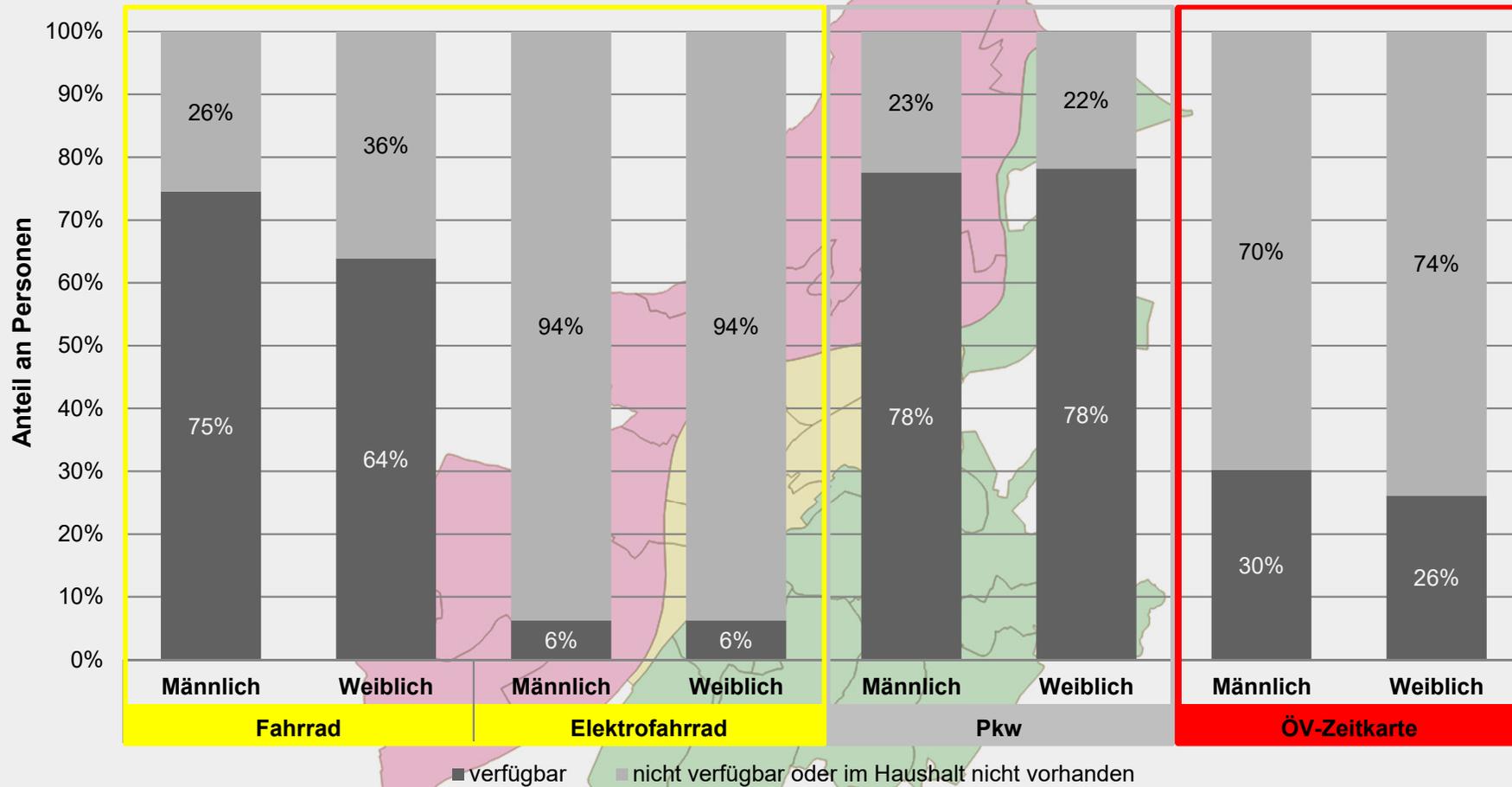
Eckgrößen zur Mobilität in Trier 2018



Verkehrsmittelverfügbarkeit

Gesamtstadt

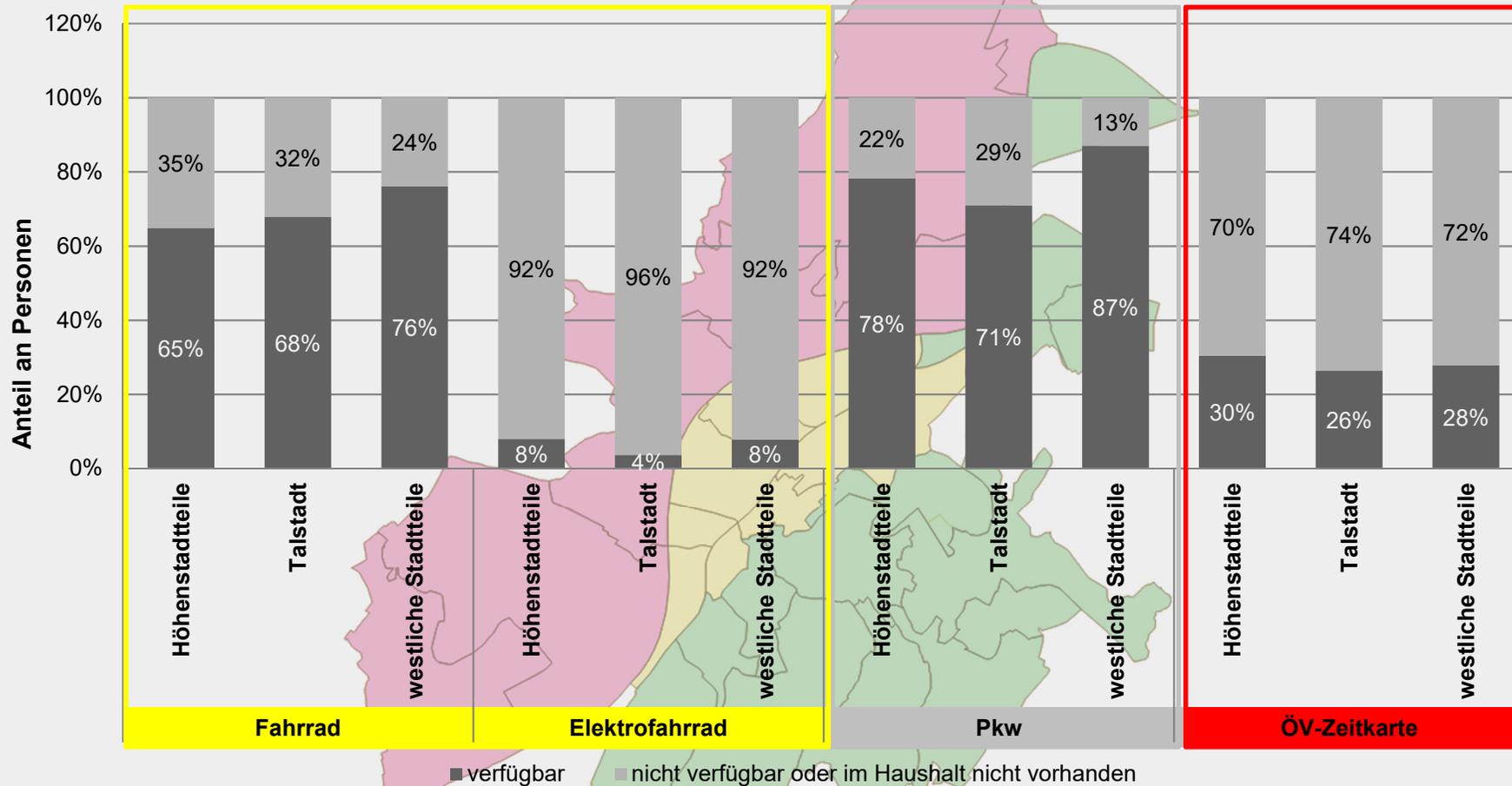
Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht



Verkehrsmittelverfügbarkeit

Stadtteile

Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte am Stichtag



Pkw-Besitz

Gesamtstadt

1,02 Privat-Pkw je HH (+ 0,06 Dienst-Pkw)

17 % der Haushalte ohne Pkw

61 % der Haushalte mit einen Pkw

22 % der Haushalte mit zwei o. mehr Pkw

Talstadt

0,83 Privat-Pkw je HH (+ 0,06 Dienst-Pkw)

26 % der Haushalte ohne Pkw

61 % der Haushalte mit einen Pkw

13 % der Haushalte mit zwei o. mehr Pkw

westliche Stadtteile

1,20 Privat-Pkw je HH (+ 0,07 Dienst-Pkw)

5 % der Haushalte ohne Pkw

67 % der Haushalte mit einen Pkw

28 % der Haushalte mit zwei o. mehr Pkw

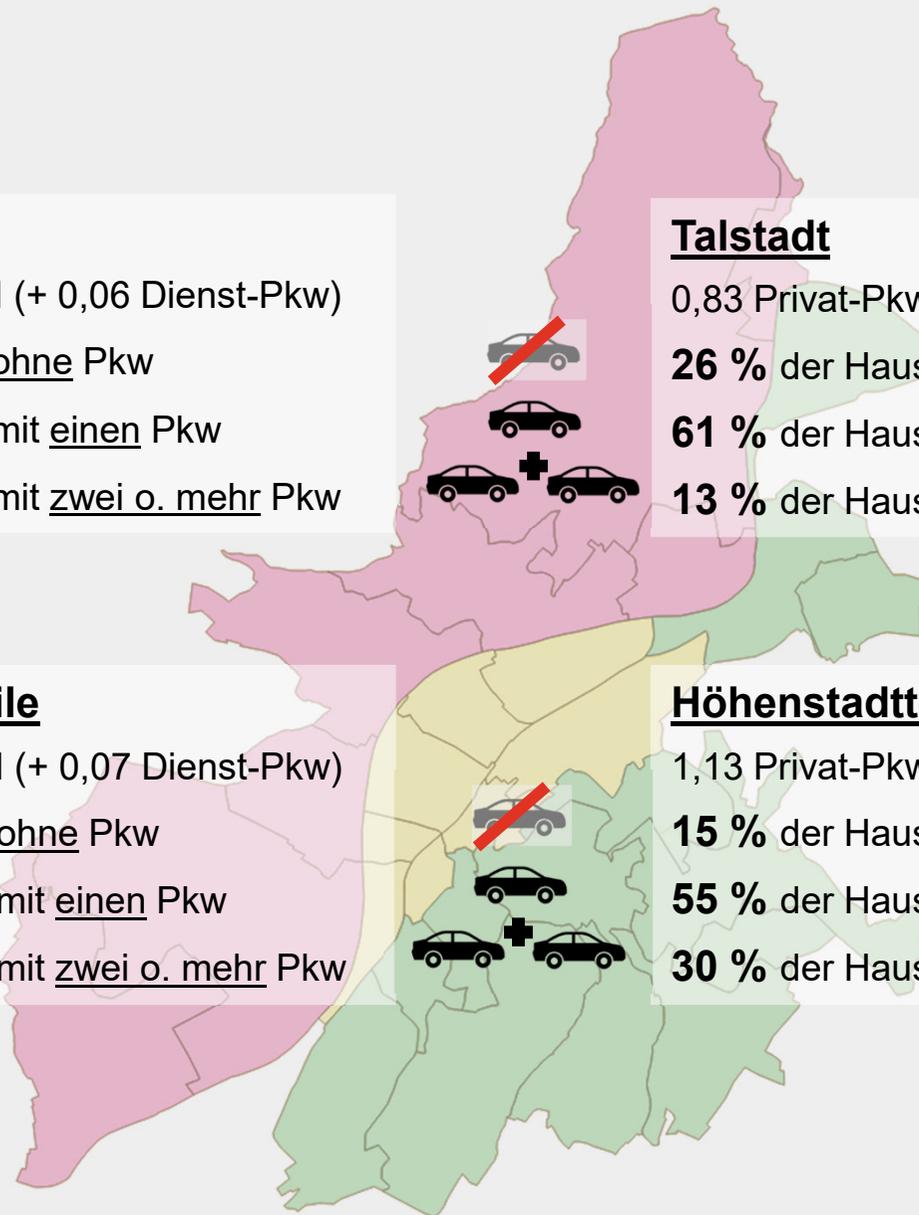
Höhenstadtteile

1,13 Privat-Pkw je HH (0,06 Dienst-Pkw)

15 % der Haushalte ohne Pkw

55 % der Haushalte mit einen Pkw

30 % der Haushalte mit zwei o. mehr Pkw



Fahrradbesitz /ÖV-Zugang

Gesamtstadt

- 31 % der Haushalte ohne Fahrrad
- 69 % der Haushalte mit einen oder mehr Fahrrädern
- 30 % der Haushalte verfügen über eine ÖV-Zeitkarte

Talstadt

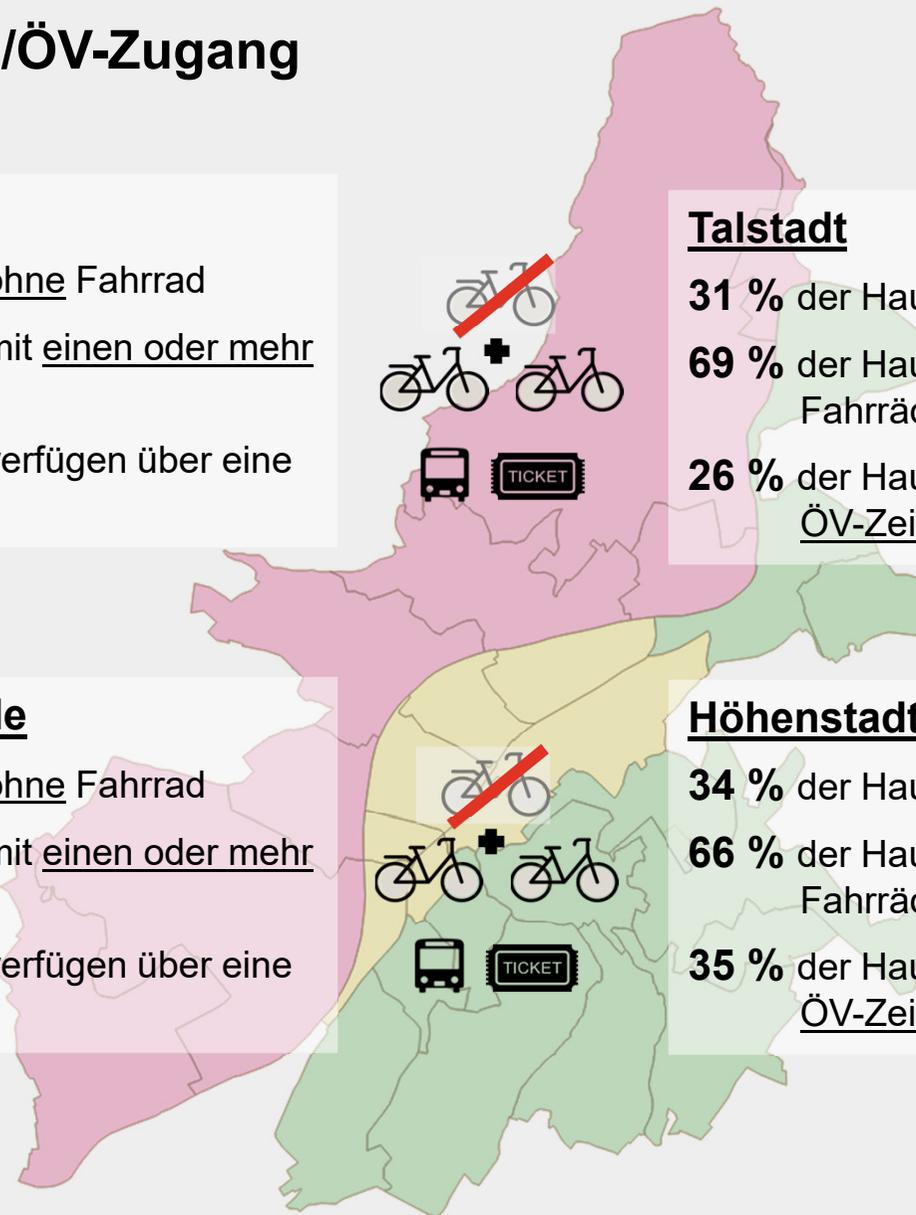
- 31 % der Haushalte ohne Fahrrad
- 69 % der Haushalte mit einen oder mehr Fahrrädern
- 26 % der Haushalte verfügen über eine ÖV-Zeitkarte

westliche Stadtteile

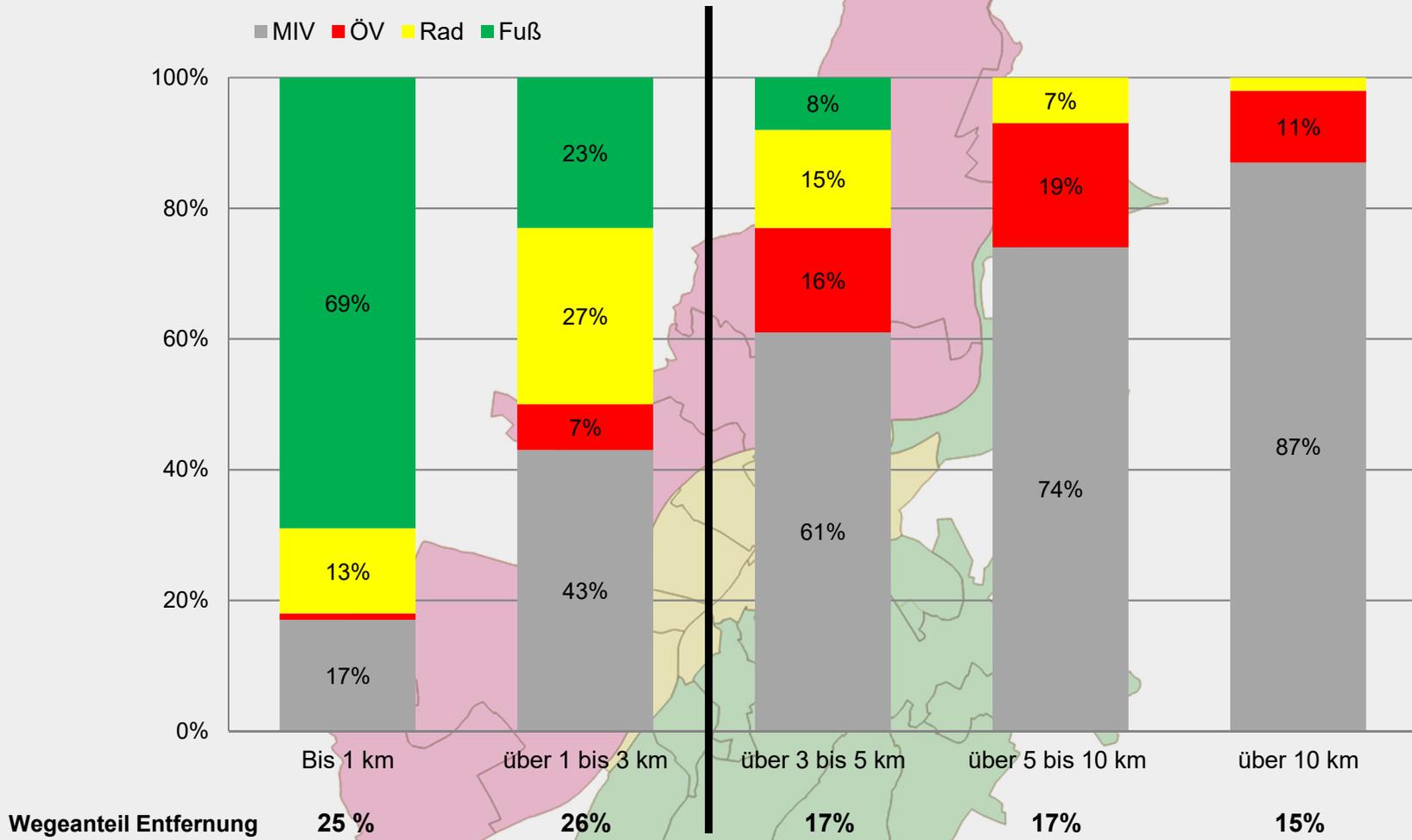
- 28 % der Haushalte ohne Fahrrad
- 72 % der Haushalte mit einen oder mehr Fahrrädern
- 32 % der Haushalte verfügen über eine ÖV-Zeitkarte

Höhenstadtteile

- 34 % der Haushalte ohne Fahrrad
- 66 % der Haushalte mit einen oder mehr Fahrrädern
- 35 % der Haushalte verfügen über eine ÖV-Zeitkarte



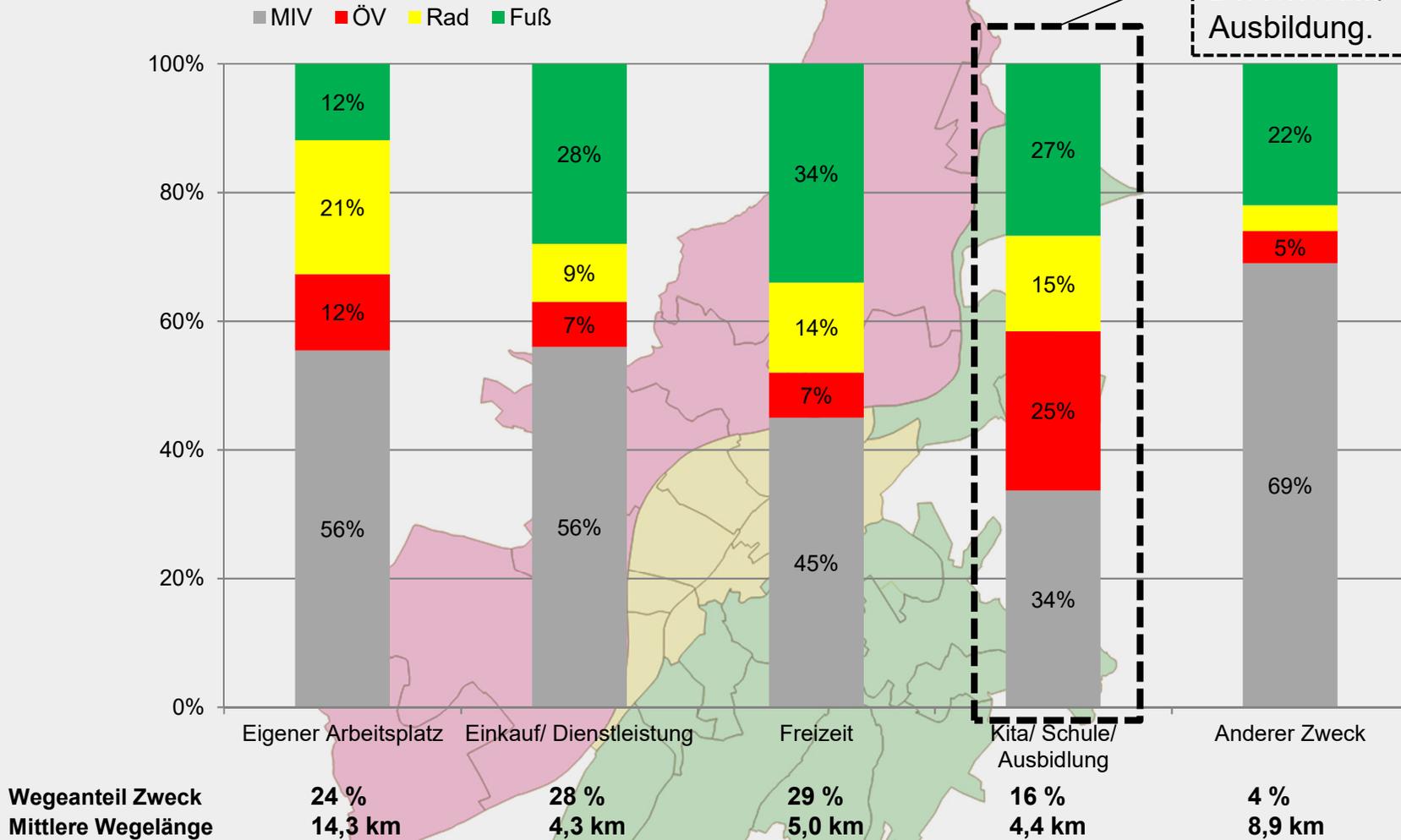
Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



Wegelängen: Ungefähr die Hälfte aller Wege der Triererinnen und Trierer ist maximal 3 km lang.

Verkehrsmittelwahl und Wegelänge nach Wegezweck*

Höchster Anteil am Umweltverbund im Bereich Kita/ Schule/ Ausbildung.



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



Einordnung Modal Split der Stadt Trier

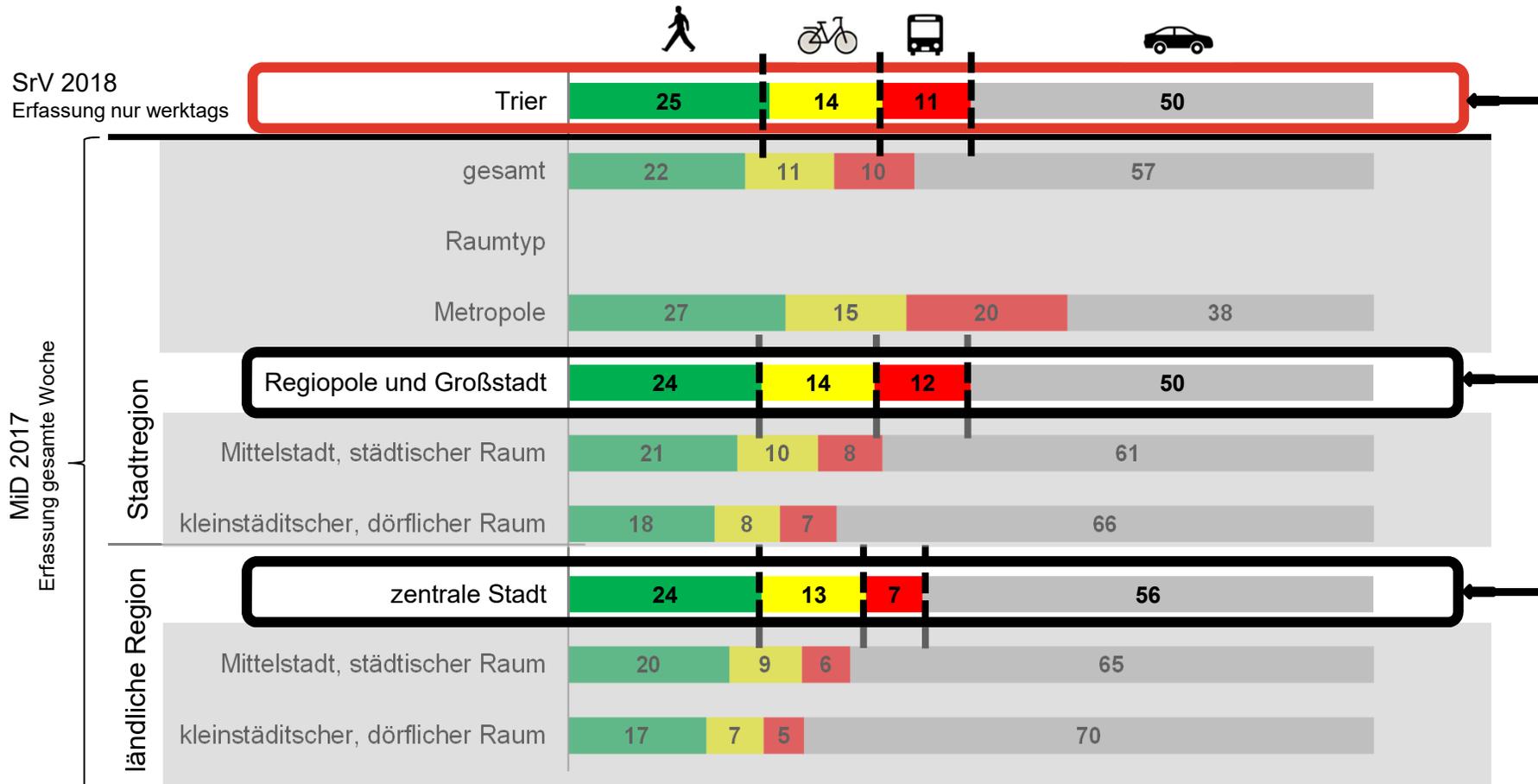
Raumtypen – Bundesländer – Städte-Benchmark

Erhebungen: Mobilität in Deutschland – MiD 2017

Mobilität in Städten – SrV 2018

Modal Split im Vergleich (Daten MiD 2017 und SrV 2018 Trier)

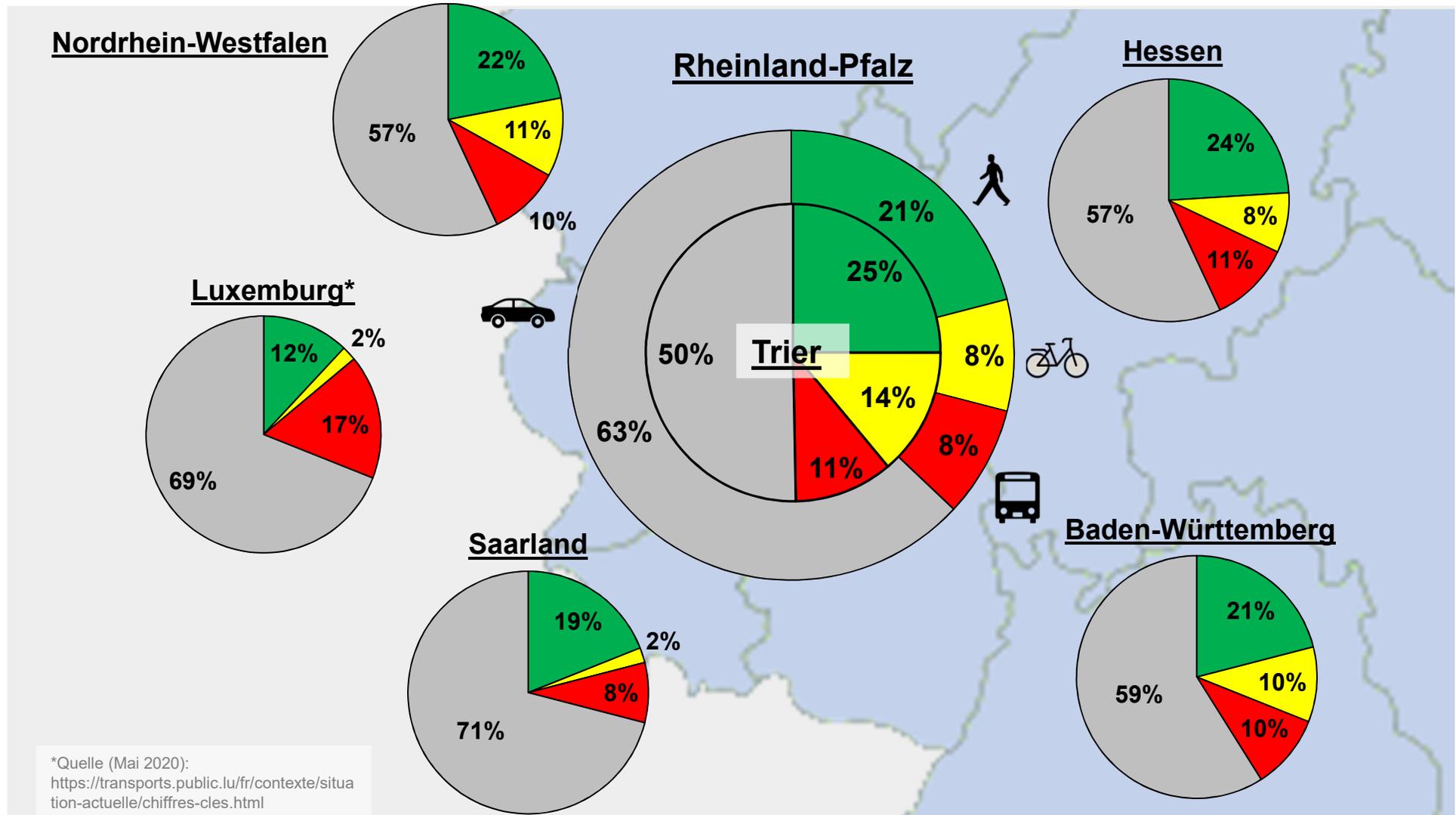
Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Raumtyp + Stadt Trier



Angaben in Prozent; alle Wege; Abweichungen von 100%: Rundungsdifferenzen

MiD 2017 | Ergebnisbericht | Quelle: MiD 2017

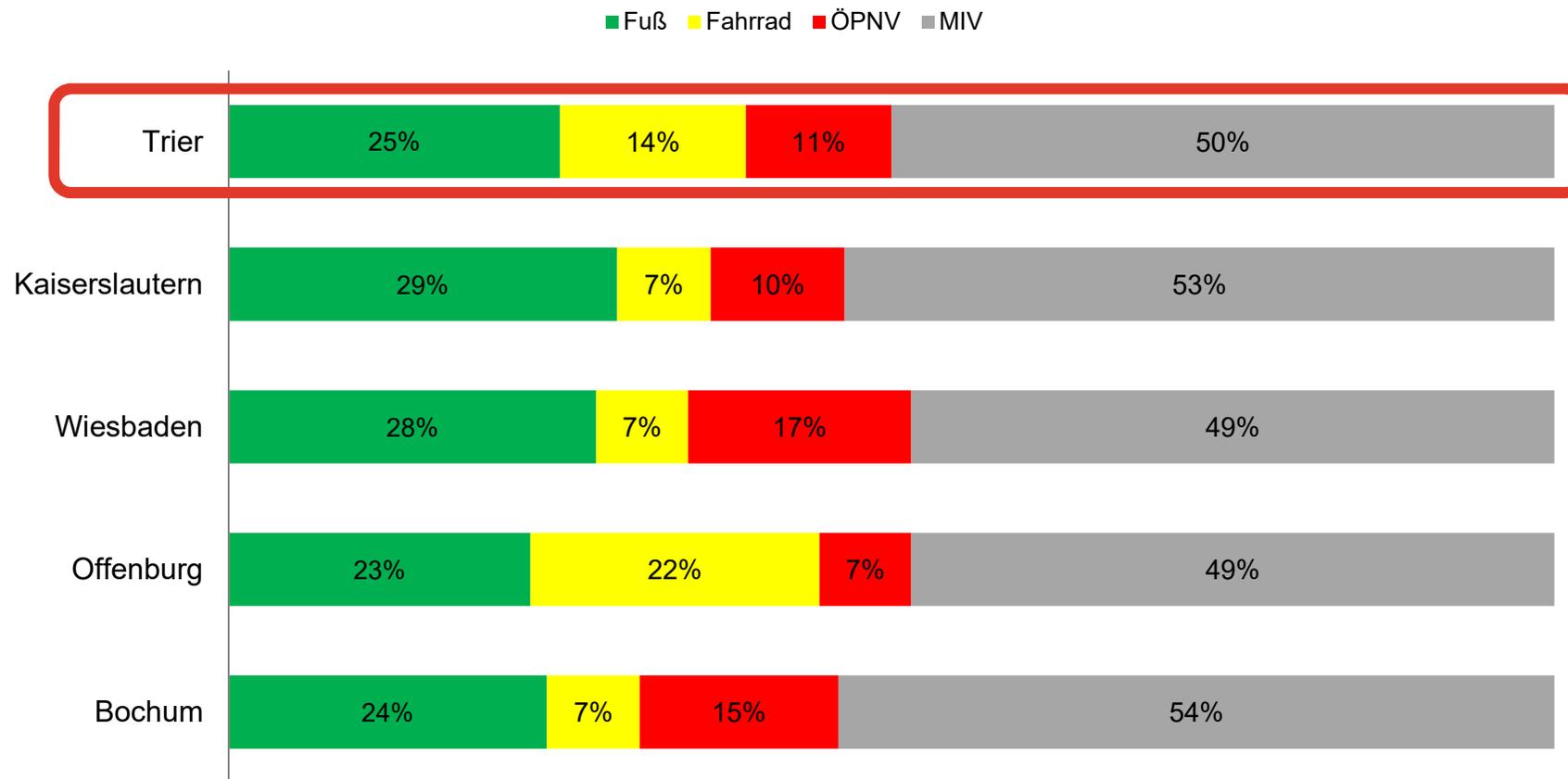
Modal Split im Vergleich zum eigenen Bundesland und zu angrenzenden Bundesländern (Daten MiD 2017 und SrV 2018 Stadt Trier)



*Quelle (Mai 2020):
<https://transports.public.lu/fr/contexte/situation-actuelle/chiffres-cles.html>

Städtevergleich der SrV-Stadtgruppe „Oberzentrum bis unter 500.000 EW – hügelig“

Die Stadt Trier wird im SrV der Kategorie „Oberzentrum bis unter 500.000 EW - hügelig“ zugeordnet.



TEW = Tausend Einwohnerinnen und Einwohner

An aerial photograph of Trier, Germany, showing the city built on a hillside overlooking the Moselle river. The image features a semi-transparent white text box in the center. The background shows a mix of green hills, dense forests, and urban buildings. In the distance, a tall telecommunications tower and several wind turbines are visible against a cloudy sky.

**Vergleich Haushaltsbefragungen
Trier 2005 ↔ 2018**

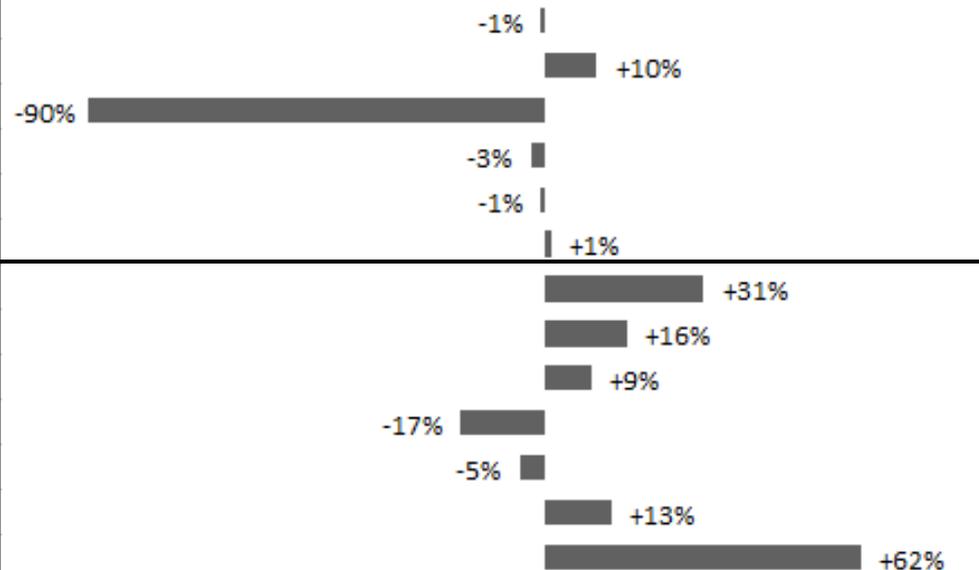
Unterschiede der Haushaltsbefragungen 2005 und 2018

Methodik 2005 zu 2018

- unterschiedliche Bezugsgrößen der Bevölkerung
- unterschiedlich lange Befragungszeiträume und -methoden
- Aufteilung der Gesamtstadt in unterschiedliche Untersuchungsräume
- andere Wichtung der Altersstruktur sowie keine Gewichtung der Haushaltsstruktur in 2005
- unterschiedliche Erfassung der ÖPNV-Wege bei den Umsteigern
- Anreizschaffung (Gewinne) in 2005
- anderes Erhebungsinstitut (Qualitätssicherung unbekannt)

Änderung Strukturdaten 2004/ 2018

2006: Einführung Zweitwohnsitzsteuer	2004	2018
Einwohner gesamt	110.915	110.170
Hauptwohnsitz	98.633	108.875
Nebenwohnsitz	12.251	1.295
Jugendliche bis 18 Jahre	16.094	15.692
Einwohner 18 bis 65 Jahre	75.115	74.650
Einwohner über 65 Jahre	19.706	19.828
Beschäftigte am Wohnort	26.595	34.791
Beschäftigte am Arbeitsort	47.872	55.736
Studierende in Trier	16.637	18.136
Schüler am Schulsitz	13.649	11.916
Schüler am Wohnort	9.733	9.282
Einpendler	27.346	30.774
Auspendler	6.069	9.851



Quelle: Amt für Stadtentwicklung und Statistik Trier

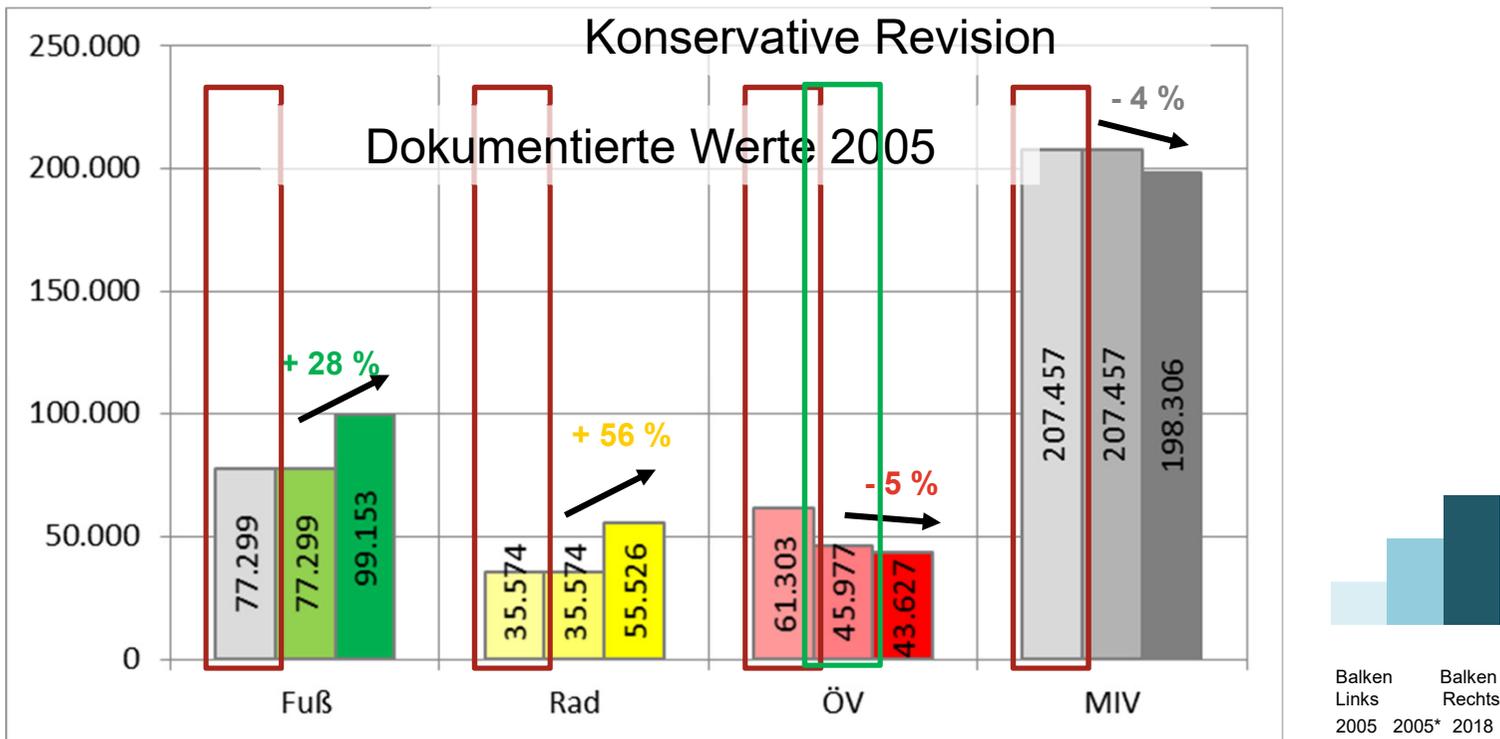
2006 wurde die Zweitwohnsitzsteuer in Trier eingeführt. Daraus resultiert der große prozentuale Unterschied beim Nebenwohnsitz.

Fahrgastentwicklung Bus und Bahn (nach SWT)

- Steigerung der SWT-Fahrgastzahlen zw. 2005 und 2015 um 13,5 %
(beinhalten alle Fahrgäste: Besucher, Touristen, Einpendler, Bewohner Trier etc.)
- Fahrgaststeigerungen SPNV zw. 2012 und 2018 an den einzelnen Haltepunkten in Trier zwischen 25 % und 65 %

Wegevergleich (unterschiedliche Erfassung der ÖPNV-Wege bei den Umsteigern)

2005 wurden bei Umsteigern im ÖPNV jeweils 2 Wege angesetzt, 2018 wurde nur 1 Weg gewertet.



2005* Revidierte Werte wegen doppelter Zählung der Umsteigerverbindungen beim V, Nur Wege der Trierer Wohnbevölkerung.

Konservative Annahme zur Revision: 1/3 Umsteigende im V mit genau einem Umstieg

($2/3 \times W \times 1 \text{ Weg} + 1/3 \times W \times 2 \text{ Wege} = 61.303 \text{ Wege}$, d. h. bei gleicher Definition 45.977 V-Wege in 2005

$W = \text{Wegeanzahl bei üblicher Wegedefinition in Mobilittsbefragungen}$)

Einordnung d. Ergebnisvergleiches zum ÖPNV (2005 ↔ 2018)

- Bereits die näherungsweise Angleichung der ÖV-Wegeerfassung verringert Unterschiede zwischen den ÖV-Wegen 2005 vs. 2018 fast vollständig (Differenz lediglich noch 2.350 Wege)
- 2018 deutlich geringere Anzahl Schülerinnen und Schüler bei gleichzeitig höherem Radanteil dieser Zielgruppe (Anteil Wege zur Schule/Ausbildung ↓)
- 2018 auch Personen unter 6 Jahren befragt (v.a. zu Fuß und MIV-Mitfahrten)
- 2018 hohe Erfassungspräzision auch bei Fußwegen (d.h. 2005 wurde Anteil Fußverkehr vermutlich unterschätzt)
- 2018 saisonaler Einfluss durch Ganzjahreserhebung deutlich verringert (2005 Juni-Juli an Wochentagen Mo.-Fr.)

Thesen: ÖV-Anteil und ÖV-Wegeanzahl der Triererinnen und Trierer ist zwischen 2005 und 2018 mindestens stabil geblieben.
SWT-Fahrgastzuwächse insbesondere durch einpendelnde Personen und Touristinnen/Touristen verursacht.

Einordnung d. Ergebnisvergleiches übrige Verkehrsarten (2005 ↔ 2018)

Thesen für das höhere Fußverkehrsaufkommen in 2018

- deutlich schöneres Wetter im Vergleich zum Jahr 2005
- Höhere Erfassungspräzision: Im Vergleich zu anderen Städten ist die Wegehäufigkeit von 3,6 Wegen pro Person und Tag sehr passfähig

Thesen für das höhere Radverkehrsaufkommen in 2018

- deutlich schöneres Wetter im Vergleich zum Jahr 2005
- Angebotserweiterung (Ausbau des Radroutennetzes) spürbar, Zunahme im Besitz von E-Bikes/ Pedelecs, bundesweiter Trend zur Fahrradnutzung

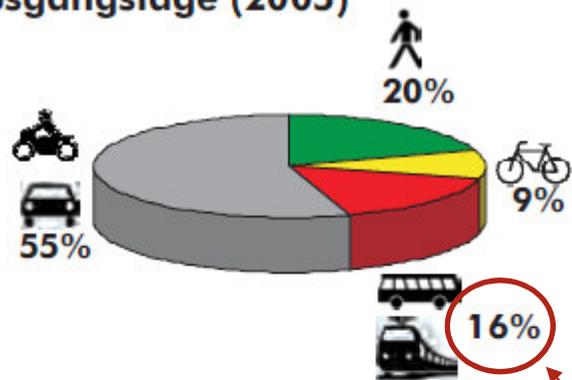
Thesen für das geringere MIV-Verkehrsaufkommen in 2018

- Pkws werden in Städten seltener/ bewusster genutzt und häufiger stehen gelassen
 - Menschen wählen flexibler aus unterschiedlichen Alternativen (Multimodalität)
 - gestiegene Attraktivität von Verkehrsmittelalternativen (Rad/ ÖV)
 - gestiegenes Gesundheitsbewusstsein und Trend zur Aktiven Mobilität (Fuß/ Rad)
- Zuwächse im MIV-Aufkommen häufig durch einpendelnde Personen (nicht erhoben)

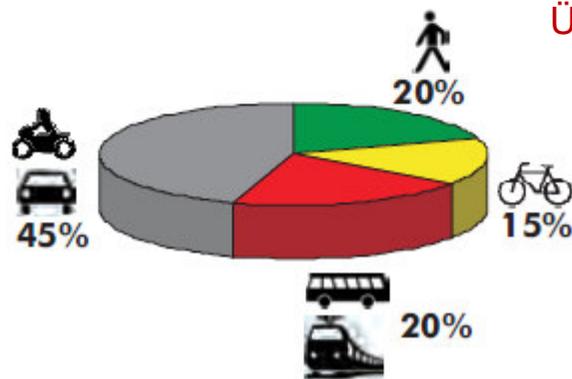
Vergleich Modal-Split 2005 und 2018

Modal Split 2005

Anteil der Wege pro Verkehrsmittel Ausgangslage (2005)



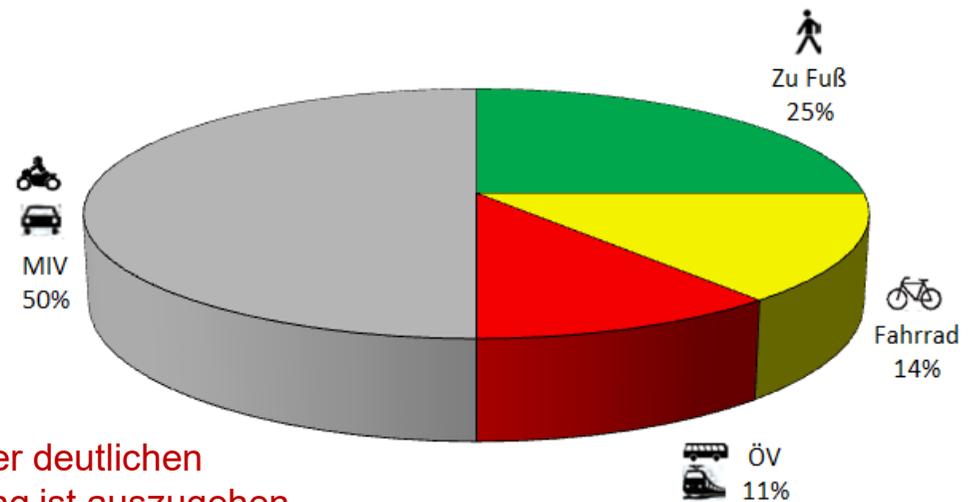
Zielwert (Beschluss Stadtrat 2009)



Von einer deutlichen Überschätzung ist auszugehen

Modal Split 2018

2018



Umweltverbund ist von 45 % auf 50 % gestiegen

Zugang zum Pkw verändert sich langsam!

2005: 1,11 Privat Kfz + 0,6 Dienst-Kfz (Schätzung Maximum) = **1,17 Kfz** je Haushalt

2018: 1,02 Privat Kfz + 0,6 Dienst Kfz je Haushalt = **1,08 Kfz** je Haushalt

2005: **27 %** der Haushalte mit zwei oder mehr Pkws

2018: **22 %** der Haushalte mit zwei oder mehr Pkws

→ Die Anzahl der Pkw je Haushalt nimmt in Trier insgesamt ab
(Mehrfachmotorisierung sinkt).

2005: **20,3 %** der Haushalte ohne Pkw

2018: **17,4 %** der Haushalte ohne Pkw

→ Aber auch die Anzahl der Haushalte ohne Pkw nimmt in Trier leicht ab.

Wohnstandortwahl und Verkehrsmittelwahl hängen eng zusammen!

Einwohnerentwicklung zwischen 2005 und 2018
in Bezug auf die Untersuchungsräume von 2018

<u>Einwohner</u>	2005	2018	
Höhenstadtteile	34.440	37.564	↑
Talstadt	42.061	42.226	○
Westliche Stadtteile	34.414	29.897	↓

Deutlich erkennbar ist, dass die Einwohnerzahl in den Höhenstadtteilen zu- und in den westlichen Stadtteilen abgenommen hat.

- Westliche Stadtteile hatten 2018 einen besonders hohen MIV-Anteil
- Höhenstadtteile hatten 2018 den höchsten ÖV-Anteil
- Aktive Mobilität (Rad und Fuß) war 2018 besonders stark in der Talstadt

An aerial photograph of a city, likely Bonn, Germany, showing a dense urban area with a river in the foreground. A semi-transparent white box is overlaid on the city, containing the text 'Fazit und Ausblick' in red. The background shows rolling green hills and a cloudy sky.

Fazit und Ausblick

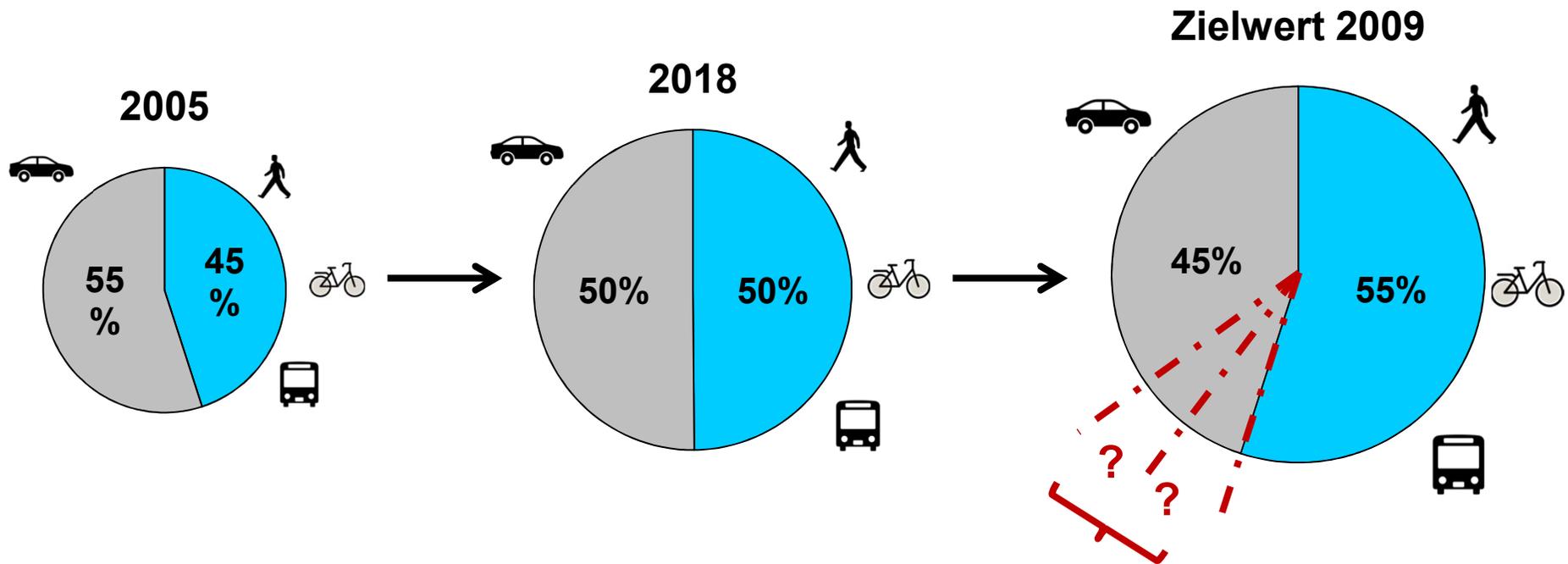
- **Die Anzahl** der von den Einwohnern Triers zurückgelegten **Wege ist gestiegen**. Diese verteilen sich auf alle Verkehrsmittel.
- **Der Anteil des Umweltverbundes ist messbar gestiegen**.
- **Der Anteil des MIV hat deutlich abgenommen**.



→ Wir sind auf einem guten Weg hinsichtlich der Ziele des Moko!

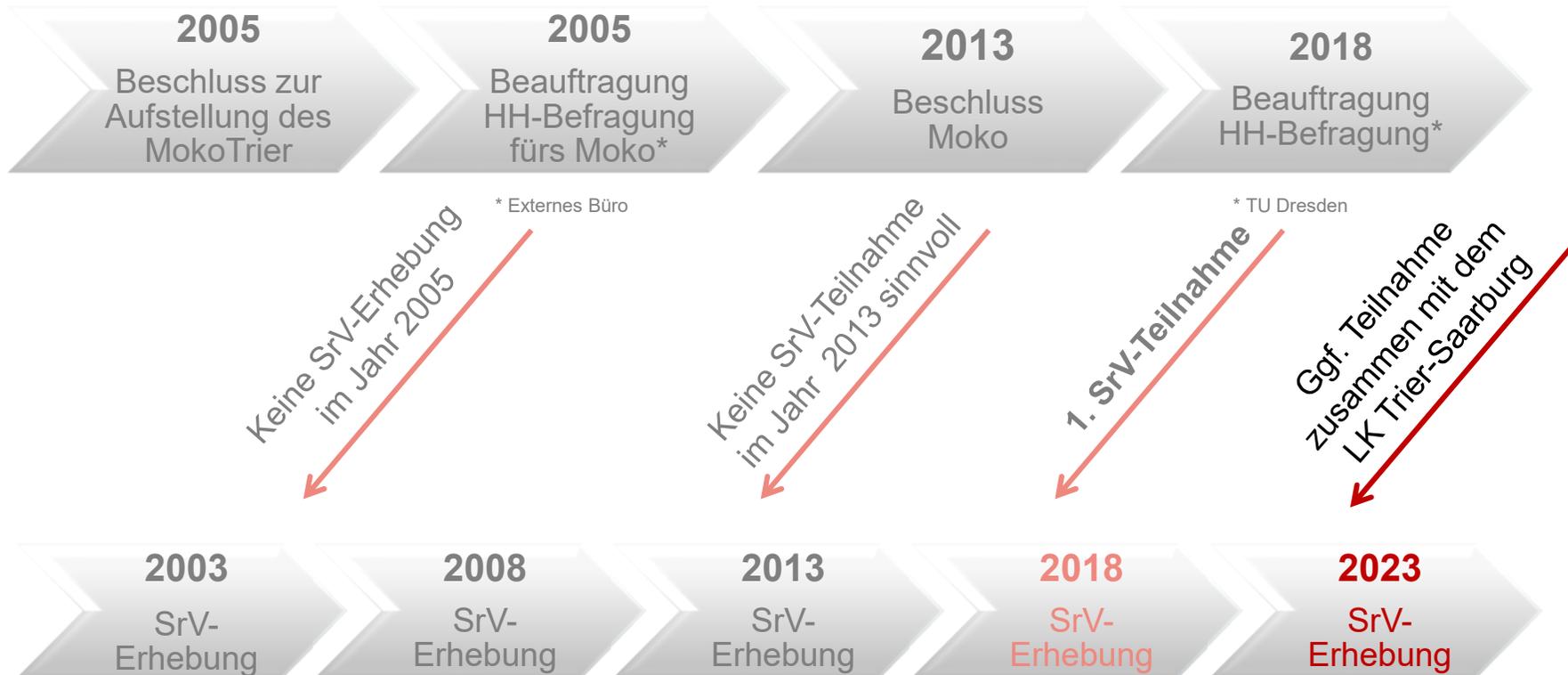
- Zur Steigerung des Umweltverbundes auf 55 % bis 2025 (Ziel gemäß Moko) sind weitere Anstrengungen erforderlich
- Das Moko der Stadt Trier kann auf dieser Grundlage evaluiert und aktualisiert werden.
- Zu berücksichtigen sind die aktuellen (und ggf. länger andauernden) Auswirkungen der Corona-Pandemie

Wir sind auf einem guten Weg!



MIV	55 %	↓	50 %	auf	???	↓	} Wo wollen wir hin? Neuer Zielwert 20???
Umweltverbund	45 %	↑	50 %	auf	???	↑	

Umweltverbund = MIV =



- Künftig soll alle 5 Jahre am SrV teilgenommen werden (nächstes Mal: 2023)
- Die nächste Teilnahme soll nach Möglichkeit zusammen mit dem Landkreis Trier-Saarburg erfolgen (Umlandverkehre)

An aerial photograph of a city, likely Bonn, Germany, showing a dense urban area with a prominent river (the Rhine) in the foreground. The city is surrounded by green hills and fields. A semi-transparent white rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the text "Danke für Ihre Aufmerksamkeit!".

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!