

Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)
am 17.08.2017**

**Mobilität in Bremen und umzu – Vertiefende Analyse der Haushaltsbefragung
zum Verkehrsverhalten SrV aus dem Jahr 2013 und Vergleich mit den Ergeb-
nissen der SrV aus dem Jahr 2008**

A. Bericht

Durch die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, wurde eine detaillierte Auswertung der Ergebnisse der Verkehrserhebung SrV 2013¹ sowie ein Vergleich der Daten aus 2008 und 2013 beauftragt. Die Ergebnisse der Analyse wurden in einem Kurzbericht zusammengefasst (s. Anlage). Der Bericht dokumentiert die Ergebnisse des Vergleichs der SrV 2008 und 2013 für Bremen sowie einige Kernergebnisse für die SrV-Teilnehmergemeinden im Bremer Umland.

Seit 1971 wird alle 5 Jahre im Auftrag verschiedener Kommunen und regionalen Institutionen unter dem Titel „System repräsentativer Verkehrserhebungen“ (SrV) eine Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten durch die Technische Universität Dresden durchgeführt. Bremen nimmt seit 2008 an dieser Befragung teil. Die Vorteile dieses Befragungsinstrumentes liegen darin, dass einerseits die Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl und weiteren Mobilitätskennziffern festgestellt und analysiert werden können, andererseits ein Städtevergleich möglich ist. Aufgrund der wissenschaftlichen Betreuung durch die TU Dresden und der Erfahrung aus über 45 Jahren SrV, liefert die Befragung fachlich fundierte Erkenntnisse zum Verkehrsverhalten. Eine erneute SrV-Befragung findet im Jahr 2018, auch wieder in Bremen, statt. Diese Ergebnisse werden dann voraussichtlich Ende 2020 ausgewertet zur Verfügung stehen. Die aktuelle vertiefende Auswertung der Befragungsergebnisse wurde 2016/2017 erstellt. Daher wird nun dieser Vergleich vorgestellt.

Grundlagen

Bei der SrV-Erhebung werden die Einwohner der teilnehmenden Gemeinde nach Ihrem Verkehrsverhalten befragt. Personen, die in die Gemeinde einpendeln oder Tourist*innen, werden nicht befragt. Die Bremer Ergebnisse bilden daher das Verkehrsverhalten aller Bremerinnen und Bremer, jedoch nicht das gesamte Verkehrsverhalten im Bremer Verkehrsnetz

¹ „SrV - Mobilität in Städten 2008“ (SrV = System repräsentativer Verkehrsbefragungen)
<https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv>

ab. Für die Erhebung wurde das Gebiet der Stadtgemeinde in fünf Teilräume untergliedert. Diese entsprechen in ihren Bezeichnungen den fünf statistischen Stadtbezirken, weichen jedoch in ihrer räumlichen Abgrenzung von diesen ab (s. Anlage 1).

Durch die Kooperation mit mehreren Kommunen des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e.V. bei der SrV 2013 (hier auch als Umland bezeichnet) sind Aussagen zu Stadt- und Gemeindegrenzen überschreitenden Verkehren möglich. Da nicht alle Bremer Nachbarkommunen teilgenommen haben, ist eine umfassende Analyse nicht möglich, dennoch können anhand der vorliegenden Ergebnisse Schlussfolgerungen für verkehrsplanerische Handlungserfordernisse getroffen werden.

Wesentliche Ergebnisse in Kurzfassung (für Details s. Anlage)

- In Bremen gibt es immer mehr Haushalte ohne Auto – aber gleichzeitig auch mehr Haushalte mit Zweitwagen
- Die meisten Kilometer werden immer noch mit dem Pkw zurückgelegt. Allerdings sank die Pkw-Fahrleistung der Bremerinnen und Bremer seit 2008 um 1,4 %.
- Signifikant zugenommen haben die mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurückgelegten Wege. Im modal-split² zeigt sich dies in einem Anstieg von 13 % in 2008 auf 16 % in 2013.
- Des Weiteren legen die Bremerinnen und Bremer in 2013 weiterhin 25 % der Wege zu Fuß zurück. 23 % der Wege legen sie mit dem Fahrrad und 16 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Nur noch 36 % der Wege werden als Fahrer oder Beifahrer im Kfz zurückgelegt. 2008 waren dies noch 38 % aller Wege.
- Insgesamt haben die Wegeanteile des Umweltverbunds aus Fuß- und Radverkehr und ÖPNV 2013 gegenüber 2008 signifikant um 62.000 Wege zugenommen.
- Die Verkehrsmittelnutzung ist neben der Verfügbarkeit eines Pkw im Haushalt³ auch abhängig vom Bildungsstand und dem Einkommen. Während Haushalte mit geringem Einkommen vermehrt den ÖPNV nutzen, zeigt sich beim Fahrrad, dass es unabhängig vom Einkommen vor allem von Personen mit höherem Bildungsabschluss häufig genutzt wird.

Wichtige Wegebeziehungen in Bremen

Die meisten Wege der Bremerinnen und Bremer sind Binnenverkehre innerhalb eines der fünf Teilräume. Auch von den Pkw-Fahrten wird rund die Hälfte innerhalb eines Teilraumes zurückgelegt. Fußwege werden überwiegend im jeweiligen Teilraum zurückgelegt. Gerade aus dem Bremer Süden und Osten werden viele Wege nach Bremen Mitte mit dem Fahrrad zurückgelegt. Zwischen den Teilräumen Bremen-Mitte und Bremen-Nord findet mit 1 % bislang kaum Radverkehr statt.

² modal-split = prozentuale Verteilung aller Wege der Bewohner/-innen eines Untersuchungsraumes (hier: Stadtgemeinde Bremen) an einem durchschnittlichen Werktag eines Jahres auf die genutzten Verkehrsmittel. Angerechnet wird das Hauptverkehrsmittel für den längsten Weg.

³ Zur „Pkw-Verfügbarkeit“ gehören der Führerscheinbesitz und die tatsächliche Fahrzeugverfügbarkeit. Diese ist für die Bewohner eines Haushalts unterschiedlich, da in der Regel im Haushalt festgelegt ist, wer wann über die vorhandenen Pkw verfügen kann.

Der öffentliche Personennahverkehr hat aufgrund des guten Angebotes aus allen Teilräumen der Stadt von und nach Bremen-Mitte einen hohen Anteil am modal-split. Mit knapp 45 % ist dieser zwischen Bremen Nord und Bremen Mitte am höchsten.

Zwischen 10 % und 30 % der Wege innerhalb eines Teilraumes werden als Pkw-Fahrt zurückgelegt. Deutlich höher ist der Pkw-Anteil auf den tangentialen Wegen zwischen den äußeren Stadtteilen sowie den Wegen ins Umland.

Der hohe Anteil des öffentlichen Verkehrs zwischen Bremen Nord und Mitte ist neben der Länge der Wege, die eher gegen Fahrradnutzung sprechen, auf die Verbesserungen im SPNV-Angebot mit der RS 1 zurückzuführen. Die zukünftige Umsetzung der derzeit in der Machbarkeitsstudie befindlichen Radpremiumroute HB-Nord – Innenstadt – Hemelingen (VEP-Maßnahme D.15) oder auch die geplanten Umstrukturierungen des Busnetzes mit direkter Anbindung von Obervieland an die Innenstadt und den Hauptbahnhof sind Maßnahmen, die die Verknüpfung der einzelnen Stadtteile und der Innenstadt stärken und die Erreichbarkeiten für Rad und ÖPNV erhöhen. Gleiches gilt für den Straßenbahnausbau der Linien 1 und 8.

Potential zur Stärkung des Umweltverbundes

Es bestehen in Bremen Potenziale zur Stärkung des sogenannten Umweltverbunds, den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Rad, Fuß und öffentlicher Personennahverkehr. Bei Wegen unter fünf Kilometern dominiert der Umweltverbund bereits, jedoch ist davon auszugehen, dass Wege, die bislang mit dem Kfz zurückgelegt werden, bis zu einer Länge von 10 km gut auf das Fahrrad bzw. bis 20 km auf das Pedelec verlagert werden können (s. S. 21 der Anlage). In der Regel werden Wege gekoppelt zurückgelegt, also wird bspw. mit dem Auto zum Bäcker gefahren, weil danach direkt der nächste, längere Weg bspw. zum Kindergarten und anschließend zum Arbeitsplatz zurückgelegt wird. Die Analyse hat unter Beachtung dieser Wegeketten aus gekoppelten Wegen ergeben, dass ein hohes Potenzial besteht, in Bremen Wege vom Pkw auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu verlagern. So sind 58 % aller in Bremen zurückgelegten Pkw-Fahrten unter 10 km nicht mit längeren Wegen gekoppelt und bieten Verlagerungspotenzial auf den Fuß- und Radverkehr sowie auf den ÖPNV.

Auf den Wegen zu Freizeitaktivitäten (Kultureinrichtungen, Gaststätten etc.) wird überwiegend zu Fuß gegangen bzw. das Fahrrad oder der ÖPNV genutzt. Der Anteil im Umweltverbund liegt hier 2013 je nach Aktivität zwischen 40 % und 87 %. Auch für den Einkauf bzw. die Erledigungen im Dienstleistungsbereich liegt der Anteil des Umweltverbundes bereits bei über 50 %. Anders ist die Situation bei Wegen zum Arbeitsplatz. Hier ist der Anteil der Pkw-Nutzung relativ hoch. Der Anteil der PKW-Fahrten liegt bei 43 %, bei Dienstwegen bei 49 %. Dieser hohe Pkw-Anteil ist für die Belastung des Straßennetzes morgens und nachmittags kritisch, da hier das höchste Verkehrsaufkommen insgesamt stattfindet.

Verlagerungen auf den Umweltverbund können das Straßennetz für die nicht verlagerbaren Fahrten, vor allem für den Wirtschaftsverkehr, entlasten. Aufgrund der Nutzungsintensität und Bekanntheit der Verkehrsmittel des Umweltverbunds im Freizeitbereich und der Tatsache, dass die Arbeitswege zu rund 2/3 weniger als 10 km lang und somit fahrradtauglich sind, liegt bei Arbeitswegen ein hohes Verlagerungspotential vor. Um das Verlagerungspotential auszuschöpfen, werden im Rahmen der VEP Maßnahme I.7 des VEP-Handlungskonzepts „Förderung zielgruppenorientierter Projekte“ geeignete Mobilitätsprojekte mit dem Fokus auf Information und Kommunikation gemeinsam mit BSAG, VBN, AOK, ADFC etc. entwickelt. Die VEP Maßnahme I.4 des VEP-Handlungskonzepts „Mobilitätsbera-

tung für Betriebe oder Schulen“ zielt darauf ab, dass an den großen Wirtschaftsstandorten mit dort ansässigen Unternehmen Konzepte initiiert werden, um die Nutzung des Umweltverbunds zu unterstützen. Ebenso wird die VEP Maßnahme I.3 des VEP-Handlungskonzepts „Mobilitätsberatung von Neubürgern“ weiterentwickelt.

Stadt-Umland-Verkehre

Insgesamt finden täglich 150.000 Wege zwischen den SrV-Teilnehmer*innen im Umland und Bremen statt. Diese Ergebnisse korrespondieren in der Größenordnung mit den Daten des Zensus 2011, nach welchem ca. 110.000 Personen nach Bremen herein und in etwa 38.000 Personen aus Bremen heraus pendeln (Quelle: Zensus 2011). Während beim Zensus 2011 nur die Arbeitswege erhoben werden, sind in die Summe der SrV-Fahrten über die Bremer Stadtgrenze alle Wege eingerechnet. Hierdurch und durch die unvollständige Teilnahme der Umlandgemeinden sind die Werte nicht direkt zu vergleichen.

Bei den Fahrten nach Bremen hängt der Pkw-Fahrer-Anteil stark von der Qualität der ÖPNV-Anbindung ab. Während der Anteil der Fahrten, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen den Städten zurückgelegt werden, zwischen Verden und Bremen mit 33 % am höchsten ist, ist der Anteil der ÖPNV-Pendler zwischen Stuhr bzw. Weyhe und Bremen sehr niedrig. Fußwege spielen in den Gemeindegrenzen überschreitenden Verkehren keine Rolle. Innerhalb der einzelnen Kommunen ist das Rad ein beliebtes Verkehrsmittel. Zwischen den einzelnen Kommunen wird jedoch wenig mit dem Rad gefahren. Bei aneinander angrenzenden Gemeinden liegt der Radverkehrsanteil zwar zwischen Bremen und Stuhr bei 7 % jedoch nur bei 3 % zwischen Delmenhorst und Bremen.

Der hohe Anteil des Umweltverbunds in Bremen mit 64 % aller Wege und der hohe Anteil an Bahneinpendler*innen mit Zielen im Stadtzentrum zeigt deutlich, dass die Maßnahmen im SPNV, im ÖPNV und im Radverkehr sich positiv auswirken. Dennoch ist festzustellen, dass die Ein- und Auspendler*innen sehr auf den MIV fokussiert sind. Dies führt zu vermeidbaren Überlastungen im Straßennetz und somit zu vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen, da hier Fahrten auf umweltverträgliche Verkehrsträger verlagert werden könnten.

Durch Umsetzung der VEP-Maßnahme BS.20 „Verlängerung der Linie 8 bis Landesgrenze“ wird der ÖPNV-Anteil der Pendler*innen spürbar ansteigen. Zur Optimierung der Stadt-Umland-Verkehre soll ein Regionales Verkehrskonzept entwickelt werden, welches unter anderem die Verlagerungspotenziale vom MIV zum Umweltverbund darstellt. Im Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e. V. wird bereits ein regionales Radverkehrskonzept entwickelt; um den Radverkehrsanteil auch im Verkehr zwischen den Gemeinden zu steigern. Zudem wird der Nahverkehrsplan des ZVBN fortgeschrieben. Dieser legt die Qualitäten im ÖPNV der Mitgliedsgemeinden des ZVBN fest.

B. Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt den Bericht der Verwaltung und seine Anlage zur Kenntnis.

Anlage: Kurzbericht zur vertiefenden Analyse der SrV 2013 und Vergleich mit den Ergebnissen aus 2008.

KURZBERICHT

Vertiefende Analyse der SrV 2013 und Vergleich mit den Ergebnissen aus 2008

erstellt für die

Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
z. Hd. Frau Dina Corbeck
Contrescarpe 73
28195 Bremen

Berlin, Juni 2017

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP

Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Dipl.-Ing. Max Bohnet
Dipl.-Ing. Christine Walther
Goethestr. 14
10625 Berlin

Tel: (040) 85 37 37 – 49

Fax: (040) 85 37 37 – 42

bohnet@ggr-planung.de

www.ggr-planung.de

Inhalt

| | | |
|------|---|----|
| 1 | Einleitung und Zielsetzung | 4 |
| 2 | Mobilität der Bremer Bevölkerung 2008 und 2013..... | 6 |
| 2.1 | Pkw-Besitz im Haushalt..... | 6 |
| 2.2 | Fahrräder im Haushalt | 7 |
| 2.3 | Pkw-Verfügbarkeit..... | 8 |
| 2.4 | Entwicklung des Mobilitätswerkzeugbesitzes 2008 bis 2013..... | 10 |
| 2.5 | Mobilitätskennwerte für Bremen | 11 |
| 2.6 | Tägliche Zeit im Verkehr | 12 |
| 2.7 | Verkehrsleistung pro Kopf..... | 13 |
| 2.8 | Gesamtstädtischer Modal Split und absolutes Wegeaufkommen nach Verkehrsmittel 14 | |
| 2.9 | Verkehrsmittelnutzung nach Personenmerkmalen | 15 |
| 2.10 | Pkw-Verfügbarkeit und Modal Split | 17 |
| 2.11 | Modal Split nach Einkommen..... | 18 |
| 2.12 | Räumliche Verflechtungen..... | 20 |
| 2.13 | Modal Split nach Wegelängen und Wegekettenanalyse | 22 |
| 2.14 | Verlagerungspotenzial bei kurzen Pkw-Fahrten | 23 |
| | <i>Vertiefungsbericht: Aktivitäten</i> | 25 |
| 2.15 | Zusammenfassung der Ergebnisse der SrV Bremen 2008 und 2013 | 29 |
| 3 | Stadt-Umland-Verkehrsbeziehungen | 31 |
| 3.1 | Modal Split | 31 |
| 3.2 | Verflechtungen | 33 |
| 4 | Schlussworte | 37 |

1 Einleitung und Zielsetzung

Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Bremen 2025 sind die Mobilitätskennziffern aus der Erhebung „Mobilität in Städten“ 2008 (SrV 2008) detaillierter untersucht worden. Die SrV-Erhebung wurde von der Technischen Universität (TU) Dresden im Jahr 2013 ebenfalls wieder für eine Vielzahl von Städten in Deutschland mit einem einheitlichen Erhebungsverfahren durchgeführt. Darunter war erneut die Freie Hansestadt Bremen, sowie erstmals einige Kommunen in der Region. Dieser aktuelle Datensatz liegt der Freien Hansestadt Bremen vor. Die SrV ist eine Mobilitätsbefragung, bei der repräsentativ ausgewählte Haushalte aufgefordert wurden, an einem Stichtag zu notieren, welche Wege die Haushaltsmitglieder zu welchen Aktivitäten mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt haben. In der Hansestadt Bremen wurden 2008 und 2013 jeweils rund 1.200 Haushalte befragt. Zentrale Ergebnisse der SrV 2013 wurden in einem Bericht der TU Dresden veröffentlicht:



Informationen
zum Projekt Mobilität in
Städten SrV:



http://www.bauumwelt.bremen.de/verkehr/verkehrsdaten/mobilitaetsverhalten_in_bremen-9846

<https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv>

Aufbauend auf den bisherigen Auswertungen wurde durch die Freie Hansestadt Bremen vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr eine detaillierte Auswertung der SrV-Daten 2013 sowie ein Vergleich der Daten 2008 und 2013 beauftragt. Dieser Bericht stellt eine Kurzdarstellung der SrV-Ergebnisse 2013, sowie des Vergleichs der SrV 2008 und 2013 für Bremen und einige Kernergebnisse für die SrV-Teilnehmergebiete im Großraum Bremen dar.

Methodik und Datenaufbereitung

Die Erhebungsmethodik unterscheidet sich in einigen Punkten zwischen der SrV 2008 und der SrV 2013. So wurden beispielsweise für die SrV 2008 schriftliche und telefonische Interviews geführt, während 2013 ein großer Anteil der Befragten an einer Online-Befragung teilnahm. Hierdurch und durch andere methodische Verbesserungen konnte in der SrV 2013 eine repräsentativere Stichprobe an Haushalten befragt, sowie die Qualität der Erfassung von (insbesondere kurzen) Wegen deutlich verbessert werden. Um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse aus 2008 und 2013 zu gewährleisten wird im Rahmen dieser vertiefenden Analyse der SrV-Ergebnisse eine Nachgewichtung der SrV Ergebnisse aus 2008 vorgenommen.

Die Stichproben wurden 2008 und 2013 nach fünf Bremer Teilräumen untergliedert. Dabei wurde 2013 die Zuordnung der Ortsteile zu den Teilräumen geändert, so dass sie siedlungsstrukturell einheitlicher aufgeteilt sind, eine direkte Vergleichbarkeit der Ergebnisse auf Stadtbezirksebene jedoch nicht möglich ist.

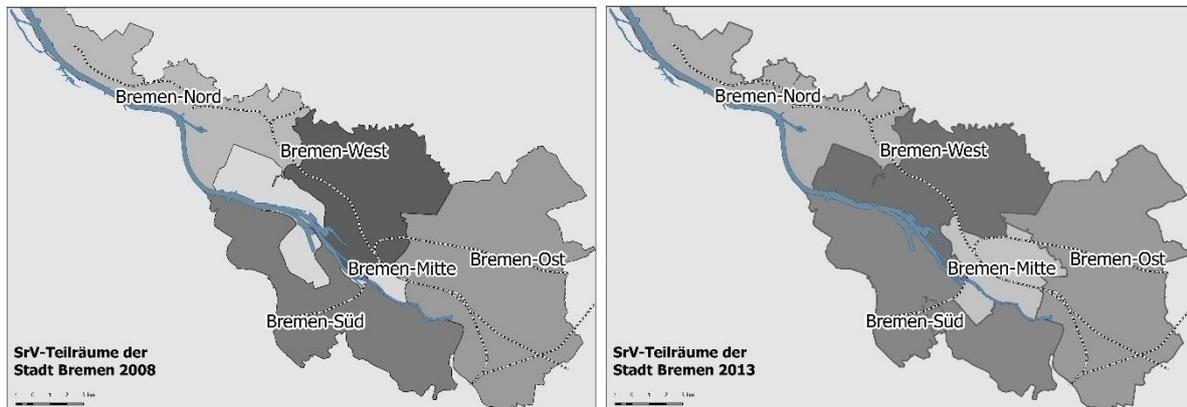


Abbildung 1: *Zuschnitt der Teilräume der SrV 2008 und SrV 2013*

2 Mobilität der Bremer Bevölkerung 2008 und 2013

2.1 Pkw-Besitz im Haushalt

In Bremen gibt es immer mehr Haushalte ohne Auto – aber auch mehr Haushalte mit Zweitwagen. Der Anteil der autolosen Haushalte stieg von 2008 bis 2013 von 29 % auf 36 % - vor allem unter den Einpersonenhaushalten, von denen 2013 über die Hälfte kein Auto mehr besitzt. Gleichzeitig nimmt der Anteil der Zweitwagenbesitzer bei den Mehrpersonenhaushalten in Bremen zu. Drittwagen sind in der Stadt kaum verbreitet.

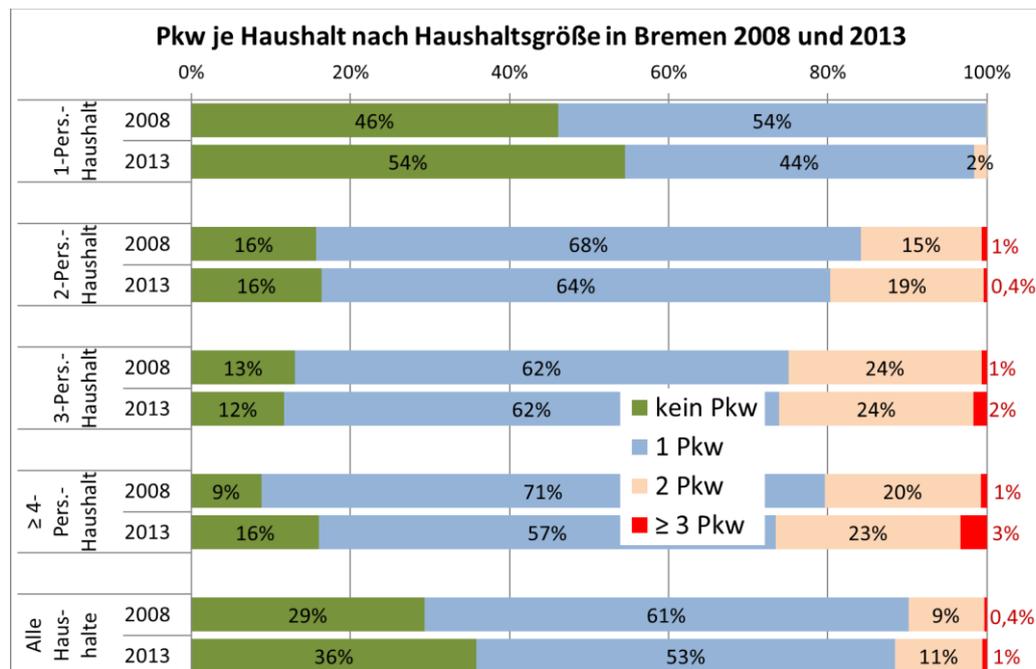


Abbildung 2: Pkw im Haushalt nach Haushaltstyp (Bremer Haushalte 2008 und 2013)

Der Anteil der autolosen Haushalte ist in Bremen-Mitte deutlich höher als in Bremen-Nord, -Süd und -Ost. In Bremen-West zeigt sich ebenfalls ein vergleichsweise hoher Anteil an autolosen Haushalten.

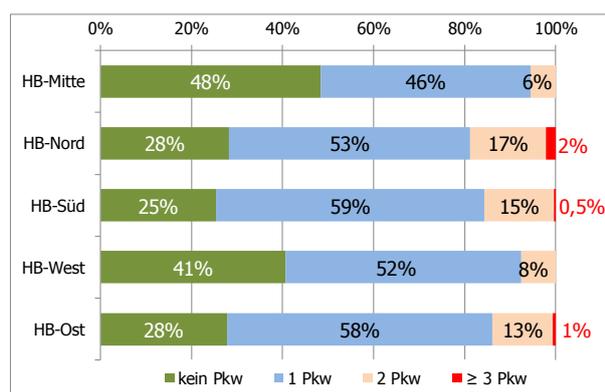


Abbildung 4: Pkw im Haushalt nach Teilraum (Bremer Bevölkerung 2013)

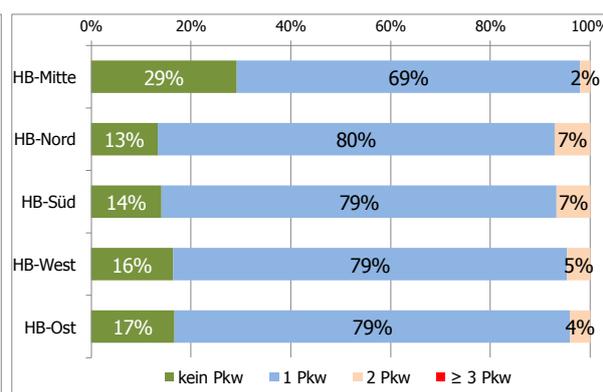


Abbildung 3: Pkw im 2-Personen-Haushalt mit einem Nettoeinkommen zwischen 1.500 und 2.000 €

Der hohe Anteil der autofreien Haushalte im Bremer Westen liegt nicht nur an der guten Erreichbarkeit und ÖV-Anbindung, sondern auch an der Sozialstruktur in diesem Gebiet. Dies wird deutlich, wenn man das Einkommen und die Haushaltsgröße als Kontrollgröße berücksichtigt. Dann unterscheidet sich der Pkw-Besitz z. B. zwischen dem Bremer Westen und Osten nicht signifikant.

2.2 Fahrräder im Haushalt

Insgesamt besitzen 15% aller Bremer Haushalte kein Fahrrad; bei den 1-Personen-Haushalten ist es sogar jeder Vierte. Bei den 2-Personenhaushalten hat über die Hälfte der befragten Haushalte ein Fahrrad pro Person zur Verfügung.

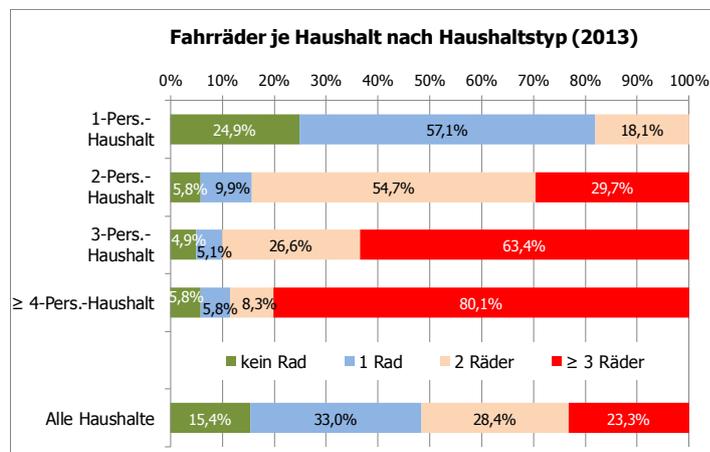


Abbildung 5: Fahrräder im Haushalt nach Haushaltstyp (Bremer Bevölkerung 2013)

Bezogen auf die Teilräume hat Bremen-Mitte die höchste Fahrradbesitzquote. Lediglich 12% der Haushalte besitzen in diesem Teilraum kein Fahrrad, während Bremen-West (20%) und Bremen-Ost (18%) deutlich höhere Anteile an fahrradlosen Haushalte aufzeigen. Gleichzeitig ist Bremen-Ost mit 26% der Teilraum mit dem höchsten Anteil an 3 und mehr Fahrrädern.

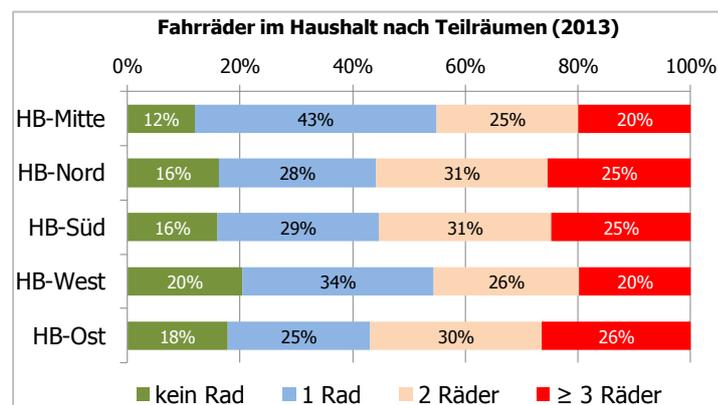


Abbildung 6: Fahrräder im Haushalt nach Gebiet (Bremer Bevölkerung 2013)

Die Zahl der Fahrräder hat seit 2008 von 1,5 auf 1,6 Fahrräder je Haushalt im Jahr 2013 zwar nur leicht zugenommen. Dem Anstieg liegt aber einerseits ein Rückgang der Haushalte ganz ohne Fahrrad um 2% und gleichzeitig eine deutliche Zunahme bei den Haushalten mit zwei Rädern um 4% zu Grunde.

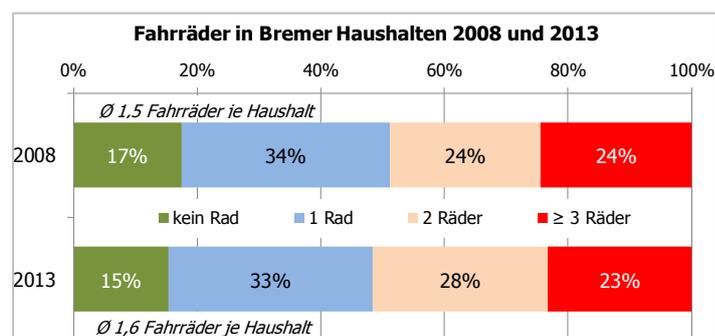


Abbildung 7: Fahrräder in Bremer Haushalten 2008 und 2013

2.3 Pkw-Verfügbarkeit

Abbildung 8 zeigt die Pkw-Verfügbarkeit der Bremer Bevölkerung über 18 Jahren im Jahr 2013 differenziert nach verschiedenen Personenmerkmalen:

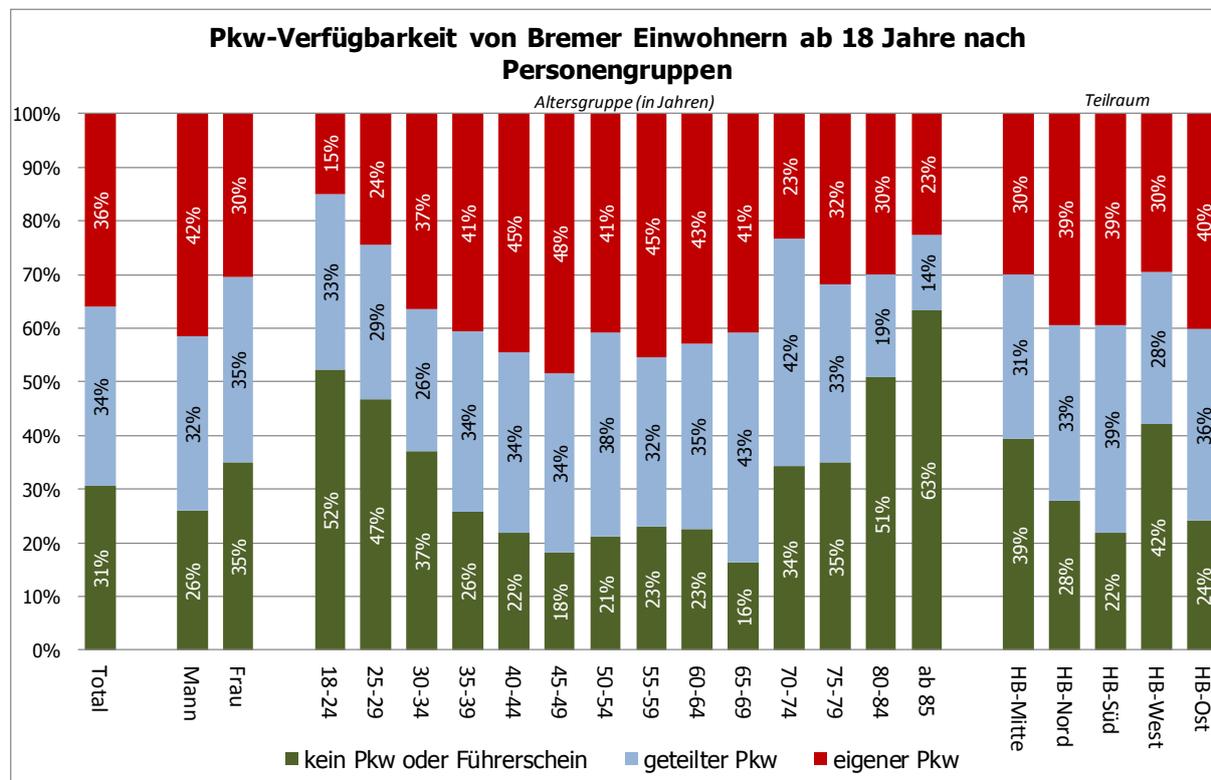


Abbildung 8: Pkw-Verfügbarkeit von Bremer Einwohnern ab 18 Jahren nach Personengruppen (2013)

Definition Pkw-Verfügbarkeit:

- „eigener Pkw“: Person hat Führerschein und im Haushalt steht für jeden Führerscheininhaber mindestens ein Pkw zur Verfügung
- „geteilter Pkw“: Mind. ein Pkw im Haushalt, aber mehr Führerscheininhaber als Pkw
- kein Pkw: Haushalt hat keinen Pkw oder Person keinen Führerschein

In etwa ein Drittel der Bremer verfügt über eigenen Pkw, ein Drittel teilt sich einen Pkw mit anderen Haushaltsmitgliedern und knapp ein Drittel hat keinen Pkw zur Verfügung. Die Pkw-Verfügbarkeit ist in den mittleren Altersklassen am höchsten, wobei sie in HB-Mitte und HB-West deutlich niedriger ist, als in den übrigen Teilräumen.

Die Pkw-Verfügbarkeit hat sich in den letzten fünf Jahren bei Frauen und Männern je nach Altersgruppe sehr unterschiedlich entwickelt (Abbildung 9 und Abbildung 10). Bei jüngeren Männern unter 45 Jahren ist die Pkw-Verfügbarkeit zum Teil deutlich gesunken, die Pkw-Verfügbarkeit jüngerer Frauen ist hingegen angestiegen, so dass sich die Pkw-Verfügbarkeit von Frauen und Männern unter 45 Jahren fast angeglichen hat. Frauen über 70 können noch immer deutlich seltener über einen eigenen oder geteilten Pkw verfügen, als Männer gleichen Alters, dabei haben sie in den letzten Jahren schon deutlich aufgeholt.

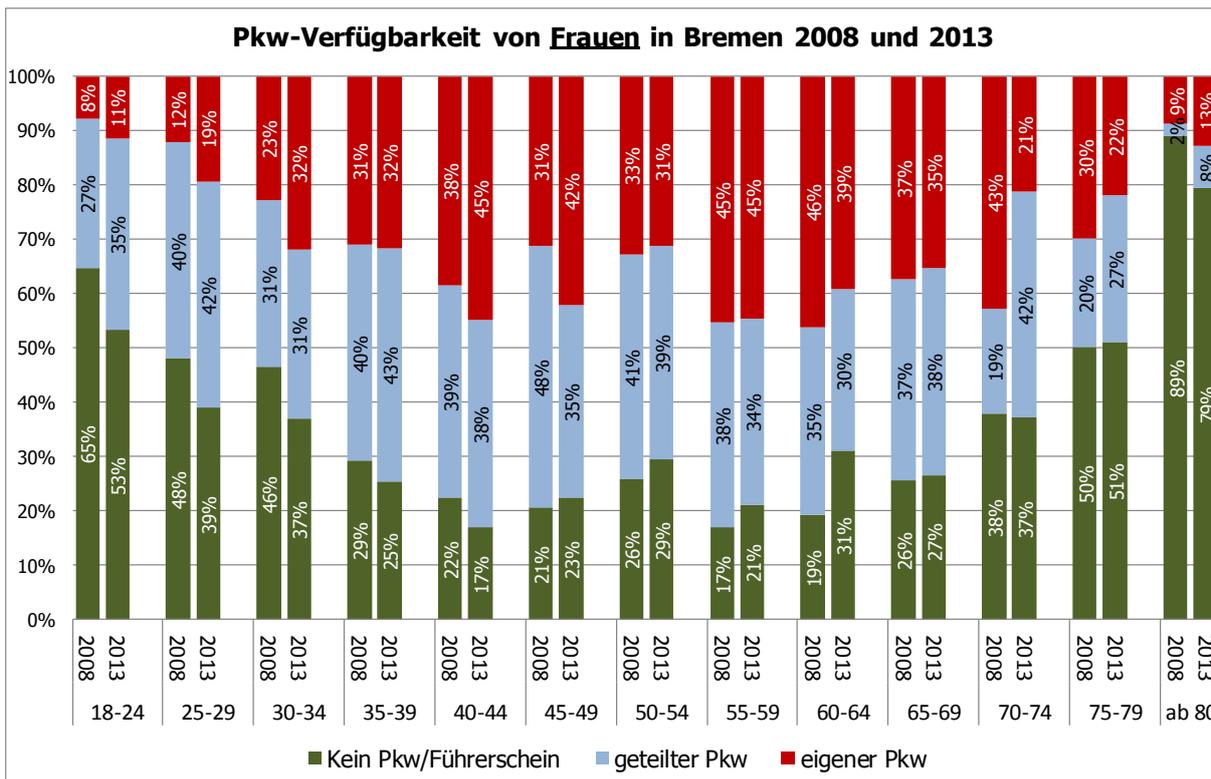


Abbildung 9: Pkw-Verfügbarkeit der weiblichen Bremer Bevölkerung ab 18 Jahren - Veränderung 2008 und 2013

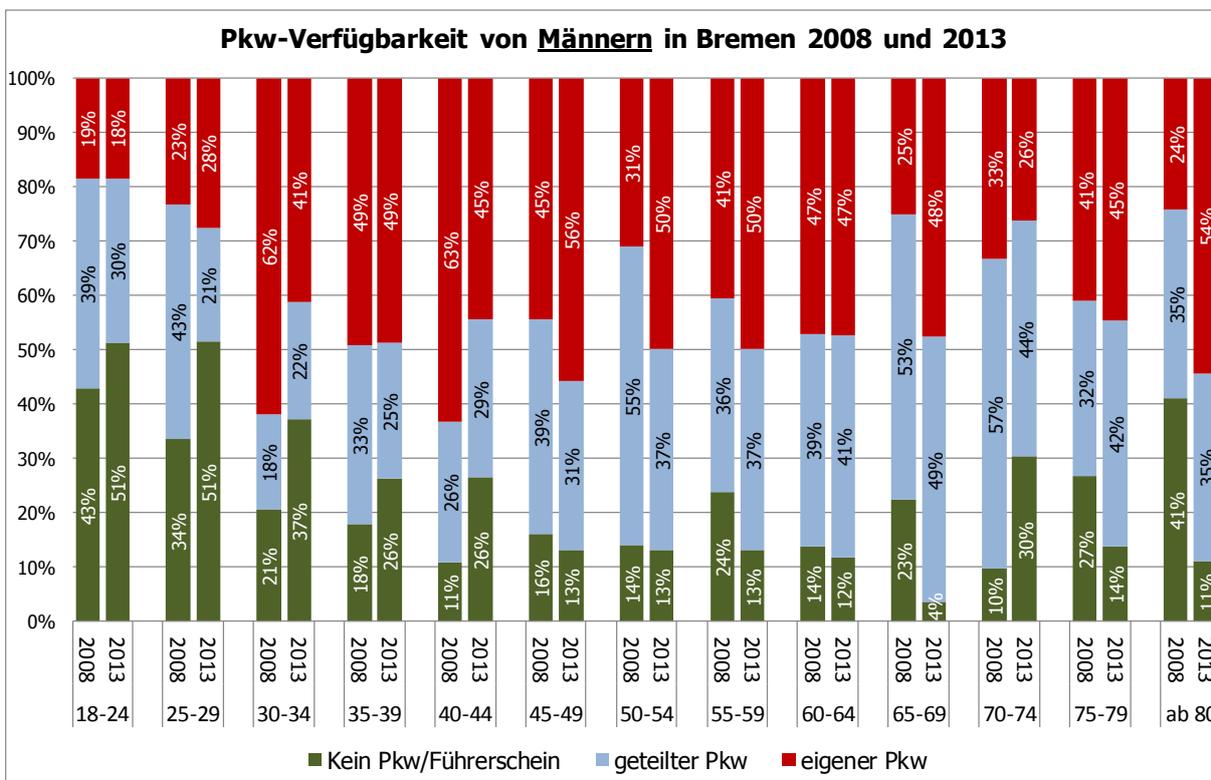


Abbildung 10: Pkw-Verfügbarkeit der männlichen Bremer Bevölkerung ab 18 Jahren - Veränderung 2008 und 2013

2.4 Entwicklung des Mobilitätswerkzeugbesitzes 2008 bis 2013

Der Führerscheinbesitz in der Bremer Bevölkerung ist seit 2008 leicht gestiegen, der Zeitkartenbesitz leicht gefallen und der Anteil der Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit ist leicht gestiegen (Abbildung 11). Hinter diesen generellen Kenngrößen der Pkw-Verfügbarkeit verbergen sich jedoch sehr unterschiedliche Entwicklungen je nach Alter und Geschlecht (s. Kapitel 2.3).

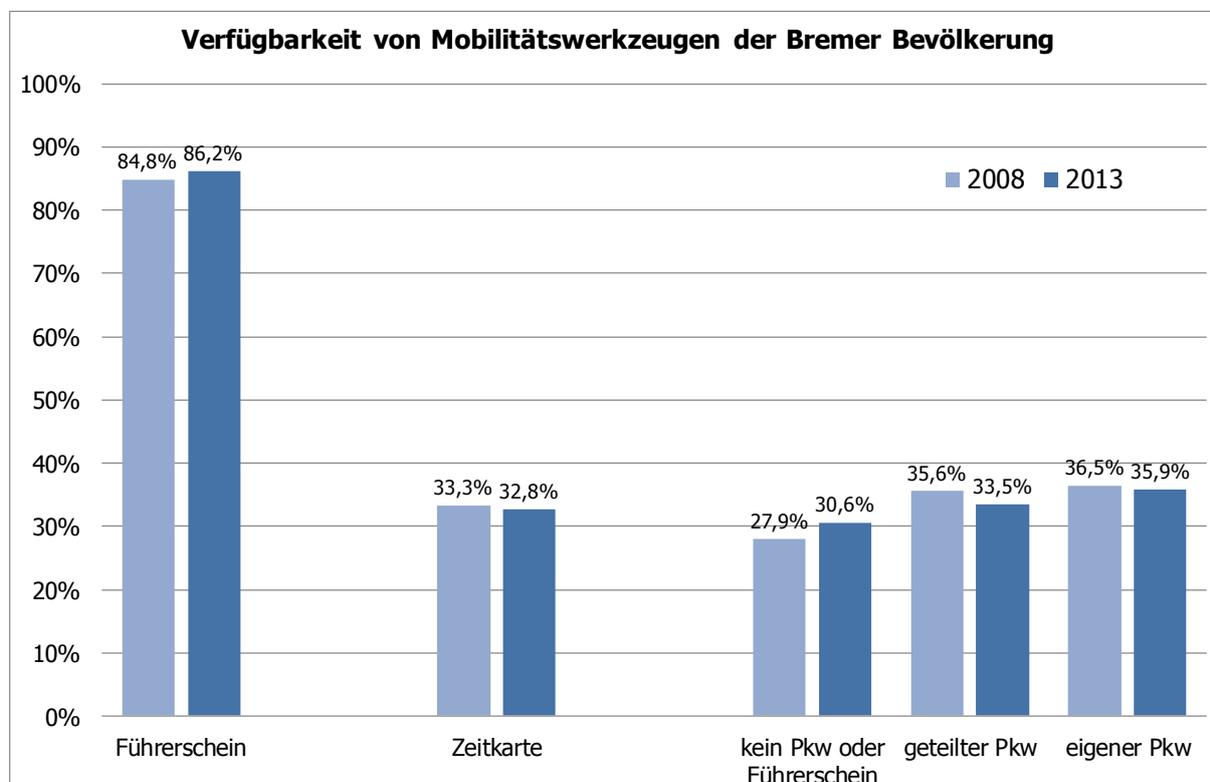


Abbildung 11: Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen der Bremer Bevölkerung ab 18 Jahren - Veränderung zwischen 2008 und 2013

2.5 Mobilitätskennwerte für Bremen

Der Anteil der Personen, die am Stichtag Wege außer Haus unternommen haben, liegt in der SrV 2013 bei 91 %. Die Anzahl der Wege pro Kopf liegt bei 3,54 Wegen. Obwohl sich die Wegeanzahl pro Person zwischen 2008 und 2013 nicht verändert hat, gab es eine Entwicklung hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl: Die Zahl der ÖPNV-Wege hat sich seit 2008 von 0,44 auf 0,56 pro Tag deutlich erhöht, währenddessen die Wege mit dem Rad und dem MIV 2013 leicht abgenommen haben.

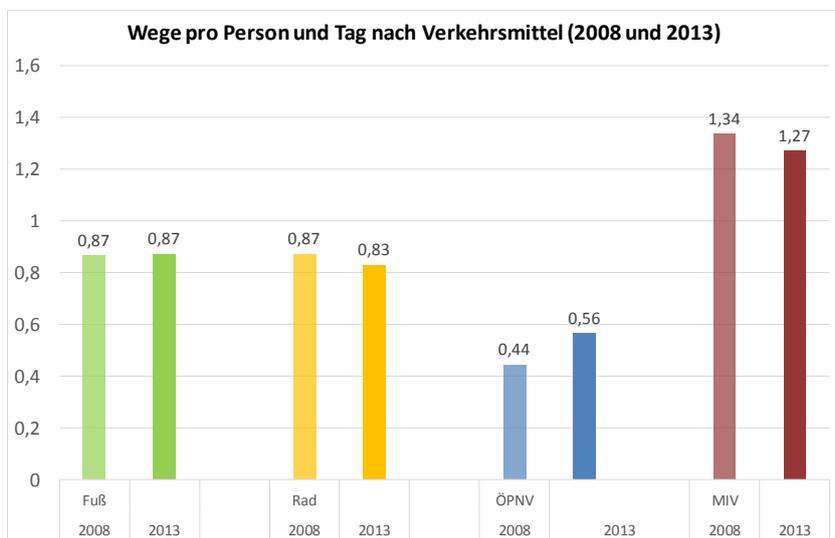


Abbildung 12: Wege pro Person und Tag in der SrV Bremen 2008 und 2013

Dabei sind teilzeitbeschäftigte Männer und Frauen mit 4,3 Wegen pro Tag am mobilsten, während Auszubildende sowie nicht-erwerbstätige Männer die geringsten Mobilitätsraten aufweisen. Bei der Personengruppe Student(innen) und den Rentner(innen) sind hinsichtlich der Wegeanzahl pro Tag deutliche Unterschiede erkennbar. Eine Studentin legt täglich ca. 1 Weg mehr zurück, als ihr männlicher Kommilitone. Bei der Gruppe der Rentner(innen) verhält es sich andersherum, was daran liegt, dass im Schnitt Rentnerinnen älter als Rentner und dadurch weniger mobil sind.

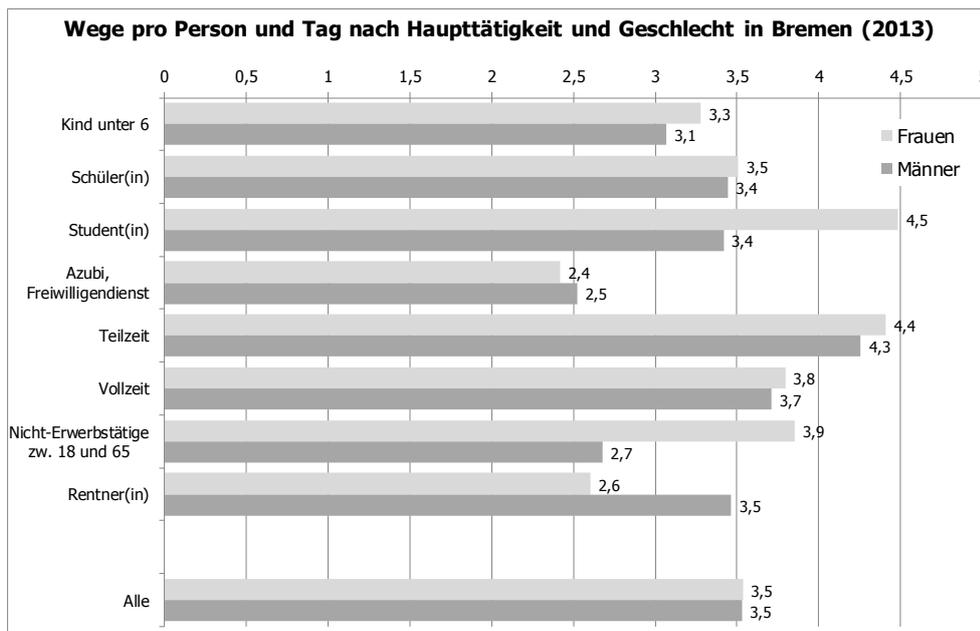


Abbildung 13: Wege pro Tag nach Haupttätigkeit und Geschlecht in der SrV Bremen 2013

2.6 Tägliche Zeit im Verkehr

Die Zeit, die die Menschen in Bremen täglich unterwegs sind, hat zwischen 2008 und 2013 leicht, von 70 auf 73 Minuten, zugenommen. Dabei sind Vollzeit- und Teilzeit-Erwerbstätige sowie Studierende mit über 80 Minuten deutlich länger unterwegs als Rentner oder Schüler. Nicht-Erwerbstätige Frauen in der Gruppe der Nicht-Erwerbstätigen zwischen 18 und 65 Jahren verbringen ungefähr 10 Min. pro Tag mehr Zeit im Verkehr als Nicht-Erwerbstätige Männer derselben Altersgruppe.

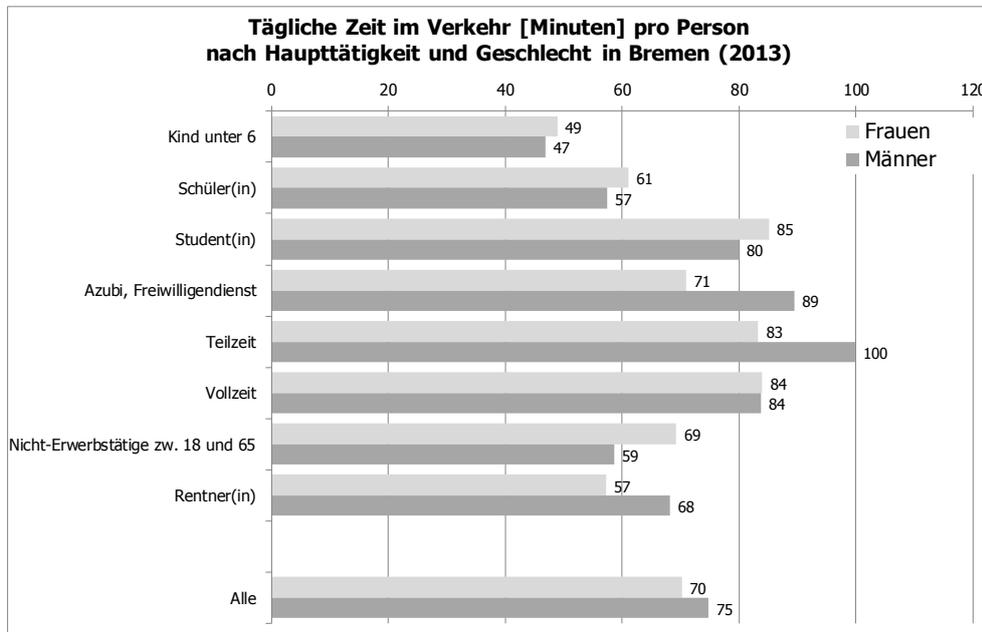


Abbildung 14: Tägliche Zeit im Verkehr (Min.) pro Person nach Haupttätigkeit und Geschlecht in Bremen (2013)

2.7 Verkehrsleistung pro Kopf

Die zurückgelegten Kilometer pro Kopf haben von 2008 bis 2013 von 24,5 auf 25,9 Kilometer zugenommen.

Die meisten Kilometer werden immer noch mit dem Pkw zurückgelegt. Allerdings sank die Pkw-Fahrleistung der BremerInnen seit 2008 leicht und liegt 2013 bei rund 11,7 Kilometer pro Person und Tag. Signifikant zugenommen hat die Fahrleistung mit dem ÖPNV. Die Bremer legen inzwischen 7,4 Kilometer pro Person und Tag mit dem ÖPNV zurück.

Die zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer haben sich nicht statistisch signifikant verändert.

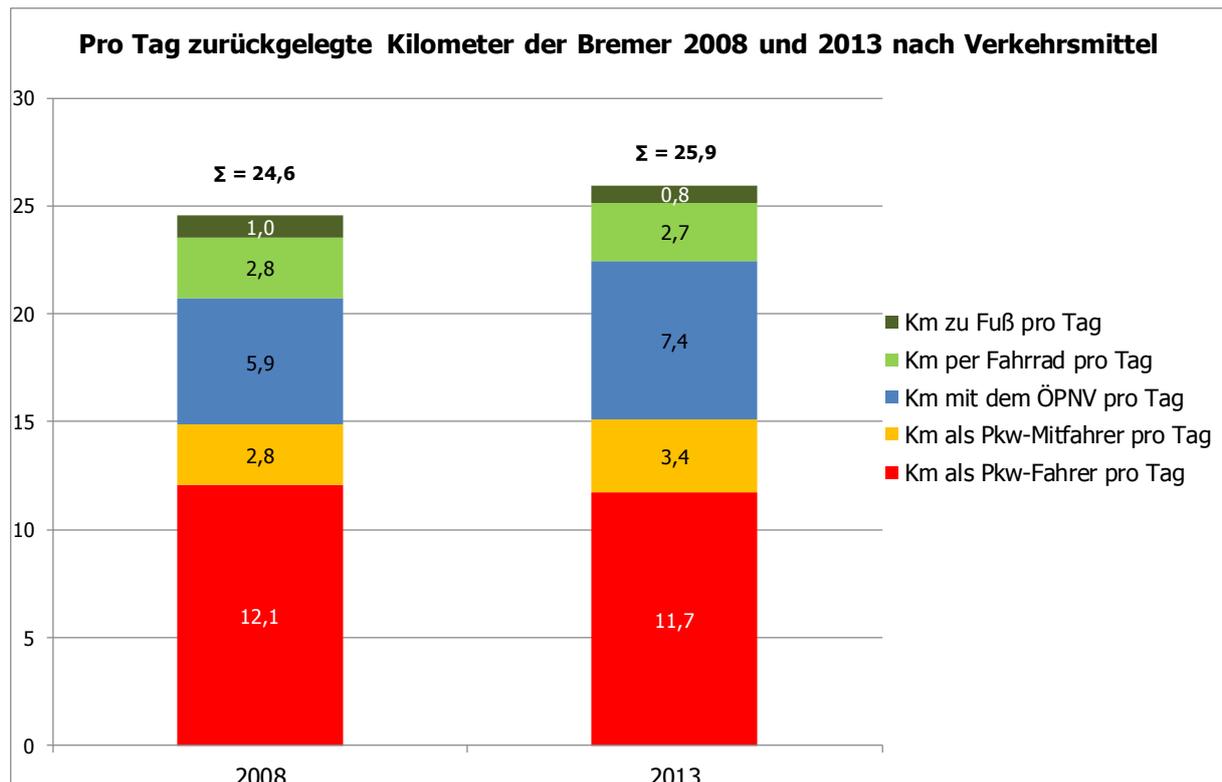


Abbildung 15: Verkehrsleistung pro Kopf 2008 und 2013:

2.8 Gesamtstädtischer Modal Split und absolutes Wegeaufkommen nach Verkehrsmittel

Zwischen 2008 und 2013 ist der Anteil der Wege, die in Bremen als Pkw-Fahrer zurückgelegt wurden, leicht von 30 % auf 28 % gesunken. Dafür stieg der ÖPNV-Anteil von 13 % auf 16 %. Der Radverkehrsanteil sank leicht auf 23 % (Abbildung 16). Dies bedeutet absolut einen Rückgang von 30.000 Pkw-Fahrten pro Tag im Stadtgebiet und 70.000 zusätzliche ÖPNV-Fahrgäste pro Tag (Abbildung 17).

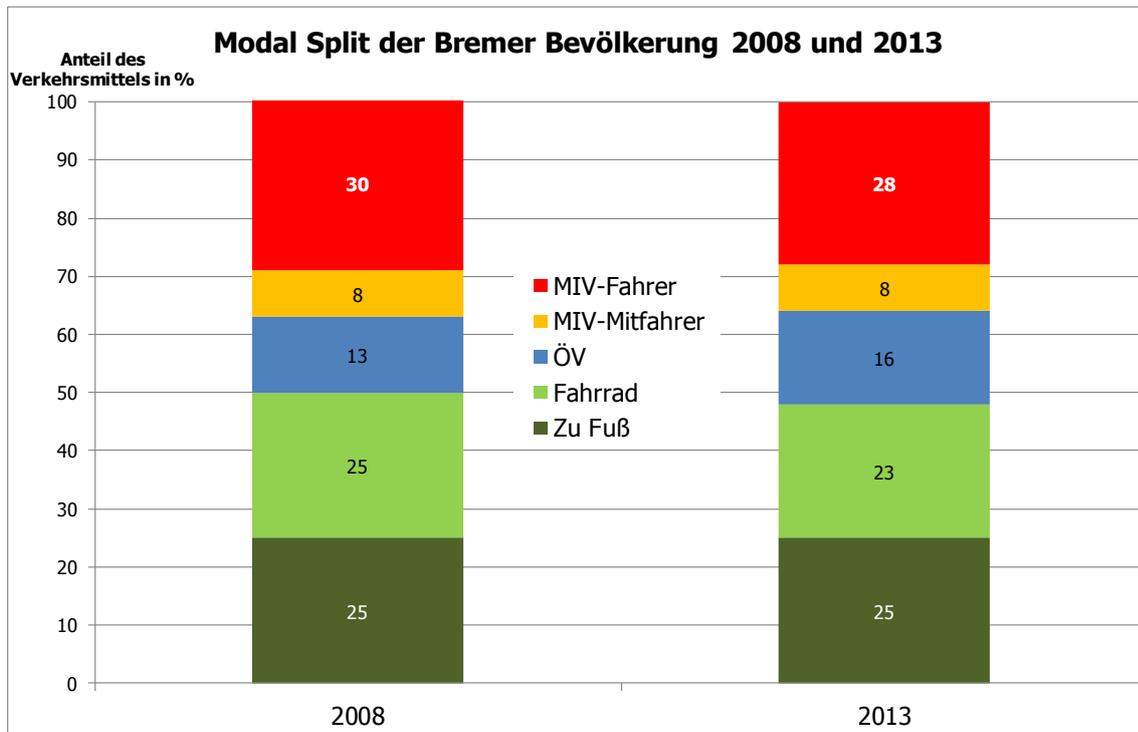


Abbildung 16: Modal Split der Bremer Bevölkerung 2008 und 2013

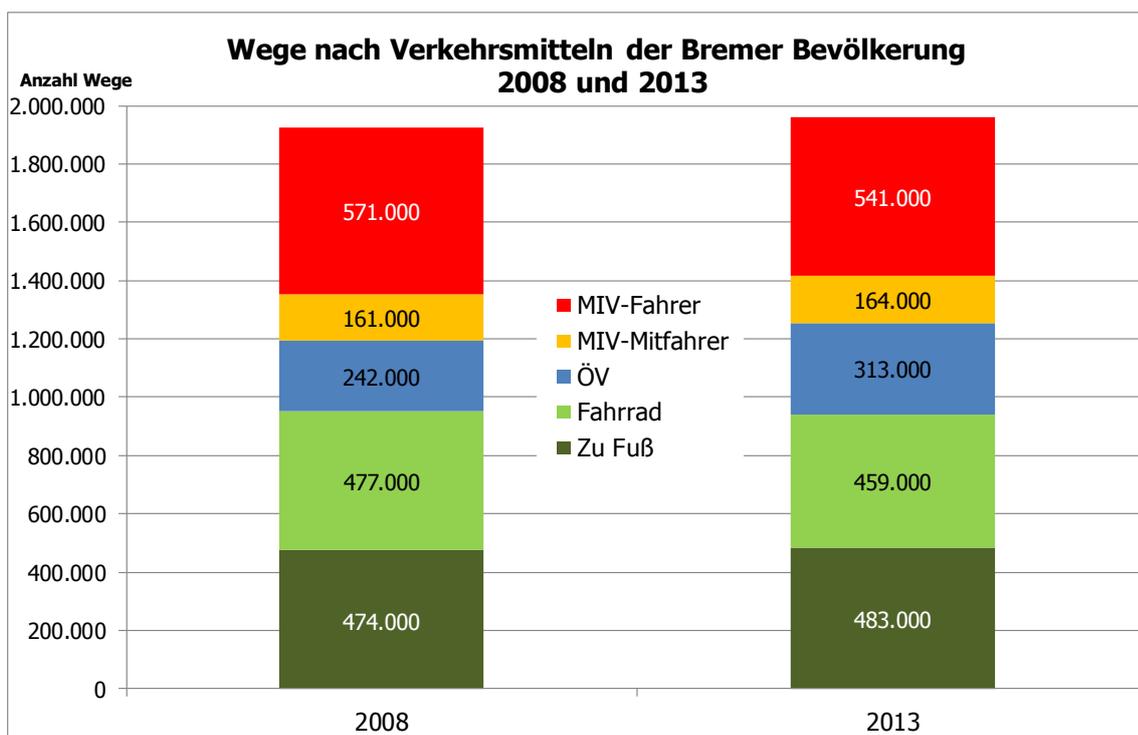


Abbildung 17: Wege nach Verkehrsmittel der Bremer Bevölkerung 2008 und 2013

2.9 Verkehrsmittelnutzung nach Personenmerkmalen

Die Verkehrsmittelnutzung unterscheidet sich nach verschiedenen Merkmalen der Person und des Wohnorts (Abbildung 18).

Wohnort

So werden von den BewohnerInnen von Bremen-Mitte nur 20 % aller Wege als Pkw-Fahrer zurückgelegt, während dieser Anteil in Bremen-Nord über ein Drittel beträgt. Dafür werden in Bremen-Mitte fast 60 % aller Wege zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt. Der ÖV hat in Bremen-West mit 20 % aller Wege die größte Bedeutung.

Haupttätigkeit

Vorschul-Kinder in Bremen legen 28 % ihrer Wege als Mitfahrer im Auto zurück. Am wichtigsten für sie sind Fußwege und auch schon zu 20 % das Fahrrad. Schüler nutzen überwiegend das Rad, gehen zu Fuß und legen 20 % ihrer Wege mit dem ÖPNV zurück.

Bremer Studierende legen nur 10 % ihrer Wege als Pkw-Fahrer zurück. Hier dominiert die ÖPNV-Nutzung mit einem Drittel aller Wege. Den höchsten Anteil an Pkw-Fahrten haben mit 44 % Vollzeit-Beschäftigte. Bei Teilzeit-Beschäftigten ist der Pkw-Anteil hingegen deutlich geringer. Rentner sind hingegen mit 40 % Pkw-Anteil deutlich stärker auf den Pkw orientiert, als die Gruppe der ebenso Nicht-Erwerbstätigen Erwachsenen oder die der Teilzeit-Beschäftigten.

Alter

Der Anteil der Pkw-Fahrer nimmt bis zu einem Alter von 45-49 Jahren stetig zu (bis auf 43%). Dann stagniert er und ab dem Eintritt ins Rentenalter mit 60 Jahren ist der Anteil der Pkw-Fahrten mit 30% wieder deutlich niedriger. Darüber hinaus ist bei den Älteren ab 65 Jahren der sehr geringe ÖV-Fahrtenanteil auffällig.

Verkehrsmittelwahl der Bremer Bevölkerung nach Teilräumen sowie Personen- und Altersgruppen 2013

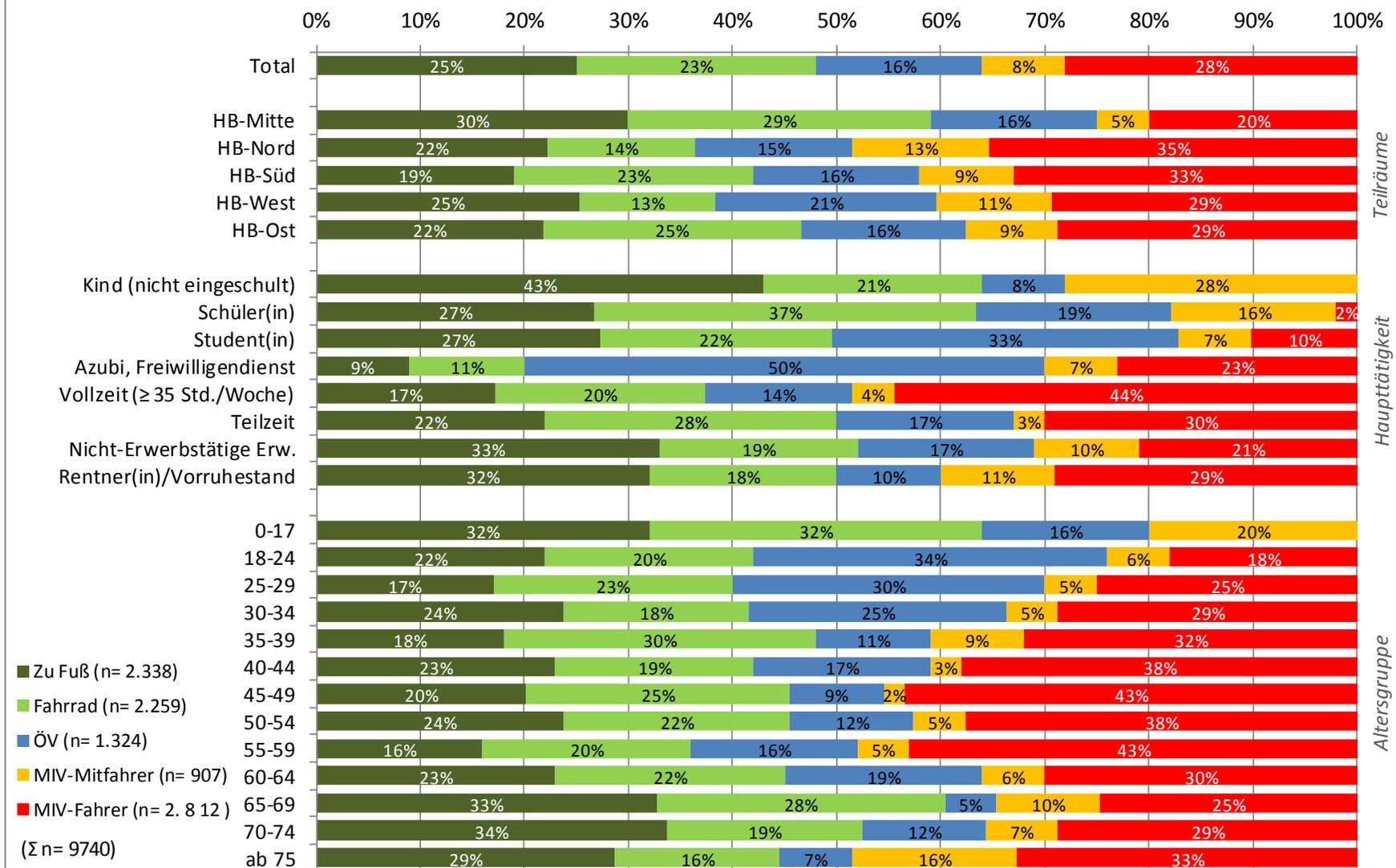


Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl der Bremer Bevölkerung nach Personengruppen 2013

2.10 Pkw-Verfügbarkeit und Modal Split

Ein zentraler Einflussfaktor auf die Pkw-Nutzung ist die Verfügbarkeit eines Führerscheins oder/und eines Pkws.

Personen ohne Führerschein, die in einem Haushalt ohne Pkw leben, legen nur 7 % aller Wege als Mitfahrer zurück und sind sonst zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖV unterwegs. In dieser Gruppe hat der ÖV zwischen den Erhebungen 2008 und 2013 an Bedeutung gewonnen.

Ist ein Pkw im Haushalt vorhanden, dann legen Personen ohne Führerschein fast jeden vierten Weg als Pkw-Mitfahrer zurück und sind ansonsten vor allem mit dem Rad und zu Fuß unterwegs.

Führerscheininhaber aus Haushalten, in denen kein Auto vorhanden ist, nutzen nur sehr selten als Fahrer oder Mitfahrer ein Auto. Die CarSharing-Mitgliedschaft wurde in der SrV 2013 erstmalig erfasst; hier sind aber aufgrund der geringen Fallzahlen in der Stichprobe noch keine validen Auswertungen zur CarSharing-Nutzung möglich.

Wenn sich mehrere Führerscheininhaber einen Haushalts-Pkw teilen (mehr Führerscheininhaber als Pkw im Haushalt), dann werden ein Drittel aller Wege als Pkw-Fahrer zurückgelegt. Dieser Anteil ist seit 2008 deutlich gesunken. Stattdessen wird von dieser Gruppe vermehrt das Fahrrad genutzt.

Personen, die alleine über einen Pkw verfügen können (mindestens ein Pkw je Führerscheininhaber im Haushalt), nutzen diesen auch ausgiebig und legen 60 % all ihrer Wege mit dem Pkw zurück. Dieser Anteil ist seit 2008 noch leicht zulasten des Radverkehrs gestiegen.

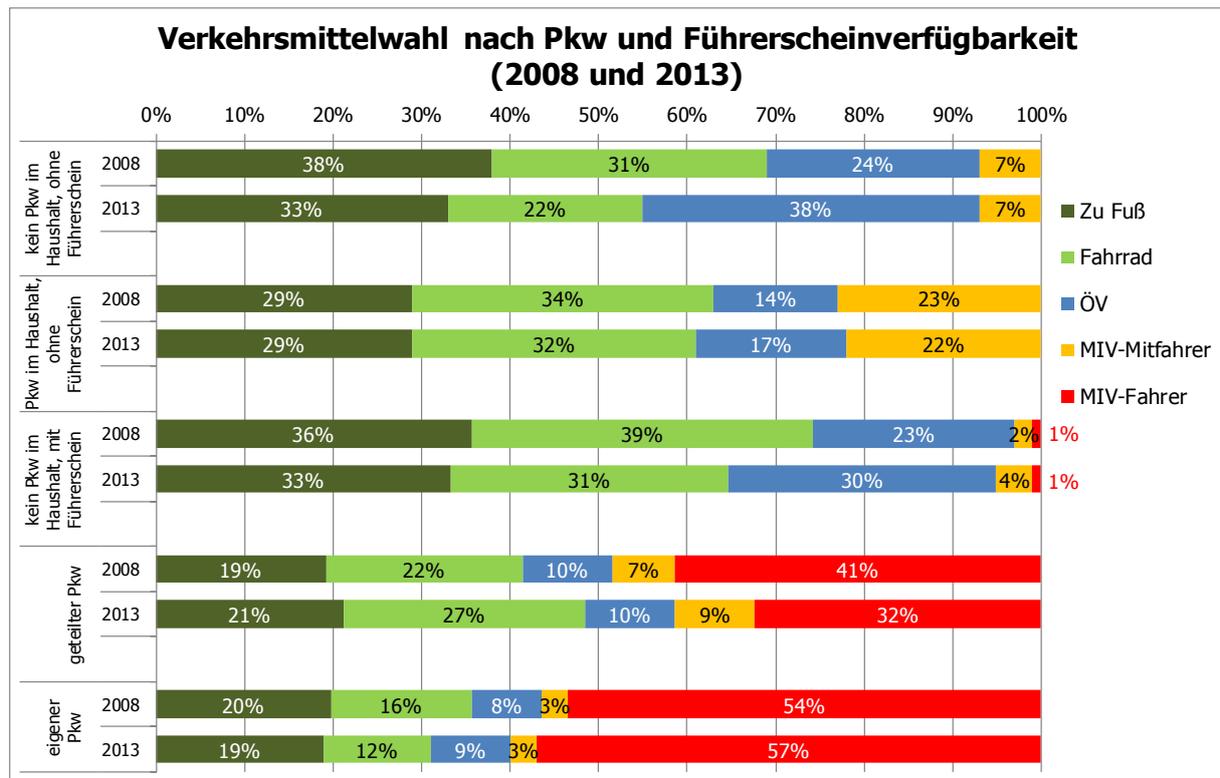


Abbildung 19: Verkehrsmittelwahl nach Pkw- und Führerscheinverfügbarkeit 2008 und 2013

2.11 Modal Split nach Einkommen

Auch das Einkommen hat einen entscheidenden sowohl direkten als auch indirekten Einfluss auf die Verkehrsmittelnutzung. Indirekt, da Haushalte mit höherem Einkommen sich eher einen Pkw oder Zweitwagen leisten können; direkt, weil einkommenstärkere Personen den Pkw öfter nutzen, da Benzinkosten und Parkgebühren sie weniger tangieren als ärmere Personen.

So ist die Pkw-Nutzung von Personen mit einem Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen¹ von 2.500 € zweieinhalb Mal so hoch wie bei Personen, die nur 500 € im Monat zur Verfügung haben (Abbildung 20).

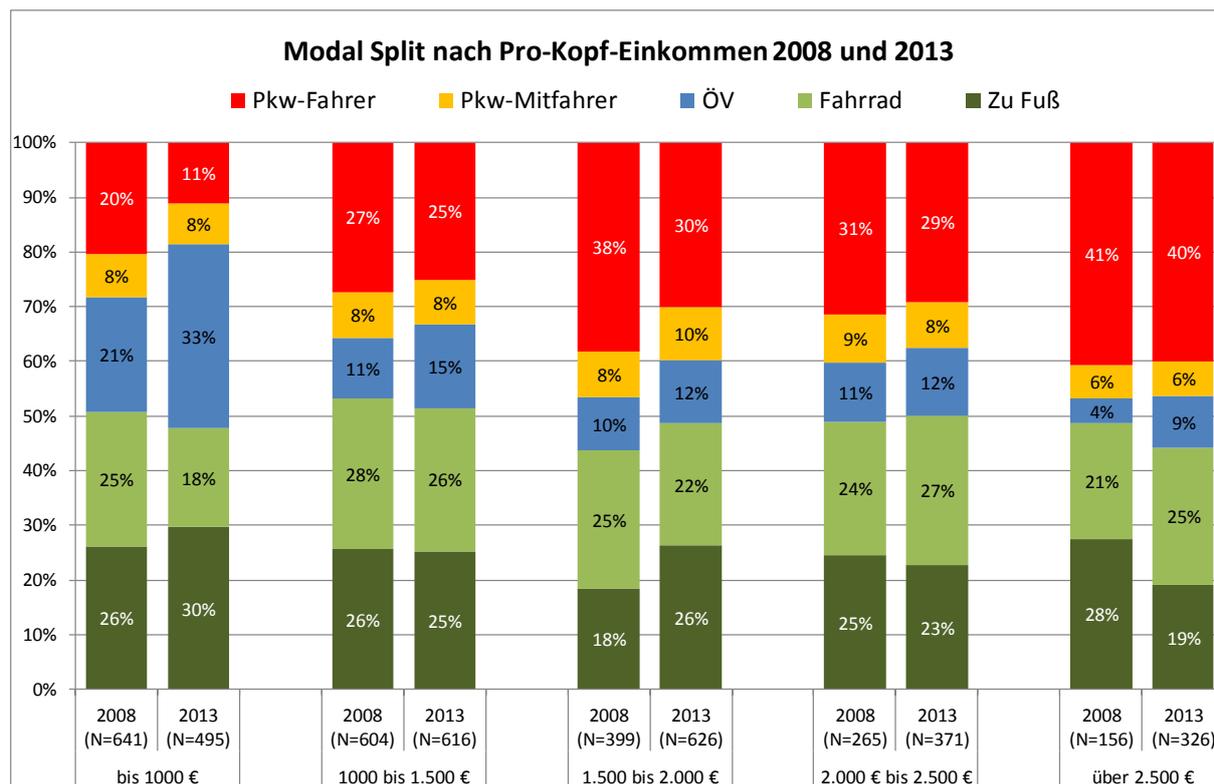


Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl in Bremen nach Pro-Kopf-Äquivalenzeinkommen 2008 und 2013

Die Einkommen sind zwischen 2008 und 2013 inflationsbereinigt im Mittel um rund 10 % gestiegen. Daher ist der Anteil der Personen mit einem Pkw-Kopf-Einkommen unter 1000 € um 11% gesunken und über 2.000 € um 9% gestiegen. 2013 gibt es daher deutlich mehr wohlhabendere Haushalte als 2008. Angesichts dieses Wohnstandszuwachses wäre eine deutliche **Zunahme** der Pkw-Nutzung zu erwarten gewesen. Allerdings ging die Pkw-Nutzung in Bremen trotz des Einkommenszuwachses von 30 % auf 28 % zurück. Dies lag daran, dass die Pkw-Nutzung von Personen **gleichen Einkommens** zwischen 2008 und 2013 deutlich zu Gunsten des ÖPNV zurückgegangen. Der Wohlstandszuwachs gleicht also in der Summe die deutlichen Verhaltensänderungen bei Personen gleichen Einkommens teilweise aus, so dass insgesamt der Rückgang der Pkw-Nutzung geringer ausfällt.

¹ Das Äquivalenzeinkommen ist definiert als Haushaltsnettoeinkommen geteilt durch einen von der Anzahl der Haushaltsmitglieder abhängigen Faktor. Dieser berücksichtigt, dass sich ein 2-Personen-Haushalt mit 3.000 € netto in der Regel mehr „leisten“ kann als ein Einpersonenhaushalt mit 1.500 € netto. Der Faktor berechnet sich zu 1 (für die erste Person im Haushalt) + (Anzahl weitere Personen ab 14 Jahre) * 0,5 + (Anzahl weitere Personen unter 14 Jahre) * 0,3

2.12 Räumliche Verflechtungen

Die Bremer legen jeden Werktag insgesamt knapp 2 Mio. Wege zurück. Die meisten Wege (63 %) sind dabei Binnenverkehre innerhalb eines Teilraums (vgl. Abbildung 21).

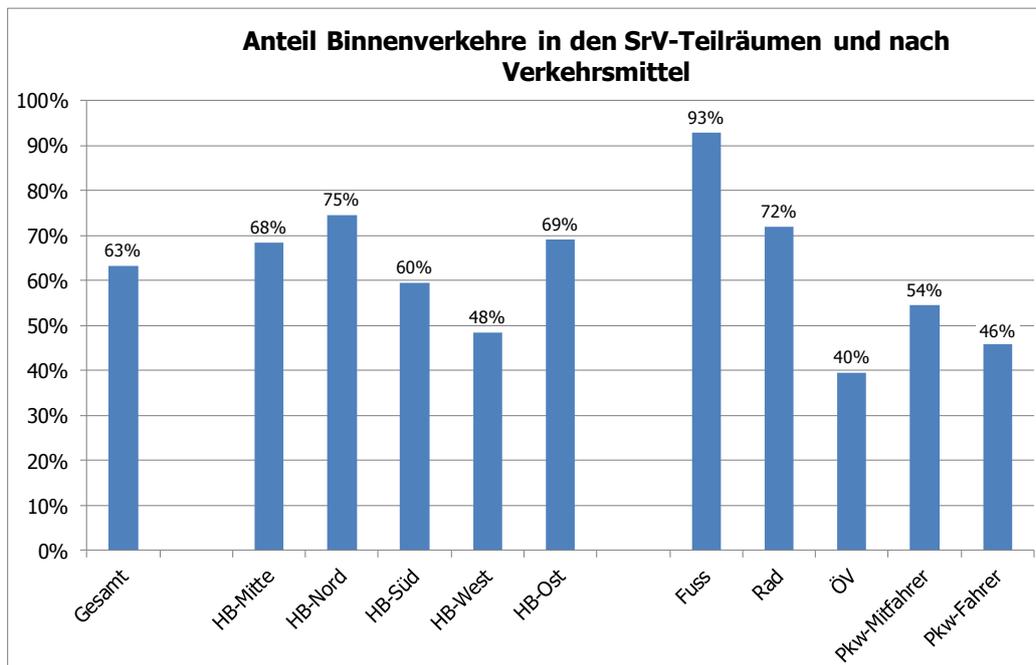


Abbildung 21: Anteile der Binnenverkehre innerhalb des Teilraums nach Verkehrsmittel

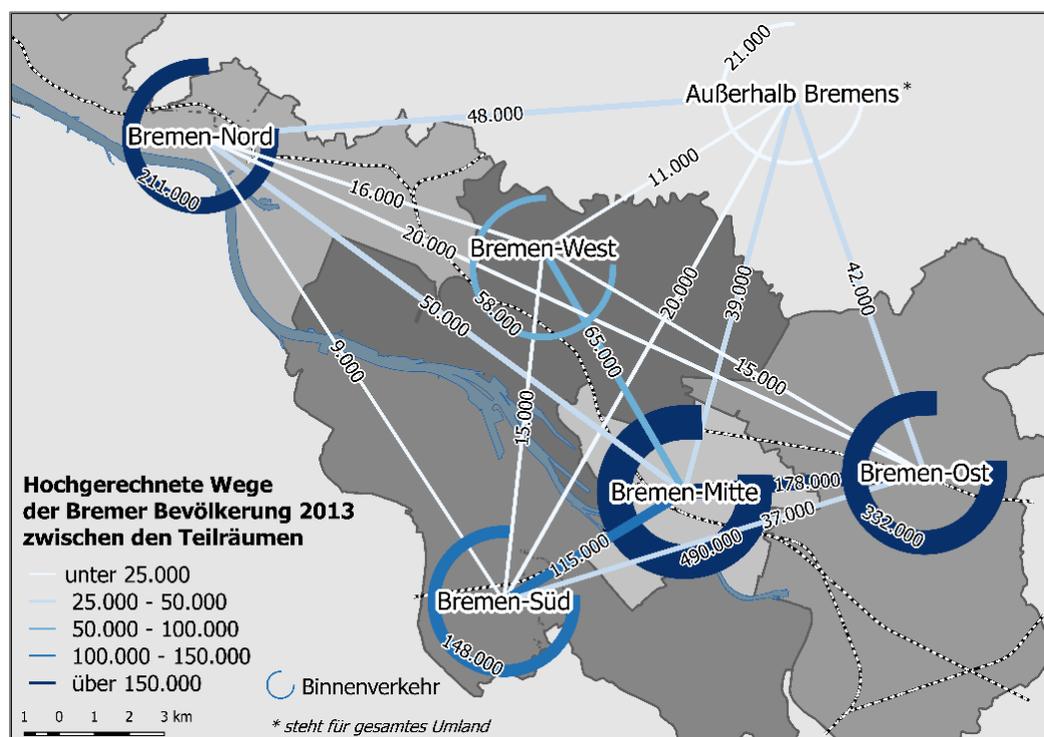


Abbildung 22: Räumliche Verflechtungen der Wege der Bremer Bevölkerung 2013

Fast jeder zweite Weg der Bremer führt von oder nach Bremen-Mitte. Davon sind rund 500.000 Binnenwege innerhalb dieses Teilraums. Zwischen Bremen-Nord, Bremen-Süd und Bremen-West gibt es nur geringe tangentielle Verflechtungen. 200.000 Wege der Bremer und Bremerinnen überschreiten täglich die Stadtgrenze (vgl. Abbildung 22).

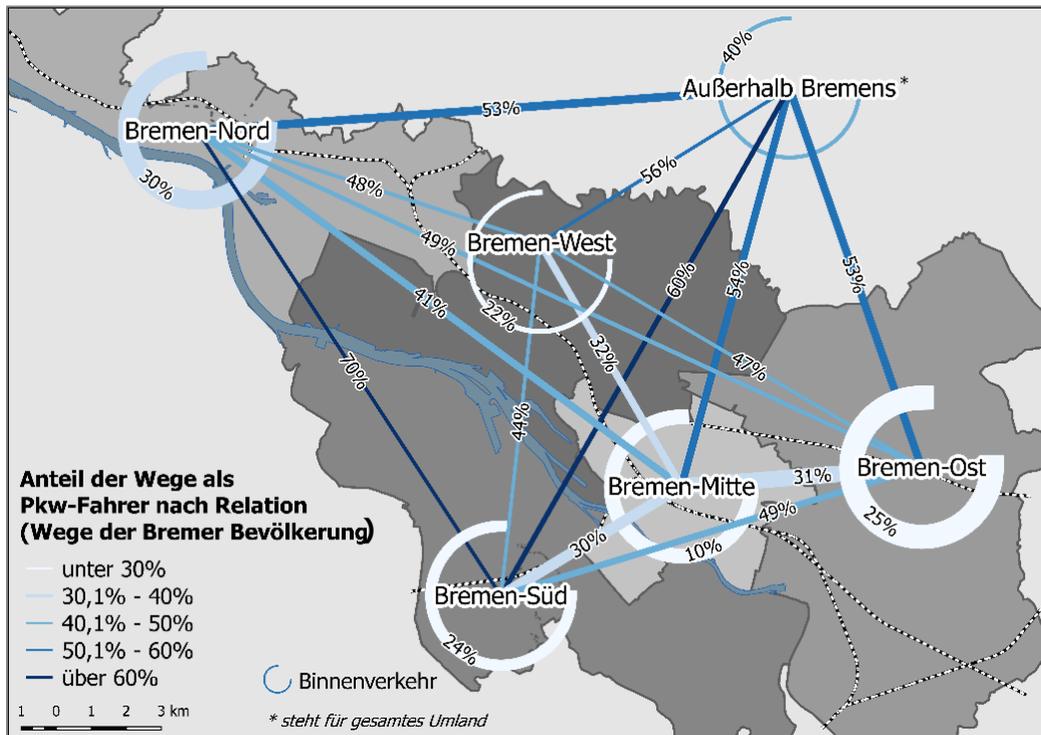


Abbildung 23: Räumliche Verflechtungen der Pkw-Fahrten der Bremer Bevölkerung 2013

Zwischen 10 % (HB-Mitte) und 30 % (HB-Nord) der Binnenwege werden als **Pkw-Fahrer** zurückgelegt. Bei Fahrten zwischen den äußeren Stadtteilen und HB-Mitte beträgt der Pkw-Fahrer-Anteil zwischen 30 % (HB-Süd) und 41 % (HB-Nord). Deutlich höher ist der Pkw-Anteil auf den tangentialen Wegen zwischen den äußeren Stadtteilen sowie den Wegen ins Umland (vgl. Abbildung 23).

2.13 Modal Split nach Wegelängen und Wegekettenanalyse

Die Verkehrsmittelnutzung hängt entscheidend von der Länge der Wege ab (Abbildung 24).

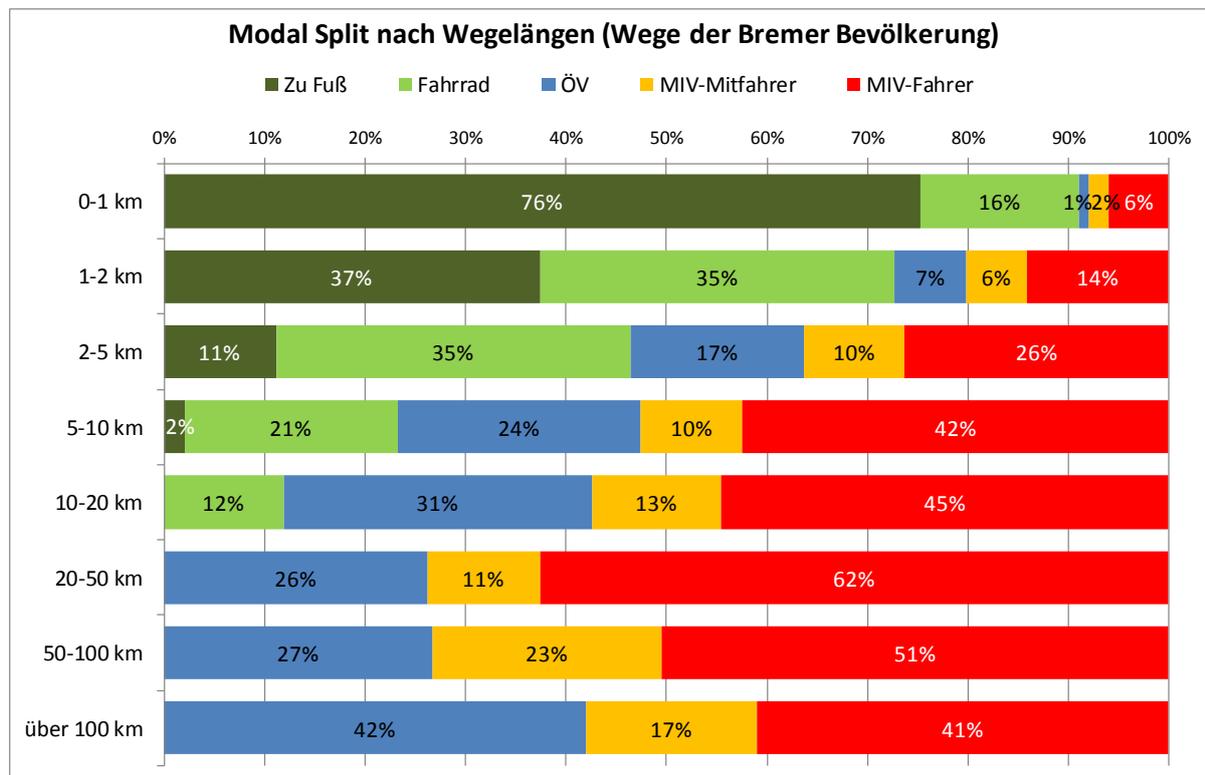


Abbildung 24: Modal Split nach Wegelängen (Wege der Bremer Bevölkerung 2013)

In Bremen werden 76 % aller Wege unter einem Kilometer zu Fuß zurückgelegt. Bei Wegen zwischen einem und zwei Kilometern hat das Auto einen Anteil von 20 %, davon sind 14 % Fahrten als Pkw-Fahrer. Bei Wegen zwischen zwei und fünf Kilometer dominiert das Fahrrad mit einem Anteil von 35 %.

Bei Wegen zwischen fünf und zehn Kilometern dominiert die Pkw-Nutzung; Fahrrad und ÖPNV haben Anteile von 21 % bzw. 24 %. Auf Strecken zwischen 10 und 20 Kilometern werden immerhin noch 12 % aller Wege mit dem Rad zurückgelegt. Auf diesen Distanzen dominieren jedoch Pkw und ÖPNV. Wege zwischen 20 und 100 Kilometern werden überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt. Die Bahn hat im Regional- und insbesondere im Fernverkehr für die Bremer einen hohen Marktanteil von bis zu 42 %.

2.14 Verlagerungspotenzial bei kurzen Pkw-Fahrten

Viele kurze Pkw-Fahrten bis zu 2 km könnten im Prinzip auch zu Fuß zurückgelegt werden. Bei Pkw-Fahrten bis zu 5 bis 10 km ist grundsätzlich von einem Verlagerungspotenzial auf das Fahrrad auszugehen. Bei Entfernungen von 10 bis 20 km wächst das Verlagerungspotenzial angesichts einer fortschreitenden Verbreitung von Elektrofahrrädern immer mehr.

Allerdings können nicht alle kurzen Pkw-Fahrten problemlos auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Beispielsweise sind viele Pkw-Fahrten einzelne Etappen innerhalb einer längeren Wegekette. Der Pkw wird daher für die gesamte Fahrt, d.h. auch auf kurzen Teilwegen innerhalb der Wegekette, genutzt.

So ist die Fahrt von der Arbeit zum Einkauf in folgender Skizze (Abbildung 25) nur zwei Kilometer lang und könnte daher auf den ersten Blick auch gut zu Fuß oder dem Fahrrad durchgeführt werden. Da die Fahrt aber Teil einer Wegekette ist, deren längster Teilweg 15 Kilometer ist, ist eine Verlagerung auf das Fahrrad nicht einfach möglich.

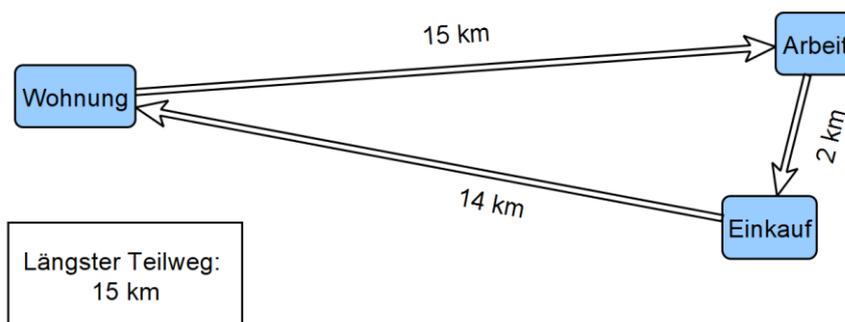


Abbildung 25: Wegekette und längster Weg der Wegekette

Abbildung 26 zeigt links die Verteilung der Fahrtweiten aller Pkw-Fahrten. Rechts ist die Verteilung der Länge der längsten Teilwege einer Wegekette mit dem Pkw dargestellt.

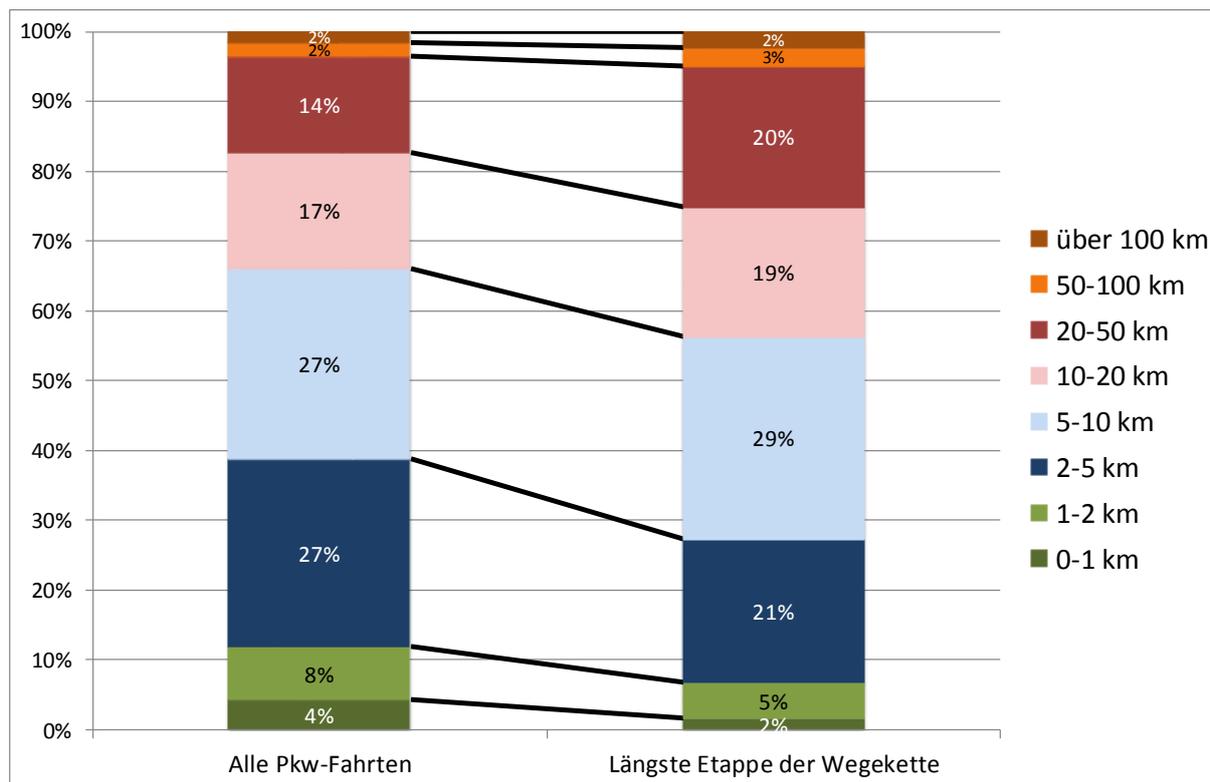


Abbildung 26: Länge von Pkw-Fahrten und Länge der längsten Etappe der Wegekette (Bremer Bevölkerung 2013)

So sind insgesamt 12 % aller Pkw-Fahrten kürzer als 2 Kilometer (in grün dargestellt), davon sind 7 % Pkw-Fahrten nicht mit Wegen über 2 km gekoppelt (längste Etappe der Wegekette < 2km). Diese 7% könnten aufgrund der geringen Distanz auch zu Fuß zurückgelegt werden und bilden ein entsprechendes Verlagerungspotenzial vom Pkw auf den Fußverkehr.

Zusätzlich sind 39 % aller Wege mit dem Pkw kürzer als 5 Kilometer und sogar zwei Drittel (66 %) kürzer als 10 Kilometer. Davon sind 29 % bzw. 58 % nicht mit längeren Wegen gekoppelt und können von daher als Verlagerungspotenzial auf das Fahrrad bzw. Pedelec interpretiert werden.

Vertiefungsbericht: Aktivitäten

In diesem Kapitel werden zentrale Kenngrößen nach dem Hauptwegezweck dargestellt.

Dabei wurden Heimwege der „wichtigsten“ Aktivität einer Wegeketten zugeordnet. Hierbei werden Dienst-, Arbeits- und Ausbildung als verpflichtende Aktivitäten als „wichtiger“ eingestuft als z. B. Einkaufs- und Freizeitwege. So wird davon ausgegangen, dass bei einer Wegeketten Wohnung – Arbeit – Einkauf – Wohnung das Arbeiten die Hauptaktivität darstellt.

Bring- und Hol-Wege (3 % aller Wege) sind der Aktivität der gebrachten Person (z. B. Kita) zugeordnet. Dies sind in zwei Drittel aller Bring- und Holwege Wege zur Ausbildung (Kita, Schule).

Anteil der Wegezwecke an allen Wegen

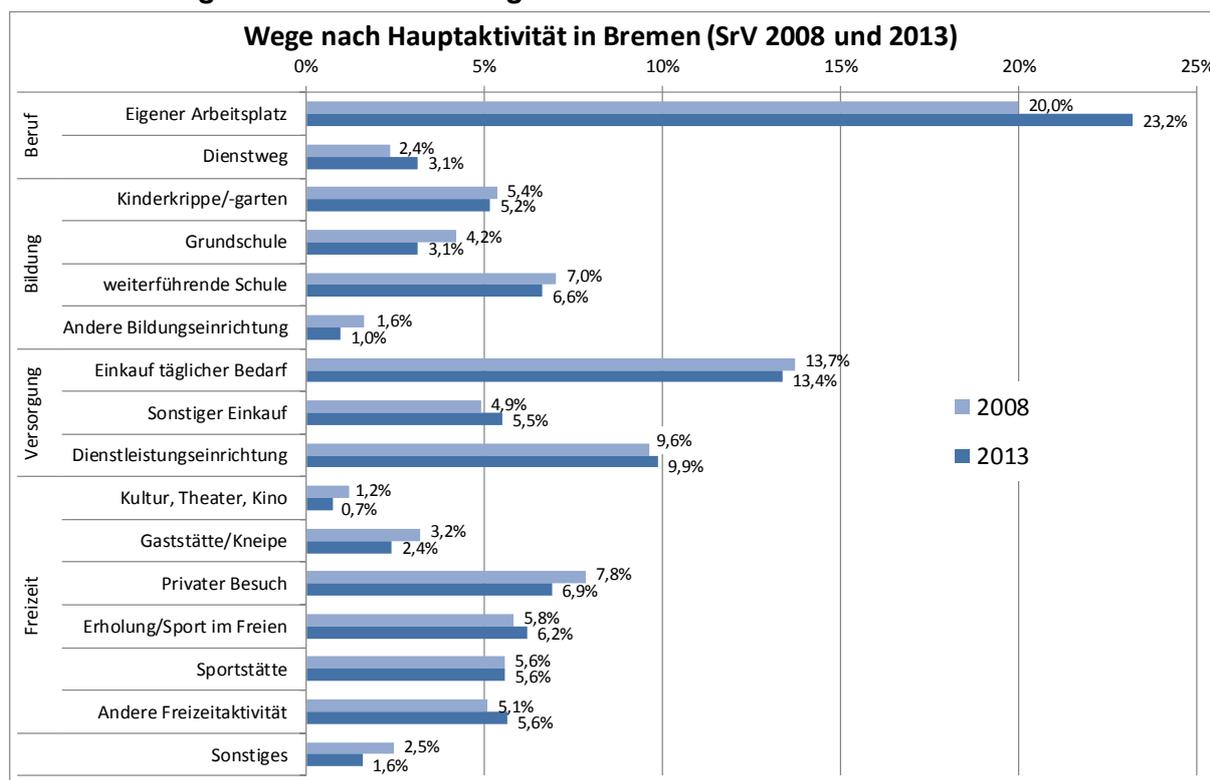


Abbildung: Wege nach Hauptaktivität in Bremen in der SrV 2008 und 2013

Die meisten Wege werden in Bremen zu Freizeitwecken sowie zu Versorgungszwecken unternommen. Danach folgen berufliche Wege sowie Wege zur Ausbildung. Dieses Verhältnis hat sich zwischen 2008 und 2013 nicht wesentlich verändert. Allerdings ist der Anteil der Arbeitswege zwischen 2008 und 2013 deutlich angestiegen, was auch die gestiegene Erwerbsbeteiligung widerspiegelt.

Wegelängen

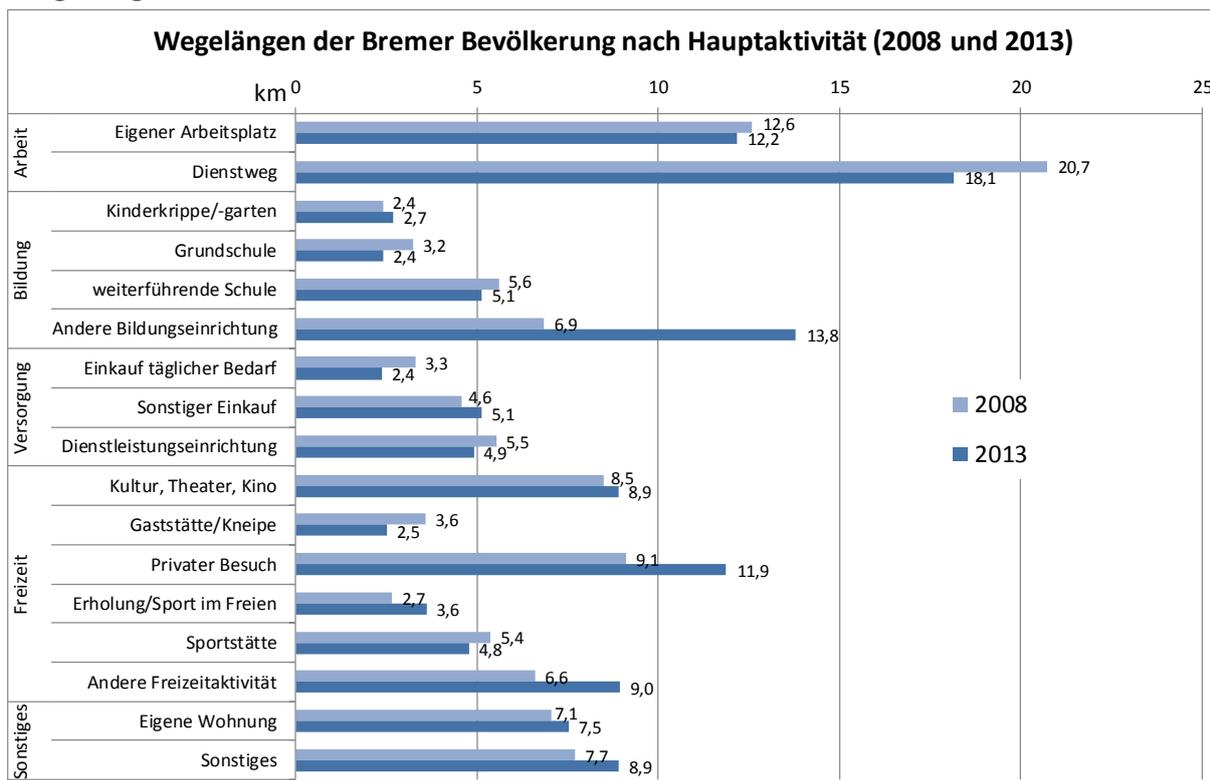


Abbildung: Wegelängen der Bremer Bevölkerung nach Hauptaktivität in der SrV 2008 und 2013

Die längsten Wege werden zu dienstlichen Zwecken unternommen. Die mittlere Länge der Arbeitswege liegt in Bremen bei 13 km. Am kürzesten sind Wege zur Kita, zur Grundschule, zum Einkauf des täglichen Bedarfs, zur Gaststätte sowie zur Erholung im Freien.

Wege über 150 km wurden in dieser Auswertung auf 150 km begrenzt, damit nicht einzelne Ausreißer (z. B. eine Dienstreise per Flugzeug) den Mittelwert zu sehr beeinflussen. Dennoch werden die dargestellten Mittelwerte weiterhin durch Extremwerte beeinflusst:

So ist die starke Zunahme der mittleren Wegelängen bei den Wegezwecken „andere Bildungseinrichtung (Hochschule)“ sind in der Stichprobe der SrV 2013 auf einzelne weite Wege zur Universität Hamburg zurückzuführen, die den Mittelwert massiv nach „oben ziehen“.

Dies wird noch einmal deutlich in der Abbildung, die die Verteilung der Wegelängen nach Entfernungsklassen unter Berücksichtigung der Wegezwecke darstellt.

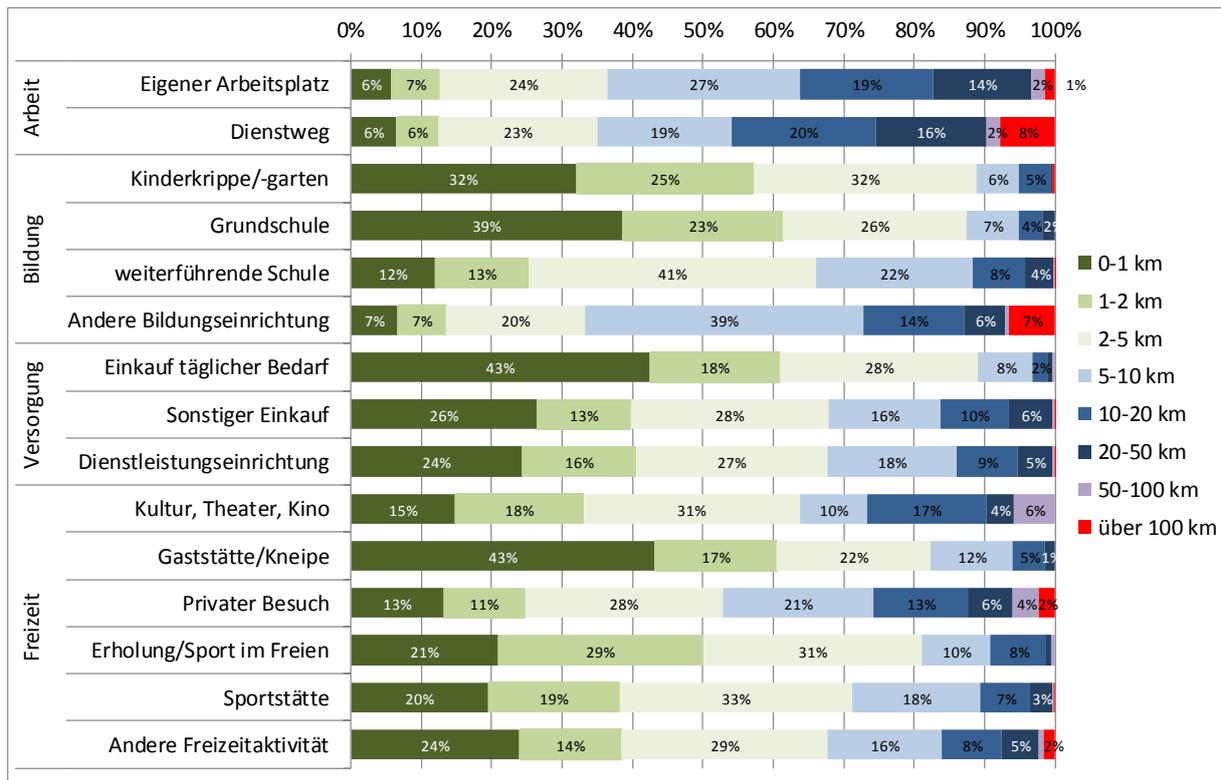


Abbildung: Verteilung Wegelängen in Bremen in der SrV 2013 nach Entfernungsklassen

Verkehrsmittelwahl

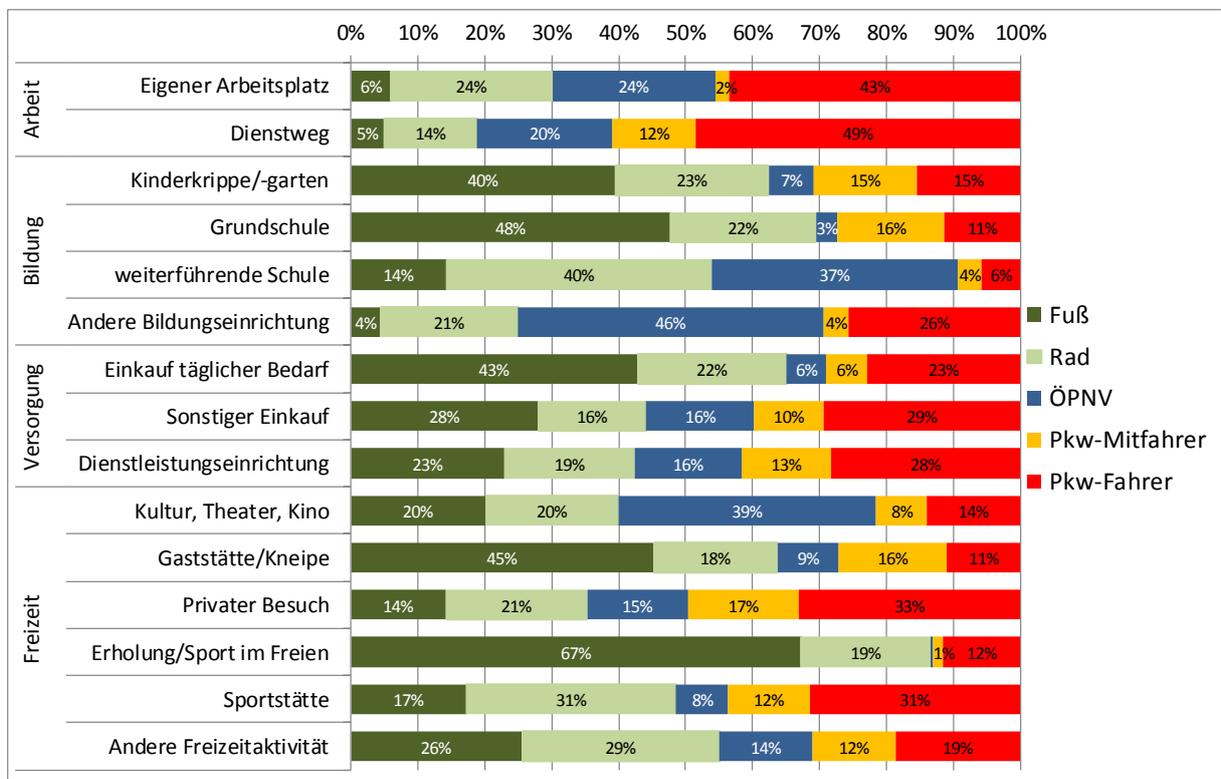


Abbildung: Verkehrsmittelwahl in Bremen in der SrV 2013 nach Hauptaktivität

Neben der Lagegunst des Standortes (z.B. der Universität am Stadtrand) und tariflichen Angeboten (z.B. Semesterticket), beeinflusst auch die Aktivität die Verkehrsmittelwahl. Der ÖPNV hat die höchste Bedeutung bei Wegen zur weiterführenden Schule, zur „anderen Bildungseinrichtung“ (incl. Universität) sowie bei Wegen zur Kultur, Theater und Kino. Der Pkw spielt bei den Dienstfahrten mit 60 % Anteil am Modal Split die größte Rolle. Aber auch der ÖPNV und das Fahrrad haben eine hohe Bedeutung bei Dienstfahrten. 43 % aller Arbeitswege werden als Pkw-Fahrer zurückgelegt, Fahrgemeinschaften spielen mit 2 % kaum eine Rolle.

Nach Aktivität differenzierte Vergleiche der Verkehrsmittelwahl zwischen 2008 und 2013 sind bei seltener durchgeführten Aktivitäten aufgrund der zu geringen Fallzahlen nicht sinnvoll. Daher sind für 2008 nur Werte für die Aktivitäten „Arbeit“, „Einkauf täglicher Bedarf“ und „Dienstleistungseinrichtung“ ausgewiesen.

Im Berufsverkehr hat der Pkw-Anteil zwischen 2008 und 2013 deutlich abgenommen, während der ÖPNV seinen Anteil von 18 % auf 24 % steigern konnte.

Beim Einkauf des täglichen Bedarfs ist der Anteil des Pkws ebenfalls deutlich zurückgegangen (von 41 % auf 29 %), während der Anteil des Fußverkehrs deutlich zugenommen hat.

Bei Wegen zu Dienstleistungseinrichtungen (Bank, Post, Behörde, Friseur etc.) gab es keine signifikanten Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl.

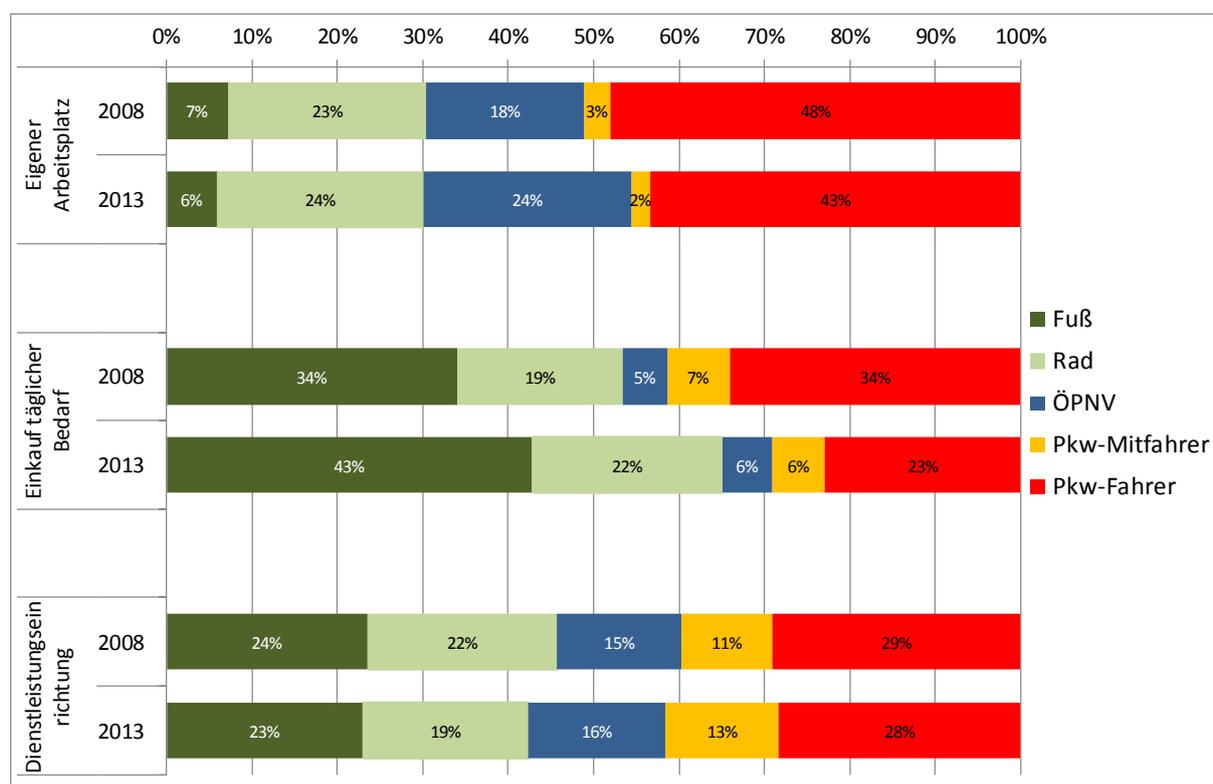


Abbildung: Verkehrsmittelwahl in Bremen in der SrV 2008 und 2013 bei den Hauptaktivitäten Arbeit, Einkauf und Besuch von Dienstleistungseinrichtungen

2.15 Zusammenfassung der Ergebnisse der SrV Bremen 2008 und 2013

In diesem Kapitel werden aus der Auswertung der SrV 2008 und 2013 einige Schlussfolgerungen und Thesen abgeleitet.

Die Bremer bewegen sich im Vergleich zu anderen Städten² sehr umweltfreundlich und nutzen insbesondere sehr stark das Fahrrad. Bremen weist von allen SrV-Großstädten in Deutschland über 500.000 Einwohnern den höchsten Fahrradanteil auf. Das Fahrrad hat in Bremen auch auf mittleren Distanzen bis zu 10 Kilometer eine hohe Bedeutung. Dennoch konnte der Anteil des Radverkehrs zwischen 2008 und 2013 nicht gesteigert werden. Vielmehr ist ein deutlicher Anstieg des ÖPNV-Anteils zu beobachten, der nicht nur zu Lasten der Fahrradnutzung, sondern insbesondere auch zu einem Rückgang der MIV-Fahrer-Anteile am Modal Split führt.

Die **Pkw-Verfügbarkeit** ist die wichtigste Determinante der Verkehrsmittelwahl. Hat ein Haushalt sich dafür entschieden, einen (Zweit-)Wagen anzuschaffen, dann wird dieser auch verstärkt genutzt. Personen die keinen (alleine verfügbaren) Pkw besitzen, sind immer multimodaler unterwegs. Die Pkw-Verfügbarkeit nimmt in Bremen bei den Jüngeren insgesamt ab, bei den älteren Jahrgängen aufgrund der Kohorteneffekte weiterhin zu. Insbesondere ist eine Zunahme der Pkw-Verfügbarkeit bei den Seniorinnen zu beobachten, da Frauen, die lange Zeit Auto gefahren sind, dieses auch als Rentnerinnen tun und somit beim Pkw-Besitz sich den Rentnern angleichen. Neben den altersspezifischen Beobachtungen, haben die Auswertungen gezeigt, dass ein **geringes Haushaltseinkommen** einen vergleichsweise starken Effekt auf den Pkw-Besitz und damit auch auf die Pkw-Verfügbarkeit der Personen im Haushalt ausübt. Dies galt unabhängig vom betrachteten Bremer Teilraum.

Die **Pkw-Nutzung** ist in Bremen zwischen 2008 und 2013 insgesamt zurückgegangen. Dahinter verbergen sich jedoch sehr gegenläufige Entwicklungen bei einzelnen Bevölkerungsgruppen. Rentner fahren mehr Auto als noch vor fünf Jahren, während insbesondere Erwerbstätige stark auf den ÖPNV umgestiegen sind. So nimmt gerade die Pkw-Fixierung von jüngeren Erwerbstätigen und von Erwerbstätigen mit Hochschulabschluss deutlich ab.

Obwohl zwischen 2008 und 2013 die Durchschnittseinkommen in der Region deutlich gestiegen sind, nahm die Pkw-Nutzung und auch die Pkw-Fahrleistung der Bremer ab. Zugleich stieg die Verkehrsleistung im **ÖPNV** deutlich an. Hier wurden mehr Fahrgäste über weitere Strecken transportiert. Dazu könnten die Angebotsverbesserungen gerade im SPNV in Bremen in den letzten Jahren beigetragen haben. So ist in Bremen-Nord ein überdurchschnittlicher Zuwachs bei den ÖV-Wegen zu verzeichnen.

Die Pkw-Fahrleistung unterscheidet sich deutlich je nach Alter und Haupttätigkeit der Person, dem Einkommen und dem Wohnort, aber auch dem Bildungsabschluss. Beispielsweise zeigen die Auswertungen, dass die Pkw-Fahrleistung des Umlandes deutlich höher ist, als in den Bremer Teilräumen. Gleichzeitig legen StudentInnen oder Azubis wesentlich weniger Kilometer mit dem Auto als Vollzeit-Erwerbstätige zurück und nutzen – insbesondere aufgrund des Semestertickets – vornehmlich den ÖPNV.

Die Bremer sind überwiegend innerhalb ihres Teilraums unterwegs oder fahren in die Innenstadt. Tangentiale Verflechtungen zwischen den Teilräumen sind schwach ausgeprägt. Insbesondere im **Binnenverkehr** des Teilraums wird viel zu Fuß gegangen und das Fahrrad genutzt. V.a. im Bremer Norden und Osten werden aber auch viele kurze Wege mit dem Pkw

² Technische Universität Dresden: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013 – Städtevergleich“, Dresden, im Mai 2015 (aktualisierte Version vom 03.03.2016)

unternommen. Hier besteht ein Verlagerungspotenzial auf den Fuß- und Radverkehr. Bei den Wegen nach Bremen-Mitte wird der ÖV, aber auch das Fahrrad intensiv genutzt.

3 Stadt-Umland-Verkehrsbeziehungen

An der SrV 2013 haben, in Kooperation mit Bremen, eine Reihe von Gemeinden des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e.V. teilgenommen. Für das Erreichen einer ausreichenden Stichprobe wurden verschiedene Gemeinden zu Teilräumen zusammengefasst. So wurde z.B. für Grasberg und Worpswede eine zusammengefasste Stichprobe im Rahmen der SrV 2013 gezogen. In dieser Studie wird für die SrV-Teilnehmerge Gemeinden der Begriff „Umland“ für den niedersächsischen Teil des Kommunalverbundgebietes verwendet, soweit sie an der SrV 2013 teilgenommen haben. Der Begriff drückt hier den verkehrsplanerischen Bezug zu Bremen aus.

3.1 Modal Split

Im Durchschnitt werden 60 % der Wege in den SrV-Teilnehmerge Gemeinden des Kommunalverbundes mit dem Pkw als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt. Ein Drittel wird zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen. Dieser Anteil ist in den Mittelzentren Verden (Aller) und Delmenhorst, aber auch in Lemwerder deutlich höher, als in ländlich geprägten Gemeinden.

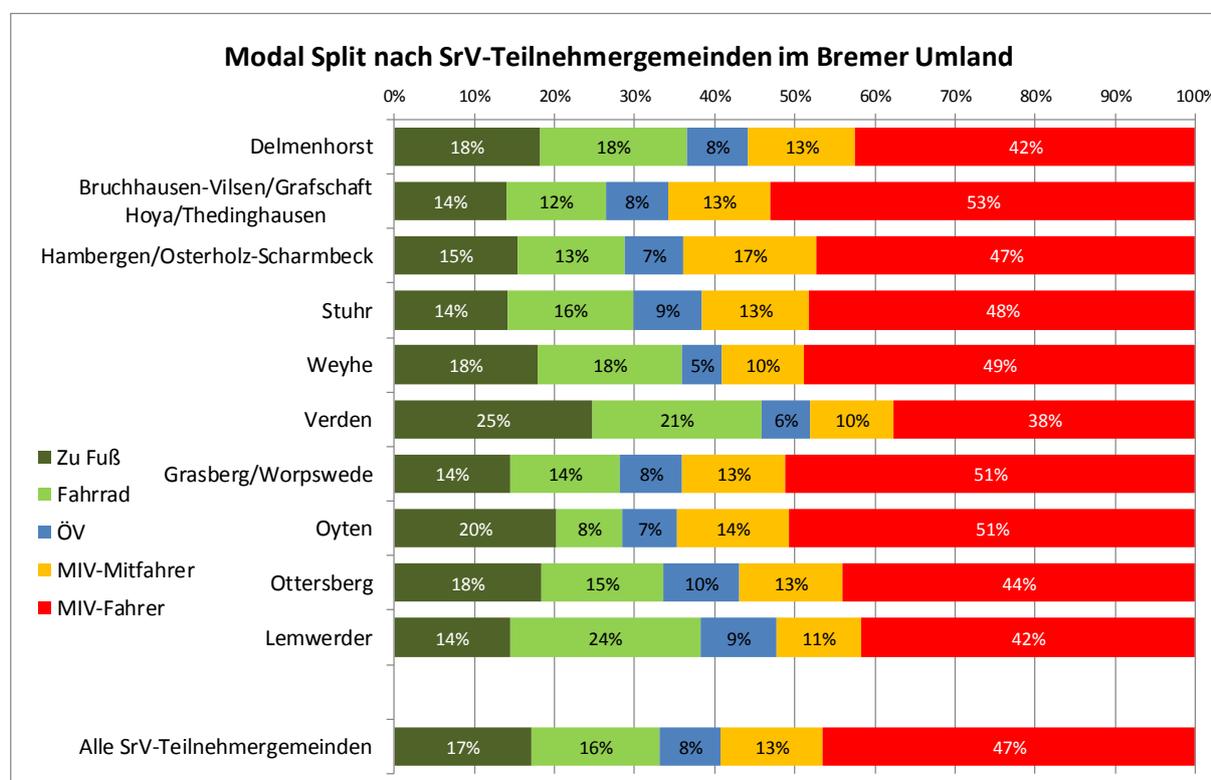


Abbildung 27: Modal Split in den SrV-Teilnehmerge Gemeinden im Umland (2013)

In Abbildung 28 wird deutlich, dass in Verden deutlich mehr zu Fuß gegangen wird als in Stuhr und dass in Lemwerder deutlich mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden als in Oyten. Die Fehlerbalken in der Abbildung geben Aufschluss darüber, ob Unterschiede zwischen zwei Gemeinden nur auf Zufallseffekte aufgrund geringer Stichprobengrößen zurückzuführen sind. Dies ist dann der Fall, wenn sich die Fehlerbalken überlappen. Ein Unterschied in der MIV-Nutzung zwischen Ottersberg und Oyten kann daher nicht abgeleitet werden, wohl aber zwischen Oyten und Verden (Aller), das die geringste MIV-Nutzung aller SrV-Teilnehmerge Gemeinden des Kommunalverbundes Niedersachsen/Bremen e.V. aufweist.

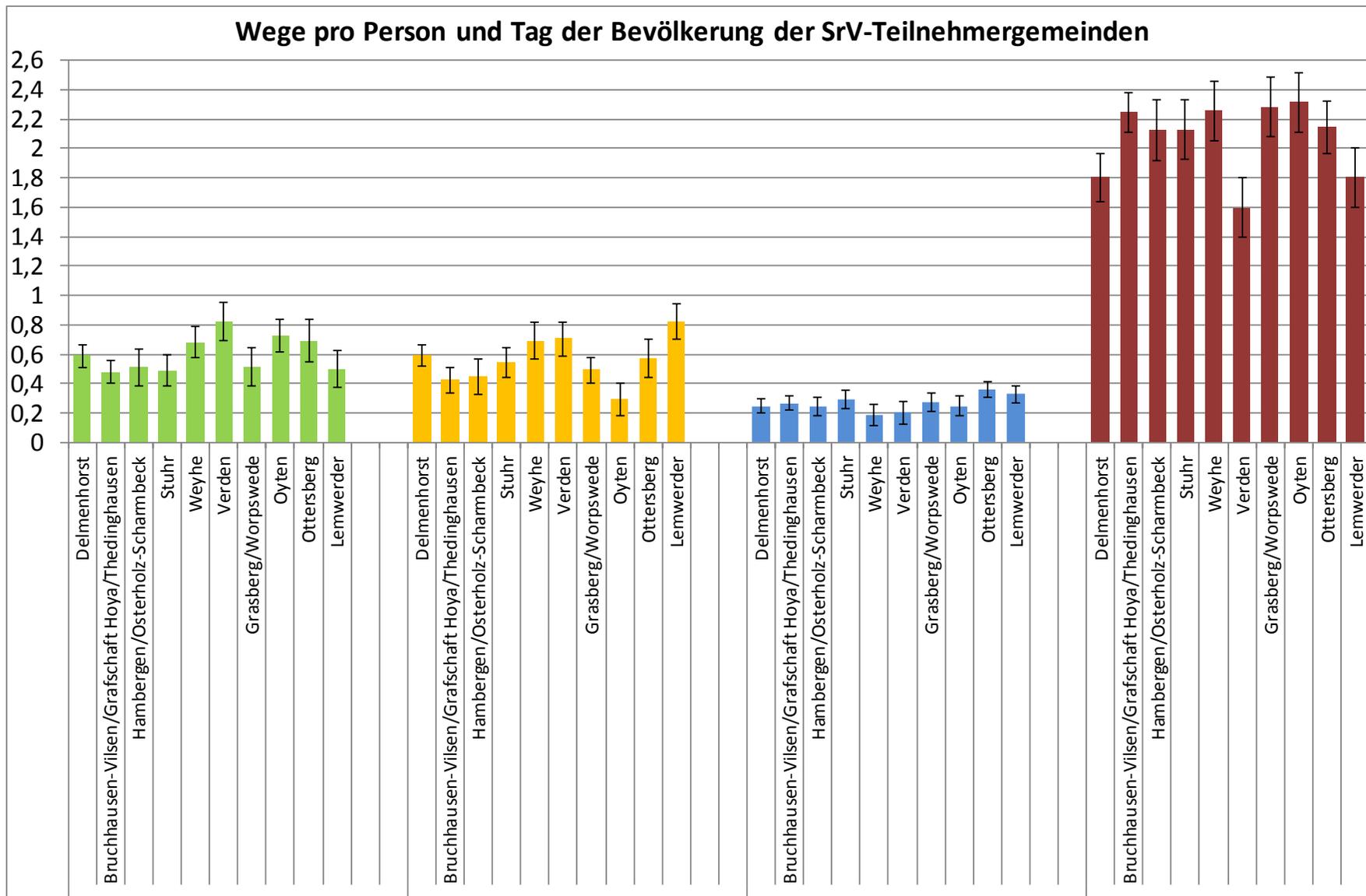


Abbildung 28: Wege pro Person und Tag in den SrV-Teilnehmergebunden im Grobraum Bremen (2013)

3.2 Verflechtungen

Die meisten Wege der Umlandbewohner sind Binnenverkehre innerhalb der eigenen Gemeinde. Der Binnenverkehrsanteil liegt zwischen 58 % in Oyten und Stuhr sowie 80 % in Verden (Aller).

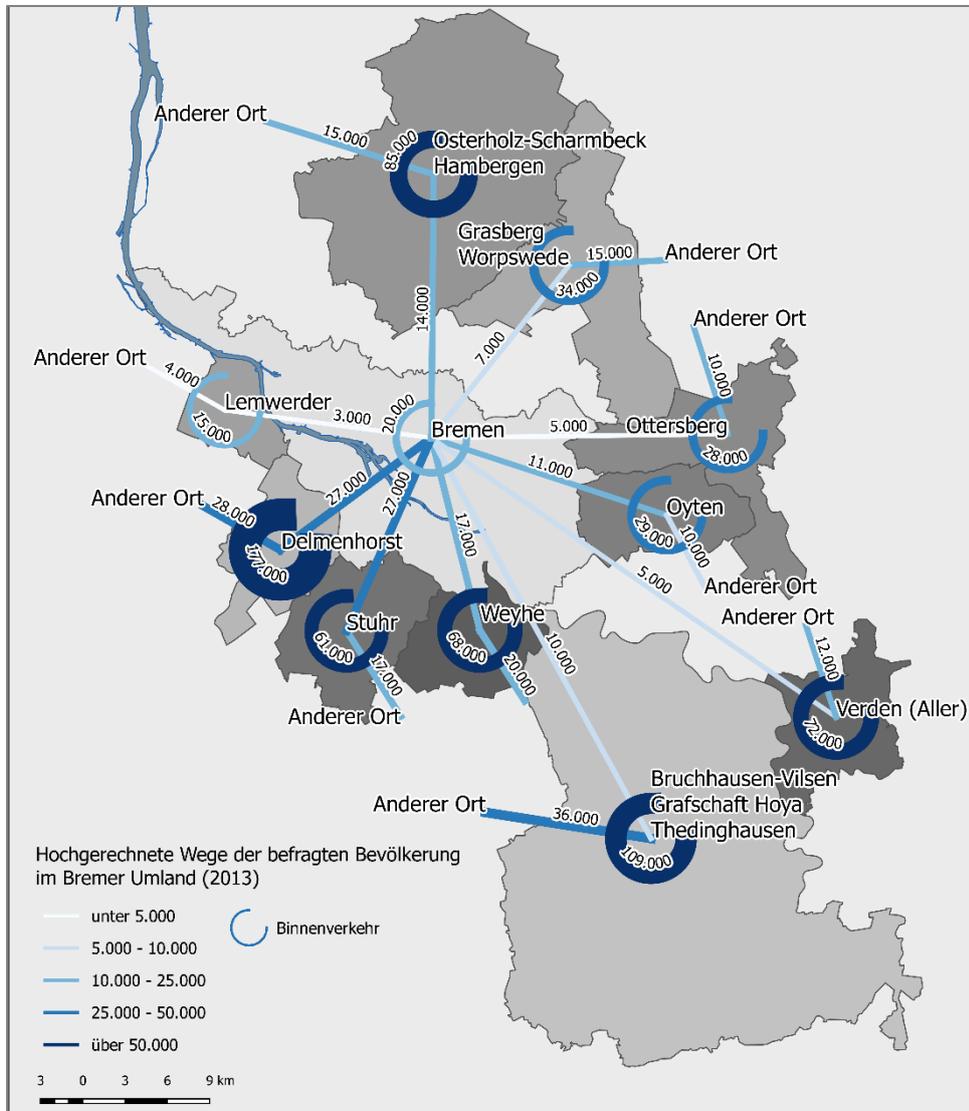


Abbildung 29: Räumliche Verflechtungen der SrV-Teilnehmerge Gemeinden im Bremer Umland 2013³

Von den untersuchten Umlandgemeinden ist Stuhr stark auf Bremen orientiert. 26 % aller Wege der Stuhrer gehen nach Bremen. Insgesamt finden täglich 150.000 Wege zwischen den SrV-Teilnehmerge Gemeinden im Umland und Bremen statt. Diese Zahl beinhaltet die Wege der Umlandbewohner nach Bremen und die Heimfahrten von Bremen ins Umland – nicht aber die Wege von Auspendlern, die in Bremen wohnen und im Umland arbeiten.

Ländliche Gemeinden wie Worswede/Grasberg oder Ottersberg sind weniger auf Bremen als auf „andere Orte“ orientiert. Unter dieser Kategorie verbergen sich die Wege, die nicht in der Gemeinde bleiben und nicht nach Bremen gehen – überwiegend Wege in die nächstgelegenen Mittelzentren.

³ „anderer Ort“ steht für jeden anderen Ort bzw. Teilraum innerhalb und außerhalb des Untersuchungsgebietes

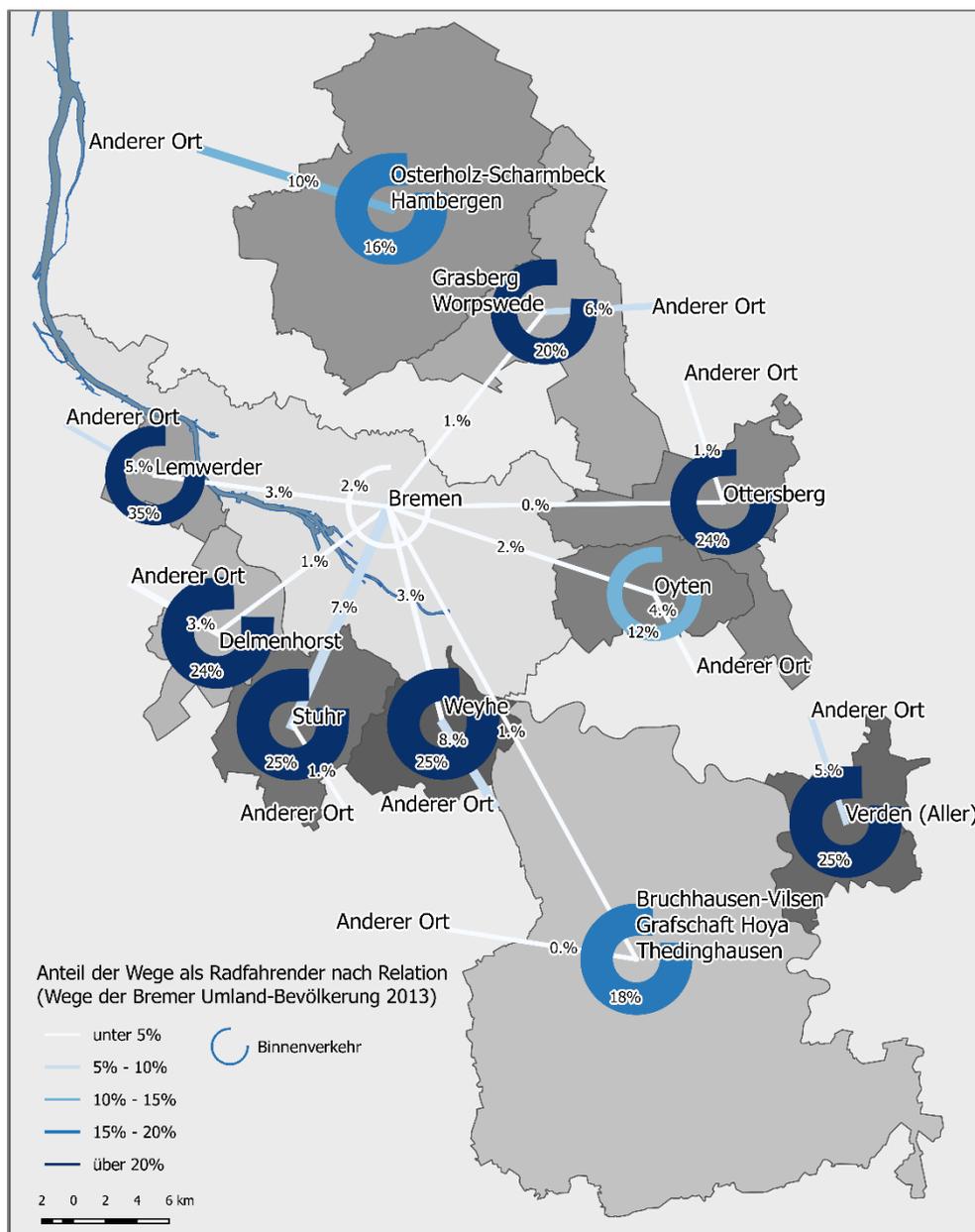


Abbildung 30: Räumliche Verteilung der Fahrten mit dem Rad der SrV-Teilnehmerkommunen im Großraum Bremen 2013⁴

Bei der Betrachtung der **Fahrrad**-Fahrten fallen die hohen Binnenverkehrsanteile von meist über 20% auf. Den höchsten Rad-Anteil aller Wege mit 35% hat Lemwerder innerhalb der Gemeinde. Die Verflechtungen zwischen den Teilnehmerkommunen sind hingegen aufgrund der höheren Distanzen über die Teilräume hinweg, sehr gering. Auf der Relation Bremen-Stuhr besteht beispielsweise ein Rad-Anteil von 7%, während er auf den übrigen Relationen lediglich bei 1 bis 3% liegt.

⁴ „anderer Ort“ steht für jeden anderen Ort bzw. Teilraum innerhalb und außerhalb des Untersuchungsgebietes

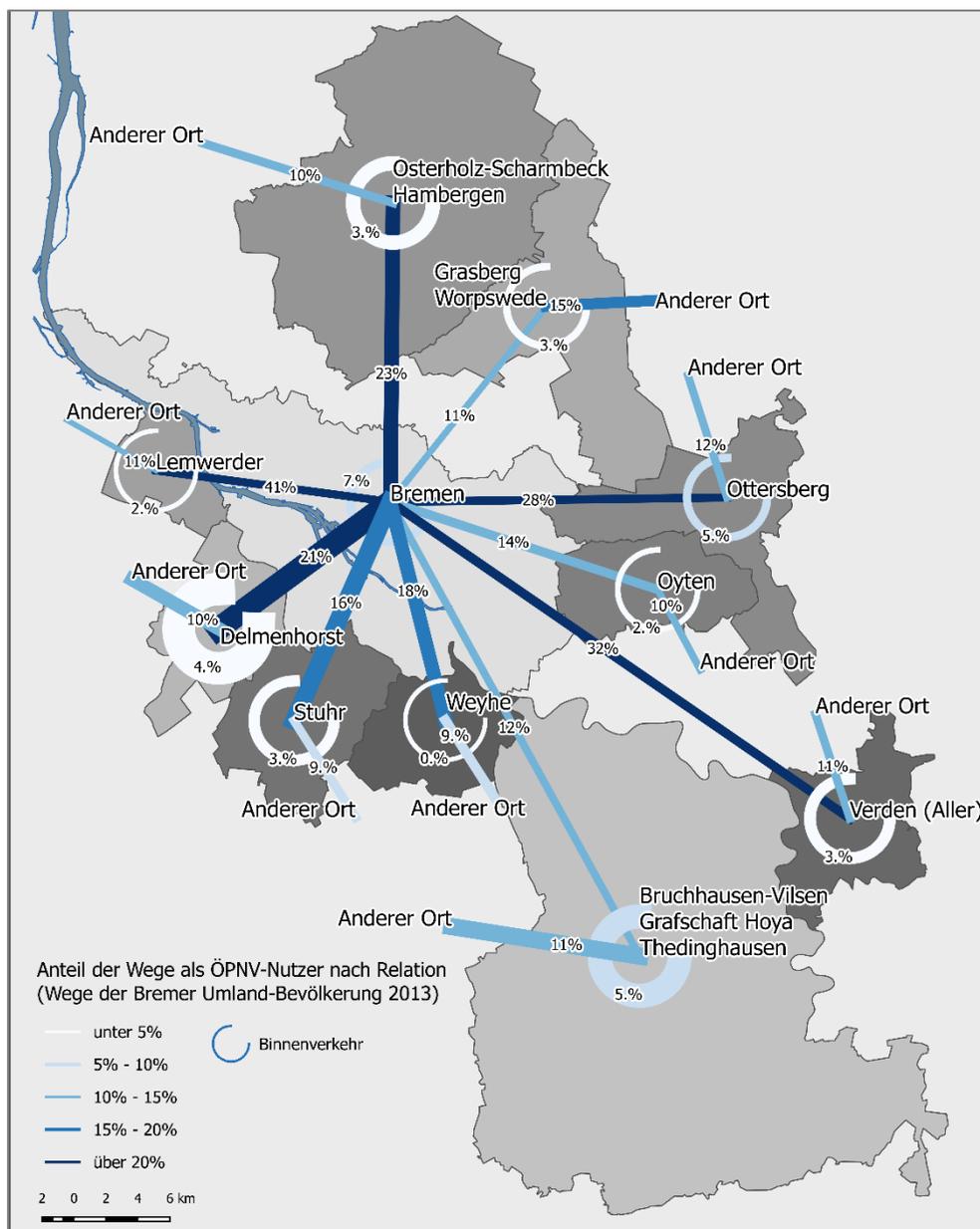


Abbildung 31: Räumliche Verteilung der ÖV-Fahrten der SrV-Teilnehmerge Gemeinden im Großraum Bremen 2013⁵

Während aus Grasberg/Worpswede 75 % aller Fahrten als Pkw-Fahrer und nur 12 % aller Fahrten mit dem **ÖV** durchgeführt werden, erreicht der ÖV-Anteil zwischen Verden und Bremen 33 %. Auch zwischen Stuhr, Weyhe und Bremen ist der ÖV-Anteil der Einpendler heute sehr niedrig. Bei den Beziehungen zwischen den SrV-Teilnehmerge Gemeinden und anderen Gemeinden (außer Bremen) spielt der ÖPNV nur eine sehr geringe Rolle. Hier dominieren Wege mit dem Pkw.

⁵ „anderer Ort“ steht für jeden anderen Ort bzw. Teilraum innerhalb und außerhalb des Untersuchungsgebietes

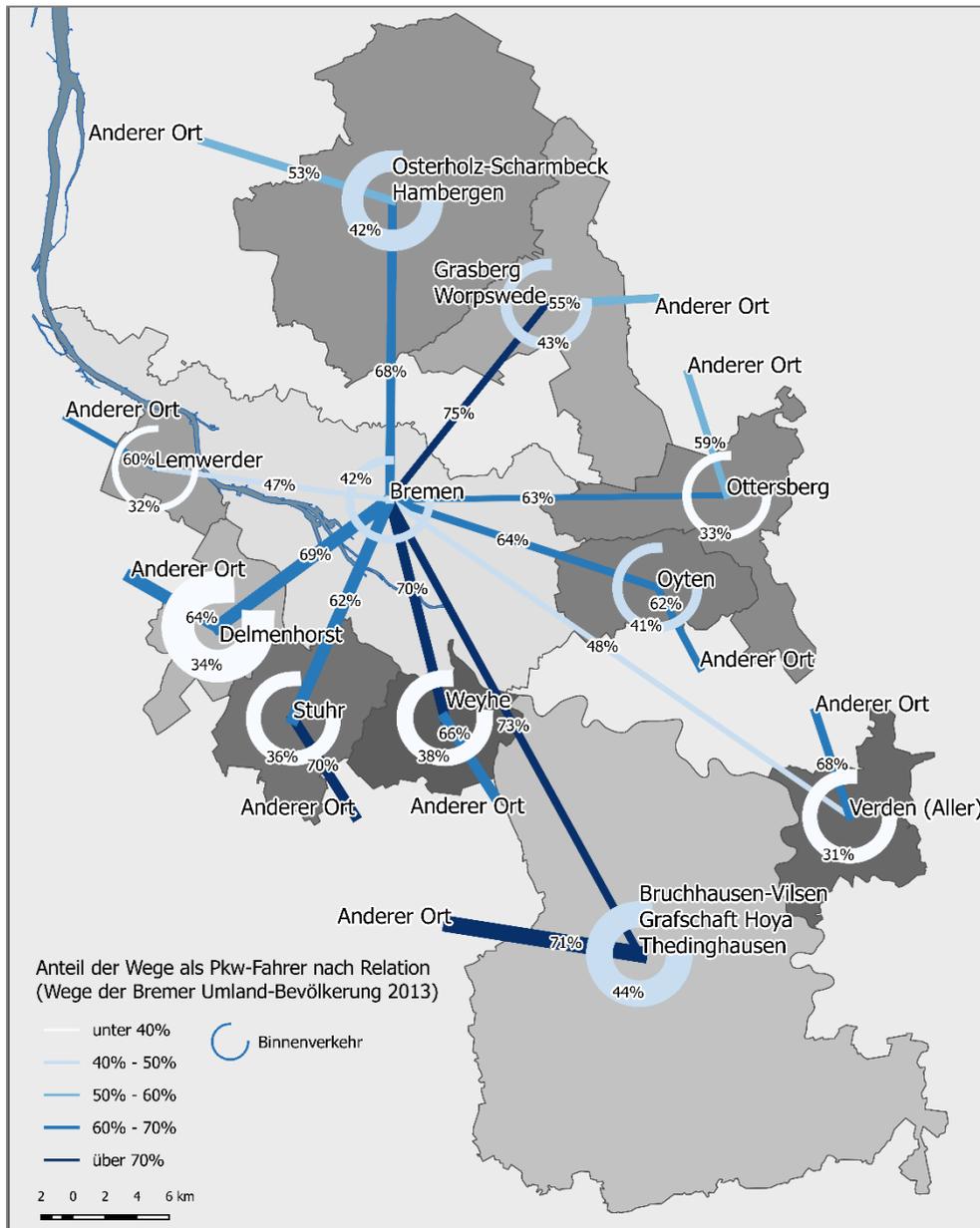


Abbildung 32: Räumliche Verteilung der Pkw-Fahrten SrV-Teilnehmergemeinden im Bremer Umland 2013⁶

Im Binnenverkehr werden zwischen 31 % (Verden/Aller) und 44 % aller Wege als **Pkw-Fahrer** zurückgelegt. Bei den Fahrten nach Bremen hängt der Pkw-Fahrer-Anteil stark von der Qualität der ÖPNV-Anbindung ab. So werden zwischen Bremen und Weyhe, Grasberg/Worpswede sowie der Teilnehmergruppe „Bruchhausen-Vilsen/ Grafschaft Hoya/ Thedinghausen“ über 70% der Wege mit dem Pkw zurückgelegt, während bei einer guten ÖV-Anbindung, wie beispielsweise nach Verden der Pkw-Anteil lediglich 48% beträgt.

⁶ „anderer Ort“ steht für jeden anderen Ort bzw. Teilraum innerhalb und außerhalb des Untersuchungsgebietes

4 Schlussworte

Der Kurzbericht der „Vertiefenden Analyse der SrV 2013 und Vergleich mit den Ergebnissen aus 2008“ bildet die Zusammenfassung des entsprechenden Langberichts.

Der Bericht verdeutlicht das Potential der SrV-Ergebnisse, das allein mit den standardisierten Tabellen der TU Dresden nicht genutzt werden kann. Die gewonnenen Erkenntnisse zum Bremer Verkehrsgeschehen können in der ausgewerteten Form als direkte Grundlage für die verkehrspolitische, als auch die Fachplanungsarbeit verwendet werden.

Ein Nachteil, der sich durch das Erhebungsdesign der SrV ergibt, ist, dass allein die Einwohner der jeweiligen Gemeinde befragt werden. Das Verkehrsgeschehen der Gemeinden wird jedoch zu mehr oder weniger großen Anteilen auch durch Pendler und Durchgangsverkehre bestimmt. Die Kooperation mit den Gemeinden des Kommunalverbundes bot die Möglichkeit die verkehrlichen Verflechtungen in der Region (zumindest in Teilen) darzustellen.