

Datengrundlagen für verkehrsplanerische Fragestellungen

**Auswertung der Haushaltsbefragung „SrV 2008 – Mobilität
in Städten“ im Hinblick auf die Bezirke typisierende
Kenngrößen und speziell der Frage der Verkehrsmittelwahl
der Berliner Wohnbevölkerung**

Juni 2013

1. Vorbemerkung

Berlin hat im Jahr 2008 an der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten - SrV 2008“¹ neben 75 weiteren Städten teilgenommen. Im Verlauf der Erhebung wurden in Berlin fast 40 Tsd. Personen in gut 22 Tsd. Haushalten zu ihrer Verkehrsteilnahme befragt. Die wesentlichen Erkenntnisse wurden in einem kurzen Faktenblatt zusammengefasst und im Internet bereitgestellt. Im Laufe der Zeit kamen jedoch weitere vielfältige Fragen auf, die in den folgenden Seiten zusammengefasst sind.

Bei der Interpretation und der Verwendung der Daten ist zu berücksichtigen, dass es sich um eine Befragung der Berliner Wohnbevölkerung zu ihrer alltäglichen Verkehrsteilnahme handelt. Die Befragung berücksichtigt keine Besucher der Stadt; auf der anderen Seite enthält die Auswertung auch Daten von Wegen der Berlinerinnen und Berliner, die an dem Erhebungstichtag außerhalb Berlins erfolgten. Die Auswertungen tragen dem Aspekt Rechnung (bspw. „Wegehäufigkeit am Wohnort“).

Details zur Erhebung und Methodik können den Erhebungsdokumentationen entnommen werden, s. bspw. http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/2008/meth_befr

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt übernimmt keine Gewähr für einen fehlerhaften Umgang mit den Daten oder ihren Erkenntnissen.

2. Darstellung wesentlicher Erkenntnisse aus der Befragung

Nachfolgend sind wesentliche Parameter, die für eine Bewertung oder Verwendung in Vorhaben hilfreich sein können, für die 12 Bezirke Berlins einander gegenübergestellt.

Tabelle 1: Vergleichende Darstellung grundlegender Mobilitätsparameter für 12 Bezirke Berlins

	Wegehäufigkeit am Wohnort [Anzahl]	Anteil mobiler Personen am Wohnort [%]	Wegehäufigkeit mobiler Personen [Anzahl]	Anteil mobiler Personen an allen Personen [%]	Wegehäufigkeit aller Personen [Anzahl]
Mitte	3,1	89,8%	3,5	81,5%	2,8
Friedrichshain-Kreuzberg	3,3	91,1%	3,6	84,3%	3,0
Pankow	3,2	90,4%	3,5	83,4%	2,9
Charlottenburg-Wilmersdorf	3,4	89,5%	3,8	81,5%	3,1
Spandau	3,0	86,6%	3,4	79,0%	2,7
Steglitz-Zehlendorf	3,2	89,1%	3,5	81,3%	2,9
Tempelhof-Schöneberg	3,0	88,0%	3,5	81,4%	2,8
Neukölln	2,9	86,2%	3,3	80,0%	2,7
Treptow-Köpenick	2,8	87,6%	3,2	81,3%	2,6
Marzahn-Hellersdorf	2,7	87,5%	3,1	79,6%	2,5
Lichtenberg	2,9	88,1%	3,2	80,7%	2,6
Reinickendorf	2,8	85,5%	3,3	79,2%	2,6

Quelle: TU Dresden, „SrV 2008 – Mobilität in Städten“, Berlin, Tabelle 1.1

¹ SrV steht für „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“

Tabelle 2: Vergleichende Darstellung zeitlicher Verteilungen der Startzeiten der Wege für 12 Bezirke

	Uhrzeit	Anteil	Uhrzeit	Anteil
Mitte	7.01 - 8.00 Uhr	9,3%	15.31 - 16.30 Uhr	10,0%
Friedrichshain-Kreuzberg	7.01 - 8.00 Uhr	8,4%	15.31 - 16.30 Uhr	9,1%
Pankow	7.01 - 8.00 Uhr	9,6%	15.31 - 16.30 Uhr	9,4%
Charlottenburg-Wilmersdorf	7.31 - 8.30 Uhr	9,1%	17.01 - 18.00 Uhr	8,9%
Spandau	7.01 - 8.00 Uhr	10,1%	15.31 - 16.30 Uhr	8,2%
Steglitz-Zehlendorf	7.01 - 8.00 Uhr	10,1%	15.31 - 16.30 Uhr	9,2%
Tempelhof-Schöneberg	7.01 - 8.00 Uhr	9,6%	15.31 - 16.30 Uhr	9,0%
Neukölln	7.01 - 8.00 Uhr	9,8%	15.01 - 16.00 Uhr	9,1%
Treptow-Köpenick	7.01 - 8.00 Uhr	9,8%	15.31 - 16.30 Uhr	9,2%
Marzahn-Hellersdorf	7.01 - 8.00 Uhr	10,8%	15.31 - 16.30 Uhr	9,8%
Lichtenberg	7.01 - 8.00 Uhr	9,3%	15.31 - 16.30 Uhr	10,4%
Reinickendorf	7.01 - 8.00 Uhr	11,6%	15.01 - 16.00 Uhr	9,0%

Quelle: TU Dresden, „SrV 2008 – Mobilität in Städten“, Berlin, Tabelle 1.1

Tabelle 3: Vergleichende Darstellung wesentlicher durchschnittlicher Parameter der Verkehrsteilnahme für 12 Bezirke [Angaben für Wege unter 100 km]

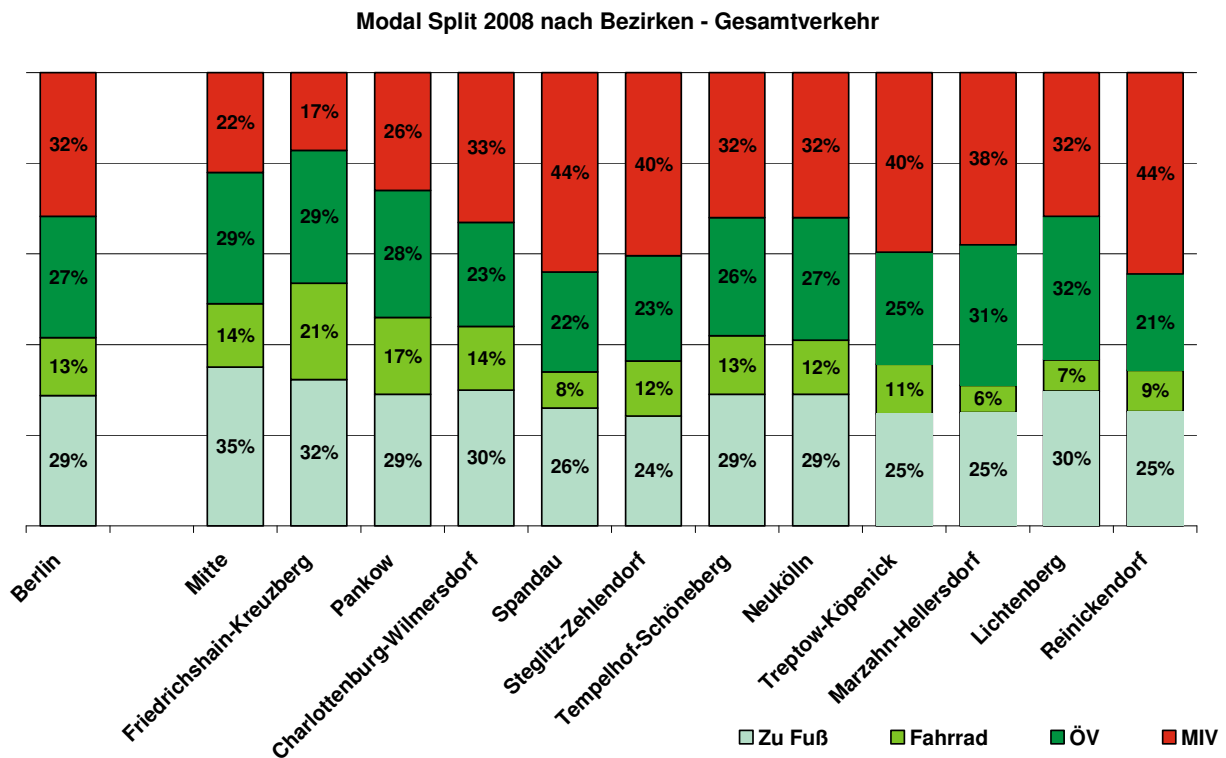
	Dauer [min]	Entfernung [km]	Geschwindigkeit [km / h]	Zeit im Verkehr [min / P,d]	spezifische Verkehrsleistung [km / P,d]
Mitte	22,3	5,7	13,4	66,6	17,1
Friedrichshain-Kreuzberg	22,6	5,6	12,4	70,8	17,7
Pankow	24,8	6,6	13,9	75,5	20,4
Charlottenburg-Wilmersdorf	21,1	5,6	14,7	68,5	18,4
Spandau	24,3	7,7	18	70,2	22,4
Steglitz-Zehlendorf	22,5	6,6	17,3	68,5	20,3
Tempelhof-Schöneberg	22,2	6	15	65	17,7
Neukölln	23,5	6,6	15,4	65,8	18,5
Treptow-Köpenick	27,3	9,1	17,9	73,8	24,7
Marzahn-Hellersdorf	29,3	9,6	17,7	76,3	25,1
Lichtenberg	27,6	8,1	15,5	75,8	22,4
Reinickendorf	24,3	7,5	17,8	67	20,8

Quelle: TU Dresden, „SrV 2008 – Mobilität in Städten“, Berlin, Tabelle 1.1

3. Angaben zur Verkehrsmittelwahl

Nachfolgend sind die wesentlichen Erkenntnisse zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) für die 12 Bezirke zusammengefasst. Hierbei sind zunächst zu Vergleichszwecken die bekannten allgemeinen Darstellungen nach Bezirken angeführt.

Abbildung 1: Verkehrsmittelwahl im **Gesamtverkehr** nach Bezirken (12 Bezirke)



Quelle: eigene Darstellungen basierend auf den Auswertungen der TU Dresden, „SrV 2008 – Mobilität in Städten“, Berlin

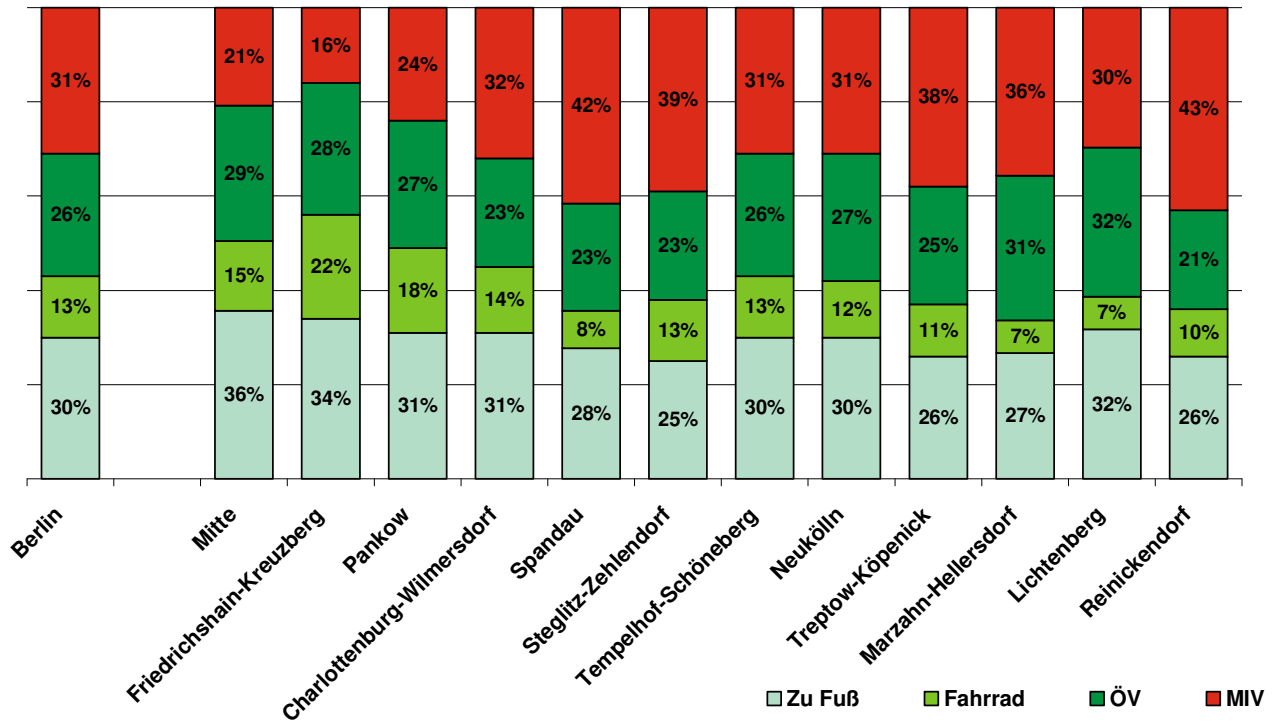
Erläuterungen:

MIV = Motorisierter Individualverkehr

ÖV = Öffentlicher Verkehr

Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl im **Binnenverkehr** nach Bezirken (12 Bezirke)

Modal Split 2008 nach Bezirken - Binnenverkehr



Quelle: eigene Darstellungen basierend auf den Auswertungen der TU Dresden, „SrV 2008 – Mobilität in Städten“, Berlin

Die obigen Angaben haben bereits vielfältig Einfluss gefunden in die Untersuchungen innerhalb des Landes Berlin. Nachfolgend sind die detaillierten Auswertungen der Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken im Quellverkehr (d.h. alle Wege, die aus dem Bezirk raus gehen) und für den Zielverkehr (d.h. für alle Wege, die den Bezirk erreichen).

Die Tabelle 4 zeigt die exemplarische Auswertung der Verkehrsmittelwahl jeweils nur für die Wege, die in dem jeweils angegebenen Bezirk starten in Abhängigkeit von dem Wegezweck, unabhängig vom Wohnortprinzip der sonstigen Auswertungen, die bspw. die TU Dresden vorgelegt hat.

Tabelle 4: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken im **Quellverkehr** nach Bezirken (12 Bezirke)

		Mitte	Friedrichshain-Kreuzberg	Pankow	Charlottenburg-Wilmersdorf	Spandau	Steglitz-Zehlendorf	Tempelhof-Schöneberg	Neukölln	Treptow-Köpenick	Marzahn-Hellersdorf	Lichtenberg	Reinickendorf
Eigener Arbeitsplatz	zu Fuß	20%	9%	7%	12%	5%	4%	8%	6%	8%	3%	5%	5%
	Fahrrad	14%	25%	19%	14%	11%	11%	15%	14%	8%	6%	11%	5%
	MIV	27%	25%	32%	38%	52%	48%	39%	43%	51%	48%	40%	59%
	ÖV	39%	42%	42%	36%	32%	37%	38%	37%	33%	43%	45%	31%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Kinder-einrichtung	zu Fuß	53%	49%	38%	30%	46%	21%	55%	59%	26%	50%	60%	31%
	Fahrrad	13%	25%	24%	12%	6%	21%	12%	9%	10%	4%	7%	7%
	MIV	21%	14%	30%	51%	42%	47%	28%	24%	57%	39%	23%	61%
	ÖV	13%	12%	8%	8%	5%	11%	5%	8%	7%	7%	10%	2%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Bildung	zu Fuß	32%	18%	24%	25%	24%	15%	29%	27%	25%	20%	29%	25%
	Fahrrad	13%	27%	22%	12%	7%	17%	10%	11%	13%	12%	9%	14%
	MIV	12%	11%	20%	28%	25%	29%	25%	25%	25%	18%	21%	28%
	ÖV	44%	45%	34%	35%	44%	39%	36%	37%	38%	51%	42%	34%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Dienstlich	zu Fuß	6%	5%	8%	1%	7%	1%	8%	10%	6%	2%	3%	5%
	Fahrrad	12%	30%	11%	6%	7%	3%	12%	13%	12%	2%	0%	10%
	MIV	48%	43%	61%	58%	76%	68%	62%	36%	59%	70%	74%	54%
	ÖV	34%	22%	19%	35%	11%	28%	18%	40%	23%	26%	24%	31%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Einkauf	zu Fuß	44%	52%	47%	43%	39%	34%	41%	44%	37%	38%	51%	32%
	Fahrrad	14%	13%	14%	11%	7%	8%	8%	10%	11%	6%	3%	8%
	MIV	18%	13%	22%	28%	41%	43%	32%	30%	34%	39%	31%	44%
	ÖV	24%	21%	17%	18%	14%	16%	20%	15%	18%	16%	15%	16%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Freizeit	zu Fuß	39%	45%	44%	35%	36%	30%	36%	35%	39%	32%	40%	31%
	Fahrrad	14%	17%	13%	10%	7%	8%	14%	12%	10%	7%	7%	9%
	MIV	19%	17%	27%	35%	39%	44%	31%	31%	35%	39%	32%	45%
	ÖV	27%	22%	17%	20%	18%	18%	20%	22%	16%	22%	21%	14%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Eigene Wohnung	zu Fuß	26%	39%	39%	26%	34%	25%	33%	36%	34%	37%	38%	29%
	Fahrrad	14%	19%	16%	11%	9%	12%	12%	10%	14%	11%	8%	10%
	MIV	23%	20%	25%	32%	39%	37%	35%	32%	33%	33%	31%	43%
	ÖV	37%	22%	21%	30%	18%	26%	20%	21%	19%	18%	23%	18%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sonstiges	zu Fuß	27%	21%	19%	17%	7%	20%	22%	10%	17%	9%	6%	7%
	Fahrrad	1%	18%	4%	3%	6%	8%	6%	10%	12%	0%	3%	2%
	MIV	40%	32%	57%	52%	74%	55%	50%	45%	60%	72%	86%	76%
	ÖV	31%	29%	19%	28%	13%	16%	22%	35%	12%	19%	6%	15%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: „SrV 2008 – Mobilität in Städten“, Berlin

Die nachfolgende Tabelle ist eine exemplarische Auswertung der Verkehrsmittelwahl für die Wege, die in den jeweils angegebenen Bezirk einfahren und in Abhängigkeit von dem Wegezweck, unabhängig vom Wohnortprinzip der sonstigen Auswertungen, die bspw. die TU Dresden vorgelegt hat.

Tabelle 5: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken im **Zielverkehr** nach Bezirken (12 Bezirke)

		Mitte	Friedrichshain-Kreuzberg	Pankow	Charlottenburg-Wilmersdorf	Spandau	Steglitz-Zehlendorf	Tempelhof-Schöneberg	Neukölln	Treptow-Köpenick	Marzahn-Hellersdorf	Lichtenberg	Reinickendorf
Eigener Arbeitsplatz	zu Fuß	10%	10%	14%	9%	7%	7%	8%	11%	14%	9%	9%	7%
	Fahrrad	16%	26%	17%	11%	14%	11%	12%	10%	13%	15%	14%	6%
	MIV	23%	30%	36%	40%	53%	47%	47%	38%	46%	45%	50%	60%
	ÖV	51%	34%	33%	41%	27%	35%	33%	41%	27%	32%	26%	26%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Kinder-einrichtung	zu Fuß	50%	48%	39%	36%	43%	27%	45%	55%	26%	44%	54%	30%
	Fahrrad	14%	27%	20%	13%	3%	22%	13%	8%	11%	7%	7%	6%
	MIV	26%	17%	31%	46%	49%	44%	33%	29%	57%	37%	25%	59%
	ÖV	10%	8%	10%	5%	5%	7%	9%	9%	7%	13%	15%	5%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Bildung	zu Fuß	27%	22%	27%	16%	28%	14%	34%	36%	28%	24%	28%	23%
	Fahrrad	17%	26%	21%	10%	9%	16%	13%	11%	13%	16%	6%	16%
	MIV	10%	13%	21%	25%	28%	26%	23%	26%	27%	27%	23%	30%
	ÖV	47%	39%	32%	50%	35%	44%	29%	27%	32%	33%	43%	30%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Dienstlich	zu Fuß	4%	4%	19%	0%	0%	8%	7%	10%	10%	4%	7%	3%
	Fahrrad	17%	36%	9%	7%	21%	4%	13%	10%	11%	4%	0%	0%
	MIV	40%	41%	59%	70%	65%	73%	64%	53%	59%	71%	65%	69%
	ÖV	39%	19%	12%	23%	15%	15%	17%	27%	20%	21%	28%	28%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Einkauf	zu Fuß	42%	54%	49%	41%	43%	35%	40%	43%	41%	40%	50%	34%
	Fahrrad	13%	14%	13%	11%	6%	9%	11%	10%	13%	7%	4%	10%
	MIV	20%	16%	22%	29%	39%	39%	34%	31%	33%	38%	30%	45%
	ÖV	24%	16%	16%	18%	12%	17%	15%	16%	13%	16%	16%	10%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Freizeit	zu Fuß	35%	43%	37%	32%	37%	31%	35%	35%	35%	39%	43%	32%
	Fahrrad	13%	20%	16%	10%	8%	8%	11%	12%	11%	8%	6%	6%
	MIV	23%	19%	25%	36%	39%	42%	37%	37%	35%	37%	32%	48%
	ÖV	30%	18%	21%	22%	16%	19%	17%	16%	19%	17%	19%	14%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Eigene Wohnung	zu Fuß	40%	37%	32%	33%	30%	24%	32%	31%	29%	26%	32%	26%
	Fahrrad	13%	17%	16%	13%	8%	11%	12%	12%	11%	8%	7%	9%
	MIV	21%	16%	27%	31%	39%	41%	30%	31%	37%	38%	32%	43%
	ÖV	26%	30%	25%	23%	23%	24%	26%	26%	24%	28%	29%	21%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sonstiges	zu Fuß	23%	11%	28%	14%	15%	20%	30%	22%	12%	19%	13%	12%
	Fahrrad	1%	4%	6%	0%	8%	15%	10%	22%	15%	0%	0%	3%
	MIV	59%	36%	44%	57%	74%	58%	43%	33%	50%	56%	73%	82%
	ÖV	16%	50%	22%	29%	3%	8%	18%	22%	23%	25%	13%	3%
	Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: „SrV 2008 – Mobilität in Städten“, Berlin

Die Daten können als Orientierung dienen, ihre Verwendung muss vorhabensbezogen sorgfältig geprüft und abgewogen werden. Hier spielen nicht nur die rein bezirklichen Grenzen eine Rolle, sondern auch die spezifischen Gegebenheiten (ÖV-Erschließung, Nähe zur nächsten Haltestelle bspw. des Schienenverkehrs, Ausstattung mit Stellplätzen u.ä.) haben einen wesentlichen Einfluss.