



# 1. DIE HERAUSFORDERUNG

Die Auseinandersetzung um langfristig wirksame, kostenintensive Konzepte und Projekte gehört in der kommunalen Verkehrsplanung zur Tagesordnung. Hierbei gilt es, knapper werdende Ressourcen so effektiv wie möglich einzusetzen. Die sach- und abwägungsgerechte Einschätzung der Risiken und Potenziale planerischer Maßnahmen hängt wesentlich von der Qualität der genutzten Informationen und Daten ab. Im kritischen Fall kann der Rückgriff auf veraltete Datengrundlagen zu Fehleinschätzungen und teuren Fehlinvestitionen führen und auch die Gerichtsbeständigkeit von Beschlüssen gefährden.

Hier stecken viele Städte in einem Dilemma: Einerseits ist eine zunehmende Dynamik struktureller und verhaltensbezogener Entwicklungen spürbar. Sie äußert sich u. a. im demographischen Wandel, in der Zunahme von Radverkehr und ÖV, in der Abnahme der Pkw-Nutzung und in veränderten Wertevorstellungen v. a. der jüngeren Generation<sup>1</sup>. Dies ruft geradezu nach der Überprüfung aktueller Planungsannahmen und Bedarfsabschätzungen.

Andererseits wird häufig angeführt, dass die finanziellen Mittel fehlen, um die notwendige Fortschreibung der Datengrundlagen durch Erhebungen zeitnah und kontinuierlich durchzuführen.

Das Projekt ‚Mobilität in Städten – SrV‘ bietet interessierten Städten und Gemeinden, Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und -verbänden an, einen Teil der bestehenden Datenlücken kostengünstig zu schließen.

Die Verkehrswissenschaft an der Technischen Universität Dresden analysiert seit fast vierzig Jahren die Entwicklung des Einwohnerverkehrs in Städten durch regelmäßige Haushaltsbefragungen. Das als ‚System repräsentativer Verkehrsbefragungen‘ wissenschaftlich begründete Erhebungsinstrument erfasst stadtübergreifende Tendenzen der Verkehrsentwicklung und stellt gleichzeitig stadtspezifische Kennziffern für die Verkehrsplanung bereit.

Die Kostenvorteile, der Zuschnitt auf die Anforderungen der Verkehrsplanung sowie das wissenschaftlich fundierte Erhebungskonzept veranlassen immer mehr Städte dazu, Partner in diesem Gemeinschaftsprojekt zu werden. Sie nutzen damit die Möglichkeit, ihre Entwicklung sowohl in Bezug auf eigene Zielsetzungen als auch im Städtevergleich einzuschätzen.

Die Technische Universität Dresden bereitet zurzeit den insgesamt zehnten Befragungsdurchgang der SrV-Zeitreihe vor, der im Jahr 2013 stattfinden wird.

<sup>1</sup> Ahrens, G.-A.; Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.: *Zuwachs des städtischen Autoverkehrs gestoppt!?* In: *Straßenverkehrstechnik*, Heft 12.2010, S. 769 - 777

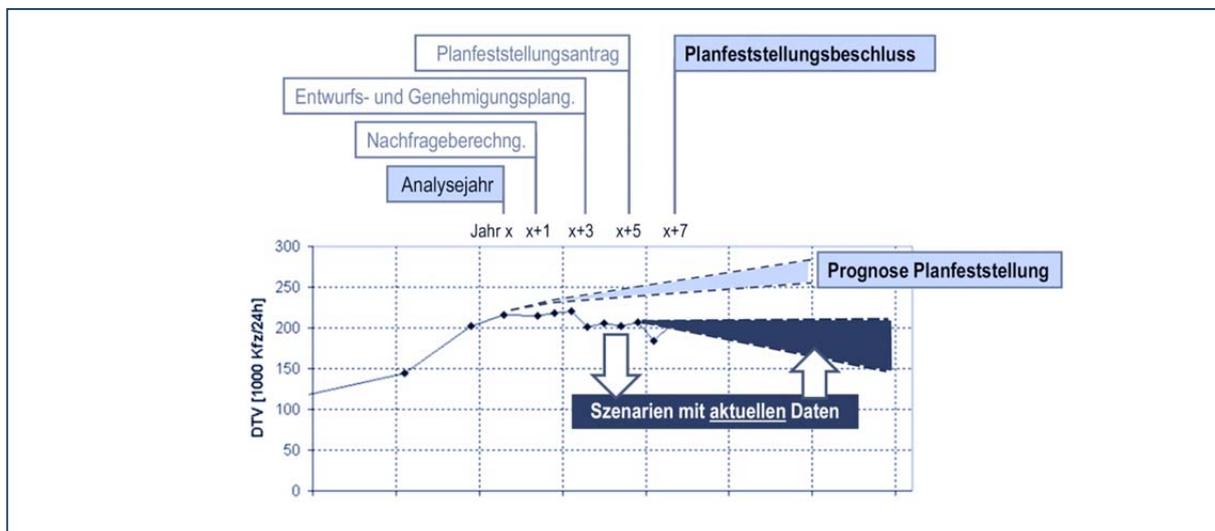


Abbildung 1: Konsequenzen fehlender Datenaktualisierung für Planfeststellungen (am Beispiel von DTV-Werten)

## 2. DER NUTZEN

Je mehr Städte sich an einer SrV-Erhebung beteiligen, umso geringer werden die Kosten pro Stadt. Gleichzeitig vergrößert sich die Datenbasis für stadtübergreifende und vergleichende wissenschaftliche Untersuchungen. Deren Ergebnisse kommen in Form von Fachartikeln und Forschungsberichten den SrV-Partnern wiederum zugute.

Darüber hinaus bietet die Beteiligung an einer SrV-Erhebung weitere Vorteile:

- Das einheitliche Erhebungsdesign garantiert eine aussagekräftige Standortbestimmung im **Vergleich zu ähnlichen Städten** (Benchmark).
- Die Erhebung wird alle fünf Jahre wiederholt. Bestehende **Zeitreihen** werden damit verlässlich fortgeschrieben.
- Der inhaltliche und methodische **SrV-Standard** sichert die Vergleichbarkeit der Ergebnisse innerhalb der SrV-Zeitreihe.
- Auch **teilräumlich differenzierte Analysen** innerhalb des Stadtgebietes sind mit einer Stichprobenaufstockung möglich.
- Die Standardauswertung umfasst eine große Palette **planungsrelevanter Kennziffern**. Sie lässt sich durch stadt-spezifische Zusatzauswertungen erweitern.

- SrV-Daten sind auf Anforderungen üblicher **Verkehrsmodelle** zugeschnitten.
- Die Zusammenfassung von Einzelstädten zu **Stadtgruppen** ermöglicht die Auswertung modellierungsrelevanter Kennziffern, für die städtische Stichproben i. d. R. zu klein sind.
- Örtliche Kooperationen (z. B. zwischen Stadt und Verkehrsunternehmen) bei der Beauftragung der SrV-Erhebungen führen zu **Synergieeffekten**. Die Aufteilung der Kosten auf mehrere Partner erlaubt größere Stichproben, die wiederum räumlich differenzierte Analysen z. B. im Umland von Kernstädten ermöglichen. Gleichzeitig verbessert sich die Vergleichbarkeit und Widerspruchsfreiheit der Datengrundlagen im Planungsraum.
- Die Abstimmung wichtiger inhaltlicher und methodischer Erhebungsmerkmale mit der Bundeserhebung **„Mobilität in Deutschland - MiD“** eröffnet weitere Auswertungsspielräume und Vergleichsmöglichkeiten.
- Es besteht vereinzelt die Möglichkeit, dass die Erhebung durch Bundesländer **gefördert** wird.

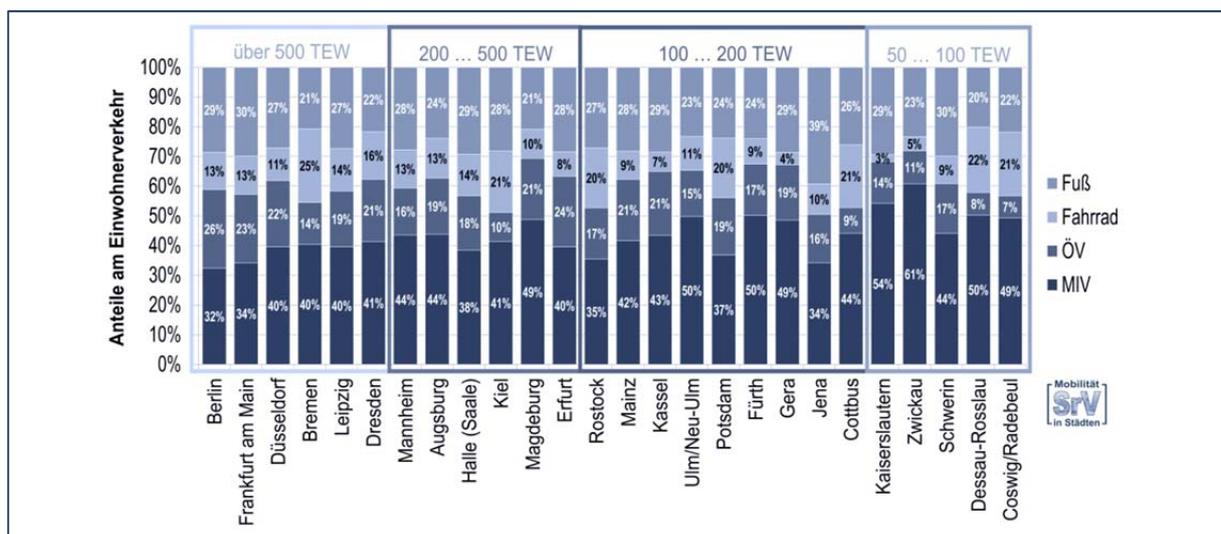


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl im SrV-Städtevergleich 2008

### 3. SRV-STANDARD I

#### UNTERSUCHUNGSgegenSTAND

Gegenstand der SrV-Erhebungen ist der von der städtischen Bevölkerung verursachte Verkehr (Einwohnerverkehr). Damit werden die von diesem Personenkreis für den Bezugsraum relevanten Ortsveränderungen erfasst. Der Verkehr von Personen ohne Wohnsitz in der Stadt (Einpendler, Besucher u. a.) sowie der Wirtschaftsverkehr werden nicht erhoben.



Abbildung 3: Untersuchungsgegenstand SrV

#### ERHOBENE MERKMALE

Die Befragung erhebt strukturelle Merkmale der Haushalte und der darin lebenden Personen sowie verhaltensbezogene Personendaten und Wegedaten für einen vorgegebenen Stichtag. Der SrV-Standardfragebogen deckt eine Vielzahl von planungsrelevanten Merkmalen ab.

#### ERHEBUNGSDESIGN

Dem Anspruch einer kontinuierlich und vergleichbar fortgeschriebenen Zeitreihe verpflichtet, ist das Erhebungsdesign durch bestimmte Standardmerkmale gekennzeichnet:

- **Befragte Personen**  
Alle Personen der Haushaltsstichprobe
- **Erfasste Wege**  
Alle Wege am Stichtag
- **Definition des Weges**  
Ortsveränderung mit genau einem Zweck, wobei mehrere Verkehrsmittel möglich sind.
- **Stichtag**  
Mittlerer Werktag (Di – Do)
- **Feldzeit**  
Januar – Dezember
- **Methode**
  - Mix aus telefonischer, schriftlich-postalischer und schriftlich-internetbasierter Befragung
  - Schriftliche Ankündigung
  - Nonresponse-Untersuchung
- **Gewichtung**  
Nach Haushaltsgröße und Soziodemografie sowie räumlichen und zeitlichen Erhebungsmerkmalen
- **Fortschreibung**  
Alle fünf Jahre

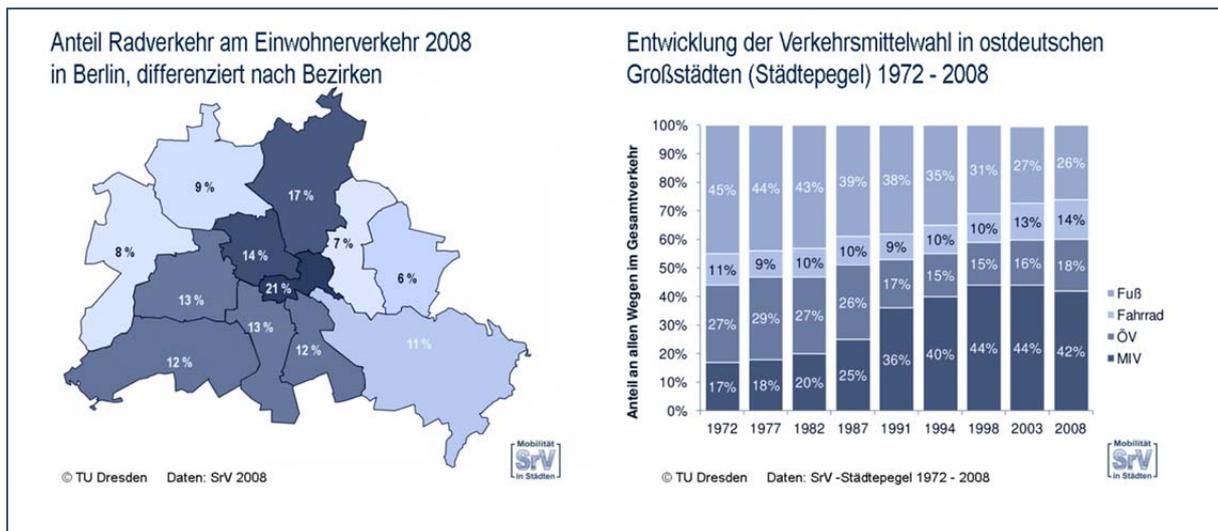


Abbildung 4: Beispiele für SrV-Ergebnisse



## 4. ORGANISATION

Bei den SrV-Erhebungen arbeiten Städte, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und -verbände sowie die Technische Universität Dresden und das jeweils für die Feldarbeit verantwortliche Erhebungsinstitut zusammen.

Der Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip) übernimmt sozusagen als Treuhänder der Auftraggeber die wissenschaftliche Leitung und Koordinierung der Erhebung im Auftrag und in enger Abstimmung mit den SrV-Partnern.

Er ist für folgende Aufgaben verantwortlich:

- Erarbeitung des Erhebungskonzeptes
- Entwicklung der Erhebungsunterlagen
- Ausschreibung und Vergabe der Leistungen für die Feldarbeit nach EU-Richtlinien
- Überwachung des Feldverlaufs
- Datenaufbereitung und -auswertung
- Ergebnisdokumentation

Insbesondere die Städte wirken durch Bereitstellung verschiedener Informationen an der Erhebung mit. Dazu gehören:

- Bereitstellung der Adressstichprobe aus dem Einwohnermelderegister

- Bereitstellung statistischer Grunddaten zur Bevölkerung (v. a. Alters- und Haushaltsgrößenverteilung)
- Bereitstellung eines elektronischen Straßenverzeichnisses zur Zielkodierung
- Ggf. Logo und Unterschrift eines Vertreters der Stadt auf dem Ankündigungsschreiben an die Haushalte

### ZEITPLANUNG

Der Vertragsabschluss mit den SrV-Partnern erfolgt im Frühjahr 2012. Daran schließt sich die Ausschreibung und Vorbereitung der Feldarbeit an. Die Feldphase läuft von Januar bis Dezember 2013. Die Ergebnisse sollen im 3. Quartal 2014 vorliegen.

### KOSTEN

Die Kosten hängen einerseits vom Stichprobenumfang pro Stadt und von der Zahl der beteiligten Städte ab. Andererseits fließt das Ergebnis der für Sommer 2012 geplanten Ausschreibung für die Feldarbeit in die Kalkulation ein. Auf Basis des SrV 2008 wird gegenwärtig für die Befragung von 1.000 Personen mit geschätzten Kosten von ca. 27.000 Euro zzgl. MwSt. gerechnet. Stichprobenaufstockungen sind mit Zusatzkosten verbunden, die jedoch degressiv steigen.

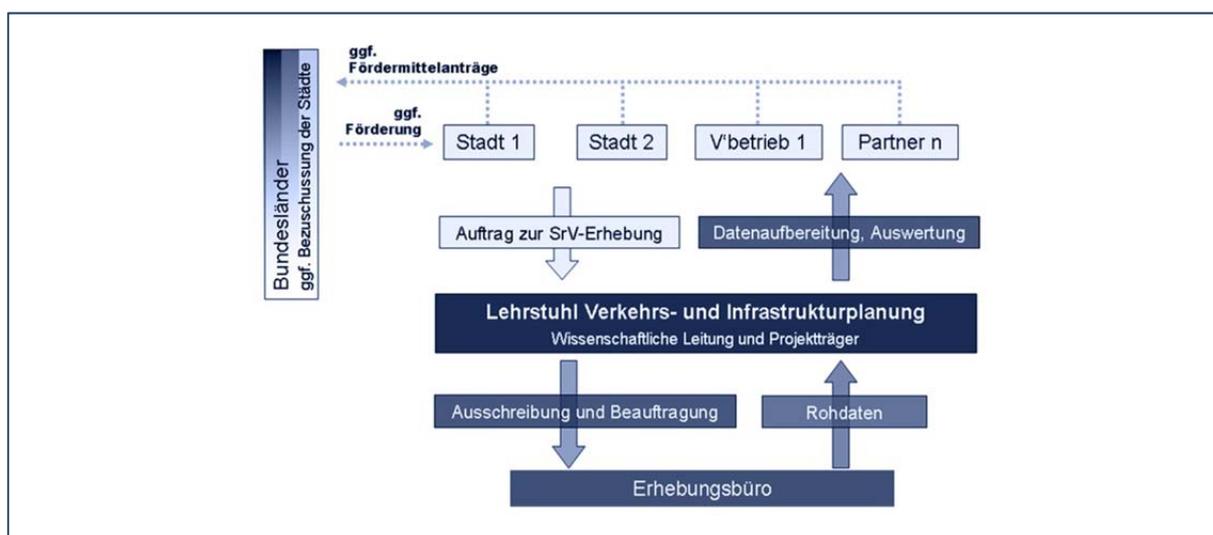


Abbildung 6: Organisationsstruktur des SrV

### KONTAKT

Technische Universität Dresden  
Lehrstuhl für Verkehrs- und  
Infrastrukturplanung  
01062 Dresden

[www.tu-dresden.de/srv2013](http://www.tu-dresden.de/srv2013)

Dr.-Ing. Frank Ließke  
(Projektleiter)  
Telefon: 0351 / 463 366 68  
E-Mail: [frank.liesske@tu-dresden.de](mailto:frank.liesske@tu-dresden.de)