

**Betreff:****Ergebnisse der SrV-Erhebung 2023****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

10.03.2025

**Beratungsfolge****Sitzungstermin**

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 18.03.2025

**Status**

Ö

**Sachverhalt:**

Die Ergebnisse der Verkehrsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“ (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) für die Stadt Braunschweig liegen vor. Zwischen Februar 2023 und Januar 2024 wurden deutschlandweit gleichzeitig in rund 500 Städten und Gemeinden standardisierte Haushaltsbefragungen durchgeführt. Die Antworten von 4.519 zufällig ausgewählten Braunschweigerinnen und Braunschweigern sind repräsentativ für die gesamte Einwohnerschaft. Die Ergebnisse liefern grundlegende Daten und Erkenntnisse zur Alltagsmobilität der Braunschweiger Bevölkerung und unterstützen die Planungen der städtischen Verkehrsentwicklung mit fundierten Verkehrsverhaltensdaten.

Die wichtigsten Mobilitätskennziffern zu den zurückgelegten Wegen, zur Verkehrsmittel ausstattung der Haushalte und zum Modal Split lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- An einem durchschnittlichen Werktag legen die Braunschweiger 3,5 Wege pro Person zurück. Bei jedem Weg werden im Schnitt 5,9 Kilometer zurückgelegt, für die im Schnitt 19,1 Minuten benötigt werden.
- Freizeitwege (32 %) und Wege für Einkauf/Dienstleitung (29 %) sind die häufigsten Wegzwecke. Nur knapp jeder fünfte Weg (19 %) ist mit dem Arbeitsplatz verbunden. Einfluss darauf hat auch das Homeoffice, welches 18 % aller berufstätigen Braunschweiger ganztägig nutzen.
- Bei den Fahrzeugausstattungen der Haushalte kann festgestellt werden, dass im Schnitt mehr als doppelt so viele Fahrräder (2,1 pro Haushalt; 12,4 % davon mit Elektroantrieb) zur Verfügung stehen wie Pkw (1,0 pro Haushalt; 7,5 % davon mit Elektroantrieb). 21,5 % der Haushalte haben keinen Pkw.
- Ein Drittel (33 %) aller Personen sind im Besitz einer Zeitkarte für den ÖV.
- Für das Zurücklegen aller Wege nutzen die Braunschweiger mit 36 % am häufigsten den motorisierten Individualverkehr (MIV). Es folgen Wege zu Fuß (29 %) und mit dem Fahrrad (26 %). Der ÖV wird für 9 % aller Wege als Verkehrsmittel gewählt.
- Der Modal Split unterscheidet sich anhand der Entfernungsklassen deutlich. Während für Weglängen unter einem und zwischen einem und drei Kilometern das Zufußgehen und das Fahrradfahren am beliebtesten ist, wird für längere Wege am häufigsten das Auto gewählt. Dies spiegelt sich auch in der Verkehrsleistung wider. Gut zwei Drittel (67 %) der zurückgelegten täglichen Kilometer entfallen dabei auf den MIV, während Fahrrad (15 %) und ÖV (14 %) in etwa die gleiche Kilometerleistung aufweisen.

Für die Betrachtung der Modal Splits nach Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung ist zu beachten, dass diese nicht mit den im MEP dargestellten Grafiken zum Binnenverkehr vergleichbar sind. Die Daten der SrV geben nur Auskunft über die Mobilität der Braunschweiger Wohnbevölkerung. Wege von Touristen, Besuchern, dem Wirtschaftsverkehr oder von den rund 70.000 Einpendlern bleiben systembedingt unberücksichtigt.

Die SrV-Ergebnisse sind die ersten Daten zum Mobilitätsverhalten innerhalb der Stadtgrenzen seit der Haushaltsbefragung von 2010, mit denen methodisch kein Vergleich möglich ist. Mit der erstmaligen Teilnahme der Stadt Braunschweig an der von der TU Dresden durchgeführten Erhebung ist zugleich der Grundstein gelegt, um durch zukünftige regelmäßige Teilnahmen an der deutschlandweit etablierten Zeitreihenuntersuchung SrV (Turnus fünf Jahre) die Mobilitätsentwicklungen erfassen und abbilden zu können sowie Verkehrsplanungen evidenter durchzuführen.

Leuer

**Anlage/n:**

Mobilitätssteckbrief SrV 2023 Braunschweig, TU Dresden



Stefan Hubrich, Sebastian Wittig, Frank Ließke,  
Rico Wittwer, Regine Gerike

## MOBILITÄSSTECKBRIEF FÜR BRAUNSCHWEIG



**90,0** Prozent aller Personen sind an einem mittleren Werktag außer Haus unterwegs.

**3,9** Wege absolviert eine mobile Person dabei pro Tag.

**3,5** Wege pro Person am Tag sind es bezogen auf alle Personen am Tag.

**2,1** Fahrräder gibt es pro Haushalt.

**12,4** Prozent dieser Fahrräder haben einen Elektroantrieb.

**1,0** Pkw gibt es pro Haushalt.

**7,5** Prozent dieser Pkw haben einen Elektroantrieb.

**21,5** Prozent der Haushalte haben keinen Pkw.

**1,2** Personen sitzen pro Fahrt in einem Pkw.

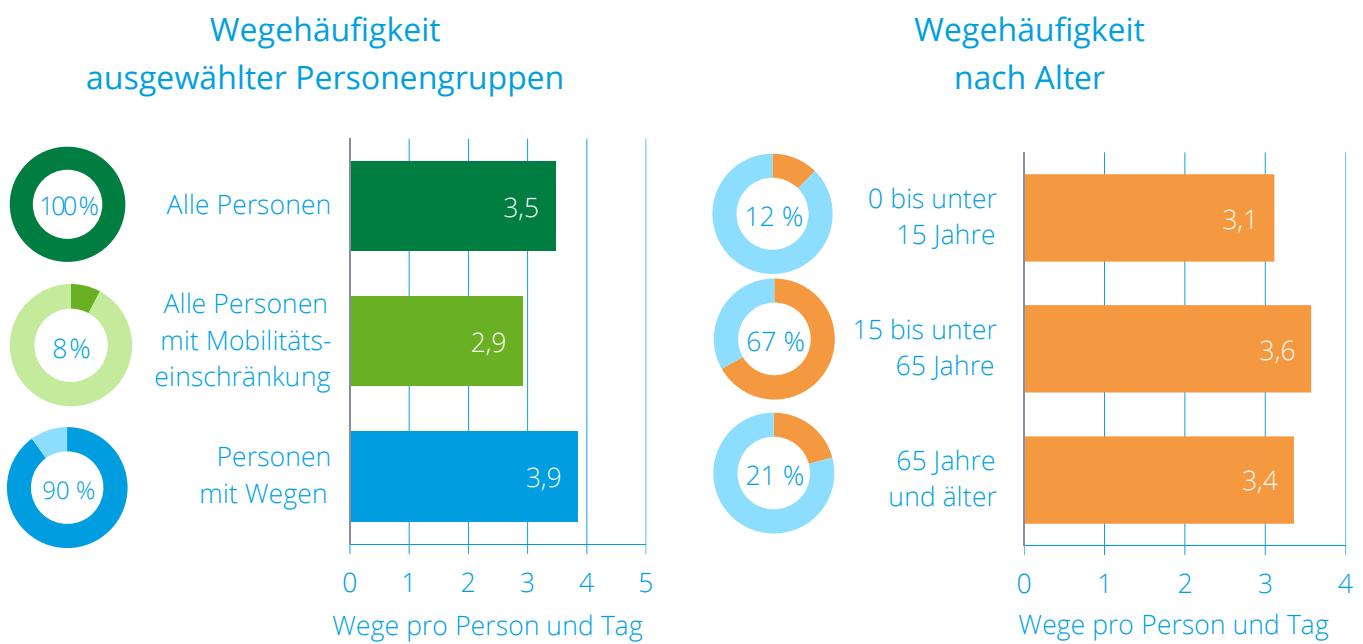
**5,9** Kilometer beträgt die mittlere Länge eines Weges.

**19,1** Minuten beträgt die mittlere Dauer eines Weges.

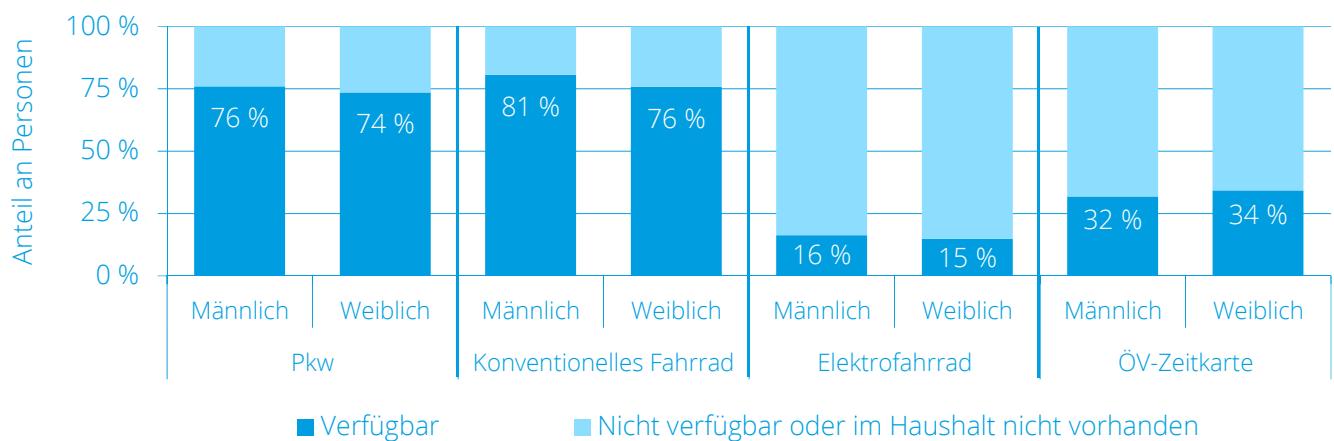
**17,8** Prozent der Berufstätigen sind ganztägig im Homeoffice und haben an diesem Tag keine Arbeitswege.

**51,8** Prozent der Personen sind in einer Woche multimodal, also mit mehreren Verkehrsmitteln, unterwegs.

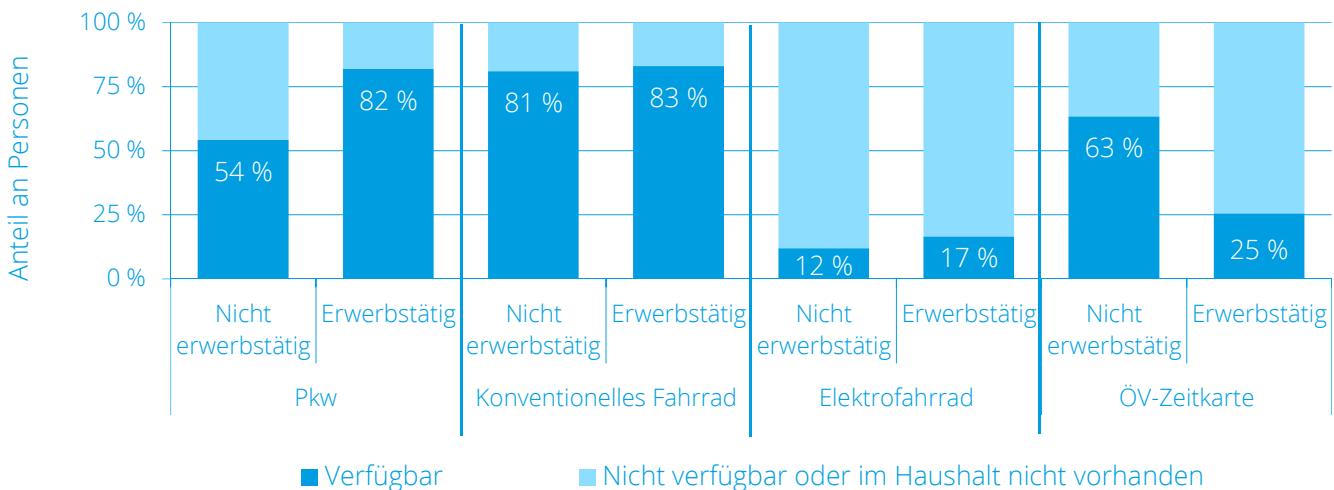
# Mobilität der Personen



## Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht



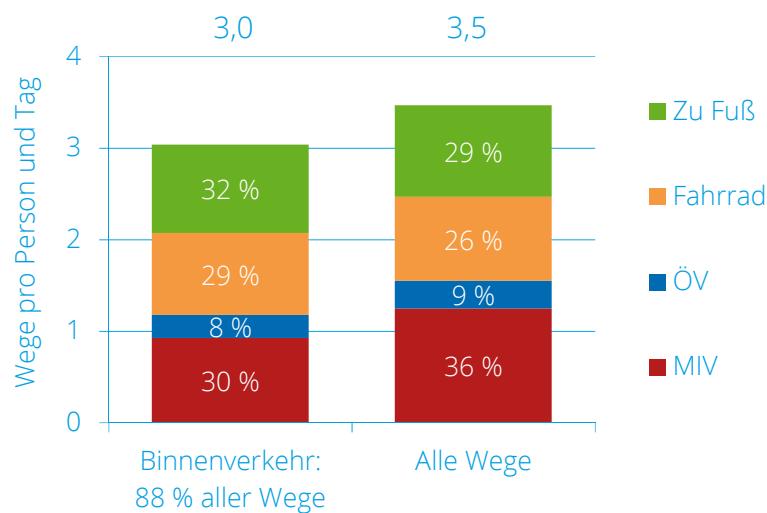
## Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Erwerbstätigkeit der Altersgruppe 15 bis unter 65 Jahre



*Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.*

# Fokus Verkehrsmittelwahl

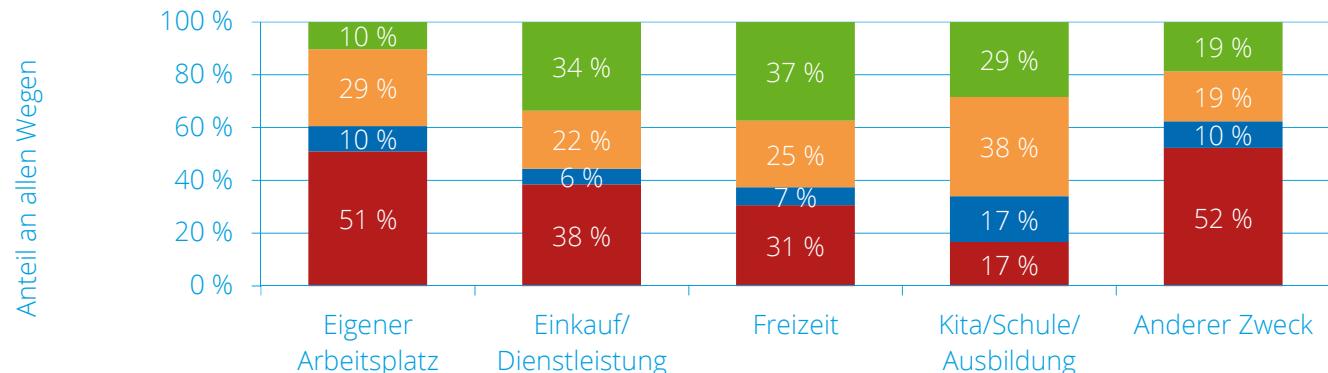
## Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen



## Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung



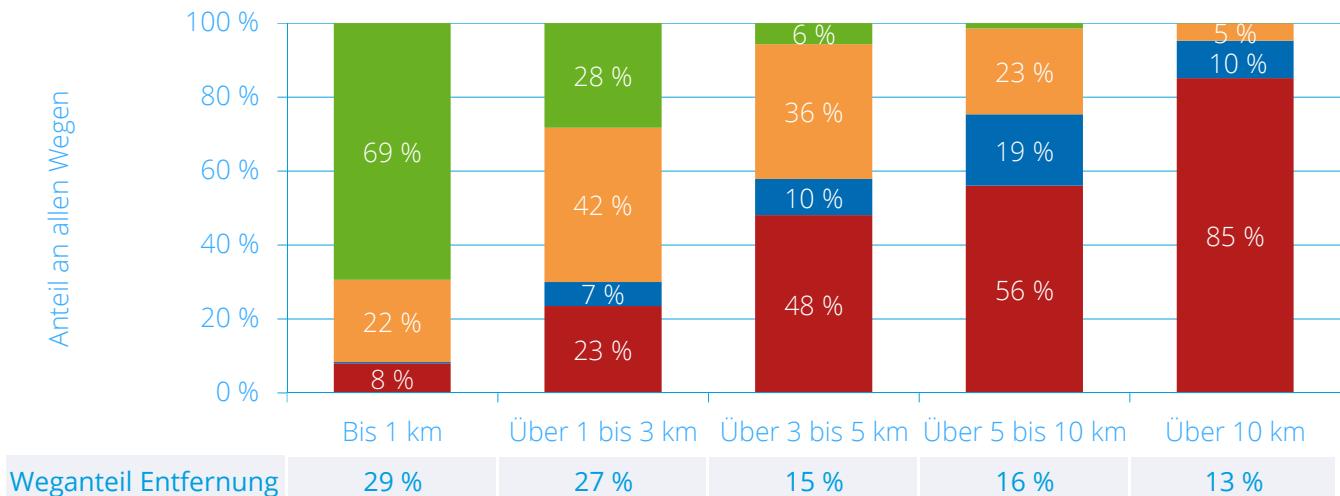
## Verkehrsmittelwahl und Weglänge nach Wegzweck\*



Weganteil Zweck	19 %	29 %	32 %	14 %	5 %
Mittlere Weglänge	11,4 km	3,5 km	5,6 km	3,4 km	9,1 km

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

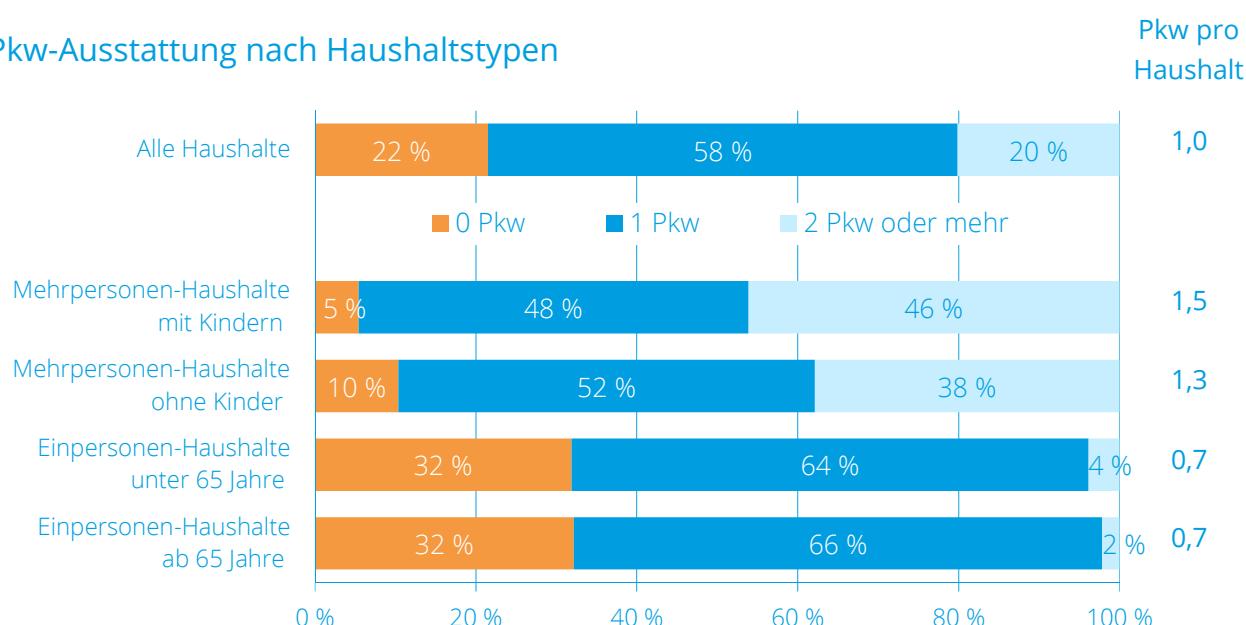
## Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen



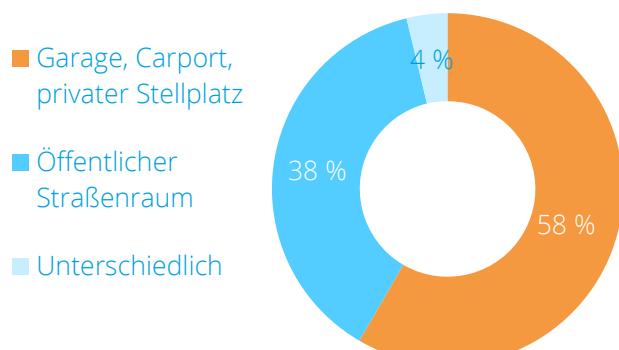
Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

# Haushalt, Fahrzeug und Führerschein

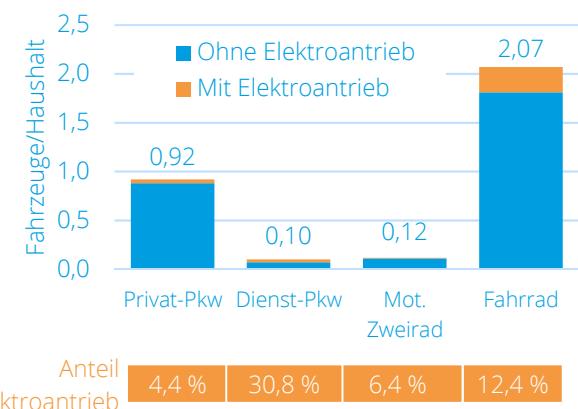
## Pkw-Ausstattung nach Haushaltstypen



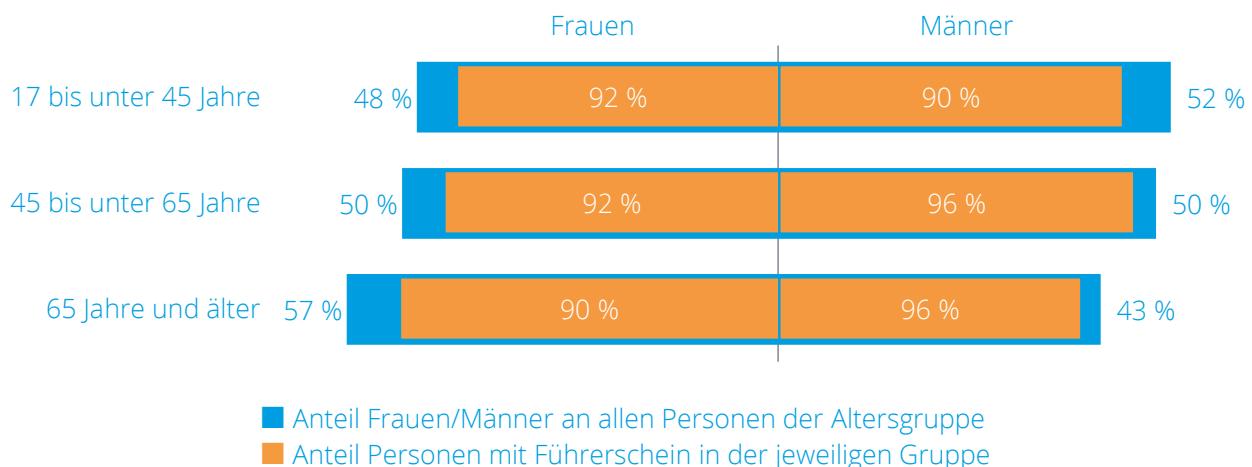
## Üblicher Pkw-Stellplatz an der Wohnung



## Fahrzeuge pro Haushalt und Anteil Elektroantrieb



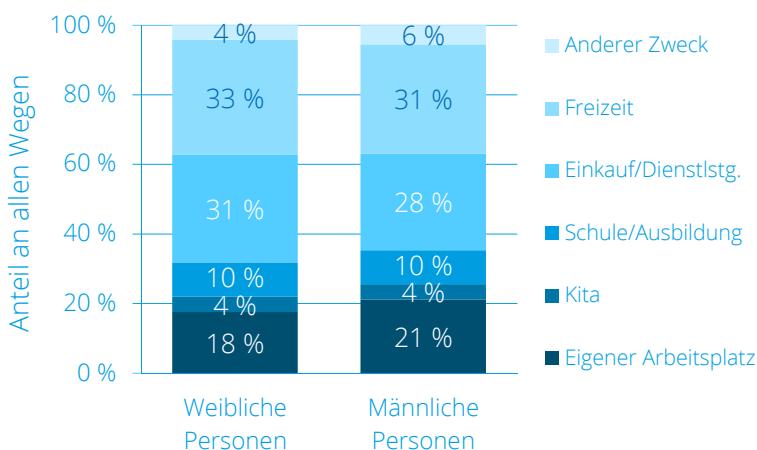
## Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



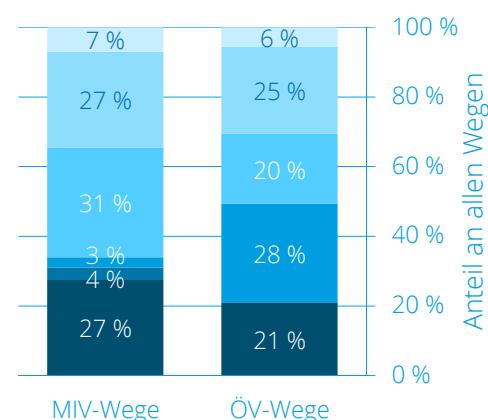
Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

# Mobilität nach Zweck

## Wege nach Zweck\* und Geschlecht



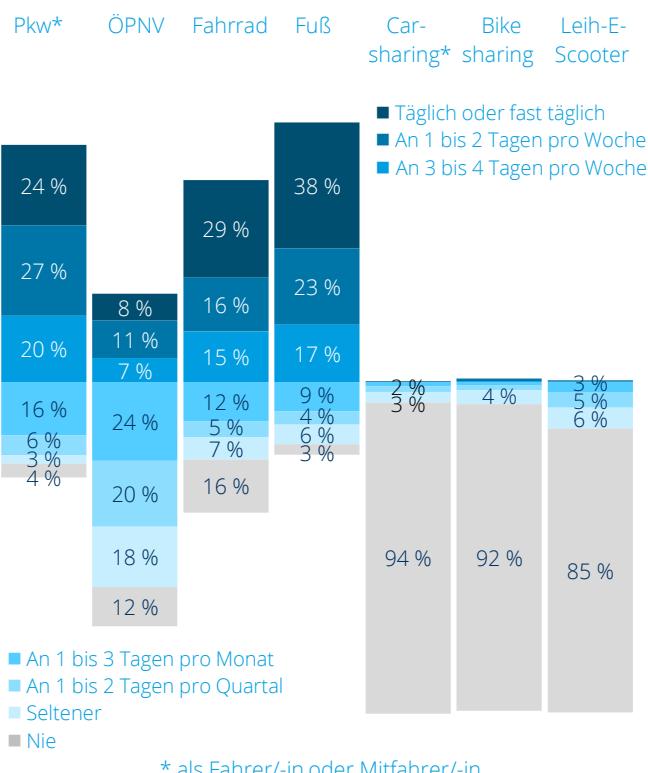
## Wege nach Zweck\* und Hauptverkehrsmittelgruppe



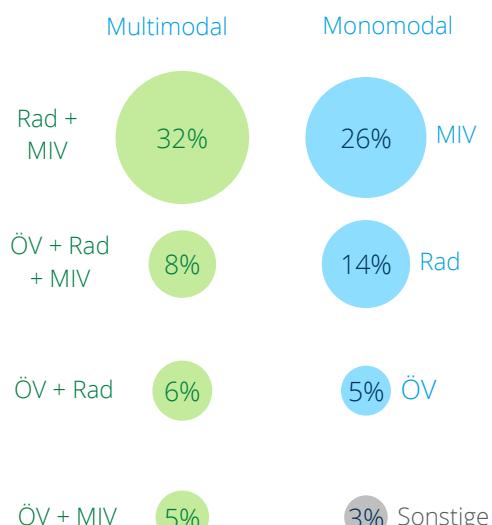
\*Hinweis: Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck der vorangegangenen Aktivität zugeordnet.

# Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

## Verkehrsmittelnutzung in den letzten 12 Monaten



## Anteile mono- und multimodaler Personengruppen\*

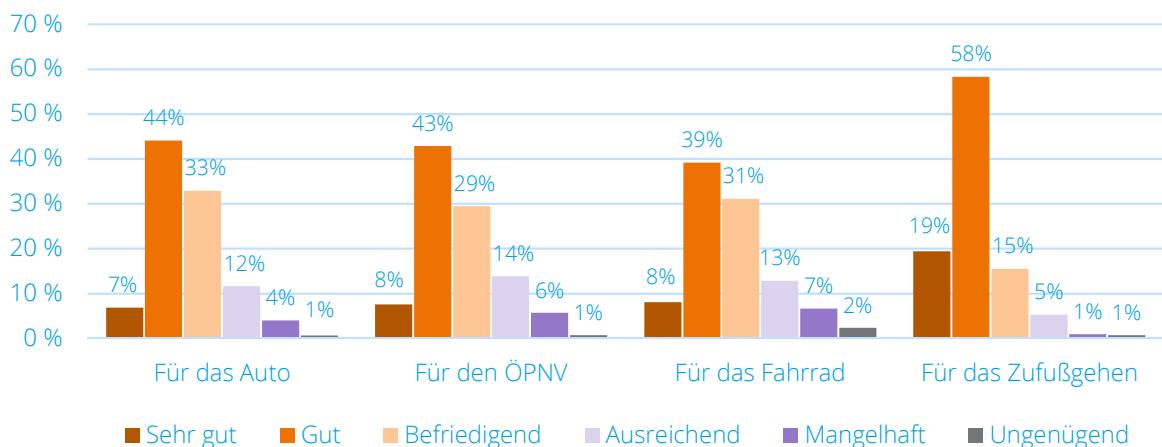


Bezugszeitraum: Eine Woche

Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

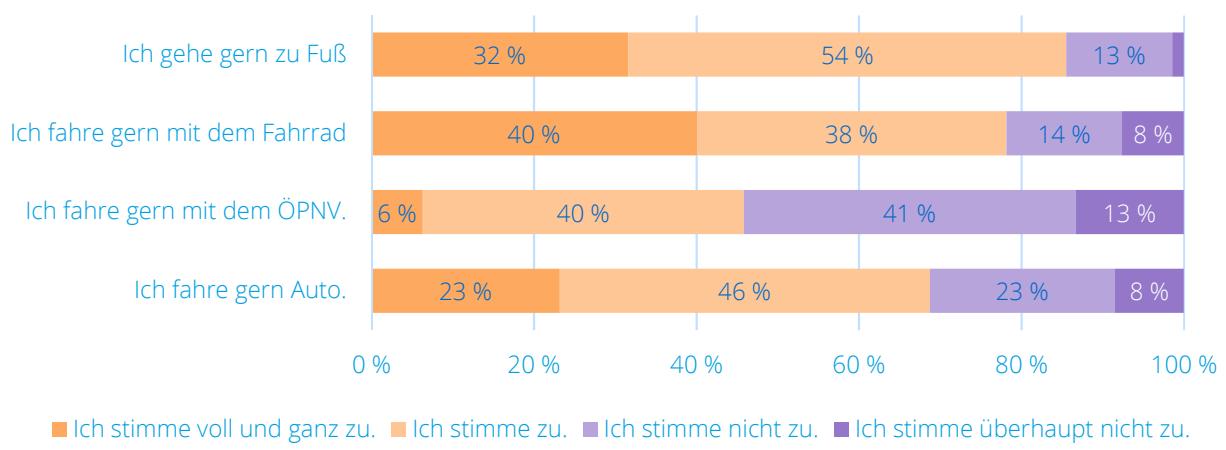
# Wahrnehmung, Einstellung und Fahrkartenart

## Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation vor Ort\*



\* Hinweis: Die Frage wurde an Personen ab 14 Jahren gestellt.

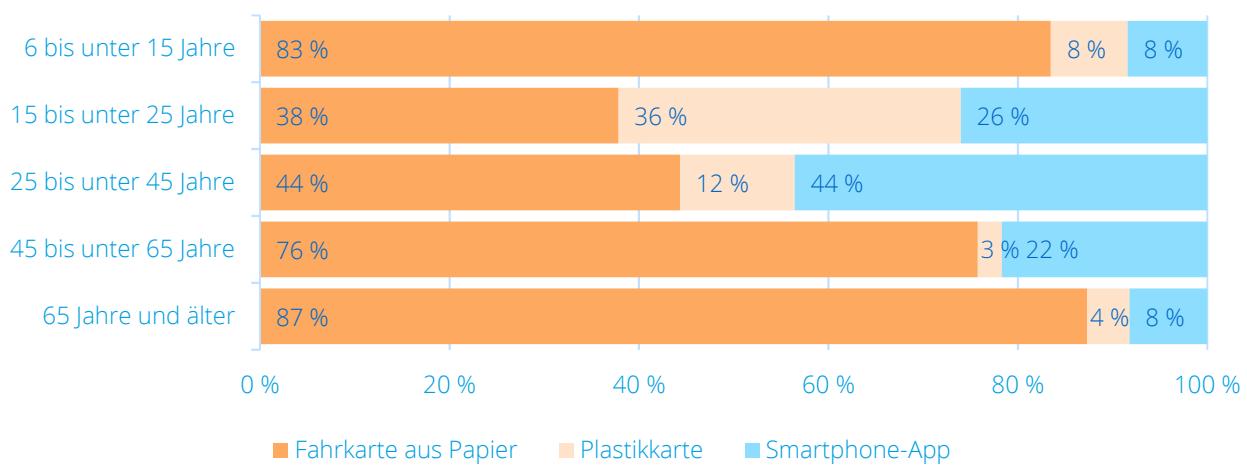
## Einstellung zu Verkehrsmitteln im Alltag\*



\* Ich stimme voll und ganz zu. ■ Ich stimme zu. □ Ich stimme nicht zu. ▨ Ich stimme überhaupt nicht zu.

\* Hinweis: Die Frage wurde an Personen ab 14 Jahren gestellt.

## Art der normalerweise genutzten Fahrkarte nach Alter\*



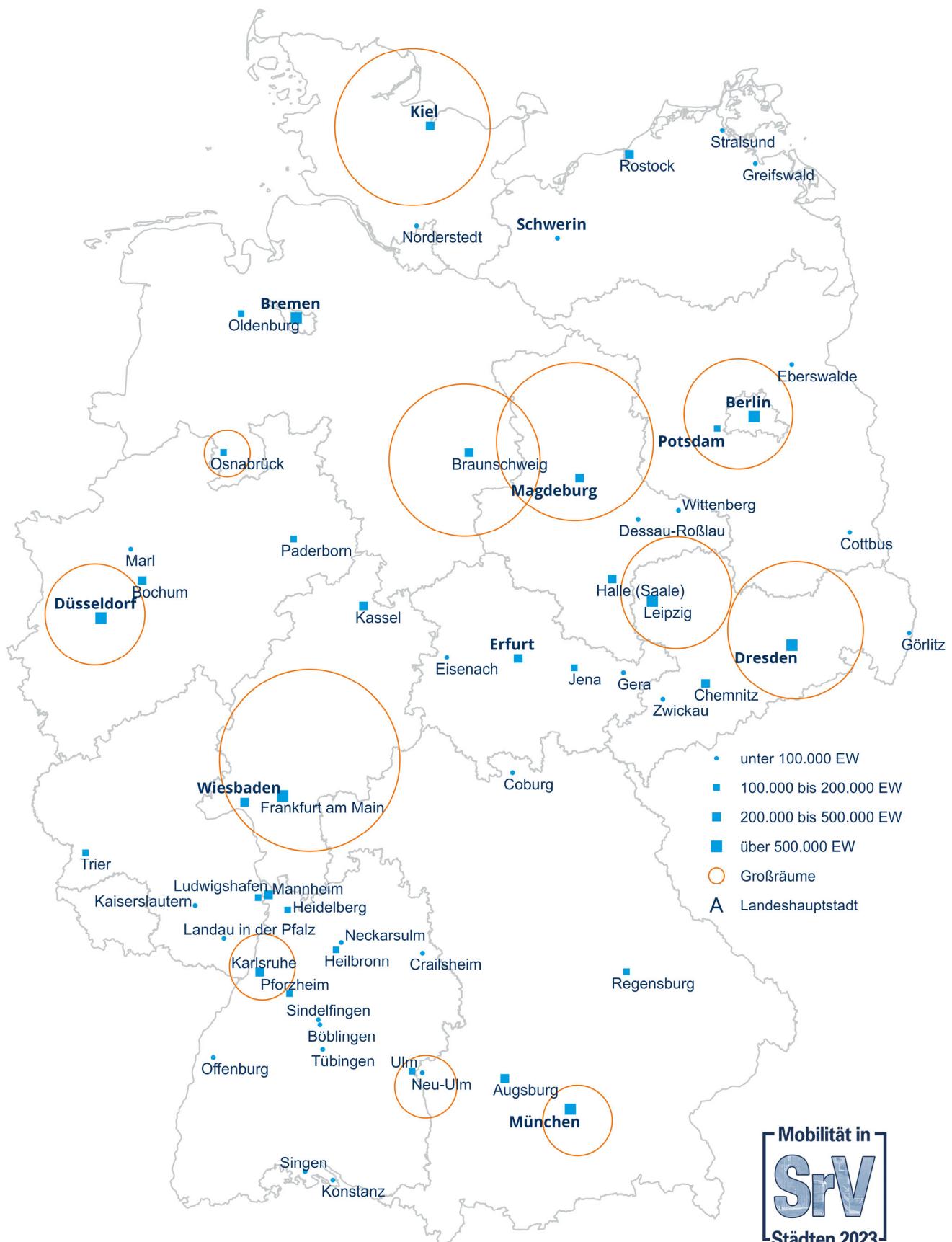
\* Hinweis: Die Frage wurde an Personen ab 6 Jahren gestellt.

Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

# Randbedingungen der Erhebung

Untersuchungsraum	134 Untersuchungsräume in 493 deutschen Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften
Abgrenzung des erhobenen Verkehrs	Einwohnerverkehr der Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz
Grundgesamtheit	Wohnbevölkerung des jeweiligen Untersuchungsraums
Grundlage für Stichprobenziehung	Einwohnermelderegister ohne Einschränkungen
Ziehungsverfahren	Geschichtete Zufallsauswahl
Befragte Personen	Alle Personen der ausgewählten Haushalte
Umfang der hier ausgewerteten Stichprobe	4.519 befragte Personen
Erfasste Wege	Alle Wege am Stichtag
Wegedefinition	Ein Zweck, mehrere Verkehrsmittel
Hauptverkehrsmittel eines Weges	Verkehrsmittelhierarchie auf Basis der entfernungsbezogenen Leistungsfähigkeit von Verkehrsmitteln
Stichtag	Mittlerer Werntag
Feldzeit	Haupterhebung: Februar 2023 bis Januar 2024 außerhalb von Ferien und Feiertagen
Methodik	Haushaltsbefragung auf Basis von Telefoninterviews und Onlinebefragungen, jeweils mit schriftlicher Ankündigung sowie telefonischen und schriftlichen Erinnerungsstufen
Gewichtung	Soziodemografisch nach Alter, Geschlecht, Haushaltsgröße, Teilraum und Quartal
Ergebnisse	Städte bzw. Landkreise oder Regionen, Stadtgruppen, Städtevergleich
Hinweis	Infolge geringer Fallzahlen wird bei der Differenzierung nach Geschlecht auf die Darstellung von Kennziffern für Personen mit diversem Geschlecht und Personen ohne Geschlechtseintrag verzichtet.
Weitere Ergebnisse und Berichte	<a href="https://tu-dresden.de/srv">https://tu-dresden.de/srv</a>

# Untersuchungsräume I



# Untersuchungsräume II



Großraum Kiel



Großraum Osnabrück



Großraum Mittlerer Niederrhein



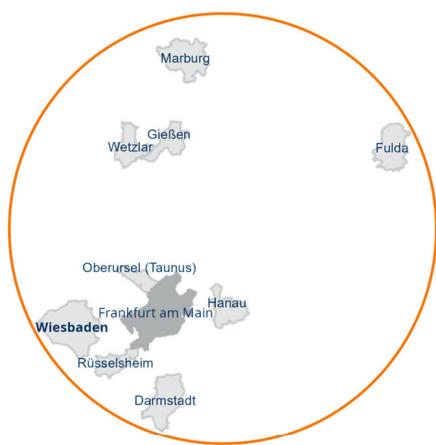
Großraum Braunschweig



Ländlicher Raum im nördlichen Sachsen-Anhalt



Großraum Berlin-Brandenburg



Großraum Rhein-Main



Großraum Leipzig



Großraum Dresden



Großraum Karlsruhe



Großraum Ulm/Neu-Ulm



Großraum München