

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Cornelia Seibeld (CDU)** und **Oliver Friederici (CDU)**

vom 09. Oktober 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Oktober 2020)

zum Thema:

Radverkehr und Witterung

und **Antwort** vom 26. Oktober 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Okt. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Cornelia Seibeld (CDU) und
Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25224
vom 9. Oktober 2020
über Radverkehr und Witterung

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie schwankt die Intensität des Radverkehrs in Berlin als Ganzes und in den Bezirken im Besonderen allgemein über das Jahr verteilt, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der unterschiedlichen Witterungsbedingungen?

Antwort zu 1:

Entsprechende Informationen stellt die Erhebung „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2018“ zur Verfügung. Im Rahmen dieser repräsentativen Befragung wurden über 40.000 Berlinerinnen und Berliner zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Auswertungen sind sowohl für die Gesamtstadt als auch bezirksspezifisch verfügbar.

Die Tabellen 5.6 und 5.7 des Tabellenberichts zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Berlin stellen die Verkehrsmittelanteile in der Gesamtstadt einmal nach Witterungsbedingungen und einmal quartalsweise (jahreszeitlicher Bezug) dar.

SrV Tabelle 5.6: Verkehrsmittelanteile (nach Witterungsbedingungen)

Wetter am Stichtag	Zu Fuß	Fahrrad	MIV*	ÖV**	Summe	Ungewichtete Fallzahl	Gewichtete Fallzahl
(Sehr) gut	29,5 %	21,4 %	24,7 %	24,4 %	100 %	42.571	42.793
Eher gut	30,0 %	16,3 %	25,9 %	27,7 %	100 %	49.486	49.760
Eher schlecht	29,1 %	13,7 %	28,2 %	28,9 %	100 %	27.149	27.335
(Sehr) Schlecht	30,6%	12,8%	27,4%	29,2%	100%	5.877	5.899

* Motorisierte Individualverkehr

** Öffentlicher Verkehr

SrV Tabelle 5.7: Verkehrsmittelanteile (nach Quartal)

Quartal	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	Ungewichtete Fallzahl	Gewichtete Fallzahl
Januar – März	30,7 %	11,9 %	27,9 %	29,5 %	100 %	36.081	36.673
April - Juni	28,7 %	21,1 %	24,9 %	25,4 %	100 %	37.894	37.975
Juli – September	29,9 %	21,8 %	24,5 %	23,9 %	100 %	22.486	23.556
Oktober - Dezember	29,2 %	16,9 %	26,1 %	27,8 %	100 %	34.612	33.551

Die dargestellten Informationen liegen (ebenfalls jeweils als Tabellen 5.6 und 5.7) für alle Berliner Bezirke vor und sind unter folgendem Link öffentlich verfügbar:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/>.

Insgesamt schwanken die Anteile des Radverkehrs über das Jahr stärker als beispielsweise die Anteile des öffentlichen Verkehrs.

Frage 2:

Über welche Erkenntnisse verfügt der Senat hinsichtlich der unterschiedlichen Motivationen und Entscheidungsgründe der Verkehrsteilnehmer im Berufsverkehr für ihre Entscheidung, Rad, ÖPNV oder privates Kraftfahrzeug für den Weg zu und von der Arbeitsstelle zu nutzen?

Frage 3:

Verhalten sich Schwankungen bei der Nutzung von ÖPNV und/oder PKW-Verkehr umgekehrt proportional und korrelieren diese Nutzungsunterschiede?

Frage 4:

Wie unterscheiden sich diese Ausprägungen zwischen den Außenbezirken und den Innenstadtbezirken (außerhalb und innerhalb des Berliner S-Bahnringes)?

Antwort zu 2 bis 4:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2 bis 4 gemeinsam beantwortet.

Auch in Bezug auf diese Fragen liefert das Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Berlin zahlreiche Ergebnisse.

Allgemein ist hervorzuheben, dass Entscheidungen für oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel immer multifaktoriell sind. Raumstrukturelle Faktoren, individueller ökonomischer Status, soziale Milieuzugehörigkeit, Verkehrsmittelverfügbarkeit, das Alter und viele weitere Faktoren wirken sich – mit gegenseitigen Abhängigkeiten – auf das Verkehrsmittelwahlverhalten aus. So spielt das Fahrrad insbesondere im Alter von 3 bis 17 Jahren sowie von 37 bis 53 Jahren eine überdurchschnittliche Rolle. Auch der ökonomische Status spielt bei der Verkehrsmittelwahl, aber auch grundlegend bei der Verkehrsmittelverfügbarkeit eine wichtige Rolle. Personen mit geringerem ökonomischen

Status nutzen häufiger den öffentlichen Nahverkehr, während Personen mit höherem ökonomischen Status häufiger den MIV nutzen.

Eine gute Erreichbarkeit des ÖV und ein dichter Takt wirken sich positiv auf die Nutzung dieser Verkehrsart aus – insbesondere für mittlere und weite Distanzen. Einschränkungen der Parkmöglichkeiten wirken sich negativ auf die MIV-Nutzung aus, eingeschränkte Möglichkeiten zum Fahrradparken negativ auf die Nutzung des Radverkehrs.

Topographische Faktoren, wie starke Steigungen, die die Fahrradnutzung negativ beeinflussen, sind in Berlin eher zu vernachlässigen. Jedoch spielt die zurückgelegte Entfernung eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Die mittlere in Berlin mit dem Fahrrad zurückgelegte Entfernung beträgt 3,6 km, was einen Großteil der unterschiedlichen modalen Anteile zwischen Innenstadt und Außenstadt erklärt. Jedoch ist bei der Entfernung und Affinität zur Fahrradnutzung auch die Entwicklung und Nutzungsakzeptanz des Pedelecs zu nennen. Die mittlere Reiseweite in Berlin mit diesen elektrisch-unterstützten Fahrrädern beträgt 6 km. Dies erhöht also den Nutzungsradius des Fahrrads, auch im Berufsverkehr.

An einem mittleren Werktag werden Wege zum eigenen Arbeitsplatz mit einem Anteil von 14,2 % zu Fuß zurückgelegt, das Fahrrad hat einen Anteil von 19,7 %, 27,1 % der Wege werden im MIV zurückgelegt. Den höchsten Anteil weisen mit 39,0 % Wege mit dem ÖV auf (Gesamter Untersuchungsraum, alle Wege). Aussagen zu unterschiedlichen Motivationen und Entscheidungsgründen spezifisch zur Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr liegen nicht vor.

Aktuelle Analysen zu statistischen Abhängigkeiten und Beziehungen im Sinne der Frage 3 liegen dem Senat nicht vor, weshalb auch räumliche Differenzierungen im Sinne der Frage 4 nicht möglich sind. Unterschiede im Verkehrsverhalten zwischen Innerer Stadt und äußerer Stadt liegen aus den Steckbriefen der vorangegangenen Erhebung vor.

Für die Innere Stadt:

https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2013/srv_2013_berlin_steckbrief_innere.pdf

Für die äußere Stadt:

https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2013/srv_2013_berlin_steckbrief_aeussere.pdf

Berlin, den 26.10.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz