

- Mobilitätsverhalten kann nur über Befragung ermittelt werden.
- Die Verkehrsbefragung durch die TU Dresden wird seit 1972 alle 5 Jahre durchgeführt.
- Erfasst wird die Alltagsmobilität der privaten Haushalte, das bedeutet:
 - keine Erfassung des Wirtschafts- und des unternehmensbezogenen Verkehrs,
 - keine Erfassung des Verkehrs mit Quelle außerhalb des Stadtgebietes
 - keine Einbeziehung von Sonnabend/Sonntag
- Die Gewinnung der Adressen erfolgt auf Basis einer repräsentativen Stichprobe aus dem Einwohnermelderegister.
- Der Fragebogen liegt in mehreren Sprachen vor.
- Betrachtet wird der Modal-Split, d.h. der Verkehrsmittelmix für den **Hauptweg** am jeweiligen Stichtag, auf den sich die Befragung bezieht.
- Betrachtet wird hier der Binnenverkehr – als relevante Verkehrsart für die eigene Stadtentwicklung, d.h. alle Wege mit Quelle und Ziel innerhalb des Stadtgebietes.

Mobilität in Zahlen

aus dem Steckbrief 2023 für Halle (Saale)

88,9 Prozent aller Personen sind an einem mittleren Werktag außer Haus unterwegs.

3,7 Wege absolviert eine mobile Person dabei pro Tag.

0,7 Pkw gibt es durchschnittlich pro Haushalt.

3,6 Prozent dieser Pkw haben einen Elektroantrieb.

39,2 Prozent der Haushalte haben keinen Pkw.

1,3 Personen sitzen pro Fahrt in einem Pkw.



Mobilität in Zahlen

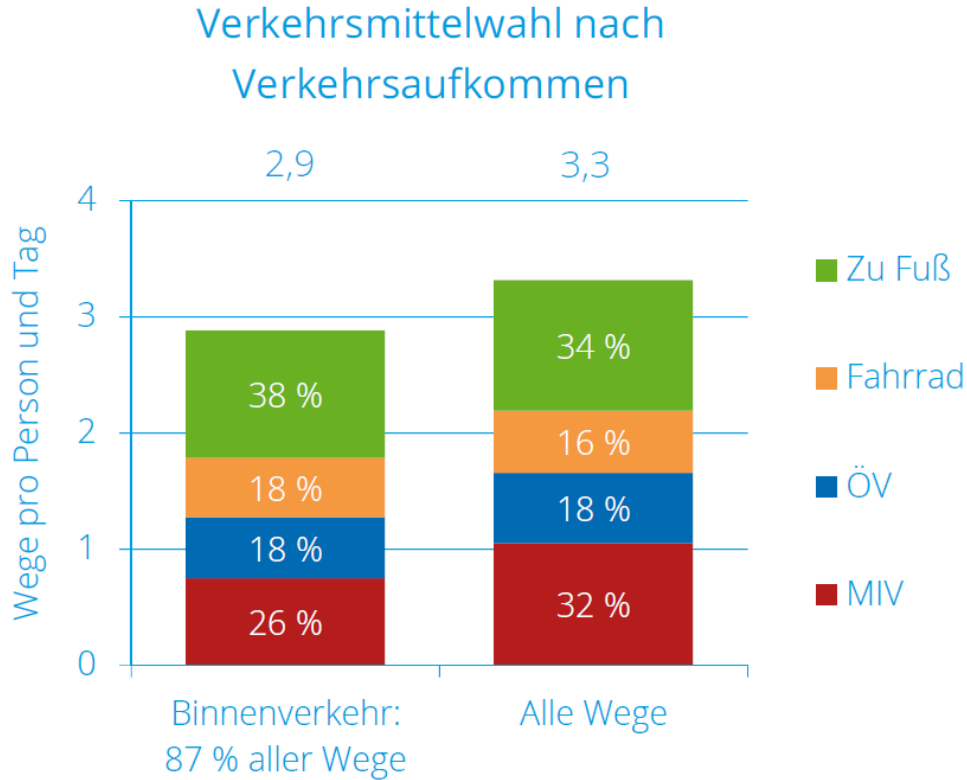
aus dem Steckbrief 2023 für Halle (Saale)

5,4 Kilometer beträgt die mittlere Länge eines Weges.

21,2 Minuten beträgt die mittlere Dauer eines Weges.

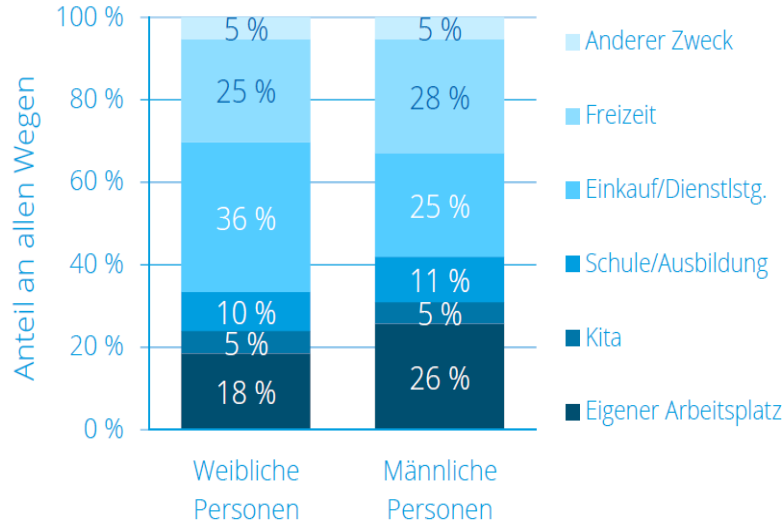
5,2 Prozent der Berufstätigen sind ganztägig im Homeoffice und haben an diesem Tag keine Arbeitswege.

48,2 Prozent der Personen sind innerhalb einer Woche multimodal, also mit mehreren Verkehrsmitteln, unterwegs.

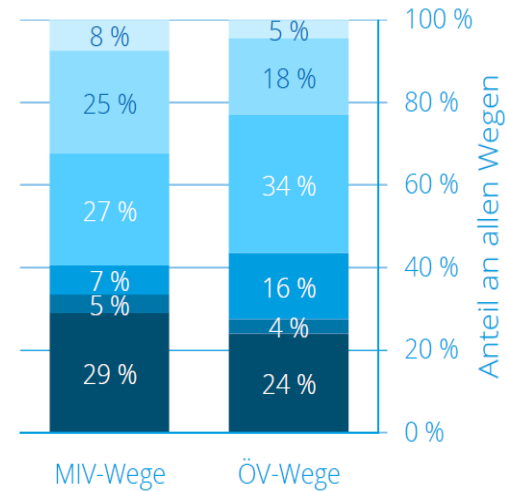


Mobilität nach Zweck

Wege nach Zweck* und Geschlecht



Wege nach Zweck* und Hauptverkehrsmittelgruppe



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

Modal Split Halle (Saale)

definiert als Nutzung des Verkehrsmittels für den Hauptweg am Tag der Befragung differenziert; Binnenverkehr ; nach SrV

	2013	2018	2023
zu Fuß	35,8%	35,5%	38,0%
PKW als Fahrer	23,1%	22,3%	18,0%
Fahrrad (Tret)	12,7%	16,7%	15,8%
Straßenbahn	17,9%	14,8%	16,3%
PKW als Mitfahrer	7,1%	8,4%	7,6%
andere öff. Verkehrsmittel	2,8%	1,4%	1,8%
mot. Zweirad (incl. E-Moped)	0,1%	0,4%	0,3%
E-Bike		0,4%	1,9%
anderes Verkehrsmittel	0,5%	0,1%	0,1%
Summe	100,0%	100%	99,8%
Umweltverbund (mit E-Bike)	69,2%	68,8%	73,8%
PKW	30,2%	30,7%	25,6%

Modal Split nach SrV

Binnenverkehr 2023, in %



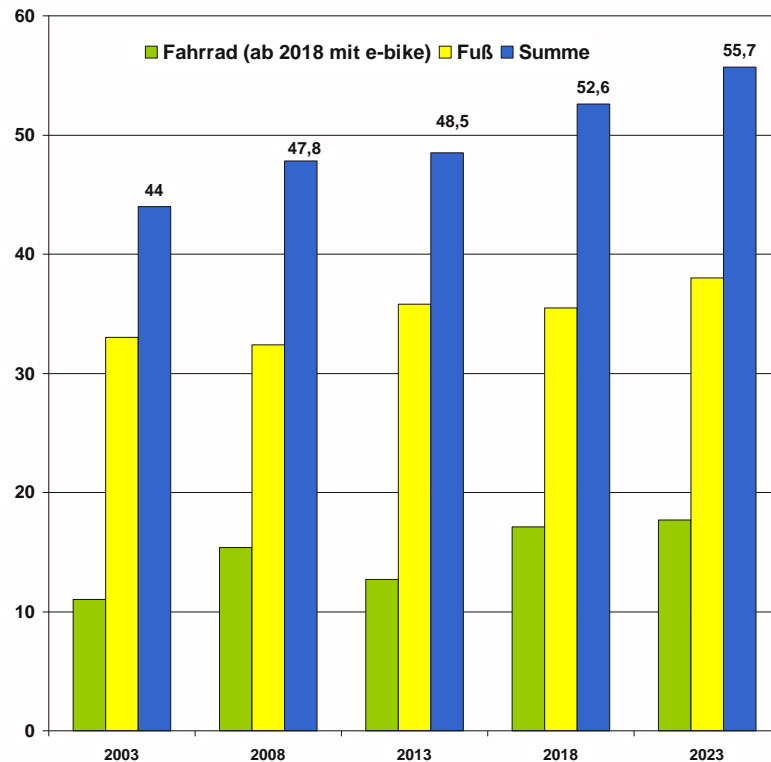
- Zufußgehen ist die beliebteste Fortbewegungsart in Halle.



- Über die Hälfte aller Hauptwege am Werktag werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt.
- Das e-bike (ab 2018 erhoben) hat die Fahrradnutzung erhöht, sowohl hinsichtlich des prozentualen Anteils als auch hinsichtlich der Distanz. Es gibt mehr Radfahrten, die die Stadtgrenze überschreiten.

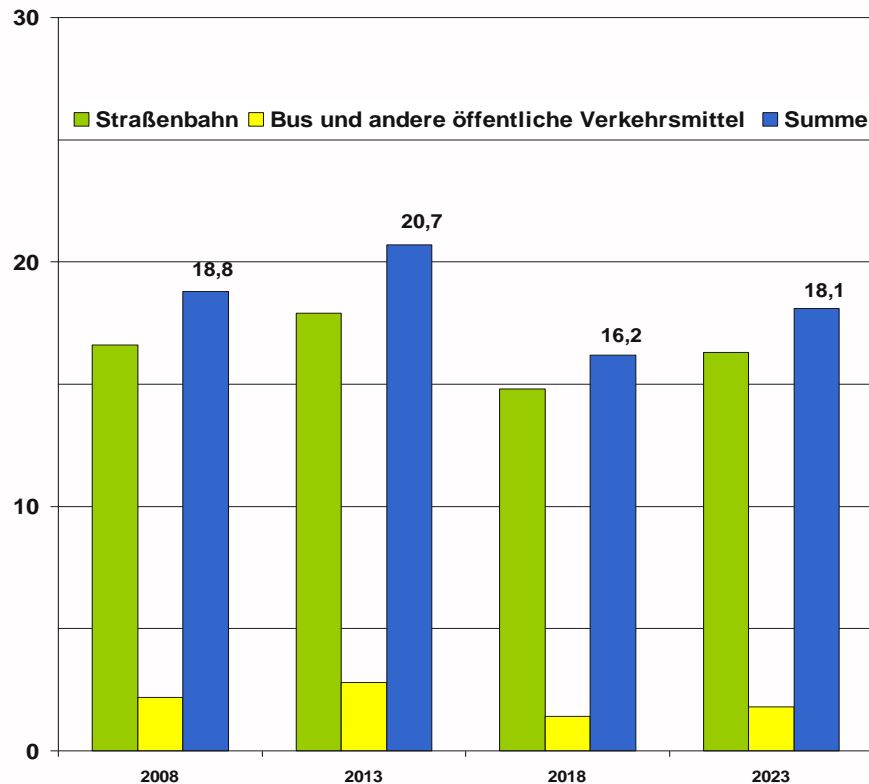
Verkehrsmittelnutzung Halle (Binnenverkehr)

Anteile Fuß- und Radverkehr, nach SrV in %



Verkehrsmittelnutzung Halle (Binnenverkehr)

Anteile öffentliche Verkehre nach SrV in %





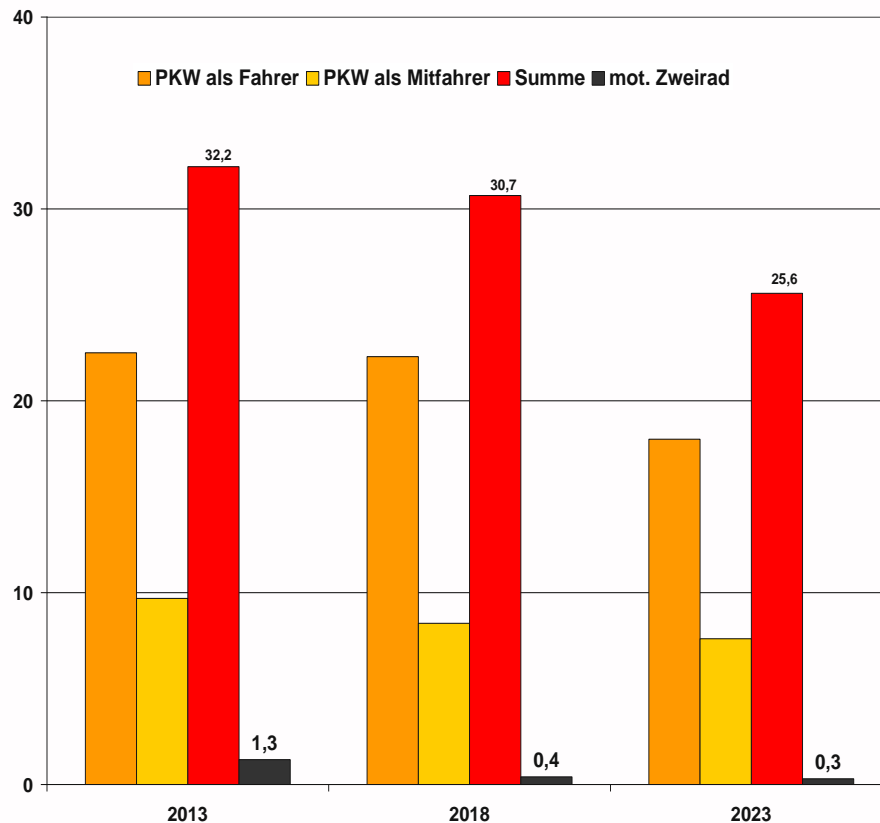
- Auf die Straßenbahn entfällt der größte Anteil der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs in Halle (80,6%).
- Neue Tarifangebote wie z.B. das 9/49/58 EUR-Ticket haben mutmaßlich die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auch im Nahbereich gefördert.



- PKW-Nutzung und auch PKW-Besitz sind seit 2018 stärker rückläufig als in den Erhebungszeiträumen davor (>5%).
- Carsharing ist, statistisch betrachtet, in Halle bei der Erfassung der Hauptwege noch wenig relevant.

Verkehrsmittelnutzung Halle (Binnenverkehr)

Anteile private PKW-Nutzung nach SrV in %



Ganzheitliches Mobilitätskonzept der Stadt Halle (Saale) 2024

Übergeordnetes Ziel 1:

Erreichtes sichern und fortentwickeln - den Umweltverbund stärken

„2040 soll für mindestens $\frac{3}{4}$ aller Wege der Umweltverbund eine attraktive Option darstellen.“

Mit den Ergebnissen aus 2023 ...

- Anteil Kfz im Binnenverkehr = ca. 26 %
- Anteil Kfz bei allen Wegen = ca. 32 % (Quell- und Zielverkehre der Hallenser auch außerhalb des Stadtgebiets => sind von der Stadt nur schwer zu beeinflussen)

... ist die Stadtgesellschaft dem oben formulierten Ziel schon recht nahe gekommen.

Diese Entwicklung gilt es zu sichern, zu verstetigen und gleichzeitig Mobilität als Daseinsvorsorge und Grundlage insbes. der wirtschaftlichen Entwicklung dauerhaft zu gewährleisten.