

ERGEBNISSE AUS DER VERKEHRSERHEBUNG SrV 2018

TRADITIONEN, TRIPS & TRENDS

MOBILITÄT IN DRESDEN UND UMLAND UNTER DER LUPE





ZU FUSS

Wege zu Fuß



FAHRRAD

Fahrten per Fahrrad



ÖPNV

Fahrten mit Zug, S-Bahn, Straßenbahn und Bus im Nahverkehr



PKW

Alle Pkw-Fahrten außer Dienstfahrten

BEWEGUNG IN ZAHLEN UND FARBEN

DARUM GEHT ES IN DIESER BROSCHÜRE

Regelmäßig seit 1972 führt die Technische Universität (TU) Dresden die repräsentative wissenschaftliche Studie »Mobilität in Städten - SrV¹« auf Basis von Haushaltsbefragungen in Dresden und anderen Städten durch.

Diese Broschüre stellt die Kernaussagen zur Mobilität der Einwohner*innen Dresdens und ausgewählter Städte des Umlandes aus dem 11. Erhebungsdurchgang des Jahres 2018 vor. Die Befragungen fanden deutschlandweit gleichzeitig in 118 Untersuchungsräumen statt.

WOZU DIE STUDIE?

Sie ist eine Grundlage für die in die Zukunft gerichtete Verkehrsentwicklungsplanung. Dabei dient sie vor allem dem Erkennen von Trends und Entwicklungen bei der individuellen Mobilität der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Dresden und ausgewählter Städte des Umlandes.

WER IST BETEILIGT?

Neben der Landeshauptstadt Dresden beteiligen sich an der Befragung auch die Dresdner Verkehrsbetriebe sowie der Verkehrsverbund Oberelbe. Diese Kooperation ermöglicht fundierte Aussagen zur Mobilität in Dresden und im Umland.

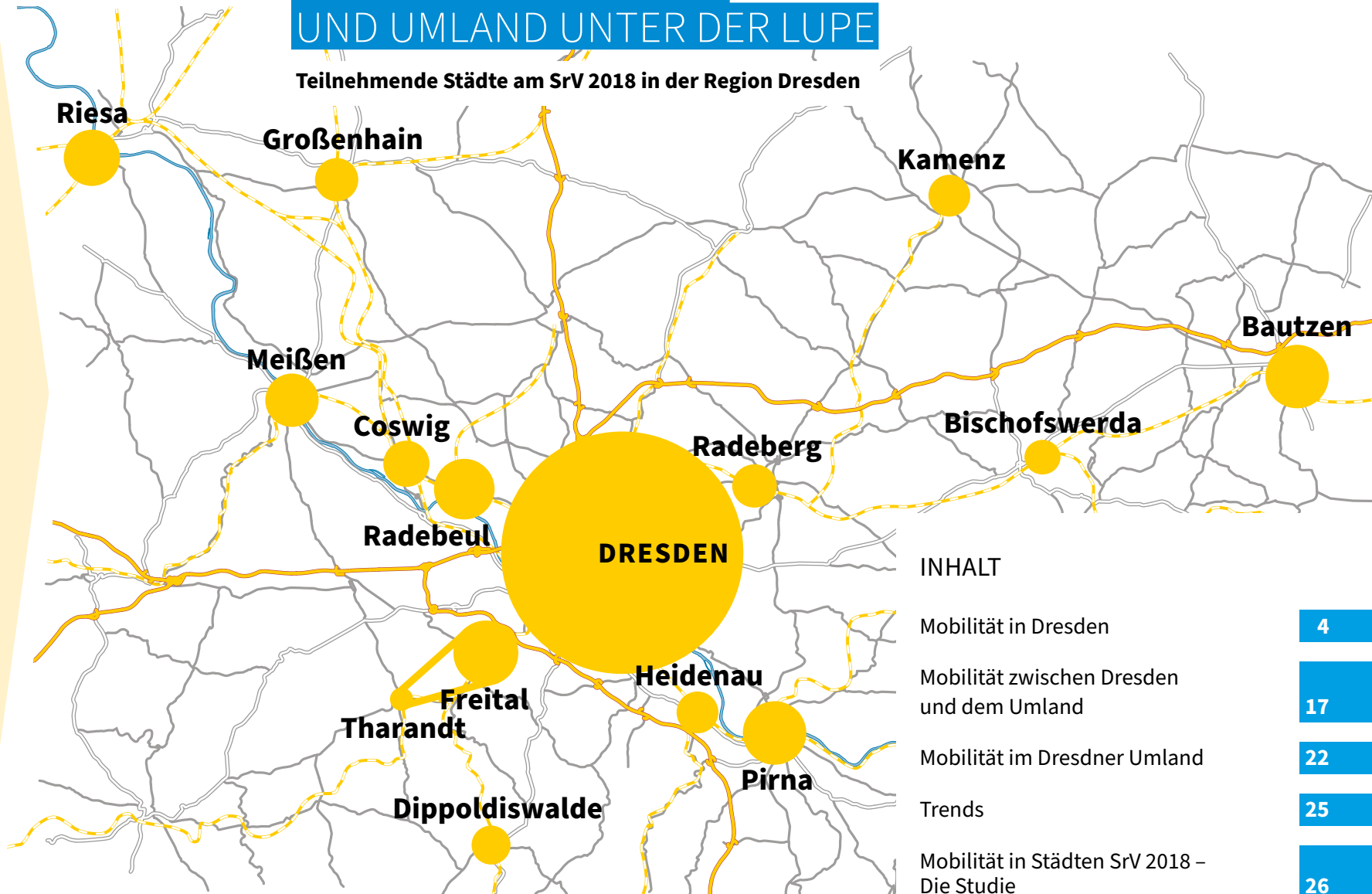
SIE MÖCHTEN ES GENAUER WISSEN?

Details zur Methodik der Studie finden Sie am Ende dieser Broschüre sowie auf der Internetseite der Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik der Technischen Universität Dresden (www.tu-dresden.de/srv).

¹SrV: System repräsentativer Verkehrsbefragungen

MOBILITÄT IN DRESDEN UND UMLAND UNTER DER LUPE

Teilnehmende Städte am SrV 2018 in der Region Dresden



INHALT

Mobilität in Dresden

4

Mobilität zwischen Dresden
und dem Umland

17

Mobilität im Dresdner Umland

22

Trends

25

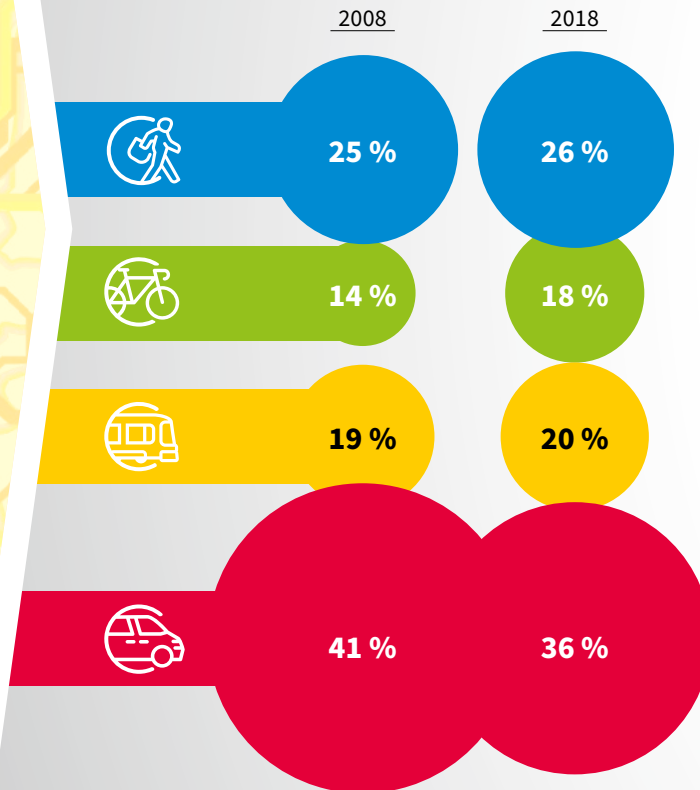
Mobilität in Städten SrV 2018 –
Die Studie

26

Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

Wie hoch ist der Anteil der genutzten Verkehrsmittel bei allen Wegen der Dresdner*innen?

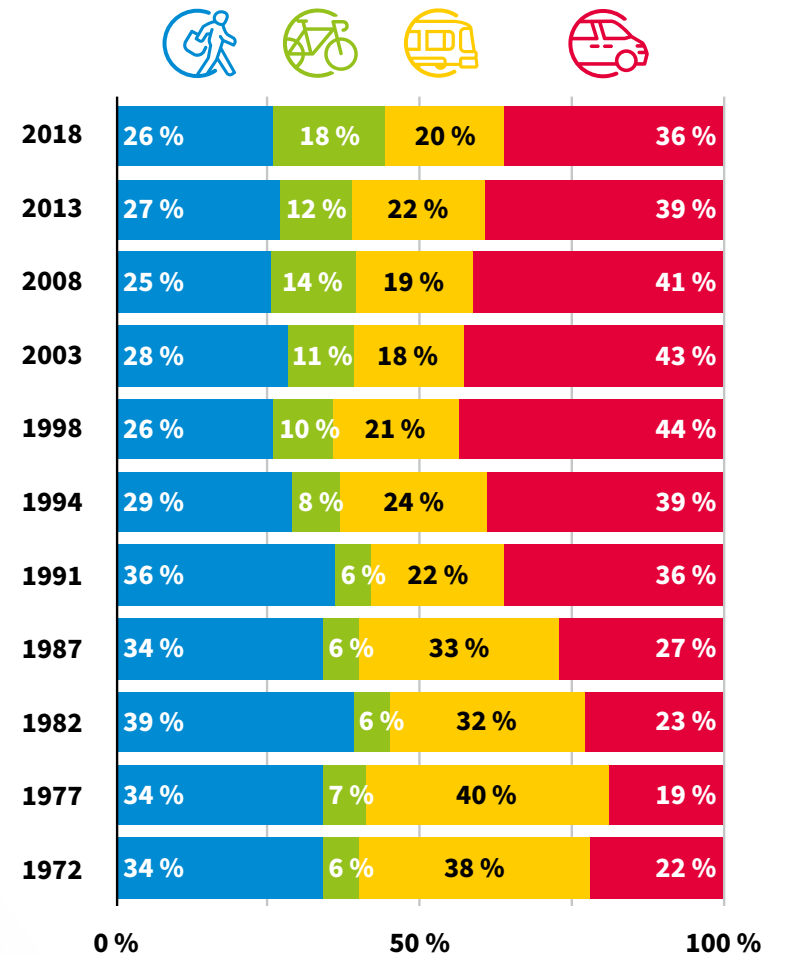
FAST ZWEI DRITTEL ALLER WEGE DER DRESDNER*INNEN WERDEN IM UMWELTVERBUND ZURÜCKGELEGT.



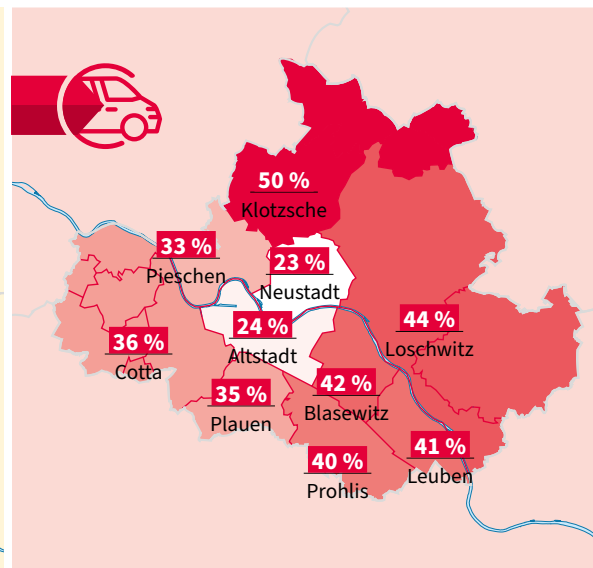
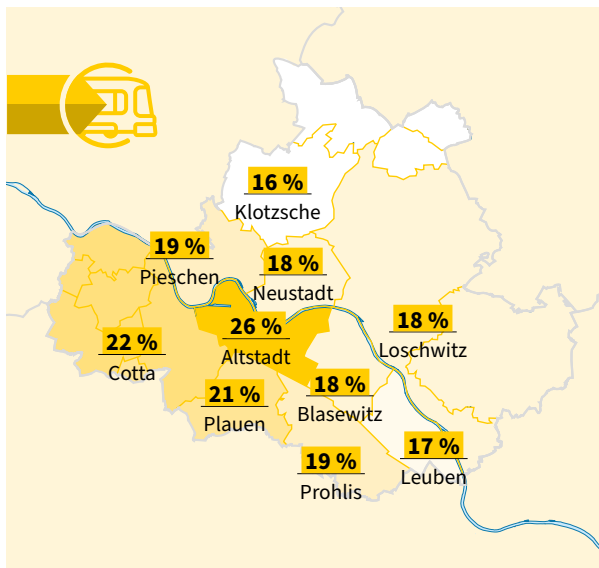
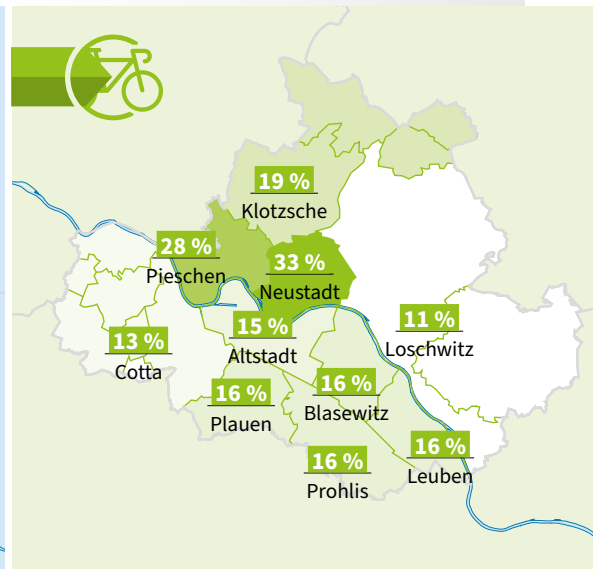
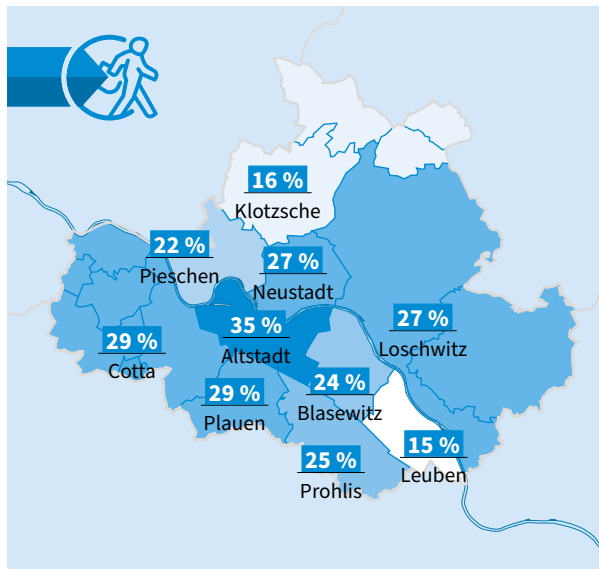
Modal-Split-Entwicklung seit 1972

Wie hat sich das Verhältnis aus Pkw-Verkehr und Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) in Dresden langfristig entwickelt?

DER TREND IM WACHSTUM DES UMWELTVERBUNDES IST SEIT 20 JAHREN UNGEBROCHEN.



Modal Split nach Dresdner Stadtbezirken



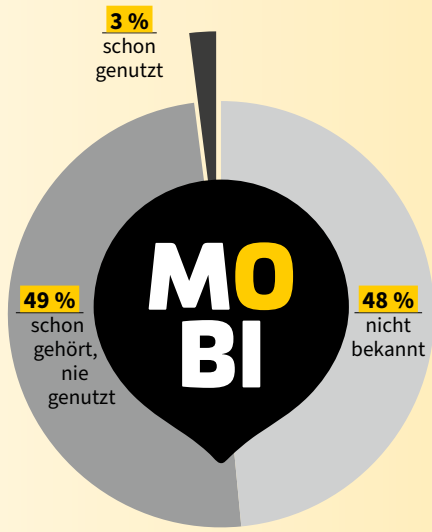
Welche Verkehrsmittel werden wo wie intensiv genutzt?

AUFGRUND DER KURZEN WEGE WIRD IN DER ALTSTADT AM HÄUFIGSTEN ZU FUSS GEGANGEN.

IN DER NEUSTADT WIRD JEDER DRITTE WEG MIT DEM FAHRRAD ZURÜCKGELEGT.

LINKSELBISCH IST DIE ÖPNV-NUTZUNG DEUTLICH HÖHER ALS RECHTSELBISCH.

IN KLOTZSCHE UND LOSCHWITZ WIRD DER PKW AM HÄUFIGSTEN GENUTZT.



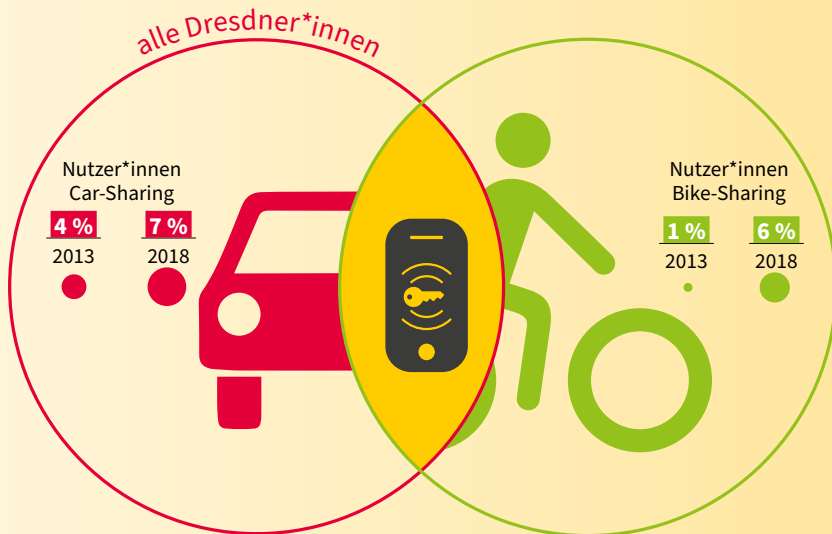
Bekanntheit der Marke »MOBI«, dem neuen Sharing-Angebot der DVB

DIE HÄLFTE DER DRESDNER*INNEN KENNT MOBI, ABER NUR 3% NUTZEN SCHON DIE ANGEBOTE.

Quelle: Daten: Kommunale Bürgerumfrage 2020

Nutzer*innen von Car-Sharing und Bike-Sharing

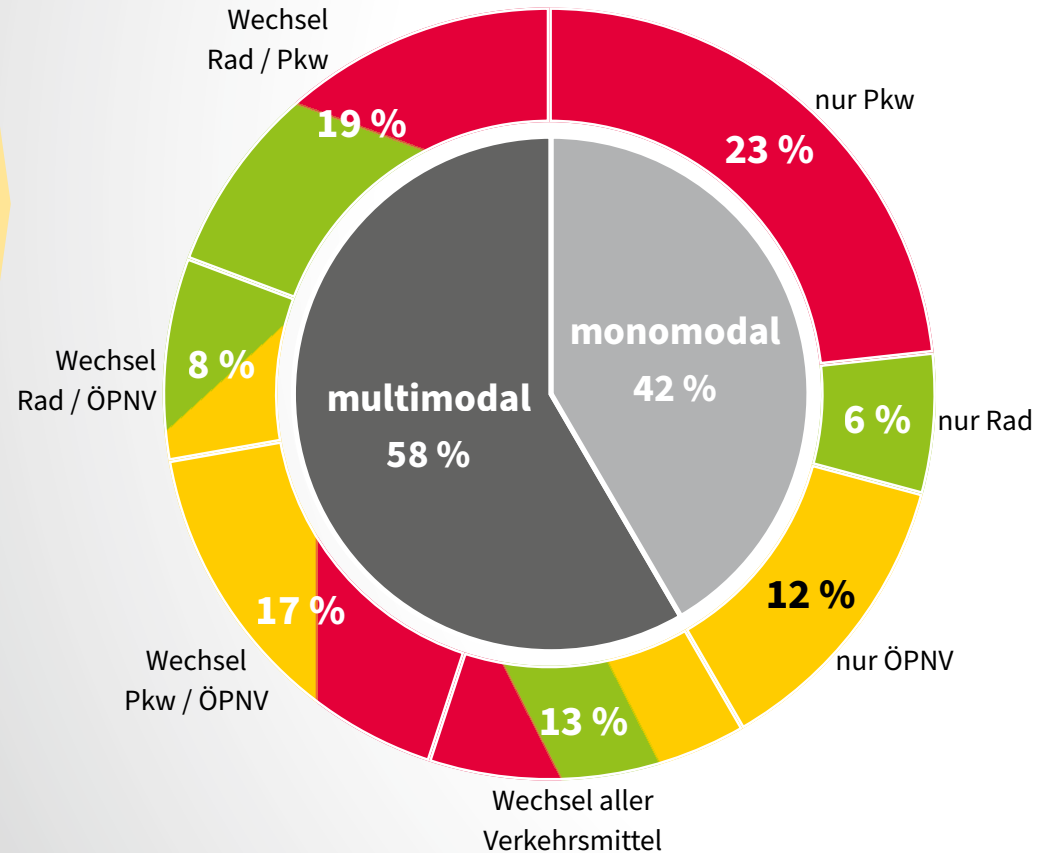
DER ANTEIL DER SHARINGNUTZER*INNEN IST IN DEN LETZTEN JAHREN DEUTLICH GESTIEGEN.



Anteil multi- und monomodale Nutzung der Verkehrsmittel

Zwischen welchen Verkehrsmitteln wird bei Alltagswegen mindestens einmal pro Woche gewechselt?

DIE MEHRZAHL DER DRESDNER*INNEN WECHSELT IM ALLTAG REGELMÄSSIG DAS VERKEHRSMITTEL.



9%
sonstige Fahrausweise



6%
Semesterticket



32%
Zeitkarte



53%
Bartarif



Allgemeine Fahrausweisnutzung

EIN DRITTEL DER DRESDNER*INNEN FÄHRT IN DEN »ÖFFENTLICHEN« MIT EINER ZEITKARTE.

Ausstattung der Dresdner Haushalte mit Fahrrädern

DIE VERFÜGBARKEIT VON E-BIKES IN DEN HAUSHALTEN STEIGT.

96%

kein E-Bike



3%

ein E-Bike



1%

zwei E-Bikes

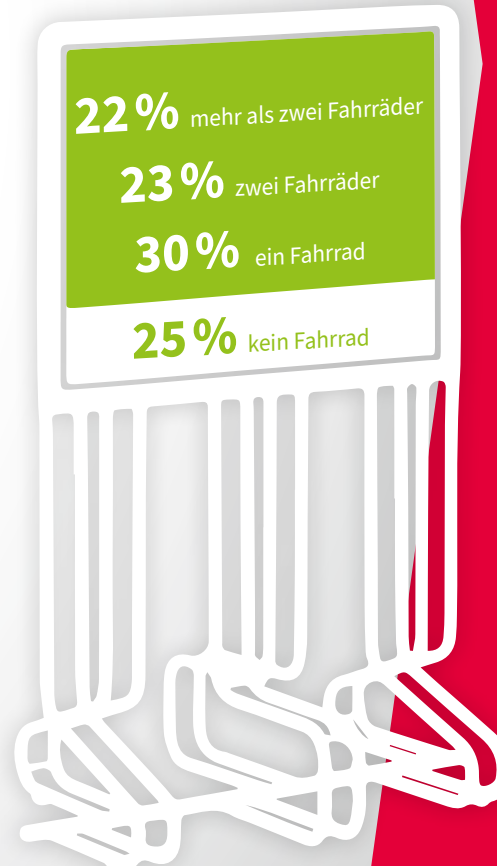


22% mehr als zwei Fahrräder

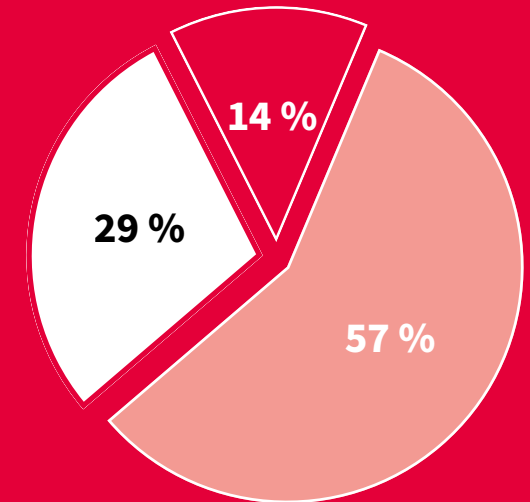
23% zwei Fahrräder

30% ein Fahrrad

25% kein Fahrrad



○ mehr als ein Pkw ○ ein Pkw ● kein Pkw



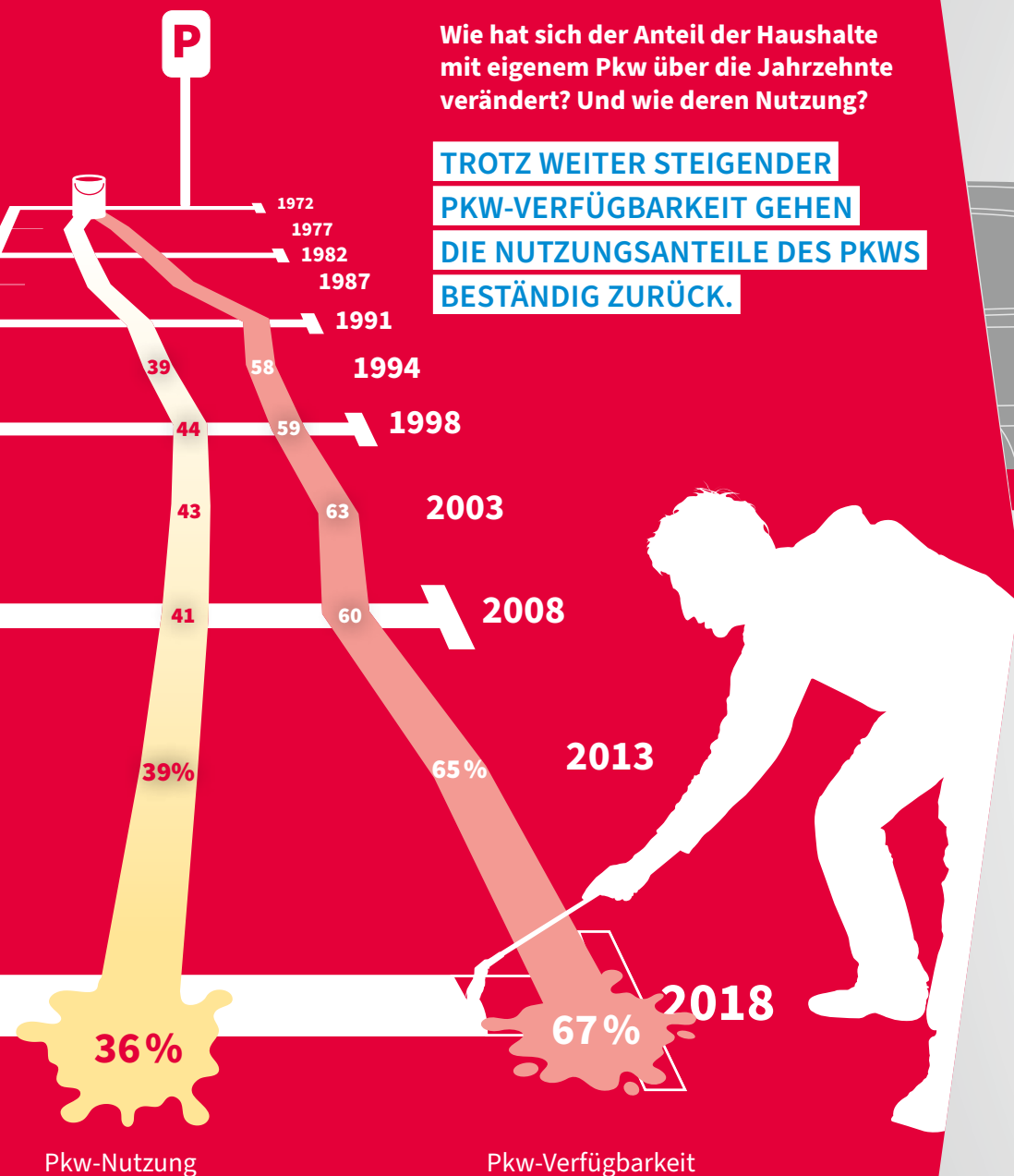
Motorisierung der Haushalte

IN MEHR ALS JEDEM 7. HAUSHALT STEHEN MINDESTENS ZWEI PKW ZUR VERFÜGUNG.

Pkw-Nutzung im Vergleich zur Pkw-Verfügbarkeit

Wie hat sich der Anteil der Haushalte mit eigenem Pkw über die Jahrzehnte verändert? Und wie deren Nutzung?

TROTZ WEITER STEIGENDER PKW-VERFÜGBARKEIT GEHEN DIE NUTZUNGSANTEILE DES PKWS BESTÄNDIG ZURÜCK.



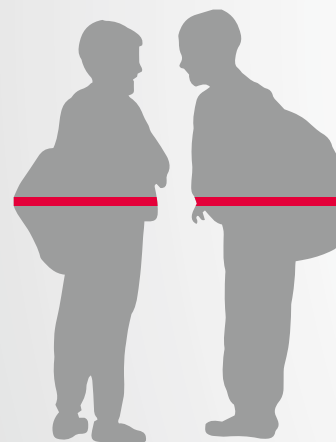
63 % DER GRUND-SCHÜLER*INNEN GEHEN ODER FAHREN ALLEIN ZUR SCHULE.



Wege zur Bildungseinrichtung

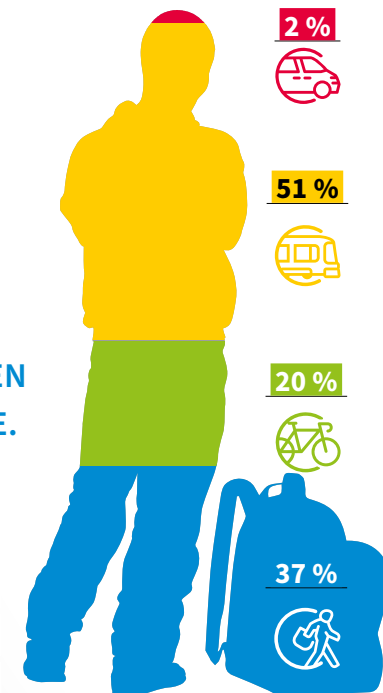
Welche Verkehrsmitteln werden auf dem Weg zur Schule je Altersgruppe wie genutzt?

DIE HÄLTE DER BEGLEITETEN KINDER WIRD MIT DEM »ELTERN TAXI« GEBRACHT.



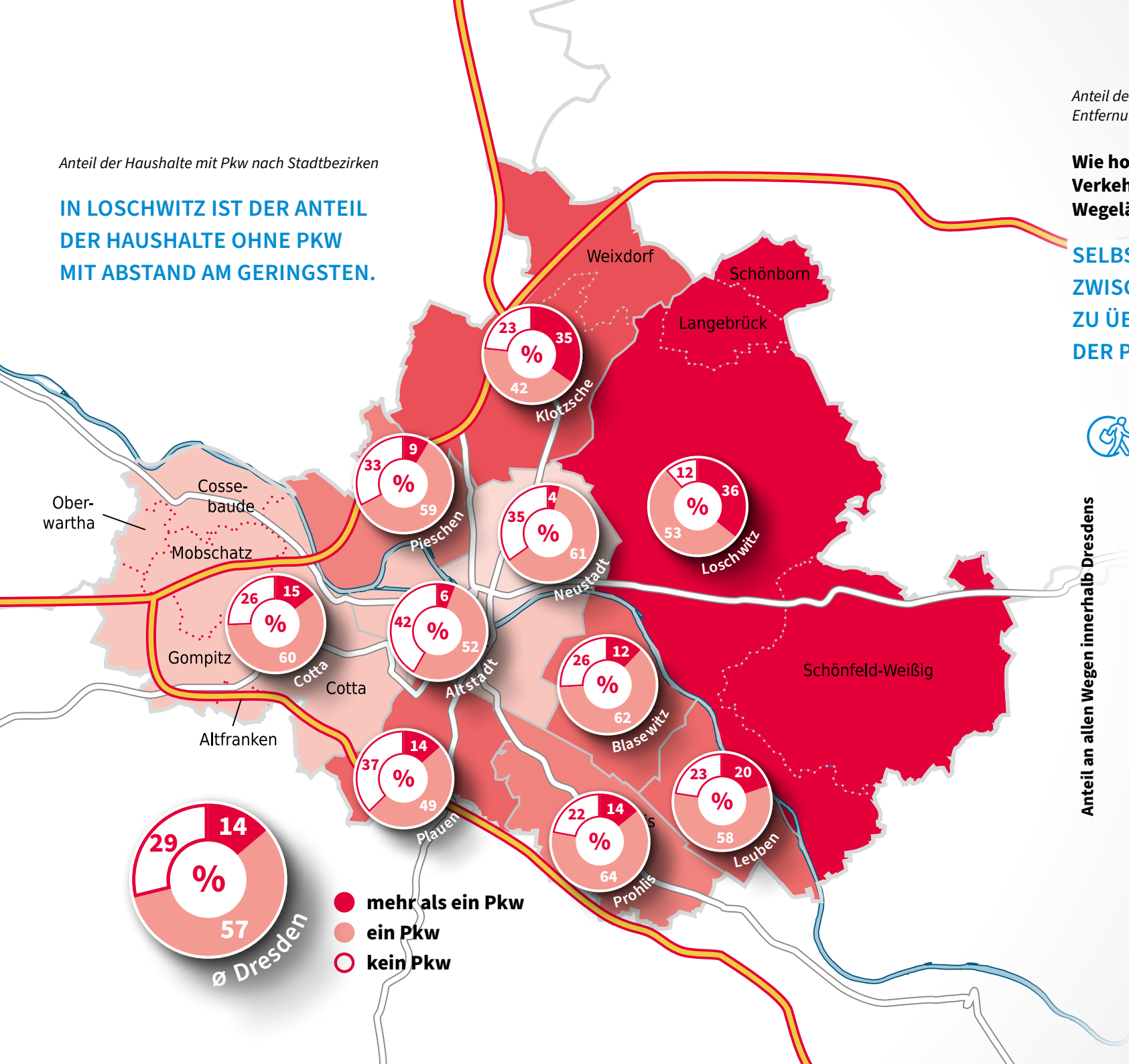
AB KLASSE 5 KOMMEN 98 % DER SCHÜLER*INNEN ALLEIN ZUR SCHULE.

DRESDNER SCHÜLER*INNEN SIND AUF DEM SCHULWEG FAST NUR MIT DEM UMWELTVERBUND UNTERWEGS. NUR 2% FAHREN SELBST MIT DEM AUTO.



Anteil der Haushalte mit Pkw nach Stadtbezirken

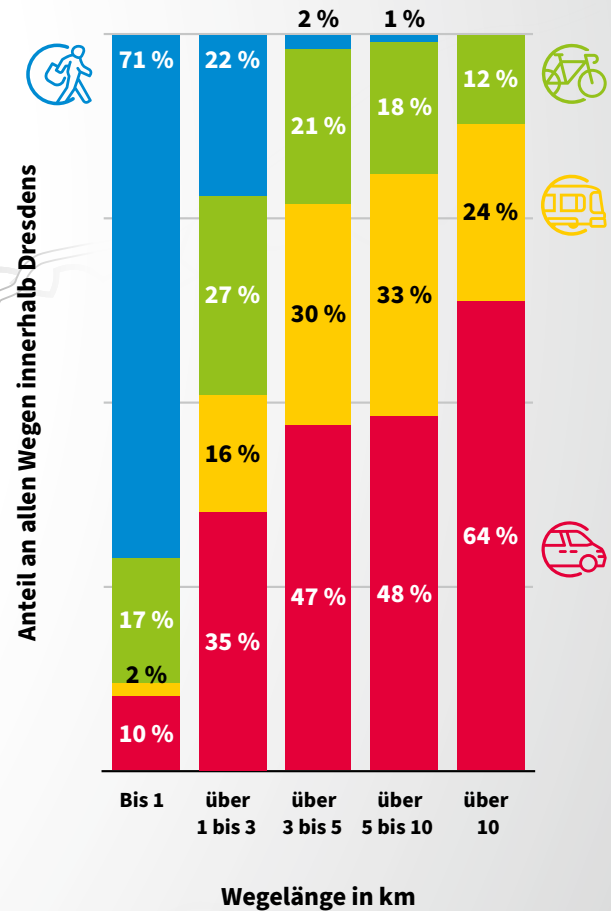
IN LOSCHWITZ IST DER ANTEIL DER HAUSHALTE OHNE PKW MIT ABSTAND AM GERINGSTEN.



Anteil der genutzten Verkehrsmittel nach Entfernungsklassen

Wie hoch ist der Anteil der einzelnen Verkehrsmittel bei bestimmten Wegelängen innerhalb Dresdens?

SELBST BEI KURZEN WEGEN ZWISCHEN 1 UND 3 KM WIRD ZU ÜBER EINEM DRITTEL DER PKW GENUTZT.

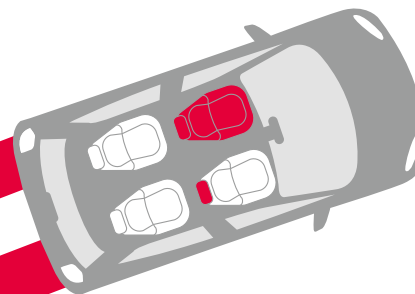


Pkw-Besetzungsgrad nach Fahrtzwecken

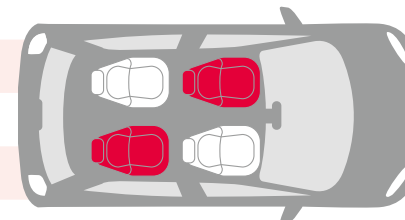
Wieviele Menschen sitzen im Mittel in einem Pkw?

DIE PKW-FAHRT ZUR ARBEIT HAT DIE GERINGSTE AUSLASTUNG UND DAMIT DEN GRÖSSTEN CO₂-FUSSABDRUCK.

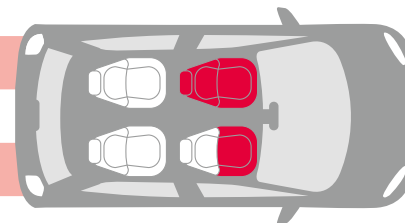
Arbeit 1,1



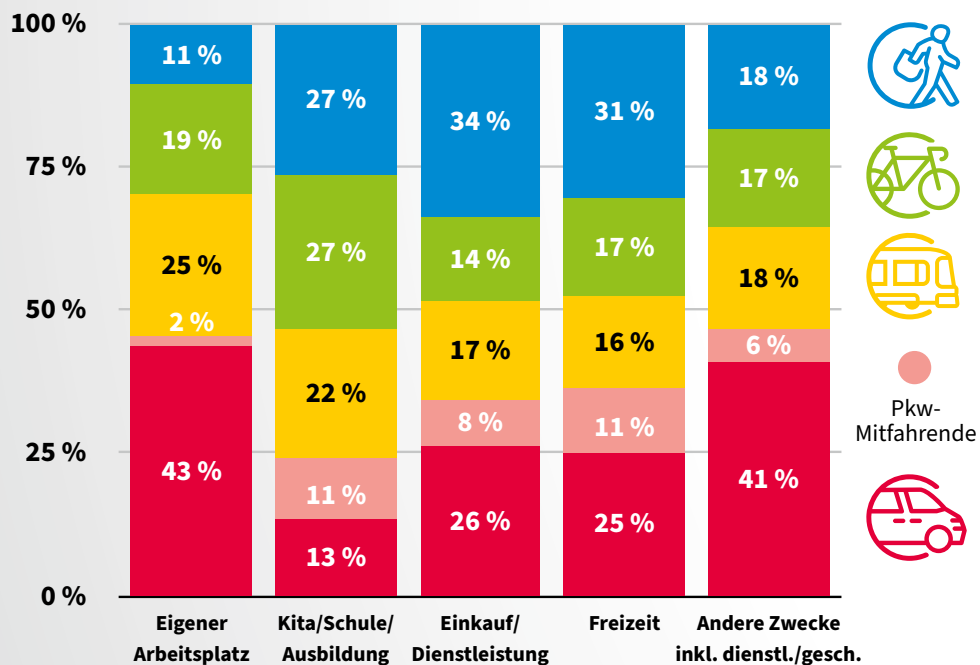
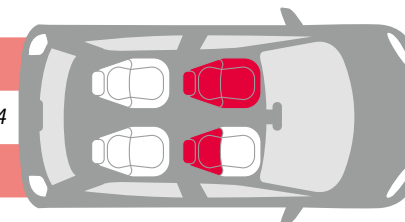
Kita/Schule/Ausbildung 2,0



Freizeit 1,6



Einkauf/Dienstleistung 1,4



Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken

Für welches Ziel nutzen die Dresdner*innen welches Verkehrsmittel?

MEHR ALS EIN VIERTEL DER SCHUL- UND AUSBILDUNGSWEGE WIRD MIT DEM FAHRRAD ZURÜCKGELEGT.

MOBILITÄTSSTECKBRIEF DER STADT DRESDEN

92,3%

der Dresdner*innen waren am
Stichtag der Befragung mobil

15,1 km/h

Geschwindigkeit im
Durchschnitt

10,5%

Anteil der Nachmittagsspitzezeit
(15:30 bis 16:30 Uhr)

1,4 mal

am Tag gehen die
Dresdner*innen aus dem Haus

3,6

durchschnittliche Wege
pro Person und Tag

74,9 min

tägliche Zeit im Verkehr

1,7

Fahrräder pro Haushalt
(klassisch und elektrisch)

2,5

Wege pro Außerhaus-Gang

21,1 min

dauerte ein Weg im Mittel

18,7 km

tägliche Verkehrsleistung
pro Einwohner*in

28,8%

der Dresdner-Haushalte
haben keinen Pkw

63,7 min

wird ein Privat-Pkw pro
Tag genutzt

5,3 km

wittlere Wegelänge

9,2%

Anteil der Frühspitzezeit
(7 bis 8 Uhr)

13,8%

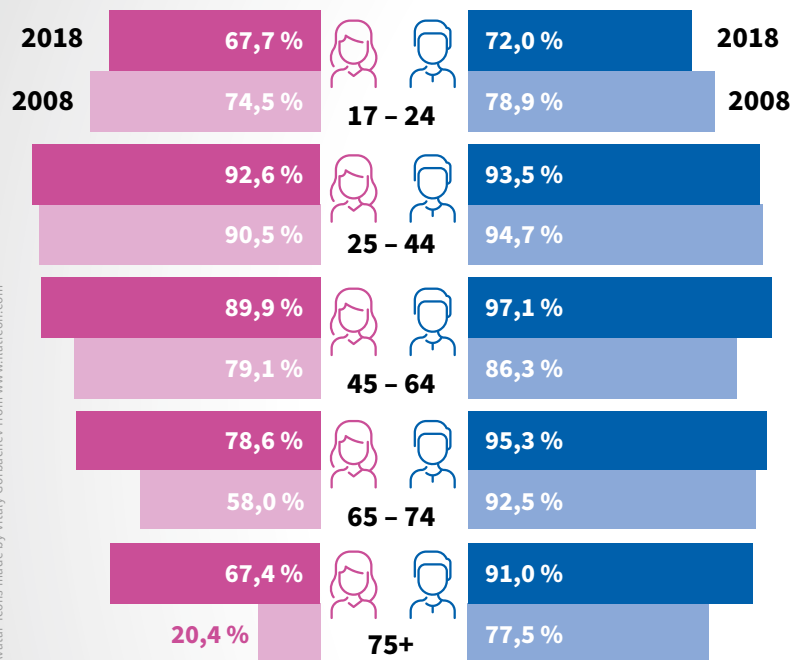
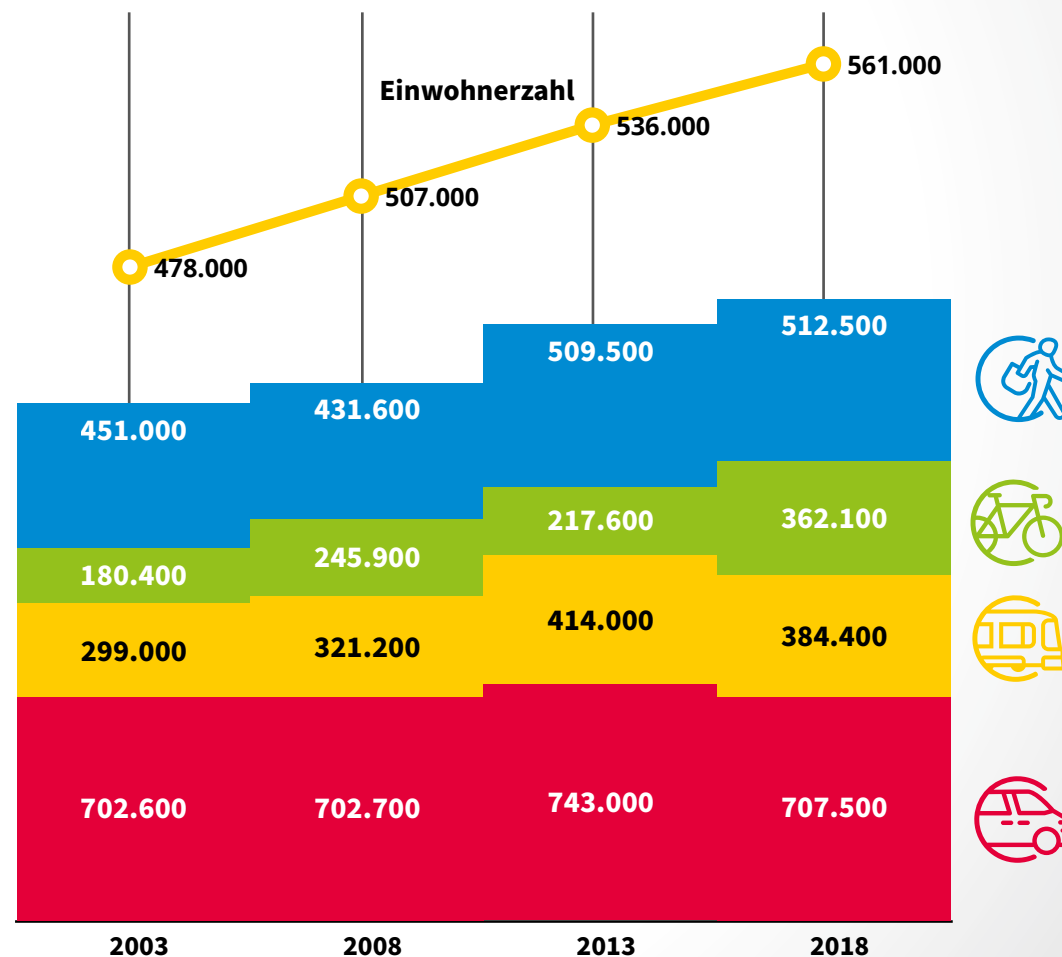
der Dresdner-Haushalte haben
mindestens zwei Pkw



Anzahl täglicher Wege der Einwohner*innen nach Verkehrsmitteln

Wieviele Wege legen alle Dresdner*innen im Vergleich der letzten 15 Jahre an einem Werktag zurück und welche Verkehrsmittel werden wie häufig genutzt?

DURCH DAS EINWOHNERWACHSTUM WERDEN VON DRESDNERN*INNEN MITTLERWEILE FAST 2 MIO. WEGE PRO TAG ZURÜCKGELEGT.



Führerscheinquote nach Altersgruppen

Wie haben sich die Führerscheinquoten gegenüber 2008 verändert?

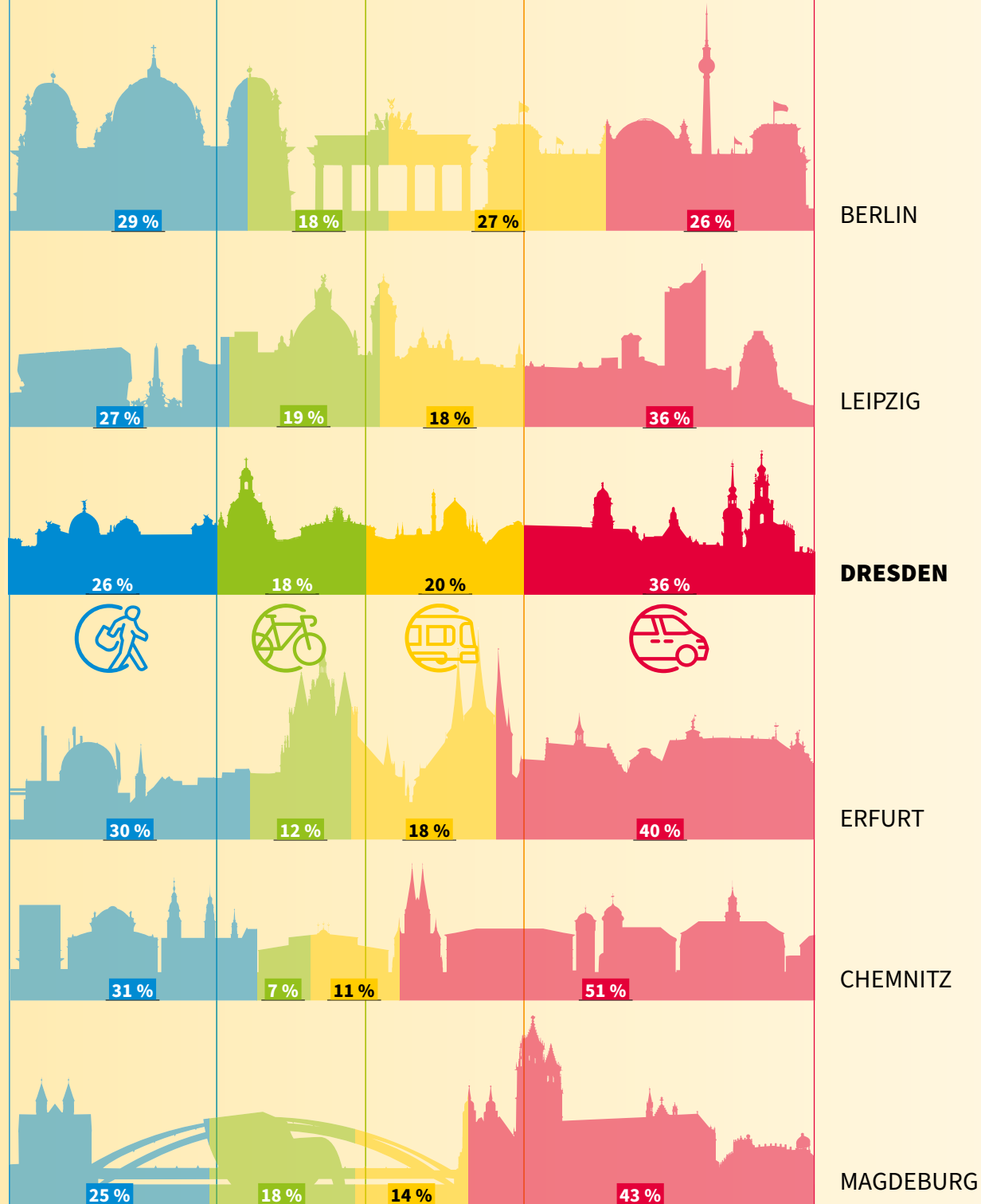
WÄHREND DER FÜHRERSCHEINBESITZ IN DEN ÄLTEREN BEVÖLKERUNGSGRUPPEN ANSTEIGT, GEHT ER BEI DEN BIS 24-JÄHRIGEN ZURÜCK.

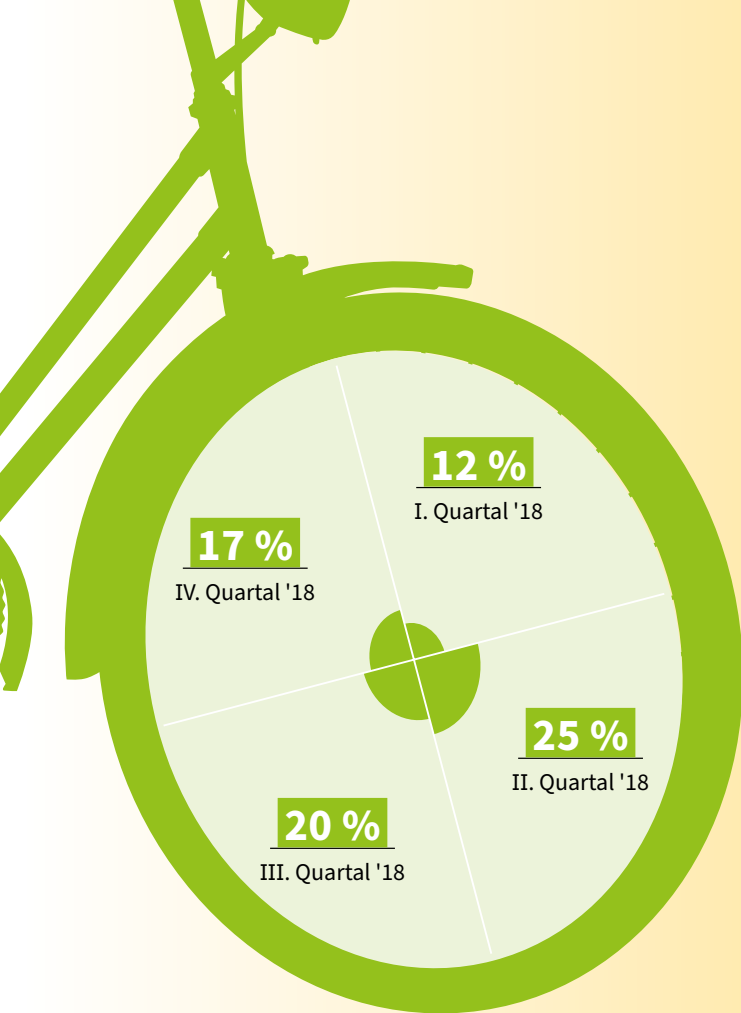
Modal Split im Vergleich mit anderen SrV-Städten

Welche Verkehrsmittel wurden im Jahr 2018 in verschiedenen Städten wie intensiv genutzt?

GEGENÜBER DER VERLEICHBAR GROSSEN STADT LEIPZIG KOMMT DRESDEN AUCH AUF ÄHNLICHE MODAL-SPLIT-WERTE.

DIE EINWOHNER*INNEN BERLINS ZEIGEN AUFGRUND EINER ANDEREN GRÖSSE BZW. STRUKTUR DER STADT EINE DEUTLICH GERINGERE PKW-NUTZUNG.

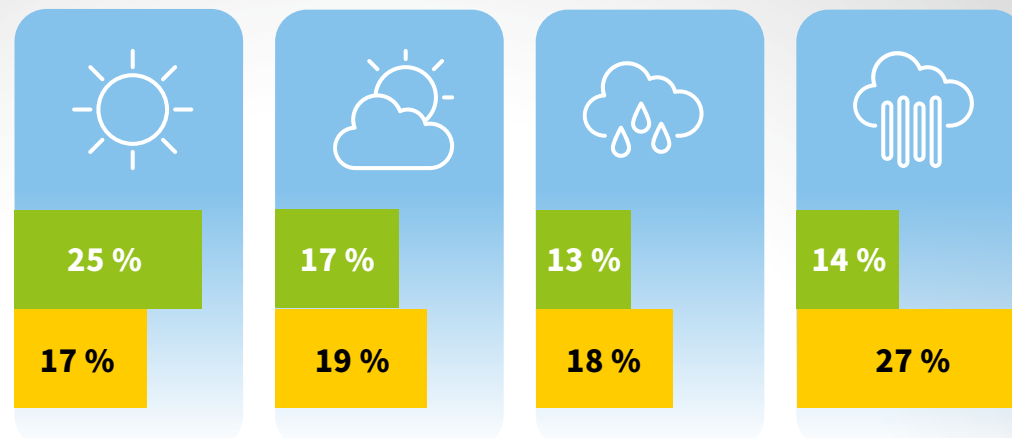




Radanteil am Modal Split nach Quartalen 2018

Wie hoch ist der Anteil der mit Fahrrad zurückgelegten Wege in den einzelnen Quartalen?

SELBST IM HERBST LIEGT DER ANTEIL DES FAHRRADS AM MODAL SPLIT NOCH BEI 17 %.



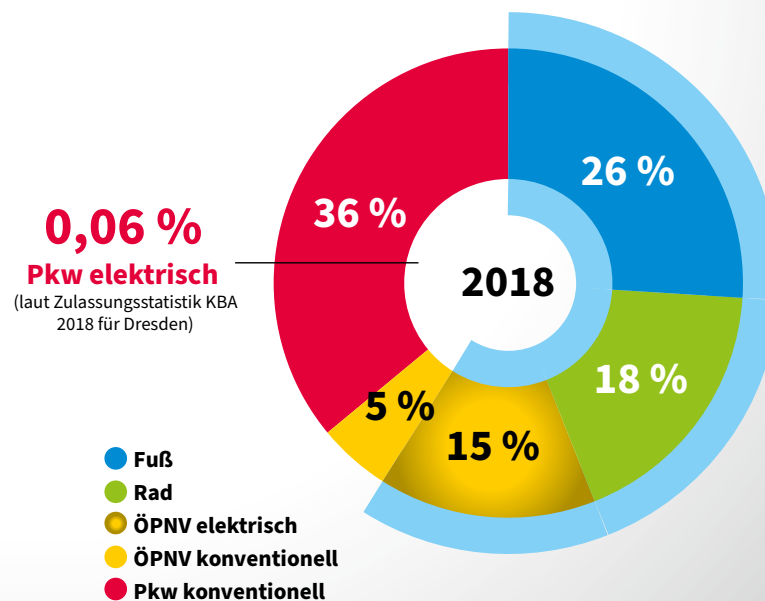
Modal-Split-Anteile 2018 von Fahrrad und ÖPNV nach Wetter

BEI GUTEM WETTER STEIGT DIE FAHRRADNUTZUNG, WÄHREND BEI REGEN MEHR ALS EIN VIERTEL DER WEGE MIT DEM ÖPNV ZURÜCKGELEGT WIRD.

Modal Split nach Antriebsart im Dresdner Gesamtverkehr 2018

Anteil der Wege, die mit emissionsfreien oder elektrisch betriebenen Verkehrsmitteln bzw. zu Fuß zurückgelegt werden.

59 % ALLER WEGE SIND BEREITS EMISSIONSFREI – OBWOHL E-PKW ERST EINEN MINIMALEN EINFLUSS HABEN.



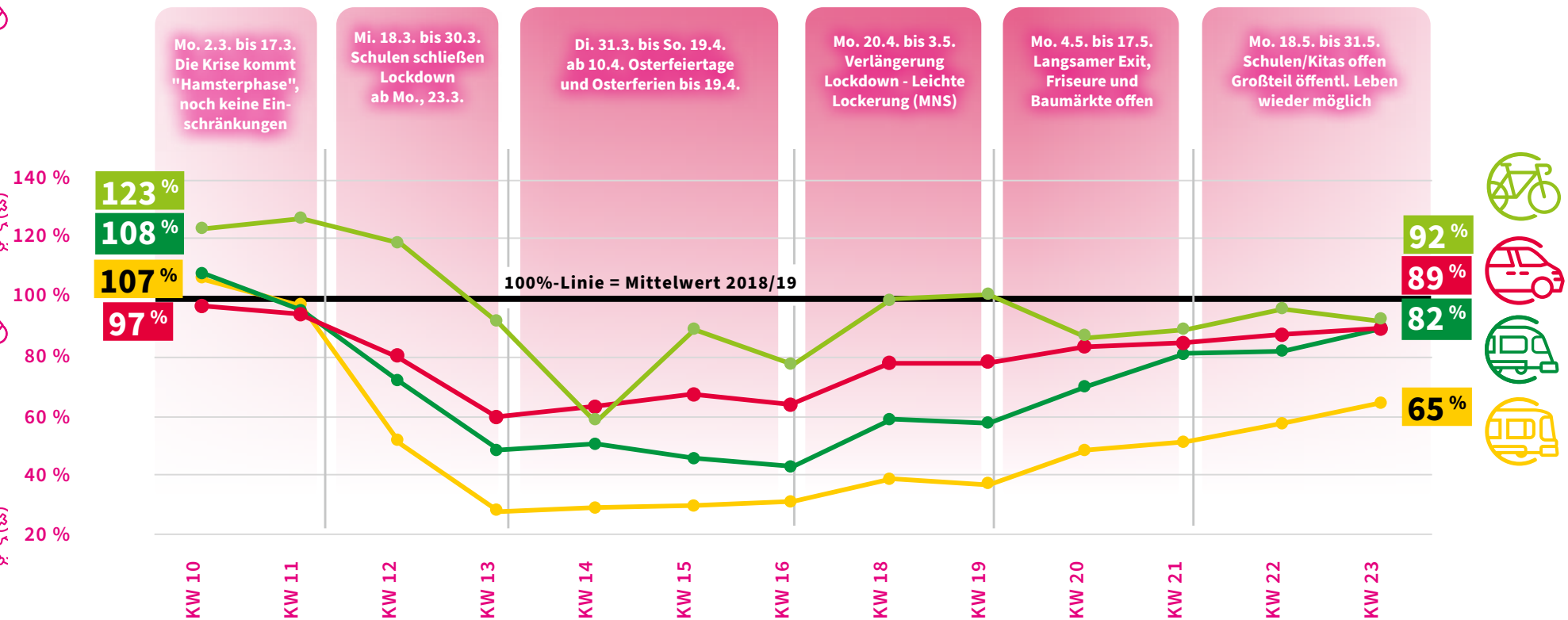
0,06 % Pkw elektrisch
(laut Zulassungsstatistik KBA 2018 für Dresden)

- Fuß
- Rad
- ÖPNV elektrisch
- ÖPNV konventionell
- Pkw konventionell

Corona-Verkehrsaufkommens im 1. Lockdown 2020 im relativen Vergleich zum Vorjahr

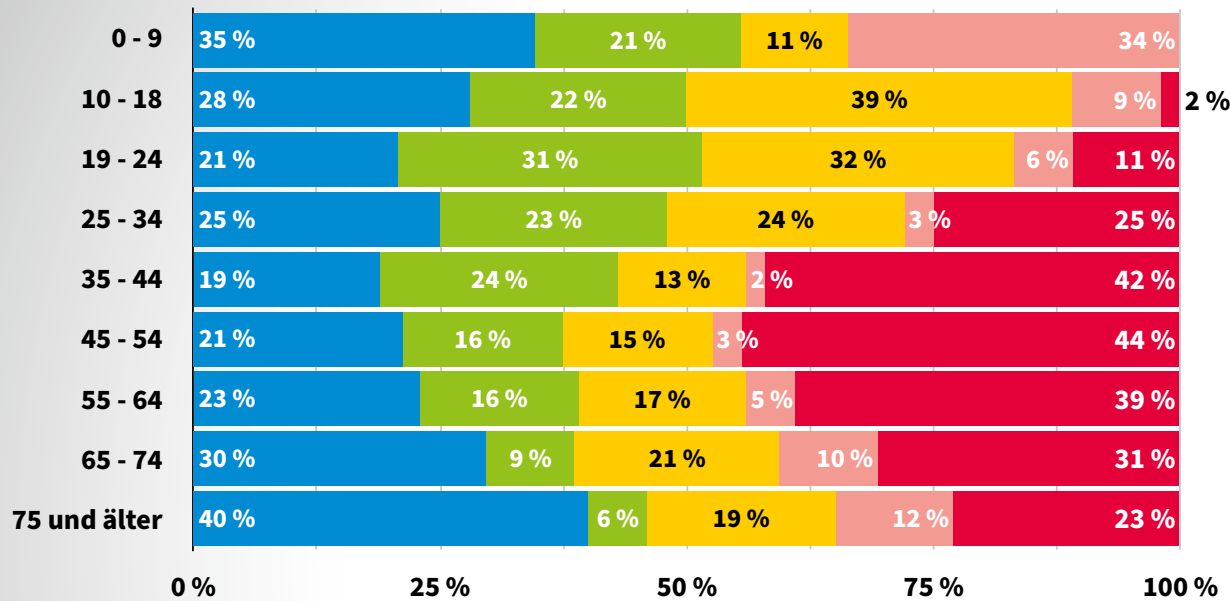
Wie veränderte sich das mittlere werktägliche Verkehrsaufkommen im 1. Corona-Lockdown 2020 für S-Bahn, DVB, Kfz und Rad im Vergleich zwischen 2019 und 2020 zwischen März und Mai 2020.

DER ÖPNV IST VOM LOCKDOWN ANFANG 2020 AM HÄRTESTEN GETROFFEN. DAS FAHRRAD HAT ALS INDIVIDUELLES VERKEHRSMITTEL AN BEDEUTUNG GEWONNEN.



Quelle/Methodik: Datenquelle: STA (LHD), DVB AG, DB Regio, Auswertung SPA/61.61, Wochentagszuordnung 2018/19 auf 2020 synchronisiert, Wochenmittel Werktage ohne Sa/So/Feiertage, Räder/Tag an 9 PZS, Fahrgastnachfrage ÖPNV/Tag aus AFZ (Strab/Bus DVB, S-Bahn DB), Kfz/Tag an 40 Pegelzählstellen (Kfz und Lkw)

This Pattern has been designed using resources from Flaticon.com



Modal Split nach Altersgruppen

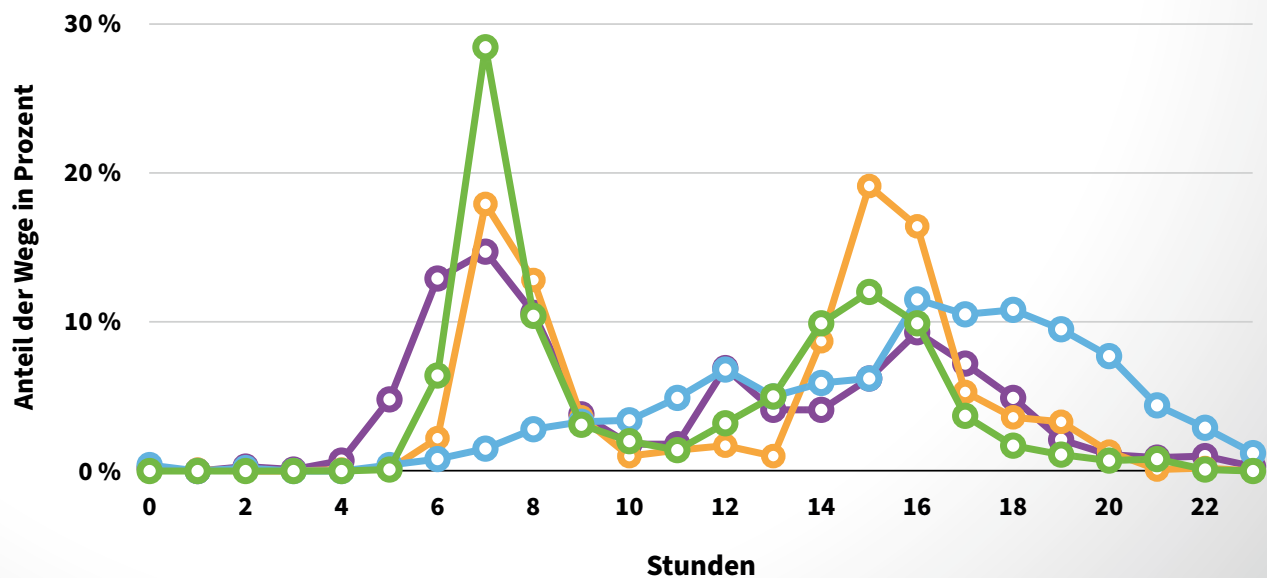
Welche Altersgruppe benutzt welche Verkehrsmittel?

DIE EINFLÜSSE DER ALTERSABHÄNGIGEN LEBENSITUATIONEN AUF DIE VERKEHRSMITTELNUTZUNG SIND DEUTLICH ERKENNBAR.

Tagesgang der Wege nach Zwecken

Wie verteilen sich die Wege in der jeweiligen Wegezweckgruppe über den Tag?

BEIM AUSBILDUNGSVERKEHR IST DIE MORGENSPITZE AM STÄRKSTEN AUSGEPRÄGT, WAS FÜR DEN ÖPNV EINE BESONDERE HERAUSFORDERUNG DARSTELLT.

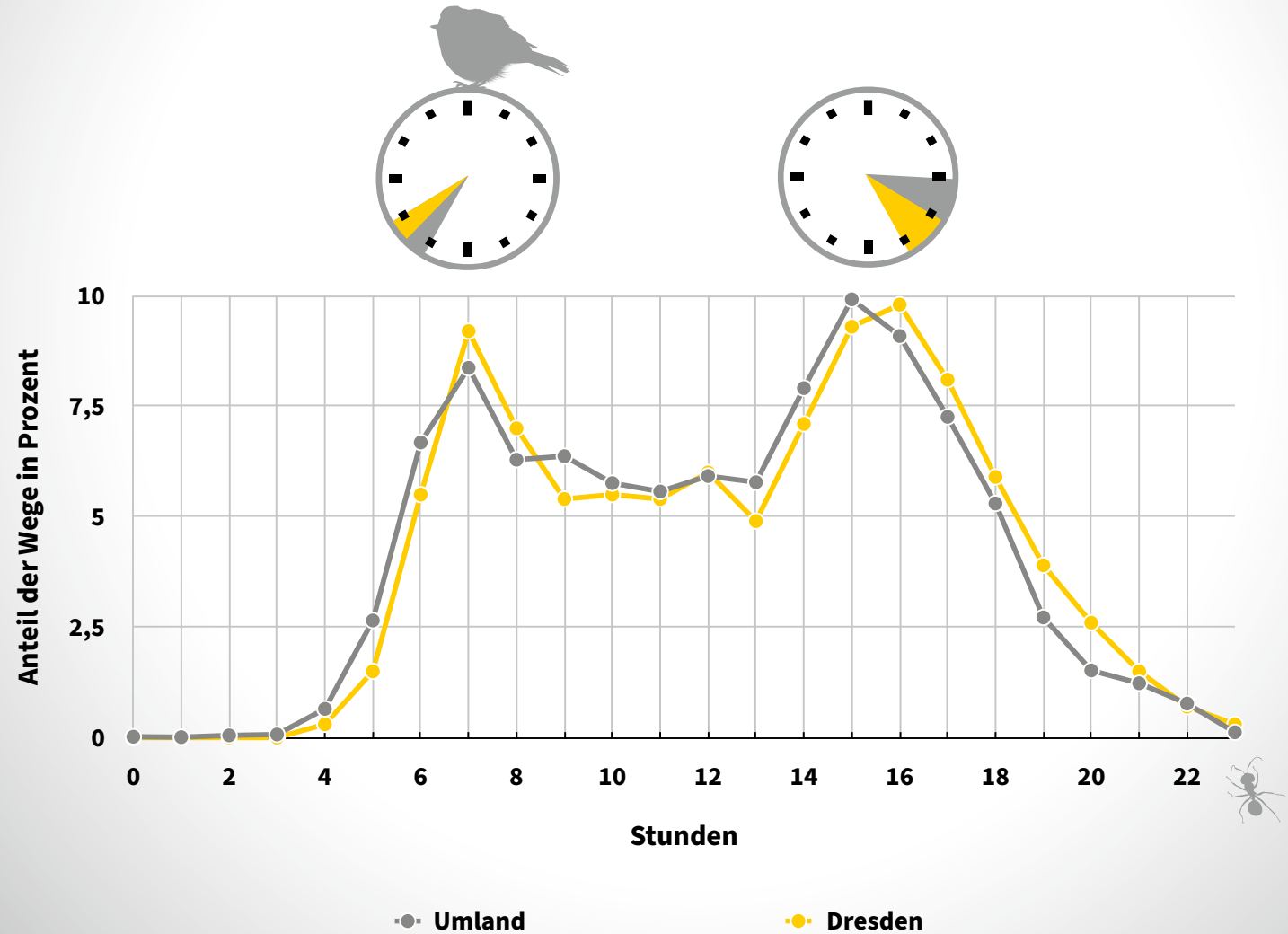


● Eigener Arbeitsplatz
 ● Kita, Schule, Ausbildung
 ● Freizeit
 ● Holen bzw. Bringen

Mobilität aller Zwecke im Tagesverlauf: Wann werden die meisten Wege zurückgelegt?

DIE BEWOHNER*INNEN DES UMLANDES STEHEN ZWAR FRÜHER AUF, SIND ABER AUCH EHER ZU HAUSE ALS DIE DRESDNER*INNEN.

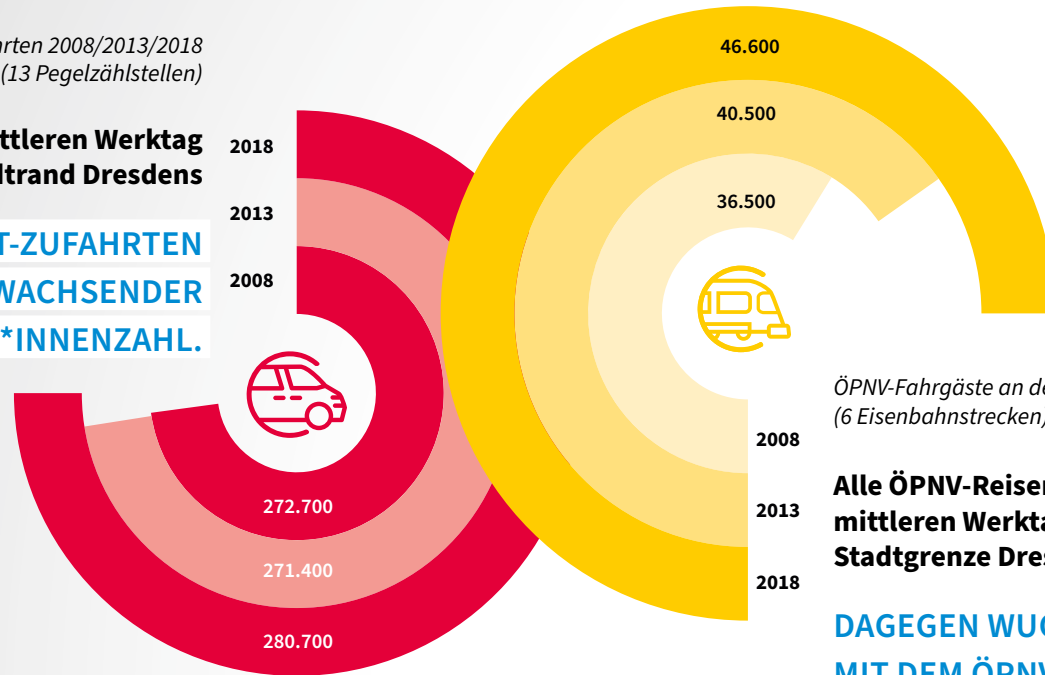
MOBILITÄT ZWISCHEN DRESDEN UND DEM UMLAND



Kfz an den Stadtzufahrten 2008/2013/2018
(13 Pegelzählstellen)

Alle Kfz an einem mittleren Werktag
am Stadtrand Dresdens

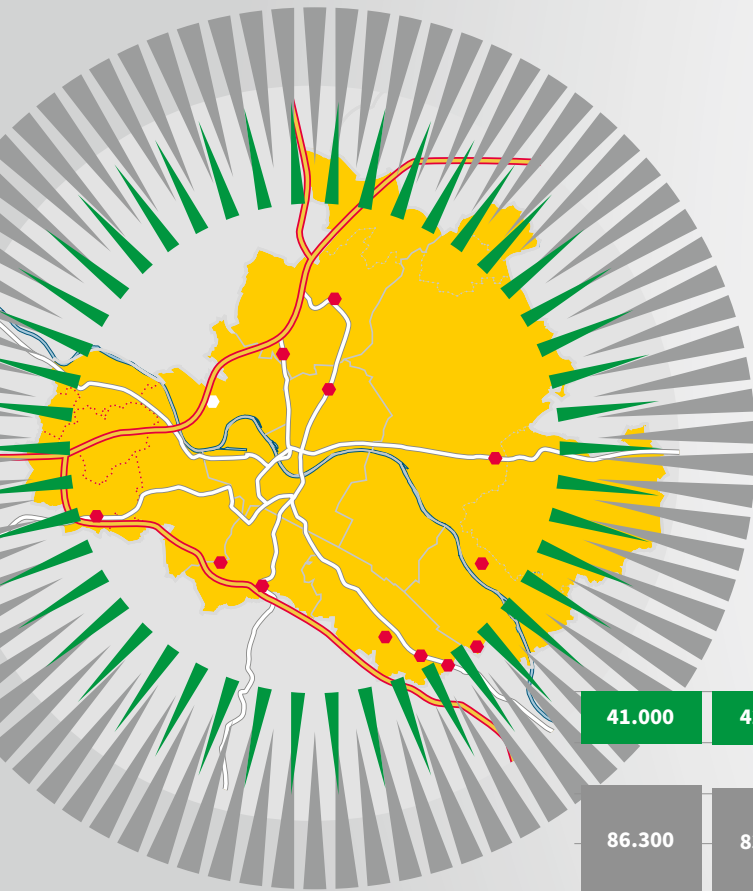
**DIE ZAHL DER KFZ AN DEN STADT-ZUFahrTEN
STEIGT KAUM – TROTZ DEUTLICH WACHSENDER
PENDLER*INNENZAHL.**



ÖPNV-Fahrgäste an der Stadtgrenze 2008/13/18
(6 Eisenbahnstrecken)

Alle ÖPNV-Reisenden an einem
mittleren Werktag an der
Stadtgrenze Dresdens

**DAGEGEN WUCHS DIE ZAHL DER
MIT DEM ÖPNV PENDELNDEN
IN 10 JAHREN UM 28 %.**

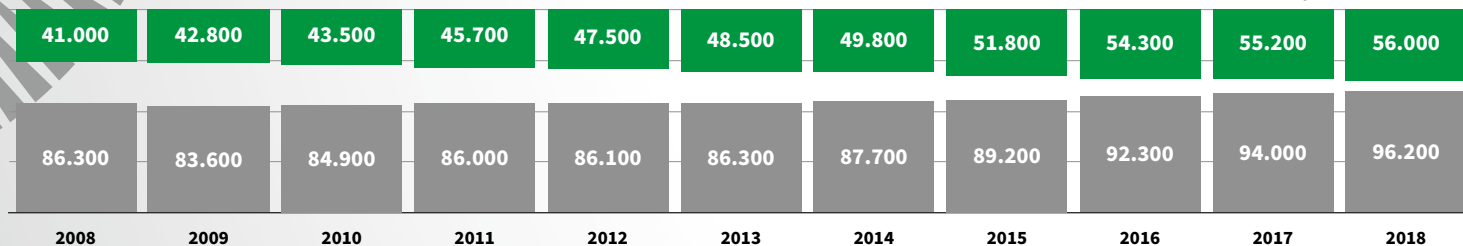


Aus- und Einpendelnde für Dresden (sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer*innen)

Wieviele Menschen pendeln zwischen Dresden und dem
Umland zumeist täglich hin und her?

**DIE ZAHL DER AUSPENDELNDEN WÄCHST RELATIV GESEHEN
STÄRKER ALS DIE DER EINPENDELNDEN.**

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

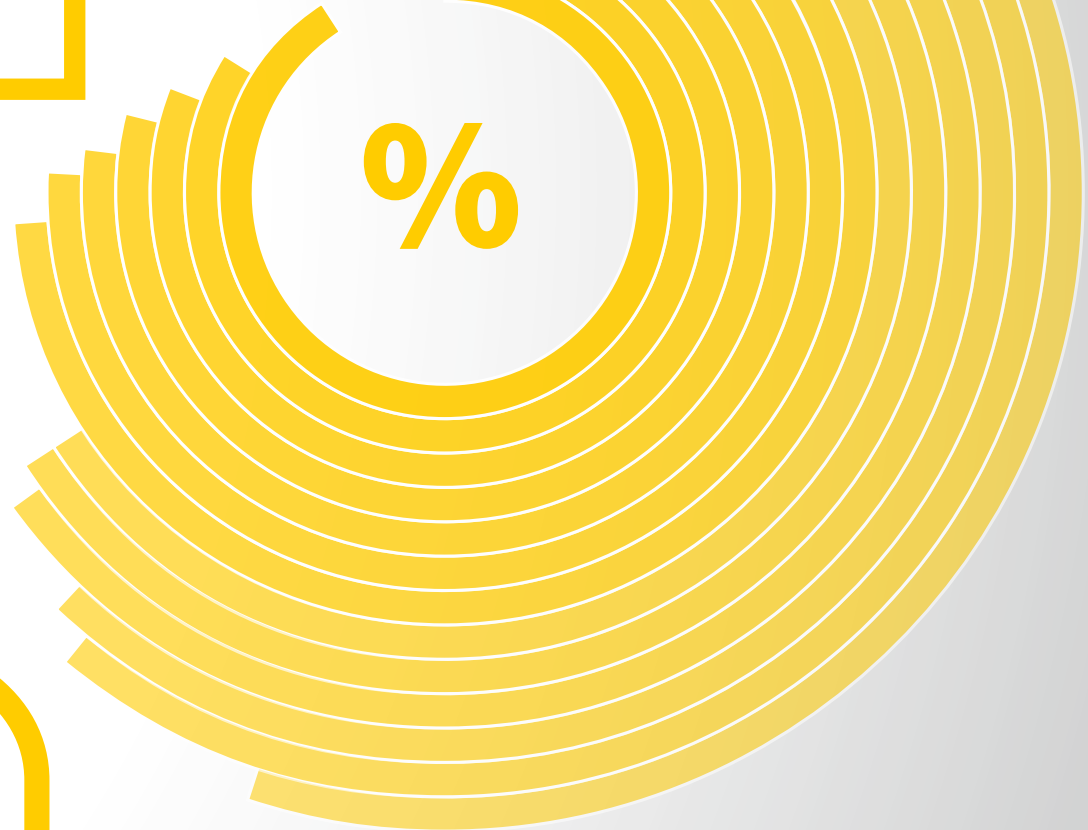
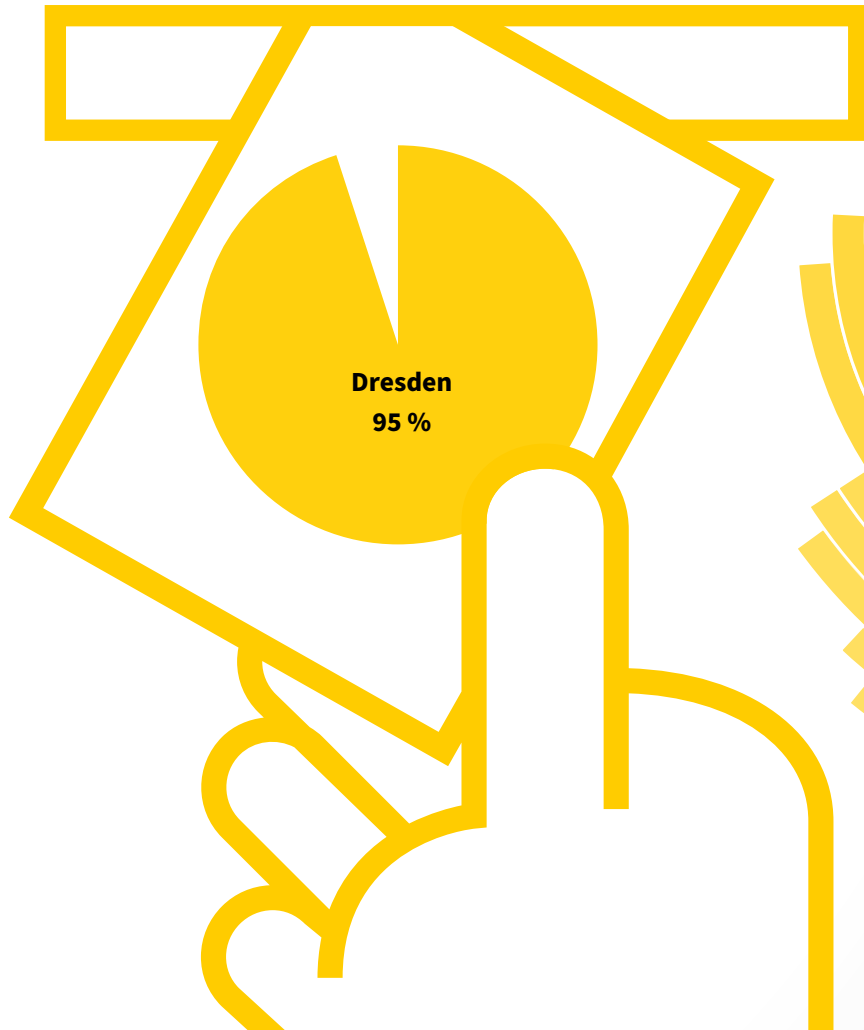


Anteil der ÖPNV-Nutzer*innen im zurückliegenden Jahr

Wieviel Prozent der Befragten haben im letzten Jahr den ÖPNV genutzt?

FAST JEDE*R DRESDNER*IN HAT DEN ÖPNV IM ZURÜCKLIEGENDEN JAHR GENUTZT – IN DEN UMLANDSTÄDTEN WAR ES IMMERHIN MEHR ALS DIE HÄLFTE DER EINWOHNER*INNEN – UNABHÄNGIG VOM BESITZ EINER ZEITKARTE.

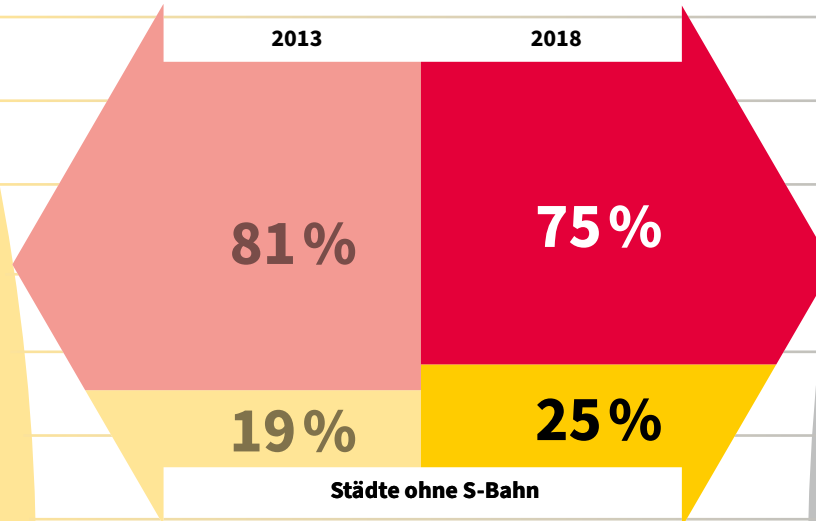
Bautzen	55
Großenhain	61
Bischofswerda	62
Dippoldiswalde	65
Kamenz	66
Riesa	66
Radeberg	74
Pirna	76
Meißen	77
Heidenau	79
Coswig	81
Freital/Tharandt	84
Radebeul	91



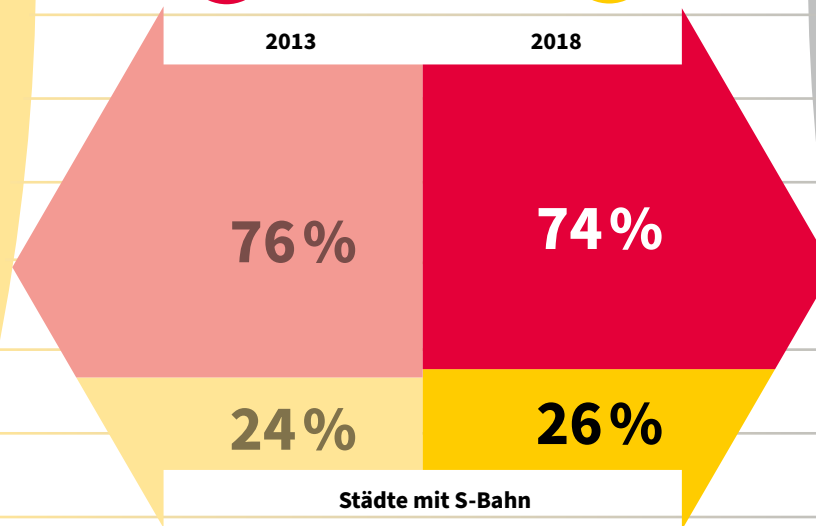
DRESDEN

Modal-Split-Vergleich der Pendlerfahrten nach Dresden 2013 und 2018 (nur Pkw und ÖPNV)

PENDLERFAHRTEN NACH DRESDEN WERDEN NOCH VOM PKW DOMINIERT. ABER DER ÖPNV HAT IN DEN LETZTEN 5 JAHREN STARK ZUGELEGT, GERADE AUCH AUF DEN WEITEREN STRECKEN AUSSERHALB DES BALLUNGSRAUMES.



Städte ohne S-Bahn

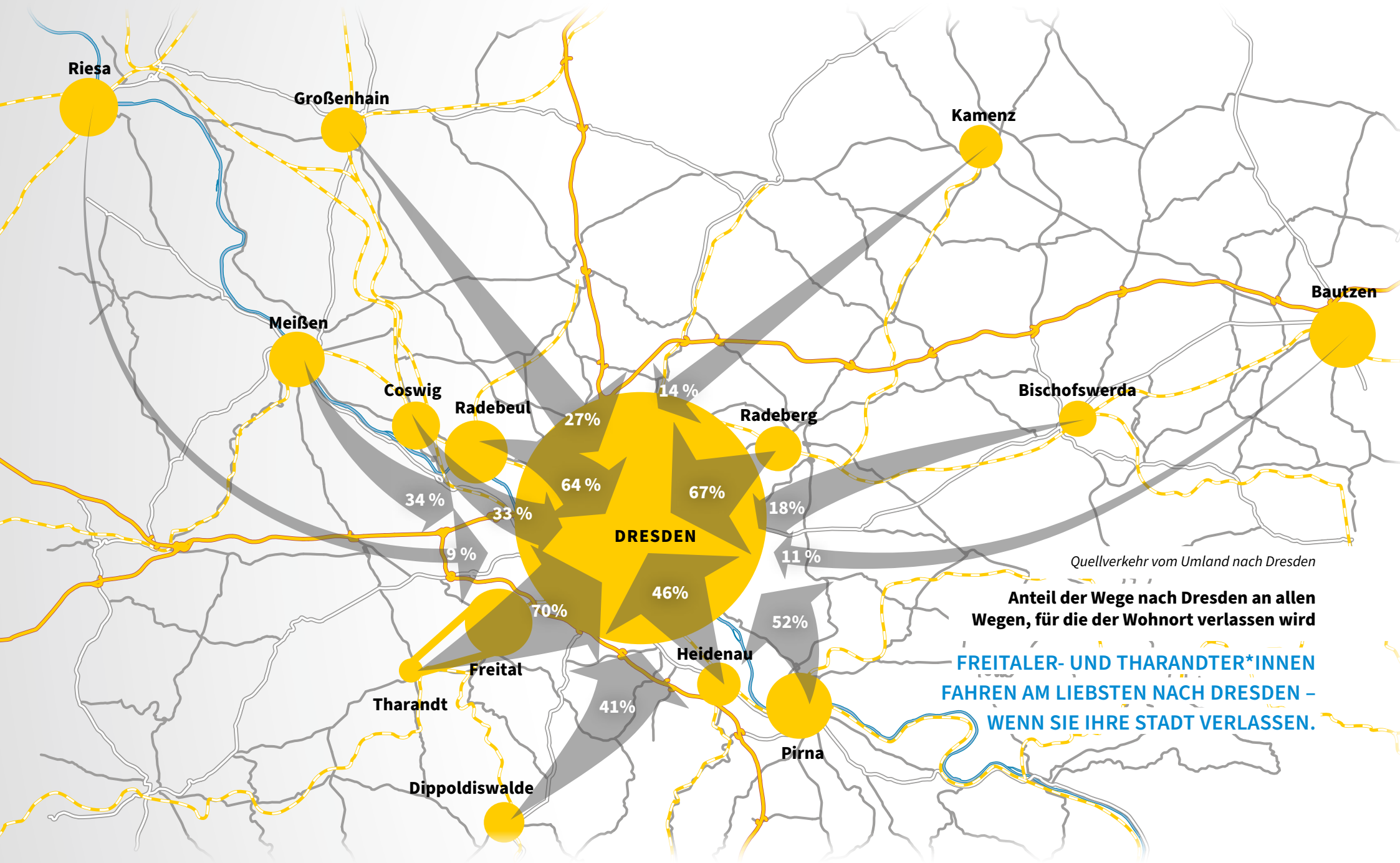


Städte mit S-Bahn

UMLANDSTÄDTE

BAUTZEN
 RADEBERG
 BISCHOFSWERDA
 GROSSENHAIN
 RIESA
 DIPPOLDISWALDE
 KAMENZ

HEIDENAU
 THARANDT
 FREITAL
 MEIßEN
 SPIRNA
 COSWIG
 RADEBEUL



Quellverkehr vom Umland nach Dresden

Anteil der Wege nach Dresden an allen Wegen, für die der Wohnort verlassen wird

FREITALER- UND THARANDTER*INNEN FAHREN AM LIEBSTEN NACH DRESDEN – WENN SIE IHRE STADT VERLASSEN.

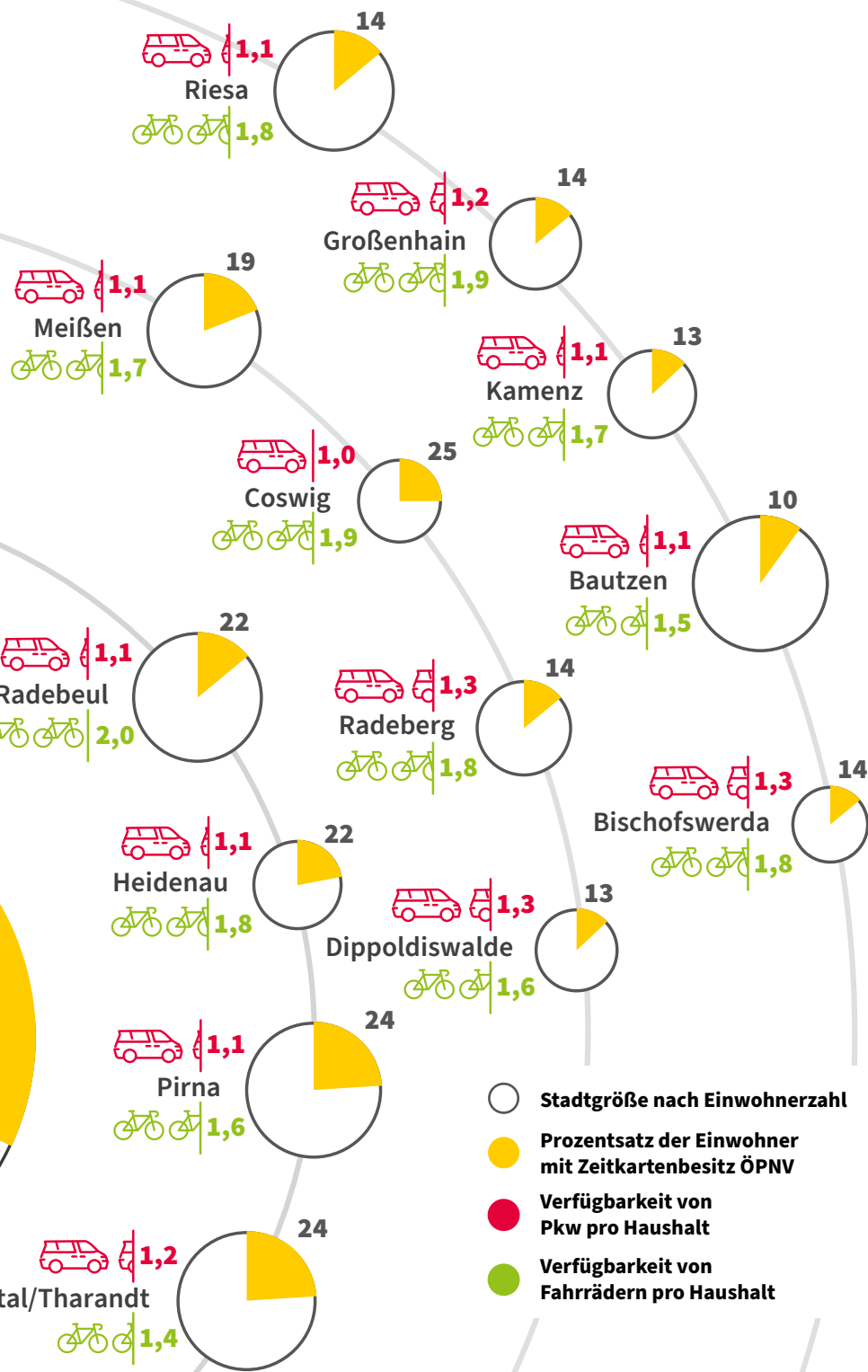
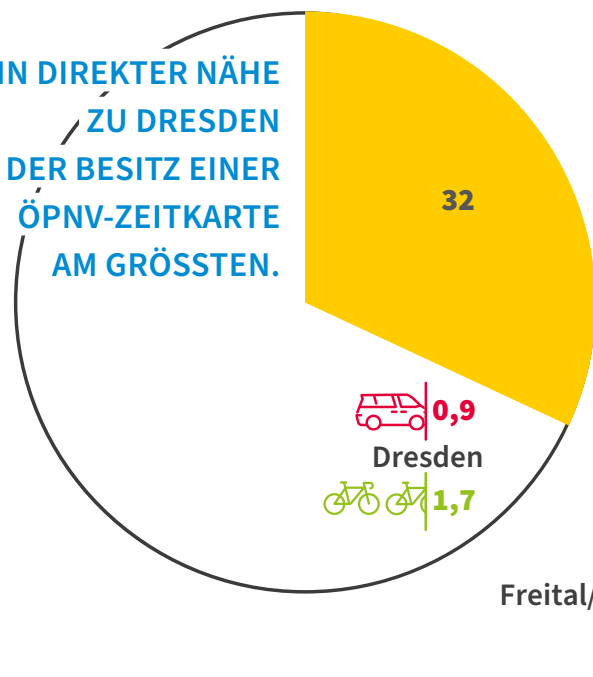
MOBILITÄT IM DRESDNER UMLAND

Städte im Befragungsgebiet, nach Einwohnerzahl, Prozentsatz der Einwohner*innen mit Zeitkartenbesitz im Vergleich zur Verfügbarkeit von Pkws und Fahrrädern je Haushalt

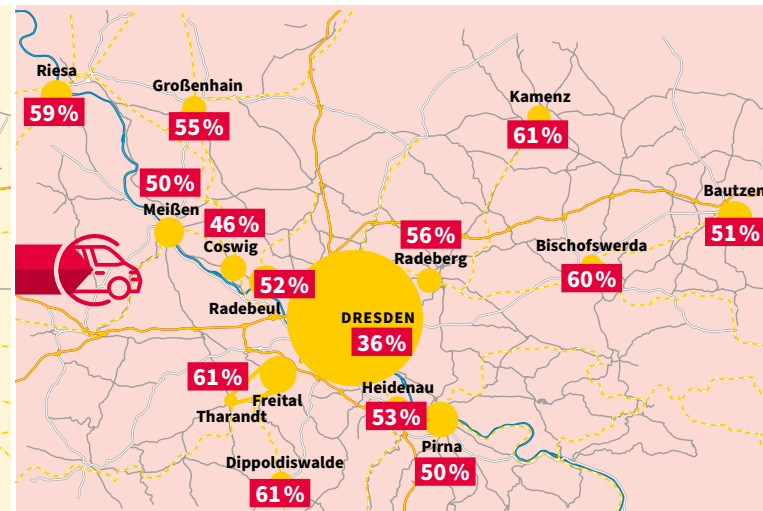
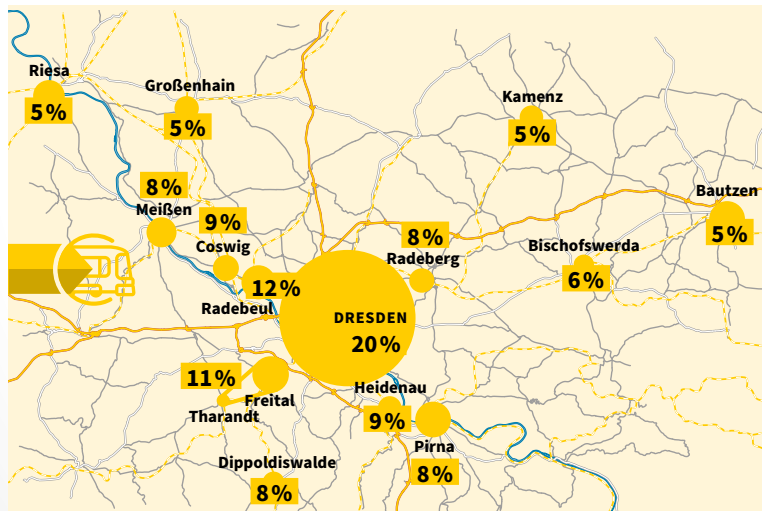
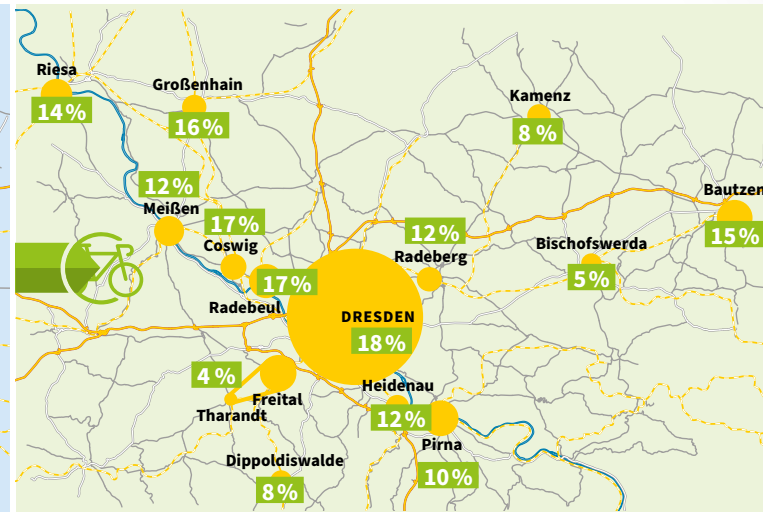
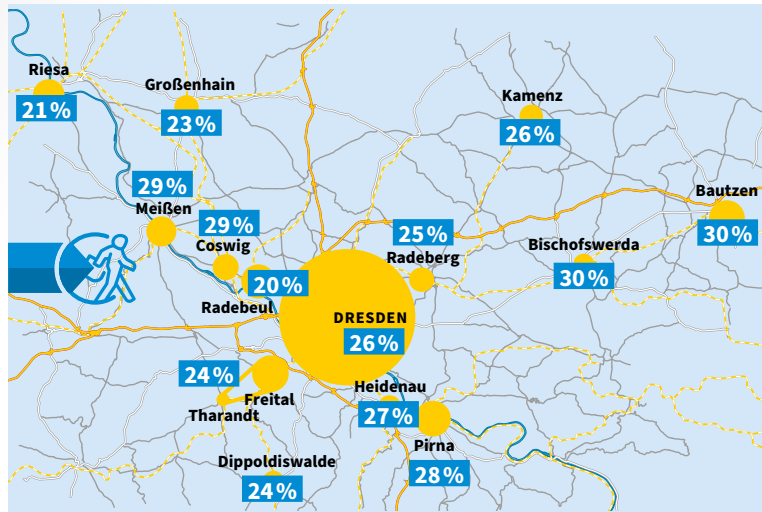
DER BESITZ VON PKWS UNTERSCHIEDET SICH KAUM ZWISCHEN DEN STÄDTEN, IM GEGENSATZ ZUM BESITZ VON FAHRRÄDERN.

BEI GLEICHER VERFÜGBARKEIT WIRD DER EIGENE PKW IN RIESA HÄUFIGER GENUTZT ALS IN BAUTZEN.

IN DIREKTER NÄHE ZU DRESDEN IST DER BESITZ EINER ÖPNV-ZEITKARTE AM GRÖSSTEN.



- Stadtgröße nach Einwohnerzahl
- Prozentsatz der Einwohner mit Zeitkartenbesitz ÖPNV
- Verfügbarkeit von Pkw pro Haushalt
- Verfügbarkeit von Fahrrädern pro Haushalt



Welche Verkehrsmittel werden im Umland wie intensiv genutzt?

DIE ÖPNV-ANTEILE IN DEN S-BAHN-STÄDTEN, RADEBEUL, FREITAL UND THARANDT SIND ZWEISTELLIG.

COSWIG UND RADEBEUL SIND DIE STÄDTE MIT DEM GRÖSSTEN ANTEIL RAD-VERKEHR.

30% DER WEGE WERDEN IN BAUTZEN UND BISCHOFSWERDA ZU FUSS ERLEDIGT.

IN DIPPOLDISWALDE, KAMENZ, FREITAL UND THARANDT WERDEN 61% DER WEGE MIT DEM PKW GEFAHREN.

Dresden hat seit 2008:

11% mehr

Einwohner*innen und

59% mehr

Kitaplätze und

47% mehr

Schulplätze

ALLES IM FLUSS

DIE STADT DRESDEN UND IHR VERKEHR VERÄNDERN SICH STÄNDIG. TRENDS ZWISCHEN 2008 UND 2018.

Der Anteil mobiler Dresdner*innen steigt von 89,6 auf

92,3%



934.100 m²
Verkaufsfläche sind
+13%



Die Zahl einsatzbereiter
Fahrräder pro Haushalt stieg
zwischen 2008 und
2018 von 1,3 auf

1,7



Der Preis für eine Stunde Fahrt mit
Bus und Bahn in Dresden steigt von
1,80 € auf 2,40 €. Das sind mehr als

33%

Der Preis für eine Stunde Parken in der
Dresdner Innenstadt liegt konstant bei
1,50 € und verändert sich damit um

0%



Die mittlere Weglänge sinkt von 6,3 auf

5,3 km/Weg

und somit um 16%.



Die Zahl der Arbeitsplätze
steigt um 11%, das sind

33.000

Stellen mehr

TRENDS

Multimodale Verkehrsmittelnutzung ist weiter angesagt

Für fast jeden Weg gibt es Wahlmöglichkeiten und die Bürgerinnen und Bürger machen zunehmend davon Gebrauch. Der Anteil der »Multimodalen« wächst – 57 Prozent der Menschen wechseln innerhalb einer Woche zwischen ihren Hauptverkehrsmitteln. Mehr als zwei Drittel der Pkw-Fahrer*innen nutzen auch regelmäßig die »Öffentlichen« oder das Fahrrad. 64 Prozent der Wege in Dresden werden mit ÖPNV, Rad oder zu Fuß zurückgelegt. Städtische Lebensräume mit kurzen Wegen und guter ÖPNV-Anbindung sowie neuen Sharingangeboten verringern die Notwendigkeit, den Pkw zu nutzen.

Welche Rolle spielt künftig der Pkw?

Die Pkw-Nutzung sinkt trotz steigender Motorisierung der Haushalte. Immer weniger Wege in der Stadt werden mit dem Pkw zurückgelegt. Bringen die Digitalisierung und eine bessere Vernetzung von Radverkehr, Carsharing und den »Öffentlichen« sowie neuen Angeboten im Umweltverbund weiter sinkende Pkw-Anteile mit sich? Wird »Nutzen statt Besitzen« das »Haben und Stehenlassen« ablösen?

Welchen E-Mobilitätsmix bekommen wir?

Sicher ist: wir werden künftig mehr elektrisch unterwegs sein. Aber bereits ohne elektrische Pkw werden 59 Prozent der Wege emissionsfrei per Rad und zu Fuß oder elektrisch mit Straßenbahn und S-Bahn zurückgelegt. Noch leisten

E-Scooter aber auch elektrische Privat-Pkw oder elektrisches Carsharing keinen messbaren Beitrag. Das wird sich ändern, aber wie stark bis zum Jahr 2023, wenn die nächste Befragung durchgeführt wird?

Mobilität in einem wachsenden Dresden

Dresden wächst weiter dank seiner hohen Lebensqualität. Damit die dichter werdende Stadt weiter attraktiv bleibt, muss es gelingen, für alle eine klima- und stadtverträgliche Mobilität zu sichern. Dies ist eine große Herausforderung für die an der Studie beteiligten Partner: die Landeshauptstadt Dresden, die Dresdner Verkehrsbetriebe und den Verkehrsverbund Oberelbe.

Verändert Corona die Verkehrswelt?

Gab es bis 2019 eine relativ kontinuierliche Mobilitätsentwicklung, so brachte die Corona-Pandemie gravierende Änderungen und setzte insbesondere in Phasen eines Lock-downs andere Rahmenbedingungen. Der ÖPNV hatte den stärksten Nutzereinbruch, auch der Kfz-Verkehr und das Taxigewerbe waren deutlich betroffen. Neuen Stellenwert bekam die Nahmobilität zu Fuß und per Fahrrad. Es bleibt abzuwarten, wie sich eine Normalisierung des Lebens langfristig auf die Mobilitätsgewohnheiten auswirkt.



Studiendesign & Methodik

- Anonyme Stichtagsbefragung über das gesamte Jahr 2018 an 101 mittleren Werktagen (nur Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag) außerhalb von Ferien oder Feiertagen
- Befragung von Haushalten auf Grundlage einer zufälligen, statistisch gesicherten Personenstichprobe

Die Inhalte der Befragung gliedern sich nach drei Merkmalen:

- 1** Der **Haushalt** und die im Haushalt vorhandenen Fahrzeuge sowie deren Nutzung (private und dienstliche Pkw), Motorräder und Fahrräder (auch Pedelecs)
 - 2** Die Anzahl und das Alter der im jeweiligen Haushalt lebenden **Personen** und deren Möglichkeit, Fahrzeuge und Fahrkarten des ÖPNV am Befragungstichtag zu nutzen
 - 3** Die **Wege** aller Haushaltsangehörigen am jeweiligen Stichtag mit den Informationen Ziel, Dauer, Länge, Verkehrsmittel und Zweck (keine innerdienstlichen Wege).
- In Dresden wurden 3.231 Personen in 1.769 Haushalten befragt, die in Summe 10.876 Wege am Tag zurückgelegt haben. In 14 Umlandstädten wurden 6.545 Personen in 3.443 Haushalten befragt, die in Summe 21.637 Wege am Tag zurückgelegt haben.
 - In Dresden stammen die Ergebnisse zu 33% aus telefonischen Interviews und zu 67% aus der Nutzung des Online-Fragebogens. Vertiefte methodische Informationen finden Sie unter www.tu-dresden.de/srv

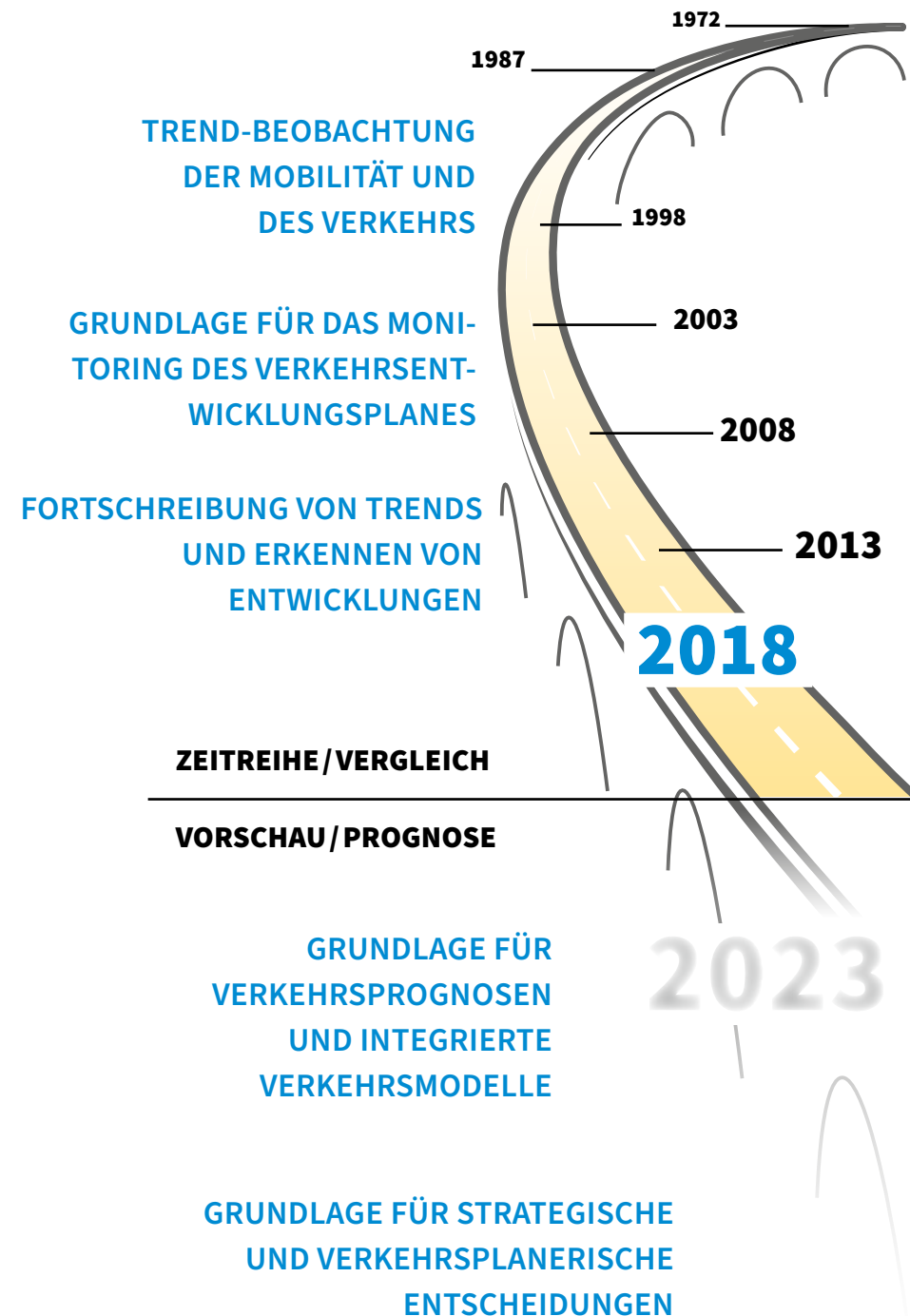
Ziele der Untersuchung, Verwendung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung SrV sind eine belastbare Grundlage für die Dresdner Verkehrsentwicklungsplanung, da sie lokale Trends und Entwicklungen abbilden.

Auf Grundlage detaillierter Auswertungen können für erkennbare Probleme geeignete Lösungen gefunden und bewertet werden.

Durch die Kooperation zwischen der Landeshauptstadt Dresden, den Dresdner Verkehrsbetrieben und dem Verkehrsverbund Oberelbe sind eine höhere Genauigkeit der Ergebnisse und Aussagen zu den Verflechtungen mit dem Umland möglich. Der integrierte Ansatz der Studie ermöglicht es, intermodale Effekte, Verhaltenswandel und neue Mobilitätstrends zu analysieren.

Auch die langfristigen verkehrlichen Wirkungen der Stadtentwicklung, insbesondere durch Verdichtung, Einwohnerwachstum und Ausbau von Infrastruktur sowie Angebot sind durch die regelmäßigen Befragungsintervalle erkennbar.



IMPRESSUM

Gemeinsame Veröffentlichung der Auftraggeber von Mobilität in Städten – SrV 2018 für die Region Dresden

Dresdner Verkehrsbetriebe AG (Hrsg.)

Center Verkehrsmanagement und Marketing
Markt- und Qualitätsforschung
www.dvb.de

Landeshauptstadt Dresden

Geschäftsbereich Stadtentwicklung,
Bau, Verkehr und Liegenschaften
Stadtplanungsamt
Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung
www.dresden.de/srv

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH

Abteilung Verkehr
www.vvo-online.de

Redaktion/Text:

Mirko Rüde, Frank Fiedler,
Torsten Meerbach, Steffen Kuß

Umschlag, Layout, Illustrationen und Satz:

Thomas Kehr | tecare.de
Grafiken mit Ressourcen von S. Gandl,
Neubauwelten, Die Gestalten Verlag
Markierte Ressourcen von flaticon.com

Stand 12/2020

