

# 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 - SrV<sup>1</sup>« 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.

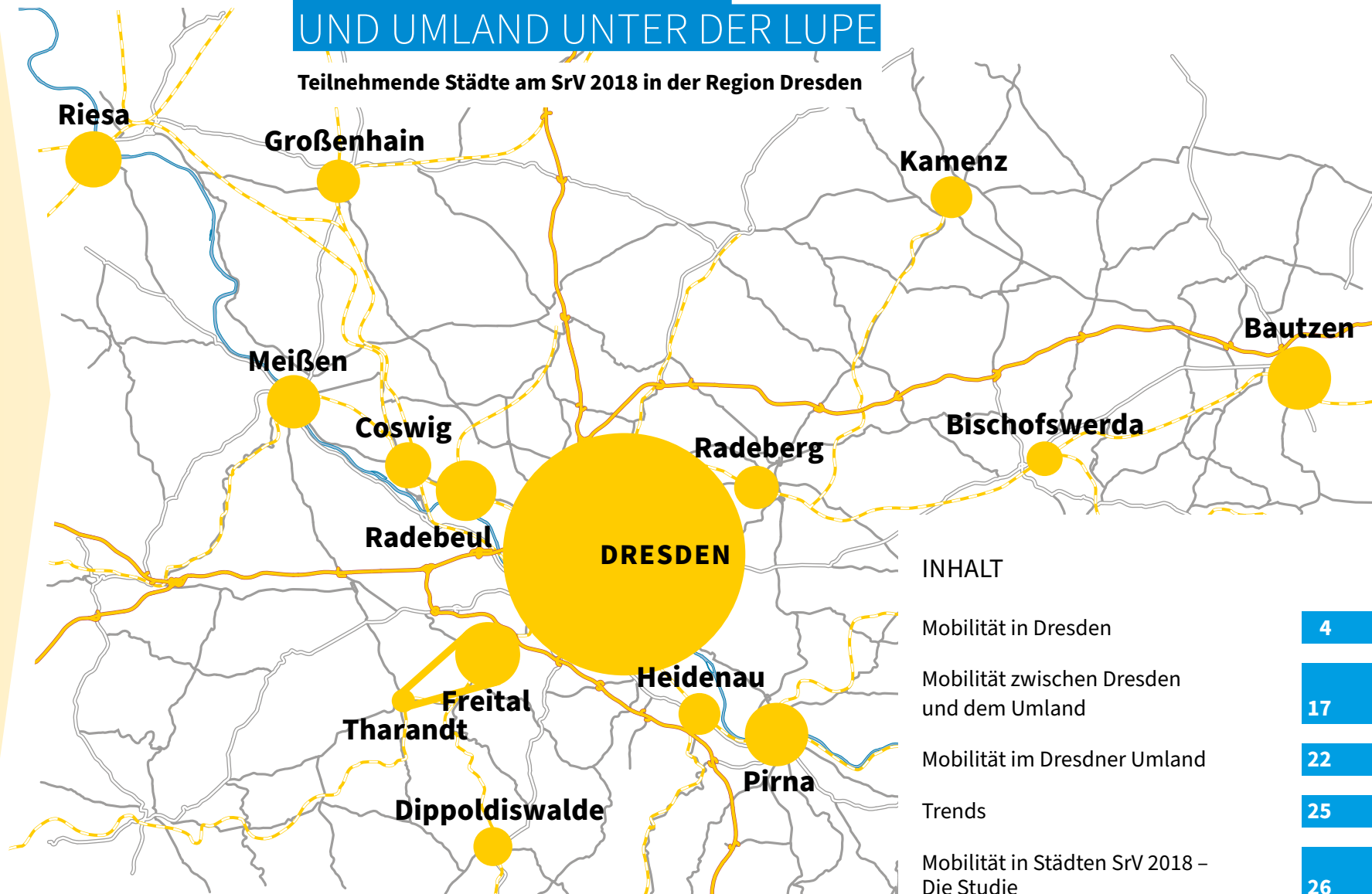
## SIE MÖCHTEN ES GENAUER WISSEN?

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

<sup>1</sup>SrV: 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

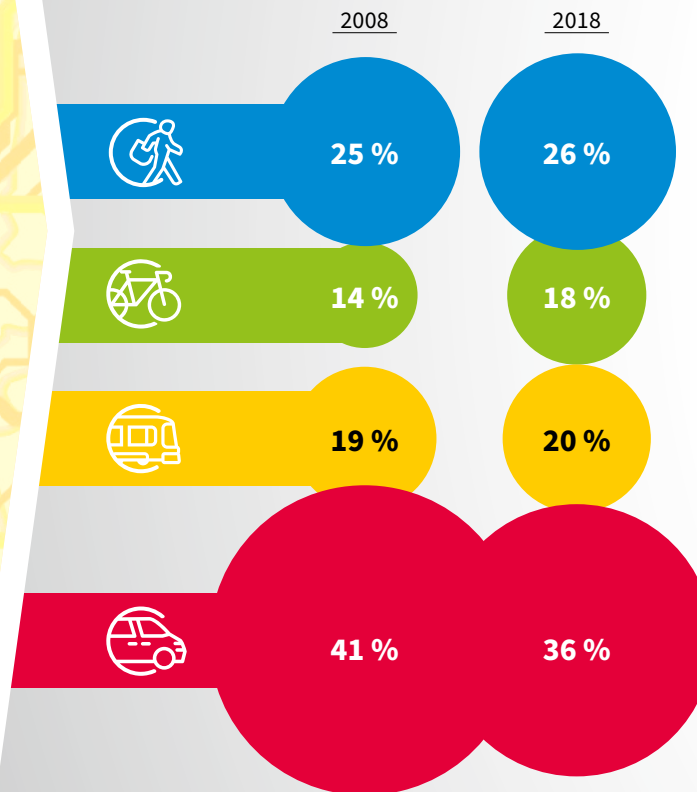
26



Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

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

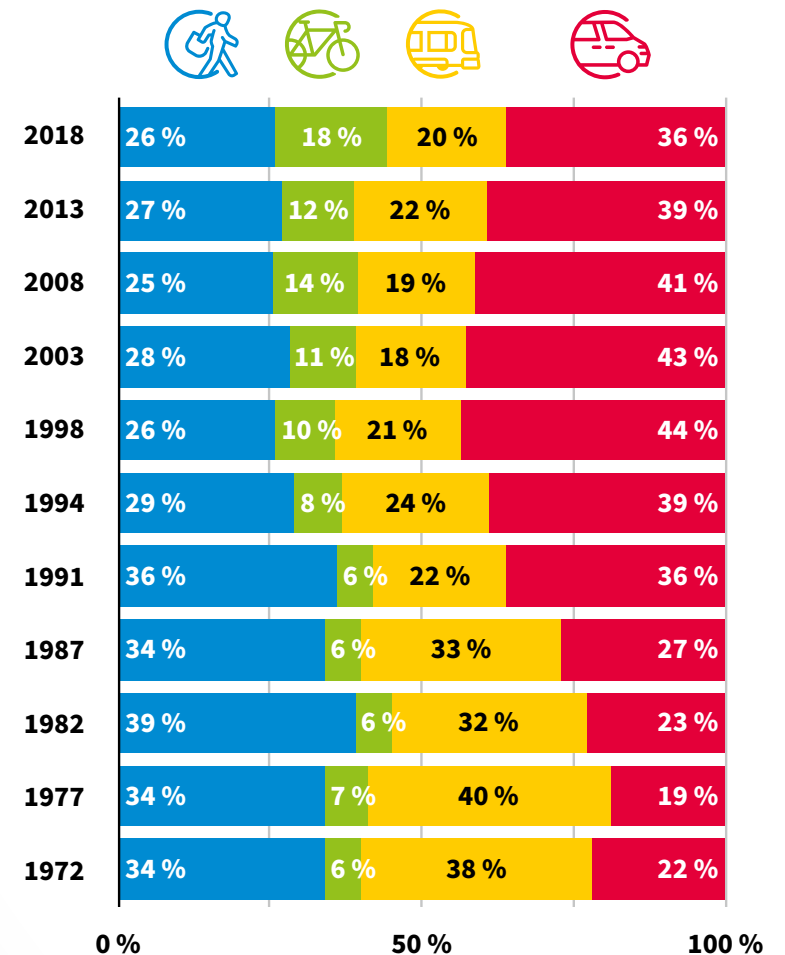
FAST ZWEI DRITTEL ALLER WEGE DER DRESDNER\*INNEN WERDEN IM UMWELTVERBUND ZURÜCKGELEGT.

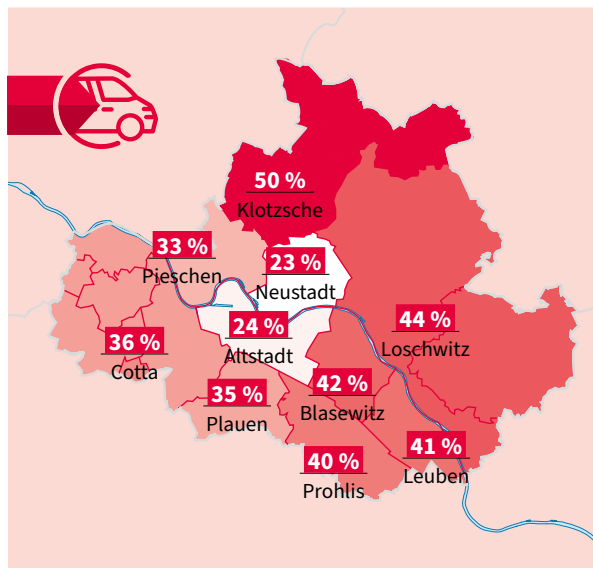
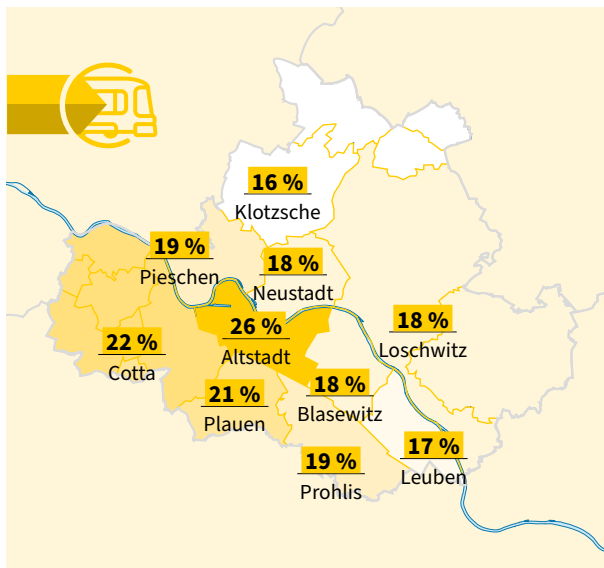
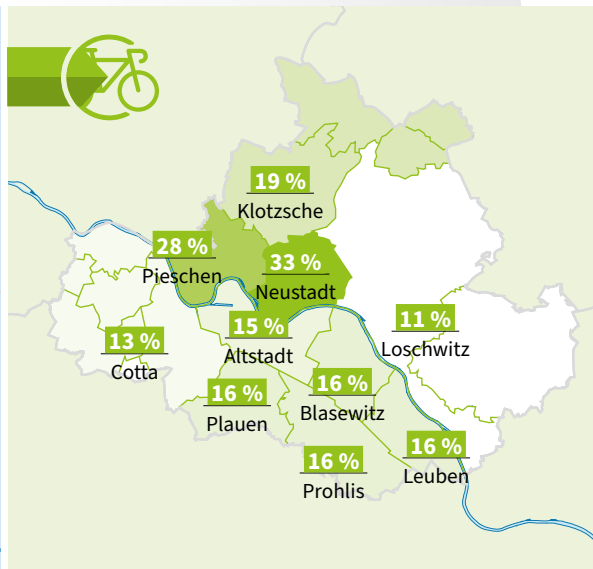
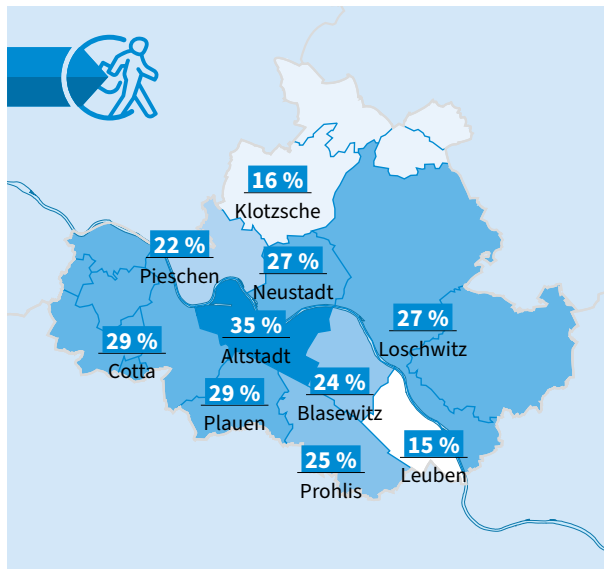


Modal-Split-Entwicklung seit 1972

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

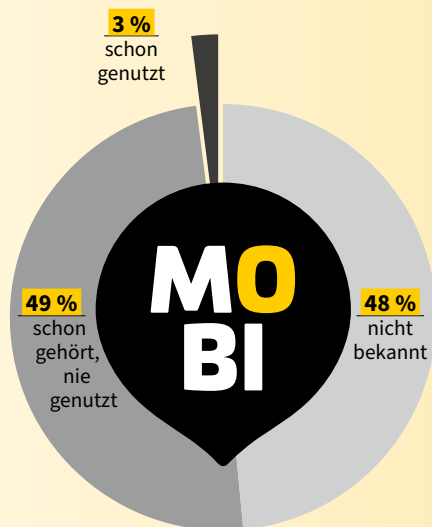
**Welche Verkehrsmittel werden wo wie intensiv genutzt?**

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.



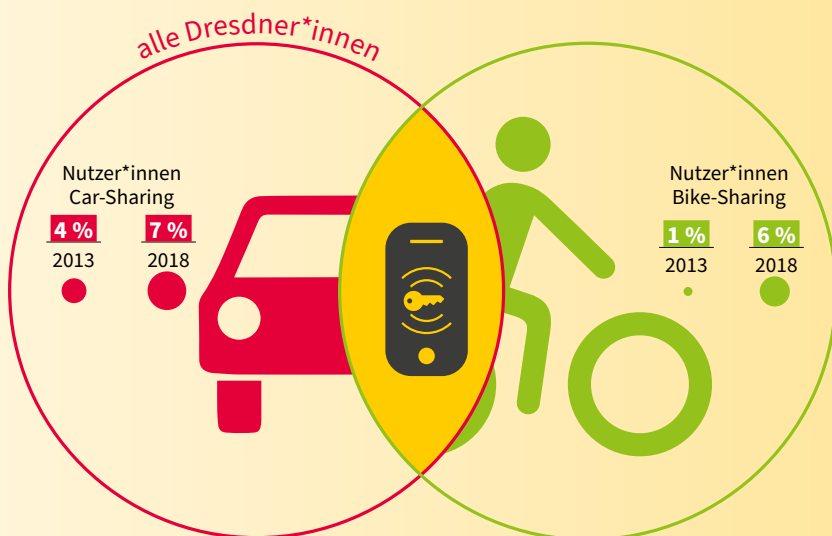
Bekanntheit der Marke »MOBI«, dem neuen Sharing-Angebot der DVB

**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

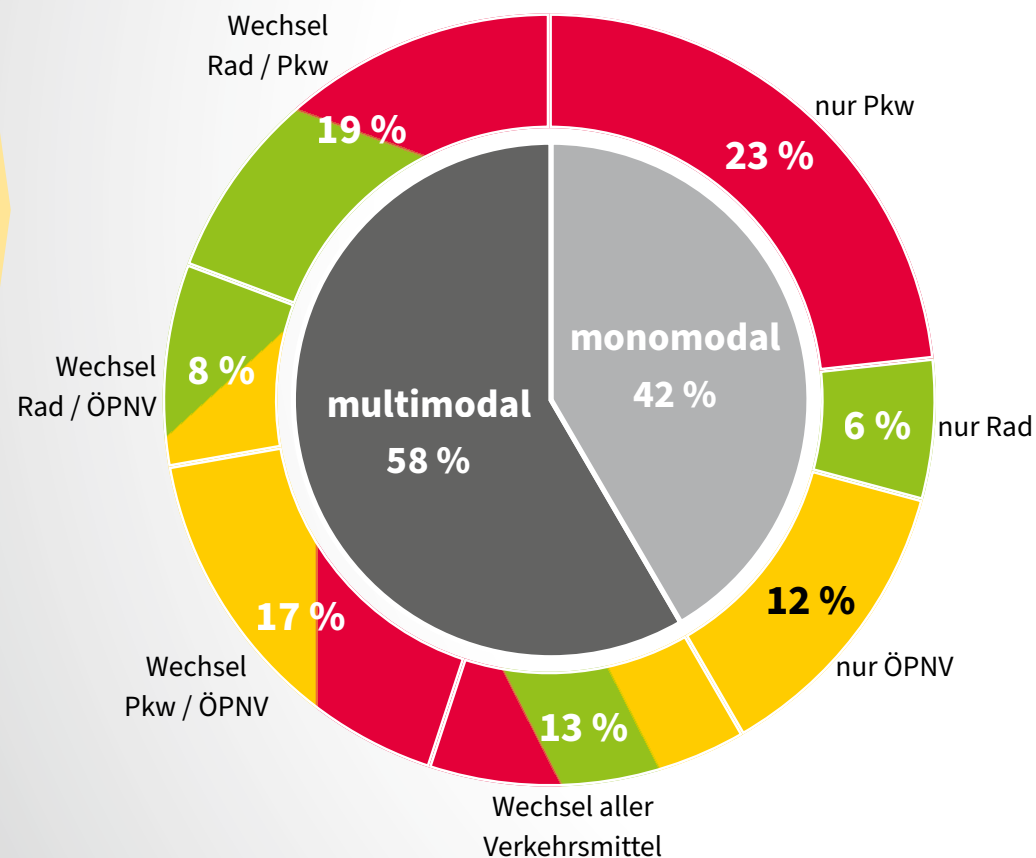
**DER ANTEIL DER SHARINGNUTZER\*INNEN IST IN DEN LETZTEN JAHREN DEUTLICH GESTIEGEN.**



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

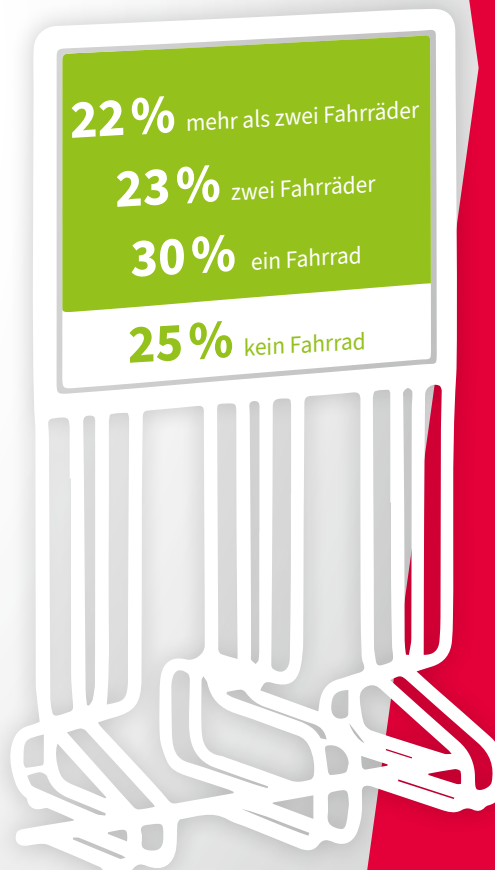


**22 %** mehr als zwei Fahrräder

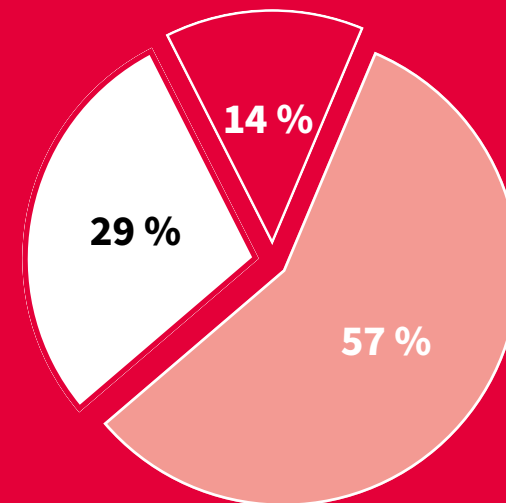
**23 %** zwei Fahrräder

**30 %** ein Fahrrad

**25 %** kein Fahrrad



○ mehr als ein Pkw    ● ein Pkw    ● kein Pkw



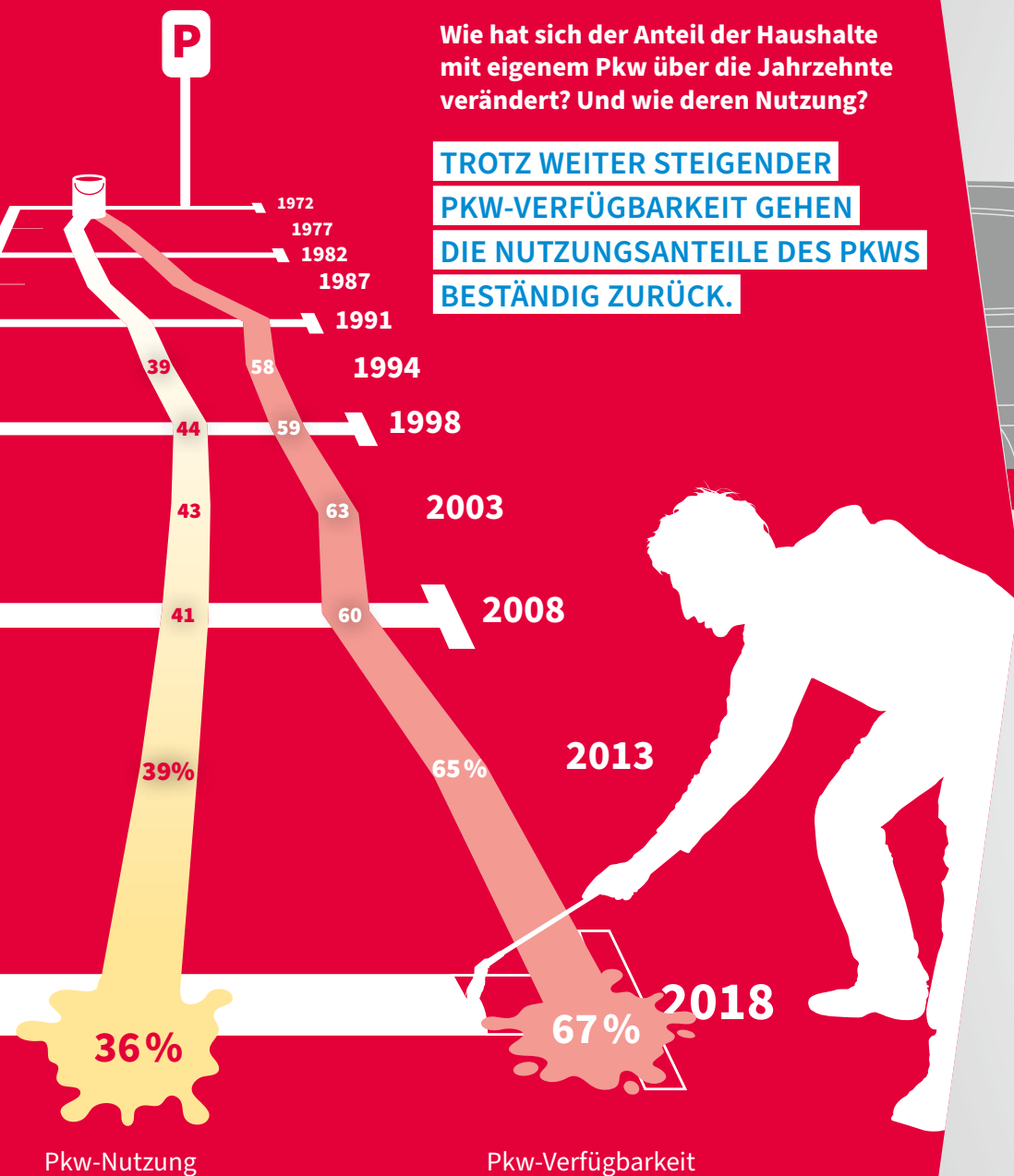
*Motorisierung der Haushalte*

**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.**



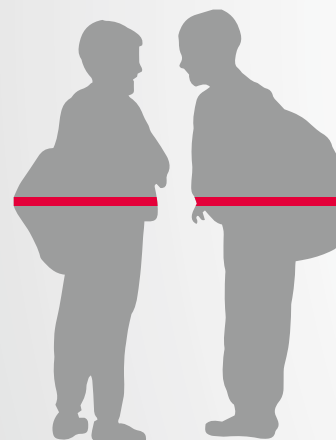
**63 % DER GRUND-  
SCHÜLER\*INNEN GEHEN  
ODER FAHREN ALLEIN  
ZUR SCHULE.**



Wege zur Bildungseinrichtung

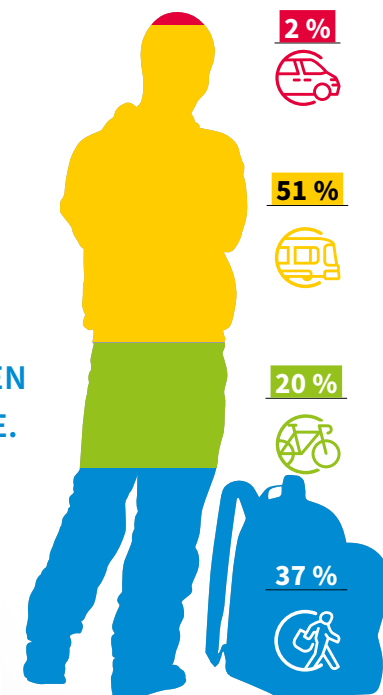
**Welche Verkehrsmitteln werden auf  
dem Weg zur Schule je Altersgruppe  
wie genutzt?**

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



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

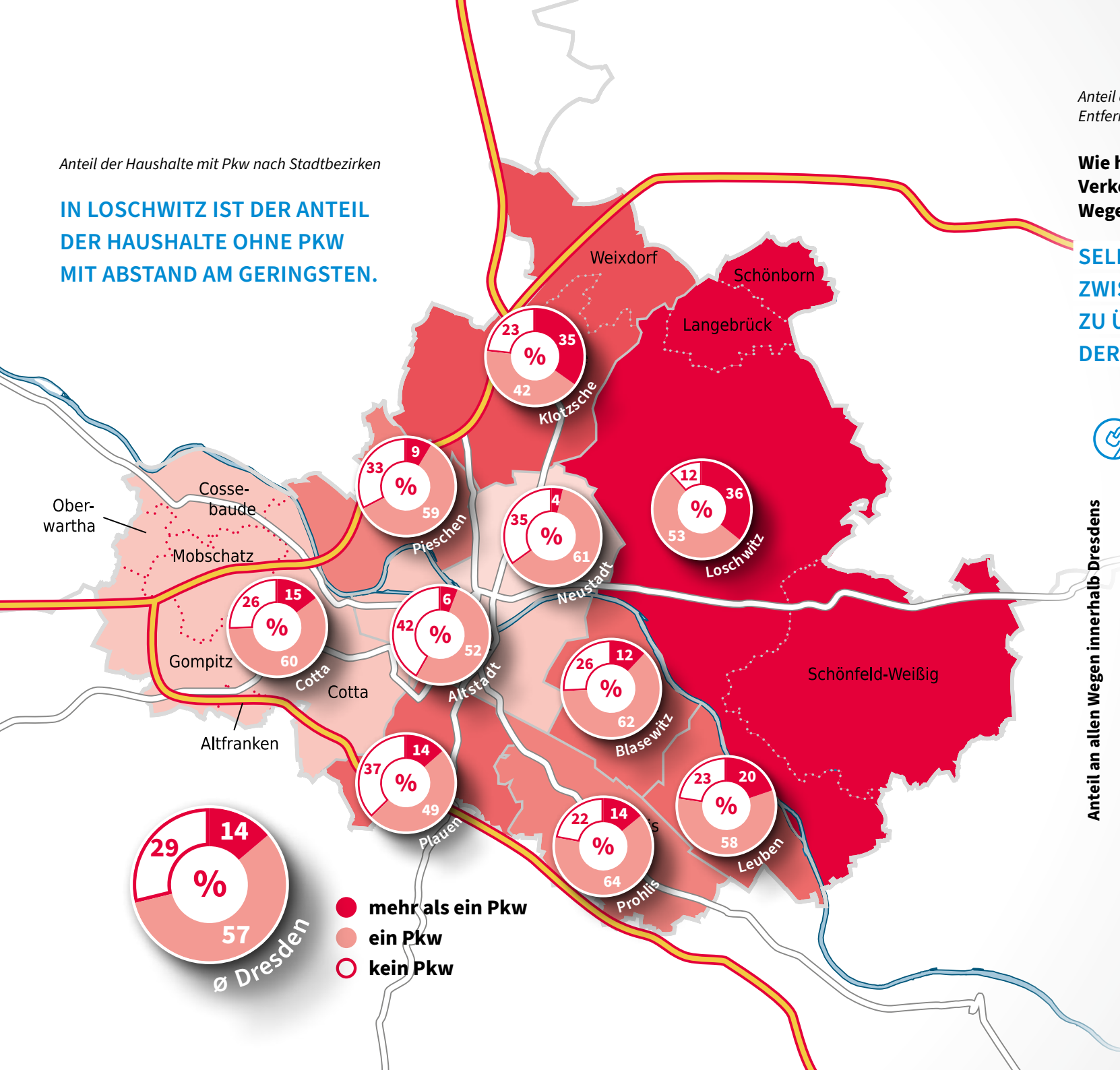
**DRESDNER SCHÜLER\*INNEN SIND AUF  
DEM SCHULWEG FAST NUR MIT  
DEM UMWELTVERBUND UNTERWEGS.  
NUR 2 % FAHREN SELBST MIT DEM AUTO.**





Anteil der Haushalte mit Pkw nach Stadtbezirken

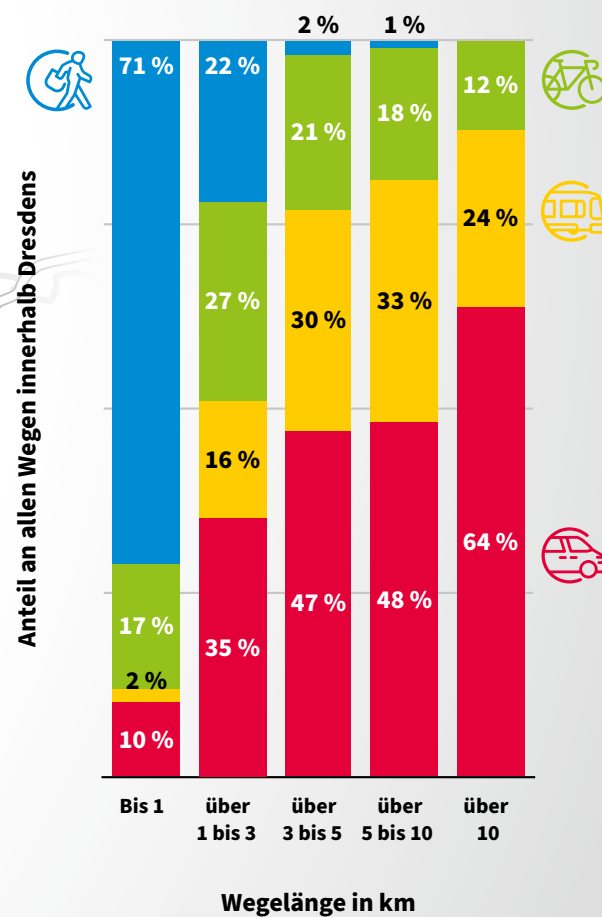
**IN LOSCHWITZ IST DER ANTEIL DER HAUSHALTE OHNE PKW MIT ABSTAND AM GERINGSTEN.**



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?**

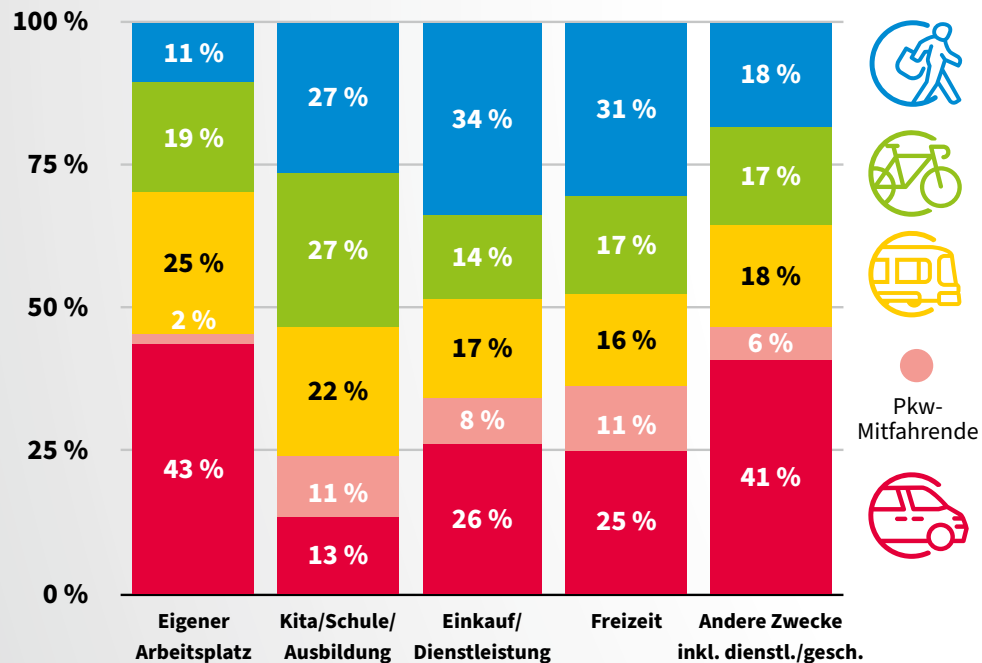
**DIE PKW-FAHRT ZUR ARBEIT HAT DIE GERINGSTE AUSLASTUNG UND DAMIT DEN GRÖSSTEN CO<sub>2</sub>-FUSSABDRUCK.**

Arbeit 1,1

Kita/Schule/Ausbildung 2,0

Freizeit 1,6

Einkauf/Dienstleistung 1,4



Pkw-Mitfahrende

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**

mittlere Wegelänge

**9,2%**

Anteil der Frühschichtzeit  
(7 bis 8 Uhr)

**13,8%**

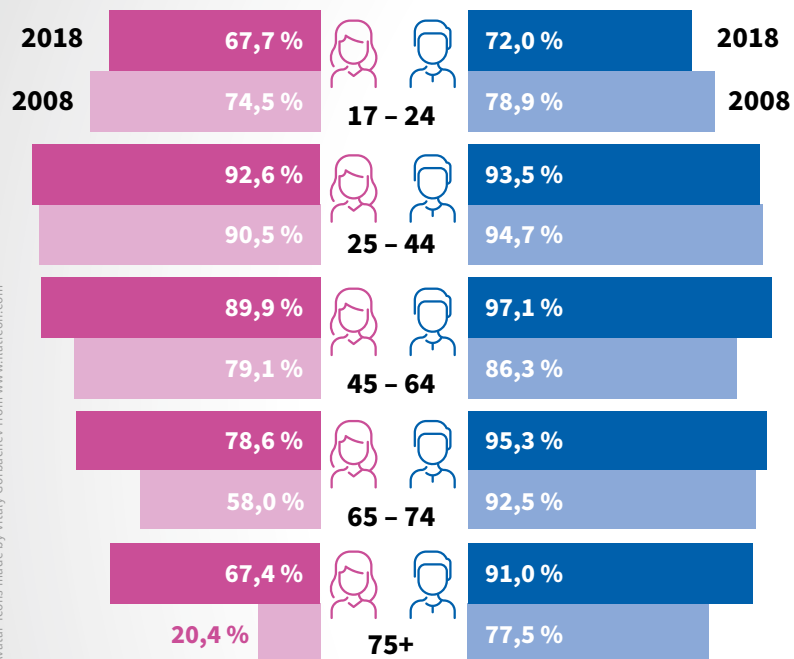
der Dresdner Haushalte haben  
mindestens zwei Pkw



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?**

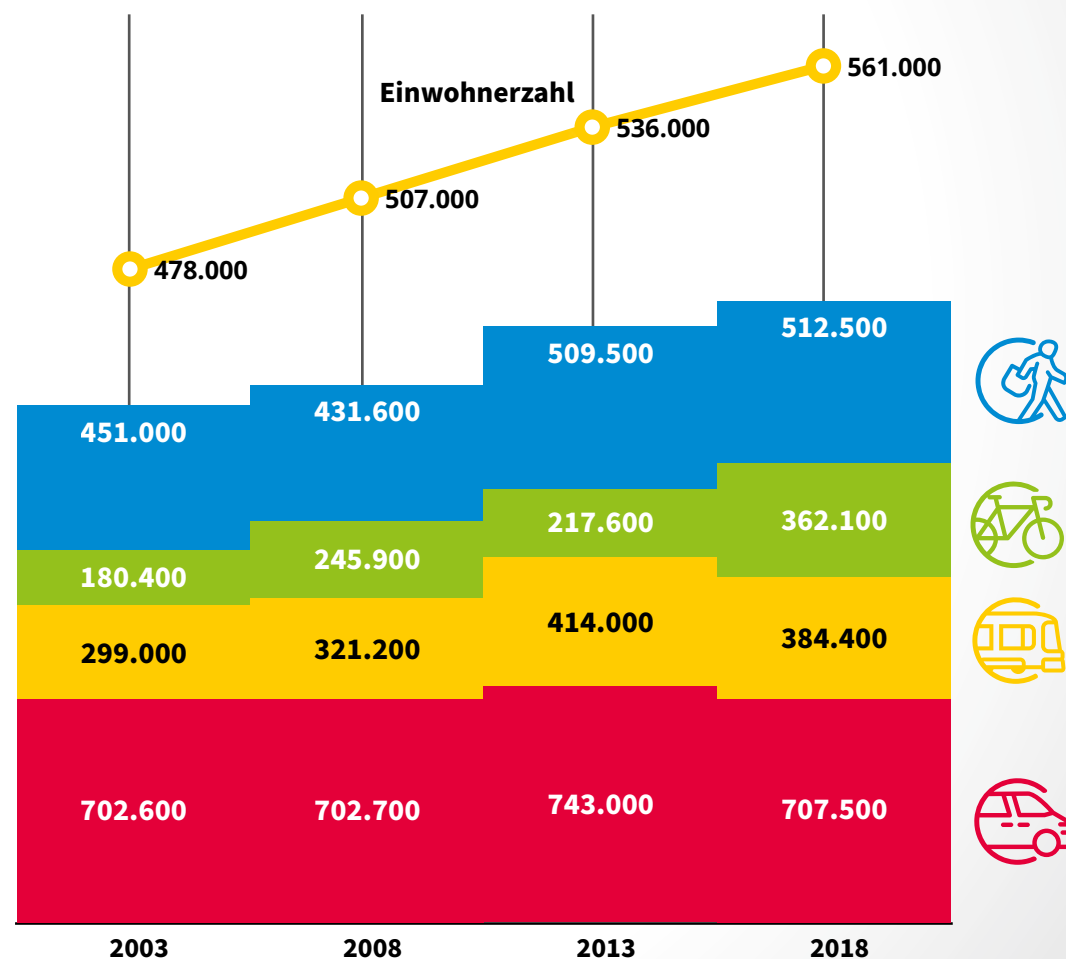
**DURCH DAS EINWOHNERWACHSTUM WERDEN VON DRESDNERN\*INNEN MITTLERWEILE FAST 2 MIO. WEGE PRO TAG ZURÜCKGELEGT.**



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.**

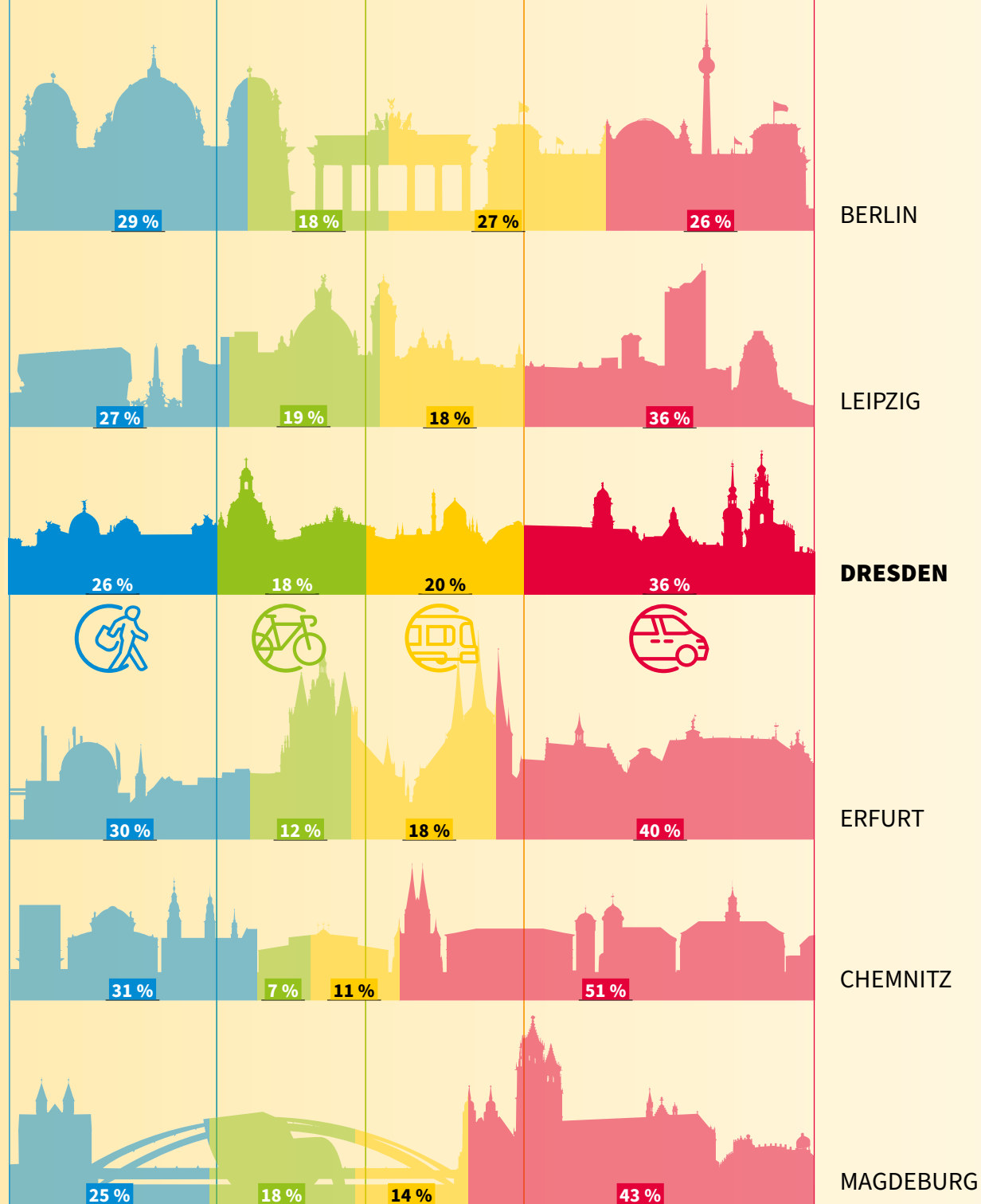


Modal Split im Vergleich mit anderen SrV-Städten

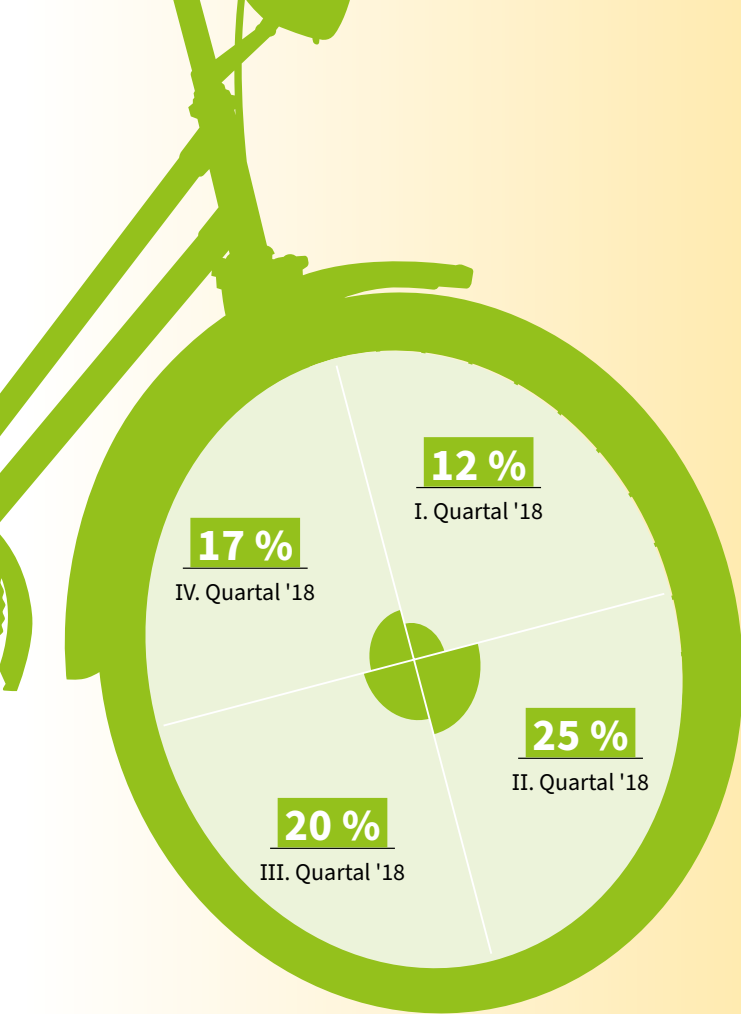
**Welche Verkehrsmittel wurden  
im Jahr 2018 in verschiedenen Städten  
wie intensiv genutzt?**

**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.**



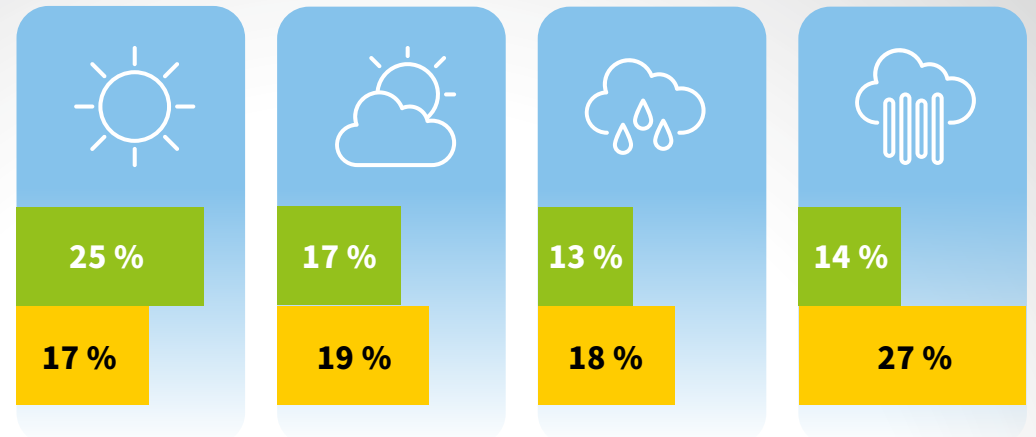




Radanteil am Modal Split nach Quartalen 2018

**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 %.**



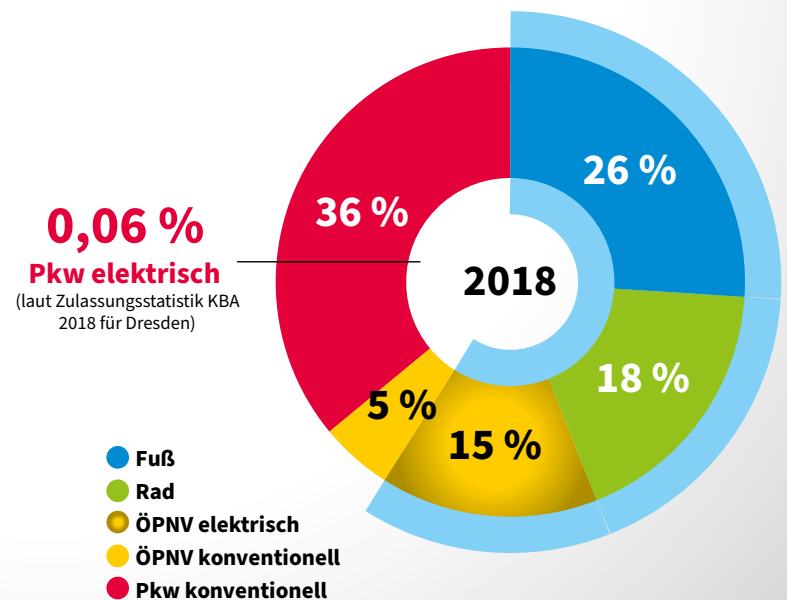
Modal-Split-Anteile 2018 von Fahrrad und ÖPNV nach Wetter

**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.**

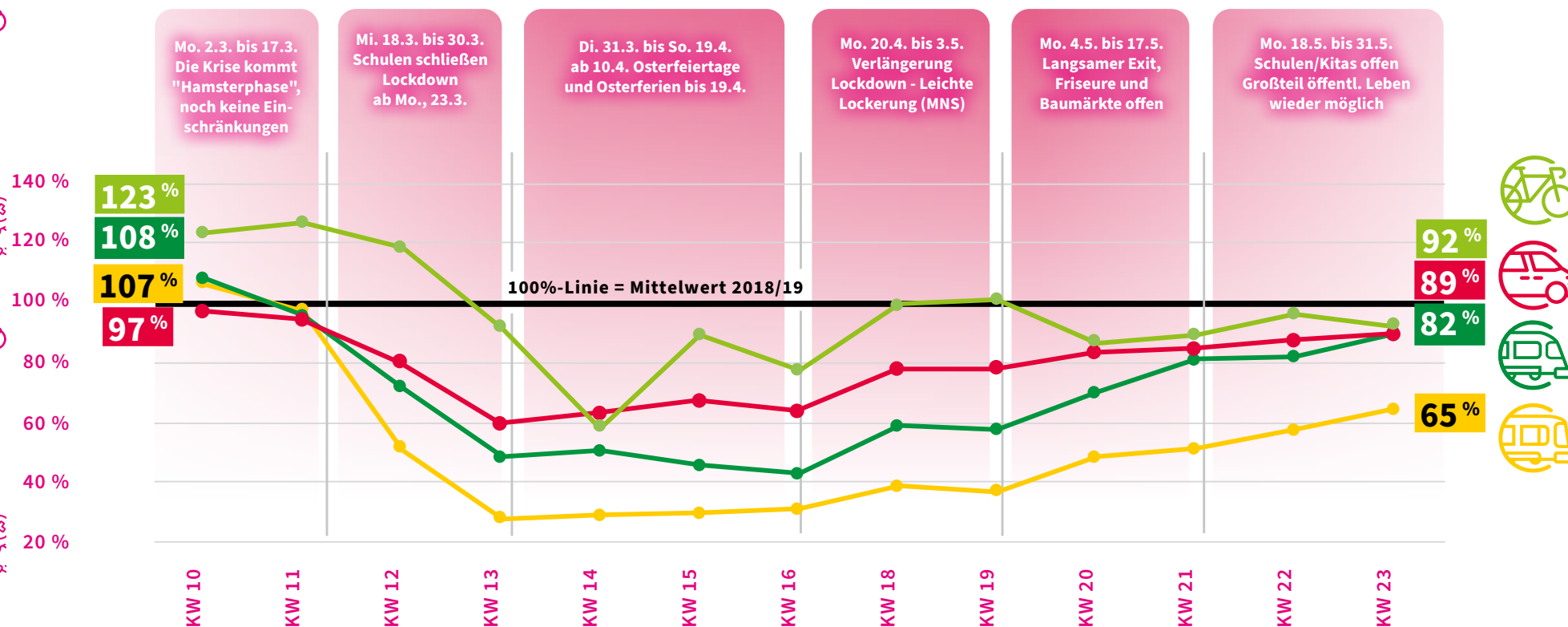
**59 % ALLER WEGE SIND BEREITS EMISSIONSFREI – OBWOHL E-PKW ERST EINEN MINIMALEN EINFLUSS HABEN.**



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

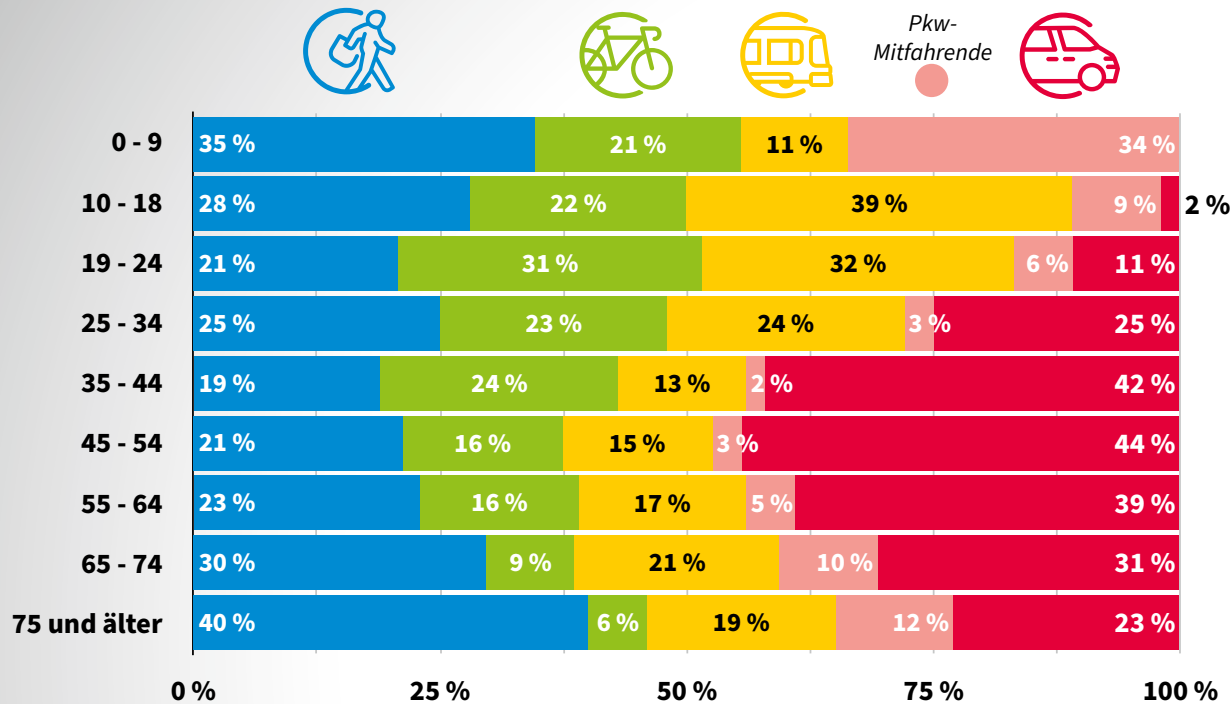
Wie veränderte sich das mittlere werktägliche Verkehrsaufkommen im 1. Corona-Lockdown 2020 für S-Bahn, DVB, Kfz und Rad im Vergleich zwischen 2019 und 2020 zwischen März und Mai 2020.

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 Werkzeuge ohne Sa/Sa/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

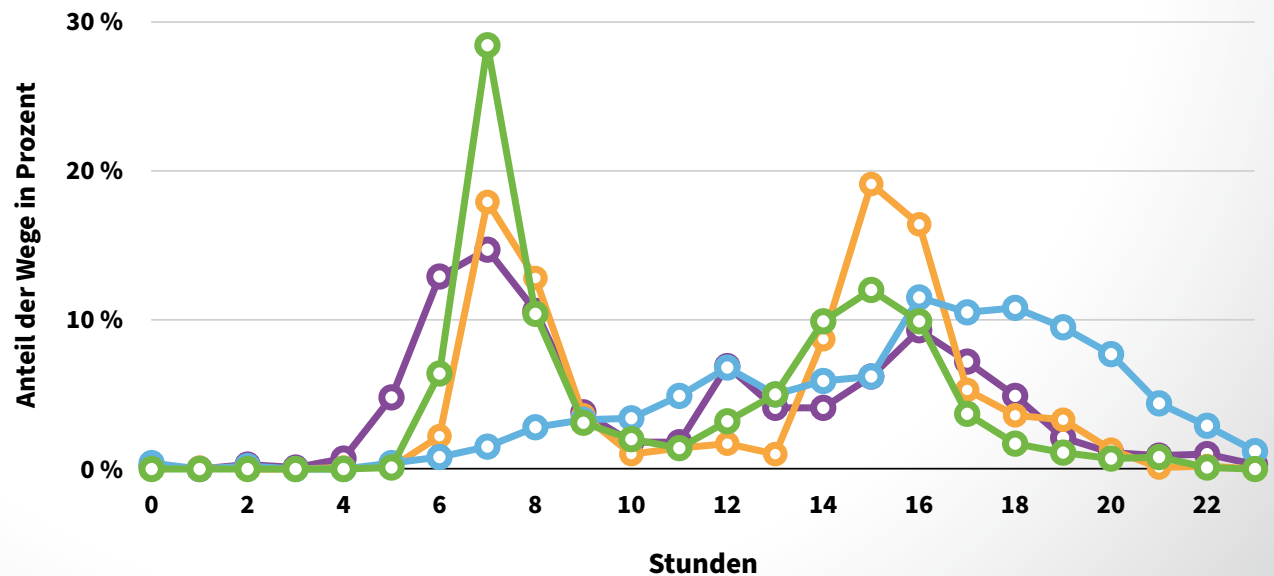
**Welche Altersgruppe benutzt welche Verkehrsmittel?**

**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.**

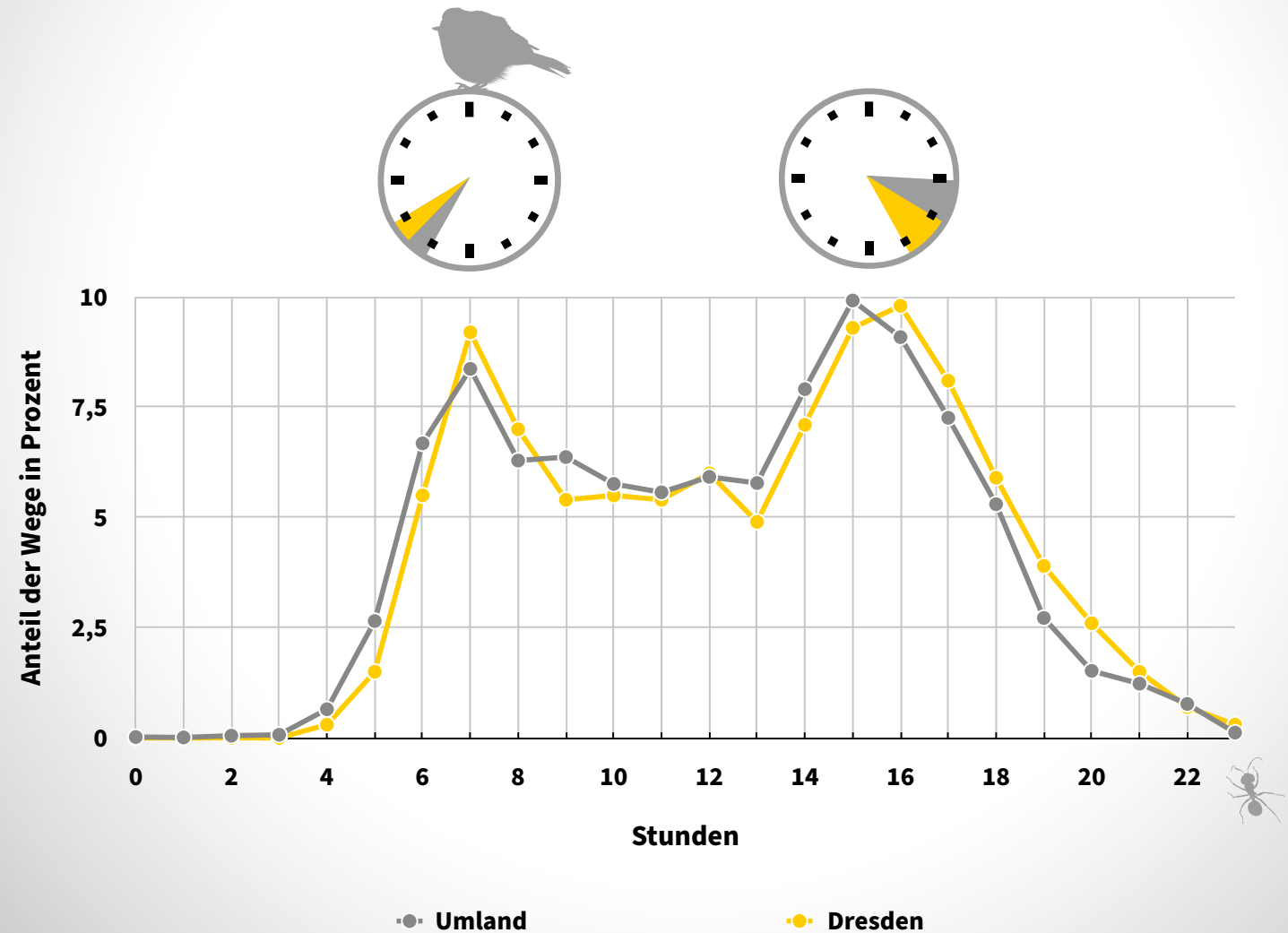


● Eigener Arbeitsplatz 
 ● Kita, Schule, Ausbildung 
 ● Freizeit 
 ● Holen bzw. Bringen

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.**

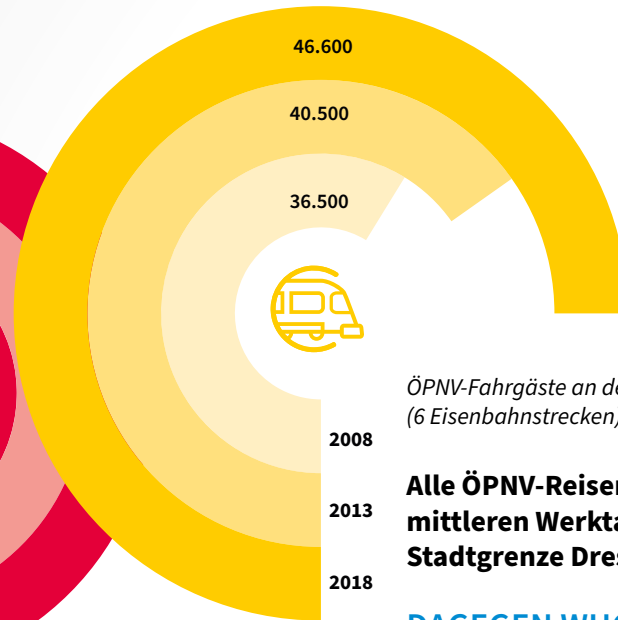
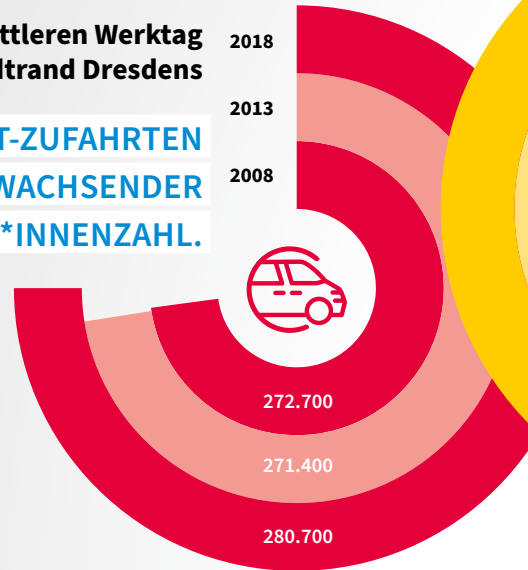
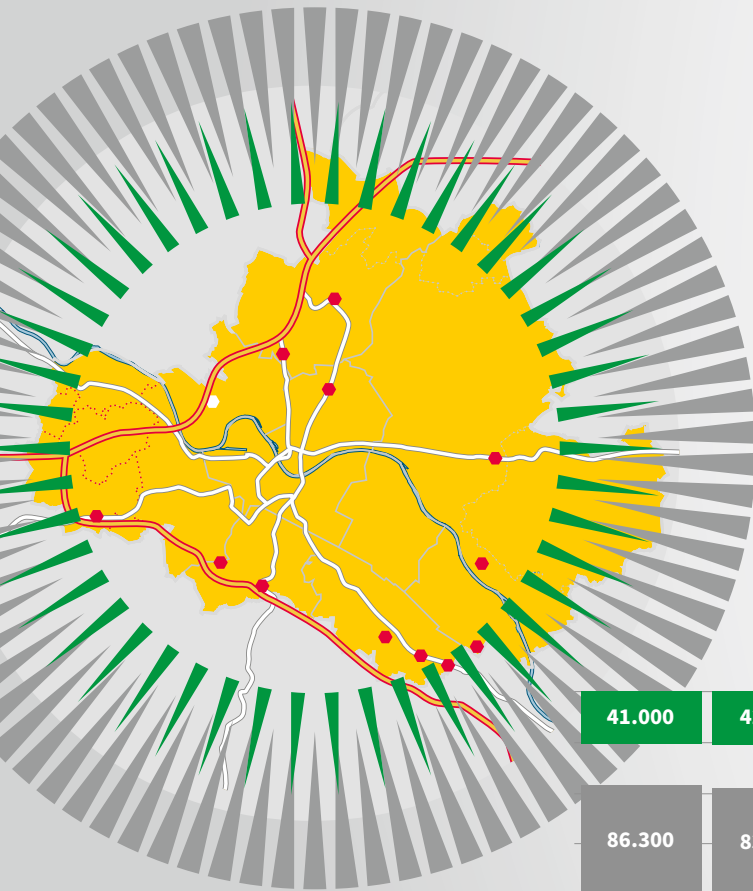
# MOBILITÄT ZWISCHEN DRESDEN UND DEM UMLAND



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)

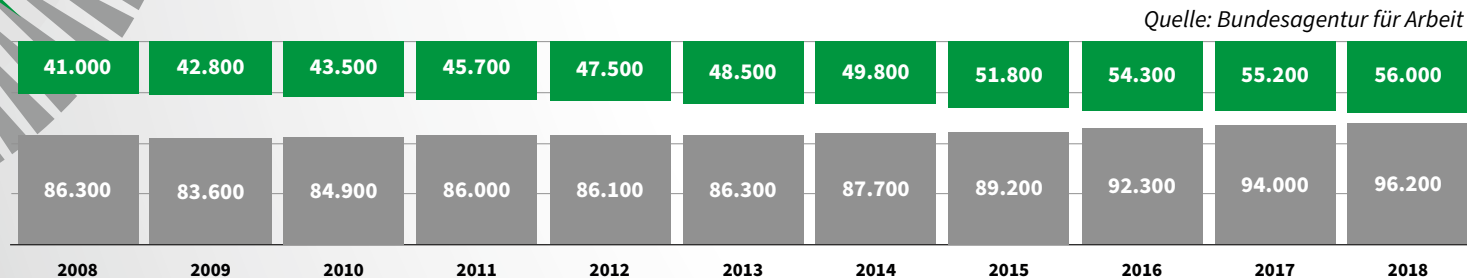
**Alle ÖPNV-Reisenden an einem  
mittleren Werktag an der  
Stadtgrenze Dresdens**

**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.**



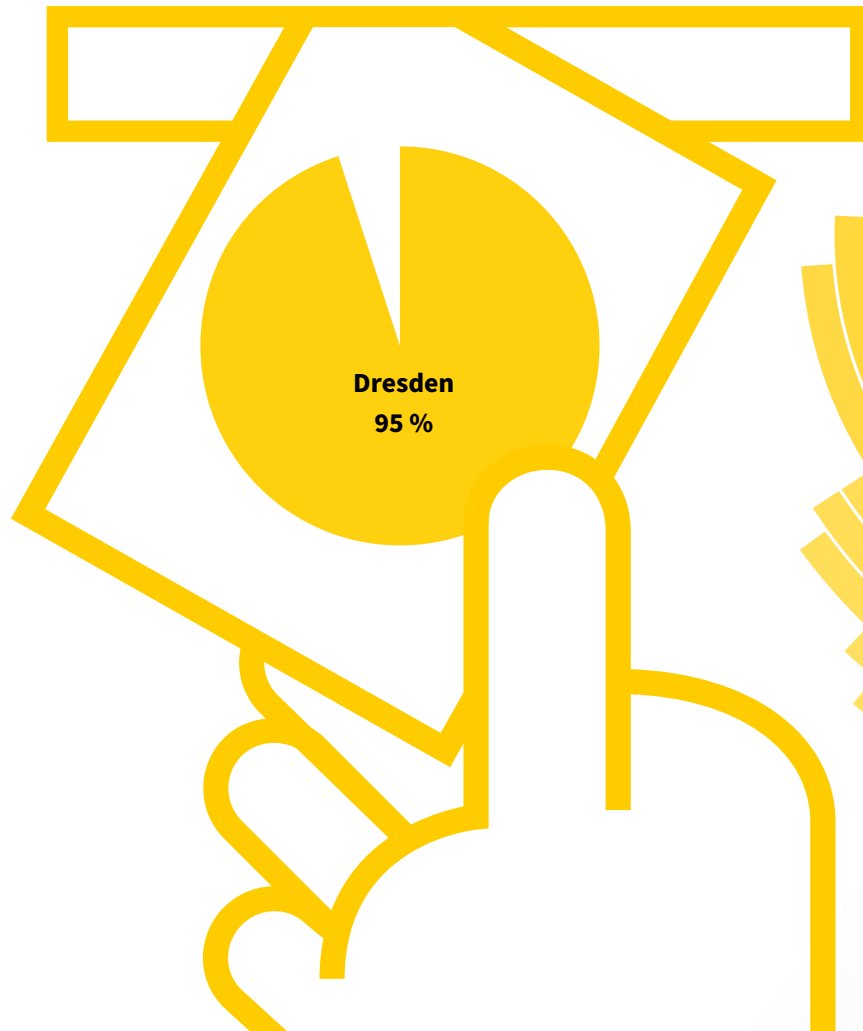
Quelle: Bundesagentur für Arbeit



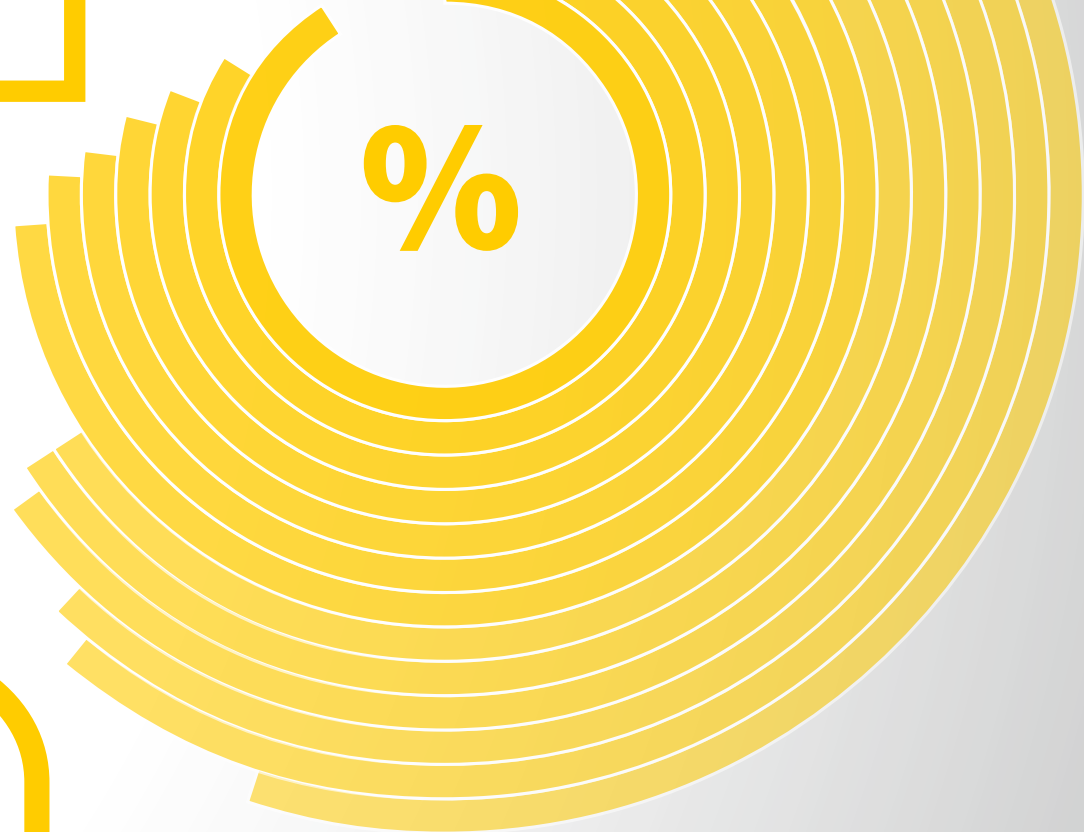
Anteil der ÖPNV-Nutzer\*innen im zurückliegenden Jahr

**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.**



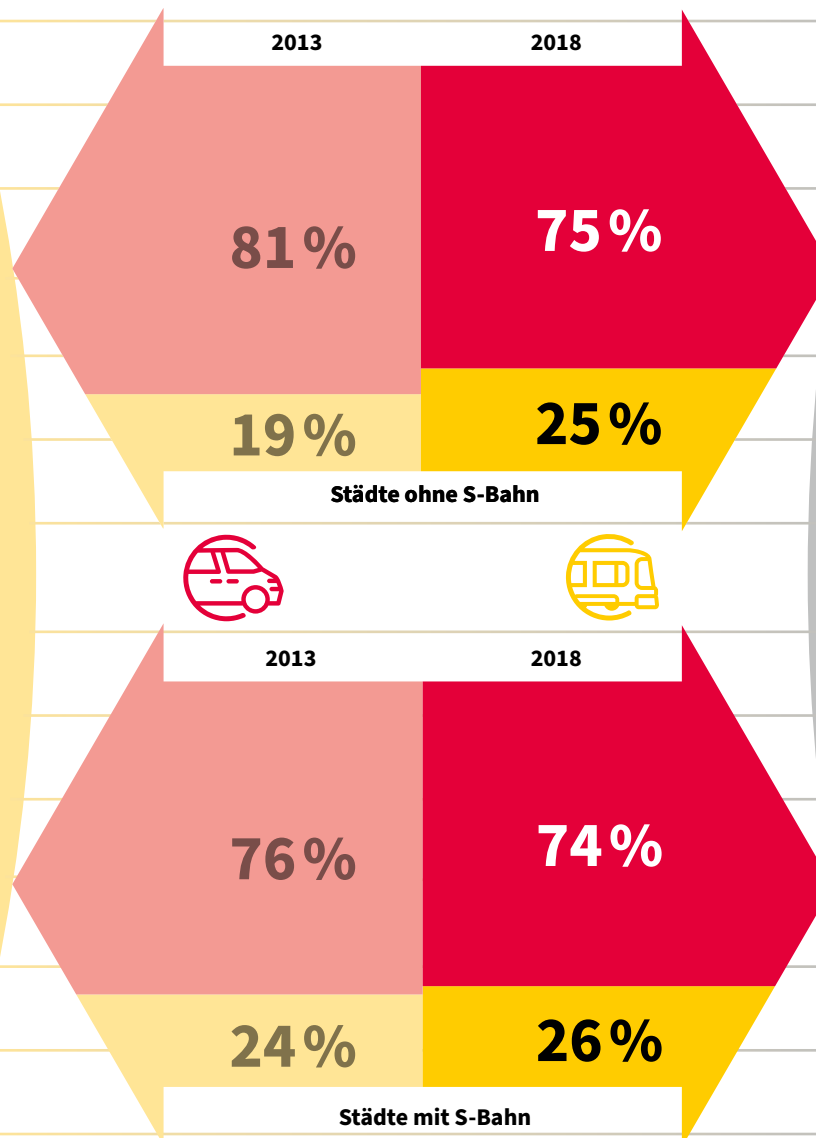
Bautzen	55
Großenhain	61
Bischofswerda	62
Dippoldiswalde	65
Kamenz	66
Riesa	66
Radeberg	74
Pirna	76
Meißen	77
Heidenau	79
Coswig	81
Freital/Tharandt	84
Radebeul	91



## DRESDEN

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

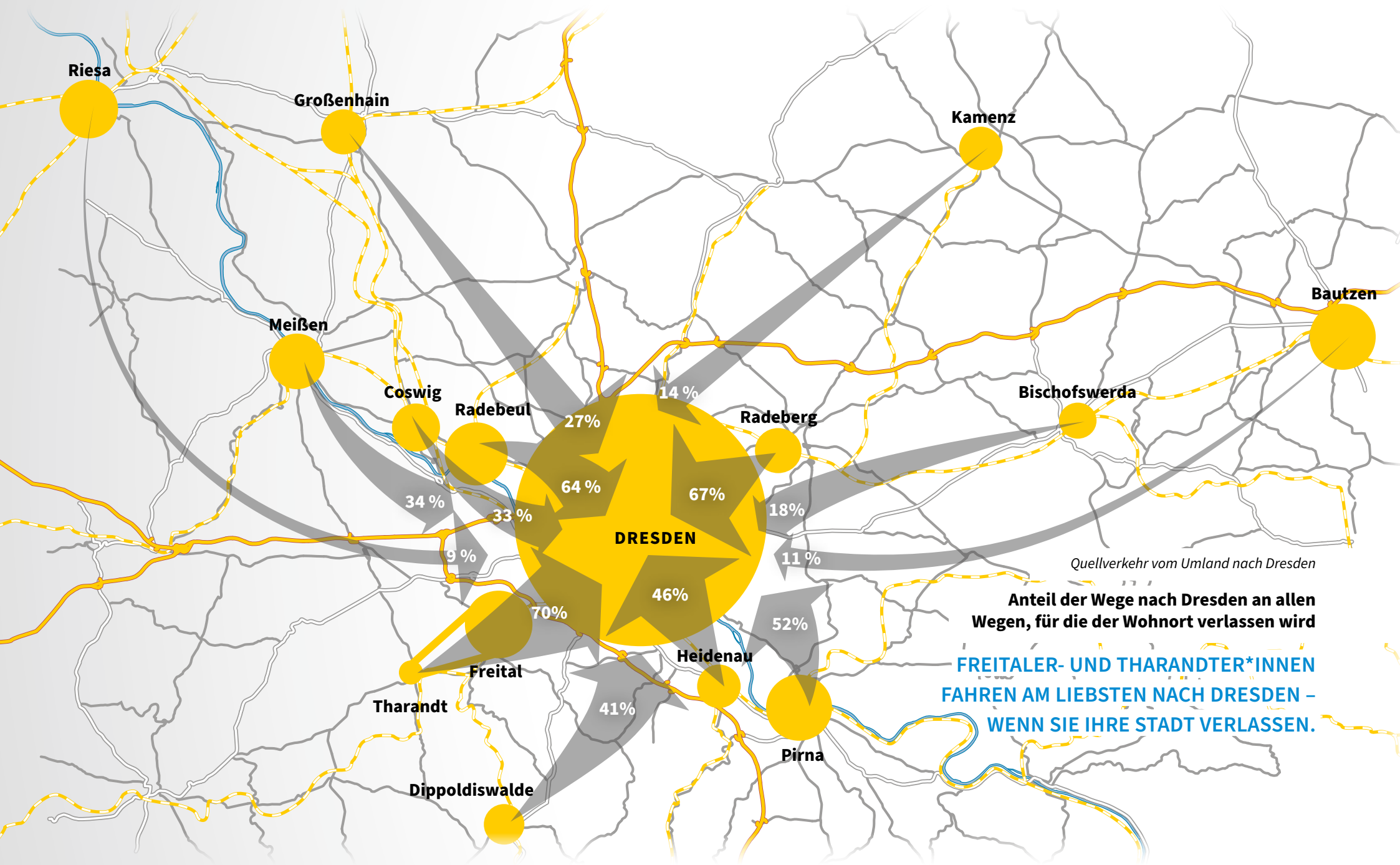
PENDLERFAHRTEN NACH  
DRESDEN WERDEN NOCH  
VOM PKW DOMINIERT.  
ABER DER ÖPNV HAT IN  
DEN LETZTEN 5 JAHREN  
STARK ZUGELEGT, GERADE  
AUCH AUF DEN WEITEREN  
STRECKEN AUSSERHALB  
DES BALLUNGSRRAUMES.



## UMLANDSTÄDTE

BAUTZEN  
RADEBERG  
BISCHOFSWERDA  
GROSSENHAIN  
KAMENZ  
DIPPOLDISWALDE  
RIESA

HEIDENAU  
THARANDT  
FREITAL  
COSWIG  
RADEBEUL  
MEISSEN  
PIRANA



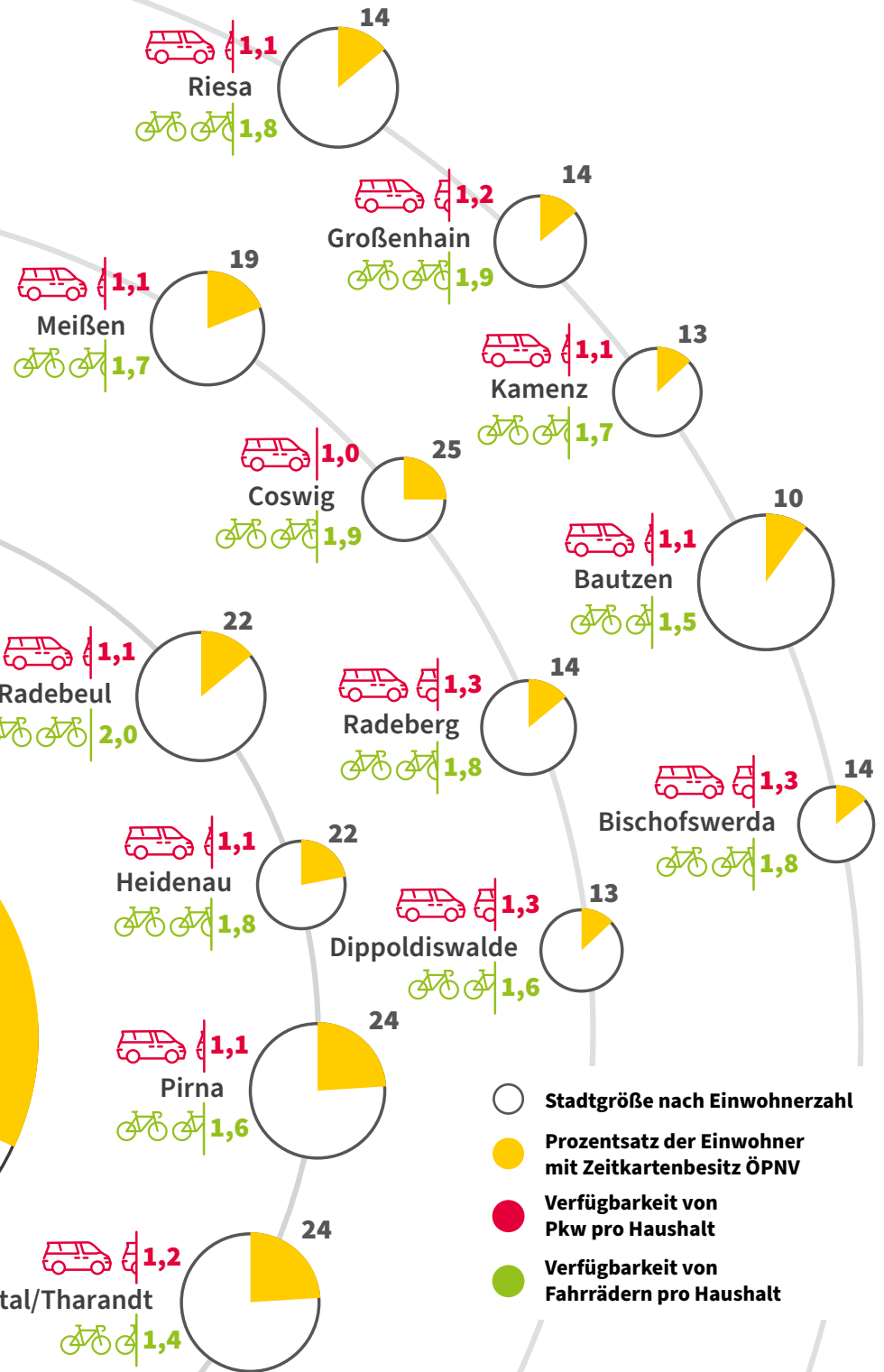
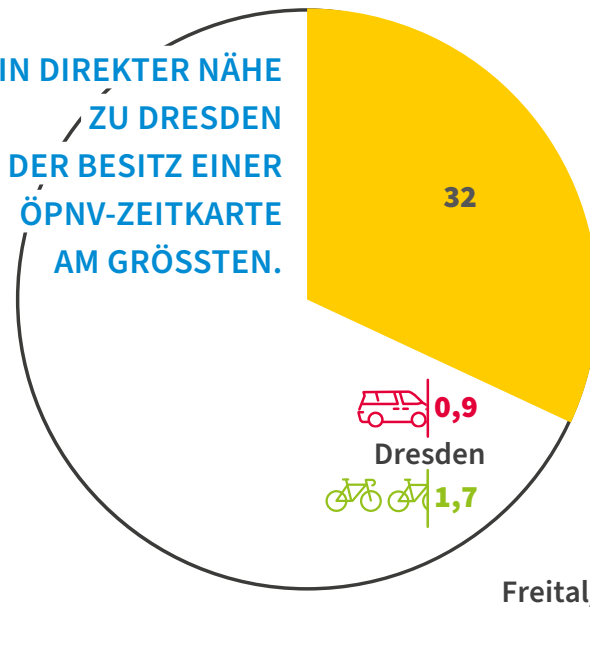
# MOBILITÄT IM DRESDNER UMLAND

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

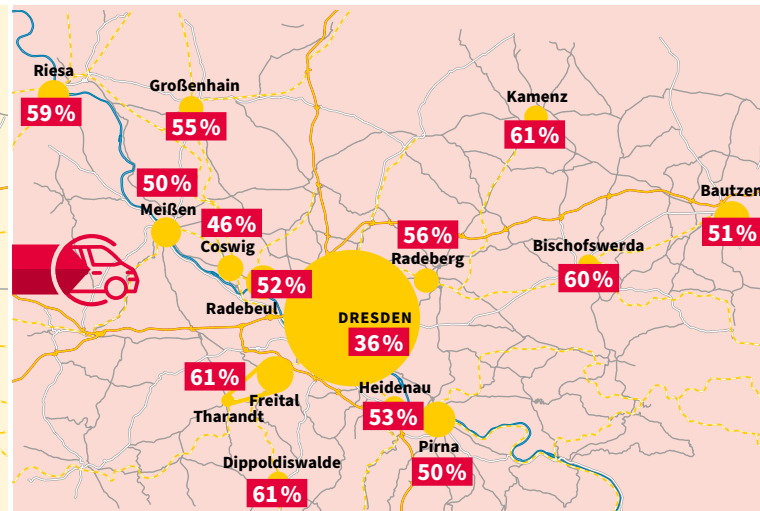
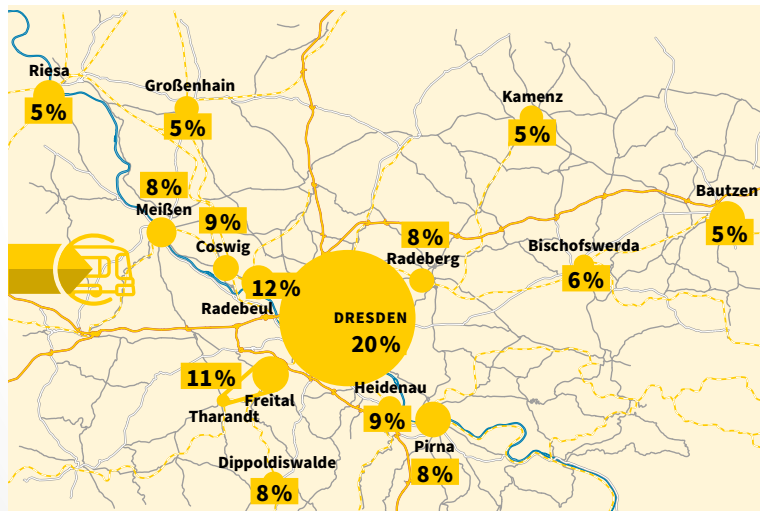
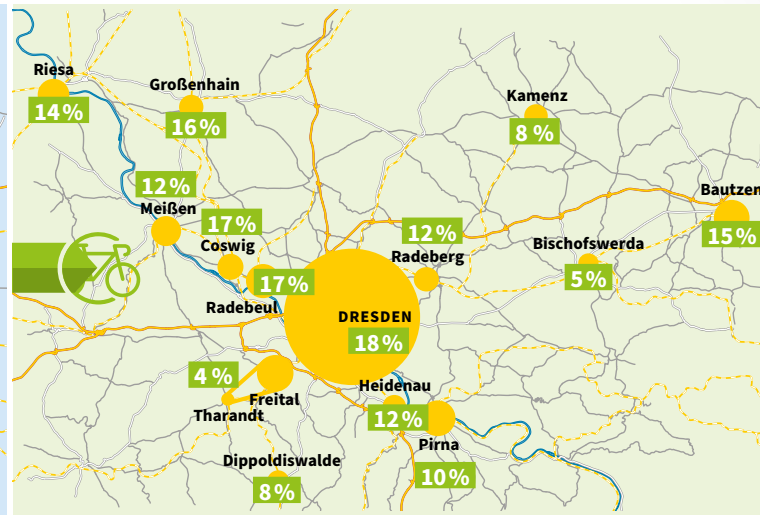
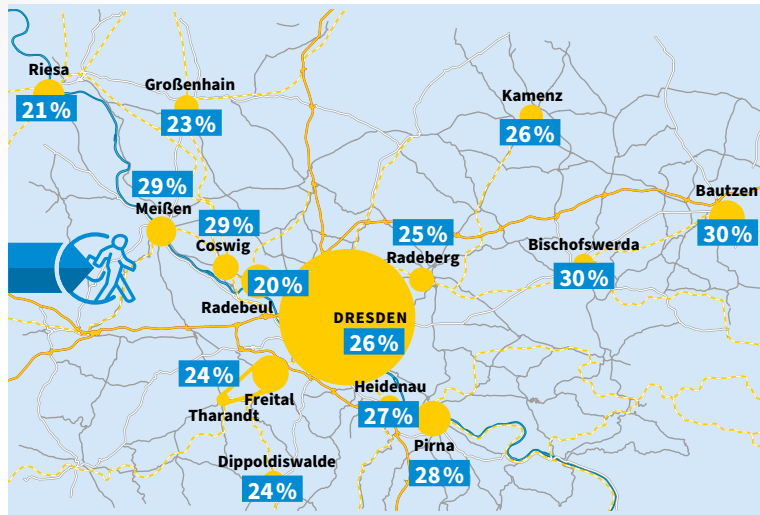
Welche Verkehrsmittel werden im Umland wie intensiv genutzt?

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 BISCHOWSWERDA 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 Taxi-gewerbe 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](http://www.tu-dresden.de/srv)

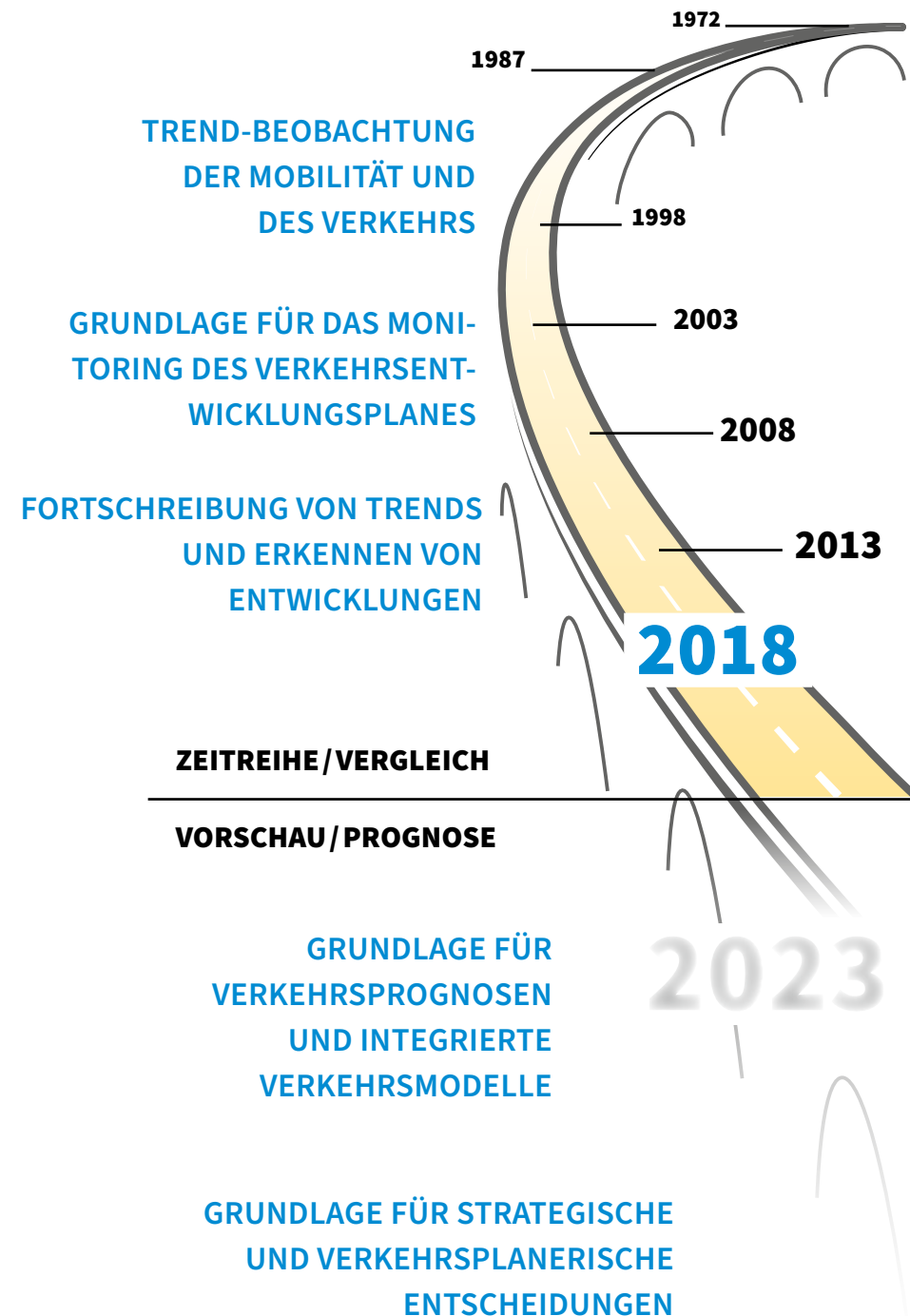
### Ziele der Untersuchung, Verwendung der Ergebnisse

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](http://www.dvb.de)

**Landeshauptstadt Dresden**

Geschäftsbereich Stadtentwicklung,  
Bau, Verkehr und Liegenschaften  
Stadtplanungsamt  
Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung  
[www.dresden.de/srv](http://www.dresden.de/srv)

**Verkehrsverbund Oberelbe GmbH**

Abteilung Verkehr  
[www.vvo-online.de](http://www.vvo-online.de)

**Redaktion/Text:**

Mirko Rüde, Frank Fiedler,  
Torsten Meerbach, Steffen Kuß

**Umschlag, Layout, Illustrationen und Satz:**

Thomas Kehr | [tecare.de](http://tecare.de)  
Grafiken mit Ressourcen von S. Gandl,  
Neubauwelten, Die Gestalten Verlag  
Markierte Ressourcen von [flaticon.com](http://flaticon.com)

Stand 12/2020

