

TRADITIONEN, TRIPS & TRENDS

MOBILITÄT IN DRESDEN UND UMLAND UNTER DER LUPE





ZU FUSS

Wege zu Fuß



FAHRRAD

Fahren 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 BROSCHEURE

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?

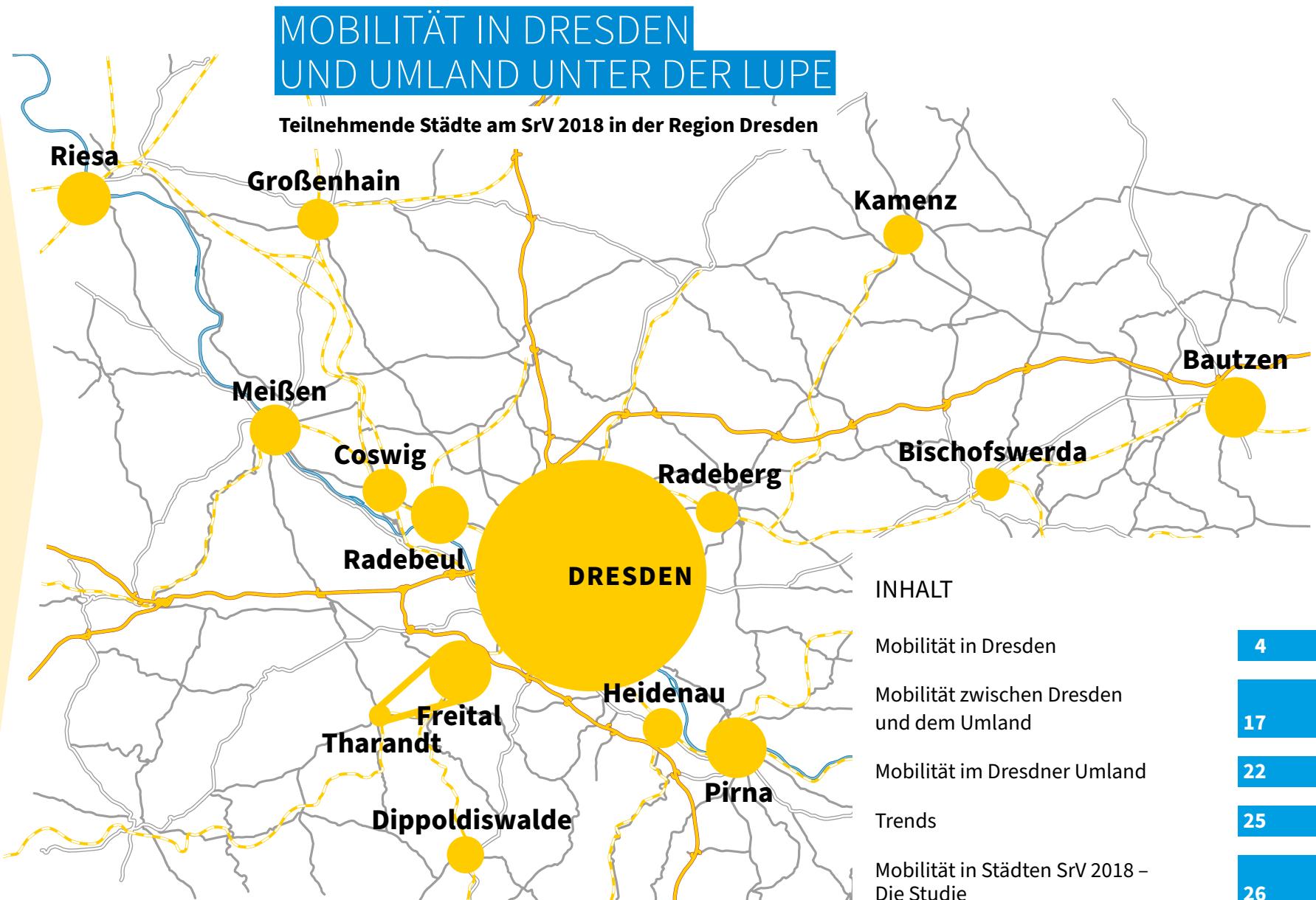
Sie ist eine Grundlage für die in die Zukunft gerichtete Verkehrsentwicklungsplanung. Dabei dient sie vor allem dem Erkennen von Trends und Entwicklungen bei der individuellen Mobilität der Bürger*innen der Stadt Dresden und ausgewählter Städte des Umlandes.

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).



MOBILITÄT IN DRESDEN

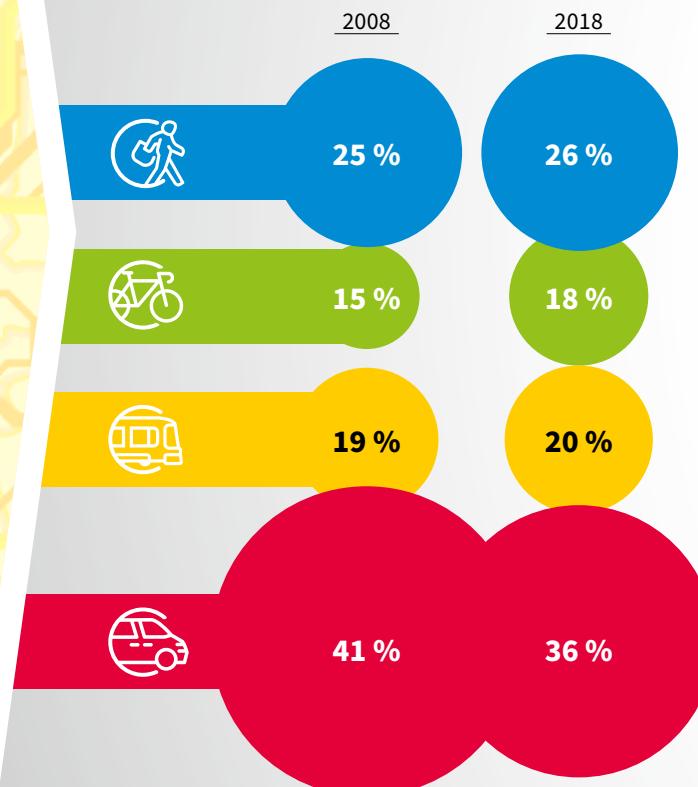
4

ERGEBNISSE SRV 2018

Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

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

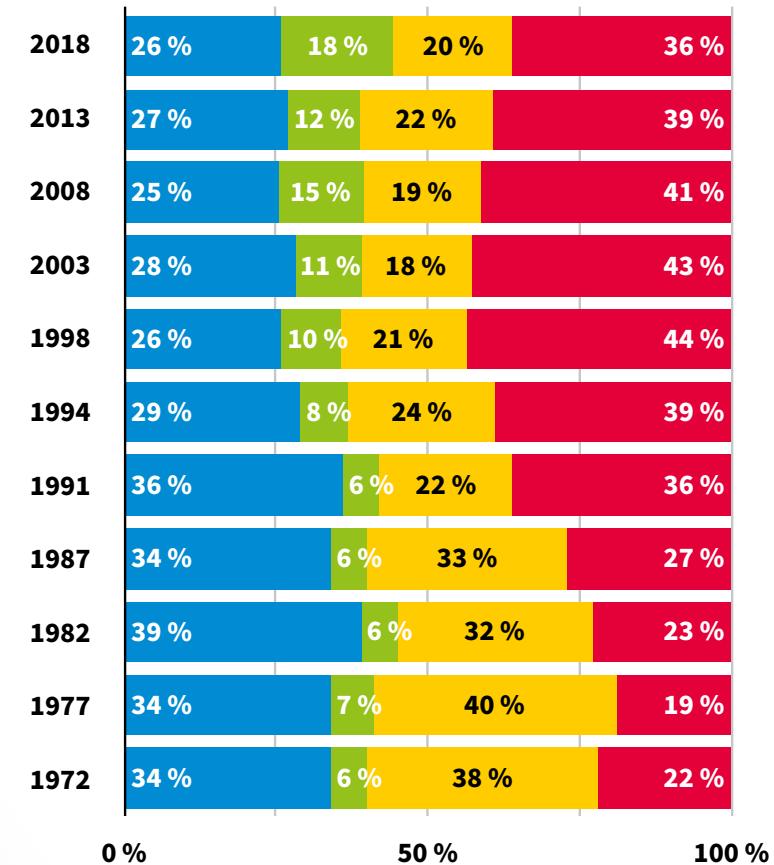
FAST ZWEI DRITTEL ALLER WEGE
DER DRESDNER*INNEN WERDEN IM
UMWELTVERBUND ZURÜCKGELEGT.

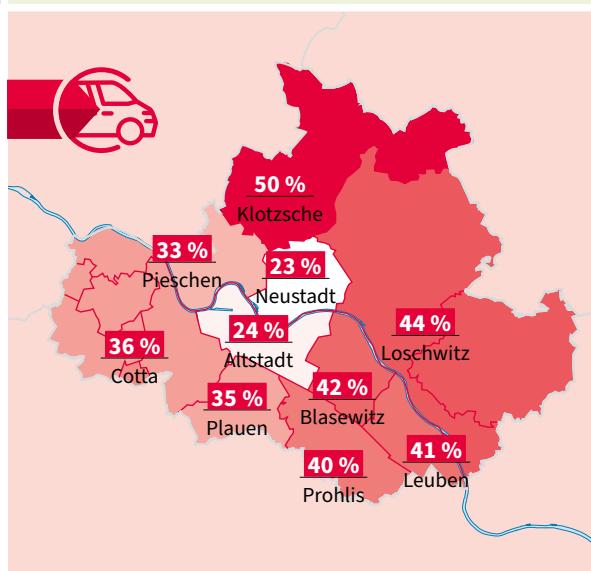
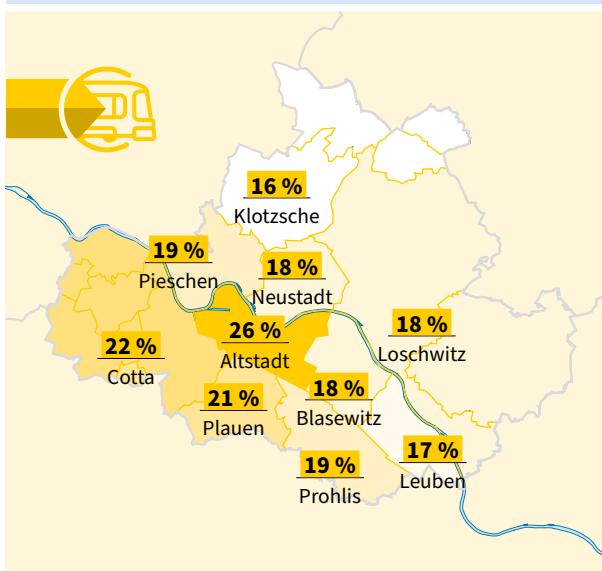
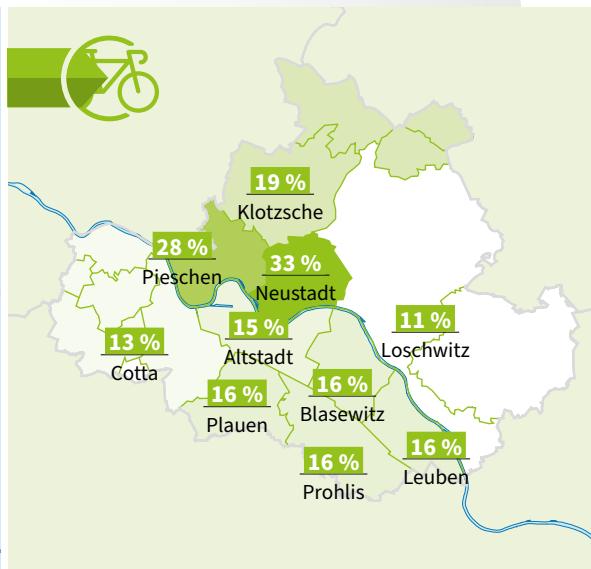
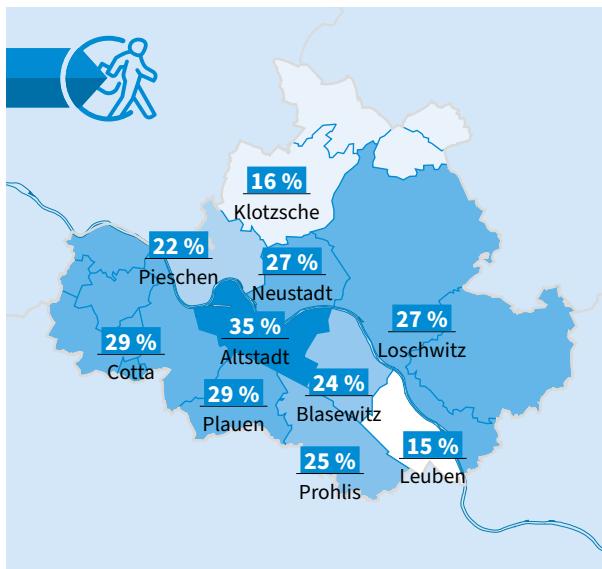


Modal-Split-Entwicklung seit 1972

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

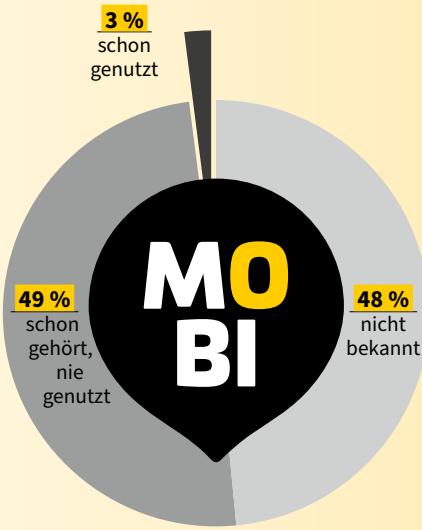
Welche Verkehrsmittel werden wo wie intensiv genutzt?

**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 RECHSELBISCH.

IN KLOTZSCHE UND LOSCHWITZ WIRD DER PKW AM HÄUFIGSTEN GENUTZT.



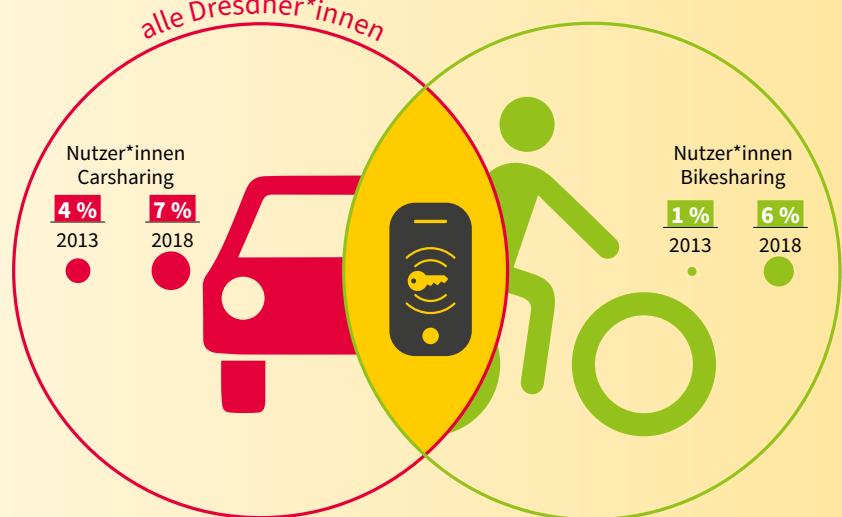
Bekanntheit der Marke »MOBI«, dem neuen Sharing-Angebot der DVB

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

Quelle: Daten: Kommunale Bürgerumfrage 2020

Nutzer*innen von Carsharing und Bikesharing

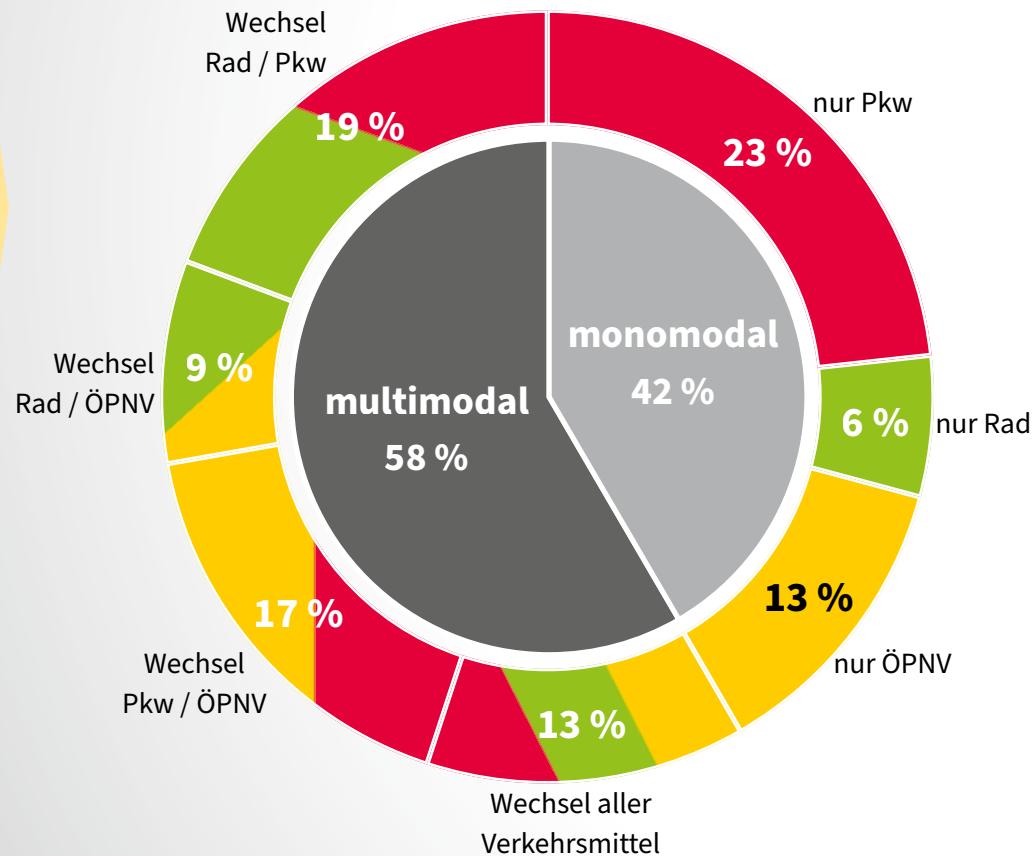
DER ANTEIL DER SHARINGNUTZER*INNEN IST IN DEN LETZTEN JAHREN DEUTLICH GESTIEGEN.



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.

96 %
kein E-Bike



3 %
ein E-Bike



1 %
zwei E-Bikes



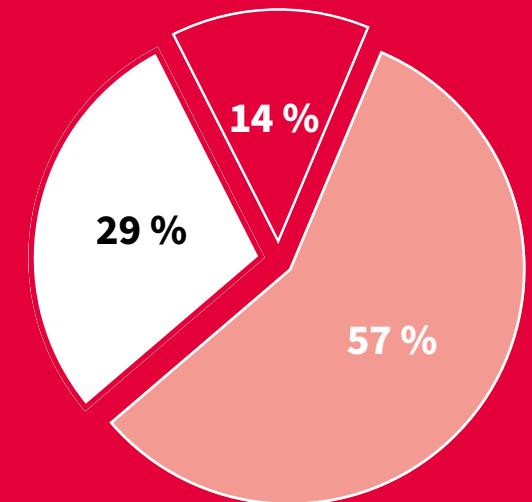
Ausstattung der Dresdner Haushalte mit Fahrrädern

DIE VERFÜGBARKEIT VON E-BIKES IN DEN HAUSHALTEN STEIGT.

22 % mehr als zwei Fahrräder
23 % zwei Fahrräder
30 % ein Fahrrad
25 % kein Fahrrad

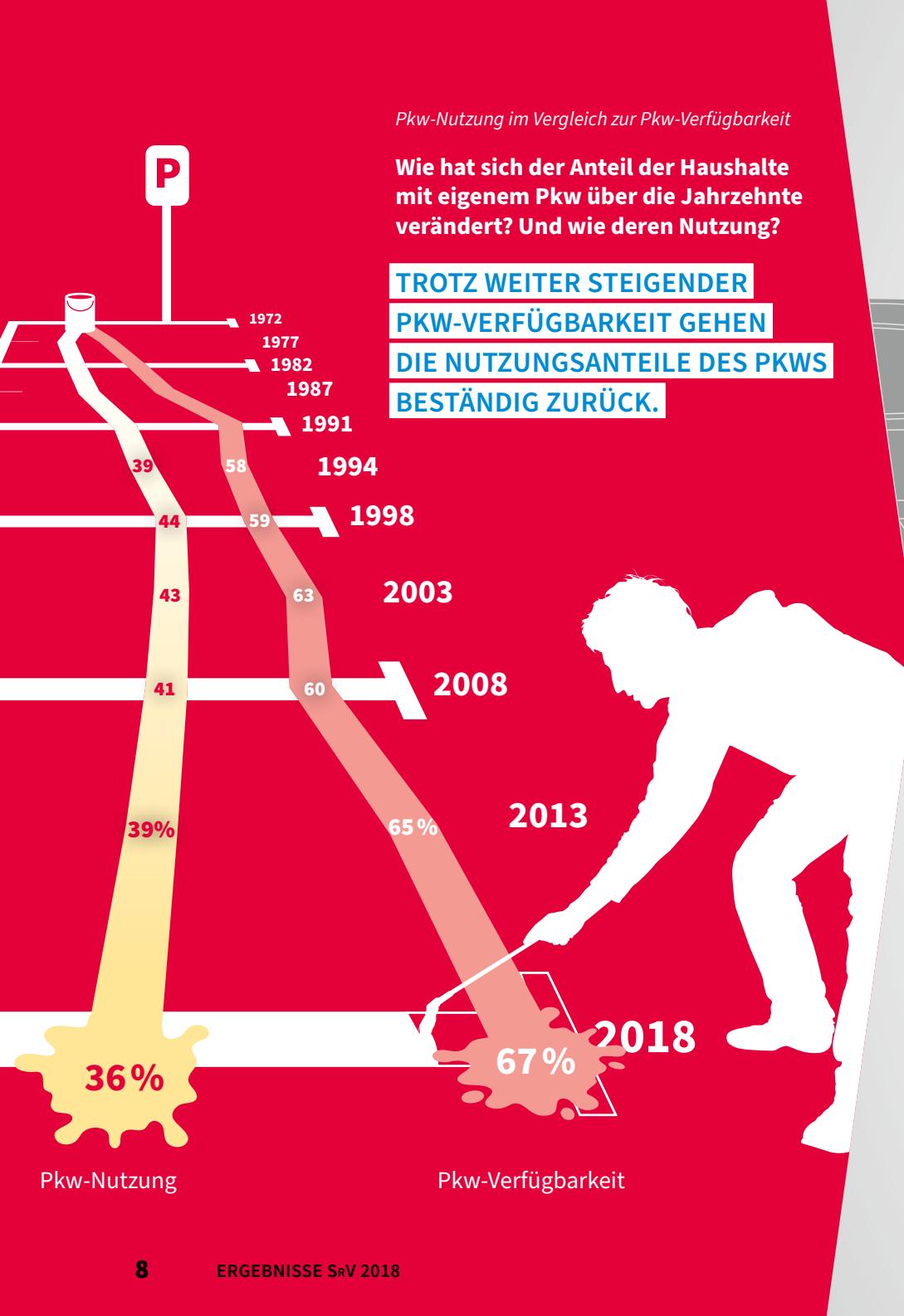


○ mehr als ein Pkw ● ein Pkw ● kein Pkw



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.**



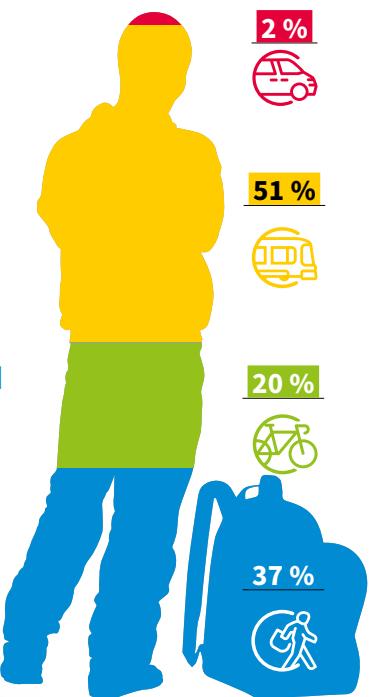
**63 % DER GRUND-
SCHÜLER*INNEN GEHEN
ODER FAHREN ALLEIN
ZUR SCHULE.**



Wege zur Bildungseinrichtung

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

DIE HÄLFTE DER BEGLEITETEN KINDER WIRD MIT DEM »ELTERNTAXI« GEBRACHT.

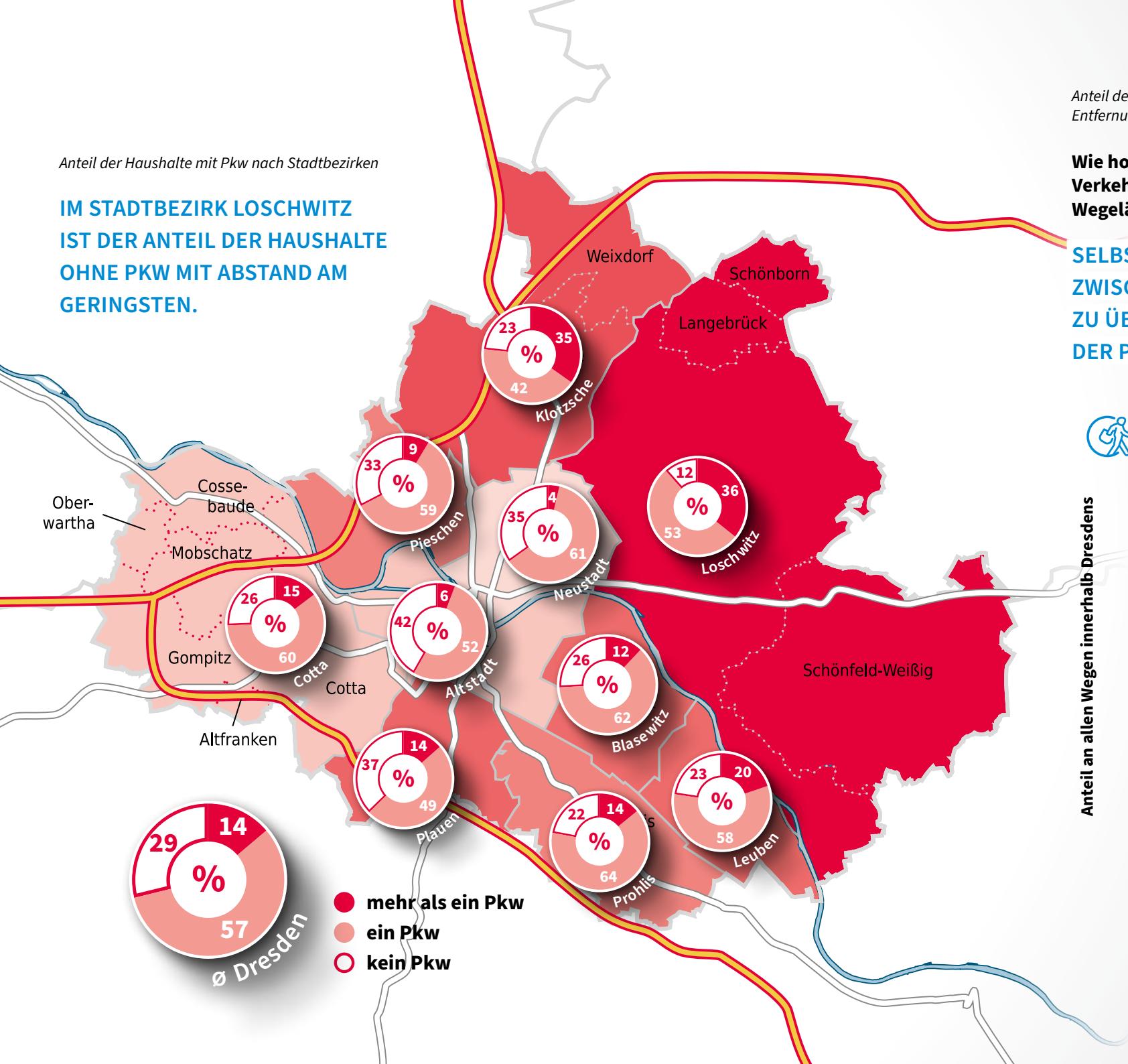


**AB KLASSE 5
KOMMEN 98 %
DER SCHÜLER*INNEN
ALLEIN ZUR SCHULE.**

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

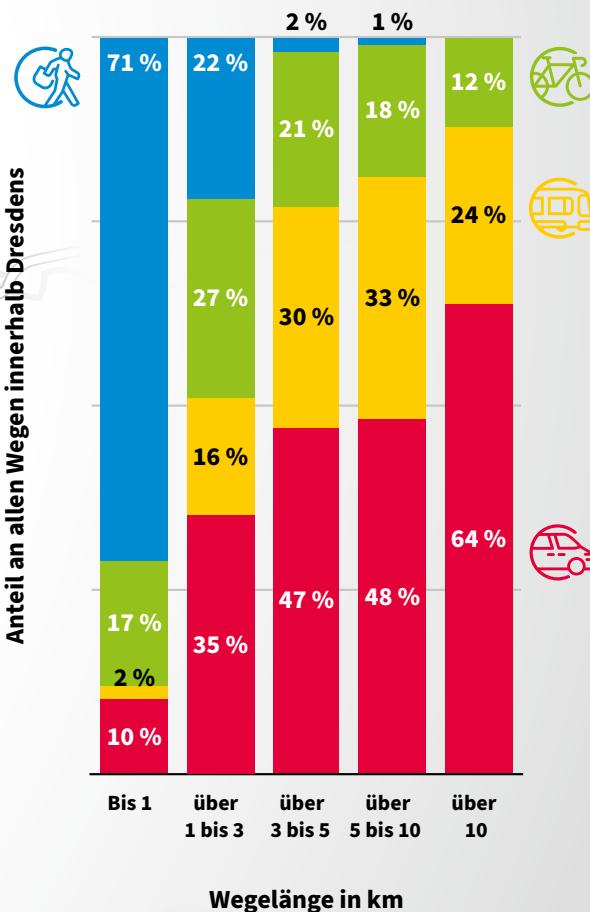
**IM STADTBEZIRK LOSCHWITZ
IST DER ANTEIL DER HAUSHALTE
OHNE PKW MIT ABSTAND AM
GERINGSTEN.**



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.

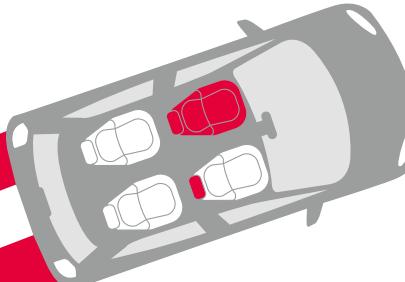


Pkw-Besetzungsgrad nach Fahrtzwecken

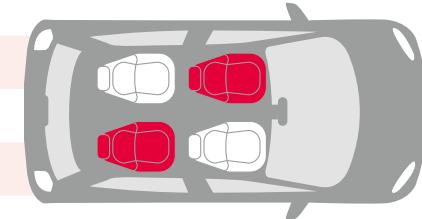
**Wieviele Menschen sitzen im Mittel
in einem Pkw?**

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

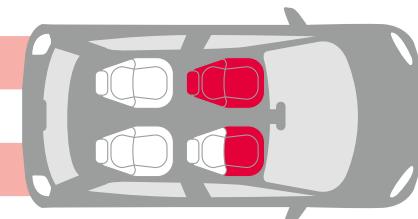
Arbeit 1,1



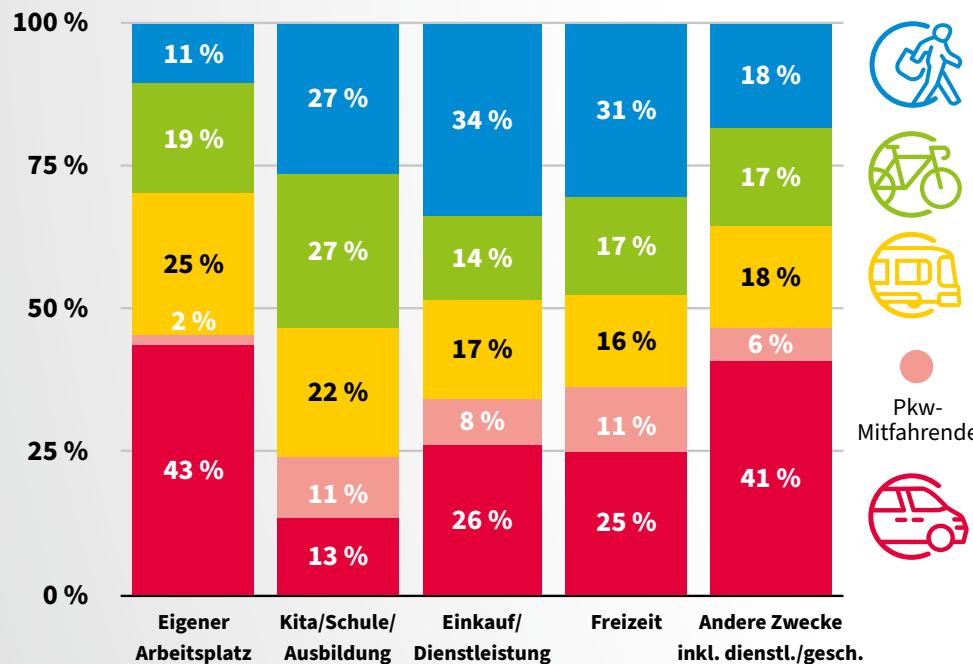
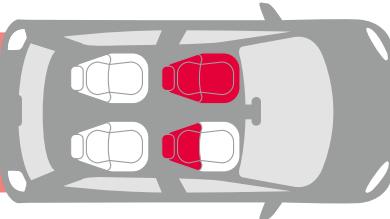
Kita/Schule/Ausbildung 2,0



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.**

MOBILITÄSSTECKBRIEF 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 Nachmittagspitzenstunde (15:30 bis 16:30 Uhr)

3,6

durchschnittliche Wege pro Person und Tag

74,9 min

tägliche Zeit im Verkehr

1,7

Fahrräder pro Haushalt (klassisch und elektrisch)

21,1 min

dauerte ein Weg im Mittel

18,7 km

tägliche Verkehrsleistung pro Einwohner*in

5,3 km

mittlere Wegelänge

9,2 %

Anteil der Frühspitzenstunde (7 bis 8 Uhr)

13,8 %

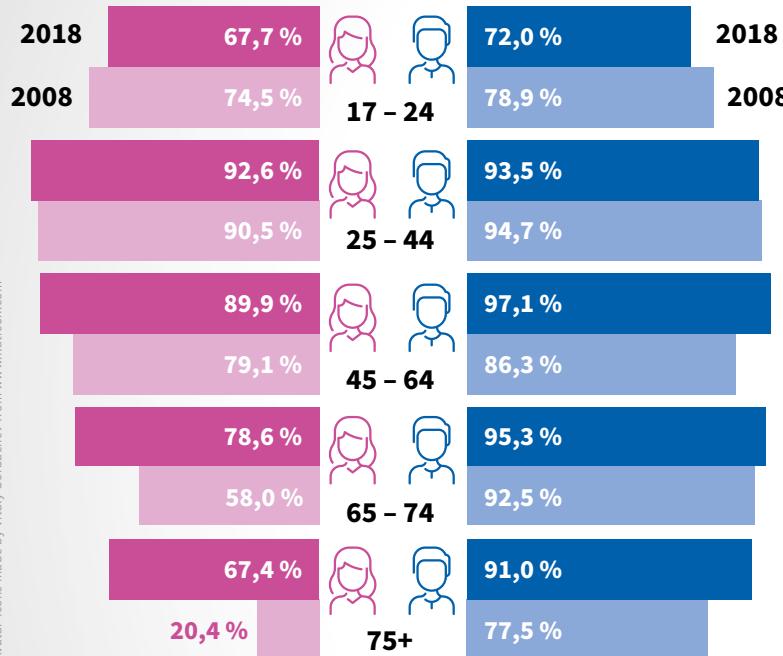
der Dresdner Haushalte haben mindestens zwei PKW

2,5

Wege pro Außenhaus-Gang

63,7 min

wird ein Privat-PKW pro Tag genutzt



Führerscheinquote nach Altersgruppen

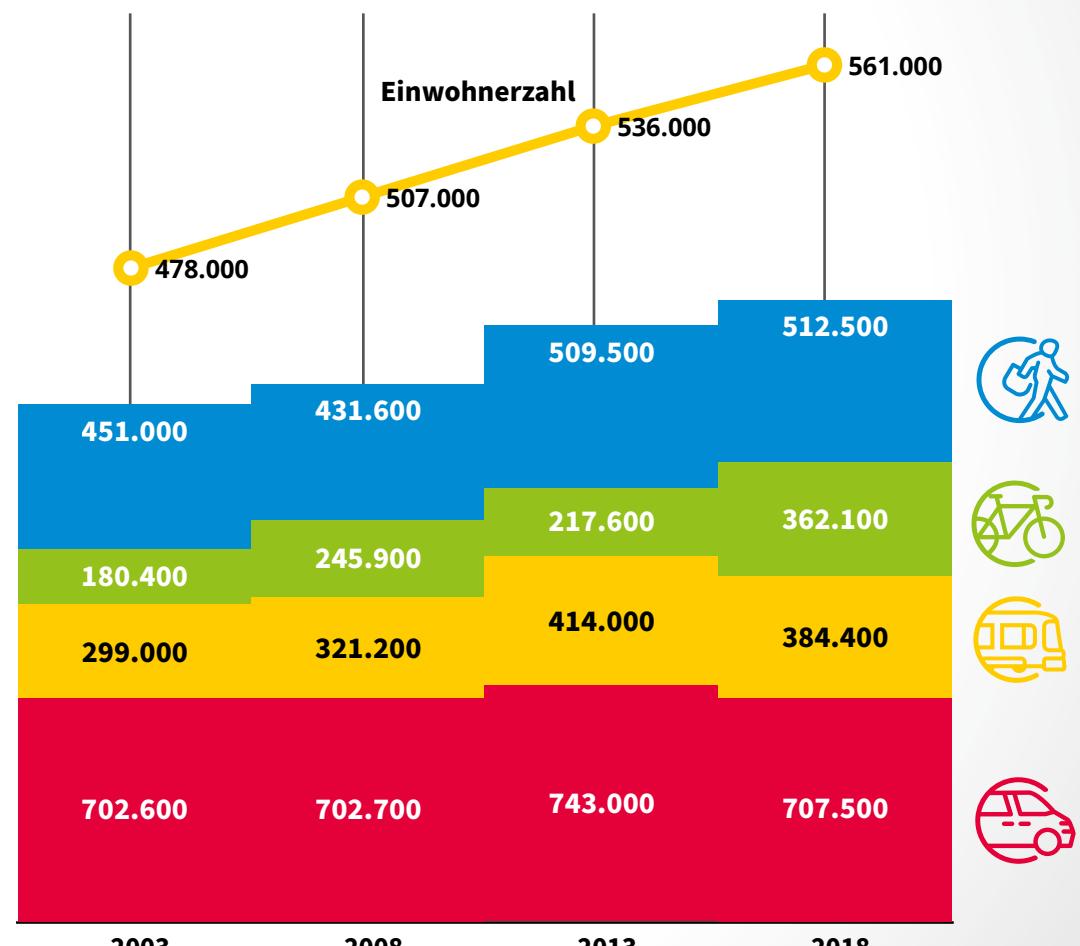
Wie haben sich die Führerscheinquoten gegenüber 2008 verändert?

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

Anzahl täglicher Wege der Einwohner*innen nach Verkehrsmitteln

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

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



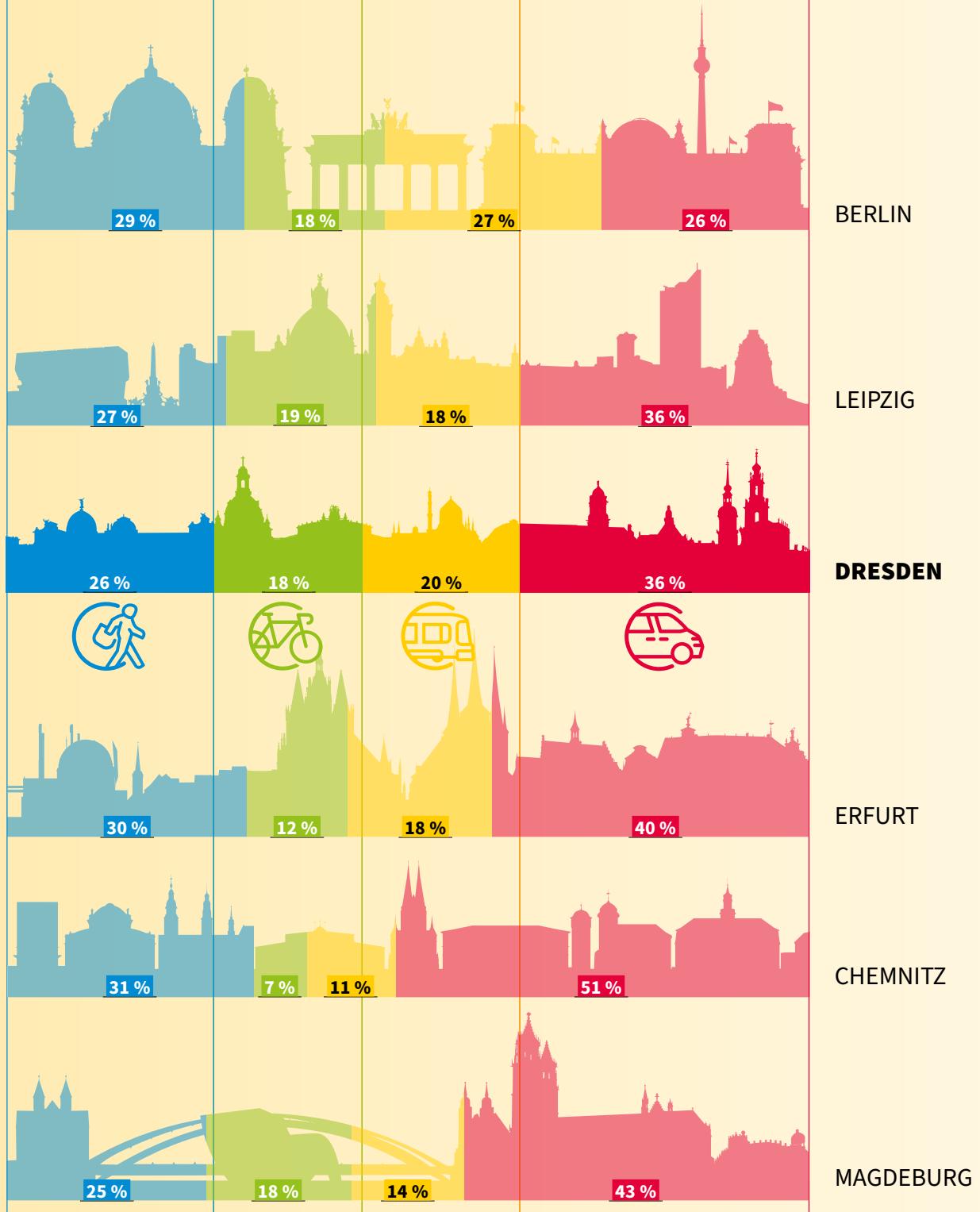
Modal Split im Vergleich mit anderen SrV-Städten

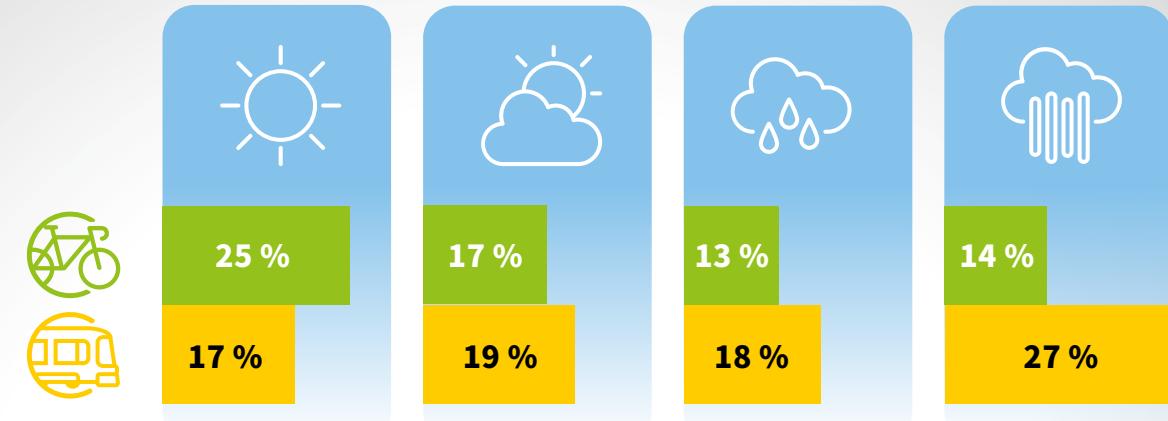
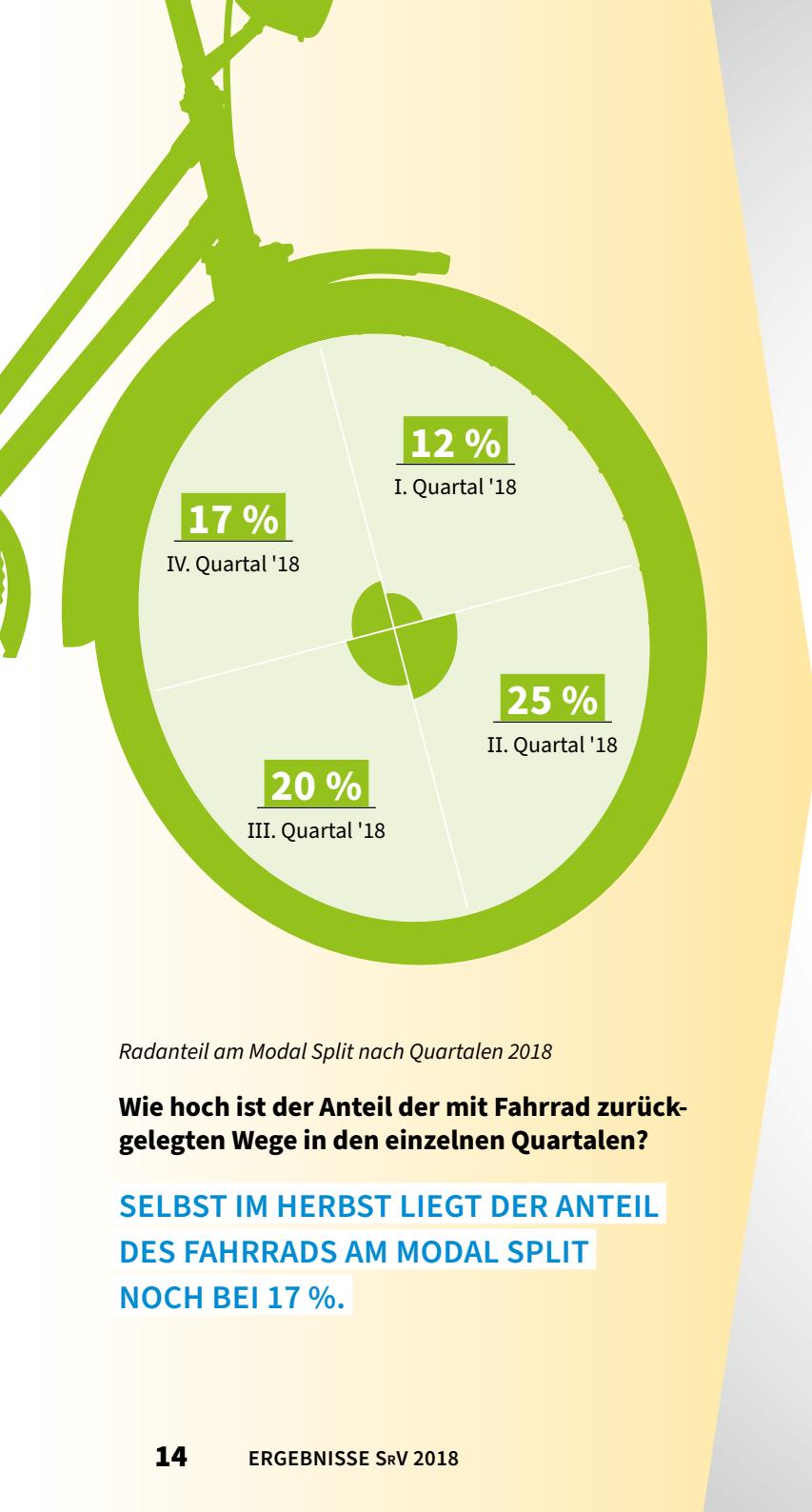
**Welche Verkehrsmittel wurden
im Jahr 2018 in verschiedenen Städten
wie intensiv genutzt?**

**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.**

MOBILITÄT IN DRESDEN



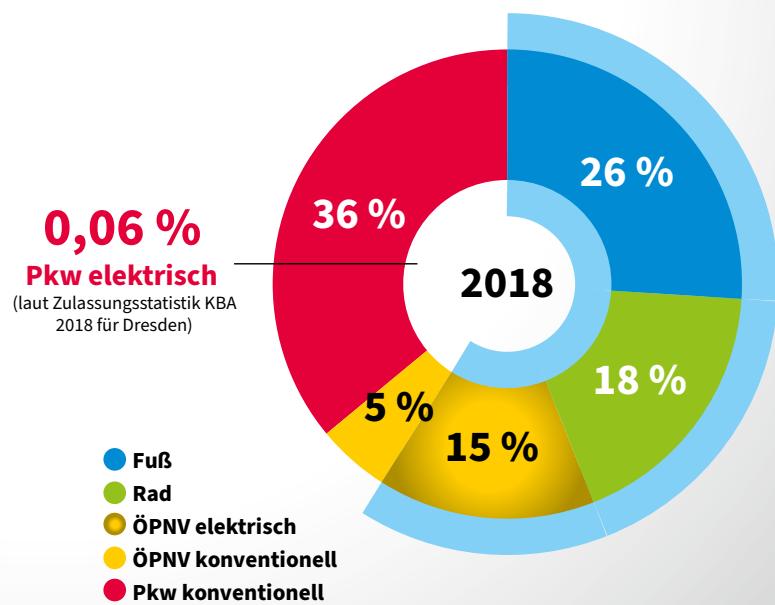


**BEI GUTEM WETTER STEIGT DIE FAHRRADNUTZUNG, WÄHREND
BEI REGEN MEHR ALS EIN VIERTEL DER WEGE MIT DEM ÖPNV
ZURÜCKGELEGT WIRD.**

Modal Split nach Antriebsart im Dresdner Gesamtverkehr 2018

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

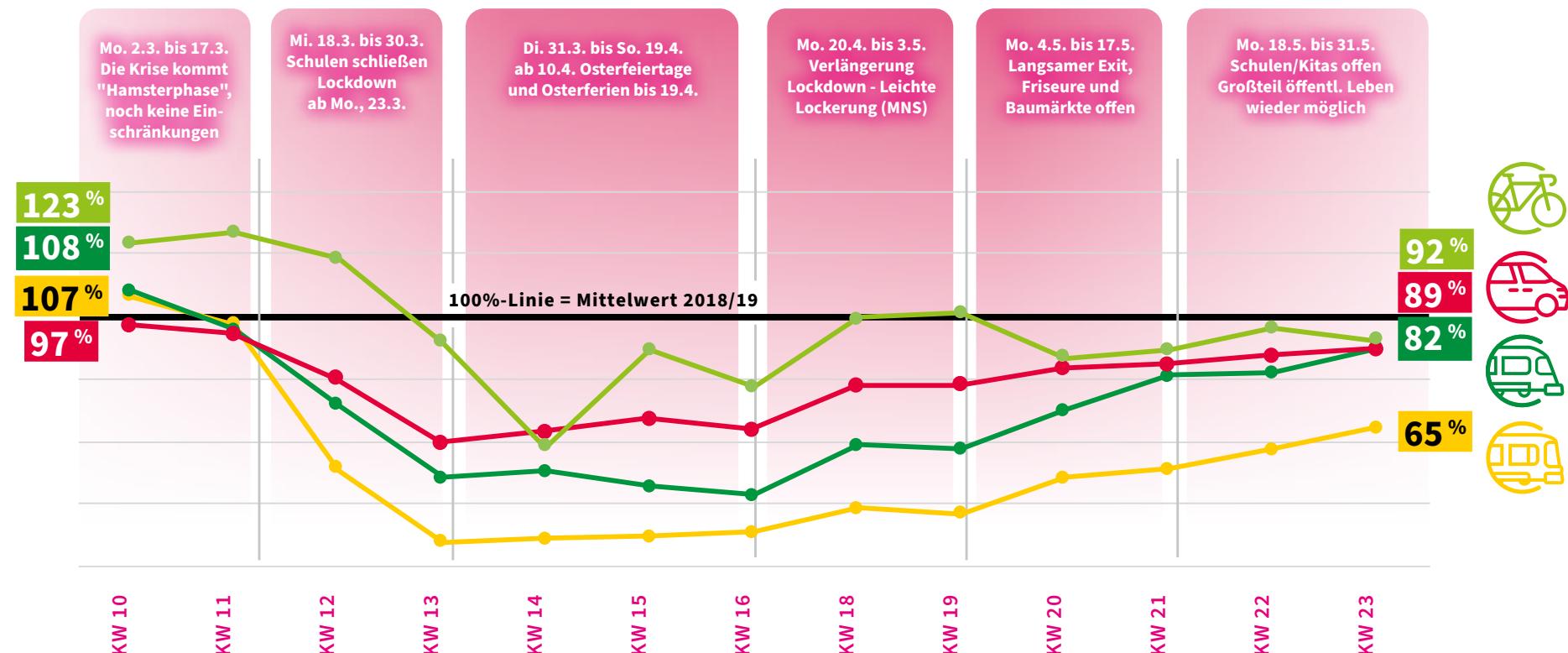
59 % ALLER WEGE SIND BEREITS EMISSIONSFREI – OBWOHL E-PKW ERST EINEN MINIMALEN EINFLUSS HABEN.



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

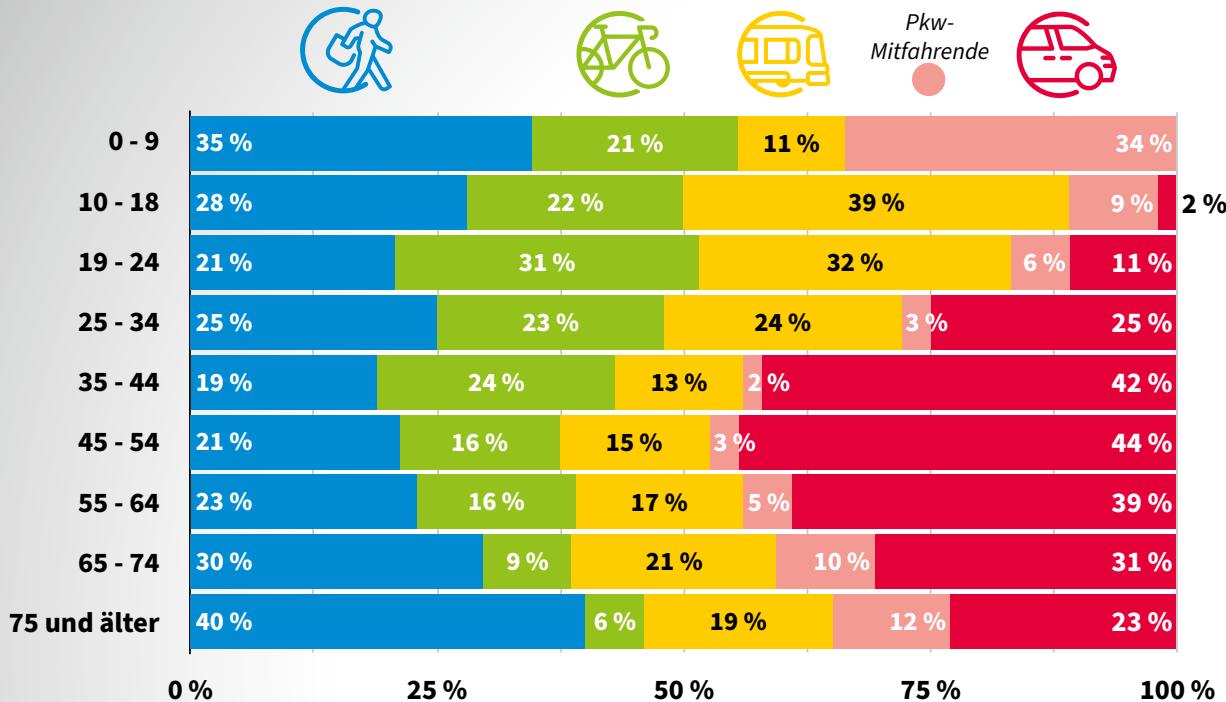
Wie veränderte sich das mittlere werktägliche Verkehrsaufkommen im 1. Corona-Lockdown 2020 für S-Bahn, DVB, Kfz und Rad im Vergleich zwischen 2019 und 2020 zwischen März und Mai 2020.

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 Werktag ohne Sa/So/Feiertage, Räder/Tag an 9 PZS, Fahrgastrachfrage 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

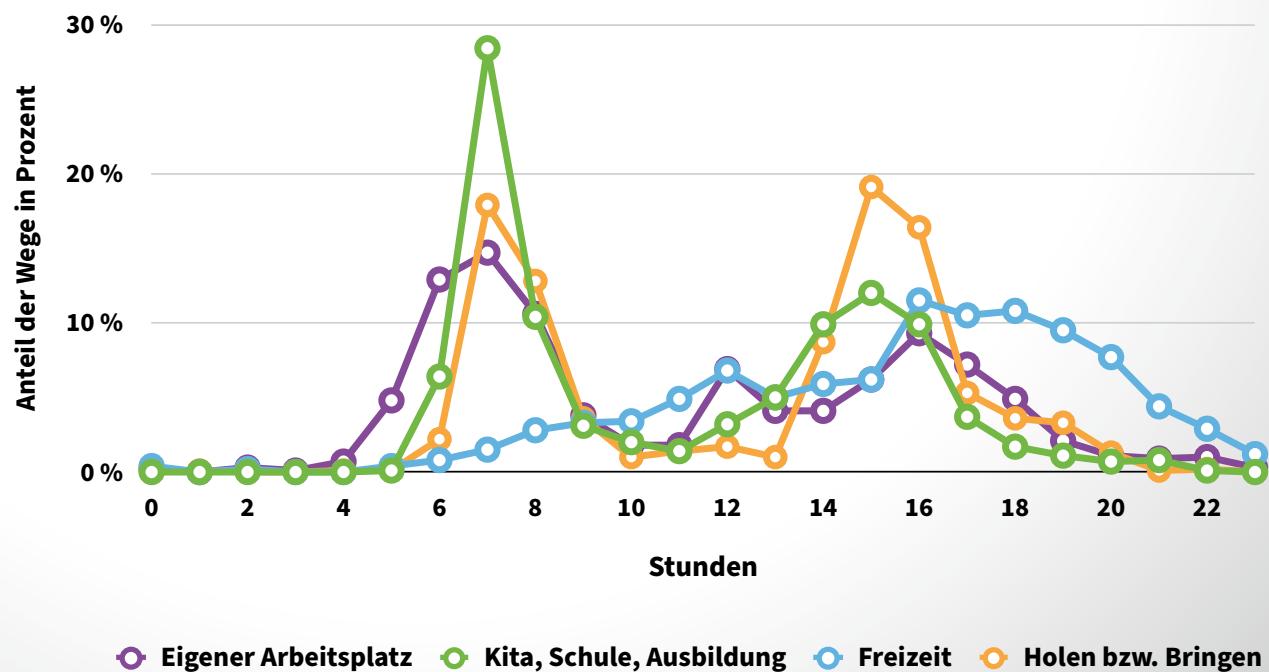
Welche Altersgruppe benutzt welche Verkehrsmittel?

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

Tagesgang der Wege nach Zwecken

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

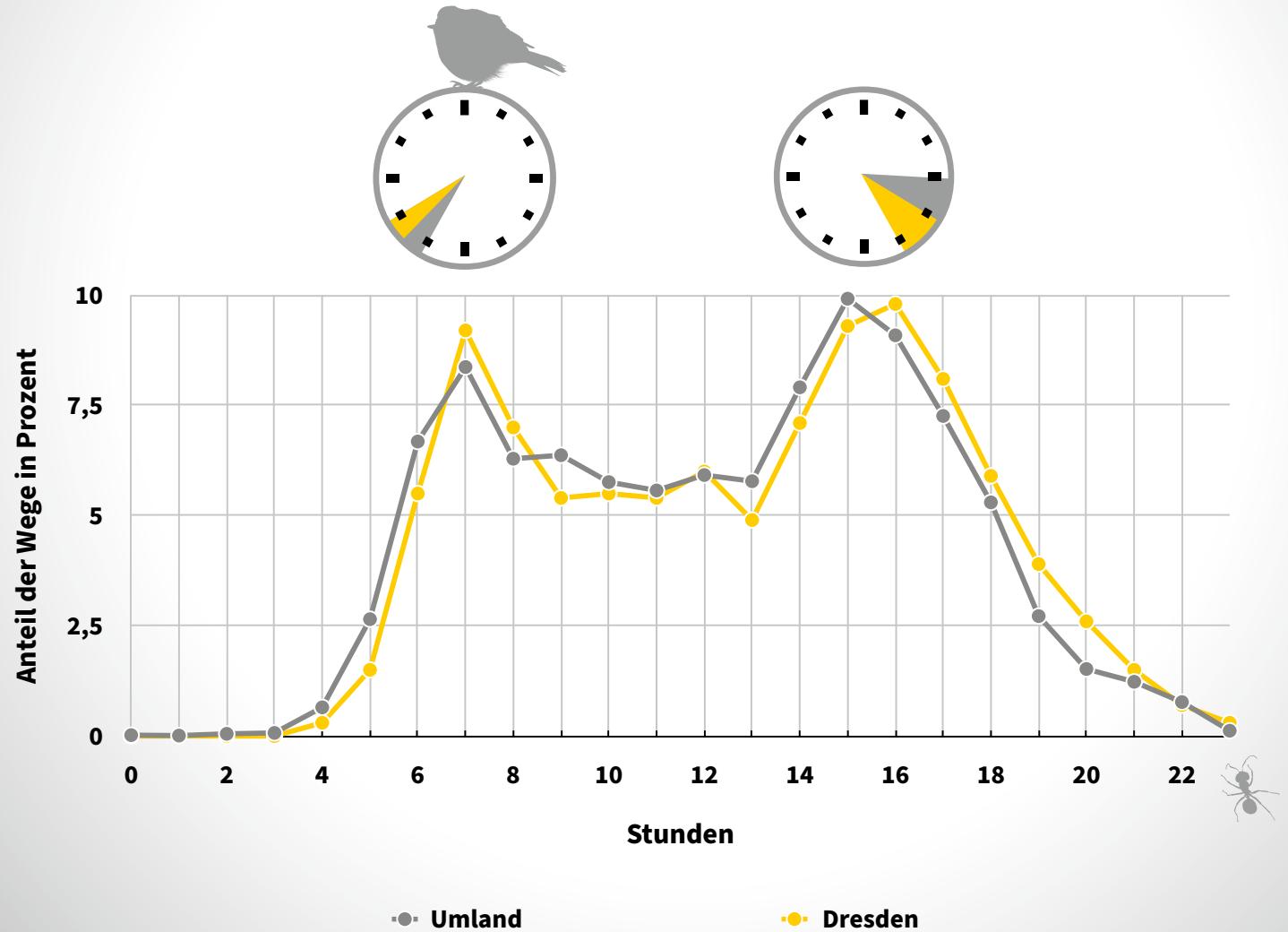
BEIM AUSBILDUNGSVERKEHR IST DIE MORGENDSPITZE AM STÄRKSTEN AUSGEPRÄGT, WAS FÜR DEN ÖPNV EINE BESONDERE HERAUSFORDERUNG DARSTELLT.

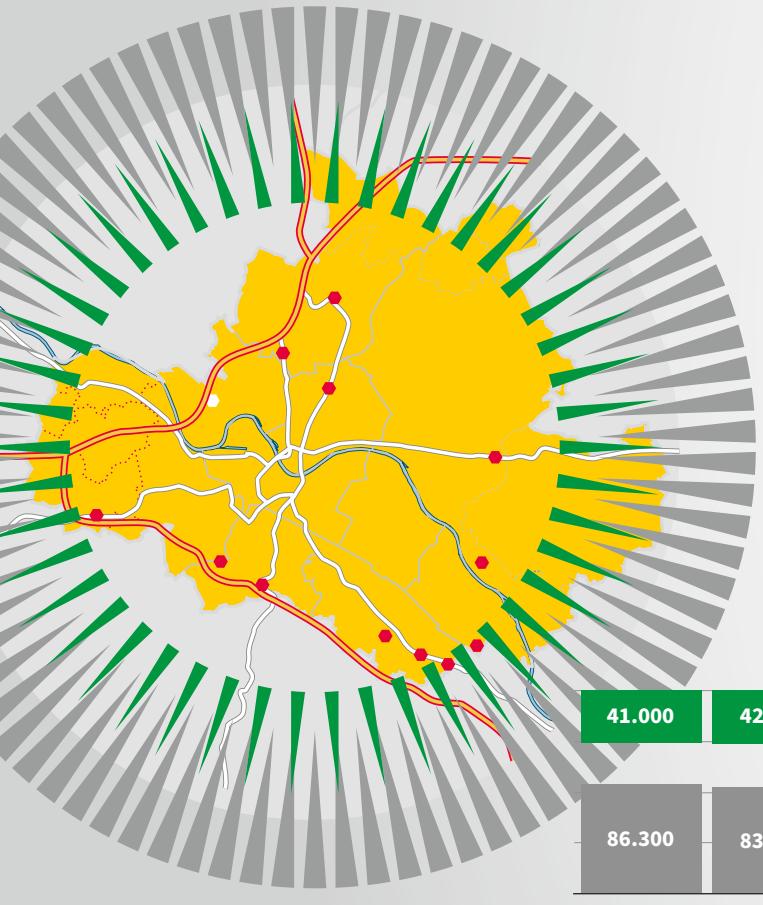


MOBILITÄT ZWISCHEN DRESDEN UND DEM UMLAND

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 HAUZE ALS DIE DRESDNER*INNEN.

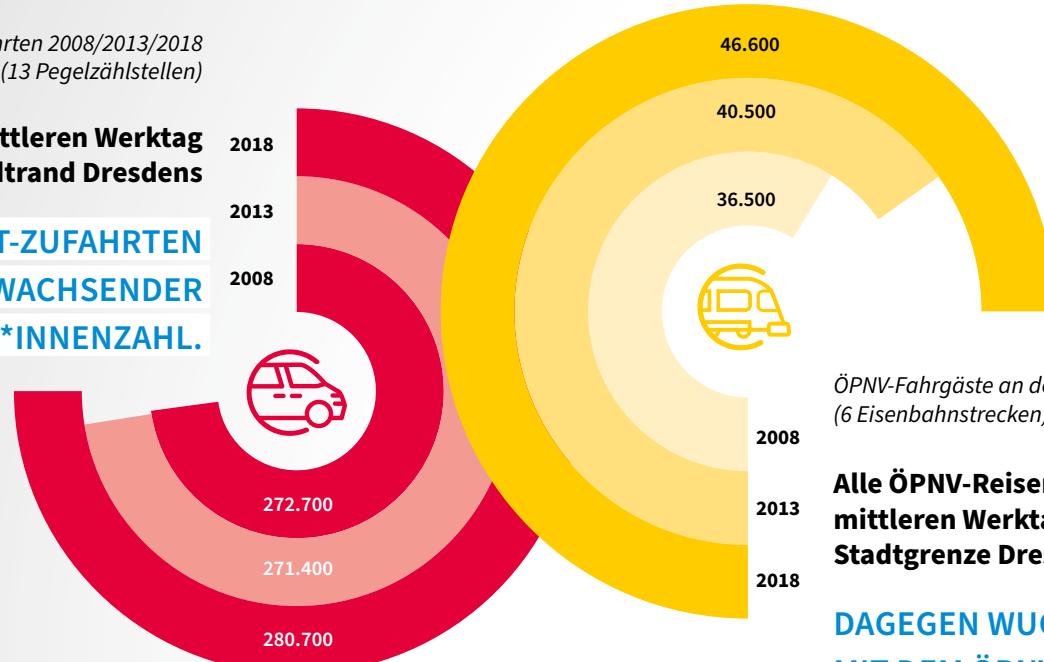




Kfz an den Stadtzufahrten 2008/2013/2018
(13 Pegelzählstellen)

**Alle Kfz an einem mittleren Werktag
am Stadtrand Dresdens**

**DIE ZAHL DER KFZ AN DEN STADT-ZUFAHRDEN
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**

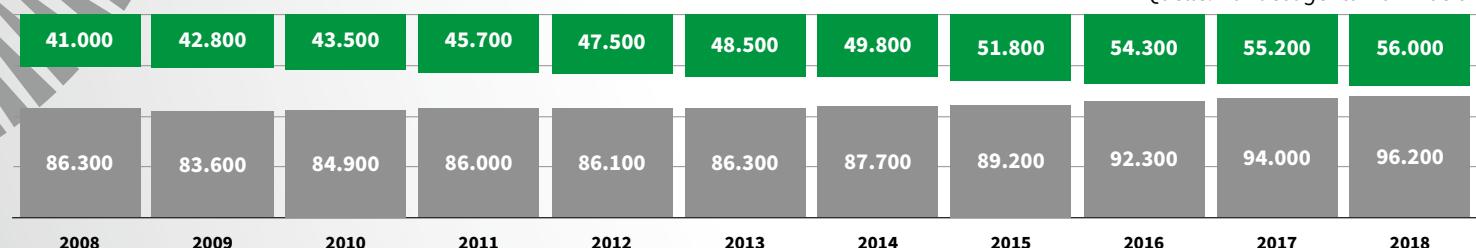
**DAGEGEN WUCHS DIE ZAHL DER
MIT DEM ÖPNV PENDELNDEN
IN 10 JAHREN UM 28 %.**

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.**

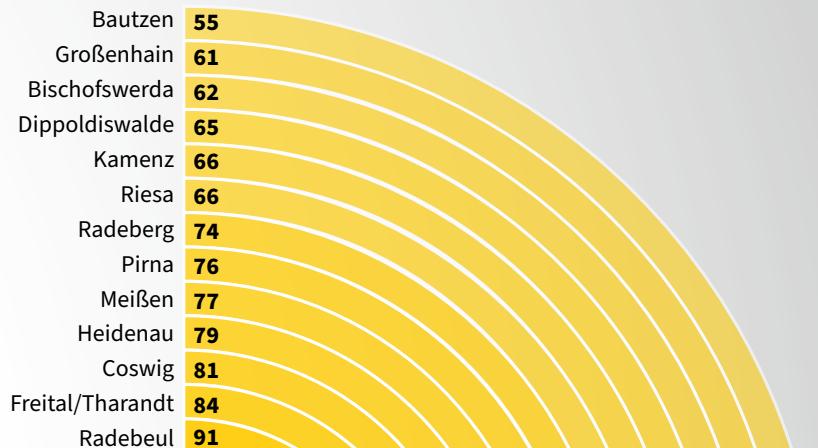
Quelle: Bundesagentur für Arbeit



*Anteil der ÖPNV-Nutzer*innen im zurückliegenden Jahr*

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

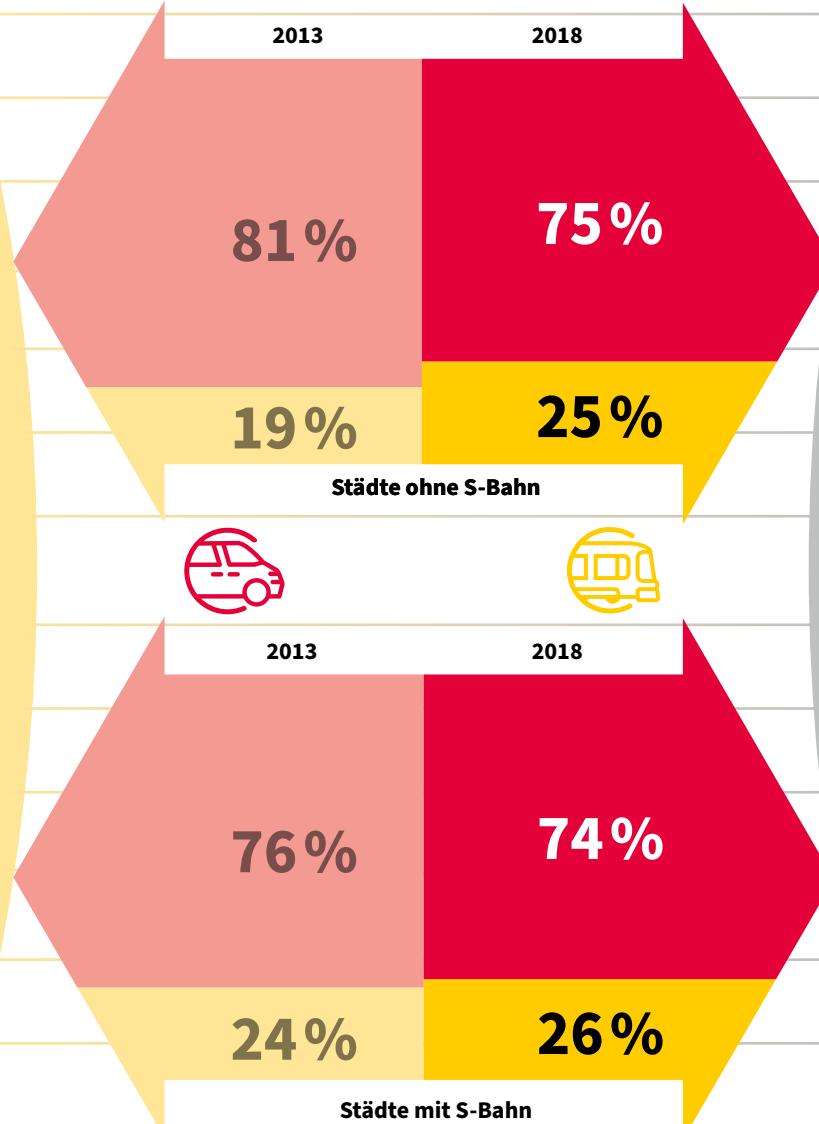
**FAST JEDE*R DRESDNER*IN HAT DEN ÖPNV IM
ZURÜCKLIEGENDEN JAHR GENUTZT – IN DEN
UMLANDSTÄDTEN WAR ES IMMERHIN MEHR ALS DIE
HÄLFTE DER EINWOHNER*INNEN – UNABHÄNGIG
VOM BESITZ EINER ZEITKARTE.**



DRESDEN

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

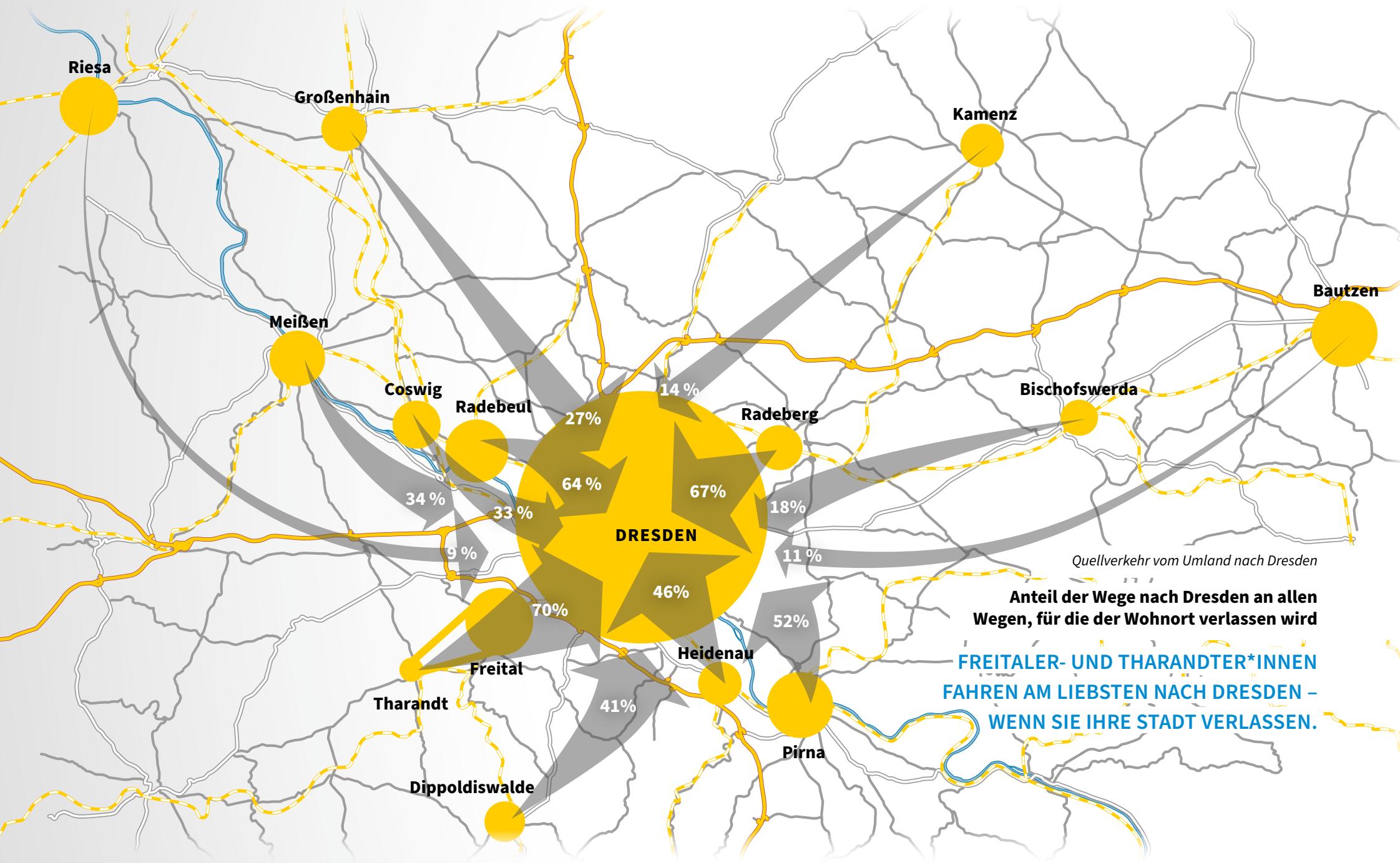
PENDLERFAHRDEN NACH DRESDEN WERDEN NOCH VOM PKW DOMINIERT. ABER DER ÖPNV HAT IN DEN LETZTEN 5 JAHREN STARK ZUGELEGT, GERADE AUCH AUF DEN WEITEREN STRECKEN AUSSERHALB DES BALLUNGSRAUMES.



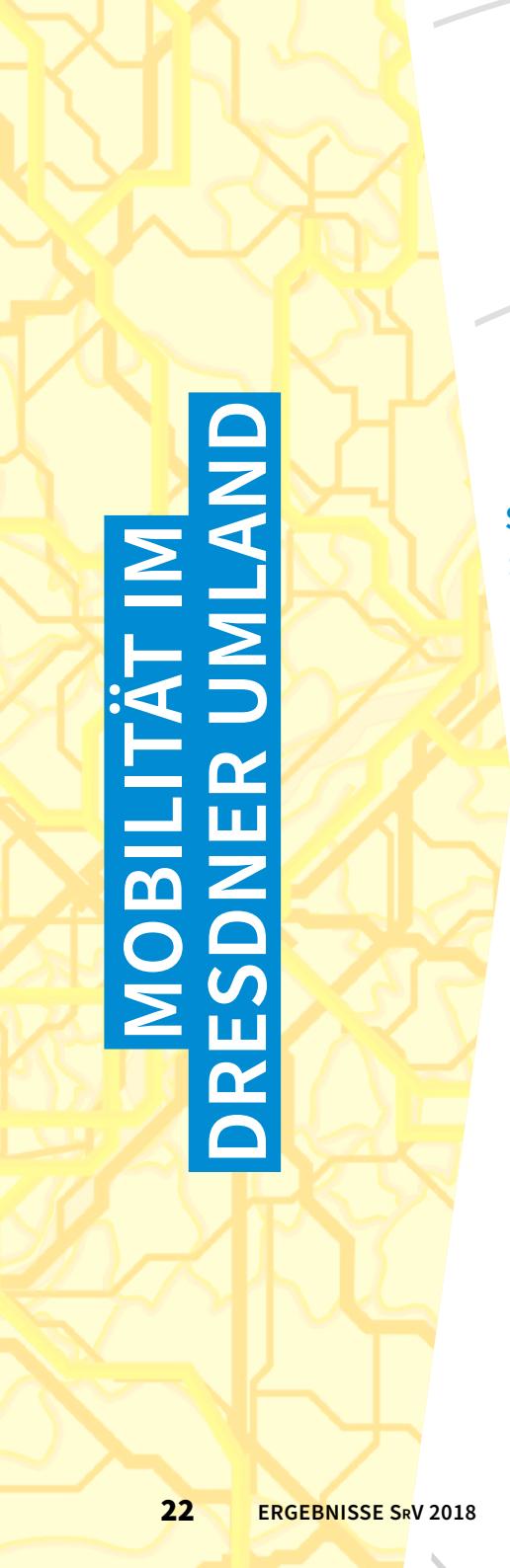
UMLANDSTÄDTE

BAUTzen, KAMENz, RADEBERG, GROSSENHAIN, BISCHOFSWERDA, DIPPOLDISWALDE, RIESA

MEiSSEN, PIRNA, COSWIg, RADEBEUL, FREITAL, HEIDENA, THARANDT



MOBILITÄT IM DRESDNER UMLAND

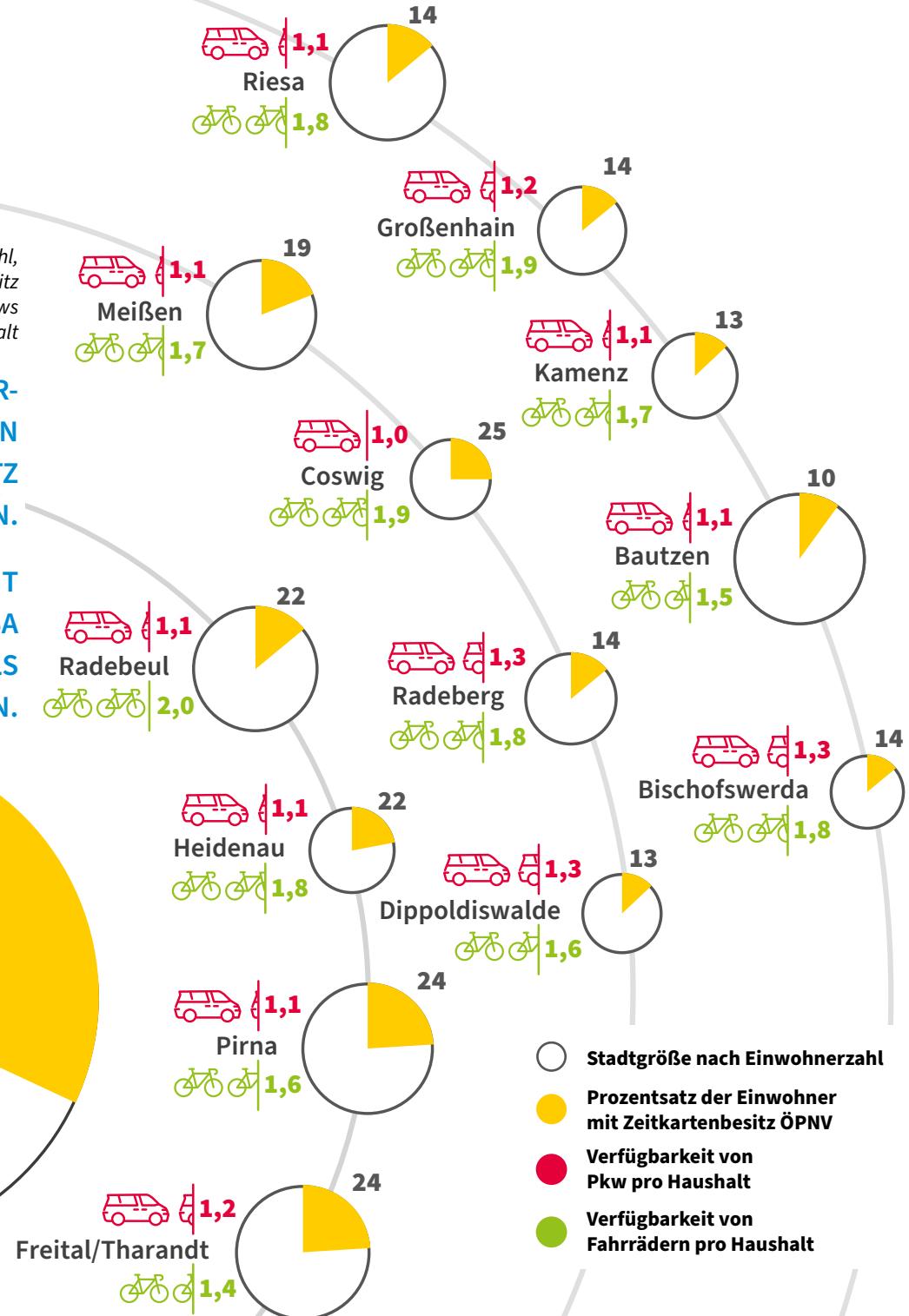


DER BESITZ VON PKWS UNTERSCHEIDET SICH KAUM ZWISCHEN DEN STÄDTCEN, IM GEGENSATZ ZUM BESITZ VON FAHRRÄDERN.

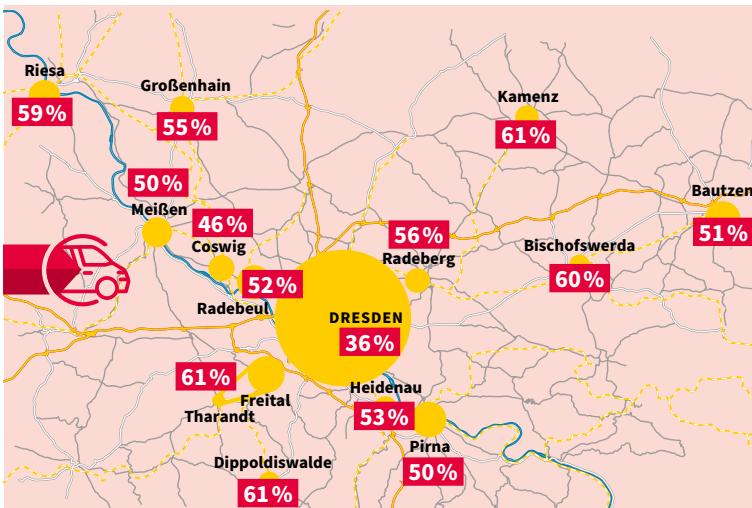
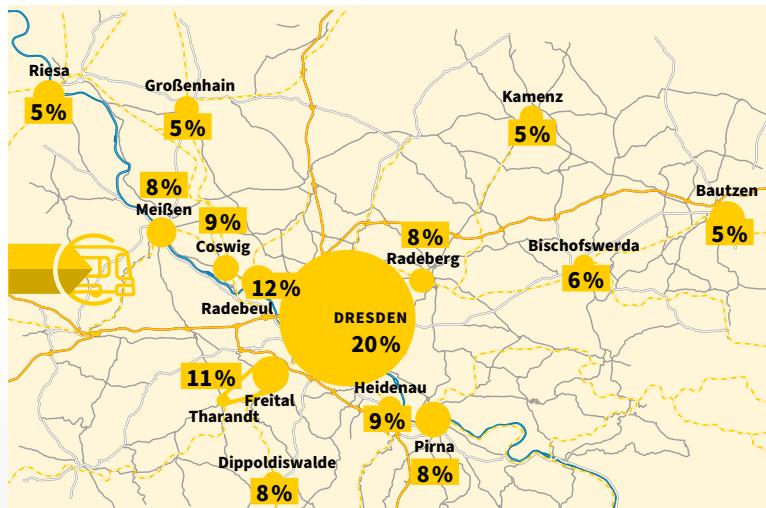
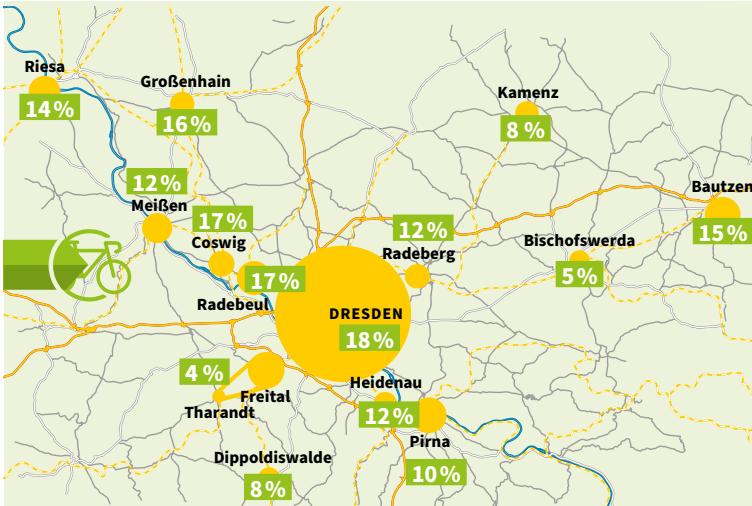
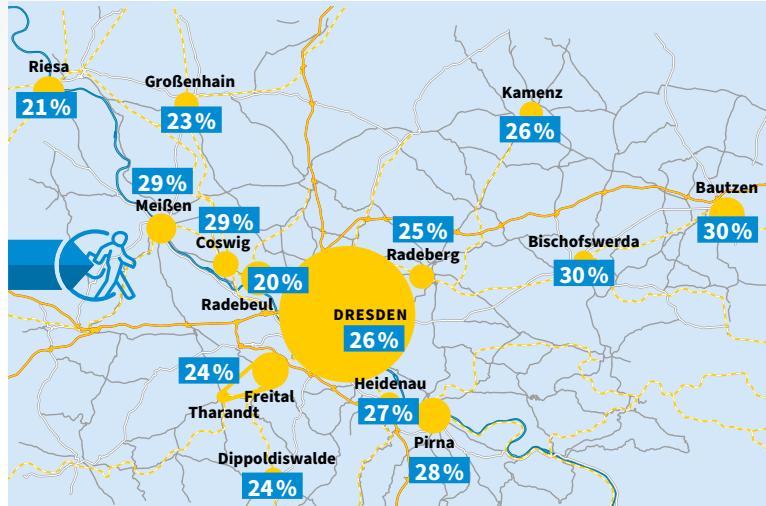
BEI GLEICHER VERFÜGBARKEIT WIRD DER EIGENE PKW IN RIESA HÄUFIGER GENUTZT ALS IN BAUTZEN.

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

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



Modal Split in der Region



Welche Verkehrsmittel werden im Umland wie intensiv genutzt?

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

COSWIG UND RADEBEUL SIND DIE STÄDTE MIT DEM GRÖSSTEN ANTEIL RADVERKEHR.

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

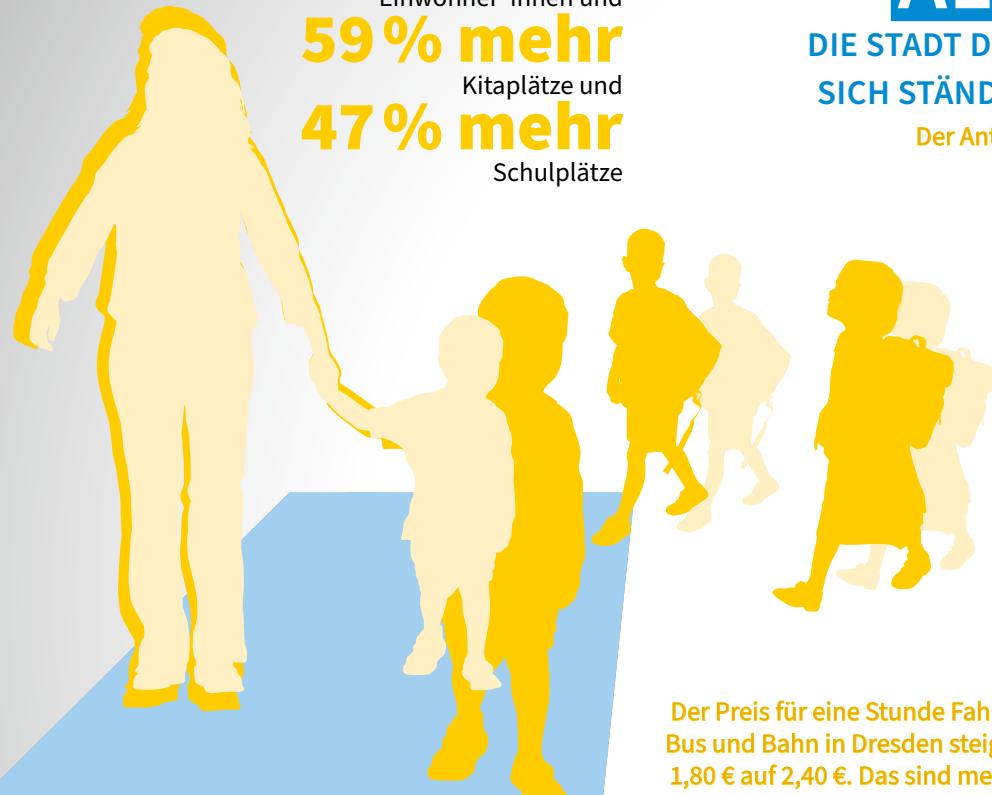
Einwohner*innen und

59 % mehr

Kitaplätze und

47 % mehr

Schulplätze



Die mittlere Weglänge sinkt von 6,3 auf

5,3 km/Weg

und somit um 16 %.



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 %

ALLES IM FLUSS

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

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

92,3 %



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

1,7



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 Bürger*innen 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 Sharing-Angeboten 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 Lockdowns 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.





MOBILITÄT IN STÄDTCHE SRV 2018 – DIE STUDIE

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 Befragungsstichtag 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.

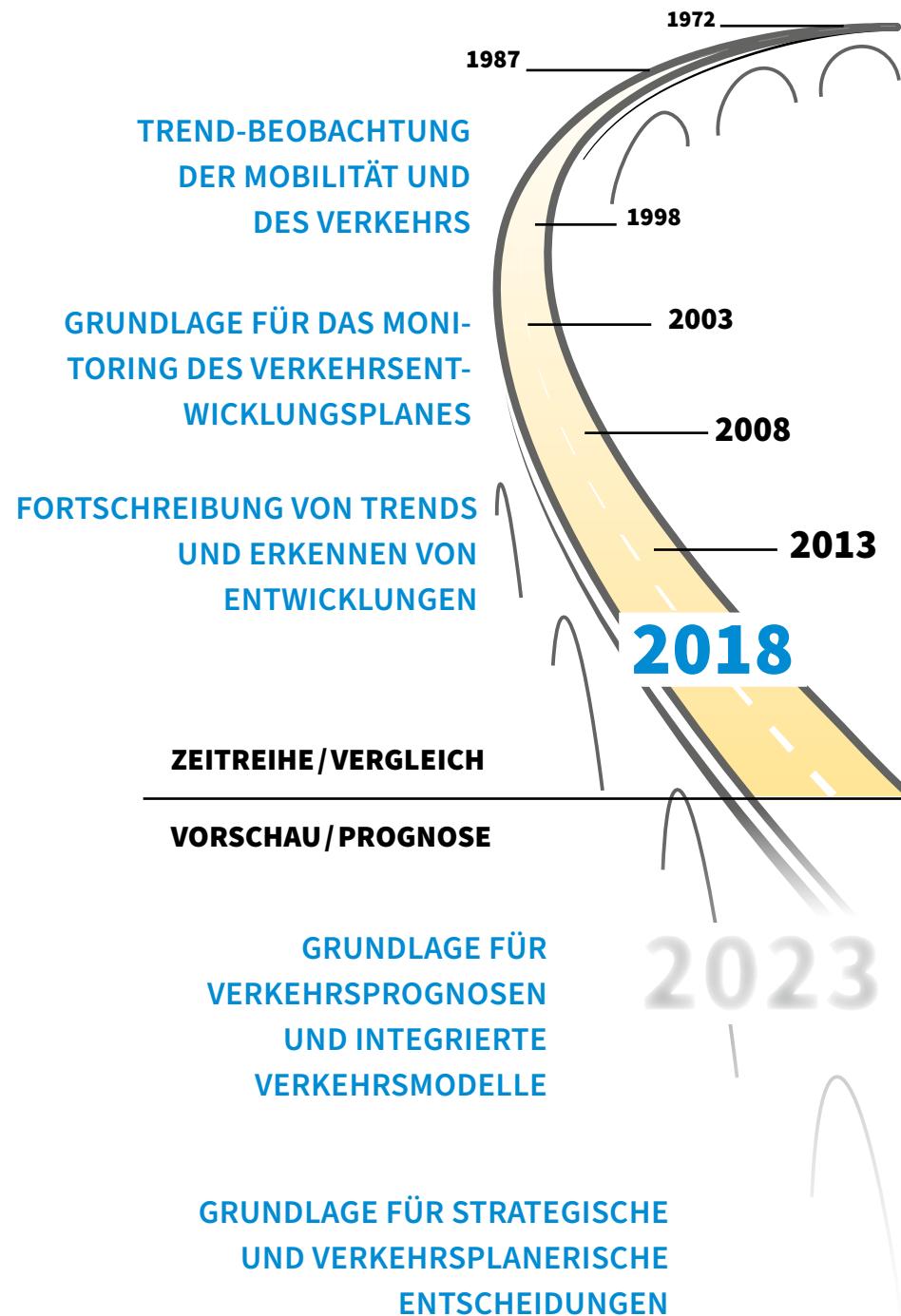
Ziele der Untersuchung, Verwendung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Mobilitätserhebung 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

Geschäftsbericht 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 03/2021

