

Ergebnisse der repräsentativen Haushaltbefragung "SrV 2018" zur privaten Mobilität in Dresden

Pressekonferenz am 06. Februar 2020

Landeshauptstadt Dresden

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften

06. Februar 2020

Themenübersicht

- Ziel und Methodik
- Entwicklung des Verkehrssystems und der Rahmenbedingungen
- Ergebnisse des "SrV 2018" für die Gesamtstadt Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner an einem normalen Werktag
- Ausgewählte Ergebnisse des "SrV 2018" für die Stadtbezirke
- Fazit und Ausblick für die Verkehrsentwicklungsplanung

Beteiligte beim SrV 2018 in der Region Dresden

- SrV = "System repräsentativer Verkehrsbefragungen", ein seit 1972 laufendes Forschungsprojekt der TU Dresden
- koordinierte Beauftragung des SrV in Dresden und Region:
 - Landeshauptstadt Dresden, Dresdner Verkehrsbetriebe und Verkehrsbund Oberelbe
- Finanzierung für Dresden: Landeshauptstadt Dresden und DVB AG zu je 50 % (je 48T €)
- Finanzierung für Region: Verkehrsbund
 Oberelbe und DVB AG für 13 Gemeinden des Umlands
- SrV 2018 ist in Dresden der 11. Durchgang seit 1972



Die Methodik des SrV 2018

- Anonyme Stichtagsbefragung (33% telefonisch, 67% online) über das Gesamtjahr 2018 verteilt (2013: 49 % telefonisch. 51% online)
- zufällige, statistisch gesicherte Personenstichprobe (Einwohnerregister)
- in Dresden 3.231 Personen, im Umland 6.500 Personen befragt
- Befragung an einem der 101 mittleren Werktage (Dienstag bis Donnerstag) außerhalb von Wochenenden, Ferien und Feiertagen
- Inhalt der Befragung nach drei Befragungsmerkmalen:
 - Haushalt und die im Haushalt vorhandenen Pkw und ÖV-Tickets
 - Daten der im jeweiligen Haushalt leben den Personen
 - Wege der Haushaltsangehörigen am jeweiligen Stichtag
- Wegeinformationen zu Ziel, Dauer, Länge, Verkehrsmittel und Zweck

Das "SrV" erfasst repräsentativ den privaten Verkehr der Dresdner Einwohner am Werktag.

- Repräsentative Erhebung von:
 - Verkehr der Dresdner Einwohnerschaft in der Stadt und als Auspendler jeweils am mittleren Werktag (maximaler Verkehr) und gleichmäßig über das Jahr verteilt (außerhalb von Ferienzeiten oder Wochen mit Feiertagen)
 - Zeitpunkt, Dauer, Länge und Verkehrsmittel jedes einzelnen Weges
 - Zusatzmerkmalen, die für die Planung sehr wichtig sind, aber durch Zählungen nicht erfasst werden: z.B. Alter, Berufstätigkeit, ÖV-Tickets, Motorisierung, einkommen, Wegezweck, Relation, Führerscheinbesitz...
- Güterverkehr, Dienstwege und Touristen werden nicht erfasst
- SrV wird im Umland durch VVO durchgeführt (dort werden private Wege und Pendler nach Dresden erfasst) Auswertung erfolgt noch

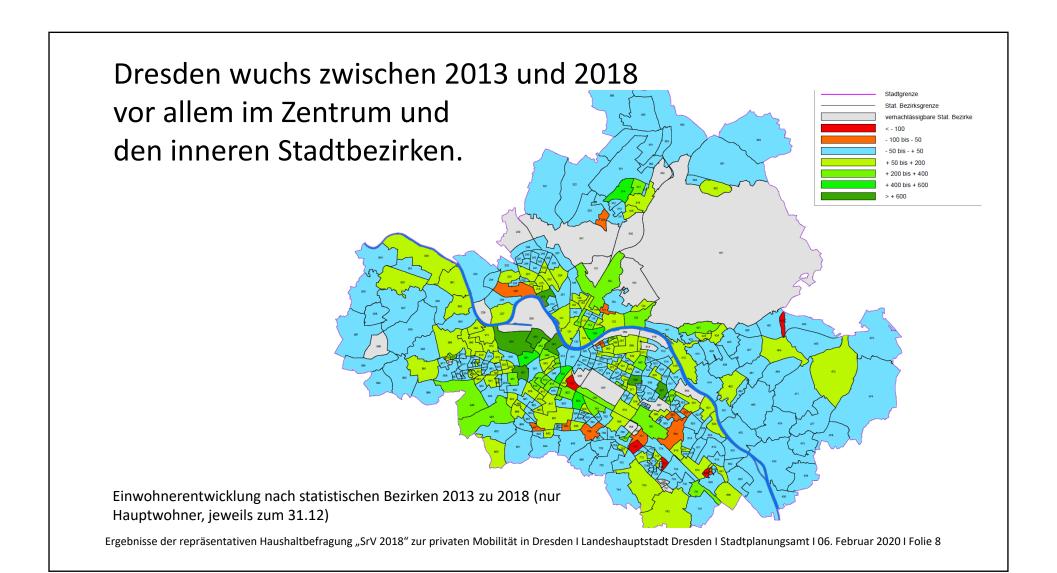
Bedeutung des SrV 2018 für die Verkehrsentwicklungsplanung

- Monitoring
 - Trendbeobachtung der Mobilität und des Verkehrs
 - Monitoring des Verkehrsentwicklungplans
 - Plausibilisierung von Zählungen
 - Verkehrsverhalten der Dresdnerinnen und Dresdner

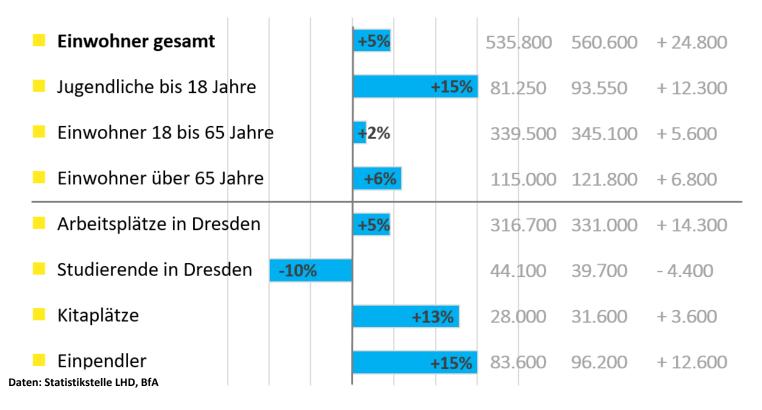
- Prognose
 - Fortschreibung der Trends
 - Grundlage für Verkehrsprognosen und integriertes Verkehrsmodell
 - Grundlage für strategische verkehrsplanerische Entscheidungen

Für das Monitoring der Verkehrsentwicklungplanung ist die Teilnahme an "SrV 2023" wichtig und sinnvoll.

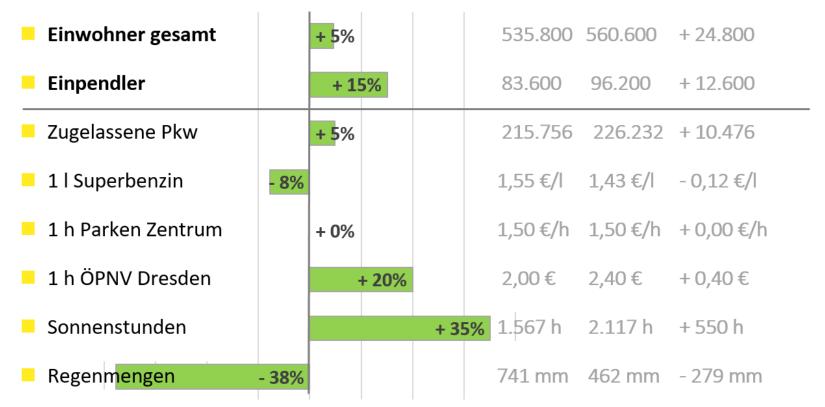
Entwicklung des Verkehrssystems und der Rahmenbedingungen



Änderung der Strukturdaten 2013/2018

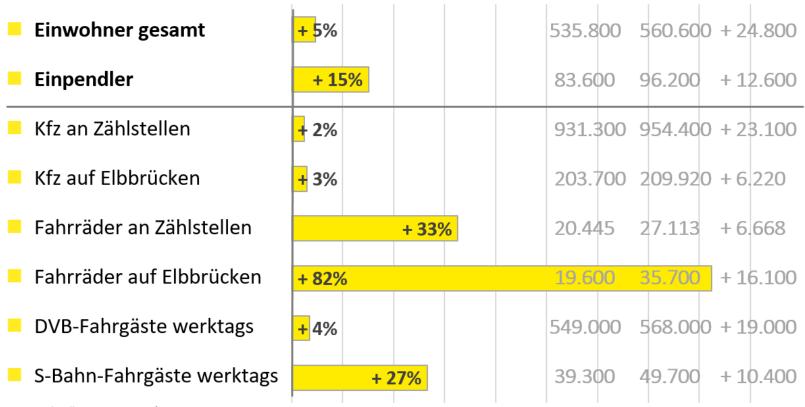


Verkehrliche Rahmenbedingungen 2013/2018



Daten: Statistikstelle LHD, BfA, ADAC, VVO, DWD

Änderung Verkehrsmengen werktags 2013/2018



Daten: Statistikstelle LHD, STA LHD, BfA, DVB, DB Regio

Fazit der Rahmenbedingungen bis 2018

- Dresden wächst und wird damit dichter,
- Jugendliche bis 18 Jahre bilden 50 % des Einwohnerwachstums ab,
- mehr Kitas, Arbeitsplätze und Einwohner aber weniger Studierende,
- Groß-Baustellen im ÖPNV (Augustusbrücke, Oskarstr., Kesselsdorfer Str.),
- Pendlerzahlen steigen (Gruppe mit sehr hohem Kfz-Anteil),
- Pkw-Besitz wächst mit der Einwohnerzahl (Konstanz Motorisierung),
- Kfz-Verkehr steigt unter dem Einwohner- und Pendlertrend,
- Fahrgastzahlen im ÖPNV wachsen mit der Einwohnerzahl,
- Wachstum des Radverkehrs weit über dem Einwohnertrend,
- 2018 hatte sehr trockenes und heißes Wetter,
- vor SrV, in 2017, lief die Kampagne "Multimobil".

Ergebnisse des SrV 2018 für die Gesamtstadt

Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner an einem normalen Werktag

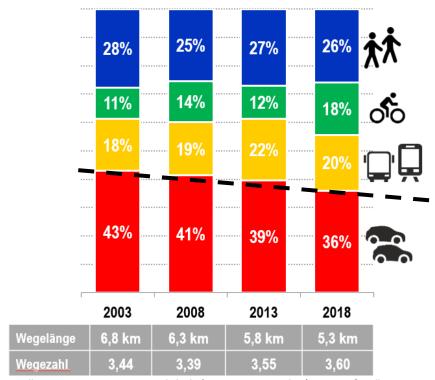
Fazit Mobilitätskennwerte im Vergleich

	2008	2013	2018
Grundgesamtheit Einwohner	501.900	535.800	560.600
Grundgesamtheit Haushalte	271.600	290.200	301.400
Befragte Personen	2.641	3.225	3.231
Befragte Haushalte	1.467	1.786	1.761
Wege pro Person und Tag Gesamtverkehr	3,39	3,55	3,60
Entfernung pro Weg in km	6,3	5,8	5,3
Dauer pro Weg in min	23	22	21
Verfügbare Kfz/1.000 Einwohner	433	473	476
Fahrräder/1.000 Einwohner	750	884	880
Pedelecs/1.000 Einwohner	-	-	30

Daten: System repräsentativer Verkehrsbefragungen, TU Dresden

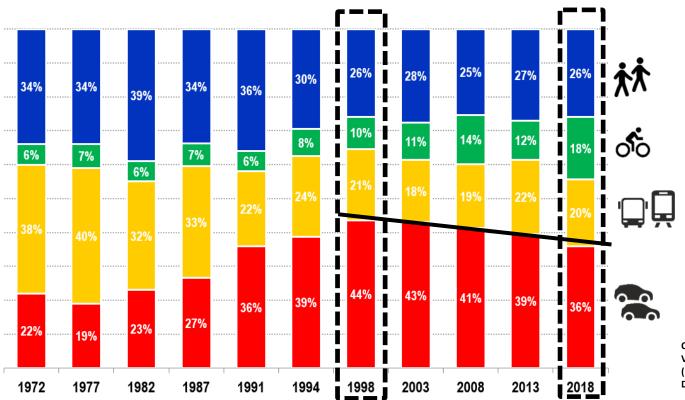
Modal Split: Der Anteil des Umweltverbundes aus Fuß, Rad und ÖPNV steigt nun auf 64 Prozent.

- der Anteil des Umweltverbundes stieg seit 2003 von 57% auf nun 64%,
- der ÖPNV-Anteil sinkt (nur zu 2013),
- der Radverkehr wächst stark,
- die Wege werden weiterhin kürzer,
- die tägliche Wegezahl bleibt konstant,
- 92% aller Wege sind Verkehr innerhalb Dresdens,
- das Wetter 2013 (nass und kalt) war konträr zu 2018 (heiß und trocken).



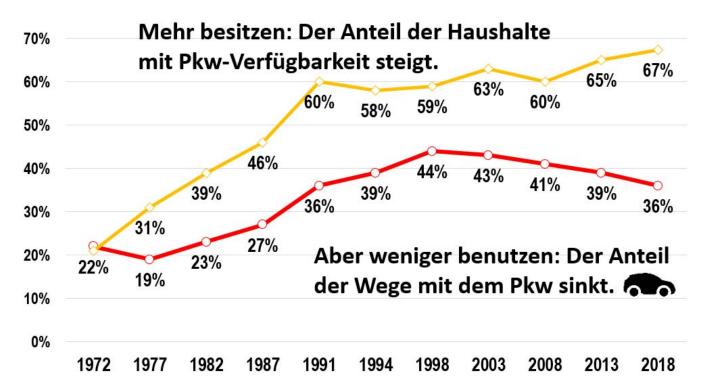
Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen, TU Dresden (Bezugsgröße: alle Personenwege der Dresdner am Werktag)

Modal Split: Der Trend im Wachstum des Umweltverbundes ist seit 20 Jahren ungebrochen.



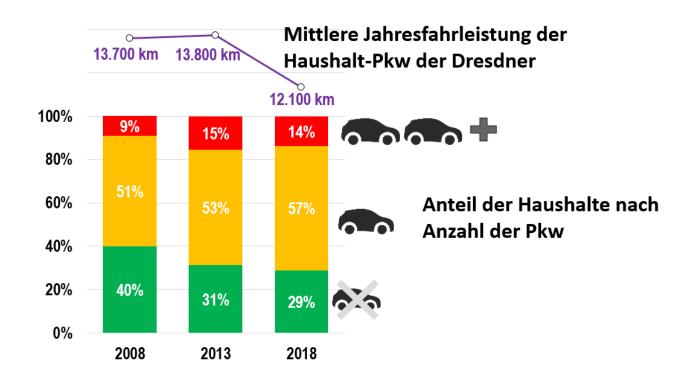
Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen, TU Dresden (Bezugsgröße: alle Personenwege der Dresdner am Werktag, Anteil aller Wege)

Pkw-Nutzung: Besitzen und Benutzen von Pkw folgen entgegengesetzten Trends.



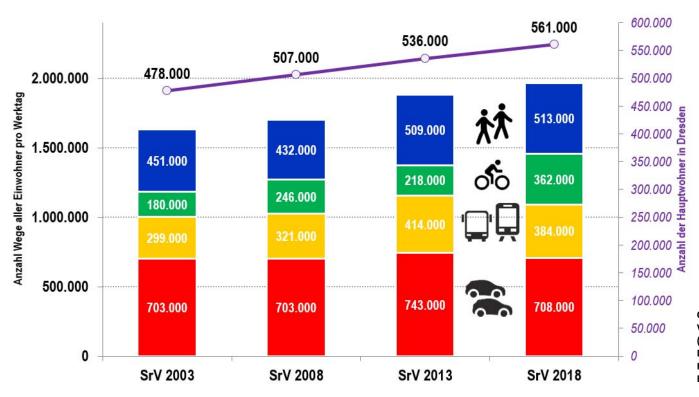
Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen, TU Dresden (Bezugsgröße: Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag und Anteil Pkw an allen Wegen seit 1972)

Motorisierung: Der Anteil motorisierter Haushalte steigt, aber die Jahresfahrleistung der Pkw sinkt.



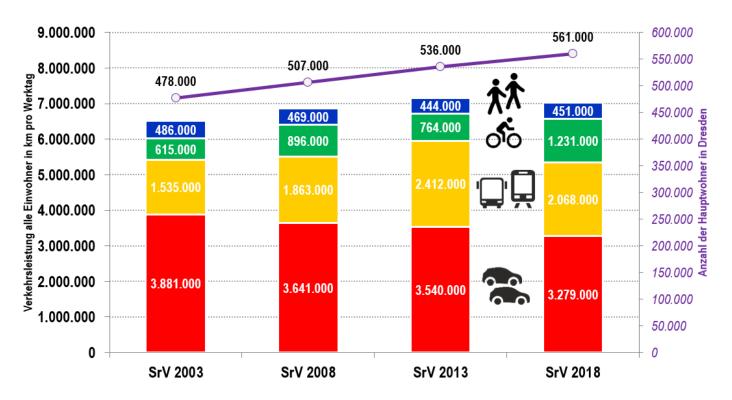
Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen, TU Dresden (Bezugsgröße: Befragte Haushalte, Jahresfahrleistung aller Pkw im Mittel sowie Haushaltsanteile mit 0,1 oder 2 und mehr Pkw)

Wegezahl: Durch das Einwohnerwachstum werden von Dresdnern innerhalb Dresdens fast 2 Mio. Wege pro Tag zurückgelegt.



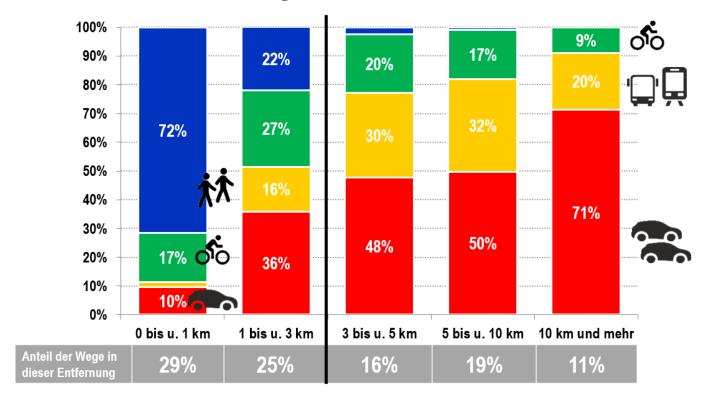
Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen, TU Dresden (Bezugsgröße: alle Personenwege der Dresdner am Werktag im Binnenverkehr, Hochrechnung des Wegeanteil auf die Einwohnerzahl)

Verkehrsleistung: Städtische Dichte und kürzere Wege führen trotz Wachstums zu geringerer Kilometerleistung in der Stadt.



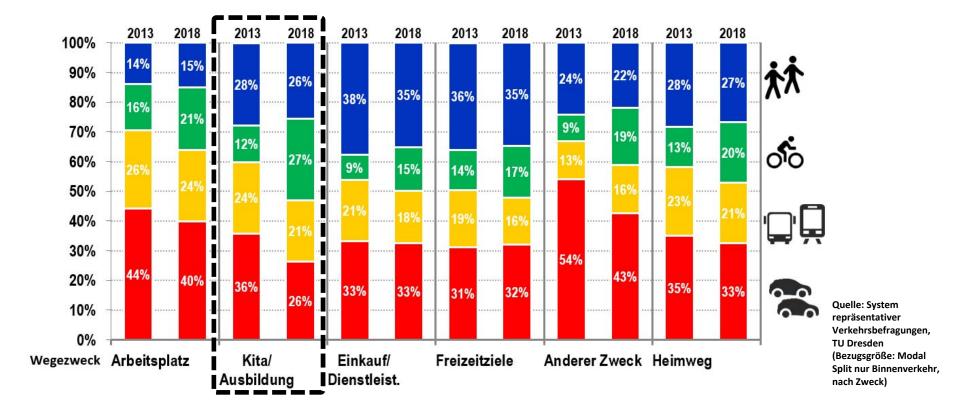
Quelle: System
repräsentativer
Verkehrsbefragungen, TU
Dresden
(Bezugsgröße: Binnenverkehr
und mittlere Wegelänge der
Dresdner am Werktag nach
VM, Hochrechnung des
Anteile auf die Einwohnerzahl)

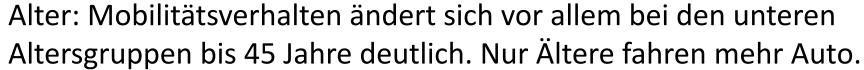
Wegelängen: Mehr als die Hälfte aller Wege der Dresdner ist maximal 3 km lang.

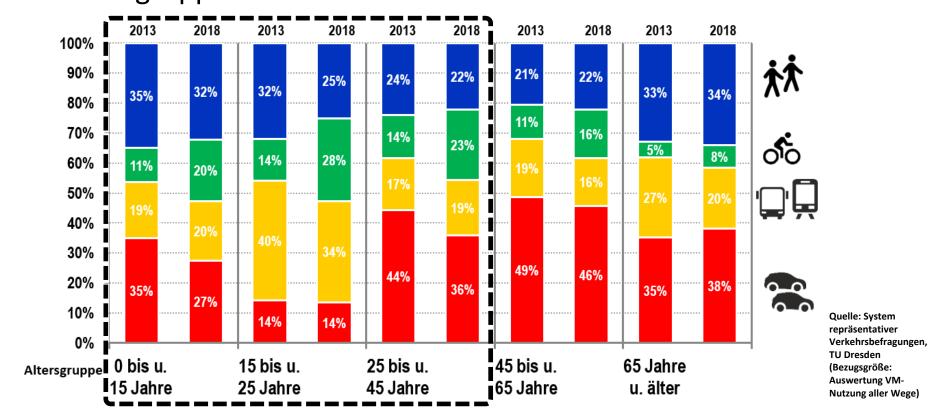


Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen, TU Dresden (Bezugsgröße: alle Personenwege der Dresdner am Werktag, nur 2018, gruppiert nach Länge und Hauptverkehrsmittel)

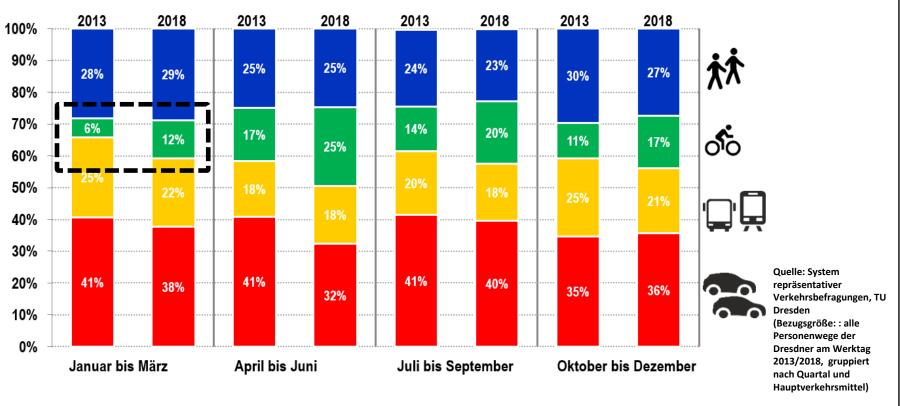
Wegezwecke: Das Wachstum im Umweltverbund betrifft viele Wegezwecke, am meisten aber Kita/Schule/Ausbildung.







Quartale: Im Winterquartal stieg der Radanteil von 6 % auf 12 % und erreicht bis zu 25 % im Frühling



Fokus Radverkehr

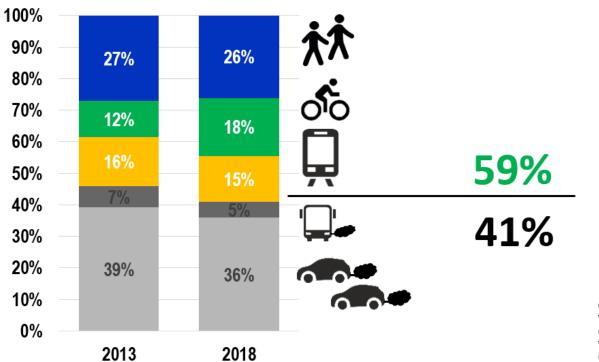
- Die Anzahl der Fahrten per Rad stieg in 5 Jahren um 70% auf 362.000 Fahrten/Tag (nun 1,23 Mio. km/Tag).
- Der Anteil derer, die täglich Rad fahren, stieg von 16% auf 20%.
- Im Winter 2018 fuhren doppelt so viele Dresdner Rad wie 2013.
- 65% der Radfahrer fahren auch im Winterquartal regelmäßig.

- Untere und obere Einkommensgruppen fahren häufiger Rad.
- 80% der Radfahrer wechseln regelmäßig zu ÖPNV oder Auto.
- Jeder Haushalt hat konstant 1,6 Fahrräder.
- Mit 27% ist der Radanteil bei Wegen zu Schule, Ausbildung oder Kita besonders hoch.

Fokus ÖPNV

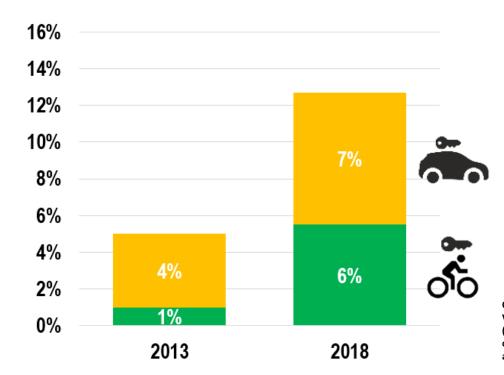
- Die Fahrgastzahlen im Dresdner ÖPNV steigen insgesamt weiter, aber der Anteil der Dresdner, die den ÖPNV 2018 werktags nutzten, sank. Hauptgründe im Vergleich zu 2013 sind:
 - Die Witterung 2018 (viel Sonne und wenig Regen) und die gerade bei Hitze fehlende Klimatisierung der DVB-Fahrzeuge,
 - Die Vielzahl an ÖPNV-Baustellen (Augustusbrücke, Oskarstraße, Löbtauer Straße und Lübecker Straße),
 - Änderung der Mobilitätsgewohnheiten in den Altersgruppen,
 - Die weitere Verdichtung der Stadt und damit k\u00fcrzere (und radfreundliche) Wege,
 - Die im Vergleich zum Kfz-Verkehr steigenden Kosten beim ÖPNV.
- Aber die Zahl der Dresdner mit ÖPNV-Abo wächst damit steigt die Verfügbarkeit, aber die Nutzung wird multimobiler und flexibler.

Emission: 59% der Wege in Dresden werden emissionsfrei oder elektrisch zurückgelegt. Das Elektroauto spielte 2018 noch keine Rolle



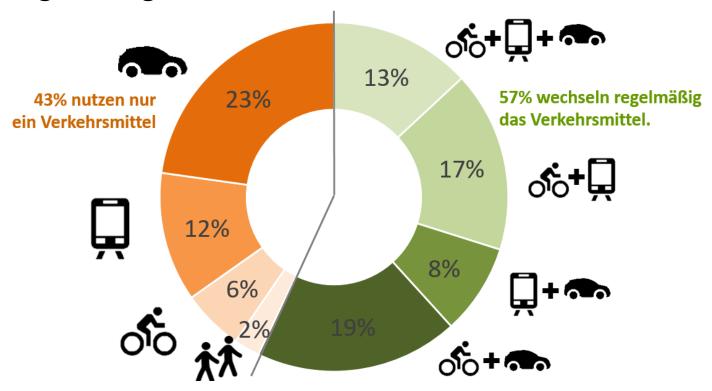
Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen, TU Dresden (Bezugsgröße: Modal Split alle Wege, nach Einzelverkehrsmittel (manuelle Zuordnung, kein E-Bus))

Sharing: Der Anteil Dresdner, die Car- oder Bikesharing nutzen, stieg von 5% auf 13%.



Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen, TU Dresden (Bezugsgröße: Nutzung von Caroder Bikesharing mind. 1x im Jahr als Fahrer bzw. Mitfahrer)

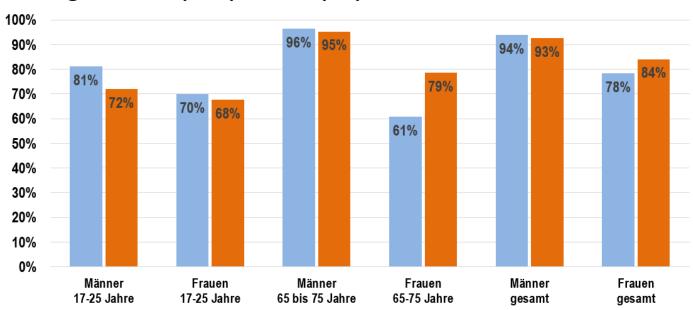
Multimodalität: Die Mehrzahl der Dresdner wechselt im Alltag regelmäßig das Verkehrsmittel.



Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen, TU Dresden (Bezugsgröße: Wechsel des VM auf Werktagswegen innerhalb einer Woche, jeweils immer mit zu-Fuß-Gehen (ohne Darstellung))

Führerschein: Bei jungen Menschen scheint der Führerscheinbesitz an Bedeutung zu verlieren.

Führerscheinquote ausgewählter Altersgruppen nach Geschlecht im Vergleich 2013 (blau) zu 2018 (rot)



Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen, TU Dresden (Bezugsgröße: Führerschein nach Altersklassen (Auswahl))

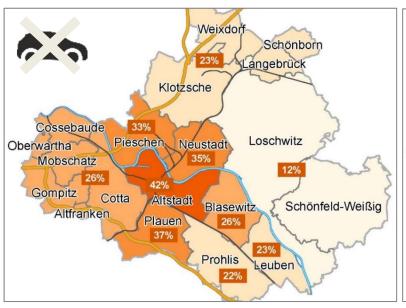
Weitere Fakten zur Mobilität der Dresdner

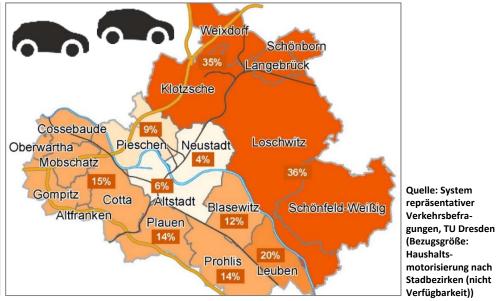
- Das Dresdner Auto fährt nur 71 Minuten/Tag,
- in einem Dresdner Pkw sitzen im Durchschnitt 1,3 Menschen,
- die meistgewählte intermodale Kombination sind Fußgänger und ÖPNV,
- das Auto wird bei wechselhaftem Wetter bevorzugt, während der ÖPNV für Autofahrer und Radfahrer eine Rückfallebene bei Schlechtwetter ist (27%),
- die Dresdner mit geringem Einkommen sind mit einem Umweltverbundanteil von 79 % am ökologischsten unterwegs,
- 92% der von Dresdnern genutzten Pkw sind auch hier angemeldet,
- 76% der Dresdner erreichen in 10 Minuten Gehzeit eine Straßenbahnhaltestelle (Bus: 82%) aber nur 15% die S-Bahn.

Ausgewählte Ergebnisse des SrV 2018 für die Stadtbezirke

Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner an einem normalen Werktag

Motorisierung: In der Innenstadt kommen 42% der Haushalte ohne eigenen Pkw aus, während in Loschwitz und Klotzsche mehr als 1/3 der Haushalte über mindestens 2 Pkw verfügen.

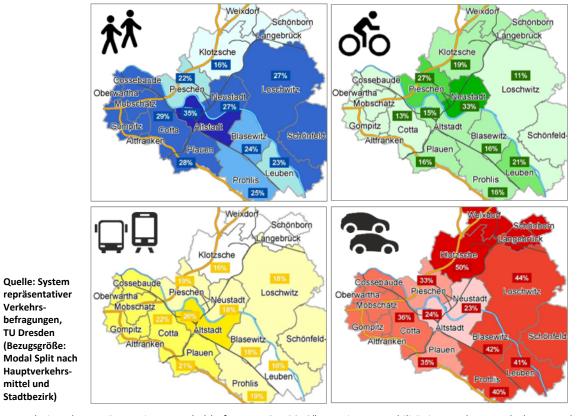




Anteil Haushalte ohne Pkw

Anteil Haushalte mit 2 oder mehr PKW

Modal Split: Die Anteile von Rad und ÖPNV sind in zentralen Stadtbereichen besonders groß.



Verkehrs-

TU Dresden

mittel und

Stadtbezirk)

Höchster Anteil im Modal Split nach Stadtbereichen:



- 1. Altstadt (35%),
- 2. Neustadt, 3. Plauen



- 1. Neustadt (33%),
- 2. Pieschen, 3. Leuben

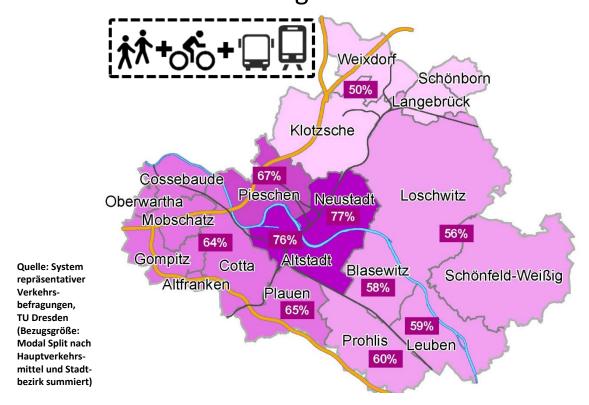


- 1. Altstadt (26%),
- 2. Cotta+OS, 3. Plauen



- 1. Klotzsche (50%),
- 2. Loschwitz, 3. Blasewitz

Modal Split: Der Umweltverbund erreicht bereits heute Anteile von bis zu 77 % an allen Wegen.

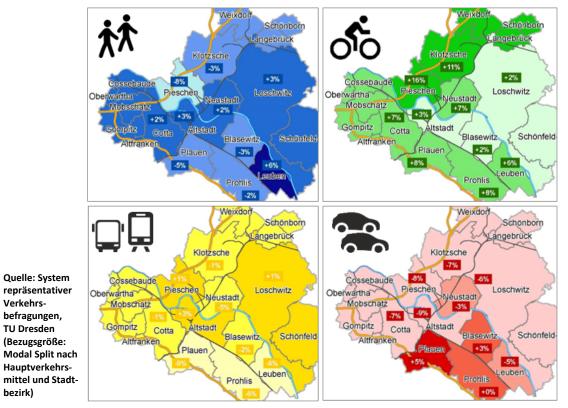


Anteil im Umweltverbund nach Stadtbereichen sortiert:

- 1. Neustadt (77%)
- 2. Altstadt (76%)
- 3. Pieschen (67%)
- 4. Plauen (65%)
- 5. Cotta + OS (64%)
- 6. Prohlis (60%)
- 7. Leuben (59%)
- 8. Blasewitz (58%)
- 9. Loschwitz + OS (56%)
- 10. Klotzsche + OS (50 %)

Gesamtstadt: 64 %

Veränderung Modal Split: Radverkehr steigt überall, im Südosten sinkt der ÖPNV-Anteil und der Pkw-Anteil steigt.



Verkehrs-

bezirk)

befragungen. TU Dresden

- Die drei Nachbarbezirke Plauen, Prohlis, Blasewitz und Leuben zeigen einen Rückgang im ÖPNV bzw. ein Wachstum Rad- und Kfz-Verkehr (Bau Oskarstr.)
- Klotzsche und OS haben zwar weiter den höchsten Kfz-Anteil aber dennoch starkes Rad-Wachstum
- In Altstadt und Pieschen kann der ÖPNV wachsen

Fazit und Ausblick für die Verkehrsentwicklungsplanung

Wichtige Ergebnisse des SrV 2018

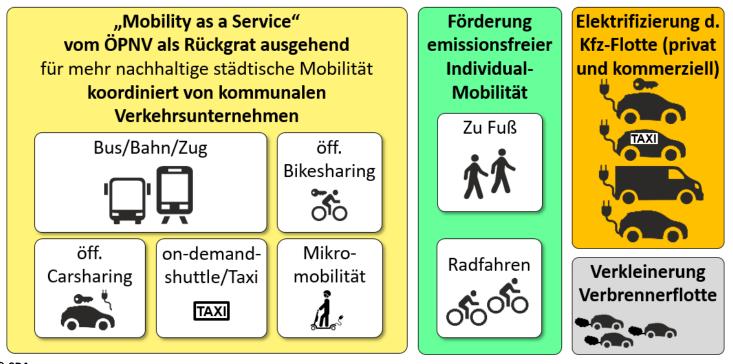
- Erwartungen und Ergebnisse stimmen größtenteils überein,
- Umweltverbund aus Fuß, Rad und ÖPNV steigt weiter und liegt nun bei 64% aller Wege,
- die Stadt wird dichter, und die Wege werden kürzer,
- weniger Autoverkehr und mehr Wechsel der Verkehrsmittel,
- ÖPNV strukturseitig im Nachteil er verliert Anteile an Rad- und Pkw-Verkehr,
- Junge Menschen nutzen immer weniger das Auto,
- die Pkw-Anzahl wächst, sie fahren aber seltener und kürzer,
- Anteil des Umweltverbundes im Alltagsverkehr bereits heute bis zu 75%.

Ziele der Verkehrsentwicklung

- Weitere Förderung des Umweltverbundes aus Fuß, Rad und ÖPNV,
- Landeshauptstadt Dresden als Vorreiterin für klimaneutrale Mobilität,
- Nachhaltige Lebensqualität als Standortvorteil Dresdens stärken.

© SPA

Multimobile Strategie für Dresden



© SPA

Fazit für die Verkehrsentwicklungsplanung

- Der multimobile Ansatz des VEP 2025plus ist weiter sinnvoll.
- Ohne guten ÖPNV sind hohe Anteile im Radverkehr und gleichzeitig sinkende Anteile beim Pkw-Verkehr nicht möglich.
- Die Angebote im Radverkehr und im ÖPNV müssen schnell weiter ausgebaut werden.
- Der Fokus muss auch auf Verlagerung der Pkw-Pendler auf Rad/ÖPNV liegen.
- Sharingangebote haben bei sinkender Pkw-Nutzung Potenzial.
- Aktuelle Tendenzen zeigen Perspektiven in Richtung einer Verkehrswende.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit