

GUT GELAUFEN, GERN GEFAHREN

MOBILITÄT IN DRESDEN UND UMLAND UNTER DER LUPE

ERGEBNISSE AUS DER VERKEHRSERHEBUNG SrV 2013





ÖPNV

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



FAHRRAD

Fahrten per Fahrrad



ZU FUSS

Wege zu Fuß



PKW

Alle Pkw-Fahrten
außer Dienstfahrten

GUT GELAUFEN, GERN GEFAHREN

DARUM GEHT ES IN DIESER BROSCHÜRE

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

Diese Broschüre stellt die Kernaussagen zur Mobilität der Einwohner Dresdens und ausgewählter Städte des Umlandes aus dem 10. Erhebungsdurchgang des Jahres 2013 vor. Die Befragungen fanden deutschlandweit gleichzeitig in 118 Untersuchungsräumen statt.

WOZU DIE STUDIE?

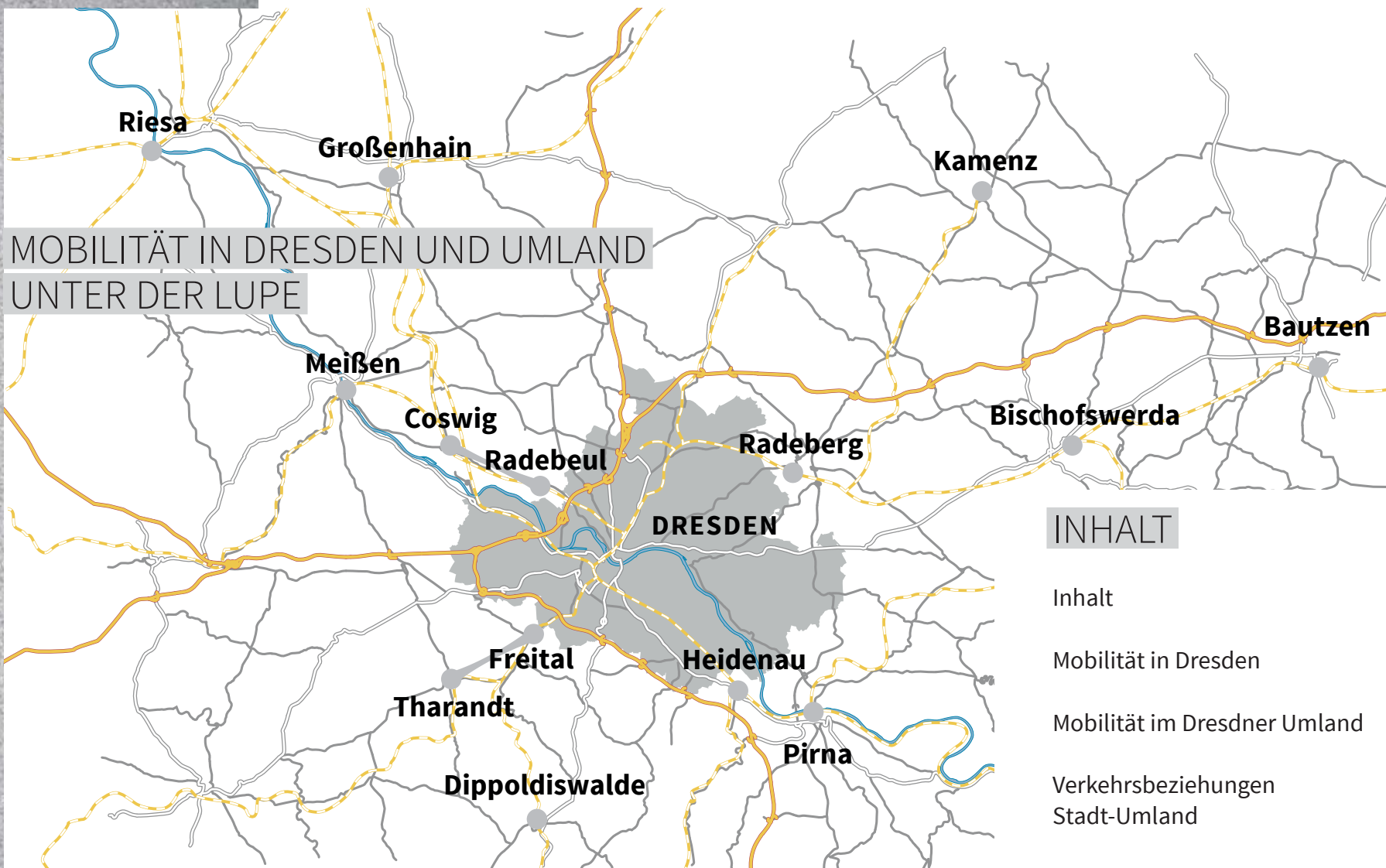
Sie ist eine Grundlage für die in die Zukunft gerichtete Verkehrsentwicklungsplanung. Dabei dient sie vor allem dem Erkennen von Trends und Entwicklungen bei der individuellen Mobilität der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Dresden und ausgewählter Städte des Umlandes.

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).



INHALT

Inhalt	3
Mobilität in Dresden	4
Mobilität im Dresdner Umland	14
Verkehrsbeziehungen Stadt-Umland	18
Trends	22
Die Studie	26

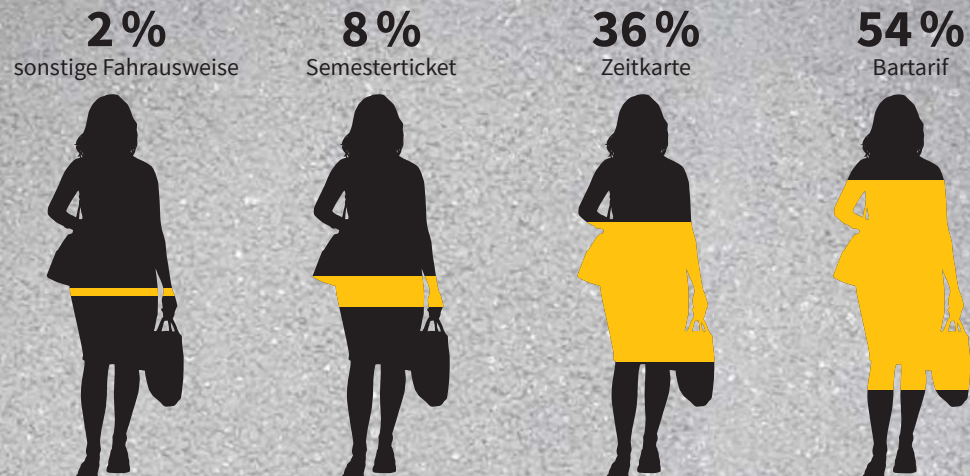


MOBILITÄT IN DRESDEN

JEDER DRESDNER VERBRINGT TÄGLICH

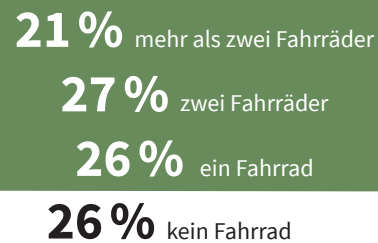
77,3 MIN

IM VERKEHR.



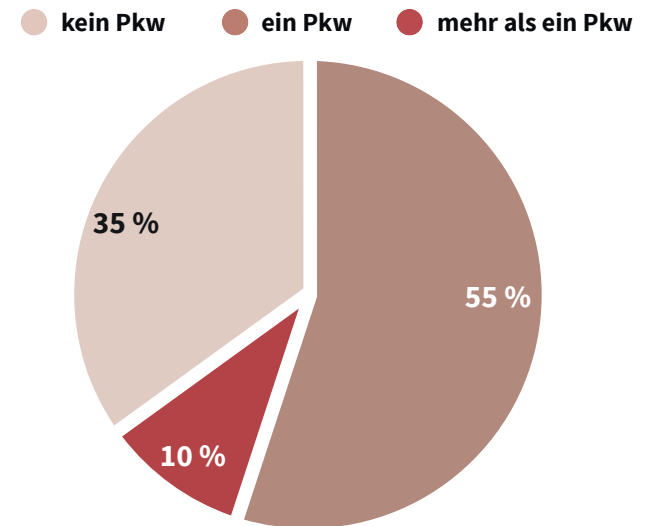
JEDER DRITTE DRESDNER FÄHRT IN DEN
»ÖFFENTLICHEN« MIT EINER ZEITKARTE.

Allgemeine Fahrausweisnutzung



Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern

NUR RUND EIN VIERTEL DER
HAUSHALTE HAT KEIN FAHRRAD
ZUR VERFÜGUNG.

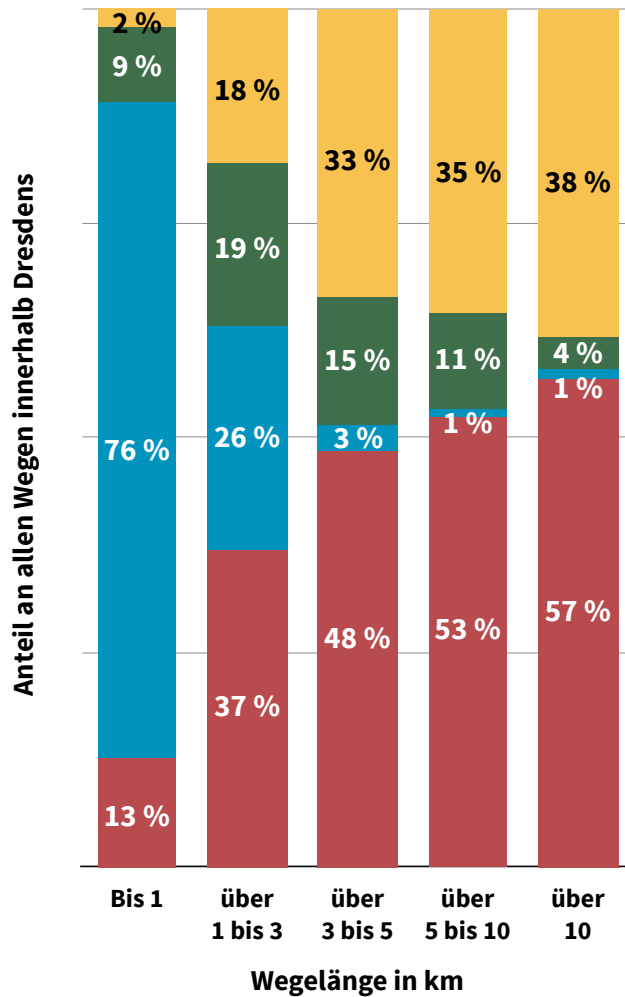


Motorisierung der Haushalte

MEHR ALS EIN DRITTEL
DER HAUSHALTE WOLLEN
ODER MÜSSEN OHNE PKW
AUSKOMMEN.

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

SELBST BEI KURZEN WEGEN BIS 1 KM WIRD NOCH ZU 13 PROZENT DER PKW GENUTZT.



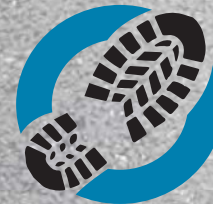
Verkehrsmittelnutzung (Modal Split): Wie hoch ist der Anteil der genutzten Verkehrsmittel bei allen Wegen der Dresdner?

MEHR ALS JEDEN FÜNFTEN WEG FAHREN DIE DRESDNER MIT BUS ODER BAHN.

22 %



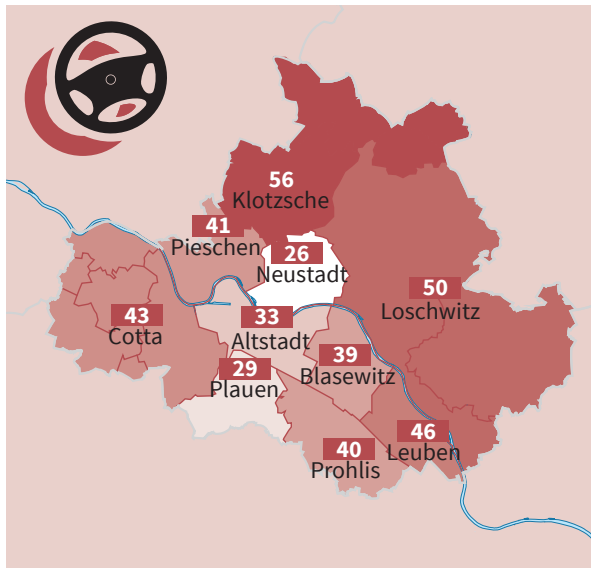
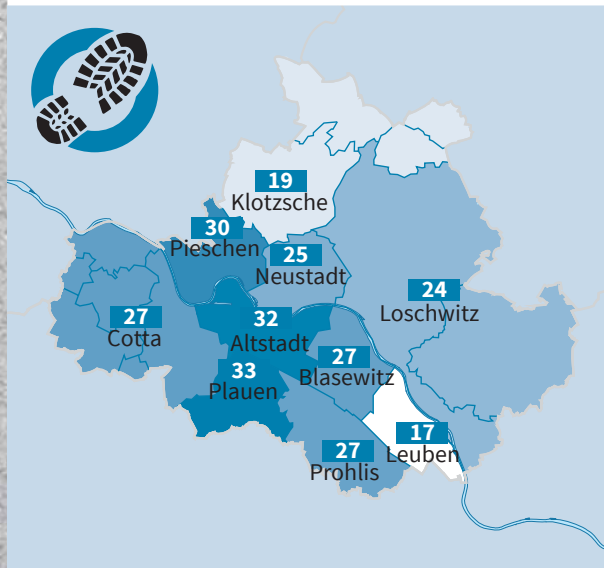
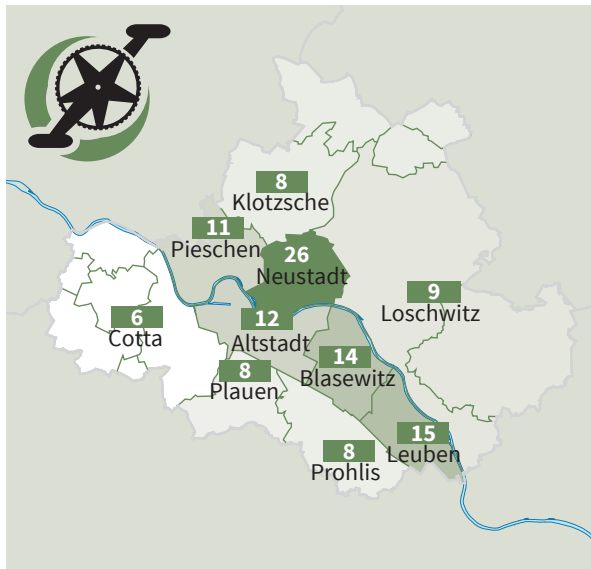
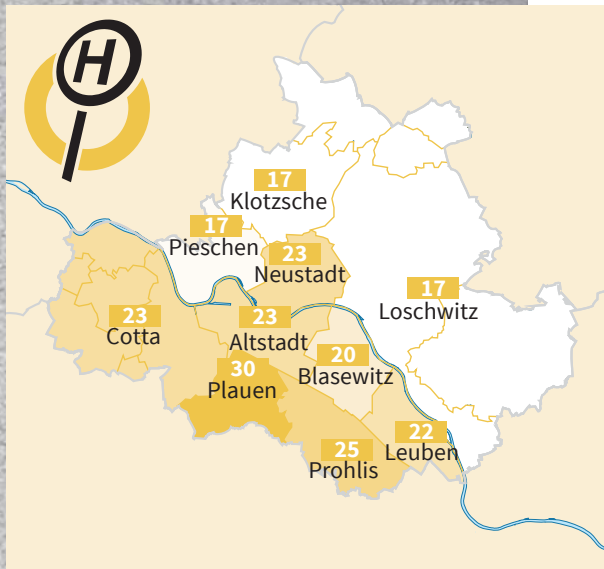
12 %



27 %



39 %



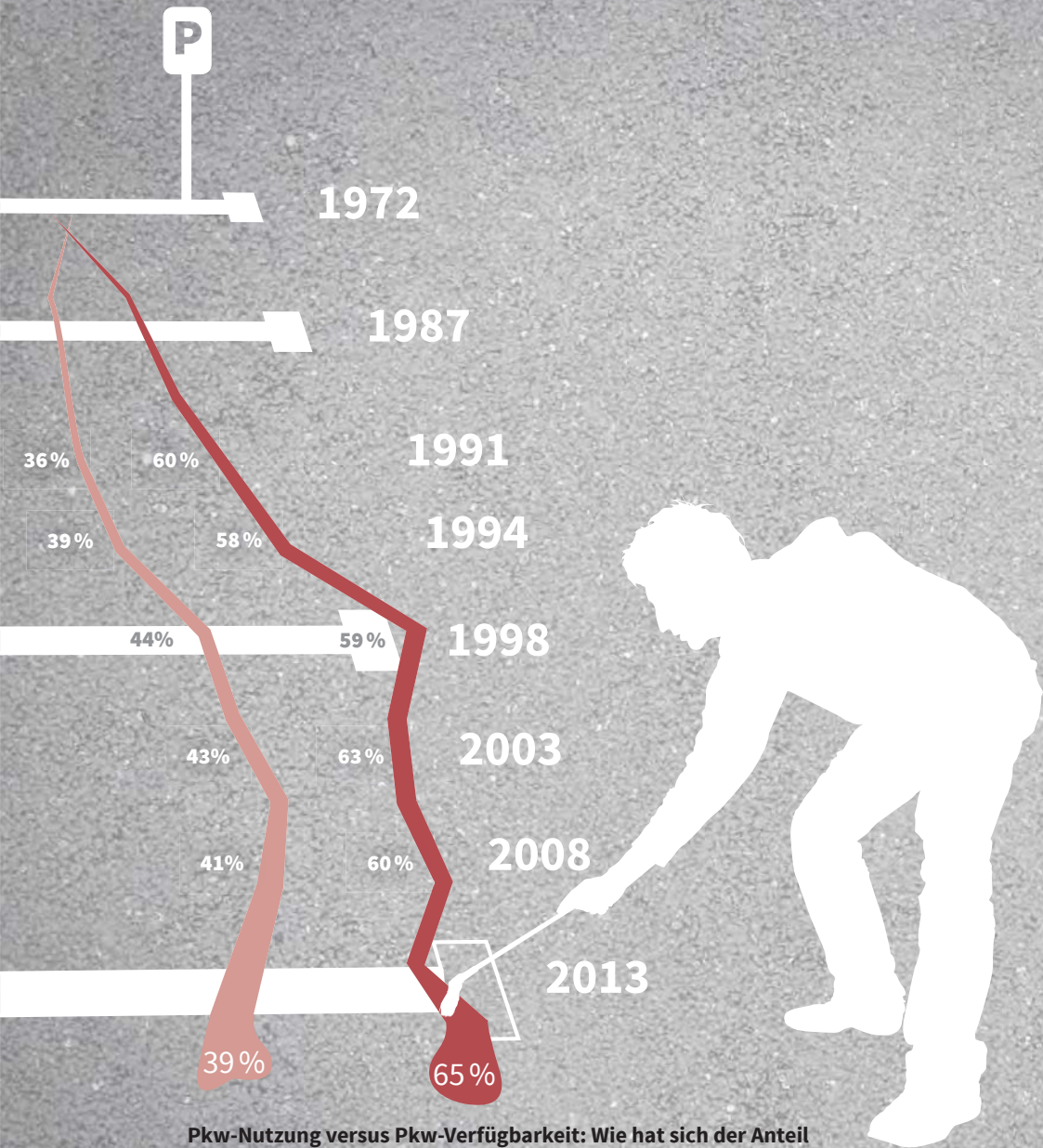
Modal Split nach Ortsamtsbereichen:
Welche Verkehrsmittel werden wo, wie intensiv genutzt?

IN PLAUEN UND
PROHLIS WERDEN
DIE »**ÖFFENTLICHEN**«
BEVORZUGT.

DIE NEUSTÄDTER LIEBEN
IHR **FAHRRAD**.

IN DER ALTSTADT GEHT
MAN GERN **ZU FUSS**.

IN KLOTZSCHE UND
LOSCHWITZ NUTZT MAN
AM HÄUFIGSTEN DEN **PKW**.

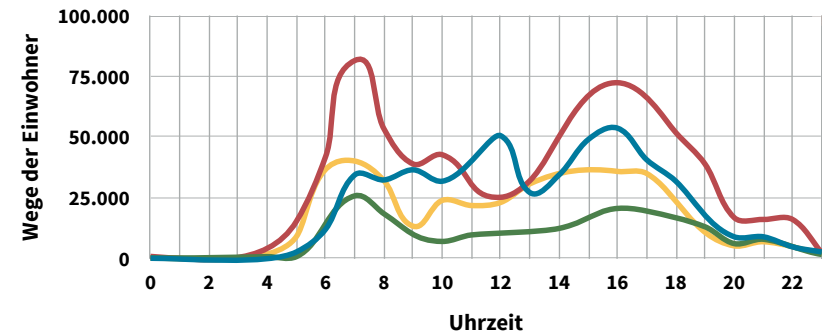


Pkw-Nutzung versus Pkw-Verfügbarkeit: Wie hat sich der Anteil der Haushalte mit eigenem Pkw über die Jahrzehnte verändert? Und wie die Nutzung?

DIE DRESDNER **VERFÜGEN ÜBER MEHR PKW**
ABER **NUTZEN DIESE IMMER SELTENER.**

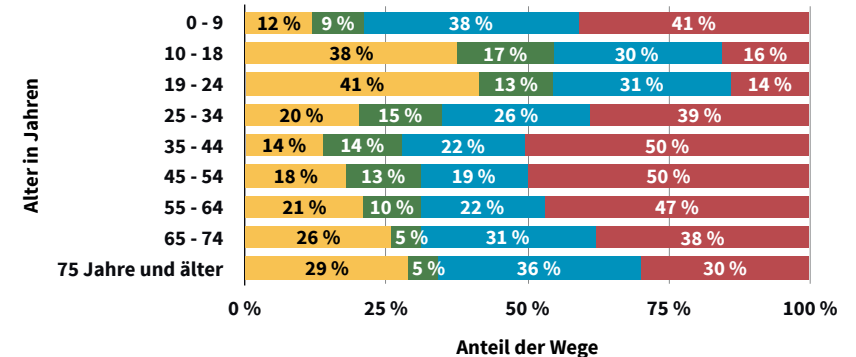
Tagesganglinien nach Verkehrsmitteln: Womit erledigen die Dresdner ihre Wege? Und wann?

ZWISCHEN 7:00 UHR UND 8:00 UHR SIND DIE MEISTEN PKWS UNTERWEGS.



Modal Split nach Altersgruppen: Welche Altersgruppe benutzt welches Verkehrsmittel?

TAXI MAMA IST NATÜRLICH EIN PKW.
SCHÜLER UND STUDENTEN FAHREN VOR ALLEM MIT DEN »ÖFFENTLICHEN«.

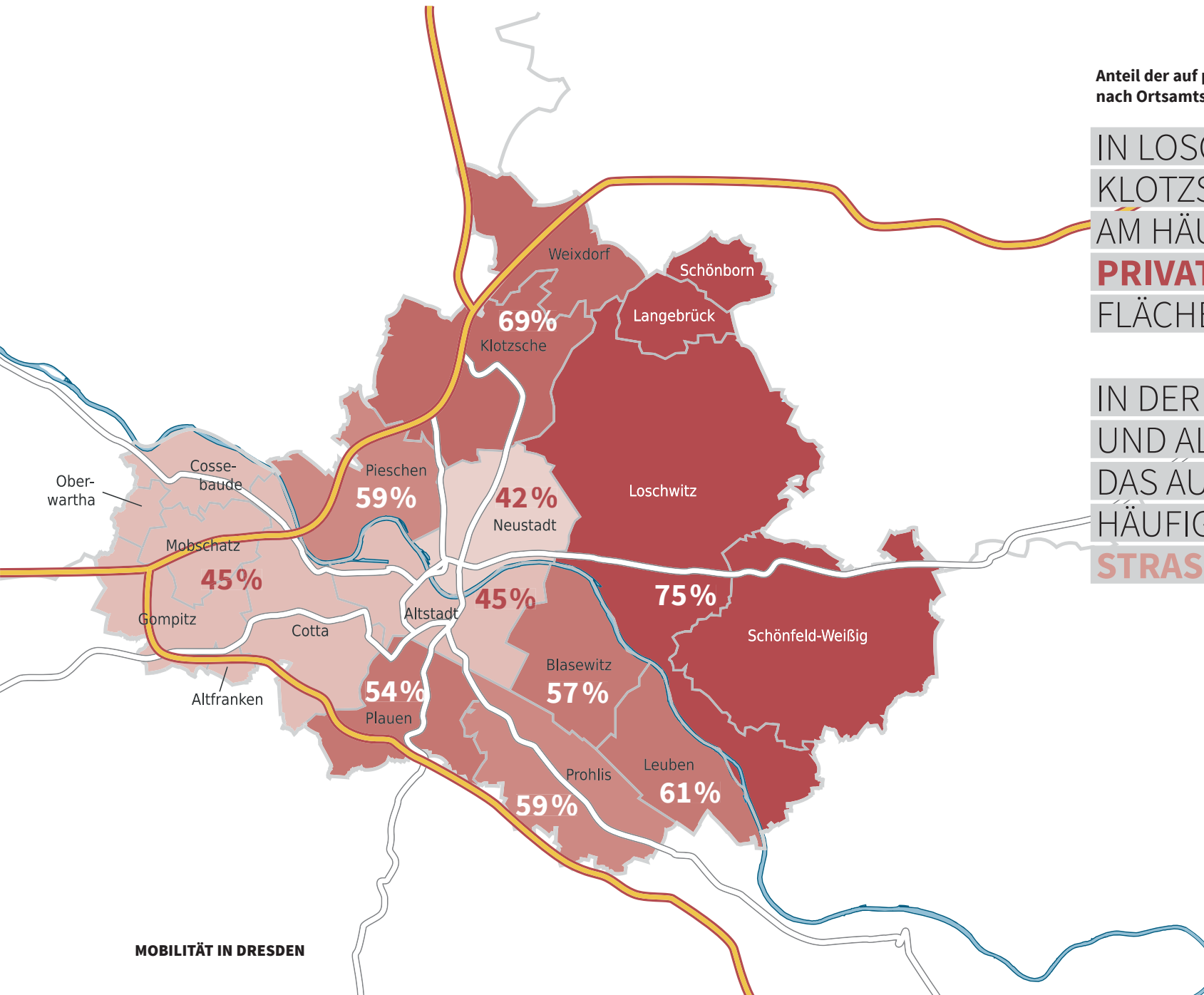


ERGEBNISSE SRV 2013

Anteil der auf privaten Flächen geparkten Pkw
nach Ortsamtsbereichen

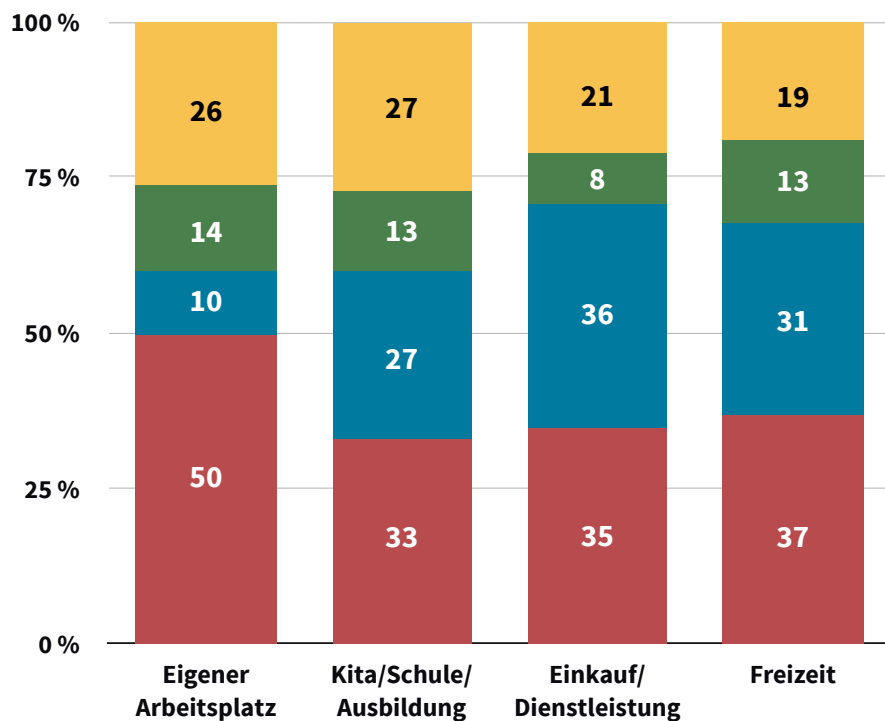
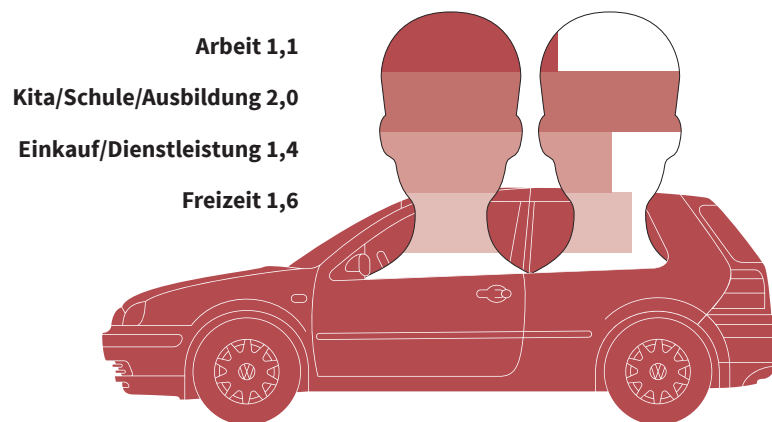
IN LOSCHWITZ UND
KLOTZSCHE WIRD
AM HÄUFIGSTEN AUF
PRIVATEN STELL-
FLÄCHEN GEPARKT.

IN DER NEUSTADT
UND ALTSTADT WIRD
DAS AUTO BESONDERS
HÄUFIG **AUF DER**
STRASSE ABGESTELLT.



**Pkw-Besetzungsgrad nach Fahrtzwecken:
Wieviele Menschen sitzen im Mittel in einem Pkw?**

DER PKW IST AUF DEM
ARBEITSWEG AM GERINGSTEN
AUSGELASTET.



**Wegezwecke: Für welches Ziel nutzen die Dresdner
welches Verkehrsmittel?**

MEHR ALS JEDER VIERTE
FÄHRT MIT BUS UND BAHN
ZUR ARBEIT ODER IN
DIE SCHULE/ZUR AUSBILDUNG.



MOBILITÄTSSTECKBRIEF DER STADT DRESDEN

92,3 %

DER DRESDNER WAREN AM
BEFRAGUNGSTAG MOBIL.

EIN WEG DES DRESDNERS DAUERT IM MITTEL

21,8 min

DER DRESDNER IST AM TAG

77,3 min

90,1 %

DER EINWOHNER WAREN AN EINEM
MITTLEREN WERKTAG
AM WOHNORT IN DRESDEN.

UNTERWEGS.

UND HAT EINE LÄNGE VON

5,8 km

IM VERKEHR UNTERWEGS UND LEGT DABEI

20,6 km

ZURÜCK.

DER DRESDNER IST DURCHSCHNITTlich MIT

15,9 km/h

9,4 %

ALLER WEGE DER DRESDNER
WERDEN ZWISCHEN 7 UND 8 UHR
UNTERNOMMEN.

1,6
FAHRRÄDER STEHEN
DURCHSCHNITTlich JEDEM
HAUSHALT ZUR VERFÜGUNG.

DURCHSCHNITTlich WERDEN

3,55

WEGE PRO PERSON UND
TAG UNTERNOMMEN.

0,9

PRIVAT- UND DIENST-PKW
STEHEN IM MITTEL JEDEM
HAUSHALT ZUR VERFÜGUNG.

9,8 %

ALLER WEGE DER DRESDNER
WERDEN ZWISCHEN 15:30 UND
16:30 UHR UNTERNOMMEN.

31,3 %

DER DRESDNER HAUSHALTE
HABEN KEINEN PKW.

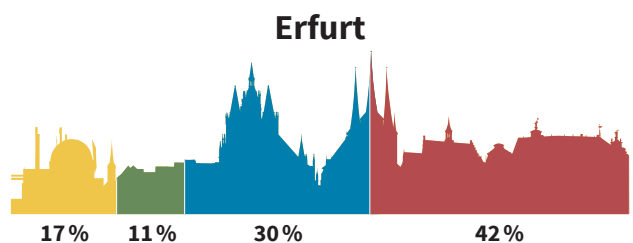
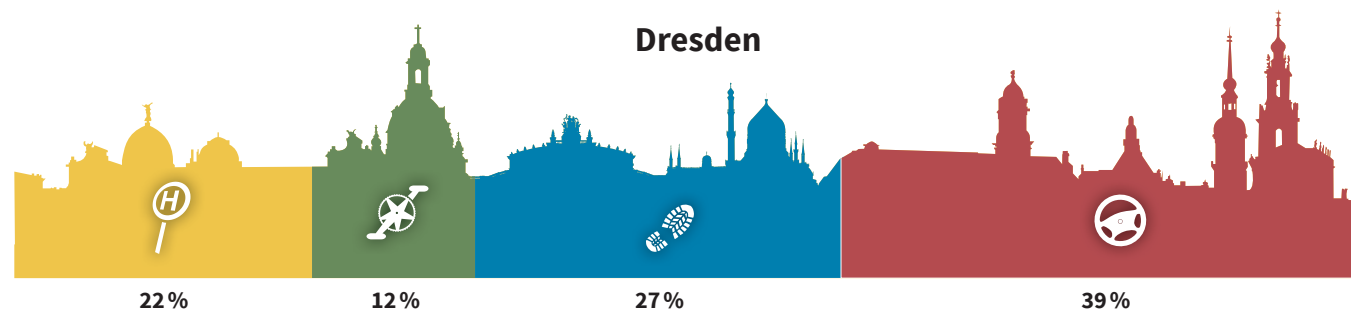
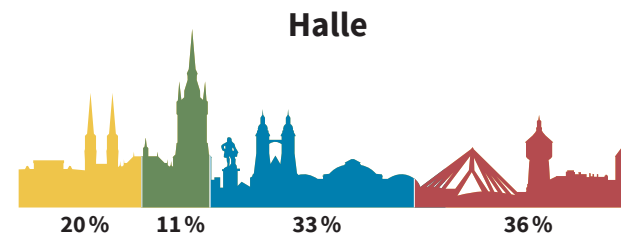
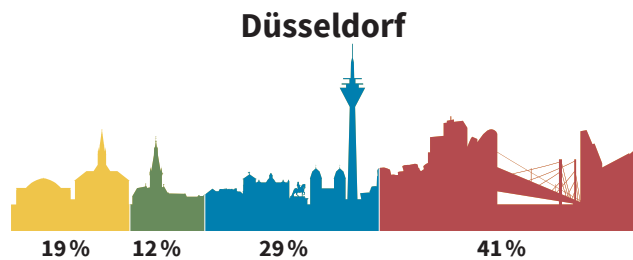
DIE DRESDNER VERLASSEN IM MITTEL **1,4** MAL AM TAG IHRE WOHNUNG UND LEGEN DABEI JEWEILS **2,5** WEGE ZURÜCK.

DRESDEN IM STÄDTE-VERGLEICH

MEHR ALS JEDER

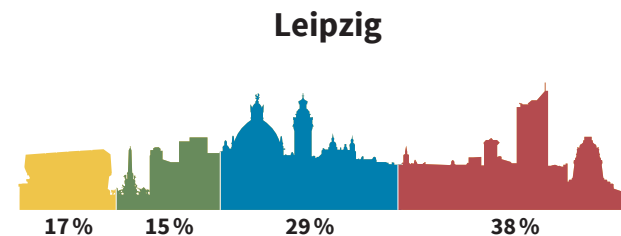
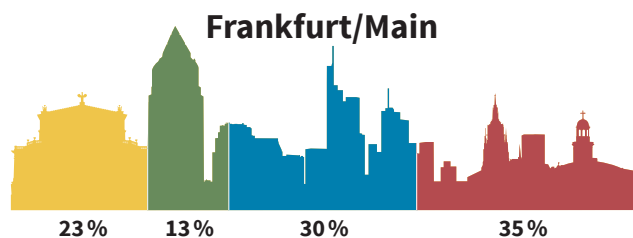
5.

WEG WIRD IN DRESDEN MIT DEN
ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN ERLEDIGT.



Modal Split im Vergleich mit anderen SrV-Städten: Welches Verkehrsmittel wurde im Jahr 2013 in verschiedenen Städten wie intensiv genutzt?

IM STÄDTVERGLEICH HAT DRESDEN EINEN HOHEN ÖPNV-ANTEIL – HÖHER ALS LEIPZIG ABER GERINGER ALS IN FRANKFURT/MAIN.



MOBILITÄT IM DRESDNER UMLAND

IN STÄDTEN MIT S-BAHN-ANSCHLUSS IST DER ÖPNV-ANTEIL

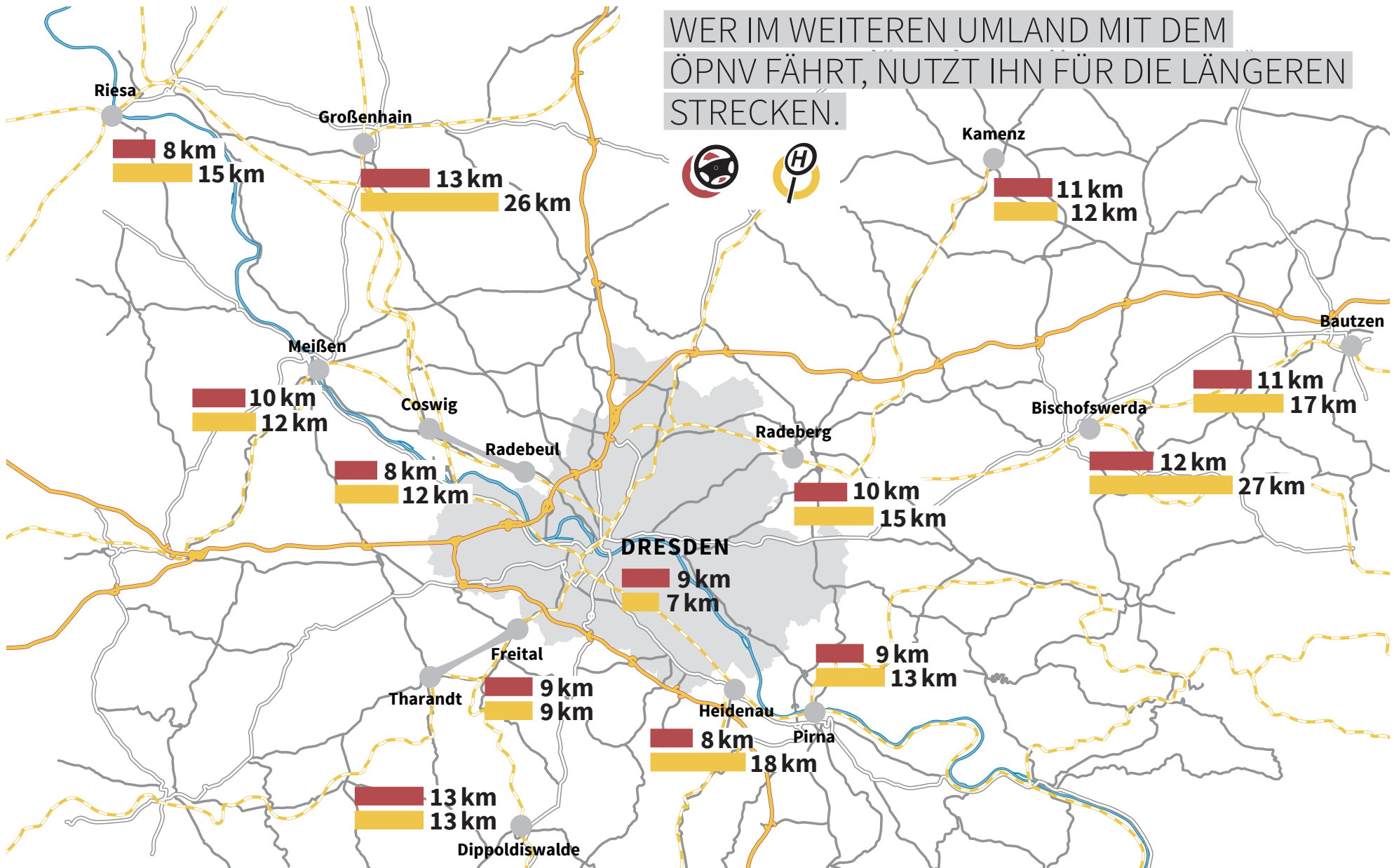
1,5 x

SO HOCH WIE IN STÄDTEN OHNE.



Mittlere Wegelängen für Pkw und ÖPNV 2013 bei allen Wegen

WER IM WEITEREN UMLAND MIT DEM
ÖPNV FÄHRT, NUTZT IHN FÜR DIE LÄNGEREN
STRECKEN.



Modal Split nach Region: Welches Verkehrsmittel wird im Umland wie intensiv genutzt?

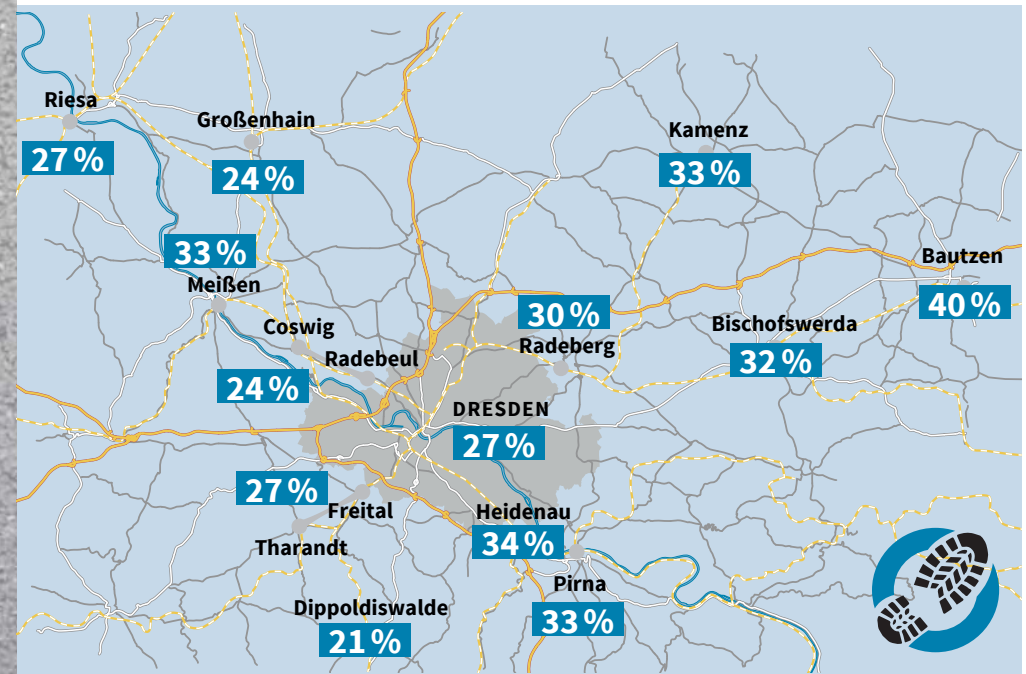
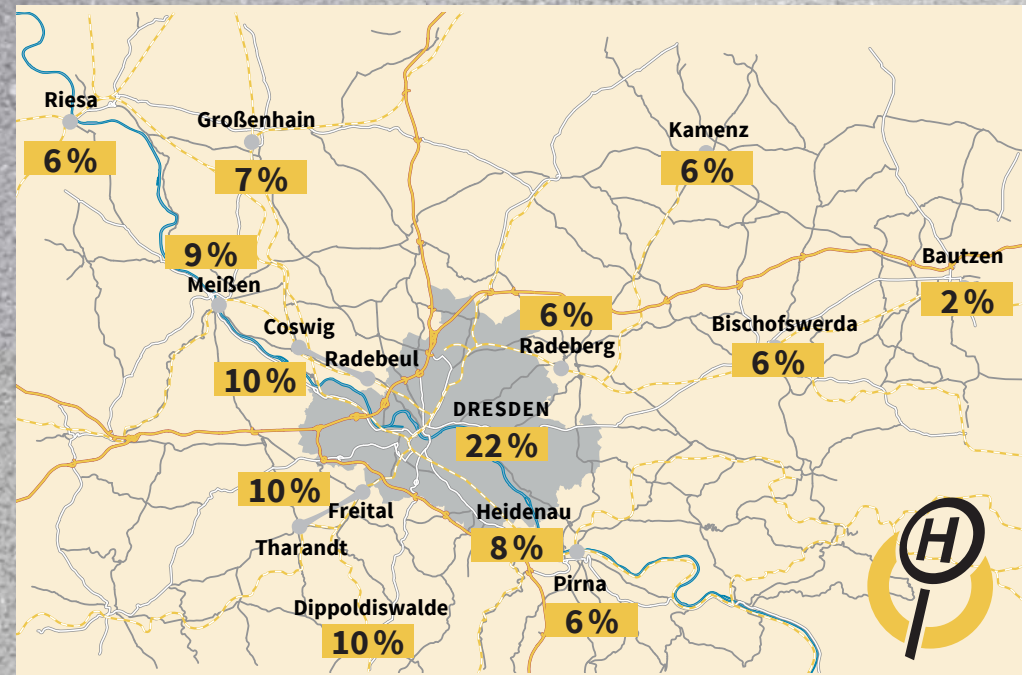
DIE **ÖPNV**-ANTEILE IN DEN S-BAHN-STÄDTEN COSWIG, RADEBEUL, FREITAL UND THARANDT SIND NUN ZWEISTELLIG.

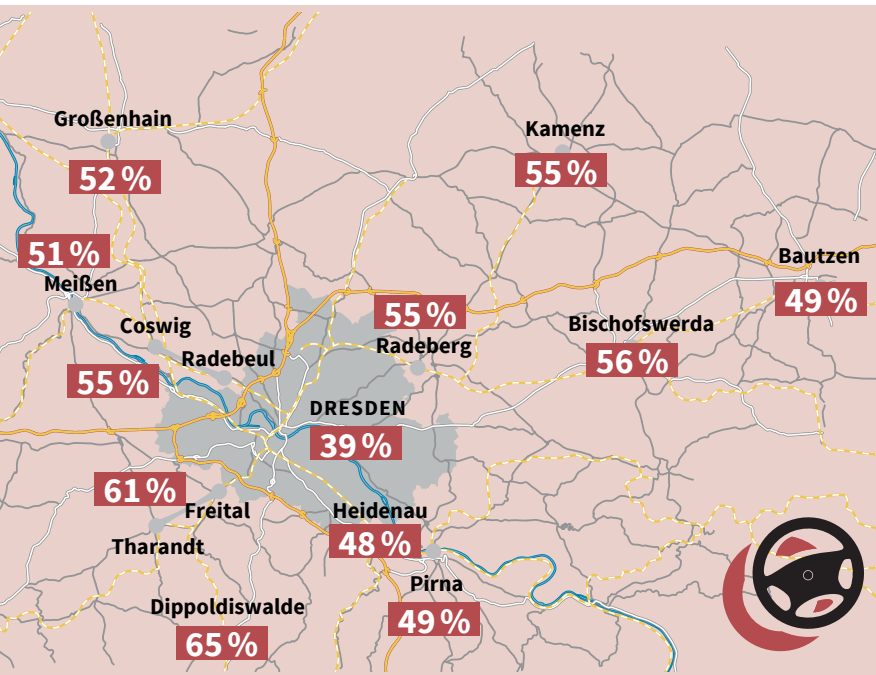
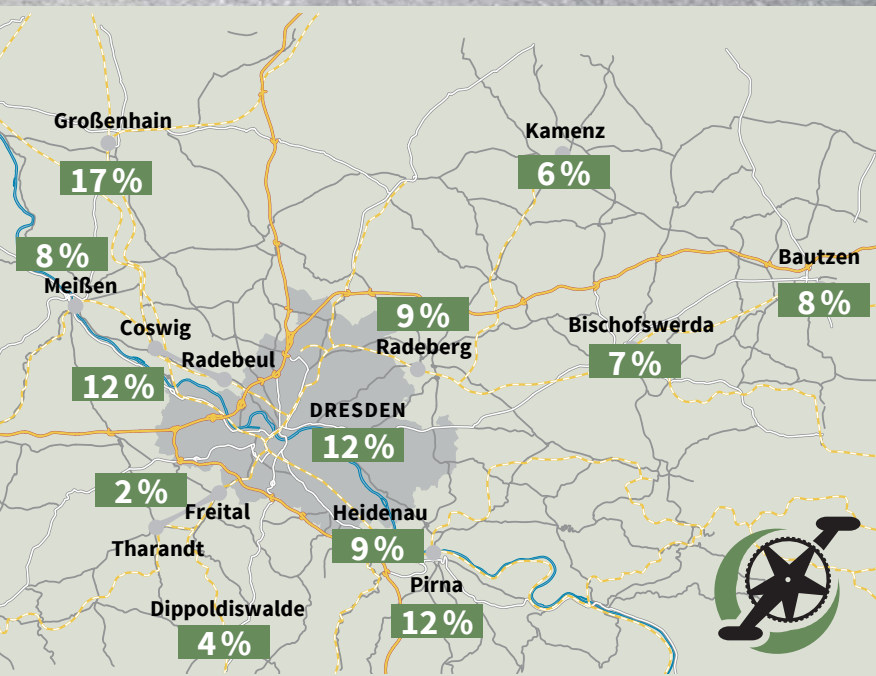
GROSSENHAIN IST DIE STADT MIT DEM GRÖSSTEN ANTEIL **RADVERKEHR**.

40 % DER WEGE WERDEN IN BAUTZEN **ZU FUSS** ERLEDIGT.

IN DIPPOLDISWALDE WERDEN 65 % DER WEGE MIT DEM **PKW** GEFAHREN.

Hochwasser und intensive Baumaßnahmen an der S-Bahn verursachten im Jahr 2013 einen niedrigen ÖPNV-Anteil in Meißen, Heidenau und Pirna.

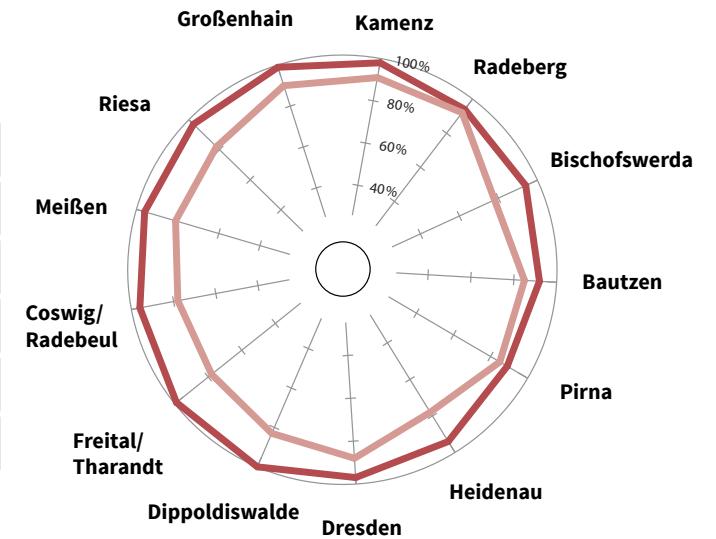




Führerscheinbesitz 2013

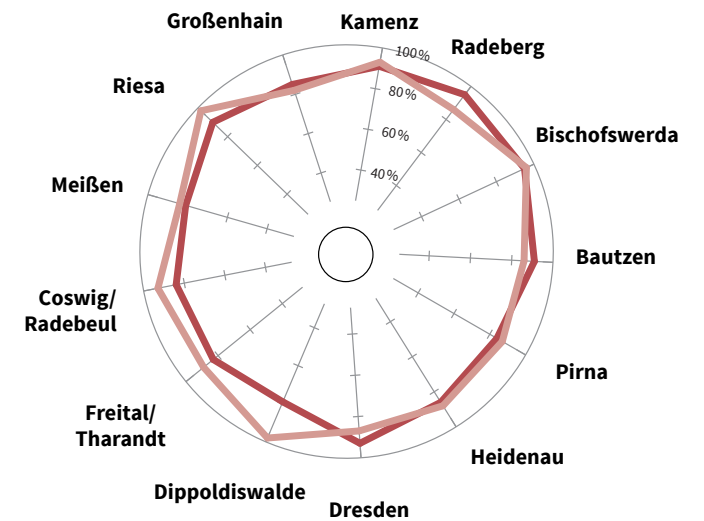
Altersgruppe 45 bis 64 Jahre

IN DER ALTERS-
GRUPPE 45 – 64
JAHRE HABEN
MEHR **MÄNNER** ALS
FRAUEN EINEN
FÜHRERSCHEIN.



Altersgruppe 17 bis 44 Jahre

BEI DEN JÜNGEREN,
IN DER ALTERSGRUPPE
17 – 44 JAHRE IST ES
EHER UMGEKEHRT.



VERKEHRSBEZIEHUNGEN STADT-UMLAND

WERKTAGS PENDELN

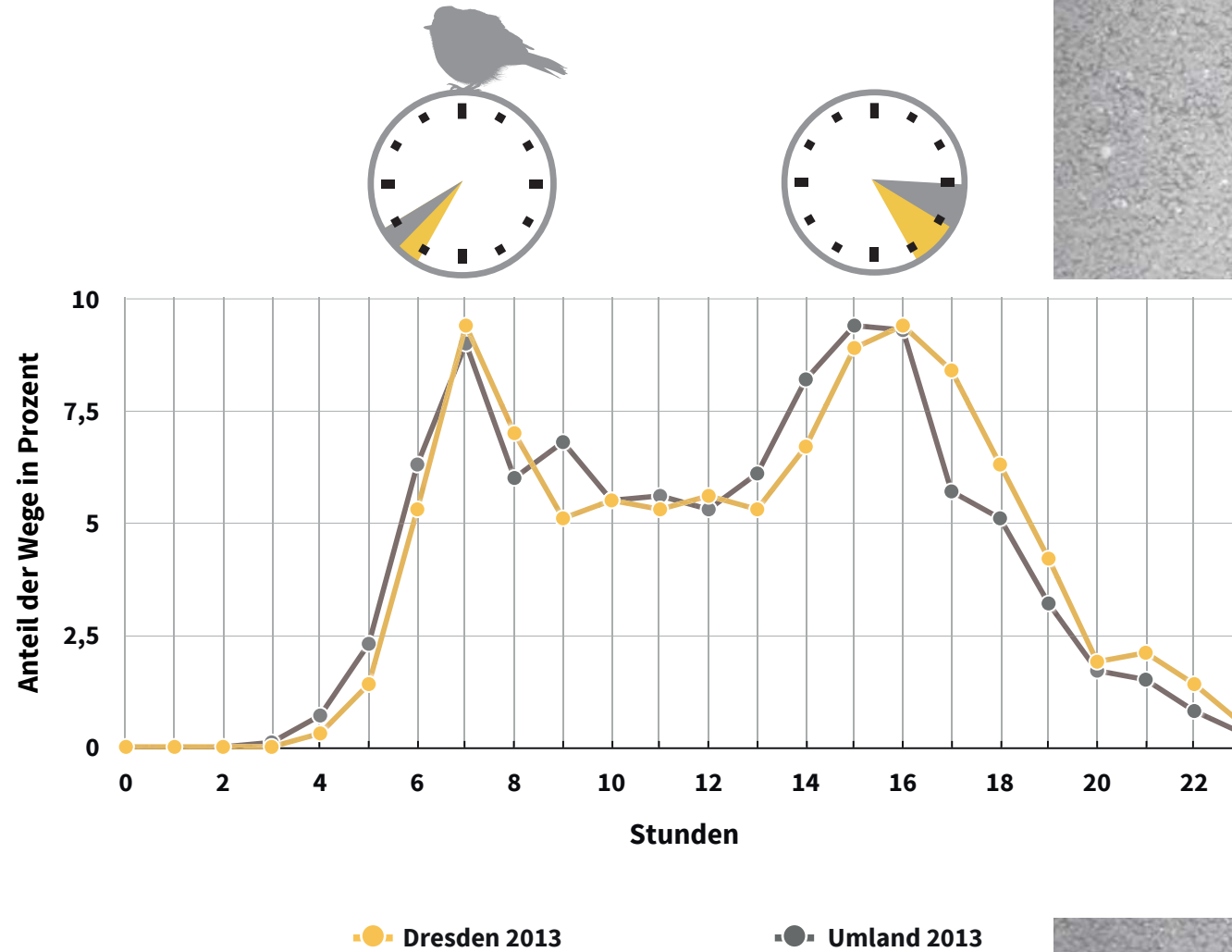
86.600

PERSONEN IN DIE STADT DRESDEN UND

48.400

AUS IHR HERAUS

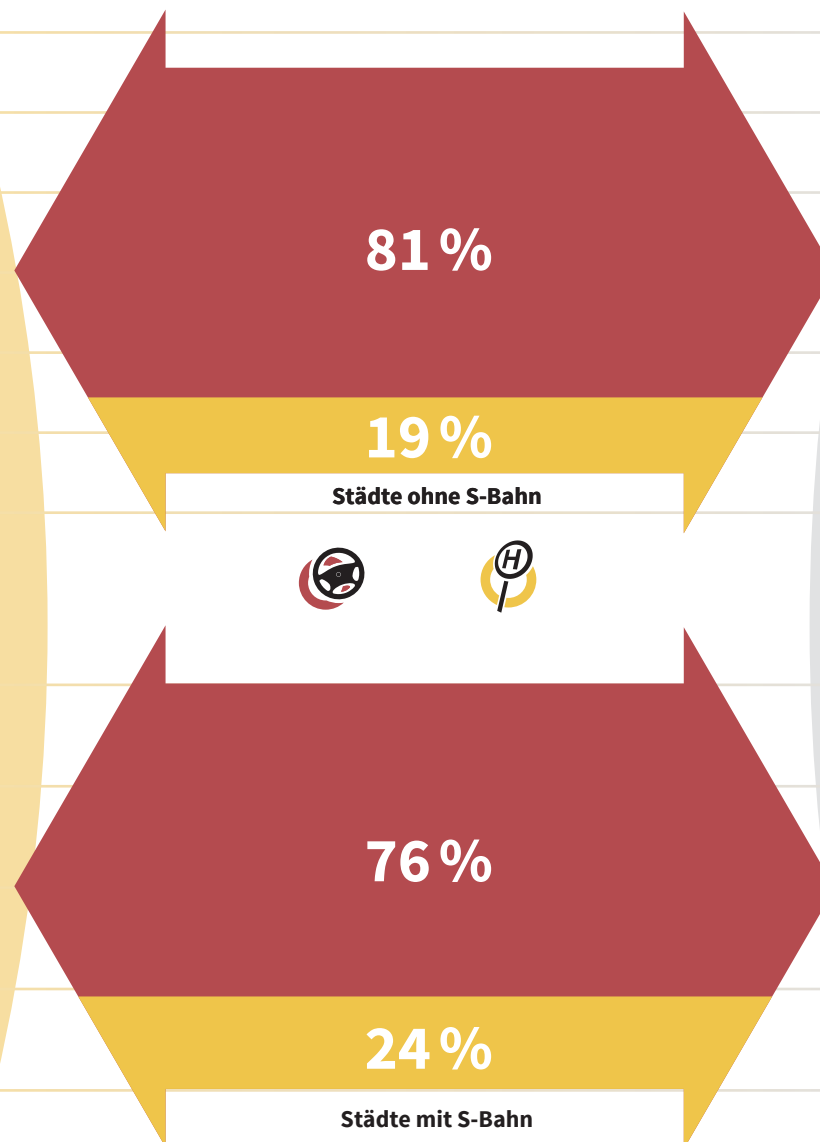
DIE BEWOHNER DES UMLANDES STEHEN ZWAR FRÜHER AUF, SIND
ABER AUCH EHER ZU HAUSE ALS DIE DRESDNER.



DRESDEN

**Modal Split der Wege nach
Dresden: das Verhältnis von ÖPNV-
und Pkw-Nutzung der Pendler aus
dem Umland für ihre werktäglichen
Wege nach Dresden**

DIE BEWOHNER
DES UMLANDES
NUTZEN NOCH
SEHR HÄUFIG
DEN PKW, UM
NACH DRESDEN
ZU KOMMEN.



UMLANDSTÄDTE

BAUTZEN

BISCHOWSWERDA

DIPPOLDISWALDE

GROSSENHAIN

KAMENZ

RADEBERG

RIESA

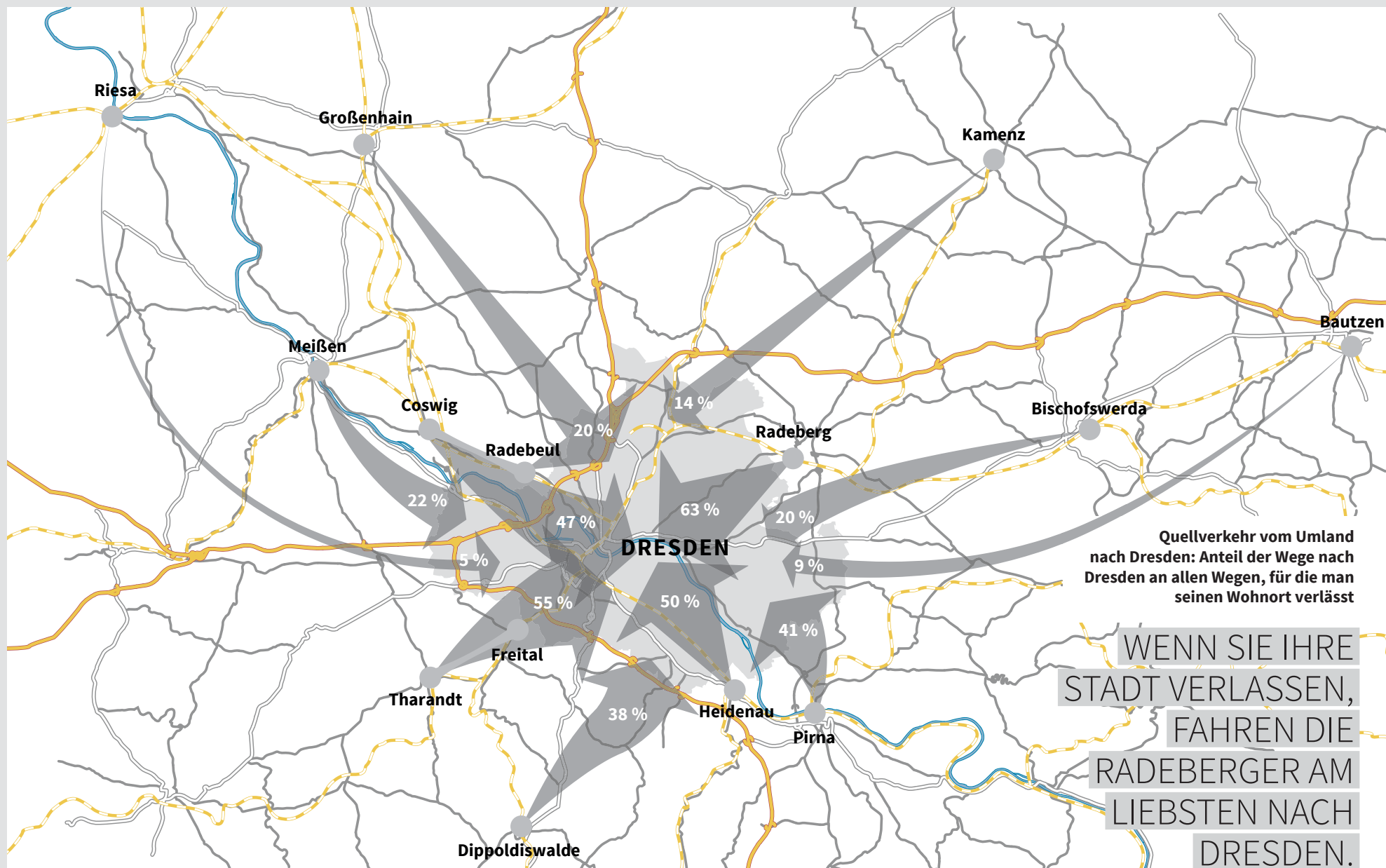
S COSWIG / RADEBEUL

S FREITAL / THARANDT

S HEIDENAU

S MEISSEN

S PIRNA



TRENDS

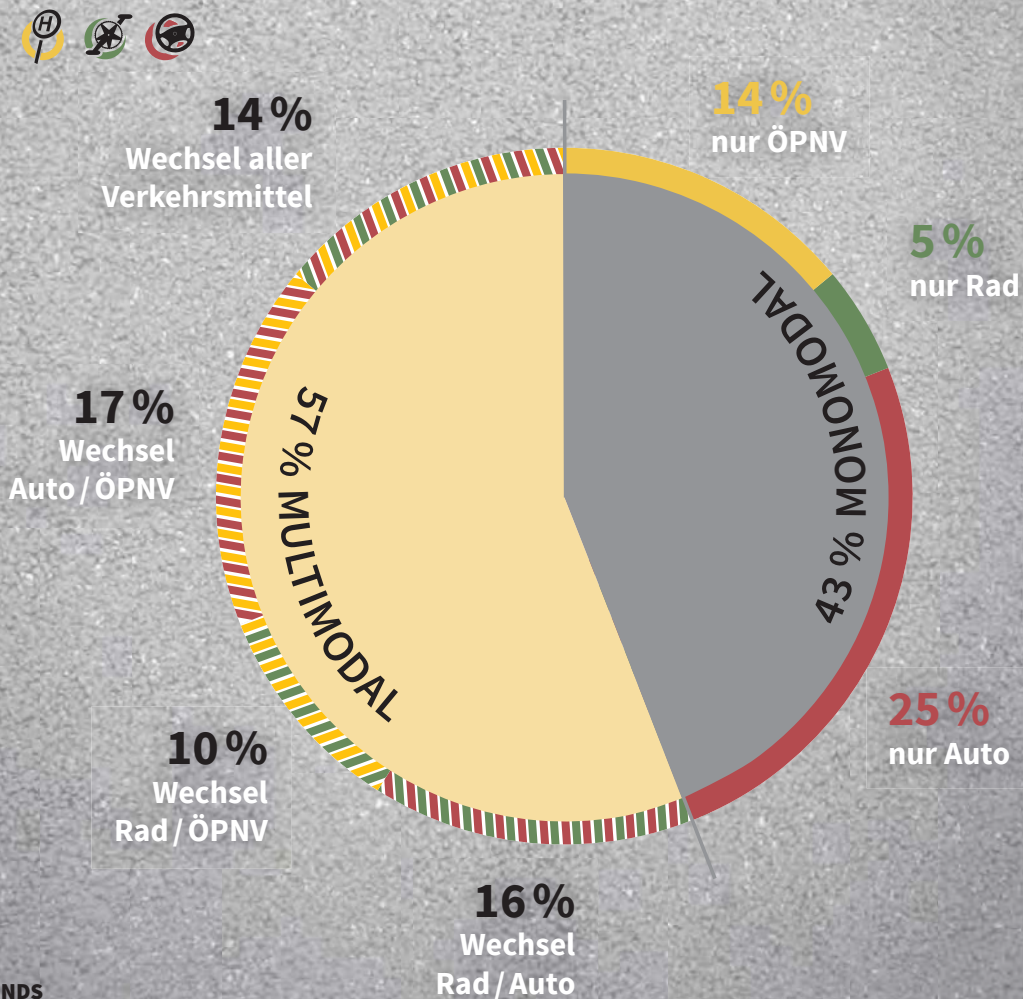
4%

DER **DRESDNER** NUTZEN CARSHARING – VIERMAL MEHR ALS IM **UMLAND**.
DER DURCHSCHNITTliche CAR-SHARING-NUTZER IST 31 JAHRE ALT.



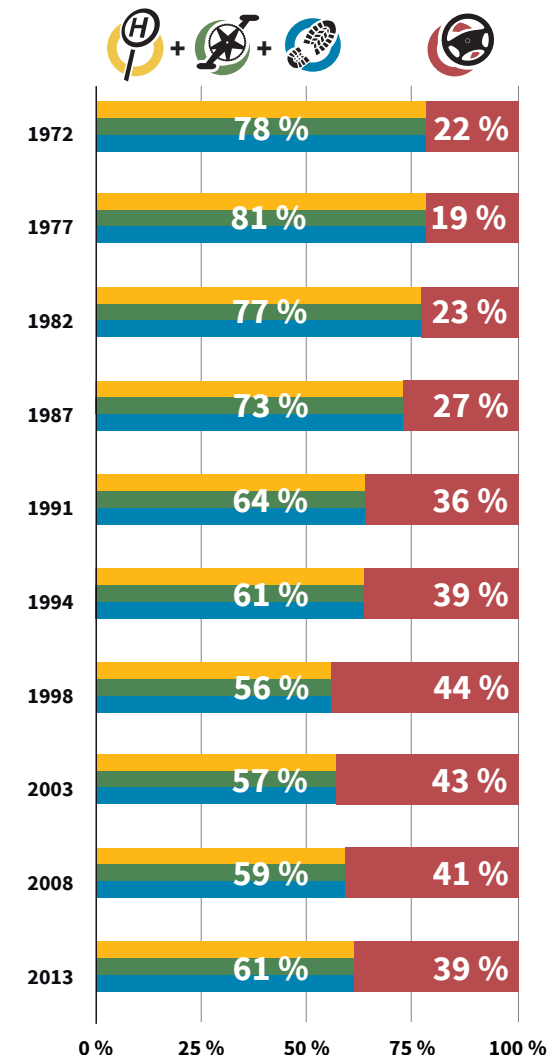
Multimodalität: Zwischen welchen Verkehrsmitteln wird bei Alltagswegen mindestens einmal pro Woche gewechselt?

57 % DER DRESDNER
NUTZEN REGELMÄSSIG
VERSCHIEDENE
VERKEHRSMITTEL.



Modal-Split-Entwicklung seit 1972: Wie hat sich das Verhältnis aus Pkw-Verkehr und Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) in Dresden langfristig entwickelt?

NACH DEUTLICHEM ANSTIEG
SEIT 1982 VERRINGERT SICH DER
PKW-ANTEIL SEIT 2003 WIEDER.



Dresden hat seit 2008:

6 % mehr

Einwohner und

40 % mehr

Kitaplätze und

14 % mehr

Schulplätze

ALLES IM FLUSS

DIE STADT UND IHR VERKEHR VERÄNDERN

SICH STÄNDIG. TRENDS ZWISCHEN 2008 UND 2013.

Die Zahl einsatzbereiter
Fahrräder pro 1000 Ein-
wohner steigt von 750 auf

884

85.000 m²
Verkaufsfläche sind
+10 %

Die Weglänge sinkt von 6,3 auf

5,8 km/Weg

Die Zahl der Wege steigt von 3,39 auf

3,55/Tag

Der Anteil mobiler Dresdner steigt von 89,6 auf

92,3 %

Die Zahl der Arbeitsplätze steigt mit 6% um

19.000

Stellen

DIE MULTIOPTIONALE GESELLSCHAFT VON HEUTE IST MULTIMODAL UNTERWEGS.

Es gibt nicht das bevorzugte Verkehrsmittel, sondern es überwiegt der individuelle Mix. Nahezu die Hälfte der Pkw-Fahrer fährt auch regelmäßig mit den »Öffentlichen« oder dem Fahrrad. 61 Prozent der Wege in Dresden werden mit ÖPNV, Rad oder zu Fuß zurückgelegt. Wohnumfelder mit kurzen Wegen und guter ÖPNV-Anbindung verringern die Notwendigkeit, den Pkw zu nutzen.

DER PKW WIRD OPTIONALER.

Immer mehr Verkehrsteilnehmer verzichten auf den Einsatz des eigenen Pkw. Die damit zurückgelegten Wege reduzieren sich und werden kürzer. Können hier moderne Technologien und bessere Vernetzung von Radverkehr, Carsharing und den »Öffentlichen« weiter sinkende Pkw-Anteile mit sich bringen?

DIE ZEICHEN STEHEN AUF »E«

Im Jahr 2018 steht die nächste Erhebung »Mobilität in Städten – SrV« an. Die Frage, wie sich Mobilität bis dahin entwickeln wird, ist spannend. Der Trend, elektrisch unterwegs zu sein, gibt dem Fahrrad Raum für Wachstum und natürlich der Bahn, dem »elektrischsten« aller Verkehrsmittel. Was passiert diesbezüglich mit dem Pkw?

WACHSTUM IN DRESDEN

Die Menschen leben gern in Dresden und schätzen zahlreiche Aspekte der hohen Lebensqualität. Dresden wird weiter wachsen. Dafür gilt es eine stadtverträgliche Mobilität zu sichern und die Stärken aller Verkehrsträger durch eine enge Vernetzung zu nutzen. Das ist die wichtigste Aufgabe für die an der Studie beteiligten Partner: die Landeshauptstadt Dresden, die Dresdner Verkehrsbetriebe und den Verkehrsverbund Oberelbe.



MOBILITÄT IN STÄDTEN SRV 2013 – DIE STUDIE

IN DRESDEN WURDEN

3.225

PERSONEN UND IM UMLAND

6.067

PERSONEN BEFRAGT.

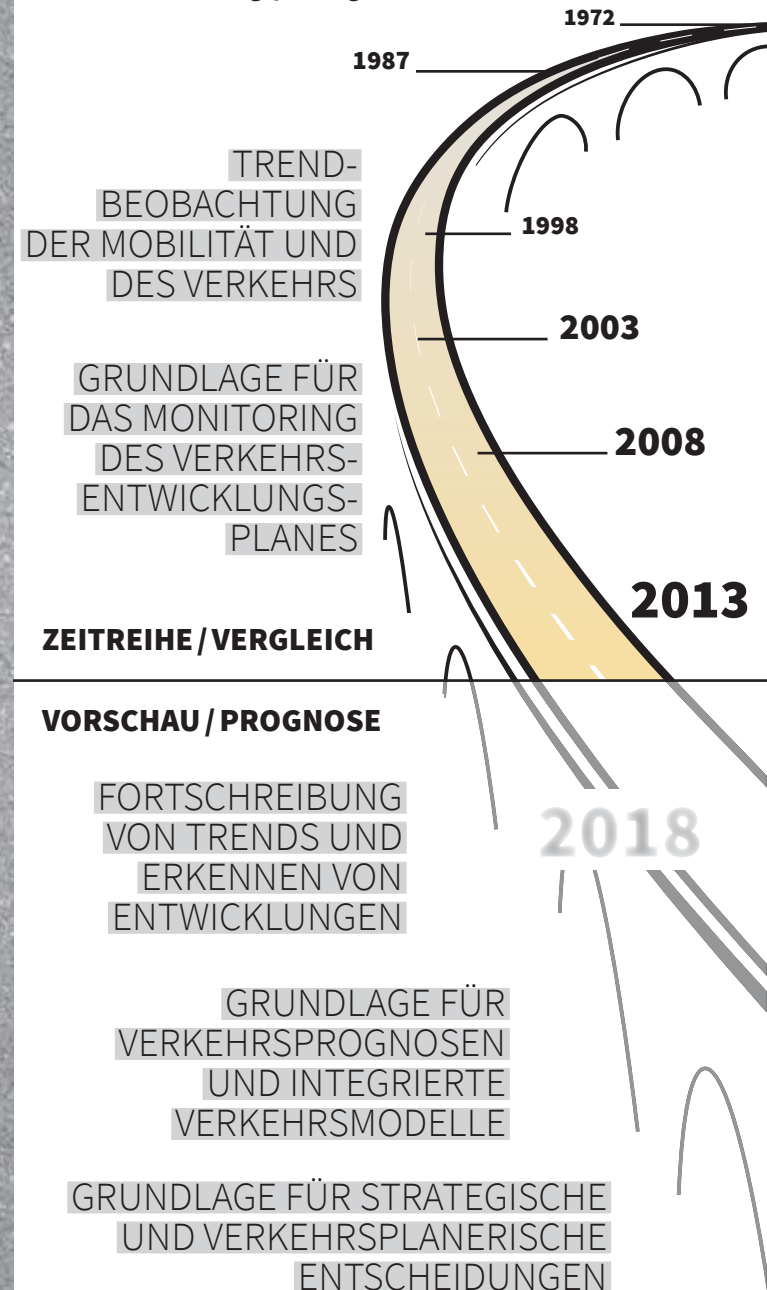
STUDIENDESIGN & METHODIK

- Anonyme Stichtagsbefragung über das gesamte Jahr 2013 an 106 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 3.225 Personen in 1.756 Haushalten befragt, die in Summe 10.586 Wege am Tag zurückgelegt haben.
- In 14 Umlandstädten wurden in 6.067 Personen in 3.203 Haushalten befragt, die in Summe 19.619 Wege am Tag zurückgelegt haben.
- Ergebnisse zu 49 % aus telefonischen Interviews und zu 51 % aus der Nutzung des Online-Fragebogens
- Eine reduzierte Darstellung der Broschüreninhalte als Tabellen bzw. Diagramme finden Sie unter www.dresden.de/srv
- 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, DVB und VVO 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.

Die Studie ist ein wichtiger Pfeiler der Verkehrsentwicklungsplanung.



IMPRESSUM

Gemeinsame Veröffentlichung der Auftraggeber von
Mobilität in Städten – SrV 2013 für die Region Dresden

Landeshauptstadt Dresden

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

Dresdner Verkehrsbetriebe AG

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

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH

Abteilung Verkehr
www.vvo-online.de

Konzept und Layout: Faber & Marke
Autor Illustrationen: Stefan Gandl/Neubau, Die Gestalten Verlag



Dresden.
Die Gestalten



VVO