



Ergebnisse des SrV 2013 für Dresden und das Umland

Zusammenstellung wesentlicher Fakten

Inhalt

Grundlagen	3	Trends und Erwartungen	18
Anlass	3	Wesentliche Trends aus dem SrV 2013 für Dresden	18
Nutzung des SrV in Dresden	3	Erwartungen zur Mobilitätsentwicklung in Dresden	18
Studiendesign und Methodik	3	Nächster Erhebungsdurchgang 2018	19
Ziele der Untersuchung und Verwendung der Ergebnisse	4	Impressum	19
Teilnehmende Städte in Dresden und Umland	4		
Strukturentwicklung zwischen 2008 und 2013	4		
Ergebnisse	5		
Mobilitätssteckbrief für Dresden	5		
Wichtige verkehrliche Kennwerte aus dem SrV 2013 für Dresden	5		
<i>Motorisierung der Haushalte</i>			
<i>Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern</i>			
<i>Fahrausweisnutzung</i>			
<i>Modal Split im Gesamtverkehr Dresdens</i>			
<i>Modal Split und Wegelänge Binnenverkehr</i>			
<i>Modal Split im Gesamtverkehr nach Ortsamtsbereichen</i>			
<i>Modal Split nach Altersgruppen</i>			
<i>Modal Split nach Wegezweck</i>			
<i>Modal Split Dresdens im Vergleich</i>			
<i>Entwicklung des Modal Split in Dresden seit 1972</i>			
<i>Entwicklung von Pkw-Nutzung und Pkw-Verfügbarkeit</i>			
<i>Pkw-Besetzungsgrad nach Fahrtzwecken</i>			
<i>Tagesganglinien nach Verkehrsmitteln</i>			
<i>Anteil der Pkw nach Abstellort und Ortsamtsbereichen</i>			
<i>Zulassungsort der von Dresdnerinnen und Dresdnern ge- nutzten Pkw nach Ortsamtsbereichen</i>			
<i>Multimodalität in Dresden</i>			
<i>Multimodalität nach Ortsamtsbereichen</i>			
Wichtige verkehrliche Kennwerte aus dem SrV 2013 für das Umland und die Stadt Dresden im Vergleich	14		
<i>Modal Split der Umlandstädte und Dresdens</i>			
<i>Modal Split der Wege nach Dresden</i>			
<i>Quellverkehr vom Umland nach Dresden</i>			
<i>Mittlere Wegelängen für Pkw und ÖPNV</i>			
<i>Mobilität im Tagesverlauf im Vergleich</i>			
<i>Führerscheinbesitz in der Altersklasse 17-44 Jahre</i>			
<i>Führerscheinbesitz in der Altersklasse 45-64 Jahre</i>			

Grundlagen

Anlass

Regelmäßig seit 1972 führt die Technische Universität Dresden die repräsentative wissenschaftliche Studie „Mobilität in Städten – SrV“ auf Basis von Haushaltsbefragungen in Dresden und anderen Städten durch. Die Befragung fand diesmal in 118 Untersuchungsräumen in Deutschland statt.

Der vorliegende Faktenband enthält die Kernaussagen des 10. Erhebungsdurchgangs des Jahres 2013 in einer kompakten, Diagramm- und tabellenorientierten Form für die primär fachlich orientierte Leserschaft.

Für die allgemein interessierte Öffentlichkeit wurde die Broschüre „Gut gelaufen, gern gefahren“ mit ähnlichen Inhalten aber anderer grafischer Aufbereitung erarbeitet.

Die beiden genannten Veröffentlichungen sind digital als pdf-Datei unter www.dresden.de/srv abrufbar.

Nutzung des SrV in Dresden

Das SrV bildet die Grundlage für die in die Zukunft gerichtete Verkehrsentwicklungsplanung in Dresden. Sie dient dabei dem Erkennen von Trends und Entwicklungen bei der individuellen Mobilität der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Dresden und ausgewählter Städte des Umlandes. Aus dem SrV werden wesentliche Eingangsparameter für das integrierte Dresdner Verkehrsmodell abgeleitet.

Neben der Landeshauptstadt Dresden beteiligen sich an der Befragung auch die Dresdner Verkehrsbetriebe AG und die Verkehrsverbund Oberelbe GmbH. Diese Kooperation ermöglicht eine hohe Stichprobengröße und fundierte Aussagen für Dresden und das Umland in ihrer engen Verflechtung.

Studiendesign und Methodik

Das SrV ist eine anonyme Stichtagsbefragung über das gesamte Jahr 2013 an 106 mittleren Werktagen außerhalb von Ferien (nur Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag). Die Befragung von Haushalten erfolgt dabei auf Grundlage einer zufälligen, statistisch gesicherten Personenstichprobe. Sie berücksichtigt die personenbezogene Mobilität der Einwohner. Der Wirtschaftsverkehr wird dabei nicht erhoben.

Die Inhalte der Befragung gliedern sich nach drei Merkmalen:

- der Haushalt und die im Haushalt vorhandenen Fahrzeuge sowie deren Nutzung (private und dienstliche Pkw, Motorräder und Fahrräder (auch Pedelecs),
- die Anzahl und das Alter der im jeweiligen Haushalt lebenden Personen und deren Möglichkeit, Fahrzeuge und Fahrkarten des ÖPNV am Befragungstichtag zu nutzen,
- die Wege aller Haushaltsangehörigen am jeweiligen Stichtag mit den Informationen Ziel, Dauer, Länge, Verkehrsmittel und Zweck.

In Dresden wurden 3.225 Personen in 1756 Haushalten befragt, die in Summe 10.586 Wege am Tag zurückgelegt haben. In 14 Umlandstädten wurden 6.067 Personen in 3203 Haushalten befragt, die in Summe 19.619 Wege am Tag zurückgelegt haben.

Erhoben wurde zu 49 % mit telefonischen Interviews und zu 51 % unter Nutzung eines Online-Fragebogens. Der bis 2008 nutzbare Papier-Fragebogen entfiel. Durch entsprechende Untersuchungen wurde nachgewiesen, dass die Befragungsart auf die Ergebnisse keinen Einfluss hat.

Die Erhebungsmethodik wurde gegenüber 2008 deutlich verfeinert. Damit ist bessere (und häufigere) Erfassung kurzer Wege verbunden (insbes. Fußwege und Wegeketten mit Kfz). Da dies auf zeitliche Vergleiche einen Einfluss hat, wurden die Werte der Vorgängerjahrgänge 2003 und 2008 bezüglich der Wegehäufigkeiten im Fuß- und Kfz-Verkehr durch statistisch gesicherte Faktoren angepasst. Die hier für 2003 und 2008 dargestellten Wegehäufigkeiten (insbesondere in der Darstellung als Modal Split) können sich damit von den in der Vergangenheit publizierten Ergebnissen (z. B. aus der Broschüre zu den Ergebnissen des SrV 2008) unterscheiden.

Die detailliertere Verortung der Einzelwege erfolgte durch Online-Karten. Das Konzept des Hauptverkehrsmittels bei intermodalen Wegeketten wurde beibehalten.

Weitergehende methodische Informationen sind bei den Autoren des SrV an der TU Dresden unter www.tu-dresden.de/srv2013 verfügbar.

Ziele der Untersuchung und 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 mit den Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB) und dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) sind die Erkenntnisse zu den Verflechtungen Dresdens mit dem Umland nutzbar. Der integrierte Ansatz der Studie ermöglicht es, auch intermodale Effekte, Verhaltenswandel und neue Mobilitätstrends zu analysieren.

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

Teilnehmende Städte in Dresden und Umland

Insgesamt wurde für das SrV in 14 Umlandstädten und in Dresden befragt. In Dresden waren dies 3.225 Personen in 1.786 Haushalten (zum Vergleich: 2008 wurden 2.641 Personen in 1.467 Haushalten befragt). Im Umland wurden 6.067 Personen in 3.203 Haushalten befragt, was ca. 500 Personen je Stadt bzw. Stadtverbund entspricht.

Im Einzelnen wurde in folgenden Städten befragt:

- in der Landeshauptstadt Dresden sowie in den 14 Umlandstädten:
- Bautzen
- Bischofswerda
- Dippoldiswalde
- Freital/Tharandt (als Stadtverband)
- Großenhain
- Heidenau
- Kamenz
- Meißen
- Pirna
- Radeberg
- Radebeul/Coswig (als Stadtverband) und
- Riesa

Strukturentwicklung zwischen 2008 und 2013

Mobilität ist auch ein Ausdruck struktureller Entwicklungen. Die dynamische Stadtentwicklung Dresdens seit dem letzten SrV-Durchgang im Jahr 2008 und insbesondere bei Wohnraum, Arbeitsplätzen und Bildungsangeboten wirkt damit auch auf die Ergebnisse im SrV 2013.

Die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt Dresden ist zwischen 2008 und 2013 um 6 Prozent gewachsen. Die Zahl der Arbeitsplätze in Dresden stieg dabei ebenfalls um 6 Prozent, die der Kitaplätze um 40 Prozent. Auch die Schulplätze stiegen (+ 14 Prozent) und die Einkaufsfläche wurde in diesem Zeitraum um 10 Prozent größer.

Wichtige Kennwerte zur Beurteilung der Mobilitätsentwicklung sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Strukturentwicklung Dresden zwischen 2008 und 2013		
	2008	2013
Einwohner (Stand 2012)	501.915	530.722 (+6%)
Haushalte (Stand 2012)	271.631	290.224 (+7%)
Einpendler nach Dresden	83.600	86.600 (+4%)
Auspender ins Umland	42.800	48.400 (+13%)
Pendersaldo	-40.800	38.200 (-6%)
Länge Straßennetz (ohne BAB)	1.461 km	1.470 km (+9 km)
Länge Radwegenetz	366 km	409 km (+43 km)
Anz. Elbbrücken (Straße)/ Fähren	7 Brücken/ 3 Fähren	9 Brücken/ 3 Fähren
Fahrgastzahlen DVB AG	144,5 Mio.	152,8 Mio. (+8,3 Mio./ +6%)
Anz. Straßen- bahnenlinien	12	12
Liniennetzlänge Straßenbahn	204,8 km	213,1 km (+8,3 km)
Anz. Buslinien DVB	28	28
Liniennetzlänge Bus	299,1 km	307,7 km (+8,6 km)

Zum Vergleich: im durch SrV befragten Dresdner Umland (14 Städte) hat sich die Einwohnerzahl in der selben Zeit um 4 Prozent verringert.

Ergebnisse

Mobilitätssteckbrief für Dresden

Zusammenstellung typischer verkehrlicher Kennwerte für die Mobilität der Dresdner Wohnbevölkerung aus dem SrV 2013, teilweise im Vergleich zu den Ergebnissen des SrV 2008

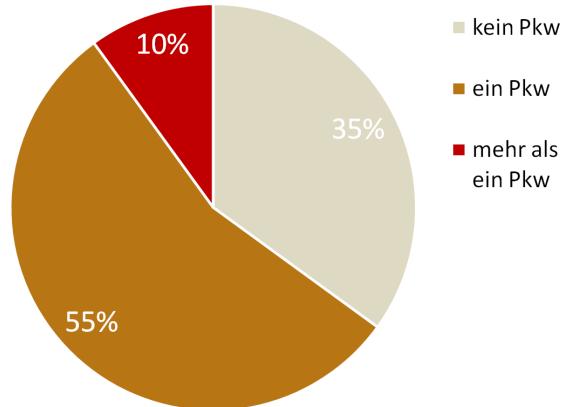
Wichtige verkehrliche Kennwerte für Dresden	
Anwesenheit am Werktag in Dresden	90,1%
Anteil mobiler Dresdner am Werktag	92,3 %
Anzahl der Wege pro Tag der mobilen Dresdner	3,55 (2008: 3,39)
Ausgänge pro Tag	1,4
Wege pro Ausgang	2,5
Mittlere Wegedauer	21,8 Min. (2008: 23 Min.)
Zeit im Verkehr/Tag	77,3 Min. (2008: 68 Min.)
Mittlere Wegelänge am Werktag (alle Wege bis 100 km)	20,6 km
Mittlere Wegelänge	5,8 km (2008: 6,3 km)
Mittlere Reisegeschwindigkeit	15,9 km/h
Fahrräder pro Haushalt	1,6
Kfz (privat und dienstlich) pro Haushalt	0,9
verfügbare Kfz/1000 Einwohner	473 (2008: 433)
verfügbare Fahrräder/1000 Einwohner	884 (2008: 750)
Haushalte ohne Pkw	31,3 %
Anteil der Wege zwischen 7:00 und 8:00 Uhr	9,4% (Morgenspitze)
Anteil der Wege zwischen 15:30 und 16:30 Uhr	9,8% (Tagesmaximum)
Anteil der Dresdner, die mindestens 1x im Jahr Carsharing nutzen	4%, mittleres Alter: 31 Jahre

Wichtige verkehrliche Kennwerte aus dem SrV 2013 für Dresden

(summarische Abweichungen um +/- 1 Prozent zu 100% sind rundungsbedingt)

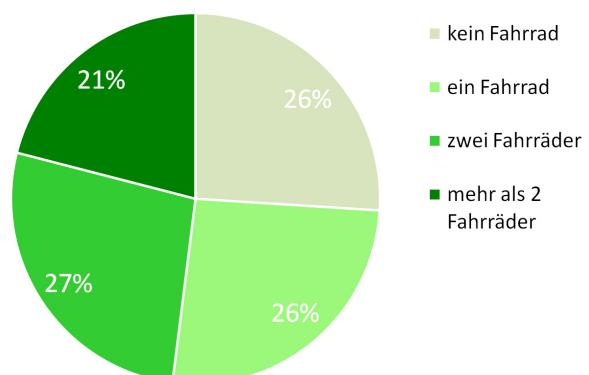
1. Motorisierung der Haushalte

Verfügbarkeit von Pkw am Stichtag (eigener Pkw, dienstlicher Pkw, Carsharing-Pkw u. a. am Stichtag durch Mitglied des Haushalts nutzbar)



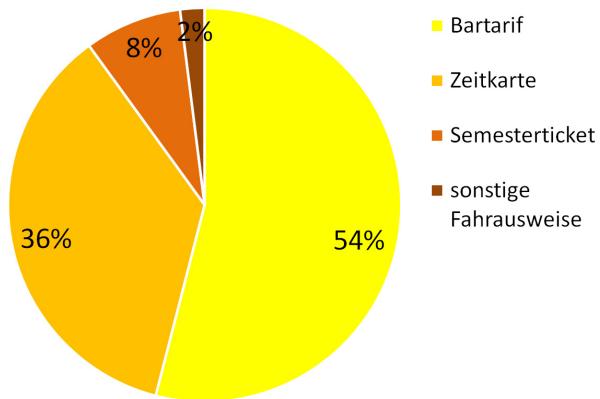
2. Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern

Verfügbarkeit eines einsatzbereiten Fahrrades für das Mitglied des Haushalts am Stichtag



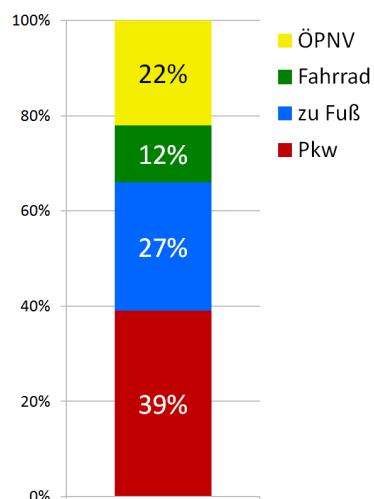
3. Fahrausweisnutzung

Genutzte Fahrkartenart am Stichtag



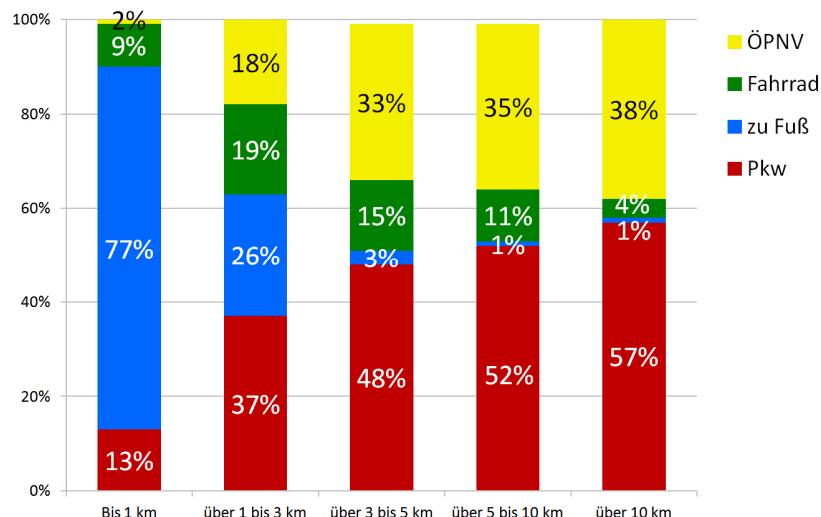
4. Modal Split im Gesamtverkehr Dresdens

Wie hoch ist der Anteil der genutzten Verkehrsmittel bei allen Wegen der Dresdner (bei Wegen bis 100 km Länge)?



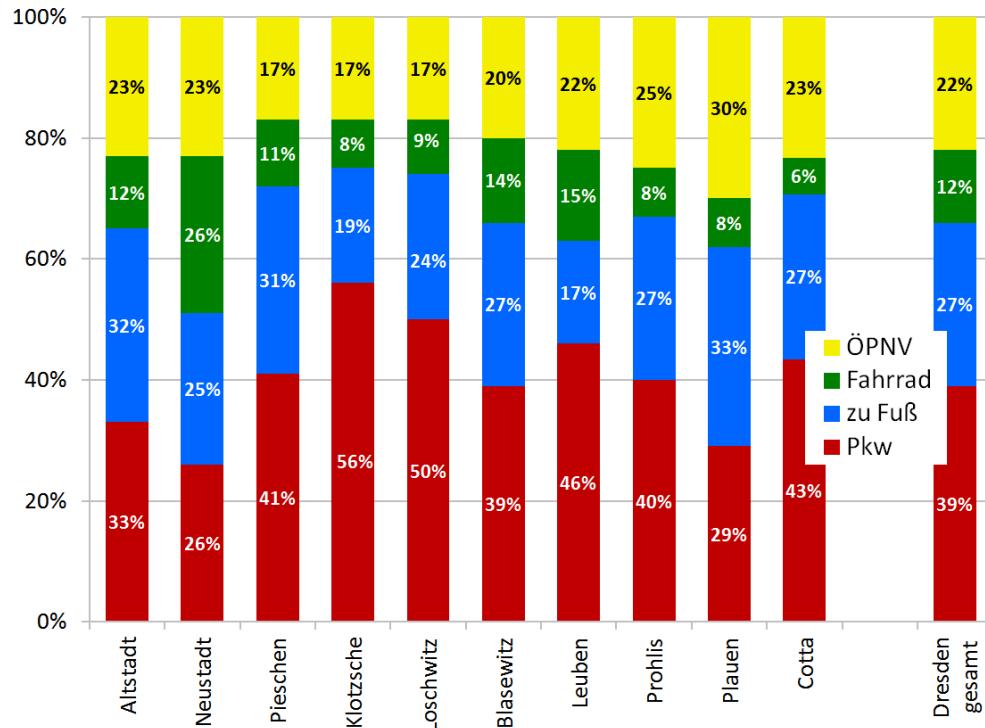
5. Modal Split und Wegelänge Binnenverkehr

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



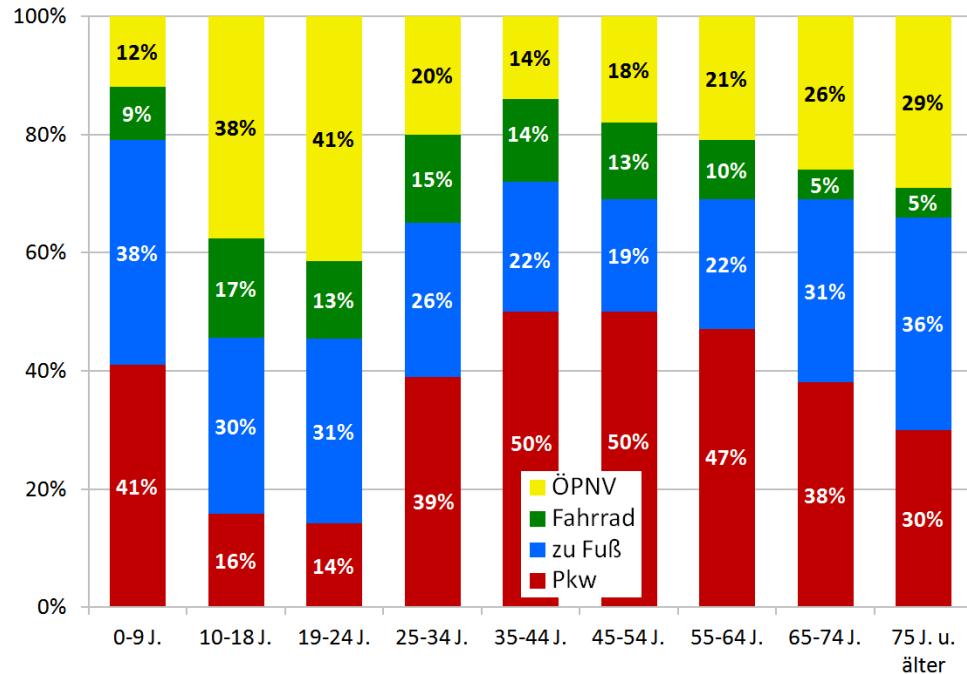
6. Modal Split im Gesamtverkehr nach Ortsamtsbereichen

Welche Verkehrsmittel werden wo, wie intensiv genutzt?



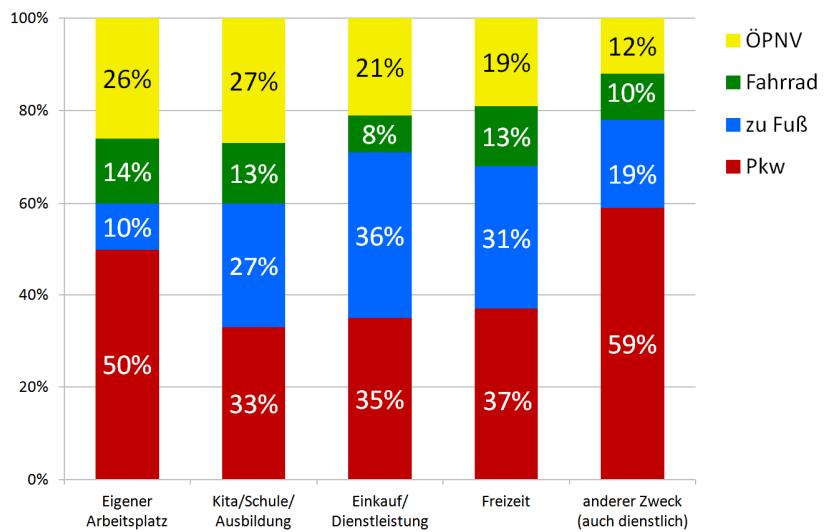
7. Modal Split nach Altersgruppen

Welche Altersgruppe benutzt welches Verkehrsmittel wie häufig für ihre Wege?



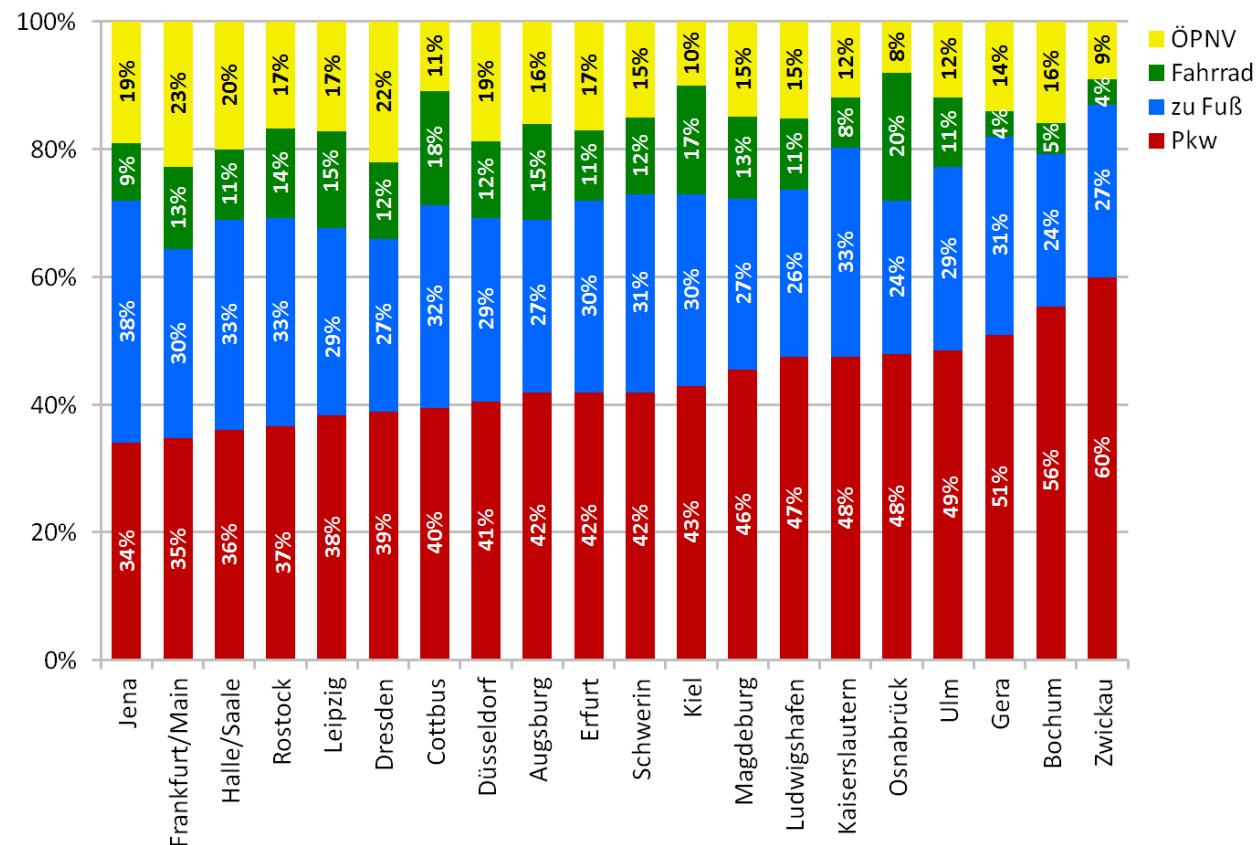
8. Modal Split nach Wegezweck

Für welchen Zweck bzw. Ziel nutzen die Dresdner welche Verkehrsmittel?



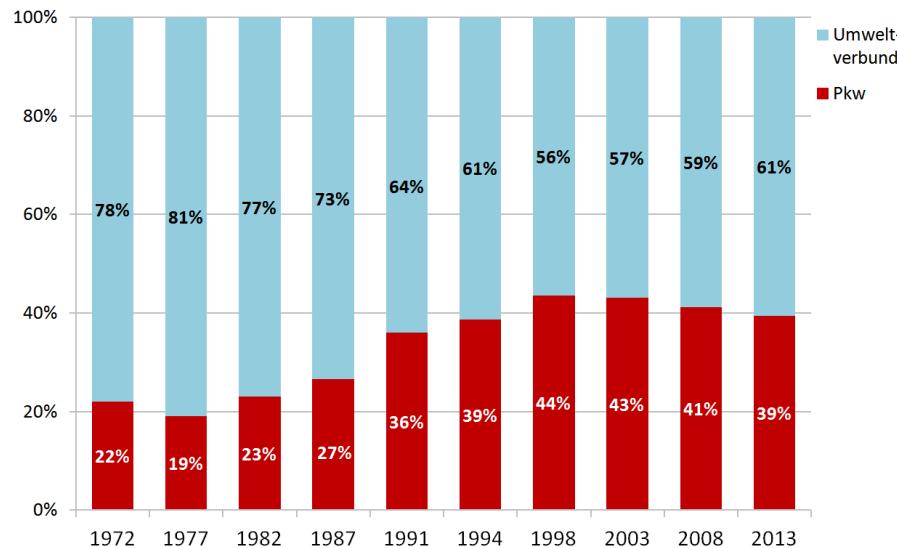
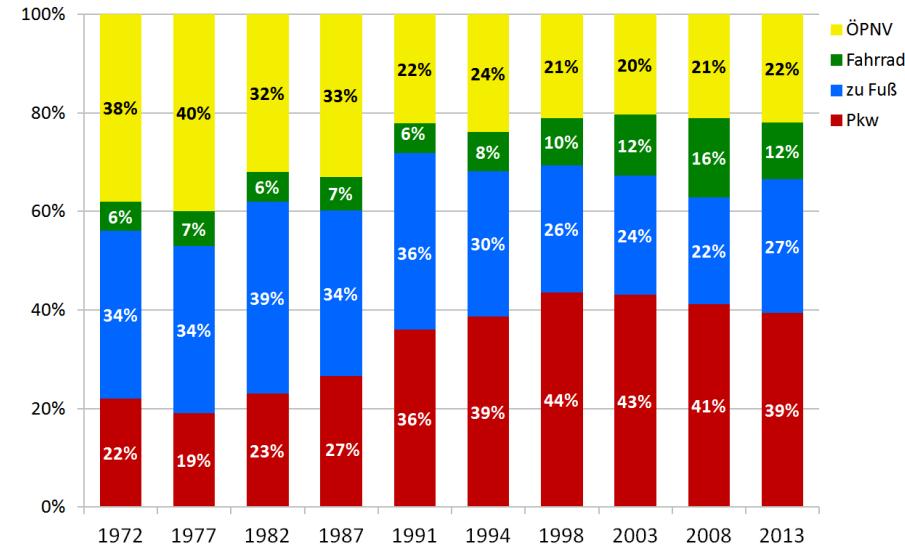
9. Modal Split Dresdens im Vergleich

Welches Verkehrsmittel wurde im Jahr 2013 in verschiedenen SrV-Städten wie intensiv genutzt (Wege im Gesamtverkehr)?



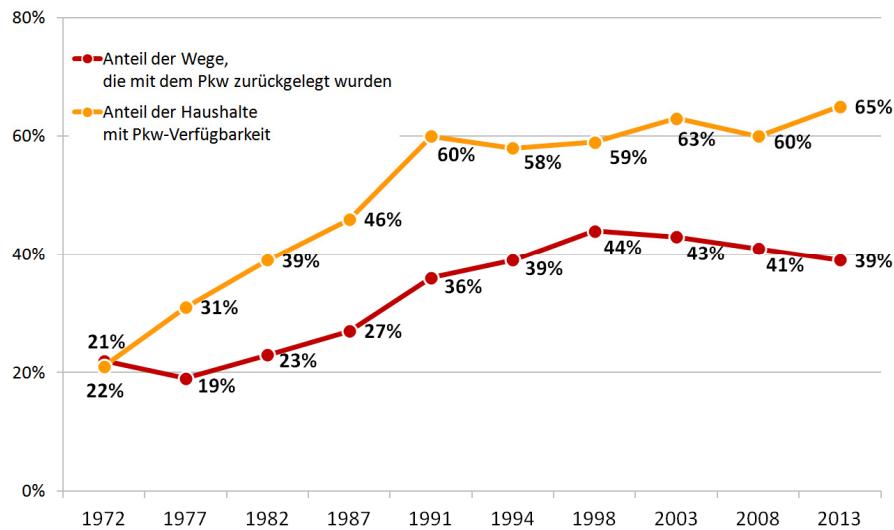
10. Entwicklung des Modal Split in Dresden seit 1972

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



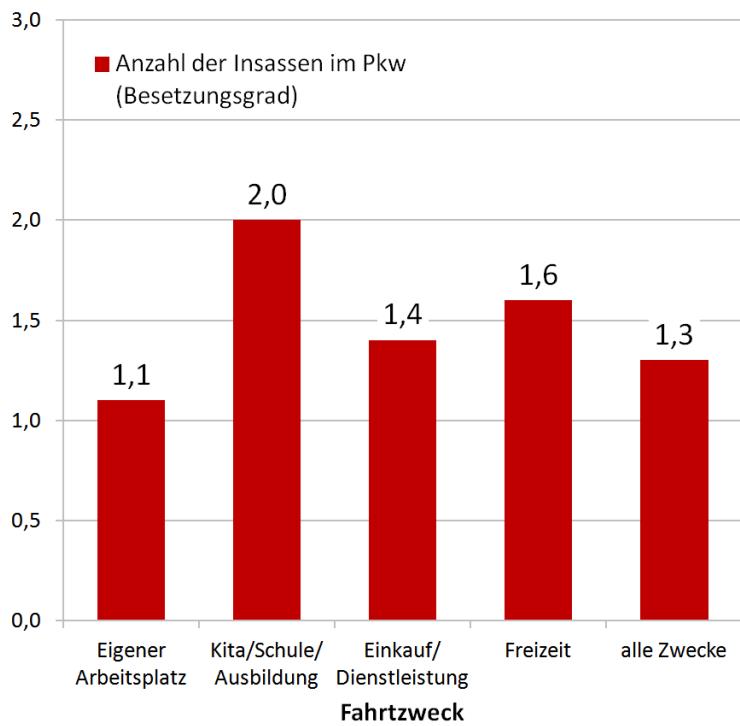
11. Entwicklung von Pkw-Nutzung und Pkw-Verfügbarkeit

Wie hat sich der Anteil der Haushalte mit eigenem Pkw über die Jahrzehnte verändert? Und wie die Nutzung (Anteil der Wege mit Pkw im Gesamtverkehr)?



12. Pkw-Besetzungsgrad nach Fahrtzwecken

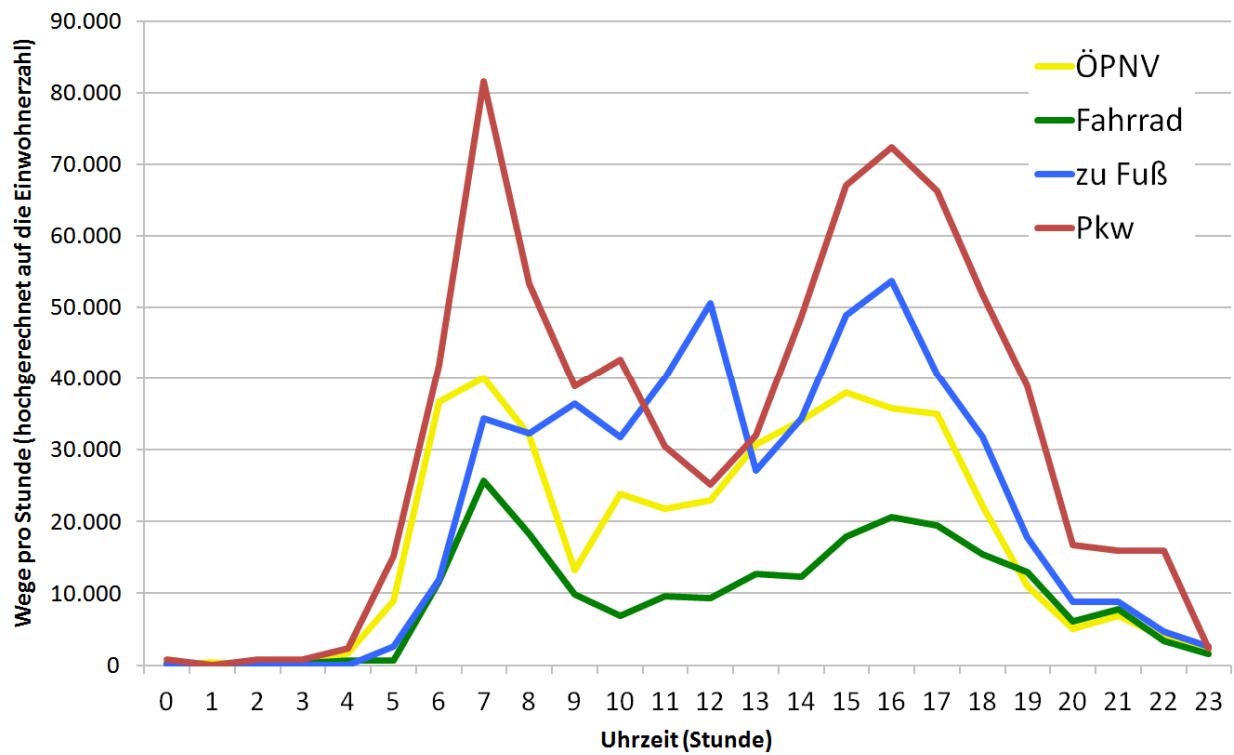
Wie viele Menschen sitzen im Mittel in einem Pkw in Abhängigkeit vom Zweck der Fahrt?



13. Tagesganglinien nach Verkehrsmitteln

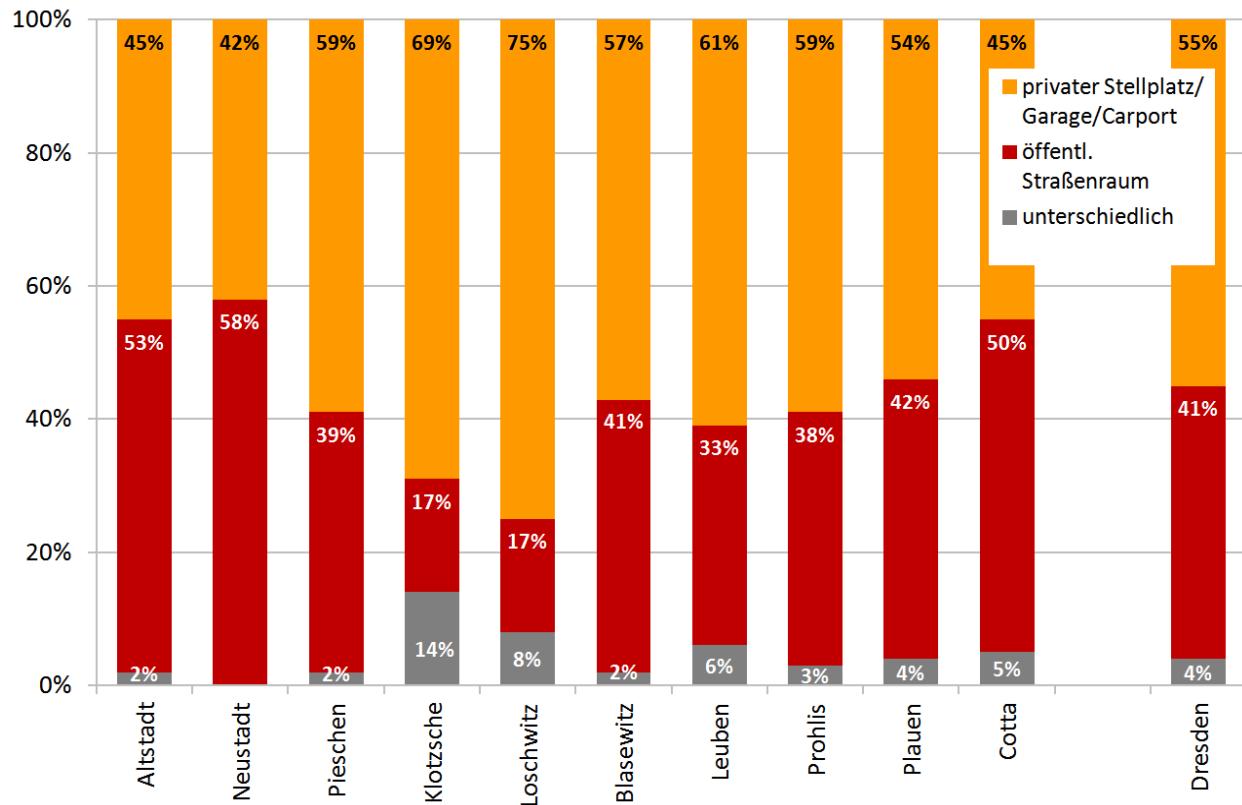
Mit welchem Verkehrsmittel erledigen die Dresdner ihre Wege und wann sind sie damit unterwegs?

Anmerkung: Hochrechnung des Verkehrsaufkommens im Gesamtverkehr auf alle Einwohner als Fahrtenaufkommen pro Stunde, maßgebend ist der Zeitpunkt des Beginns des Weges.

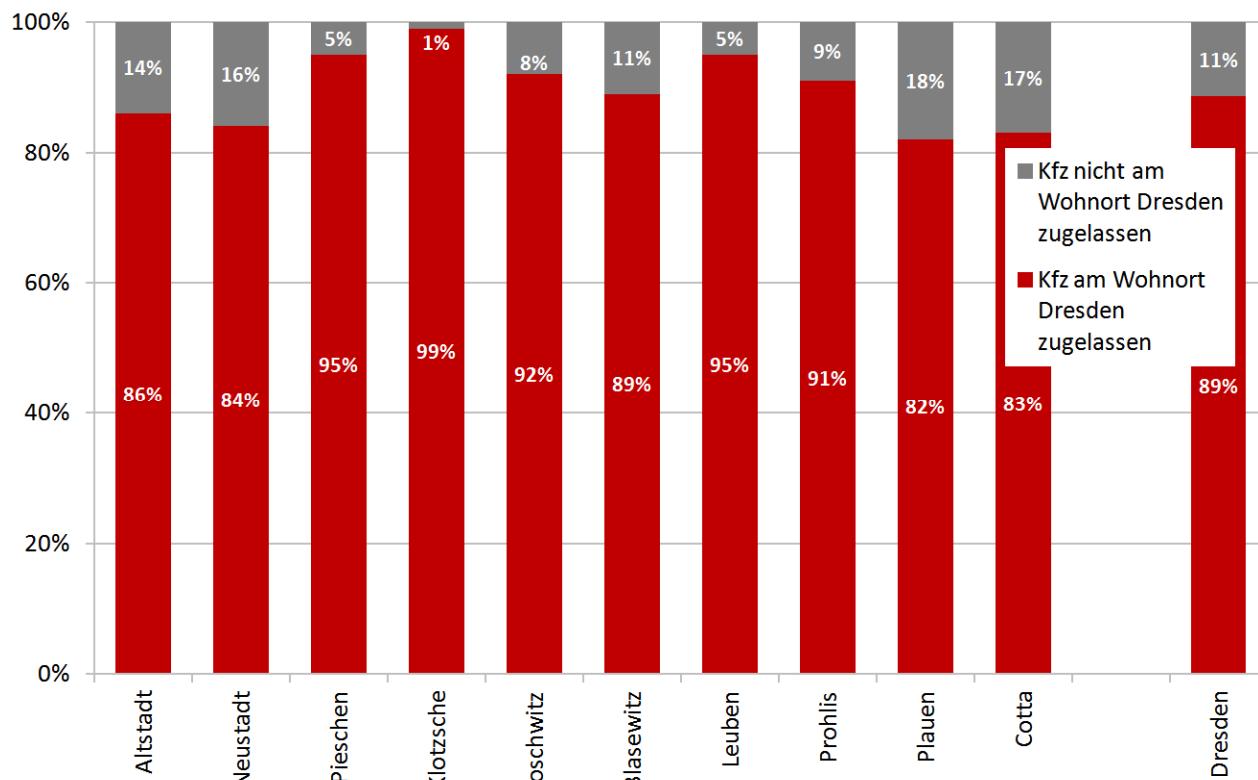


14. Anteil der Pkw nach Abstellort und Ortsamtsbereichen

Wo wird der eigene Pkw regelmäßig abgestellt?

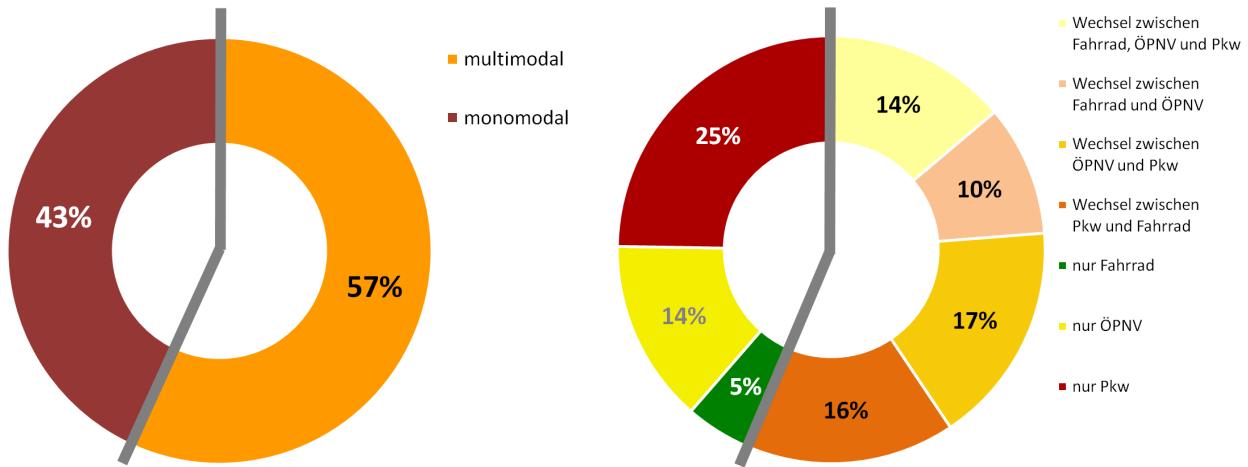


15. Zulassungsort der von Dresdnerinnen und Dresdnern genutzten Pkw nach Ortsamtsbereichen



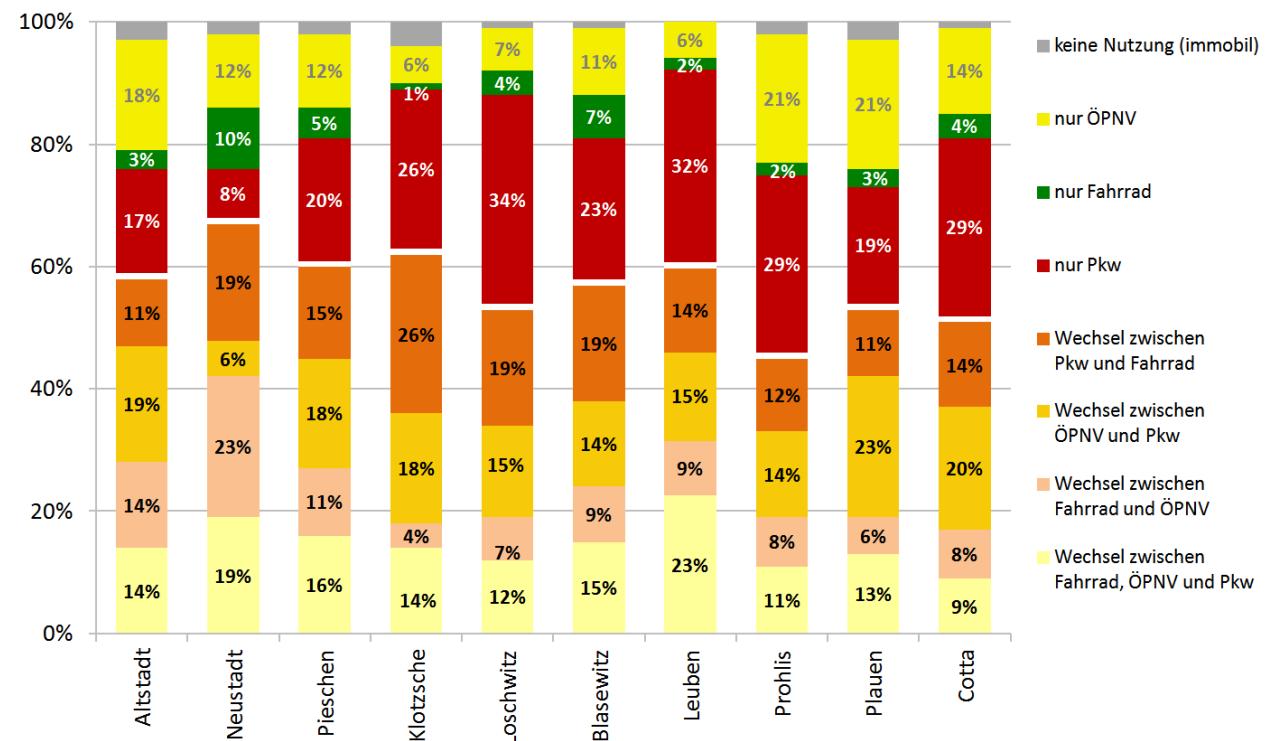
16. Multimodalität in Dresden

Zwischen welchen Verkehrsmitteln wird bei Alltagswegen (neben dem Zu-Fuß-Gehen) in Dresden mindestens einmal pro Woche gewechselt (Insgesamt und im Detail)?



17. Multimodalität nach Ortsamtsbereichen

Zwischen welchen Verkehrsmitteln wird bei Alltagswegen (neben dem Zu-Fuß-Gehen) in Dresden mindestens einmal pro Woche gewechselt (nach Ortsamtsbereichen)?

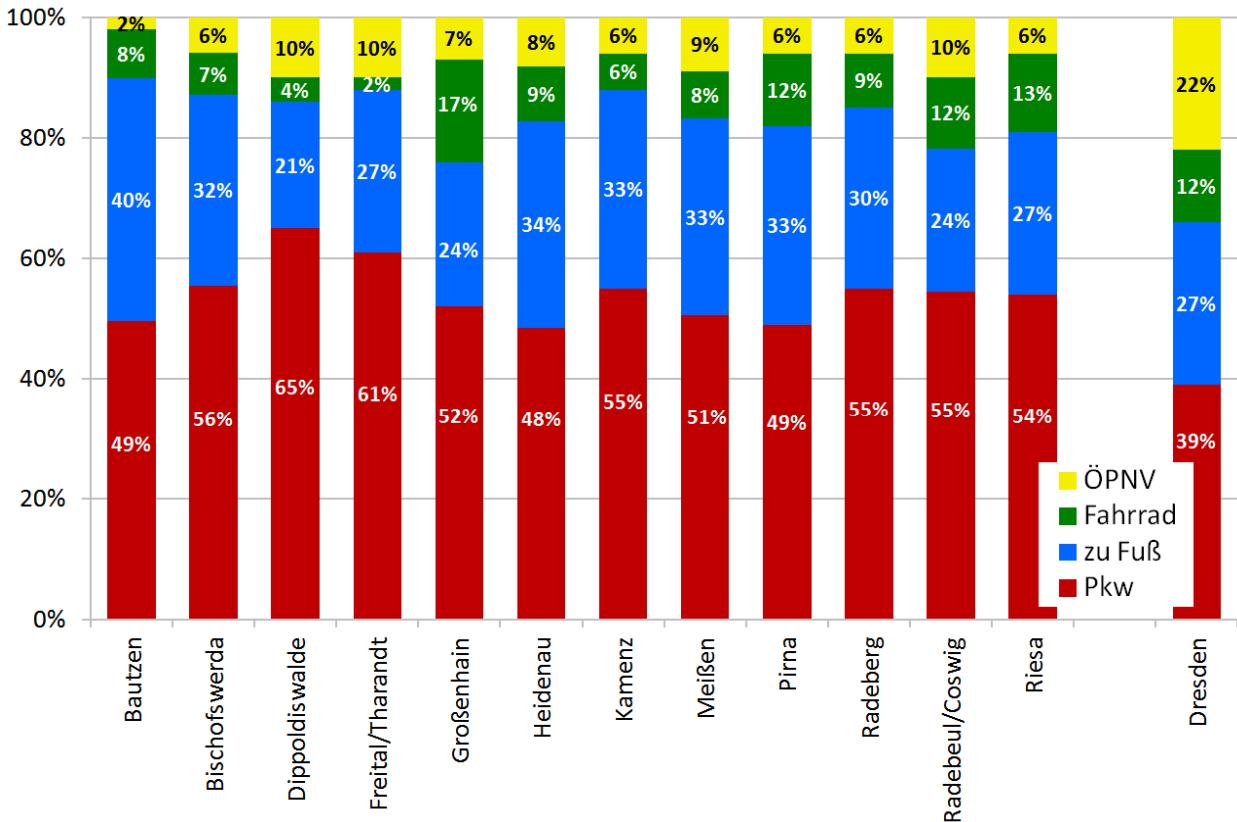


Wichtige verkehrliche Kennwerte aus dem SrV 2013 für das Umland und die Stadt Dresden im Vergleich

(summarische Abweichungen um +/- 1 Prozent zu 100% sind rundungsbedingt)

18. Modal Split der Umlandstädte und Dresdens

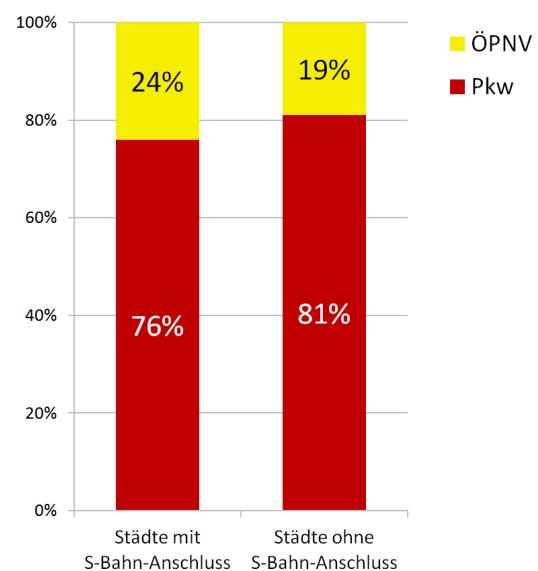
Welches Verkehrsmittel wird wie intensiv genutzt? Wie hoch ist der Anteil der genutzten Verkehrsmittel bei allen Wegen?



19. Modal Split der Wege nach Dresden

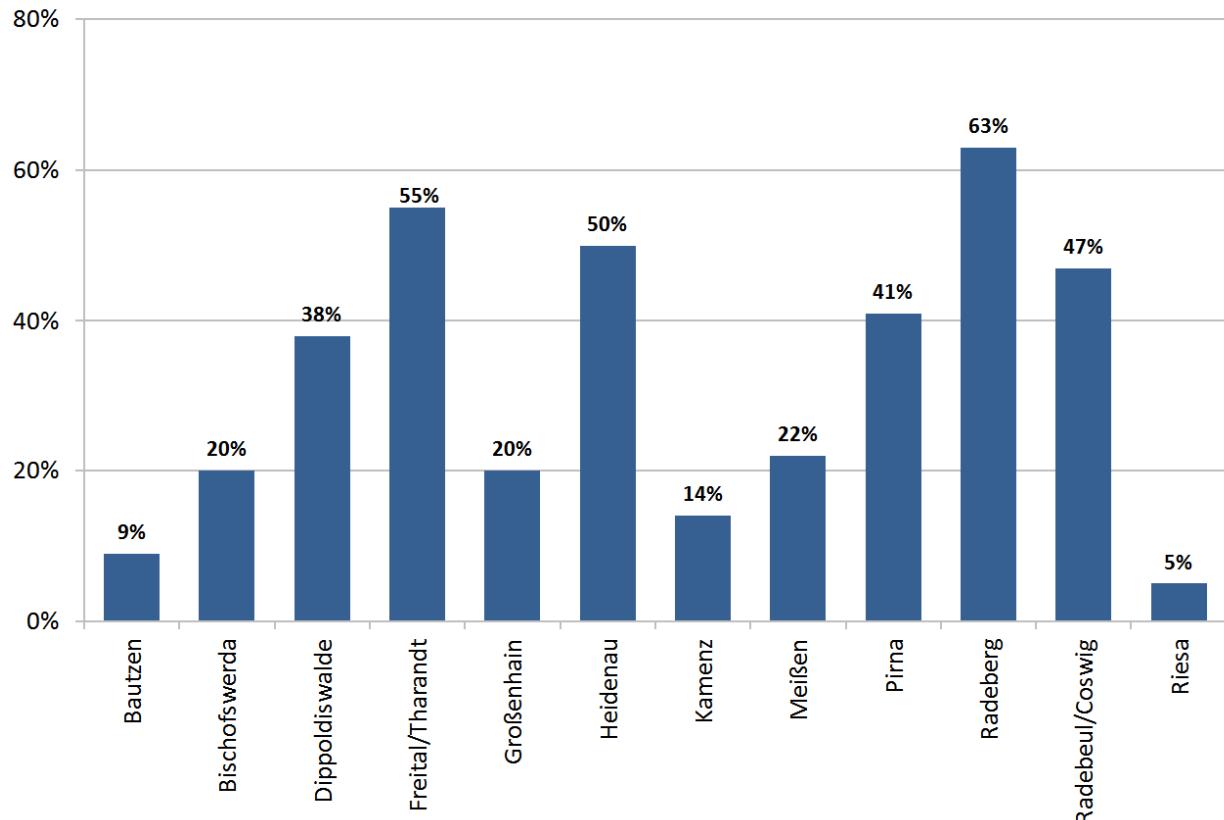
Verhältnis von ÖPNV und Pkw-Nutzung für Fahrten aus dem Umland an Werktagen nach Dresden, differenziert nach Städten mit und ohne S-Bahn-Anschluss

Umlandstädte im SrV 2013 mit und ohne S-Bahn-Anschluss	
mit S-Bahn-Anschluss	ohne S-Bahn-Anschluss
Freital/Tharandt	Bautzen
Heidenau	Bischofswerda
Meißen	Dippoldiswalde
Pirna	Großenhain
Radebeul/Coswig	Kamenz
	Radeberg
	Riesa



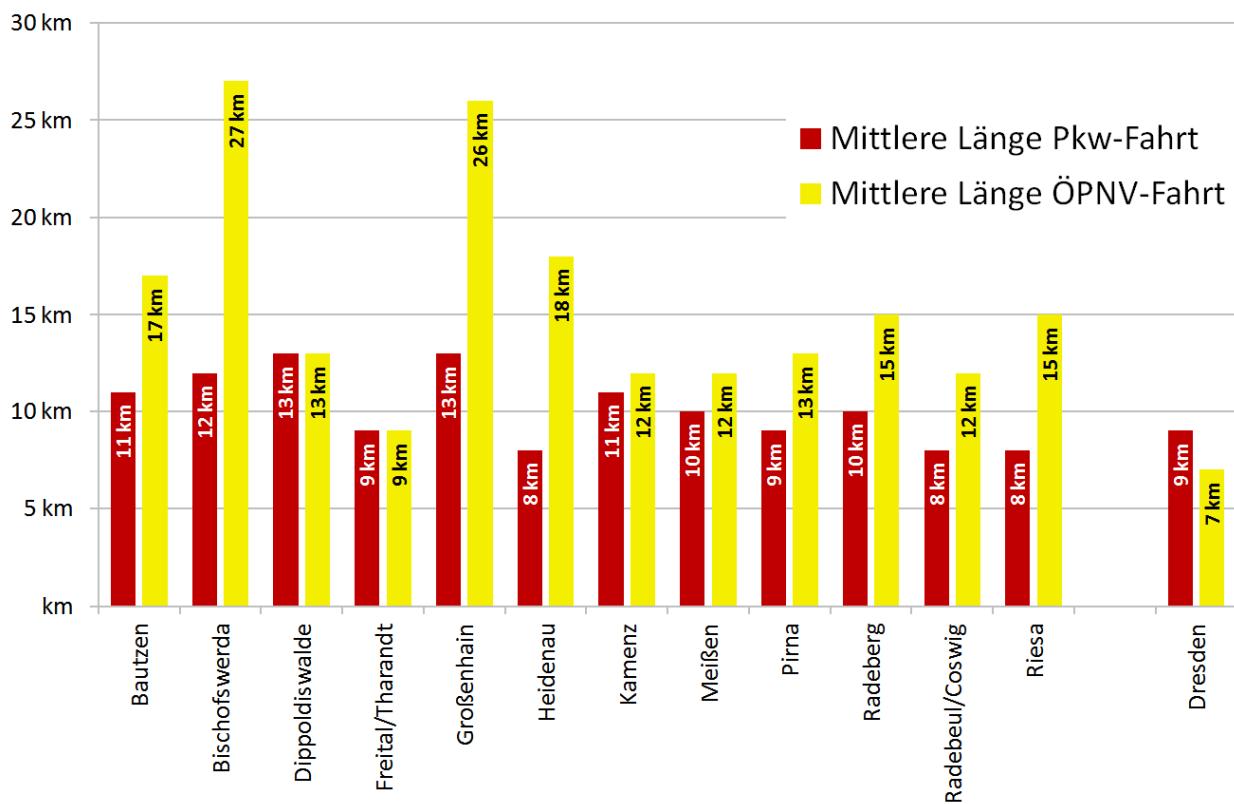
20. Quellverkehr vom Umland nach Dresden

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



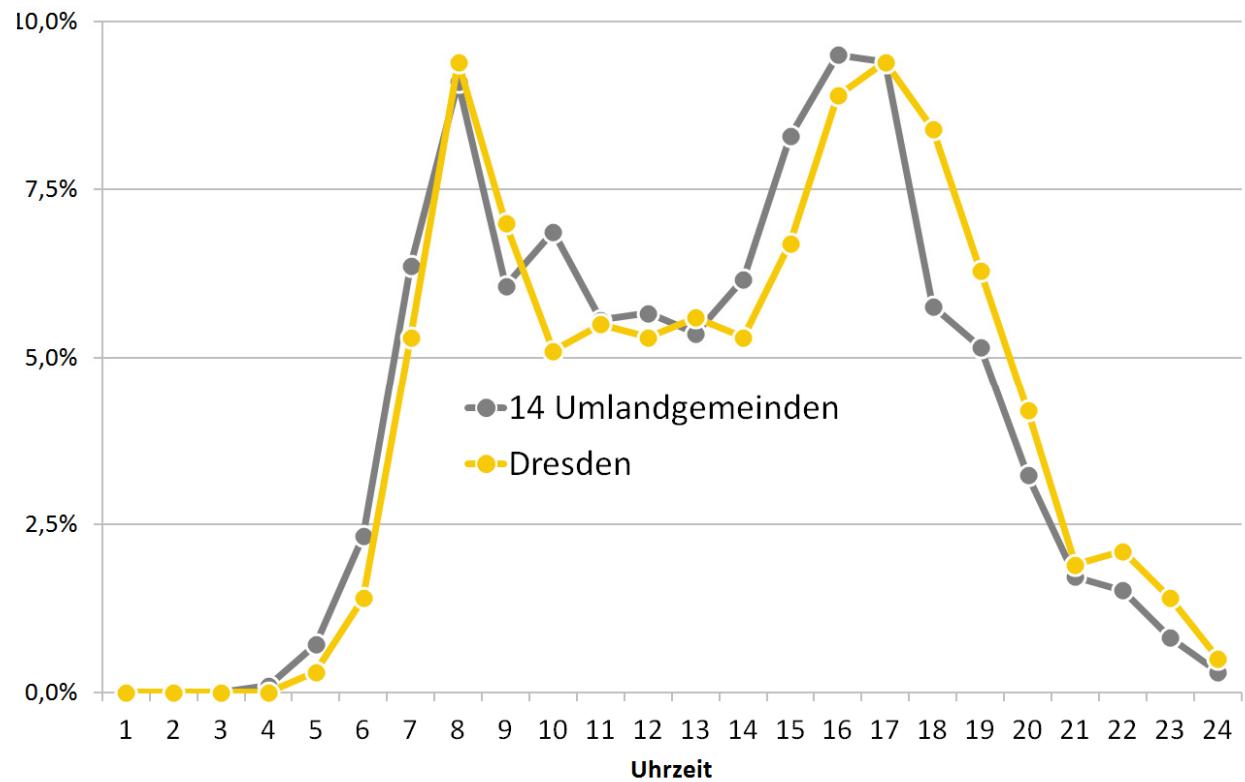
21. Mittlere Wegelängen für Pkw und ÖPNV

Mittlere Länge der Wege, die per ÖPNV oder Pkw in den Umlandgemeinden und in Dresden zurückgelegt werden



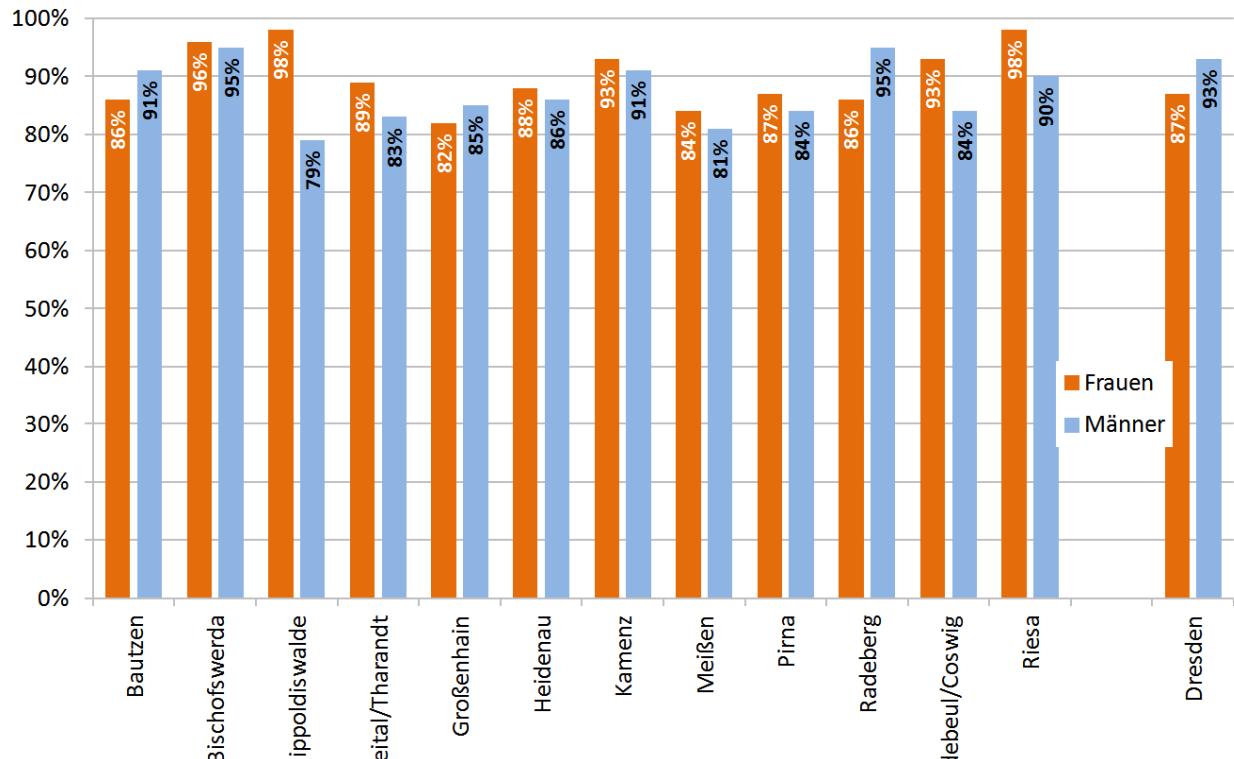
22. Mobilität im Tagesverlauf im Vergleich

Wann werden im Umland und in der Stadt Dresden die meisten Wege zurückgelegt (jeweils Anteil am Gesamtverkehr eines mittleren Werktages)?



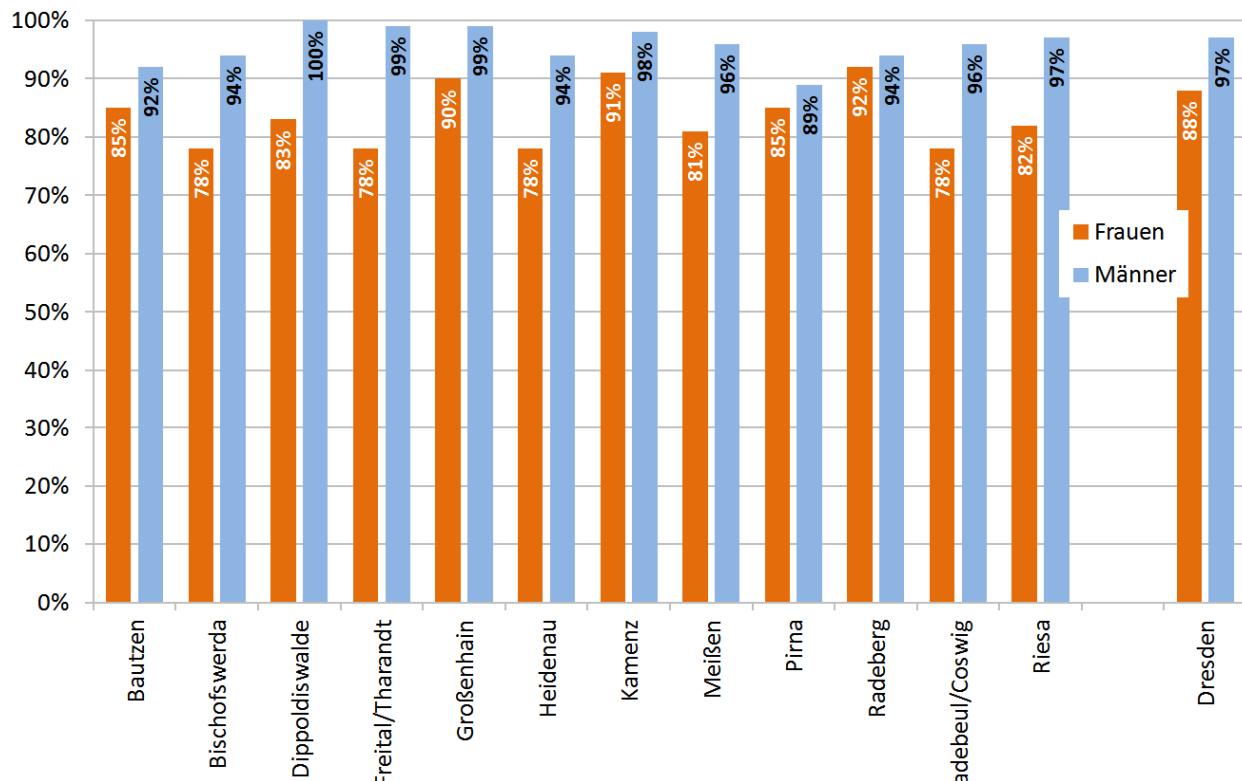
23. Führerscheinbesitz in der Altersklasse 17-44 Jahre

Anteil der Personen mit Führerscheinbesitz in der Altersklasse 17-44 Jahre nach Geschlecht



24. Führerscheinbesitz in der Altersklasse 45-64 Jahre

Anteil der Personen mit Führerscheinbesitz in der Altersklasse 45-64 Jahre nach Geschlecht



Trends und Erwartungen

Wesentliche Trends aus dem SrV 2013 für Dresden

- der Umweltverbund aus Fuß, Rad und ÖPNV macht mit 61 Prozent den größten und wachsenden Teil aller Wege aus (gegenüber 2008: +2 Prozent),
- der Anteil des Umweltverbunds stieg damit in 10 Jahren von 57 Prozent auf 61 Prozent,
- ÖPNV und Fußverkehr haben deutliche Anteile hinzugewonnen,
- es wurde ein geringerer Radverkehrsanteil erhoben, was vor allem an äußeren Einflüssen lag (Schnee bis Ostern, eine um 2,4 Grad geringere mittlere Temperatur und 82 Prozent mehr Regen gegenüber 2008),
- die zurückgelegten Kilometer wachsen mit der Zahl der Einwohner an, aber nur im Umweltverbund, im Kfz-Verkehr gehen sie seit 2003 kontinuierlich zurück,
- die mittlere Länge der einzelnen Wege ist deutlich um 0,5 km gesunken (u. a. wegen dichterer Stadtstrukturen und Innenentwicklung),
- 90 Prozent aller Wege werden innerhalb Dresdens zurückgelegt, wobei über 50 Prozent aller Wege kürzer als 3 km sind,
- die Verfügbarkeit von Kfz steigt weiter an, aber deren Nutzungshäufigkeit sinkt,
- der ÖPNV profitiert stark von witterungsbedingt geringem Radverkehr (Eimaleffekt) und
- Neue Mobilitätsangebote (Carsharing/ Leihfahrradsysteme) haben vor allem junge Nutzer.

Erwartungen zur Mobilitätsentwicklung in Dresden

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 regelmäßige mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad. 61 Prozent der Wege in Dresden werden zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt. Wohnumfelder mit kurzen Wegen und guter ÖPNV-Anbindung verringern die Notwendigkeit, den Pkw zu nutzen. Es wird erwartet, dass dieser Trend anhält.

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 Technologie und eine bessere Vernetzung von Radverkehr, Carsharing und ÖPNV weiter sinkende Pkw-Anteile mit sich bringen?

Die Zeichen stehen auf „E“

Im Jahr 2018 steht der nächste Erhebungsdurchgang des SrV an. Die Frage ist, wie sich Mobilität bis dahin entwickelt haben wird. Der Trend, elektrisch unterwegs zu sein gibt insbesondere dem Fahrrad Raum für Wachstum und natürlich der Bahn als dem „elektrischsten“ aller Verkehrsmittel in Dresden. Aber was passiert diesbezüglich mit dem Pkw? Derzeit (Stand Juni 2015) sind ca. 30 private elektrische Pkw in Dresden zugelassen.

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. Dies ist die wichtigste Aufgabe für die Verkehrsplanung in Dresden und für alle, die sich am SrV beteiligen.

Nächster Erhebungsdurchgang 2018

Der nächste Erhebungsdurchgang des SrV wird im Jahr 2018 stattfinden. Die Vorbereitungsarbeiten dafür beginnen 2016. Eine Teilnahme der Landeshauptstadt Dresden ist aus fachlicher Sicht geboten.

Impressum

Die Erhebung wurde durchgeführt von der:

Technischen Universität Dresden
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Lehrstuhl für Verkehrsinfrastrukturplanung
Herr Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens
Hettnerstraße 1
01062 Dresden
www.tu-dresden.de/srv2013

Autor der vorliegenden Fachveröffentlichung zur Befragung
Mobilität in Städten – SrV 2013 für die Region Dresden:

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung
www.dresden.de/srv

Mit freundlicher Unterstützung der:

Dresdner Verkehrsbetriebe AG
Center Verkehrsmanagement und Marketing
Markt- und Qualitätsforschung

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
Abt. Verkehrsplanung

www.dresden.de/srv