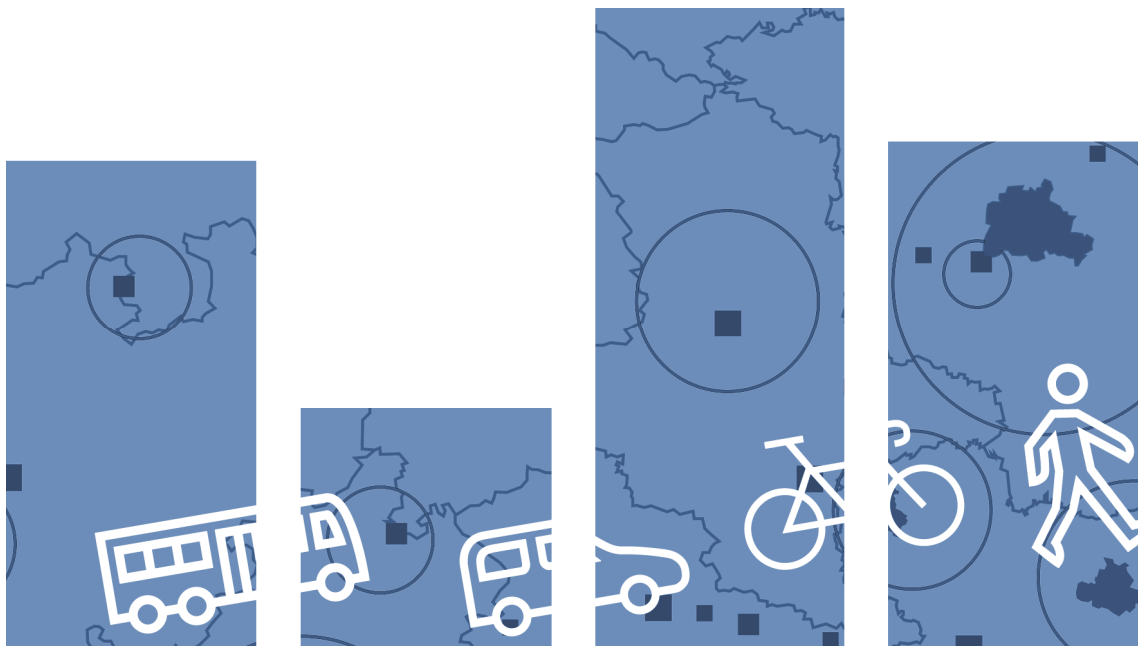




Regine Gerike, Stefan Hubrich, Frank Ließke,
Sebastian Wittig, Rico Wittwer

MOBILITÄTSSTECKBRIEF FÜR OBERZENTREN BIS UNTER 500.000 EW, TOPOGRAFIE: HÜGELIG



Dresden, im März 2020
<https://tu-dresden.de/srv>

3,5

Wege pro Person und Tag

Fahrräder

1,6 pro Haushalt

Wege pro mobile Person
und Tag

3,8

Anteil mobiler Personen

92,3 %

22,0 %

Anteil der Haushalte ohne Pkw

Privat- und Dienst-Pkw

1,0

pro Haushalt

Mittlere Länge eines Weges

6,5 km

Pkw-Besetzung

1,3

Personen pro Fahrt

Mittlere tägliche Zeit
im Verkehr

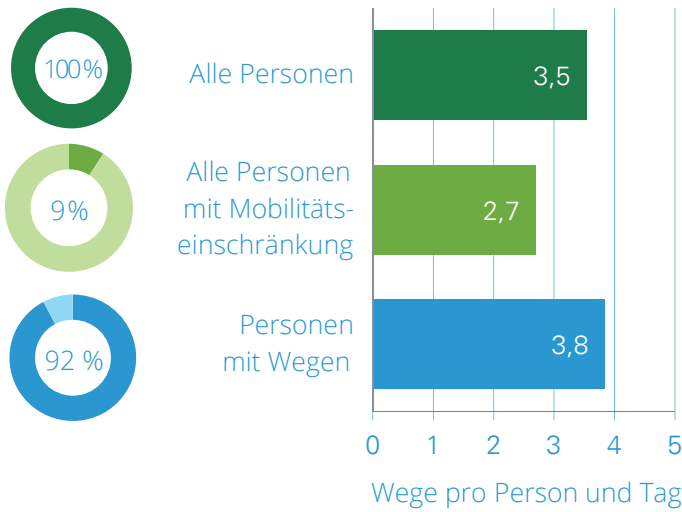
69,8 min

Mittlere Dauer eines Weges

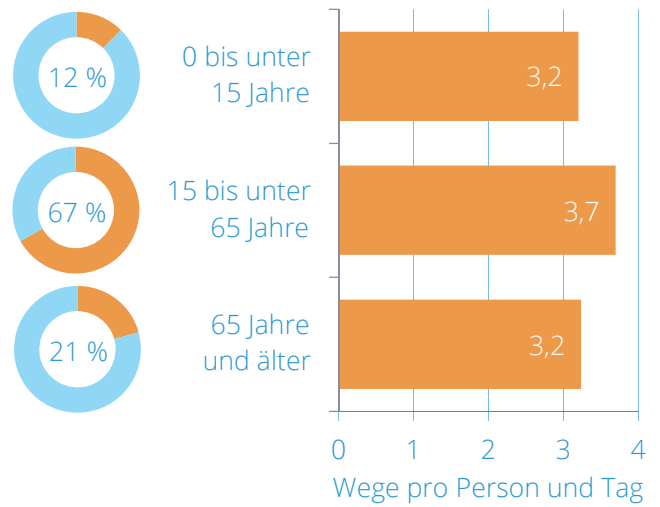
19,9 min

Mobilität der Personen

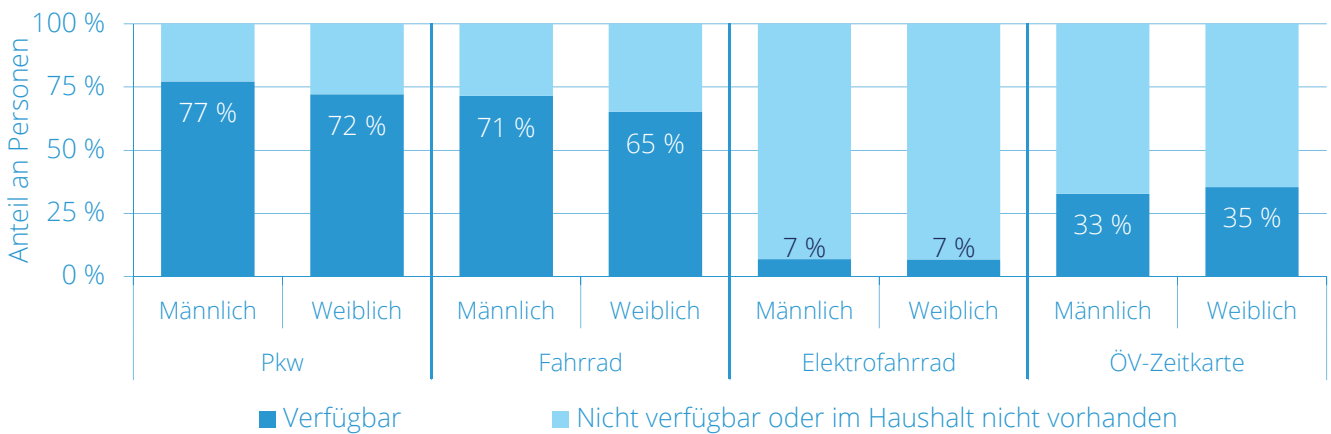
Wegehäufigkeit ausgewählter Personengruppen



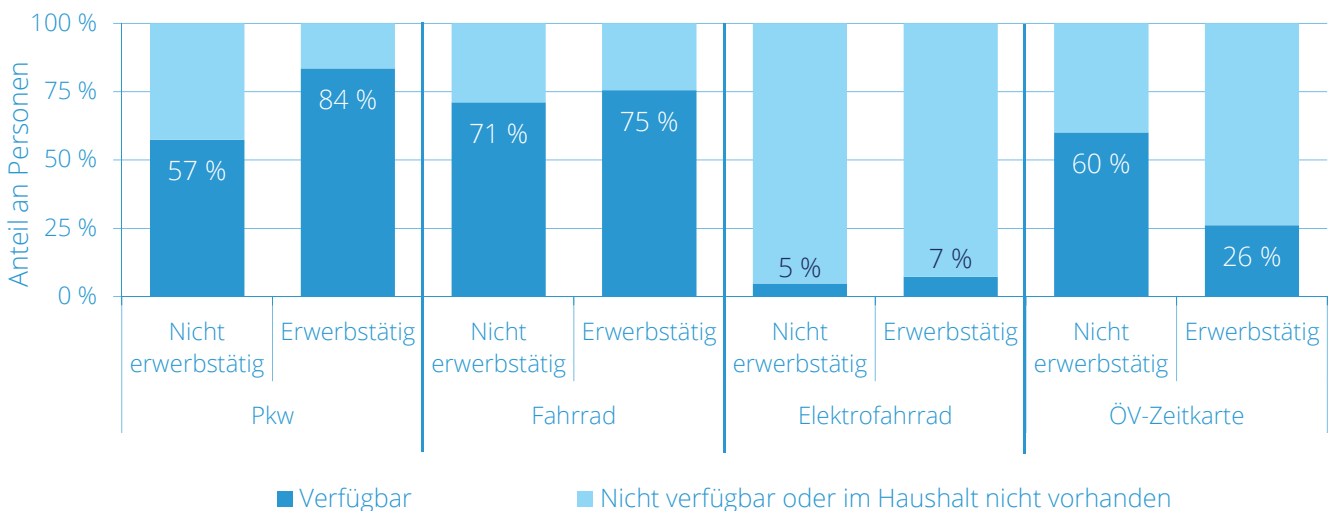
Wegehäufigkeit nach Alter



Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht

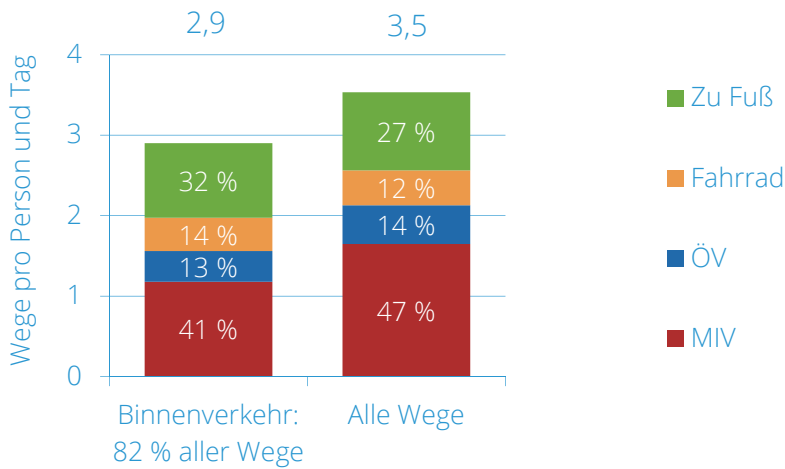


Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Erwerbstätigkeit der Altersgruppe 15 bis unter 65 Jahre

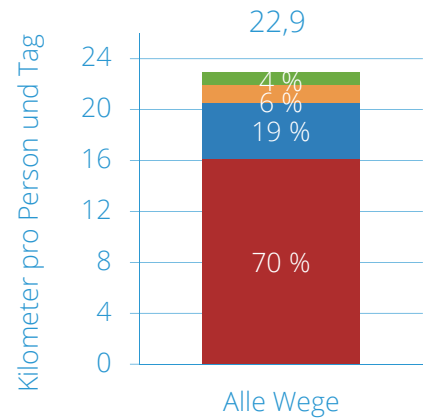


Fokus Verkehrsmittelwahl

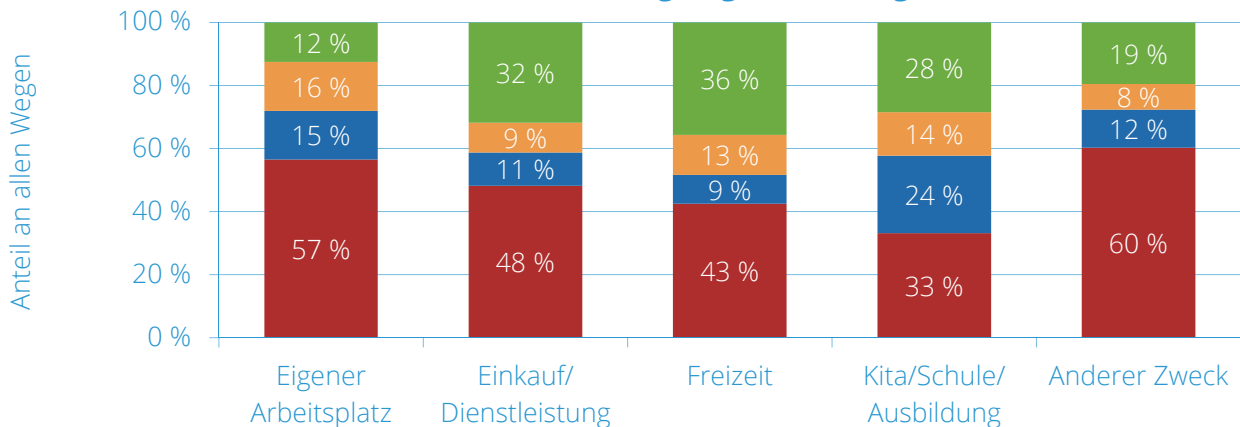
Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen



Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung



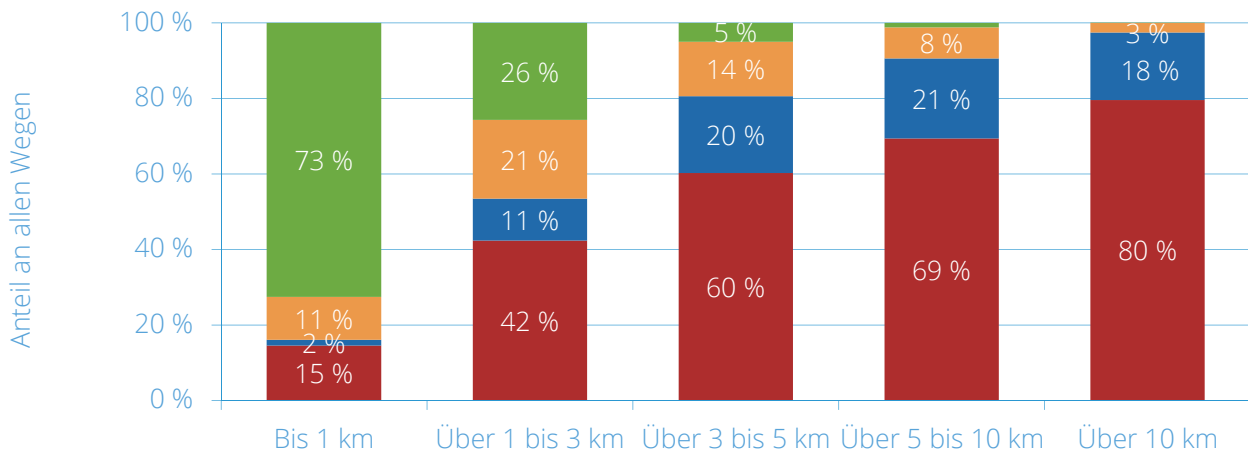
Verkehrsmittelwahl und Weglänge nach Wegzweck*



Weganteil Zweck	22 %	29 %	28 %	17 %	5 %
Mittlere Weglänge	12,1 km	3,8 km	5,6 km	4,1 km	11,4 km

*Hinweis: Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck der vorangegangenen Aktivität zugeordnet.

Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen

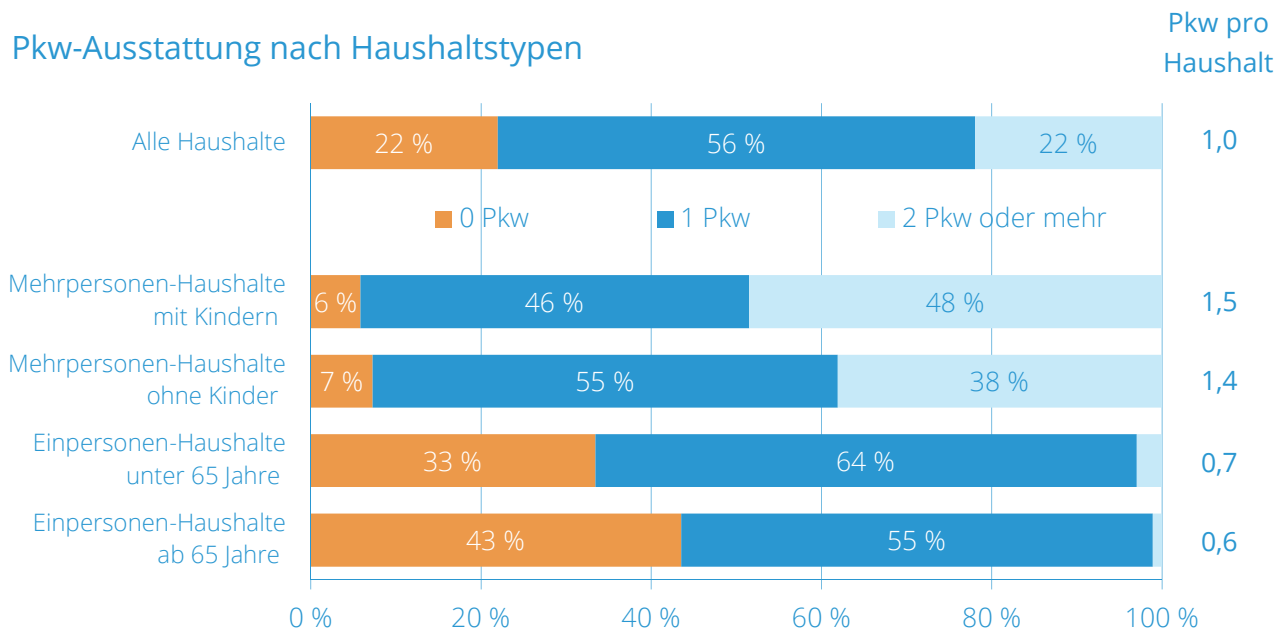


Weganteil Entfernung	27 %	28 %	16 %	16 %	14 %
----------------------	------	------	------	------	------

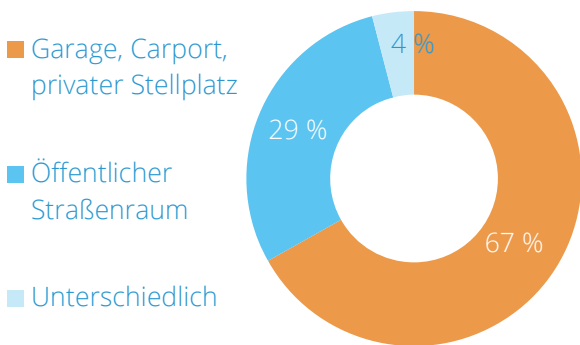
Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

Haushalt, Fahrzeug, Führerschein

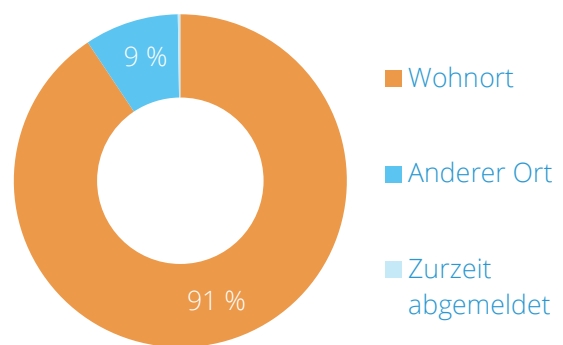
Pkw-Ausstattung nach Haushaltstypen



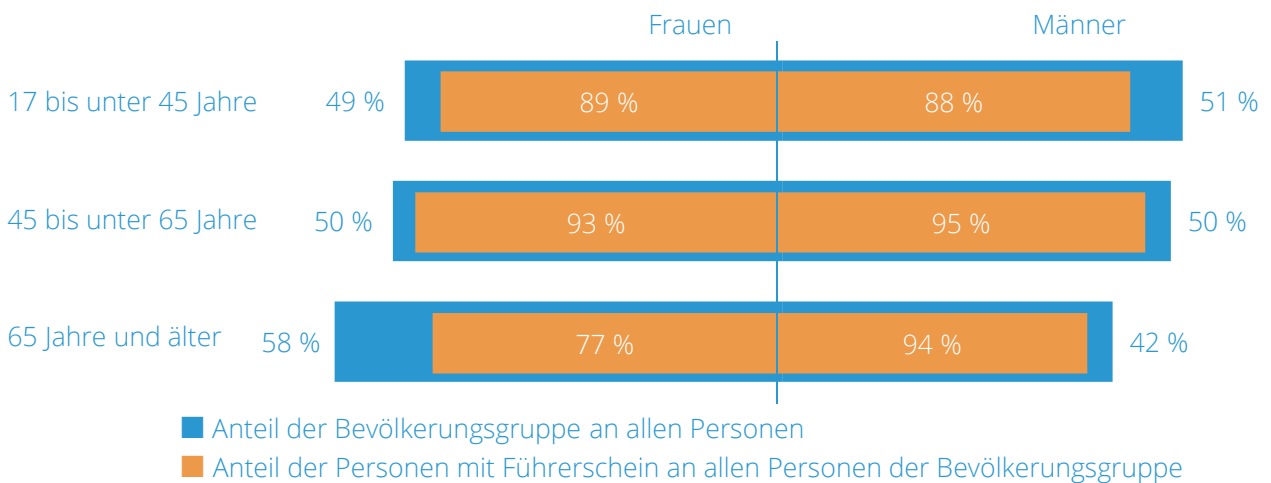
Üblicher Pkw-Stellplatz an der Wohnung



Pkw-Zulassungsort



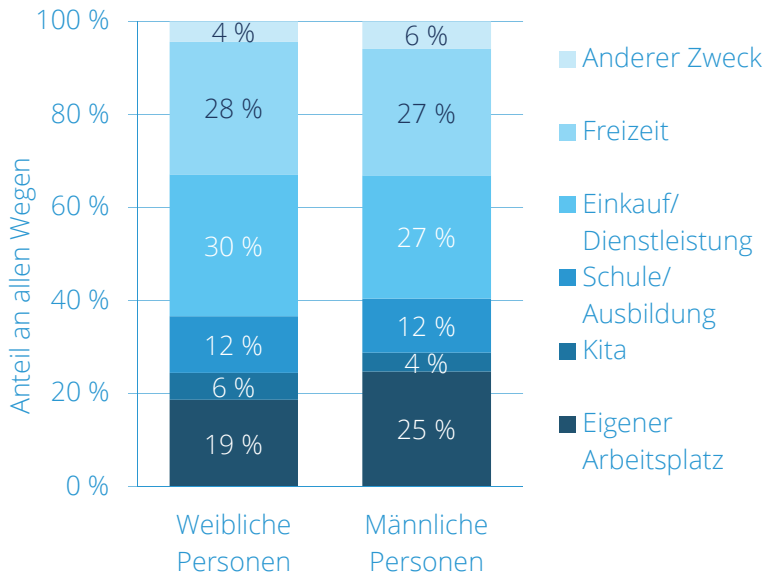
Führerscheinbesitz nach Alter und Geschlecht



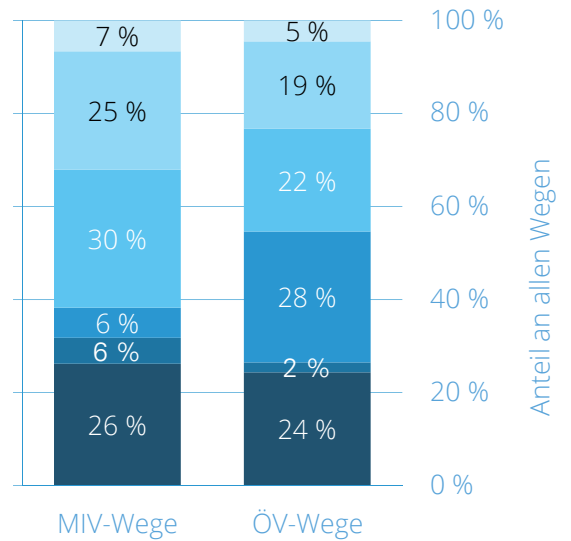
Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

Mobilität nach Zweck

Wege nach Zweck* und Geschlecht



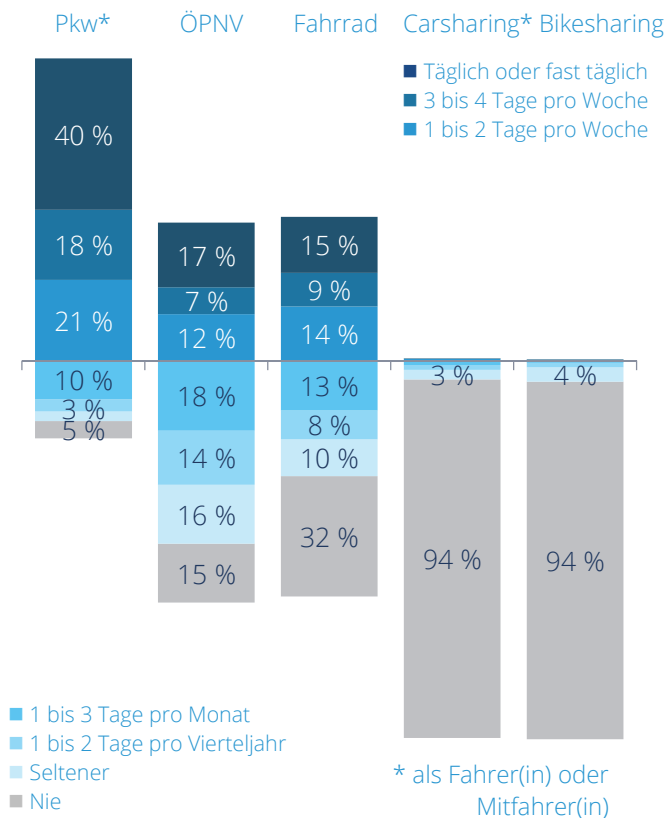
Wege nach Zweck* und Hauptverkehrsmittelgruppe



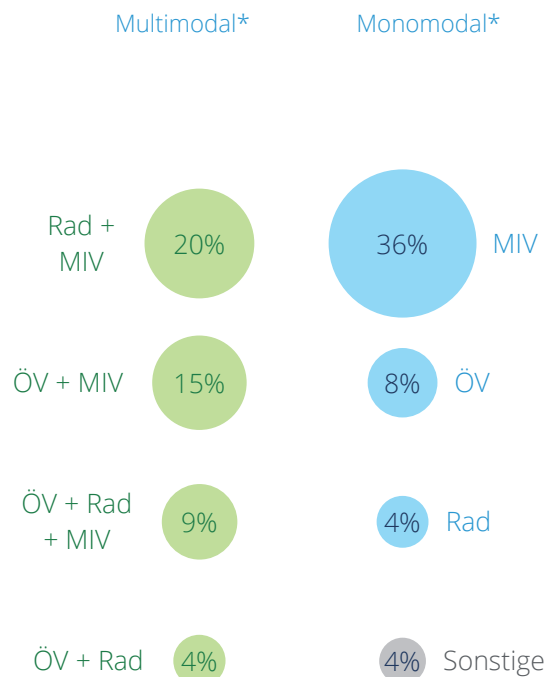
*Hinweis: Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck der vorangegangenen Aktivität zugeordnet.

Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

Verkehrsmittelnutzung in den letzten 12 Monaten



Anteile mono- und multimodaler Personengruppen



* Bezugszeitraum: Eine Woche

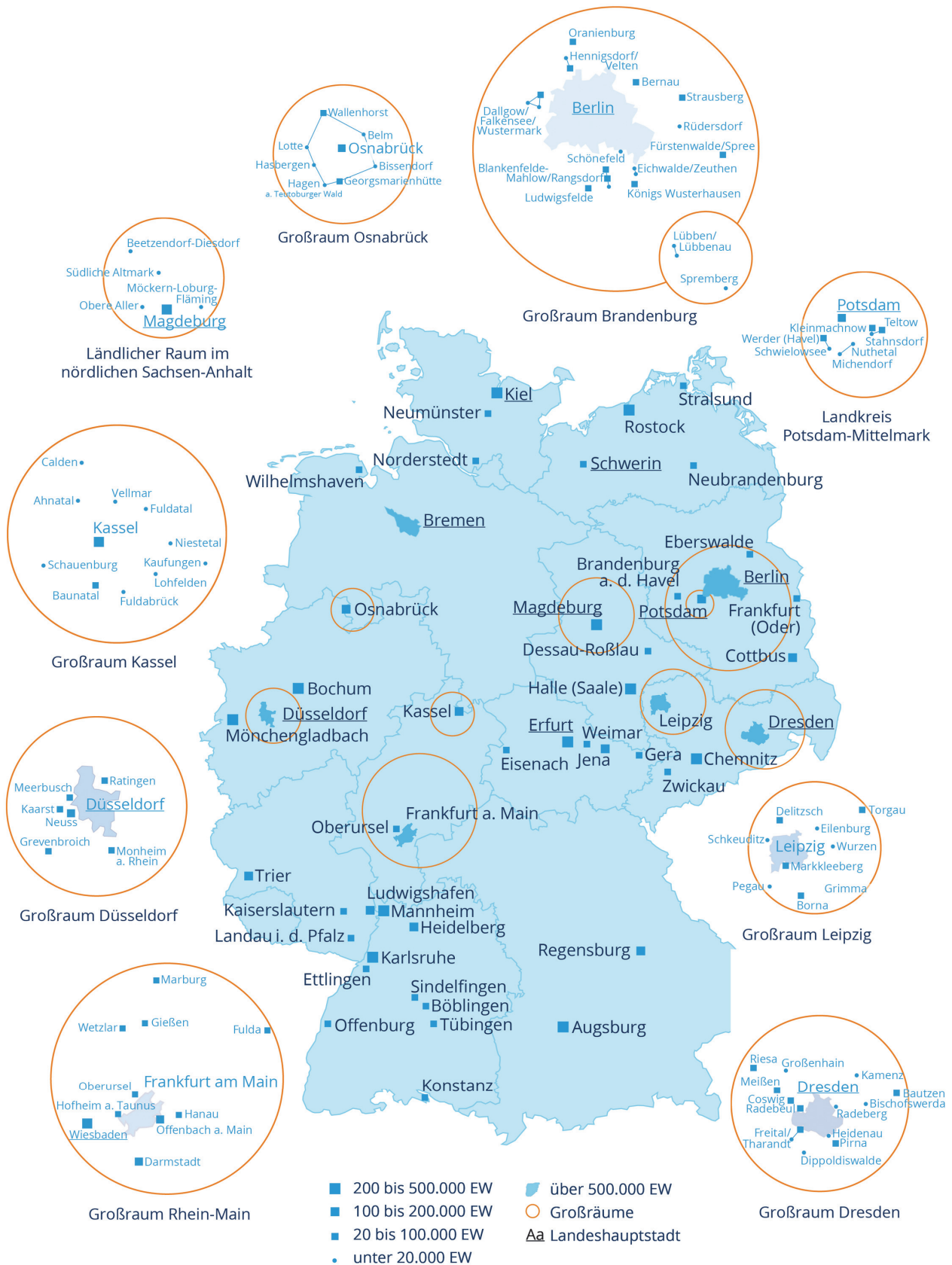
Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

Randbedingungen der Erhebung

Untersuchungsraum	Zusammenfassung von 2\$ Städten des SrV 2018 als SrV-Stadtgruppe
Abgrenzung des erhobenen Verkehrs	Einwohnerverkehr der Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz
Grundgesamtheit	Wohnbevölkerung der jeweiligen Städte
Grundlage für Stichprobenziehung	Einwohnermelderegister ohne Einschränkungen
Ziehungsverfahren	Geschichtete Zufallsauswahl
Befragte Personen	Alle Personen der ausgewählten Haushalte
Umfang der hier ausgewerteten Stichprobe	38.759 befragte Personen
Erfasste Wege	Alle Wege am Stichtag
Wegedefinition	Ein Zweck, mehrere Verkehrsmittel
Hauptverkehrsmittel eines Weges	Verkehrsmittelhierarchie auf Basis der entfernungsbezogenen Leistungsfähigkeit von Verkehrsmitteln
Stichtag	Mittlerer Werktag
Feldzeit	Haupterhebung: Februar 2018 bis Januar 2019 außerhalb von Ferien und Feiertagen
Methodik	Haushaltsbefragung auf Basis von Telefoninterviews und Onlinebefragungen, jeweils mit schriftlicher Ankündigung sowie telefonischen und schriftlichen Erinnerungsstufen
Gewichtung	Soziodemografisch nach Alter, Geschlecht, Haushaltsgröße, Teilraum und Quartal

Weitere Ergebnisse und Berichte sowie Informationen zu den SrV-Stadtgruppen sind unter <https://tu-dresden.de/srv> verfügbar.

Untersuchungsräume



Kontakt

Technische Universität Dresden
 Professur für Integrierte Verkehrsplanung und
 Straßenverkehrstechnik
 01062 Dresden

Dr.-Ing. Frank Ließke
 Telefon: 0351 463-36668
 frank.liesske@tu-dresden.de
 https://tu-dresden.de/srv