

Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Professur für Mobilitätssystemplanung (MSP)

Regine Gerike, Rico Wittwer, Stefan Hubrich, Florian Schönherr, Frank Ließke

Stadt, Land – Fuß?

Aktuelle Erkenntnisse zur Mobilität in Städten auf Basis des SrV 2023

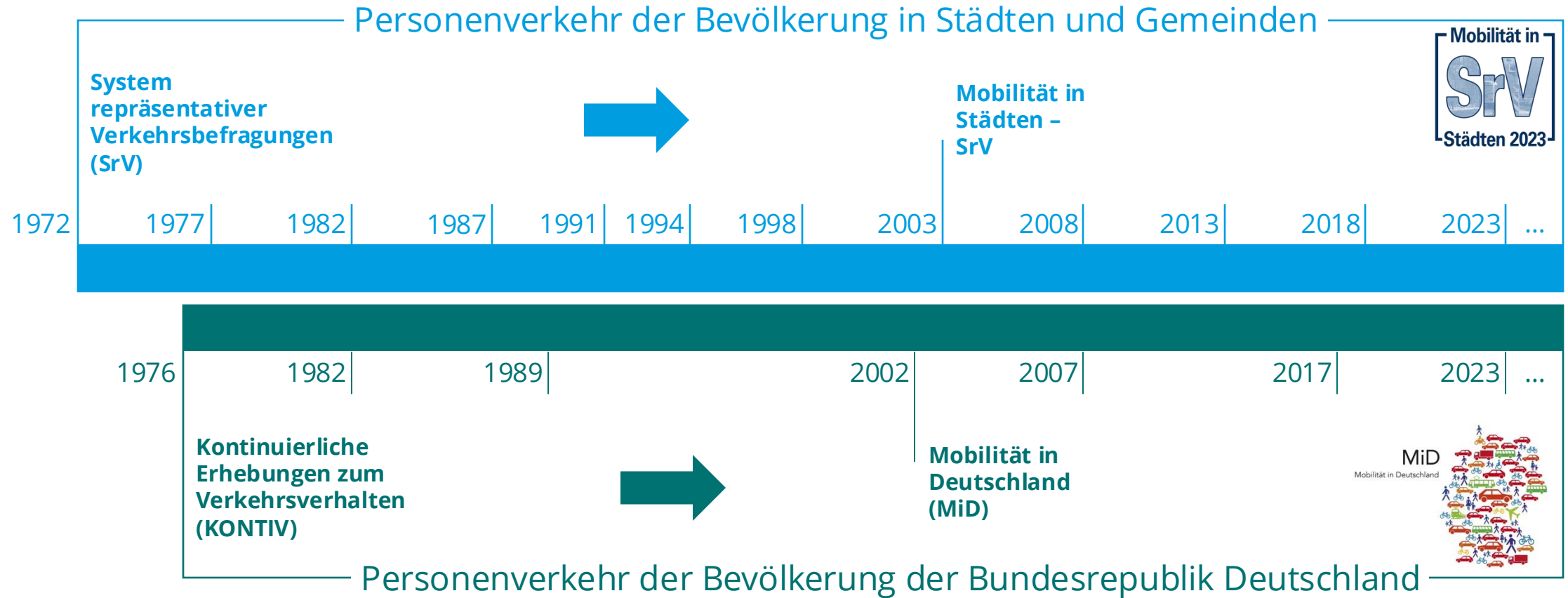
Abschlusskonferenz zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“
Dresden // 25. und 26. März 2025



Empfohlene Zitierweise: Gerike, R.; Wittwer, R., Hubrich, S.; Schönherr, F.; Ließke, F. (2025): Stadt, Land – Fuß? Aktuelle Erkenntnisse zur Mobilität in Städten auf Basis des SrV 2023. Abschlusskonferenz zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“, 25./26. März 2025, Technische Universität Dresden, <https://tu-dresden.de/srv/srv-2023>.

Erhebungslandschaft

Alltagsmobilität in Deutschland



Außerdem:

- 1994 bis 2022 (jährlich und als Längsschnitterhebung): **Deutsches Mobilitätspanel (MOP)** im Auftrag des BMDV
- 2025, 2026 und 2027: **Sprints zur Erfassung der Alltagsmobilität (SAM)** im Auftrag der BAST

Mobilität in Städten – SrV

Überblick

- Seit 1972 als **System repräsentativer Verkehrsbefragungen**
- Haushaltsbefragung zur **Alltagsmobilität** der städtischen **Wohnbevölkerung**
- Fokus auf **Werktagen** außerhalb von Ferien und Feiertagen
- Seit 2008: Verteilung der **Stichtage** über zwölf Monate (mittlerer Jahresverkehr)
- Stadtspezifische, stadtvergleichende und stadtübergreifende Ergebnisse und Daten
- Nutzen für Planung, Politik, Modellierung und Forschung
- Verlässliche **Fortschreibung** (5-Jahres-Turnus)
- Einheitliches Erhebungsdesign sichert Vergleichbarkeit und Zeitreihen

Gesamtverkehr einer Stadt

Personenverkehr

Verkehr der Wohnbevölkerung

Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz

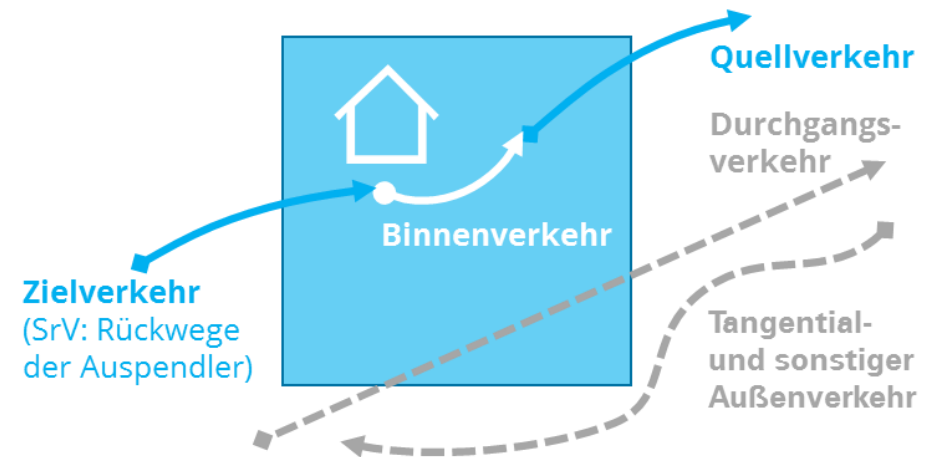


Verkehr der Personen von außerhalb

Einpendelnde, Reisende, Besuchende, Andere

Wirtschaftsverkehr

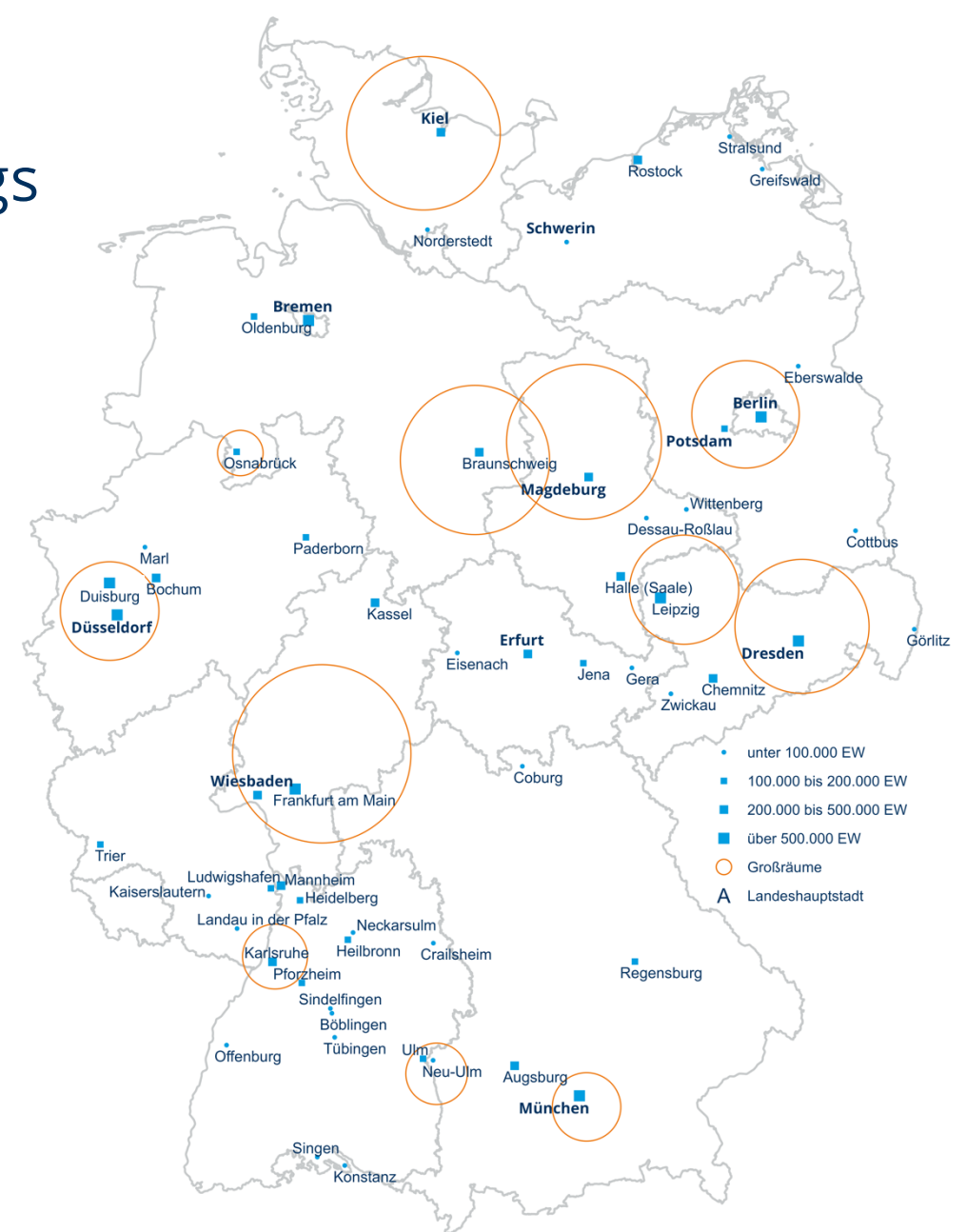
Güter- und Personenwirtschaftsverkehr



Mobilität in Städten – SrV 2023

Dimensionen des 12. Erhebungsdurchgangs

- **97 auftraggebende Institutionen**, in vielen Fällen komplexe Stichprobenplanung
- **134 Untersuchungsräume**
- Etwa 500 Städte und Gemeinden, 12 Regionen
- 14 Bundesländer
- Stichtage von Februar 2023 bis März 2024
- Gesamtstichprobe (netto) umfasst **281.998 Personen** in 125.038 Haushalten mit insgesamt 884.332 Wegen
- Wissenschaftliche Leitung und Organisation bei der **TU Dresden**, Professur für Mobilitätssystemplanung
- Vergabe der Feldarbeit nach europaweiter Ausschreibung an die **O.trend GmbH Leipzig**
- Stichprobenziehung aus dem Melderegister
- **Multimethodenansatz**: Postalische Anschreiben, Datenerhebung per Telefon und Online-Befragung



Mobilität in Städten – SrV

Projektteam an der TU Dresden



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike
Wissenschaftliche Leitung



Dr.-Ing. Stefan Hubrich
Projektleitung, Methoden, Fragebogen,
Datenaufbereitung, Qualitätssicherung



Dr.-Ing. Frank Ließke
Vertragsgestaltung, Administration,
AG-Betreuung, Datenschutz



PD Dr.-Ing. habil. Rico Wittwer
Stichprobenplanung, Gewichtung,
Selektivitätsanalyse, Auswertung



Dipl.-Ing. Sebastian Wittig
Datenbank, Programmierung,
Datenaufbereitung, Auswertung



Yuan Liu, M.Sc.
Kartendarstellungen,
Auswertungs-Dashboards



Dipl.-Ing Florian Schönherr
Selektivitätsanalyse, Auswertung,
Diagrammerstellung

Raumabgrenzung und Bezugsräume

Gruppen für stadtübergreifende Auswertungen

SrV-Städtepegel

→ Große Oberzentren in Ostdeutschland (ehemalige DDR-Bezirkstädte)

SrV-Wiederholerstädte West

→ 9 große Städte (ab ca. 100.000 EW, ohne Berlin) in den Alten Bundesländern, die sich seit 2008 am SrV beteiligt haben

Große SrV-Vergleichsstädte

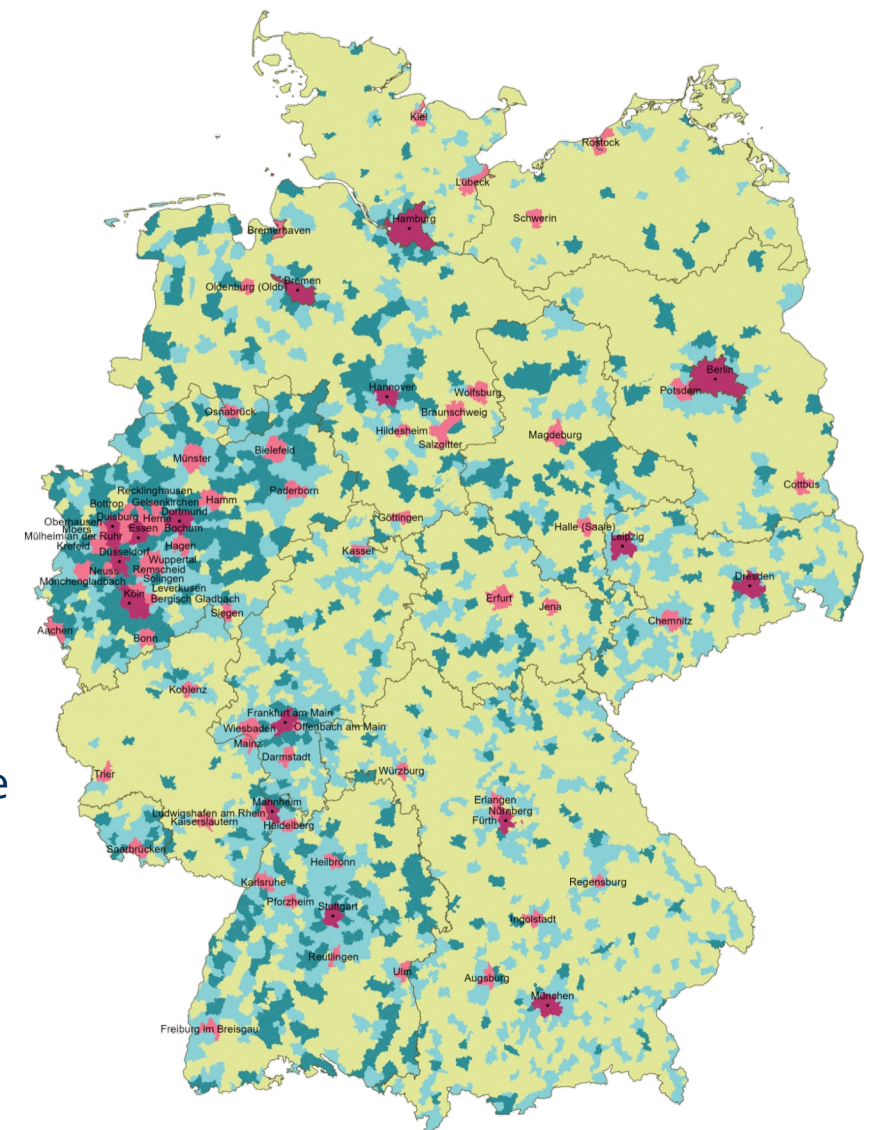
→ 25 große Städte (ab ca. 100.000 EW), die sich seit 2008 am SrV beteiligt haben

SrV-Stadtgruppen

→ SrV-Teilnehmerstädte gruppiert nach Zentralität, Ortsgröße, Topografie (Stichprobenstarke Datenbasis für modellierungsrelevante und stark differenzierte, raumübergreifende Auswertungen)

Regionalstatistische Raumtypen (RegioStaR)

→ SrV-Teilnehmerstädte eingeordnet in RegioStaR-Typologien (Datenbasis für raumübergreifende Auswertungen auf Bundesebene)



Stadtregionen

- Metropole
- Regiopole, Großstadt

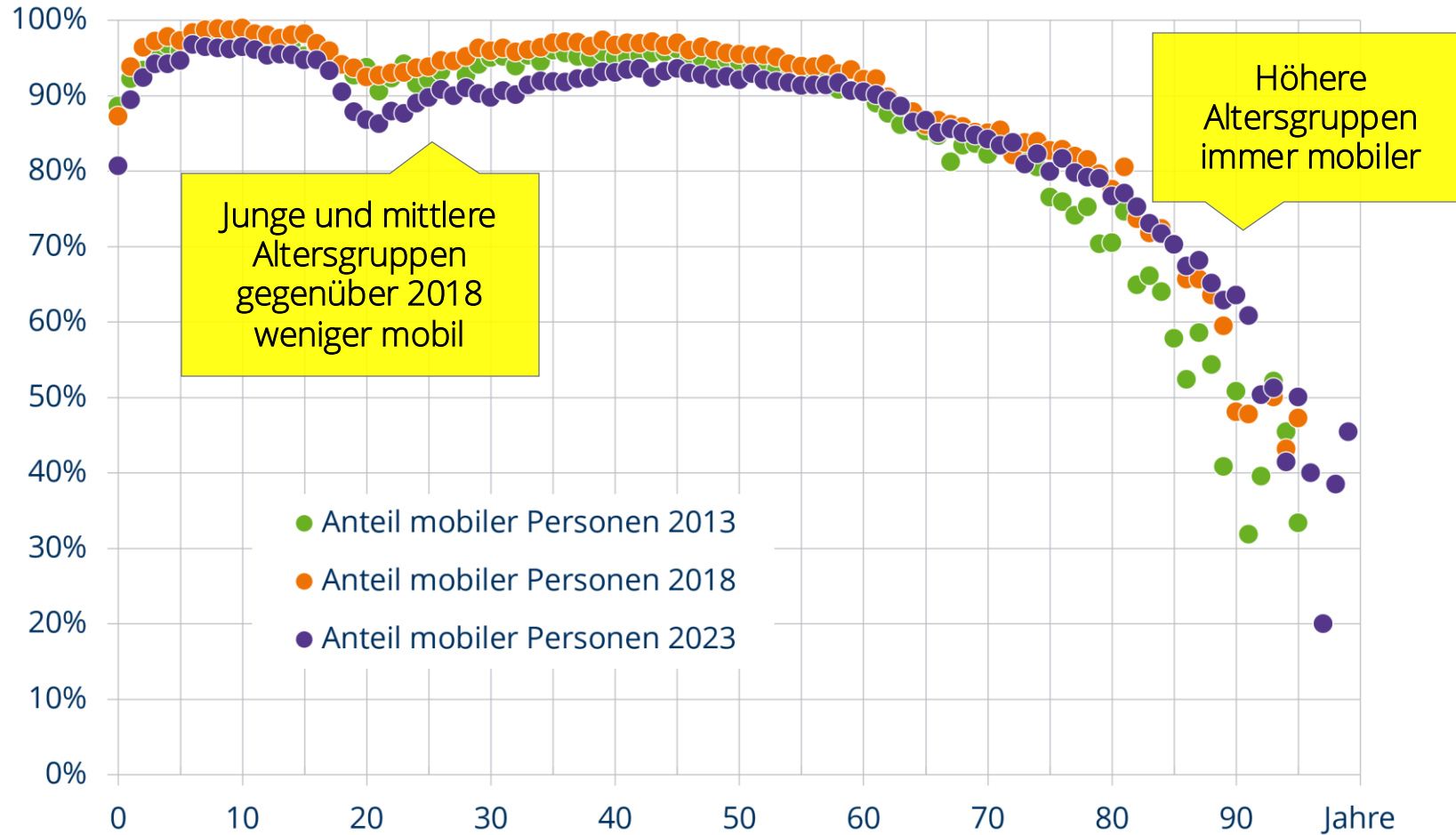
Ländliche Regionen

- Zentrale Stadt, Mittelstadt
- Städtischer Raum
- Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Folie 7

Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

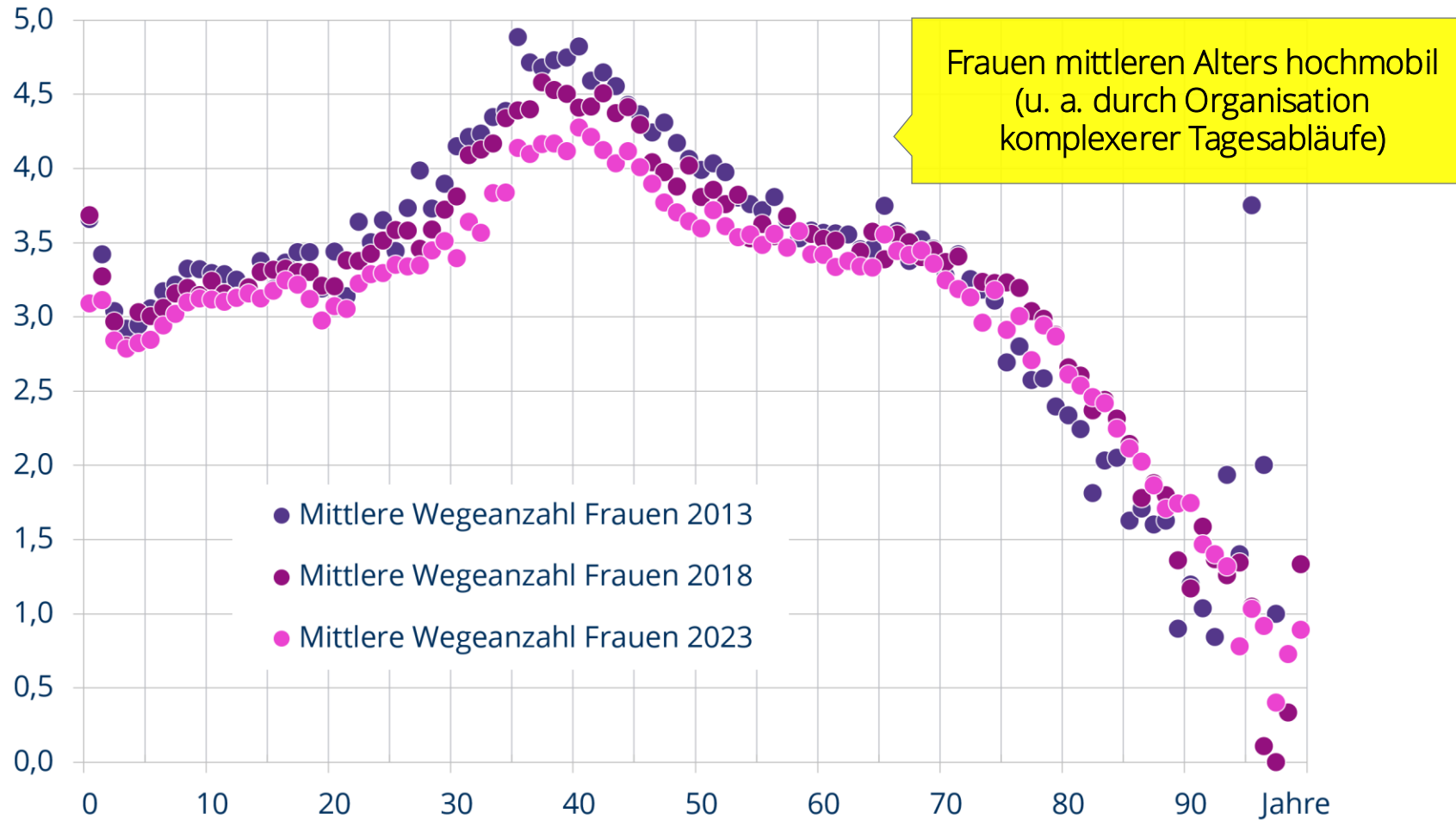
Anteil mobiler Personen



Daten: **SrV-Gesamtstichprobe** 2013–2023 (ungewichtet, Personen am Wohnort, mittlerer Werktag)

Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

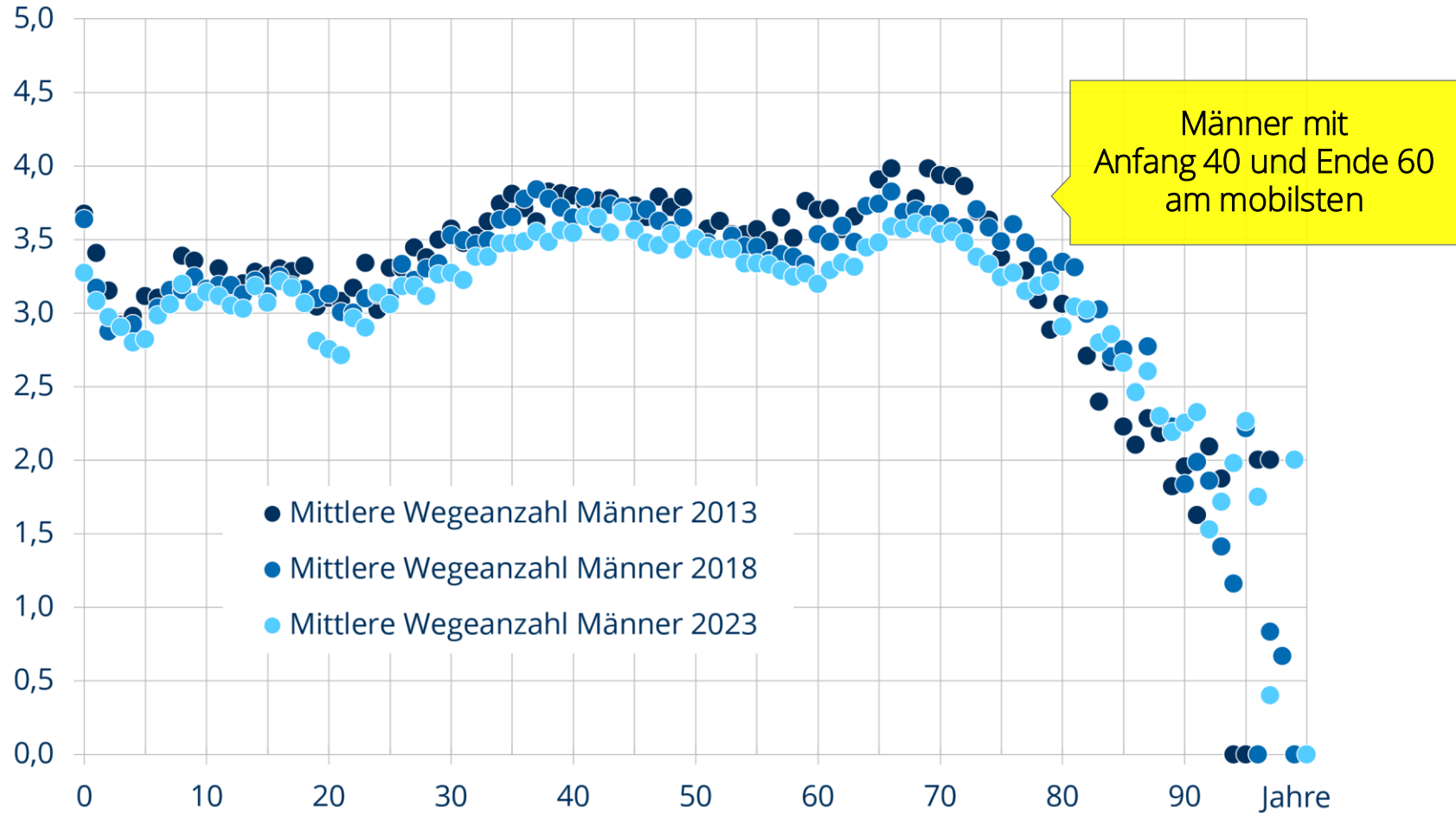
Wegehäufigkeit der Frauen (Wege pro Person und Tag)



Daten: **SrV-Gesamtstichprobe** 2013–2023 (ungewichtet, Personen am Wohnort, mittlerer Werktag)

Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

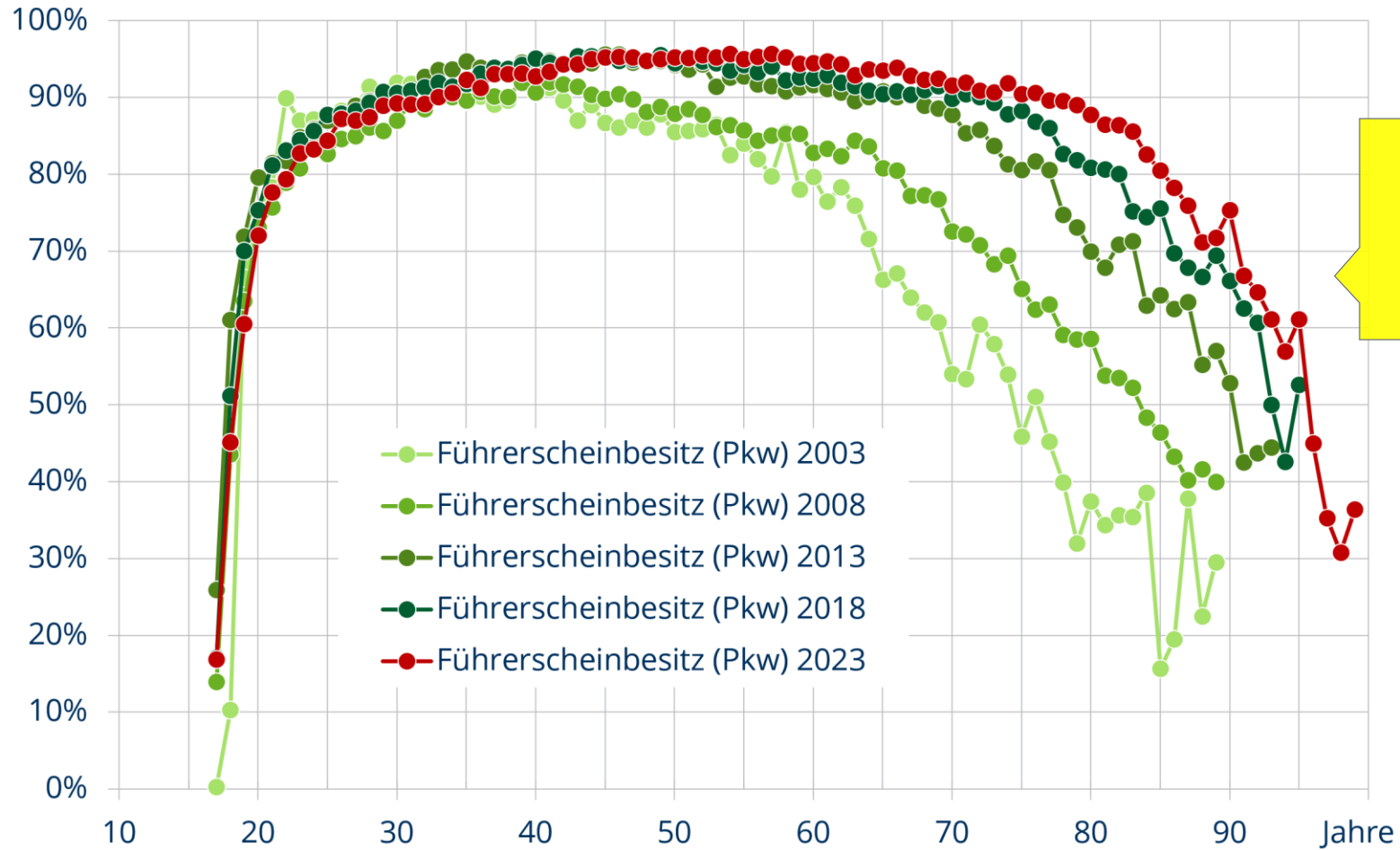
Wegehäufigkeit der Männer (Wege pro Person und Tag)



Daten: **SrV-Gesamtstichprobe** 2013–2023 (ungewichtet, Personen am Wohnort, mittlerer Werktag)

Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

Besitz eines Pkw-Führerscheins



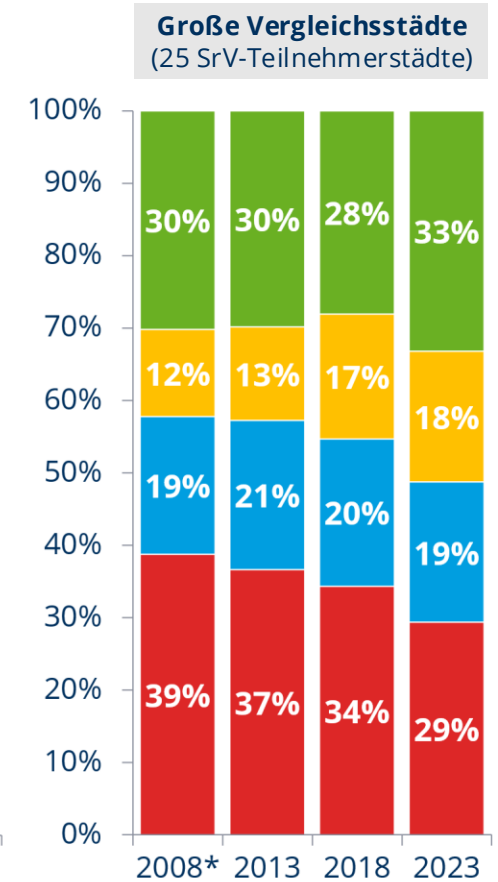
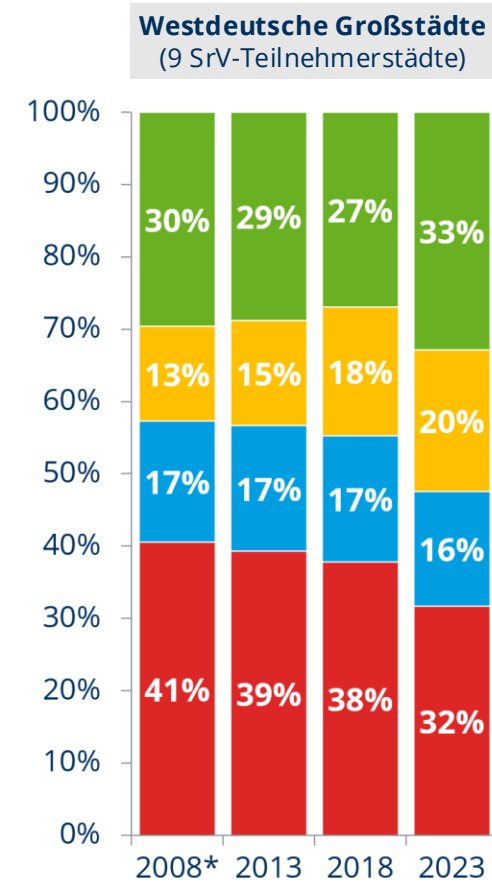
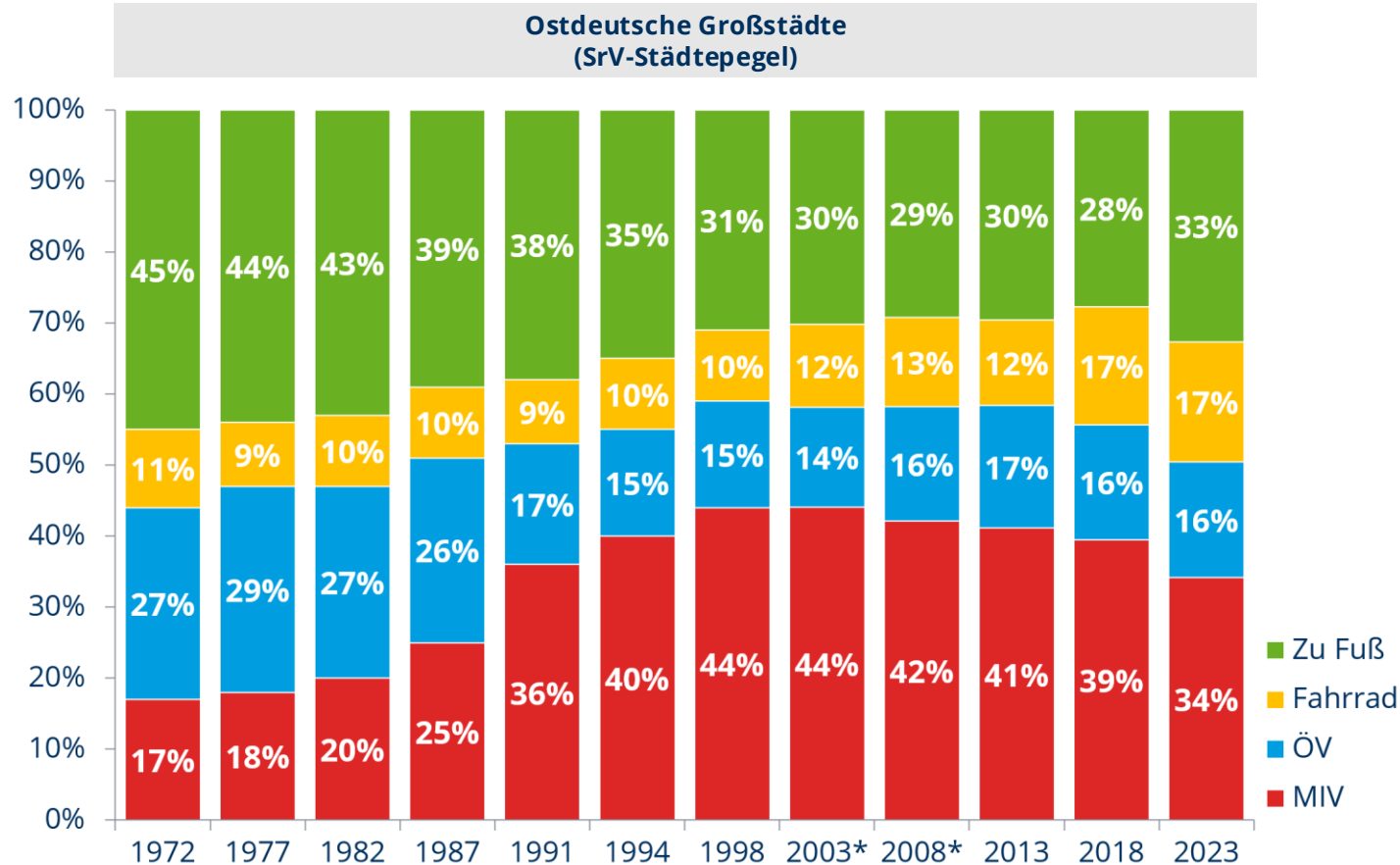
Führerscheinbesitz mittlerweile auch bei älteren Personen stabil hoch

Daten: **SrV-Gesamtstichprobe** 2003–2023 (ungewichtet)

Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

Modal Split (aufkommensbezogen)

Anteil Zufußgehen steigt bei rückläufigem MIV-Anteil

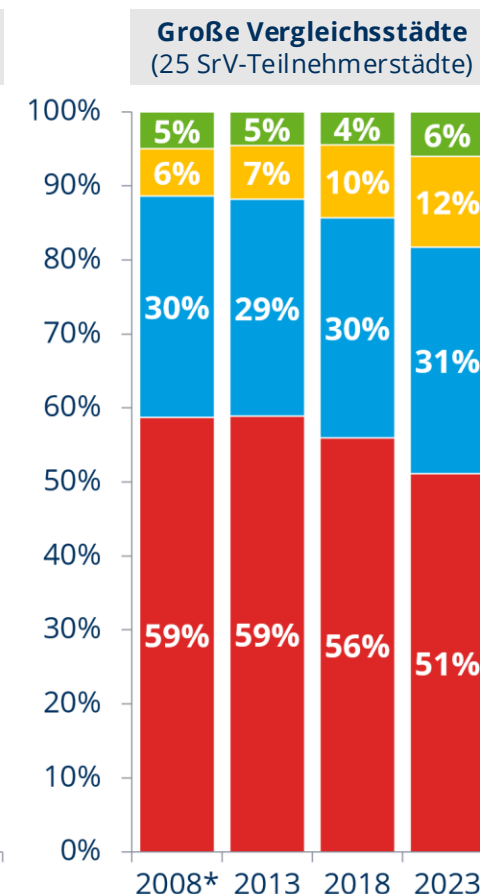
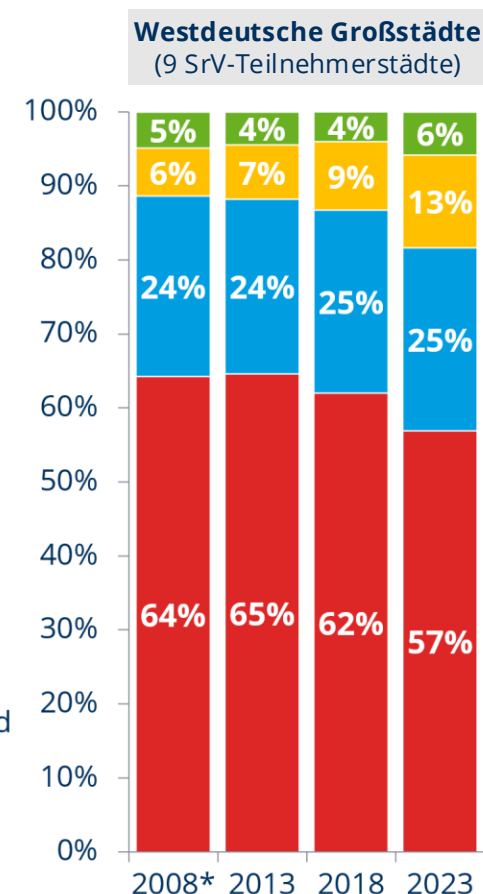
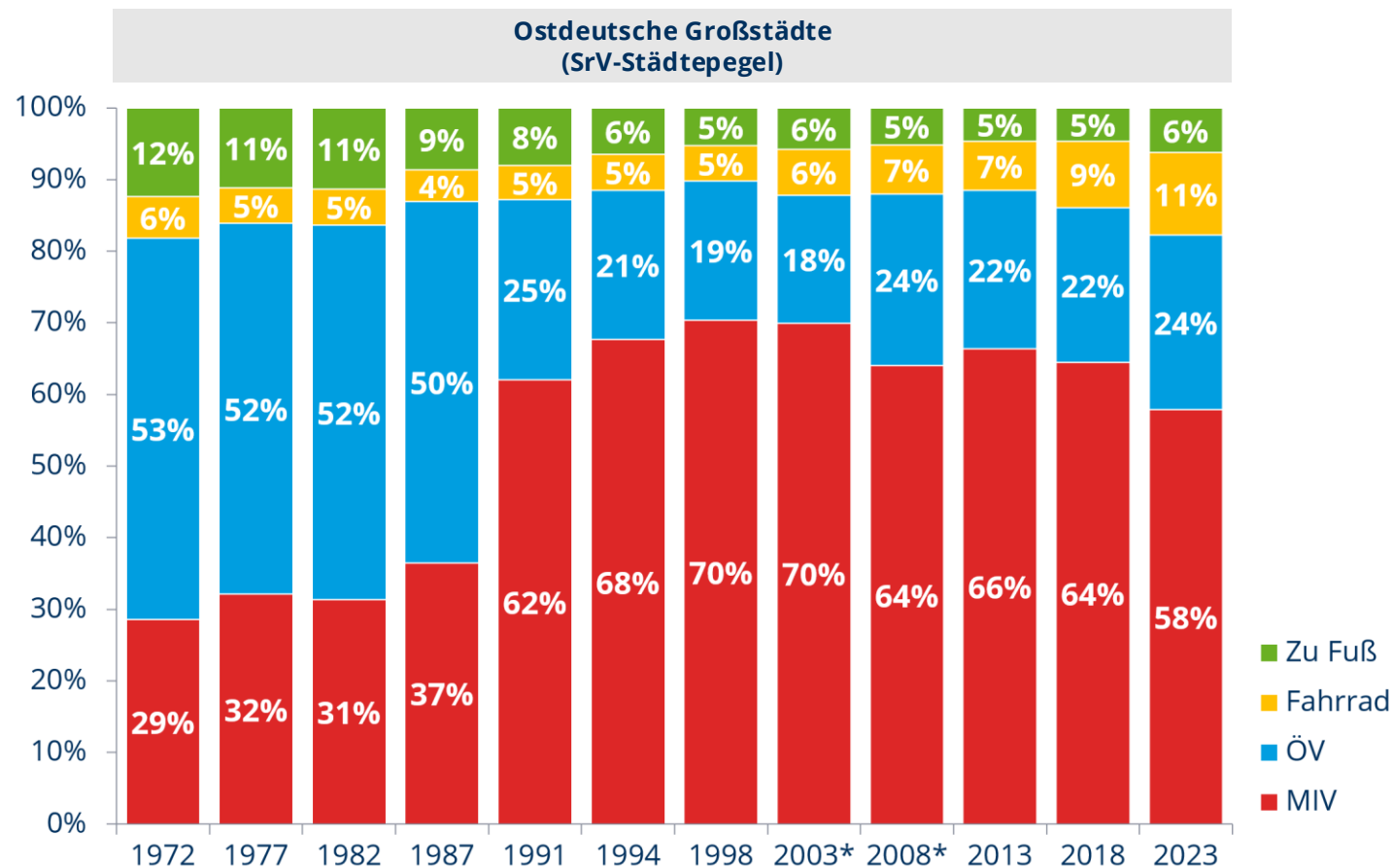


Daten: **SrV-Vergleichsgruppen** 1972–2023 (gewichtet, mittlerer Werktag, revidierte Werte für 2003* und 2008*)

Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

Modal Split (verkehrsleistungsbezogen)

Anteile Zufußgehen und
Radfahren an der
Verkehrsleistung steigen

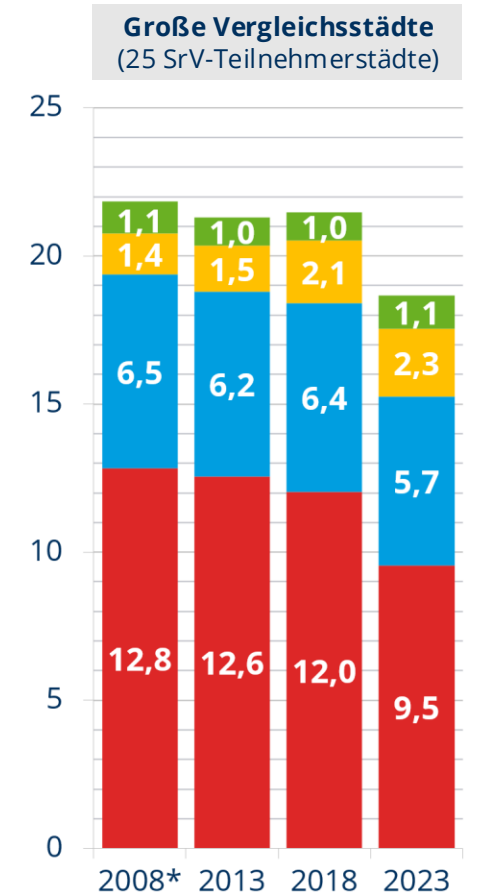
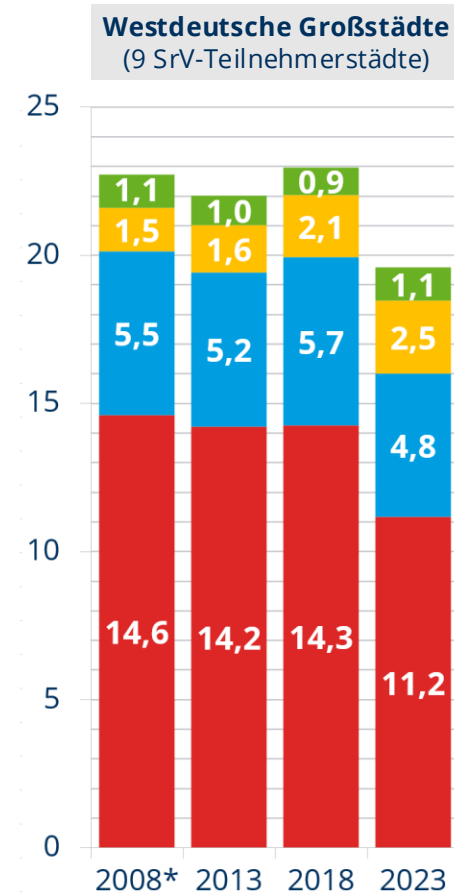
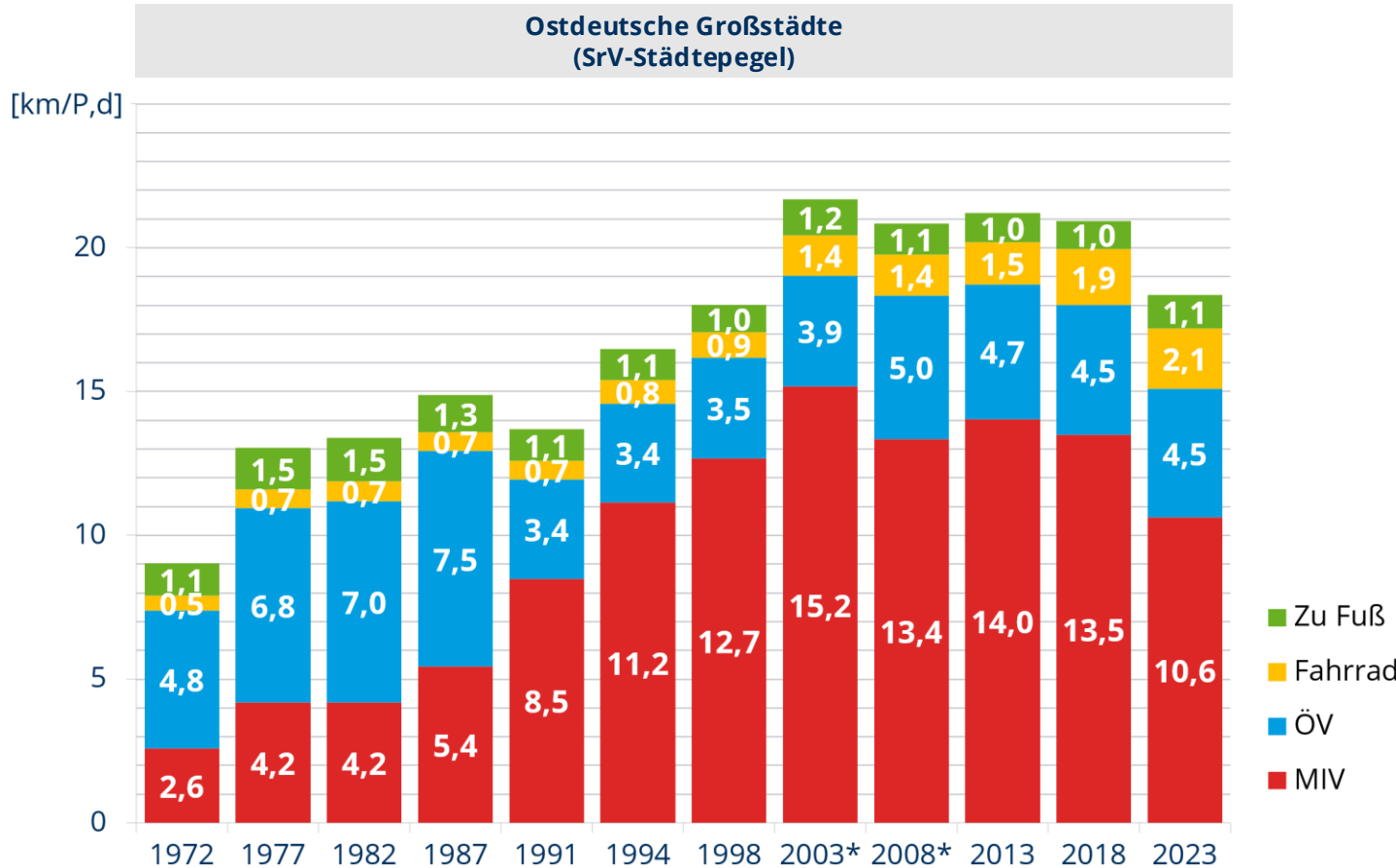


Daten: **SrV-Vergleichsgruppen** 1972–2023 (gewichtet, mittlerer Werktag, nur gültige Wege unter 100 km, revidierte Werte für 2003* und 2008*)

Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln

MIV-Verkehrsleistung pro Person sinkt deutlich

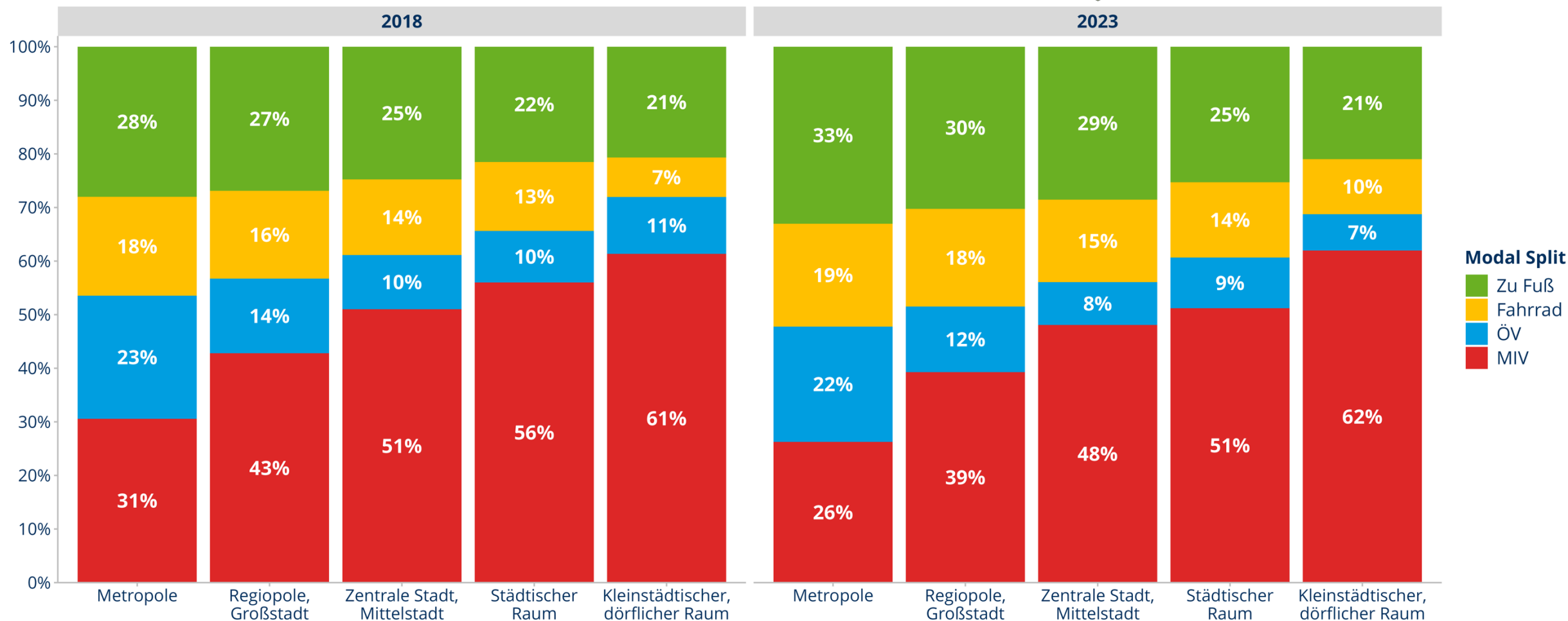


Daten: **SrV-Vergleichsgruppen** 1972–2023 (gewichtet, mittlerer Werktag, Personen am Wohnort, nur gültige Wege unter 100 km, revidierte Werte für 2003* und 2008*)

Kernergebnisse im Zeitvergleich

Modal Split nach Raumtyp

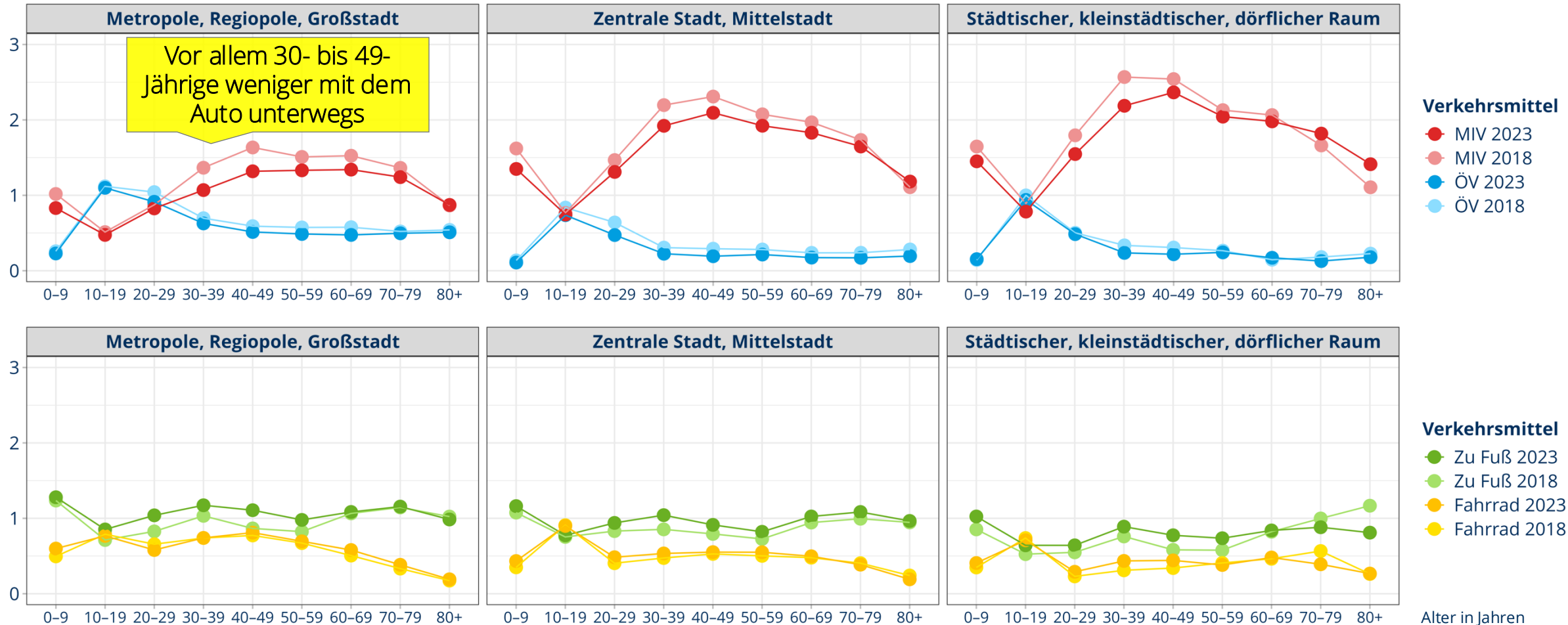
Von der Metropole bis zum städtischen Raum:
Anteil des MIV sinkt spürbar



Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2018/2023 (gewichtet, mittlerer Werktag)

Kernergebnisse im Zeitvergleich

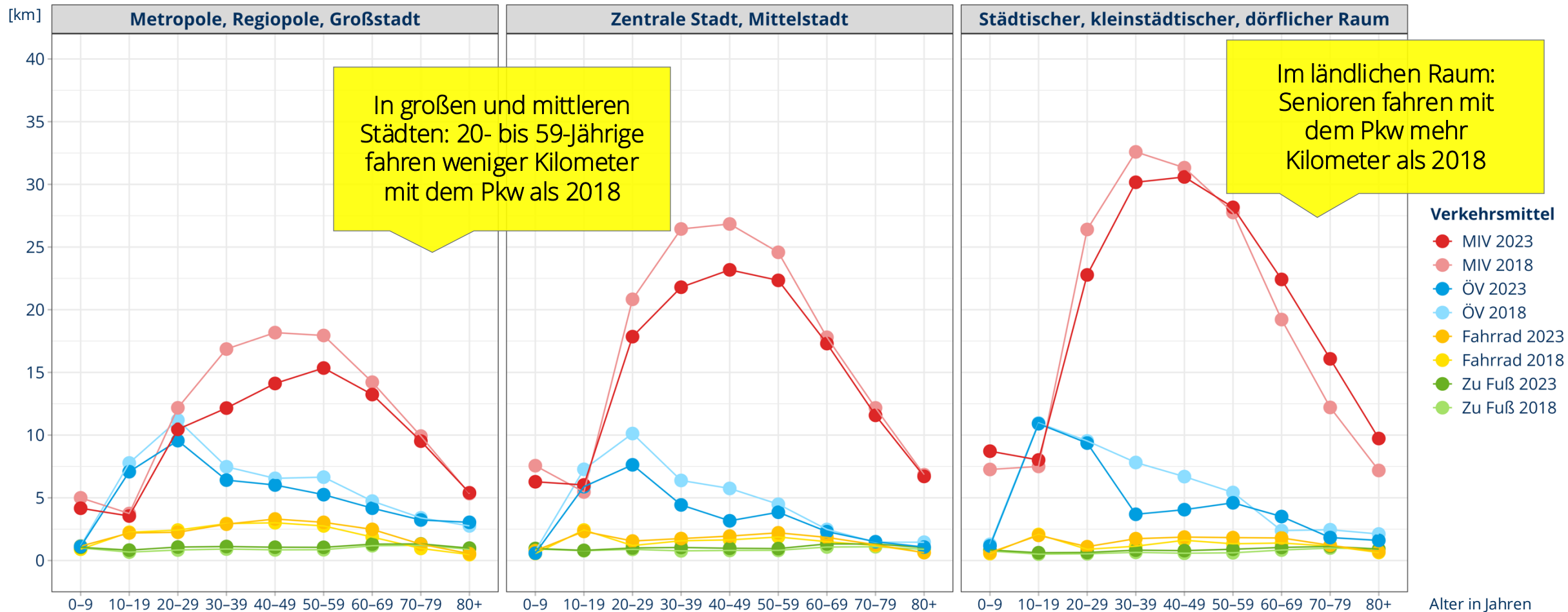
Wegehäufigkeit nach Alter und Raumtyp



Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2018/2023 (gewichtet, Personen am Wohnort, mittlerer Werktag)

Kernergebnisse im Zeitvergleich

Verkehrsleistung nach Alter und Raumtyp

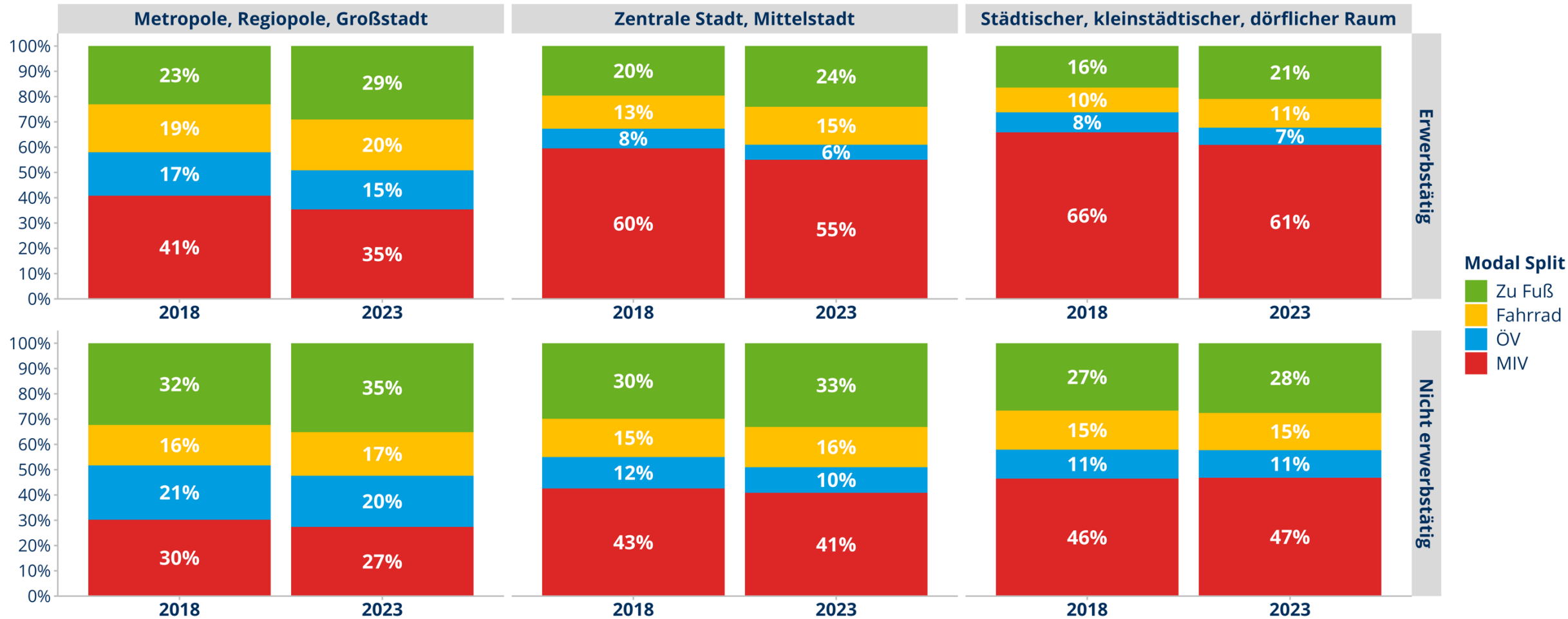


Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2018/2023 (gewichtet, Personen am Wohnort, mittlerer Werktag, nur gültige Wege unter 100 km)

Kernergebnisse im Zeitvergleich

Verkehrsmittelwahl nach Erwerbstätigkeit und Raumtyp

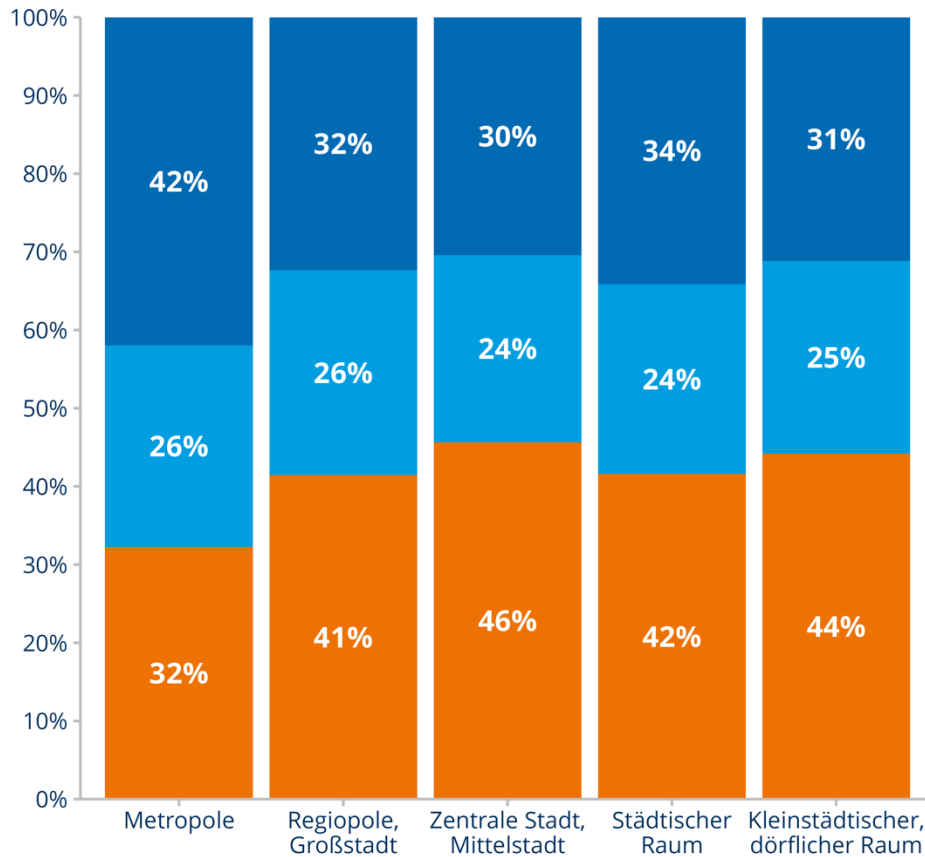
Autonutzung: Rückläufige Anteile bei Erwerbstätigen deutlicher als bei Nicht-Erwerbstätigen



Daten: SrV nach RegioStaR Gem5 2018/2023 (gewichtet, mittlerer Werktag)

Fokus Erwerbstätige

Generelle Homeoffice-Eignung und Homeoffice am Stichtag nach Raumtyp

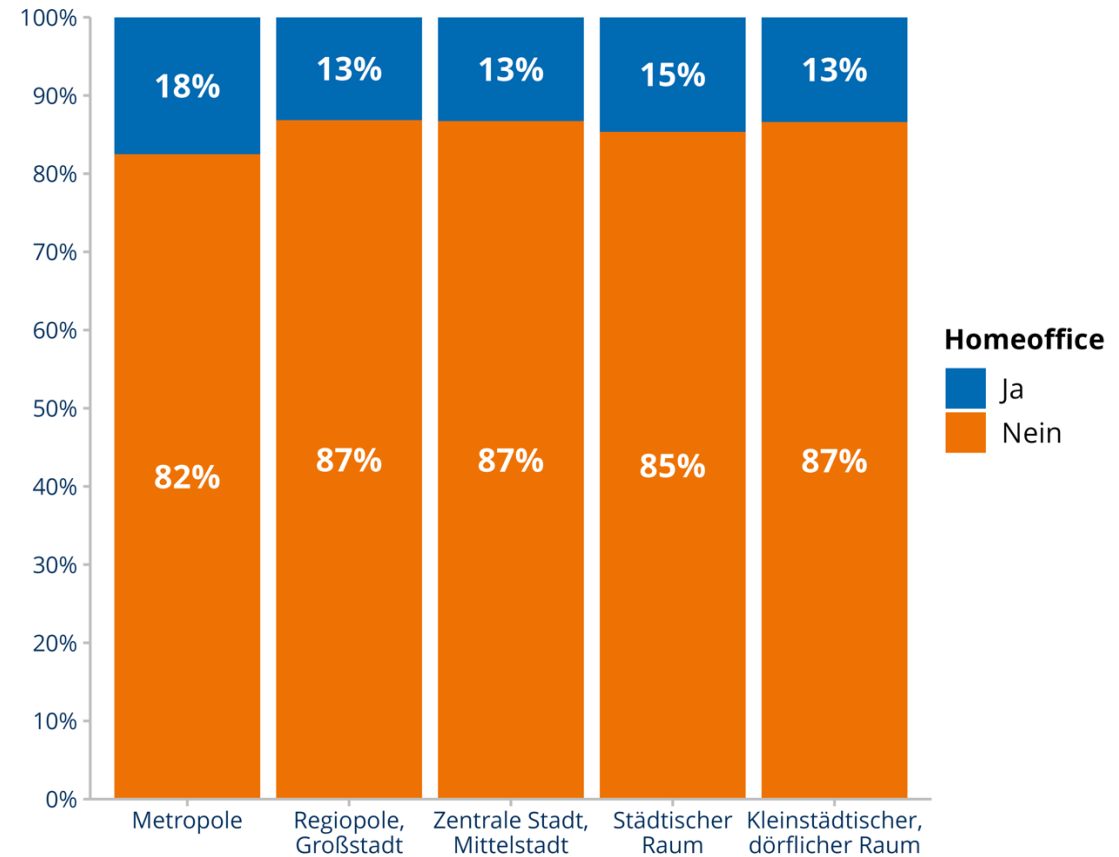


In Metropolen:
Vier von Zehn
Erwerbstätigen
schätzen
Tätigkeit als
Homeoffice-
geeignet ein

Homeoffice

- Geeignet
- Teilweise geeignet
- Nicht geeignet

Erwerbstätige in
Metropolen sind
häufiger im
Homeoffice



Homeoffice

- Ja
- Nein

Mittlere Anzahl Homeofficetage:

1,5

1,1

1,0

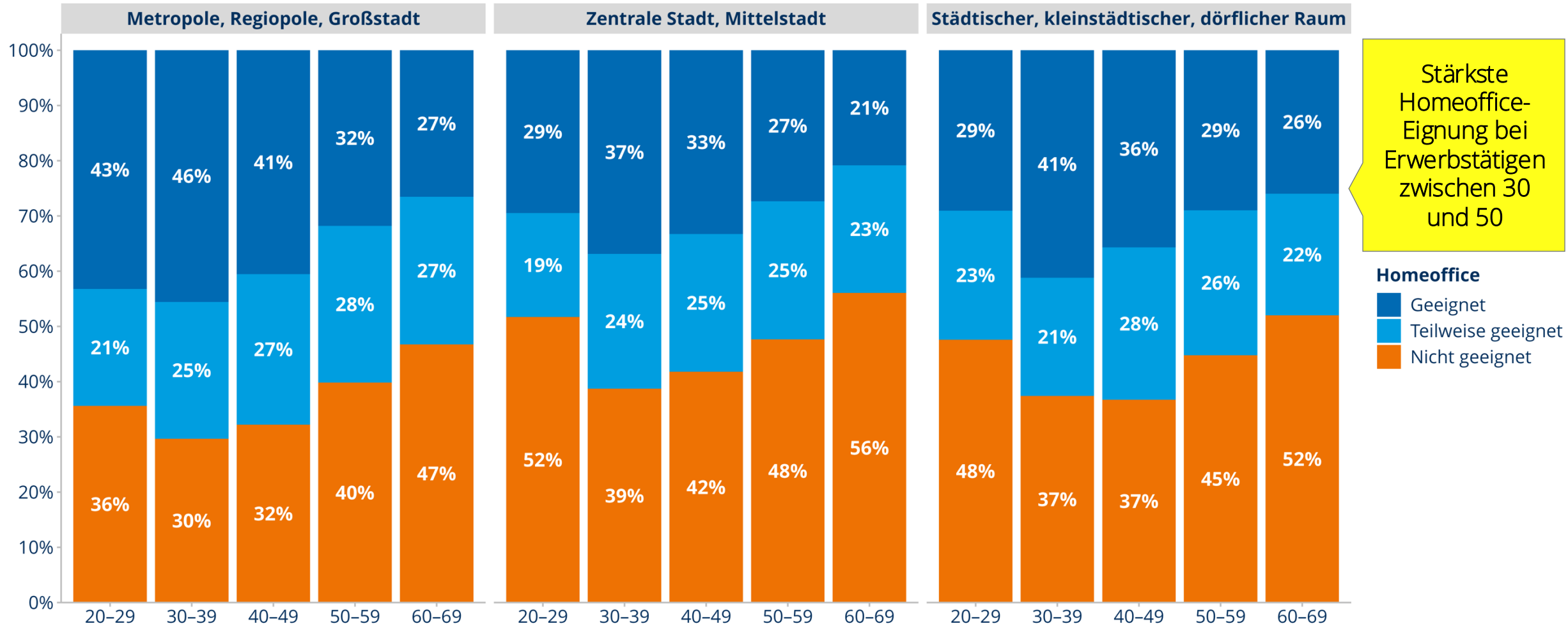
1,1

1,1

Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2023 (gewichtet)

Fokus Erwerbstätige

Generelle Eignung Arbeitsplatz für Homeoffice nach Alter und Raumtyp



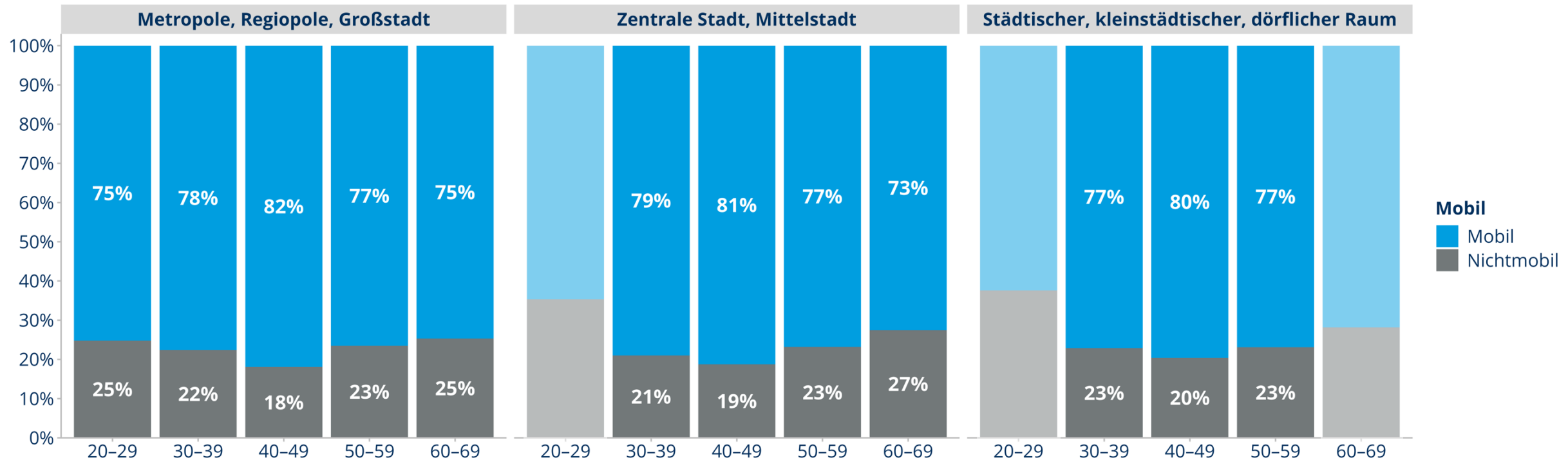
Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2023 (gewichtet)

Fokus Erwerbstätige:

Außer-Haus-Anteil nach Homeoffice am Stichtag und Raumtyp

Wer im Homeoffice arbeitet, geht häufiger gar nicht aus dem Haus

Erwerbstätige im Homeoffice



Erwerbstätige nicht im Homeoffice

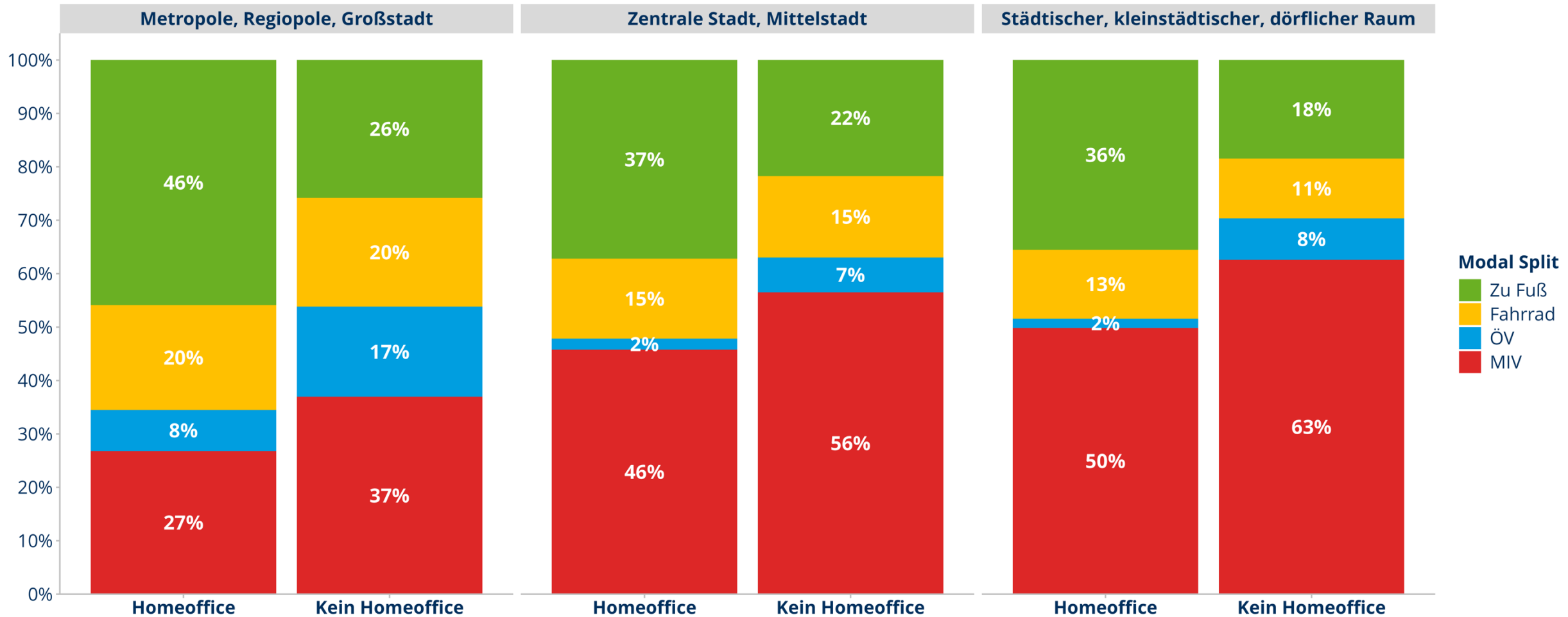


Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2023 (gewichtet, Personen am Wohnort, mittlerer Werktag, nicht beschriftete Balken: Fallzahlen zu klein)

Fokus Erwerbstätige

Verkehrsmittelwahl nach Homeoffice am Stichtag und Raumtyp

Metropolen/Großstädte: Fast jeder zweite Weg von Erwerbstätigen im Homeoffice zu Fuß

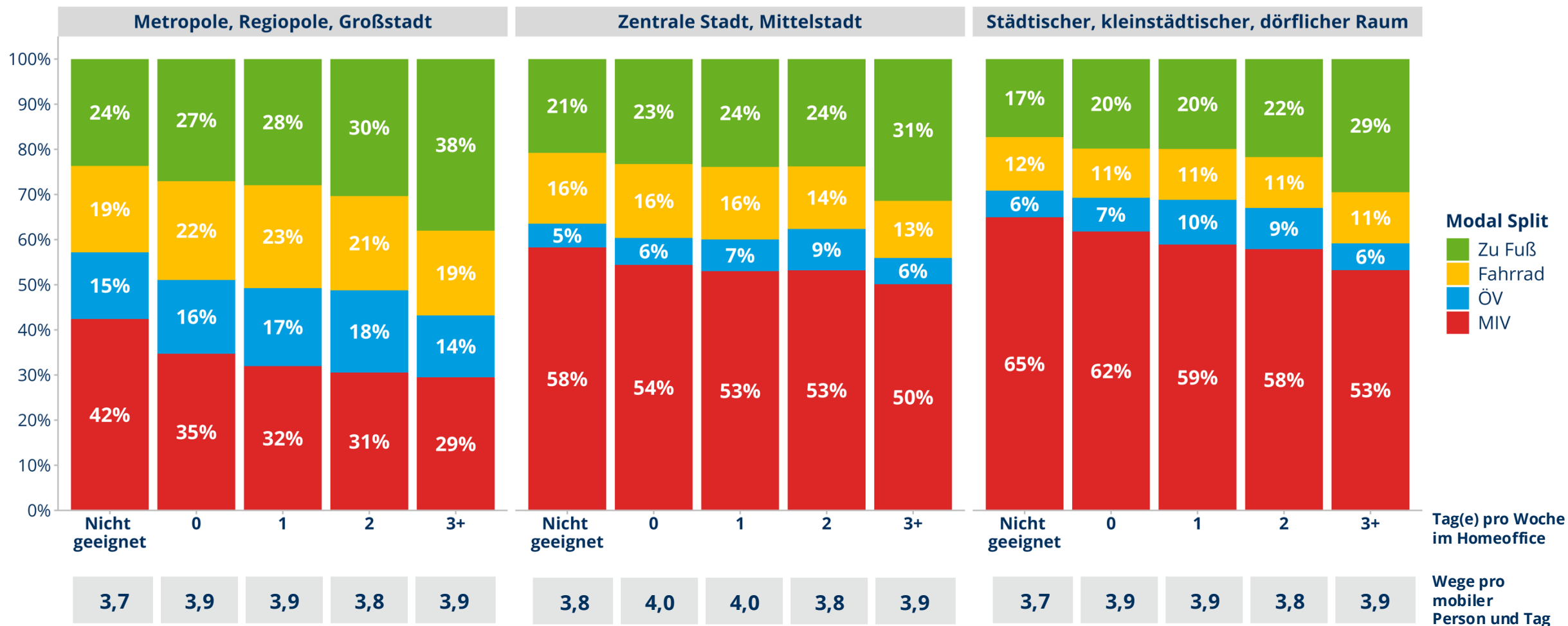


Daten: SrV nach RegioStaR Gem5 2023 (gewichtet, mittlerer Werktag)

Fokus Erwerbstätige

Verkehrsmittelwahl nach Homeoffice-Typ und Raumtyp

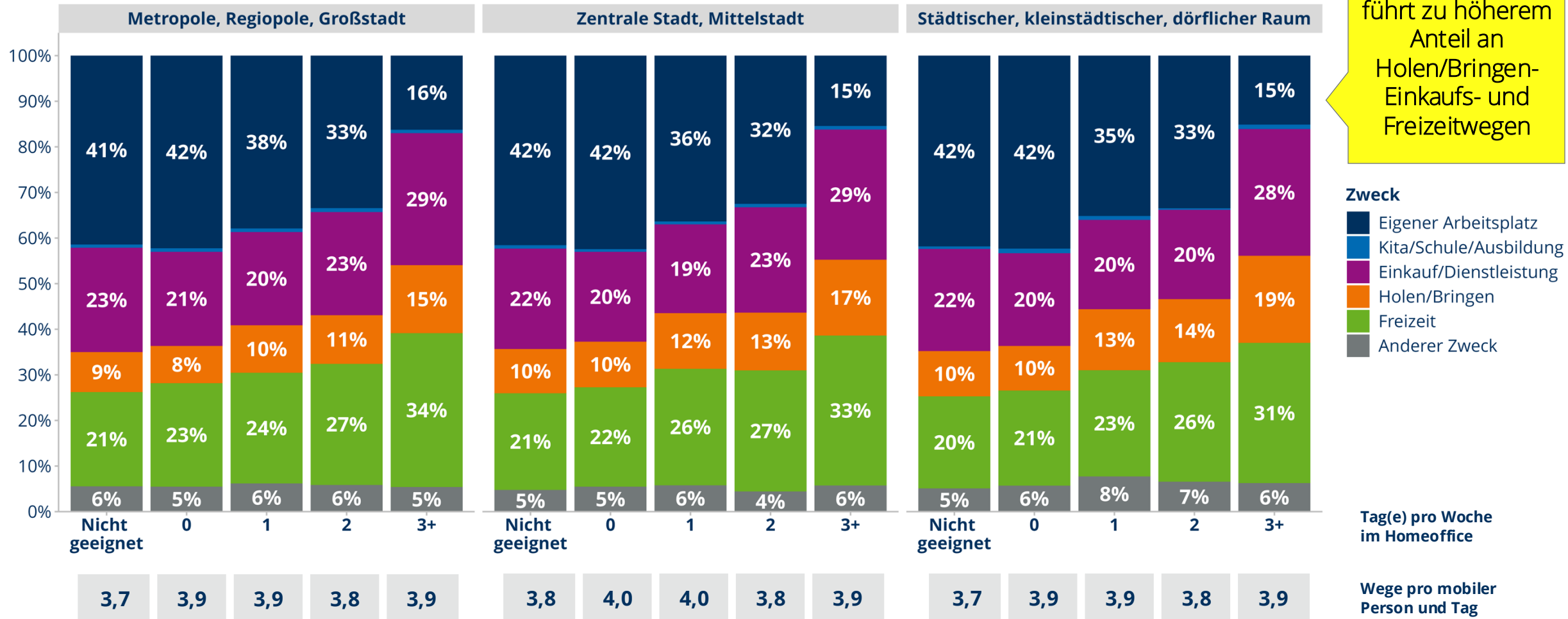
Je mehr Homeoffice, desto weniger Wege mit dem Auto



Daten: SrV nach RegioStaR Gem5 2023 (gewichtet)

Fokus Erwerbstätige

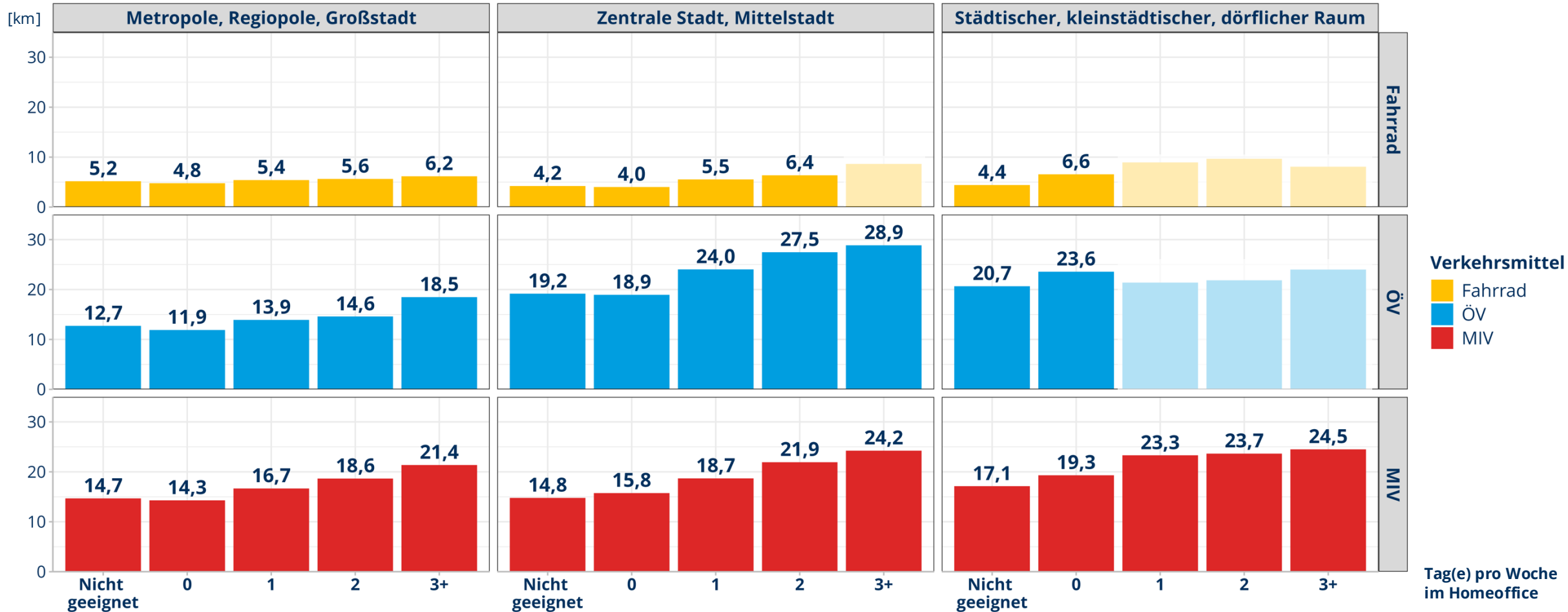
Wegezuwecke nach Homeoffice-Typ nach Raumtyp



Daten: SrV nach RegioStaR Gem5 2023 (gewichtet, mittlerer Werktag)

Fokus Erwerbstätige

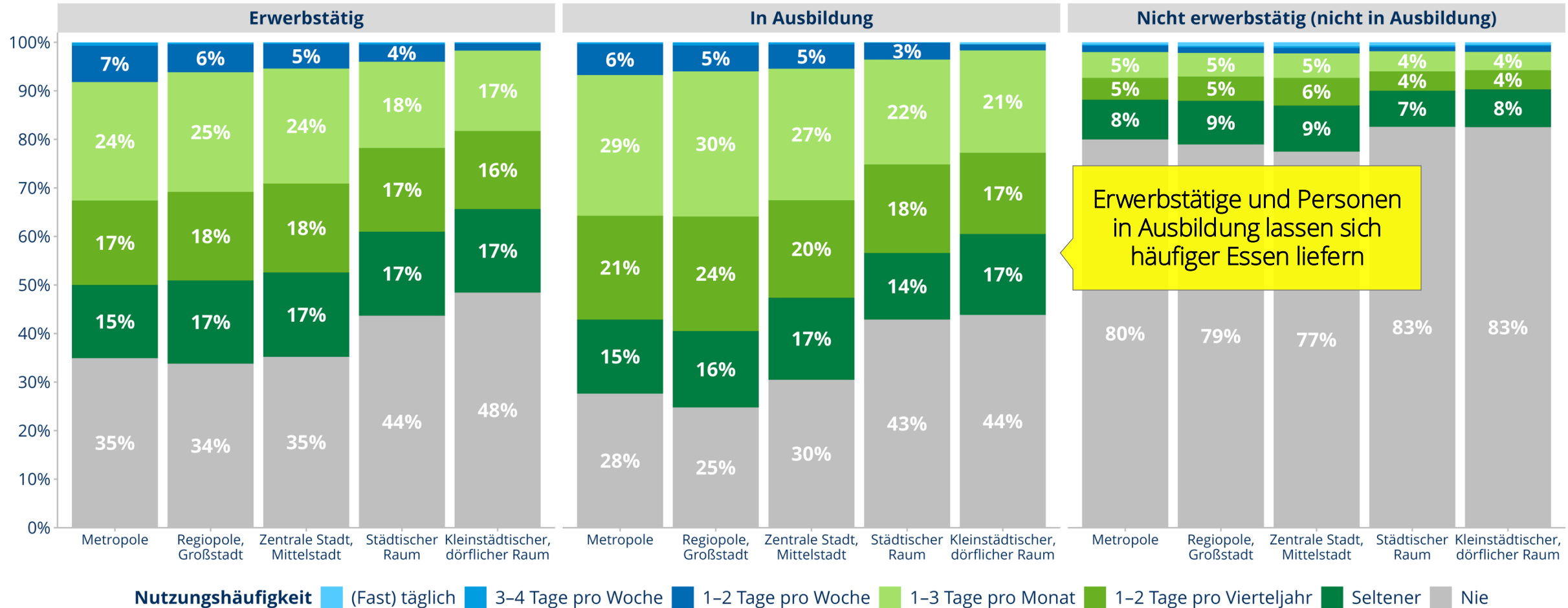
Wegelänge zur Arbeit an Tagen ohne Homeoffice nach Homeoffice-Typ



Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2023 (gewichtet, mittlerer Werktag, nur gültige Wege unter 100 km, nicht beschriftete Balken: Fallzahlen zu klein)

Fokus Lieferdienste

Lieferdienste zubereitetes Essen nach Erwerbstätigkeit und Raumtyp

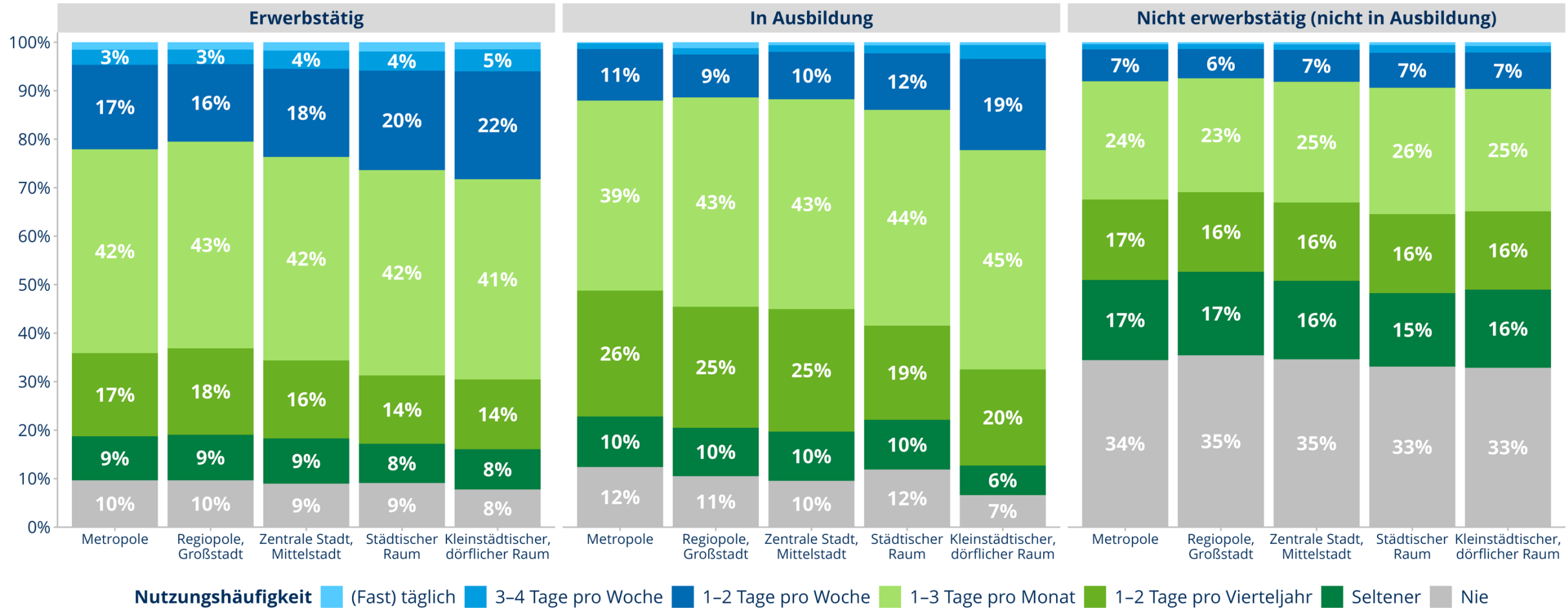


Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2023 (gewichtet)

Fokus Lieferdienste

Online-Shopping nach Erwerbstätigkeit und Raumtyp

Online-Shopping nimmt mit sinkender Stadtgröße tendenziell zu

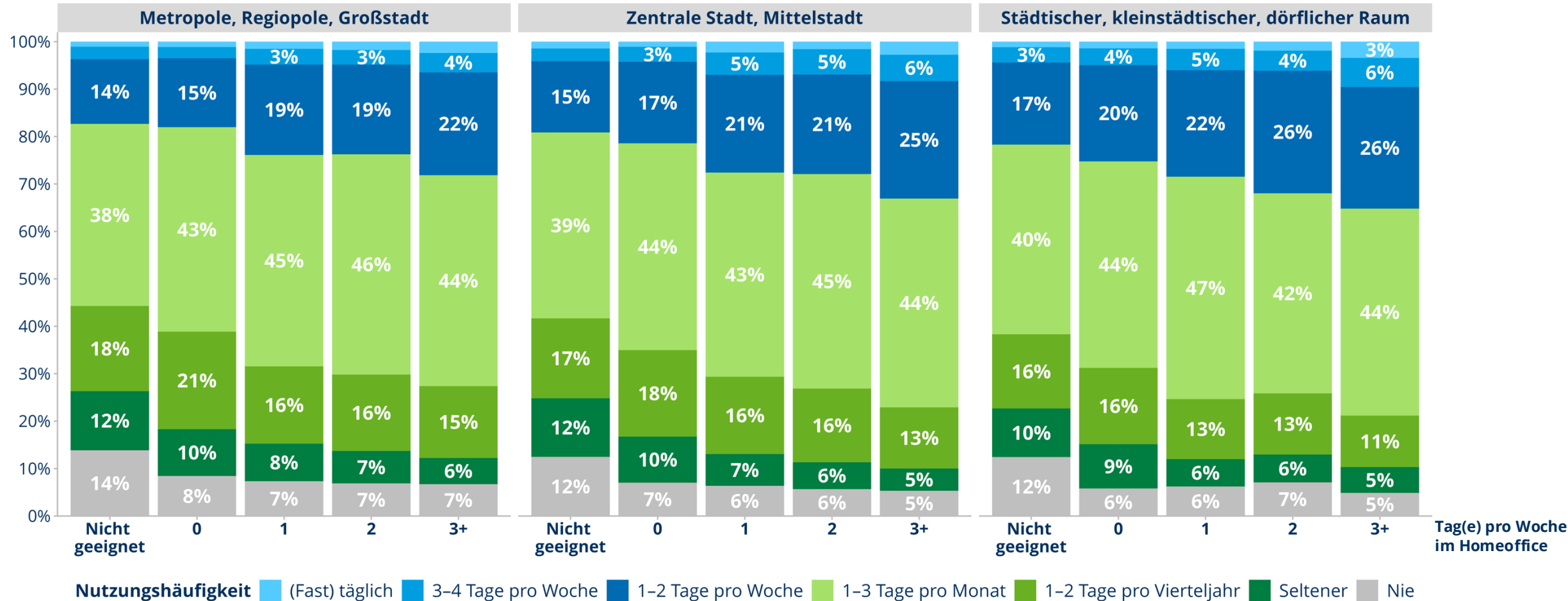


Daten: SrV nach RegioStaR Gem5 2023 (gewichtet)

Fokus Lieferdienste

Erwerbstätige mit mehr Homeoffice
shoppen häufiger online

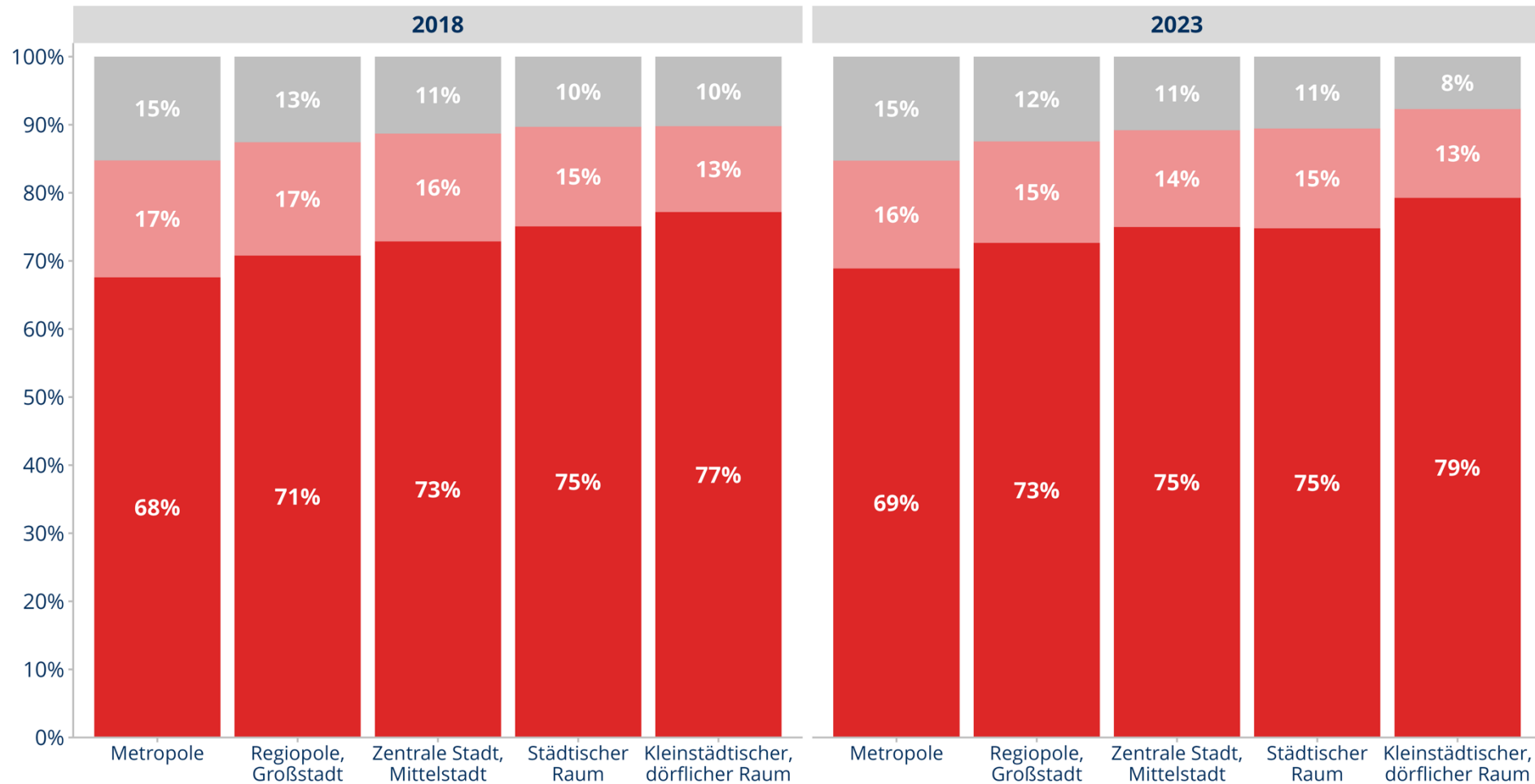
Online-Shopping von Erwerbstätigen nach Homeoffice-Typ und Raumtyp



Daten: SrV nach RegioStaR Gem5 2023 (gewichtet)

Fokus Mobilitätsoptionen

Pkw-Verfügbarkeit nach Raumtyp



Pkw-Verfügbarkeit gegenüber 2018 über alle Raumtypen nahezu konstant

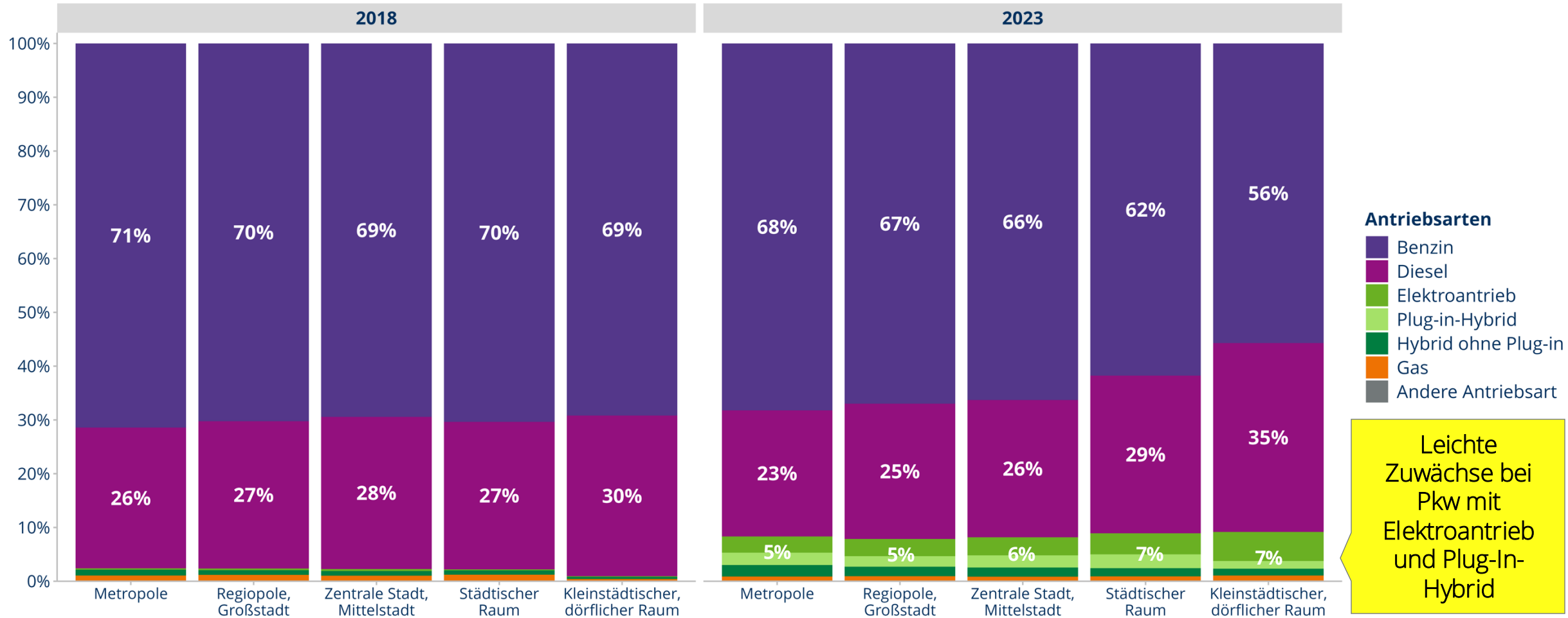
Pkw-Verfügbarkeit

- Nein, kein Zugang
- Ja, nach Absprache
- Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit

Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2018/2023 (gewichtet)

Fokus Mobilitätsoptionen

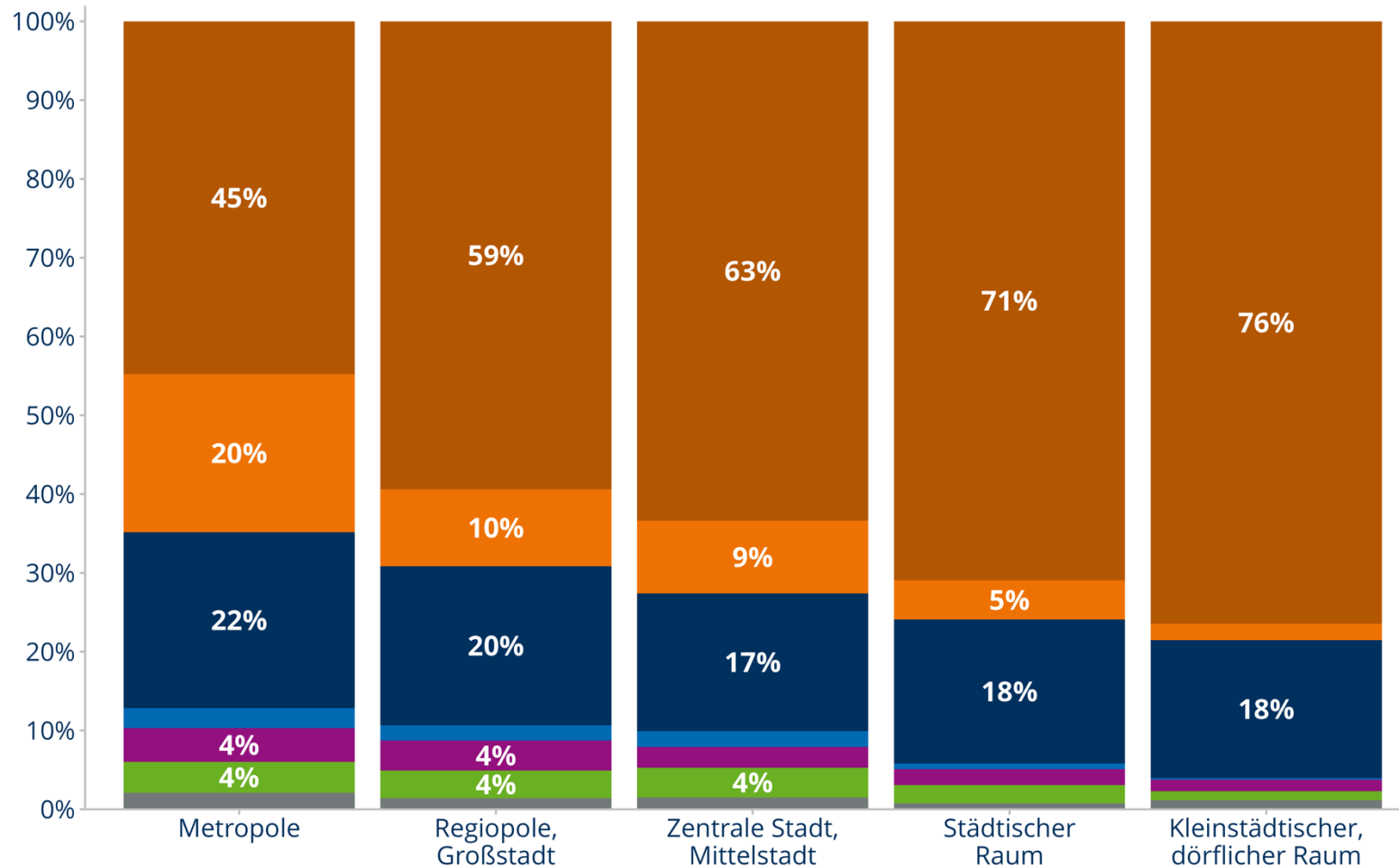
Antriebsarten der Pkw nach Raumtyp



Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2018/2023 (gewichtet)

Fokus Mobilitätsoptionen

Ladeort der Pkw nach Raumtyp



Pkw mit Elektroantrieb werden vorwiegend am Wohnort oder wohnungsnah oder am Arbeitsplatz geladen

Ladeort

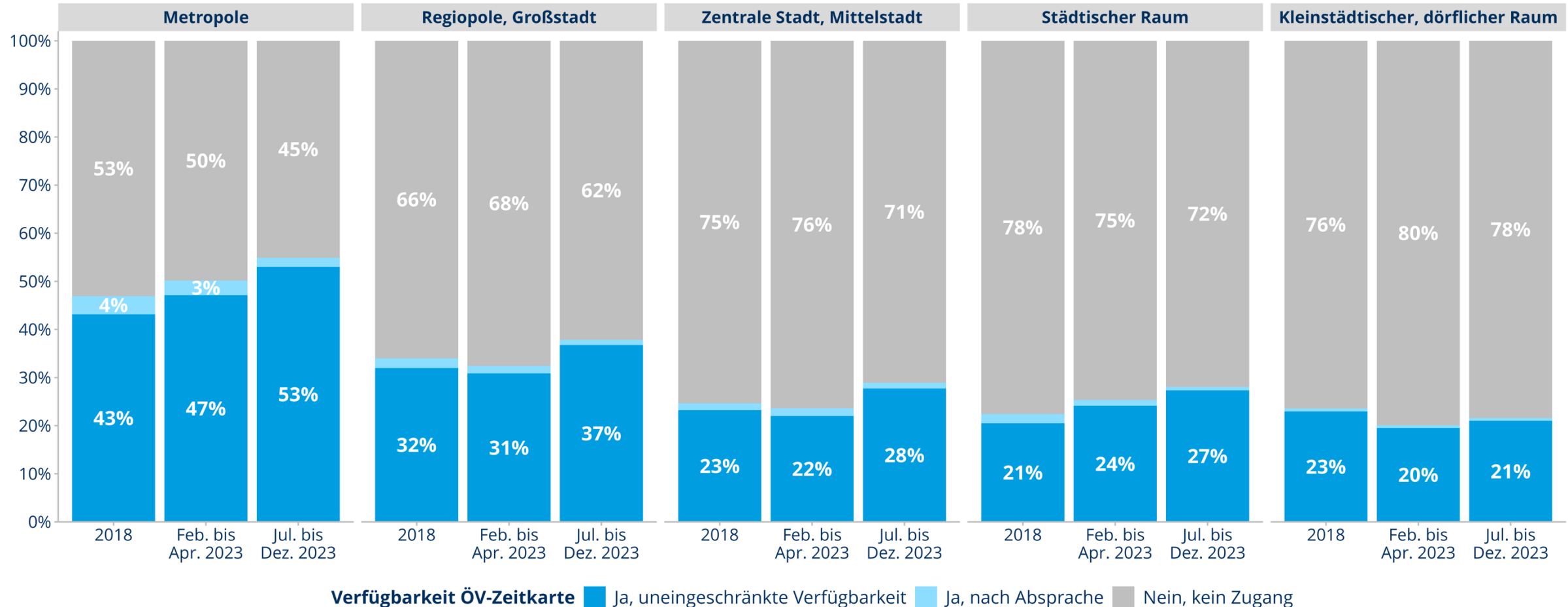
- Eigene Ladestation an der Wohnung
- Im öffentlichen Straßenraum in Wohnungsnähe
- Ladestation am Arbeitsplatz (Firmengelände)
- Im öffentlichen Straßenraum in Arbeitsplatznähe
- Parkplatz einer Einzelhandelseinrichtung (z. B. Supermarkt)
- Öffentlicher Ladepark
- Anderer Ladeort

Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2023 (gewichtet)

Fokus Mobilitätsoptionen

Verfügbarkeit ÖV-Zeitkarte nach Raumtyp

Einführung des D-Tickets führt raumübergreifend zu höherer ÖV-Zeitkarten-Verfügbarkeit

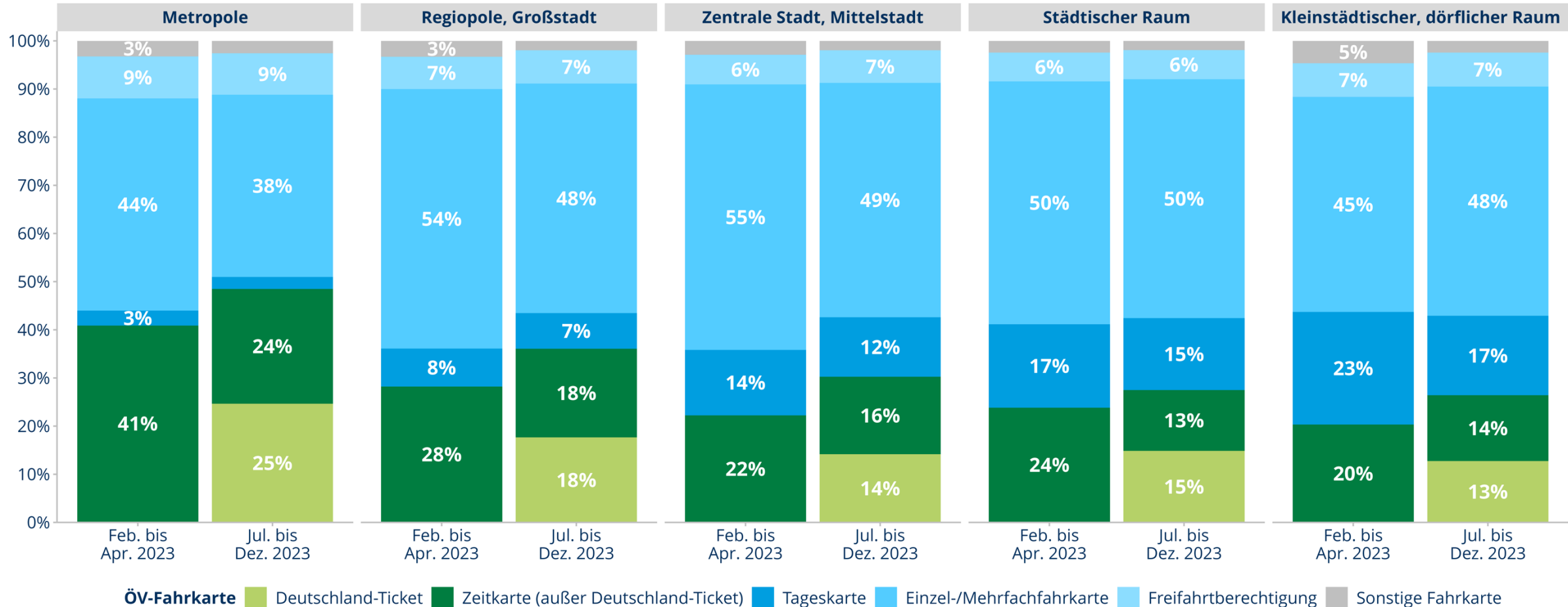


Daten: SrV nach RegioStaR Gem5 2018/2023 (gewichtet)

Fokus Mobilitätsoptionen

Normalerweise genutztes ÖV-Ticket nach Raumtyp

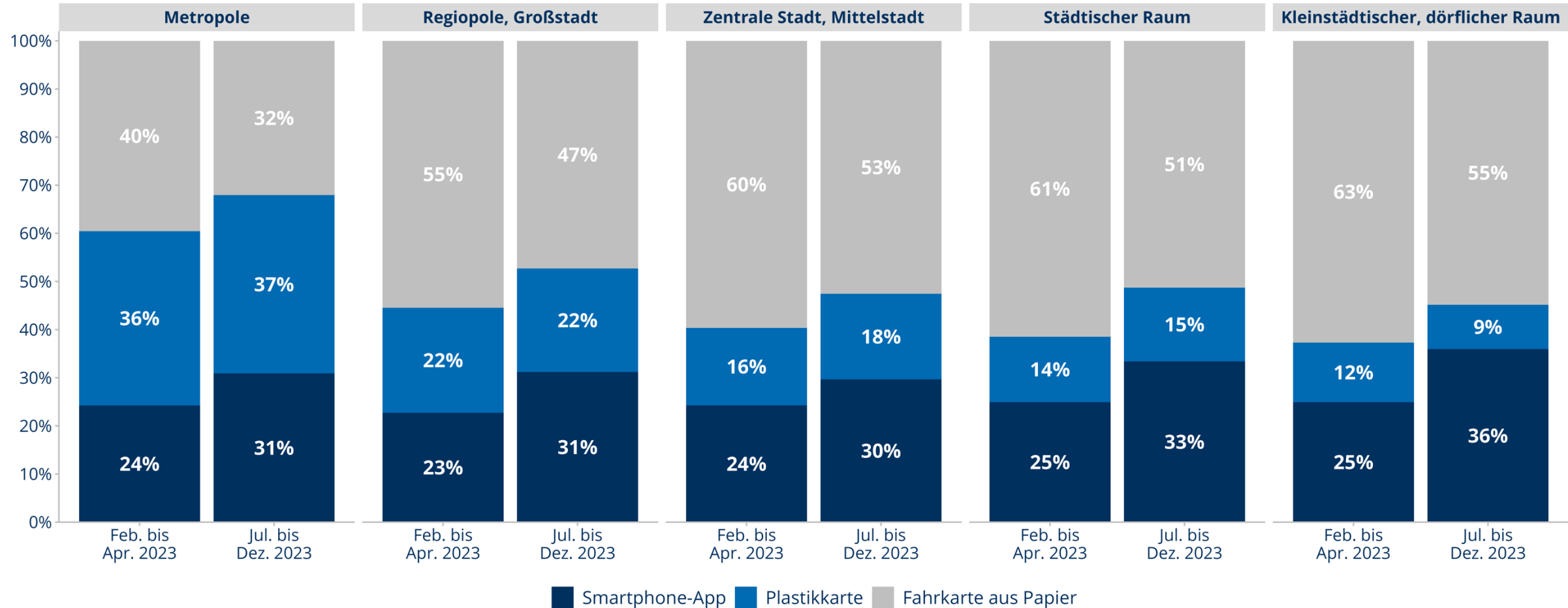
Einführung des D-Tickets
führt zu höherem Anteil
Zeitkarten bei ÖV-Tickets



Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2023 (gewichtet)

Fokus Mobilitätsoptionen

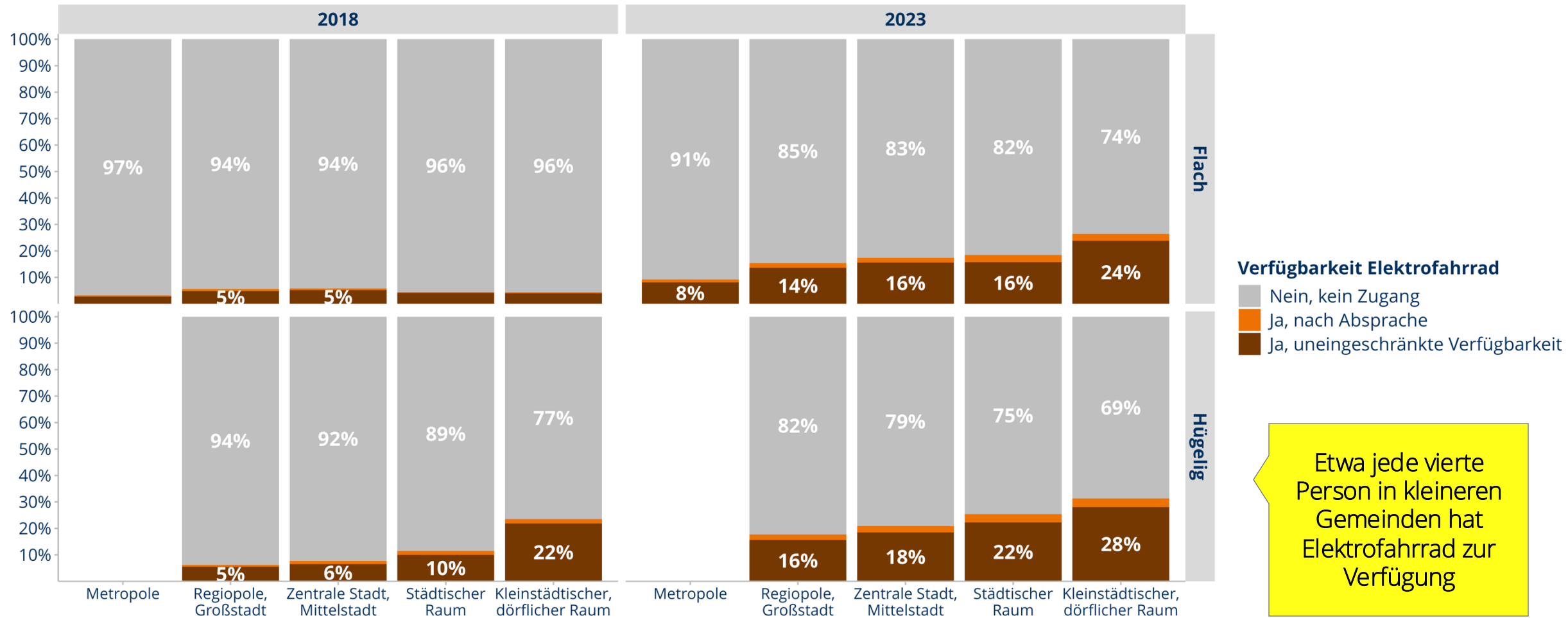
Medium des normalerweise genutzten ÖV-Tickets nach Raumtyp



Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2023 (gewichtet)

Fokus Mobilitätsoptionen

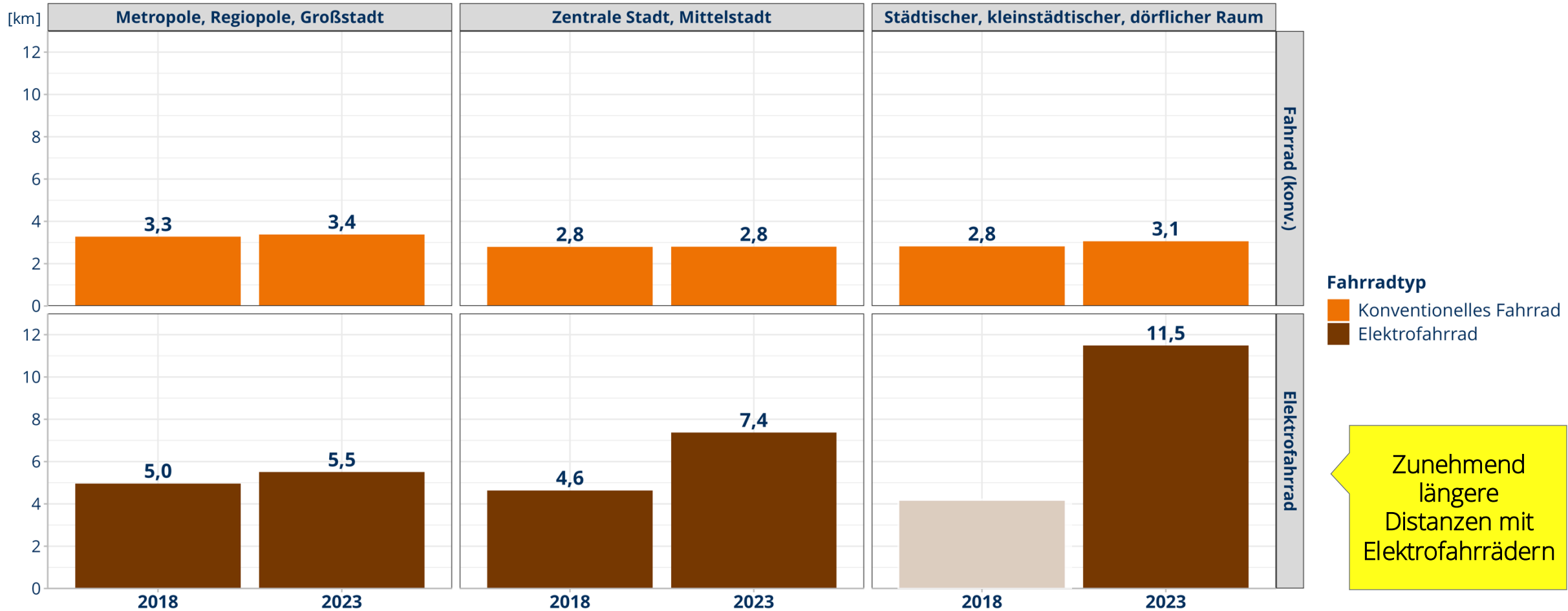
Verfügbarkeit von Elektrofahrrädern nach Raumtyp und Topografie



Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2018/2023 (gewichtet)

Fokus Mobilitätsoptionen

Weglänge nach Typ des Fahrrads und Raumtyp

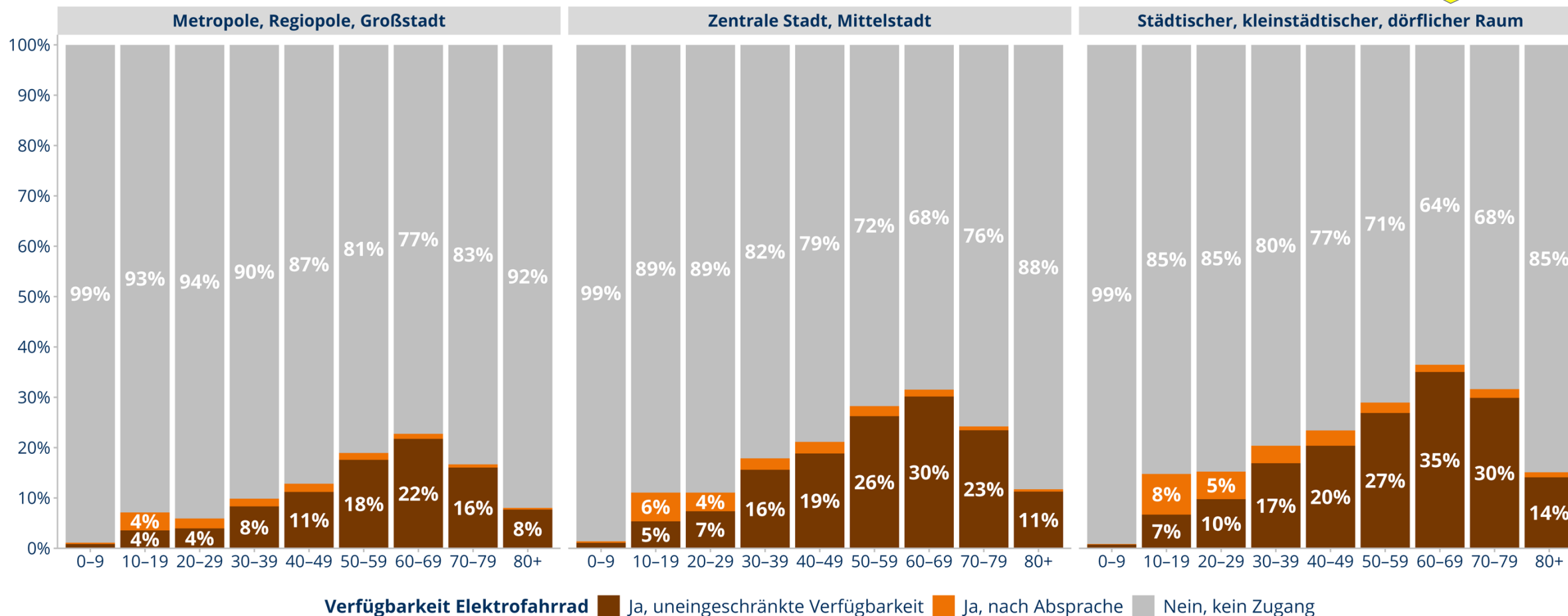


Daten: SrV nach **RegioStaR Gem5** 2018/2023 (gewichtet, mittlerer Werktag, nur gültige Wege unter 100 km, nicht beschriftete Balken: Fallzahlen zu klein)

Fokus Mobilitätsoptionen

Verfügbarkeit von Elektrofahrrädern nach Alter und Raumtyp

Vor allem ältere Erwachsene verfügen über Elektrofahrrad



Daten: SrV nach RegioStaR Gem5 2023 (gewichtet)

Fazit

Aktuelle Erkenntnisse zur Mobilität in Städten auf Basis des SrV 2023

- **Haushaltsbefragungen zur Alltagsmobilität** sind eine besonders anspruchsvolle Form der Erhebung von Mobilitätsdaten und unverzichtbarer Bestandteil der kommunalen Mobilitätsplanung.
- Die **Qualität der Wegeerfassung** lag 2023 **erneut auf hohem Niveau**, wie bereits in den Vorgängererhebungen.
- Es wird wieder **häufiger zu Fuß gegangen**. Dazu trägt das Homeoffice bei Erwerbstätigen wesentlich bei. Dieser Trend ist aber nicht nur bei Erwerbstätigen zu sehen.
- Das **Fahrradfahren** hat weiterhin eine **große Bedeutung**. Die wegen des guten Wetters im Jahr 2018 erreichten Werte konnten vielerorts bestätigt, teilweise sogar noch übertroffen werden.
- Nach dem pandemiebedingten Einbruch hat sich der **öffentliche Verkehr eindrucksvoll erholt**. Die positiven Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket und das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket hatten daran einen wesentlichen Anteil.
- Die **Autonutzung geht weiter zurück**, vor allem im (groß-)städtischen Kontext. Senioren fahren außerhalb größerer Städte jedoch mehr Auto als noch 2018.
- Die **Bandbreite verfügbarer Mobilitätsoptionen nimmt weiter zu**. Der Trend zu Elektrofahrrädern hält an; das Deutschlandticket spielte Ende 2023 bereits eine beachtliche Rolle.



Weitere Informationen:
<https://tu-dresden.de/srv>