

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

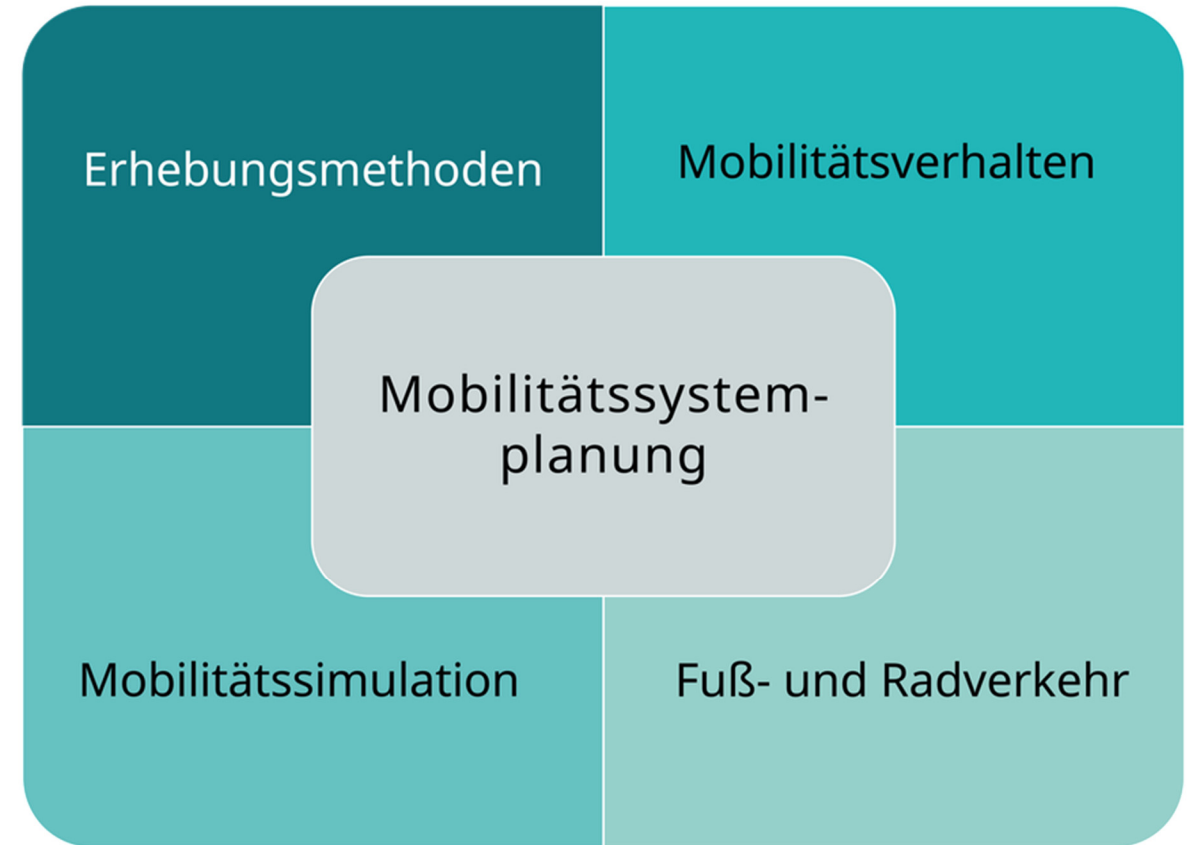
Regine Gerike, Rico Wittwer, Stefan Hubrich

# Status quo – Stand und Perspektiven der Mobilität in Städten

**Empfohlene Zitierweise:** Gerike, R.; Wittwer, R.; Hubrich, S. (2026): Status quo – Stand und Perspektiven der Mobilität in Städten. Auftaktveranstaltung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2028“, 04.05.2026, Technische Universität Dresden, <https://tu-dresden.de/srv/srv-2028>.

# Professur für Mobilitätssystemplanung

- Fakultät Verkehrswissenschaften  
„Friedrich List“
- Aktuell **18 Wiss. MA** (6 PostDocs),  
dazu technisches Personal und  
Gastwissenschaftlerinnen/  
Gastwissenschaftler
- Forschungsprojekt  
„Mobilität in Städten – **SrV**“
- DFG-Sonderforschungsbereich  
(SFB/TRR408) **AgiMo**: Data-driven agile  
planning for responsible mobility



Forschungsfelder der Professur für Mobilitätssystemplanung

# Die große(n) Frage(n)

# Vielfältige Veränderungen: Mobilität, Verkehrssysteme, gesellschaftliche Rahmenbedingungen

Coronavirus-Pandemie



Digitalisierung



Umgestaltung Straßenräume



## Wo stehen wir mit der Verkehrswende?

Deutschlandticket



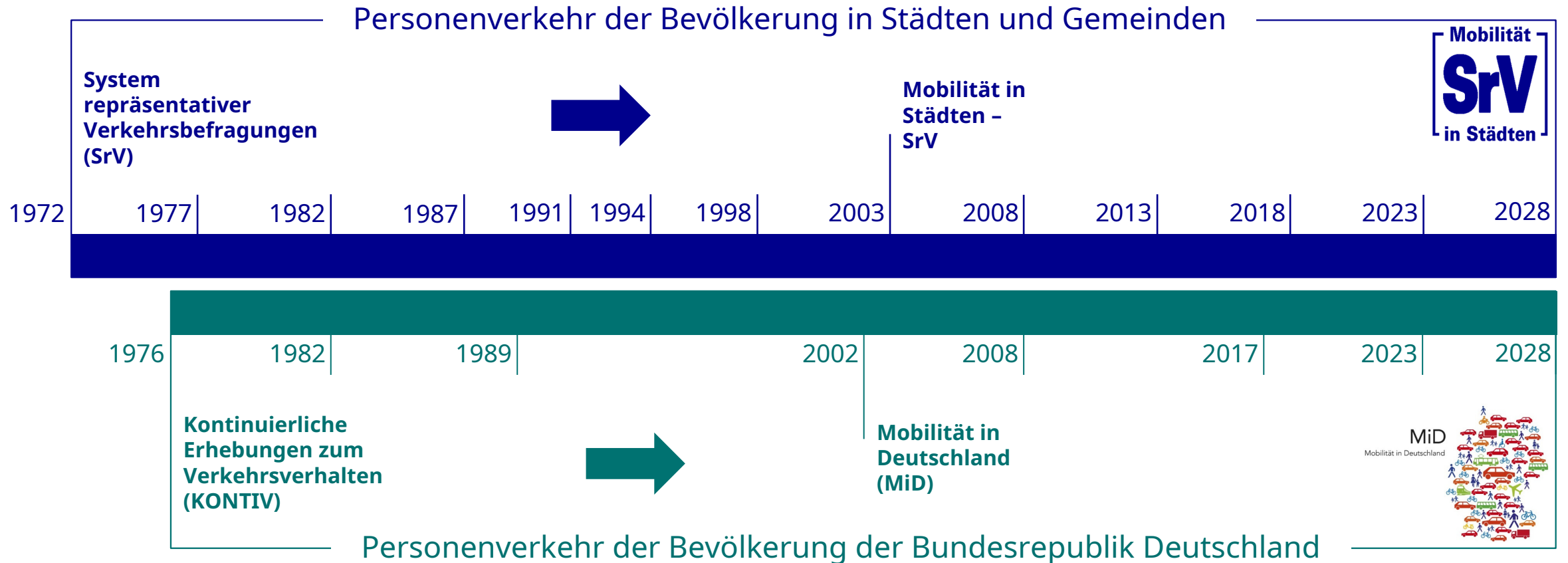
Intermodale Knoten



Elektrifizierung



# Wie wird Alltagsmobilität in Deutschland erhoben?



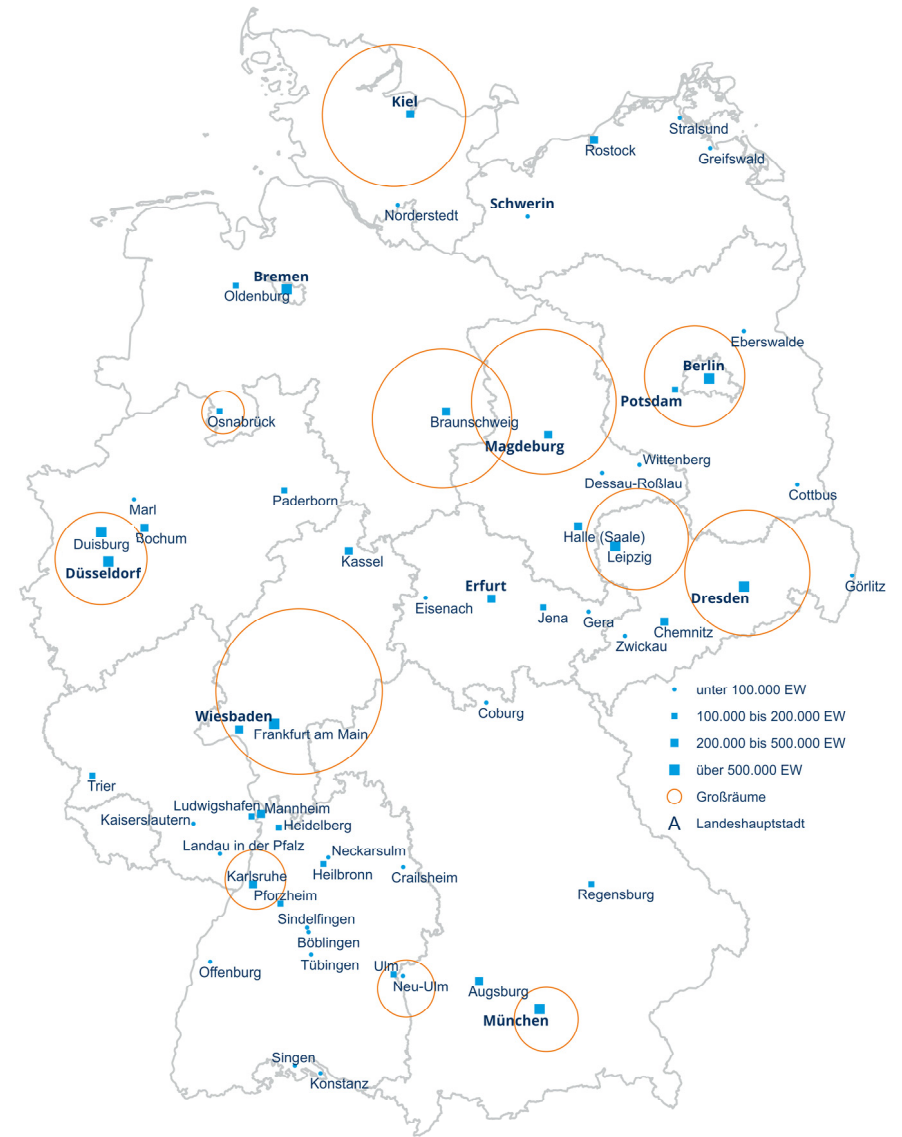
## Außerdem:

- 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

# Wo liegen die Stärken des SrV?

*Das SrV erlaubt nicht nur Momentaufnahmen, sondern auch das verlässliche Erkennen struktureller Veränderungen über die Zeit.*

- **Kooperation vieler auftraggebender Institutionen**, dadurch Kosteneinsparungen für alle
- **Einheitliche Methodik** und Gleichzeitigkeit (ganzes Jahr) sichert Vergleichbarkeit (Benchmarking)
- **Auftraggeberspezifische Stichprobenplanung** ermöglicht untersuchungsraumspezifische Auswertungen (z. B. Teilräume)
- **Vielschichtige Inhalte** durch Erfassung vollständiger Tagesabläufe und umfangreicher Kontextinformationen der Haushalte
- Option der Beauftragung **lokaler Zusatzfragen**
- **Verlässlichkeit** der turnusmäßigen Fortschreibung als wiederholte Querschnittserhebung
- **TU Dresden als Treuhänderin** vereinfacht Prozesse, sichert Qualität und gewährleistet Kontinuität in der Kommunikation



Untersuchungsräume des SrV-Durchgangs 2023

# Welche neuen Trends zeigen sich in den Daten?

**62 %** der Arbeitsplätze von Beschäftigten sind für Homeoffice geeignet (mind. teilweise)

**42 %** der Beschäftigten arbeiten mindestens einen Tag pro Woche von zu Hause

**2,8 %** der Erwachsenen nutzen Elektrotretroller mindestens einmal pro Monat

**3,0 %** der Menschen verfügen über ein Lastenrad in ihrem Haushalt

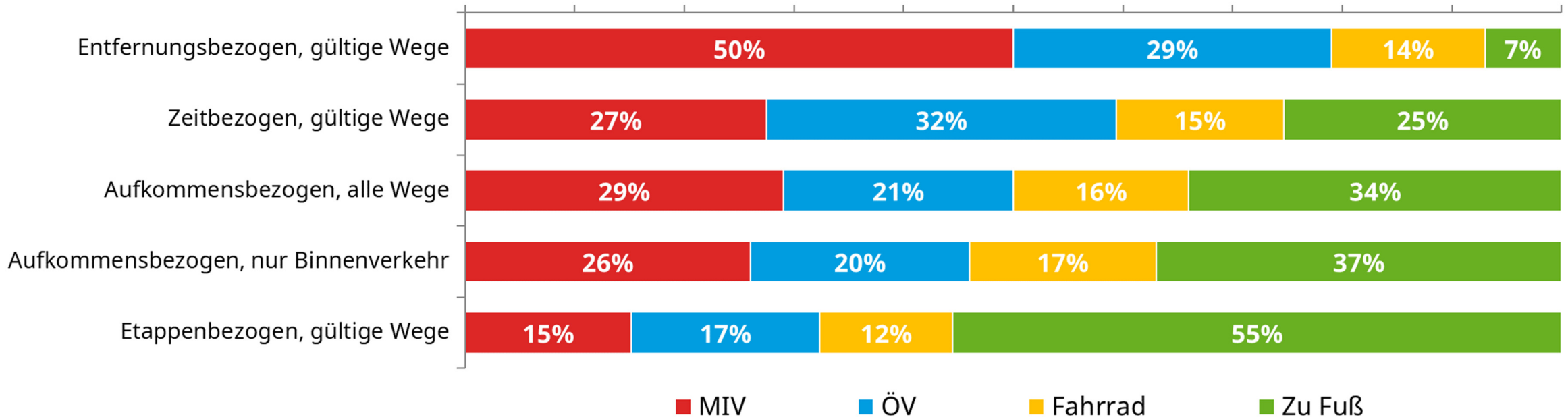
**20 %** der Menschen verfügen über ein Elektrofahrrad in ihrem Haushalt

**24 %** der Erwachsenen nutzen mindestens einmal pro Monat Lieferdienste für zubereitetes Essen

**8,0 %** der Erwachsenen lassen sich mindestens einmal pro Monat Lebensmittel liefern

Daten: SrV-Gesamtstichprobe 2023 (gewichtet)

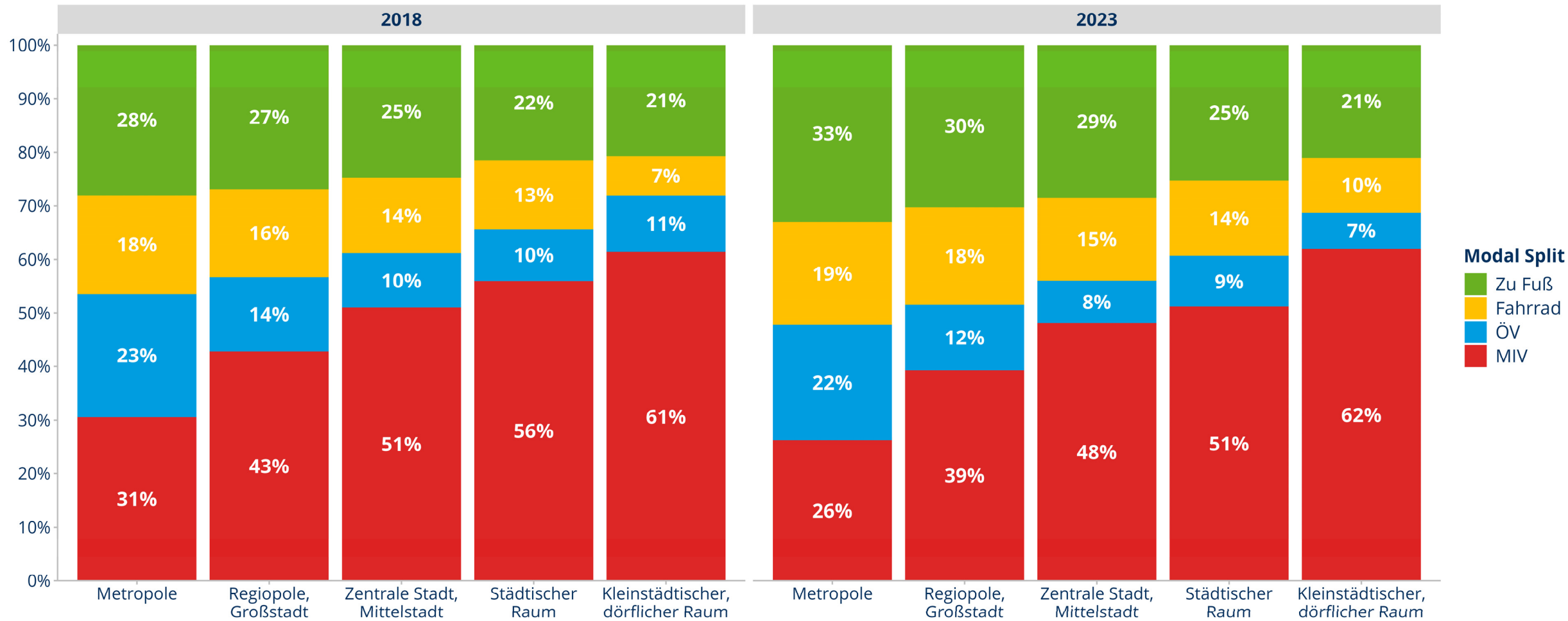
# Welche Veränderungen in den klassischen Indikatoren? Modal Split – welcher darf es denn sein?



Daten: **Beispielstadt SrV 2023** (gewichtet, mittlerer Werktag)

# Der Status Quo

# Verkehrsmittelwahl nach Raumtyp im SrV 2018 und 2023

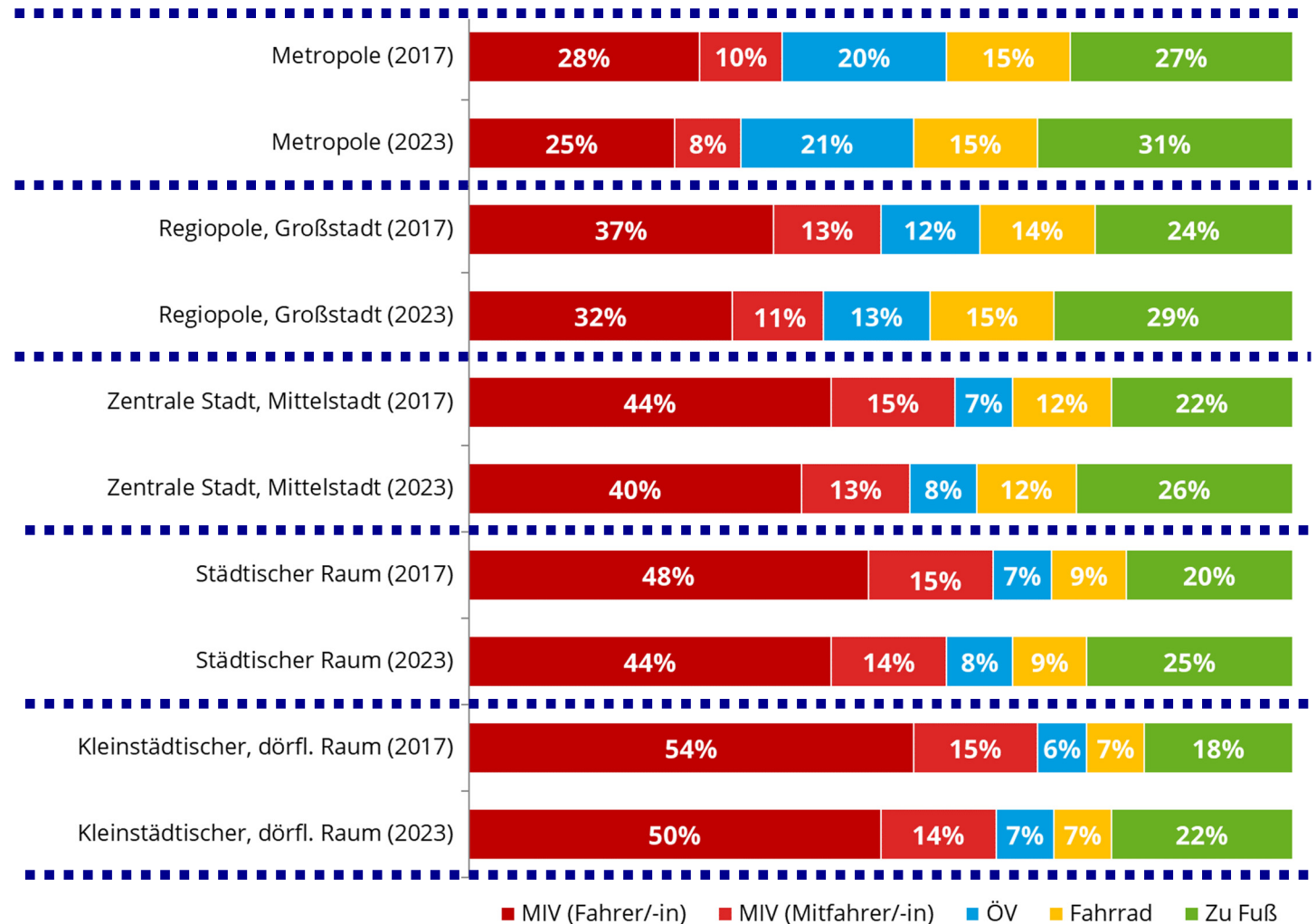


Daten: SrV nach RegioStAr Gem5 2018/2023 (gewichtet, mittlerer Werktag)

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

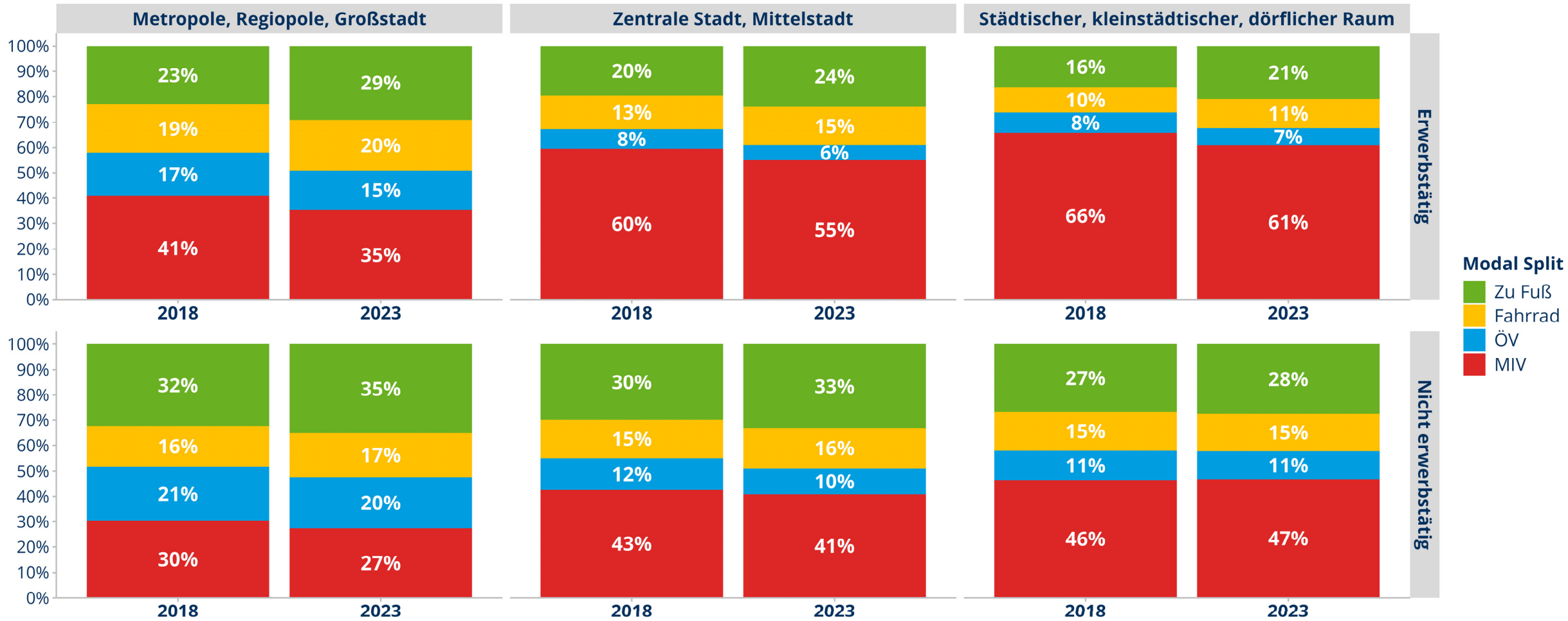
# Verkehrsmittelwahl nach Raumtyp in MiD 2017 und 2023

- Zuwächse in den Anteilen zu Fuß raumübergreifend in Größenordnung ähnlich wie im SrV
- Rückgänge der MIV-Anteile ebenso in gleicher Größenordnung
- Öffentlicher Verkehr und Radverkehr zeigen nur graduelle Veränderungen



Daten: Auswertung Tabellentool MiT zur MiD 2017/2023 (gewichtet, alle Wochentage)

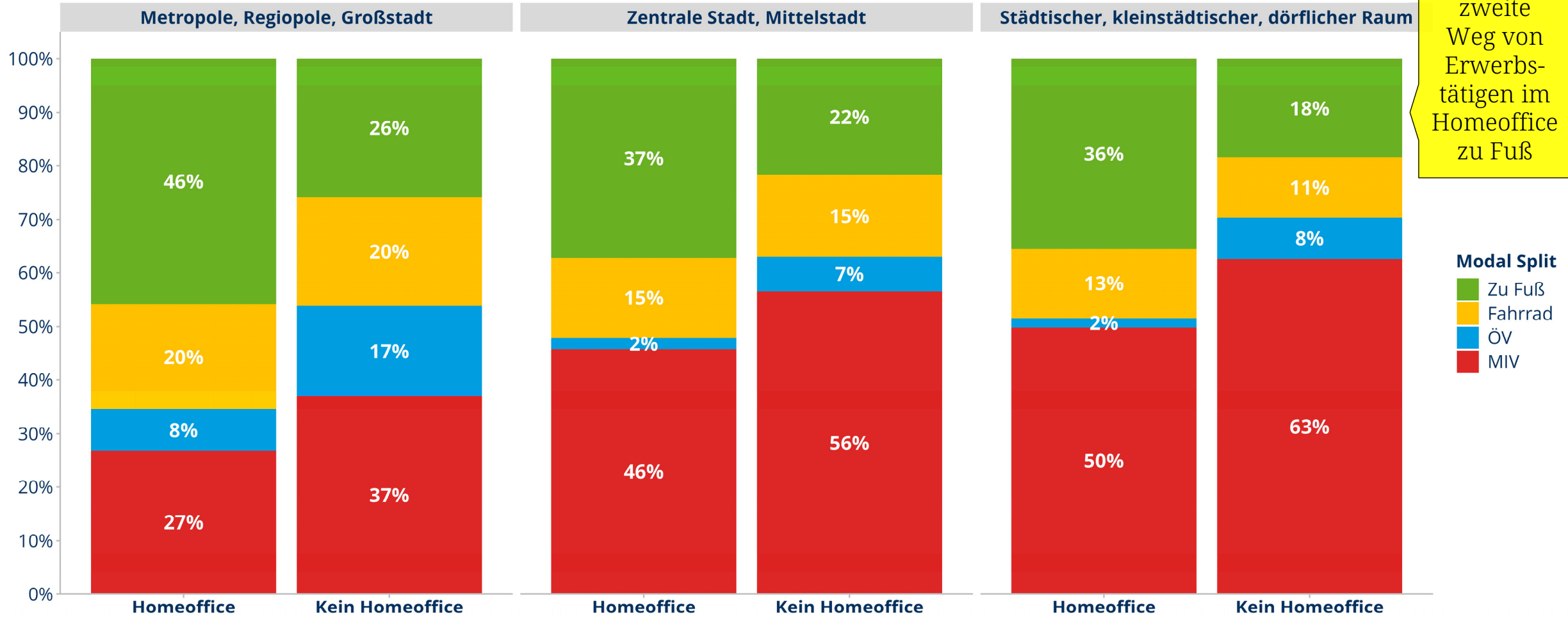
# Verkehrsmittelwahl nach Erwerbstätigkeit und Raumtyp



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

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

# Verkehrsmittelwahl nach Homeoffice und Raumtyp



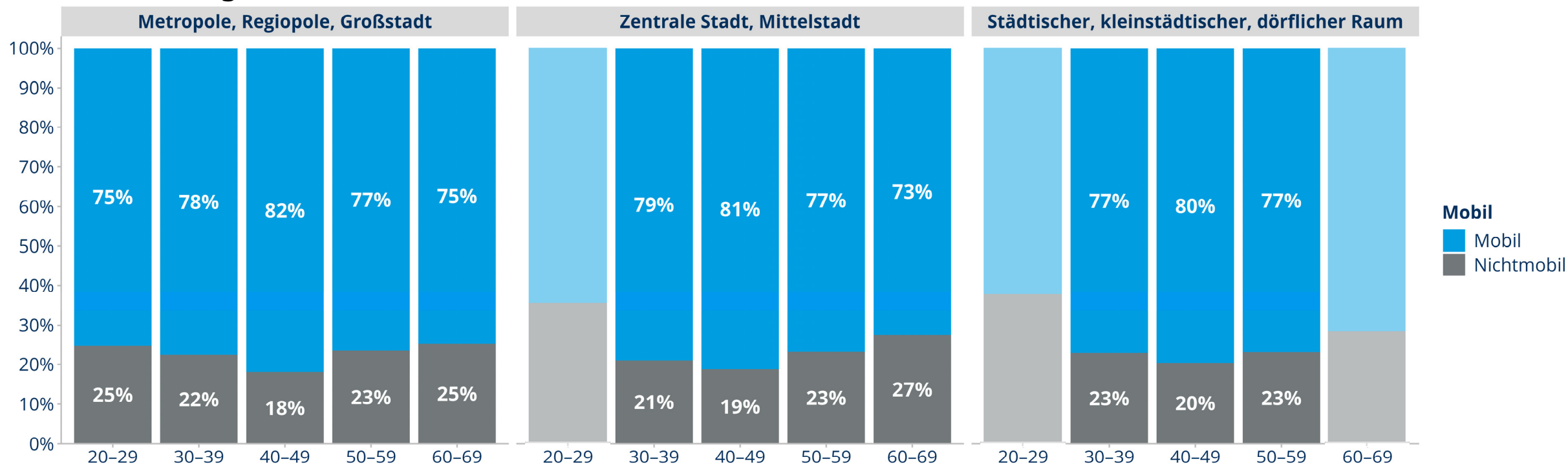
Fast jeder zweite Weg von Erwerbstätigen im Homeoffice zu Fuß

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

# 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

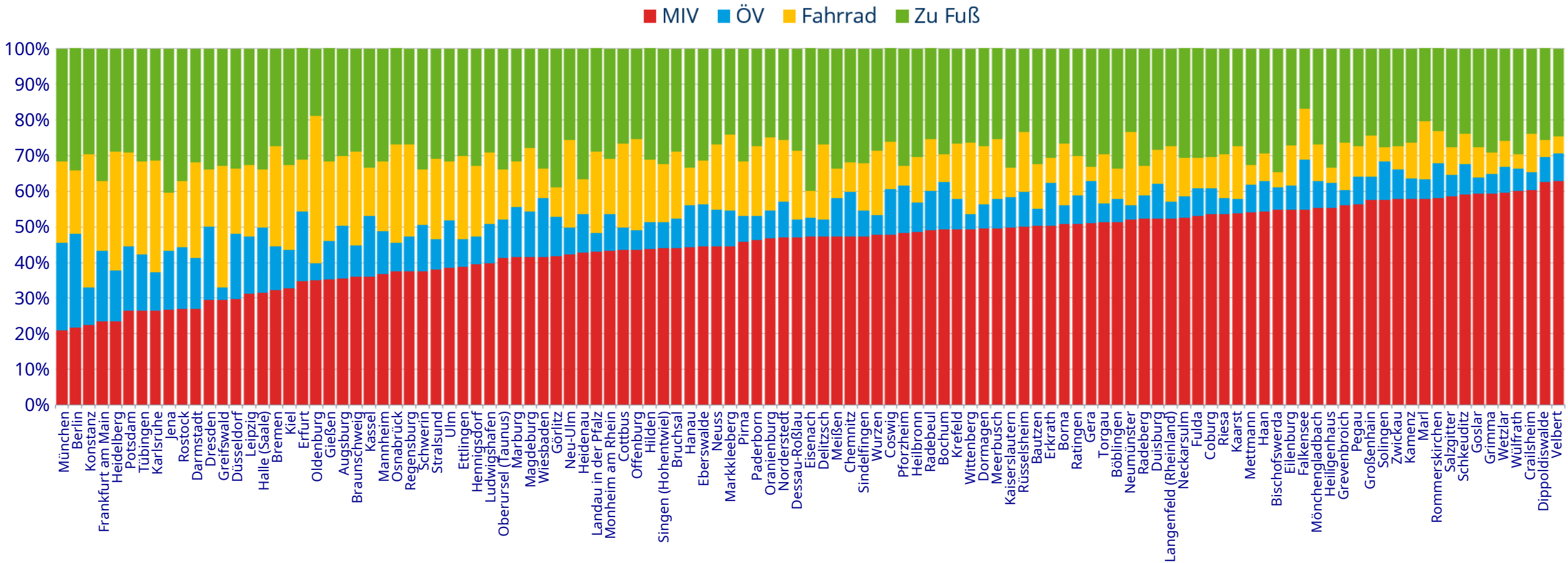


## Erwerbstätige nicht im Homeoffice



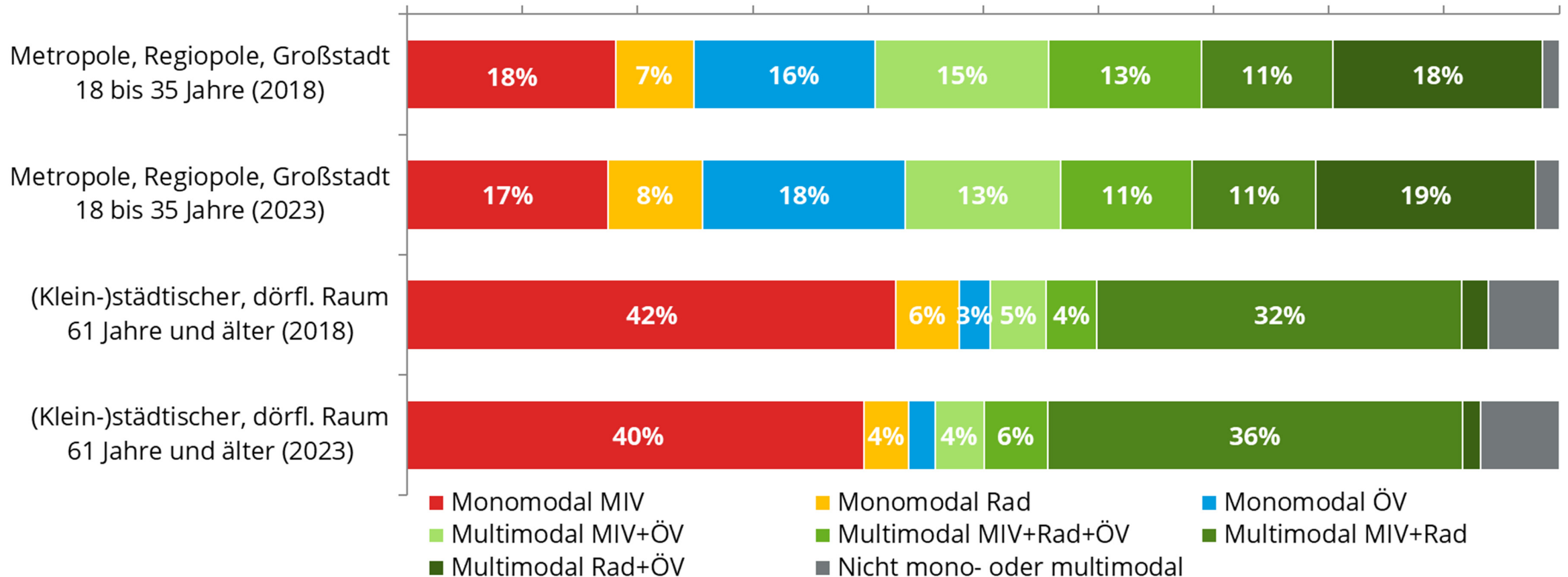
Daten: SrV nach RegioStaR Gem5 2023 (gewichtet, Personen am Wohnort, mittlerer Werktag, nicht beschriftete Balken: Fallzahlen zu klein)

# Mobilitätsverhalten ist ortsspezifisch verschieden!



Daten: Aufkommensbezogener Modal Split SrV-Städte 2023 (gewichtet, mittlerer Werktag)

# Automodalität und Multimodalität: Asymmetrie zwischen Stadt und Land, zwischen Jung und Älter

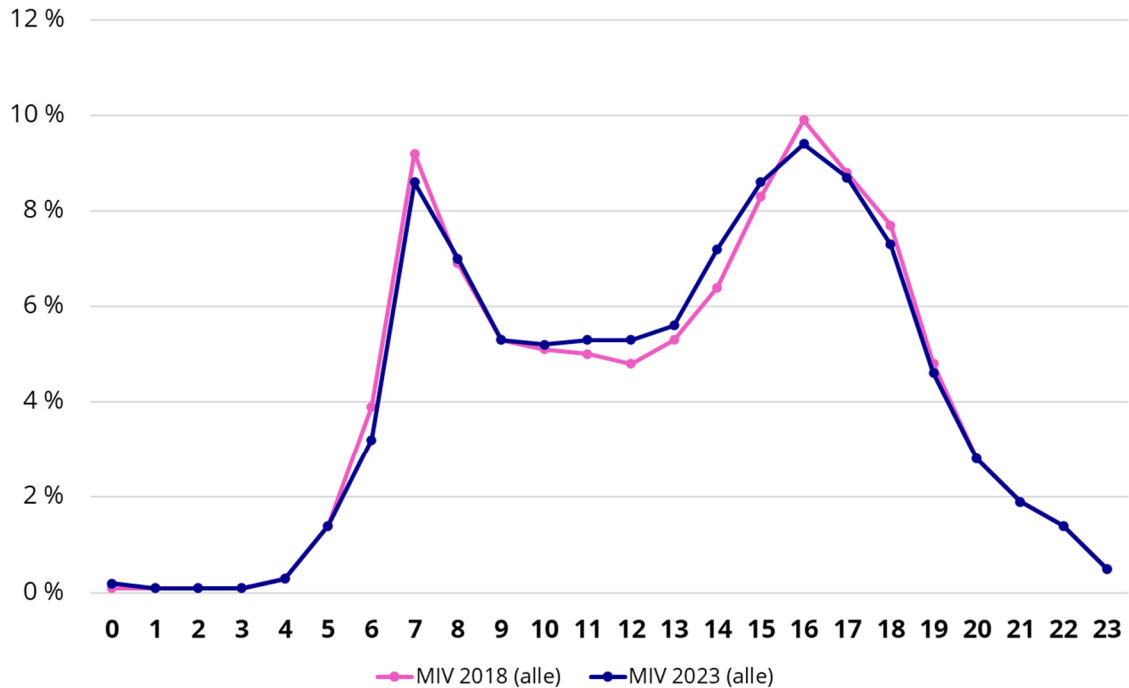


Daten: Auswertungs-Dashboard SrV 2018/2023 nach RegioStar Gem5 (gewichtet, Modalgruppen auf Basis allg. Verkehrsmittelnutzung bezogen auf eine Woche)

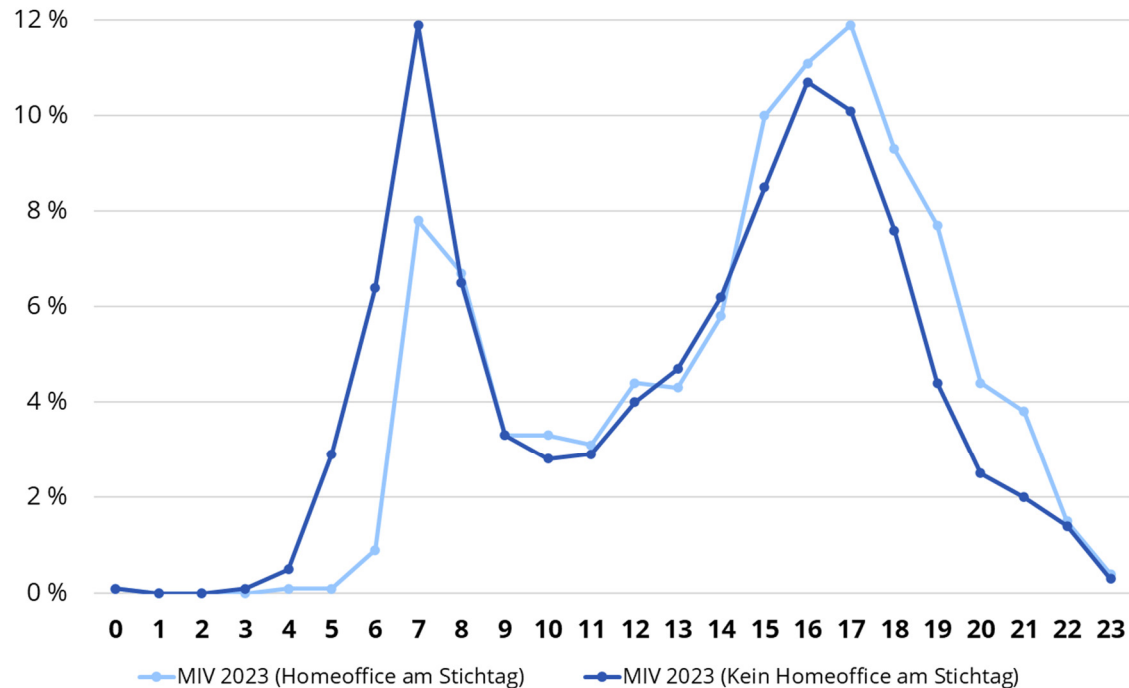
# Tagesgang des Autoverkehrs in großen Städten

Deutlich flachere Morgenspitze für Erwerbstätige im Homeoffice

**Metropole, Regiopole, Großstadt (alle Personen)**

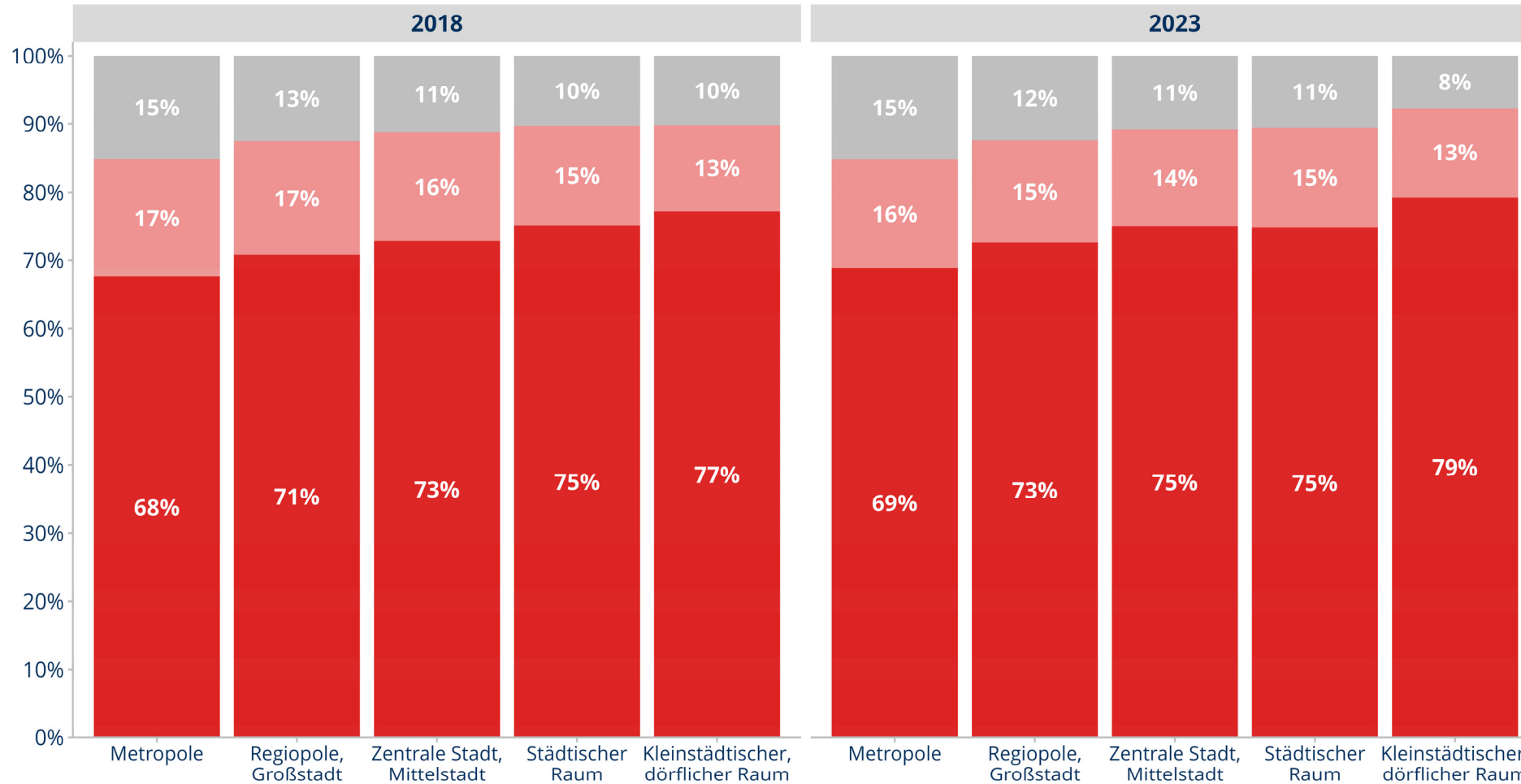


**Metropole, Regiopole, Großstadt (Erwerbstätige)**



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

# Pkw-Verfügbarkeit nach Raumtyp



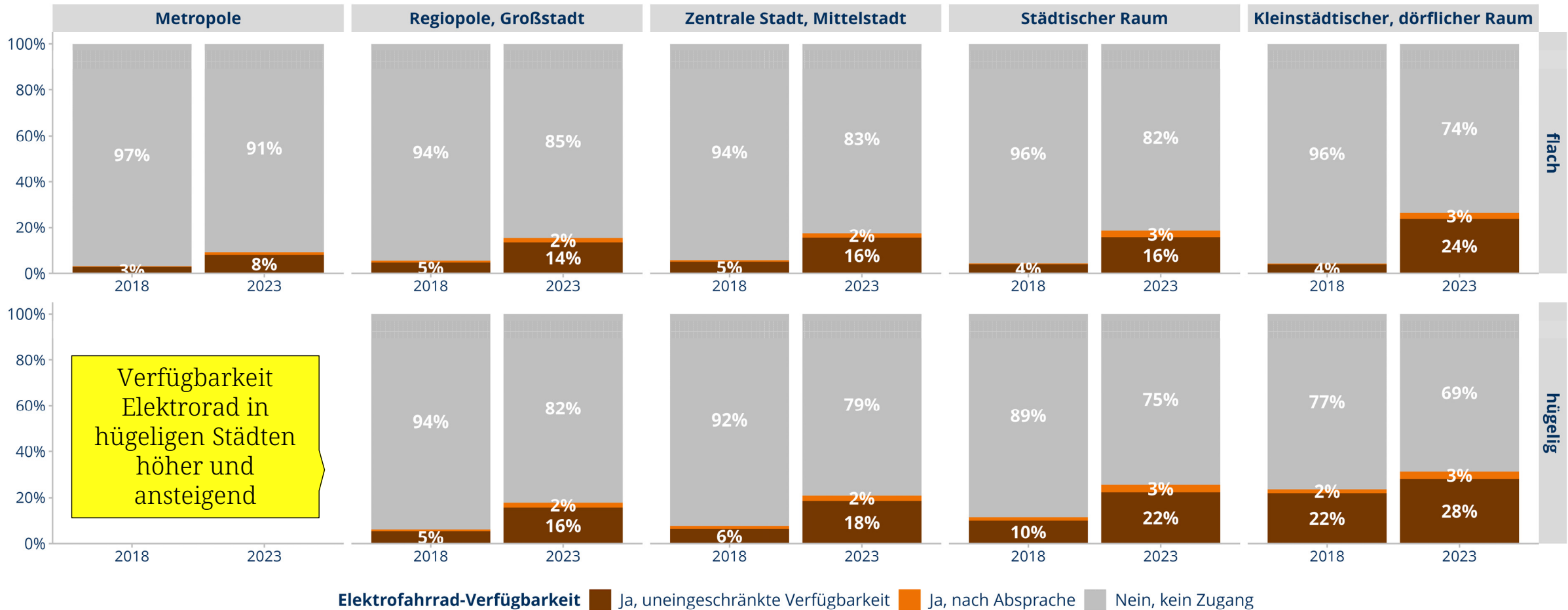
Pkw-Verfügbarkeit gegenüber 2018 über alle Raumtypen nahezu konstant bzw. sogar noch leicht steigend

**Pkw-Verfügbarkeit**

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

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

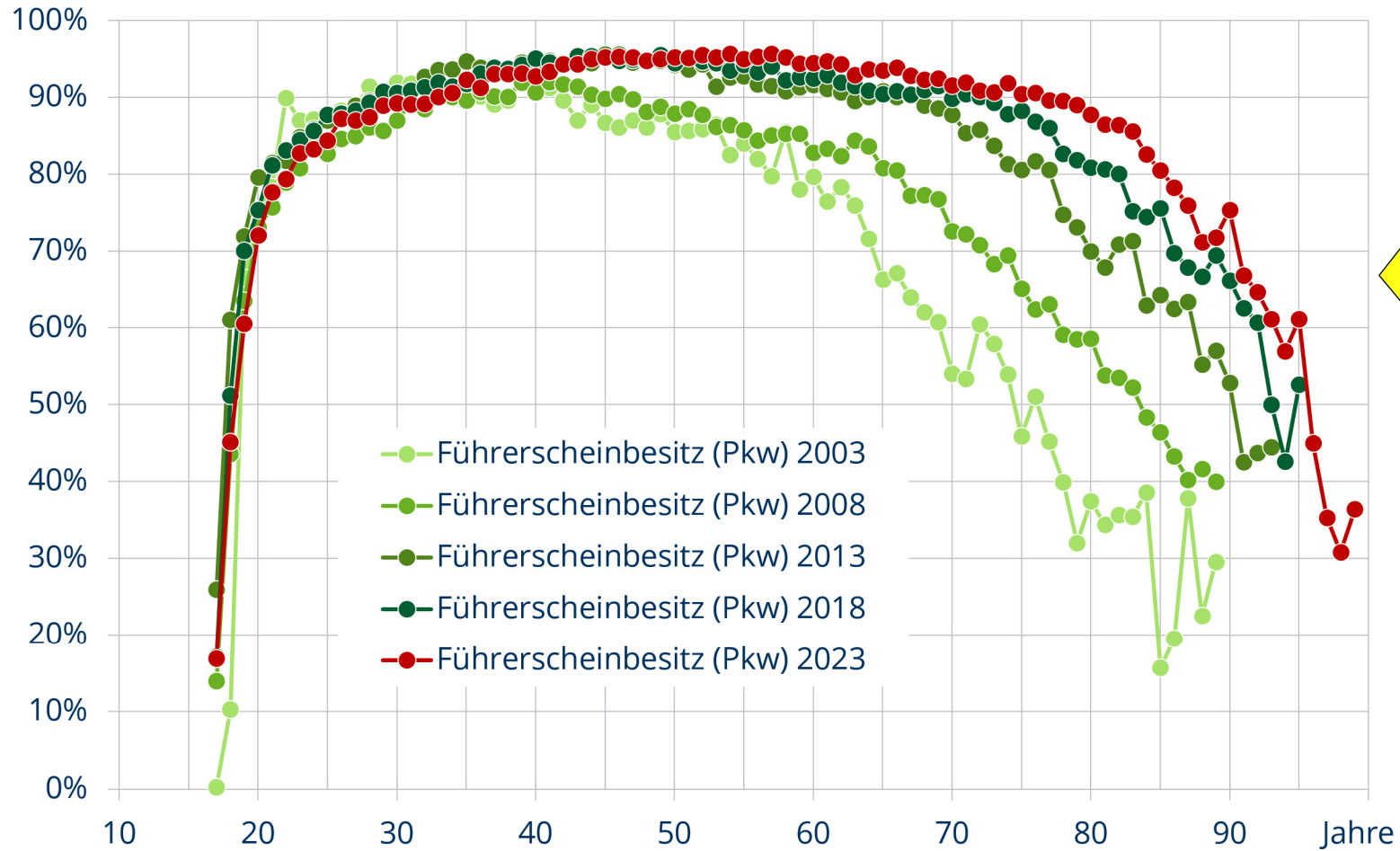
# Elektrorad-Verfügbarkeit nach Topografie und Raumtyp



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

# Die Perspektiven

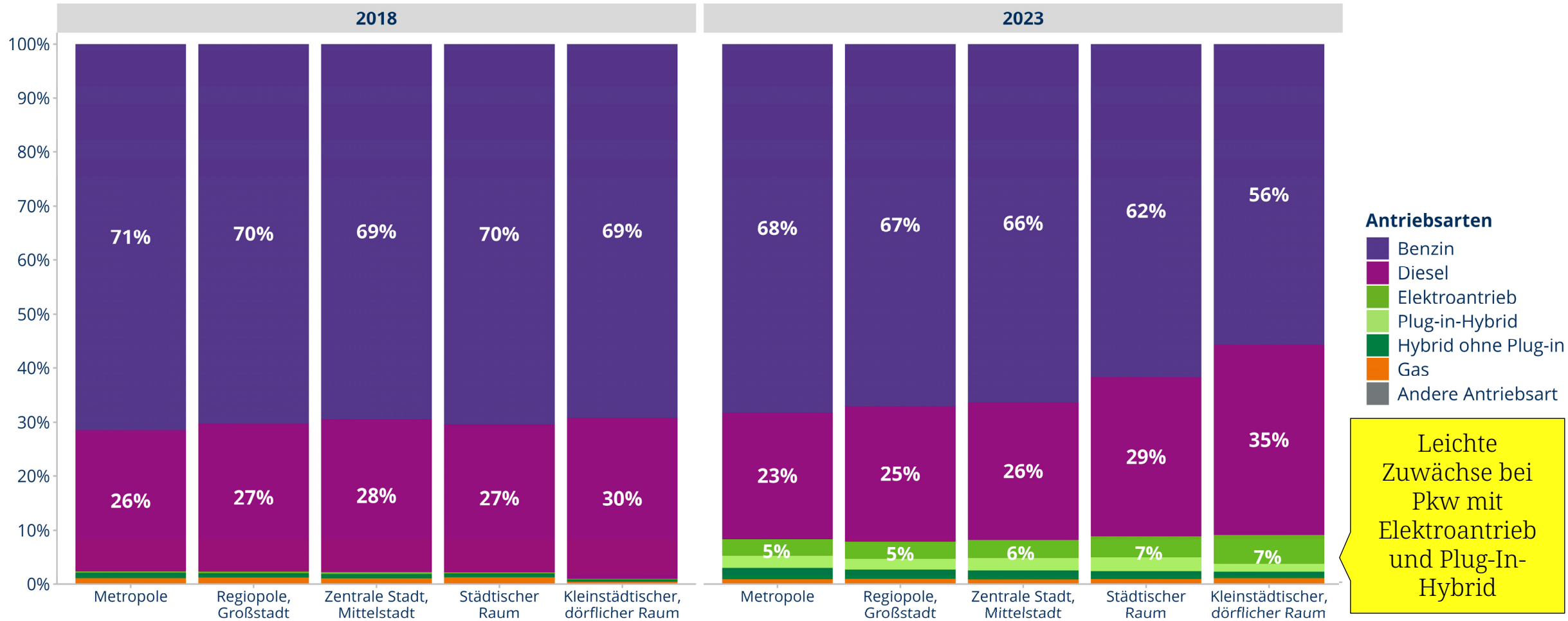
# Besitz eines Pkw-Führerscheins nach Lebensalter



Führerscheinbesitz mittlerweile auch bei älteren Personen stabil hoch

Daten: SrV-Gesamtstichprobe 2003–2023 (ungewichtet)

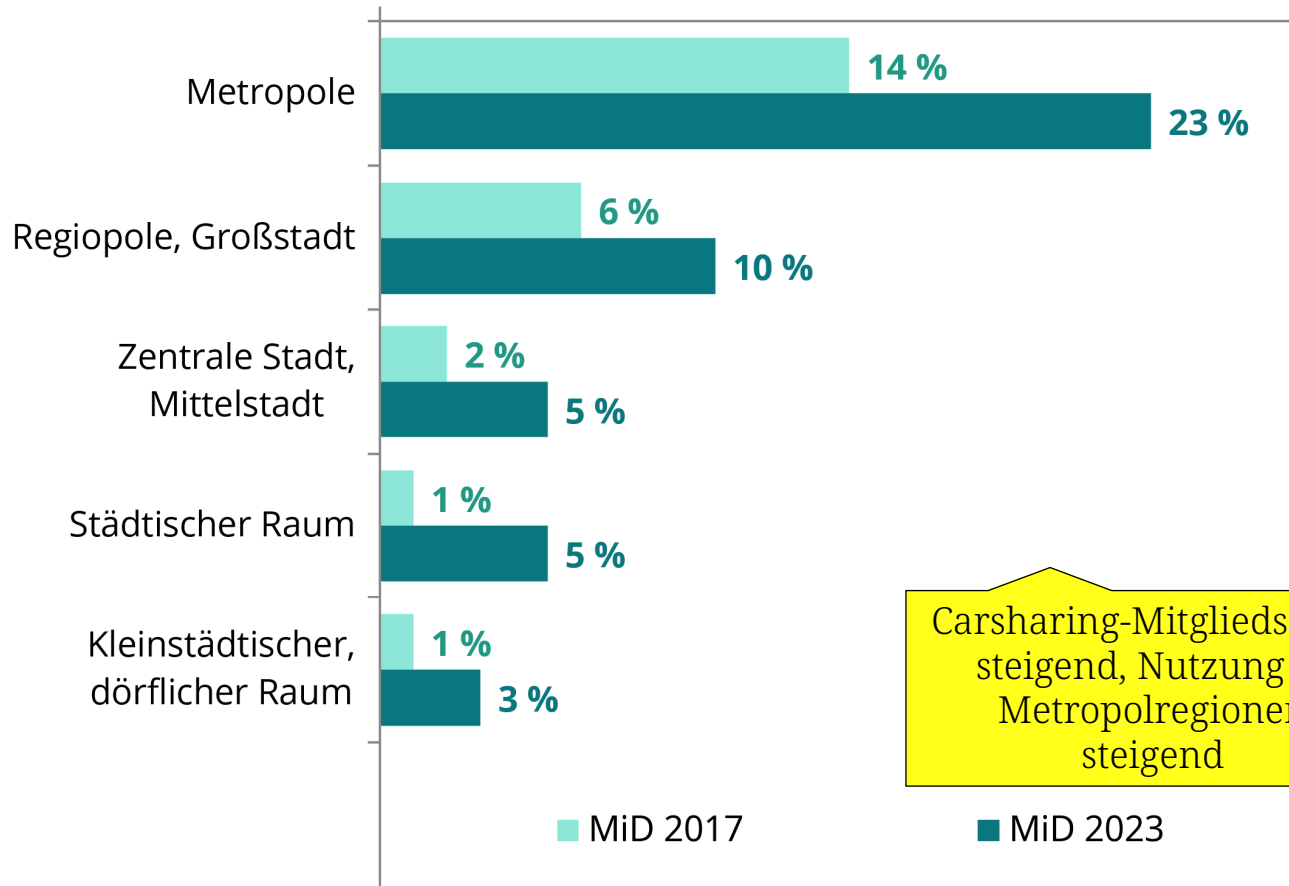
# Perspektiven: Antriebsarten der Pkw nach Raumtyp



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

# Carsharing-Mitgliedschaft und Carsharing am Stichtag

Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft (MiD)



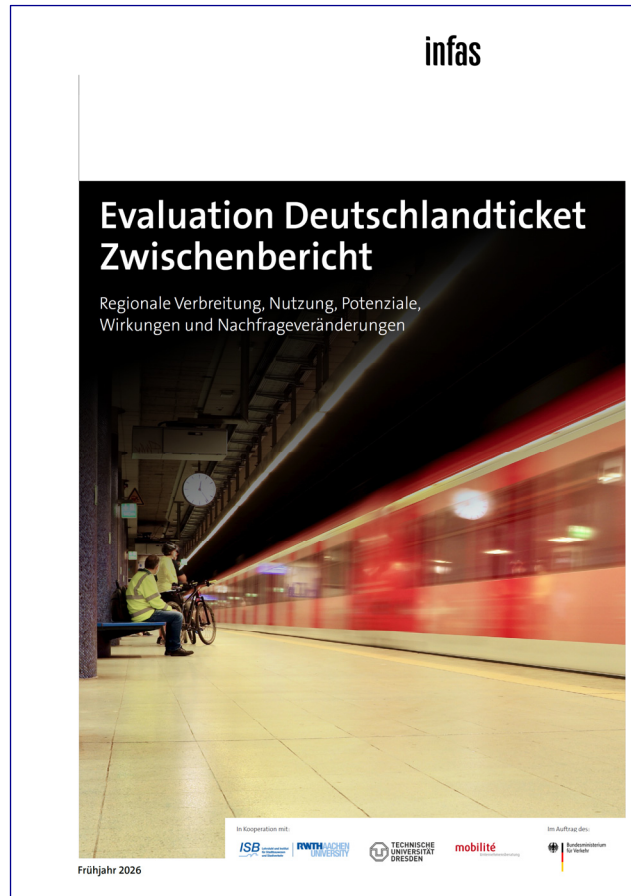
Carsharing-Mitgliedschaft steigend, Nutzung in Metropolregionen steigend

Carsharing-Anteil am Modal Split (SrV)

Kategorie	SrV 2018	SrV 2023
Metropole	0,15 %	0,21 %
Regiopole, Großstadt	0,09 %	0,11 %
Zentrale Stadt, Mittelstadt	0,07 %	0,07 %
Städtischer Raum	0,02 %	0,05 %
Kleinstädtischer, dörflicher Raum	0,08 %	0,04 %

Daten: Auswertung Tabellentool MiT zur **MiD 2017/2023** (gewichtet), **SrV nach RegioStaR Gem5 2018/2023** (gewichtet, mittlerer Werktag)

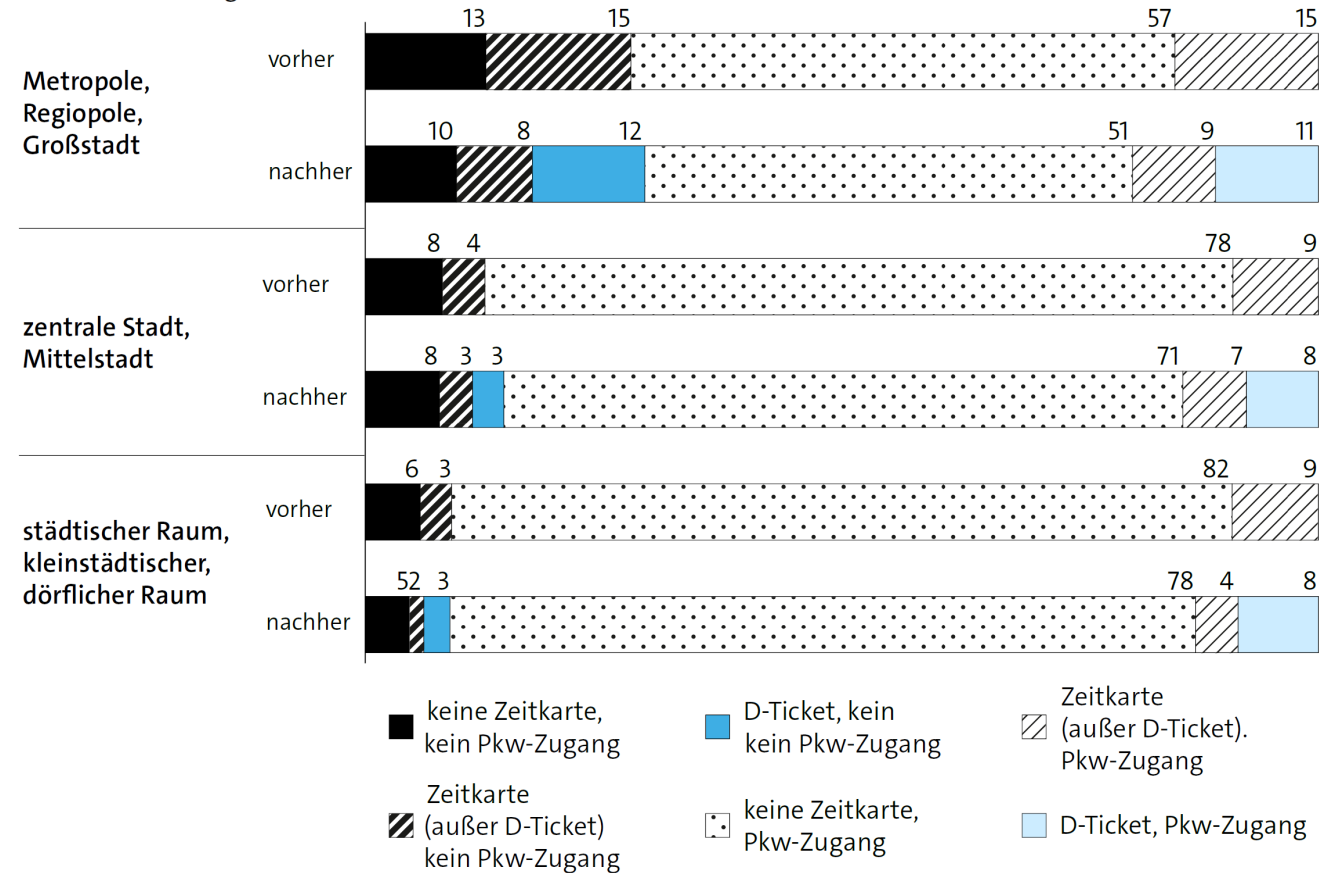
# Das Deutschlandticket wirkt – auch zukünftig?



Zwischenbericht verfügbar unter:

<https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2026/027-schnieder-evaluation-deutschlandticket.html>

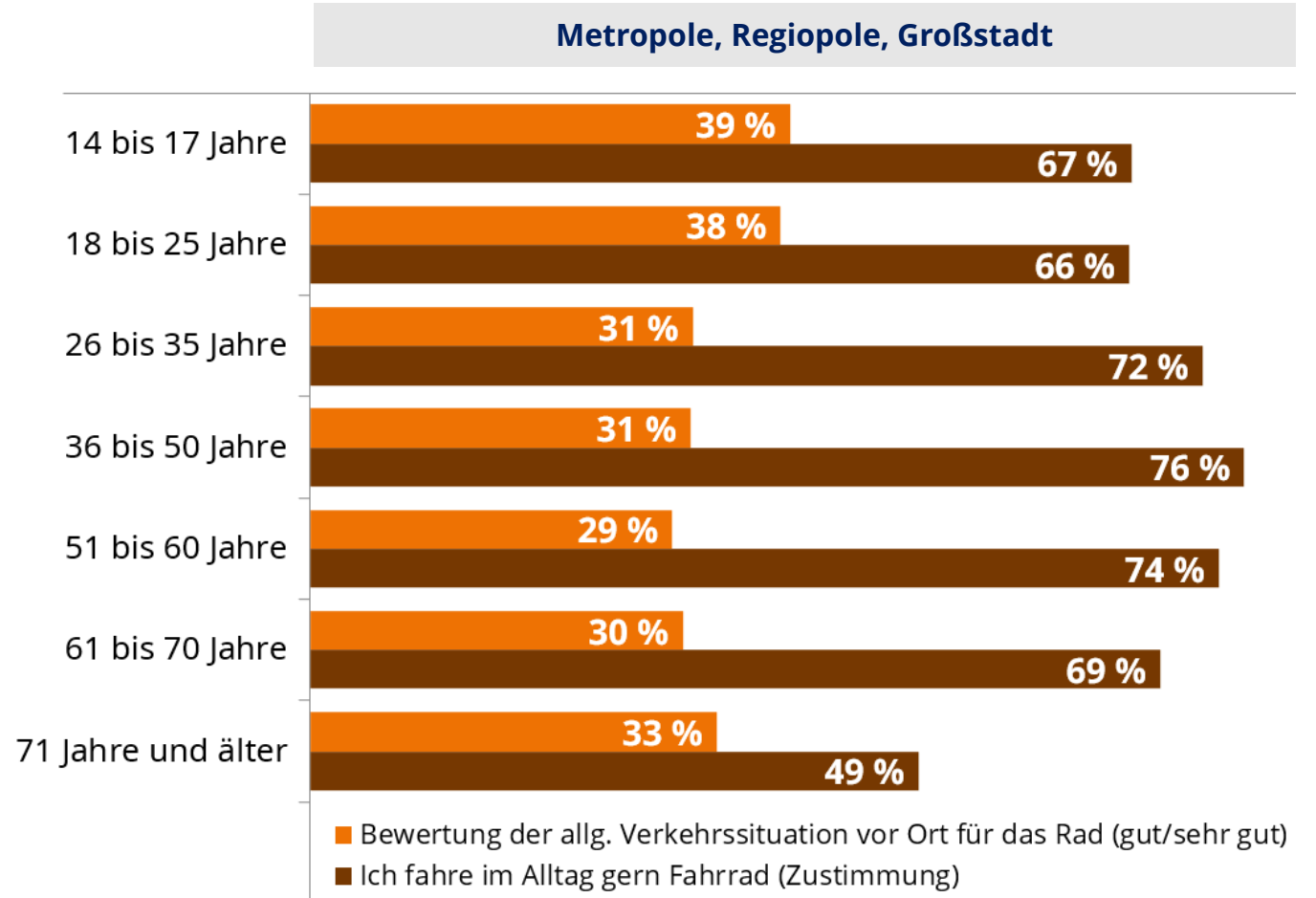
Abbildung 11: Zugang zu Mobilitätsoptionen nach Raumtypen vor und nach Einführung des Deutschlandtickets  
Angaben in Prozent



Datengrundlage: SrV 2023, Raumtypen nach RegioStaRGem5, Abweichungen von 100 rundungsbedingt

# Freude am Radfahren lässt im späteren Alter nach

- Jugendliche und Junge Erwachsene sind mit der Verkehrssituation für das Fahrrad im Vergleich am ehesten Zufrieden
- Die mittleren Altersklassen haben die größte Freude am Radfahren
- Im Seniorenalter lässt die Freude am Radfahren wieder nach



Daten: Auswertungs-Dashboard SrV 2023 nach RegioStaR Gem5 (gewichtet)

# EU-Verordnung 2024/1679 (TEN-V)

- 78 urbane Knoten in Deutschland
- SUMP verpflichtend bis 31.12.2027
- Monitoring mit Urban Mobility Indicators verpflichtend

Städtische Knoten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in Deutschland (BMV 2025)



# Zurück zur Ausgangsfrage:

Covid-19-Pandemie



Digitalisierung

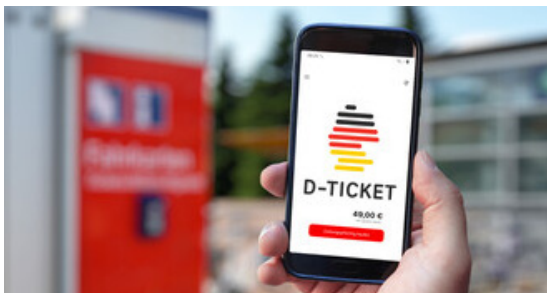


Umgestaltung Straßenräume



## Wo stehen wir mit der Verkehrswende?

Deutschlandticket



Intermodale Knoten



Elektrifizierung

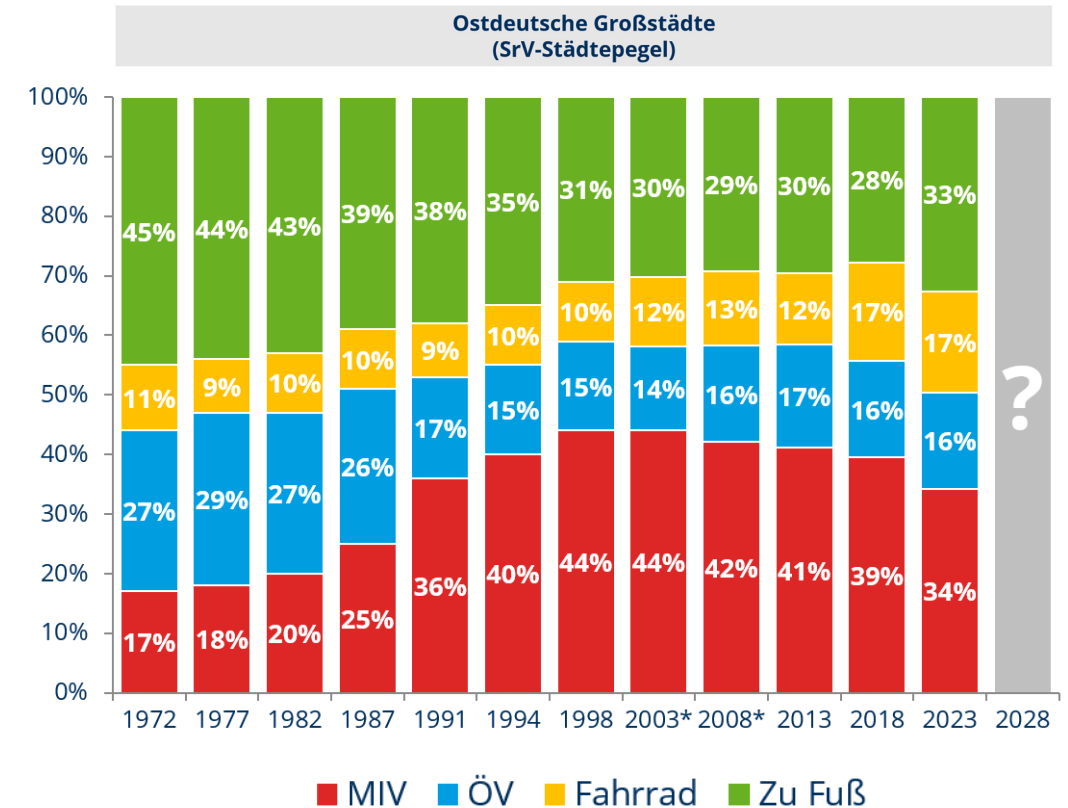


# Wo stehen wir mit der Verkehrswende?

- **Veränderungen 2018–23** als deutlicher Schritt hin zur Verkehrswende → Mehr Fuß- und weniger Autoverkehr
- Gründe dafür **gesellschaftliche Rahmenbedingungen** (Covid-19, Homeoffice etc.) und aktive **Gestaltung Verkehrssysteme** zur Stärkung des Umweltverbunds
- Gesellschaftliche **Rahmenbedingungen** weiterhin dynamisch, Ressourcen eher knapper, höhere Bedeutung **Resilienz**

## Dynamische Veränderungen brauchen evidenzbasierte Planung.

- Steigende Anforderungen **Datenverfügbarkeit** für Agilität in disruptiven Situationen, Unterstützung politische Prozesse, Erfüllung gesetzliche Anforderungen wie TEN-V Verordnung
- Verlässliche, aktuelle und lokalspezifische **Mobilitätsdaten als Schlüssel**, erlauben tiefes Verständnis Mobilität, sind Eingangsdaten für die Modellierung und komplementär zu Daten z.B. von Mobilfunkanbietern



Herzlichen Dank.



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