



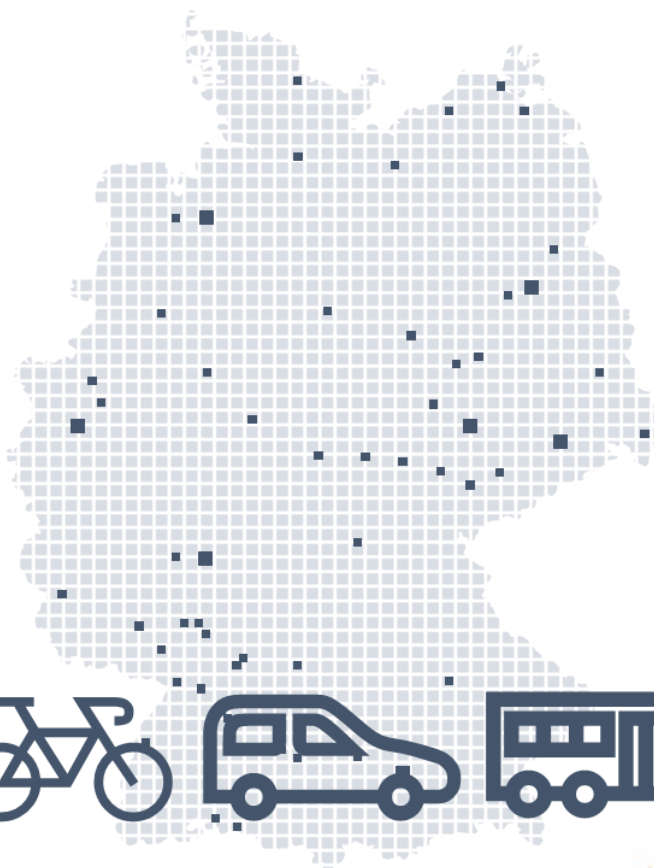
**TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
DRESDEN**

Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“  
Professur für Mobilitätssystemplanung



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

# **Tabellenbericht (Ergänzung) zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ in Chemnitz**



Dresden, im März 2025  
<https://tu-dresden.de/srv>



**1 Allgemeine Mobilitätskennwerte**

- 1.1 Allgemeine Mobilitätskennwerte (alle Wege)
- 1.2 Nutzung der Pkw

**2 Haushaltsstruktur**

- 2.1 Haushaltsstruktur und Fahrzeugausstattung
- 2.2 Motorisierungsgruppen der Haushalte
- 2.5 Gehzeit von der Wohnung zu den nächstgelegenen ÖV-Haltestellen
- 2.8 Pkw-Motorisierung der Haushalte nach Netto-Haushaltseinkommen und Haushaltsgröße
  - 2.8.1 Ausstattung der Haushalte mit Elektrofahrrädern nach Netto-Haushaltseinkommen
  - 2.8.2 Pkw-Motorisierung der Haushalte nach ökonomischem Status
- 2.9 Geschätzte Pkw-Fahrleistung der Haushalte im Jahr 2022 nach Haushaltseinkommen
  - 2.9.1 Geschätzte Pkw-Fahrleistung der Haushalte im Jahr 2022 nach ökonomischem Status

**3 Personenstruktur**

- 3.1 Einwohnerstruktur nach Alter und Geschlecht
  - 3.1.2 Stichprobenstruktur nach Alter und ökonomischem Status
- 3.2 Stichprobenstruktur nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit und Geschlecht
- 3.3 Verfügbarkeit eines Haushalts-Pkw am Stichtag nach Geschlecht
  - 3.3.1 Verfügbarkeit eines Fahrrads am Stichtag nach Geschlecht
  - 3.3.3 Verfügbarkeit einer ÖV-Zeitkarte am Stichtag nach Geschlecht
  - 3.3.4 Nutzungshäufigkeit des Pkw in den letzten 12 Monaten nach Verfügbarkeit eines Pkw
  - 3.3.5 Nutzungshäufigkeit des Fahrrads in den letzten 12 Monaten nach Verfügbarkeit eines Fahrrads
  - 3.3.7 Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in den letzten 12 Monaten nach Verfügbarkeit einer Zeitkarte
  - 3.3.8 Verfügbarkeit eines Haushalts-Pkw am Stichtag nach ökonomischem Status
  - 3.3.9 Nutzungshäufigkeit des Pkw in den letzten 12 Monaten nach ökonomischem Status
  - 3.3.10 Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in den letzten 12 Monaten nach ökonomischem Status
- 3.4 Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten nach Geschlecht (gesamter Erhebungszeitraum)
  - 3.4.3 Nutzung von ÖPNV-Fahrkarten nach Geschlecht (nur 3./4. Quartal 2023)
- 3.5 Art der normalerweise genutzten Fahrkarte nach Alter
- 3.7 Stichprobenstruktur nach Mobilitätseinschränkung
- 3.9 Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation vor Ort
  - 3.9.1 Einstellung zu Verkehrsmitteln im Alltag
- 3.11 Anwesenheit am Wohnort nach Tätigkeit/Erwerbstätigkeit

## Verzeichnis der Ergebnistabellen (Stand 21.03.2025)

---

- 3.14.1 Nutzungshäufigkeit von Pkw, Carsharing, Fahrrad, ÖPNV, Leih-Elektrotretroller und Zufußgehen in den letzten 12 Monaten
- 3.19 Normalität des Stichtages
- 3.20 Allgemeine Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen, Leih-/Mietfahrrädern und Elektrotretrollern nach Alter

### **4 Pkw-Kennziffern**

- 4.2 Zulassungsort, Stellplatznutzung und Art der Pkw
- 4.2.1 Antriebsart der Pkw und Ladeort von Elektro-Pkw

### **5 Wegeanteile nach räumlichen Verkehrsarten und weiteren Merkmalen**

- 5.1 Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten
- 5.1.2 Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten ohne "Eigene Wohnung"
- 5.1.3 Wegeanteile nach Ziel/Zweck und räumlichen Verkehrsarten ohne "Eigene Wohnung" und ohne "Bringen und Holen"
- 5.1.4 Wegeanteile zum "Bringen und Holen" nach Ziel/Zweck der begleiteten Person
- 5.1.5 Wegeanteile zu Zielen im Wohnumfeld nach Zweckgruppen
- 5.2 Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittel und räumlichen Verkehrsarten
- 5.3 Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten
- 5.5 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen (alle Wege)
- 5.5.1 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen (Binnenverkehr)
- 5.5.2 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung" (alle Wege)
- 5.5.3 Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung" (Binnenverkehr)
- 5.6 Verkehrsmittelwahl nach Wetter am Stichtag
- 5.7 Verkehrsmittelwahl nach Quartal
- 5.8 Verkehrsmittelwahl nach ökonomischem Status des Haushalts
- 5.9 Verkehrsmittelwahl nach Alter

### **6 Mobilität nach räumlichen Verkehrsarten und weiteren Merkmalen**

- 6.1 Wegehäufigkeit der Personen nach Alter und Geschlecht
- 6.2 Wegehäufigkeit der Personen nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht
- 6.3 Wegehäufigkeit der Personen nach Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag und Geschlecht
- 6.4 Wegehäufigkeit der Personen nach Zweckgruppen und räumlichen Verkehrsarten
- 6.4.1 Wegehäufigkeit der Personen nach Zweckgruppen und räumlichen Verkehrsarten ohne "Eigene Wohnung"
- 6.5 Wegehäufigkeit der Personen nach Hauptverkehrsmittel und räumlichen Verkehrsarten
- 6.6 Wegehäufigkeit der Personen nach Hauptverkehrsmittelgruppen und räumlichen Verkehrsarten

**Verzeichnis der Ergebnistabellen (Stand 21.03.2025)**

---

- 6.7 Anteil und Mobilität erwerbstätiger Personen im Homeoffice
- 6.11 Spezifische Verkehrsleistung sowie tägliche Zeit im Verkehr der Personen nach Erwerbstätigkeit
- 6.11.1 Spezifische Verkehrsleistung sowie tägliche Zeit im Verkehr der mobilen Personen nach Erwerbstätigkeit
- 6.17 Begleitung von Personen nach Zweckgruppen
- 6.17.1 Begleitung von Personen nach Zweckgruppen ohne "Eigene Wohnung"

**7 Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit**

- 7.1 Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmitteln (Binnenverkehr)
- 7.1.1 Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)
- 7.1.2 Mittlere Reisezeit, GIS-Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)
- 7.4 Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmitteln (alle Wege)
- 7.4.1 Mittlere Reisezeit, Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)
- 7.4.2 Mittlere Reisezeit, GIS-Entfernung und Geschwindigkeit nach Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)

**8 Tagesganglinien**

- 8.1 Tagesgang nach Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)
- 8.2 Tagesgang des Berufsverkehrs von der eigenen Wohnung (WA, WK, WB) nach Hauptverkehrsmittelgruppen
- 8.2.1 Tagesgang des Berufsverkehrs zur eigenen Wohnung (AW, KW, BW) nach Hauptverkehrsmittelgruppen

**10 Entfernungsgruppen**

- 10.1 Entfernung nach Hauptverkehrsmittelgruppen (21 Entfernungsklassen)
- 10.2 Verkehrsmittelwahl nach Entfernung (5 Entfernungsklassen)

**11 Führerscheinbesitz**

- 11.1 Führerscheinbesitz für Pkw nach Alter und Geschlecht
- 11.2 Führerscheinbesitz für Pkw nach Erwerbstätigkeit und Geschlecht
- 11.3 Führerscheinbesitz für Pkw nach Berufsausbildung und Geschlecht

**15 Verkehrsmittel**

- 15.5 Reihenfolge der auf Wegen genutzten Verkehrsmittel

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **20.03.2025**

**Tab 5.6**

**Verkehrsmittelwahl nach Wetter am Stichtag**

| Wetter am Stichtag     | Verkehrsmittelanteile |         |        |        |       | Ungew.<br>Fallzahl | Gew.<br>Fallzahl |
|------------------------|-----------------------|---------|--------|--------|-------|--------------------|------------------|
|                        | Zu Fuß                | Fahrrad | MIV    | ÖV     | Summe |                    |                  |
| <b>(Sehr) gut</b>      | 29,3 %                | 11,9 %  | 48,7 % | 10,1 % | 100 % | 1.452              | 1.371            |
| <b>Eher gut</b>        | 33,0 %                | 7,1 %   | 46,1 % | 13,9 % | 100 % | 2.859              | 3.144            |
| <b>Eher schlecht</b>   | 28,1 %                | 9,3 %   | 50,8 % | 11,9 % | 100 % | 1.180              | 1.067            |
| <b>(Sehr) schlecht</b> | 35,8 %                | 5,8 %   | 46,6 % | 11,8 % | 100 % | 1.112              | 1.102            |

**Hinweis:**

Das Wetter am Stichtag wurde auf Basis der Merkmale Temperatur, Niederschlag und Windstärke bewertet. Weitere Erläuterungen dazu finden sich im Methodenbericht.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**Zeitraum: **Gesamtes Jahr**Wochentag: **Mittlerer Werktag**Berechnet am: **20.03.2025**

Tab 7.1.2

**Mittlere Reisezeit, GIS-Entfernung und Geschwindigkeit  
nach Hauptverkehrsmittelgruppen (Binnenverkehr)**

| Hauptverkehrsmittelgruppe | Reisezeit<br>min/Weg | GIS-Entfernung<br>km/Weg | Geschw.<br>km/h | Ungew. Fallz. | Gew. Fallz. |
|---------------------------|----------------------|--------------------------|-----------------|---------------|-------------|
| <b>Zu Fuß</b>             | 17,5                 | 0,9                      | 3,0             | 1.465         | 1.617       |
| <b>Fahrrad</b>            | 18,0                 | 3,3                      | 10,9            | 463           | 483         |
| <b>MIV</b>                | 16,8                 | 4,9                      | 17,4            | 2.363         | 2.235       |
| <b>ÖV</b>                 | 33,2                 | 4,7                      | 8,5             | 475           | 593         |
| <b>Gesamt</b>             | <b>19,1</b>          | <b>3,4</b>               | <b>10,6</b>     |               |             |

**Hinweis:**

Die Berechnung erfolgte mit auf GIS-Basis ermittelten Entfernungen für gültige Wege mit einer plausiblen Länge von unter 100 Kilometern.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**Zeitraum: **Gesamtes Jahr**Wochentag: **Mittlerer Werktag**Berechnet am: **20.03.2025**

Tab 7.4.2

**Mittlere Reisezeit, GIS-Entfernung und Geschwindigkeit  
nach Hauptverkehrsmittelgruppen (alle Wege)**

| Hauptverkehrsmittelgruppe | Reisezeit<br>min/Weg | GIS-Entfernung<br>km/Weg | Geschw.<br>km/h | Ungew. Fallz. | Gew. Fallz. |
|---------------------------|----------------------|--------------------------|-----------------|---------------|-------------|
| <b>Zu Fuß</b>             | 17,4                 | 0,9                      | 3,0             | 1.485         | 1.630       |
| <b>Fahrrad</b>            | 18,2                 | 3,3                      | 11,0            | 473           | 487         |
| <b>MIV</b>                | 20,0                 | 7,9                      | 23,6            | 2.801         | 2.636       |
| <b>ÖV</b>                 | 36,1                 | 7,3                      | 12,1            | 554           | 653         |
| <b>Gesamt</b>             | <b>21,0</b>          | <b>5,3</b>               | <b>15,1</b>     |               |             |

**Hinweis:**

Die Berechnung erfolgte mit auf GIS-Basis ermittelten Entfernungen für gültige Wege mit einer plausiblen Länge von unter 100 Kilometern.

Teilraum: **Gesamter Untersuchungsraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **20.03.2025**

**Tab 15.5**

**Reihenfolge der auf Wegen genutzten Verkehrsmittel**

| Reihenfolge der Verkehrsmittel                   | Anteil an Wegen |
|--------------------------------------------------|-----------------|
| Zu Fuß                                           | 31,9 %          |
| MIV-Fahrer/-in                                   | 27,0 %          |
| Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß                             | 11,1 %          |
| Fahrrad                                          | 8,1 %           |
| MIV-Mitfahrer/-in                                | 7,8 %           |
| Zu Fuß – MIV-Fahrer/-in – Zu Fuß                 | 3,9 %           |
| MIV-Fahrer/-in – Zu Fuß                          | 2,8 %           |
| Zu Fuß – MIV-Fahrer/-in                          | 2,8 %           |
| Zu Fuß – MIV-Mitfahrer/-in – Zu Fuß              | 1,4 %           |
| Zu Fuß – MIV-Mitfahrer/-in                       | 0,8 %           |
| MIV-Mitfahrer/-in – Zu Fuß                       | 0,8 %           |
| Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß               | 0,6 %           |
| Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß – ÖV – Zu Fuß | 0,1 %           |
| Zu Fuß – Fahrrad                                 | 0,1 %           |
| MIV-Mitfahrer/-in – ÖV – Zu Fuß                  | 0,1 %           |
| Sonstige                                         | 0,9 %           |
| <b>Summe</b>                                     | <b>100 %</b>    |
| <i>Ungewichtete Fallzahl</i>                     | 6.603           |
| <i>Gewichtete Fallzahl</i>                       | 6.684           |

**Hinweis:**

Mehrfach unmittelbar nacheinander vorkommende Verkehrsmittel wurden nur einmal berücksichtigt.