

# SrV 2023 - Ergebnisse

Präsentation im Mobilitätsausschuss des Kreises Mettmann am  
23.06.2025

# Foliensatz TU Dresden

Die folgenden Folien sind Auszüge von Präsentationen der Abschlussveranstaltung der TU Dresden zur SrV 2023. Die vollständigen Foliensätze können unter folgendem Link heruntergeladen werden:

<https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/srv-2023/abschlusskonferenz>

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



# 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

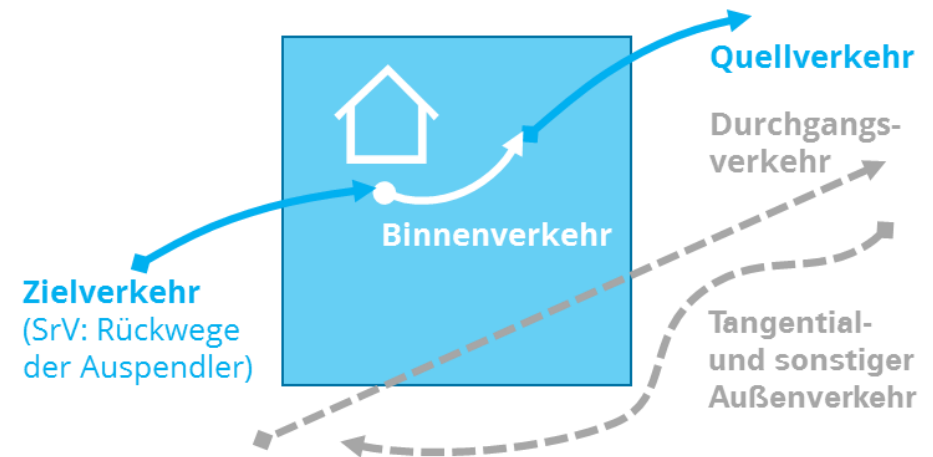


#### Verkehr der Personen von außerhalb

Einpendelnde, Reisende, Besuchende, Andere

### Wirtschaftsverkehr

Güter- und Personenwirtschaftsverkehr



# 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

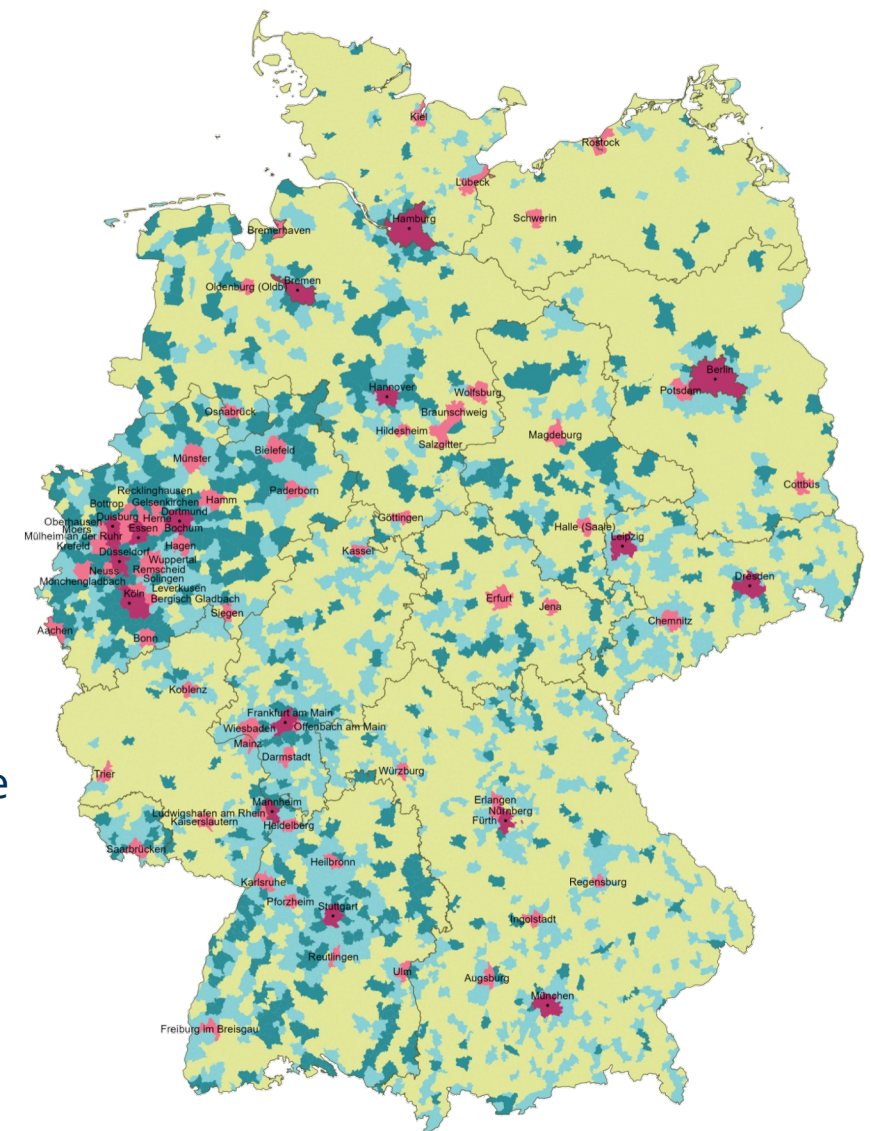
→ 25 große Städte (ab ca. 100.000 EW), die sich seit 2008 am SrV beteiligt haben

### SrV-Stadtgruppen

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

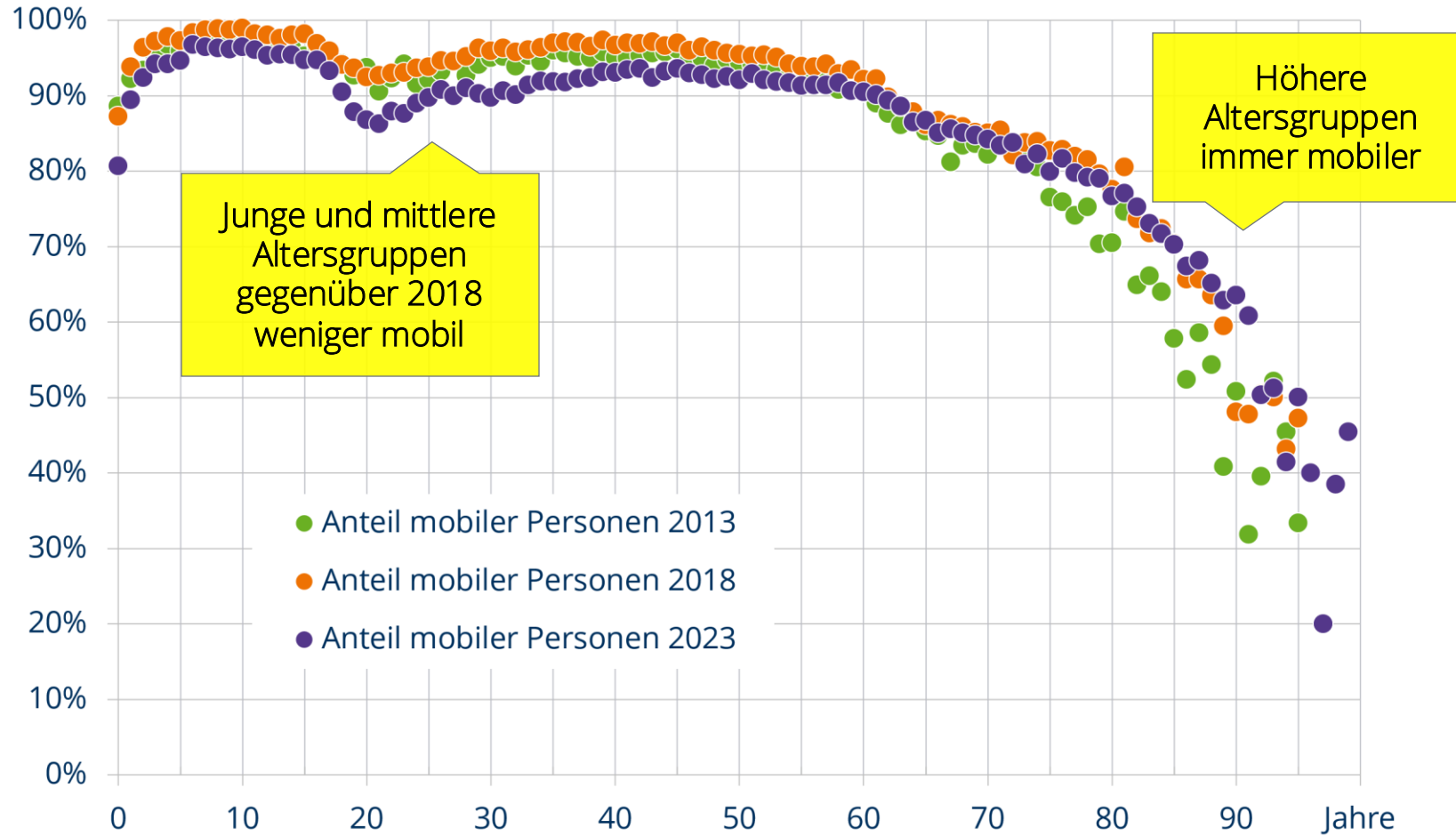
### Regionalstatistische Raumtypen (RegioStaR)

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



# Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

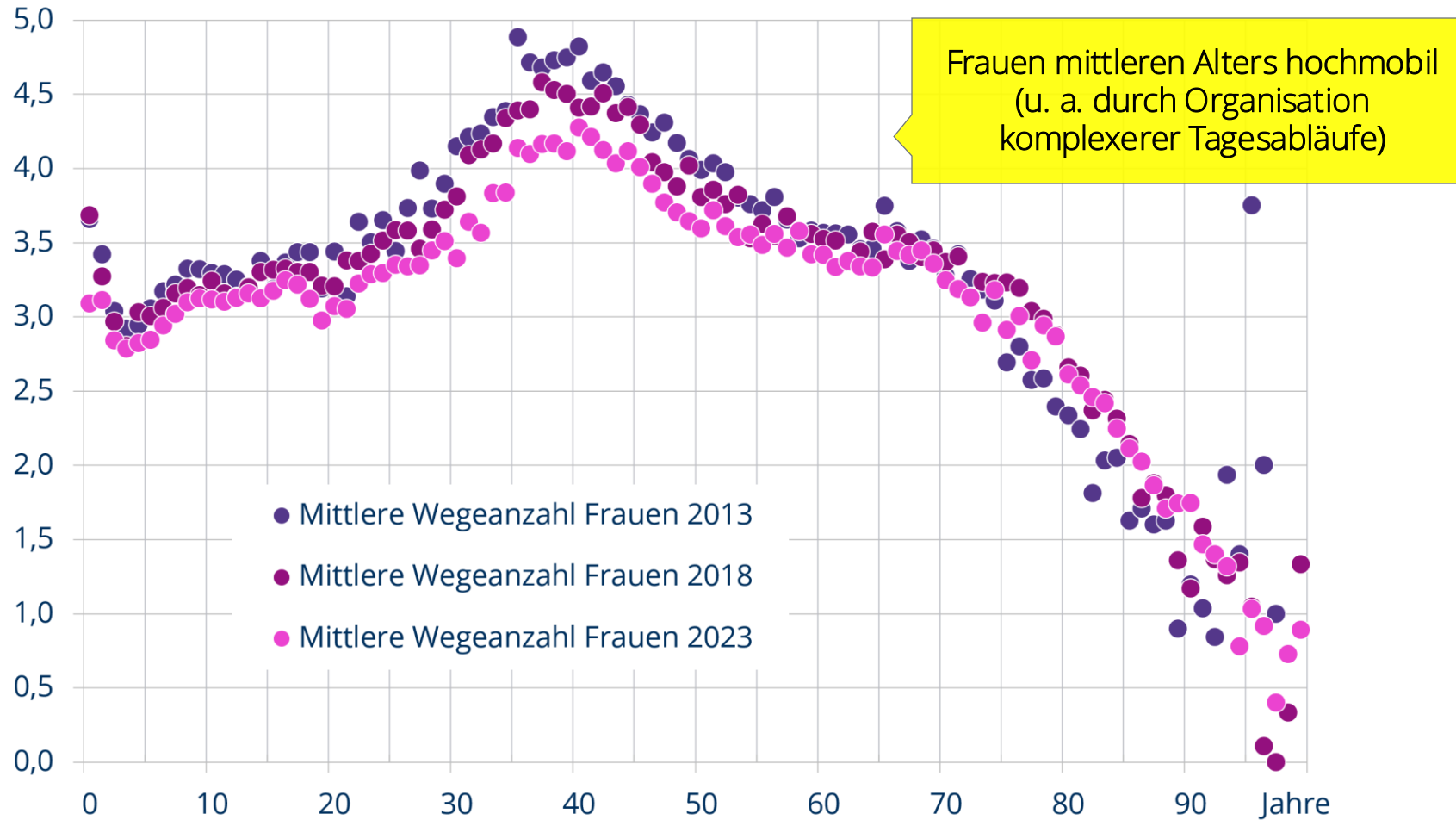
## Anteil mobiler Personen



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

# Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

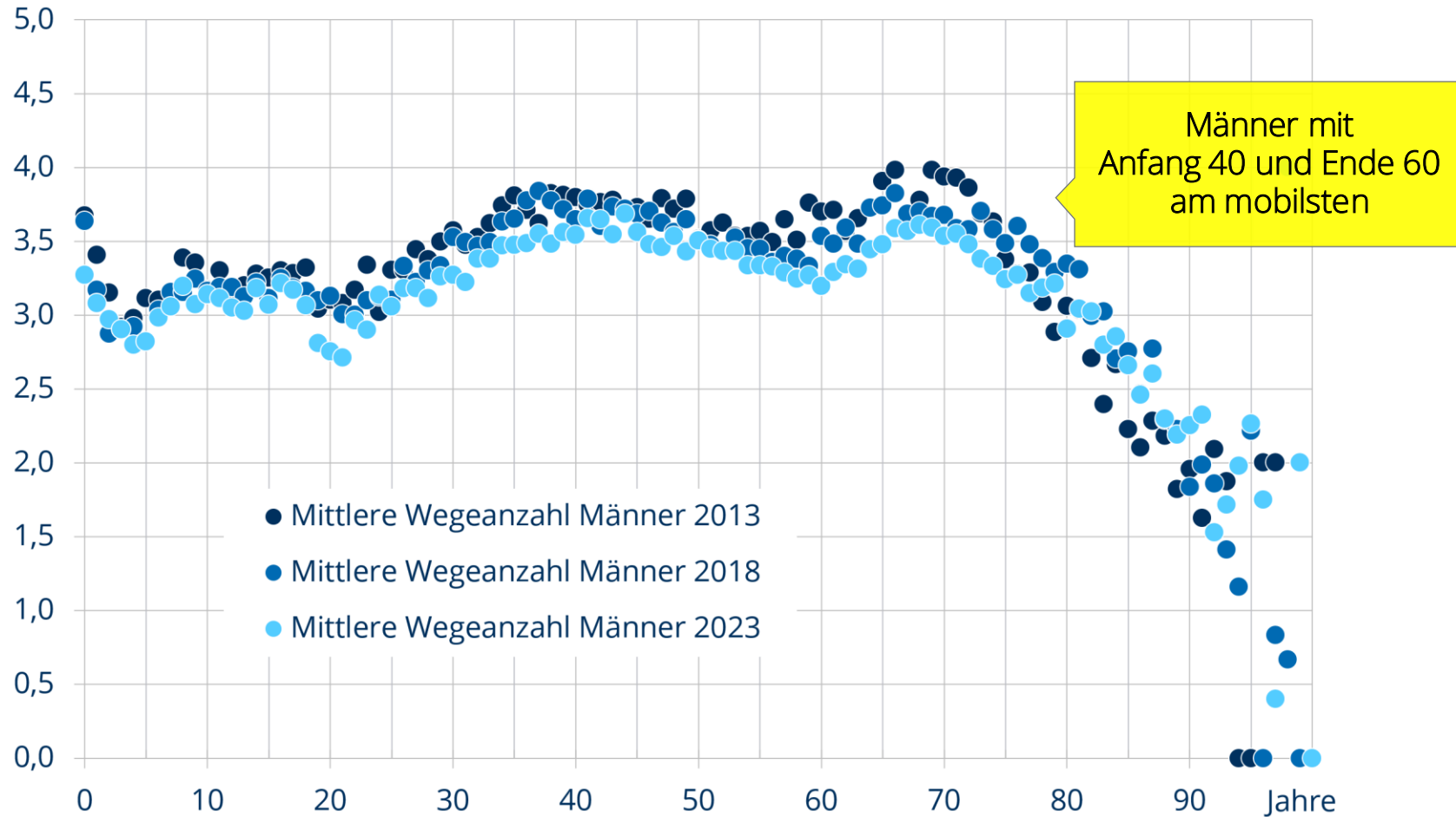
## Wegehäufigkeit der Frauen (Wege pro Person und Tag)



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

# Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

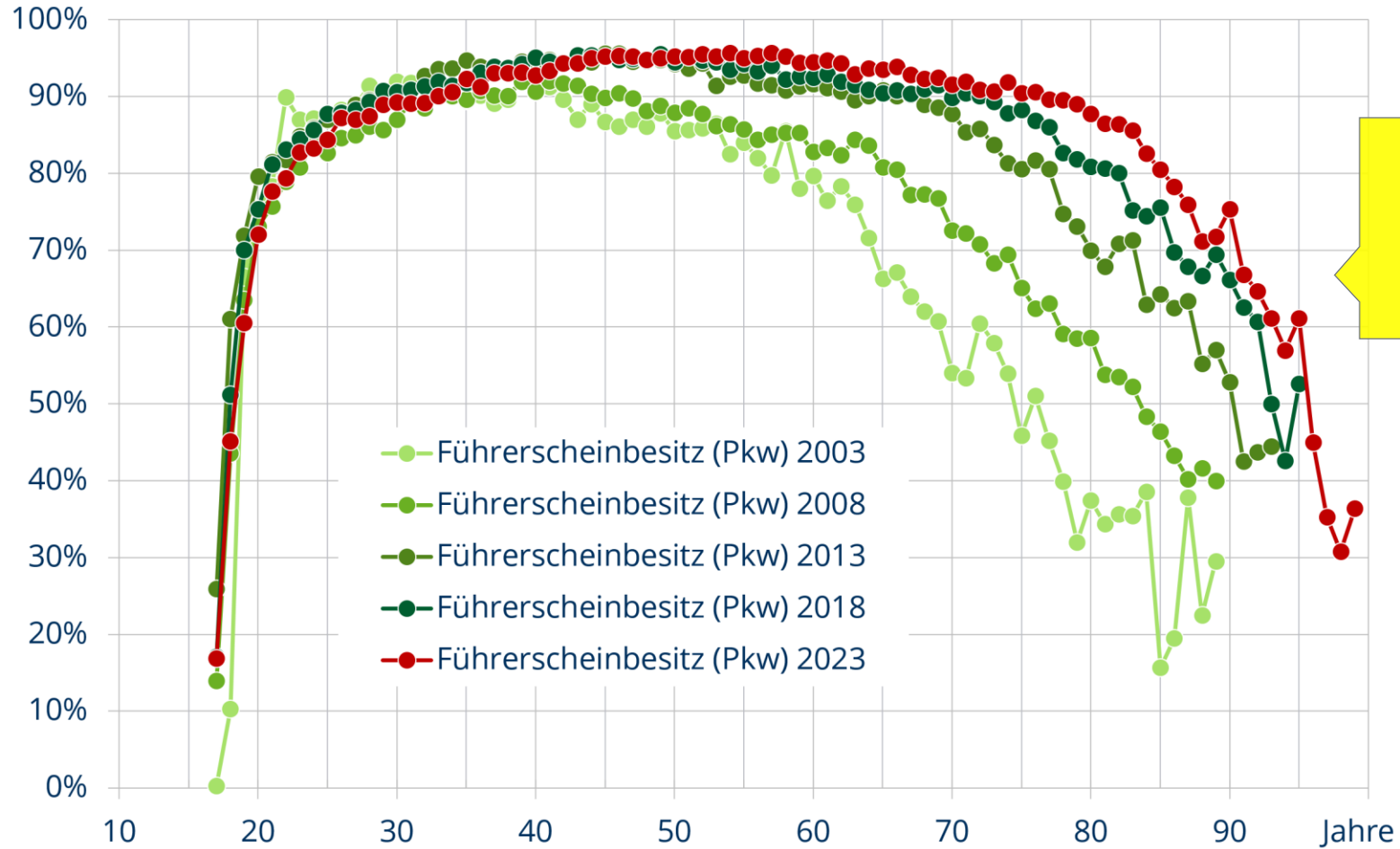
## Wegehäufigkeit der Männer (Wege pro Person und Tag)



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

# Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

## Besitz eines Pkw-Führerscheins



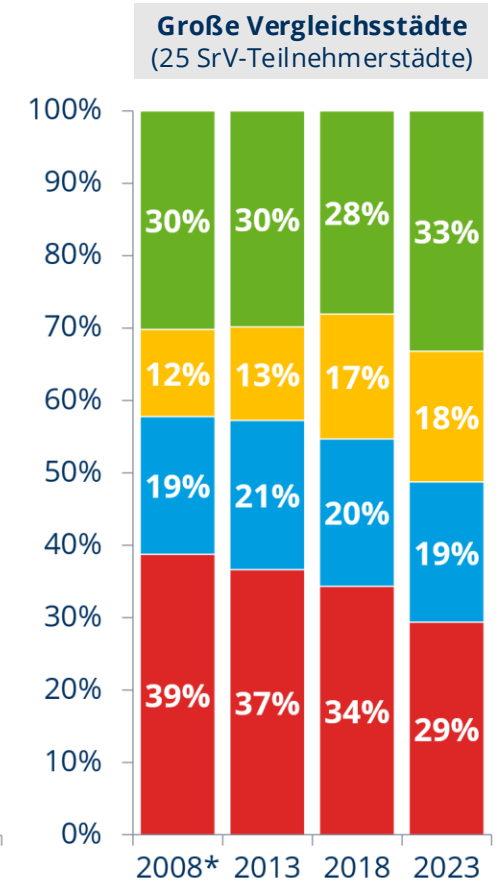
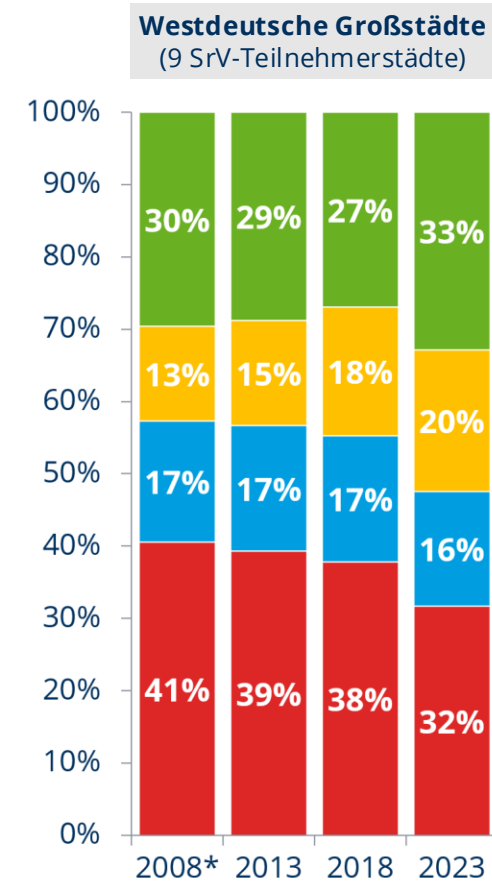
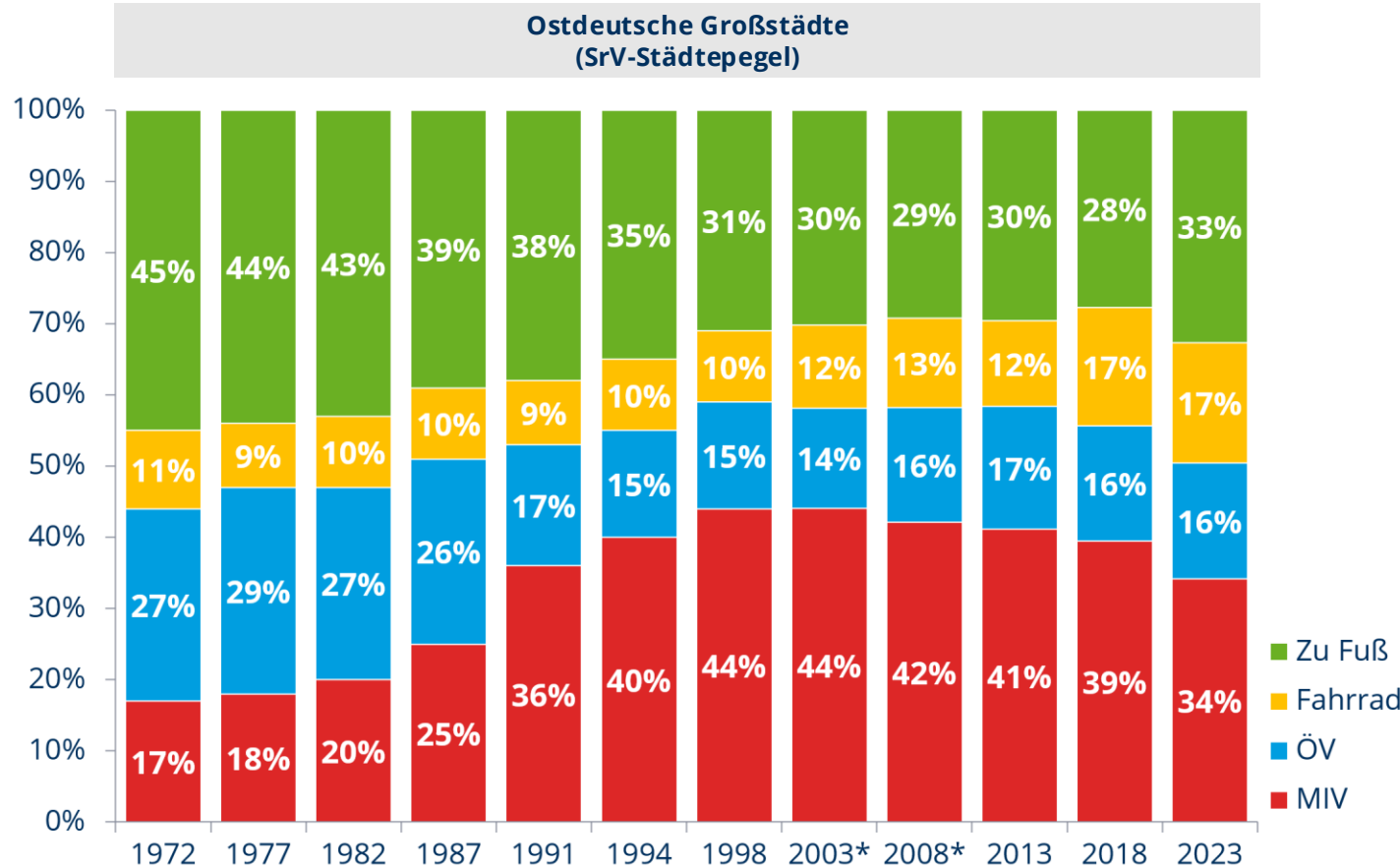
Führerscheinbesitz mittlerweile auch bei älteren Personen stabil hoch

Daten: SrV-Gesamtstichprobe 2003–2023 (ungewichtet)

# Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

## Modal Split (aufkommensbezogen)

Anteil Zufußgehen steigt bei rückläufigem MIV-Anteil

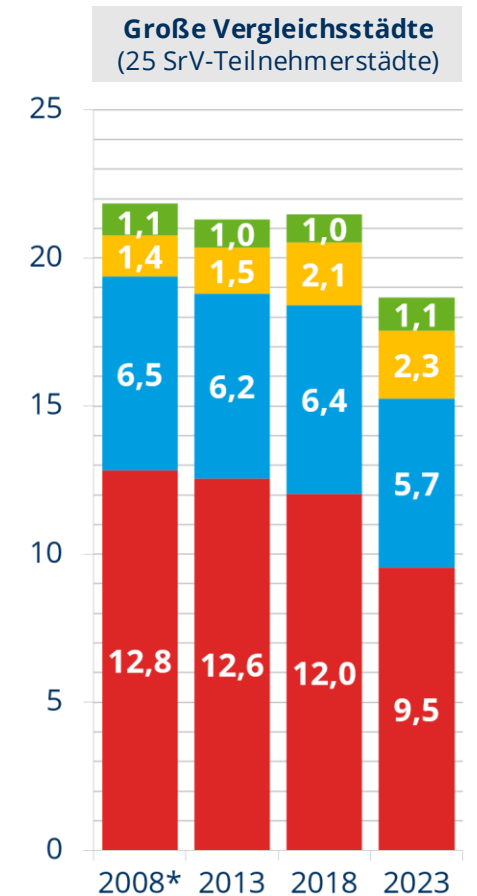
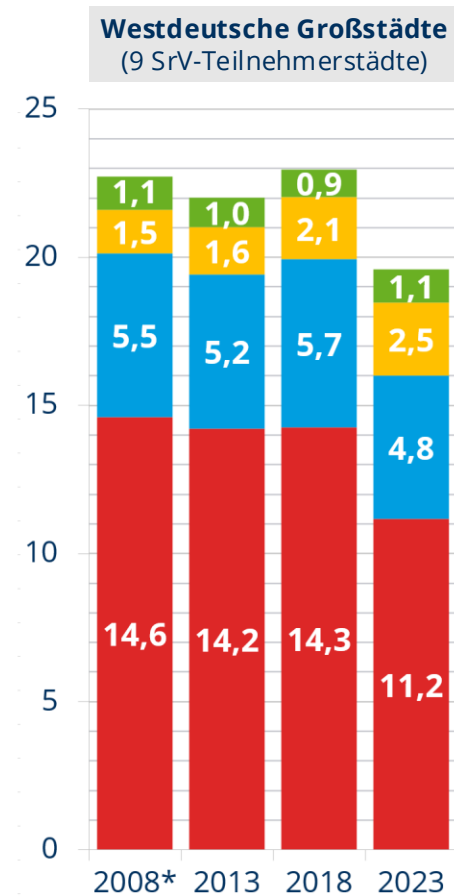
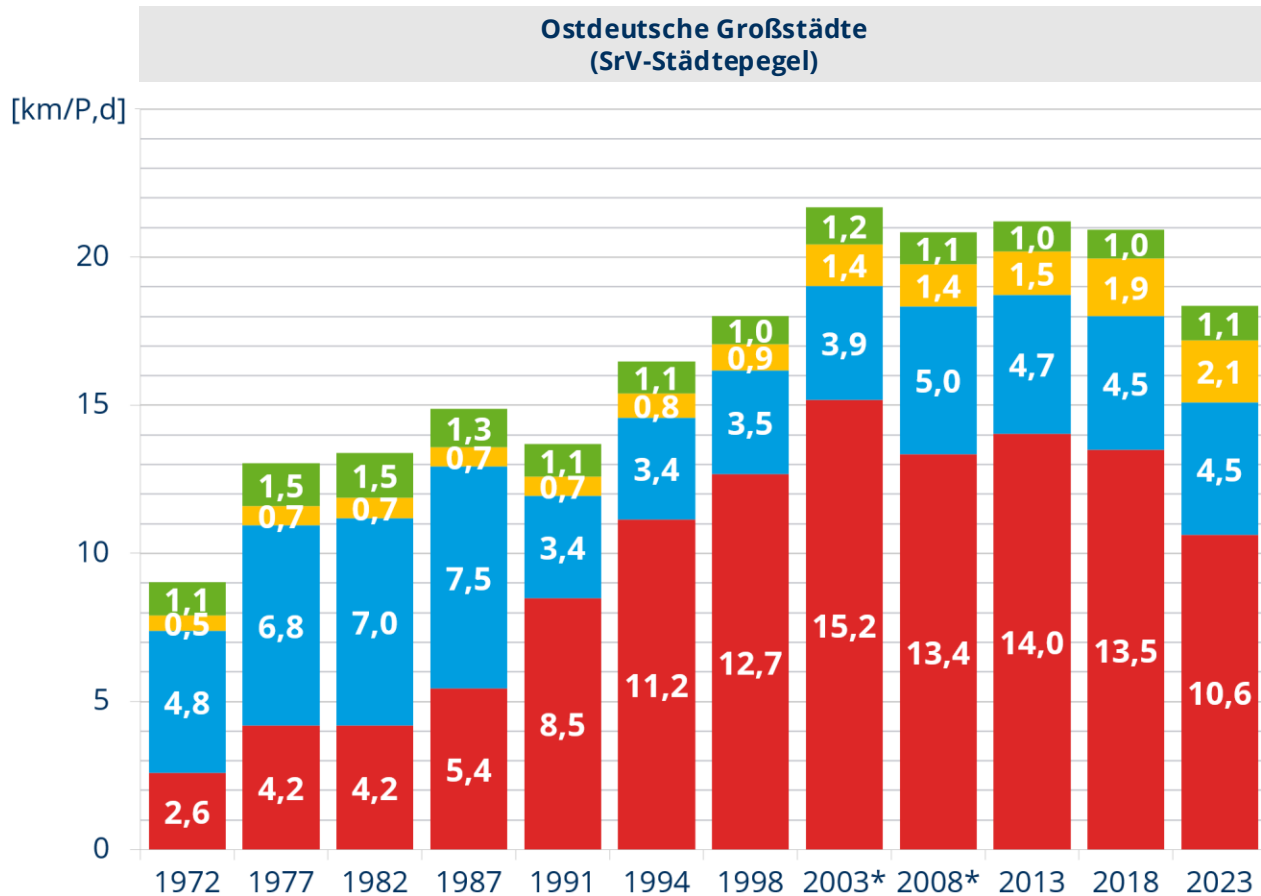


Daten: SrV-Vergleichsgruppen 1972–2023 (gewichtet, mittlerer Werktag, revidierte Werte für 2003\* und 2008\*)

# Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich

## Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln

MIV-Verkehrsleistung pro Person sinkt deutlich

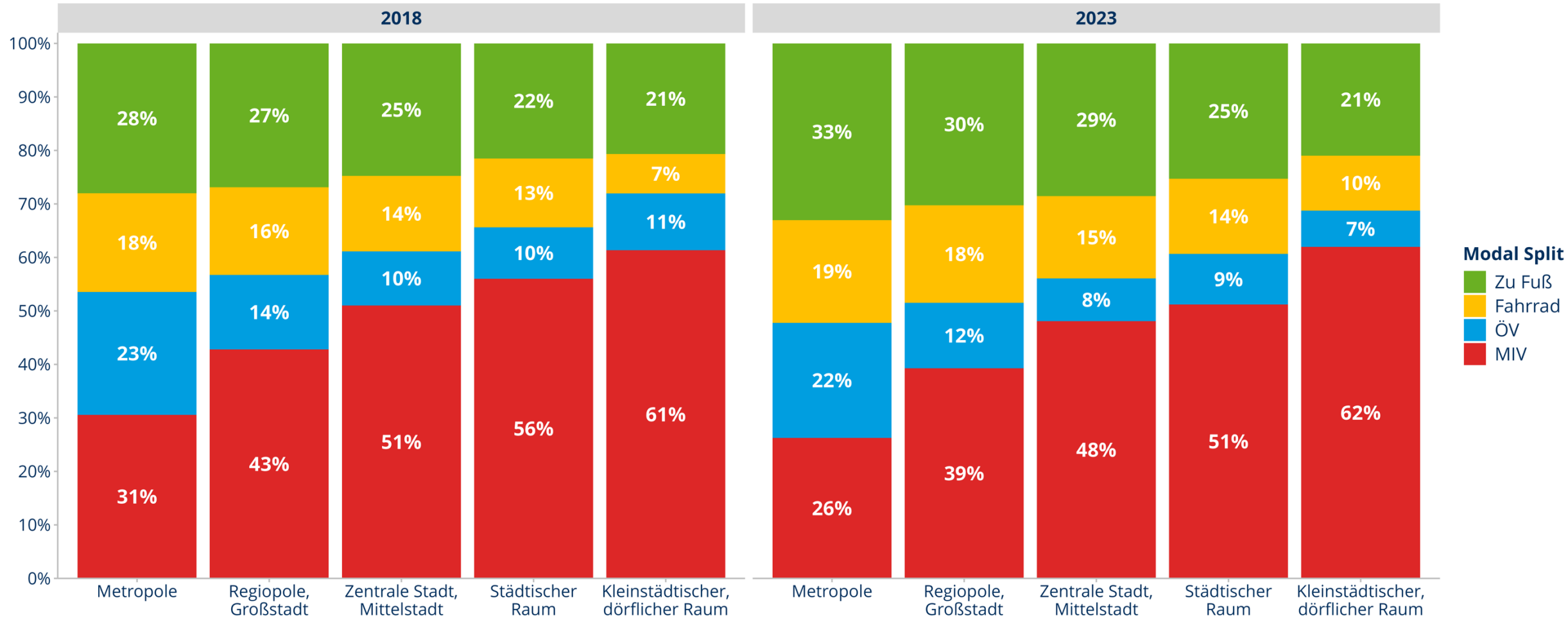


Daten: SrV-Vergleichsgruppen 1972–2023 (gewichtet, mittlerer Werktag, Personen am Wohnort, nur gültige Wege unter 100 km, revidierte Werte für 2003\* und 2008\*)

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

# Kernergebnisse im Zeitvergleich

## Modal Split nach Raumtyp

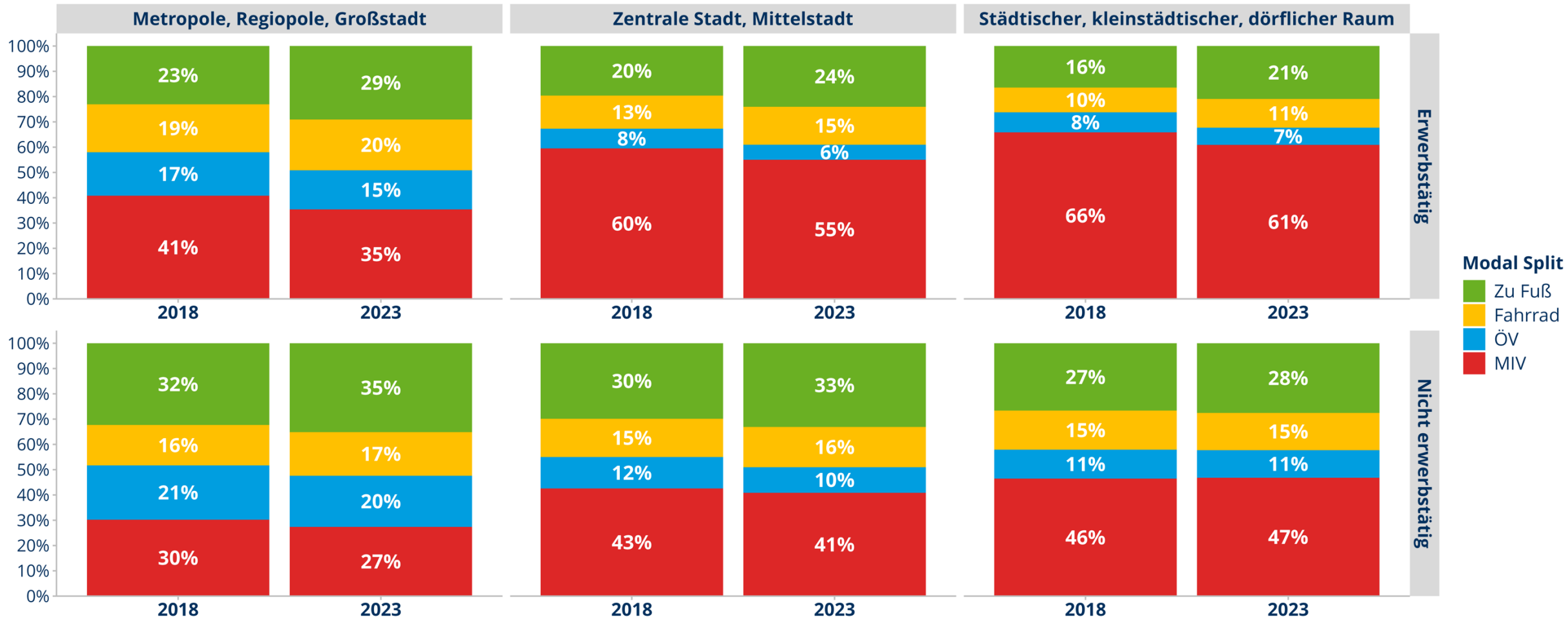


Daten: SrV nach RegioStaR Gem5 2018/2023 (gewichtet, mittlerer Werktag)

# Kernergebnisse im Zeitvergleich

## Verkehrsmittelwahl nach Erwerbstätigkeit und Raumtyp

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

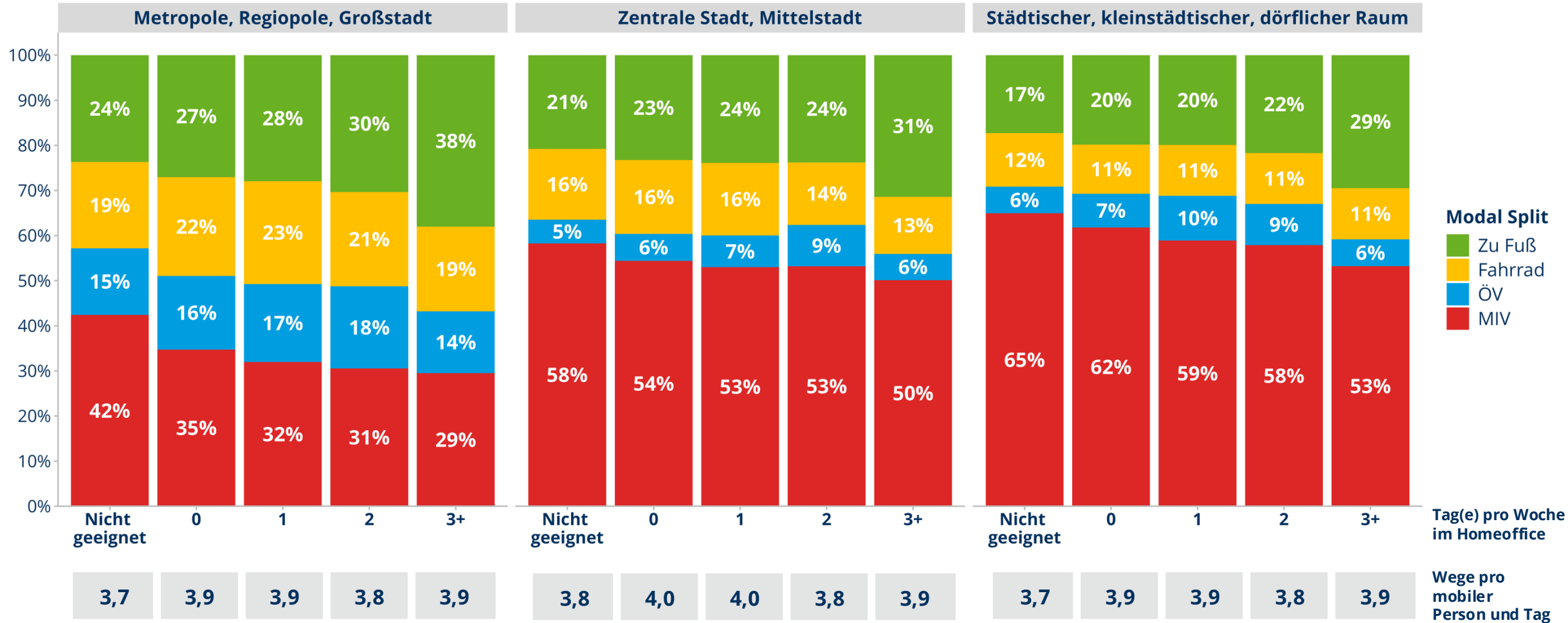


Daten: SrV nach RegioStaR Gem5 2018/2023 (gewichtet, mittlerer Werktag)

# Fokus Erwerbstätige

## Verkehrsmittelwahl nach Homeoffice-Typ und Raumtyp

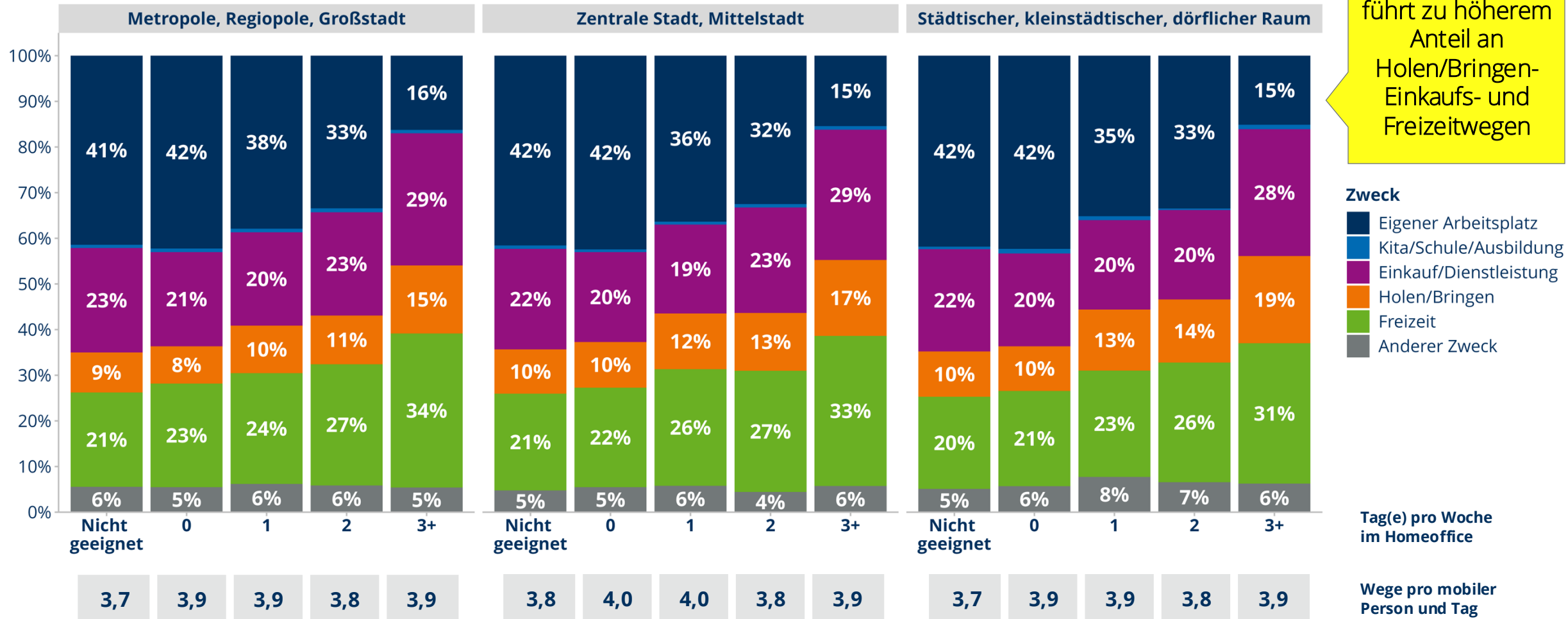
Je mehr Homeoffice, desto weniger Wege mit dem Auto



Daten: SrV nach RegioStaR Gem5 2023 (gewichtet)

# Fokus Erwerbstätige

## Wegezwecke nach Homeoffice-Typ nach Raumtyp



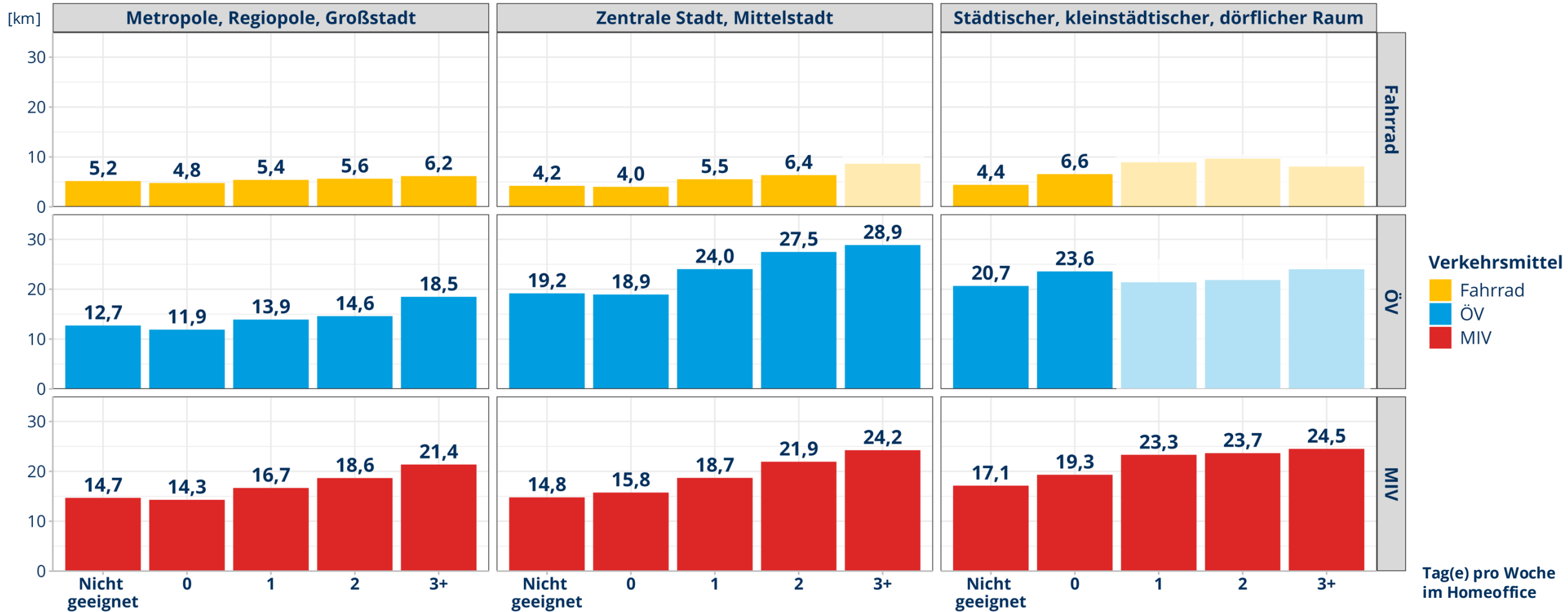
Mehr Homeoffice führt zu höherem Anteil an Holen/Bringen- Einkaufs- und Freizeitwegen

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

Erwerbstätige mit mehr Homeoffice haben längere Arbeitswege

# Fokus Erwerbstätige

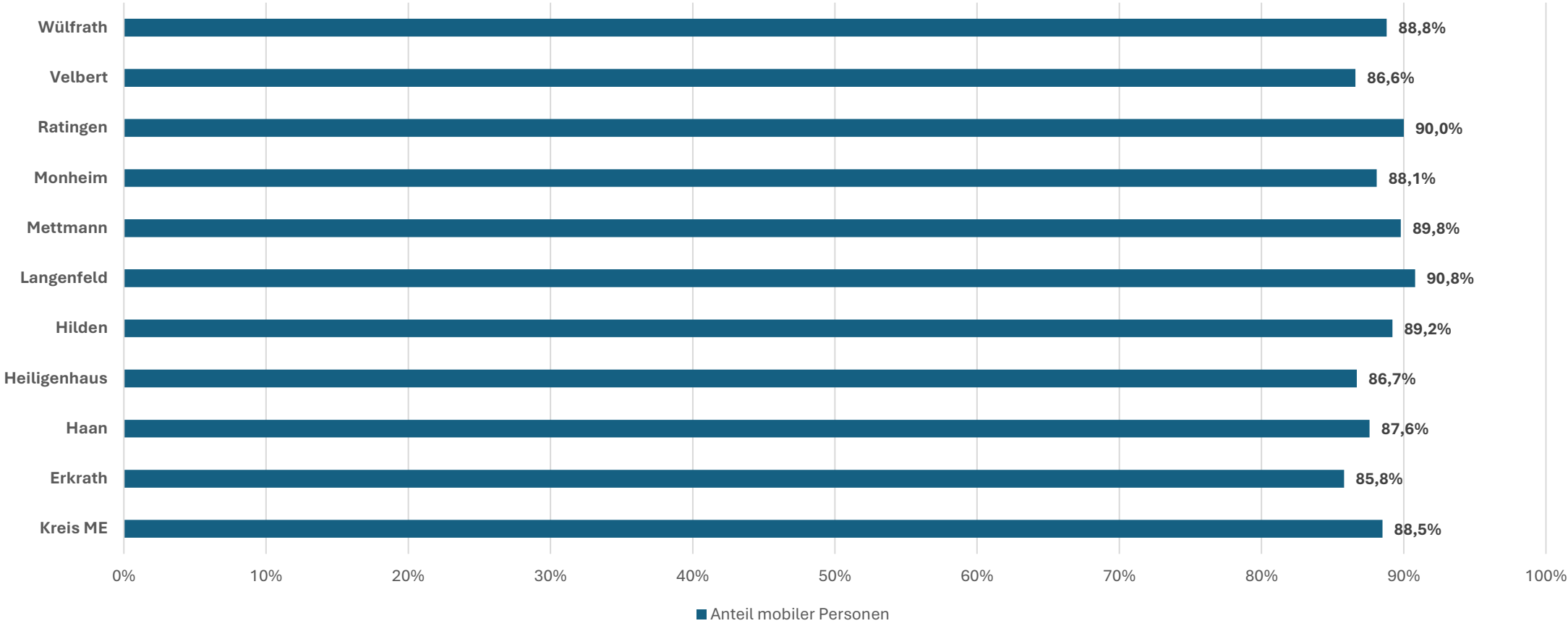
## Wegelänge zur Arbeit an Tagen ohne Homeoffice nach Homeoffice-Typ



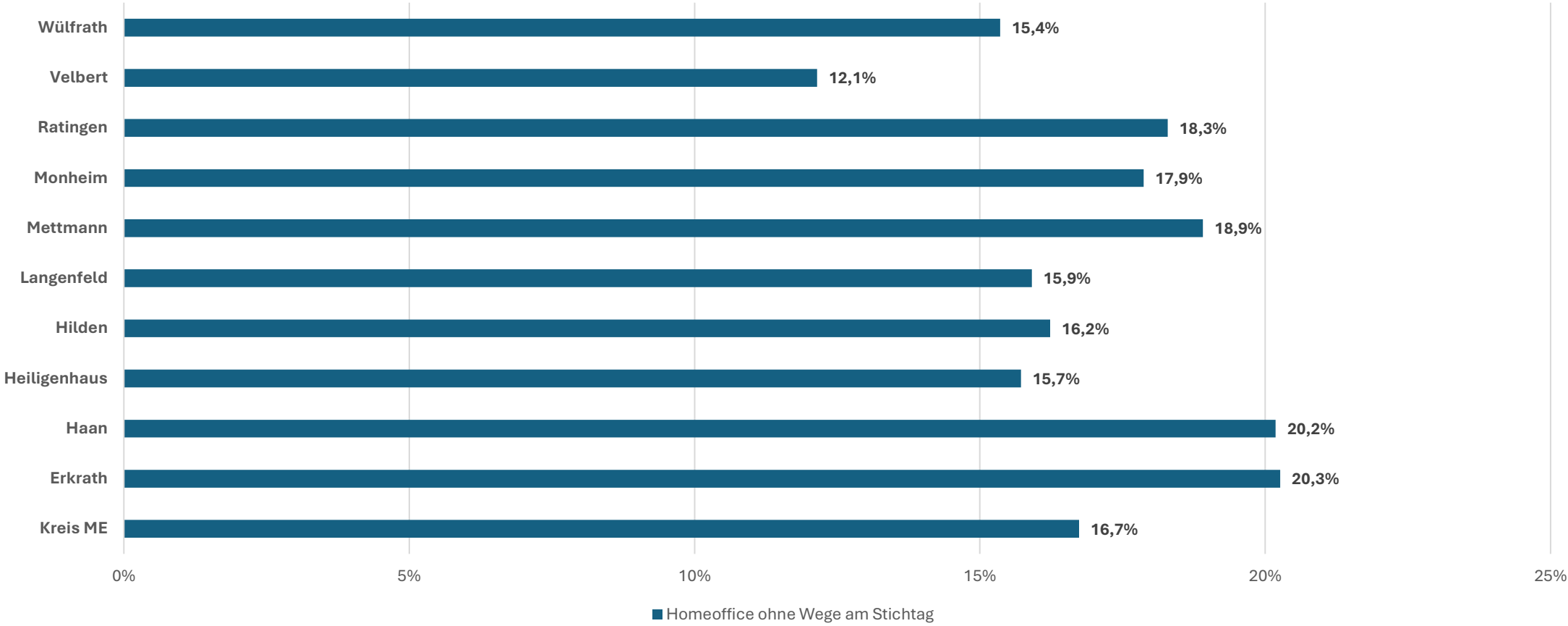
Daten: SrV nach RegioStaR Gem5 2023 (gewichtet, mittlerer Werktag, nur gültige Wege unter 100 km, nicht beschriftete Balken: Fallzahlen zu klein)

# Ergebnisse für den Kreis Mettmann

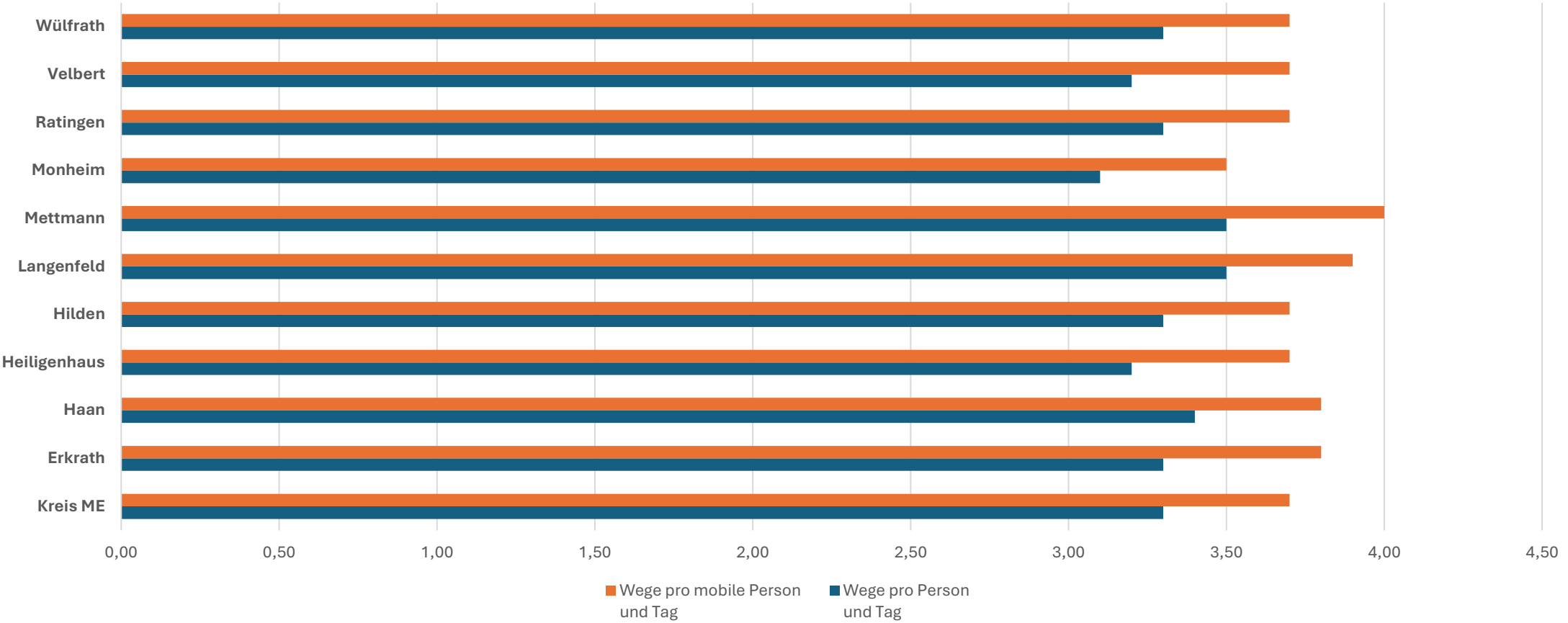
# Anteil mobiler Personen



# Anteil Homeoffice am Stichtag



# Wege pro Person und Tag



# Mobilität in Zahlen

Kategorie	Kreis ME	Erkrath	Haan	Heiligenhaus	Hilden	Langenfeld	Mettmann	Monheim	Ratingen	Velbert	Wülfrath
Wege pro Person und Tag	3,30	3,30	3,40	3,20	3,30	3,50	3,50	3,10	3,30	3,20	3,30
Wege pro mobile Person und Tag	3,70	3,80	3,80	3,70	3,70	3,90	4,00	3,50	3,70	3,70	3,70
Anteil mobiler Personen	88,5%	85,8%	87,6%	86,7%	89,2%	90,8%	89,8%	88,1%	90,0%	86,6%	88,8%
Privat- und Dienst-Pkw	1,29	1,21	1,33	1,33	1,17	1,32	1,40	1,24	1,27	1,34	1,40
Haushalte ohne Pkw	11,20	11,10	8,20	11,70	14,20	8,00	11,20	12,70	11,80	11,60	8,90
Fahrräder	1,84	1,78	1,77	1,53	2,10	2,16	1,70	2,07	1,93	1,47	1,55
Pkw-Besetzung	1,30	1,30	1,30	1,30	1,20	1,30	1,30	1,20	1,30	1,30	1,30
Mittlere Länge (km)	7,10	6,80	7,30	6,90	6,80	6,70	7,60	7,30	7,10	7,30	7,60
Mittlere Dauer (Minuten)	21,10	22,80	21,40	21,00	20,80	20,30	21,30	21,70	20,80	20,80	21,90
Anteil Elektro-Fahrräder	23,5%	23,0%	28,9%	31,6%	15,1%	20,4%	25,8%	18,1%	21,4%	32,5%	36,3%
Anteil Elektro-Pkw	6,86%	5,65%	8,14%	8,09%	4,89%	7,25%	6,02%	7,83%	7,78%	7,00%	5,18%
Homeoffice ohne Wege am Stichtag	16,7%	20,3%	20,2%	15,7%	16,2%	15,9%	18,9%	17,9%	18,3%	12,1%	15,4%
Multimodal innerhalb einer Woche	39,0%	42,2%	37,9%	26,1%	47,1%	46,3%	32,9%	47,9%	41,8%	29,3%	27,4%

# Modal-Split-Anteile im Binnenverkehr

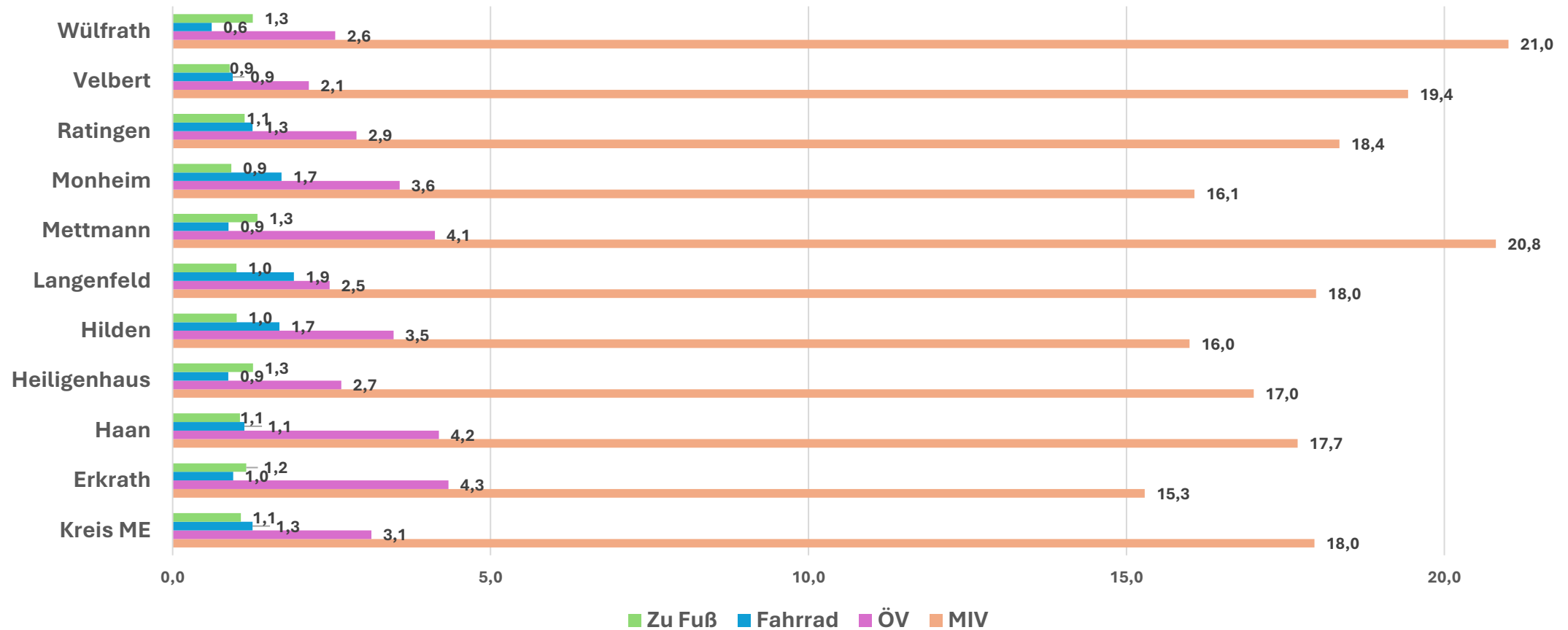
	Kreis ME	Erkrath	Haan	Heiligenhaus	Hilden	Langenfeld	Mettmann	Monheim	Ratingen	Velbert	Wülfrath
MIV	43%	41%	43%	45%	30%	42%	42%	30%	42%	57%	47%
ÖV	4%	6%	3%	4%	4%	2%	5%	8%	4%	6%	2%
Fahrrad	12%	8%	10%	4%	23%	20%	7%	19%	14%	5%	4%
Zu Fuß	41%	46%	43%	47%	43%	37%	46%	43%	40%	32%	48%
Summe Umweltverbund	57%	60%	56%	55%	70%	59%	58%	70%	58%	43%	54%
Anteil Binnenverkehr am Gesamtverkehr	65%	56%	59%	63%	64%	66%	65%	65%	69%	69%	55%

# Modal-Split-Anteile im Gesamtverkehr

	Kreis ME	Erkrath	Haan	Heiligenhaus	Hilden	Langenfeld	Mettmann	Monheim	Ratingen	Velbert	Wülfrath
MIV	53%	50%	54%	55%	44%	52%	54%	43%	51%	63%	60%
ÖV	8%	12%	9%	7%	8%	5%	8%	10%	8%	8%	6%
Fahrrad	10%	7%	8%	4%	17%	16%	6%	15%	11%	5%	4%
Zu Fuß	29%	31%	30%	33%	31%	27%	33%	31%	30%	25%	30%
Summe Umweltverbund	47%	50%	47%	44%	56%	48%	47%	56%	49%	38%	40%

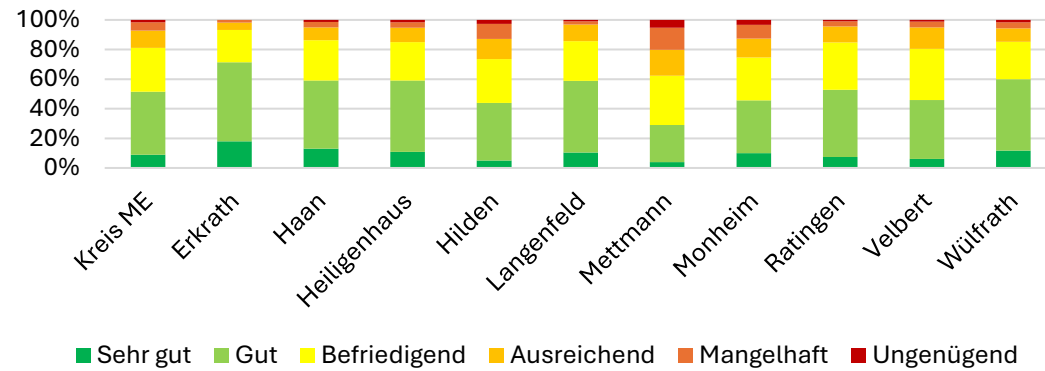
# Verkehrsleistung je Verkehrsmittel

(Km pro Person und Tag)

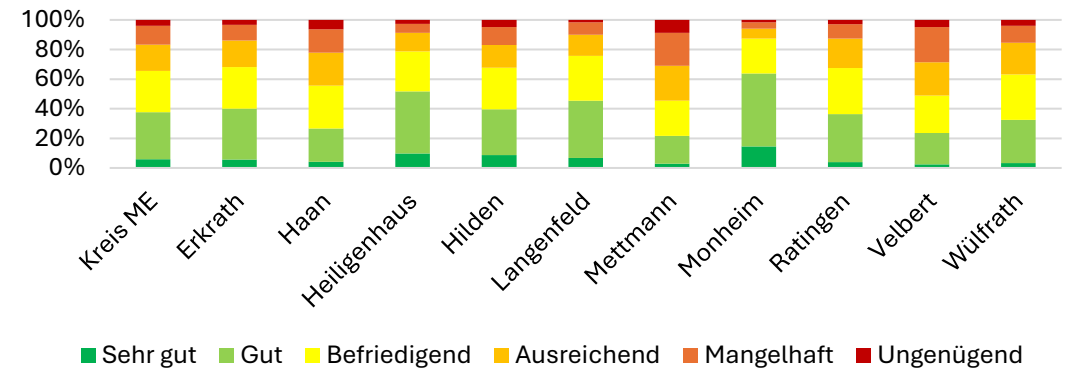


# Bewertung der allgemeinen Verkehrssituation vor Ort...

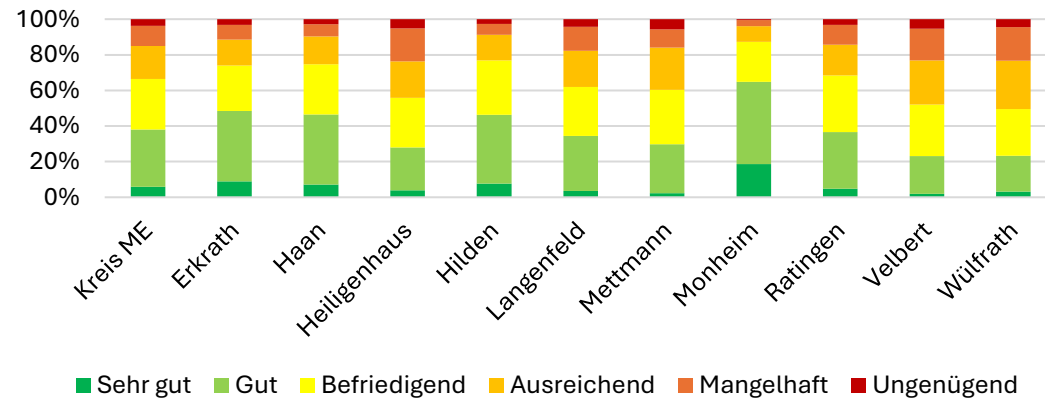
... für das Auto



... für das Fahrrad



... für den ÖPNV



... für das Zufußgehen

