



Bild: Daniel – stock.adobe.com



Dresden.  
Dresdener



VVO

# Mobilität in Städten - SrV 2023



Ergebnisse der repräsentativen  
Haushaltsbefragung zur Mobilität in Dresden

Pressekonferenz am 4. April 2025

Landeshauptstadt Dresden

Amt für Stadtplanung und Mobilität

# Dynamische Entwicklungen seit dem SrV 2018



Globale Krisen  
u.a. Corona,  
Ukrainekrieg, Energie

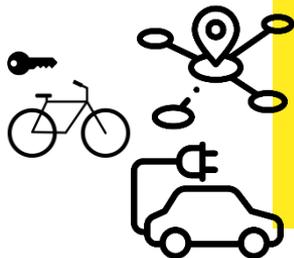


starke Entwicklung von  
Homeoffice, Online-Schooling  
(Studenten), Homeshopping

Digitalisierung als  
Katalysator für viele  
Veränderungen



Zunahme des  
Gesundheits-  
bewusstseins



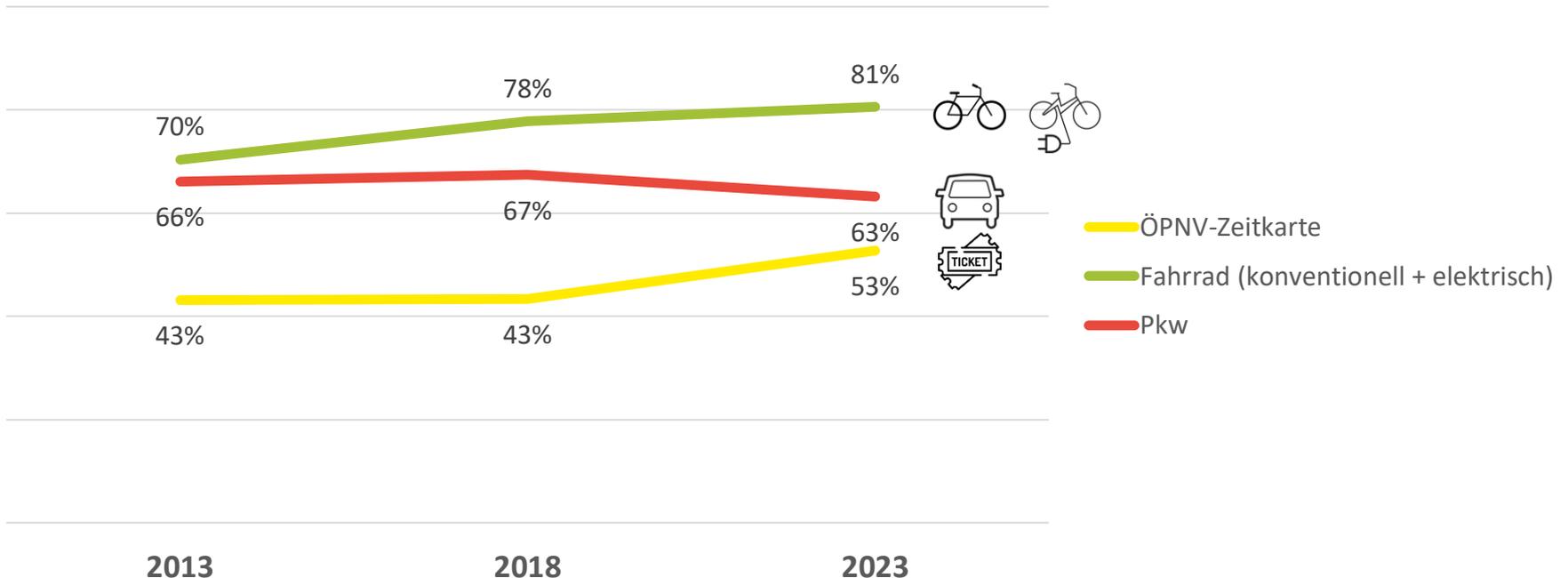
Neue Technologien und  
Dienste: Elektrifizierung  
Pkw & Fahrrad, Sharing-  
& On-Demand-Angebote



Einführung  
D-Ticket und  
Bildungsticket



# Kfz-Verfügbarkeit sinkt aber Verfügbarkeit von Fahrrädern und ÖPNV-Zeitkarten steigt – so besserer Zugang zum Umweltverbund

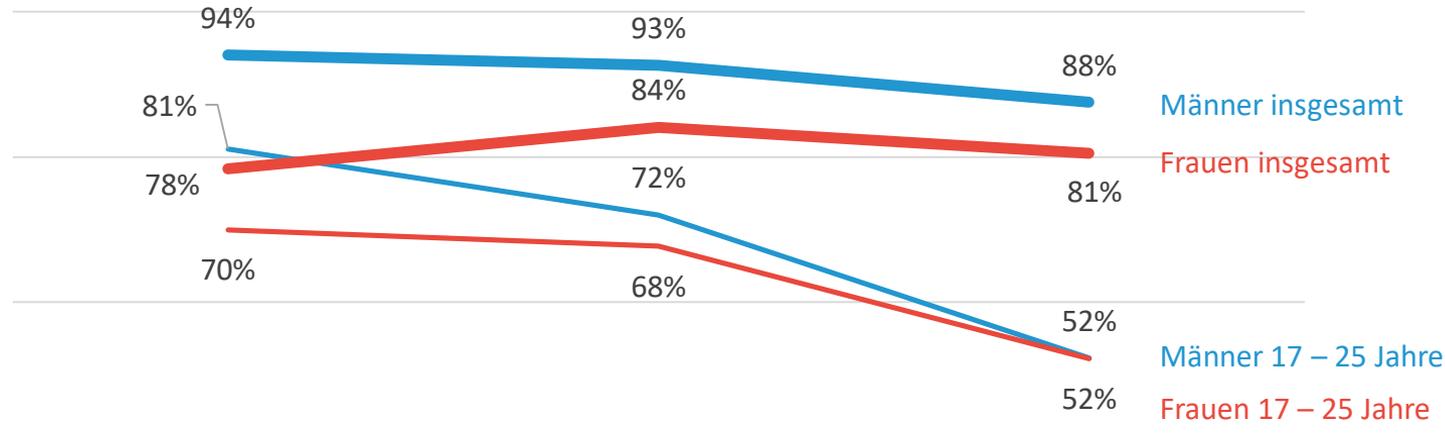


SrV 2023:

Anteil der Dresdner Einwohner und Verfügbarkeiten am Stichtag

Quelle: SrV 2013 bis 2023, Tab. 3.3, 3.3.1, 3.3.3 jeweils uneingeschränkt und nach Absprache

# Führerschein-Besitz sinkt – sehr stark bei jüngeren Menschen, bei jungen Männern sogar von 81% auf 52% (-29%)



SrV 2023:

**2013**

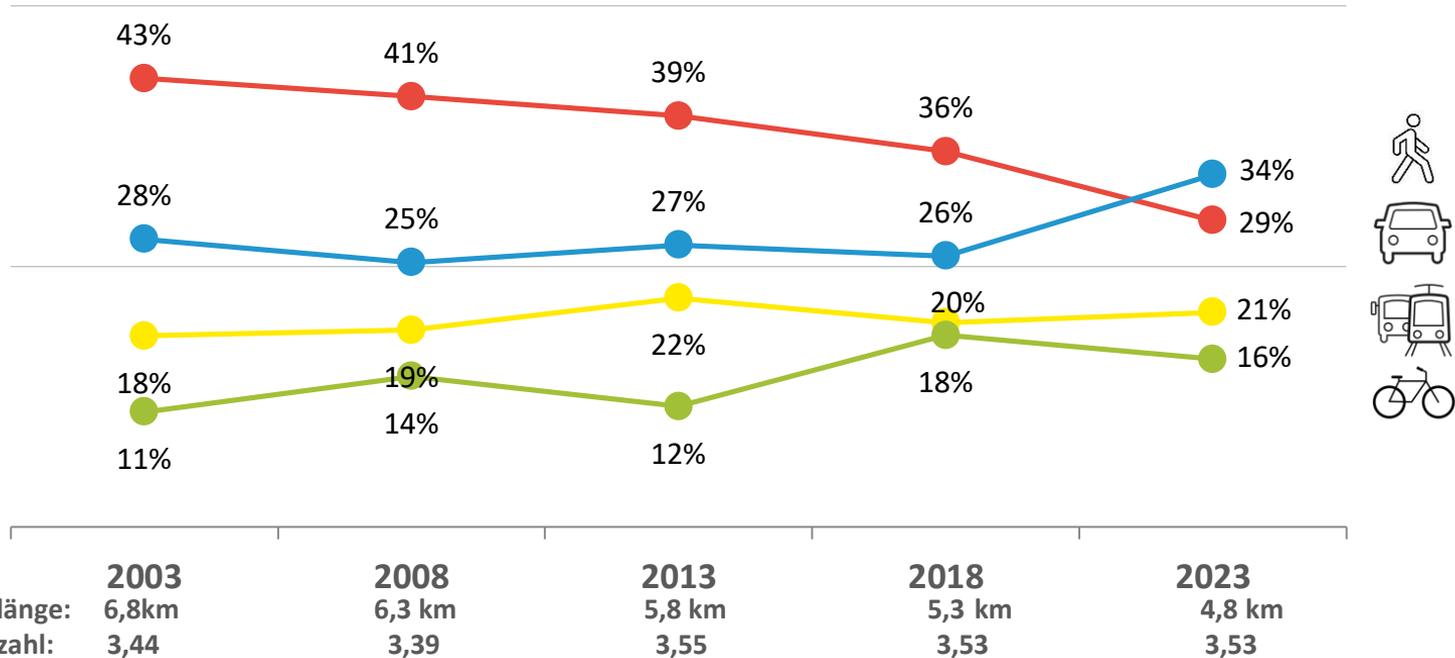
**2018**

**2023**

Anteil der Dresdner Einwohner mit Pkw Führerschein

Quelle: SrV 2013 bis 2023, Tab. 11.1

# Deutlich mehr Wege zu Fuß, weniger mit dem Pkw

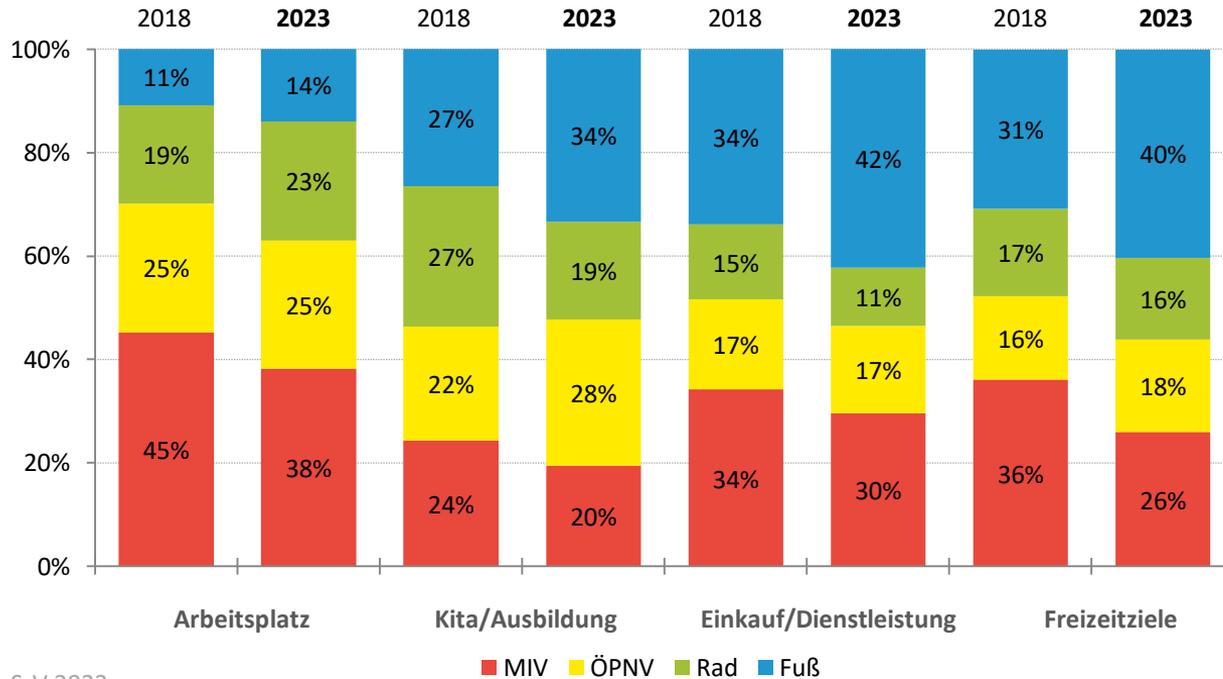


SrV 2023:

Modal-Split 1987 - 2023 im Gesamtverkehr der Einwohner Dresdens

Quelle: SrV 1987 bis 2023, Werktagswege nach Verkehrsträger im Gesamtverkehr, 2003/2008 angepasst, Tab. 5.3

# Weniger Pkw-Nutzung bei allen Wegezwecken



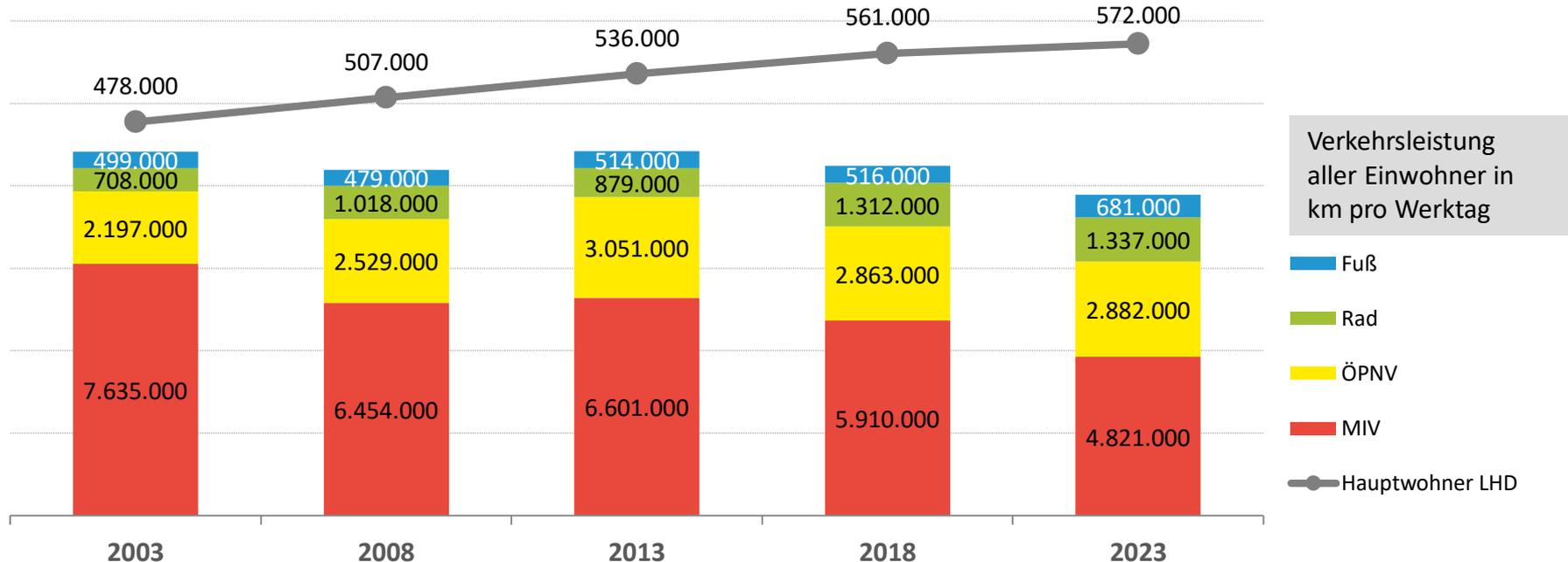
- ▶ **Arbeiten:** mehr Wege per Rad und zu Fuß  
→ bei langen Arbeitswegen häufiger im Homeoffice
- ▶ **Bildung:** mehr Wege zu Fuß und per ÖPNV  
→ Bildungsticket
- ▶ **Einkauf/Dienstleistung:** deutlich mehr Wege zu Fuß  
→ bei Homeoffice im nahen Wohnumfeld
- ▶ **Freizeit:** mehr Fußwege und per ÖPNV → D-Ticket

SrV 2023:

Modal-Split der Dresdner Einwohner 2018 und 2023 nach Zweck

Quelle: SrV 2018 und 2023, Werktagswege nach Verkehrsträger im Gesamtverkehr der Einwohner, Tab 6.4.1

# Mehr Einwohner, aber weniger zurückgelegte Kilometer durch die Dresdner - Anstieg der Verkehrsleistung nur per Fuß/Rad/ÖPNV



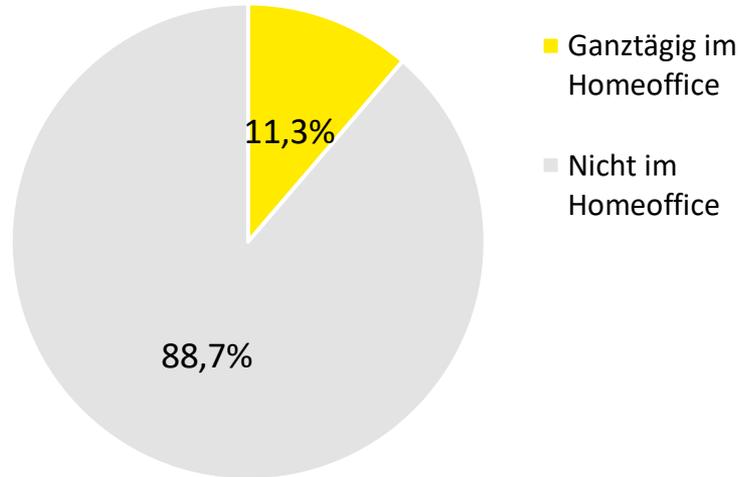
SrV 2023:

Zurückgelegte Entfernungen aller Einwohner 2003 bis 2023 nach Verkehrsmitteln

Quelle: SrV 2003 bis 2023, Werktagswege nach Verkehrsträger im Gesamtverkehr, hochgerechnet auf alle Hauptwohner, Wegehäufigkeiten 2003/2008 durch Methodenumstellung rec

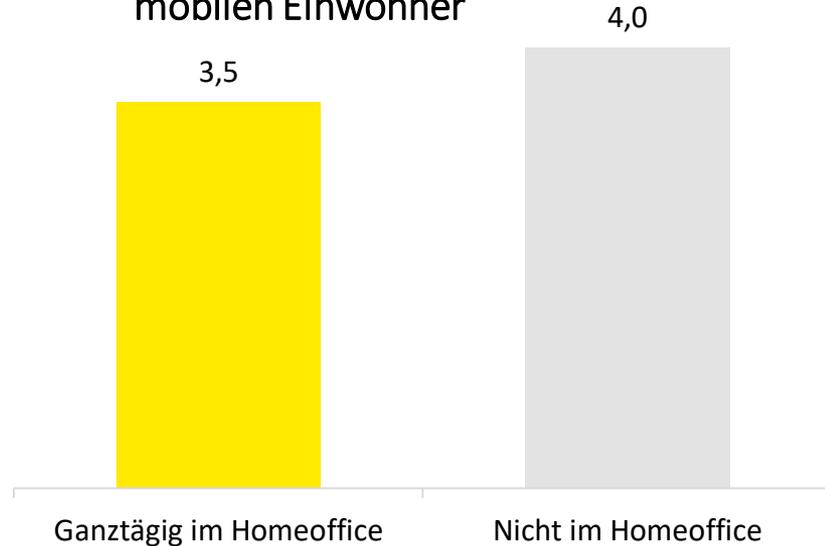
# Erwerbstätige im Homeoffice legen weniger Wege zurück

## ▶ Anteil Erwerbstätiger im Homeoffice



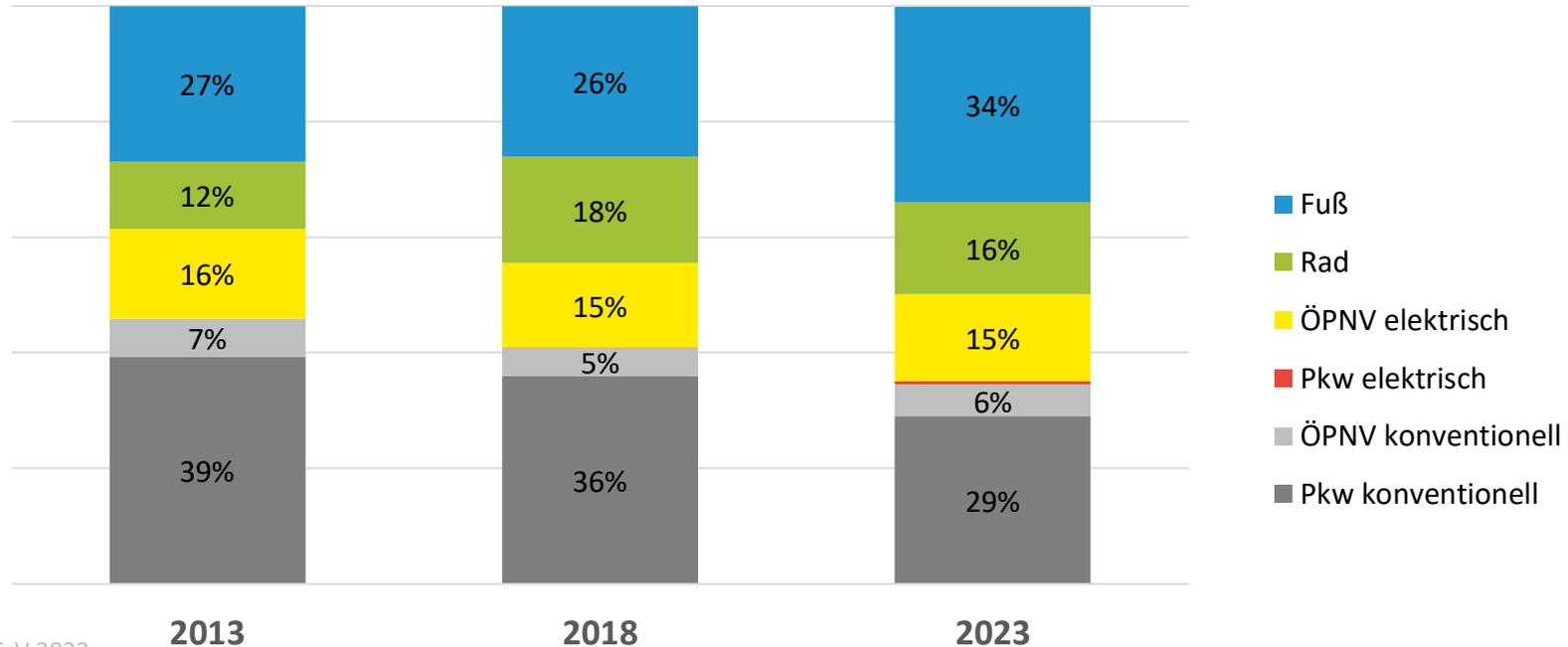
SrV 2023:  
Anteile erwerbstätiger Personen im Homeoffice am Stichtag  
Quelle: SrV 2023, Tab 6.7

## ▶ Anzahl Wege pro Tag der mobilen Einwohner



SrV 2023:  
Anzahl der Wege mobiler, erwerbstätiger Personen im Homeoffice am Stichtag  
Quelle: SrV 2023, Tab 6.7

# 65 % der Wege der Dresdner werden elektrisch oder per Muskelkraft zurückgelegt

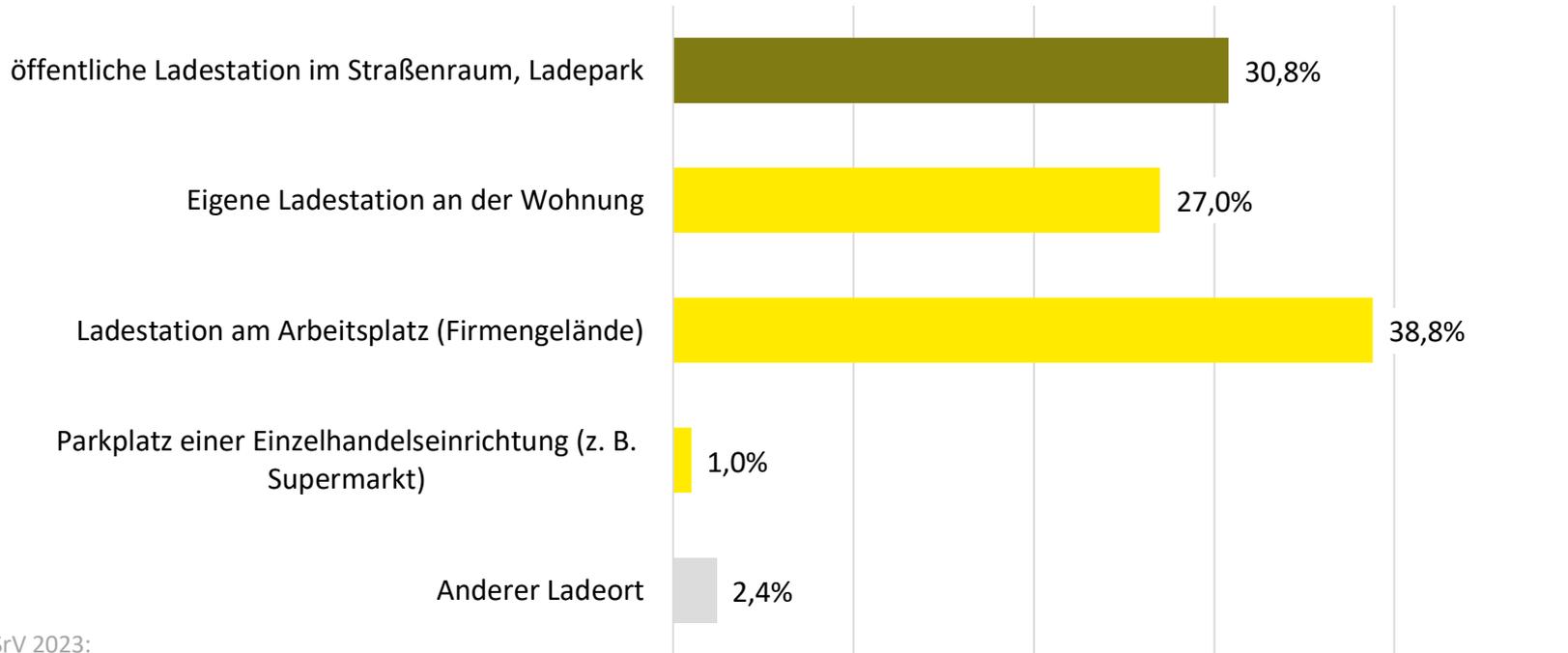


SrV 2023

Modal Split nach emissionsfreier Mobilität 2013 - 2023 im Vergleich

Quelle: SrV 2013 bis 2023, Werktagswege der Dresdner Einwohner im Gesamtverkehr Verkehrsmittel und Antrieb, Tab. 6.5

# Knapp 40% laden ihren Elektro-Pkw am Arbeitsplatz, 31% nutzen öffentliche Stationen, 27% laden an der Wohnung

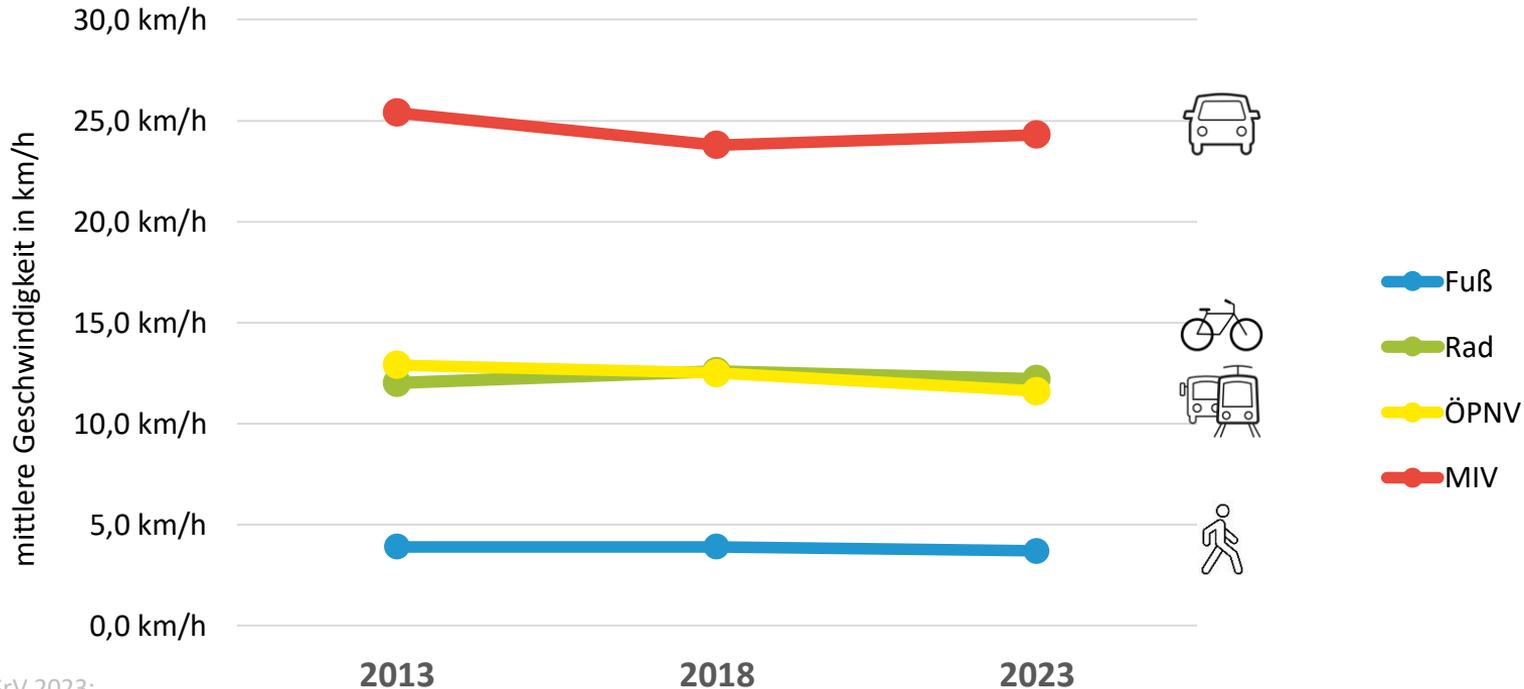


SrV 2023:

Ladeort von Elektro-Pkw

Quelle: SrV 2023, Tab. 4.2.1

# Doppelt so hohe Geschwindigkeit bei Pkw-Wegen als mit dem ÖPNV, Fahrrad- und ÖPNV-Wege sind gleich schnell

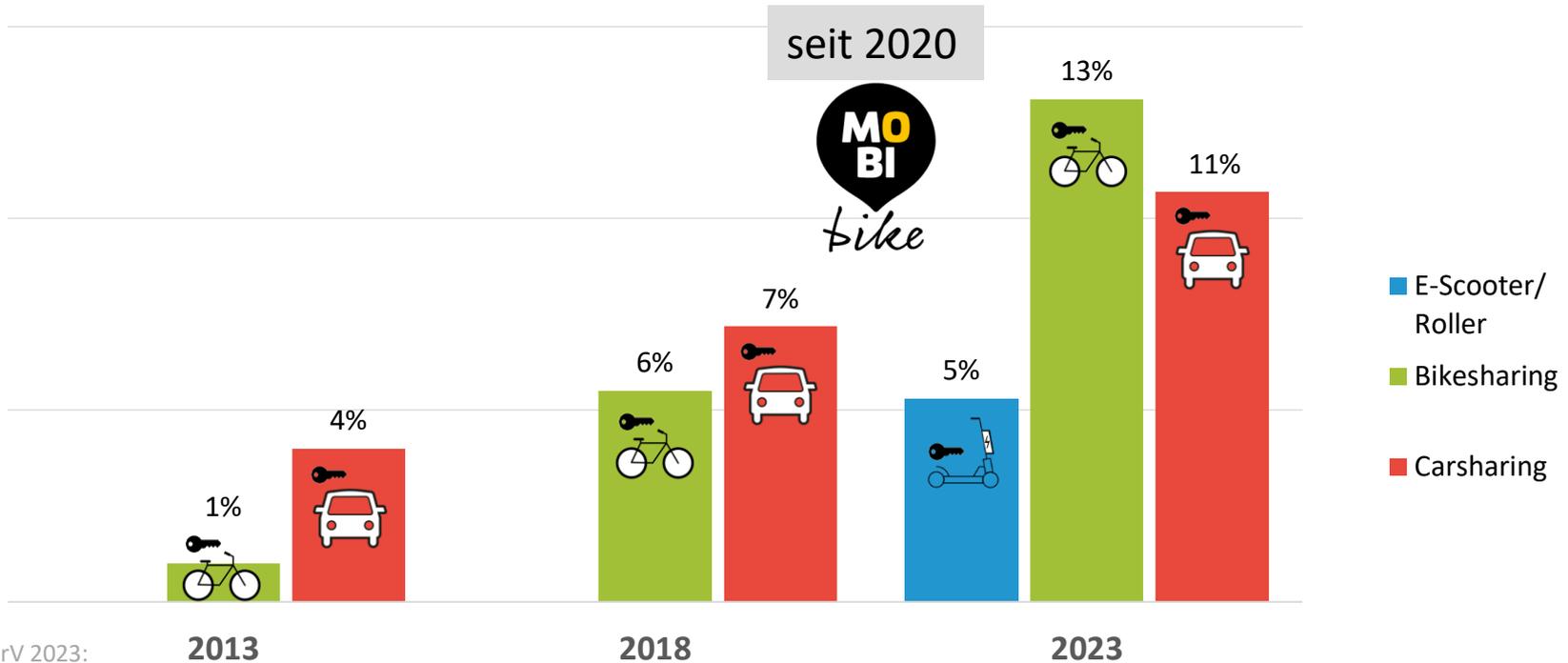


SrV 2023:

Geschwindigkeit der Hauptverkehrsmittel im Gesamtverkehr, gesamte Reisekette inkl. Fußwege und Wartezeiten

Quelle: SrV 2013 bis 2018, gesamter Weg, Tab. 7.4.1

# Sharing-Angebote werden immer beliebter und sind fester Teil öffentlicher Mobilität, Erfolg auch außerhalb des Zentrums

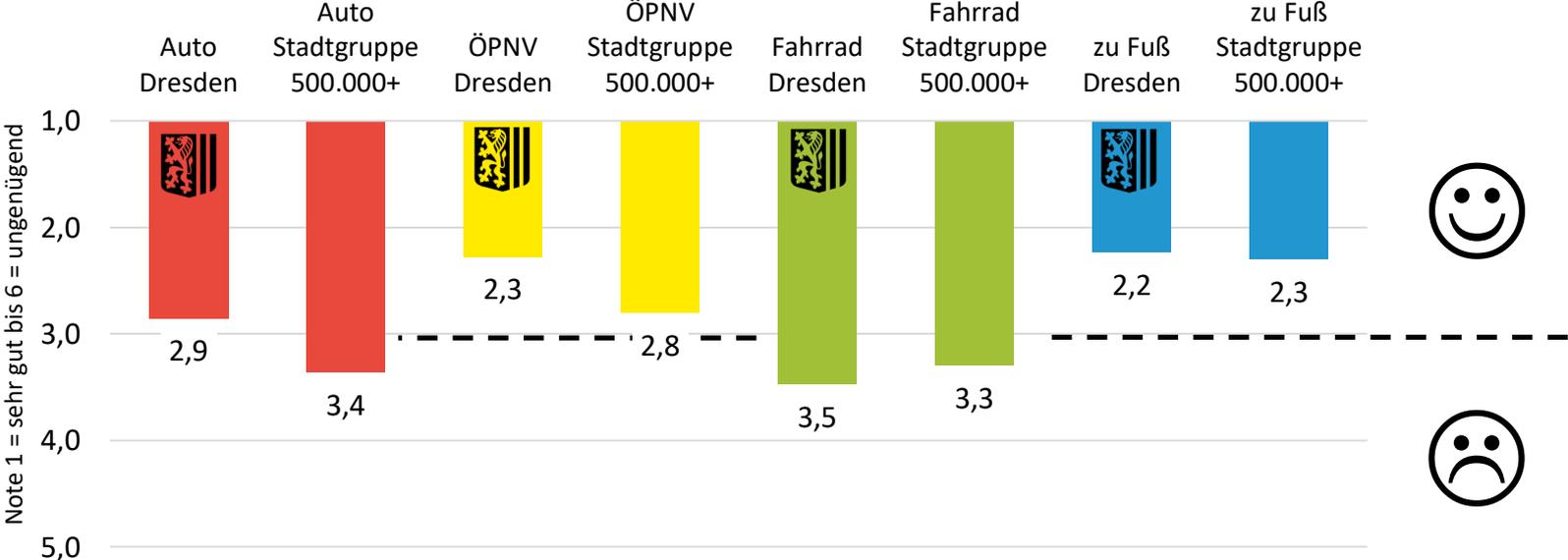


SrV 2023:

Anteil der Dresdner, die Sharingangebote genutzt haben

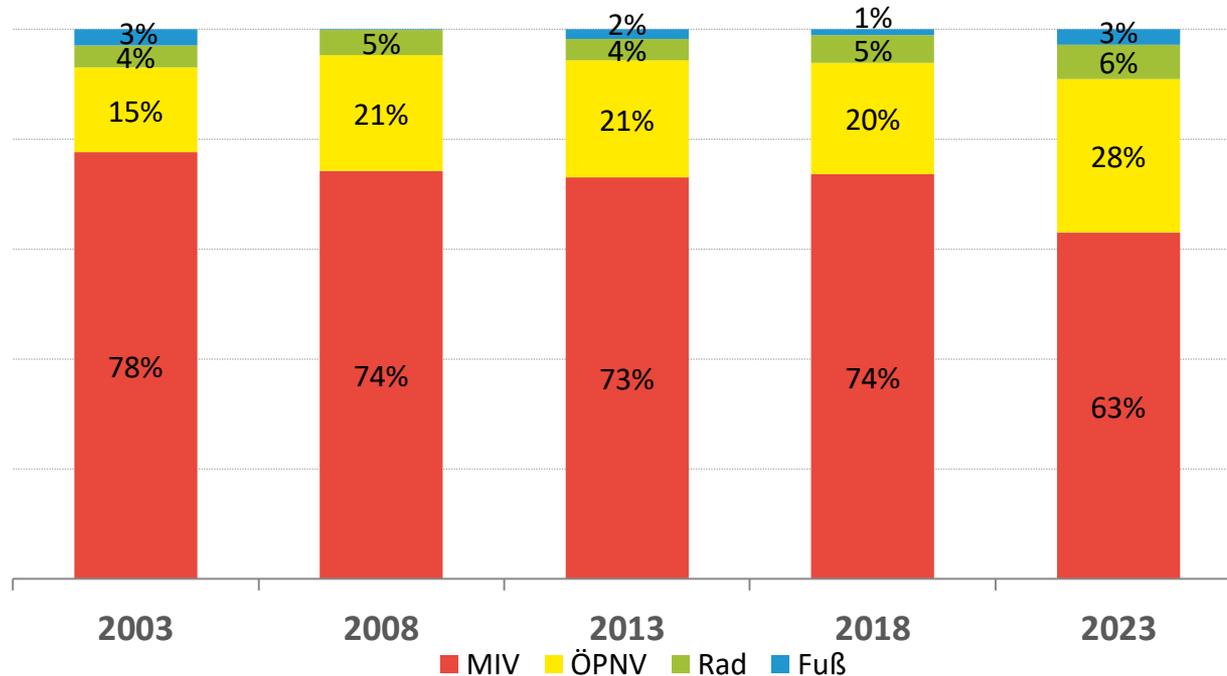
Quelle: SrV 2013 bis 2018, Mindestnutzung 1x im Jahr, als Fahrer oder Beifahrer, Tab. 3.20

# Radfahrende am wenigsten zufrieden mit der Verkehrssituation vor Ort, Autofahrende sind im Vergleich mit anderen Städten in Dresden deutlich zufriedener



SrV 2023:  
 Zufriedenheit mit der allgemeinen Verkehrssituation vor Ort im Vergleich mit SrV-Städten größer 500T  
 Einwohner, Quelle: SrV 2023, Tab. 3.9

# Beim Pendeln der Dresdner nach außerhalb der Stadt steigt der Anteil im Umweltverbund und besonders im ÖPNV



- ▶ D-Ticket sorgt durch den Wegfall von Tarifzonen-grenzen für ein attraktiveres Angebot bei längeren Reiseweiten
- ▶ Umstieg auf den Umweltverbund auch bei längeren Wegen, **Attraktivität ÖV+Rad für Pendler steigt**
- ▶ Der gestiegene Besitz von **E-Bikes** führt zu längeren Wegen per Fahrrad

SrV 2023:

Modal-Split 2003 - 2023 im Quell- und Zielverkehr der Einwohner Dresdens

Quelle: SrV 2003 bis 2023, Werktagswege nach Verkehrsträger im Quell-/Zielverkehr, 2003/2008 methodisch angepasst, Tab. 5.3

# ÖPNV-Anteil beim Pendeln nach Dresden auch stark gestiegen, ÖPNV durch D-Ticket attraktiver, weiterhin mehr Radverkehr

## Städte im direkten Umland

vorrangig S-Bahn  
Regionalexpress  
Regionalbahn

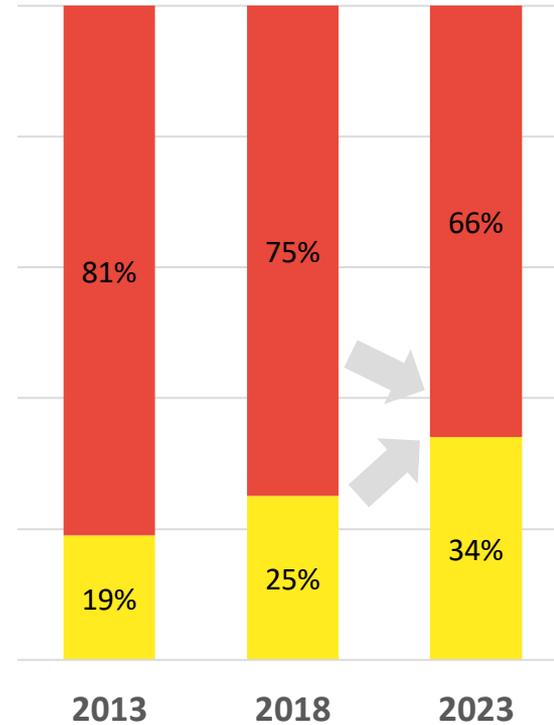
Coswig  
Freital/Tharandt  
Heidenau  
Kamenz  
Meißen  
Pirna  
Radeberg  
Radebeul



## Städte im weiteren Umland

Regionalexpress  
Regionalbahn  
PlusBus

Bautzen  
Bischofswerda  
Dippoldiswalde  
Großenhain  
Riesa



SrV 2023: Modal Split der Pendlerwege aus den Umlandstädten im direkten und weiteren Umland nach Dresden, Quelle: VVO GmbH

# Aufträge für die Mobilitätsentwicklung

- ▶ Das Konzept der „**Stadt der kurzen Wege**“ kombiniert mit guter **Nutzungsmischung und hoher Aufenthaltsqualität** funktioniert und wird konsequent weiterverfolgt.
- ▶ Rad und ÖPNV sind die tragenden Säulen des Umweltverbundes - die steigende Verfügbarkeit von Zeitkarten erfordert ein **stabiles und zuverlässiges ÖPNV-Angebot**.
- ▶ Geringere Kfz-Verfügbarkeit bedürfen **attraktiver und sicherer Fahrradverbindungen und ausreichende Kapazitäten im ÖPNV** für den Berufs- und Ausbildungsverkehr.
- ▶ Zunehmend längere Wege im Umweltverbund machen **Radschnellwege attraktiver** und erfordern **gute ÖPNV-Angebote mit Ausbau der P+R- und B+R-Plätze für Pendler**.
- ▶ **Car- und Bikesharing** sind stark gewachsen und **gehören nun dauerhaft zum öffentlichen Mobilitätsangebot** einer modernen und wachsenden Stadt wie Dresden.
- ▶ Der Beschluss zu den **Leitziele der Mobilität in Dresden 2035+** mit stärkerem Fokus auf stadtverträgliche und platzsparende Mobilität ist richtig und notwendig.



Dresden.  
Dresdener

# Dresdner Mobilitätsplan 2035+

Vielen Dank

Frank Fiedler

Verkehrsentwicklungsplanung  
Amt für Stadtplanung und Mobilität  
Landeshauptstadt Dresden

ffiedler@dresden.de

0351-488 3450

[www.dresden.de/verkehr](http://www.dresden.de/verkehr)

Ein gemeinsames Projekt von:



Dresden.  
Dresdener



DRESDNER VERKEHRSBETRIEBE AG



# Ganzheitliche Blick auf Verkehrsentwicklung und Mobilitätsplan 2035+ mit SrV als wichtigen Baustein



## Live-Daten

Verkehrsqualität  
Parken, ÖPNV  
E-Laden...

## Mobilitätsmonitor

beobachtet die langfristige Entwicklung  
des Mobilitäts-  
verhaltens und Verkehrssystems



## MOBIsimulator

simuliert verkehrliche Effekte  
von Entwicklungsszenarien

## Integriertes Verkehrsmodell

prognostiziert Verkehrsaufkommen  
und -ströme



# Was macht das SrV für Dresden so wertvoll?

- Dresdner und ostdeutsche wissenschaftliche Erfolgsgeschichte
- faktenbasiert und positiv besetzt
- Trendbeobachtung der Mobilität und des Verkehrs in Stadt und Region über lange Zeitreihen
- Skalierungseffekte und Stabilisierung über Stadtgrößengruppen
- tatsächliche Verfügbarkeiten von Verkehrsmitteln, zweckbezogenes Verkehrsverhalten und Reiseweiten
- Repräsentativität der Methodik
- Monitoringfähigkeit und Plausibilisierungsquelle
- keine eigene Datenhaltung, keine Mobilfunkdaten und keine App notwendig