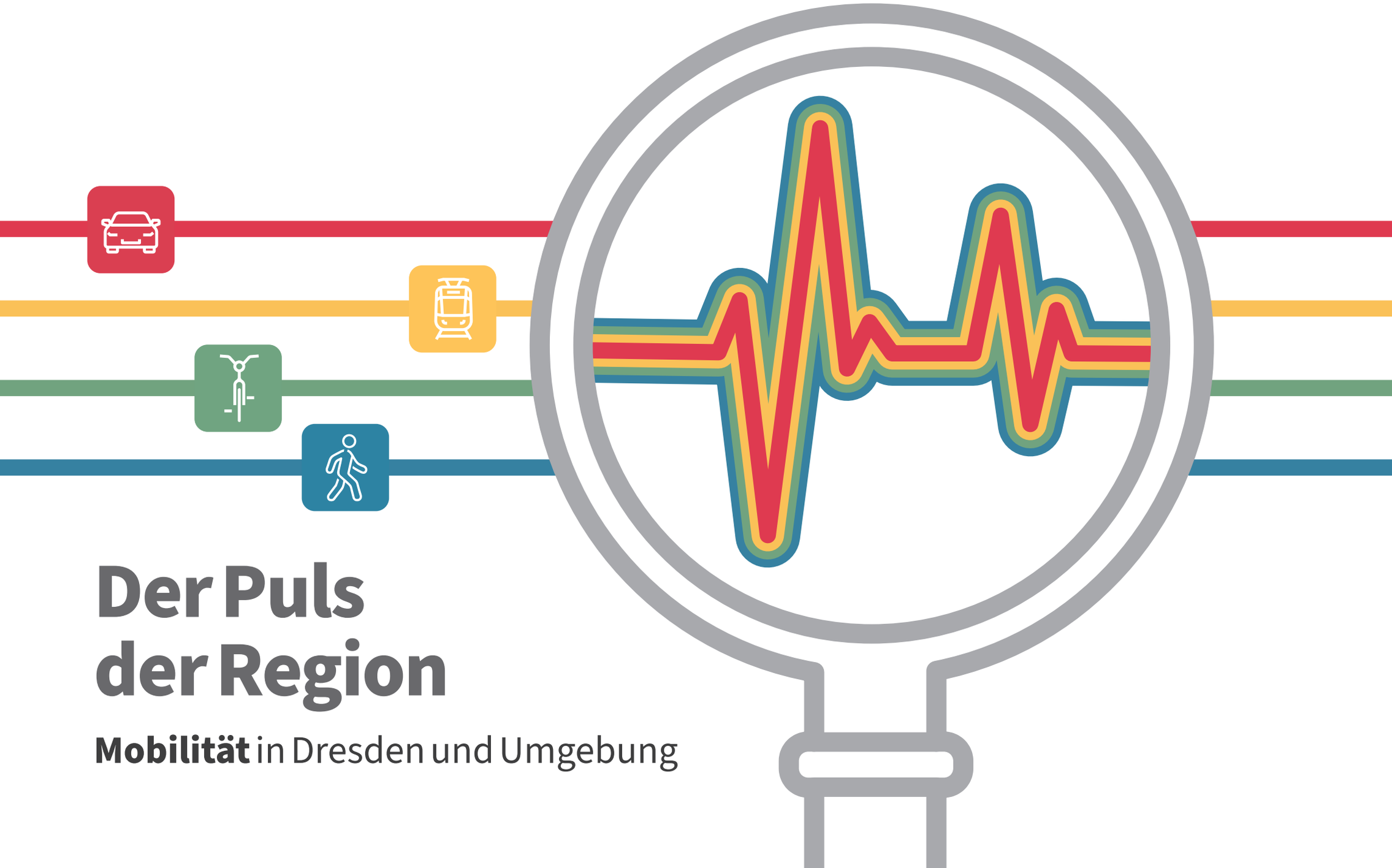
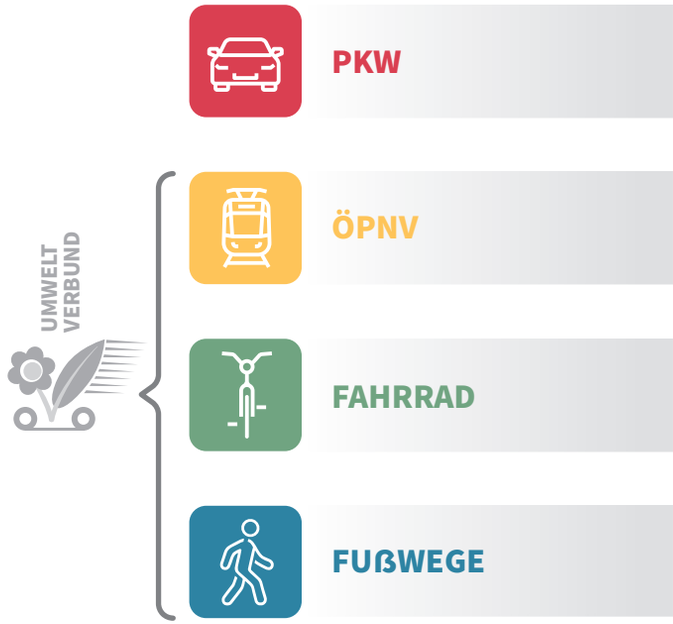
ERGEBNISSE AUS DER VERKEHRSERHEBUNG – SrV 2023



Der Puls der Region

Mobilität in Dresden und Umgebung

Der Puls der Region – präzise gemessen



Worum es in dieser Broschüre geht

Seit 1972 führt die Technische Universität Dresden regelmäßig die repräsentative wissenschaftliche Studie »Mobilität in Städten – SrV[1]« durch. Basis sind Haushaltsbefragungen in Dresden und anderen Städten. Diese Broschüre fasst die wichtigsten Erkenntnisse zur Mobilität der Bürgerinnen und Bürger Dresdens sowie ausgewählter Umlandgemeinden aus der zwölften Erhebungsrunde von 2023 zusammen. Die Befragungen fanden deutschlandweit zeitgleich in 118 Untersuchungsräumen statt.

Diese Broschüre fasst die Ergebnisse kompakt und verständlich für alle Interessierten zusammen.

Grundlage für die Verkehrsplanung von morgen

Die Studie bildet das Fundament für eine zukunftsorientierte Verkehrsentwicklungsplanung. Sie hilft vor allem dabei, Trends und Entwicklungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung Dresdens und ausgewählter Städte im Umland zu erkennen und zu verstehen.

Starke Partner für aussagekräftige Ergebnisse

An der Befragung beteiligen sich neben der Landeshauptstadt Dresden auch die Dresdner Verkehrsbetriebe und der Verkehrsverbund Oberelbe. Diese Zusammenarbeit ermöglicht fundierte und belastbare Aussagen zur Mobilität in der Landeshauptstadt und der Region.

Detaillierte Informationen zur Studienmethodik

Wer sich intensiver mit den methodischen Grundlagen der Untersuchung beschäftigen möchte, findet ausführliche Informationen am Ende dieser Broschüre sowie auf der Internetseite der Professur für Mobilitätssystemplanung der Technischen Universität Dresden (https://www.tu-dresden.de/srv).

[1] SrV: System repräsentativer Verkehrsbefragungen

Inhaltsverzeichnis

03 Inhaltsverzeichnis

04 Entwicklungen und Einflüsse der letzten Jahre

06 Mobilität in der Landeshauptstadt Dresden

15 Mobilitätssteckbrief Dresden

16 Mobilität im Vergleich mit anderen Städten

18 Mobilität im Umland von Dresden

26 Zentrale Erkenntnisse der aktuellen Mobilitätsentwicklung

26 Herausforderungen für die Mobilitätsplanung

27 Mobilität in Städten – die SrV-Studie

Entwicklungen und Einflüsse der letzten Jahre

Der Zeitraum zwischen dem SrV 2018 und SrV 2023 war von rasanten Entwicklungen geprägt. Globale Krisen, ein stark verändertes Arbeits- und Freizeitsverhalten und neue Technologien standen im Zentrum der Veränderungen.

Verdichtung globaler Krisen, u.a. Corona-Krise, Klimakrise, Kriege.

Etablierung von Homeoffice und digitalen Bildungsangeboten. Zunahme von Onlineshopping.

Einführung von Deutschlandticket und Bildungsticket.

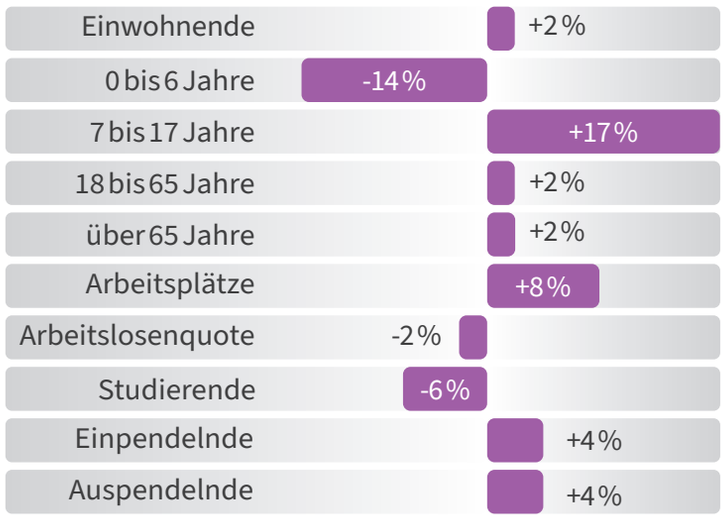
Steigende Verfügbarkeit von Elektromobilität und Sharing-Angeboten.

Zunahme des Gesundheitsbewusstseins und der Nutzung von Fitness-Trackern und Apps.

Intensivierung der Digitalisierung im privaten wie beruflichen Kontext.

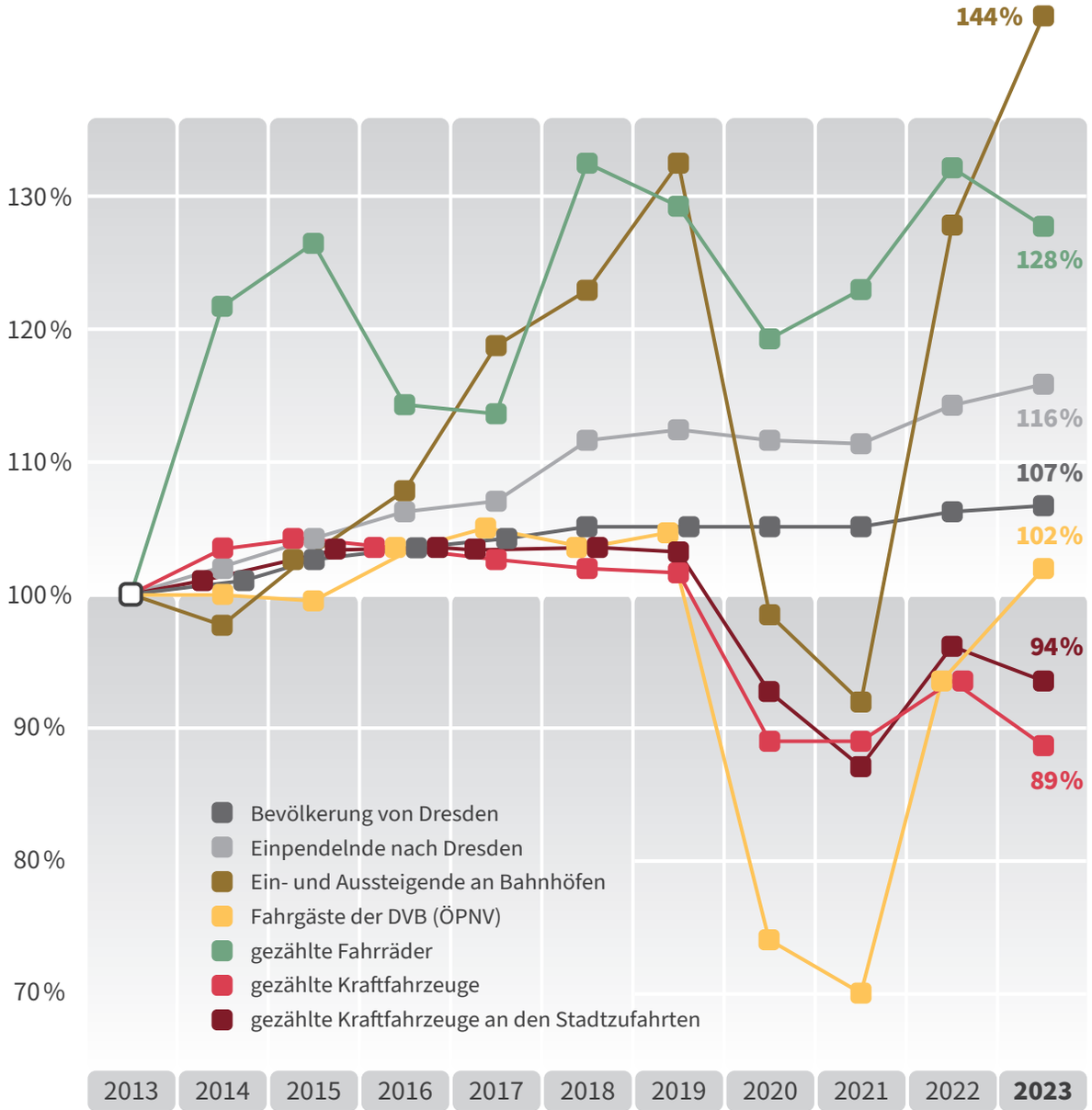
Bevölkerungs- und Mobilitäts-entwicklung in Dresden

Wie entwickelte sich Dresden seit 2018 demographisch und wie wirkte sich das auf das Mobilitätsverhalten aus?



Veränderung zwischen 2018 und 2023

Quelle: Landeshauptstadt Dresden, DVB, VVO



Quelle: Landeshauptstadt Dresden, DVB, VVO

Mobilitätstrends von vor Corona normalisieren sich.

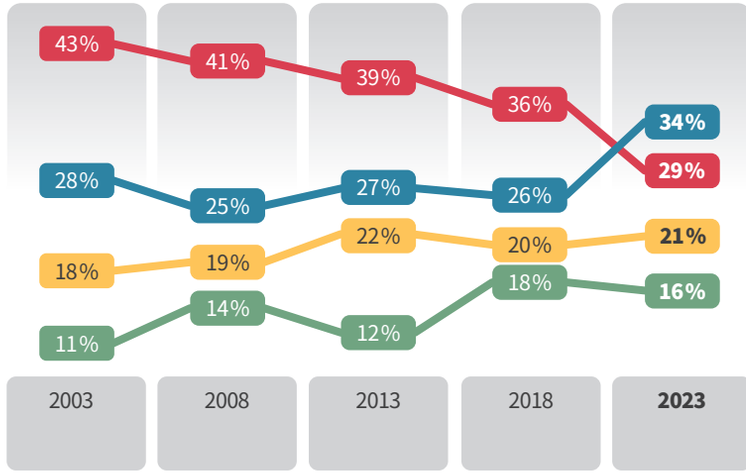
Mobilität in der Landeshauptstadt Dresden

Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

Welche Verkehrsmittel nutzt die Dresdner Bevölkerung aktuell für Ihre täglichen Wege?

Die Dresdnerinnen und Dresdner legen deutlich mehr Wege zu Fuß zurück.

Das Auto bleibt häufiger stehen.



PKW

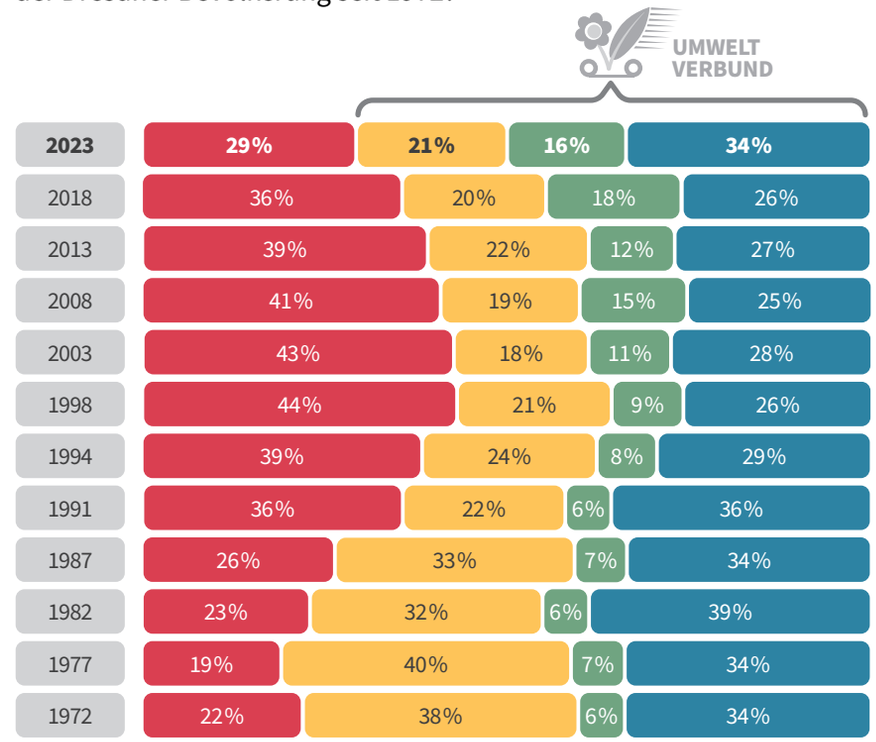
ÖPNV

RAD

FUßWEGE

Modal-Split-Entwicklung seit 1972

Wie entwickelte sich die Verkehrsmittelnutzung der Dresdner Bevölkerung seit 1972?

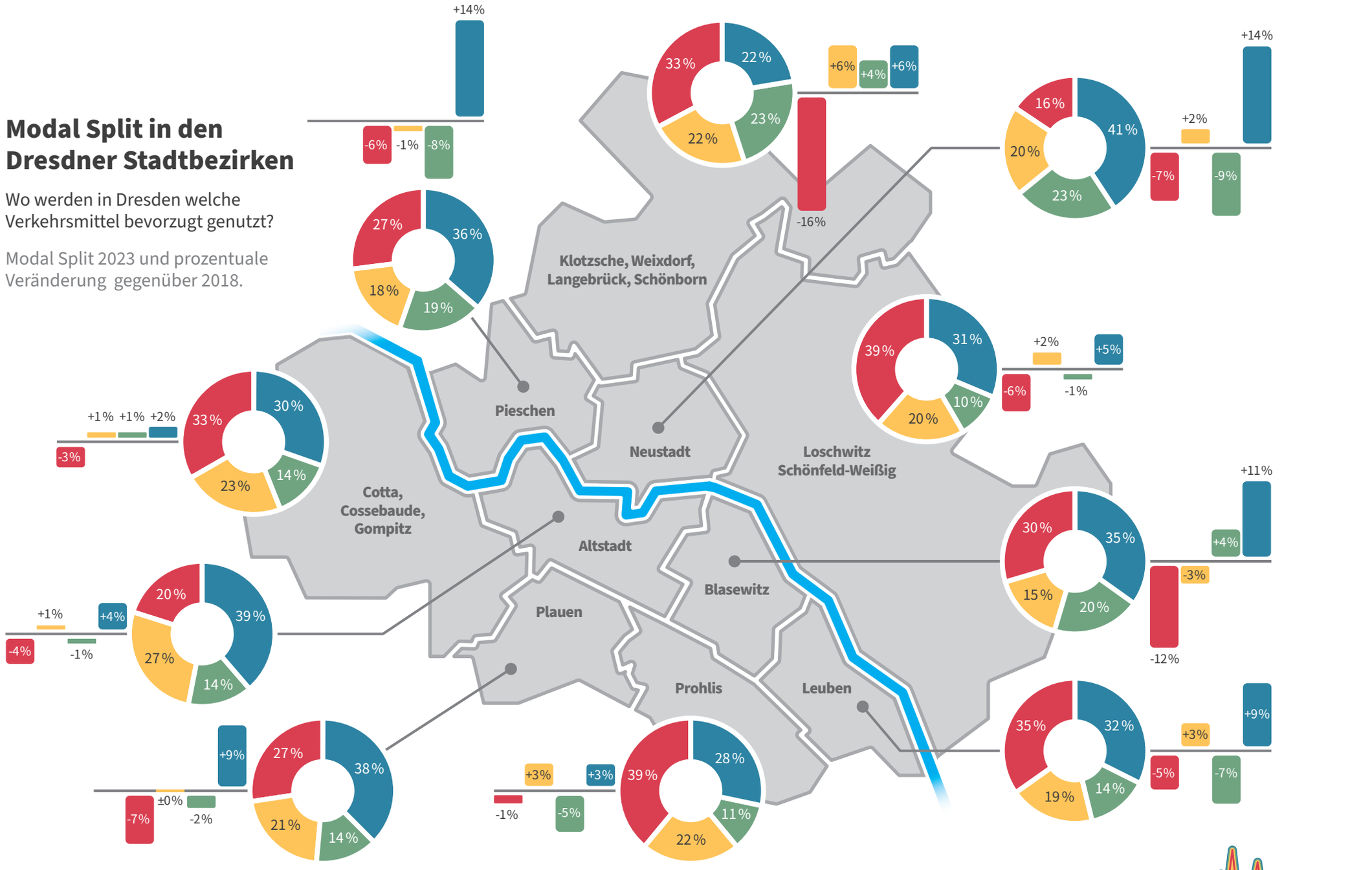


Mehr als zwei Drittel aller Wege werden im Umweltverbund zurückgelegt.

Modal Split in den Dresdner Stadtbezirken

Wo werden in Dresden welche Verkehrsmittel bevorzugt genutzt?

Modal Split 2023 und prozentuale Veränderung gegenüber 2018.



Mobilität in der Landeshauptstadt Dresden

Wechsel zwischen Verkehrsmitteln

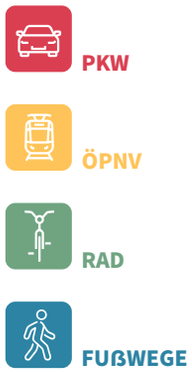
Zwischen welchen Verkehrsmitteln wechseln die Dresdnerinnen und Dresdner mindestens einmal pro Woche?

Monomodal*

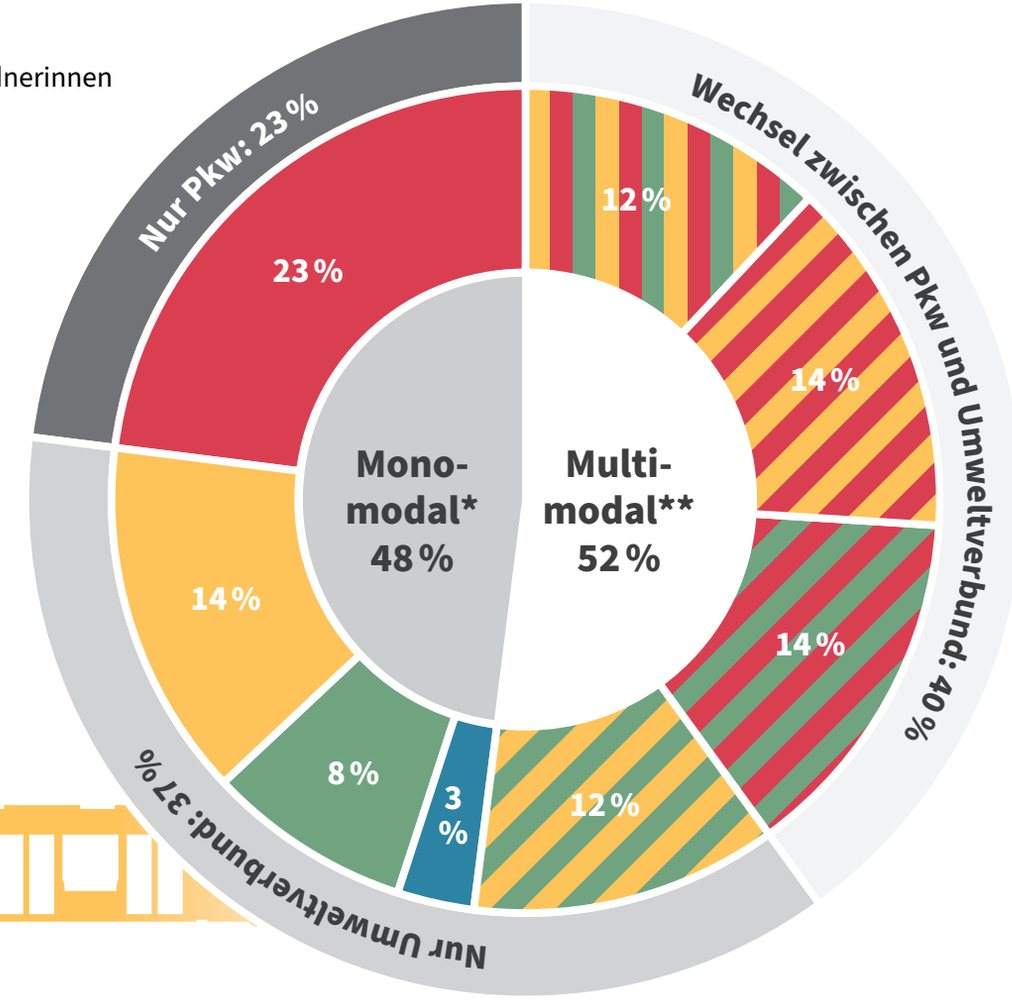
- Ausschließlich Pkw
- Ausschließlich ÖPNV
- Ausschließlich Fahrrad
- Ausschließlich zu Fuß

Multimodal**

- Wechsel zwischen ÖPNV und Fahrrad
- Wechsel zwischen Pkw und Fahrrad
- Wechsel zwischen Pkw und ÖPNV
- Wechsel zwischen ÖPNV, Pkw und Fahrrad



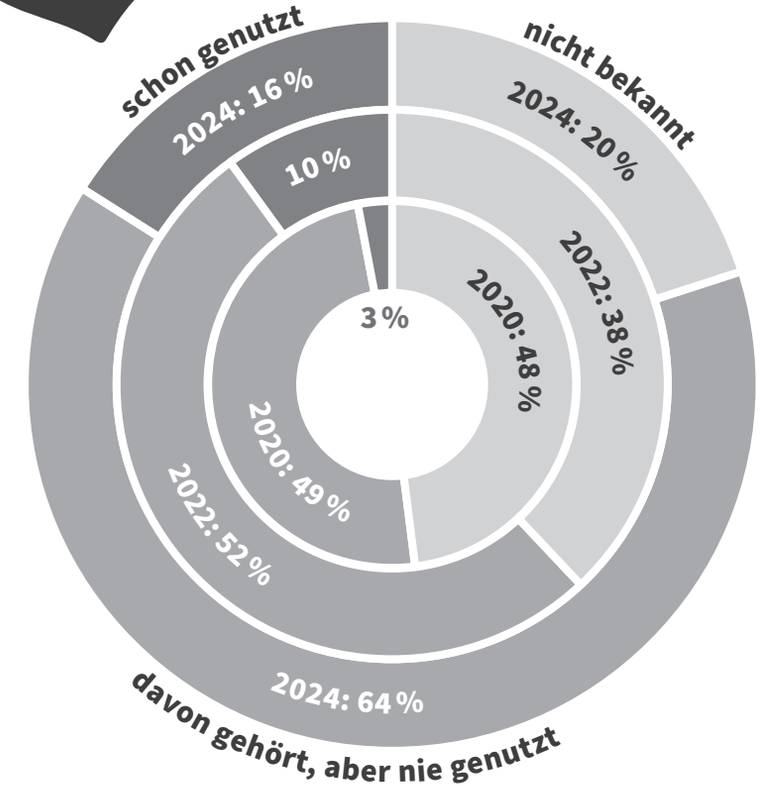
Mehr als die Hälfte der Dresdner Bevölkerung wechselt innerhalb einer Woche zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln.



* Monomodal: nutzt ausschließlich ein Verkehrsmittel.
** Multimodal: wechselt regelmäßig zwischen mindestens zwei Verkehrsmitteln.

Bekanntheit und Nutzung von MOBI

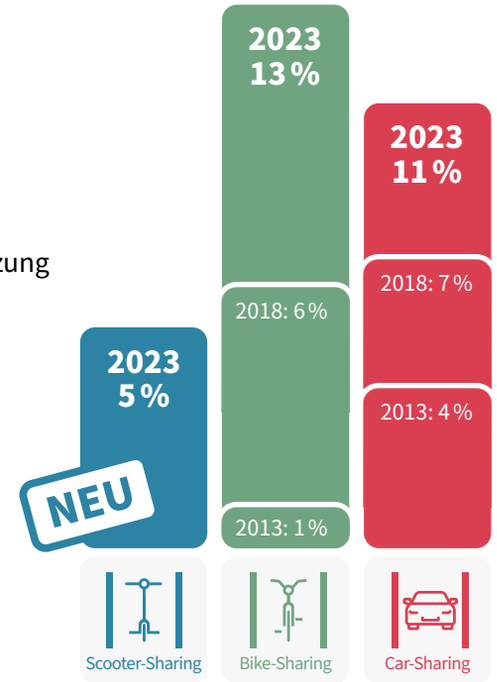
Wie entwickelte sich die Bekanntheit und Nutzung der Sharing-Angebote von MOBI in Dresden?



Quelle: LHD/ KBU

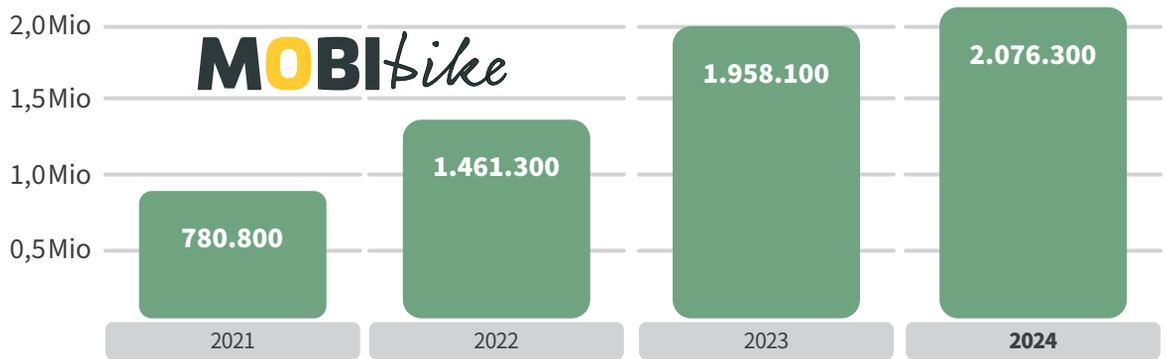
Sharing-Angebote in Dresden

Wie entwickelte sich die allgemeine Scooter-, Bike- und Car-Sharing-Nutzung in Dresden?



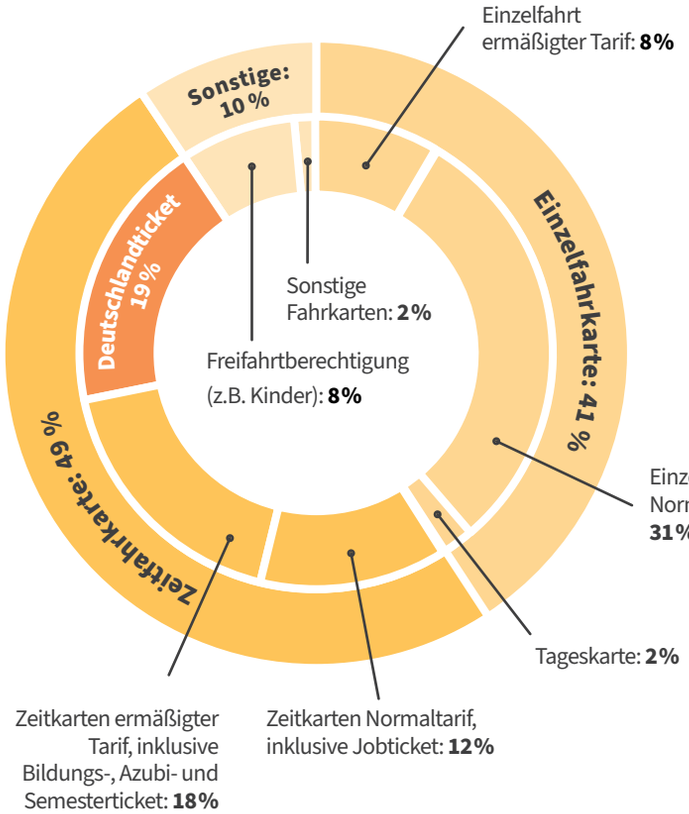
Bekanntheit und Nutzung der Sharing-Angebote in Dresden steigen.

Wie entwickelte sich die Anzahl der MOBIbike-Ausleihen?



Quelle: DVB

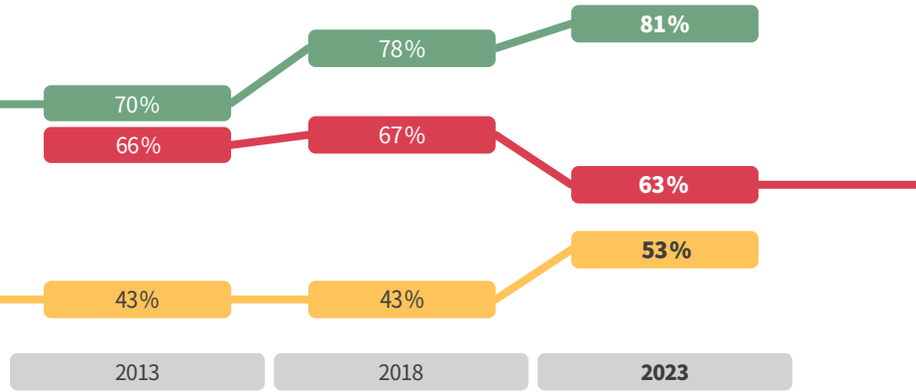
Mobilität in der Landeshauptstadt Dresden



Deutlicher Anstieg der Zeitkarten-Nutzung seit der Einführung des Deutschlandtickets.

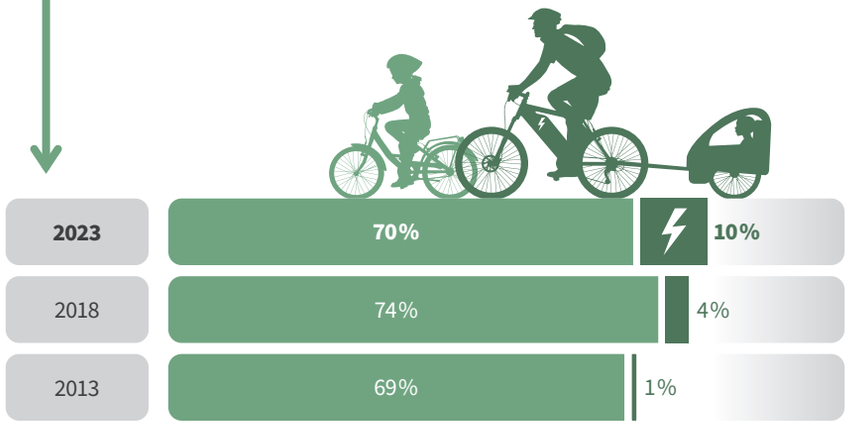
Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln in der Landeshauptstadt Dresden

Wie hoch ist die Verfügbarkeit von Fahrrädern, Pkw und ÖPNV-Zeitkarten unter den Bewohnern von Dresden?



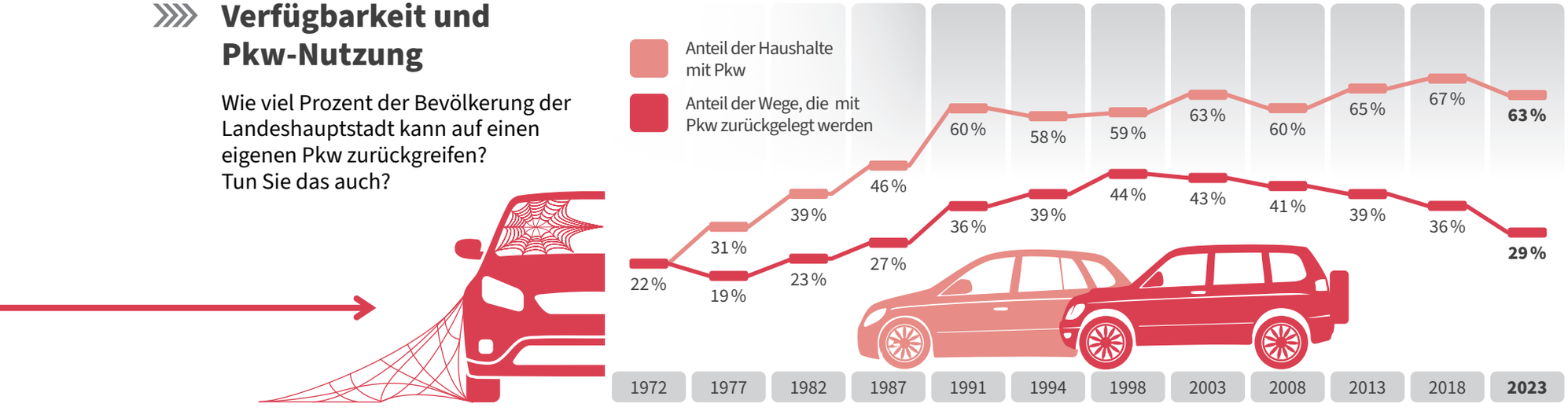
Verfügbarkeit von klassischen Fahrrädern und E-Bikes

Wie vielen Dresdnerinnen und Dresdnern stehen konventionelle oder elektrisch unterstützte Fahrräder zur Verfügung?



Verfügbarkeit und Pkw-Nutzung

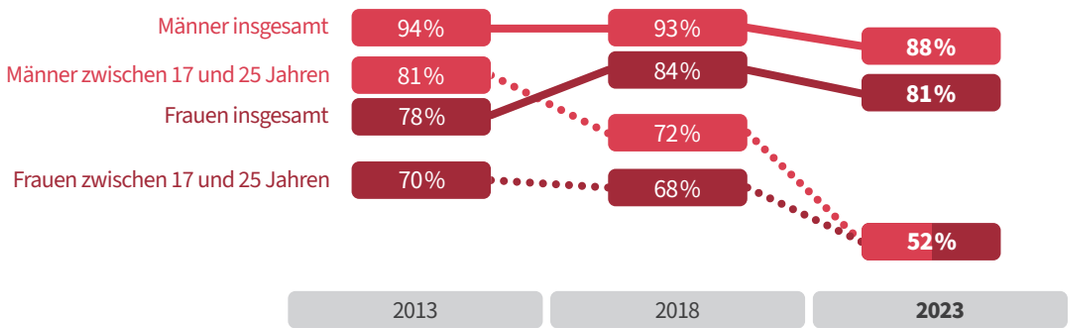
Wie viel Prozent der Bevölkerung der Landeshauptstadt kann auf einen eigenen Pkw zurückgreifen? Tun Sie das auch?



Nutzung und Verfügbarkeit weiter rückläufig. Gleichzeitig machen immer weniger junge Menschen in Dresden den Führerschein.

Führerscheinbesitz in der Dresdner Bevölkerung

Wie hoch ist der Anteil der Dresdnerinnen und Dresdner, die einen Führerschein besitzen? Zeichnen sich Veränderungen ab?

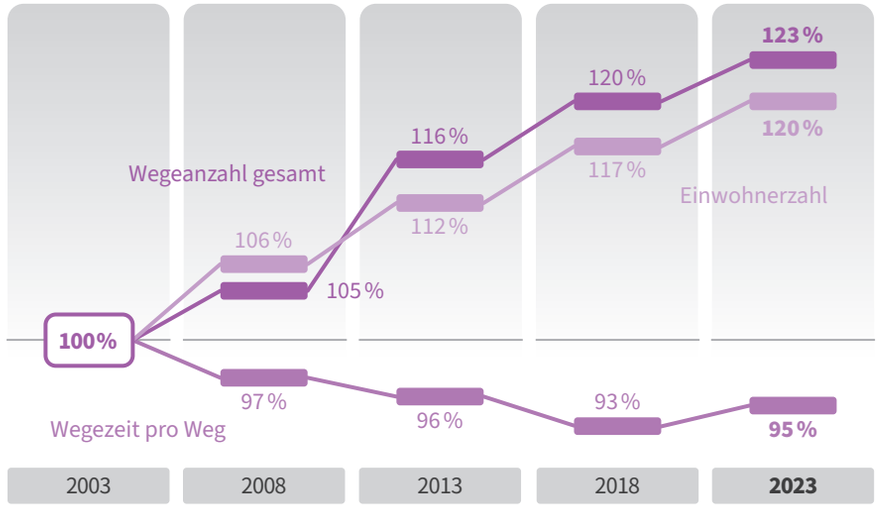


Mobilität in der Landeshauptstadt Dresden

Entwicklung der Wege der Dresdner Bevölkerung

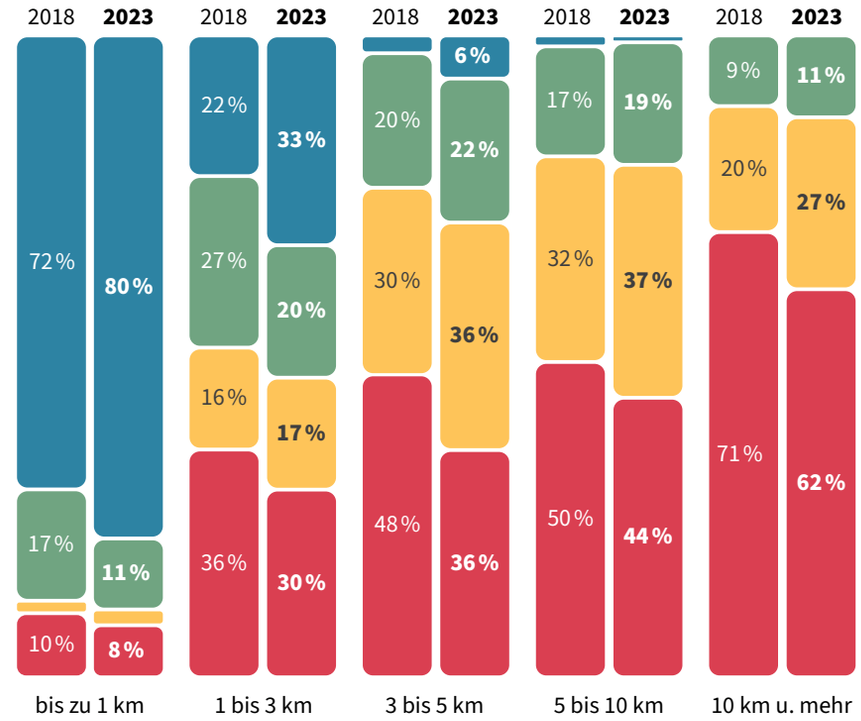
Wie veränderten sich die Wegelängen und die Wegeanzahl in den vergangenen 20 Jahren?

Dresden wächst und damit auch die Anzahl zurückgelegter Wege. Die Zeit für den einzelnen Weg sinkt, weil viele Ziele nah am Wohnort liegen.



Wahl des Verkehrsmittels in Abhängigkeit von der Wegelänge

Auf welche Weise legt die Dresdner Bevölkerung kürzere und längere Wegstrecken zurück?



Kurze Wege werden vermehrt zu Fuß zurück gelegt.
Auf längeren Wegen werden zunehmend ÖPNV und Fahrrad genutzt.

PKW

ÖPNV

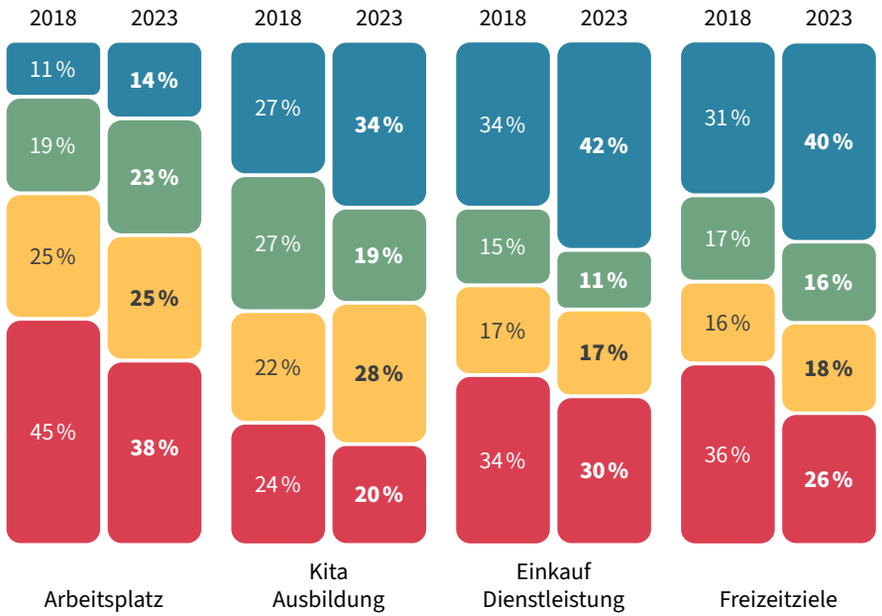
RAD

FUßWEGE

Verkehrsmittelnutzung nach Wegezweck

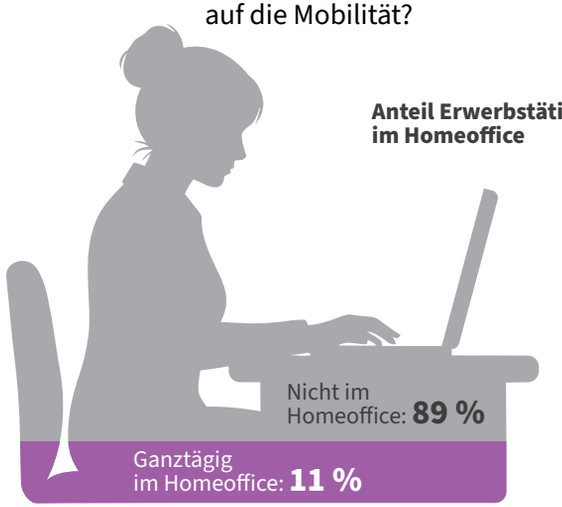
Welche Verkehrsmittel nutzen die Dresdnerinnen und Dresdner in Abhängigkeit von ihren Zielen?

Der Anteil der Fußwege steigt bei allen Zielen deutlich an.



Homeoffice verändert das Mobilitätsverhalten

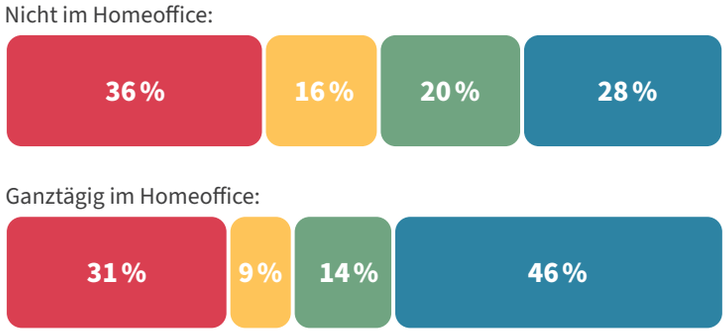
Welche Auswirkungen hat Homeoffice auf die Mobilität?



Nicht im Homeoffice:
4,0 Wege täglich = 88 Minuten im Verkehr

Ganztägig im Homeoffice:
3,5 Wege täglich = 56 Minuten im Verkehr

Modal Split in Abhängigkeit vom Homeoffice

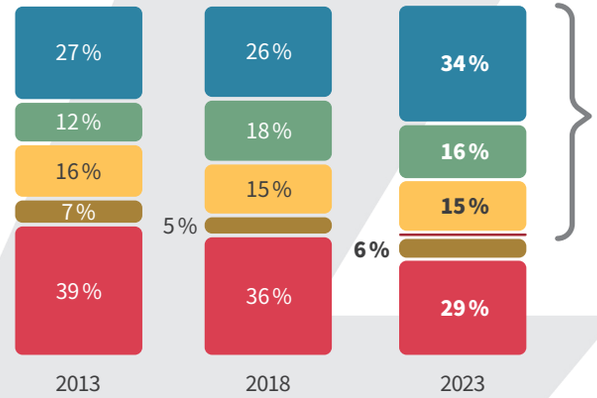


Mobilität in der Landeshauptstadt Dresden

Modal Split nach Emission

Wie hoch ist der prozentuale Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel am Gesamtverkehr?

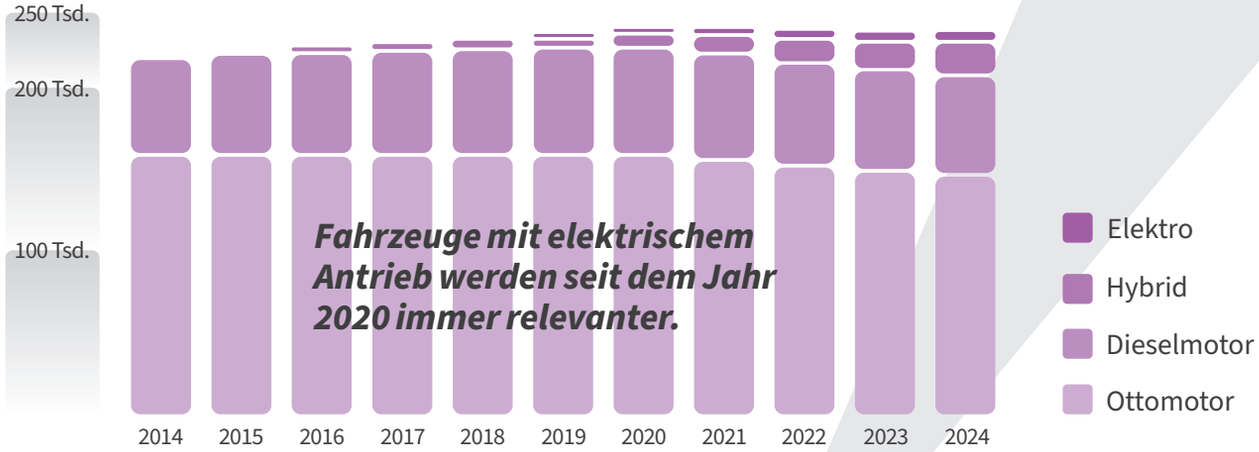
- Fußwege
- Rad inkl. E-Bikes
- ÖPNV elektrisch
- Pkw elektrisch
- ÖPNV konventionell
- Pkw konventionell



65 Prozent der Wege legen die Bürgerinnen und Bürger Dresdens elektrisch oder per Muskelkraft zurück.

Mobilität wird elektrisch

Wie zeigt sich die wachsende Bedeutung von elektrifizierter Mobilität?

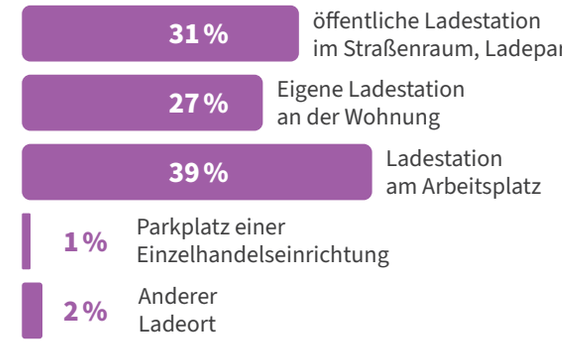


Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb werden seit dem Jahr 2020 immer relevanter.

Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Volle Ladung am Arbeitsplatz

Welche Ladeinfrastruktur wird genutzt?



Mobilitätssteckbrief Dresden

34 % der Dresdner Haushalte haben keinen Pkw.

14 % der Haushalte haben mindestens zwei Pkw.

58 Minuten wird ein privater Pkw am Tag genutzt.

11 % der Berufstätigen arbeiten im Homeoffice.

94 % der Dresdnerinnen und Dresdner waren am Stichtag mobil.

21,6 min dauerte ein Weg im Mittel.

77 Minuten sind Dresdnerinnen und Dresdner täglich im Verkehr unterwegs.

51 % der Dresdnerinnen und Dresdner sind je Woche multimodal unterwegs.

16,8 km tägliche Verkehrsleistung pro Person.

Dresdner Mobilität im Überblick

Wodurch ist das Mobilitätsverhalten der Dresdner Bevölkerung gekennzeichnet?

1,7 Fahrräder stehen einem Dresdner Haushalt zur Verfügung.

3,5 Wege legen Dresdnerinnen und Dresdner jeden Tag zurück.

9 % der verfügbaren Fahrräder sind E-Bikes.

19 % der Dresdner Bevölkerung nutzen das Deutschlandticket.

53 % sind mindestens einmal pro Woche mit dem ÖPNV unterwegs.

47 % der Dresdnerinnen und Dresdner legen täglich mind. einen Weg nur zu Fuß zurück.

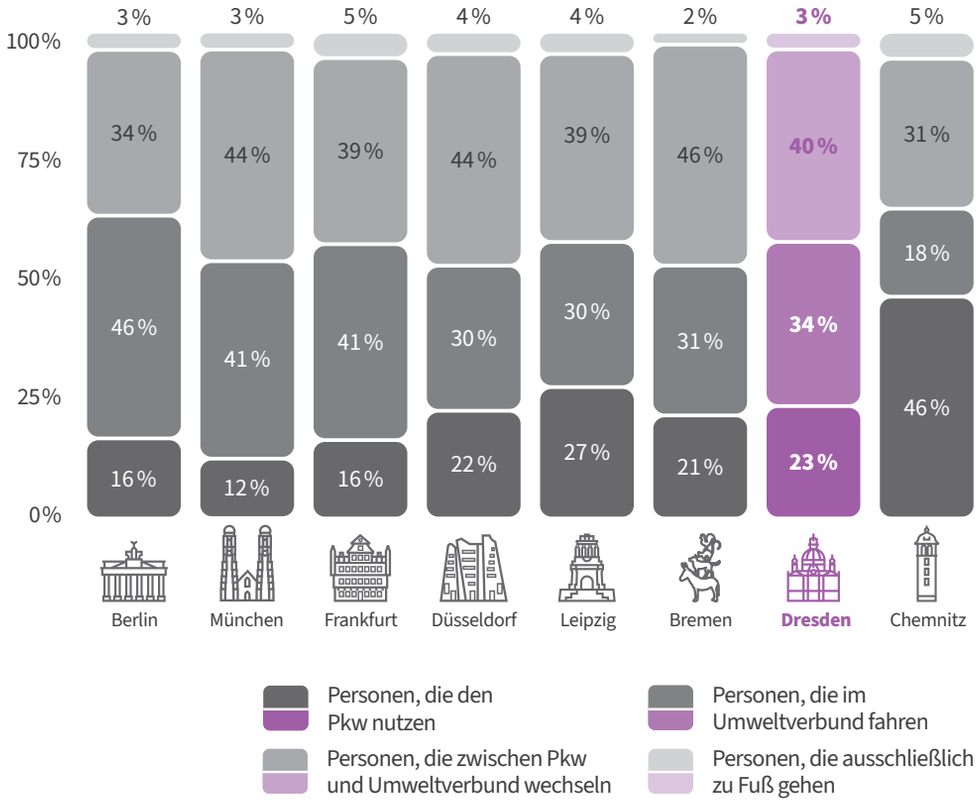
1 km ist die mittlere Distanz eines Fußweges.

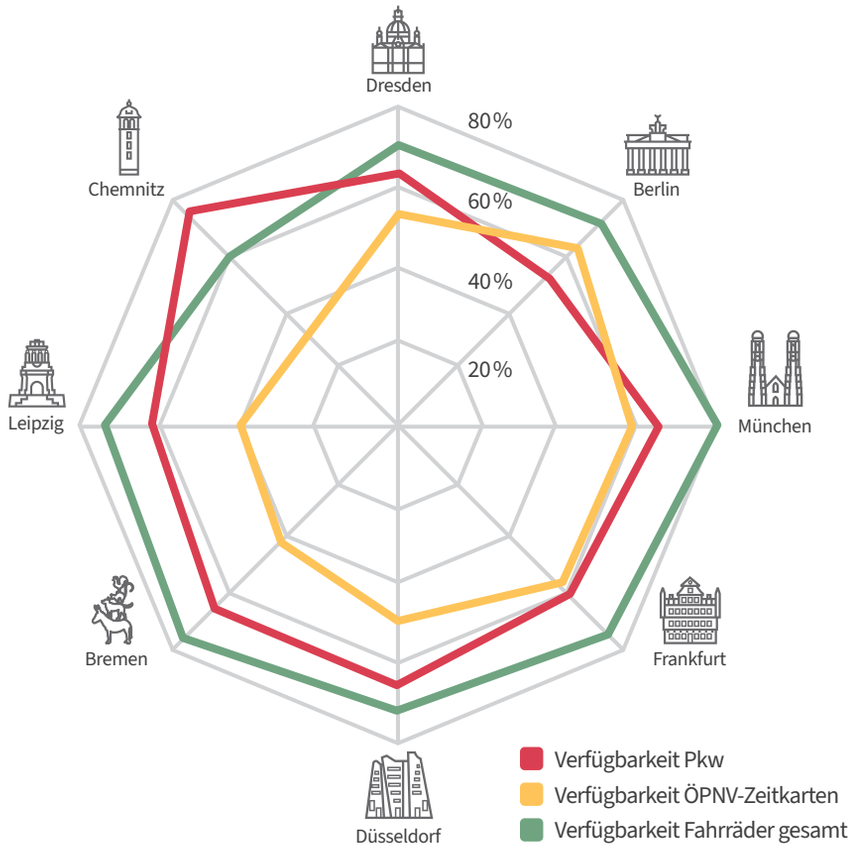
15 Minuten werden dafür benötigt.

Mobilität im Vergleich mit anderen Städten

Verkehrsmittelwechsel in anderen deutschen Städten

Wie viel Prozent der Bevölkerung in Vergleichsstädten setzen auf den Pkw, wechseln zwischen Pkw und Umweltverbund oder greifen nur auf Verkehrsmittel im Umweltverbund zurück?



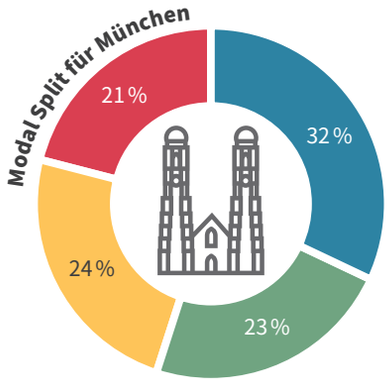


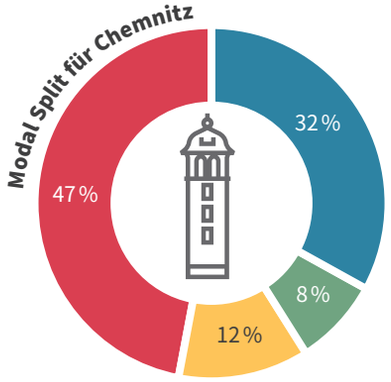
Verkehrsmittelverfügbarkeit in anderen deutschen Städten

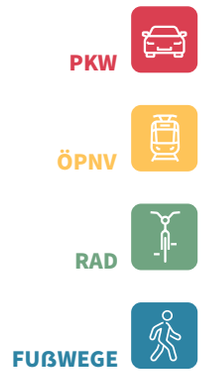
Wie stellt sich die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln in vergleichbaren Städten dar?

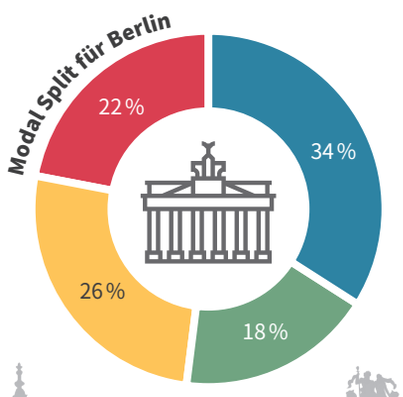
Der Modal Split im Städtevergleich

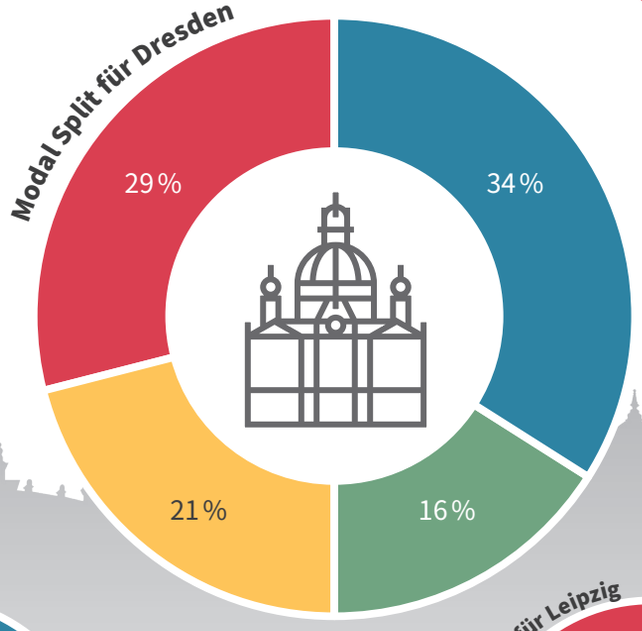
Welche Verkehrsmittel werden von den Menschen in mit Dresden vergleichbaren Städten bevorzugt?

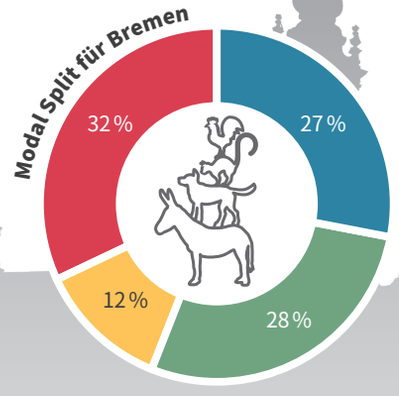


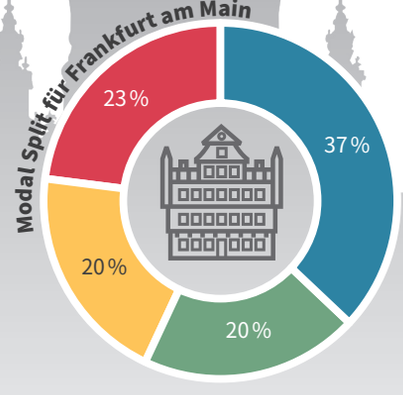


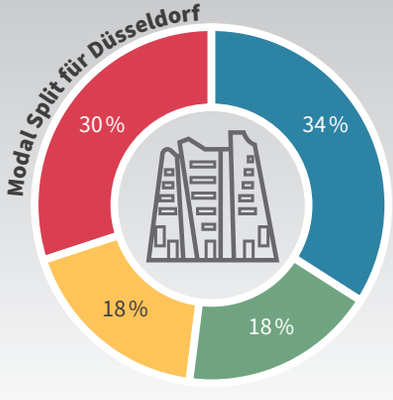


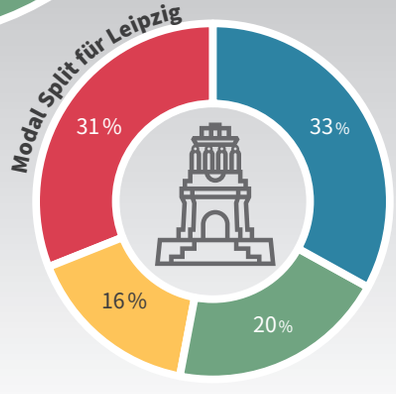








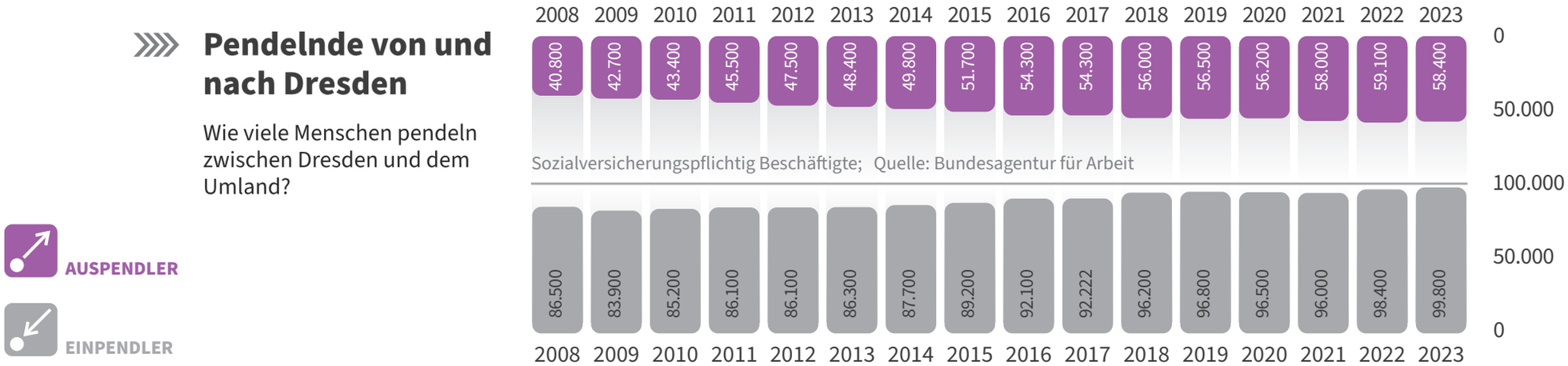




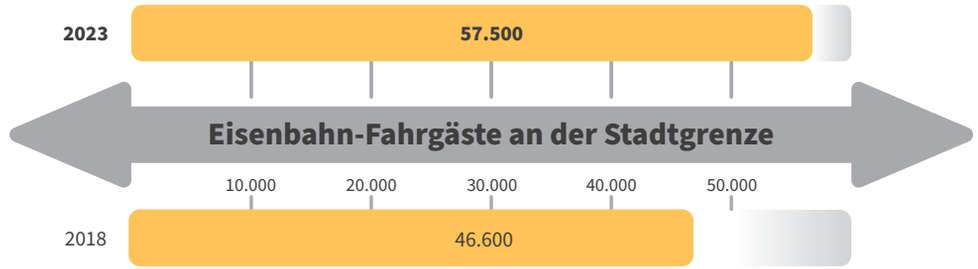
Mobilität im Umland von Dresden

Pendelnde von und nach Dresden

Wie viele Menschen pendeln zwischen Dresden und dem Umland?

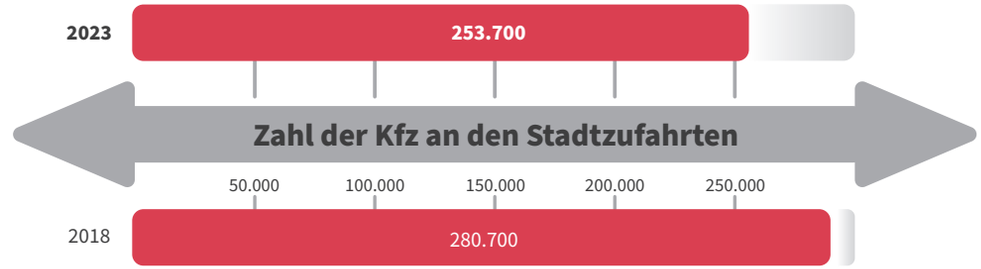


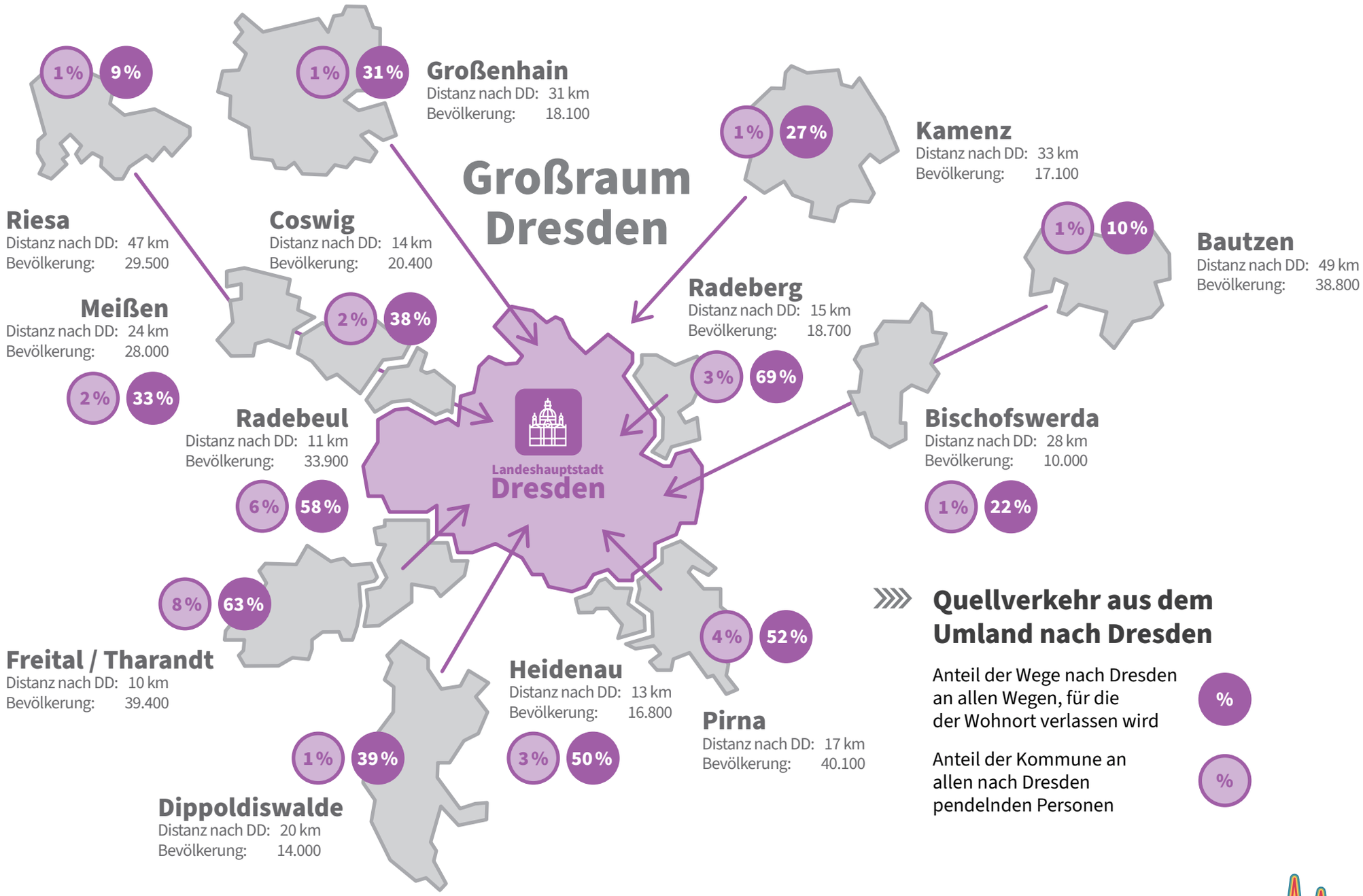
Anzahl pro mittlerem Werktag;
Quelle: Landeshauptstadt Dresden, DVB, VVO



Immer mehr Menschen wohnen nicht am Ort ihrer Arbeit. Sie pendeln tageweise oder nutzen Homeoffice.

Deutlich mehr Pendlerinnen und Pendler nutzen gegenüber 2018 die Eisenbahn. Die Anzahl der Pkw an den Stadtzufahrten verringerte sich um 10 Prozent.



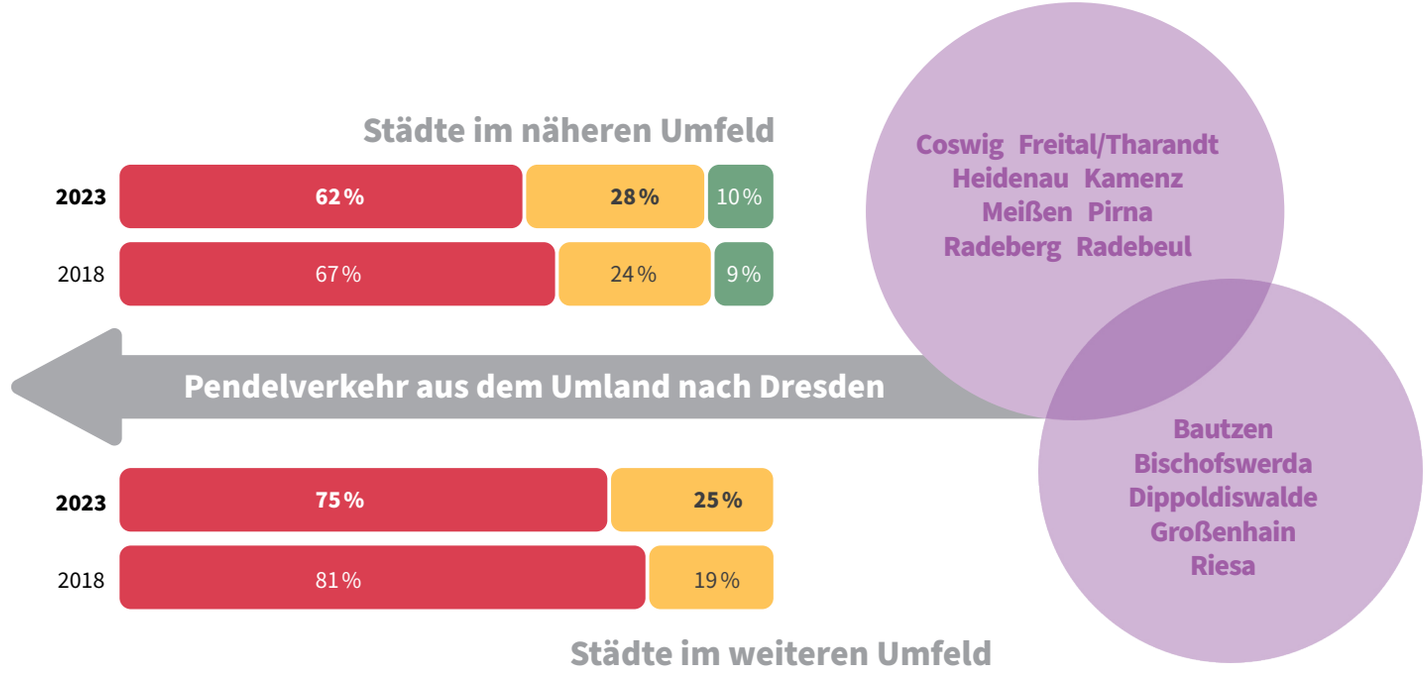

Großraum Dresden
Landeshauptstadt Dresden
Großenhain
Distanz nach DD: 31 km
Bevölkerung: 18.100
1 % 31 %
Kamenz
Distanz nach DD: 33 km
Bevölkerung: 17.100
1 % 27 %
Bautzen
Distanz nach DD: 49 km
Bevölkerung: 38.800
1 % 10 %
Bischofswerda
Distanz nach DD: 28 km
Bevölkerung: 10.000
1 % 22 %
Radeberg
Distanz nach DD: 15 km
Bevölkerung: 18.700
3 % 69 %
Coswig
Distanz nach DD: 14 km
Bevölkerung: 20.400
2 % 38 %
Riesa
Distanz nach DD: 47 km
Bevölkerung: 29.500
1 % 9 %
Meißen
Distanz nach DD: 24 km
Bevölkerung: 28.000
2 % 33 %
Radebeul
Distanz nach DD: 11 km
Bevölkerung: 33.900
6 % 58 %
Freital / Tharandt
Distanz nach DD: 10 km
Bevölkerung: 39.400
8 % 63 %
Dippoldiswalde
Distanz nach DD: 20 km
Bevölkerung: 14.000
1 % 39 %
Heidenau
Distanz nach DD: 13 km
Bevölkerung: 16.800
3 % 50 %
Pirna
Distanz nach DD: 17 km
Bevölkerung: 40.100
4 % 52 %
Quellverkehr aus dem Umland nach Dresden
Anteil der Wege nach Dresden an allen Wegen, für die der Wohnort verlassen wird
%
Anteil der Kommune an allen nach Dresden pendelnden Personen
%

Mobilität im Umland von Dresden

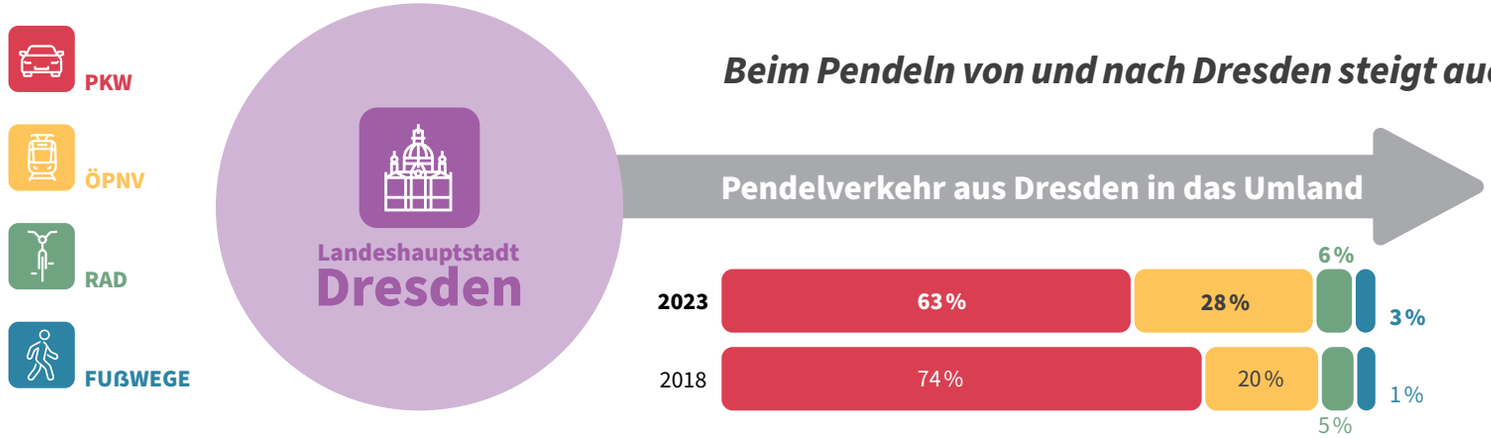
Modal-Split-Vergleich der Pendelfahrten nach und von Dresden

Mit welchen Verkehrsmitteln pendeln Menschen aus dem Umland nach Dresden? Welche Verkehrsmittel nutzen Dresdnerinnen und Dresdner für ihre Wege ins Umland?

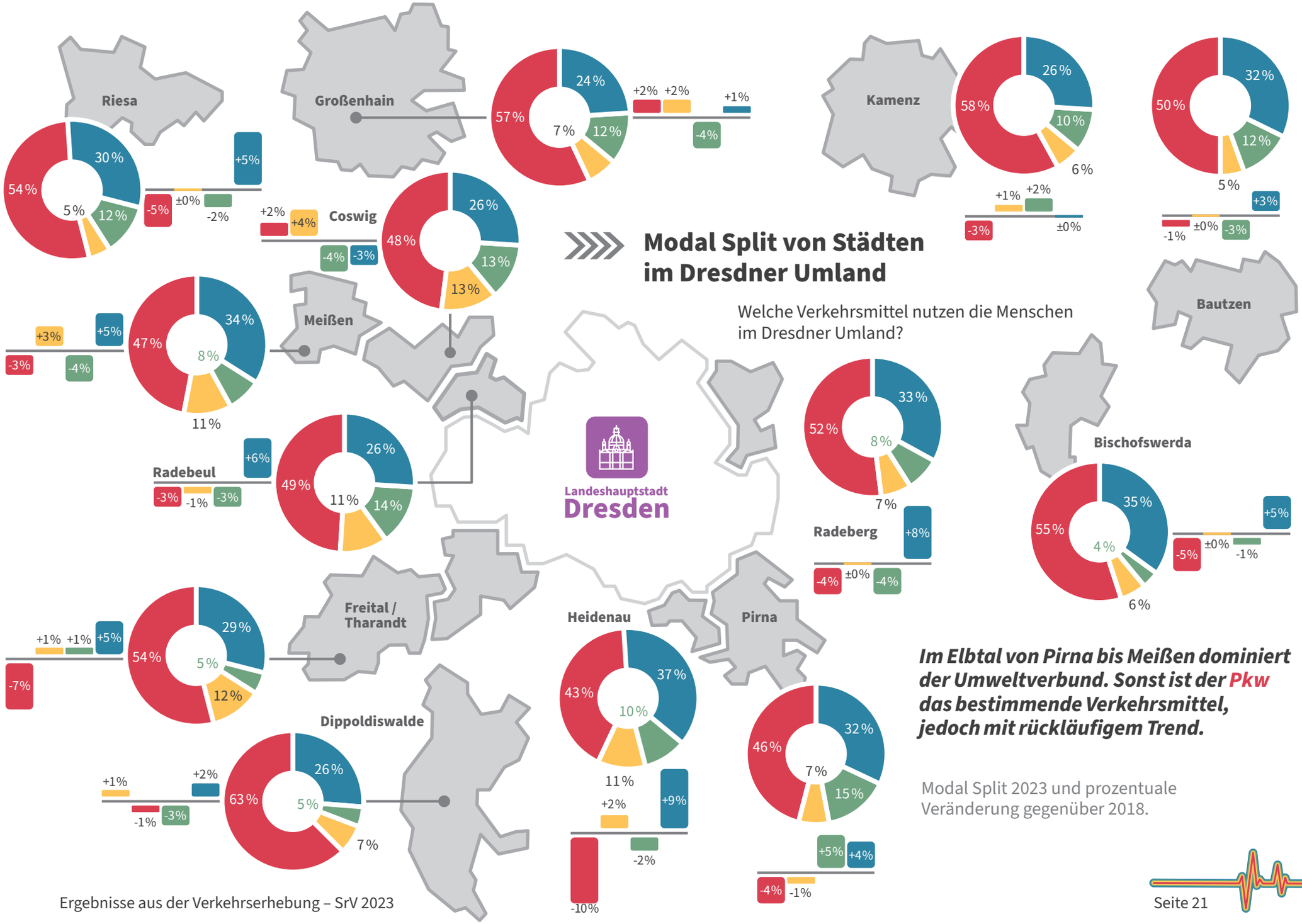
Mit der Einführung des Deutschlandtickets steigt der ÖPNV-Anteil beim Pendeln nach Dresden deutlich.



Beim Pendeln von und nach Dresden steigt auch die Fahrradnutzung.



Dresdnerinnen und Dresdner pendeln immer mehr im Umweltverbund, besonders mit dem ÖPNV.



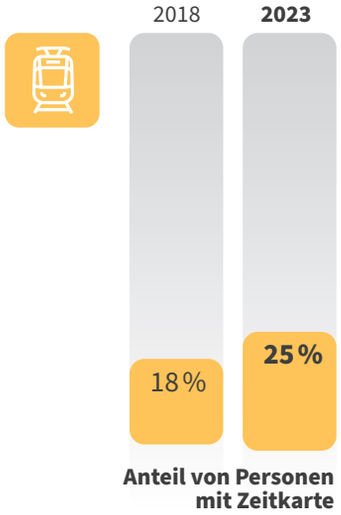
Im Elbtal von Pirna bis Meißen dominiert der Umweltverbund. Sonst ist der Pkw das bestimmende Verkehrsmittel, jedoch mit rückläufigem Trend.

Modal Split 2023 und prozentuale Veränderung gegenüber 2018.

Mobilität im Umland von Dresden

Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln bei Menschen aus dem Umland

Wie hoch ist die Verfügbarkeit von Fahrrädern, Pkw und ÖPNV-Zeitkarten im Umland von Dresden?



Anteil von Personen mit Zeitkarte

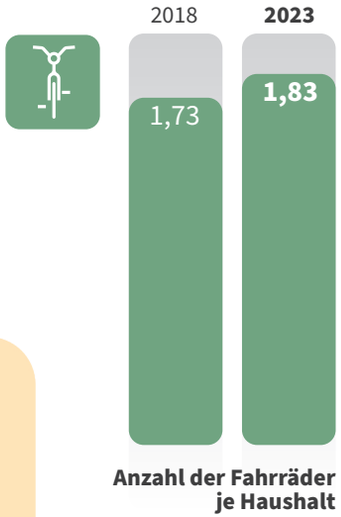
Verfügbarkeit von Zeitkarten

Die Verfügbarkeit von Zeitkarten stieg seit dem Jahr 2018 um rund 40 Prozent.

Pirna hat mit 12 Prozent die geringste Steigerungsrate, aber von einem hohen Ausgangswert.

Die Stadt Bautzen ist der unangefochtene Spitzenreiter: Hier stieg die Verfügbarkeit von Zeitkarten um 90 Prozent, wenn auch von einer geringeren Ausgangsgröße.

Die Einführung des Deutschlandtickets führte zu einem deutlichen Anstieg der Verfügbarkeit von Zeitkarten im Dresdner Umland.



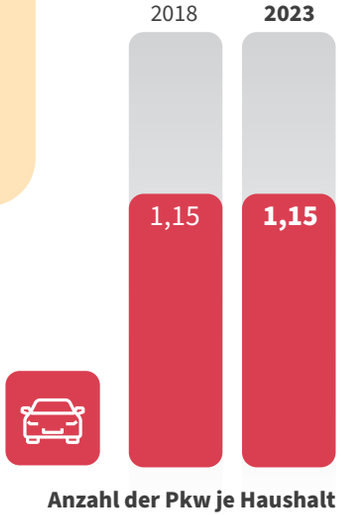
Anzahl der Fahrräder je Haushalt

Verfügbarkeit von Fahrrädern

Im Jahr 2023 sind 6 Prozent mehr Fahrräder in den Umland-Haushalten verfügbar als im Jahr 2018.

Die höchste Steigerungsrate verzeichnete Radeberg mit 17 Prozent.

In Meißen nahm die Anzahl der in einem Haushalt durchschnittlich verfügbaren Räder um 6 Prozent ab.



Anzahl der Pkw je Haushalt

Verfügbarkeit von Pkw

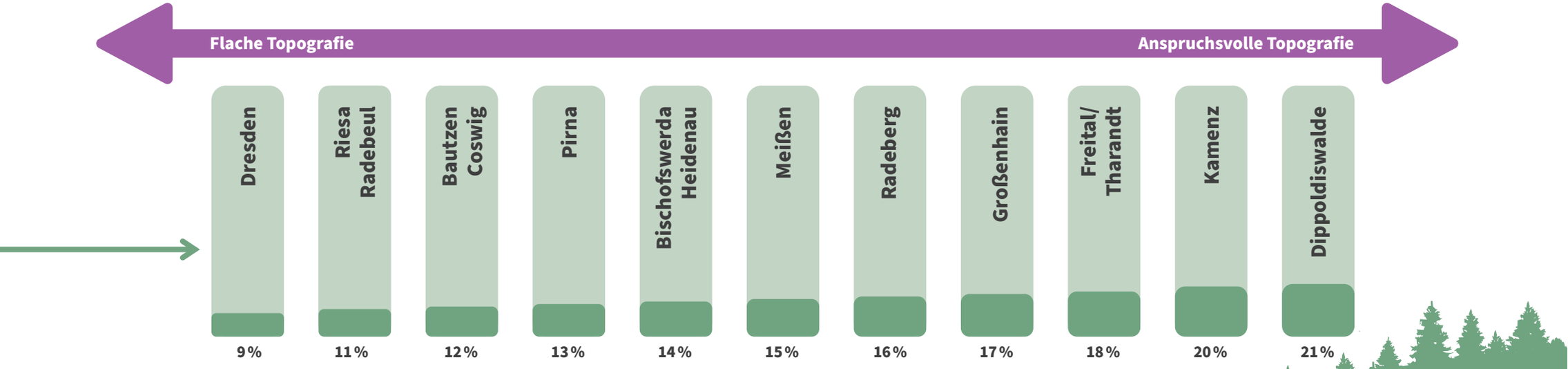
Die Pkw-Verfügbarkeit stagnierte in der Zeit zwischen 2018 und 2023.

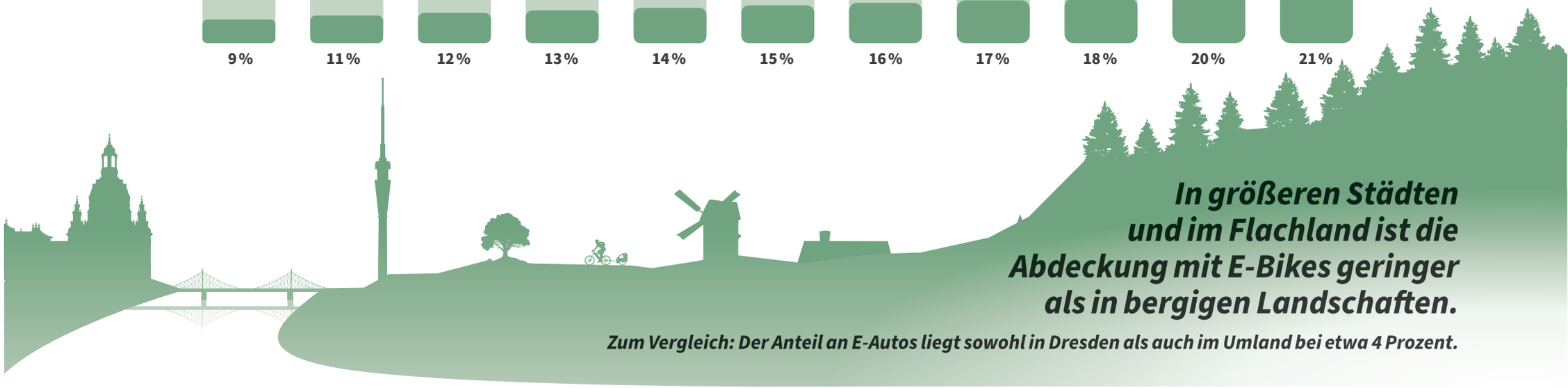
In Kamenz nahm die Zahl der angemeldeten Pkw um 18 Prozent zu.

Eine stark sinkende Anzahl von Pkw verzeichneten Bautzen (-9 Prozent) und Meißen (-10 Prozent).

Anteil von verfügbaren E-Bikes in Abhängigkeit von der Topografie

Wie hoch ist die Verfügbarkeit von Elektro-Fahrrädern im Umland und in Dresden?





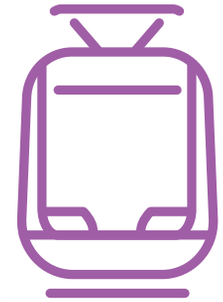
In größeren Städten und im Flachland ist die Abdeckung mit E-Bikes geringer als in bergigen Landschaften.

Zum Vergleich: Der Anteil an E-Autos liegt sowohl in Dresden als auch im Umland bei etwa 4 Prozent.

Mobilität im Umland von Dresden

Die Wege der Menschen im Umland von Dresden

Wie viele Wege werden im Umland von Dresden täglich zurückgelegt? Welche Länge haben diese Wege und wie viel Zeit wird benötigt?



3,4 Wege

legen die Bewohnerinnen und Bewohner des Dresdner Umlandes im Durchschnitt an einem Tag zurück. Das entspricht etwa dem Durchschnitt der Landeshauptstadt Dresden.

Die wenigsten Wege (3,1) fallen in Dippoldiswalde an.
Die meisten (3,6) in Kamenz.

Die Anzahl der Wege ist seit 2018 leicht rückläufig.

70 Minuten

sind die Bewohnerinnen und Bewohner des Dresdner Umlandes täglich unterwegs. In Dresden liegt der Wert um 7 Minuten höher.

Am kürzesten (61 Minuten) ist man in Riesa auf Achse. Menschen aus Pirna sind mit durchschnittlich 80 Minuten am längsten unterwegs.

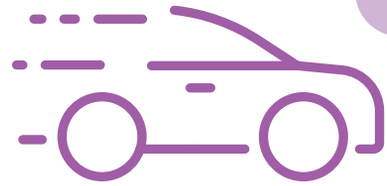
Der Zeitbedarf hat sich seit 2018 um eine Minute erhöht.

24 Kilometer

beträgt die Gesamtlänge aller täglich zurückgelegten Wege. Das ist deutlich mehr als in Dresden, wo rund 17 Kilometer anfallen.

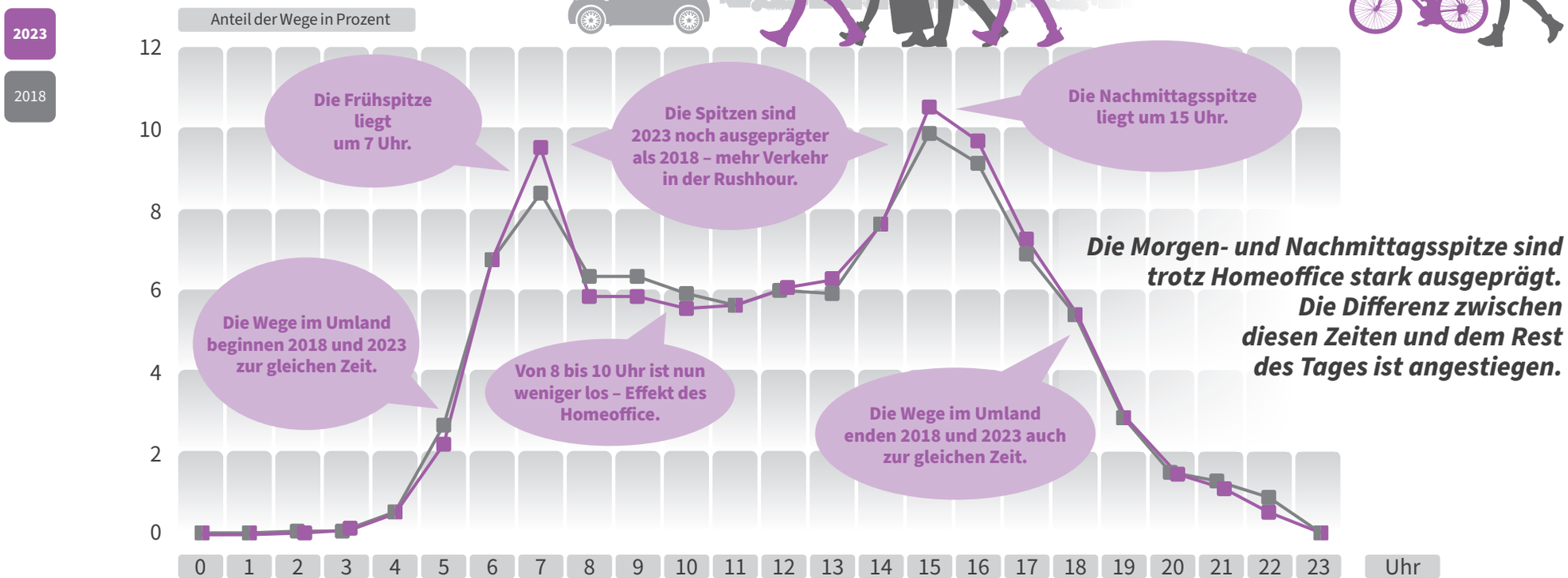
Die kürzeste Wegstrecke (20 Kilometer) haben Menschen aus Heidenau, die längste Menschen aus Kamenz (31 Kilometer).

Die durchschnittliche Weglänge ist seit 2018 um einen Kilometer zurückgegangen.



Verlauf aller Wege über den Tag

Zu welchen Uhrzeiten sind Einwohnende des **Umlandes von Dresden** unterwegs?



Die Morgen- und Nachmittagsspitze sind trotz Homeoffice stark ausgeprägt. Die Differenz zwischen diesen Zeiten und dem Rest des Tages ist angestiegen.

Die Wege im Umland beginnen und enden zeitlich früher als die in Dresden. Dort liegt zum Beispiel die Nachmittagsspitze eine ganze Stunde später. In den letzten Jahren hat sich daran nichts geändert.

Zentrale Erkenntnisse der aktuellen Mobilitätsentwicklung

Rückgang bei Pkw-Nutzung und -Verfügbarkeit
Die Pkw-Nutzung nimmt weiter ab, zugleich sinkt erstmals auch die Pkw-Verfügbarkeit. Parallel steigt der Zugang zum Umweltverbund durch mehr Fahrräder – insbesondere E-Bikes – sowie durch eine höhere Nutzung von ÖPNV-Zeitkarten durch das Deutschlandticket. Der Führerscheinbesitz geht zurück, besonders bei jüngeren Menschen.

Mehr Wege zu Fuß und verändertes Alltagsverhalten
Der Anteil der Fußwege wächst deutlich, während Pkw-Wege weiter zurückgehen. Gründe sind ein gestiegenes Gesundheitsbewusstsein, die Bedeutung der „Stadt der kurzen Wege“ sowie veränderte Mobilitätsmuster im Homeoffice, wodurch weniger Arbeitswege anfallen und mehr zu Fuß gegangen wird.

Rückgang der Pkw-Nutzung über alle Wegezwecke

- Arbeit: mehr Wege mit Fahrrad oder E-Bike und zu Fuß; bei langen Distanzen häufiger Homeoffice.
- Bildung: steigender Anteil von Fuß- und ÖPNV-Wegen, unterstützt durch das Bildungsticket.
- Einkauf/Dienstleistung: mehr Wege zu Fuß im Wohnumfeld, insbesondere bei Homeoffice.
- Freizeit: mehr Wege zu Fuß und mit dem ÖPNV, begünstigt durch das Deutschlandticket.

Längere Wege zunehmend im Umweltverbund
Auch längere Distanzen werden häufiger mit ÖPNV oder Fahrrad zurückgelegt. Für Pendelnde steigt dadurch der Anteil im Umweltverbund. Das Deutschlandticket erhöht die Attraktivität längerer ÖPNV-Fahrten, während der wachsende E-Bike-Besitz längere Wege per Rad erleichtert.

Wachsende Bedeutung von Sharing und Elektromobilität
Carsharing- und Bikesharing-Angebote sind ein etablierter Bestandteil urbaner Mobilität. Die Elektromobilität gewinnt weiter an Relevanz und ergänzt das Spektrum nachhaltiger Verkehrsoptionen.

Herausforderungen für die Mobilitätsplanung

Die Mobilität in Dresden steht vor einem tiefgreifenden Wandel. Bevölkerungsentwicklung, veränderte Mobilitätsgewohnheiten, neue technische Möglichkeiten und der Anspruch an eine lebenswerte, klimaorientierte Stadtentwicklung stellen hohe Anforderungen an die zukünftige Verkehrsplanung. Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, müssen bestehende Stärken ausgebaut und neue Lösungen konsequent weiterverfolgt werden.

Stadt der kurzen Wege als Leitprinzip
Das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ – getragen von einer vielfältigen Nutzungsmischung und hoher Aufenthaltsqualität – hat sich als wirksamer Ansatz erwiesen. Es ermöglicht alltagsnahe Wege, reduziert Verkehrslasten und stärkt die Attraktivität urbaner Räume. Dieser Ansatz wird daher auch künftig ein zentraler Baustein der Stadtentwicklung bleiben.

Radverkehr und ÖPNV als tragende Säulen des Umweltverbundes
Fahrrad und öffentlicher Nahverkehr bilden das Fundament einer nachhaltigen Mobilität. Mit der zunehmenden Nutzung von Zeitkarten steigen die Erwartungen an ein stabiles, pünktliches und leistungsfähiges ÖPNV-Angebot, das den Alltag zuverlässig unterstützt. Dabei stellt die ÖPNV-Finanzierung eine maßgebliche Herausforderung dar.

Weniger Pkw-Verfügbarkeit erfordert attraktive Alternativen
Wenn weniger private Autos zur Verfügung stehen, müssen sichere, durchgängige und komfortable Radverbindungen sowie ausreichende Kapazitäten im ÖPNV bereitstehen – insbesondere für Pendelnde, Auszubildende und Berufstätige.

Längere Wege im Umweltverbund verändern die Anforderungen
Da Wege im Umweltverbund tendenziell mehr Zeit in Anspruch nehmen, gewinnen Radschnellwege an Bedeutung. Gleichzeitig braucht es ein starkes ÖPNV-Angebot, ergänzt durch den Ausbau von Park+Ride- und Bike+Ride-Plätzen, um Pendlerinnen und Pendlern attraktive Umstiegsmöglichkeiten zu bieten.

Carsharing und Bikesharing als fester Bestandteil urbaner Mobilität
Die Sharing-Angebote haben sich dynamisch entwickelt und sind inzwischen ein dauerhafter Bestandteil des öffentlichen Mobilitätsangebots. Sie erweitern die Flexibilität der Menschen und ergänzen den Umweltverbund um bedarfsgerechte, ressourcenschonende Optionen.

Dresdner Leitziele für Mobilität 2035+ als strategischer Rahmen
Der Beschluss zu den Dresdner Leitzielen für Mobilität 2035+ setzt klare Prioritäten: mehr stadtverträgliche, platzsparende und nachhaltige Mobilität. Dieser Fokus ist notwendig, um Dresden zukunftsfähig zu gestalten und die Lebensqualität langfristig zu sichern.

Mobilität in Städten – die SrV-Studie

Studiendesign & Methodik
Im Verlauf des gesamten Jahres 2023 wurde an 109 ausgewählten Werktagen eine anonyme Erhebung durchgeführt. Berücksichtigt wurden ausschließlich Dienstage, Mittwoche und Donnerstage, die weder in Ferienzeiten noch auf Feiertage fielen.

Die Befragung richtete sich an Haushalte, die anhand einer zufällig gezogenen und statistisch abgesicherten Stichprobe von Personen ausgewählt wurden.

Die Erhebung umfasste drei zentrale Themenbereiche:

- **Haushalt und Fahrzeugbestand:** Erfasst wurden die im Haushalt vorhandenen Verkehrsmittel sowie deren Nutzung, darunter private und dienstliche Pkw, Motorräder sowie Fahrräder einschließlich E-Bikes.
- **Haushaltsmitglieder:** Dokumentiert wurden Anzahl und Alter der im Haushalt lebenden Personen sowie deren Zugang zu Fahrzeugen und ÖPNV-Fahrkarten am jeweiligen Befragungstag.
- **Tageswege aller Haushaltsangehörigen:** Für jede Person wurden sämtliche Wege des Stichtags erfasst – inklusive Ziel, Dauer, Distanz, genutztem Verkehrsmittel und Wegzweck. Innerdienstliche Wege wurden dabei nicht berücksichtigt.

In Dresden nahmen 3.343 Personen aus 1.864 Haushalten teil und meldeten insgesamt 11.379 Wege an einem durchschnittlichen Tag. In 14 Städten des Umlands wurden 7.247 Personen aus 3.793 Haushalten befragt, die zusammen 24.528 Wege pro Tag zurücklegten.

Für Dresden basieren 20 Prozent der erhobenen Daten auf telefonischen Interviews, während 80 Prozent über einen Online-Fragebogen eingeholt wurden. Ausführlichere methodische Hinweise finden sich unter:

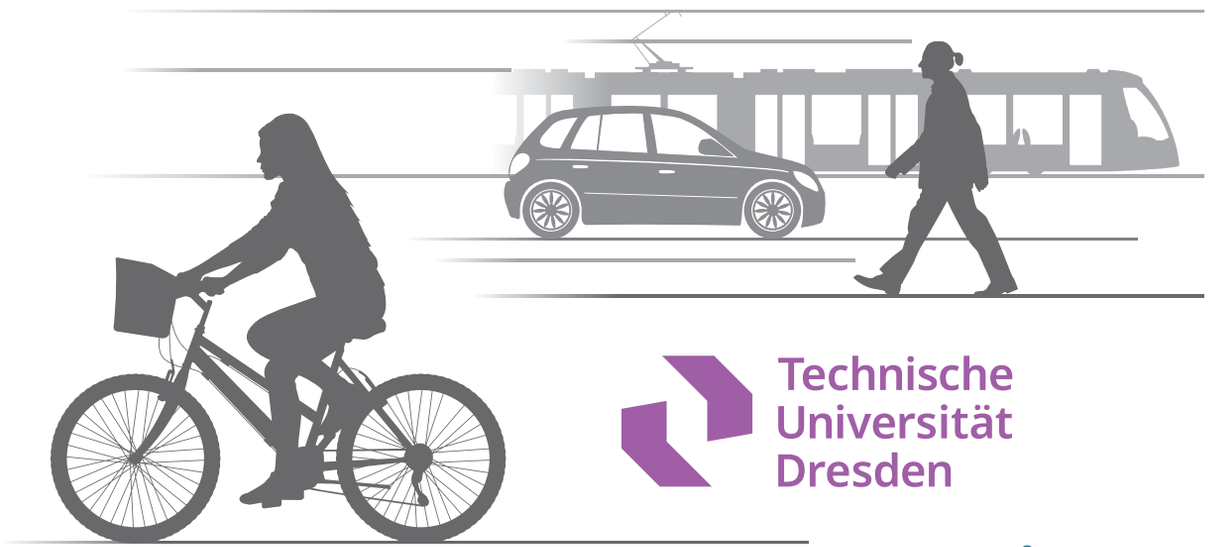
www.tu-dresden.de/srv

Nutzen der Ergebnisse
Die Resultate der Mobilitätserhebung SrV dienen als verlässliche Basis für die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Dresden, da sie das lokale Mobilitätsverhalten sowie aktuelle Entwicklungen präzise widerspiegeln.

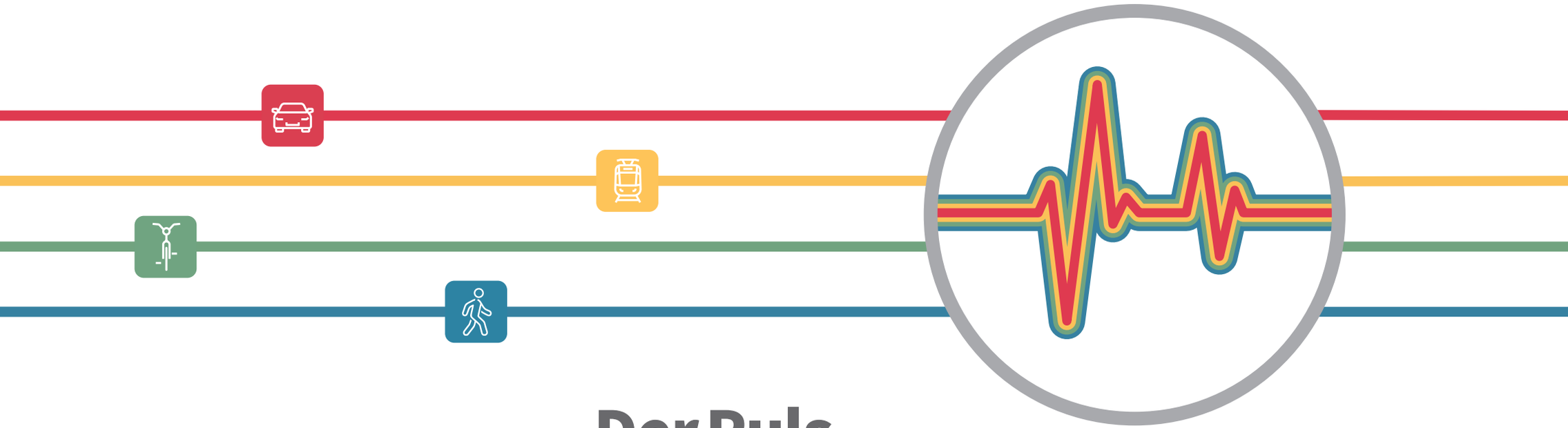
Auf Grundlage der umfassenden Auswertungen lassen sich bestehende Herausforderungen identifizieren und passende Lösungsansätze entwickeln und beurteilen.

Die Zusammenarbeit zwischen der Landeshauptstadt Dresden, den Dresdner Verkehrsbetrieben und dem Verkehrsverbund Oberelbe führt zu einer höheren Datenqualität und ermöglicht fundierte Aussagen über die Verflechtungen zwischen Stadt und Umland. Durch den integrativen Charakter der Untersuchung können zudem intermodale Zusammenhänge, Veränderungen im Mobilitätsverhalten und neue Trends detailliert betrachtet werden.

Auch langfristige Auswirkungen der Stadtentwicklung – etwa durch bauliche Verdichtung, Bevölkerungszuwachs oder den Ausbau von Infrastruktur und Verkehrsangeboten – werden durch die regelmäßig wiederkehrenden Erhebungen sichtbar.



Technische Universität Dresden



Der Puls der Region

Mobilität in Dresden und Umgebung

IMPRESSUM

Gemeinsame Veröffentlichung der Auftraggeber von Mobilität in Städten – SrV 2023 für die Region Dresden

Dresdner Verkehrsbetriebe AG
Unternehmensbereich Markt und Verkehr,
Abteilung Mobilitätsentwicklung
www.dvb.de

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften, Amt für Stadtplanung und Mobilität, Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung
www.dresden.de/srv

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
Abteilung Verkehr
www.vvo-online.de

Redaktion/Text:
Marie Siebenhaar, Steffen Kuß, Bärbel Schmidt, Axel Wittkuhn, Torsten Meerbach

Umsetzung:
Oberländer Kommunikation
www.oberlaender-kommunikation.de

Stand 03/2026