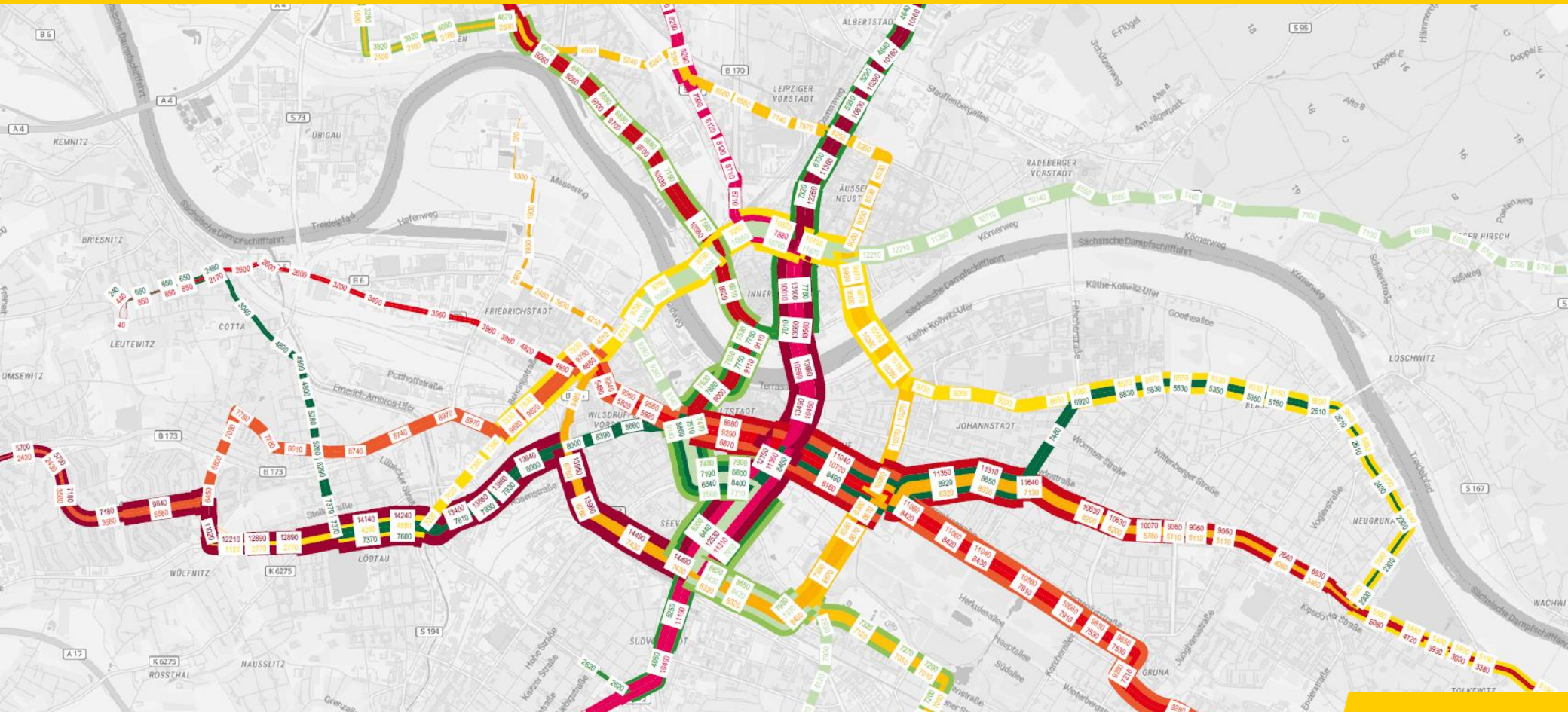


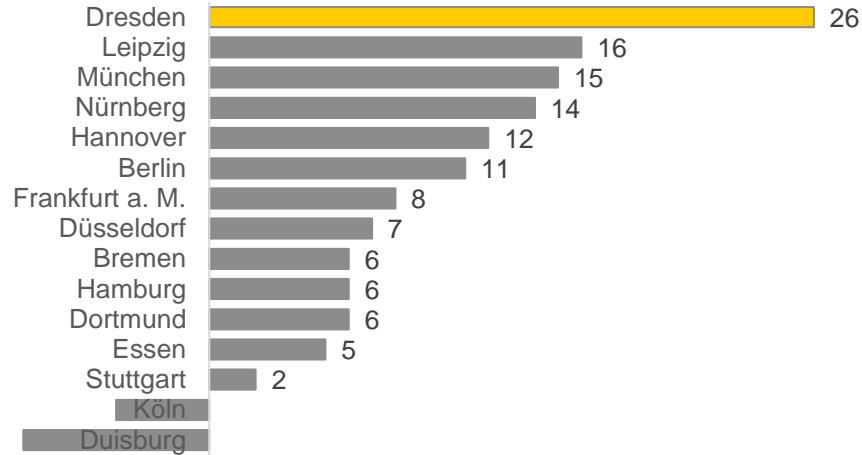
ÖPNV in Dresden heute und morgen: Daten und Prognosen

September 2025



Wie zufrieden sind die Dresdner mit dem ÖPNV im Vergleich zu anderen Städten?

Zufriedenheit mit der Mobilität gemäß ADAC Monitor 2024



Laut ADAC-Monitor sind die Dresdnerinnen und Dresdner deutschlandweit am zufriedensten mit der Mobilität in ihrer Stadt.

Besonders zufrieden waren die Befragten mit dem ÖPNV.

DVB ist Branchensieger im Kantar Kundenbarometer 2024



Gemäß dem Kantar Kundenbarometer 2024 sind die Dresdnerinnen und Dresdner deutschlandweit am zufriedensten mit dem ÖPNV (Note 2,22). Besonders zufrieden sind sie mit dem Linien- und Streckennetz (Note 2,13). Damit belegt die DVB unter den 36 untersuchten Verkehrsunternehmen den Spitzenplatz.

Quellen: ADAC Monitor 2024 (<https://www.adac.de/specials/ani-adac-monitor-mobil-in-der-stadt/>), Index bezeichnet Verhältnis Zufriedene Personen zu unzufriedenen Personen; Kantar-Kundenbarometer 2024, Index bezeichnet Bewertung auf Skala von 1 (vollkommen zufrieden) – 5 (unzufrieden)

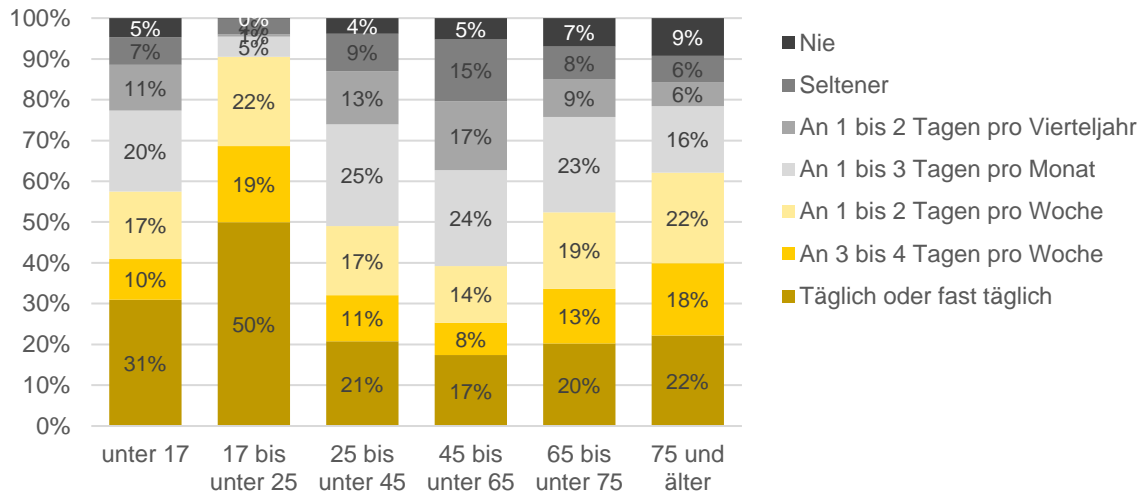
Wer fährt mit Bahn und Bus zu welchem Zweck?

- Der ÖPNV in Dresden wird von fast allen Dresdnerinnen und Dresdenern mindestens einmal im Jahr genutzt. Mehr als 50 % nutzen den ÖPNV regelmäßig.
- Für junge Menschen ist der ÖPNV besonders wichtig. Sie verfügen deutlich seltener über einen Führerschein und nutzen den ÖPNV überdurchschnittlich häufig.
- Mit dem ÖPNV werden gleichermaßen Arbeits-, Versorgungs-, Bildungs- und Freizeitwege zurückgelegt.
- Fast die Hälfte aller Dresdnerinnen und Dresdenern ist im Besitz einer DVB-Zeitkarte. Sie sind eine wichtige Nachfrage- und Erlösbasis.

1

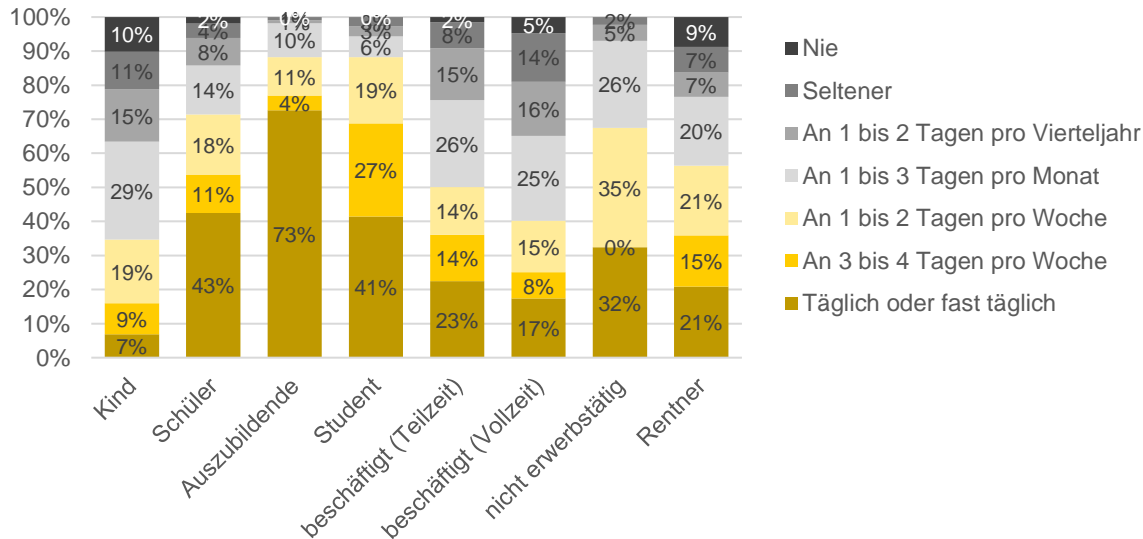
Wie wird der ÖPNV von unterschiedlichen Altersgruppen genutzt?

ÖPNV-Nutzungshäufigkeit nach Alter



- Im Durchschnitt nutzen über 50 % der Dresdnerinnen und Dresdner den ÖPNV an mindestens 1 bis 2 Tagen pro Woche.
- Nur ca. 5 % nutzen den ÖPNV nie.
- Besonders hoch ist die ÖPNV-Nutzung unter den 17 bis 25-Jährigen.

ÖPNV-Nutzungshäufigkeit nach Lebensstatus

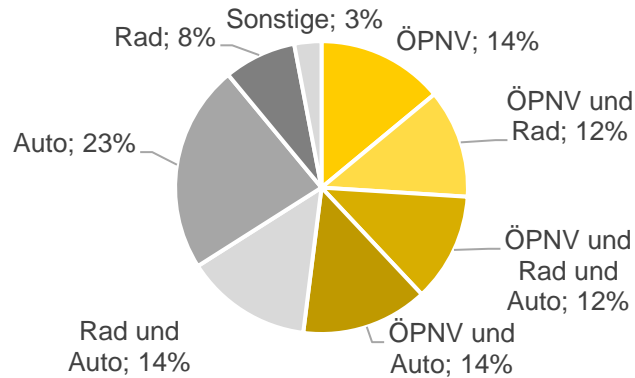


- Schüler, Auszubildende und Studierende nutzen den ÖPNV überdurchschnittlich häufig.
- Unter den Erwerbstätigen nutzen ca. 50 % der Personen den ÖPNV an mindestens 1 bis 2 Tagen pro Woche.
- Nicht Erwerbstätige nutzen den ÖPNV intensiver als Erwerbstätige

Quellen: TU Dresden (SrV 2023)

Welche Verkehrsmittel werden genutzt und wer besitzt einen Führerschein?

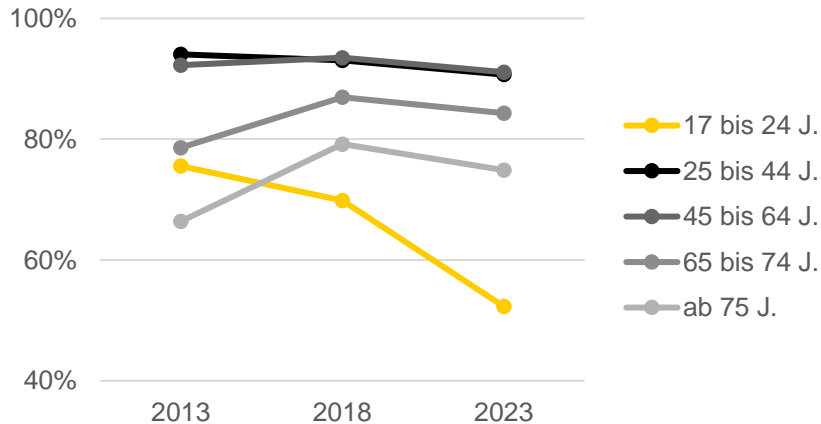
Diese Verkehrsmittel nutzen die Dresdner regelmäßig



Insgesamt 52% der Dresdnerinnen und Dresdner nutzen regelmäßig den ÖPNV.

- 14% nutzen fast ausschließlich den ÖPNV
- 38% wechseln regelmäßig zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsträgern

Führerscheinbesitz

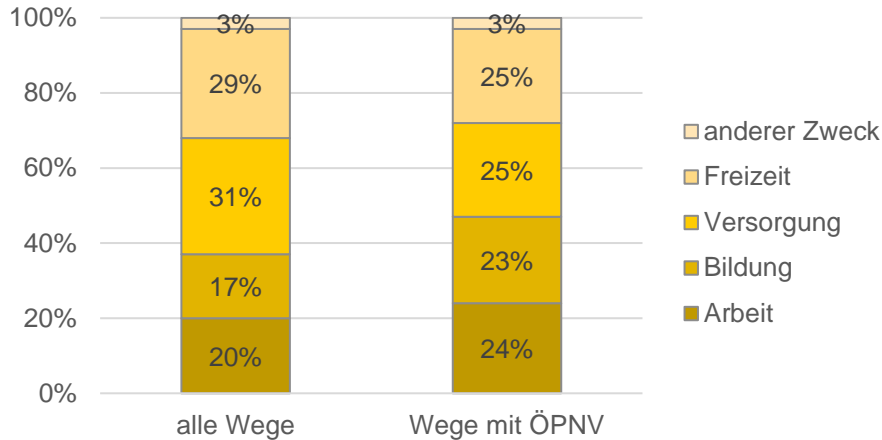


Der Anteil der Menschen, die einen Führerschein besitzen, ist seit 2013 gesunken. Besonders stark ist dieser Effekt bei den 17- bis 24-Jährigen zu beobachten.

Quellen: TU Dresden (SrV 2023)

Zu welchen Zwecken wird der ÖPNV genutzt?

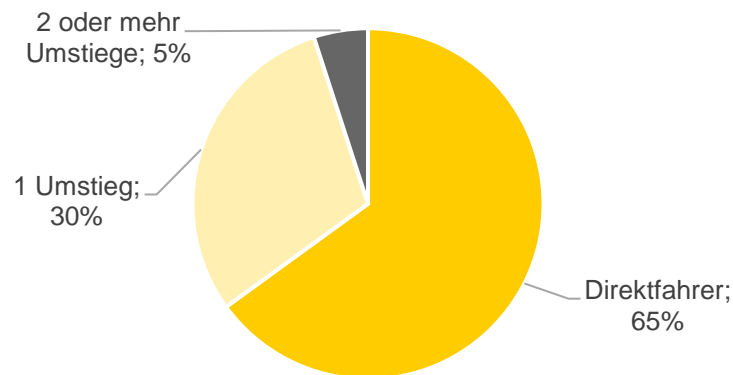
Wegezwecke aller in Dresden zurückgelegten Wege im Vergleich zu ÖPNV-Wegen



Die Anlässe der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege sind relativ gleich verteilt auf Arbeit, Bildung, Versorgung und Freizeit. Gegenüber der Verteilung der Wege aller Verkehrsmittel werden mit dem ÖPNV

- mehr Wege zum Arbeitsplatz und zur Bildungseinrichtung zurückgelegt sowie
- weniger Wege zur Versorgung und Freizeit zurückgelegt.

Anteil Direktfahrer im Liniennetz



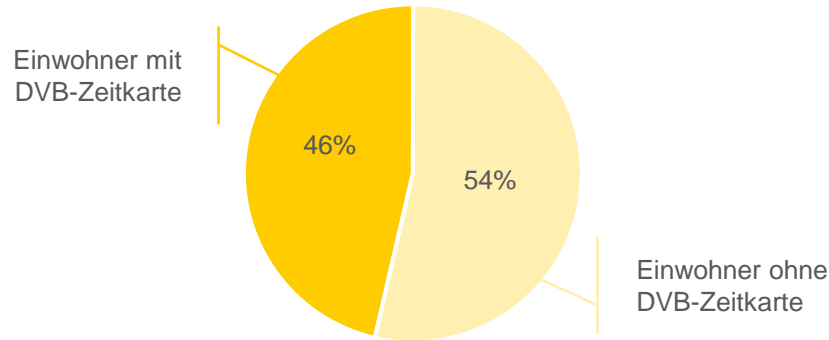
Die große Mehrheit der Fahrgäste legt ihren Weg im ÖPNV direkt, also ohne Umstieg, zurück. Wenn umgestiegen wird, dann überwiegend nur einmal.

Umstiege sind bei den Fahrgästen unbeliebt und werden, wenn möglich, vermieden. Als Gründe geben Fahrgäste in Befragungen oft die längere Reisezeit und die Unsicherheit der Anschlusssicherheit an.

Quellen: TU Dresden (SrV 2023)

Wie viele Stammkunden gibt es in Dresden und was ist ihnen besonders wichtig?

Anteil der DVB-Stammkunden an der Gesamtbevölkerung



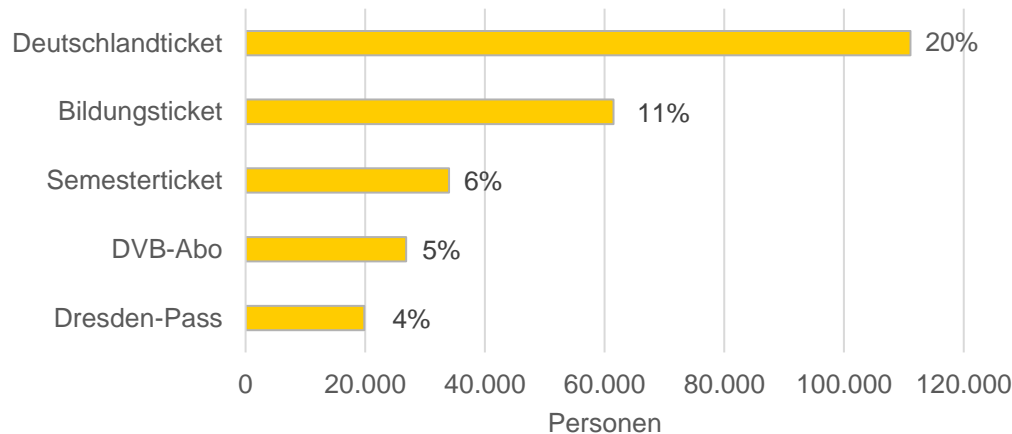
Fast die Hälfte aller Dresdnerinnen und Dresdner ab 6 Jahren ist im Besitz einer DVB-Zeitkarte und nutzt damit regelmäßig den ÖPNV.

Das Deutschlandticket ist die beliebteste Zeitkarte. 15% nutzen es. Das im ganzen Verkehrsverbund Oberelbe gültige Bildungsticket für Schüler und Azubis steht an zweiter Stelle.

Gemäß der jährlichen Kundenbefragung sind den DVB-Stammkunden folgende Leistungsmerkmale besonders wichtig:

- Dichter Takt
- Attraktives Liniennetz
- Gutes Nachtverkehrsangebot
- Hohe Zuverlässigkeit
- Angemessenes Preis-Leistungs-Verhältnis
- Kundenorientierung

Anteil der Zeitkartenarten an der Gesamtbevölkerung



Quellen: Vertriebsdatenbank der DVB AG, Stand Dezember 2024, ohne Einwohner 0 – 5 Jahre (Kinder unter 6 Jahren nutzen den ÖPNV kostenfrei), wichtige Leistungsmerkmale gemäß der Befragung Kundenbarometer 2024

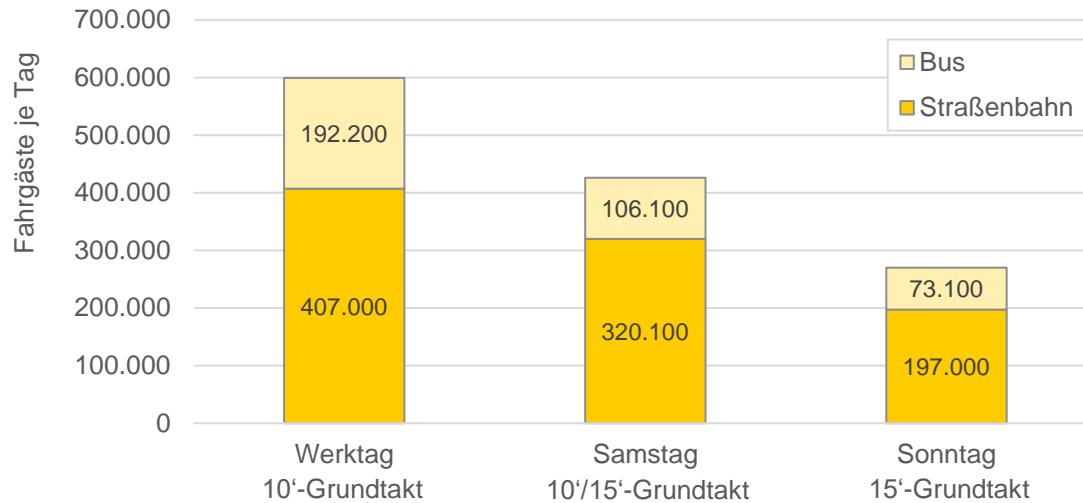
Wie verteilen sich die Fahrgäste im Stadtgebiet?

- Die Bahnen und Busse werden täglich von knapp 600.000 Fahrgästen genutzt.
- 90% aller Fahrgäste nutzen die im 10-Minuten-Takt verkehrenden Straßenbahn- und 60er-Buslinien.

2

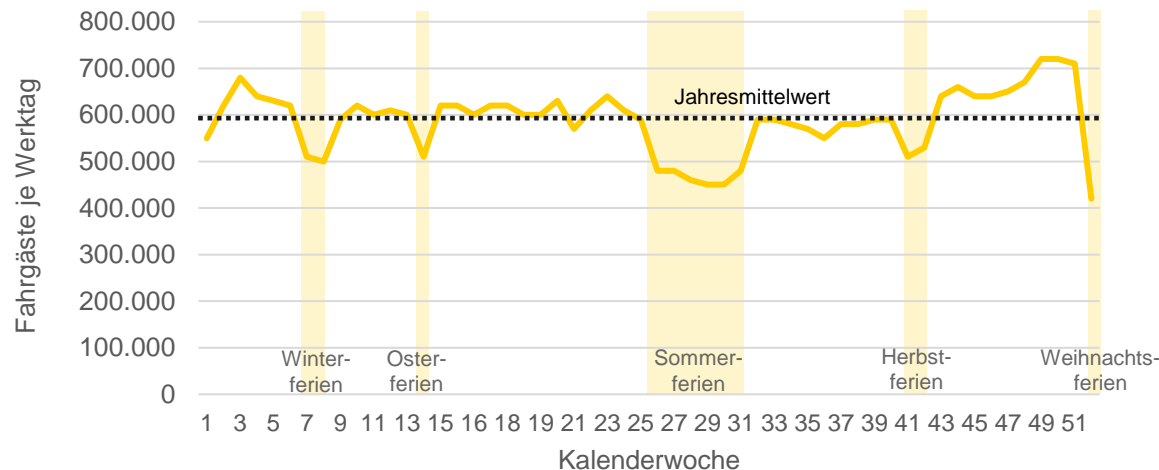
Wie verteilt sich die Fahrgastnachfrage über die Woche und das Jahr?

Fahrgäste je Tagesart



- 599.200 Fahrgäste je Werktag
- 426.200 Fahrgäste je Samstag (71% des Werktagwertes)
- 270.100 Fahrgäste je Sonn-/ Feiertag (45 % des Werktagwertes)

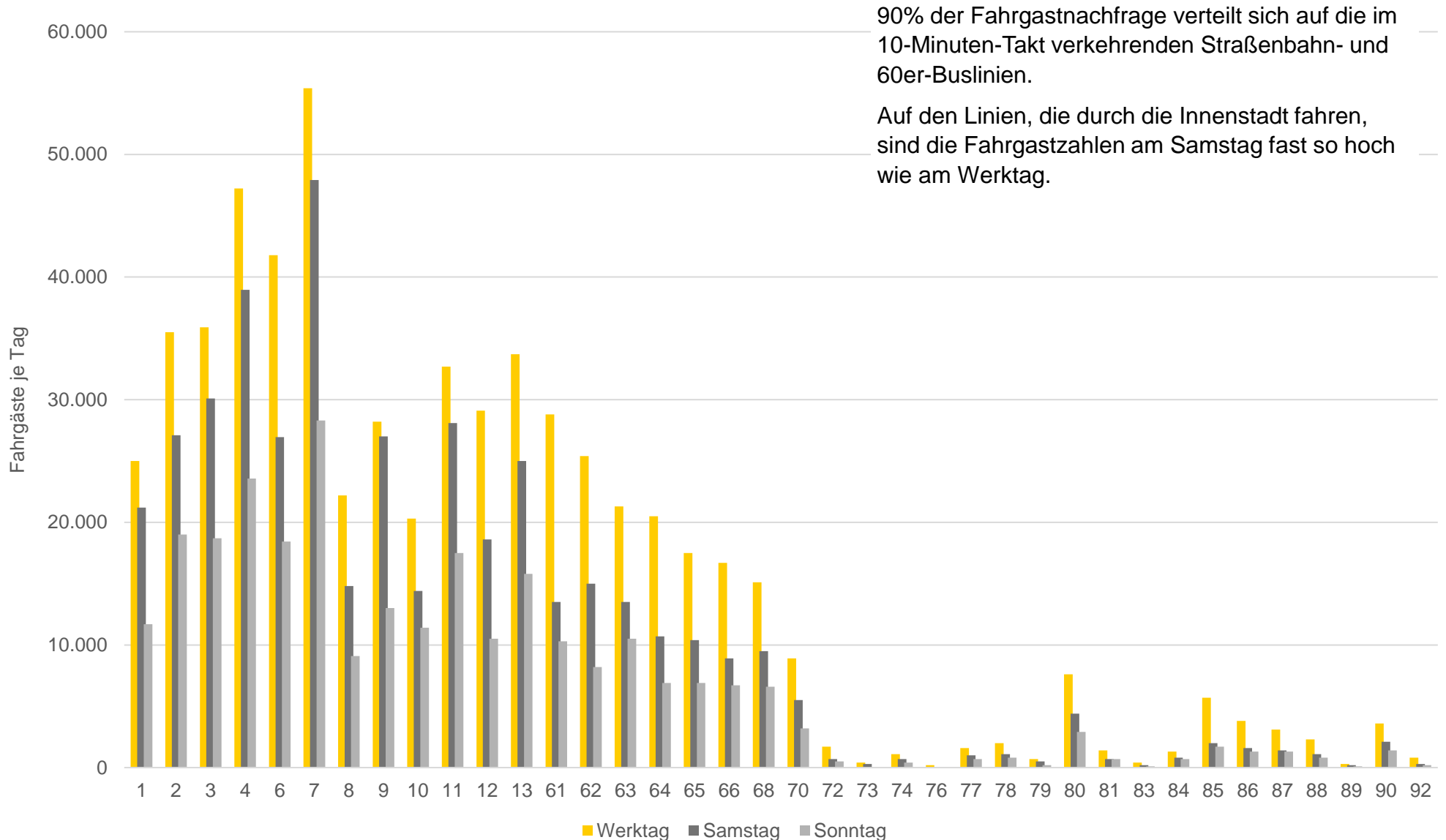
Durchschnittliche Nachfrage je Werktag im Jahresverlauf



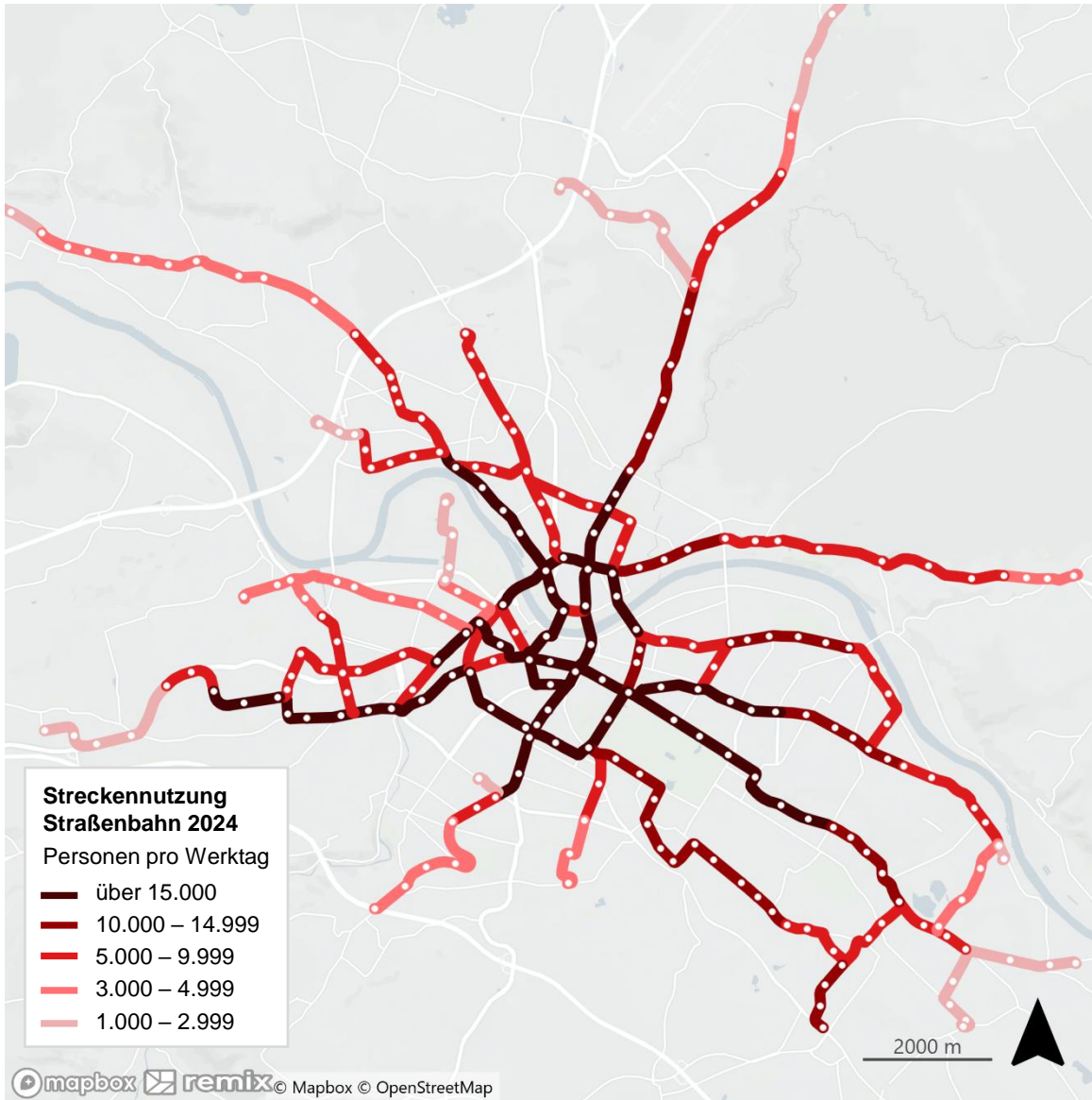
- Höchste Nachfrage im Herbst und Winter
- Adventszeit mit über 700.000 Fahrgästen je Werktag
- Geringere Nachfrage in den Schulferien, Sommerferien mit durchschnittlich 465.000 Fahrgästen

Quelle: Linienbeförderungsfälle 2024 gemäß automatischen Fahrgastzählsystem der DVB AG, Jahresmittelwert der jeweiligen Tagesart bzw. Kalenderwoche

Wie verteilen sich die Fahrgäste auf die einzelnen Linien?



Wie viele Fahrgäste nutzen welche Straßenbahnstrecke?



Die am stärksten genutzten Strecken befinden sich in der Innenstadt (Zustand vor Einsturz der Carolabrücke):

- St. Petersburger Straße (47.000 Fahrgäste)
- Grunaer Straße (38.000 Fahrgäste)
- Dr.-Külz-Ring (30.000 Fahrgäste)
- Wilsdruffer Straße (28.000 Fahrgäste)

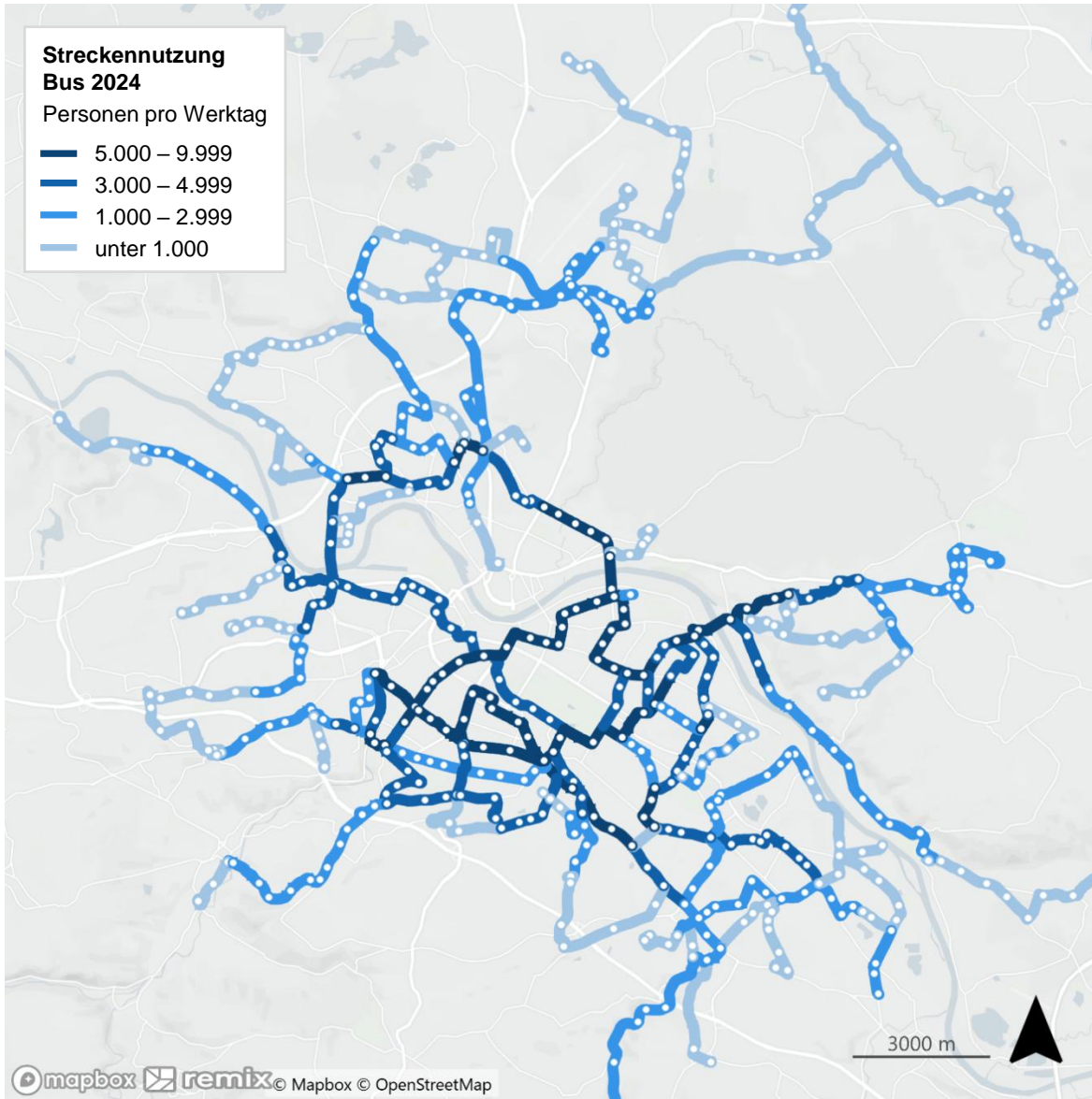
Außerhalb der Innenstadt sind die stärksten Strecken:

- Kesselsdorfer Straße (26.000 Fahrgäste)
- Königsbrücker Straße (20.000 Fahrgäste)
- Stübelallee (20.000 Fahrgäste)
- Borsbergstraße (18.000 Fahrgäste)
- Leipziger Straße (18.000 Fahrgäste)
- Bodenbacher Straße (17.000 Fahrgäste)
- Fritz-Löffler-Straße (17.000 Fahrgäste)
- Loschwitzer Straße (14.000 Fahrgäste)
- Reicker Straße (13.000 Fahrgäste)
- Bautzner Straße (12.000 Fahrgäste)

Verteilung der Fahrgäste auf die einzelnen Linien:

- Siehe Karte 2 im Kartenteil

Wie viele Fahrgäste nutzen welche Busstrecke?



Während die stärksten Straßenbahnstrecken von 15.000 bis 47.000 Fahrgästen je Werktag genutzt werden, erreichen die stärksten Busstrecken eine Nutzung von 5.000 bis 10.000 Fahrgästen je Werktag.

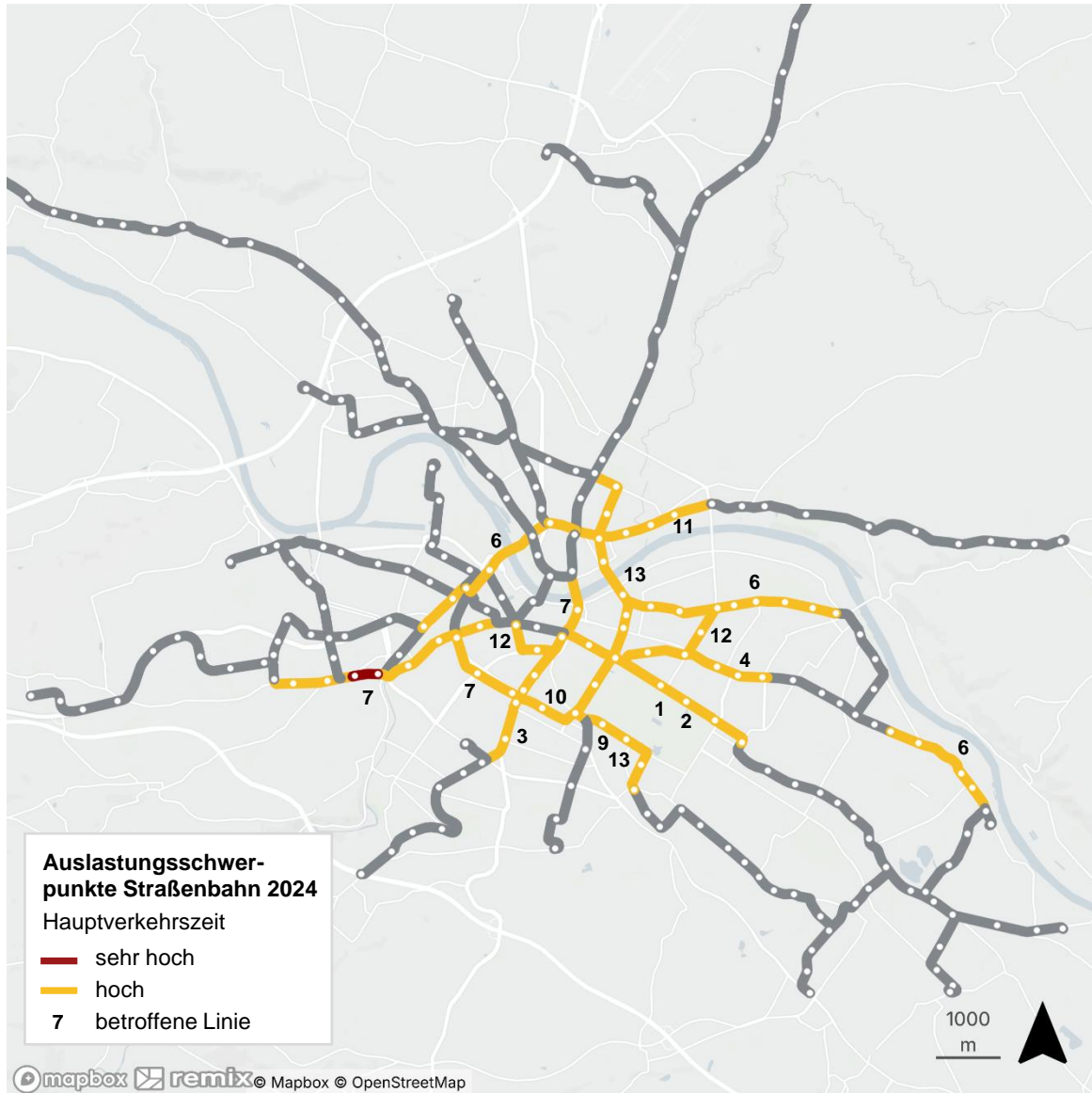
Die am stärksten nachgefragten Strecken sind:

- die auf die Innenstadt zulaufenden Busstrecken aus den straßenbahnlosen Stadtteilen Plauen und Johannstadt (Linie 62) mit jeweils 9.000 Fahrgästen
- die Busstrecken im Bereich der TU Dresden mit bis zu 8.000 Fahrgästen
- die Stadtteilverbindungen im dicht besiedelten Dresdner Osten (Linien 61, 63, 65) mit jeweils 5.000 Fahrgästen

Verteilung der Fahrgäste auf die einzelnen Linien:

- Siehe Karte 3 im Kartenteil

Wo ist im Straßenbahnnetz die Auslastung hinsichtlich der Fahrgastakzeptanz kritisch?



In der Auslastungsstufe „sehr hoch“ sind alle Sitzplätze belegt, Stehflächen sind dicht gefüllt. Die Fahrgastakzeptanz hinsichtlich der Auslastung ist erreicht, die Nachfrage kann trotz vorhandenen Potentials nicht weiter steigen.

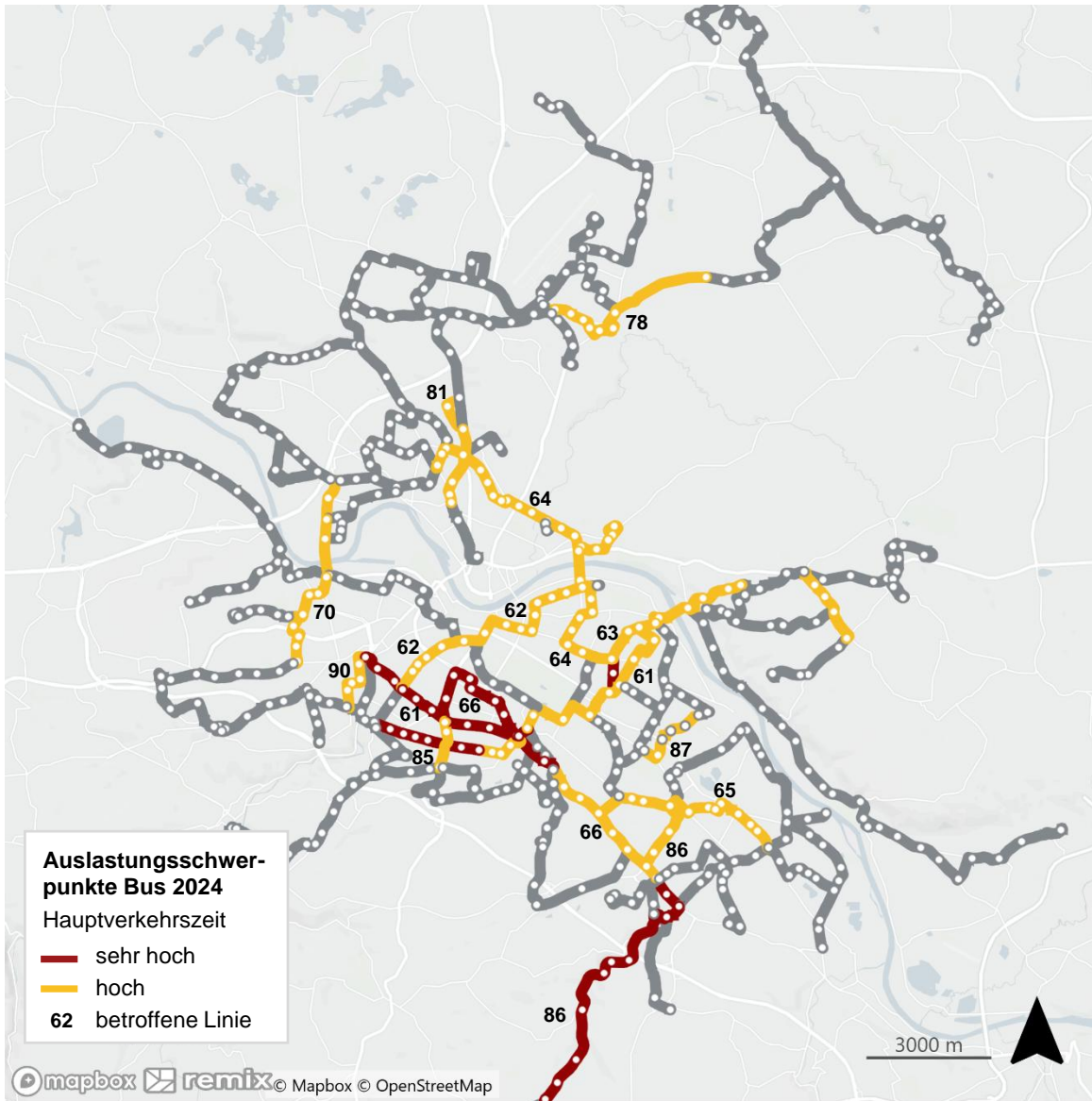
- Linie 7, Kesselsdorfer Straße

In der Auslastungsstufe „hoch“ sind alle Sitzplätze belegt, Stehflächen sind locker gefüllt. Einzelne Fahrten sind in der Hauptverkehrszeit jedoch sehr hoch ausgelastet.

- Linie 7 zwischen Hauptbahnhof und Löbtau
- Linie 6 zwischen Bf. Mitte und Schillerplatz
- Linien 1 und 2 auf der Stübelallee
- Linie 13 zwischen Bischofsweg und S-Bf. Strehlen
- Linie 10 zwischen Fetscherplatz und Hauptbahnhof
- Linie 12 zwischen Löbtau und Uniklinikum
- Linie 11 zwischen Neustadt und Waldschlößchen
- Linie 3 zwischen Hauptbahnhof und Universität

Die Einstufung der Linienabschnitte erfolgt anhand der mittleren Auslastung je Fahrt in der Spitzenstunde und der Kapazität des eingesetzten Fahrzeugtyps (Details siehe Anlage 1).

Wo ist im Busnetz die Auslastung hinsichtlich der Fahrgastakzeptanz kritisch?



In der Auslastungsstufe „sehr hoch“ sind alle Sitzplätze belegt, Stehflächen sind dicht gefüllt. Die Fahrgastakzeptanz hinsichtlich der Auslastung ist erreicht, die Nachfrage kann trotz vorhandenen Potentials nicht weiter steigen.

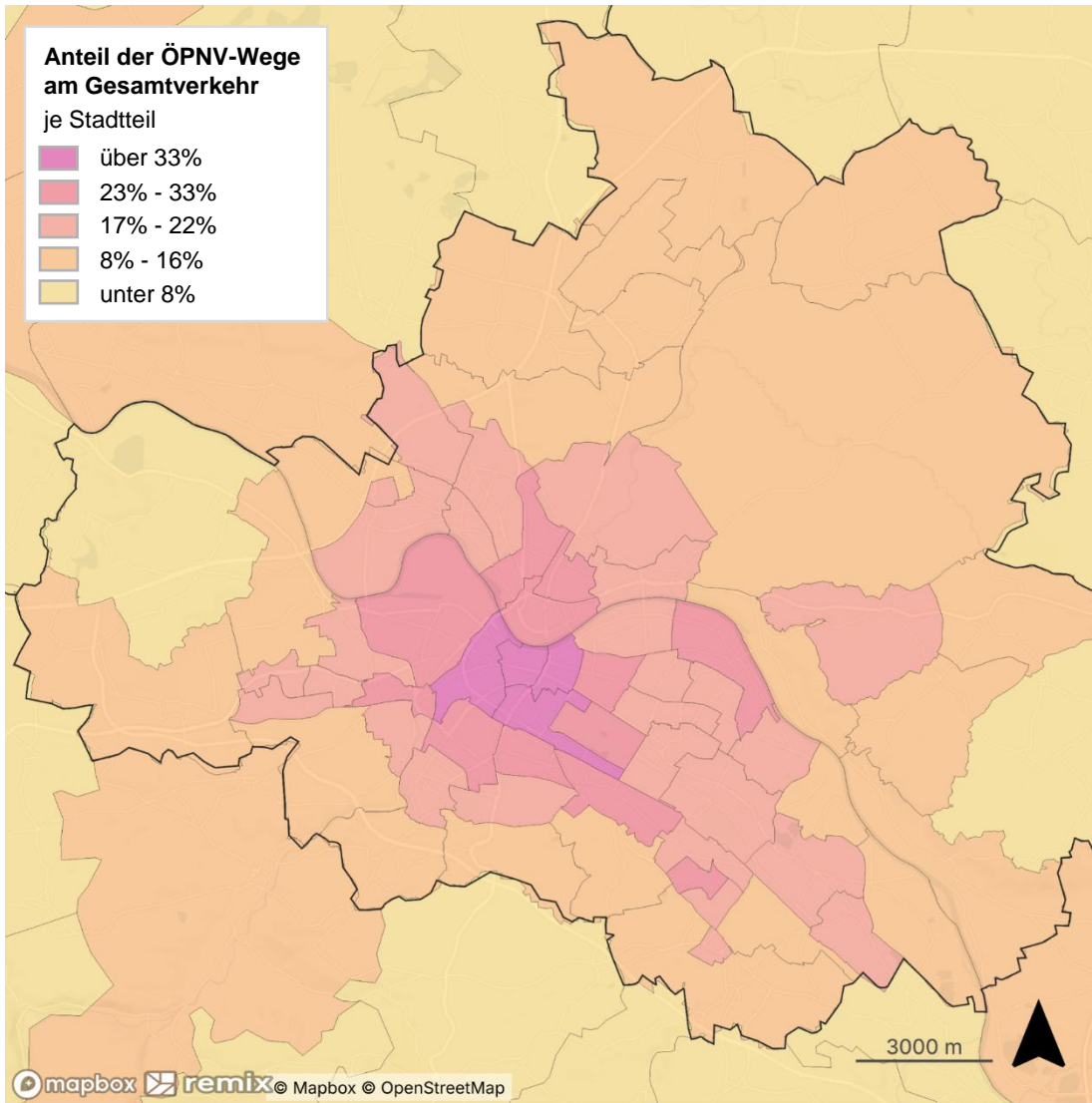
- Linie 61 im Bereich der Universität
- Linie 86 zwischen Dobritz und Kreischa
- Linie 66 zwischen Strehlen und Universität
- Linie 85 im Schulverkehr auf der Nöthnitzer Straße

In der Auslastungsstufe „hoch“ sind alle Sitzplätze belegt, Stehflächen sind locker gefüllt. Einzelne Fahrten sind in der Hauptverkehrszeit jedoch sehr hoch ausgelastet.

- Linie 62 Budapester Straße, Striesener Straße
- Linie 65 in Leuben
- Linie 66 auf der Dohnaer Straße
- Linie 64 auf der Stauffenbergallee und Fetscherstraße
- Linie 70 Washingtonstraße
- Linie 90 in Löbtau
- Linie 81 zwischen Liststraße und Hellerhofstraße
- Linie 78 in Klotzsche

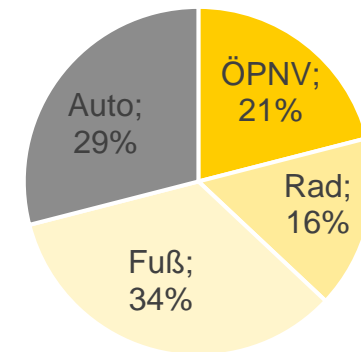
Die Einstufung der Linienabschnitte erfolgt anhand der mittleren Auslastung je Fahrt in der Spitzenstunde und der Kapazität des eingesetzten Fahrzeugtyps (Details siehe Anlage 1).

In welchen Stadtteilen wird der ÖPNV besonders stark genutzt?

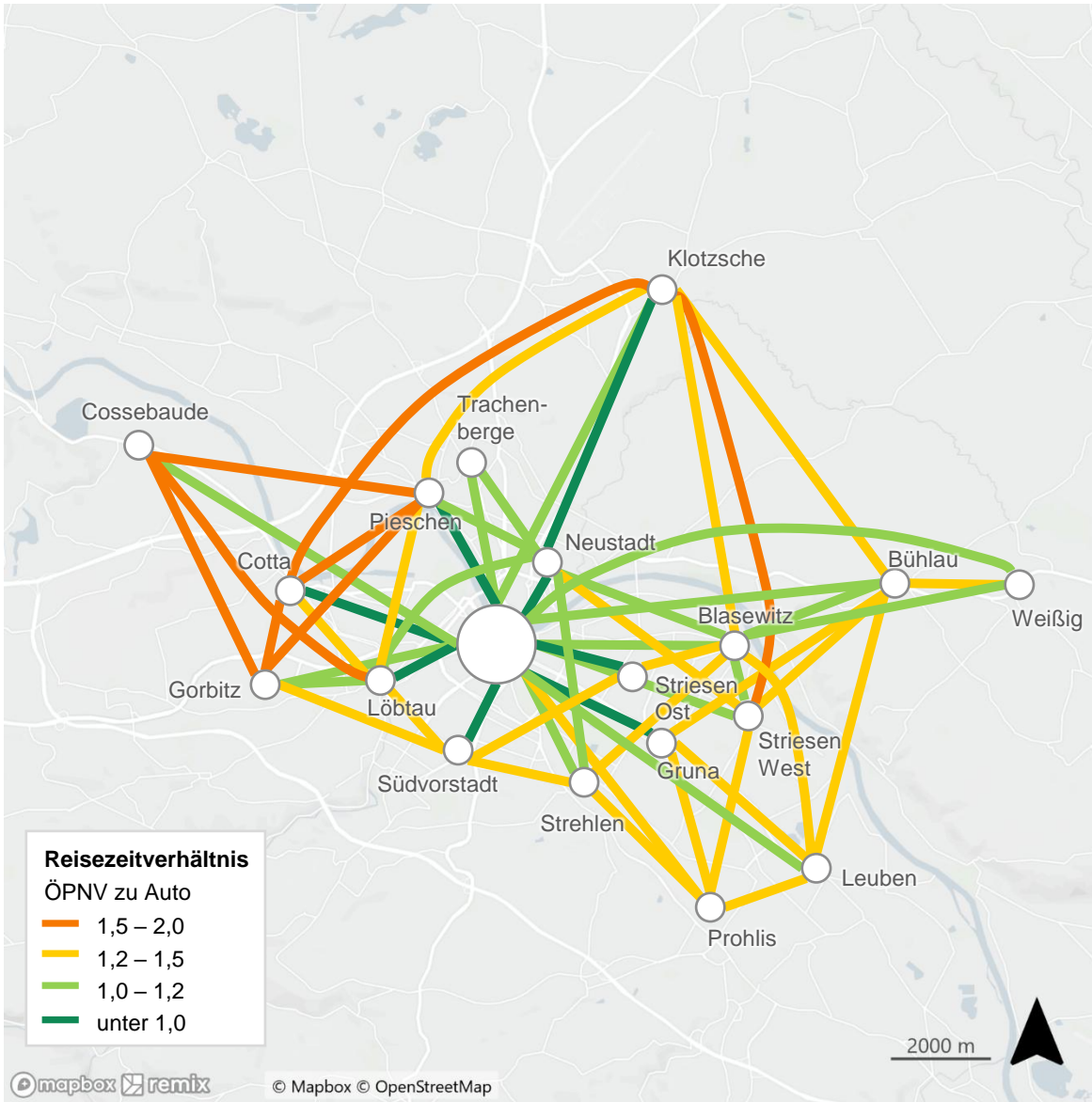


- Der Anteil des ÖPNV an allen Wegen beträgt 21%.
- Innerhalb des Stadtgebietes schwankt der ÖPNV-Anteil an allen Wegen.
- Den stärksten Anteil mit 35% hat der ÖPNV in der Innenstadt.
- Überdurchschnittlich ist der Anteil in folgenden Stadtteilen: Südvorstadt, Friedrichstadt, Prohlis, Reick, Strehlen, Löbtau, Neustadt.
- Unterdurchschnittlich ist der Anteil in folgenden Stadtteilen: Laubegast, Mockritz, Coschütz, Kleinzschachwitz, Naußlitz, Briesnitz, Hellerau, Klotzsche, Kaditz, Niedersedlitz, Weixdorf, Langebrück, Loschwitz, Schönfeld-Weißig, Cossebaude

Verkehrsmittelwahl über alle Wege in Dresden (Modal Split)



Auf welchen Verbindungen ist der ÖPNV schneller bzw. langsamer als das Auto?



Dargestellt sind ausgewählte Verbindungen zwischen den Stadtteilzentren und der Innenstadt sowie untereinander.

Auf einigen innenstadtzentrierten Verbindungen ist der ÖPNV schneller als das Auto (Reisezeitverhältnis unter 1,0), z. B.:

- Löbtau – Innenstadt
- Zwinglistraße – Innenstadt
- Pieschen – Innenstadt
- Klotzsche – Neustadt

Auf vielen, meist innenstadtzentrierten Verbindungen ist der ÖPNV nur wenig langsamer als das Auto (Reisezeitverhältnis zwischen 1,0 und 1,2), z. B.:

- Leuben – Innenstadt
- Bühlau – Innenstadt
- Strehlen – Innenstadt
- Blasewitz – Innenstadt
- Löbtau – Neustadt

Langsamer als das Auto ist der ÖPNV vor allem bei Stadtteilverbindungen ohne Innenstadtbezug (Reisezeitverhältnis 1,2 – 1,5). Auf diesen muss auch häufiger umgestiegen werden. Das betrifft z. B.:

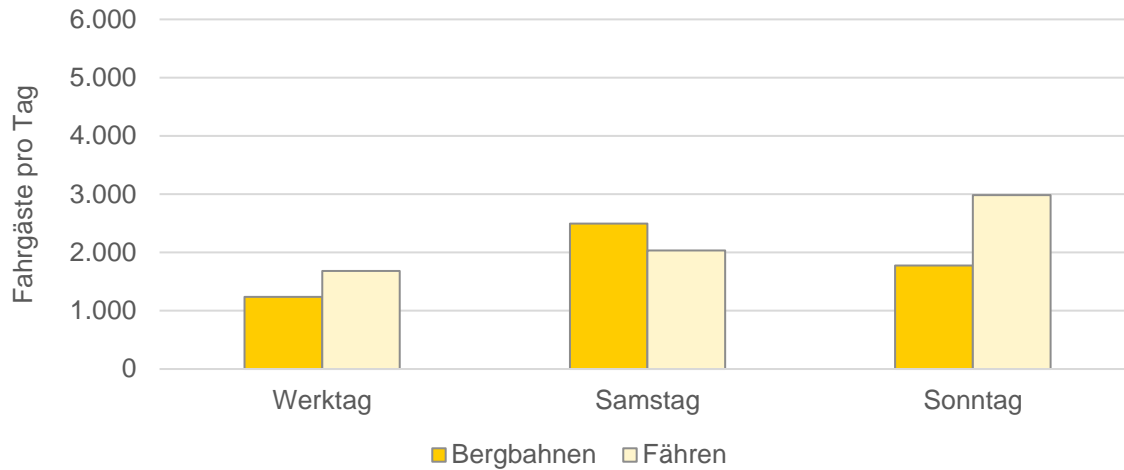
- Prohlis – Striesen West
- Pieschen – Löbtau
- Blasewitz - Klotzsche

Besonders langsam im Vergleich zum Auto ist der ÖPNV auf Verbindungen parallel zur Autobahn (Reisezeitverhältnis 1,5 – 2,0), z. B.:

- Cotta – Klotzsche
- Cotta - Pieschen

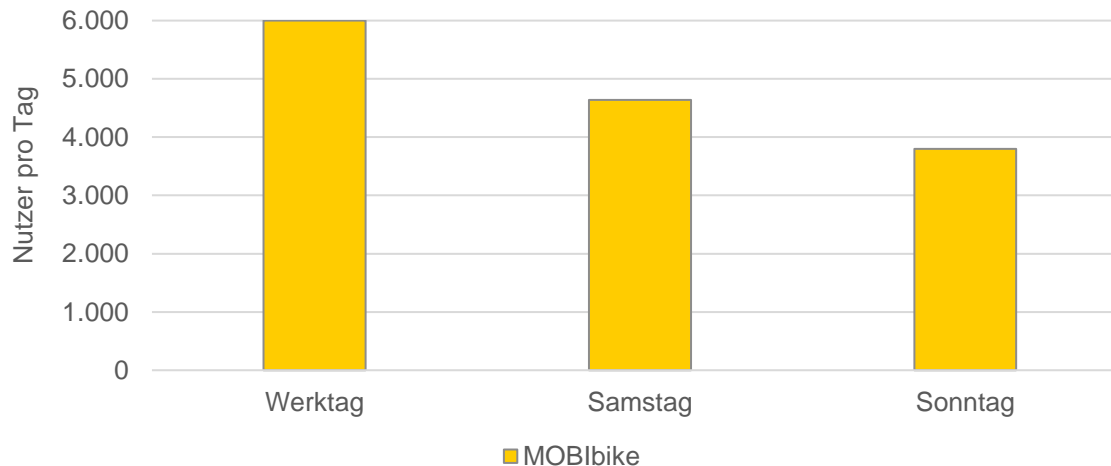
Nachfrage MOBibike, Bergbahnen und Fähren

Fahrgäste je Tagesart Bergbahn und Fähren



- Sowohl Bergbahnen als auch Fähren weisen eine starke Nutzung für Freizeitaktivitäten und durch Touristen auf. Das zeigt sich an den deutlich stärkeren Fahrgastzahlen am Wochenende.
- Unter den beiden Bergbahnen hat die Standteillbahn eine geringfügig stärkere Nachfrage als die Schwebelbahn.
- Unter den Fähren ist die Fährstelle Pillnitz mit täglich über 1.000 Fahrgästen und ca. 350 Autos die mit Abstand am stärksten nachgefragte Fährstelle.

Nutzer je Tagesart MOBibike



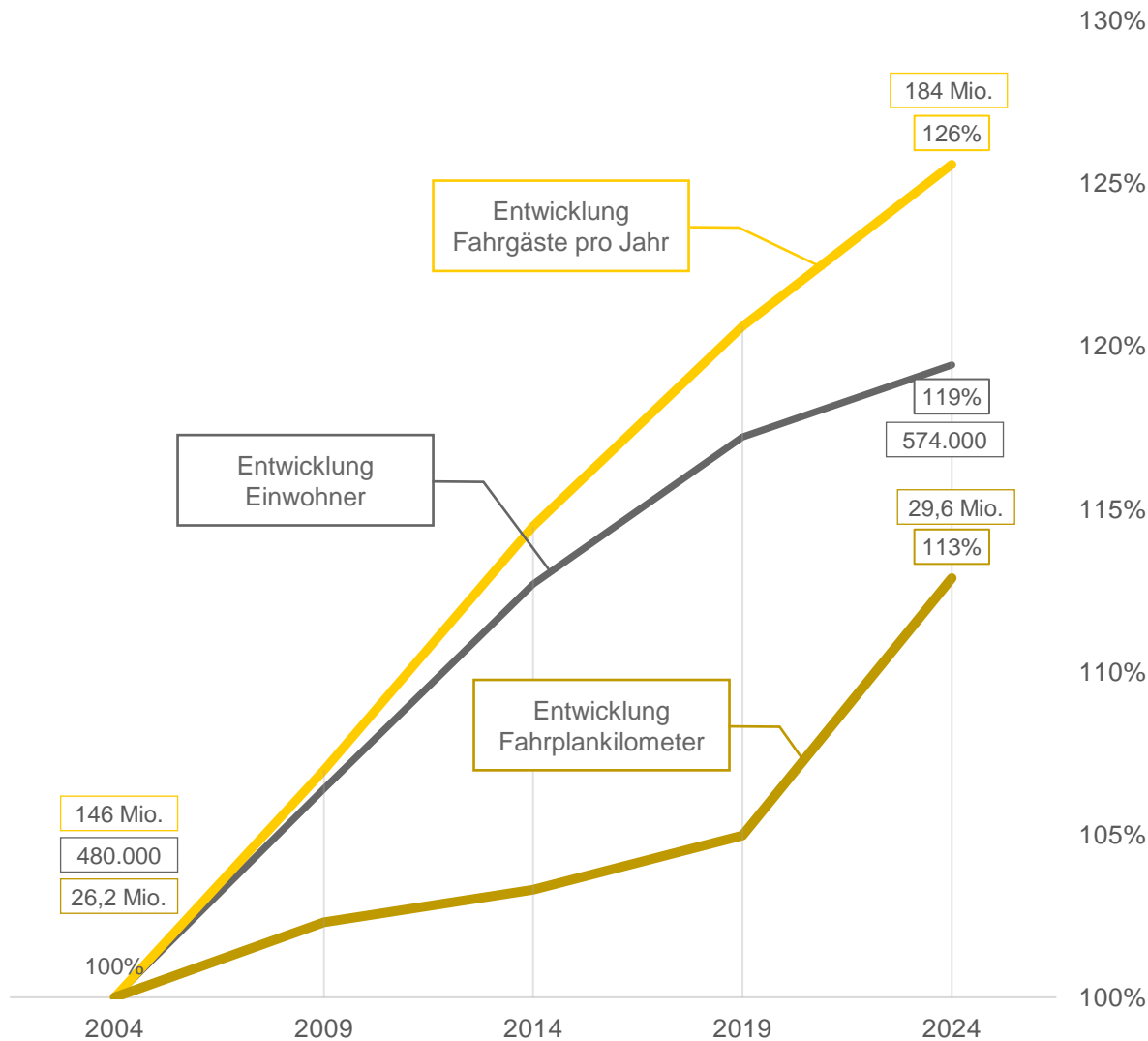
- 6.000 Nutzer je Werkgtag
- 4.600 Nutzer je Samstag (76% des Werkgtagwertes)
- 3.800 Nutzer je Sonn-/ Feiertag (63 % des Werkgtagwertes)
- 73% der Nutzer kombinieren MOBibike mit Bahn und Bus

Wie hoch ist der Betriebsaufwand für die erreichte Fahrgastnachfrage?

- Die Anzahl der Fahrgäste ist in den letzten 20 Jahren deutlich stärker gestiegen als die Anzahl der Einwohner Dresdens.
- Gleichzeitig ist die Auslastung der Fahrzeuge gestiegen, da das Fahrplanangebot weniger gewachsen ist als die Einwohnerzahl.
- Im Vergleich mit anderen deutschen Städten ist die Marktausschöpfung und Auslastung der DVB überdurchschnittlich hoch.

3

Wie hat sich die ÖPNV-Nachfrage in den letzten 20 Jahren entwickelt?



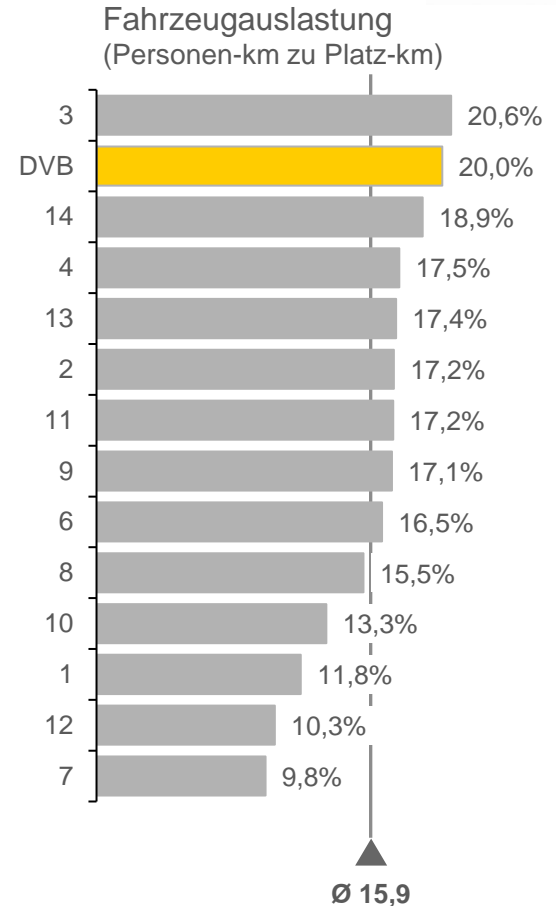
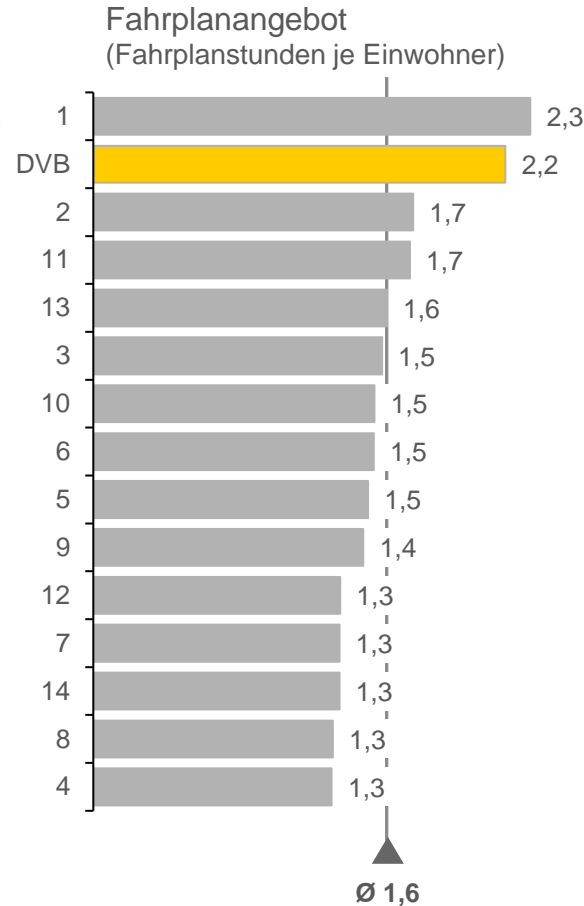
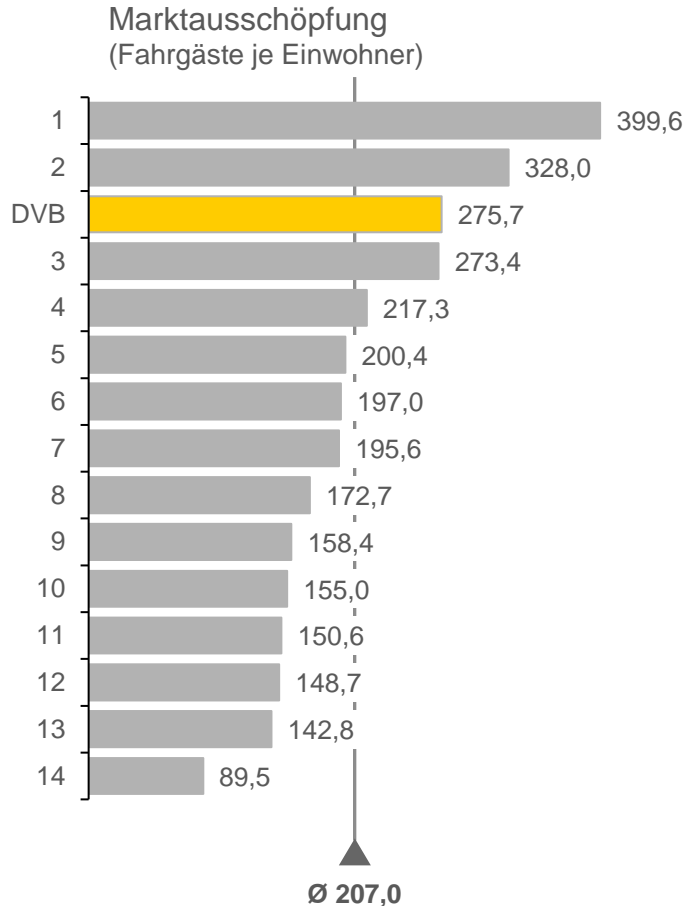
- Seit 2004 ist die Fahrgastnachfrage stärker gewachsen als die Einwohnerzahl im gleichen Zeitraum. Dies ist u. a. auf die zahlreichen kundenzentrierten Liniennetzanpassungen der vergangenen Jahre zurückzuführen.
- An den Wochenenden ist die Fahrgastnachfrage deutlich stärker gewachsen als an Werktagen.
- Das Fahrplanangebot ist im gleichen Zeitraum nur geringfügig gewachsen. Der überdurchschnittlich hohe Sprung zwischen 2019 und 2024 ist zum Großteil auf gestiegene Schienenersatzverkehrsleistung in Folge von Großbaumaßnahmen zurückzuführen.

Quelle: Linienbeförderungsfälle 2004 – 2024 gemäß Automatischen Fahrgastzählsystem der DVB AG, Einwohner gemäß https://www.dresden.de/media/pdf/statistik/Statistik_1205_47_E2012-HW-nach-Lebensalter.pdf, Zwischenjahre ohne Darstellung im Diagramm

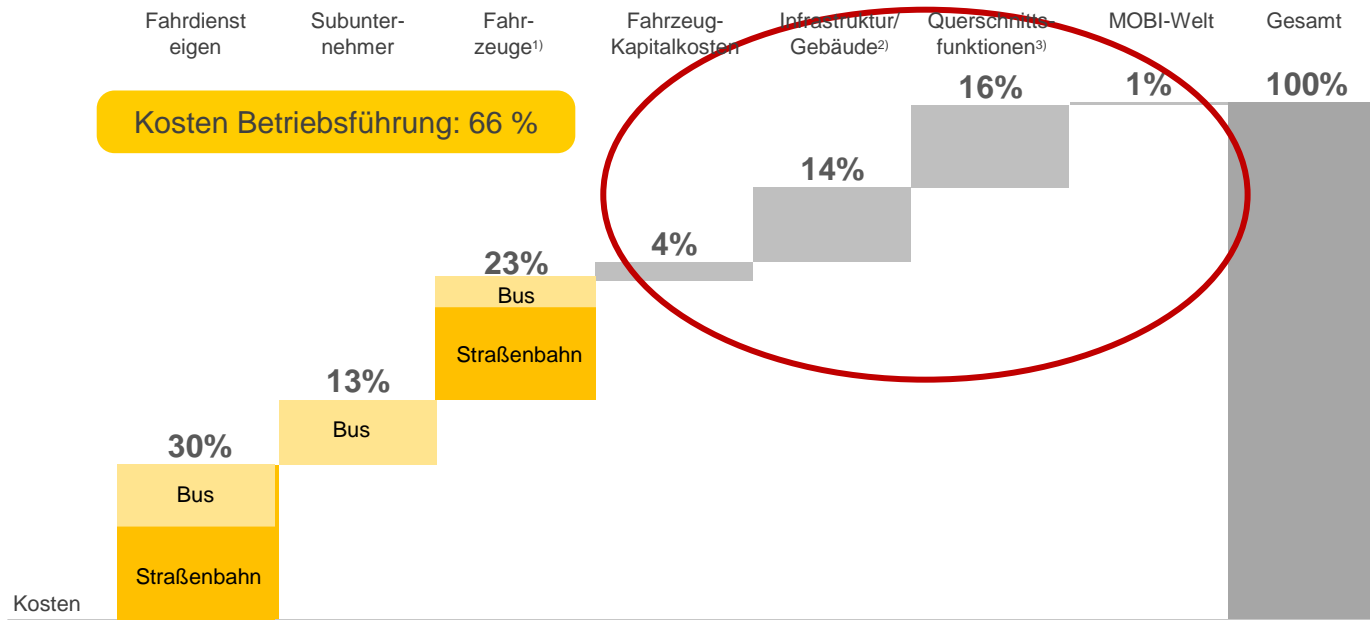
Wie sind Nachfrage und Angebotsmenge im Vergleich mit anderen Städten?



- Die DVB erreicht im Vergleich zu anderen Städten eine stark überdurchschnittliche Marktausschöpfung.
- Das Städtebenchmark zeigt, dass für eine hohe Marktausschöpfung bezogen auf Qualität und Menge ein hohes Fahrplanangebot notwendig ist.
- Im Branchenschnitt sind Fahrzeuge der DVB sehr effizient ausgelastet.



Strukturkosten machen ca. 1/3 der Gesamtkosten aus und werden in der Linienerfolgsrechnung nicht mitbetrachtet



- Infrastruktur und Querschnitt machen ca. 1/3 der Gesamtaufwendungen der DVB aus.
- Diese Kosten sind den Linien nicht direkt zuzuordnen.
- Sie verändern sich bei Angebotsanpassungen erst einmal nicht und werden darum in der Linienerfolgsrechnung nicht mitbetrachtet.

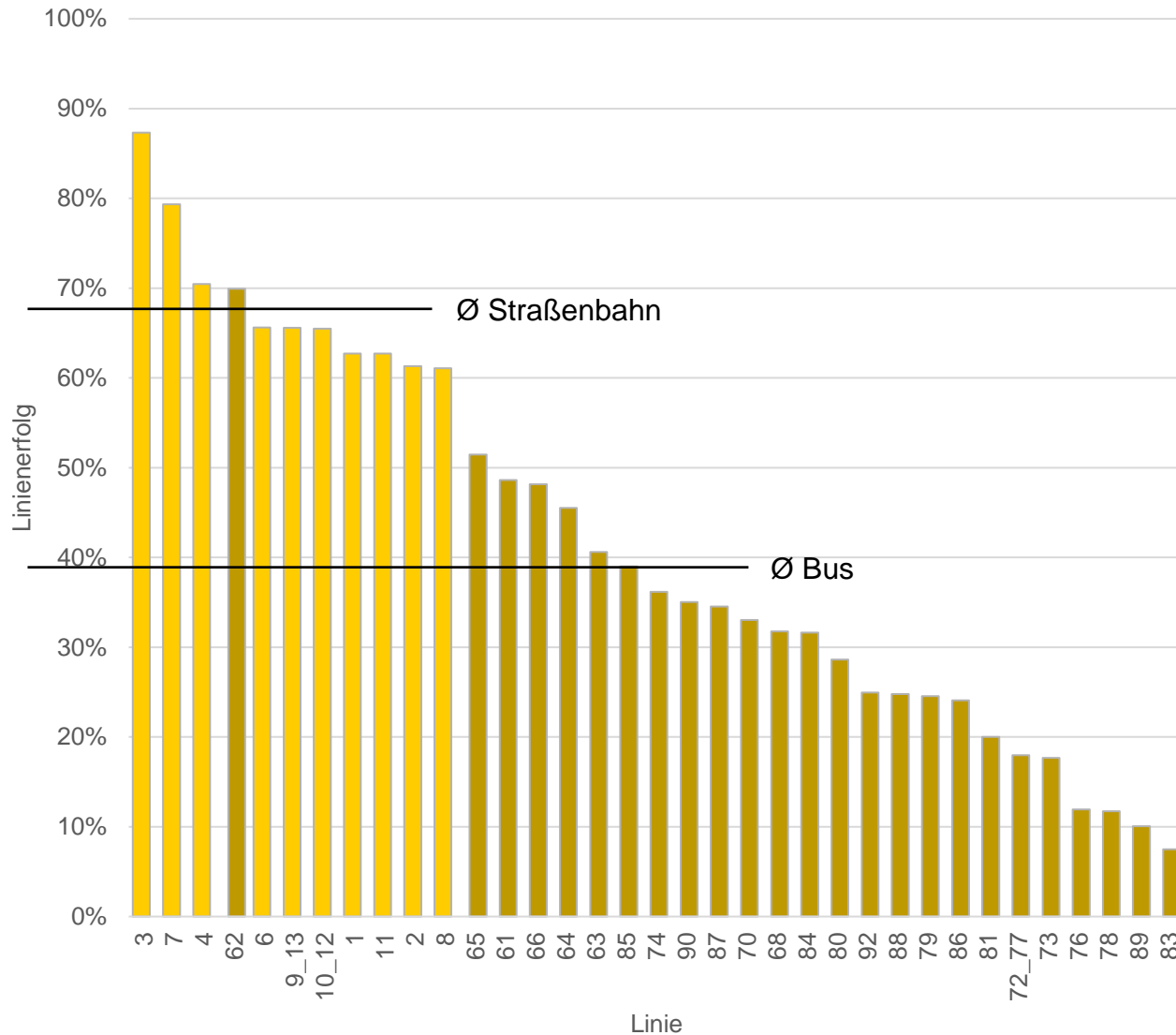
Grafik basierend auf Planstand 2025

¹⁾ Busse und Bahnen mit Instandhaltung, Fahrfertigmachen, Betriebsstoffen

²⁾ Infrastruktur, Gebäude, Lager

³⁾ Verwaltungsoverhead, Kundenmanagement, Betriebs- und Verkehrsmanagement, Sonstiges

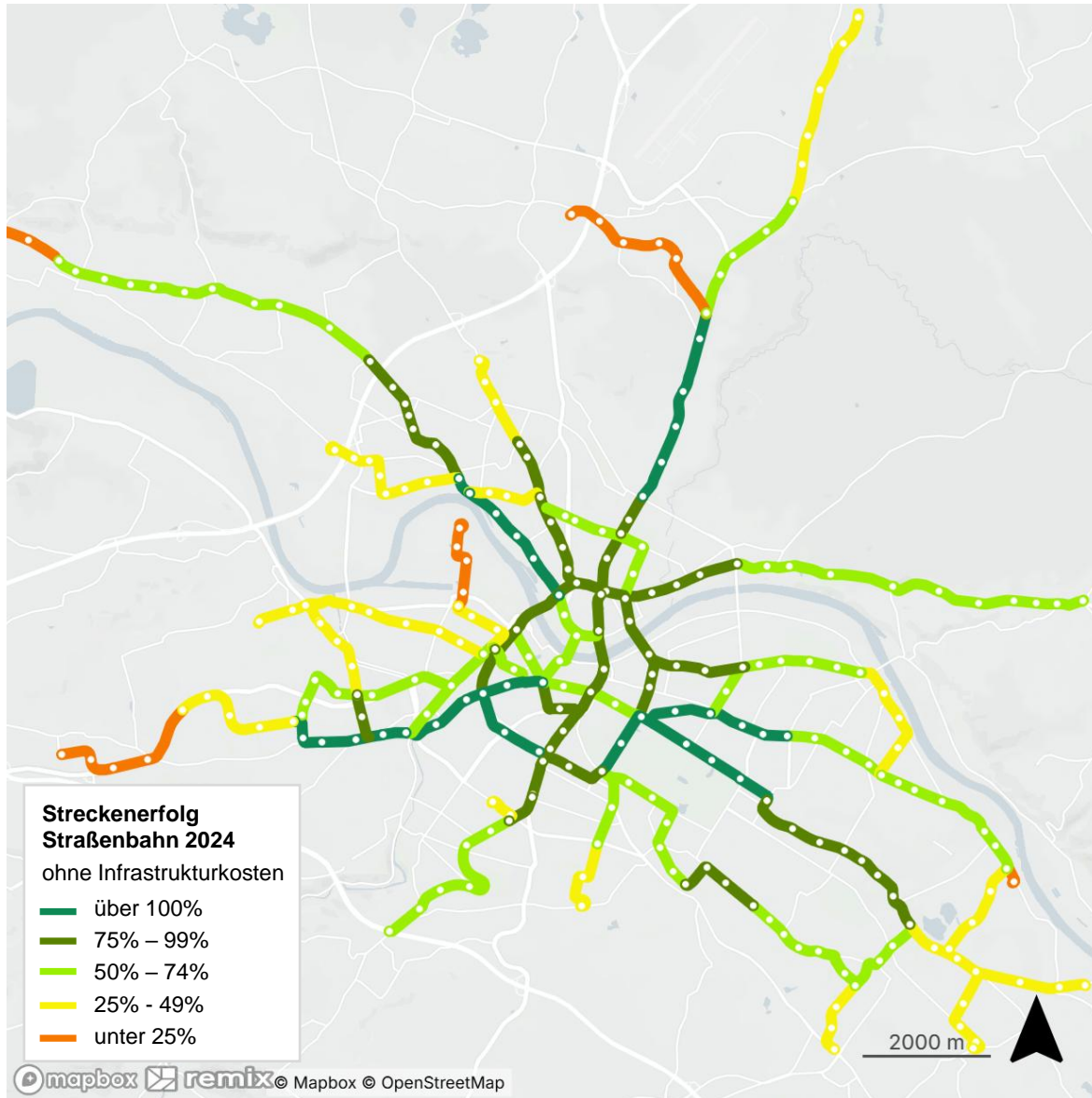
Wie gestaltet sich der linienbezogene Erfolg?



- Je höher die Fahrgastzahl, desto höher ist in der Regel der Linienenerfolg.
- Je geringer die Verlustzeiten (durch Stau, Ampeln usw.) und Wendezeiten, desto höher der Linienenerfolg.
- durchschnittlicher Linienenerfolg Straßenbahn: 68%
- durchschnittlicher Linienenerfolg Bus: 39%
- Die Straßenbahnlinien bedienen die größten Nachfrageströme und können viele Fahrgäste in großen Fahrzeugen bündeln. Deshalb erreichen sie einen relativ hohen Linienenerfolg.
- Die Buslinien bedienen aus Gründen der Daseinsfürsorge viele geringere Nachfrageströme und haben deshalb einen geringeren Linienenerfolg.

	Anteil an Fahrgästen	Anteil an der Betriebsleistung
Straßenbahn	69 %	50 %
60er-Buslinien	23 %	31 %
Übrige Buslinien	8 %	19 %

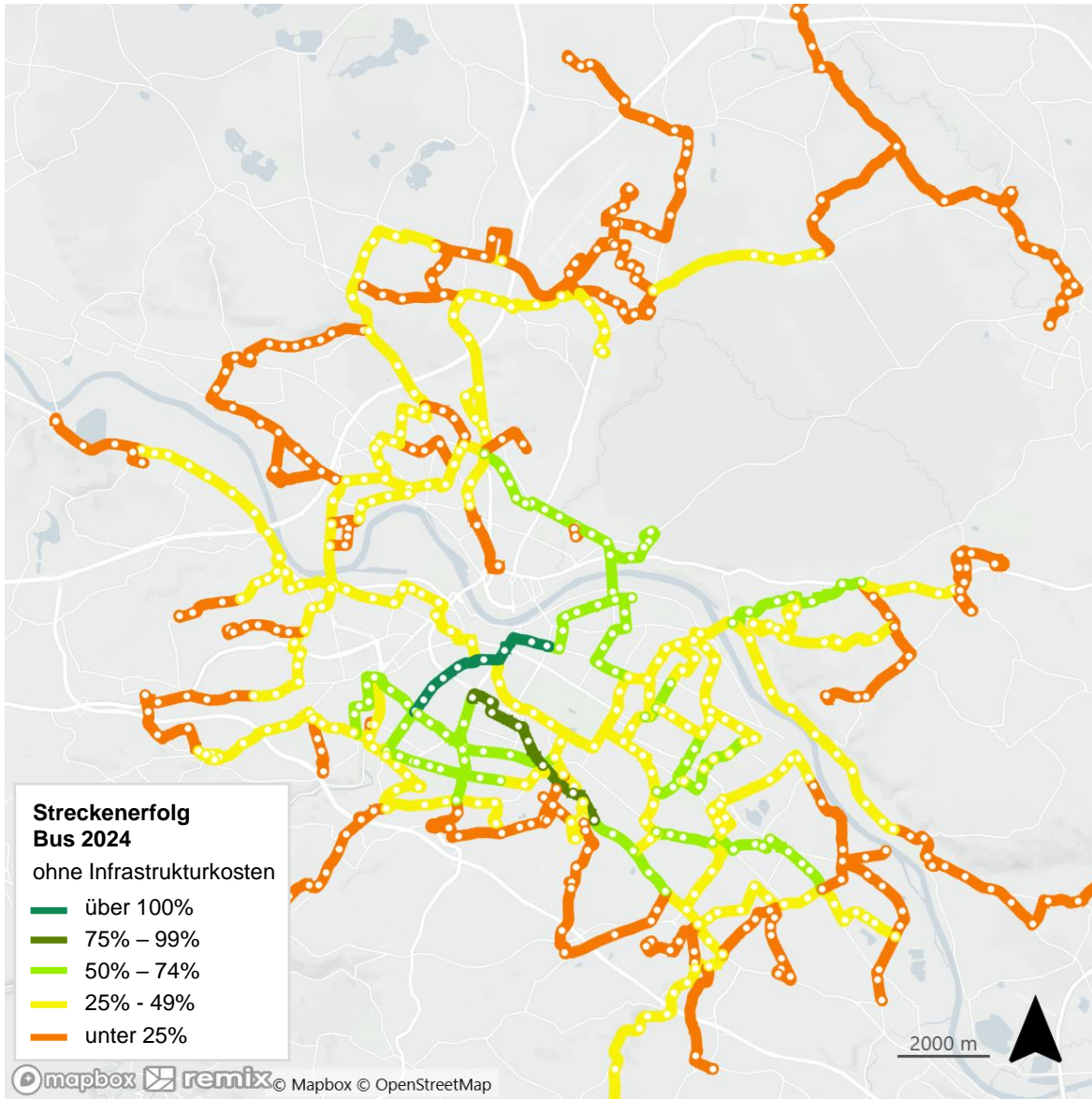
Wie gestaltet sich der Streckenerfolg im Straßenbahnnetz?



Der Streckenerfolg ist das Verhältnis der Fahrgasterlöse zu den Fahrdienstkosten, hier aufgeteilt auf definierte Streckenabschnitte. Wird der Streckenabschnitt von mehreren Linien bedient, werden Fahrgasterlöse und Fahrdienstkosten aller Linien addiert und gemeinsam ins Verhältnis gesetzt.

- Je höher die Fahrgastzahl, desto höher ist in der Regel der Streckenerfolg.
- Je langsamer die Straßenbahn vorankommt, desto höher sind die Betriebskosten. So ist z. B. der Streckenerfolg auf der Königsbrücker Straße zwischen Infineon Süd und Stauffenbergallee aufgrund der höheren Reisegeschwindigkeit besser als im anschließenden Abschnitt bis zum Albertplatz, obwohl dort deutlich mehr Fahrgäste die Strecke nutzen. Ähnliche Zusammenhänge wirken am Beispiel Stübelallee, wo die Straßenbahnen deutlich schneller vorankommen als auf dem Streckenabschnitt zwischen Straßburger Platz und Postplatz.
- Strecken im Außenbereich haben aufgrund der geringeren Nachfrage einen geringeren Streckenerfolg, tragen jedoch erheblich zum Streckenerfolg der Strecken im Innenbereich bei.

Wie gestaltet sich der Streckenerfolg im Busnetz?



Der Streckenerfolg ist das Verhältnis der Fahrgasterlöse zu den Fahrdienstkosten, hier aufgeteilt auf definierte Streckenabschnitte. Wird der Streckenabschnitt von mehreren Linien bedient, werden Fahrgasterlöse und Fahrdienstkosten aller Linien addiert und gemeinsam ins Verhältnis gesetzt.

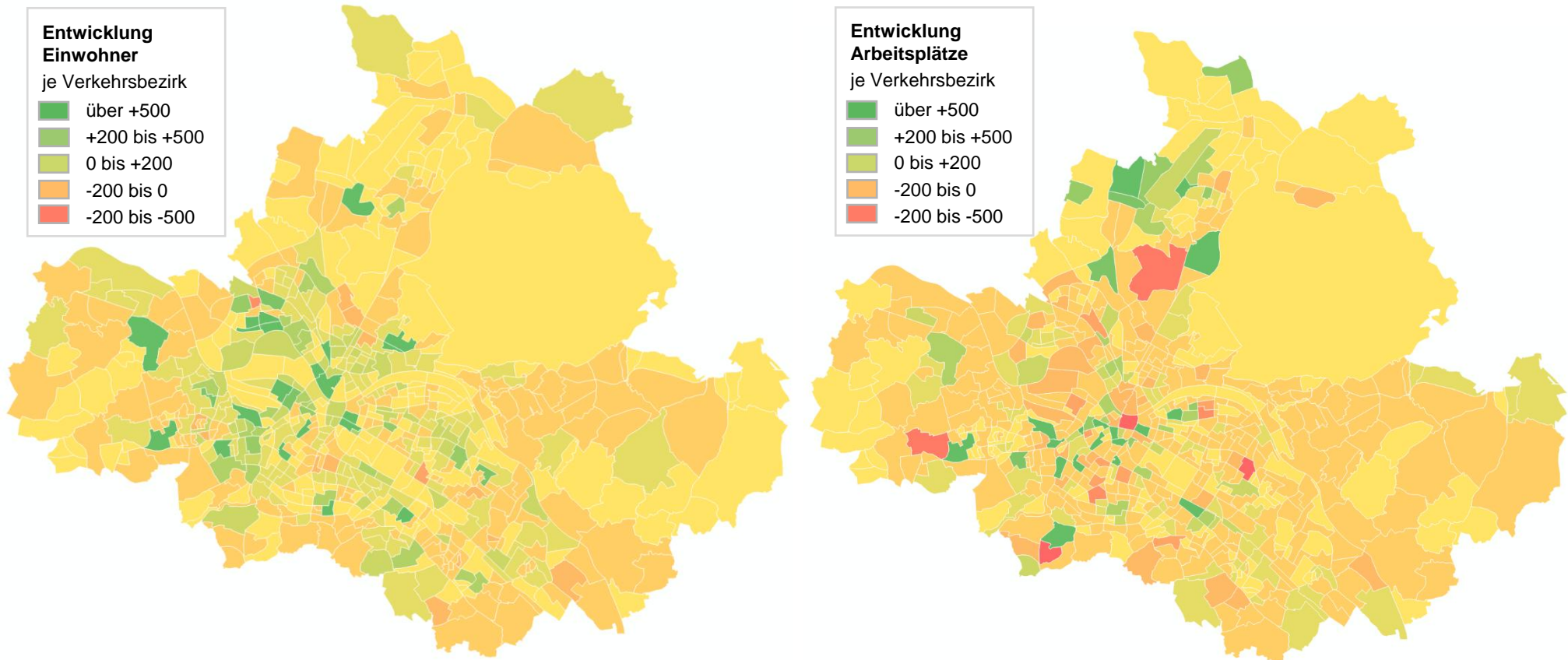
- Je höher die Fahrgastzahl, desto höher ist in der Regel der Streckenerfolg.
- Die Buslinien bedienen aus Gründen der Daseinsfürsorge viele geringere Nachfrageströme und haben deshalb einen geringeren Streckenerfolg.
- Je langsamer der Bus voran kommt, desto höher sind die Betriebskosten.
- Der höchste Streckenerfolg wird im Zuge der Buslinien 62 und 66 erreicht.
- Strecken im Außenbereich haben aufgrund der geringeren Nachfrage einen geringeren Streckenerfolg, tragen jedoch erheblich zum Streckenerfolg der Strecken im Innenbereich bei und sind als Zubringer zu den wichtigen Straßenbahn- und Buslinien essentiell für die Qualität des ÖPNV.

Wie werden sich Fahrgastnachfrage und Verkehrsaufkommen bis 2035 entwickeln?

4

- Bis 2035 wird ein Zuwachs von mehr als 20.000 Einwohnern erwartet. Bis 2040 sollen weitere 10.000 Einwohner hinzukommen.
- Auch die Zahl der Arbeitsplätze nimmt zu. Dies ist nicht nur im Dresdner Norden sichtbar.
- Aufgrund des Einwohner- und Arbeitsplatzzuwachses wächst die Anzahl der Gesamtwege um 87.000 Wege pro Tag.

Wie ist die räumliche Entwicklung von Einwohnern und Arbeitsplätzen bis 2035?



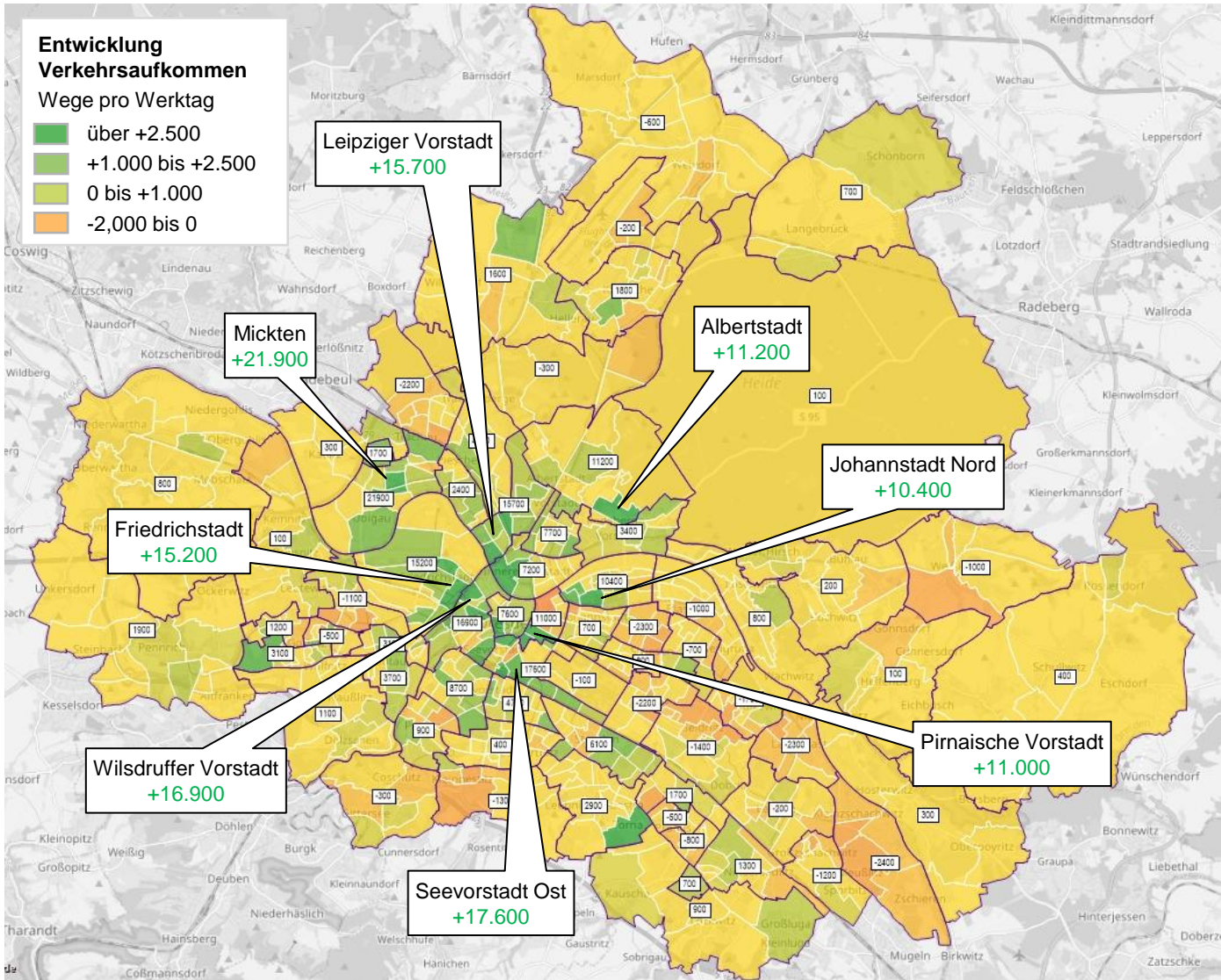
Schwerpunkte des Einwohnerzuwachses liegen im Zentrum und Nordwesten von Dresden.

Im Dresdner Südosten gibt es räumlich leichte Verschiebungen in der Einwohnerstruktur.

Schwerpunkte der Neuansiedlung von Gewerbe und damit Arbeitsplätzen liegen im Dresdner Norden, im Stadtzentrum und entlang der S-Bahn Richtung Pirna (z. B. Wissenschaftsstandort Ost).

Quelle: Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Dresden und DVB AG, Vergleich Analyse 2018 zu Prognose 2035

Wie entwickelt sich das Gesamtverkehrsaufkommen bis 2035?



- Aufgrund des Einwohnerzuwachses wächst die Anzahl der Wege um ca. 87.000 Wege pro Werktag.
- Im erweiterten Stadtzentrum und im Dresdner Nordwesten wächst das Verkehrsaufkommen enorm (u. a. aufgrund der Einwohnerentwicklung).
- Eine leichte Abnahme des Verkehrsaufkommens ist im Dresdner Südosten prognostiziert.

Quelle: Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Dresden und DVB AG, Vergleich Analyse 2018 zu Prognose 2035

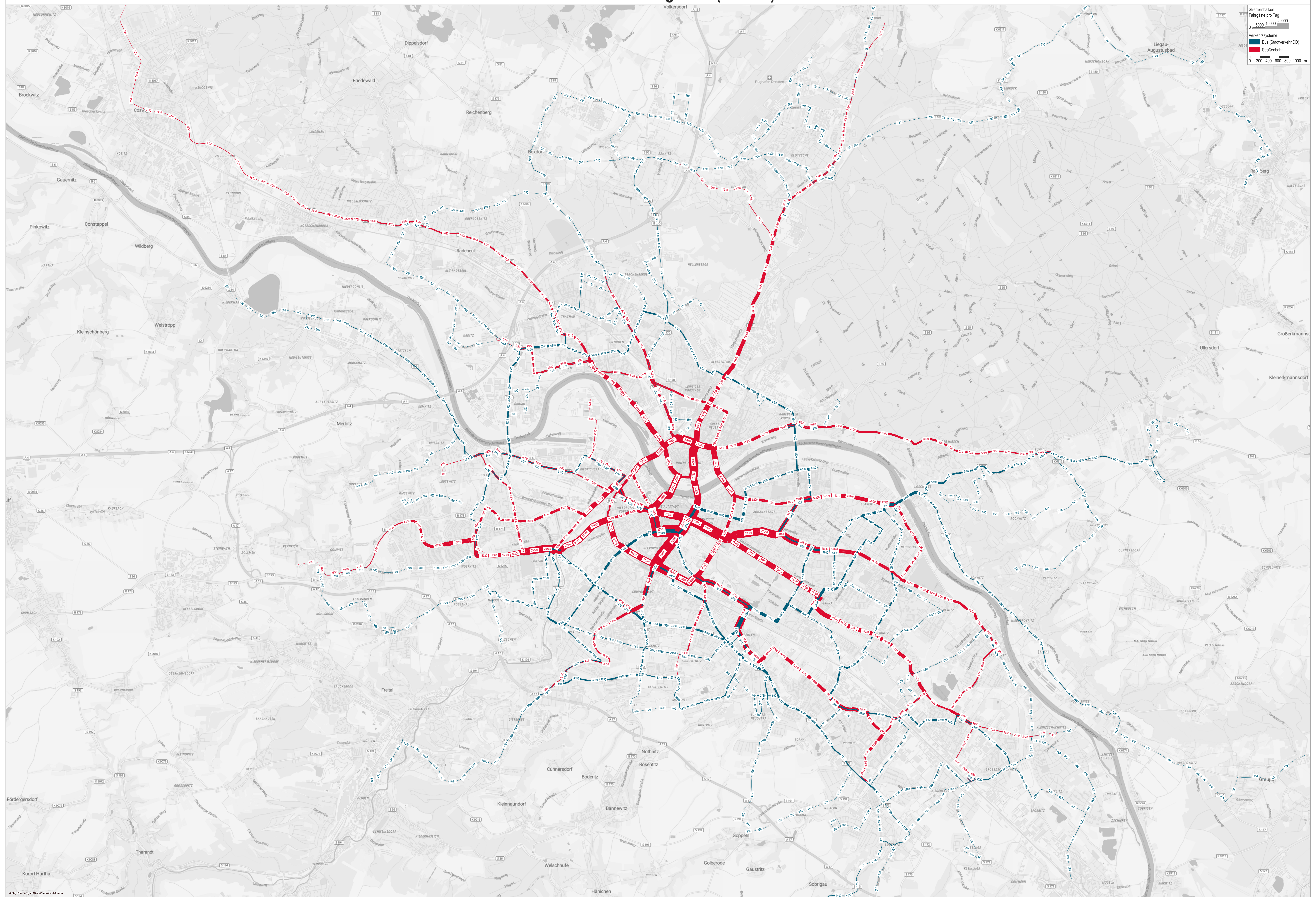


Karten

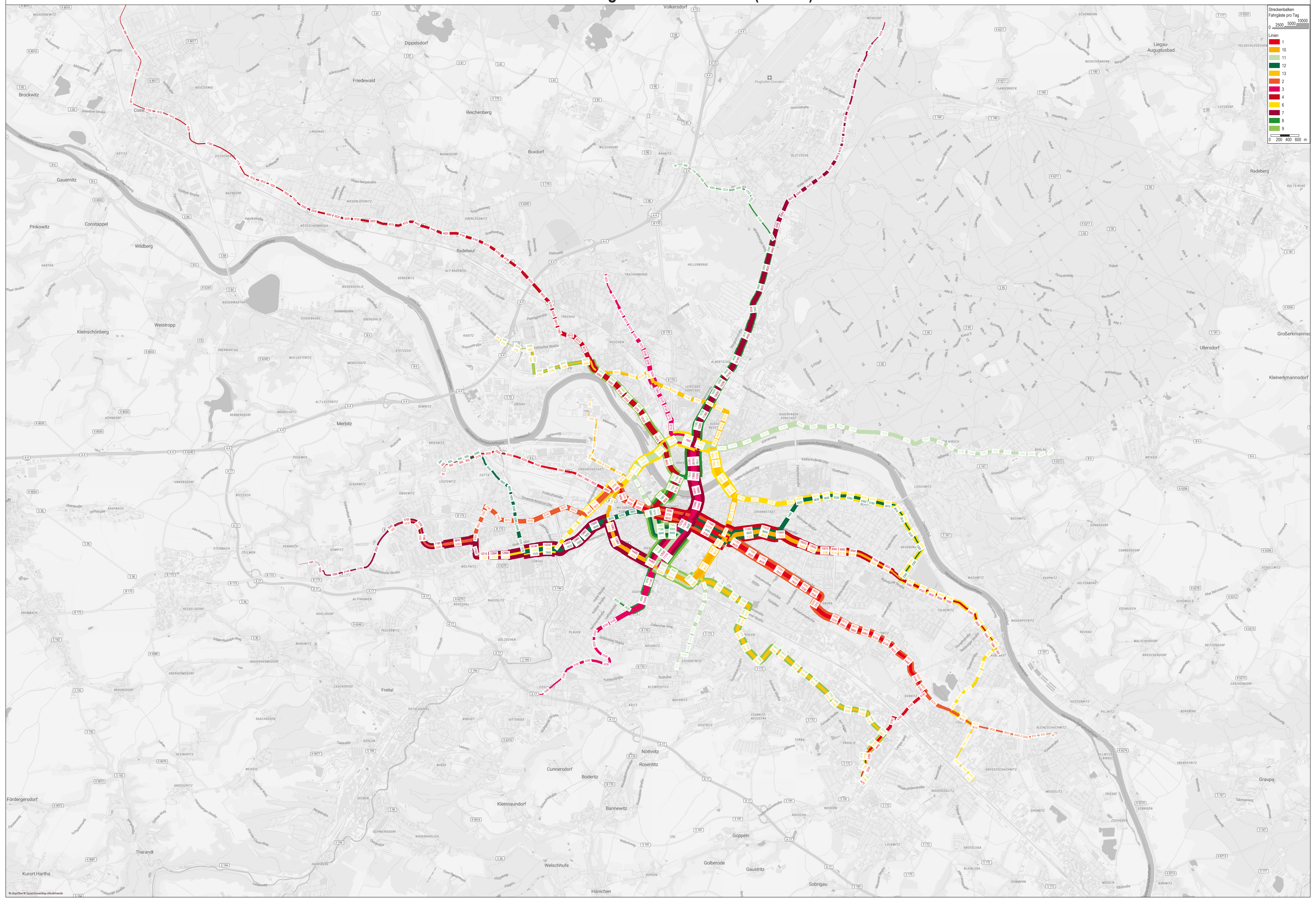
- Karte 1: Nachfrage je Werktag, verkehrssystemfein
- Karte 2: Nachfrage je Werktag, linienfein, Straßenbahn
- Karte 3: Nachfrage je Werktag, linienfein, Bus



Streckenbelastung 2024 (Mo - Fr)



Linienbelastung Straßenbahn 2024 (Mo - Fr)



Streckenbalken
Fahrgäste pro Tag

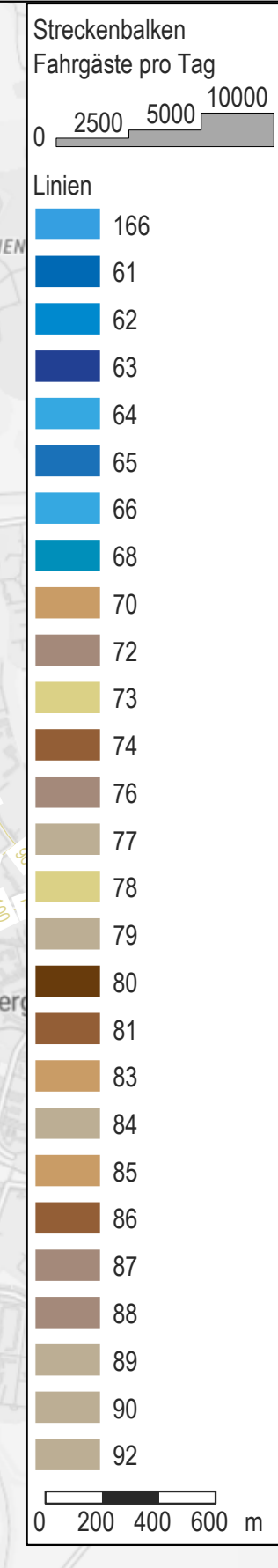
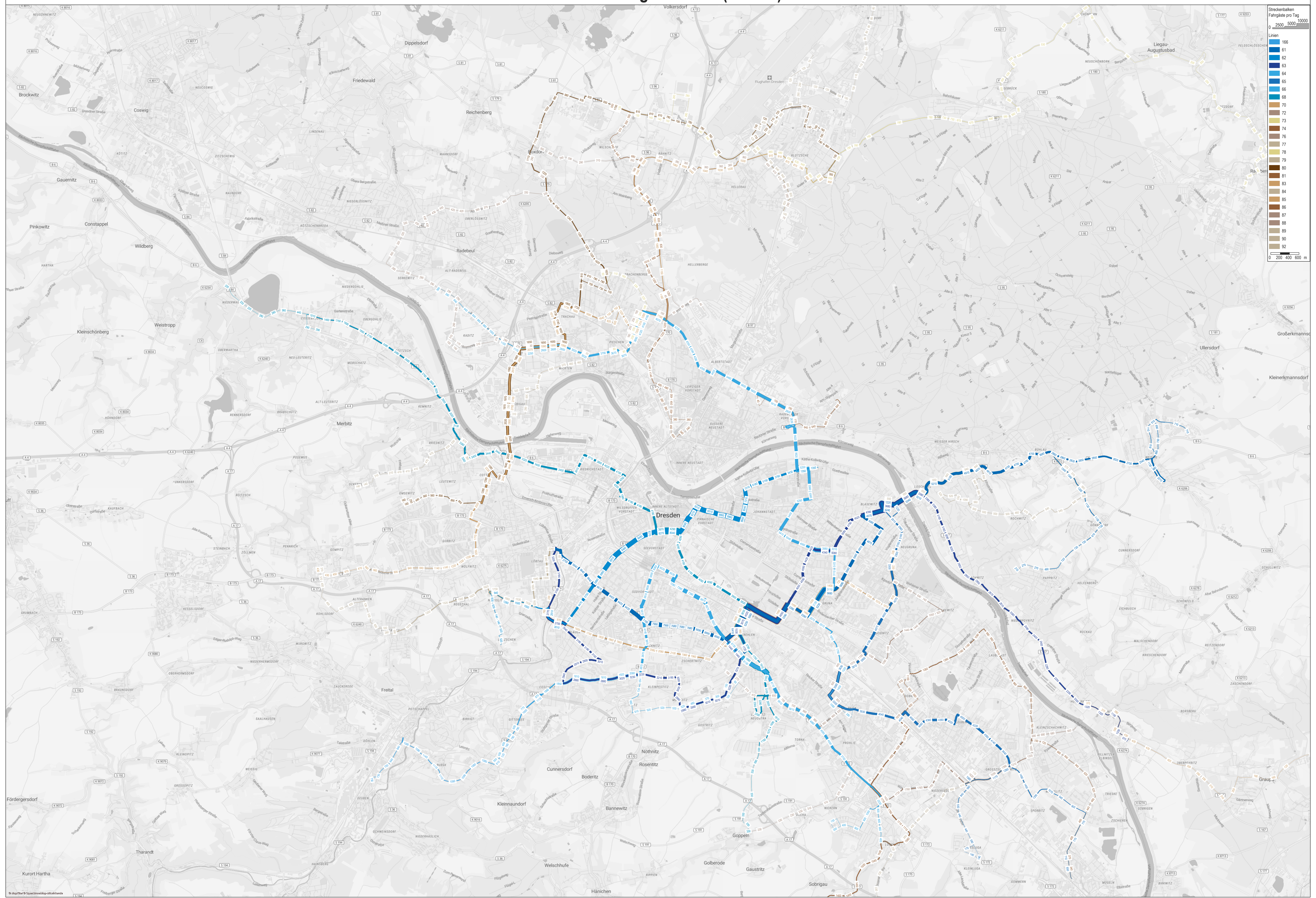
0 2500 5000 10000

Linien

- 1
- 10
- 11
- 12
- 13
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9

0 200 400 600 m

Linienbelastung Bus 2024 (Mo - Fr)





Anlagen

- Anlage 1: Bemessungskenngrößen zur Ermittlung der notwendigen Kapazität
- Anlage 2: Ausgewertete Daten



Anlage 1: Bemessungskenngrößen zur Ermittlung der notwendigen Kapazität



	Auslastungsstufe hoch	Auslastungsstufe sehr hoch¹	Grenzwert Betriebsstabilität²	Maximale Auslastung³
	alle Sitzplätze belegt, Stehflächen sind locker gefüllt. Einzelne Fahrten sind jedoch regelmäßig sehr hoch ausgelastet.	alle Sitzplätze belegt, Stehflächen sind dicht gefüllt. Die Fahrgastakzeptanz hinsichtlich der Auslastung ist erreicht, die Nachfrage kann trotz vorhandenen Potentials nicht weiter steigen.	Übersteigt die mittlere Auslastung je Fahrt diesen Grenzwert ist ein zuverlässiger und pünktlicher Betrieb nicht mehr möglich	Entspricht der Fahrzeugkapazität gemäß verfügbarer Fläche
45-m-Zug	90 - 119	120 - 177	178	275
30-m-Zug	60 - 84	85 - 114	115	178
21-m-Bus	45 - 54	55 - 79	80	124
18-m-Bus	34 - 44	45 - 68	68	105
12-m-Bus	25 - 34	35 - 44	45	67
Bemessungskenngröße: Mittelwert der Besetzung je Fahrt aus allen Fahrten in der Spitzenstunde am stärksten Querschnitt				Bemessungskenngröße: Einzelfahrt

¹ Ermittelt auf Grundlage von Befragungen Dresdner Fahrgäste und langjähriger Auswertung der Fahrgastzahlen im Abgleich zum Fahrgastpotential gemäß Verkehrsmodell.

² Gemäß Standard des VDV und Bundesverkehrsministeriums: 65% der maximalen Auslastung einer Einzelfahrt zur Abbildung von Schwankungen innerhalb der Spitzenstunde sowie zur Abbildung der Mitnahme von Kinderwägen, Rollatoren und Beförderung von Personen im Rollstuhl

³ Gemäß Standard des VDV und Bundesverkehrsministeriums: Alle Sitzplätze plus 4 Personen je m² Stehplatzfläche

Anlage 2: Ausgewertete Daten

Fahrgastzahlen 2024

Ausgewertet wurden die durch das Automatische Fahrgastzählsystem (AFZ) erhobenen Ein- und Aussteiger des gesamten Jahres 2024. Das System ist ein durch externe Prüfer zertifiziertes und standardisiertes System.

Auf einigen Linien wurden aufgrund von Baumaßnahmen und damit verbundenen Umleitungen abweichende Erhebungszeiträume ausgewertet, um den Standardzustand des Liniennetzes so genau wie möglich abzubilden:

- Linien 3, 7 und 8: Daten zwischen Oktober 2023 und September 2024 (bis zum Einsturz der Carolabrücke)
- Linie 4, 86: Daten aus 2023 aufgrund des Baus Wehlener Straße im Jahr 2024
- Linie 6: Daten aus 2023 für den Abschnitt Tolkewitz – Niedersedlitz aufgrund des Baus Wehlener Straße, Daten aus 2024 für den Abschnitt Tolkewitz – Wölfnitz aufgrund des Baus Loschwitzter Straße im Jahr 2023
- Linie 10/12: Daten aus 1. Halbjahr 2025 aufgrund des Baus Loschwitzter Straße 2023 und Fetscherplatz im Jahr 2024
- Linie 11: Daten aus 2023 (Januar – Baubeginn am 17.4.2023) aufgrund des Baus Bautzner Straße (Prießnitzbrücke) im Jahr 2024

SrV 2023

SrV ist eine Befragungszeitreihe, welche die Technische Universität Dresden seit 1972 alle fünf Jahre in verschiedenen Städten durchführt. Die Befragung erhebt reale Wege der Einwohner und macht damit Informationen zum Mobilitätsverhalten der Einwohner zugänglich.

Weitere Informationen: <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/das-srv>

Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Dresden und DVB AG

Das Verkehrsmodell wird seit den 1990er Jahren in Dresden eingesetzt und alle fünf Jahre fortgeschrieben. Es handelt sich um ein mathematisches Modell, welches auf der Grundlage von Strukturdaten, Infrastrukturdaten, Mobilitätsverhalten und Mobilitätsangeboten ein realistisches Abbild des Verkehrs in Dresden ermöglicht. In der derzeitigen Modellversion sind Auswertungen für den letzten Analysestand 2018 sowie für die Prognose 2035 möglich. Aktuell wird bereits an der Fortschreibung der Prognose für 2040 gearbeitet.