



Bild: LHD Medienserver



Dresden.
Dresdner

#Agora Stadtgespräch 2025

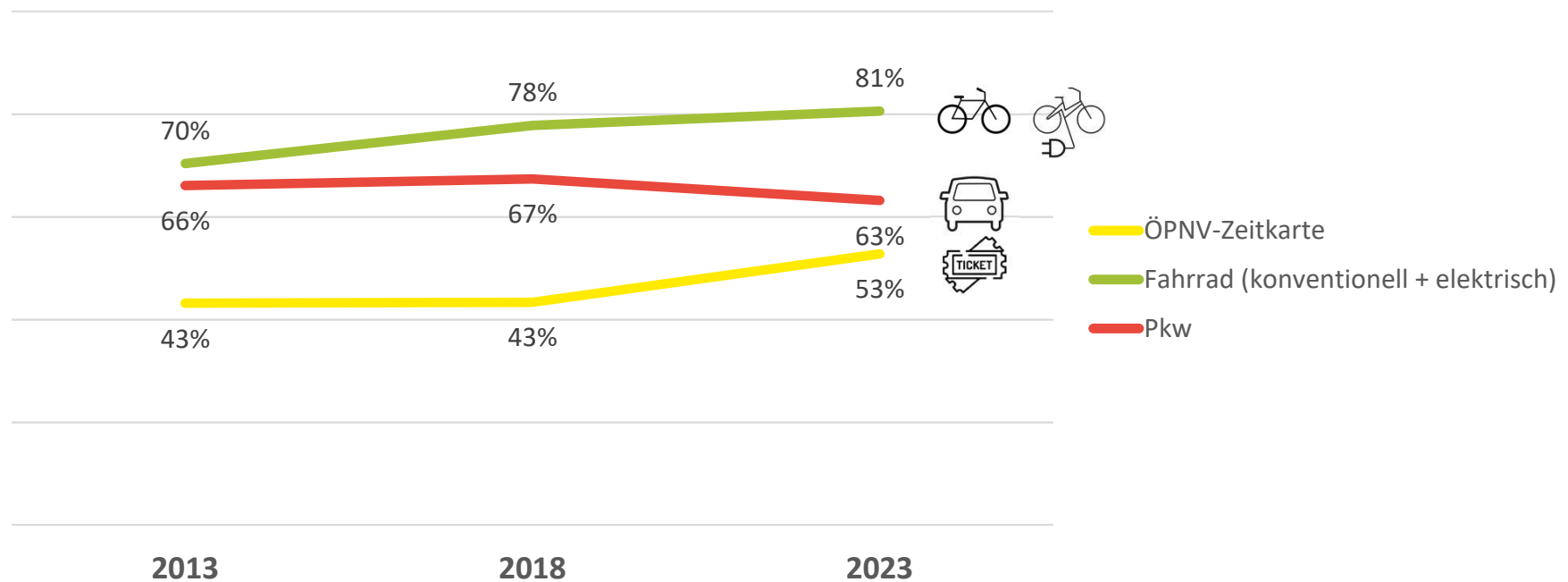
Eingangsstatement

Stephan Kühn

Beigeordneter für Stadtentwicklung, Verkehr,
Bau und Liegenschaften
der Landeshauptstadt Dresden

Landeshauptstadt Dresden

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

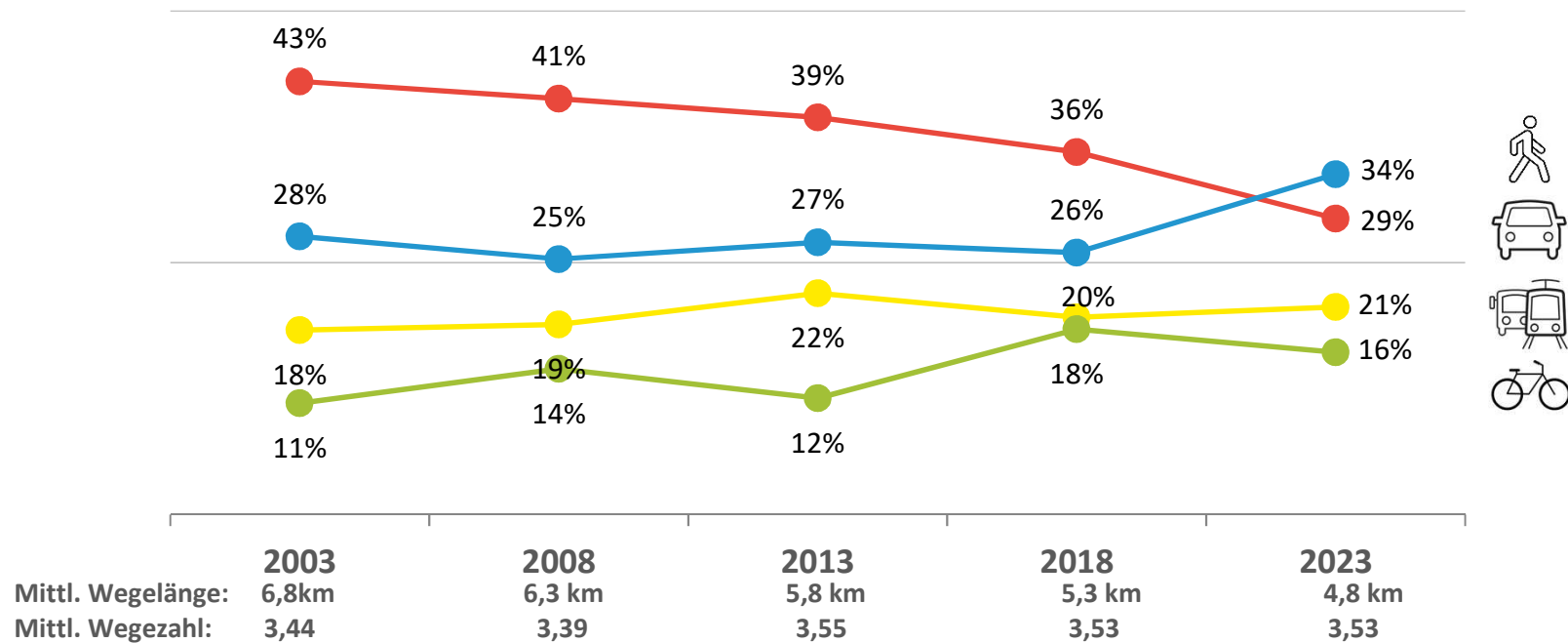


SrV 2023:

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

Deutlich mehr Wege zu Fuß, weniger mit dem Pkw

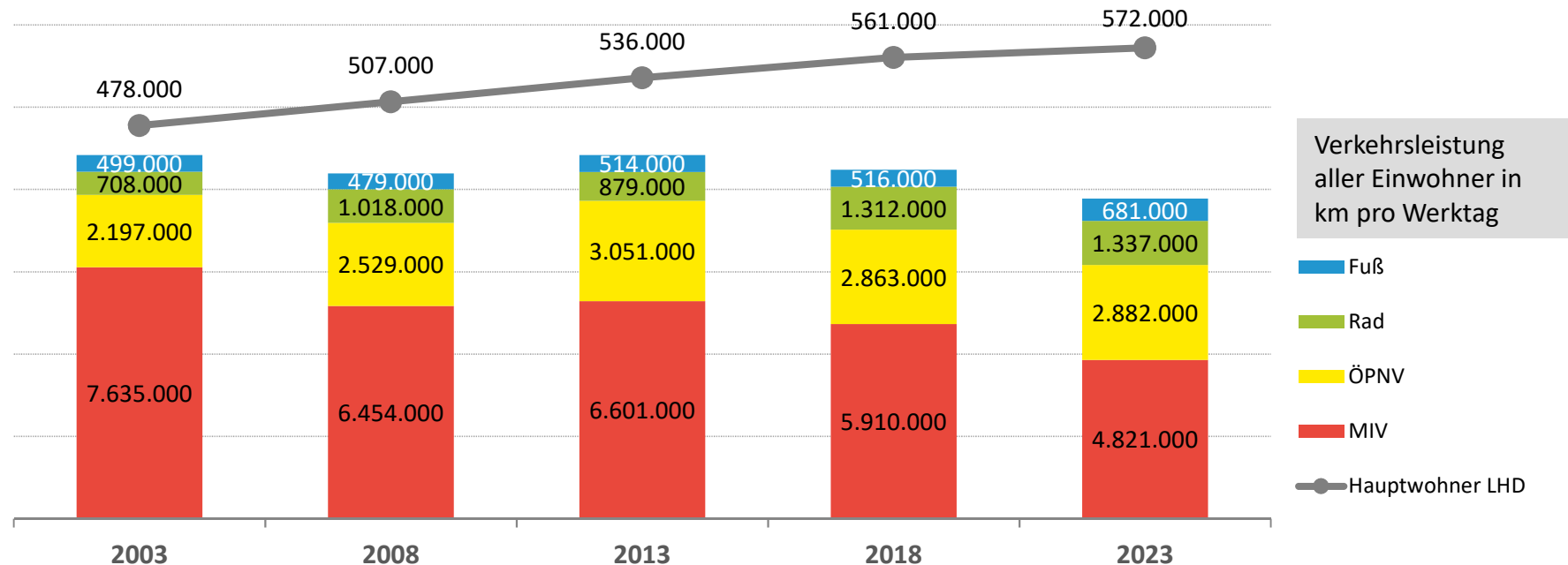


SrV 2023:

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

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

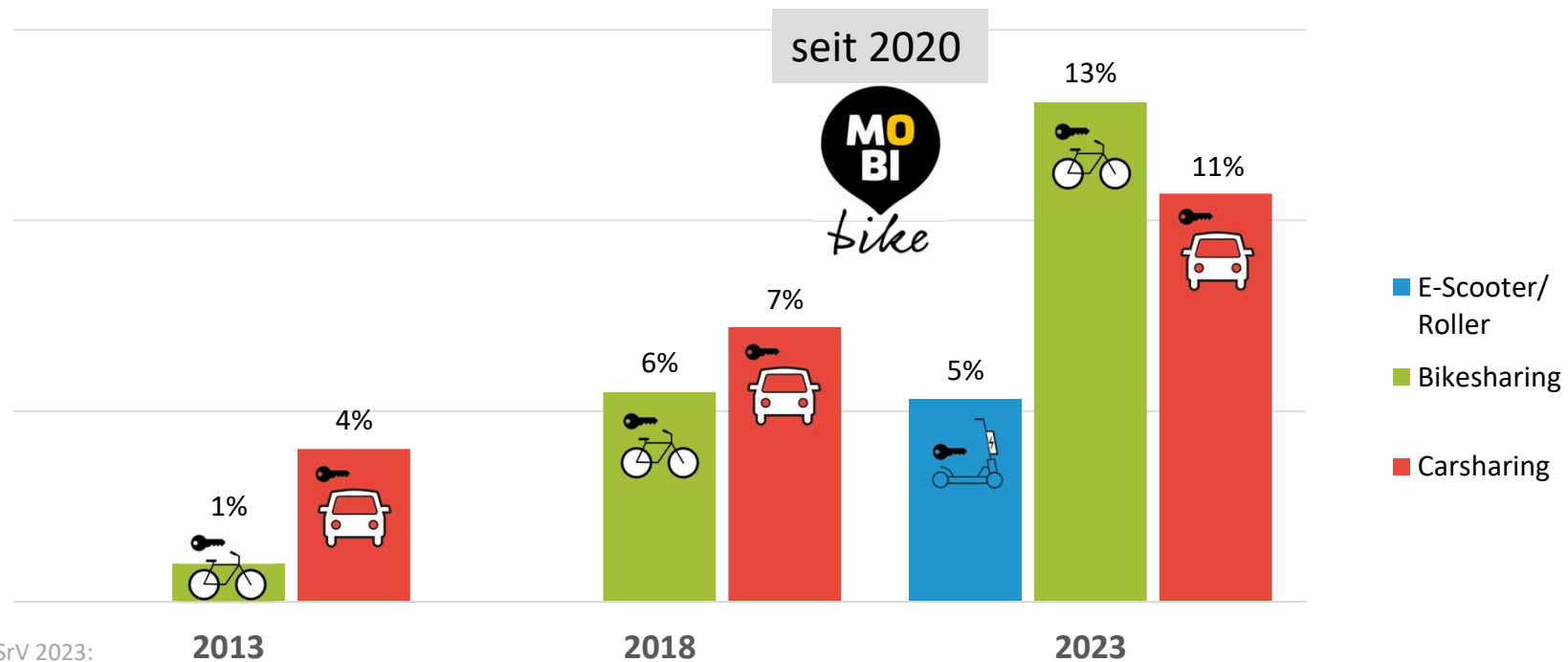


SrV 2023:

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

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

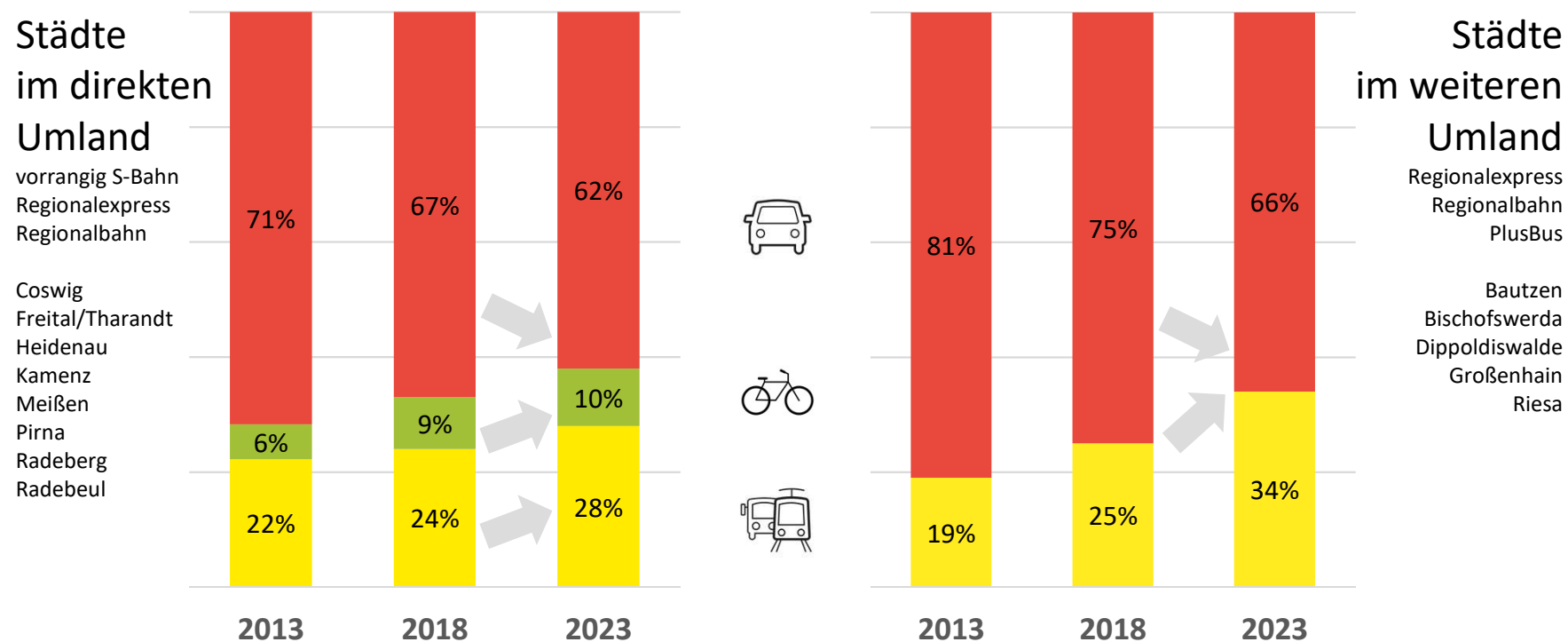


SrV 2023:

Anteil der Dresdner, die Sharingangebote genutzt haben

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

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



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

Ergebnisse Mobilität in Städten - SrV 2023 | Landeshauptstadt Dresden | Amt für Stadtplanung und Mobilität | Abt. Verkehrsentwicklungsplanung | Folie 6

Einblick in die DMP-Werkstatt: Das 65% Klima-Ziel 2035 – wie kann es erreicht werden? (Abschätzung Binnenverkehr)

Status Quo

1% E-Autos

75% elektrischer ÖPNV

68% Umweltverbund

= - 10% CO₂ ggü. 1990

Variante 1

25% E-Autos

100% elektrischer ÖPNV

85% Umweltverbund

= - 66% CO₂ ggü. 1990

Variante 2

50% E-Autos

100% elektrischer ÖPNV

75% Umweltverbund

= - 62% CO₂ ggü. 1990

Weitere Annahmen:

VEP 2025plus wird umgesetzt

elektrische Antriebe zu 100% erneuerbare Energien

Weitere Fragen:

- Wie stark sinkt der Spritverbrauch?
- Wie wirkt mehr Grün in der Stadt?

Datenquelle: Überschlägliche Berechnungen im IVM 2035 im Vergleich zu heute in CO₂-Äquivalenten pro Tag, Ansatz Verbrenner nach HBEFA für 2035, nur Personenverkehr

Wie hoch ist das **Potenzial** von Maßnahmen, die Pkw-Verkehrsleistung zu senken?

„Die Zahl der Nutzenden von P+R verdoppelt sich“ (PULL)

-2%

„30% aller Beschäftigten machen gleichzeitig Homeoffice“

-13%

„Allein das ÖPNV-Angebot wird stark ausgebaut“ (PULL)

-1%

„Gleichberechtigter Ausbau von Angeboten für Fuß, Rad, ÖPNV und Kfz-Verkehr“ (PULL)

+4%

„Auch viele Hauptstraßen haben Tempo 30“ (PUSH)

-8%

„Stärkung der Angebote Fuß, Rad und ÖPNV und Reduzierung von Angeboten im Kfz-Verkehr“ (PUSH+PULL)

-8 bis
-10%

„Nur im Kfz-Verkehr wird ausgebaut“ (PULL)

+7%

Berechnungen im IVM 2035, Verkehrsleistung in km/Werktag für Binnenverkehr, Quellverkehr und Zielverkehr Dresdens

Was Städte vom Bund brauchen:

- Entscheidungskompetenz bei den Kommunen – Entfaltungsräume für Innovationen (z.B. Innerorts-T30, Vereinfachungen bei verkehrsrechtlichen Rahmen)
- Sicherung ÖPNV-Finanzierung als Rückgrat der Mobilität – Klimaschutz und Verkehrswende als gesamtgesellschaftliche Aufgabe
- Abbau umweltschädlicher Subventionen, die flächenfressende Strukturen fördern – Pendlerpauschalen, Dienstwagenförderung, Dieselförderung usw.
- Vereinfachung Planungsrecht (z. B. Planfeststellungsverfahren bei bestandsnahe Umbau mit barrierefreien Straßenbahnhaltestellen)

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!