



vertraulich

Dissidenten-Fraktion
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Mitglied des Stadtrates
Johannes Lichdi

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

GZ: (OB) 6 61.6

Datum: 17. MAI 2023

Reduktion der Treibhausgas-Emissionen durch eine konsequente Verkehrswende
AF3097/23

Sehr geehrter Herr Lichdi,

Ihre oben genannte Anfrage beantworte ich wie folgt:

**„Verkehrsbürgermeister Stephan Kühn erklärte in der Sächsischen Zeitung vom 13. April 2023:
„Wir müssen die Kohlendioxidemissionen im Verkehr um 65 Prozent bis 2030 reduzieren, um dem Klimaschutzgesetz zu genügen. Dafür haben wir Szenarien gerechnet: Der Anteil des Umweltverbands - die Wege mit dem Rad, zu Fuß und mit dem öffentlichen Nahverkehr - müssen von aktuell 64 Prozent auf 75 Prozent steigen, dazu dürfen die DVB ausschließlich Elektrobusse einsetzen und der Anteil an E-Autos muss auf 50 Prozent steigen. Oder der Anteil Umweltverbund steigt auf 85 Prozent, dann reichen 25 Prozent E-Autos. Das erste Szenario ist sicher realistischer zu erreichen, aber wirklich sehr anspruchsvoll.“ Ich frage Sie daher Folgendes:**

- 1. Ist der Stadtverwaltung und dem Verkehrsbürgermeister der Beschluss des Stadtrats bekannt, Klimaneutralität für Dresden bis 2035 bzw. 2040 zu erreichen (V1818/22) und hält sie sich daran gebunden?“**

Der Verwaltung ist der Beschluss bekannt. Stadtratsbeschlüsse sind für die Verwaltung bindend.

- 2. „Wenn lediglich 65% der Treibhausgas-Emissionen bis 2030 reduziert werden sollen: von welcher Ausgangslage an Treibhausgasemissionen geht der Verkehrsbürgermeister aus?“**

Die benannten Ansätze beziehen sich auf das Klimaschutzgesetz des Bundes (KSG). Als Bezugsjahr gilt hier das Jahr 1990. In Anlehnung an die allgemeinen Reduktionsziele ist eine Reduktion im Bereich um 65 Prozent beziehungsweise auf 35 Prozent des 1990er-Niveaus bis 2035 erforderlich, bis 2040 dann um etwa 88 Prozent und bis 2045 um 100 Prozent (Herstellung der Klimaneutralität).

3. „Wie soll die Entwicklung der Modal-Split-Anteile von Fuß-, Rad- und Öffentlicher Personennahverkehr der „errechneten Szenarien“ in Jahresscheiben bis 2030 verlaufen?“

Jahresscheibenfeine Pläne liegen dazu nicht vor. Erhebungen zum Modal Split finden in Dresden weiterhin im Rhythmus des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) alle fünf Jahre statt. In den Szenarien des Dresdner Mobilitätsplans 2035+ werden ab 2023 Umsetzungspfade auch bezüglich des Erreichens der Klimaneutralität und deren Modal-Split-Ansätzen entwickelt und im MOBIdialog diskutiert. Danach sollen diese dem Stadtrat vorgelegt und ein Vorzugsszenario beschlossen werden.

4. „Legt die Stadtverwaltung das vom Stadtrat 2019 beschlossene und mit der Änderung der Hauptsatzung vom Januar 2023 bekräftigte Ziel eines ÖPNV-Anteils von 25 bis 30% bis 2030 zu Grunde?“

Die Modal-Split-Anteile und deren Entwicklung unterliegen verschiedenen Einflüssen. Eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils ist weiterhin Ziel des planerischen Handelns. Dabei wird die Erhöhung des Modal-Split-Anteils im ÖPNV bezüglich ihrer Gesamtwirkung und insbesondere für das Segment des Umweltverbundes insgesamt betrachtet. Ziel ist die Vermeidung von Emissionen des Verkehrs, die bezüglich der Klimabilanzierung gemeinsam mit den Ansätzen für Antriebstechnologien und der Energieerzeugung betrachtet werden. Bis 2045 muss hier nach Klimaschutzgesetz die Klimaneutralität erreicht sein.

5. „Durch welche Maßnahmen kann der ÖPNV-Anteil angesichts des faktischen Ausbaustopps des ÖPNV im Haushalt 2023/24 der „haushaltstragenden Fraktionen“ eigentlich erreicht werden?“

Eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils ist sowohl durch den Ausbau von Angeboten im ÖPNV selbst als auch in Verbindung mit Fuß- und Radverkehr sowie flächendeckenden Angeboten alternativer Mobilitätsformen wie Radverleihsystemen und Carsharing möglich. Wie bereits in der Beteiligung zum Dresdner Mobilitätsplan 2035+ dargestellt, ist eine Verbindung aus Angeboten und passender Angebotsreduktion im Kfz-Verkehr (Push und Pull) besonders wirksam. Die konzeptionelle Planung geht auch für die Zukunft vom zielgerichteten Ausbau der Angebote und auch der Infrastrukturen im ÖPNV aus, wobei hier insbesondere aufgrund der Klimabilanzierung auch im Bereich des Infrastruktureneubaus neue Abwägungskriterien und eine verstärkte Bestandsorientierung handlungsleitend werden.

Im Amt für Stadtplanung und Mobilität sowie im Straßen- und Tiefbauamt werden laufend Vorhaben zum Stadtbahnausbau, zur Gleisachsabstandserweiterung und Erneuerung von Busstrecken geplant und realisiert. Im Straßen- und Tiefbauamt stehen mit Haushaltsbeschluss 2023 11.200.00,00 Euro und 2024 12.700.00,00 Euro für Planung und Bau von Vorhaben mit ÖPNV-Bezug zur Verfügung.

6. „Bis wann möchte die Stadtverwaltung das 2017 beschlossene und bis 2025 angelegte Radverkehrskonzept (V1252/16) umgesetzt haben?“

Das Radverkehrskonzept (V1252/16) sieht keine Umsetzung zu einem bestimmten Jahr vor. Bisher sind mit Stand Januar 2023 von 468 Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes 98 umgesetzt, 5 in Bau und 113 in Bearbeitung innerhalb komplexer Planungen und als Teil separater Planungen. Der Stadtrat hat 2017 (V1252/16, Beschlusspunkt 2) zur Kenntnis genommen, dass das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden entsprechend den im Haushaltsplan verankerten finanziellen und personellen Möglichkeiten des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung, Bau und Verkehr umgesetzt wird. Eine Beschleunigung der Umsetzung bedürfte einer erweiterten Ausstattung mit personellen und finanziellen Ressourcen für Radverkehrsmaßnahmen.

Darüber hinaus ist ein Radverkehrskonzept kein statisches Konzept, sondern bedarf nach gewisser Zeit einer Fortschreibung, um Maßnahmen den im Laufe der Zeit veränderten Rahmenbedingungen (u. a. Vorgaben auf technischer und rechtlicher Ebene, soziodemographische Entwicklung, Verkehrsentwicklung) anzupassen. Dies erfolgt zum Beispiel derzeit in Reaktion auf die Planung von Radvorrangrouten, Radschnellverbindungen und Bearbeitung von Unfallschwerpunkten.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert