

Steht die Verkehrswende in Dresden im Stau?

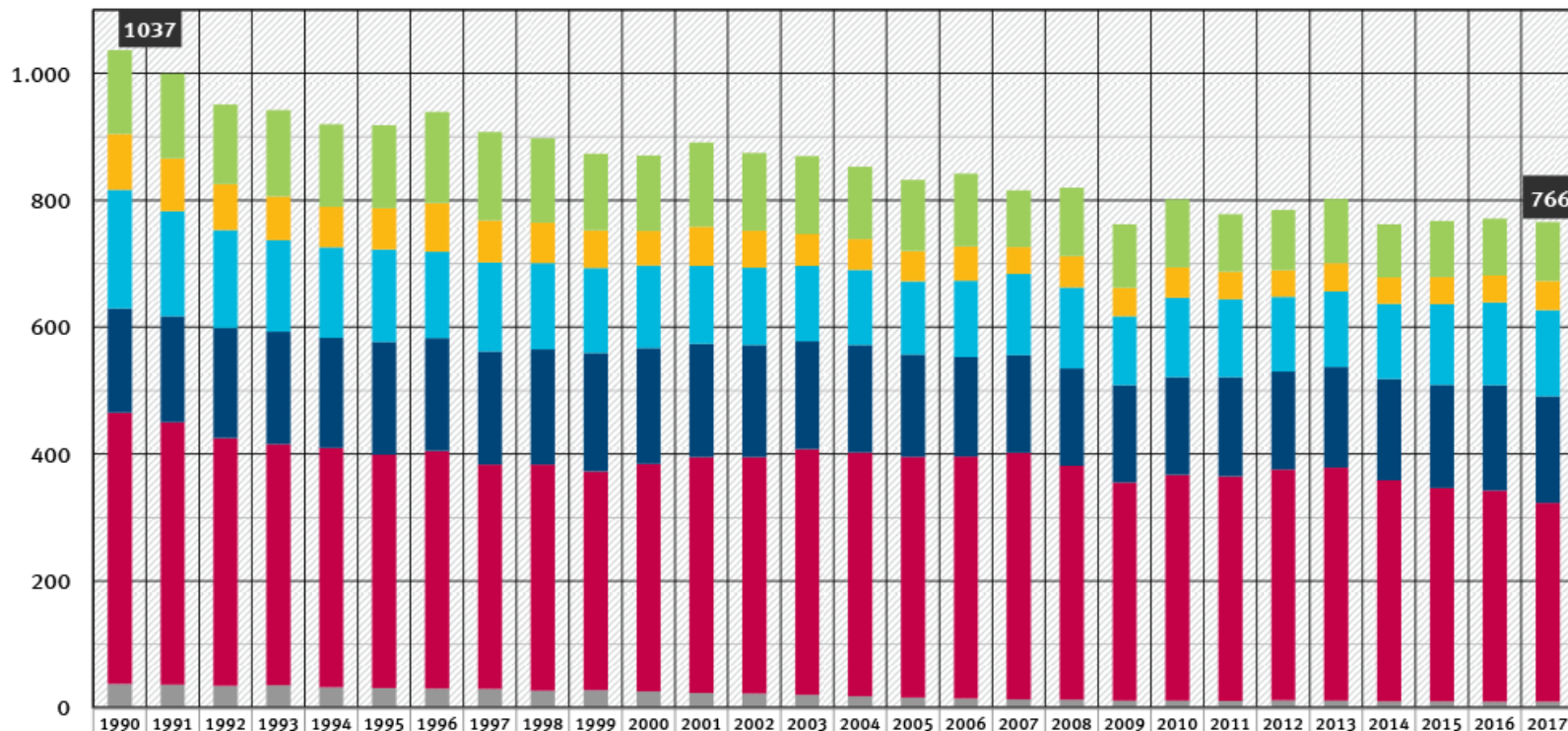
Janek Mücksch
ADFC Sachsen e. V.

28. Mai 2020



Entwicklung der energiebedingten Treibhausgas-Emissionen¹ nach Quellgruppen

Millionen Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente



	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
■ Haushalte	132	134	125	136	130	130	144	140	133	121	119	132	122	123	114	112	114	89	108	100	107	91	95	101	83	88	89	93
■ Gewerbe, Handel, Dienstleistung ²	88	83	72	69	64	65	76	66	64	59	54	62	58	50	48	48	54	42	50	45	48	43	42	45	42	43	42	46
■ Industrie ³	187	165	155	144	142	146	136	141	136	134	130	123	122	119	118	115	120	128	127	109	125	123	118	118	118	127	130	136
■ Verkehr	164	167	173	178	174	178	178	178	181	187	183	179	176	170	169	161	157	154	154	153	154	156	155	159	160	163	166	168
■ Energiewirtschaft	427	413	391	380	377	368	375	354	356	345	358	371	373	387	384	379	381	388	368	344	356	354	364	367	348	336	333	313
■ Diffuse Emissionen ⁴	38	37	35	36	33	31	31	30	27	28	26	24	23	21	18	16	15	13	13	11	11	11	12	12	11	11	10	10
■ Summe	1037	1000	951	942	919	918	939	908	898	873	870	891	874	870	853	832	842	815	820	762	801	778	785	802	762	767	771	766

¹ in Kohlendioxid-Äquivalenten, berücksichtigt sind Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O)

² einschließlich Militär und Landwirtschaft (energiebedingt)

³ enthält nur Emissionen aus Industrief Feuerungen, keine Prozessemissionen

⁴ durch Gewinnung, Umwandlung und Verteilung von Brennstoffen

Quelle: Umweltbundesamt, Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen 1990-2017, Stand 01/2019

Problemlöser Radverkehr

Strecke innerstädtisch Berlin: Schlesisches Tor (Kreuzberg) – Humboldt-Universität (Unter den Linden/Mitte)	Fahrrad	ÖPNV (Bus & Bahn)	Pkw (1 Person)	zu Fuß
Entfernung	4,0 km	5,9 km	6,5 km	4,0 km
Kosten	0,36 Euro	2,10 Euro	3,64 Euro	0,00 Euro
Zeit	14 min	26 min	23 min	49 min
CO₂-Ausstoß	0,00 kg	0,42 kg	1,12 kg	0,00 g

Quelle: VCD / Eigene Berechnungen

Problemlöser Radverkehr



**Bewohner*innen
autoarmer Städte sind
zufriedener und
gesünder**



**Radverkehr spart Platz
8 – 10 Fahrräder pro
Autoparkplatz**



**Städte mit viel Radverkehr
funktionieren: Weniger
Verschmutzung, Tote, Lärm,
Flächenverbrauch**

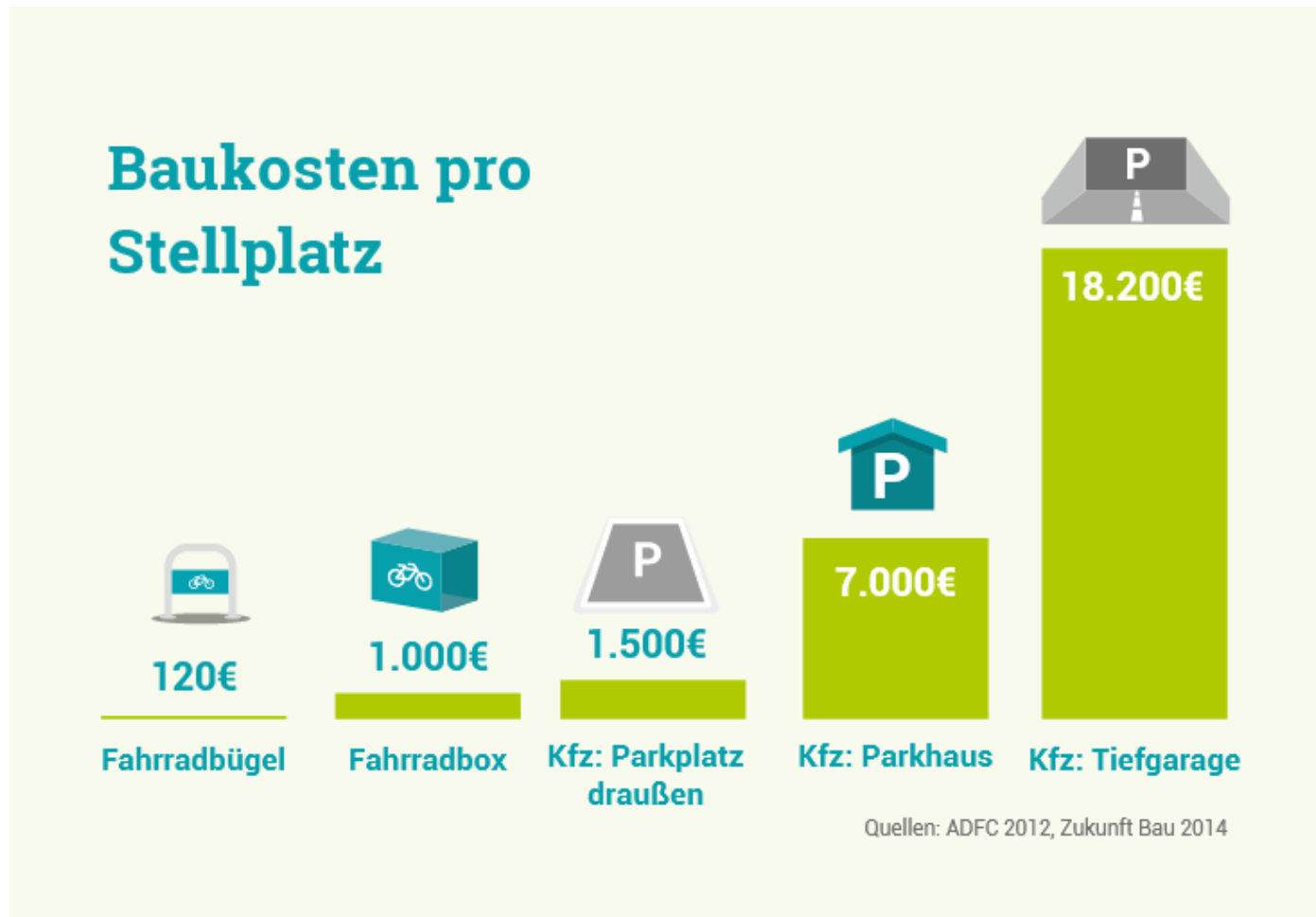


**Mehr Radverkehr
macht Radfahren
sicherer: 30% weniger
tödliche Unfälle in NL**

Verkehr in Dresden. Symbolbild.



Problemlöser Radverkehr



Fahrradparken an Dresdner Bahnhöfen

In Dresden gibt es 26 Bahnhöfe mit 91.000 Fahrgästen pro Tag.

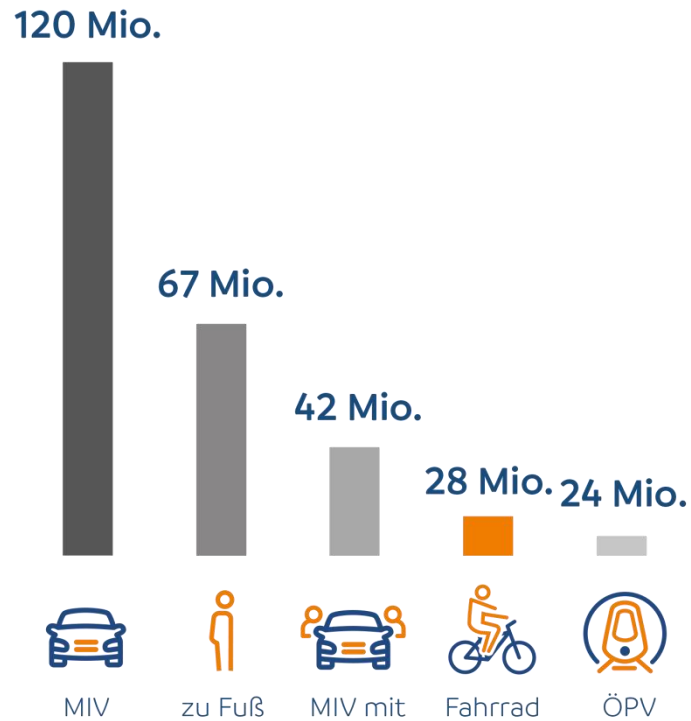
Wieviele Abstellanlagen sind für sie vorgesehen?



Das Ziel des ADFC?

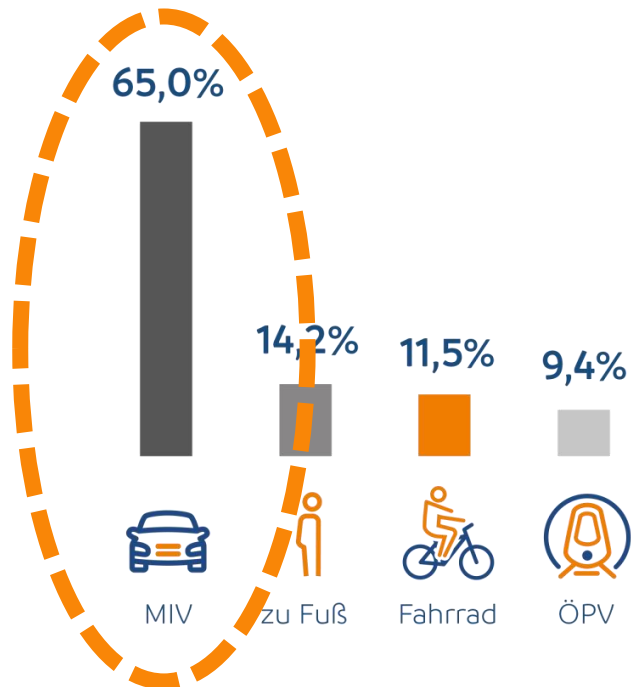
Verkehrswende!

Wege



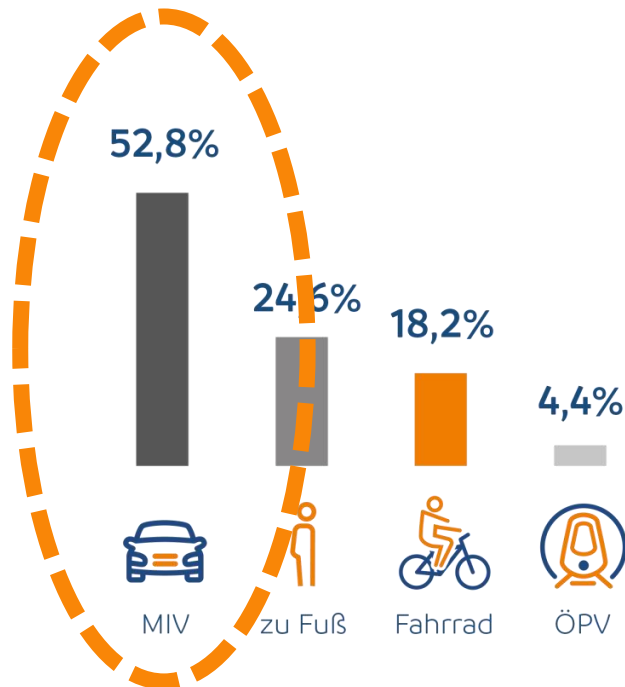
Perfekte Fahrraddistanz!

WEGELÄNGE/VERKEHRSMITTEL



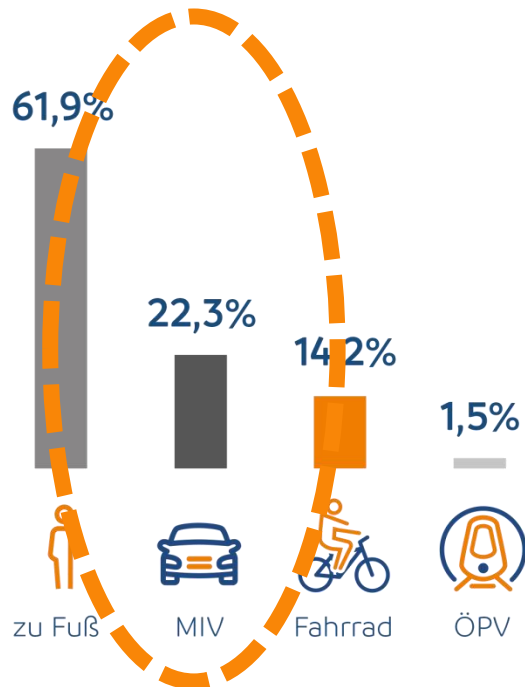
„Mal kurz um die Ecke“

WEGELÄNGE/VERKEHRSMITTEL



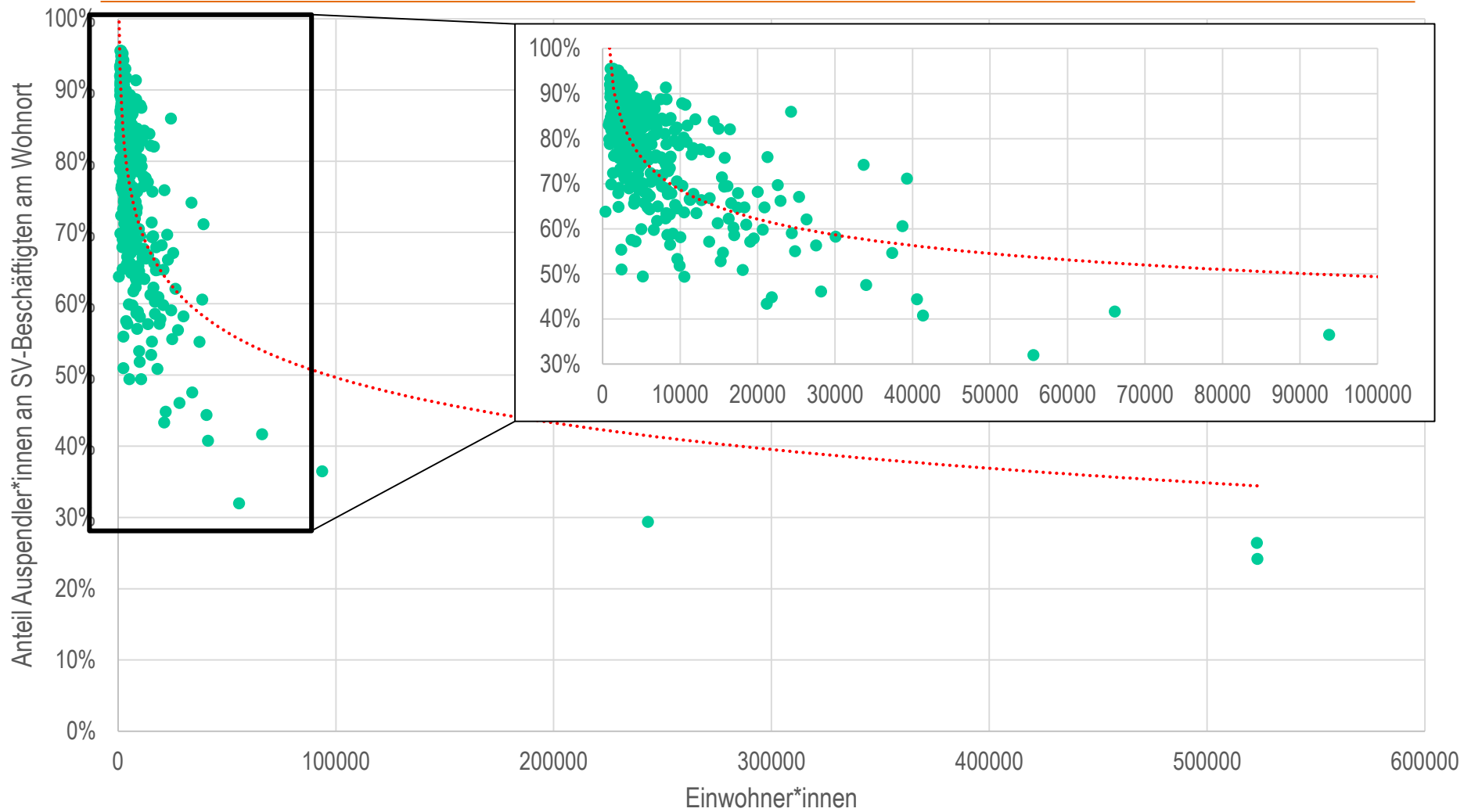
Ultrakurze Wege

WEGELÄNGE/VERKEHRSMITTEL



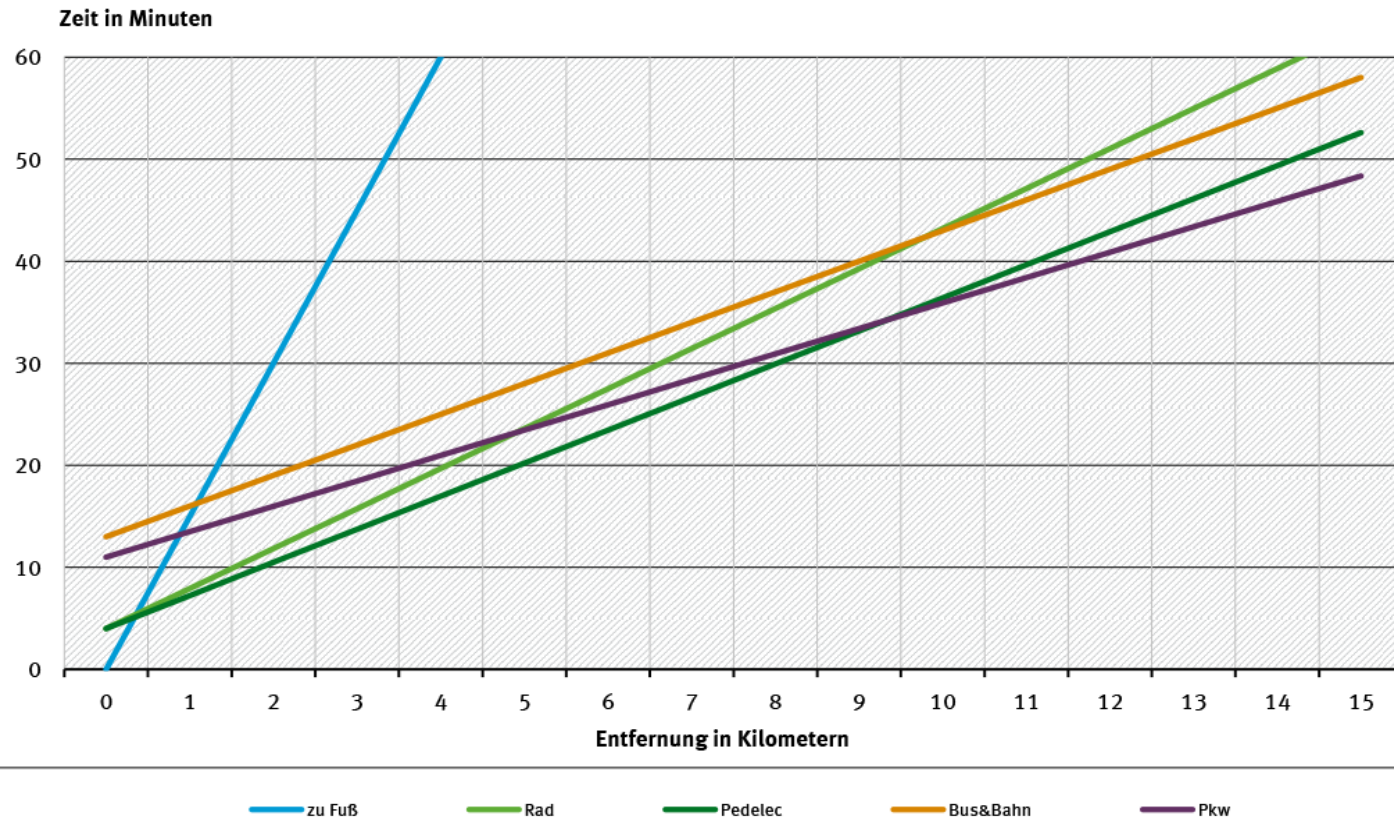
Quelle: MiD 2017

Pendelverhalten in Sachsen



Auf kurzen Wegen ist das Auto langsam...

Wegevergleich: von Tür zu Tür im Stadtverkehr*



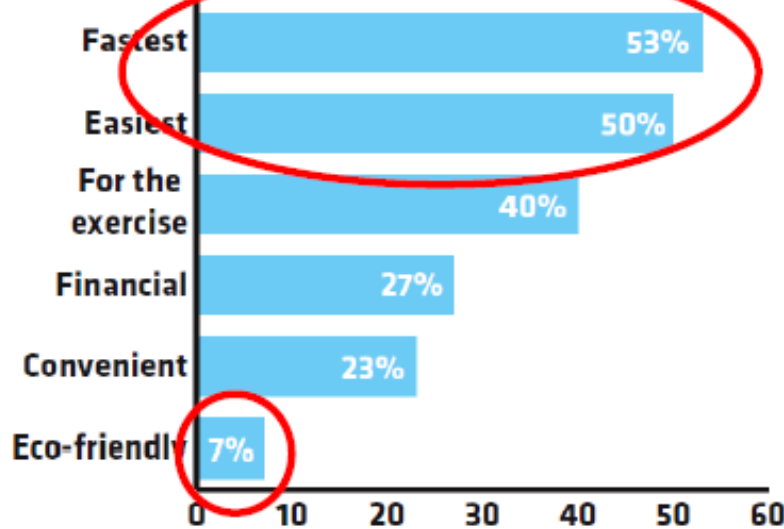
*Jedem Verkehrsmittel wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten zugrunde gelegt: zu Fuß $\bar{v} = 4$ km/h, Fahrrad $\bar{v} = 15,3$ km/h, Pedelec $\bar{v} = 18,5$ km/h, Bus/Bahn $\bar{v} = 20$ km/h, Pkw $\bar{v} = 24,1$ km/h. Zusätzlich wurden Zu- und Abgangszeiten zum jeweiligen Verkehrsmittel definiert = Schnittpunkt mit der y-Achse.

Quelle: Umweltbundesamt, Expertenschätzung, Juli 2014

Warum Menschen Rad fahren

Geschwindigkeitsvorteil im städtischen Verkehr bis 5 km,
mit elektrischer Unterstützung bis ca. 9 km.

COPENHAGENERS' REASONS FOR CYCLING



Copenhageners' main reason for choosing the bicycle is that this is the fastest and easiest way of getting around. In addition, 40% bike for the exercise whereas only 7% bike for environmental reasons.

Quelle: Copenhagen Bicycle Account 2016

Die meisten Menschen wollen Rad fahren...



Aber sie stoßen auf Probleme!

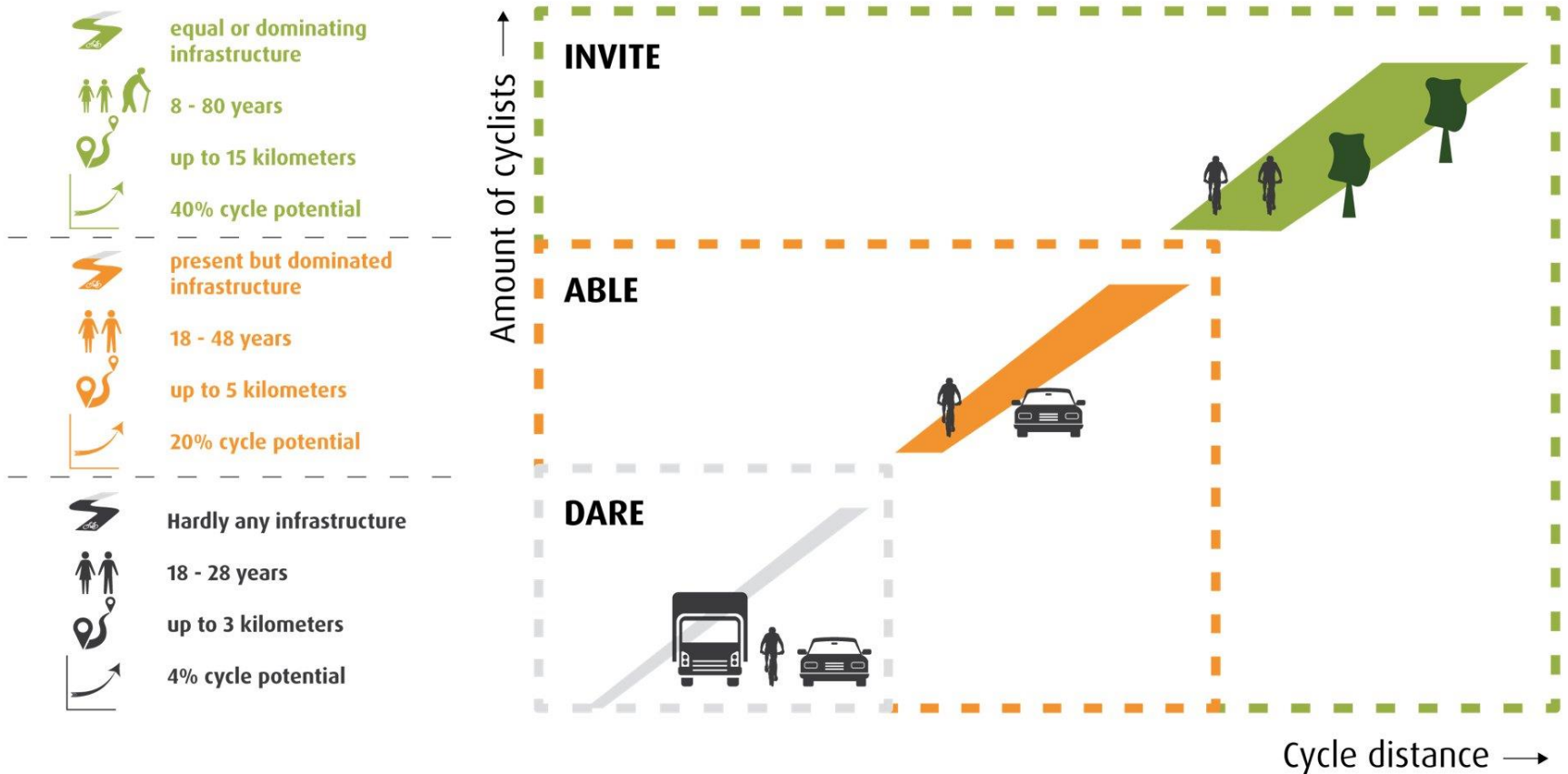
In Dresden...

- fühlen sich 75% auf dem Rad gefährdet
- können 83% ihre Kinder nicht mit einem guten Gewissen allein Rad fahren lassen
- werden 80% von Autofahrenden bedrängt und behindert
- wünschen sich 83% breitere Radwege
- wünschen sich 85% ein härteres Vorgehen gegen Falschparkende

Warum das Rad im Keller bleibt

1. Sicherheitsgefühl
2. Angst vor Fahrraddiebstahl
3. Lücken im Wegenetz
4. Nachrangigkeit des Radverkehrs im Wegenetz

Radfahren für Alle!



It's also a feminist issue!

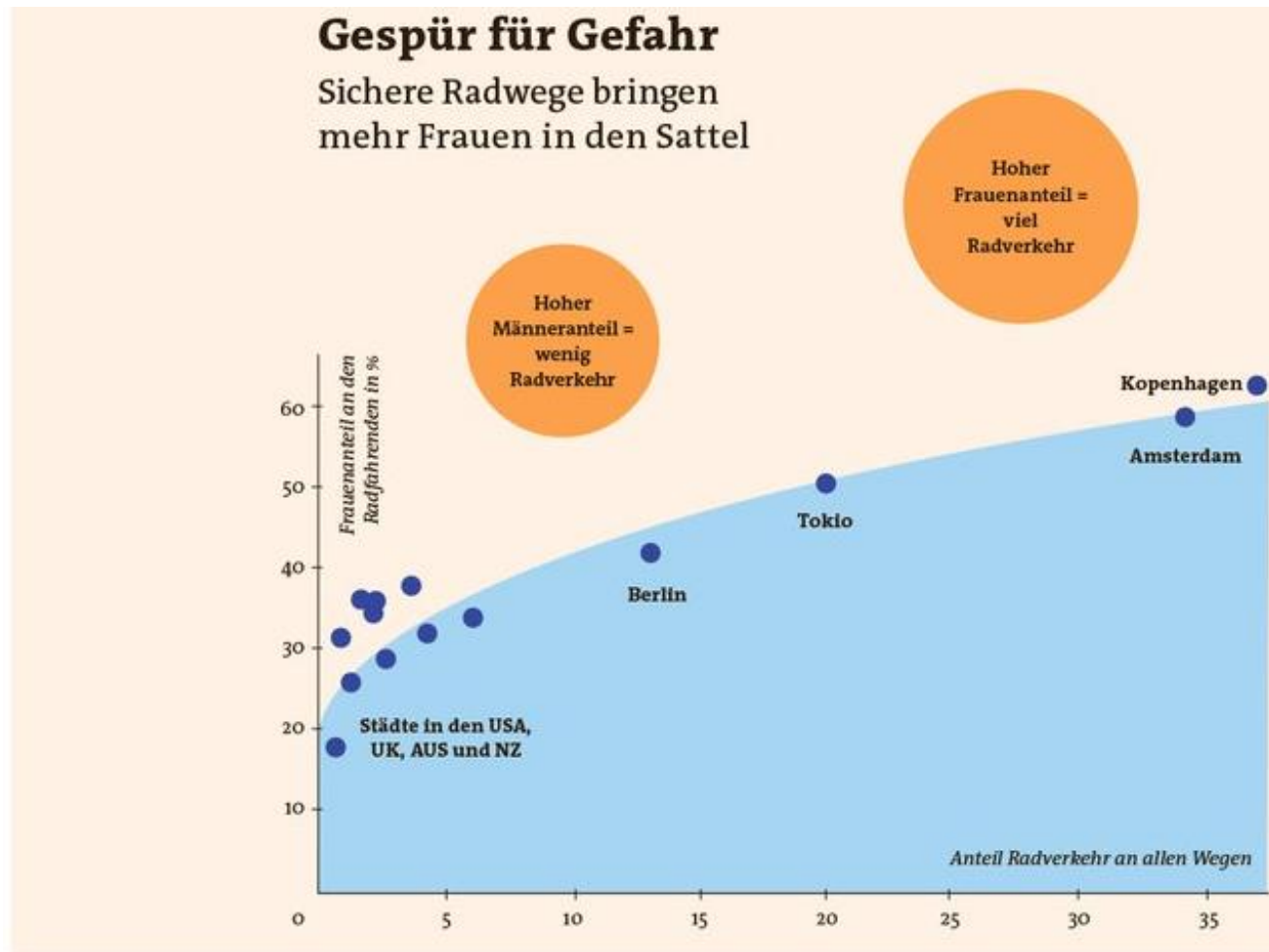
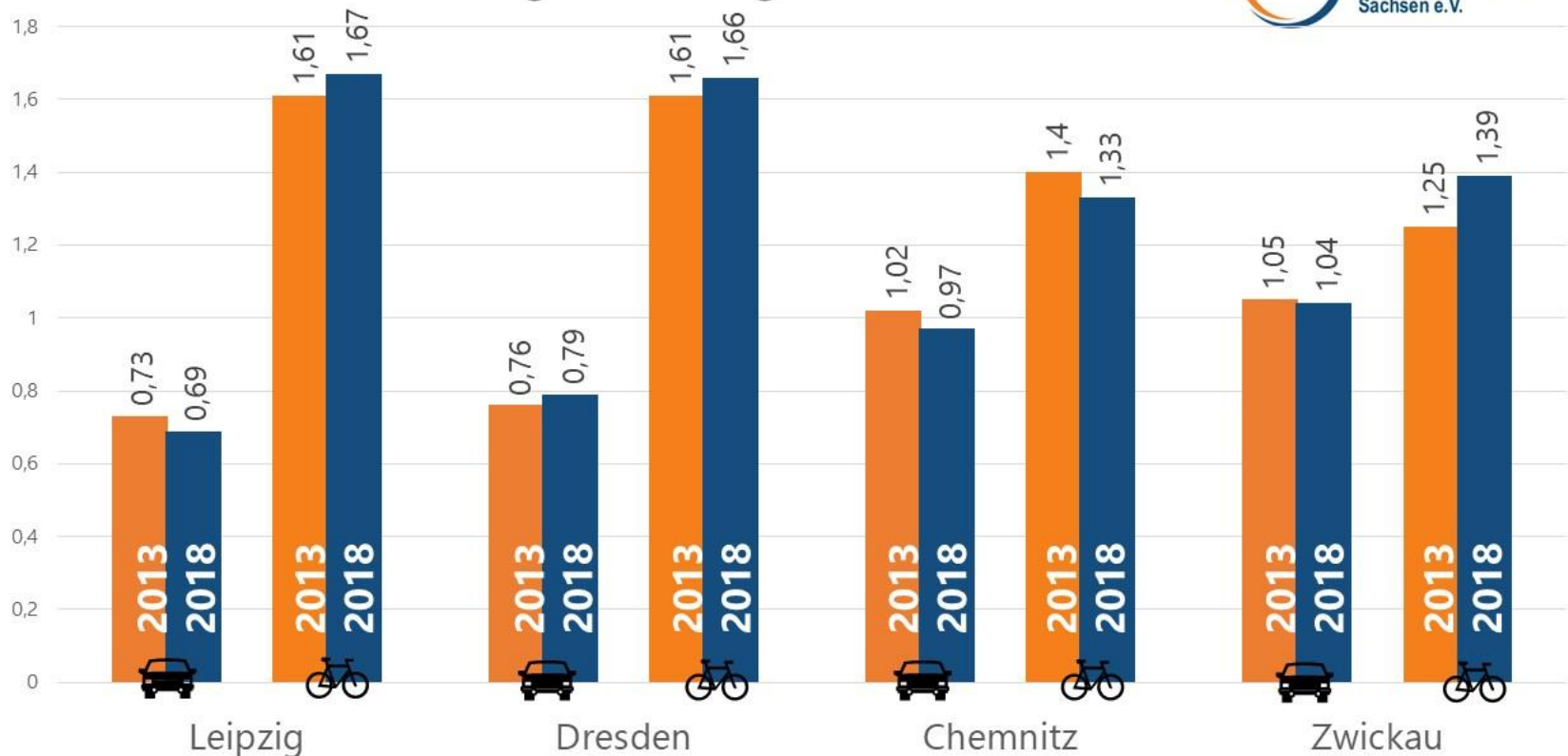


Illustration: Susann Massute für der Freitag

Trends in Dresden und in Sachsen



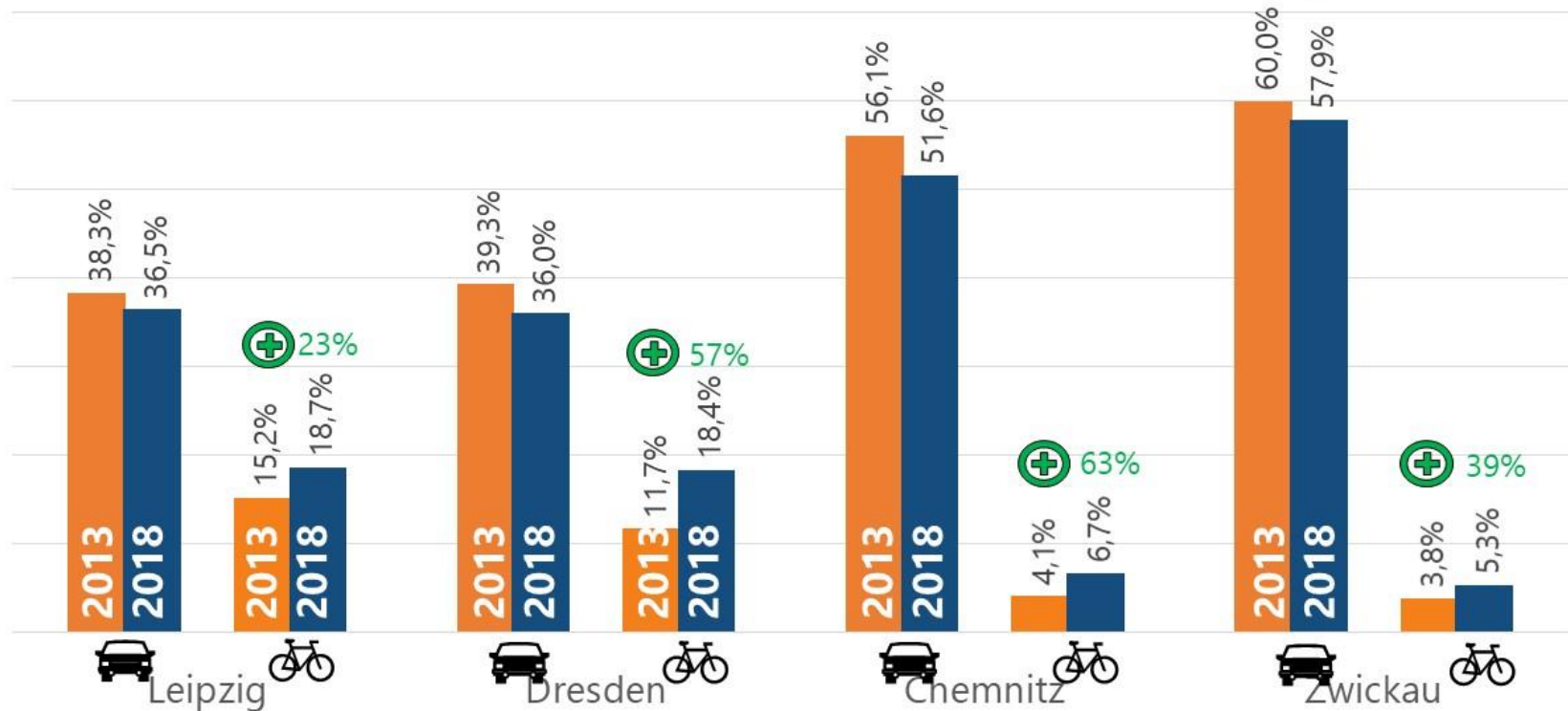
Fahrzeugausstattung sächsischer Haushalte



Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2013 & 2018“

Trends in Dresden und in Sachsen

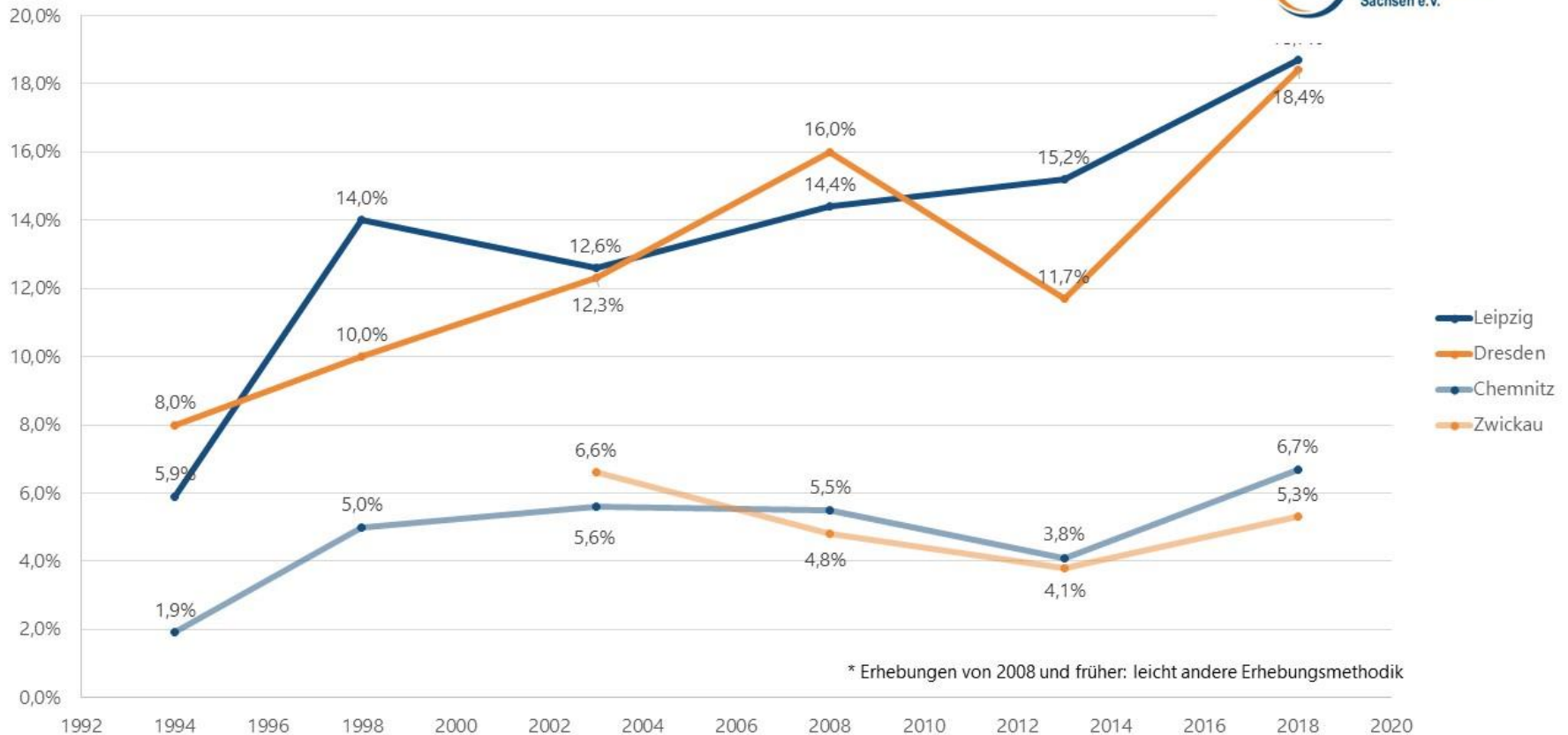
Anteile Rad- und Autoverkehr



Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2013 & 2018“

Trends in Dresden und in Sachsen

Anteil des Radverkehr

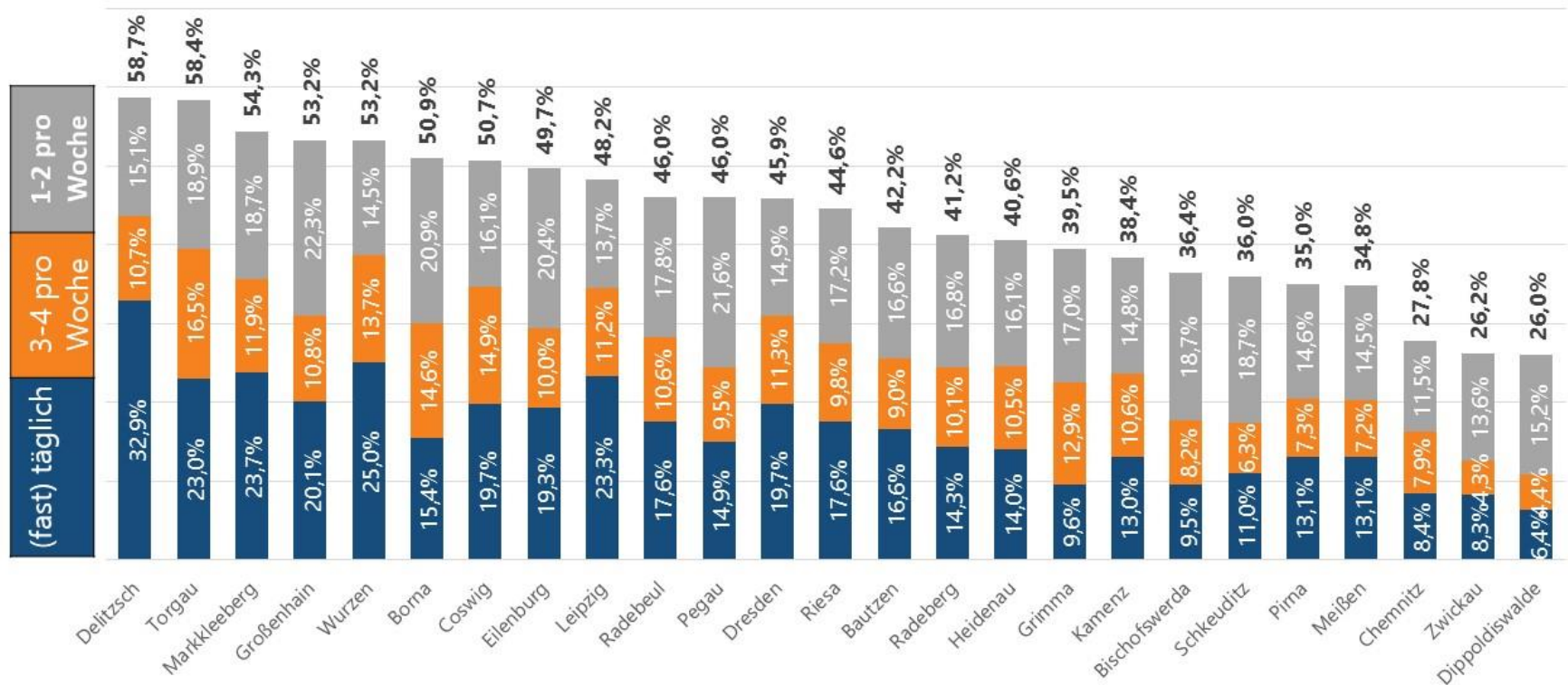


Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 1994 bis 2010“

Trends in Dresden und in Sachsen



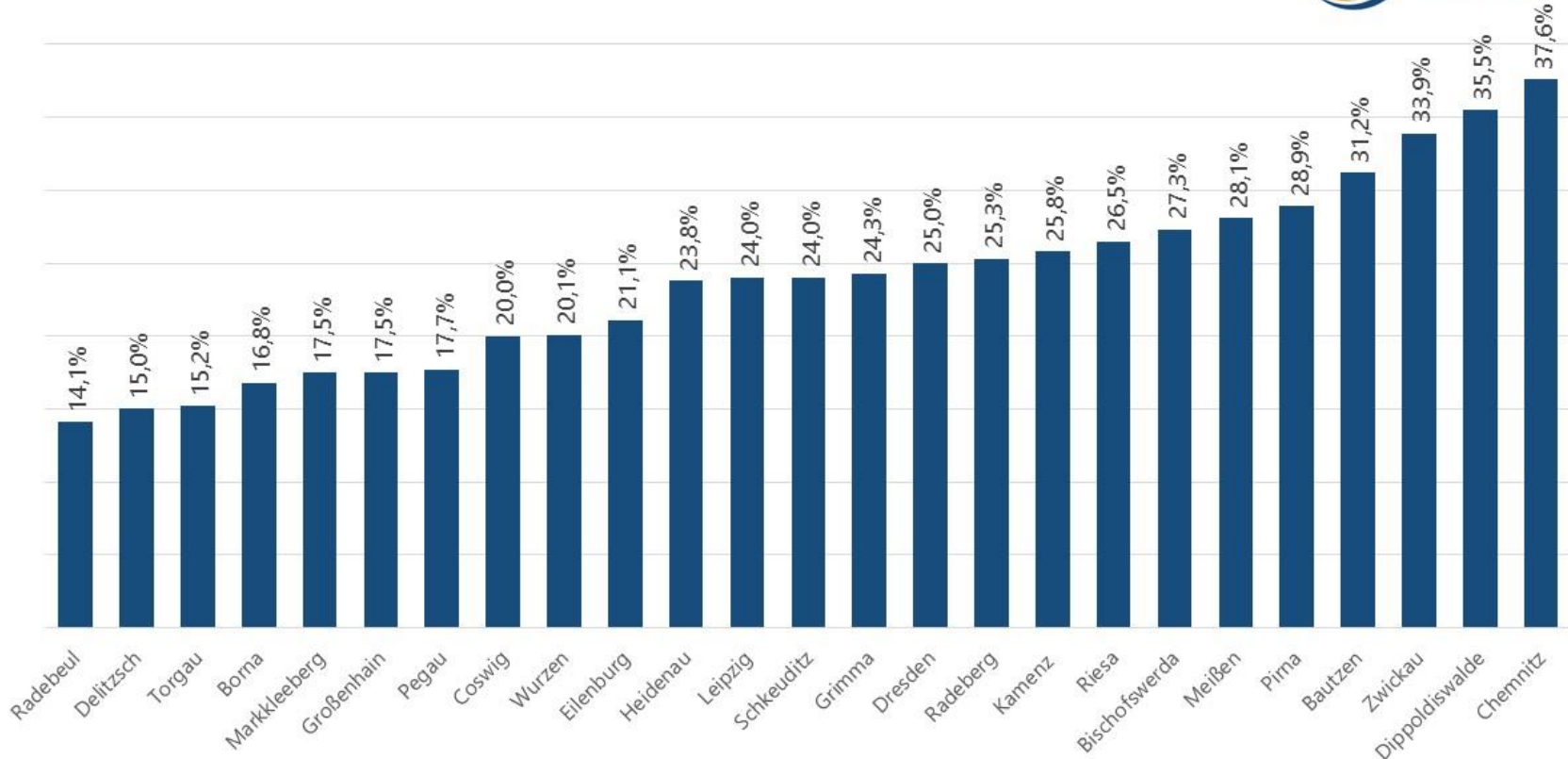
Anteil an Personen, die mindestens einmal in der Woche Rad fahren



Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2018“

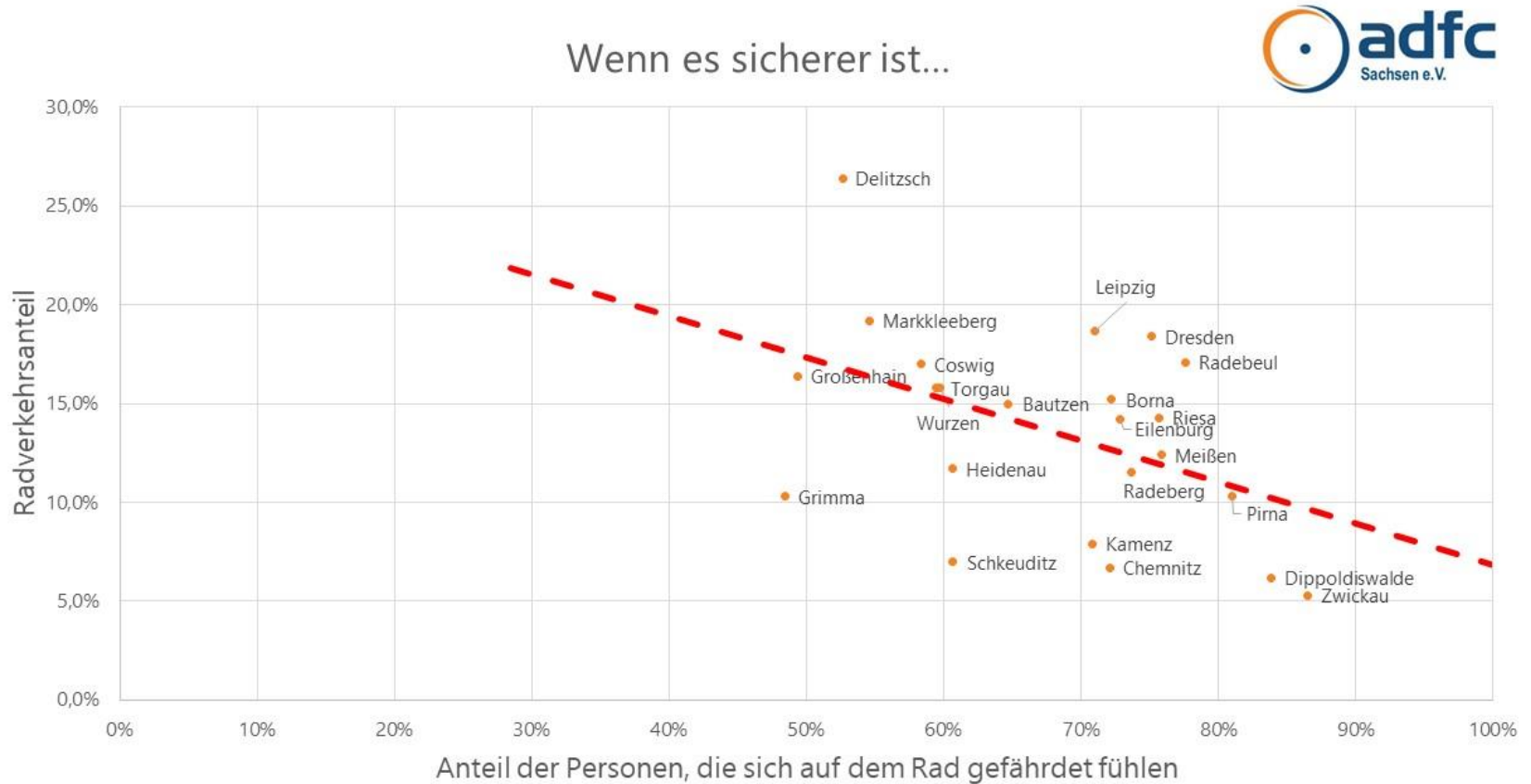
Trends in Dresden und in Sachsen

Anteil an Personen, die nie Rad fahren



Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2018“

Trends in Dresden und in Sachsen



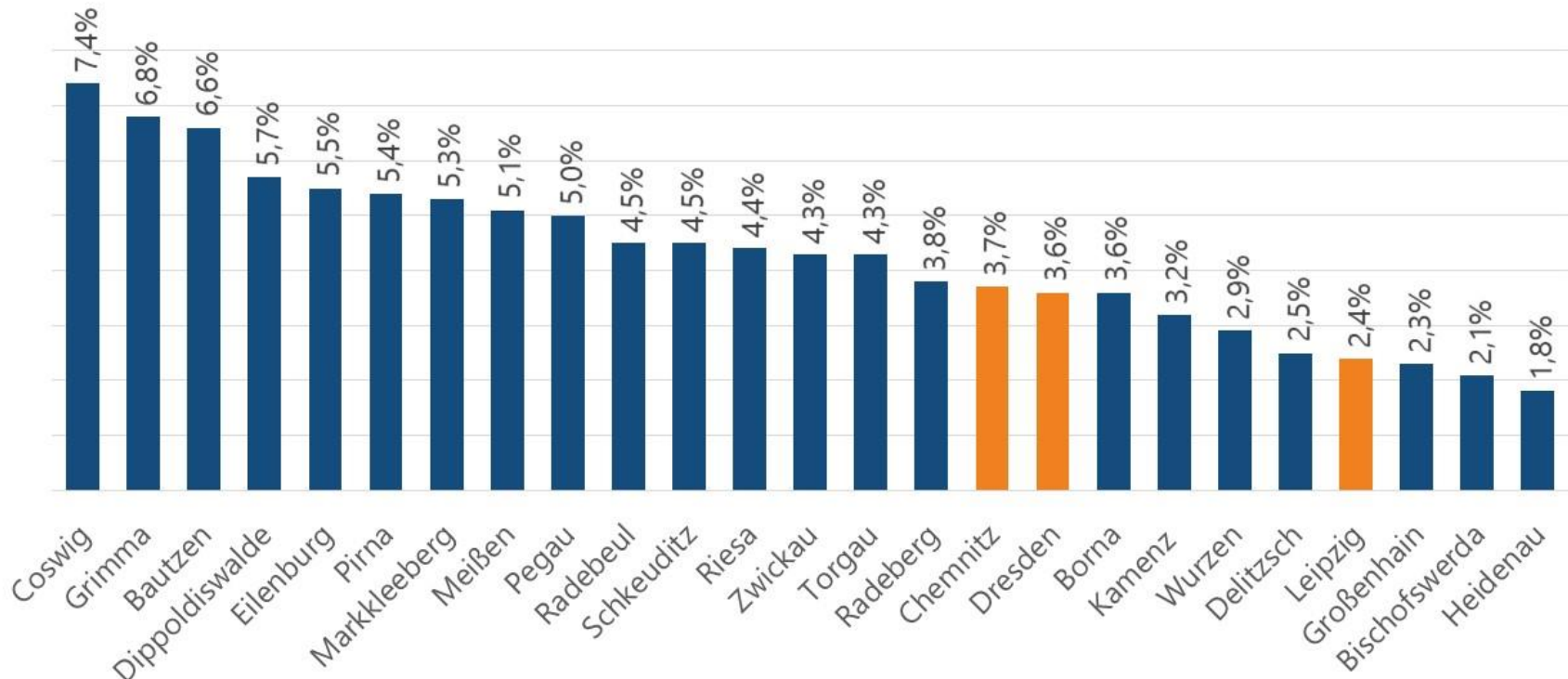
Quellen: „Mobilität in Städten – SrV 2018“ & ADFC-Fahrradklima-Test 2011

Zwischenfrage:

- **Wieviele Menschen haben ein Pedelec in ihrem Haushalt?**

Trends in Dresden und in Sachsen

Verfügbarkeit von Elektrorädern in sächsischen Haushalten



Quelle: „Mobilität in Städten – SrV 2018“

Dresden im Vergleich

Falschparkerkontrollen

„Zu wenig Kontrollen“
sagen in...

Grimma

50%

Dresden

85%

Leipzig

88%



Am 20. April 2019 hat der Leipziger Stadtrat die Verwaltung beauftragt, falsch parkende Autos auf Radwegen abzuschleppen.
Auch eine Idee für Dresden?

Ø Sachsen

80%



Dresden im Vergleich



Kinder auf dem Rad

Dresden im Vergleich

	<u>Dresden</u>	<u>Sachsen</u>
„Bei uns kann man selbst größere Kinder nicht mit gutem Gewissen allein Rad fahren lassen.“	83%	80%
„Bei uns können Kinder nicht sicher auf den Gehwegen fahren.“	65%	65%
„Bei uns kann man auf den Radwegen nicht gut mit dem Kinderanhänger oder Lastenrad fahren.“	70%	68%
„Bei uns wird abgeraten , mit dem Rad zur Schule zu fahren.“	79%	79%
„Bei uns ist es unüblich , dass Kinder mit dem Rad zur Schule fahren.“	55%	60%

Radverkehrskonzept der Stadt Dresden

- **Im April 2017 beschlossen, soll bis 2025 komplett umgesetzt werden.**
- **Enthält 447 Maßnahmen**
- **Zwischenfrage: Wieviele wurden bereits umgesetzt?**

- **Radwatch-dresden.de**

Tolle Fortschritte: St. Petersburger Straße



Tolle Fortschritte: Fetscherplatz



Tolle Fortschritte: Körnerweg



Tolle Fortschritte: Grüne Welle für Radfahrende



Tolle Fortschritte: Albertstraße kommt 2020!

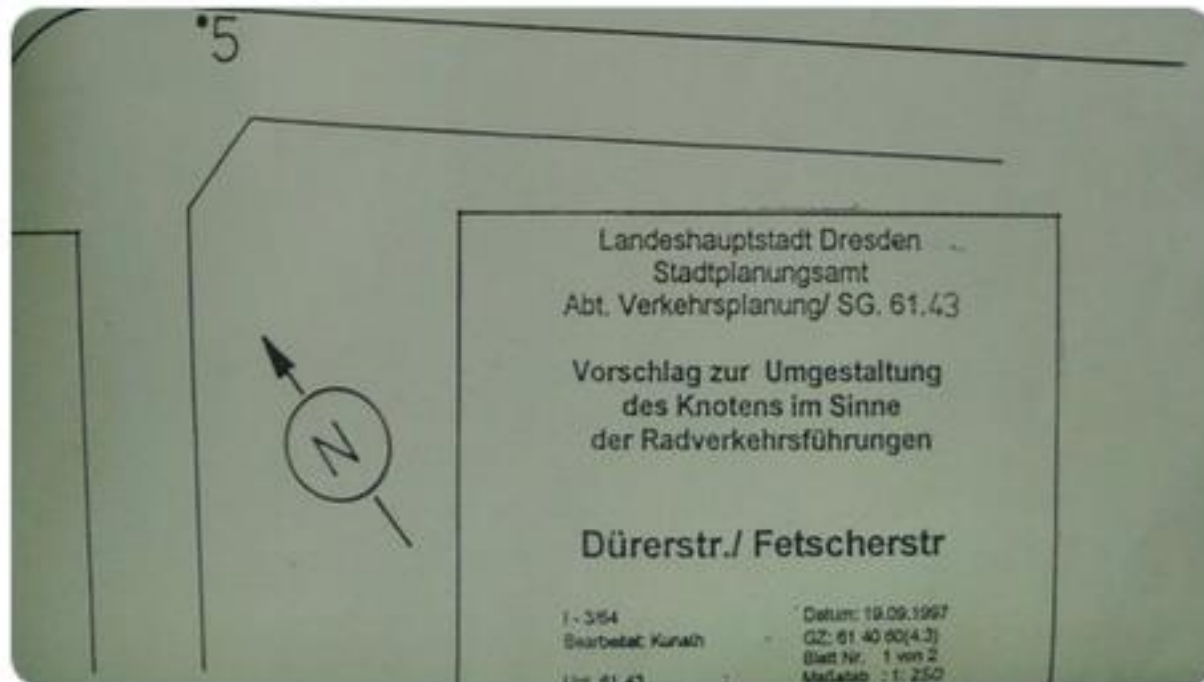


Und die Verwaltung?



ADFC Dresden @ADFC_Dresden · 15. Mai

Die für Radfahrer gesperrte Einbahnstraße Dürer/Wormser Str. erhitzt schon viele Jahre die Gemüter und ist auch Teil des Radverkehrskonzepts. Diese Variante ist ein zwischen ADFC und Stadtplanungsamt abgestimmter Kompromiss vom September 1997 und harrt weiterhin der Umsetzung.



Und die Verwaltung 2020?



Berlin

vs.

Dresden

VERKEHRSBÜRGERMEISTER WEGEN RADWEG-STREIT ABGEBÜGELT

20.04.2020 07:42 | 6.128

Von Dirk Hein

Dresden - Erster Corona-Krach im Rathaus: Verkehrsbürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain (43, Grüne) wollte prüfen lassen, ob temporär während der Corona-Krise einzelne Autospuren zu Radwegen umgewidmet werden können. Diesen Alleingang stoppt OB Dirk Hilbert (48, FDP) mit einer deutlichen Ansaage.

New York, Bogotá und Berlin machen es vor: Dort werden zeitweise Radwege vergrößert. Begründung: Aktuell sind weniger Autos, dafür aber oft mehr Radler und Fußgänger unterwegs.

In Dresden gibt es eine entsprechende Petition für Albert- und Marienbrücke und die politische Forderung der Grünen nach "Pop-up-Radspuren".

Schmidt-Lamontain teilte dazu mit: „Ich halte dies für einen spannenden Ansatz. Wir schauen uns an, ob wir auf Hauptstraßen mit mehreren Autospuren eine als Radspur ausweisen können.“

Doch daraus wird nach einem Ruffel vom OB nichts!



Und der Baubürgermeister?

- „Tatsächlich ist es hier in Dresden sehr schwer, im Hinblick auf Klimaschutz und Mobilität etwas zu bewegen. Dresden ist eine sehr autofokussierte Stadt und die Verkehrswende ist gerade nun einmal eines der heißen Themen. Leider rennt man damit hier überhaupt keine offenen Türen ein. Die politische Stimmung scheint mir deutlich konservativer als in Heidelberg, es gibt im Stadtrat keine klaren Mehrheitsverhältnisse, man weiß nie, wie weit man mit seinen Vorlagen und Vorschlägen kommt.“

-Raoul Schmidt-Lamontain,

Rhein-Neckar-Zeitung vom 30. April 2020

Tolle Fortschritte: Polizei untersucht Überholabstände!



Polizei Sachsen ✓
@PolizeiSachsen

Insgesamt wurden in zwei Stunden neun Ordnungswidrigkeiten festgestellt. Der Mindestabstand beim Überholen von Fahrradfahrenden beträgt für Kfz innerorts 1,50 Meter und außerorts zwei Meter. Wir werden den Mindestabstand auch weiterhin kontrollieren.



Dienstag, 2 Juni, 8:50 Uhr, Staatskanzlei

**Staatsregierung
wachklingeln:**

**Nachhaltiges
Konjunkturprogramm
statt Abwrackprämie aus
der Mottenkiste**



Danke!



Janek.muecksch@adfc-sachsen.de