

Positionspapier

Panel 4 - Dresden fährt ab - Mobilitätswende

Problemlage in den Stadtvierteln

Lebensqualität in Stadtvierteln

Nicht ohne Grund ist in Dresden in Wohnquartieren fast überall Tempo 30 oder weniger vorgeschrieben. Bürger*innen wollen in ihrem Wohnumfeld keinen Straßenlärm, sondern Ruhe. Der öffentliche Raum auf der Straße soll attraktiv für die dort wohnenden Menschen sein und deshalb viele Zwecke für alle Altersgruppen erfüllen: Arbeitsweg zu Fuß, mit Fahrrad oder Auto, Schulweg, Begegnungsbereiche, Erholung, Sport, Freizeit, Spielen. Ein Interessensausgleich der verschiedenen Nutzungsarten ist möglich.

Dem steht entgegen, dass Navigationssysteme gezielt durch Wohnviertel führen. Schleichverkehr und Durchgangsverkehr belasten selbst enge Straßen. Zur schnellen Abkürzung passend wird oft mit hoher Geschwindigkeit gefahren.

Der Straßenraum wird vom Auto dominiert, fürs Parken und Fahren. Das muss sich ändern, damit andere Nutzungsformen möglich werden. Dann steigt die Lebensqualität in Stadtvierteln.

Was muss sich ändern in Wohnquartieren?

Durchgangsverkehr und Schleichverkehr in Wohnvierteln muss zukünftig verhindert werden. Eine weitere Absenkung sowie Angleichung der Geschwindigkeit der verschiedenen Verkehrsarten in Wohngebieten ist notwendig. Wirksame Maßnahmen müssen für eine tatsächliche Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit eingesetzt werden.

Der überwältigende Anteil des öffentlichen Raumes in Stadtvierteln wird derzeit durch abgestellte Autos belegt. Der begrenzte Platz auf unseren Straßen muss zukünftig fair verteilt werden. Dazu ist eine Neuorganisation des ruhenden Verkehrs notwendig.



Zu Fuß gehen oder Radfahren muss in Wohnvierteln für alle Menschen, auch Kinder und Senioren, sicher, attraktiv und komfortabel möglich sein. Sichere und eigenständige Mobilität von Kindern muss möglich sein. Bereiche von Arbeit, Wohnen, Einkauf, Schule, Sport und Freizeit sollen auf kurzen Wegen in allen Stadtvierteln erreichbar sein.

Lösungsvorschläge

Innerhalb von Wohnvierteln sollte die Geschwindigkeit gesenkt und an geeigneten Stellen an den Fußverkehr angeglichen werden. Dafür können Straßen verkehrsberuhigt, zu Spielstraßen, Anliegerstraßen, Begegnungszonen oder autofrei werden.

Die tatsächliche Durchsetzung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit ist überall dringend notwendig. Erreicht werden kann dies durch deutlich mehr stationäre Kontrollen, aber v.a. durch bauliche Veränderungen im Straßenraum: Einengungen, Blumenkübel, gegenläufige Einbahnstraßen, Poller, modale Filter usw.

Durch weiteren zügigen Ausbau des Radwegenetzes, z.B. Fahrradstraßen innerhalb der Stadtviertel, wird Verkehrsberuhigung weiter vorangebracht.

Eine Neuorganisation des ruhenden Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs, schafft Raum für neue Nutzungsformen.

Micro-Hubs sollen etabliert werden, die eine stadtteilverträgliche Citylogistik ermöglichen, z.B. unter Verwendung von Lastenfahrrädern.

Durch Beachtung der Nutzungsdurchmischung in Quartieren und kompakten Siedlungsstrukturen bei der Stadtplanung wird Verkehr vermieden. Wenn parallel niedrige Verkehrsgeschwindigkeiten angeordnet und durchgesetzt werden, verschwindet der Geschwindigkeitsvorteil des Autos, und Rad- und Fußverkehr werden zunehmen. Dadurch gewinnen lokale Angebote für die Bürger*innen an Bedeutung.



Eine Entstehung von Zentren mit Aufenthaltsqualität und Begegnungsmöglichkeiten sollte in allen Stadtvierteln diese Veränderungen begleiten.

Mobilitätsexperimente lassen die positiven Wirkungen der Änderungen für die Bevölkerung erlebbar werden. Dabei wollen wir Bürger*innen mitnehmen und mit ihnen gemeinsam ihre Wohnviertel gestalten.

Beispielhaft für erfolgreiche Umsetzungen in Dresden seien hier genannt: die “Piesche-ner Melodien” als shared space, die Kesselsdorfer Straße, die im Bereich der Zentralhal-testelle für Kfz-Verkehr gesperrt wurde, und die Albertstraße, auf der eine Kfz-Fahrs pur für Radfahrstreifen um markiert wurde. Bericht über die Wege, anhand derer die Verwal-tung davon überzeugt wurde, die Maßnahmen umzusetzen.

Best-Practice-Beispiel: Berlin

Bergmannkiez

Der Bergmannkiez wird das bezirkliche Modellprojekt für den Kiez der Zukunft. Ziel ist es, die Lebensqualität in diesem dicht bewohnten Stadtteil deutlich zu erhöhen und den Durchgangsverkehr im Kiez zu verhindern:

- mit mehr Grün und einer klimafreundlich gestalteten
- Fußgänger*innenzone in der Bergmannstraße“

Geschützter Radfahrstreifen am Cottbusser Damm¹

Es wurde ein 2,50 m breiter geschützter Radstreifen mit einem 1 m breiten Sicherheits-trennstreifen eingerichtet. Anfahrsschwellen wurden als Protektionselemente montiert, Stahlpoller in Querungsbereichen. Für den Lieferverkehr entstanden 18 Liefer- und La-dezonen.

¹ Siehe dazu auch

<https://www.tagesspiegel.de/berlin/aus-pop-up-mach-bleibt-so-kreuzbergs-corona-radwege-werden-jetzt-asphaltiert-aber-nicht-gruen/27131714.html>

