

Antrag Nr.: A0324/22
Datum: 07.02.2022

A N T R A G

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Gegenstand:

Konzept zur „Erhöhung der Lebensqualität in Stadtvierteln und Verringerung der Auswirkungen des Kfz-Verkehrs,“

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, ein Konzept zur Erhöhung der Lebensqualität in Stadtvierteln und Verringerung der Auswirkungen des Kfz-Verkehrs u.a. unter Einbeziehung der folgenden Punkte bis Ende 2022 zu erstellen:

1. Erhöhung der **Sicherheit** und selbständigen Mobilität von Kindern, sowie allgemein der Sicherheit im Rad- und Fußverkehr, durch die Umsetzung von Maßnahmen, die eine Verkehrsberuhigung im Stadtviertel fördern:
 - a. Planung und Gestaltung von Straßen in Stadtvierteln bei Umbau oder Neubau mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung,
 - b. Umsetzung vereinfachter baulicher und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in vorhandenen Straßen wie z.B. Einengungen, Aufpflasterungen, Blumenkübel, gegenläufige Einbahnstraßen, modale Filter, Dialog Displays zur Geschwindigkeitsanzeige,
 - c. Besondere Beachtung von sensiblen Einrichtungen wie Kitas, Schulen, Krankenhäusern, Pflegeheimen.

2. Erhöhung der **Aufenthaltsqualität** im öffentlichen Raum in Stadtvierteln durch
 - a. Neuverteilung der Flächen und Erweiterung der Seitenräume,
 - b. Einrichtung von Spielstraßen, Anliegerstraßen und Begegnungszonen,
 - c. in Einzelfällen Sperrung von ausgewählten Straßen für den Kfz-Verkehr, um wohnortnahes Spiel, Sport und Spaß zu ermöglichen, z.B. als temporäre Spielstraßen oder Sommerstraßen,
 - d. Ermöglichung der vereinfachten Durchführung der Sperrung von Straßenabschnitten für Straßenfeste o.ä. auf Antrag der Anwohner*innen,
 - e. Intensivierung der Straßenbegrünung.
 - f. Durchführung von **Mobilitätsexperimenten** unter Beteiligung der Anwohner*innen zur Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung der Aufenthaltsqualität.
 - g. Durchführung **wirksamer Kontrollen** zur Einhaltung der Verkehrsregeln (Geschwindigkeit und Parken).

Die Finanzierung ist im Zuge der Haushaltsplanung 2023/24 zu berücksichtigen.

Beratungsfolge	<i>Plandatum</i>		
Ältestenrat		nicht öffentlich	beratend
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften		nicht öffentlich	1. Lesung (federführend)
Stadtbezirksbeirat Altstadt		öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Blasewitz		öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Cotta		öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Klotzsche		öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Leuben		öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Loschwitz		öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Neustadt		öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Pieschen		öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Plauen		öffentlich	beratend
Stadtbezirksbeirat Prohlis		öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Altfranken		öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Cossebaude		öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Gompitz		öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Langebrück		öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Mobschatz		öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Oberwartha		öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Schönborn		öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Schönfeld-Weißig		öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Weixdorf		öffentlich	beratend
Seniorenbeirat		öffentlich	beratend
Beirat für Menschen mit Behinderungen		öffentlich	beratend
Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft (Eigenbetrieb Friedhofs- und Bestattungswesen sowie Eigenbetrieb Stadtentwässerung)		nicht öffentlich	beratend

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften		nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat		öffentlich	beschließend

Begründung:

Die Nutzbarkeit nahegelegener öffentlicher Räume ist ein wesentlicher Aspekt der Lebensqualität in Stadtvierteln. Einen großen Teil dieser öffentlichen Räume stellen die Straßen dar. Das alleinige Aufstellen von Tempo-30-Schildern reicht nicht, um wirksame Verkehrsberuhigung zu erreichen. So ergab eine Anfrage zu den Ergebnissen einer Geschwindigkeitsmesstafel (Dialog Display) auf der Königsbrücker Landstraße in Weixdorf, dass die vorgeschriebenen 30 km/h bei drei ausgewerteten Zeiträumen lediglich von etwa 20 Prozent der Autofahrer*innen eingehalten wurden. Dass das kein Ausnahmefall ist, zeigt eine Auswertung von tomtom-Daten, die einem Spiegel-Artikel (siehe Anhang) zugrunde liegen. Demzufolge fuhren in Dresden über die Hälfte der Fahrzeuge mindestens 40 km/h in Straßen, in denen nachts 30 km/h erlaubt war. Das war der höchste Prozentsatz aller untersuchten Städte.

Die Folgen sind eine Abwertung der Lebensqualität in Stadtvierteln, eine Einengung von Bewegungsräumen und eine geringere Sicherheit für Fuß- und Radverkehr sowie Lärm- und Umweltbeeinträchtigungen.

Sicherheit

Auf Straßen in Wohnvierteln bewegen sich nicht nur Menschen mit dem Auto zur Arbeit, sondern auch Kinder zur Schule, in die Kita oder besuchen Freunde. Fußgänger sind unterwegs zum Einkaufen und ältere Menschen brauchen oft länger um Straßen zu überqueren. Zufußgehen oder Radfahren muss in Wohnvierteln für alle Menschen, auch Kinder und Senior*innen, sicher, attraktiv und komfortabel möglich sein.

Um dies zu erreichen, muss die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit zuverlässig reduziert werden. Wir können uns an anderen Ländern oder Städten orientieren. Sie gestalten die Straßen in Wohnvierteln so, dass automatisch langsam gefahren wird: Durch Fahrbahneinengungen, Aufstellen von Blumenkübeln oder Aufbau von Bodenwellen an allen Kreuzungen. Auch die unkomplizierte Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen oder modalen Filtern sorgen für Verkehrsberuhigung. Zudem ist eine Ausweitung der Kontrollen zur Einhaltung der Geschwindigkeit erforderlich.

Zugeparkte Gehwege, Grünflächen und Querungsstellen für Fußgänger zeigen, dass auch hier eine Änderung zur Gewährleistung der Sicherheit insbesondere für Kinder nötig ist. Das wird durch bauliche Maßnahmen und die Ausweitung der Kontrolle der Parkregelung ermöglicht.

Aufenthaltsqualität

Straßenraum ist jedoch nicht nur ein Ort für Fortbewegung. Straßenräume waren schon immer auch Orte der Begegnung, des Austauschs, des Aufenthalts oder Räume für Sport und Spiel. Die Vielfalt der Nutzung ist besonders in Wohnvierteln attraktiv und wird durch Bürger*innen zunehmend angefordert. Wenn dies ermöglicht wird, kann nach der Schule, am Abend oder am Wochenende direkt vor Ort die Straße genutzt werden. Bürger*innen wollen nicht jedes Mal weite Strecken zurücklegen müssen, wenn die zu wenigen Parks zu klein und, besonders für Kinder, zu weit entfernt, sind.

Begrünung und abwechslungsreiche Gestaltung von Straßen schaffen Platz und einen angenehmen Rahmen für Begegnungen. Änderungen in der Straßennutzung in Form von Spielstraßen, Anliegerstraßen, Begegnungszonen oder verkehrsberuhigten Bereichen ermöglichen verschie-

dene Nutzungsformen und werden in immer mehr Städten umgesetzt.

Mobilitätsexperimente

In Dresden gibt es noch wenig Erfahrung mit Änderungen oder Erweiterungen der Straßennutzung. Hier können Mobilitätsexperimente, wie sie die neue Straßenverkehrsordnung ermöglicht, die Einführung erleichtern. Anwohner*innen sollten stets frühzeitig und umfassend einbezogen werden. Sie erhalten die Chance, die Veränderungen zu erleben und ihr Stadtviertel selbst mitzugestalten.

Jugendliche demonstrieren seit 3 Jahren regelmäßig auf unseren Straßen für mehr Klimaschutz für eine lebenswerte Zukunft. Mit einer menschengerechten Gestaltung unserer öffentlichen Räume können wir dieses Ziel unterstützen: Es gibt weniger Lärm, sauberere Luft und kaum noch Verkehrsunfälle. Mehr Aufenthaltsqualität vor Ort und die Umsetzung des Zieles der neuen Straßenverkehrsordnung Vision Zero / Null Verkehrstote werden gemeinsam erreicht.

Christiane Filius-Jehne
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Agnes Scharnetzky
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Anlagenverzeichnis:

-



DER SPIEGEL vom 08.01.2022 Seite 40

Deutschland

Republik der Raser

Autofahrer sind in deutschen Städten oft zügiger unterwegs als erlaubt. Verkehrspsychologen erklären das mit falschem Straßendesign, niedrigen Bußgeldern, fehlenden Kontrollen. Sollte innerorts überall Tempo 30 gelten?

Michael Witt weiß, wie es ist, wenn andere Autofahrer dicht auffahren, drängeln, waghalsig überholen. Der Fahrlehrer aus Hamburg-Duvenstedt erlebt auf den Straßen der Hansestadt tagtäglich die Aggression der anderen. »Meine Schülerinnen und Schüler fahren genauso schnell wie erlaubt - aber wir werden von den hinter uns fahrenden Autos bedrängt.«

Witt lässt die Neulinge am Steuer mit Tempomat und dem sogenannten Limiter üben. Das Assistenzsystem seines Fahrschulautos erkennt Verkehrsschilder automatisch und verhindert, dass das Auto schneller fährt als erlaubt. In den Augen der meisten anderen Autofahrenden mache das seine Schüler und ihn zum Verkehrshindernis, sagt Witt.

Viele Autofahrer in Deutschlands Städten interpretieren Geschwindigkeitslimits offenbar als grobe Richtgröße. Tempo 30 bedeutet vielerorts real Tempo 40, wo Tempo 50 gilt, wird oft zwischen 55 und 60 gefahren. Das jedenfalls zeigen Daten des Navigationsanbieters TomTom aus 40 deutschen Städten, die der SPIEGEL ausgewertet hat.

Wenn die Straßen frei sind, vor allem nachts, sind etliche Autofahrerinnen und Autofahrer noch schneller unterwegs. In den Hauptstädten der Schnelfahrer wie Dresden, Halle (Saale) und Kiel fährt dann rund die Hälfte aller erfassten Autos mit mindestens 40 km/h durch Tempo-30-Zonen. Tagsüber sinkt der Anteil - offenbar auch, weil dichter Verkehr schnelleres Fahren verhindert.

Auf Tempo-50-Straßen sind in Kiel nachts 22 Prozent aller Autos mit mindestens 60 unterwegs, in Aachen, Bremen und Halle (Saale) liegen die Anteile zwischen 18 und 19 Prozent.

Auffällige Geschwindigkeitsmuster zeigen sich rund um fest installierte Blitzer: Ortskundige bremsen unmittelbar davor auf die erlaubte Geschwindigkeit ab und beschleunigen danach sofort wieder - wie in der Maximilianallee in Leipzig und in der Stresemannstraße in Hamburg.

In Freiburg ist der Anteil der nächtlichen Zu-schnell-Fahrer nur ein Viertel so hoch wie in Dresden. In den Metropolen Kopenhagen, Zürich und Oslo brettern allerdings nur 8 bis 10 Prozent aller erfassten Autofahrer mit 40 km/h oder mehr durch eine 30er-Zone.

Tempo 30 gilt in der Regel innerhalb von Wohngebieten oder rund um Schulen, um den Straßenverkehr sicherer zu machen. Ein 30 km/h schnelles Auto kommt bei einem plötzlich auftretenden Hindernis bei idealen Bedingungen nach 13 Metern zum Stehen. Ein 50 km/h schnelles Auto legt während der Reaktionszeit von einer Sekunde 14 Meter zurück - ungebremst, und kommt erst nach 26 Metern zum Stehen.

»50 fahren, wo nur 30 erlaubt ist, ist kein Kavaliersdelikt«, sagt Siegfried Brockmann, Leiter Unfallforschung der Versicherer.

»Da liegt die Grenze zwischen Leben und Tod.« Eine Sekunde sei eine kurze Reaktionszeit, wenn etwas Unvorhergesehenes passiere.

Verkehrspsychologen beschäftigen sich schon lange mit der Frage, wie Fahrerinnen und Fahrer animiert werden können, regelkonform und sicher zu fahren. Ein wichtiger Faktor ist die Straße selbst. Ist diese gerade, glatt und breit, wird fast schon automatisch schnell gefahren. »Es nützt nichts, einfach nur ein Tempo-30-Schild aufzustellen«, sagt der Unfallforscher Brockmann. Es müsse sich optisch erschließen, welche Geschwindigkeit auf dieser Straße angemessen sei, durch Hindernisse, Kurven, Verengungen.

»Wer das Fehlverhalten der Autofahrer verstehen will, sollte sich ein Bild vom Ablauf des Straßenverkehrs machen«, sagt Karl-Friedrich Voss. Der amtlich anerkannte verkehrs-psychologische Berater aus Hannover hält es für falsch, die Autofahrer allein für Geschwindigkeitsverstöße verantwortlich zu machen. Die Gestaltung der Straßen sei ein wichtiger Faktor. Voss würde deshalb gern die Straßenplanerinnen und -planer in die Pflicht nehmen. »In Schweden, wo die Zuständigkeit für die Verkehrssicherheit bei den Straßenbaubehörden liegt, ist es üblich, nach einem Unfall auch nach Defiziten bei der Straßengestaltung zu suchen.«

Ein gutes Vorbild ist laut Voss auch Großbritannien. Dort habe es schon immer Straßen gegeben, die anders gestaltet sind als in Deutschland. »Sie sind schmaler, sodass sogar Busse nicht immer so breit sind wie in Deutschland.« Die Verdichtung des Verkehrs sorge dafür, dass die Unfallgefahr sinke.

Auch die Sanktionen beeinflussen, wie schnell Bürgerinnen und Bürger fahren. »Man kann sich das so vorstellen, dass im Kopf eines Autofahrers die Höhen der Bußen verknüpft werden mit der Entdeckungswahrscheinlichkeit«, sagt Jens Schade, Professor für Verkehrspsychologie an der TU Dresden. Das sei sogar rational. »Wenn die Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, null ist, werden Autofahrer die Regeln missachten. Selbst wenn die Strafe hoch ist.« In Deutschland wüssten die Autofahrenden, dass bei einer Überschreitung von weniger als 20 km/h weder Punkte beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg noch Fahrverbote drohten. »Ein mögliches Bußgeld preisen sie mit ein«, sagt Schade.

Wer hingegen in der Schweiz mit 40 durch eine 30er-Zone fährt, zahlt 116 Euro. In Dänemark sind es sogar mehr als 470 Euro. In Deutschland kostet dieses Vergehen 30 Euro - trotz gerade erst erhöhter Bußgelder.

Etwa drei Millionen Bußgeldbescheide werden deutschlandweit pro Jahr wegen überhöhter Geschwindigkeit verhängt. Diese Zahl hat sich in den vergangenen 15 Jahren kaum verändert. Sachsen, Bayern und Sachsen-Anhalt stellen deutlich weniger Tickets pro 1000 zugelassenen Fahrzeugen aus als etwa Rheinland-Pfalz oder Brandenburg. Sachsen hat seine

Geschwindigkeitskontrollen vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2015 sogar um mehr als zwei Drittel heruntergefahren. Unfallforscher Brockmann sagt, im Straßenverkehr gebe es eine Art soziale Norm, die sich je nach Region unterscheide. »Selbst wenn ich gar nicht mit Entdeckung rechnen muss, weiß ich, dass zu schnelles Fahren von den uns umgebenden Menschen nicht toleriert wird.« Dort müssten Fahrer mit Kritik ihrer Beifahrer rechnen. Scharfe oder lasche Kontrollen beeinflussten diese Normen.

An die in einer Stadt üblichen Geschwindigkeiten passten sich Autofahrer irgendwann an, glaubt der Dresdner Verkehrsforscher Jens Schade. »Auch beim Thema Geschwindigkeit versucht der Mensch, homogen zu werden mit dem Gesamtsystem.« Fahrschüler müssten sich noch an die Regeln halten, fast alle anderen würden mit 55 oder 60 im normalen Verkehr mitschwimmen und nicht mehr auffallen.

Die Debatte um Bußgelder und Tempo-30-Zonen in Städten wird wohl auch die Ampelkoalition beschäftigen. Die letzte Reform des Bußgeldkatalogs ist zwar erst im Herbst 2021 in Kraft getreten. Ex-Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) hatte zunächst im Frühjahr 2020 zugestimmt, bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 21 Kilometern pro Stunde innerorts den Führerschein für einen Monat einzuziehen. Nach einem Proteststurm der Autofahrerlobby distanzierte er sich von der ursprünglichen Reform.

Der mildere Kompromiss, den Scheuer dann aushandelte, sieht nun nicht mehr so schnellen Führerscheinentzug vor, wohl aber höhere Bußgelder. Innerorts müssen Raser ab 21 Kilometer pro Stunde zu viel 115 Euro zahlen. An den Fahrverbotsgrenzen änderte sich nichts.

Die Regierung verschärfte allerdings nur die Sanktionen für manche Ordnungswidrigkeiten, bei anderen blieb sie mild. Nach Auffassung von Verkehrsrechtlern könnten klagefreudige Autofahrer die großen Differenzen bei den Bußgeldern monieren. Bekämen sie recht, könnte der neue Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) dazu gezwungen sein, den Bußgeldkatalog komplett neu zu überarbeiten.

Aus Wissings Umfeld jedoch heißt es, er wolle zunächst nicht an die Regelungen heran.

Etlliche Grüne sowie Fahrrad- und Fußgängerverbände fordern, in Ortschaften und Städten grundsätzlich Tempo 30 einzuführen. Im Koalitionsvertrag steht allerdings nur: »Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden.« Auch der neue Verkehrsminister kann sich wohl nicht für flächendeckendes Tempo 30 in Ortschaften erwärmen.

Andernorts sind die Erfahrungen mit -solchen Tempolimits durchaus positiv: Paris hat sich für einen solchen Weg entschieden, 50 Kilometer pro Stunde darf nur auf großen Straßen gefahren werden. In Spanien gilt die 30er-Regel in allen Städten - für sämtliche Straßen mit nur einer Spur pro Fahrtrichtung.

Für ein generelles Tempo 30 in Städten spricht einiges: Der Lärmpegel sinkt, Fußgänger und Radfahrer fühlen sich sicherer, die Lebensqualität der Anwohner steigt. Umstritten ist, ob Tempo 30 die Straßen nicht nur gefühlt, sondern auch tatsächlich sicherer macht. In Schwerin etwa sanken sowohl Unfallzahlen als auch die Unfallschwere nach der Anordnung von Tempo 30 in zwei von drei Straßen. Auch Beobachtungen aus Berlin deuten auf einen positiven Effekt hin. Dort ließ das Umweltbundesamt mehr als 600 Anwohner die Auswirkung von Tempo 30 in ihrer Straße bewerten: 61 Prozent der Befragten sagten, es sei nach Einführung des Limits leiser geworden. Ähnlich viele sagten, der Verkehr sei dadurch sicherer geworden. Selbst die Autobesitzer unter den Anwohnern sehen einen positiven Effekt: 56 Prozent von ihnen glauben, dass Tempo 30 den Verkehr leiser mache.

Ein Kompromiss für Deutschland wäre womöglich, den Kommunen mehr Spielraum zu geben, Tempo-30-Zonen einzurichten. Vielerorts gilt auf der Mehrzahl der Straßen bereits Tempo 30. Der meiste Verkehr rollt jedoch über Hauptstraßen - und dort gilt meist Tempo 50. Bislang können Kommunen aufgrund der Straßenverkehrsordnung nicht so leicht ein Tempolimit von 30 festlegen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. »Dafür braucht es in der Regel eine Unfalldämpfung«, sagt Unfallforscher Siegfried Brockmann. Es müsse erst etwas passieren, bevor gehandelt werden könne.

Ob ein generelles Tempo-30-Limit die Verkehrsprobleme der verstopften Städte lindern würde, kann niemand genau sagen. Wo-möglich verbessere sich der Verkehrsfluss, weil etwa das Einfädeln und Spurwechseln besser funktioniere, glaubt der Hamburger Fahrlehrer Michael Witt. Aber: »Wenn überall Tempo 30 gilt, wird das mancher als Verlust von Freiheit empfinden.« Er schlägt vor, in den Städten Assistenzsysteme von Autos mit den Ampelschaltungen zu koppeln. Dann würde genau die Geschwindigkeit empfohlen, mit der man am schnellsten vorankomme, beispielsweise auf einer grünen Welle von Ampel zu Ampel. Mal müsse man dafür 48 fahren, mal nur 35. »Aber das wird noch ein paar Jahre dauern, bis das Standard ist.«

Blitzer in der Hamburger Stresemannstraße: Kurz abbremsen auf die erlaubte Geschwindigkeit

»50 fahren, wo nur 30 erlaubt ist, ist kein Kavaliersdelikt.«

Holger DambeckGerald Traufetter

Quelle:	DER SPIEGEL vom 08.01.2022 Seite 40
Rubrik:	Deutschland
Dokumentnummer:	PMG4SPIEGEL-Heftimport-SP20220108-46563_7b1f1488-ef67-4c62-b773-4df41b7a87ff

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://sbdresden.genios.de/document/SPIE_PMG4SPIEGEL-Heftimport-SP20220108-46563_7b1f1488-ef67-4c62-b773-4df41b7

Alle Rechte vorbehalten: (c) SPIEGEL-Verlag Rudolf Augstein GmbH & Co. KG