

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.

<u>Beratungsfolge</u>	<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:

-