

# Vortritt für Fußgänger

## A Projekt

A1 Situation	1
A2 Idealvorstellung	2
A3 Realisierbarkeit	2
A4 Nachhaltigkeit	3

## B Reallabor

B1 Situation
B2 Idealvorstellung
B3 Realisierbarkeit
B4 Nachhaltigkeit
B5 Erkenntnisgewinn
B6 Maßnahmen
B7 Finanzierbarkeit

## A Projekt

### A1 Situation

Neben dem vielen Guten, ja Sensationellen, das Dresden auszeichnet, fallen zwei nicht so positive Eigenarten auf: Die Bevorzugung des motorisierten Privatverkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und die mangelnde Disziplin bzw. gegenseitige Rücksichtnahme im öffentlichen Raum. Das eine zeigt sich u.a. im fast vollständigen Fehlen von Zebrastreifen in der Stadt, das andere u.a. in der Eigenart, dass das letzte Fahrzeug bei der Ampelschaltung noch schnell bei Rot durchfährt. Das eine dürfte mit dem anderen zu tun haben. Wenn es in einer Stadt viele Zebrastreifen gibt, müssen die Autofahrerinnen und Autofahrer eine ganz andere Aufmerksamkeit entwickeln und sich angewöhnen, als wenn sie nur Ampeln und Rechtsvortritt beachten müssen. Dies wäre auch für die Radfahrer eine geeignete Übung.

Bei genauerer Betrachtung dieser Situation stellt sich die Frage, warum diese Entwicklung in Dresden immer noch anhält. Wir wissen seit den Sechziger Jahren, dass die Städte nicht für den motorisierten Straßenverkehr geeignet sind. Es liegt auch nicht auf der Hand, dass die stärksten und schnellsten Nutzer des öffentlichen Raumes so gefördert werden. Denn sie benötigen mit Abstand am meisten Platz, in fahrendem wie in ruhendem Zustand, sie verschmutzen die Luft und beschädigen damit die Gesundheit der anderen Verkehrsteilnehmer und die Sandsteinfassaden der historischen Gebäude, sie verursachen am meisten Sachschaden, verletzen, ja töten am meisten andere Verkehrsteilnehmer, sie produzieren zu viel Lärm, sie tragen maßgeblich zum Klimawandel bei – die Reihe liesse sich

*Zum „Sensationellen“ können beispielsweise die Elbauen gezählt werden. Welche Stadt in Europa ist schon so sensibel mit ihrem Fluss umgegangen?*

*Ein Beispiel für die Bevorzugung des motorisierten Privatverkehrs sind die Ampelschaltungen, gerne als „grüne Welle“ bezeichnet. Die sei auch umweltfreundlich, da die Autos so weniger lang Lärm und Abgase verbreiten. Das kann ja (vielleicht) sein. Nur: Infolge des schnelleren Vorwärtkommens entwickelt sich auch mehr motorisierter Verkehr. Mit der „grünen Welle“ werden oft die Fußgänger behindert, rechtzeitig die Straßenbahn zu erreichen. Da die „Grüne Welle“ für Fahrzeuge gilt, die 40 bis 45 km/h fahren, entsteht für die Radfahrer dann jeweils das Gegenteil.*

*Ein typisches Beispiel für mangelnde Aufmerksamkeit im motorisierten Verkehr sind Fußgängerübergänge, die nicht mit einer Ampel versehen sind. Da steht nun der oder die Fußgänger/in oder Radfahrer/in, während die Autos vorbeiziehen. Ist weiter vorne die Ampel auf Rot, fahren die Autos immer langsamer an den Wartenden vorbei. Schließlich stockt die Kolonne und ein Auto kommt unmittelbar vor den Wartenden zum Stehen. Dabei hätte er sie schon längst die Straße queren lassen können, wenn er sie denn bemerkt hätte.*

fortsetzen ... Warum also? Antworten sind erwünscht.

Es ist ja nicht so, dass sich alle Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt mit dieser Situation abfinden. Es gibt viele Bürgerinitiativen, Einwohner- und Quartiervereine und weitere engagierte Gruppierungen, die sich für Verbesserungen einsetzen. Sehr oft beschränken sie sich jedoch auf Einzelforderungen, etwa Tempo 30 für eine bestimmte Straße, einen Ampelübergang für Fußgänger an einer verkehrsreichen Straße, eine verkehrsberuhigte Straße usw. In den letzten Jahren hat sich eine ziemlich starke Bewegung für die Förderung der Radwege entwickelt. Keine der Initiativen beschäftigt sich mit dem grundsätzlichen Problem: Wir müssen die Stadt – und damit die Stadtpolitik – wieder auf die Füße stellen. Und darum geht es beim Projekt „Vortritt für Fußgänger“. Seit dem Wechsel der Mehrheit im Stadtrat beginnt langsam ein Umdenken, zumindest in öffentlichen Verlautbarungen.

## A2 Idealvorstellung

Ziel ist, dass die Stadt Dresden ab 2030 dem schwächsten Verkehrsteilnehmer, dem Fußgänger, die oberste Priorität einräumt. Bei allen Verkehrsplanungen und -maßnahmen wird zuerst auf das Wohl des Fußgängers geachtet. In zweiter Linie werden die Bedürfnisse der Radfahrer berücksichtigt. Und schließlich werden die Interessen des motorisierten Autoverkehrs einbezogen. Parallel gibt es Informations- und Werbekampagnen für gegenseitige Rücksichtnahme im öffentlichen Raum. Alle Verkehrsteilnehmenden haben gelernt, dass sie gleichwertig sind, unabhängig von ihrem Transportmittel. Gegenseitige Rücksichtnahme geht einher mit Verständnis für die anderen und deren berechtigten Anliegen. Damit werden gleich drei Ziele für die Stadt erreicht: Dank der neuen Qualität der Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme wird der Zusammenhalt gefördert und die Unfallgefahr entscheidend gemindert. Beides zusammen ergibt eine bessere und nachhaltigere Lebensqualität.

## A3 Realisierbarkeit

Wir Menschen tun uns mit dem Erlernen anderer Verhaltensweisen schwer. Schon das Bewusstsein, dass ich ein Teil dieser Stadt und damit auch des Verkehrs bzw. der Mobilität im öffentlichen Raum bin, dürfte nur schwer zu vermitteln sein. Und das Bewusstsein allein bringt noch keine Verhaltensänderung. Insofern ist die Realisierbarkeit auch nach Beginn der ersten Maßnahmen unsicher. Deshalb müssen verschiedene Teilschritte gemacht werden. In Teilen der Stadtbevölkerung ist schon viel vom gewünschten Bewusstsein vorhanden. Diese Personen sollten einbezogen werden. Mit einem Pilotprojekt (Reallabor) mit Maßnahmen in einem begrenzten Gebiet der Stadt könnte der Nachweis erbracht werden, dass die Idealvorstellung von „Vortritt für Fußgänger“ durchaus realisierbar wäre. Das alles wird nur im ständigen Kontakt mit den „Betroffenen“, also den Anwohnern und Verkehrsteilnehmern gelingen. Nach einiger Zeit könnte mit einer Unterschriftensammlung und anschließender Volksabstimmung das Thema breit diskutiert werden. Gelingt es in

*Rund zehn Einzelprojekte befassen sich im Dresdner „Projektkatalog Zukunftsstadt“, herausgegeben für das Bürgerforum am 26. August 2017, mit der Verbesserung der Missstände.*

*Auch der Slogan „autofreies Dresden“ macht kaum Sinn: denn wann wäre dieses Ziel erreicht?*

*Es ist ja nicht so, dass in Städten mit (vielen) Zebrastreifen die Autos nicht mehr vorwärts kommen. Vielmehr haben die Fußgänger gelernt, auch mal den Autos den Vortritt zu lassen.*

der Volksabstimmung die Mehrheit der Stimmenden zu überzeugen, wären auch die rechtlichen Grundlagen für die Realisierung geschaffen. Allerdings müsste dezentral weiterhin viel unternommen werden, damit die Realisierung gelingt.

#### **A4 Nachhaltigkeit**

Gehen in der Stadt ist die umweltschonendste und nachhaltigste Fortbewegung im öffentlichen Raum, wenn die Gefährdung durch die anderen Verkehrsteilnehmer außer Acht gelassen wird. Mit der konsequenten Förderung der Fußgänger und deren Schutz in Dresden ist die Nachhaltigkeit gegeben.

## **B Reallabor**

### **Derzeitiger Stand der Diskussion**

- Gespräch mit der Unfall- und Verkehrsforschung der TU Dresden
- Gespräch mit zuständigen Personen der Stadtverwaltung (über den Baubürgermeister)
- Festlegung eines Gebietes für ein Pilotprojekt (Reallabor) in Absprache mit der Stadtverwaltung und Forschungseinrichtungen
- Zebrastreifen auf Fahrbahnen aufbringen
- Bewussteres Aufstellen von Hinweisschildern
- Umprogrammierung bzw. Ersatz von Ampelanlagen
- Ausweisung von verkehrsberuhigten Zonen
- Ausweisung von Parkverbotszonen im Bereich von Fußgängerüberwegen
- abgesenkte Bordsteinkanten bei Fußgängerüberwegen
- 3D-Zebrastreifen
- Erstellung eines Öffentlichkeits-, Bildungs- und Informationskonzepts
- allgemeine Information der Bürger/innen über das Pilotprojekt
- öffentliche Informationsveranstaltungen im Gebiet des Pilotprojekts
- evtl. Pressekonferenz unmittelbar vor Beginn des Projekts
- Plakataktion in der Stadt, um Bürger/innen vorab und während des Projekts zu sensibilisieren
- Befragung der Bevölkerung vor Ort vor und nach dem Projekt
- Beobachtung und Analyse des Verkehrsaufkommens, der Unfälle und der Veränderungen im Verkehrsverhalten
- Erforschung der Veränderung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer und der Sensibilisierung der Bevölkerung
- Erreichen von Veränderungen in der Stadtentwicklungsplanung
- Messung der Einsparung von Energie und Emissionen sowie der Minderung der Lärmbelastung
- Erhöhung der Lebensqualität im Pilotgebiet