

KREISDELEGIERTENVERSAMMLUNG

SPD LICHTENBERG

18. NOVEMBER 2023



ANTRAGSNUMMER

A 18 - 2023

BESCHLUSS KDV:

ANGENOMMEN

ABGELEHNT

ÜBERWIESEN AN

K

ANTRAGSTELLER*IN: Abteilung 6 Friedrichsfelde Süd / Karlshorst

WEITERLEITUNG:		EMPFEHLUNG DER ANTRAGSKOMMISSION:	VOTUM:
BVV-FRAKTION	<input type="checkbox"/>	ANNAHME URSPRUNGSFASSUNG	<input checked="" type="checkbox"/> 4/0/0
LANDESPARTEITAG	<input checked="" type="checkbox"/>	ANNAHME FASSUNG AK	<input type="checkbox"/>
AGH-FRAKTION	<input type="checkbox"/>	ABLEHNUNG	<input type="checkbox"/>
BUNDESPARTEITAG	<input checked="" type="checkbox"/>	KEINE EMPFEHLUNG	<input type="checkbox"/>

DIE KDV DER SPD LICHTENBERG MÖGE BESCHLIESSEN:

DER LANDESPARTEITAG DER SPD BERLIN MÖGE BESCHLIESSEN:

DER BUNDESPARTEITAG MÖGE BESCHLIESSEN:

TITEL: „Wohnviertel den Anwohnenden – Verkehrsberuhigung in allen Wohnvierteln“

- 1 Der Bund soll alle gesetzlichen Grundlagen in der Art ändern, dass Kommunen Wohnviertel ohne
- 2 besondere Voraussetzungen verkehrsberuhigen können. Dazu gehört insbesondere (nicht ab-
- 3 schließend):
- 4
 - Max. erlaubte Geschwindigkeit in Wohnvierteln: 30 km/h
 - 5 ▪ Voraussetzungslose Möglichkeit der Einrichtung von Spielstraßen
 - 6 ▪ Voraussetzungslose Möglichkeit der Einrichtung von Fahrradstraßen
 - 7 ▪ Voraussetzungslose Einrichtung von Fußgängerüberwegen in Wohnvierteln

KREISDELEGIERTENVERSAMMLUNG

SPD LICHTENBERG

18. NOVEMBER 2023



- 8 Der Autoverkehr soll dabei aber nicht per se nicht ausgeschlossen werden, sondern lediglich die
9 Verkehrsführung so gestaltet sein, dass sie den Bedürfnissen in Wohnvierteln gerecht wird.

Begründung:

- 10 Noch heute erziehen wir unsere Kinder mit dem Mantra, dass der Straßenverkehr für sie poten-
11 ziell tödlich sei, weswegen sie besonders aufpassen müssten. Gleichzeitig nehmen es wir selbst-
12 verständlich hin, dass mehrere Tonnen schwere Fahrzeuge mit 50km/h durch ein Wohngebiet
13 fahren dürfen – in der Realität werden dort regelmäßig sogar bis zu 70km/h gefahren. Zum Ver-
14 gleich:

- 15 Todeswahrscheinlichkeit in Abhängigkeit der Geschwindigkeit des Fahrzeugs²:

- 16 Datengrundlage: German In-Depth Accident Study (GIDAS) for pedestrian accidents during the
17 years 1999–2007, reale Unfälle ab 15+ Jahre (ohne Kinder)

30 km/h	1,5%
50 km/h	8,3%
70 km/h	35,4%

- 18 Ziel muss sein, dass Wohnviertel den Zweck erfüllen, für die sie geschaffen wurden: zum sicheren
19 und angstfreien Wohnen. Gleichzeitig müssen Autofahrernde bei einer Temporeduzierung auf
20 30km/h kaum Einschränkungen hinnehmen: die Fahrzeit erhöht sich nur sehr geringfügig.
21 Gleichzeitig soll eine Verkehrssteuerung stattfinden: der Hauptverkehr soll auf die „großen“ Stra-
22 ßen verlagert und in Wohnvierteln verringert werden. Dies reduziert dort dann ebenfalls Lärm
23 und Schadstoffemissionen.

² [Todeswahrscheinlichkeit bei Verkehrsunfällen mit Fußgängerbeteiligung in Abhängigkeit der Fahrzeuggeschwindigkeit | Zukunft Mobilität \(zukunft-mobilitaet.net\)](#)