

Sehr geehrte Frau Senatorin Bonde,

wir nehmen die neue Kampagne, die unter dem Motto "Lass dich nicht rasend machen" für mehr Gelassenheit und Rücksicht im Straßenverkehr wirbt, mit Interesse zur Kenntnis.

Die Darstellung ungeduldiger und aggressiver Verkehrsteilnehmer*innen deckt nur einen Teil des Problems ab: Leider bleibt diese Kampagne rein appellativ und verschiebt die Verantwortung für Sicherheit und Rücksichtnahme auf die individuellen Verkehrsteilnehmer*innen. Während positive Veränderungen im Verhalten wünschenswert sind, lässt die Kampagne einen wichtigen Aspekt außer Acht: Die notwendige strukturelle Veränderung des Berliner Verkehrssystems!

Anstatt sich auf Verhaltensappelle zu reduzieren, sollte der Senat mutigere und effektivere Maßnahmen umsetzen. Wir fordern die Realisierung folgender Schritte:

1. Förderung der Fahrrad-Infrastruktur

Ein konsequenter Ausbau der Fahrradinfrastruktur, insb. die räumliche Trennung von Fahrrad- und Autoverkehr sowie mehr Fahrradstraßen und die Instandhaltung existierender Fahrradwege, sorgt für mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen und verhindert schwere Verletzungen und Todesfälle [1]. Im Berliner Mobilitätsgesetz wird in Abschnitt 3, Paragraph 36 bis 46 zudem ein konsequenter Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur gesetzlich festgehalten, wonach nun gehandelt werden sollte [2].

2. Gerechte Aufteilung des Straßenraums

18% der Berliner*innen nutzen täglich das Auto, ihnen stehen fast 60% des öffentlichen Straßenraums zur Verfügung, während dem Radverkehr lediglich 4% des Raums zur Verfügung stehen, obwohl 30% der Berliner*innen mit dem Rad zur Arbeit fahren. Dieser Ungleichheit muss mittels gerechter Umverteilung des Straßenraums entgegengewirkt werden [3].

3. Halten an Versprechungen aus dem Mobilitätsgesetz

Laut Paragraph 9 des Mobilitätsgesetzes sind verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen zu reduzieren, sodass die Ziele der Berliner Luftreinhalte- und Lärminderungsstrategien eingehalten werden [4]. Zudem müssen die besonderen Schutzbedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Kindern berücksichtigt werden [5].

4. Reduktion des Tempolimits auf 30 in der Stadt

Ein niedriges Tempolimit trägt nachweislich zur Reduktion von Unfällen und Unfallfolgen bei. Studien aus anderen Städten zeigen, dass es bei einer Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 zu 23% weniger Straßenunfällen kommt und zudem Emissionen sowie Lärmverschmutzung im Straßenverkehr reduziert werden [6, 7].

5. Konsequente Maßnahmen gegen Gesetzesverstöße

Eine Erhöhung des Strafmaßes bei Regelverstößen im Straßenverkehr führt nachweislich zu weniger Verstößen gegen die StVO und somit zu mehr Sicherheit für alle am Straßenverkehr beteiligten [8]. Beschlossene Maßnahmen können nur wirksam sein, wenn eine regelmäßige Kontrolle erfolgt .

Die vorgeschlagenen Maßnahmen bergen das Potenzial, die Berliner Verkehrsinfrastruktur sicherer und nachhaltiger zu gestalten, sowie die Gesundheit aller Berliner*innen zu verbessern.

Außerdem tragen sie dazu bei, Stress zu reduzieren und gleichzeitig die Lebensqualität der Berliner*innen zu steigern. Somit entsteht auch mehr Rücksicht, mehr Gelassenheit und mehr Aufmerksamkeit im Straßenverkehr.

Wir fordern, dass der Berliner Senat nicht nur auf individuelle Lösungen für mehr Sicherheit setzt, sondern seiner gesetzlichen Verantwortung gegenüber allen Berliner*innen gerecht wird!

Quellen

- 1) Memorandum on Bike Lanes (2011) City of New York, Office of the Mayor, 21 March 2011
- 2) Abschnitt 3 §36 bis §46, Entwicklung des Radverkehrs, Berliner Mobilitätsgesetz
- 3) Hassepass, O. (2024, 31. Oktober). Verkehrsmittelnutzung versus Flächenverteilung. <https://www.oda-hassepass.de/aktuelles/verkehrsmittelnutzung-versus-flaechenverteilung/>
- 3) §9 Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen, Berliner Mobilitätsgesetz
- 4) §11 Sicherheit im öffentlichen Raum, Berliner Mobilitätsgesetz
- 5) Brink, M., Mathieu, S., & Rüttener, S. (2022). Lowering urban speed limits to 30 km/h reduces noise annoyance and shifts exposure-response relationships: Evidence from a field study in Zurich. *Environment international*, 170, 107651. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2022.107651>
- 6) Yannis, G.; Michelaraki, E. (2024) Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe. *Sustainability* 2024, 16, 4382. <https://doi.org/10.3390/su16114382>
- 7) van der Meer, E; Gerlach, R; Kröhling, S; Gehlert, T. (2023) Gefährdungsorientierte Sanktionierung von Regelverstößen, Unfallforschung ISBN: 978-3-948917-20-3 der Versicherer, 01/2023.