

An
Herrn Senator Tjarks
Herrn Senator Grote



Hamburg

Scheplerstr. 80
22767 Hamburg
040/43280837
sonja.tesch@fuss-ev.de
www.hamburg-zu-fuss.de

Hamburg, 25.04.2023

Konflikte Fuß- und Radverkehr an Querungsstellen

Sehr geehrter Herr Tjarks, sehr geehrter Herr Grote,
es kommt leider immer wieder zu Konflikten zwischen sich kreuzendem Fuß- und Radverkehr an Querungsstellen. Betroffen sind alle Fußgänger*innen besonders jedoch vor allem Kinder und ältere Menschen sowie Menschen mit Behinderungen. Häufig sind bauliche Maßnahmen notwendig, um Konfliktstellen zu entschärfen und allen Verkehrsteilnehmenden die Situation zu verdeutlichen.

Wir möchten hier auf besondere Konfliktstellen eingehen.

Radwege an LSA:

An Lichtsignalanlagen mit Radwegen auf Gehwegniveau fühlen sich die Radfahrer*innen nicht an die Ampelschaltung für den Fahrverkehr gebunden und behindern und gefährden die querenden Fußgänger*innen.

Daher ist es nötig, dass der Radverkehr klar und unmissverständlich in die Signalisierung einbezogen wird. Hier wünschen wir uns gemeinsame Überlegungen, welche Lösungen möglich sind.

Wir sehen hier verschiedene Lösungsmöglichkeiten:

Optimal wäre die „Berliner Lösung“ (Radverkehr wird vom Radweg im Kreuzungsbereich auf der Fahrbahn geführt). Leider wird in Hamburg noch immer häufig das Gegenteil gebaut und der Radverkehr wird vom Radfahrstreifen im Kreuzungsbereich auf einen Hochbordradweg geführt.

Da dies „Berliner Lösung“ nicht überall möglich sein wird und auch nicht schnell umgesetzt werden kann, sind weitere Maßnahmen erforderlich, die dem Radverkehr den Vorrang der querenden Fußgänger*innen signalisieren.

Das mindeste wäre, dass auf Radwegen an LSAs generell Haltelinien markiert werden, damit nicht der Eindruck entsteht, dass man mit dem Rad einfach so an der Ampel vorbeifahren kann, weil nur auf der Fahrbahn eine Haltelinie markiert ist, nicht aber auf dem Radweg. Besser wäre ein Zebrastreifen auf dem Radweg.

Die teurere Lösung wäre, dass bei Baumaßnahmen der Mast der LSA zwischen Rad- und Fußverkehr installiert wird. Dann ist für die Radfahrenden klar, dass die LSA auch für sie

gilt. Falls es sich um eine Bedarfsampel handelt, können Fußgänger*innen den Taster so auch ohne Gefährdung erreichen.

Eine Alternative wäre, eine Extra-LSA für den Radverkehr zu installieren.

Notwendig wäre auch, dass die Räumzeit der LSA so angepasst wird, dass Fußgänger*innen den Radweg queren können, ohne dass die Radfahrenden schon wieder Grün haben.

Radwege an FGÜ:

Wenn es einen Fußgängerüberweg über die Fahrbahn gibt und einen oder zwei danebenliegende Radwege, muss es auch Fußgängerüberwege über den Radweg oder die Radwege geben. Dies wird in der VwV-StVO § 26 Rn. 6 empfohlen: "In der Regel sollen Fußgängerüberwege zum Schutz der Fußgänger auch über Radwege hinweg angelegt werden."

Radwege an Bushaltestellen:

An Bushaltestellen muss gewährleistet sein, dass man sicher ein- und aussteigen kann, auch wenn dort ein Radweg entlang führt.

Auf Radwegen an Bushaltestellen werden Haltelinien markiert, damit die Radfahrenden wissen, dass und wo sie anhalten müssen.

Wenn es auf dem Hochbord eine "Warteinsel" gibt zwischen Fahrbahn und Radweg (mit oder ohne Bushäuschen), muss auch das gefahrlose Betreten und Verlassen des Haltestellenbereichs gewährleistet sein. Deshalb wäre auch hier ein Zebrastreifen über den Radweg notwendig.

Querung in Fahrradstraßen

In manchen Fahrradstraßen haben Fußgänger*innen Probleme die Fahrbahn zu überqueren. Dies gilt vor allem auf abschüssigen Straßen. Wir möchten hierfür als Beispiel die Thadenstraße anführen. Diese ist in Richtung Neuer Pferdemarkt stark abschüssig und die Radfahrenden haben ein hohes Tempo. Es wurden dort Querungsstellen mit Bordsteinabsenkungen markiert. Es gibt jedoch häufig Menschen mit z.B. Rollatoren, die lange stehen und auf eine Lücke im schnellen Radverkehr warten. Wir konnten noch nie sehen, dass ein*e Radfahrer*in angehalten hätte. Wir halten es für notwendig, in solchen Fahrradstraßen Fußgängerüberwege einzurichten.

Uns ist klar, dass nicht alle unsere Vorschläge mit den derzeitigen Vorschriften übereinstimmen. Wir hoffen jedoch auf Ihre Bereitschaft, gemeinsam darüber nachzudenken, welche Maßnahmen die Sicherheit von Fußgänger*innen verbessern können. Möglicherweise ergeben sich daraus auch Initiativen zur Änderung der Vorschriften.

Das wäre ein erster Schritt, die Ziele in der gerade unterzeichneten „Gemeinsamen Willenserklärung für eine inklusive Mobilitätswende“ umzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen
Sonja Tesch
Landessprecherin FUSS e.V.

Mit Unterstützung von:

Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.
Landes-Seniorenbeirat