

Die Stellungnahme des Bezirks-Seniorenbeirates Altona (BSB-A) zum Bündnis-Papier für den Rad- und Fußverkehr

Eine der größten Herausforderungen zum facettenreichen Thema Mobilität ist das berechtigte Interesse der Fußgänger im Straßenverkehr sowie im Öffentlichen Raum.

„Jeder Weg, der zurückgelegt wird, beginnt und endet immer zu Fuß... Beim Zufußgehen handelt es sich um eine besonders preiswerte und gesunde Form der Mobilität. Der gesellschaftliche Nutzen übersteigt durch positive Gesundheitseffekte sowie die Reduktion von Lärm- und Schadstoffbelastung wie auch Unfällen die Kosten für die Förderung des Aktivverkehrs deutlich“¹

Das Bündnis Papier für den Rad- und Fußverkehr vom 19.11.2021 zum Abschnitt Fußgänger begrüßen wir.

Zu unserem Bedauern wird allerdings auf den Fußverkehr nur mit Allgemeinplätzen eingegangen, während der Teil Radverkehr mit sehr konkreten Vorgaben erwähnt wird. Aber die Maßnahmen der Basismobilität in der Wegekette Fußgänger, zwar im Konzept anerkannt, sind unzureichend.

Als Bezirks-Seniorenbeirat haben wir folgende Ergänzungen bzw. Forderungen:

1. Es ist erforderlich, so wie in Hamburg-Mitte, eine/n Fußverkehrsbeauftragte/n im Bezirk Altona mit den vielfältigen Aufgaben der Förderung des Fußverkehrs und als Ansprechpartnerin bzw. -partner zu beauftragen.²
2. Bei Neuplanungen von Straßen müssen die Regelbreiten als Mindestmaße für Fußwege eingehalten werden (2.50m).
3. Bestehende Gehwege im Bestand wären ausreichend, wenn sie nicht zum Teil fürs Parken frei gegeben werden. Die Aufhebung des Gehwegparkens für Kfz bei schmalen Gehwegen ist durchzusetzen. Häufig wird durch das Parken der Unterbau verletzt und führt zu Stolperfallen, Pfützen und hohen Beseitigungskosten.
4. Schräg- / Senkrechtparken 90% bzw. 45% müssen durch Parkplatzschwellen im Gehwegbereich gesichert werden, damit die volle Gehwegbreite dem Fußgänger zur Verfügung steht.
5. Durch intensive Kontrollen in engen Straßenabschnitten ist das illegale Gehwegparken zu kontrollieren.
6. Genehmigungen für Gehwegmöblierung dürfen nur bei ausreichender Breite erteilt werden.
7. Leuchten und Verkehrsschilder sind am Gehwegrand aufzustellen.
8. Regelmäßige Kontrollen der Hecken und ggf. Veranlassung des Rückschnittes durch den Anlieger.
9. Bänke sollten überall im Abstand von 500 m vorhanden sein. Es bedarf einer Auflistung der vorhandenen Bänke und deren Zustandes im Bezirk. Eine Übersicht dieser Bänke im GIS-System³ wäre für alle hilfreich. 1955 waren es 1506 Bänke im Bezirk.⁴

¹ Drucksache 21/7017 Förderung des Fußverkehrs u.a Martin Bill, Dr. Stefanie von Berg...

² Drs. 22-1254 Hamburg Mitte

³ <https://geoportal-hamburg.de/geo-online>

⁴ Chronik der Bezirksversammlung Altona

10. Die Stadt Hamburg soll durch mehr Öffentlichkeitsarbeit die Kontaktmöglichkeiten
- zum Melde-Michel,
 - zu den E-Scooter-Anbietern,
 - zur Stadtreinigung und
 - zum Umwelttelefon
- in Hamburg bekannter machen.
11. Die Gehwege sind regelmäßig, mindestens einmal jährlich, zu überprüfen.
12. Der Winterdienst auf den Gehwegen muss mehr kontrolliert werden. Streupflichten sowie Laub- und Schneeräumungen müssen entsprechend der gesetzlichen Regelung auch von privaten Anliegern durchgeführt werden.
13. Mit der Beleuchtung der Gehwege ist sicherzustellen, dass vor allem im Bereich von Bäumen die Gehwege von den Peitschenlampen hell genug beleuchtet werden.
14. Querungsstellen sind auf Straßen in erforderlichen Abständen einzurichten.
15. Bei neu installierten Lichtsignalanlagen bekommen Fußgänger ohne Anforderungstaster Grün. Bedarfsampeln sind so zu schalten, dass nach spätestens 30 Sekunden Grün kommt.
16. Wir alle sind für barrierefreie Wegeketten. Dafür muss aber besser aufgeklärt und kontrolliert werden. Das Parken in Kreuzungen, Einmündungen und Gehwegabsenkungen, laut STVO sowieso unzulässig, ist ein großes Hindernis nicht nur für mobilitätseingeschränkte Menschen.
17. Warteinseln müssen so breit gebaut werden, dass für eine Person mit Kinderwagen Platz ist.
18. Hochbordradwege dürfen nicht zu Lasten von Gehwegs- und Grünflächen gehen.
19. Gemeinsame Geh- und Radwege sind abzuschaffen. Dann kann das Flanieren und Sich-unterhalten-können, ohne ständig auf schnelleren Fahrradverkehr achten zu müssen, wahr werden. Durch Öffentlichkeitsarbeit und kontinuierliche Schwerpunktkontrollen ist die Sicherheit der Fußgänger auf den Fußwegen zu gewährleisten.
20. Fahrradparken soll nicht auf den Gehwegen erfolgen. Es sind Fahrradbügel anzulegen, die am Fahrbahnrand stehen. Für Fahrräder braucht es ausreichende, sichere, regengeschützte und wohnungsnahе Abstellplätze im Wohnungsbestand, auch zu Lasten von PKW-Stellplätzen. Fahrradkellerbenutzung für Senioren ist keine gute Alternative.
21. E-Roller und E-Scooter sind nur auf festgelegten Abstellflächen erlaubt. (Vorbild Stadtrad)
22. Bushaltestellen sollen als Betonhaltestellen umgerüstet und möglichst mit Bussonderborden sowie Beleuchtung ausgestattet werden. Bei neu einzurichtenden Haltestellen sind grundsätzlich barrierefreie, beleuchtete Fahrgastunterstände einzuplanen.
23. Mobilität auf dem Schulweg: Es sind Schulwegpläne zu erarbeiten⁵. Kein Eltern-Taxi.
24. Persönliche Sicherheit bedeutet breite und gut einsehbare Gehwege, nachts gute Beleuchtung, gut einsehbarer Gehweg von der Fahrbahn bzw. dem gegenüber liegendem Gehweg aus.

⁵ <https://fixmyberlin.de/schulwegsicherheit/friedrichshain-kreuzberg>