

Verkehrsplanung

Eine Stadt besteht nicht nur aus Gebäuden, sondern auch aus den Räumen dazwischen. Dieser Raum wird meist von Autos beansprucht; parkend wie fahrend. Der FUSS e.V. fordert im Rahmen einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik eine entsprechende Verkehrsplanung, die Zufußgehende als das betrachtet, was sie sind: Mobilitätsteilnehmer*innen, die mit einer verdammt guten CO2-Bilanz und ihrem 27%igen Verkehrsanteil in Hamburg stärker vertreten sind als beispielsweise der Radverkehr (15%) oder der Öffentliche Nahverkehr (22%). Zufußgehende beleben die Plätze und Flächen statt sie durch abgestellte Autos unbrauchbar zu machen.

Kurz: eine Stadt für alle, nicht von Autos dominiert – eine Forderung an eine soziale zukunftsweisende Verkehrspolitik.

Wir wollen in unserer wachsenden Stadt die Verkehrsinfrastruktur so ausbauen, dass es weiterhin möglich ist, auf unterschiedlichen Wegen durch die Stadt zu kommen. Bus, Bahn, Auto Fahrrad und zu Fuß – die SPD steht für einen echten Mobilitätsmix. Dabei wollen wir den Anteil von Bussen und Bahnen sowie von Rad- und Fußverkehr erheblich steigern. Auch wer zu Fuß durch Hamburg unterwegs ist, soll gute und komfortable Wege nutzen können. Wir beziehen deshalb auch die Gehwege in das städtische Erhaltungsmanagement ein und investieren in eine gute Infrastruktur. Die konzeptionelle Förderung des Fußverkehrs ist integraler Bestandteil der Hamburger Verkehrsentwicklungsplanung.

Darüber hinaus wollen wir in der Innenstadt mehr Aufenthaltsqualität und Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger mit einem Netz von Flanierräumen und eine hervorragende Erreichbarkeit mit einem guten ÖPNV. Die Innenstadt braucht attraktive, durchgängige, großzügige und verkehrssichere Räume, vor allem für den Rad- und Fußverkehr. Wir wollen Anreize setzen zur Steigerung der Innenstadtqualität und zum Verkehrsmittelumstieg durch weitere autofreie Zonen in der Innenstadt.

Zudem hat es sich in den vergangenen Jahren gezeigt, dass eine bei der Wirtschaftsbehörde angesiedelte Verkehrsplanung nicht gesamtheitlich gedacht wird. Kompetente und wirtschaftsübergreifende Verkehrsplanung halten wir nur in der Stadtentwicklungsbehörde für umsetzbar.

Für uns ist entscheidend, dass die Aufgaben ordentlich und mit größtmöglicher Kompetenz bearbeitet werden.

Fußverkehrsbeauftragte auch für Hamburg

„Fahrradstadt“ Hamburg? Aus unserer Sicht soll Hamburg eine Stadt werden, in der jede Form der umweltverträglichen Fortbewegung gefördert wird – ÖPNV, Fußverkehr und Radverkehr - und in der alle, die diesen Anspruch haben, sich repräsentiert und in der Politik vertreten fühlen. Deshalb fordern wir auch für Hamburg Fußverkehrsbeauftragte.

Diese sollten sich nicht nur auf die Begutachtung von Straßenplanungen beschränken. Hamburg braucht jetzt endlich neue Maßnahmen für den Fußverkehr, wie mehr Tempo-30-Zonen, breitere Gehwege, komfortable

***Straßenquerungsmöglichkeiten, faire Ampelschaltungen mit längeren Grünphasen für Zufußgehende, Beseitigung von Stolperfallen auf Gehwegen usw..
In Wien und Leipzig gibt es sie schon, im Berliner Mobilitätsgesetz sind zwei Fußverkehrsbeauftragte pro Bezirk vorgesehen!***

In Hamburg ist die konzeptionelle Förderung des Fußverkehrs integraler Bestandteil der Hamburger Verkehrsentwicklungsplanung. Bei der Verbesserung der Qualität der Nebenflächen nehmen die Wegewarte eine wesentliche Schlüsselrolle ein.

Im Zuge des Erhaltungsmanagements für Hamburgs Straßen wurde bereits 2013 festgelegt, dass der Zustand der gesamten Straße, inklusive Geh- und Radwege verbessert werden soll. Baumaßnahmen an Gehwegen sind immer auch Teil des Straßenbaus. Bei allen Straßenbaumaßnahmen Hamburgs wird angestrebt, Gehwege durchgängig in einem guten Oberflächenzustand und einer bedarfsgerechten Breite zu schaffen, wenn die Umstände, insbesondere der vorhandene Platz, dies mit angemessenem Aufwand zulassen. Je nach konkretem Einzelfall erfolgt dies mit oder ohne Umbau der angrenzenden Radwege, Parkstreifen, Grünstreifen, Bushaltestellen und Fahrbahnen. Des Weiteren gehört zum Erhaltungsmanagement die regelhafte Begehung und Inaugenscheinnahme der Straßen durch Wegewarte, damit die Straßen verkehrssicher bleiben. Bei den Begehungen wird insbesondere der sichere Zustand der Gehwege geprüft, auch zahlreichen Meldungen der Bevölkerung nachgegangen. Ein Großteil der Meldungen erreicht die zuständigen Stellen über den Melde-Michel.

Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen wollen wir in der ganzen Stadt erleichtern und besonders vor Kitas und Schulen weiter ausbauen.

Beleuchtung der Gehwege

Während Fahrbahnen für Autos immer wunderbar beleuchtet sind, tappen Fußgänger*innen in Hamburg oft im Dunkeln. FUSS e.V. fordert daher eine entsprechende Ausleuchtung der Gehwege und eine Berücksichtigung bereits in der Planung z.B. bei Straßenumbaumaßnahmen. Gut beleuchtete Bürgersteige erhöhen die Sicherheit und den Gehkomfort Zufußgehender.

Grundsätzlich haben wir in Hamburg ein gutes, an der DIN-Norm ausgerichtetes städtisches Beleuchtungskonzept. Dabei bleibt die städtische Beleuchtung – anders als in anderen Städten und Gemeinden – die ganze Nacht hindurch angeschaltet. Bei konkreten Problemlagen ist die Hamburger Verkehrsanlagen GmbH erster Ansprechpartner. Über die HHVA-App kann hier schnell und unkompliziert Kontakt aufgenommen werden.

Um zu verhindern, dass in Hamburg Stolperfallen durch mangelhafte Beleuchtung entstehen, wollen wir, dass die öffentliche Wegebeleuchtung auf den Prüfstand gestellt wird. Dabei werden gerade auch die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs sowie die Verkehrssicherheit in den Blick genommen.

Gehwege nur für Zufußgehende

Die Straßenverkehrsordnung ist da eindeutig: Gehwege nur für Fußgänger*innen! Mit wenigen, definierten Ausnahmen. Gehwege sind weder Radwege noch Parkplätze, werden aber mit zunehmender Selbstverständlichkeit als solche genutzt. Das

gefährdet die Sicherheit und Mobilität alle Fußgänger*innen und senkt die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. FUSS e.V. fordert daher ein konsequentes Vorgehen bei entsprechenden Verstößen.

Grundsätzlich ist uns wichtig, dass auf den Straßen, Geh- und Radwegen ein Klima der gegenseitigen Rücksichtnahme herrscht. Mit der Kampagne „Hamburg gibt Acht!“ setzen wir uns daher für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr ein. Wir setzen uns darüber hinaus für eine Verstärkung der Kontrollen zur Verfolgung und Ahndung von Verkehrsverstößen ein. Falschparker behindern häufig andere Verkehrsteilnehmer und gefährden so auch deren Sicherheit. Zum Schutz von Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrerinnen und Radfahrern wollen wir verstärkt gegen Falschparker vorgehen.

Starship-Lieferroboter

Am 9. Januar 2020 wurde Fuß e.V. von der Fa. Starship informiert, dass das Unternehmen seit kurzem mit „Genehmigung der Behörde für Inneres und Sport“ in Eimsbüttel kommerziell Lieferroboter betreibt auf „Bürgersteigen, um Pakete oder Lebensmittel an Kunden auszuliefern.“ Ziel sei es, „die Auslieferung auf der sogenannten „letzten Meile“ bequemer und umweltfreundlicher zu gestalten.“

Der Betrieb autonom fahrender Transportroboter auf Hamburgs Gehwegen steht in diametralem Gegensatz zur vierten Forderung des Fuß e.V.: „Gehwege nur für Zufußgehende“ Bekanntermaßen dürfen Fahrzeuge, ausgenommen Rad fahrende Kinder, Gehwege nicht benutzen. Fuß e.V. setzt sich dafür ein, dass dies auch in Zukunft ausnahmslos so bleibt. Gehwege müssen tabu bleiben für jeglichen Fahrzeugverkehr; das gilt Kraftfahrzeuge, Radfahrer und Transportroboter gleichermaßen.

Starship Technologies betreibt autonom fahrende Lieferroboter, mit denen Waren ausgeliefert werden können, und startete seinen Betrieb 2017 in Hamburg als erstem Standort. Der bisherige Einsatz der autonomen Zustellroboter von Starship hat gezeigt, dass von diesen keine Gefährdung für die Verkehrssicherheit ausgeht. Dieser Aspekt wurde beim bisherigen Betrieb berücksichtigt und beobachtet.

Von 2017 bis 2018 durfte Starship aufgrund einer Sondergenehmigung der Stadt Hamburg seine Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum betreiben, zunächst mit Begleitperson. Die Geschwindigkeit des Lieferroboters beträgt max. 6 km/h und es dürfen nur bis zu vier Lieferroboter gleichzeitig betrieben werden. Seit Dezember 2019 und bis zunächst Ende März 2020 hat Starship eine Genehmigung für den Betrieb ohne Begleitperson aufgenommen, allerdings mit der Einschränkung auf einen sehr begrenzten räumlichen und zeitlichen Bereich im Bezirk Eimsbüttel.

Hamburg sieht sich als Modellstadt für Mobilität und Logistik. Um die Verkehrsleistung auf begrenztem Raum zu steigern und zugleich Emissionen zu reduzieren, bedarf es neuer Ideen und Lösungen für die urbane Logistik. Innovative Ansätze wie Lieferroboter, die eine emissionsfreie und leise Zustellung ermöglichen sowie die die Straßen von Lieferfahrzeugen entlasten, können hier ein wichtiger Baustein sein.