

Fußwegeninfrastruktur

1. Die Herausforderung

Egal welches Verkehrsmittel wir nutzen wollen: Der Weg dorthin muss für alle Menschen sicher und barrierefrei nutzbar sein. Das gilt insbesondere für alte Menschen und Menschen mit körperlichen Einschränkungen, die ausdrücklich in der Planung des Fußverkehrs berücksichtigt werden müssen.

Besonders der öffentliche Nahverkehr ist von einem guten Zustand der Infrastruktur der Fußwege abhängig. Soll dieser barrierefrei für alle Menschen sein, müssen auch die Fußwege dies gewährleisten und entsprechend gut ausgelegt werden.

Menschen, die ohne Auto in der Stadt unterwegs sind, sind im Verkehr besonders gefährdet. Besonders das Queren von Straßen birgt ein hohes Unfallpotential. Häufig fehlt es an geregelten, sicher ausgebauten Querungsstellen. Hierbei ist die Sicht an und auf Querungsstellen nicht gewährleistet oder nur eingeschränkt möglich.

2. Die Vision

Unser Ziel ist es, eine Stadt zu schaffen, in der sich alle Menschen frei und ohne Einschränkungen durch eine fußgänger*innenfreundliche Infrastruktur bewegen können. Um dies zu erreichen, wollen wir die vorhandenen Fußwege weiter barrierefrei ausbauen und zu einem zusammenhängenden Fußverkehrsnetz verbinden, das Umwege für Nutzerinnen und Nutzer vermeidet und sichere Querungen von Straßen und anderen Verkehrswegen schafft.

Von einem "Design für Alle" profitieren letztlich alle Verkehrsteilnehmenden und es ist ein wichtiger Teil, um die Vision Zero, das Ziel, keine Verkehrstoten mehr beklagen zu müssen, zu erreichen.

3. Maßnahmen und Leitlinien

3.1 Regelmäßige Wartung des Wegenetzes

Volt setzt sich dafür ein, dass das vorhandene Wegenetz, und die damit verbundene Infrastruktur, stets in einem guten, barrierefreien Zustand bleibt, damit es von allen ohne Probleme genutzt werden kann.

Um dies zu erreichen, fordern wir eine regelmäßige Wartung und Kontrolle der gesamten Fußwegeninfrastruktur. Dies kann in einer Stadt von der Größe Hamburgs nicht ausschließlich von Personal der öffentlichen Hand geleistet werden. Daher sollten alle Bürger*innen dazu ermuntert werden, Schäden möglichst einfach und ohne großen Aufwand zu melden. Ein gutes Beispiel hierfür ist der bereits in Hamburg etablierte "Meldemichel", mit dem Bürger*innen Schäden an der öffentlichen Infrastruktur online melden können. Volt setzt sich für die Weiterentwicklung von niederschweligen Möglichkeiten für die Meldung von Schäden ein, damit diese schnell identifiziert und behoben werden können.

3.2 Beleuchtung

Ausreichende Beleuchtung bei Nacht leistet auch einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit im öffentlichen Raum.¹

Um die Sicherheit und Einsehbarkeit von Querungen und Fußwegen in der Dämmerung und bei Dunkelheit zu gewährleisten, müssen diese angemessen und möglichst umweltverträglich ausgeleuchtet sein. Dabei ist darauf zu achten, dass die Lichtverschmutzung durch Straßenbeleuchtung auf ein Minimum reduziert wird, beispielsweise durch das Verwenden geeigneter Lichtfarben bei LED Leuchten und der richtigen Ausrichtung von Straßenlaternen.²

3.3 Einsehbarkeit

Die Sicht auf und an Fußgängerquerungen ist essentiell für die Sicherheit der Nutzer*innen und ein wichtiger Beitrag zur Minimierung des Unfallrisikos. Ist die Einsehbarkeit eingeschränkt oder gar nicht gegeben, werden Personen schnell übersehen und die Gefahr von Unfällen steigt. Die freizuhaltenden Sichtfelder sollten gemäß der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, festgelegt werden. Im Falle einer Einschränkung der Sichtverhältnisse sind Ampeln mit

¹ https://www.litg.de/media/15905.17_LITG_Publikation

² <https://www.paten-der-nacht.de/strassenbeleuchtung/>

getrennten Grünphasen für Fußgänger*innen und Autos zu bevorzugen. Diese liegen beispielsweise im Falle rechtsabbiegender Autos häufig zusammen.

3.4 Bauliche Maßnahmen

Soweit dies möglich ist, setzen wir uns für eine konsequente bauliche Trennung des Fußverkehrs von anderen Verkehrsmitteln (Autos, Mikromobilen und Fahrrädern) ein. Der Ausbau von Radwegen oder Straßen soll nicht vornehmlich zu Lasten der bestehenden Gehweg-Infrastruktur erfolgen.

Die Sicherung von Querungen soll je nach örtlichen Gegebenheiten durch Lichtsignalanlagen, vorgezogene Fahrbahnrande, sowie Fußgängerüberwege und Mittelinseln erreicht werden. Diese Mittel können auch kombiniert werden.

3.5 Barrierefreiheit

Die barrierefreie Gestaltung der Fußwegeninfrastruktur ist essentiell, um eine gleichberechtigte Teilhabe aller Bürger*innen am öffentlichen Leben zu gewährleisten.

Die schon oben genannte gute Ausleuchtung der Gehwege bei Nacht und Dämmerung ist unter diesem Gesichtspunkt für sehingeschränkte Personen besonders wichtig. Zusätzlich sollen taktile Leitsysteme flächendeckend in die Fußwegeninfrastruktur integriert werden. An Ampeln sind akustische Signale zusammen mit optischen Lichtsignalen zu verbauen.

An Straßenquerungen müssen Bordsteine abgesenkt werden, um das reibungslose Befahren mit Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwägen, aber auch Fahrrädern, E-Scootern und anderen Gefährten mit Rädern zu gewährleisten. An Treppen soll die Einrichtung von Rampen mit geeigneter Neigung oder ggf. Fahrstühlen geprüft werden. Zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen und dem gesamten ÖPNV siehe auch Policy zum ÖPNV. Unter dem Aspekt der barrierefreien Fußwegnutzung ist auch konsequentes und schnelles Räumen der Fußwege bei Schnee und Eis wichtig.

Auf den Fußwegen ist außerdem auf ausreichend Platz für die Benutzung mit Rollstühlen und Kinderwägen zu achten. Auf diesen muss verstärkt auch in der Nähe von Fahrradbügeln geachtet werden, da aufgrund der starken Nutzung damit zu rechnen ist, dass Fahrräder nur mit dem Vorder- oder Hinterrad angeschlossen werden und dadurch Teile des Fußwegs versperren.³ Auch in der Nähe von Baustellen ist vermehrt auf Barrierefreiheit zu achten, insbesondere in Hinblick auf eine Verringerung der Fußwegbreite.

³ <https://www.geh-recht.de/barrierefreiheit.html>