

Antrag

**der Abgeordneten Heike Sudmann, Stephan Jersch, Sabine Boeddinghaus,
Deniz Celik, Martin Dolzer, Norbert Hackbusch, Inge Hannemann,
Cansu Özdemir, Christiane Schneider, Mehmet Yildiz (DIE LINKE)**

Betr.: „Fahrradstadt Hamburg“: Rechtsabbiegen bei Rot ermöglichen

„Die Verbesserung der Verhältnisse für den Fahrradverkehr zur Entwicklung der Fahrradstadt Hamburg ist eines der herausgehobenen Ziele des Senats in dieser Legislaturperiode (...) Radverkehr bietet einen wichtigen Ansatz, um die Straßen vom Kfz-Verkehr zu entlasten und somit die Lärm- und Luft-Belastung zu verringern. Der Senat möchte das Radfahren in Hamburg noch attraktiver machen und den Radverkehrsanteil am Modal Split im Laufe der 20er Jahre auf 25 Prozent steigern ...“, so der Senat zuletzt bei der Einsetzung der Radverkehrskordinatorin (Drs. 21/1502). Um das Ziel zu erreichen, bedürfe es unter anderem „eines Willkommensklimas für den Radverkehr“ (ebenda).

Bei den Menschen, die zeigen, dass sie gerne und für alle Zwecke Rad fahren ist bereits der Grundstein gelegt. Jetzt sollte die Verkehrsplanung dieses Engagement ebenfalls verstärker an den Tag legen. Dies kann mit vielen verschiedenen und kreativen Maßnahmen gelingen. Nicht nur unsere Innenstadt muss für Radfahrer/-innen attraktiver werden.

Ein Großteil der Ampeln in der Stadt existiert für und wegen Autos. Für Autos, da sie meist mit hoher Geschwindigkeit und in hoher Dichte auf eine Kreuzung zufahren. Wenn es nicht an jeder Kreuzung zu Unfällen mit anderen Autos kommen soll, dann bedarf es in Städten Ampeln.

Autofahrer/-innen brauchen für einen guten Verkehrsfluss eindeutige, kontextunabhängige Signale wie Ampeln, denn sie können nicht so schnell anhalten, gegenseitige Verständigung über Blicke oder Worte ist schwer möglich und nicht verlässlich. „Störfaktoren“ wie zu Fuß Gehende und Radfahrende sollen möglichst aus dem Weg. Letztere haben Regeln bekommen, die sie als alleinige Verkehrsteilnehmer/-innen nicht benötigten.

Starre Ampelphasen, oft viel zu lange Wartezeiten und Bettelampeln machen Radverkehr unattraktiv und bremsen Radverkehrsflüsse. Statt also Radfahrer/-innen zu bestrafen, die sich mit Situationen herumschlagen, die nicht für sie, sondern für Autos gemacht wurden, sollte man überlegen, wie man einen sicheren und schnellen Verkehrsfluss für Radfahrer/-innen an signalisierten Knotenpunkten und Einmündungen erreichen kann. Oder wie die Bürgerschaftsfraktion der GRÜNEN richtig forderte: „Wir brauchen Ampelschaltungen, die den Radverkehr nicht an dem Verkehr auf dem Fußweg orientieren, sondern an dem auf der Straße“ (vergleiche Drs. 20/12910). Hier wurde erkannt: Ampeln machen den Radverkehr langsamer, wodurch das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel weniger attraktiv wird.

In Hamburg können Autofahrer/-innen seit 2002 an rund 200 Kreuzungen an roten Ampeln nach einem Stopp abbiegen, sofern dort ein grüner Pfeil hängt. Dabei wäre dieses Verkehrsschild viel sinnvoller für ein Verkehrsmittel, das ohnehin weitgehend ohne Ampeln auskommen würde – das Fahrrad! Das Rechtsabbiegen von Radfahrenden ist weniger gefährlich als von Kraftfahrzeugen und benötigt daher weniger

hohe Hürden. Radfahrende nehmen ihre Umgebung visuell und akustisch viel besser wahr, bekommen also besser mit, was um sie herum geschieht.

Nicht nur Experten/-innen fordern: „Radfahrer/-innen sollten nicht an roten Ampeln halten!“ Im US-Bundestaat Idaho wird das bereits praktiziert. Dort dürfen Radfahrer/-innen auch bei Rot rechts abbiegen. Bekannt ist dies als „Idaho-Stop“: Fahrradfahrende dürfen seit 1982 ein Stoppschild wie ein Schild „Vorfahrt gewähren“ und eine rote Ampel wie ein Stoppschild behandeln. Diese Regel gilt zumindest versuchsweise mittlerweile auch in Frankreich, Holland, Belgien und in Basel. In Paris zum Beispiel gilt: An den mit eigens entwickelten Schildern markierten Ampeln dürfen Radelnde auch bei Rot rechts abbiegen, nachdem sie angehalten und sich umgeschaut haben.

Deutschland hinkt da hinterher. Der wahrscheinlich einzige deutsche Grünpfeil exklusiv für Radfahrende hängt seit März 2006 in München. In Köln haben sich laut aktuellen Medienberichten alle Fraktionen für den Grünpfeil für Radfahrende ausgesprochen.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. sich für eine Bundesratsinitiative zur Einführung eines Grünen Pfeils auch für den Radverkehr einzusetzen beziehungsweise eine solche zu starten. Parallel soll die Straßenverkehrsordnung um ein spezielles Schild erweitert werden, das dann bedarfsgerecht von den Kommunen installiert werden kann.
2. zu prüfen, ob sich Hamburg der Rechtsauffassung des Bayerischen Staatsministerium des Innern anschließt, die eine Verwendung von Grünpfeilschildern an nur für Radfahrende geltenden Lichtzeichen nach dem Wortlaut von § 37 StVO nicht ausschließt.
3. einen Versuch zumindest an Stellen mit baulich vom Fahrverkehrssignalgeber getrennten Radfahrtsignalgebern („Fahrradampeln“) zu beginnen.
4. signalisierte Knotenpunkte, bei denen der Radverkehr sich noch über Fußgängerampeln bewegen muss, mit Fahrradampeln auszustatten, damit der Rad- vom Fußverkehr deutlich getrennt ist und sich zügig fortbewegen kann. Sogenannte kombinierte Streuscheiben (Fußgänger/Radfahr-Symbol auf einer Scheibe) sollen reduziert und nicht mehr eingesetzt werden.
5. der Bürgerschaft im 1. Quartal 2016 darüber zu berichten, in welchem Umfang Maßnahmen ergriffen wurden und welchen Zeithorizont er in Umsetzung dieses Beschlusses weiter für nötig erachtet.