

Positionspapier Fußverkehr

In Bremen sind der Radverkehr (ADFC), der Autoverkehr (ADAC), der ÖPNV (u. a. durch die Träger) und die Wirtschaftsverkehre (Speditionsverbände, Handelskammer) sehr wirksam vertreten und schaffen sich Gehör. Genauso wichtig und ebenso präsent im Stadtbild ist der Fußverkehr. Er hat kaum eine Lobby und wird bei Politik und Planung nicht immer als relevante Verkehrsart wahrgenommen. Die Straßenräume in Bremen sind vielfach schmal, die Geh- und Radwege sehr schmal. Häufig ist es nicht möglich, zu zweit ungefährdet nebeneinander zu gehen. Um so mehr ist es für uns Grüne gerade in Anbetracht des Prozesses der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) geboten, uns besonders für diese Verkehrsart programmatische Gedanken zu machen und auch hier unser verkehrsfachliches Profil weiter zu schärfen. Unser übergeordnetes Ziel bleibt dabei die Gleichberechtigung der Verkehrsarten. VerkehrsexpertInnen mahnen zu Recht, dass gerade die Verkehrsart „Fußverkehr“ am weitesten von einer derartigen Gleichberechtigung entfernt sein könnte.

Die „Stadt der kurzen Wege“ ist zwar als Leitbild anerkannt. Die Anforderungen des Zufußgehens finden aber in der täglichen Praxis unserer Stadt nicht immer angemessene Berücksichtigung. Gerade unter den FußgeherInnen befinden sich überproportional viele schwächere und mobilitätseingeschränkte VerkehrsteilnehmerInnen, die unserer besonderen Obacht bedürfen: Kinder, ältere Menschen, seh- und hörbehinderte Menschen, RollstuhlfahrerInnen, RollatorenbenutzerInnen oder KinderwagenschieberInnen. Sie besitzen bezüglich der Unfallzahlen im öffentlichen Verkehr ein erhöhtes Risiko. Zweck dieses Perspektivplans ist es also, diese Gruppe von VerkehrsteilnehmerInnen bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungskonzepts angemessen zu berücksichtigen und Handlungsfelder zu benennen.

Der Konflikt um Verkehrsräume zwischen den verschiedenen Verkehrsarten ist übrigens nicht neu. Der Bürgersteig war Teil des Rufes nach Bürgerrechten und einer Emanzipation des Bürgertums. Mit der Erfolgsgeschichte des Autos wurden die FußgängerInnen in ihren Bewegungsmöglichkeiten immer mehr eingeschränkt und auf immer enger werdende Rückzugsgebiete verdrängt. Parkflächen und Fahrradwege verkleinern noch mehr die vorhandenen Flächen für den Fußverkehr. Siedlungsstrukturen sind stark auf die Erreichbarkeit mit dem Auto ausgelegt. Kinderspiel und Aufenthalt selbst in Wohnstraßen sind selten geworden, werden von der Verkehrsinfrastruktur nicht unbedingt unterstützt und von den VerkehrsteilnehmerInnen nicht akzeptiert. Auch dort, wo Behörden, Einzelhandel, kulturelle Angebote und öffentliche Räume in der inneren City und Stadtteilzentren gerade auch im Interesse der FußgängerInnen konzentriert sind, ist eine Zerschneidung fußläufig zusammenhängender Bereiche negativ für eine angstfreiere Entwicklung des Fußverkehrs.

Forderungen zur Förderung des Fußverkehrs in Bremen:

Die Rahmenbedingungen des Fußverkehrs verbessern

- Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist zu vermeiden, da Radfahrende akustisch kaum zu orten sind und sich besonders seh- und hörbehinderte sowie viele ältere Menschen auf diesen Flächen verunsichert fühlen. Daher sollte beiden Verkehrsarten mehr Raum zur Verfügung gestellt werden. Dies kann durch insgesamt breitere Gehwege und breitere Radwege erfolgen. Eine andere Option zur Entzerrung ist dort, wo es der Straßenquerschnitt hergibt, die Führung des Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn. Dafür sollten ausreichend breite Radfahrstreifen markiert und ausreichender Sicherheitsabstand zu parkenden Kraftfahrzeugen sichergestellt werden.
- Bei der Verkehrslenkung in Baustellen sind die Belange aller VerkehrsteilnehmerInnen zu berücksichtigen. Einschränkungen sind „gerecht“ auf die verschiedenen Verkehrsarten zu verteilen. Die FußgängerInnen als schwächstes Glied sollten dabei besonders berücksichtigt werden.
- Häufig sind schlechte Straßenbeläge in Nebenstraßen ein Grund für die Verlagerung des Fahrradverkehrs auf die Gehwege. Dies muss verbessert werden, indem der Fahrradverkehr auf die Straße geführt wird und seine Bedingungen hier verbessert werden. In historischen Quartieren mit Kopfsteinpflaster ist aus Gründen des Erhalts des Stadtbildes eine andere Ordnung der Verkehre diskussionswürdig.
- Es sind im Haushalt Mittel für die Förderung des Fußverkehrs auszuweisen (entsprechend Titel Radverkehr).
- Ausweitung der Fußgängerzonen des innerstädtischen Bereichs im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans prüfen.

Mehr Sicherheit und Qualität im Fußverkehr

- Hauptverkehrsstraßen sollten in möglichst kurzen Abständen für FußgängerInnen überquerbar gemacht werden. Diese Querungen sollten in aller Regel ebenerdig sein. Dabei ist zu prüfen, ob Querungshilfen in Form von
 - Mittelinseln
 - Einrichtung von Zebrastreifen
 - oder signalisierte Überwegedie geeigneten Mittel sind.
- Bei den Signalprogrammen sind die FußgängerInnen angemessen zu berücksichtigen, d. h. möglichst geringe Wartezeiten, große Freigabezeiten und Überquerungen von Straßenräumen ohne signalisierten Zwischenstopp auf Mittelinseln. Zu lange Wartezeiten führen zu Rotlichtverstößen mit erhöhtem Gefährdungspotential für alle VerkehrsteilnehmerInnen.
- An geeigneten Plätzen sollte der Nutzen von Ampelschaltungen erprobt werden, die ein diagonales Überqueren von Kreuzungen ermöglichen (nach dem Vorbild z. B. japanischer Großstädte, wie dies bereits in Berlin an der Kochstraße/Friedrichstraße und in Köln jeweils an Orten mit großem Aufkommen an FußgängerInnen eingeführt wurde).
- Der Nutzen des grünen Pfeils für den Autoverkehr und seine Auswirkungen auf Fuß- und Radverkehr sollte evaluiert und bewertet werden. Er wird von vielen FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen nicht begrüßt. Auch bei den AutofahrerInnen kann er zu Konfliktsituationen führen.
- Angstfreies Begehen der Straßenräume sollte durch offene und übersichtliche Straßenraumgestaltung, gute Beleuchtung und regelmäßigen Freischnitt des Straßenbegleitgrüns ermöglicht werden.
- Die Gehwege müssen von zusätzlichen Einbauten (Schaltkästen, Postlagerkästen, Schildermasten, Werbetafeln) weitgehend entrümpelt und freigehalten werden. Parkende Autos gehören auch in Ausnahmefällen nicht in diesen Verkehrsraum. Es sind Regelungen zu entwickeln, die eine unangemessene Einengung der Gehwege durch die Außengastronomie verhindern. Der Fahrrad-

verkehr muss ausreichend Abstellmöglichkeiten besitzen, sodass die Gehwege auch nicht von parkenden Fahrrädern eingeschränkt werden.

- Eine kontrastreiche Gestaltung, rutschfeste Beläge und die Gewährleistung des Winterdienstes zumindest auf wichtigen Fußgängerrouen erhöhen die Nutzungsqualität der Fußwege.
- Temporeduzierung senkt nachweislich die Unfallzahlen. Der Anhalteweg ist bei Tempo 30 halb so groß wie bei Tempo 50. In Wohngebieten sollte deshalb möglichst flächendeckend nur Tempo 30 gelten. Tempo 40 in geeigneten Straßen könnte eine ergänzende Option sein, die die Belange des ÖPNV weniger tangiert.

Stadträume dem Fußverkehr anpassen

- Der Straßenraum muss bei Planungen und Umgestaltungen wieder verstärkt in seinen kommunikativen Funktionen und seiner Verweilqualität gedacht werden (gelassenes Flanieren erhöht auch die Umsatzchancen für den Handel). Hierzu gehören ebenso bedarfsgerecht angebotene Sitzgelegenheiten.
- Fußgängerräume an Großparkplätzen bei Einkaufszentren und bei großen Veranstaltungen können gefahrloser gestaltet werden.
- Bremer Modellprojekte, bei denen es um Kinderspiel und das Bewegen von Kindern in der Stadt geht, wie Spielleitplanung und temporäre Spielstraßen, sollen fortgesetzt und weiterentwickelt werden. Schulwegorientierte Projekte wie z. B. „Carlchens Schulexpress“ sollten auf möglichst viele Grundschulen ausgeweitet werden.
- Die Einrichtung von Spielstraßen sollte erleichtert werden, z. B. indem der Verzicht auf Bordsteinabsenkungen geprüft und modellhaft ausprobiert wird.
- Erfolgreiche fußgängerorientierte Verkehrsmodelle (Begegnungszonen, „Shared Space“) aus anderen Ländern sollten in der Stadtplanung stärker Berücksichtigung finden. Shared Space kann für FußgängerInnen mit Einschränkungen in Wahrnehmung und Bewegung aber durchaus problematisch sein. Dies wäre ggfls. zu modifizieren, indem der Fußverkehr in diesen Bereichen zumindest geschützte Bereiche erhält, beispielsweise durch einen geschützten Randstreifen.
- An und auf einigen Deichen in Bremen (z. B. Osterdeich und Blockland) kommt es durch starken Fahrradverkehr zu einer Verdrängung und Verunsicherung der Ausflugs-FußgängerInnen. Auch hier ist eine Entzerrung dieser beiden Verkehrsarten anzustreben.
- Im Bürgerpark und auch in anderen Parks sind abgestimmte und integrierte Fuß- und Fahrradverkehrskonzepte umzusetzen bzw. zu überarbeiten, die Fuß- und Radverkehr entzerren.