

Eine Lobby für Fußgänger

Grüne verbreiten Positionspapier / Erklärtes Ziel: Miteinander aller Verkehrsteilnehmer verbessern

Fußgänger werden als Verkehrsteilnehmer leicht übersehen – auch städtebaulich und politisch. Die Grünen möchten das ändern und haben ein „Positionspapier Fußverkehr“ veröffentlicht. Eine Podiumsdiskussion mit rund 30 Fußgängerinnen und Fußgängern zeigte, wie groß der Gesprächsbedarf ist. Es ging dabei um schlechte Gehwege, rücksichtslose Radfahrer und ein Modell aus der Schweiz, das als Vorbild dienen könnte.

VON ANKE VELTEN

Bürgerpark. Von nachhaltiger Mobilität ist viel zu hören und zu lesen. Dabei wird oft vergessen, dass Menschen seit Millionen von Jahren eine besonders klimafreundliche Fortbewegungsart zur Verfügung steht – das Gehen. In einer Podiumsdiskussion im Café am Emmasee berichteten nun Fachleute auf Einladung der Bürgerfraktion der Grünen, wo Fußgänger speziell in Bremen der Schuh drückt. „Begeistert“ und „dankbar, dass es endlich eine Lobby für Fußgänger gibt“, lauteten die Rückmeldungen aus der Runde von rund 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.

Konkret ging es um schlechte Gehwege und fehlende Übergänge, um das Für und Wider von Zebrastreifen und Shared Spaces, und um die besonderen – und nicht immer identischen – Bedürfnisse von Kindern, Menschen mit Rollstühlen und Rollatoren sowie Seh- und Hörbehinderten. Immer wieder ging es auch um Fahrradfahrer, die offenbar Menschen das Zu-Fuß-Gehen besonders verleiden.

Für mehr Rücksicht und Verständnis untereinander plädierte Ralph Saxe, Moderator der Diskussion und verkehrspolitischer Sprecher der Grünen. Im Zeichen des „Verkehrsentwicklungsplans 2025“ haben die Grünen mit ihrem „Positionspapier Fußverkehr“ einen Katalog an Forderungen veröffentlicht, der die Bedingungen für Fußgänger in der Stadt verbessern soll.

Gesunde und riskante Variante

Für Kirsten Kappert-Gonther, gesundheitspolitische Sprecherin der Grünen, lag der Zusammenhang mit ihrem Fachgebiet nahe: Zu Fuß gehen sei gleichzeitig eine sehr gesunde und eine besonders riskante Fortbewegungsart. Das konnte Stadtplanerin Angelika Schlansky vom 1985 gegründeten Verein „Fuße.V.“ – der in Bremen gerade einmal zehn Mitglieder zählt – nur unterstreichen. Das Podium vervollständigten der Autor Johann-Günther König, der für ein Buch über die Kulturgeschichte des Fußgängers recherchiert hat, und Carsten Werner als Sprecher für Stadtentwicklung der Grünen-Fraktion. Was sich alle auf dem Podium wünschten, ist eine „Stadt für Menschen, nicht für Autos.“

Und was ist Bremen nach Ansicht der Diskussionsteilnehmer? „Etwas Schlimmeres



Sie diskutieren darüber, wie der Fußverkehr gefördert werden kann (von links): Ralph Saxe, Kirsten Kappert-Gonther, Carsten Werner, Angelika Schlansky und Johann-Günther König.

FOTO: ROLAND SCHEITZ

als den Brill“, könne man sich als Fußgänger kaum vorstellen, fand beispielsweise ein Anwohner aus dem Stadtteil Mitte. Eine Viertelbewohnerin schilderte ihre Gefühle, wenn sie morgens die Nachbarskinder auf dem Schulweg beobachtet: „Die laufen ins Chaos. Ich hoffe immer, dass sie wieder heil nach Hause kommen.“ Die besonderen Probleme erklärte ein Teilnehmer Berliner Herkunft mit der Tatsache, dass hier in Bremen „immer in klein-klein“ geplant worden sei: „Andere Städte haben viel breitere Straßen und Gehwege. In Bremen kann man nur im Gänsemarsch laufen“, so seine Einschätzung.

Eine Vertreterin des Landesvereins Gesundheit hält mehr Sitzgelegenheiten für notwendig und ein Bewusstsein dafür, dass hohe Bordsteinkanten und unebene Gehwege für Rollstühle und Rollatoren unüberwindliche Hindernisse sein können. Für blinde oder sehbeeinträchtigte Menschen sind Bordsteine dagegen wichtige Orientie-

rungspunkte: Auf die Risiken der „Shared Spaces“, bei denen alle Verkehrsteilnehmerinnen und alle Verkehrsteilnehmer sich einen Straßenraum teilen, wiesen mehrere Vertreterinnen des Blinden- und Sehbehindertenvereins hin.

„Viel Angst und Respekt“ hätten blinde Menschen auch vor Radfahrern, hieß es. „Man hat manchmal das Gefühl, die dürfen in Bremen alles“, wurde beklagt. Dass Fahrradfahrer die Gehwege rasant und rücksichtslos vereinnahmen, wurde in diversen Wortbeiträgen kritisiert. Ein Teilnehmer hatte schließlich „den Eindruck, in Bremen betrachten sich die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gegenseitig als Feinde.“

Wie es mit dem harmonischen Miteinander funktionieren kann, hatte eingangs ein kurzer Film über ein potenzielles Vorbild verdeutlicht. Seit 1996 werden in der Schweiz die Wohngebiete, aber auch zentrale innerstädtische Bereiche, als „Begegnungszonen“ ausgewiesen. Sie funktionie-

ren nach vier einfachen Regeln: Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 Stundenkilometer, es gibt ein generelles Parkverbot, die Fußgänger haben immer Vortritt, dürfen den motorisierten Verkehr aber nicht unnötig behindern. Die Schweizer hat das Modell durch eine höhere Sicherheit und einen besseren Verkehrsfluss überzeugt, und auch die Bremer Fußgänger können sich solche Verhältnisse sehr gut vorstellen. Dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer der Stadt daran gewöhnen könnten, stand für einen Bremer außer Frage: Als die Sögestraße zur Fußgängerzone werden sollte, sei der Widerstand schließlich auch immens gewesen, erinnerte er und bilanzierte: „Ein gutes Miteinander ist gar nicht so schwierig. Die Fußgänger sollten immer der Maßstab sein.“

Das „Positionspapier Fußgängerverkehr“ ist unter www.gruene-fraktion-bremen.de (Menü Positionspapiere) veröffentlicht.