Nahmobilität in Bremen

Auf kurzen Wegen

Jahrzehntelang war die Bremer Stadtplanung dem Irrweg der autogerechten Stadt gefolgt, während dem Zufußgehen nur Randflächen blieben. Inzwischen hat ein Umdenken eingesetzt, wie an vielen Stellen sichtbar wird.

Joachim Lohse / Björn Döhle

Im Verhältnis zu anderen Großstädten zeichnet sich Bremen durch einen besonders hohen Fahrrad-Anteil von 25 % aus, der Fußgänger-Anteil ist mit 21 % jedoch vergleichsweise gering. Dabei birgt die Stadt mit ihren schon heute kurzen Wegen ein viel größeres Potenzial. Damit zu Fuß gehende oder verweilende BewohnerInnen den öffentlichen Raum zurückerobern können und mehr Leben in die Stadtteile kommt, braucht es ein Umdenken, andere Prioritäten in der Planung und neue Strukturen. Auf der Metaebene bedeutet das eine Abkehr von der funktionalen Stadtgliederung im Sinne der Charta von Athen, d. h. der strikten räumlichen Trennung verschiedener Lebensbereiche wie Wohnen, Arbeit und Freizeit.

Frische Denkmuster für eine lebenswerte Stadt

Erforderlich waren frische Denkmuster und bremische Antworten auf die neuen Herausforderungen in der Stadtentwicklung. Den Orientierungsrahmen bildet das Leitbild „Bremen! lebenswert – urban – vernetzt". Mit dem neuen Flächennutzungsplan ist es jüngst gelungen, die in den letzten Jahren auf Basis dieses Leitbildes entstandenen Fachpläne und Programme vom Verkehrsentwicklungsplan (VEP), dem Gewerbeentwicklungsprogramm, der Wohnungsbaukonzeption bis hin zum Zentren- und Einzelhandelskonzept zusammenzuführen. Das setzt Impulse für die Innenentwicklung: für urbane Wohnformen ebenso wie für neue Arbeitsplätze in neu auszuweisenden Mischgebieten. So lassen sich vorhandene Infrastrukturen intensiver nutzen, städtische Funktionen wieder stärker zusammenbringen und die Voraussetzungen für neue kurze Wege schaffen, die im Sinne einer verbesserten Nahmobilität innerhalb der Quartiere zu Fuß und per Rad zurückgelegt werden können, ohne dass dafür motorisierte Verkehrsmittel benötigt würden. So werden Stadtteile urbaner, lebendiger.

Das Bewusstsein für diese Ziele konnte auf verschiedenen Ebenen geschärft werden. Mit der Aufstellung des VEP[1] wurde erreicht, dass das Thema Fußverkehr als gleichberechtigte Verkehrsart in der Stadtgesellschaft anerkannt wird – eine wichtige Voraussetzung für die noch folgenden Umsetzungsprozesse.

Viele kleine Schritte

Die Liste konkreter Projekte, die bestehenden und neuen Strukturen miteinander zu verbinden, ist lang. Viele dieser Lösungen sind kleinteilig und detailgenau, häufig aber auch kostengünstig und unkompliziert realisierbar. Im Fokus stehen fußgängerfreundlich und barrierefrei gestaltete Straßenräume, mehr Grün, ein attraktives Wegenetz sowie mehr Aufenthaltsqualität durch Sitz- oder Spielmöglichkeiten, die zum Verweilen einladen. Öffentlicher Raum wird außerdem zurückgewonnen, indem man Barrieren auf Gehwegen beseitigt: parkende Autos, Aufsteller, Warenauslagen oder wild abgestellte Fahrräder.

Zwar verfügt Bremen über ein attraktives, geschlossenes Radwegenetz, das maßgeblich zum hohen Radfahranteil beiträgt, doch es wird noch mehr Platz benötigt. Die bestehenden Radwege sind oft zu schmal und meist nah am Gehweg. Bremer Erfindungen wie die Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr und die mittlerweile 16. Fahrradstraße erleichtern das Radfahren. Eine Neuaufteilung der Straßenquerschnitte im Zuge von Sanierungsarbeiten, markierte Radführungen auf der Fahrbahn sowie die Entbindung der meisten straßenbegleitenden Radwege von der Benutzungspflicht schaffen zusätzlichen Bewegungsraum.

Allerdings sind diese Neuerungen den wenigsten bekannt. Große Aufmerksamkeit erzeugte daher eine Plakat-Kampagne mit dem Titel „Zusammen unterwegs. Radfahren auf der Straße ist meistens erlaubt!". Sie wirbt für ein faires Miteinander im Verkehr und die Entflechtung des Rad- und Fußverkehrs – auch mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit für Zufußgehende zu erhöhen.

Viele Verbesserungen sind simpel und längst bekannte Instrumente. In Bremen sind es die Zebrastreifen, die sich – ebenso wie bauliche Mittelinseln – als Querungshilfe derweil wieder großer Beliebtheit erfreuen. Wenn es gelingt, noch viel mehr kurze Wege auf den Fußverkehr oder das Fahrrad zu verlagern, die zurzeit noch unnötigerweise mit dem Pkw zurückgelegt werden, dann schonen wir nicht nur Umwelt, Klima und Haushalt – wir füllen vor allen Dingen unsere Stadtviertel, Nachbarschaften und den öffentlichen Raum mit Leben.

Anmerkung

1) Lohse, Joachim/Döhle, Björn: Bremer Verkehrsentwicklungsplan 2015 – Suche nach Konsens statt ritualisierter Konflikte, AKP 5/14, S. 30 ff.

➲ Joachim Lohse (Bündnis 90/Die Grünen) ist seit 2011 Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen. Björn Döhle ist Diplom-Geograph und persönlicher Referent des Senators.