Segelboot kentert auf der Weser

Ein Segelboot mit vier Insassen ist am Dienstagnachmittag auf der Weser gekentert. Laut Polizeiangaben soll das Boot kurz hinter der Wilhelm-Kaisen-Brücke aus noch unbekannter Ursache Schlagseite bekommen haben und mit Wasser vollgelaufen sein. Die zwei Frauen und zwei Männer an Bord konnten sich mit Schwimmwesten ans Ufer retten, ehe sie von den zwischenzeitlich alarmierten Einsatzkräften an Land gezogen wurden, heißt es. Die Polizei Niedersachsen und die Feuerwehr Bremen unterstützten bei der Sicherung des Boots. Mitarbeiter der in der Nähe gelegenen Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger brachten warme Getränke und Kleidung. Der 69 Jahre alte Schiffsführer musste wegen Unterkühlung in ein Krankenhaus gebracht werden. Der andere Mann und die beiden Frauen blieben unverletzt. Die Ermittlungen zur genauen Unfallursache dauern an.

TEXT: KEV/FOTO: RENE WEINITSCHKE @SAXURO

Mehr Raum für Fußgänger

Experten fordern bei Fachkongress ein besseres Miteinander im Straßenverkehr

VON LISA DUNCAN

Bremen. Ein entspanntes Miteinander von Fußgängern und Radfahrern ist möglich, sagt der Stadtplaner und Architekt Stefan Bendiks. Dafür müssten Verkehrsplaner den Straßenverkehr mehr auf aktive Mobilität ausrichten, statt immer mehr Regeln und Grenzen einzuführen. Der Experte, dessen Planungsbüro „Artgineering" in Brüssel und Graz auf der Schnittstelle von Architektur, Städtebau und Verkehrsplanung angesiedelt ist, ist einer der Experten beim 4. Deutschen Fußverkehrskongress im Congress Centrum Bremen. Das Motto: „Fußverkehr – ohne geht nichts".

Warum gibt es einen Kongress speziell zum Thema Fußverkehr?
„Es geht darum, das Zufußgehen als eigenständige Art der Bewegung zu schätzen", sagt Bendiks. Beim sogenannten Modal Split, das den Anteil eines Verkehrsträgers im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern bezeichnet – wie oft also Auto, öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV) und Fahrrad genutzt werden –, tauchten Fußgänger teilweise gar nicht auf. Beispielsweise sei in den Niederlanden untersucht worden, wie viele Menschen mit der Bahn zur Arbeit fahren. Aber dass sie die ersten und letzten Schritte zu Fuß gehen, sei nicht erfasst. „Ein Kongress kann den Fußverkehr sichtbar machen, Leute, die sich mit dem Thema befassen, miteinander verknüpfen und Community-Building vorantreiben", so Bendiks. Etwas Ähnliches sei zuvor erfolgreich im Radverkehr passiert und lasse sich auf den Fußverkehr übertragen.

Was bringt der Fokus auf das Zufußgehen für die Verkehrsplanung?
„Ich möchte meinen Blick nicht auf ein Verkehrsmittel reduzieren", sagt Bendiks. Als Fußgänger und Radfahrer nutze er auch die Bahn und das Auto. Die unsozialen und unökologischen Verkehrsräume ließen sich durch eine stärkere Fokussierung auf aktive Mobilität umgestalten. Während Autofahren und ÖPNV eher passiven Charakter hätten, seien das Fahrradfahren und Zufußgehen selbstbestimmte Mobilitätsformen. Das sei passender als die Bezeichnung „sanfte Mobilität", weil es Selbstbewusstsein ausdrücke. „Die Essenz des Fuß- und Radverkehrs ist die Selbstorganisiertheit", sagt Bendiks.

Wie oft sollte man zu Fuß gehen?
„Ich habe keine Uhr, die meine Schritte zählt – da bin ich eher lowtech unterwegs. Aber in letzter Zeit nutze ich den Schrittzähler auf dem Smartphone", berichtet Bendiks. „Ich kenne Menschen, die einen Wettbewerb daraus machen, täglich die Marke von 15.000 Schritten zu knacken." Angelika Schlansky, Bremer Stadtplanerin und Mitglied im Verein „Fuß", findet, dass „Menschen, die zu Fuß gehen wollen oder müssen, das Recht dazu haben müssten". Zum einen würden gesundheitliche Gründe dafürsprechen, und es sei die „natürlichste Form der Fortbewegung", die den Menschen auch nütze, den Kopf freizubekommen.

Oft will man nur schnell von A nach B kommen. Was spricht dennoch dafür, zu Fuß zu gehen?
„Wenn ich morgens zur Arbeit kommen will, mag das richtig sein", sagt Bendiks. „Aber manchmal kommt man zu Fuß besser zurück", etwa, weil es der schönere Weg sei und es mehr Ruhe und Zeit zum Nachdenken schaffe. Statt nur die schnellste Verbindung zu schaffen, brauche es Wahlmöglichkeiten, Verkehrsplanung müsse in der Fläche gedacht werden. Eine promenadenartige Architektur mit Bänken zum Verweilen schaffe Anreize, zu Fuß zu gehen.

Dass es zwischen Fußgängern und Radfahrern eng wird, ist ein Dauerthema. Wie bekommt man ein gutes Miteinander hin?
Lange Zeit hätten Planer vor allem das Ziel verfolgt, den Verkehr durch klare Vorgaben zu regeln. „Das mag auf einer super durchorganisierten bundesdeutschen Autobahn funktionieren, aber in der Stadt ist es anders. Da kann plötzlich ein Kind auf die Straße springen", sagt Bendiks. In Innenstädten sei es sinnvoller, die Planung auch auf andere Verkehre auszurichten. Ein Shared Space, also gemeinsamer Raum, verzichte auf Verkehrsanlagen, Ampeln und Fahrbahnmarkierungen und schaffe „Zonen zum Auspuzzeln". „Es ist nachgewiesen, dass das die Verkehrssicherheit verbessert", sagt der Experte. Auf Kreuzungen funktioniere etwa eine Rundum-Grün-Schaltung für Fußgänger.

Was behindert Fußgänger in Bremen?
„Ich wäre froh, wenn der Parkverkehr geordnet wäre und es kein aufgesetztes Parken mehr gäbe", sagt Schlansky. In manchen Straßen seien die Fußwege so schmal, dass Fußgänger nicht mehr durchkämen. Ein Umdenken habe im Sunrise-Quartier zwischen St.-Jürgen-Straße und Horner Straße stattgefunden: Dort parkten die Autos inzwischen auf der Straße. Eine flächendeckende Anordnung funktioniere nicht, aber Stück für Stück sei dies möglich. An der Bischofsnadel in den Wallanlagen kommen sich Fußgänger und Radfahrer ins Gehege. Es gab eine Petition mit dem Ziel, das Radfahren in den Wallanlagen zu verbieten. „Das liegt an der Rücksichtslosigkeit der Radfahrer, sonst wäre es kein Problem", sagt Schlansky. Ein anderes Beispiel sei die Weserpromenade, auf der Schlansky mit dem Beirat dauerhaft Piktogramme für gegenseitige Rücksichtnahme anbringen lassen will. Vor drei Monaten sei am Kiosk am Werdersee die gleiche Aktion erfolgt. „Es sollte selbstverständlich sein, dass Eltern ihre Kinder dort nicht aus Angst vor dem Radverkehr festhalten müssen." Radverkehr zu fördern sei gut, wenn er den Autoverkehr ersetze, „aber nicht, wenn er zulasten der Fußgänger geht".

Kommentar Seite 2

Mit einem Protestzug machten Teilnehmer des Kongresses auf die Bedeutung des Fußverkehrs aufmerksam.
FOTO: KUHAUPT

Mehr Videokameras sollen Bremen sicherer machen

Die beiden CDU-Spitzenkandidaten stellen ihren Zehn-Punkte-Plan vor

VON RALF MICHEL

Bremen. So ganz sicher ist sich die CDU in ihrer Bewertung der Polizeiarbeit in Bremen offenbar nicht. Einerseits ist da überschwängliches Lob: Er kenne viele hoch motivierte Polizisten, die einen tollen Job machten, sagt Frank Imhoff. „Das sind wichtige und gute Menschen." Und die bräuchten nicht nur eine bessere Ausstattung, sondern auch eine höhere Wertschätzung, ergänzt Wiebke Winter.

Andererseits stellt das Spitzenkandidaten-Tandem der Christdemokraten für die anstehende Bürgerschaftswahl eben dieser Polizei bei der Vorstellung des Zehn-Punkte-Plans der CDU zur inneren Sicherheit ein vernichtendes Urteil aus. Zum Beispiel, wenn es um die Bekämpfung der Clankriminalität geht. Die findet aus Sicht der CDU in Bremen schlicht nicht statt. „Da wird momentan überhaupt nicht hingeschaut, da werden die Augen vor verschlossen", so Imhoff, der fordert, dass die Polizei hier endlich tätig werden müsse. Der Kampf gegen die Clankriminalität müsse zur Schwerpunktmaßnahme erklärt werden. „Wir können uns den Clans doch nicht ergeben."

Als leuchtendes Vorbild in Sachen Bekämpfung von Clankriminalität stellen Imhoff und Winter Herbert Reul, seines Zeichens Innenminister von Nordrhein-Westfalen, hin. Wohl nicht von ungefähr: Der CDU-Mann kommt in Kürze nach Bremen, um seine Strategie bei der Verbrechensbekämpfung vorzustellen.

Wie es damit künftig in Bremen aussehen könnte – vorausgesetzt, die CDU kann hierbei nach der Wahl am 14. Mai ein Wörtchen mitreden –, erläutern die beiden Spitzenkandidaten anhand eines Zehn-Punkte-Planes für „ein stärkeres Sicherheitsgefühl der Menschen in Bremen". Darin fordern die Christdemokraten von allem mehr: mehr Polizisten, mehr Staatsanwälte und Richter, mehr Ordnungsdienstkräfte, mehr Waffenverbotszonen, mehr Abschiebungen straffällig gewordener Flüchtlinge, mehr Videoüberwachung.

Gerade auf die Videoüberwachung legt das Duo Imhoff/Winter ein besonderes Augenmerk. Sie soll nicht nur verstärkt an Kriminalitätsschwerpunkten, sondern in allen öffentlichen Verkehrsmitteln, an allen Haltestellen und auch bei der Bekämpfung von Vandalismus und Sachbeschädigung zum Einsatz kommen. Datenschutzrechtliche Bedenken teilt Imhoff nicht. „Ich glaube nicht, dass das ein Problem ist." Ansonsten zieht er sich auf sein generelles Wahlkampf-Credo zurück: Sagen, was man will, und das Problem dann angehen. „Dann findet man auch eine Lösung." Weitere Punkte aus dem Sicherheitspaket der CDU sind unter anderem die Einrichtung einer Cyberstaffel bei der Polizei, die ausschließlich Straftaten im Internet bekämpft, beschleunigte Verfahren gegen gefasste Straftäter und die Einrichtung eines Hauses des Jugendrechts, in dem alle Behörden, die mit Jugendkriminalität zu tun haben, unter einem Dach sitzen. Um Kindern und Jugendlichen ohne deutsche Staatsangehörigkeit „Zukunftsperspektiven abseits von Kriminalitätskarrieren aufzuzeigen", möchte die CDU einen „Zukunftsgipfel für eine gelungene Integration" einberufen.

Und eine Empfehlung an Innensenator Ulrich Mäurer (SPD) hat Frank Imhoff am Dienstag dann auch noch parat. Angesichts der zahlreichen Ankündigungen Mäurers, die anschließend von den Grünen und der Linken wieder einkassiert worden seien, sollte sich der Innensenator „vielleicht mal überlegen, mit wem er Koalitionen eingeht". Klingt fast so, als ob da jemand versucht, schon die ersten Weichen für die Zeit nach der Wahl zu stellen.

Kommentar Seite 2

BÜRGERSCHAFTS WAHL 2023

Dumme rennen, Kluge warten,
Weise gehen in den Garten.
RABINDRANATH THAKUR (1861–1941)

Bremen will Tempo bei Klinikreform

Bernhard sieht Handlungsdruck

VON JÜRGEN THEINER

Bremen. Bremen kann beim Wandel der Kliniklandschaft nicht auf Vorgaben des Bundes warten, falls sich die dortigen Entscheidungsprozesse noch länger hinziehen. Das hat Gesundheitssenatorin Claudia Bernhard (Linke) am Dienstag klargestellt. Hintergrund sind die Pläne von Bundesgesundheitsminister Karl Lauterbach (SPD) für eine umfassende Reform der stationären Gesundheitsversorgung. Ende 2022 hatte Lauterbach ein Reformkonzept vorgestellt. Es sieht im Kern eine dreistufige Struktur für den Kliniksektor vor. Auf der untersten Stufe soll es kleinere Häuser geben, die eine internistische und chirurgische Grundversorgung bieten, auf der mittleren Ebene sogenannte Fachkrankenhäuser für den darüber hinausgehenden Bedarf. Die dritte Stufe bilden Maximalversorger wie etwa Uni-Kliniken. Ursprünglich hieß es, dass nach Abstimmungsgesprächen mit den Bundesländern Mitte 2023 ein fertiger Gesetzentwurf vorliegen soll. Doch davon ist man derzeit weit entfernt. Die Länder haben umfassende Änderungswünsche. Zugleich verschob Lauterbachs Ministerium zuletzt mehrfach Bund-Länder-Beratungen zu diesem Thema.

„Keine Einigung zu nichts"

Gegenwärtig gebe es „keine Einigung zu nichts", beschrieb Claudia Bernhard den Sachstand der Klinikreform. Offen sei beispielsweise, unter welchen Bedingungen der Bund künftig die Vorhaltekosten für bestimmte medizinische Infrastruktur der Krankenhäuser mittrage. Auch wie man sich die Beschaffenheit der stationären Versorgung auf der untersten Stufe vorzustellen habe, sei noch nicht geklärt. Sie habe deswegen die Sorge, „ob wir überhaupt bis zum Sommer etwas auf den Tisch bekommen, womit wir arbeiten können", sagte die Senatorin. Sie erinnerte daran, dass es in Bremen bereits vor Lauterbachs Ankündigungen intensive Gespräche zwischen Gesundheitsbehörde und Kliniknträgern zur Zusammenlegung von Behandlungsangeboten an bestimmten Standorten gegeben habe. Dies sei angesichts der wirtschaftlichen Lage praktisch aller Bremer Krankenhäuser auch dringend notwendig. Bernhard plädierte deshalb dafür, dass das Land seine eigenen Klinik-Reformpläne unabhängig vom Geschehen auf Bundesebene weiter vorantreibt. Das sahen auch die Gesundheitspolitiker der Bürgerschaftsfraktionen parteiübergreifend so.

Neue Anbieter und Regeln für E-Roller

Bremen. E-Roller werden ab Mai in Bremen nicht mehr von den Firmen Tier und Voi bereitgestellt, sondern von Lime und Bolt. Grund für den Anbieterwechsel: Ende April laufen die bisherigen Lizenzen aus. Vier Anbieter hätten laut Innenbehörde fristgerecht eine Lizenz für die neue Auswahlrunde beantragt, aber nur zwei Anbieter können laut Sondernutzungskonzept E-Scooter in Bremen bereitstellen.

Ein Ärgernis stellen die E-Scooter dar, wenn sie nicht ordnungsgemäß abgestellt werden, sondern zum Beispiel auf den Gehwegen liegen bleiben. Das Ordnungsamt Bremen hat daher die Sondernutzungserlaubnis darauf ausgerichtet, solche Beeinträchtigungen zu verhindern. „Achtlos abgestellte Roller dürfen Gehwege nicht versperren und zur Stolperfalle werden", erklärte Innensenator Ulrich Mäurer (SPD).

Die Verleiher müssen künftig eine sogenannte Fußpatrouille einsetzen. Diese Mitarbeiter müssen kontrollieren, ob die E-Scooter ordnungsgemäß abgestellt worden sind, sodass andere Verkehrsteilnehmer nicht durch die Roller gefährdet werden.

MKN