Fußverkehrsnetze in Bremen

Wie „bunte Linien“ den Fußverkehr verbessern können

Runder Tisch Fußverkehr

21.10.2026

Agenda

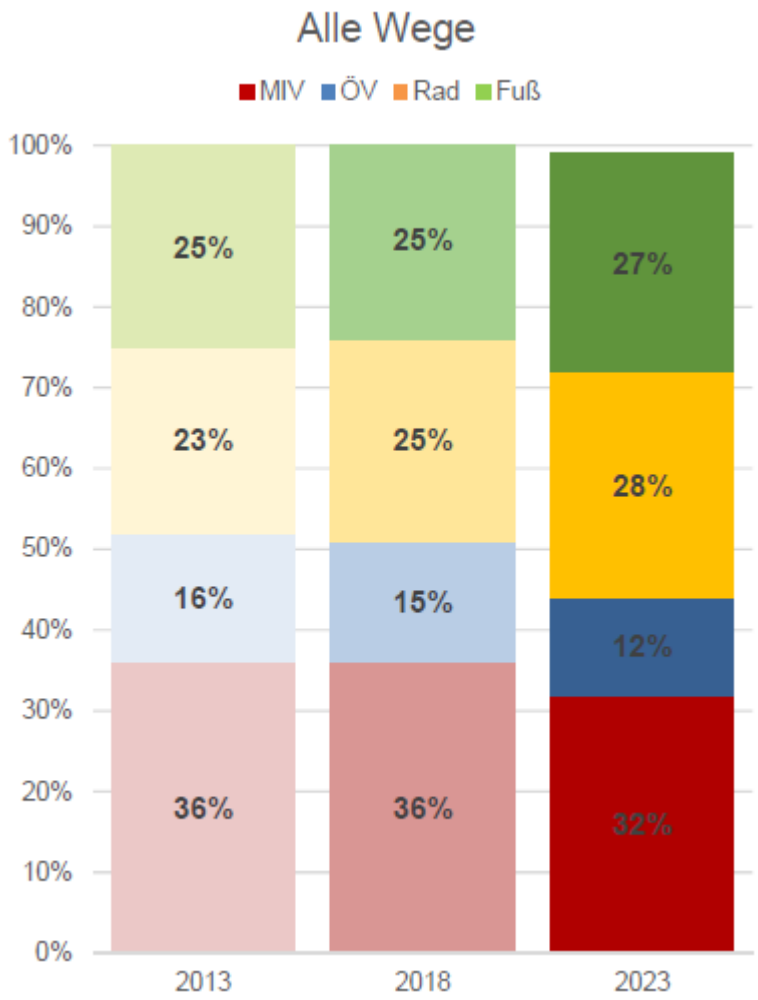
Ein kurzer Sprint

1. Bremen – ein paar Zahlen
2. Warum ein Fußverkehrsnetz?
3. Wie wurde das Netz entwickelt?
4. Was beinhaltet das Fußverkehrsnetz?

Quelle: SBMS/Jonas Ginter

Fußverkehr

…oder auch „Sowieso Verkehr“



Quelle: Darstellung nach SrV 2023

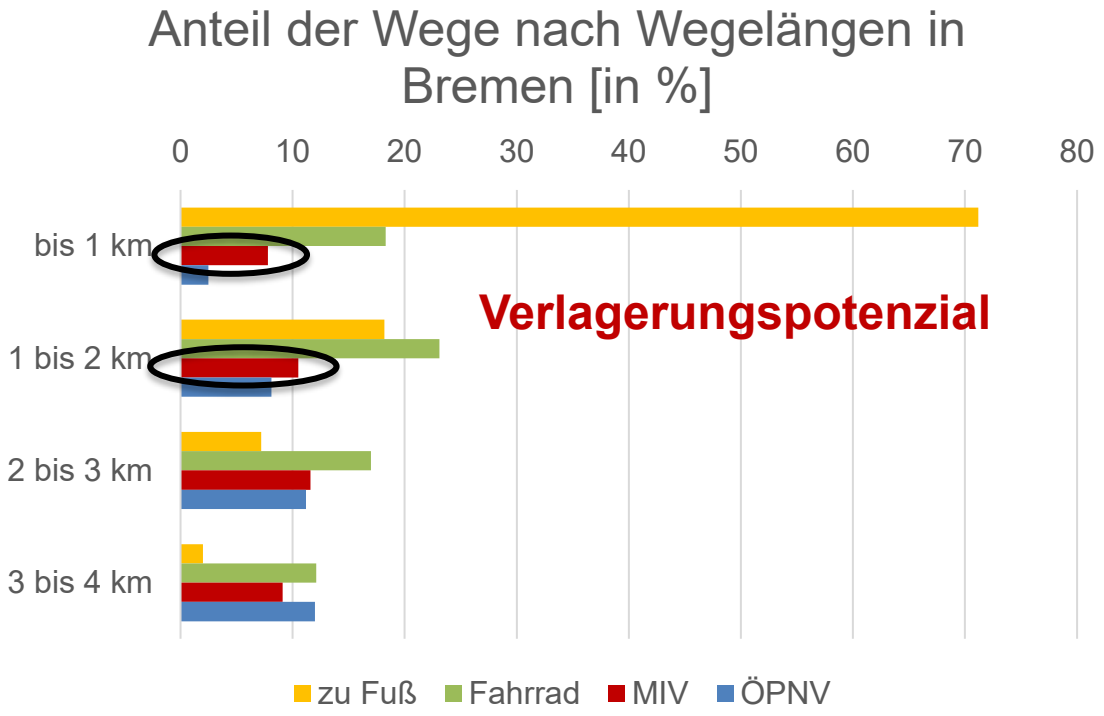
Bremen (Stadt)

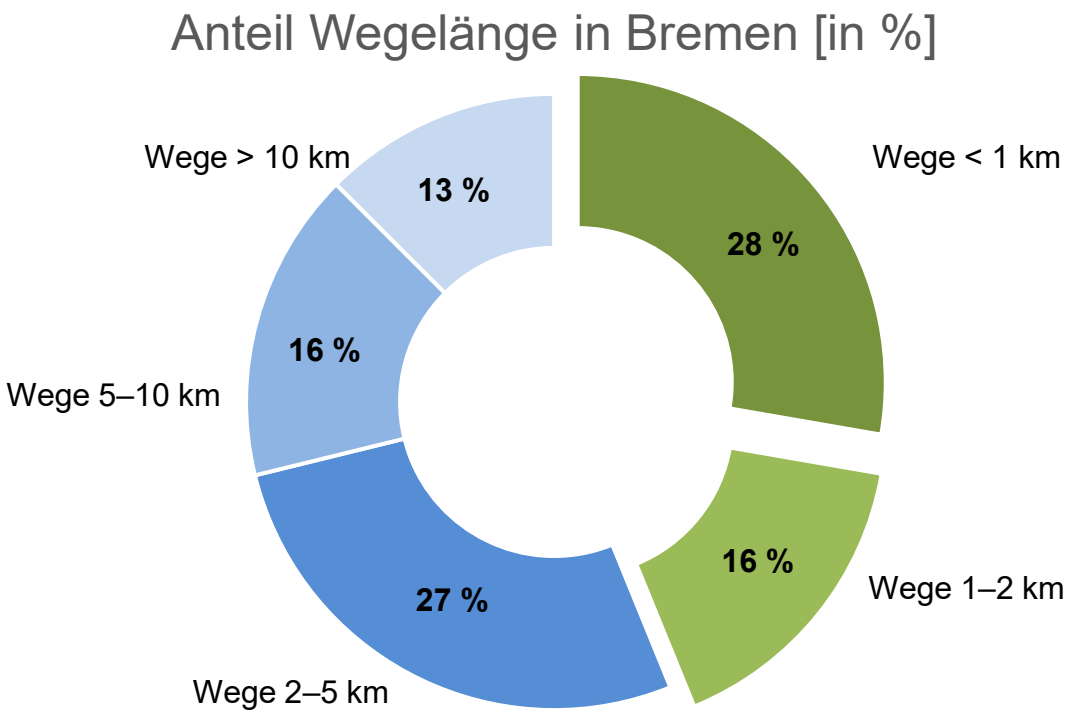
Jeder Weg beginnt und endet mit einem Fußweg

… dies wird oft vergessen

Potenziale des Fußverkehrs

… ein paar Zahlen





Quelle: Darstellung nach SrV 2023

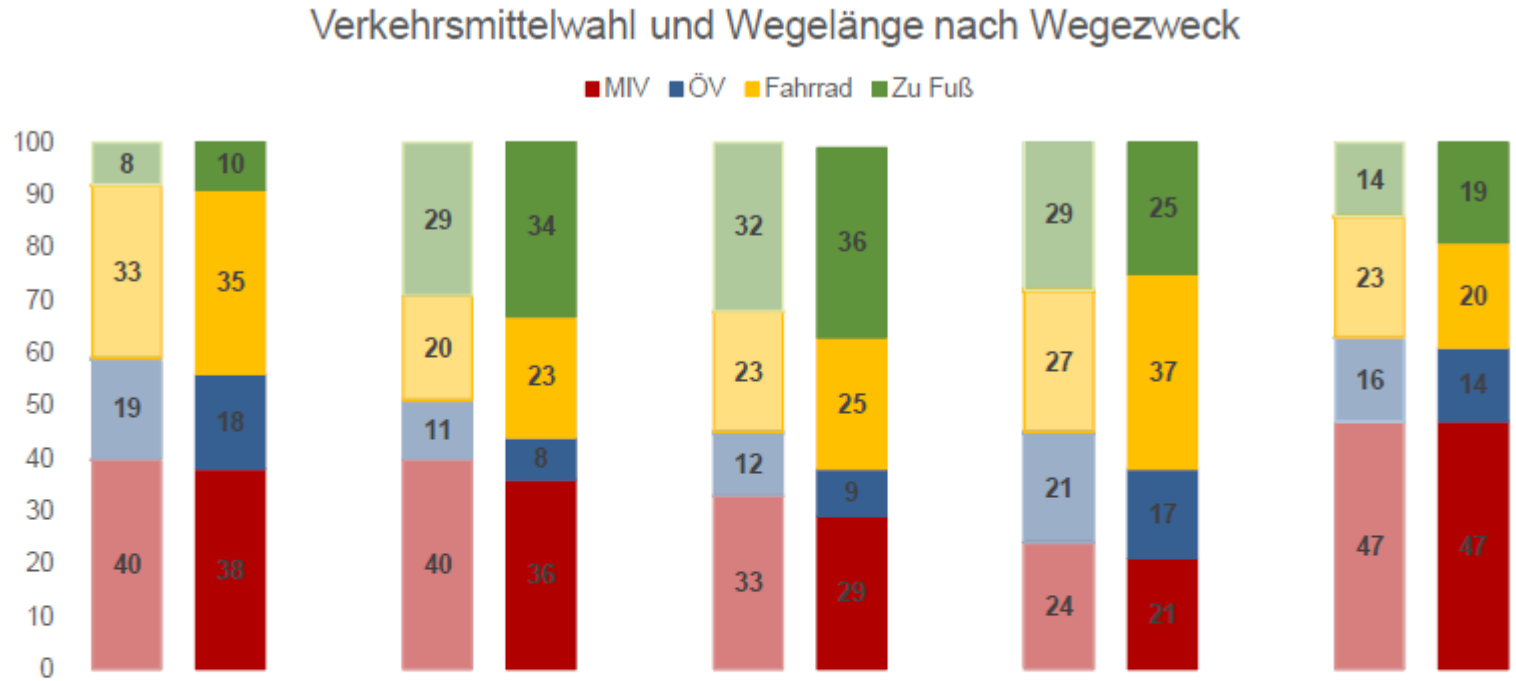
44 % aller Wege in Bremen sind kürzer als 2 km!

2018: 42 %

Wegezwecke

… oder wohin wir eigentlich gehen

Ein Weg für alle Zwecke?



	Eigener Arbeitsplatz		Einkauf / Dienstleistung		Freizeit		Kita/Schule/ Ausbildung		Anderer Zweck	
	2018	2023	2018	2023	2018	2023	2018	2023	2018	2023
Wegeanteil Zweck	22%	21%	27%	28%	30%	31%	16%	16%	5%	4%
Ø Wegelänge	11,7 km	10,5 km	4 km	3,1 km	5,8 km	5,3 km	4,5 km	3,8 km	11,1 km	10,5 km

Quelle: Darstellung nach SrV 2023

Agenda

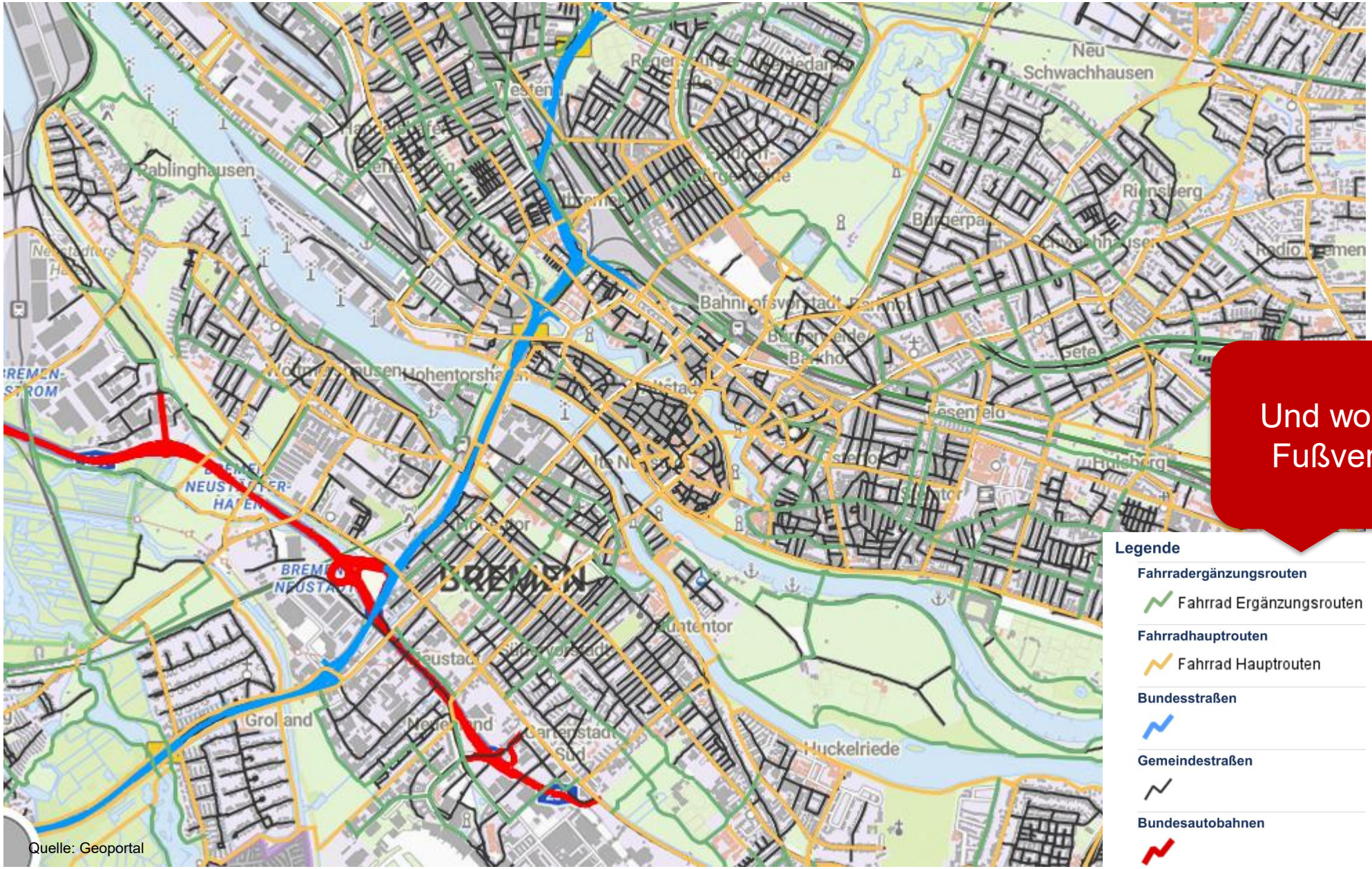
Ein kurzer Sprint

1. Bremen – ein paar Zahlen
2. Warum ein Fußverkehrsnetz?
3. Wie wurde das Netz entwickelt?
4. Was beinhaltet das Fußverkehrsnetz?

Quelle: SBMS/Jonas Ginter

Was ist ein Fußverkehrsnetz?

Bisherige Verkehrsnetze



Und wo ist der Fußverkehr?

Quelle: Geoportal

Fußverkehr funktioniert anders

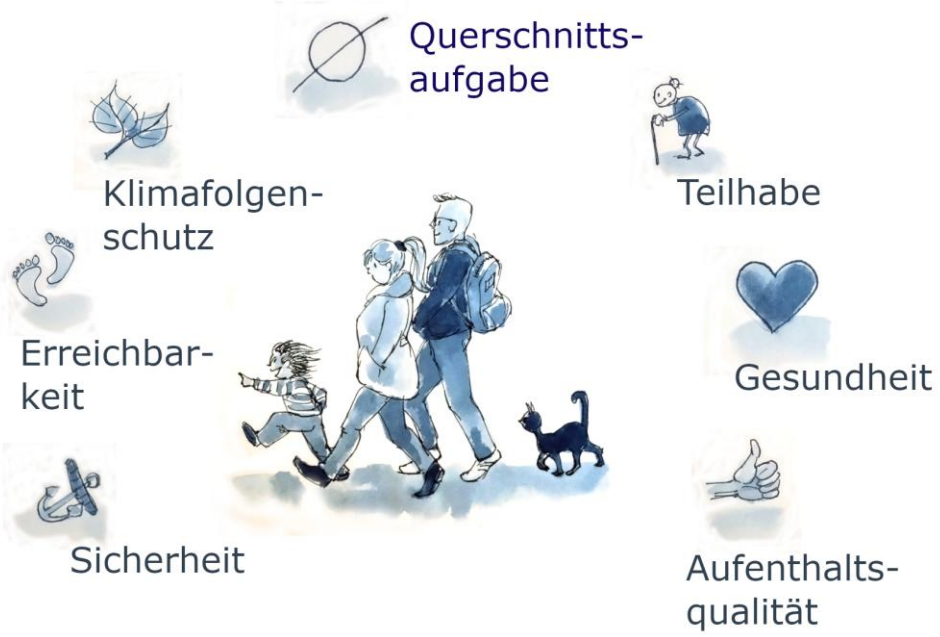
…als Fahrverkehr

Quelle: SBMS/Jonas Ginter

- Aufenthalt ist zentraler Faktor
- Geschwindigkeiten sind sehr unterschiedlich
- Sehen und gesehen werden
- Stadterleben mit allen Sinnen (positiv wie negativ)
- Basismobilität für alle und damit Grundlage für gesellschaftlicher Teilhabe

Fußverkehrsnetze brauchen etwas anderes

..als Netze für den Fahrverkehr



Quelle: S. Elfferding

- Bisher: Forschung zu Netzen bisher ohne Fokus auf Fußverkehr
- Bisher: Fehlende Grundlagen zur Netzentwicklung für den Fußverkehr in den Regelwerken der FGSV

- Bisherige Praxis in den Kommunen: Methodenvielfalt, aber kein etabliertes einheitliches Vorgehen
- Herausforderung: Kleinteiligkeit und Flexibilität des Fußverkehrs erfassen
- Beachten: Fortbewegung und Aufenthalt

→ Gründung eines eigenen FGSV-Arbeitskreises im September 2024

Warum braucht es eigenes Netz?

Quelle: SBMS/Jonas Ginter

- Angemessene Fußverkehrsräume:
  - Fortbewegung, Querungen und Aufenthalt
  - Durchgängig, sicher und barrierefrei
  - Verknüpfung mit anderen Netzen
- Priorisierung bei der Beseitigung von Defiziten im Fußverkehr
- Definition von Qualitäten im Fußverkehr
- Konfliktvermeidung und Priorisierung von Fußverkehr gegenüber anderen Verkehrsmodi
- Grundlage für Wegweisung, insbesondere für Sondernetze (z. B. barrierefrei etc.)
- Verknüpfung und Stärkung des ÖPNV

Agenda

Ein kurzer Sprint

1. Bremen – ein paar Zahlen
2. Warum ein Fußverkehrsnetz?
3. Wie wurde das Netz entwickelt?
4. Was beinhaltet das Fußverkehrsnetz?

Quelle: SBMS/Jonas Ginter

Was wir NICHT gemacht haben

Quelle: https://goodimpact.eu/entdecken/naturtalent/wie-der-schleimpilz-verkehrsnetze-optimiert

Was haben wir stattdessen gemacht?

Quelle: SBMS

- Erarbeitung von Grundlagen in einem internen Workshop
  Zur Erinnerung: Fehlende Grundlagen zur Netzentwicklung für den Fußverkehr in den Regelwerken der FGSV
- Rückkopplung im Rahmen der Fußverkehrschecks (Teilnehmende des Abschlussworkshops, Ortsämter, Beiräte)

- **Zielnetz**, um auch Netzlücken zu identifizieren
- Netz wird erprobt: **lernende Strategie**

Wir sind wir vorgegangen?

Quelle: SBMS

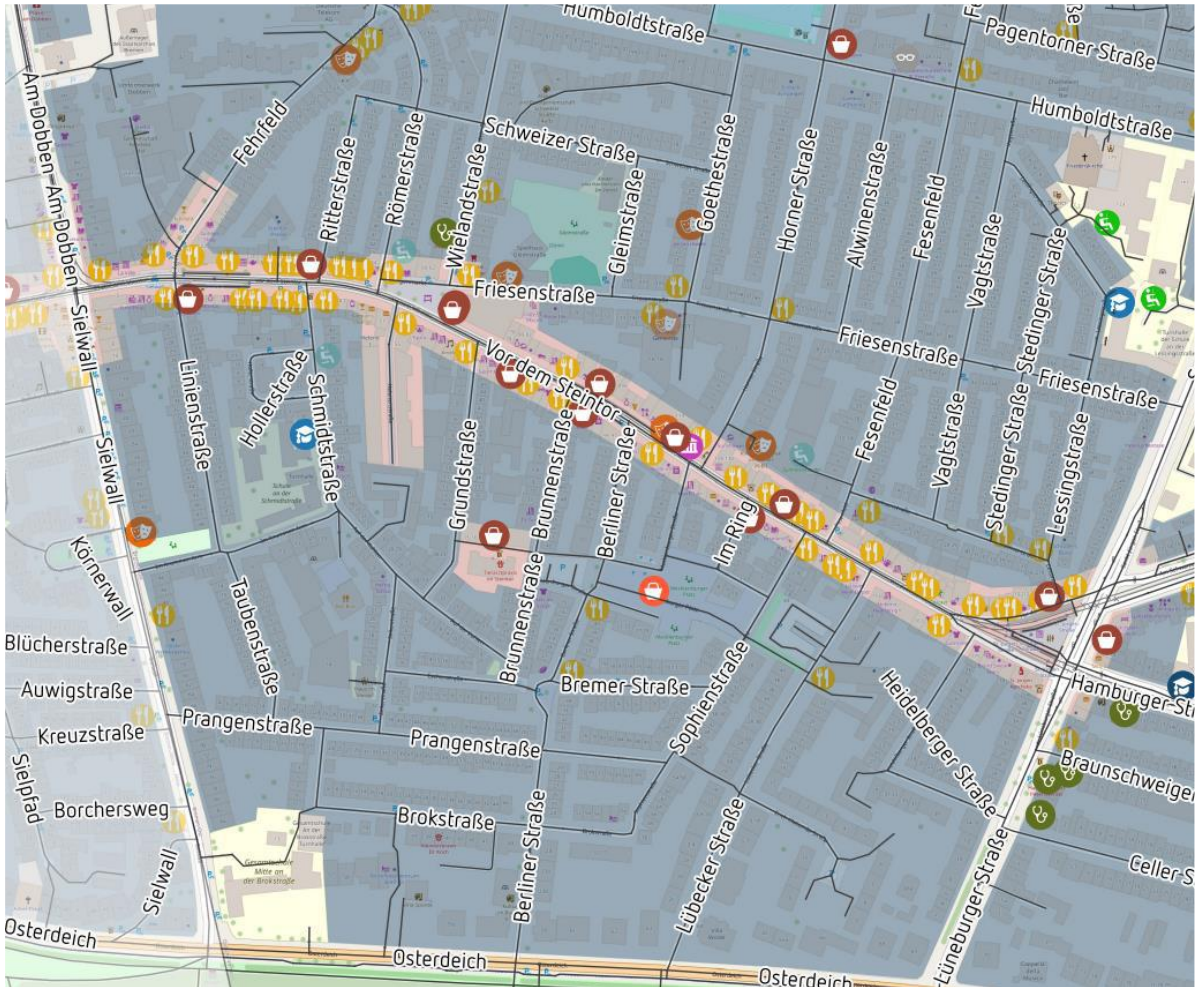
1. Identifizierung aller bestehenden und geplanten Wege → **Basiswege**
2. Bestimmung aller wichtigen **Quellen und Ziele** im Fußverkehr
3. Unterteilung der Quellen und Ziele entsprechend der **Netzklassen** (Alltags- und Freizeitnetz) und Verbinden der Umfelddaten untereinander.
   Berücksichtigung vorhandener Barrieren → **Netzlücken** identifizieren & **Netz ergänzen**

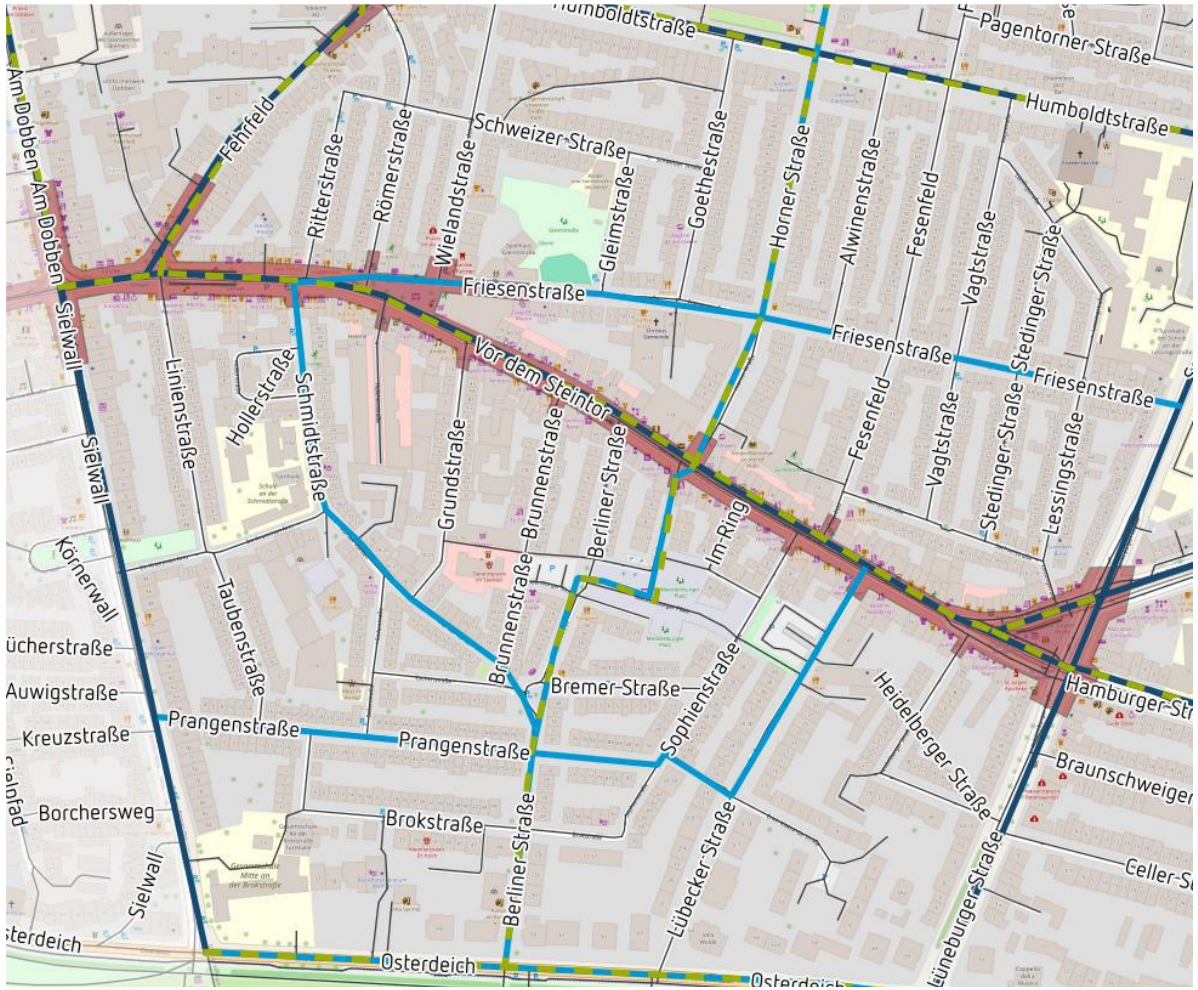
Wir sind wir vorgegangen?

Quelle: SBMS

4. Abgleich der Netzkriterien (und Qualitätsstandards) und Berücksichtigung der Hinweise zur Maschenweite
   → **Zuweisung einer Netzkategorie** (Netzhierarchie) (Basis-, Haupt-, Ergänzungsweg – nach Arbeitsstand FGSV: Grund-, Hauptnetz, Übergeordnetes Netz)
5. Besondere Beachtung von ÖPNV-Haltestellen, Einrichtungen mit großer Bedeutung für die Barrierefreiheit sowie wichtigen Ziele von Kindern mit großer Bedeutung für die Verkehrssicherheit (Buffer-Flächen)

Analysekarte und Fußverkehrsnetz





Quelle: SBMS/Planersocietät

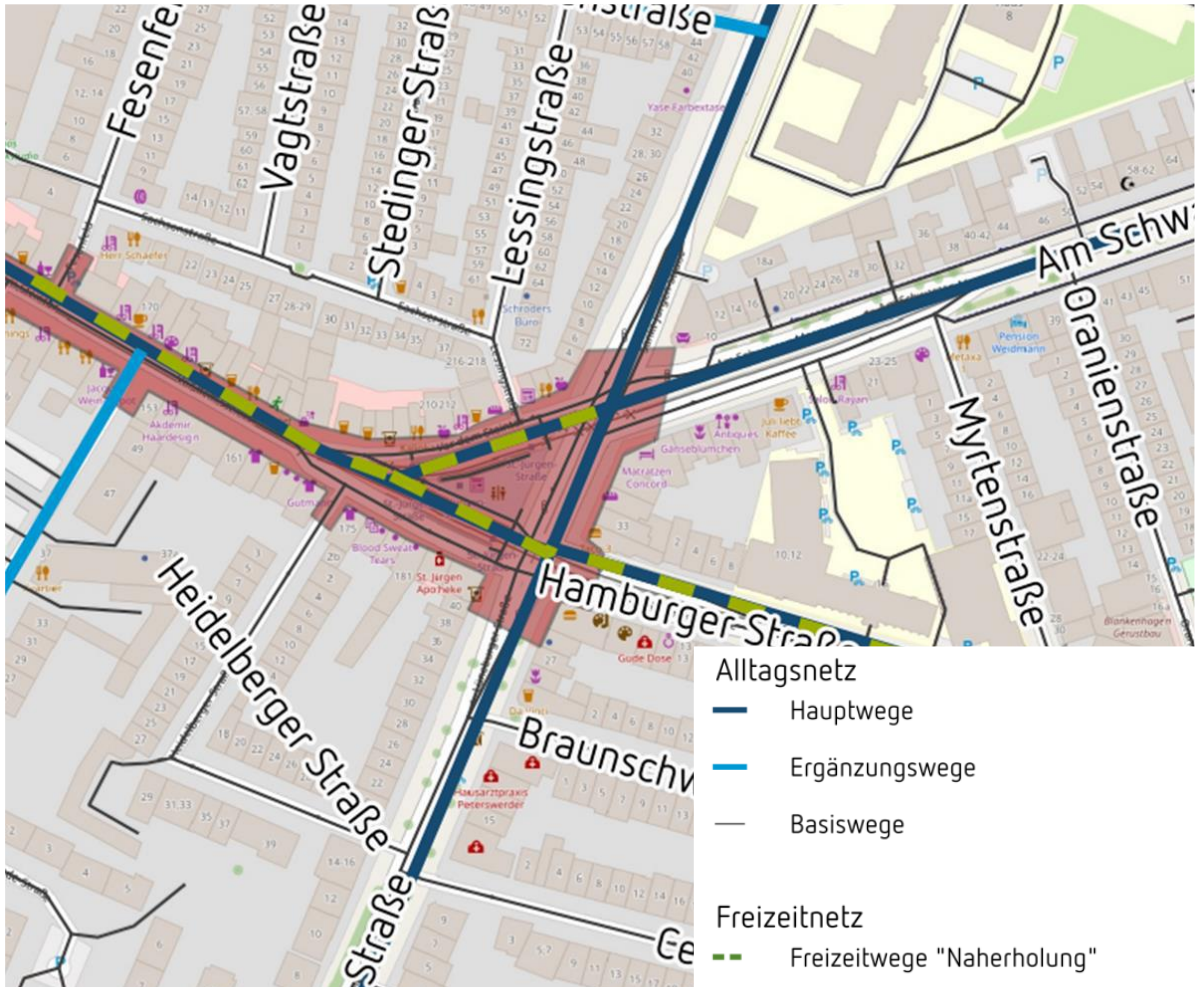
Agenda

Ein kurzer Sprint

1. Bremen – ein paar Zahlen
2. Warum ein Fußverkehrsnetz?
3. Wie wurde das Netz entwickelt?
4. Was beinhaltet das Fußverkehrsnetz?

Quelle: SBMS/Jonas Ginter

Aus welchen Verbindungen besteht das Netz?



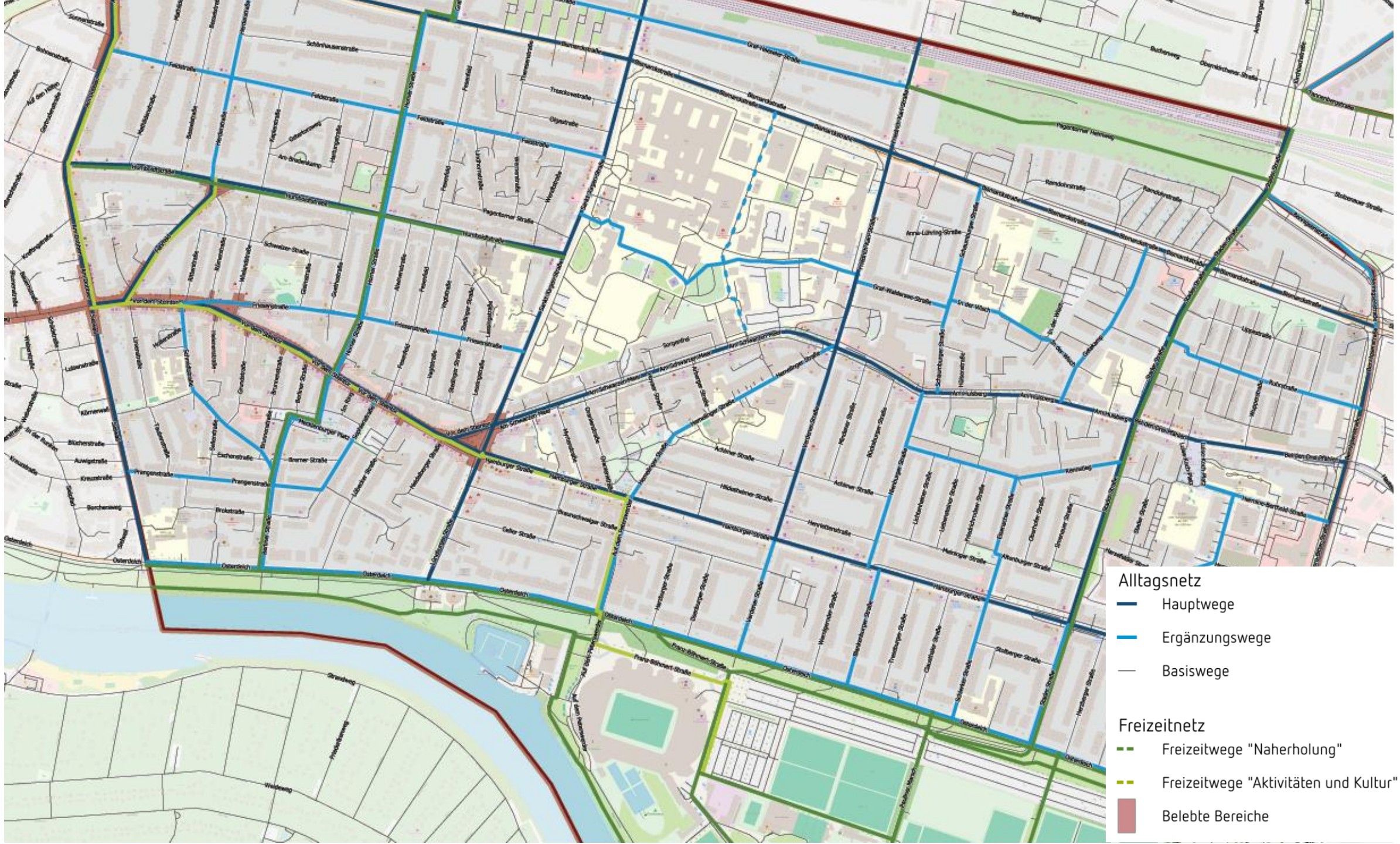
Quelle: SBMS/Planersocietät

Alltagsnetz – mit dem Ziel, den Fußverkehr schnell und sicher auf direkten Wegen zu führen

- Schwerpunkt auf **schnelle und möglichst direkte Verbindungen** zwischen den Wohnorten und alltäglichen Zielen des Fußverkehrs
- umfasst die **alltäglichen Wege** (z. B. zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen, Dienstleistungen)

Freizeitnetz – mit dem Fokus auf attraktive und erlebnisreiche Wege

- umfasst insbesondere Wege, die zur **Erholung** und für **Freizeitzwecke** genutzt werden
- Wege sind oftmals umwegiger, legen einen stärkeren **Fokus auf den Erlebniswert**



Quelle: SBMS/Planersocietät

Netzkriterien und Qualitätsstandards

Exemplarisch: Belebte Bereiche

Wichtig!!! Es können Zielwerte für den Fußverkehr definiert werden

Exemplarisch: Belebte Bereiche

Netzkriterien	• Bereiche mit (sehr) hohem Fußverkehrspotential (Annahme auf Grundlage Agglomeration von Nutzungen) und hoher Aufenthaltsqualität • Hohe Nutzungsdichte und -vielfalt (z. B. Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie) • Orts-/Stadtteilzentren, Geschäftsstraßen, Fußgängerzonen
Qualitätsstandards	• Gehwegbreiten von mind. 3,5 m (Breitenzuschlag aufgrund von Gastronomie + Geschäftsauslagen) oder Fußgängerzone • Möglichst linienhafte Querungsmöglichkeiten • Geschwindigkeiten über 30 km/h unverträglich; muss Kfz-Verkehr als Durchgangsverkehr zugelassen werden, ist die Regelung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs zu prüfen • Barrierefreie Oberflächen und hohe Oberflächenqualität • Hohe Verweil- und Aufenthaltsqualität: Sitzgelegenheiten (alle 150 m), Begrünung, Anlagen für Kinderspiel sind linienhaft vorzusehen • Keine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr

Vielen Dank!

Nicht aus dem Gleichgewicht bringen lassen

Dipl.-Ing. Sandra Reinert
Freie Hansestadt Bremen | Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung
Abteilung 4 – Verkehr und Mobilität | Referat 44 – Fuß- und Radverkehr
Contrescarpe 72 | 28195 Bremen

https://www.bauumwelt.bremen.de/
www.bau.bremen.de/mobilitaet/fussverkehr-2159594