

www.planersocietaet.de

Die Senatorin für Bau, Mobilität
und Stadtentwicklung



Freie
Hansestadt
Bremen



Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Fußverkehrschecks Bremen

Herzlich Willkommen

zum Abschlussworkshop!

Freie Hansestadt Bremen

Montag, 24. März 2025



Begrüßung durch die Freie Hansestadt Bremen

Gunnar Polzin

Abteilungsleiter Verkehr

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung



Foto: SBMS

Moderation und Vorstellung der Ergebnisse

Sandra Reinert

Referat 51 – Verkehrsprojekte

Team Nahmobilität

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung



Foto: Sandra Reinert

Niklas Rischbieter

Planersocietät



Foto: Planersocietät

Agenda

- Fußverkehrsförderung in Bremen
 - Was ist der Fußverkehrscheck?
 - Rückblick auf die Fußverkehrschecks
 - Maßnahmenentwicklung für die Ortsteile
 - Grundlagen der Netzentwicklung
-
- **Arbeitsphase: Diskussion der Maßnahmen-
vorschläge und Fußverkehrsnetze in den Ortsteilen**
-
- Vorstellung des Werkzeugkastens zur Fußverkehrsförderung
 - Ausblick und weiteres Vorgehen

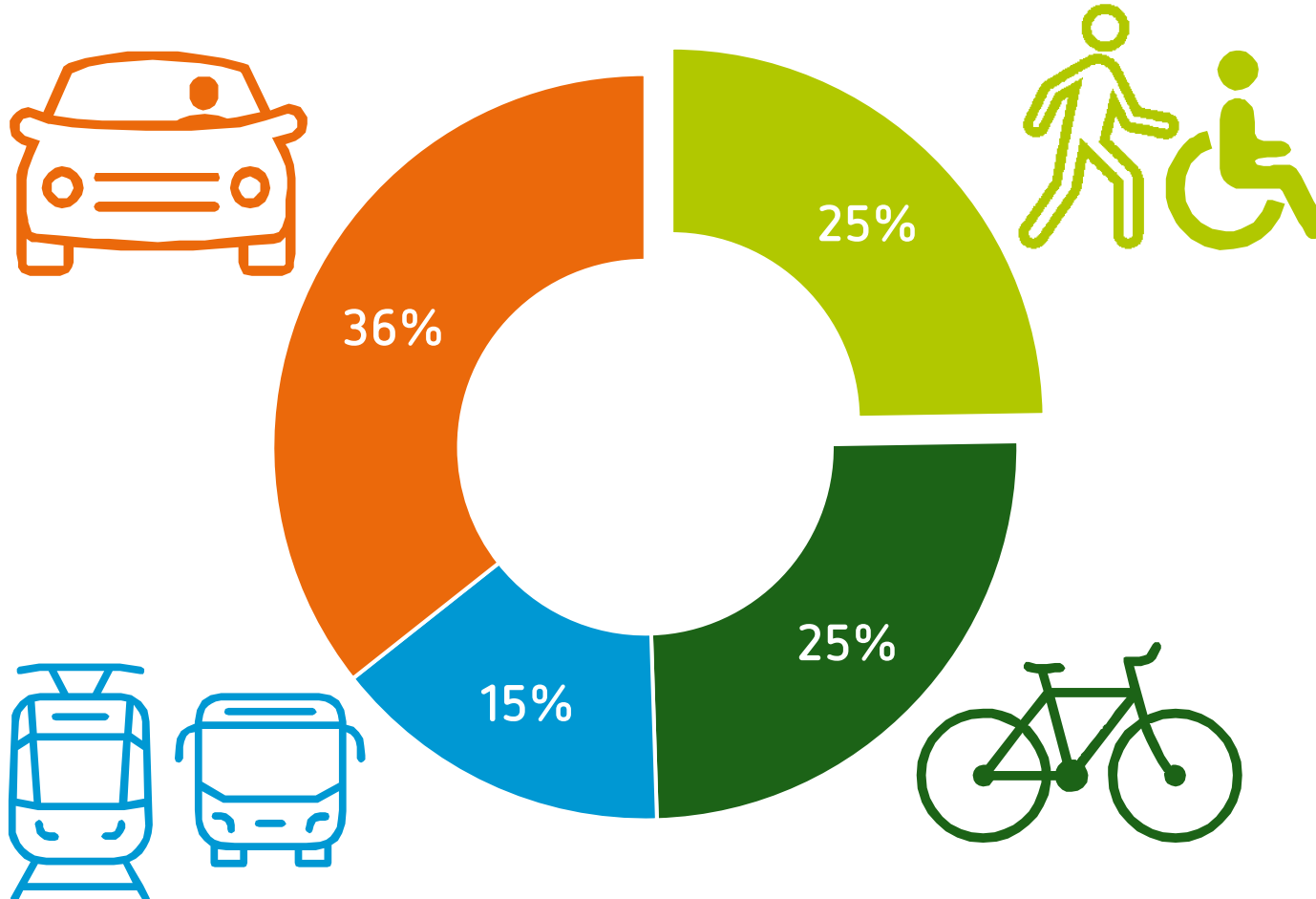


Foto: Planersocietät

A blurred photograph of a city street scene. In the foreground, a person is pushing a blue stroller across a zebra crossing. To the right, a person is walking a brown dog. The background shows parked bicycles, a white car, and other vehicles. The overall image has a motion blur effect, suggesting a busy urban environment.

Fußverkehrsförderung in Bremen

Modal Split in Bremen (Stadt)



Jeder Weg beginnt oder endet **immer** zu Fuß!

Quelle: Eigene Darstellung nach SrV 2018

Fußverkehr als Fortbewegungsart

... ist nachhaltig

- Fußverkehr ist **klimaneutral, umweltgerecht, sozialverträglich** und **gesund**
- **Umgebung und Bedingungen** beeinflussen, ob und wie weit wir zu Fuß gehen
 - aktive Mobilität durch gute Bedingungen stärken
 - Potenziale für die Verlagerung auf den Umweltverbund



Foto: WFB / Melanka Helms-Jacobs

Fußverkehr als Fortbewegungsart

... ist besonders

- Fußverkehr ist nicht linear, er findet (auch) in der Fläche statt
- Geschwindigkeit ist geringer, Strecken sind kürzer
- **Zwecke** definieren, wie wir gehen: Weg zur Arbeit, spazieren gehen, bummeln, wandern, ...
- „**Ruhender Fußverkehr**“ (sitzen, stehen, spielen) erfährt inzwischen mehr Beachtung
- **Fußverkehr ist kleinteilig**, Quartiere sind divers
→ um zu wissen, was es braucht, um Fußverkehr zu fördern, braucht es das lokale Wissen vor Ort



Foto: SBMS/ Jonas Ginter



Foto: SBMS/ Jonas Ginter

Fußverkehr als Fortbewegungsart

... ist herausfordernd

- Vielfältige (Über)Nutzung des öffentlichen Raums und Konflikte
- **Hindernisse und Barrieren:**
 - Infrastruktur: fehlend, unterdimensioniert, defekt, ...
 - Einbauten wie Verkehrsschilder, Stromkästen etc.
 - Außengastronomie
 - Abgestellte Fahrzeuge: Pkw, Rad, Scooter
 - Fehlender Grünschnitt
 - ...

→ **Barrierefreie Umgestaltung als Ziel**



Foto: SBMS



Foto: Bremenlotlsen



Foto: SKUMS/Bahlo



Foto: SBMS/Ginter

Strategisches Vorgehen zur Fußverkehrsförderung

Team Nahmobilität
11.03.2020

Deputationsvorlage
VL 20/1365

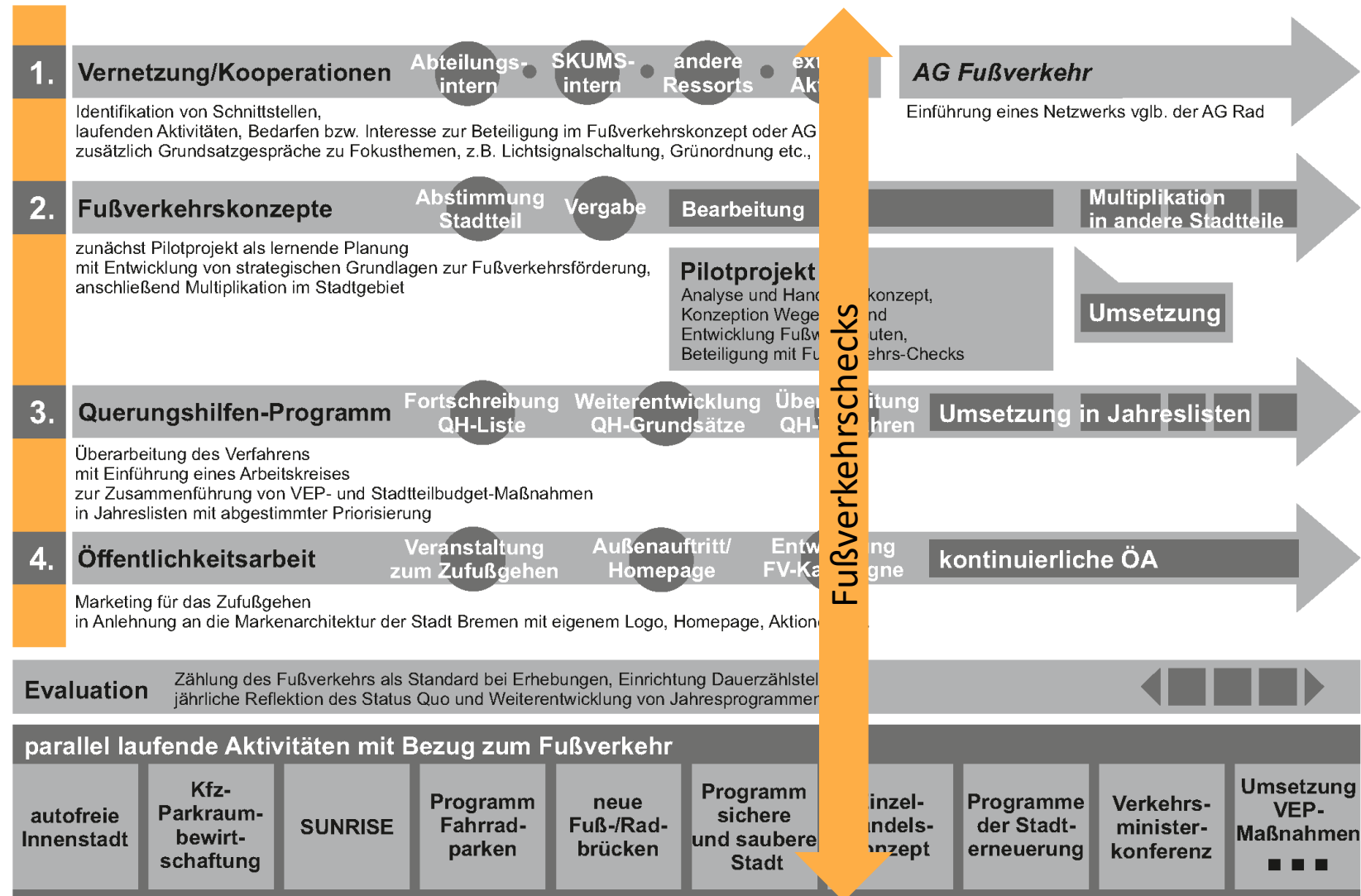


Abbildung: SBMS

Warum Fußverkehrschecks in Bremen?

- Bewusstsein für Fußverkehr schaffen
- Verbesserungen im Fußverkehr erwirken
- Lernen für die Fußverkehrsstrategie

Wie wir gestartet sind...

- Fördermittelakquise im Rahmen des Klimaschutzes
- Bewerbungsphase durch Ortsämter
- Auswahl von 5 Ortsteilen nach verschiedenen Themen, Zielgruppen und Räumen





Was ist der
Fußverkehrscheck?

Ziele der Fußverkehrschecks

Partizipatives Verfahren zur Analyse der Situation des Fußverkehrs vor Ort

Sensibilisierung für das Thema Fußverkehr bei Bürger:innen, Politik und Verwaltung

Ermittlung der **Vorzüge** und **Herausforderungen** im örtlichen Fußverkehr

Gemeinsame Erarbeitung von **Ideen** und Aufzeigen von **Handlungsmöglichkeiten**, wie **Fußwege** in Zukunft **attraktiver** und **sicherer** gestaltet werden können

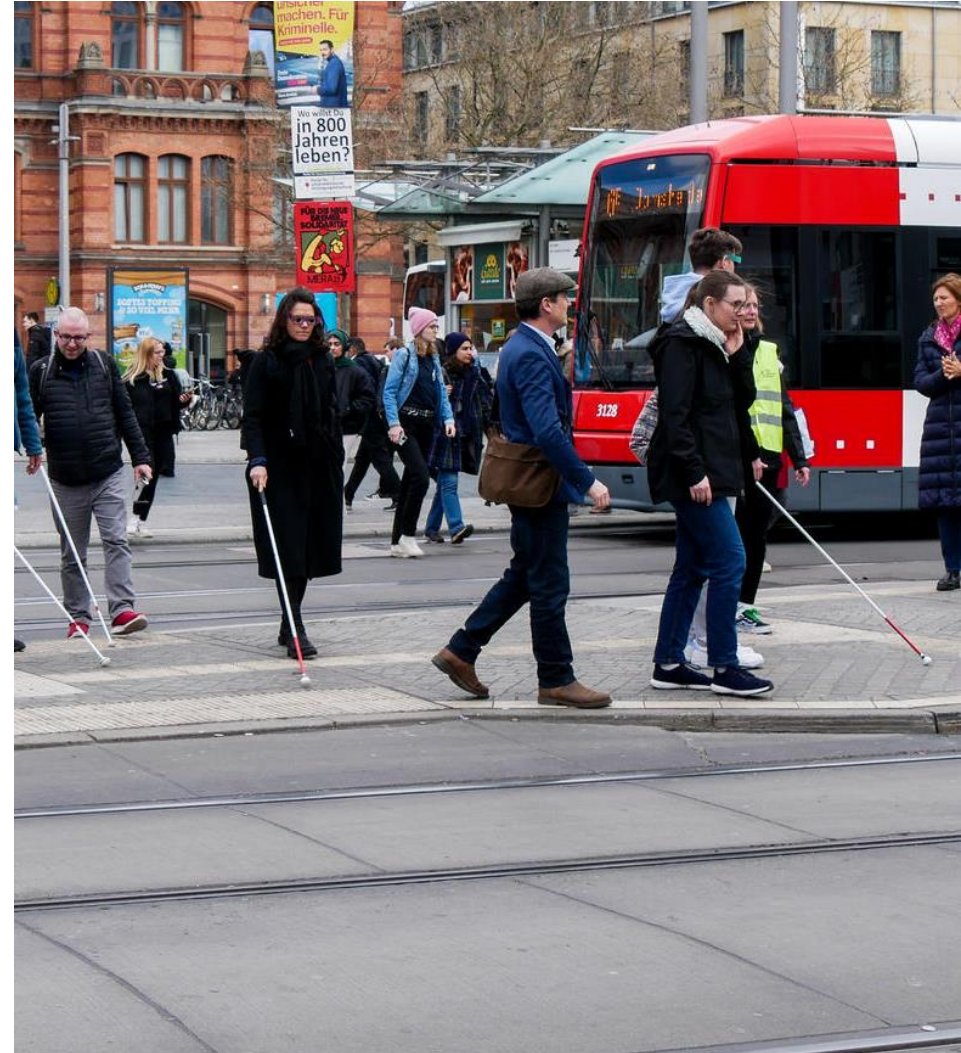


Foto: Planersocietät

Fußverkehrschecks als ganzheitliche Aufgabe



... unterschiedliche Akteur:innen wurden beteiligt und mitgenommen!

Senatorische Behörden

(z. B. Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Senatorin für Kinder und Bildung)

Ortsamt

+

Politik

Einzelhandel/Gastronomie

Soziale Einrichtungen

Anwohnende

Polizei

Medienvertretungen

Vereine/Initiativen

Verkehrsunternehmen

Sonstige

Ablauf der Fußverkehrschecks Bremen



Auftaktworkshop



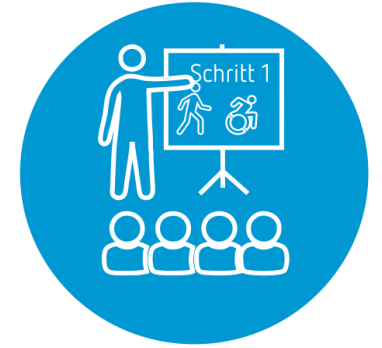
1. Begehung



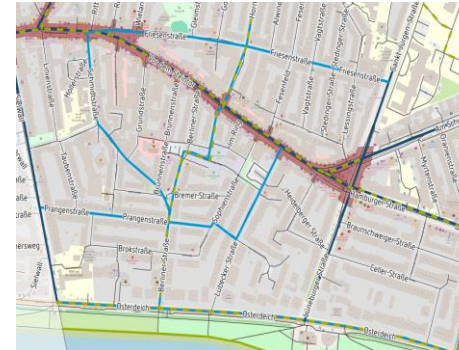
2. Begehung



Werkzeugkasten
+ Fußwegenetz



Abschlussworkshop



Fotos: Planersocietät

A group of children wearing high-visibility yellow and blue vests are gathered outdoors on a paved area. They appear to be conducting a pedestrian check, with one child holding a clipboard. The background shows a wooden lattice fence and a building. The text 'Rückblick auf die Fußverkehrschecks' is overlaid on the image.

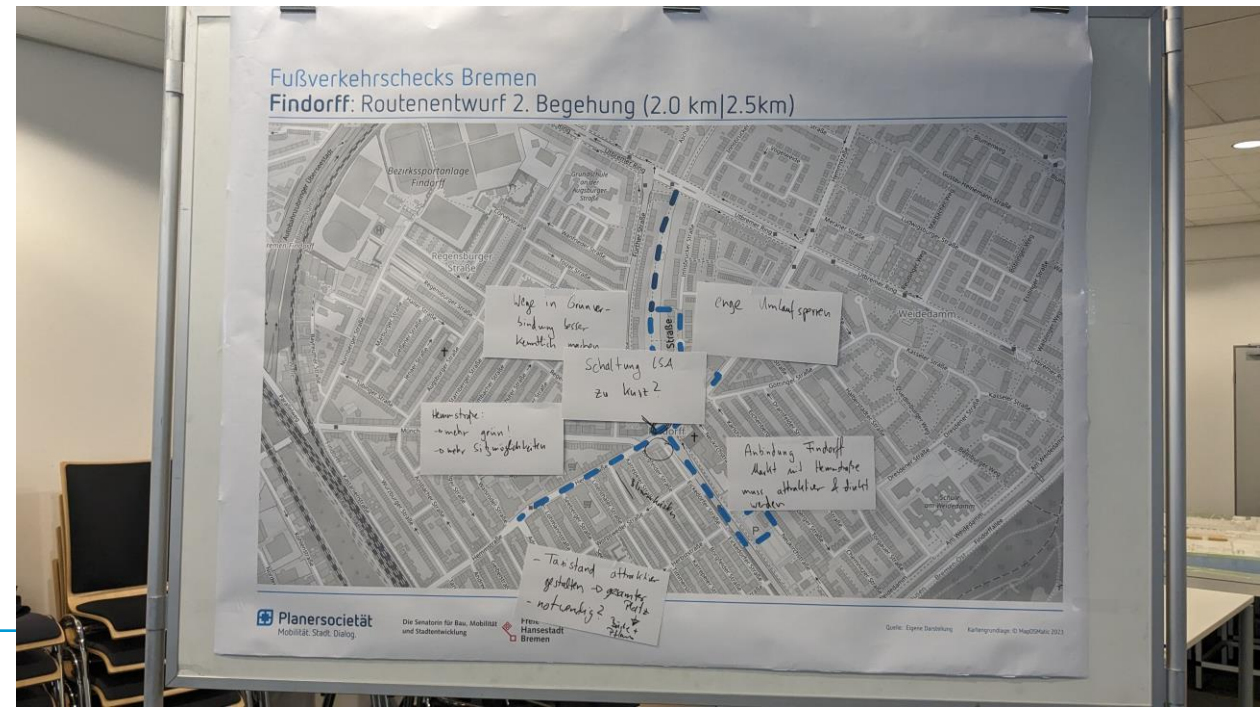
Rückblick auf die Fußverkehrschecks

Auftaktworkshop

- Einführung und Sensibilisierung für den Fußverkehr
- Vorstellung und Diskussion der Routenvorschläge für die Begehungen
- Aufnahme erster Mängel- und Problemstellen vorbereitend für die Begehungen



Fotos: Planersocietät



Begehungen



Burglesum



Findorff



Fotos: Planersocietät

Begehungen



Huchting



Neue Vahr



Östliche Vorstadt



Fotos: Planersocietät

Mediales Echo

WESER KURIER

WK+ Fußverkehrscheck im Steintor

Fühlen sich Fußgänger bei Dunkelheit im Viertel wo?

Zwischen Straßenbahnen, Autos und Radfahrern haben es Fußgänger schon am Tag teilweise schwer. Doch wie sieht es bei Dämmerung oder Dunkelheit aus?

13.11.2023, 05:00 Uhr Lesedauer: 4 Min [Zur Merkliste](#)

Von Matthias Holthaus



Beim zweiten Fußverkehrscheck im Steintor wollen die Dunkelheit im Quartier zurechtfinden.

Foto: MATTHIAS HOLTHAUS

WK+ Mobilität in Bremen

Wie gut kann man in den Quartieren zu Fuß gehen?

An Fußgänger ist lange Zeit in der Verkehrsplanung nicht gedacht worden. Um das zu ändern, startet das Mobilitätsressort jetzt in mehreren Bremer Stadtteilen den Fußverkehrs-Check.

25.10.2023, 05:00 Uhr Lesedauer: 2 Min [Zur Merkliste](#)

Von Lisa Duncan



Am Fußverkehrs-Check können sich Bürger in den Quartieren aktiv beteiligen.

Foto: Roland Scheitz

Stadtteilkurier BN/WK 27.11.2023

Alte und neue Probleme werden sichtbar

Diesen Verbesserungsbedarf haben die Fußwegechecks in Huchting ans Licht gebracht

VON CHRISTIAN SCHLESSELMANN

Immer konnten sich Bremer Verkehrscheck der Senatorin Stadtentwicklung bewerben. In aktiv in die Fußverkehrs-ebene einsteigen. In fünf aus-Ortsteil in jedem Stadtbezirk – soll das zu Fuß gehen verbessert und die Auf-

Christian Schlesselmann, Ortsamtsleiter

die Schulwegsicherung und rechtswidriges Parken. „Es war eine sehr aufschlussreiche Begehung“, schließend konstataieren. „Beim Ablaufen der Strecke sind etliche Punkte aufgefallen, die man als Autofahrer kaum bemerkt.“ So wurde den Begutach-

WESER KURIER

WK+ Fußverkehrscheck im Steintor

Warum Kinder und Senioren deutlich im Nachteil sind

Fußgänger haben im Gegensatz zu Radfahrern keine große Lobby. Das Bremer Mobilitätsressort will mit Hilfe von Fußverkehrschecks die Situation verbessern. Im Viertel hat man einige Schwachstellen gefunden.

03.11.2023, 17:23 Uhr Lesedauer: 4 Min [Zur Merkliste](#)

Von Sigrid Schuer



Die Beteiligung am Fußverkehrscheck zeigte: Die Verbesserung des Fußverkehrs ist den Viertelbewohnern wichtig.

Foto: Roland Scheitz

Quellen: Weser Kurier



Was für Maßnahmen wurden entwickelt und warum?

- Identifikation und Umsetzung **kleinerer und kurzfristig wirksamer Maßnahmen**
- Ziel: zügig Verbesserungen im Fußverkehr in Bremen erreichen und sichtbar machen
- größere Maßnahmen wie Straßenumbauten sind nicht Teil der Fußverkehrschecks
- im Rahmen dieses Projektes stehen **je Ortsteil 10.000 €** zur Verfügung

Anhand der ausgewählten Ortsteile wurden **exemplarische Maßnahmen** entwickelt, die sich **auf andere Räume in Bremen übertragen** lassen und damit zu einer **gesamtstädtischen Fußverkehrsförderung** beitragen.



➔ **Schaffung von Grundlagen für die Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie**

Was für Maßnahmen wurden entwickelt und warum?

Nr.	Station	Straße/Abschnitt (Verortung)	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Interims- /Alternativlösung	Werkzeug		
1	Start	Wegeverbindung zwischen Willakedamm und Hallenbad	Witterungsbedingte Unebenheiten der unbefestigten Gehwegoberfläche erschweren die Fortbewegung und begünstigen das Ausweichen auf die befestigte Fläche.	Um die Fortbewegung zu erleichtern wird eine Oberflächenbefestigung und Eingrenzung der Gehfläche (Kantstein) empfohlen.		Oberfläche anpassen		
2			Die Teilflächen des getrennten Geh- und Radweges sind zu schmal und weisen eine schlechte visuelle Unterscheidbarkeit auf, sodass Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr begünstigt werden. Perspektivisch wird die Bedeutung der Wegeverbindung durch die neue Haltestelle Willakedamm steigen.	Neben der Verbreiterung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr sollte die Erkennbarkeit vom getrennten Geh- und Radweg durch einen Wechsel des Oberflächenmaterials mit einer farblichen Kontrastierung sowie dem Einsatz eines taktilen Begrenzungstreifens zwischen Geh- und Radweg gestärkt werden. Kurzfristig bzw. zusätzlich sollten Markierungen (bspw. Piktogramme) zur deutlicheren Zuordnung angebracht werden.		Straßenraum umverteilen		
3		Tegeler Plate	In Bereichen mit Querungsbedarf fehlen Bordsteinabsenkungen, sodass insbesondere für Personen mit Rollator oder Rollstuhl Barrieren entstehen.	Um ein sicheres und barrierefreies Queren der Fahrbahn zu ermöglichen sollten Bordsteine in den entsprechenden Bereichen abgesenkt werden. Idealerweise sollte das Bord über eine differenzierte Bordhöhe verfügen.		Querungen optimieren		
4			Die Gehwegbreiten werden stellenweise durch senkrecht parkende Kfz auf den angrenzenden Parkständen eingeschränkt.	Die Länge der bestehenden Parkstände sollte durch das Anbringen von Parkplatzschwellen auf der Seite zu den Gehwegen hin begrenzt werden, sodass das Parkfeld für den Gehwegbreite unterbunden wird.				
5	Station 1	Delfter Straße	Durch den ruhenden Kfz-Verkehr auf Parkständen im Nahbereich von Querungshilfen werden die Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und dem fließenden Kfz-Verkehr eingeschränkt.	Parkstände im Nahbereich der bestehenden Querungen sollten aufgehoben werden und durch die Markierung von Fahrradbügeln umgenutzt werden, um die Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger:innen und zu Fuß Gehenden zu verbessern.	Mit Grünordnung abstimmen	Oberfläche	mittel	78.125 € 250 m Oberflächensanierung ohne Unterbau
6			Die Lichtkegel der Beleuchtung werden durch Baumkronen eingeschränkt, sodass einige Bereiche auf der Wegeverbindung nur schlecht ausgeleuchtet sind.	Es wird die Überprüfung der Beleuchtungssituation von Grünschnitt, um eine ausreichende Beleuchtung zu gewährleisten.	Mit Grünordnung abstimmen	Oberfläche, Gehwegbreite	mittel	93.750 € 250 m Ausbau Gehweg 3.750 € 250 m Markierungen in regelmäßigen Abständen
7			Bestehende Hol- und Bringverkehre zu Schulbeginn und -schluss führen zu einem erhöhten Kfz-Aufkommen und unübersichtlichen Situationen mit Gefahren für Fußgänger:innen.	Der SCHULEXPRESS sollte überarbeitet werden und aufgenommen und kommuniziert werden. Der SC der Elternschaft kommuniziert werden. Als möglich sollte der südliche Bereich der Delfter Straße für den Schulverkehr freigegeben werden.		barrierefreie Querung	mittel	7.000 € Barrierefreie Umgestaltung einer Querungsstelle
8			Einmündung Auf dem Kahlken/ Delfter Straße	Es fehlt eine Querungshilfe zur Querung des Einmündungsbereichs, welcher eine lange Querungsdistanz aufweist.	Es sollte eine Querungshilfe eingerichtet werden, um die Seitenräume zur Verringerung der Querungsdistanz zu nutzen.		Gehwegbreite	niedrig
						Schulwegesicherheit	hoch	2.040 € Markierung von Sperrflächen auf 6 Parkständen 7.050 € Installation von 30 Radbügeln auf 6 Parkständen (235 €/Bügel)
						Beleuchtung	mittel	1000 € Grünschnitt auf Länge von 150 m (30 m Grünschnitt = 200 €)
					Mit Schulen und Verkehrsbehörde abstimmen	Schulwegesicherheit	mittel	2.000 € Hol- und Bringzone (inkl. Beschilderung +Markierung)
						gesicherte Querung	hoch	7.000 € Gehwegnase

Was für Maßnahmen wurden entwickelt und warum?



Abbildung: Planersocietät



Grundlagen

der Netzentwicklung

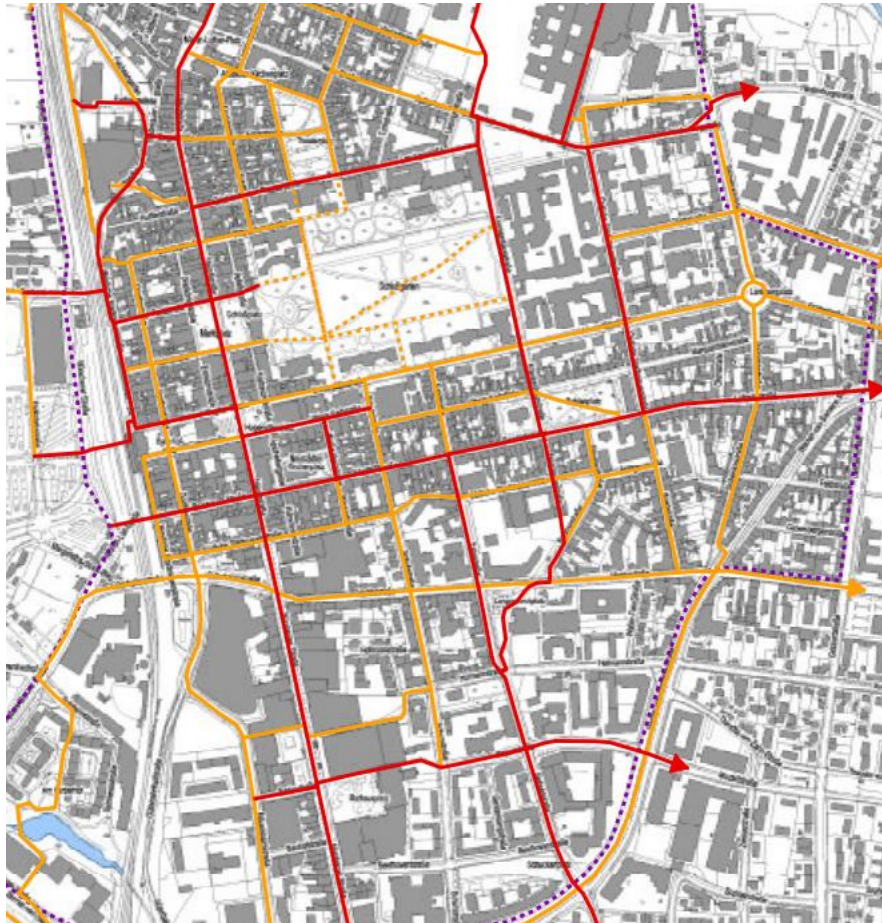
Stand der Forschung zu Fußverkehrsnetzen

Fehlende Grundlagen zur Netzentwicklung in den Regelwerken der FGSV

- Gestaltung und Entwicklung von Verkehrsnetzen in Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) festgeschrieben
 - ABER: Netzentwicklung in RIN mit starkem Fokus auf MIV, ÖPNV und Radverkehr
 - Im Fußverkehr wird nicht nach Verbindungsfunktion und -funktionsstufe unterschieden
- Definition von Einflussbereichen von Infrastruktureinrichtungen mit erhöhten Anforderungen an Gehwege in Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)
 - Unterschiedliche Qualitätsanforderungen an die Längs- und Querverkehre ergeben sich aus den vorhandenen Nutzungen

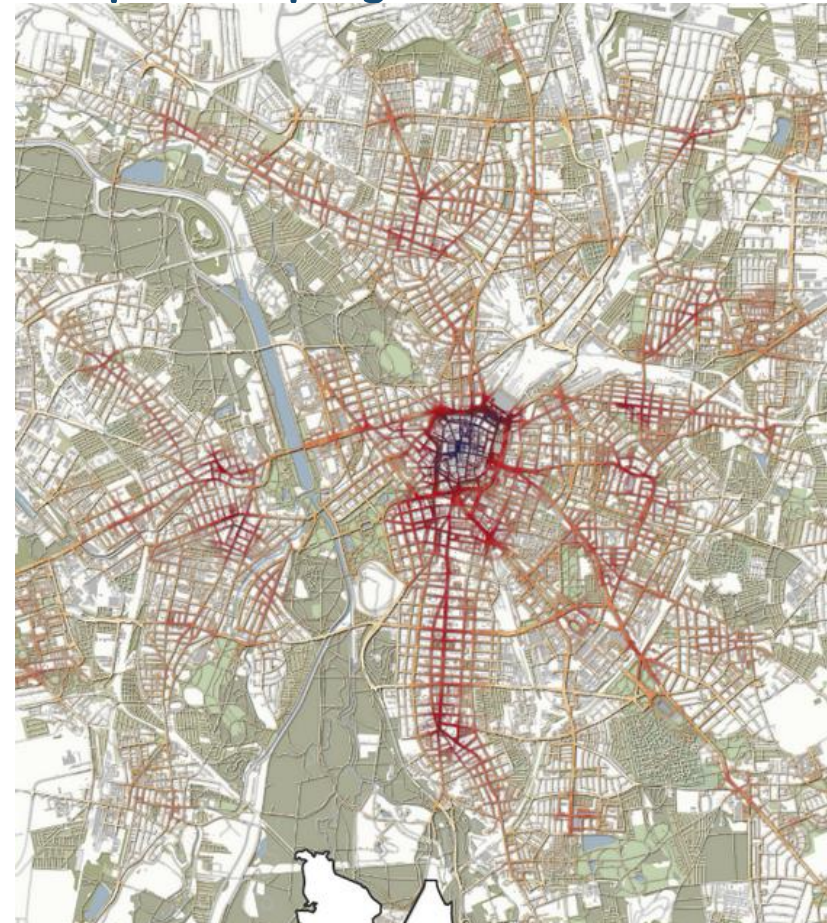
Stand der Forschung zu Fußverkehrsnetzen

RIN-Ansatz: Beispiel Erlangen



Quelle: Stadt Erlangen

(Weiterentwickelter) EFA-Ansatz: Beispiel Leipzig



Quelle: Stadt Leipzig

Stand der Forschung zu Fußverkehrsnetzen



Foto: SBMS

- **Unterschiedliche Methoden und Herangehensweisen:**
Fehlende Einheitlichkeit in der Fußverkehrsnetzplanung, Planungsleitfaden fehlt
- **Gründung eines neuen Arbeitskreises** im September 2024 in der FGSV: AK 2.14.4
- **Erarbeitung von Grundlagen** in einem internen Workshop
- **Netz wird erprobt: lernende Strategie**

Warum ein Fußverkehrsnetz für Bremen?

- Entwicklung eines **durchgängigen und zusammenhängenden Fußverkehrsnetzes** für das Bremer Stadtgebiet, ausgehend von den im Rahmen der Fußverkehrschecks ausgewählten 5 Ortsteile
- **Definition von Qualitäten im Fußverkehr** (z. B. hinsichtlich Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit) anhand der unterschiedlichen Netzklassen (Alltag, Freizeit) und -kategorien (Haupt-, Ergänzungs- und Basiswege, Freizeitwege)
- **Förderung kurzer Wege** durch ein qualitativ hochwertiges Fußverkehrsnetz, in dem auf Grundlage einer Angebotsplanung Wege sicher und komfortabel zu Fuß zurückgelegt werden können
- **Prioritätensetzung in der Maßnahmenumsetzung** anhand der unterschiedlichen Netzkategorien (z. B. aus dem VEP, Fußverkehrschecks)
- **Priorisierung des Fußverkehrs gegenüber anderen Verkehrsmodi** und Entscheidungshilfe bei Nutzungskonflikten
- **Verknüpfung und Stärkung des ÖPNV** durch den Fußverkehr als wichtigsten Zubringer (Zu- und Abwege zur Haltestelle werden zu rund 90 % zu Fuß zurückgelegt)

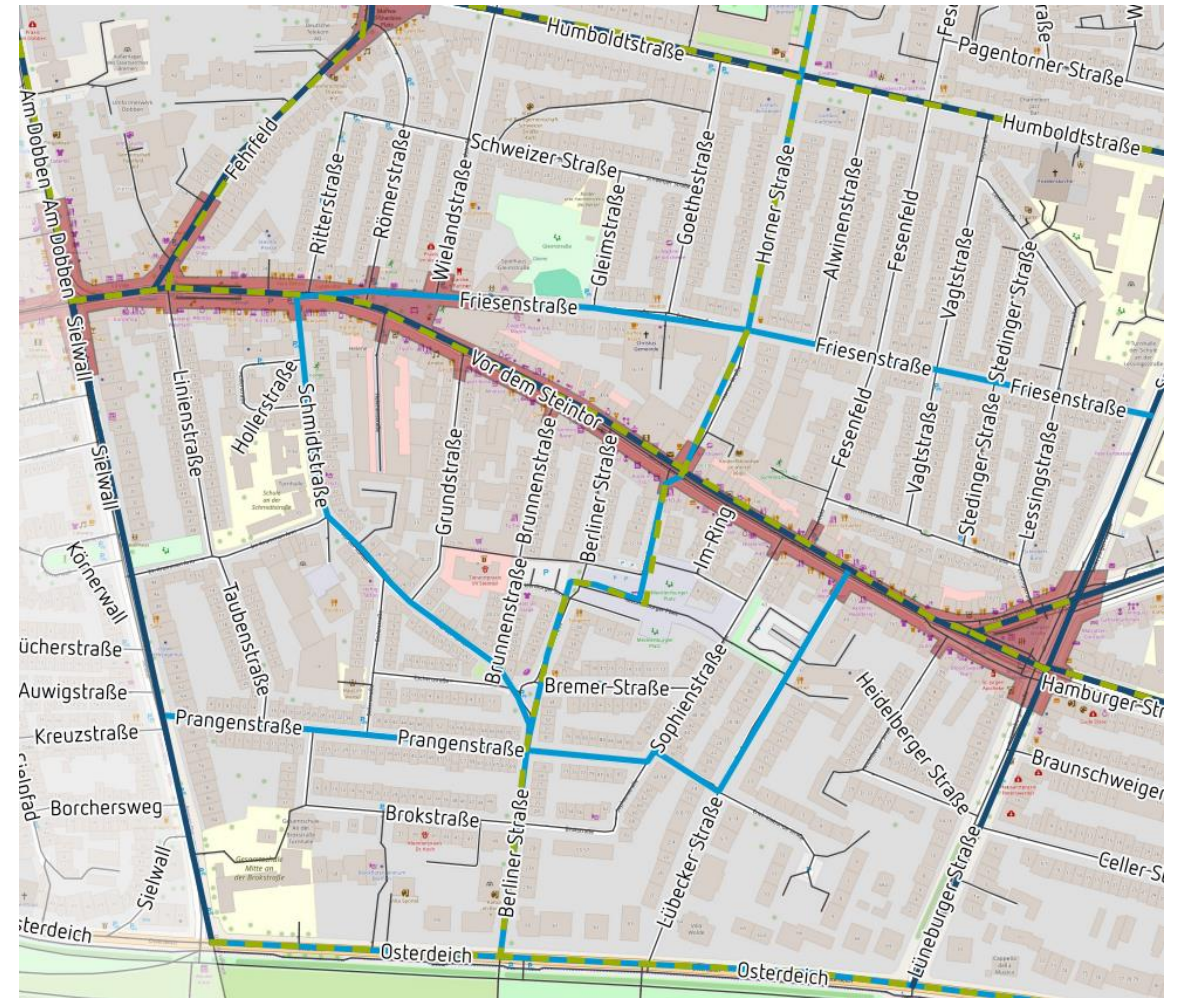
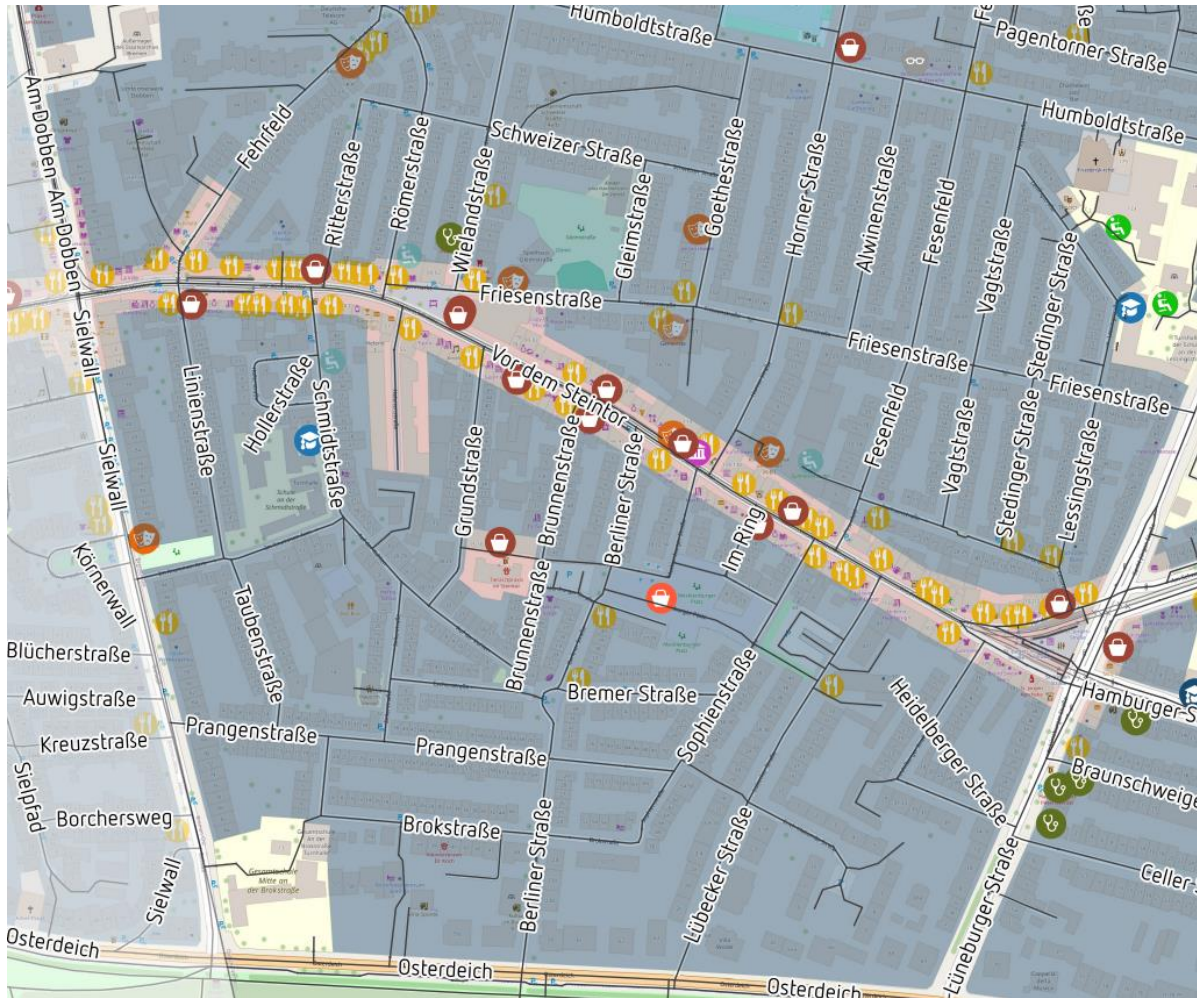
Wie wurde vorgegangen?

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**
4. Abgleich der Netzkriterien (und Qualitätsstandards) und Berücksichtigung der Hinweise zur Maschenweite
➔ **Zuweisung einer Netzkategorie** (Haupt-, Ergänzungs-, Basisweg)
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)



Foto: SBMS

Wie wurde vorgegangen?



Abbildungen: Planersocietät

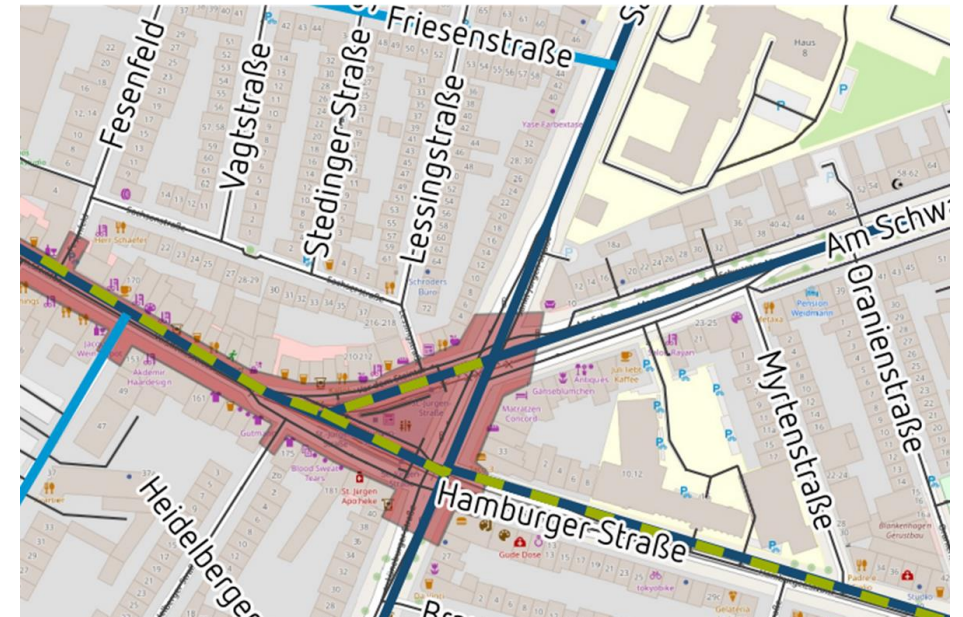
Aus welchen Verbindungen besteht das Netz?

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 **Freizeit**zwecke genutzt werden
- Wege sind oftmals umwegiger, legen einen stärkeren **Fokus auf den Erlebniswert**



Netz Kriterien und Qualitätsstandards

Exemplarisch: Belebte Bereiche

Hinweis: Zielwerte für den Fußverkehr!

Netz Kriterien

- 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



Arbeitsphase

Maßnahmenvorschläge und Netzentwürfe

Diskussion: Ablauf

Ziele

- Vorstellung der konkreten Maßnahmenempfehlungen und der abgestimmten Sofortmaßnahmen + Diskussion
- Vorstellung der Fußverkehrsnetze + Diskussion

➤ Diskussion der Maßnahmenempfehlungen und Fußverkehrsnetze **in Kleingruppen** (Zuteilung zu den 5 Ortsteilen)



ca. 75 min

Diskussion: Zentrale Fragestellungen



ca. 75 min

Diskussionsfragen

- Sind die vorgeschlagenen **Maßnahmenempfehlungen** ausreichend, um die angesprochenen Mängel- und Problemstellen zu beheben?
- Welche **Sofortmaßnahmen** sollten prioritär angegangen werden?
- Sind die Verbindungen und Netzkategorien im **Fußverkehrsnetz** nachvollziehbar? Gibt es Ergänzungen oder Alternativvorschläge?

Fußverkehrschecks Bremen

Werkzeugkasten

Dieser Werkzeugkasten bietet eine praxisnahe Unterstützung, um die Infrastruktur für Z Fußgehende zu verbessern. Der Fokus liegt darauf, bewährte Maßnahmen übersichtlich darzustellen. Ziel dieses Werkzeugkastens ist es, die Sicherheit, Barrierefreiheit und Nachhaltigkeit gemäß den Vorgaben der StVO zu stärken und gleichzeitig flexible Lösungen für Herausforderungen wie schmale Gehwege, fehlende Querungsmöglichkeiten oder unzureichende Barrierefreiheit zu bieten. Jedes „Werkzeug“ in diesem Kasten ist ein Lösungsansatz, der basierend auf den Bedürfnissen und Gegebenheiten vor Ort angepasst und umgesetzt werden kann.

Anleitung: Für eine erste Eingrenzung ist ein Thema (Drop-Down-Liste) zu wählen. Anhand dessen soll die dazugehörige Herausforderung (Drop-Down-Liste) bestimmt werden. Aus der Herausforderung werden dann ein mögliches Werkzeug und mögliche Maßnahmen abgeleitet und dargestellt. Für einige Herausforderungen werden weitere Kriterien zur Auswahl gegeben (Drop-Down-Liste), die die Ausgabe möglicher Maßnahmen weiter spezifiziert. Zu den Maßnahmen können weitere Informationen, z. B. zu Einsatzbereichen und rechtlichen Voraussetzungen, in Steckbriefen nachgelesen werden.

Werkzeugkasten		ungen	mögliches Werkzeug	mögliche Maßnahmen
zur Fußverkehrsförderung		ungsmöglichkeit	Querungen einrichten	Fußgängerüberweg
<small>Reim Wechsel des Themas muss die Herausforderung manuell geändert</small>				Lichtsignalanlage
Hauptverkehrsstraße	Nein			Über- und Unterführung
Nebenstraße	Nein			Gehwegüberfahrt
sensible Einrichtung	Nein			Gehwegnase/Markierte Gehwegvorstreckung
mit Vorrang	Nein			Mittelinsel- und streifen
ohne Vorrang	Nein			(Teil-)Aufpflasterung
Schulweg	Nein			Farbige Hervorhebung
Straßenbahn	Nein			

Was ist der Werkzeugkasten?

Der Werkzeugkasten ...

- dient als Instrument, um Bremen fußverkehrsfreundlicher, sicherer und lebenswerter zu gestalten
- hat zum Ziel, die Sicherheit, Barrierefreiheit und Nachhaltigkeit gemäß den Vorgaben der StVO zu stärken und gleichzeitig flexible Lösungen für Herausforderungen zu bieten
- generalisiert die entwickelten Kernmaßnahmen aus den Fußverkehrschecks und legt den Fokus auf bewährte Maßnahmen
- soll dabei helfen, Maßnahmen auf andere Räume und Quartiere im Stadtgebiet zu übertragen
- soll fortlaufend aktualisiert und um weitere exemplarische Maßnahmen ergänzt werden

➔ Lernprozess zur Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie

Abbildung: Planersocietät

Fußverkehrschecks Bremen
Werkzeugkasten

Dieser Werkzeugkasten bietet eine praktische Unterstützung, um die Infrastruktur für Fußgehende zu verbessern. Der Fokus liegt darauf, bewährte Maßnahmen übersichtlich darzustellen. Ziel dieses Werkzeugkastens ist es, die Sicherheit, Barrierefreiheit und Nachhaltigkeit gemäß den Vorgaben der StVO zu stärken und gleichzeitig flexible Lösungen für Herausforderungen wie schmale Gehwege, fehlende Querungsmöglichkeiten oder unzureichende Barrierefreiheit zu bieten. Jedes „Werkzeug“ in diesem Kasten ist ein Übergeordnetes, das basierend auf den Bedürfnissen und Eigenschaften vor Ort angepasst und umgesetzt werden kann.

Achtung: Für eine erste Eingrenzung ist ein Thema (Drop-Down-Liste) zu wählen. Anhand dessen soll die dringlichste Herausforderung (Drop-Down-Liste) bestimmt werden. Aus der Herausforderung werden dann ein mögliches Werkzeug und mögliche Maßnahmen abgeleitet und dargestellt. Für einige Herausforderungen werden weitere Kriterien zur Auswahl gegeben (Drop-Down-Liste), die die Ausgabe möglicher Maßnahmen weiter spezifizieren. Zu den Maßnahmen können weitere Informationen, z. B. zu Einsatzbereichen und rechtlichen Voraussetzungen, in Steckbriefen nachgelesen werden.

Mein Thema:	Querungen	mögliches Werkzeug	mögliche Maßnahmen
Welche Herausforderung liegt vor?	Fehlende Querungsmöglichkeit	Querungen einrichten	Fußgängerüberweg Lichtsignalanlage
ggf. weitere Kriterien:			Über- und Unterführung Gehwegüberfahrt Gehwegpass/Markierte Gehwegversteckung Mittelinsel- und streifen (Teil-)Aufpflasterung Farbige Hervorhebung

Bitte beachten: Das Thema muss die Herausforderung korrekt abbildet werden. Je nach Minimum-Offizial-Version kann es notwendig sein, dass für weitere Herausforderungen der Schritt „Schlüsselwörter“ benötigt werden müssen.

Wie funktioniert der Werkzeugkasten?



Situation

- Queren (**Thema**) nur unter erschwerten Bedingungen möglich (**Herausforderung: fehlende Querungsmöglichkeit**)
- Besondere Gegebenheiten vor Ort:
 - Hauptverkehrsstraße
 - Altenwohnheim in direkter Nähe
 - Einseitiger Parkstreifen

Wie funktioniert der Werkzeugkasten?

1. Auswahl des **Themas** (z. B. Querungen)
2. Auswahl der **Herausforderung** (z. B. fehlende Querung)
3. Ggf. Auswahl **weiterer Kriterien** (z. B. Einsatzbereiche: Hauptverkehrsstraße, sensible Einrichtung und Parken)

Mein Thema:	Querungen
Welche Herausforderung liegt vor?	Fehlende Querungsmöglichkeit
<p style="color: red; font-size: small;">Beim Wechsel des Themas muss die Herausforderung manuell geändert werden. Je nach Microsoft Office-Version kann es notwendig sein, dass für weitere Herausforderungen der Scroll-/Schiebepalken benutzt werden muss.</p>	
ggf. weitere Kriterien:	
Hauptverkehrsstraße	Ja
Nebenstraße	Nein
sensible Einrichtung	Ja
mit Vorrang	Nein
ohne Vorrang	Nein
Schulweg	Nein
Straßenbahn	Nein
Parken	Ja

1. **Querungen**

- Aufenthaltsqualität
- Barrierefreiheit
- Querungen**
- Schulwegesicherheit

2. **Fehlende Querungsmöglichkeit**

- Fehlende Querungsmöglichkeit
- Unattraktive Ampelschaltung
- Eingeschränkte Sichtbeziehungen

3. **Ausgabe:**

mögliches Werkzeug	mögliche Maßnahmen
Querungen einrichten	Fußgängerüberweg Lichtsignalanlage Über- und Unterführung Gehwegüberfahrt
	Mittelinsel- und streifen

Wie funktioniert der Werkzeugkasten?

Überblick: Themen und Werkzeuge

Thema: Aufenthaltsqualität

Werkzeug:

- Aufenthaltsbereiche schaffen

Thema: Barrierefreiheit

Werkzeuge:

- Hindernisse beseitigen
- Oberfläche anpassen
- Orientierung erleichtern
- Querungen optimieren
- Straßenraum umverteilen
- Zugänglichkeit verbessern

Thema: Querungen

Werkzeuge:

- Querungen einrichten**
- Ampelschaltung verbessern
- Sichtdreiecke freihalten

Thema: Schulwegesicherheit

Werkzeuge:

- Schulverkehre ordnen
- Sichtbarkeit erhöhen
- Sicherheit erhöhen

Werkzeug: Querungen einrichten



Mögliche Maßnahmen:

Querungsanlagen mit Vorrang

- o Fußgängerüberweg
- o Lichtsignalanlage
- o Über- und Unterführung
- o Gehwegüberfahrt

Querungsanlagen ohne Vorrang

- o Gehwegnase / Markierte Gehwegvorstreckung
- o Mittelinsel und -streifen
- o (Teil-)Aufpflasterung
- o Farbige Hervorhebung

Sichere Straßenüberquerungen schaffen gemeinsam mit adäquaten Gehwegen durchgängige Wegenetze. In der Praxis stellt das Queren für Zu Fußgehende jedoch eines der größten Hindernisse dar.

Um Straßenüberquerungen für zu Fuß Gehende zu erleichtern, gibt es unterschiedliche Querungsanlagen. Diese unterscheiden sich in Querungsanlagen, an denen der Fußverkehr einen Vorrang bzw. keinen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr hat. Die Auswahl einer bestimmten Querungsanlage ist u. a. abhängig von der Anzahl der querenden Zu Fußgehenden und ob diese punktuell oder linear die Fahrbahn queren, der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Fahrbahnbreite, der Anzahl der Fahrstreifen sowie der Umfeldnutzung.

Querungen einrichten

Fußgängerüberweg

Herausforderung	Kostenschätzung
Fehlende Querung	Fußgängerüber (inkl. Beleuchtung und Beschilderung) ca. 31 000 €

Kurzbeschreibung

Fußgängerüberwege (FGÜ, auch Zebrastreifen) eignen sich in besonderem Maße, das Queren für zu Fuß Gehende im Innerortsbereich komfortabler und sicherer zu gestalten. Die StVO regelt, dass zu Fuß Gehende hier Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden haben. Fußgängerüberwege bündeln Querungswünsche. Durch die Konzentration des Querens an Stellen mit guten Sichtbeziehungen (verkehrstechnisch optimierte Querungsstelle) erhöhen sie die Verkehrssicherheit deutlich. Daher ist die frühzeitige Erkennbarkeit von Fußgängerüberwegen für die Sicherheit des Überquerenden notwendig. Wichtig ist auch, dass alle Fußgängerüberwege barrierefrei ausgebildet sein müssen (vgl. VM BW 2019: 8+26f.). Mit der Anpassung der StVO (und VwV-StVO) können FGÜ auf Schulwegen einfacher eingerichtet werden.

Typische Einsatzbereiche sind:

- auf typischen Wegen von besonders Schutzbedürftigen
- zur Sicherung von Haltestellen
- an Straßen ohne gesicherte Überquerungsmöglichkeit in zumutbarer Entfernung
- in Einmündungsbereichen untergeordneter Straßen
- an Kreisverkehren in allen Kreisverkehrsarmen, wenn die verkehrlichen Voraussetzungen zumindest an einem Arm erreicht sind (unabhängig von den Verkehrsstärken)
- auf bedeutenden Wegebeziehungen, wenn eine komfortable Überquerungsmöglichkeit erforderlich ist (unabhängig von den Verkehrsstärken)

FGÜ dürfen nur angelegt werden	FGÜ dürfen nicht angelegt werden	
<ul style="list-style-type: none"> innerhalb geschl. Anlagen auf Straßenabschnitten, die nicht für den Fußverkehr zulässig sind an Stellen, wo keine Fahrtrichtung vorgegeben ist 	<ul style="list-style-type: none"> nur dort, wo auf beiden Fahrbahnseiten ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg vorhanden ist. 	<ul style="list-style-type: none"> auf bevorrechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO) (FGSV 2001: 35)

Skizze Ausstattung von Fußgängerüberwegen

Quelle: FGSV 2001: 37f., Darstellung: Planersocietät

Weitere Hinweise
Kombinierbar mit Gehwegnasen.

Wie funktioniert der Werkzeugkasten?



Foto: Planersocietät

Ansatz

Auswahl einer passenden Maßnahme auf Grundlage von Einsatzbereichen und -kriterien in den Steckbriefen und Verweisen in den Regelwerken



Ausblick

Ausblick

Wie gehts weiter?

- Einarbeitung der Anmerkungen und Hinweise zu den Fußverkehrsnetzen in den 5 Ortsteilen
- Rückmeldung der Ortsämter zu den kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen unter Auswahl konkreter Maßnahmen
- Veröffentlichung des Werkzeugkastens zur Fußverkehrsförderung
- Umsetzung der Maßnahmen ab Frühjahr 2025



Foto: SBMS/ Jonas Ginter



Vielen Dank

für Ihre Aufmerksamkeit.

Foto: B_Ich, Pixabay

Freie Hansestadt Bremen
Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung
Abteilung 5 – Verkehr | Referat 51 – Verkehrsprojekte
Contrescarpe 72, 28195 Bremen
Sandra Reinert
sandra.reinert@bau.bremen.de

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Straße 1, 44263 Dortmund
Niklas Rischbieter
rischbieter@planersocietaet.de