

## Bremische Bürgerschaft – SD.NET Vorlagenformular (Ausschüsse und Deputationen)

<b>Ressort:</b>	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau	<b>Verantwortlich:</b>	Anne Mechels Franziska Peters Sandra Reinert
<b>Abteilung/Referat:</b>	Verkehr/Verkehrsprojekte	<b>Telefon:</b>	-56849 -56848 -56866
<b>Vorlagentyp:</b>	Beschlussvorlage Ausschüsse/Deputationen	<b>Aktenzeichen:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
<b>öff. / n.öff.:</b>	öffentlich	<b>Wirtschaftlichkeit:</b>	Keine WU

Beratungsfolge	Beratungsaktion
Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung - WP. 20	Kenntnisnahme
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.

**Titel der Vorlage:**

**Vorgehen für eine strategische Fußverkehrsförderung**

**Vorlagentext:**

### A. Problem

Lebendige Straßen und Plätze sind Bestandteil eines urbanen Lebensgefühls. Hierzu tragen insbesondere Fußgänger\*innen bei. Bereits 1971 in der Erstausgabe seines Buchs „*Livet mellem husene*“ (Leben zwischen Häusern) weist der dänische Architekt Jan Gehl darauf hin, dass es nicht nur ausreicht, „*Räume zu schaffen, die ein Kommen und Gehen ermöglichen; es müssen vor allem günstige Bedingungen geschaffen werden, um sich in diesen Räumen bewegen und aufhalten zu können. Erst so kann sich ein breites Spektrum sozialer und erholsamer Aktivitäten entfalten*“ (Jan Gehl (2015): *Leben zwischen Häusern*. 2. Auflage. Berlin: jovis Verlag, S. 125).

Städte, die für Fußgänger\*innen attraktiv sind, sind nicht nur lebenswerter für die Bewohner\*innen, sondern auch der lokale Einzelhandel, Gastronomie und Tourismus profitieren von einer hohen Fußverkehrsfreundlichkeit.



Quelle: VEP 2025 Bremen, S. 140, Hrsg. SUBV 2014

Zu Fuß gehen belebt nicht nur Städte und sorgt für lebendige und attraktive Orte, es fördert auch Bewegung. Viele Menschen leiden unter Bewegungsarmut, was oftmals zu gesundheitlichen Problemen führt. Bei Kindern kann sich fehlende Bewegung zudem negativ auf die Konzentration und damit auf die schulische Leistung auswirken. Hier reicht schon ein kurzer Weg zur Schule, um die Gehirnaktivitäten anzuregen und die Konzentration zu verbessern.

Das zu Fuß gehen ermöglicht eine selbständige Mobilität im Stadtteil und somit die Teilhabe am sozialen Leben. Die Menschen reagieren sensibel auf ihre Umgebung, beispielsweise auf Barrieren, Umwege, Straßenbeläge und Oberflächen, Gestaltung von Räumen etc. Zur Förderung des Fußverkehrs bedarf es daher auch einer Infrastruktur, die dieses unterstützt.

Fußverkehr ist vielfältig. Je nach Zweck und Funktion sind unterschiedliche Maßnahmen sinnvoll. Fußverkehr ist zwar die selbstverständlichste Fortbewegungsart, wurde in den letzten Jahrzehnten in der Planung jedoch oftmals vernachlässigt. Auch in Bremen hat das Zu Fuß gehen – im Vergleich zu anderen Großstädten – noch einen eher geringen Stellenwert.



Quelle: Eigene Darstellung



Quelle: Eigene Darstellung

Während der Radverkehr in Bremen seit Jahren strategisch gefördert wird, fehlt für den Fußverkehr bislang dieser strategische Ansatz. So wird Fußverkehr zwar in der Verkehrsplanung im Grundsatz berücksichtigt und weist Berührungspunkte zu vielen kommunalen Disziplinen auf (Stadtplanung, Grünordnung, Gesundheit, Bildung, Tourismus etc.), andererseits werden bisher die Potenziale einer Stärkung des Fußverkehrs und Synergien der unterschiedlichen Aktivitäten noch nicht genutzt. Der Verkehrsentwicklungsplan 2025 (VEP) zeigt bereits 2014 Zielstellungen und Handlungsfelder mit Bezug zum Fußverkehr auf. Von den Maßnahmen im Handlungsfeld C „Fußverkehr / Nahmobilität“ wurde neben der VEP-Maßnahme C.14 „Umgestaltung Bahnhof Blumenthal“ bislang

nur das Querungshilfen-Programm (VEP-Maßnahme C.16) in die Umsetzung gebracht. Die VEP-Maßnahme C.12 „Umgestaltung Domsheide“ befindet sich in der Planung.

## B. Lösung

Mit der Installation des Teams Nahmobilität (VEP-Maßnahme L.6) gibt es seit 2019 erstmals in Bremen Personalressourcen, um sich der Förderung des Fußverkehrs systematisch zu widmen. Auf Grundlage der im VEP beschlossenen Maßnahmen aus Handlungsfeld

C „Fußverkehr/Nahmobilität“, F „Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit“ sowie L „Mobilitätskultur und Öffentlichkeitsarbeit“ ist ein Vorgehen für den Einstieg in die Fußverkehrsförderung entwickelt worden (siehe Anlage 1), das den Fußverkehr als System versteht. Das bedeutet, dass neben der Infrastruktur Service und Kommunikation relevante Bestandteile sind. Ziel dieses Vorgehens zur strategischen Fußverkehrsförderung ist es, den Stellenwert des Fußverkehrs in der Planung und öffentlichen Wahrnehmung bei allen Beteiligten zu verbessern und konkrete Maßnahmen auf lokaler Ebene umzusetzen. Dadurch soll Fußverkehr schließlich attraktiver, sicherer und komfortabler werden.



Quelle: Eigene Darstellung

### Bausteine der Fußverkehrsförderung

Vier Bausteine der Fußverkehrsförderung bilden die Handlungsschwerpunkte der Strategie:

#### Baustein 1: Vernetzung und Kooperationen

Basis einer systematischen Fußverkehrsförderung ist die Vernetzung und Kooperation der unterschiedlichen Disziplinen, die mit Bezug zum Fußverkehr arbeiten. Beispielhaft sind parallellaufende Aktivitäten in der Strategie zur Fußverkehrsförderung (siehe Anlage unten) aufgeführt. Neben den ressortinternen und -übergreifenden Aufgabenträgern gilt es auch bei externen Akteuren wie Interessenvertretungen, Vorhabenträgern und schließlich den politischen Gremien und der interessierten Öffentlichkeit ein Bewusstsein für das Thema Fußverkehr zu schaffen.

Zum Einstieg werden in einem mehrstufigen Verfahren Grundsatzgespräche und Workshops durch das Team Nahmobilität organisiert, um einerseits für die Belange des Fußverkehrs zu sensibilisieren, andererseits Schnittstellen zu laufenden Aktivitäten, Bedarfen und Beteiligungsinteressen gemeinsam mit den Akteuren zu identifizieren und Kooperationen aufzubauen. Neben den Workshops, die die relevanten Akteure und Ansprechpersonen für den Fußverkehr aus dem Ressort, ressortübergreifend und schließlich auch Interessenvertretungen zusammenbringen und Interessen herausarbeiten, werden Grundsatzgespräche zu Fokusthemen (z. B. Lichtsignalschaltung (VEP-Maßnahme C.15 „Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen“), Begrünung (VEP-Maßnahme C.7 „Mehr Grün in den Straßen“), Stadtmöblierung (VEP-Maßnahme C.8 „Stadtmöbel“) etc.) geführt. Mögliche Kooperationen mit Dritten betreffen die nahmobilitätsfreundliche Gestaltung von Einzelhandelsstandorten und Wohnungsbauvorhaben. Anschließend ist zu prüfen, ob die Gründung einer Arbeitsgruppe (AG) Fuß (vergleichbar der AG Rad) die Thematik und Projektarbeit unterstützen kann. Hier könnte dann perspektivisch eine kontinuierliche Abstimmung und Zusammenarbeit zu gemeinsamen Themen erfolgen.

## Baustein 2: Fußverkehrskonzepte auf Stadtelebene

Das Erstellen der Fußverkehrskonzepte (VEP-Maßnahme C.4) ist als lernende Planung angelegt. Im Rahmen eines Pilotprojekts für einen Stadtteil werden die strategischen Grundlagen zur Fußverkehrsförderung entwickelt, um sie anschließend nach Auswertung des Planungsprozesses optimiert auf weitere Stadtteile zu übertragen. Als Instrument der Beteiligung und Kommunikation werden in diesem Rahmen Fußverkehrs-Checks erprobt (siehe Baustein 3). Das Pilotprojekt soll 2020 im Stadtteil Gröpelingen starten, wo Synergien mit der Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzepts (IEK) Gröpelingen genutzt werden können. Nachfolgend werden exemplarische Inhalte und Maßnahmen kurz dargestellt.

Im Fußverkehrskonzept werden Fußwegenetze sowie verschiedene Themenrouten entwickelt. Die Fußwegenetze bilden die Grundlage, auf der die weiteren Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung aufbauen. Sie zeigen die Strukturen und relevanten Ziele des Gebiets auf. Um die Stadtteilbewohner\*innen anzuregen, neue Wege zu beschreiten, wird ein Stadtteilplan (VEP-Maßnahme C.5) erstellt, der neben den Fußwegeverbindungen, relevanten Zielen, und Sehenswürdigkeiten auch Informationen zu Serviceangeboten wie öffentlichen Toiletten und auch den neu entwickelten Themenrouten enthält. Gute Beispiele gibt es bereits in Wien, wo erfolgreich der Fußverkehr gefördert und u. a. auch als eine Maßnahme Fußwegekarten erstellt wurden. Aber auch andere Städte wie Brüssel machen den urbanen Raum für zu Fuß Gehende jenseits der bekannten Wege neu erlebbar (Projekt Trage Wegen; übersetzt Langsame Wege (Anm. d. Verf.)).

Zur Förderung des Fußverkehrs sind eine barrierefreie Gestaltung, Querungsstellen, Wegweisung sowie die Verbesserung von Aufenthaltsqualität (z. B. Straßenraumgestaltung, Stadtmöblierung), zentrale Bausteine, die im Konzept verortet und entwickelt werden.

So ist es zur Attraktivierung des zu Fuß Gehens relevant, die Gestaltung des öffentlichen Raums bspw. durch Begrünung und Gestaltung der Grünflächen, Beseitigung von Müllablagestellen, Gestaltung bzw. Nutzung der Erdgeschosszonen etc. aufzuwerten sowie durch eine entsprechende Möblierung zu erreichen. Weiterhin sollen die Naherholungsgebiete im Norden Gröpelingens durch die Stärkung der Grün-blauen Wege des IEK Gröpelingen besser erreichbar werden. Auch durch Sitzgelegenheiten werden Barrieren und Hemmnisse abgebaut und es wird Menschen ermöglicht, Wege zurückzulegen, die sie sonst nur erschwert zurücklegen können. Weiterhin sind Kooperationen im Rahmen der Gesundheitsförderung denkbar, beispielsweise Spaziergangsgruppen für ältere Menschen, die gemeinsame Aktivitäten, Kontakte und Bewegung fördern.

## Baustein 3: Mehr Querungsstellen für Fußverkehr

Weniger Barrieren und somit eine verminderte Trennwirkung sorgen dafür, dass Fußwegeverbindungen sicherer und attraktiver werden. Das 2015 gestartete Programm zur Verbesserung der Querbarkeit von Straßen (VEP-Maßnahme C.16) soll fortgeführt werden. Um Optimierungspotenzial in der Umsetzung des Programms einfließen zu lassen, wird das bisherige Verfahren zur Einrichtung von Querungshilfen, die umgesetzten Maßnahmen sowie abgelehnten Anträge evaluiert. Über das Ergebnis sowie über das neue Jahresprogramm wird gesondert berichtet. Angestrebt ist, einen kontinuierlichen Austausch zu den Standortvorschlägen für Querungshilfen zwischen den zuständigen Stellen zu etablieren.



Quelle: Eigene Darstellung



Quelle: Eigene Darstellung

#### 4. Öffentlichkeitsarbeit

Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle, zur Car-Sharing-Station oder auch zum Fahrradabstellplatz. Damit sind alle Verkehrsteilnehmenden immer auch Fußgänger\*in. Trotzdem werden viele Wege nicht als Fußwege wahrgenommen, beispielsweise, weil sie nicht das Hauptverkehrsmittel darstellen. Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit kann für die verschiedenen Belange des Fußverkehrs sensibilisiert, auf die Bedürfnisse verschiedener Gruppen aufmerksam gemacht oder Möglichkeiten des Zu Fuß Gehens aufgezeigt werden.



Quelle: VEP 2025 Bremen, S. 78, Hrsg. SUBV 2014



Quelle: Eigene Darstellung

Fußverkehrschecks werden als Instrument der Beteiligung und Kommunikation mit den Ortsämtern und der interessierten Öffentlichkeit in den Stadtteilen sukzessive eingesetzt und erprobt. Ziel ist, vor Ort für die Belange des Fußverkehrs zu sensibilisieren und neue Impulse zu setzen. Weiterhin sollen die ersten Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt auf die Übertragbarkeit in anderen Stadtteilen geprüft und durch neue Hinweise ergänzt werden.

Um Aufmerksamkeit für die Vorzüge des Zu Fuß Gehens zu schaffen, wird ein Marketing für das Zu Fuß gehen mit eigenem Logo, Außenauftritt/Website und Kampagnen (VEP-Maßnahme L.1) entwickelt. Im Rahmen der Kampagne können so beispielsweise die Fußwege zur Schule, zur Haltestelle, Konflikte im Fuß- und Radverkehr oder der ruhende Fußverkehr, sprich der Aufenthalt, in den Fokus gerückt werden.

Die Öffentlichkeitsarbeit wird als eigenständiges Projekt gesehen, die zeitliche und inhaltliche Verschnidung mit infrastrukturellen Maßnahmen ist hierbei zweckmäßig. Zusätzlich zur Entwicklung einer Kampagne wird die Öffentlichkeitsarbeit kontinuierlich fortgesetzt. Hier stehen Veranstaltungen, z. B. mit Fachreferent\*innen („Lernen von anderen Städten“) oder Aktionen, z. B. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche, im Fokus.

## **Evaluation**

Zusätzlich zu den beschriebenen Bausteinen finden Evaluationen in festgelegtem Turnus statt. Dafür wird als wichtige Datengrundlage eingeführt, dass der Fußverkehr standardisiert bei Verkehrserhebungen erfasst wird. Außerdem ist die Einrichtung einer ersten automatischen Dauerzählstelle für den Fußverkehr auf der starkfrequentierten Achse Hauptbahnhof-Innenstadt geplant. Diese dient der Analyse von tages- und jahreszeitlichen Schwankungen und gleichzeitig als sichtbares Zeichen im öffentlichen Raum.

Die Evaluation dient der Reflektion, der Erhebung aktueller Daten, stellt den aktuellen Stand im Bereich des Fußverkehrs dar und ist Grundlage für die Weiterentwicklung des Vorgehens zur strategischen Fußverkehrsförderung.

## **C. Alternativen**

Keine

## **D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen**

Die für das Vorgehen für eine strategische Fußverkehrsförderung erforderlichen finanziellen Mittel wurden in den Haushalt 2020/21 eingebracht. Eine Finanzierung der einzelnen Bausteine kann mit dem Beschluss zur aktuellen Fassung des Haushaltsentwurfes sichergestellt und zur Umsetzung geführt werden.

Die Förderung des Zu Fuß Gehens dient in besonderem Maße der Berücksichtigung von Gender-Aspekten und ist grundlegende Voraussetzungen für eine gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe.

## **E. Beteiligung/Abstimmung**

## **F. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Das Vorgehen für eine strategische Fußverkehrsförderung umfasst Öffentlichkeitsarbeit. Einer Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz steht nichts entgegen.

## **Beschlussempfehlung:**

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Anlage:

1. Strategie zur Fußverkehrsförderung als Übersicht