



Fußverkehrsnetz oder das verrückte Labyrinth?

Ulrike Ewen

Fachbereich Mobilität und
technische Infrastruktur

Stellv. Leitung

FGSV AK 2.14.4.



Landeshauptstadt
Potsdam

FGSV AK 2-14-4 Fußverkehrsnetze

Arbeitsplan:

W2 Arbeitspapier
Netze für den Fußverkehr
Vrsl. 2026

R2 Empfehlungen
Fußverkehrsnetze
Gepl. 2030

- Herbst 2024: Gründung AK 2.14.4
- kurzfristig Arbeitspapier zur Darstellung von heutigem Wissensstand und Planungspraxis
 - Grundlagen der Netzentwicklung
 - Methoden der Netzentwicklung
 - Beispiel-Steckbriefe aus dem In- und Ausland
- R2 - Regelwerk erst unter Einbeziehung der Ergebnisse noch laufender Forschungsprojekte mit Aussagen zu Qualitätsstandards

Warum Netze für den Fußverkehr?

- Fußverkehr bewegt sich wie alle anderen Mobilitätsformen in Netzen, die erkennbar und nachvollziehbar sein sollen
- Angemessene Fußverkehrsräume:
 - Fortbewegung, Querungen und Aufenthalt
 - Durchgängig, sicher und barrierefrei
 - Verknüpfung mit anderen Netzen
- Priorisierung bei der Beseitigung von Defiziten im Fußverkehr
- Konfliktvermeidung und Priorisierung von Fußverkehr gegenüber anderen Verkehrsmodi
- Grundlage für Wegweisung, insbesondere für Sondernetze (z. B. barrierefrei etc.)



Herausforderungen



Foto: BVM Hamburg

- Forschung zu Netzen bisher ohne Fokus auf Fußverkehr
- Kleinteiligkeit und Flexibilität des Fußverkehrs gerecht werden
- Fortbewegung und Aufenthalt bedenken
- Bisherige Praxis in den Kommunen: Methodenvielfalt, aber kein etabliertes einheitliches Vorgehen
- ABER: großer Bedarf nach Hilfestellung bei Erstellung von Netzen für Fußverkehr

Ziele der Netzentwicklung

- Ausschöpfen der Potenziale des Fußverkehrs
- Starke Fußverkehrsströme als Voraussetzung für hohe Qualität des öffentlichen Raums
- Erkennen bestehender Netzstrukturen und deren Weiterentwicklung in Bezug zu
 - Städtebaulichem und naturräumlichen Umfeld
 - Quellen und Zielen des Fußverkehrs
 - Nutzungsanforderungen und Ansprüche des Fußverkehr
- Identifizieren und Schließen von Netzlücken

Grundlagen der Netzentwicklung

Bestehende Fußverkehrsnetze sind das in einem Untersuchungsraum bestehende Geflecht aus Wege- und Verkehrsinfrastruktur, das dem Fußverkehr mit all seinen Ausprägungen zur Fortbewegung und zum Aufenthalt zur Verfügung steht.

Unter Berücksichtigung von Planungsaufgabe und Zielstellung:

- Identifizieren
- Analysieren (Defizite, Potenziale, Barrieren, Netzlücken)
- Vereinfachte Abbildung mit Funktionen (Verbindung und Aufenthalt) und Zusammenhängen (räumlich, funktional)

Woraus besteht ein Netz für Fußverkehr?

- **Netzelemente**

- Strecken (Wege, Treppen, Rampen, Brücken, etc.)
- Knoten (Wegeknotenpunkte, Querungen)
- Flächen (Plätze, Aktionsflächen, Flächenziele)
- Verknüpfungspunkte (Haltestellen, Mobilstationen, Parkhäuser)

- **Verbindungen** sind die Abfolge von Netzelementen zur Quell-Ziel-Verbindung
- Routenalternativen variieren in Topografie, Infrastruktur, Umfeldqualität, Verkehrszusammensetzung, Sicherheit, etc.



S. Elferding

Hierarchien

- Anforderungen an Infrastruktur und Gestaltung ableitbar
- Priorisierung von Maßnahmen ableitbar
- Bedeutung und Potenzial der Netzelemente darstellbar
- Netzhierarchien
 - Grundnetz (i.d.R. alle Wege des Untersuchungsraums)
 - Hauptnetz
 - Übergeordnetes Netz



S. Efferding

Räume und Ebenen der Netzentwicklung

- Grundsätzlich keine Unterscheidung zwischen „großen Städten und kleinen Orten“
- Detailschärfe kann variieren
- Spezifische Netze – strecken- oder zielbezogen
 - Kinder- oder Schulwegnetze
 - Freizeitnetze
 - Touristische Netze
 - Barrierefreie Netze
 - u. S. W.

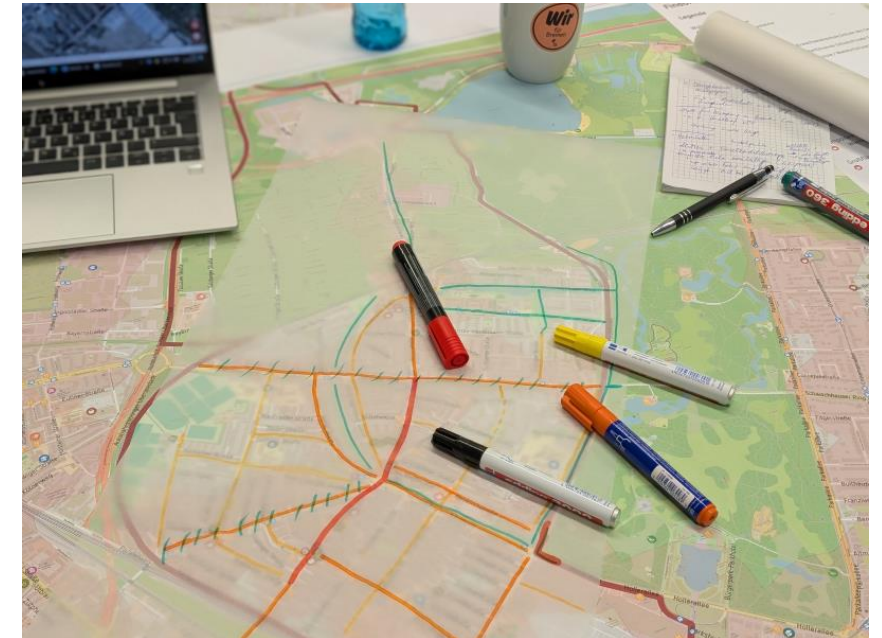


Foto: SMBS 2025

ÖPNV und Fußverkehr sind ein Netz

- Rund 90 % aller Fahrten im ÖPNV werden ausschließlich mit Wegen zu Fuß verbunden – zur Haltestelle, zum Ziel und beim Umstieg.
- 50 % der Reisezeit im ÖPNV erfolgen zu Fuß, einschließlich Wartezeiten und Umstiegen. Und dieser Zeitanteil wächst!
- Die Erinnerung an eine ÖPNV-Reisekette stammt zu 70 % aus den Fußwegen.



S. Elfferting



Fußverkehr ist kein Nice-to-have, sondern ein harter Faktor für den ÖPNV

Bestehende Praxis

- Methoden der Netzentwicklung
 - Orientiert an der Verbindungsfunktion (RIN)
 - Orientiert an der Umfeldnutzung (EFA)
 - Städtebauliche „Methode“
 - Bedeutungsräume für den Fußverkehr
- Grundlagenermittlung
- Steckbriefe

Kiel	
Stadt/Land: Schleswig-Holstein	Darstellung
Bevölkerung: 250.000 EW	☐ Bestandsnetz
Fläche: 120 km²	☒ Zielnetz
Stand Netz: seit 2011	
Netzplanung	
	Grundlegende Methodik ☒ Verbindungsfunktion ☒ Umfeldnutzungen ☐ Bedeutungsräume ☐ städtebaulich ☐ Sonstige: _____
	Räumliche Ausdehnung ☒ Gesamtfläche ☒ Teilfläche ☐ Einzelrouten
Quelle: Landeshauptstadt Kiel	
Thematische Routen und Netze ☒ Hauptrouten ☒ Kinderrouuten ☒ Schulwege ☐ Barrierefreie Routen ☒ Freizeitrouuten ☒ Grünrouuten ☐ Sonstige: _____	Wichtigste Datengrundlagen ☒ Vermessungsdaten ☒ OpenStreetMap (OSM) ☒ Beteiligung/Begehung ☐ Sonstige: _____
Besondere Hinweise zur Netzstruktur • Über einen Zeitraum von 14 Jahren wurden einzelne Teilräume (Netzbildung auf Ortsbeiratssebene) zu einem durchgehenden, engmaschigen und gesamtstädtischen Netz verbunden. • An den Kieler Grundschulen wurden Wegetagebücher erstellt. Die höher frequentierten Schul- und Freizeitwege der Kinder wurden in das Netz integriert. • Das Netz unterteilt sich in die Kategorien Allzeit-, Kinder- und Freizeitwege. Bei den Freizeitwegen wurden auch Wanderwege berücksichtigt.	
Website www.kiel.de/fusswegeachsen	
Anlass für die Erstellung von Fußverkehrsnetzen/Bedeutungsräumen • Systematische Förderung des Fußverkehrs. • Entwicklung Fußwegeachsennetz für das gesamte Stadtgebiet: Fußwegeachsen und Kinderwege als Netz ähnlich Velorouten oder klassifiziertem Straßennetz. • Mobilitätswende und Klimaschutz.	

Zweck und Anwendung von Fußverkehrsnetzen/Bedeutungsräumen • Mängelkartierung und Entwicklung von Maßnahmen. • Priorisierung des Mitteleinsatzes in eigenen Bauprogrammen (u. a. Programm Fußverkehr und Maßnahmen zur Schulwegsicherung). • Adäquate Berücksichtigung des Fußverkehrs bei größeren Projekten (Anforderungen des Fußverkehrs werden unmittelbar deutlich). • Priorisierung der Fußwegeachsen in der Unterhaltung, z. B. Grünschnitt, Straßenreinigung, Belagsarbeiten. • Priorisierung der Fußwegeachsen in der Verkehrsüberwachung. • Grundlage für Förderanträge.
Vorgehensweise bei der Ausarbeitung • Achsenentwurf/Fußwegeachsennetz wie Allzeitwege, Freizeitwege, Kinderwege. • Mängelkartierung und Erarbeitung der Maßnahmenvorschläge. • Entwicklung von Handlungsschwerpunkten (mit Maßnahmenskizzen). • Bericht/GIS Daten/gesamtstädtisches Fußwegeachsennetz. • Begleitende Abstimmung, Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit (Kinderbeteiligung, Planungsspaziergänge, Vorstellung im Ortsbeirat, Onlinebeteiligung). • Beschluss des Fußwegeachsennetzes und der Handlungsschwerpunkte durch die Ratsversammlung.
Einbindung ÖPNV • Haltestellen/Bahnhöfe sind Ankerpunkte in der Netzbildung. • Fußwegeachsen sind Planungsgrundlage für Stadtbahnplanung und Haltestellengestaltung.
Besondere Elemente • Entwicklung von Standards für Fußwege und Kinderwege als eigenständiges Dokument. • Ableitung konkreter Handlungsschwerpunkte/Leitmaßnahmen inklusive Maßnahmenskizzen. • engmaschiger, stadtweiter Ansatz. • Erarbeitung des Netzes durch eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung, auch gemeinsam mit den Ortsbeiräten. Dadurch besteht ein großer politischer Rückhalt und Identifikation mit den ermittelten Maßnahmen.
Aufwand und Bewertung • Netzbildung auf Quartiersebene erlaubt kleinteilige Beteiligungsformate. • Möglichkeit zu guter Ortskenntnis für Planende. • großer politischer Rückhalt und Verankerung in den Stadtteilen. • deutlich höherer Aufwand im Vergleich zu stärker datenbasierten Ansätzen. • geringe Flexibilität bei der Aktualisierung der Methodik aufgrund neuer technischer Möglichkeiten (Konsistenz der Methode). • bislang fehlende Gesamtauswertung und Priorisierung innerhalb des Netzes (Weiterentwicklung des Gesamtnetzes geplant).

So geht es weiter – geplantes R2 Regelwerk

Wir, FGSV AK 2.14.4, frisch gegründet, hoch motiviert und lernwillig suchen Kommunen, die schon einmal einem hierarchischen Fußverkehrsnetz bauliche Qualitäten zugeordnet haben, zwecks fachlichem Austausch!

  **Bitte melde dich!**

- Weiterführende Forschung startet 2026
- Handlungsanleitung zur Planung / Entwicklung hierarchischer Fußverkehrsnetze
- Zuordnung von Qualitätsstandards zu hierarchischen Fußverkehrsnetzen
- offene Fragen nach
 - Maschenweiten,
 - Umwegfaktoren,
 - Differenzierung Netzhierarchien,
 - ...



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ulrike Ewen

Fachbereich Mobilität und
technische Infrastruktur

Projekt- und Mobilitätsmanagement

ulrike.ewen@rathaus.potsdam.de



Landeshauptstadt
Potsdam