S. Elfferding

FUKO 2026

Fußverkehrsnetz
oder das verrückte Labyrinth?

Susanne Elfferding
Behörde für
Verkehr und Mobilitätswende

Sandra Reinert
Die Senatorin für Bau,
Mobilität und Stadtentwicklung

Katalin Saary
Mobilitätslösung

Hamburg | Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung

Freie Hansestadt Bremen

SRL VEREINIGUNG FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG

FGSV AK 2-24-4 Fußverkehrsnetze

FUKO 2026

Arbeitsplan:

W2 Arbeitspapier
Fußverkehrsnetze
Vrsl. 2026

R2 Empfehlungen
Fußverkehrsnetze
Vrsl. 2030

- Herbst 2024: Gründung AK 2.14.4 Fußverkehrsnetze
- Wissenspapier soll 2026 publiziert werden
  Regelwerk ist für 2030 geplant
- Inhalt des Wissenspapiers: Netzentwicklung und deren Grundlagen
- Große Städte und kleine Dörfer
- Steckbriefe aus dem In- und Ausland

Was wir schon wissen

Foto: BVM Hamburg

- Aufenthalt ist zentraler Faktor
- Geschwindigkeiten sind sehr unterschiedlich
- Sehen und gesehen werden
- Stadterleben mit allen Sinnen
- Basismobilität für alle und damit Garant gesellschaftlicher Teilhabe

Was wir schon wissen

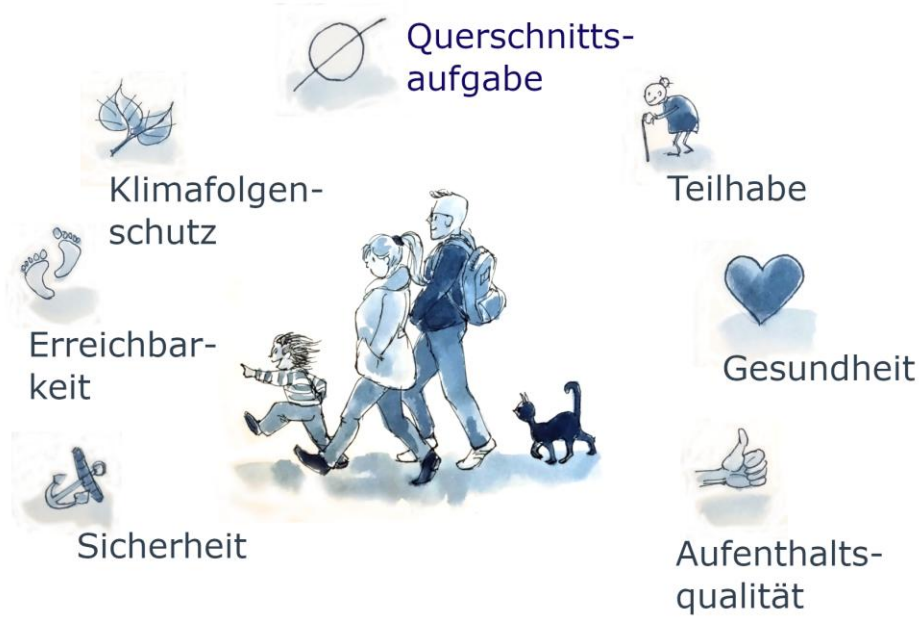
FUKO 2026

Und wieso sieht man draußen nichts davon?

S. Elfferding

Foto: BVM Hamburg

Herausforderungen



S. Elfferding

- Forschung zu Netzen bisher ohne Fokus auf Fußverkehr
- Bisherige Praxis in den Kommunen: Methodenvielfalt, aber kein etabliertes einheitliches Vorgehen
- Kleinteiligkeit und Flexibilität des Fußverkehrs erfassen
- Fortbewegung und Aufenthalt

→ Wissenspapier

Foto: BVM Hamburg

Wozu Fußverkehrsnetze?

FUKO 2026

- 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.)

S. Elfferding

Netzelemente

FUKO 2026

- Netzhierarchien
  - Grundnetz
  - Hauptnetz
  - Übergeordnetes Netz
- Netzelemente
  - Strecken
  - Knoten
  - Flächen
  - Verknüpfungspunkte

Arten von Netzen

FUKO 2026

- Kein Unterschied zwischen großen Städten und kleinen Orten
- Sondernetze
  - Kinder- oder Schulwegnetze
  - Freizeitnetze
  - Touristische Netze
  - Barrierefreie Netze
  - u. s. w.

S. Elfferding

ÖPNV und Fußverkehr sind ein Netz

FUKO 2026

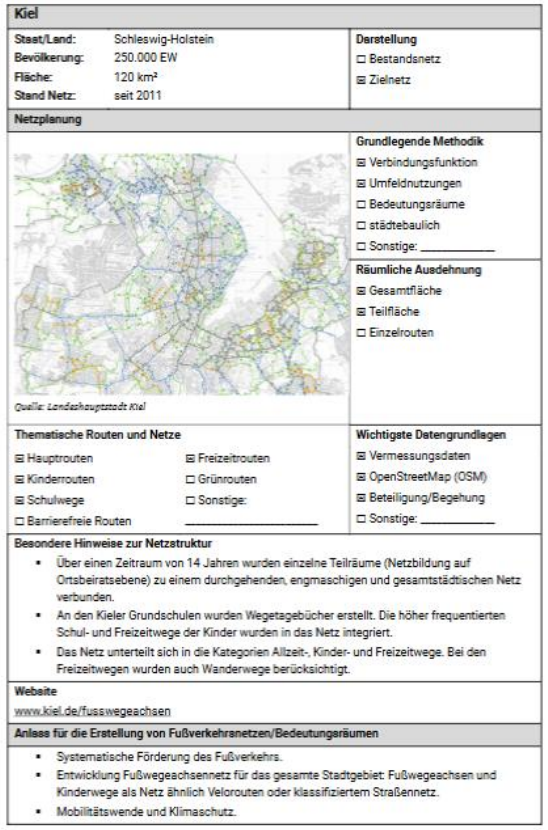
- Rund 90 % aller Fahrten im ÖPNV werden ausschließlich mit Wegen zu Fuß verbunden – zur Haltestelle, zum Ziel und beim Umstieg.
- 50 % der Reisezeit im ÖPNV erfolgen zu Fuß, einschließlich Wartezeiten und Umstiegen. Und dieser Zeitanteil wächst!
- Die Erinnerung an eine ÖPNV-Reisekette stammt zu 70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

S. Elfferding

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

Netze knüpfen

- Netzentwicklung
  - Orientiert an der Verbindungsfunktion (RIN)
  - Orientiert an der Umfeldnutzung (EFA)
  - Städtebaulich
  - Bedeutungsräume für den Fußverkehr
- Einsatzbereiche und Grenzen
- Typische Arbeitsschritte
- Grundlagen und Daten



Kiel

Staat/Land:	Schleswig-Holstein
Bevölkerung:	250.000 EW
Fläche:	120 km²
Stand Netz:	seit 2011

Darstellung
☐ Bestandsnetz
☒ Zielnetz

Netzplanung

Quelle: Landeshauptstadt Kiel

Grundlegende Methodik
☒ Verbindungsfunktion
☒ Umfeldnutzungen
☐ Bedeutungsräume
☐ städtebaulich
☐ Sonstige: _____

Räumliche Ausdehnung
☒ Gesamtfläche
☒ Teilfläche
☐ Einzelrouten

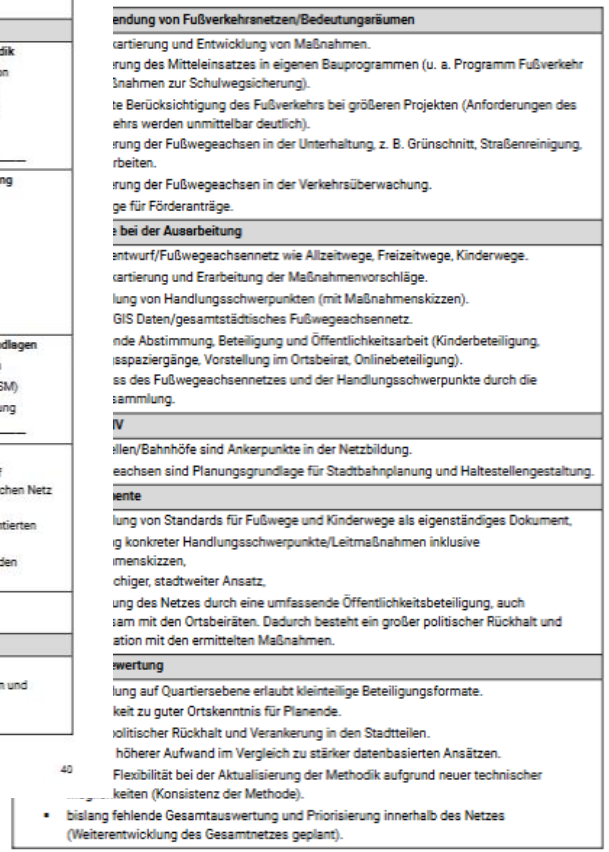
Thematische Routen und Netze
☒ Hauptrouten ☒ Freizeitrouten
☒ Kinderrouten ☐ Grünrouten
☒ Schulwege ☐ Sonstige: _____
☐ Barrierefreie Routen

Wichtigste Datengrundlagen
☒ Vermessungsdaten
☒ OpenStreetMap (OSM)
☒ Beteiligung/Begehung
☐ Sonstige: _____

Besondere Hinweise zur Netzstruktur
- Über einen Zeitraum von 14 Jahren wurden einzelne Teilräume (Netzbildung auf Ortsbeiratsebene) 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 Alltags-, 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.



…endung von Fußverkehrsnetzen/Bedeutungsräumen

…artierung und Entwicklung von Maßnahmen.
…rung des Mitteleinsatzes in eigenen Bauprogrammen (u. a. Programm Fußverkehr …nahmen zur Schulwegsicherung).
…te Berücksichtigung des Fußverkehrs bei größeren Projekten (Anforderungen des …ehrs werden unmittelbar deutlich).
…rung der Fußwegeachsen in der Unterhaltung, z. B. Grünschnitt, Straßenreinigung, …rbeiten.
…rung der Fußwegeachsen in der Verkehrsüberwachung.
…ge für Förderanträge.

…e bei der Ausarbeitung

…ntwurf/Fußwegeachsennetz wie Alltagswege, Freizeitwege, Kinderwege.
…artierung und Erarbeitung der Maßnahmenvorschläge.
…lung von Handlungsschwerpunkten (mit Maßnahmenskizzen).
…GIS Daten/gesamtstädtisches Fußwegeachsennetz.
…nde Abstimmung, Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit (Kinderbeteiligung, …sspaziergänge, Vorstellung im Ortsbeirat, Onlinebeteiligung).
…ss des Fußwegeachsennetzes und der Handlungsschwerpunkte durch die …sammlung.

…V

…llen/Bahnhöfe sind Ankerpunkte in der Netzbildung.
…eachsen sind Planungsgrundlage für Stadtbahnplanung und Haltestellengestaltung.

…ente

…lung von Standards für Fußwege und Kinderwege als eigenständiges Dokument,
…g konkreter Handlungsschwerpunkte/Leitmaßnahmen inklusive …menskizzen,
…chiger, stadtweiter Ansatz,
…ung des Netzes durch eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung, auch …sam mit den Ortsbeiräten. Dadurch besteht ein großer politischer Rückhalt und …ation mit den ermittelten Maßnahmen.

…ewertung

…lung auf Quartiersebene erlaubt kleinteilige Beteiligungsformate.
…keit zu guter Ortskenntnis für Planende.
…olitischer Rückhalt und Verankerung in den Stadtteilen.
…höherer Aufwand im Vergleich zu stärker datenbasierten Ansätzen.
…Flexibilität bei der Aktualisierung der Methodik aufgrund neuer technischer …keiten (Konsistenz der Methode).
- bislang fehlende Gesamtauswertung und Priorisierung innerhalb des Netzes (Weiterentwicklung des Gesamtnetzes geplant).

So geht es weiter

FUKO 2026

Wir, FGSV AK 2.14.4, frisch gegründet, hoch motiviert und lernwillig suchen dich, Kommune, die schon einmal einem hierarchischen Fußverkehrsnetz Qualitäts-standards zugeordnet hat, zwecks fachlichem Austausch!

☎✉ Bitte melde dich!

- FGSV-Regelwerk vrsl. 2030
- Methodik zur Planung hierarchischer Fußverkehrsnetze
- Bauliche Umsetzung: Verweis auf EFA
- Recherche, welche bauliche Infrastruktur Kommunen bisher hierarchischen Fußverkehrsnetzen zugeordnet haben
- Begleitende Forschung startet 2026

Wir wissen, dass wir nichts wissen

- Wie ordnet man Netzstufen Qualitätsstandards zu? Und welche?
- Welche Netzstufen sind sinnvoll?
- Welche Maschenweite sollten Netze haben?
- Welche Umwegfaktoren sind zumutbar?
- Was ist mit subjektiver Sicherheit?
- Welche Erfahrungen gibt es mit Spezialnetzen?
- Was kann aus dem Radverkehr abgeleitet werden und was nicht?
- Welche Forschung brauchen wir?

S. Elfferding

FUKO 2026

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Susanne Elfferding
susanne.elfferding@bvm.hamburg.de

Hamburg | Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Sandra Reinert
sandra.reinert@bau.bremen.de

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung
Freie Hansestadt Bremen

Katalin Saary
katalin.saary@mobilitaetsloesung.de

SRL VEREINIGUNG FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG