

**Mitteilung des Senats
an die Stadtbürgerschaft
vom 1. März 2022**

„Nachhaltige und konfliktfreie Fußgängerinfrastruktur – Entwicklung, Zustand und Barrierefreiheit der Fußwegeinfrastruktur in Bremen“

Die Fraktion der FDP hat folgende Große Anfrage an den Senat gerichtet:

„Der Fußverkehr leistet einen zentralen Beitrag für eine nachhaltige Stadtentwicklung und ist das Basisverkehrsmittel der Menschen. Investitionen in die Förderung des Fußverkehrs sind Investitionen in die Zukunft. *Walkability* trägt zur hohen Lebensqualität bei und ist ein wichtiger Standortfaktor jeder Kommune. Der Fußverkehr ist Teil jeder Wegekette, er belebt Städte, ermöglicht Bewegung und sozialen Zusammenhalt und Teilhabe. Der Einzelhandel und die Gastronomie profitieren durch den Fußverkehr ebenso wie das Klima.

Leider ist die Datenlage beim Fußverkehr in vielen Fällen und Städten unzureichend, so auch in Bremen. Dies ging unter anderem aus unserer Großen Anfrage der FDP-Fraktion (Drs. 20/269 S) aus 2020 hervor. Ein(e) systematische(s) Zustandserfassung und Monitoring findet nicht oder nur sehr bedingt statt. In vielen Quartieren ist das Zufußgehen unattraktiv und immer wieder kommt es zu Behinderungen und Unfällen. Gerade Alleinunfälle zum Beispiel durch beschädigte Gehwege werden erst gar nicht erfasst.

Mit der Unterzeichnung der UN-Behindertenrechtskonvention sind Städte verpflichtet, die Barrierefreiheit auf Gehwegen sicherzustellen. Dies ist aber mit Blick auf die gesamte Wegekette nur selten der Fall. Gehwege sind an vielen Stellen in Bremen mangelhaft und nicht-barrierefrei oder nur bedingt z. B. mit Kinderwagen befahrbar. Teils muss Slalom gelaufen werden oder auf andere Verkehrsflächen ausgewichen werden. Dabei gilt laut StVo § 25 (1) „Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen.“

Der Stadt obliegt im Rahmen der Baulastträgerschaft regelmäßigen Wegekontrollen insbesondere in der Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht. Das bedeutet aber nicht automatisch, dass, wenn die Verkehrssicherheit hergestellt ist, die Fußwegeverbindungen auch attraktiv, barrierefrei und nachhaltig sind und der Fußverkehr gestärkt wird.

Es geht darum, die Fußwegeverbindungen nachhaltig für das gesamte Stadtgebiet zu verbessern und den Sanierungsstau systematisch zu erfassen und abzubauen. Aber auch neue Verfahren für eine schnellere, wirtschaftlichere und umweltfreundlichere Wegesanie rung zu erproben und anzuwenden, wie zum Beispiel dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise. Wir brauchen jetzt die richtigen Ideen, um die vielen Herausforderungen meistern zu können.

Von einem(r) attraktiven und funktionierenden Fußverkehr/Nahmobilität gehen wichtige Impulse für eine nachhaltige Stadtmobilität aus. Er ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die zukünftige Stadt- und Quartiersentwicklung.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Wie haben sich die Zustände der Fußverkehrsinfrastruktur in den letzten zwei Jahren im gesamten Stadtgebiet und in den einzelnen Stadtteilen entwickelt? (Bitte differenziert darstellen und nicht nur auf die Verkehrssicherheit beschränken, bitte für alle Stadtteile einzeln benennen)
2. Wie hat sich die Barrierefreiheit und der barrierefreie Umbau der Fußverkehrsinfrastruktur (Querungen, Unterführungen, Kreuzungen, Zugänge, Knotenpunkte, Haltestellenumfeld, Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum; gesamte Wegekette) in den letzten zwei Jahren im gesamten Stadtgebiet und in den einzelnen Stadtteilen entwickelt? (Bitte differenziert darstellen und für alle Stadtteile einzeln benennen)
3. Wie hoch ist aktuell der Sanierungsstau der Fußverkehrsinfrastruktur in Bremen? (Bitte detailliert aufschlüsseln und nicht allein auf den Bereich Verkehrssicherheit beschränken, sondern hinsichtlich einer modernen und barrierefreien Infrastruktur erörtern)
4. Inwieweit und wie werden derzeit Schäden an der Fußgängerinfrastruktur dokumentiert und abgearbeitet?
5. Inwieweit hat Bremen in den vergangenen zwei Jahren ein Erfassungssystem und Monitoring der Bremer Fußverkehrsinfrastruktur bezüglich der Zustände, letzten und nächsten Sanierungsmaßnahmen und der Barrierefreiheit eingeführt?
 - a. Inwieweit ist das System zur einzelnen und gemeinsamen Bewertung der Zustände der Gehwege in Bremen umgesetzt?
 - b. Wie genau sollen die Zustände erfasst und bewertet werden?
 - c. Warum ist die Darstellung der Barrierefreiheit in diesem System nicht möglich?
6. Inwieweit ist ein Zustandskataster für Gehwege in Bremen geplant und wenn dies nicht geplant ist, warum nicht?
7. Welche Qualitätsindikatoren werden zur Ermittlung von Zuständen, Netzen, Ausbauzielen und der Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Fußverkehr in Bremen verwendet und wie genau wurden beziehungsweise werden diese zukünftig diese erfasst?
8. In welchem Umfang sieht der Senat Möglichkeiten, digitale Lösungen anzuwenden, um unter anderem den Verwaltungsaufwand zu minimieren?
9. In welchem Umfang standen in den Jahren 2020 und 2021 Haushaltsmittel für die Sanierung, Attraktivierung und Barrierefreiheit der Fußgängerinfrastruktur zur Verfügung?
10. In welchem Umfang stehen in den Jahren 2022 und 2023 Haushaltsmittel für die Sanierung, Attraktivierung und Barrierefreiheit der Fußgängerinfrastruktur zur Verfügung?
11. In welchem Umfang und welche Fördermittel wurden in den Jahren 2020 und 2021 beantragt, genehmigt, abgerufen und die entsprechenden Projekte umgesetzt? (Bitte detailliert aufschlüsseln)
12. Inwieweit kommt es derzeit zu Konflikten zwischen Fußverkehr und Radverkehr (u. A. in Fußgängerzonen), welche Bereiche sind hier besonders betroffen und welche Lösungsansätze verfolgt der Senat diesbezüglich?
13. Inwieweit wurden in den letzten vier Jahren Fußwege zugunsten von Radwegen umgewidmet bzw. umgestaltet?
14. Inwieweit gibt es in Bremen ein Meldesystem für Bürgerinnen und Bürger, um Mängel an der Fußgängerinfrastruktur zu melden?“

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie haben sich die Zustände der Fußverkehrsinfrastruktur in den letzten zwei Jahren im gesamten Stadtgebiet und in den einzelnen Stadtteilen entwickelt? (Bitte differenziert darstellen und nicht nur auf die Verkehrssicherheit beschränken, bitte für alle Stadtteile einzeln benennen)

Antwort zu Frage 1:

Insgesamt ist festzustellen, dass sich der Zustand der Fußgängerverkehrsinfrastruktur weiter verbessert. Die Anlagen der Fußgängerverkehrsinfrastruktur befinden sich in einem verkehrssicheren Zustand. Durch Schadensereignisse vorübergehend verkehrsunsichere Gehwege werden im Rahmen der Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel instandgehalten bzw. gesetzt. Eine statistische Unterteilung der Maßnahmen bezogen auf Stadtteile wird nicht vorgenommen, vielmehr wird das Stadtgebiet Bremen als Ganzes gesehen.

Frage 2:

Wie hat sich die Barrierefreiheit und der barrierefreie Umbau der Fußverkehrsinfrastruktur (Querungen, Unterführungen, Kreuzungen, Zugänge, Knotenpunkte, Haltestellenumfeld, Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum; gesamte Wegekette) in den letzten zwei Jahren im gesamten Stadtgebiet und in den einzelnen Stadtteilen entwickelt? (Bitte differenziert darstellen und für alle Stadtteile einzeln benennen)

Antwort zu Frage 2:

Die Barrierefreiheit und der barrierefreie Umbau der Fußverkehrsinfrastruktur (Querungen, Unterführungen, Kreuzungen, Zugänge, Knotenpunkte, Haltestellenumfeld, Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum; die gesamte Wegekette) hat sich in den letzten zwei Jahren im gesamten Stadtgebiet im Zuge von diesbezüglich durchgeführten Maßnahmen des Umbaus, der Straßenerhaltung aber auch begleitend im Zuge von verschiedenen Maßnahmen Dritter verbessert, indem beispielsweise Bereiche mit durch Baumwurzeln hochgedrückten Pflasterflächen durch wassergebundene Befestigungen ersetzt wurden. Um zusätzlich zu den o. g. Punkten eine möglichst kurzfristige und umsetzungsorientierte Bearbeitung von Querungsdefiziten zu ermöglichen, gibt es einen jährlichen Haushalts-Anschlag in Höhe von 500 T€. Hieraus werden Querungshilfen für das gesamte Stadtgebiet Bremen geplant und baulich umgesetzt. Weitere Querungshilfen werden aus anderen Programmen, z. B. Stadtteilbudget oder Förderprogrammen (Städtebau) in das Arbeitsprogramm integriert. Eine statistische Unterteilung der Maßnahmen bezogen auf Stadtteile wird nicht vorgenommen, vielmehr wird das Stadtgebiet Bremen als Ganzes gesehen.

Frage 3:

Wie hoch ist aktuell der Sanierungsstau der Fußverkehrsinfrastruktur in Bremen? (Bitte detailliert aufschlüsseln und nicht allein auf den Bereich Verkehrssicherheit beschränken, sondern hinsichtlich einer modernen und barrierefreien Infrastruktur erörtern)

Antwort zu Frage 3:

Der Sanierungsstau an der Bremer Verkehrsinfrastruktur wird nicht differenziert nach Gehwegen, Fußgängerbrücken und Unterführungen und auch nicht nach den gefragten Merkmalen differenziert ermittelt. Dies ist mit den derzeitigen Erfassungen nicht möglich. Insofern kann ein möglicher Sanierungsstau nicht beziffert werden. Allerdings ist die Verkehrssicherheit gegeben.

Frage 4:

Inwieweit und wie werden derzeit Schäden an der Fußgängerinfrastruktur dokumentiert und abgearbeitet?

Antwort zu Frage 4:

Sämtliche Schäden an der Verkehrsinfrastruktur werden in einer Datenbank hinsichtlich der Schadensfeststellung und deren Beseitigung dokumentiert. Dies erfolgt nicht nach Stadtteilen differenziert.

Frage 5:

Inwieweit hat Bremen in den vergangenen zwei Jahren ein Erfassungssystem und Monitoring der Bremer Fußverkehrsinfrastruktur bezüglich der Zustände, letzten und nächsten Sanierungsmaßnahmen und der Barrierefreiheit eingeführt?

- a. **Inwieweit ist das System zur einzelnen und gemeinsamen Bewertung der Zustände der Gehwege in Bremen umgesetzt?**
- b. **Wie genau sollen die Zustände erfasst und bewertet werden?**
- c. **Warum ist die Darstellung der Barrierefreiheit in diesem System nicht möglich?**

Antwort zu Frage 5:

Ein derartiges Erfassungssystem liegt für die vergangenen zwei Jahre nicht vor.

Frage 6:

Inwieweit ist ein Zustandskataster für Gehwege in Bremen geplant und wenn dies nicht geplant ist, warum nicht?

Antwort zu Frage 6:

Derzeit wird die gesamte Verkehrsinfrastruktur in Bremen visuell erfasst und in diesem Zuge einer Zustandsbewertung unterzogen. Hier kann nach Vorliegen, Auswertung und Bewertung sämtlicher Ergebnisse (voraussichtlich Ende 2022) im Anschluss differenziert nach Straße und Nebenanlage jeweils ein einzelnes (digitales) Kataster erzeugt werden. Dies gilt dann z. B. für direkt am Fahrbahnrand erfasste Fußgängeranlagen. Durch Grünstreifen o. ä. getrennte Bereiche unterliegen dieser Erfassung nicht. Nach Vorliegen der o. g. Zustandsbewertung wird geprüft, inwieweit in einer nächsten Kampagne auch diese Bereiche getrennt aufgenommen und bewertet werden sollten.

Frage 7:

Welche Qualitätsindikatoren werden zur Ermittlung von Zuständen, Netzen, Ausbauzielen und der Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Fußverkehr in Bremen verwendet und wie genau wurden beziehungsweise werden diese zukünftig diese erfasst?

Antwort zu Frage 7:

Als Qualitätsindikatoren dienen die einschlägigen Fachnormen.

Frage 8:

In welchem Umfang sieht der Senat Möglichkeiten, digitale Lösungen anzuwenden, um unter anderem den Verwaltungsaufwand zu minimieren?

Antwort zu Frage 8:

Mit der o. g. digitalen Zustandsbewertung in Verbindung mit der aktuell verwendeten Software stehen digitale Lösungen zur Verfügung, die den Verwaltungsaufwand im Vergleich zur reinen analogen Vorgehensweise deutlich minimieren.

Frage 9:

In welchem Umfang standen in den Jahren 2020 und 2021 Haushaltsmittel für die Sanierung, Attraktivierung und Barrierefreiheit der Fußgängerinfrastruktur zur Verfügung?

Antwort zu Frage 9:

Folgende Haushaltsmittel standen zur Verfügung und sind verausgabt worden:

Bezeichnung	Soll 2020	Ist 2020	Soll 2021	Ist 2021
Fußgängerfreundliche Kreuzungen und Querungshilfen	500.000	118.731	500.000	221.088
Fußverkehr (Erhaltung, Anpassung, Sanierung)	700.000	394.328	1.000.000	877.752

Frage 10:

In welchem Umfang stehen in den Jahren 2022 und 2023 Haushaltsmittel für die Sanierung, Attraktivierung und Barrierefreiheit der Fußgängerinfrastruktur zur Verfügung?

Antwort zu Frage 10:

Folgende Mittel sind im Haushalt für 2022 / 2023 enthalten:

Bezeichnung	Anschlag 2022	Anschlag 2023
Fußgängerfreundliche Kreuzungen und Querungshilfen	500.000	500.000
Fußverkehr (Erhaltung, Anpassung, Sanierung)	1.000.000	1.000.000

Weitere Maßnahmen werden über die Erhaltung von Straßen bzw. über verschiedene Einzelprojekte umgesetzt.

Frage 11:

In welchem Umfang und welche Fördermittel wurden in den Jahren 2020 und 2021 beantragt, genehmigt, abgerufen und die entsprechenden Projekte umgesetzt? (Bitte detailliert aufschlüsseln)

Antwort zu Frage 11:

Es wurden für Projekte der Barrierefreiheit der Fußwegeinfrastruktur in Bremen keine Fördermittel beantragt.

Im Rahmen der der Stadtgemeinde Bremen zur Verfügung stehenden Städtebauförderungsprogramme und der Umsetzung ihrer Integrierten Entwicklungskonzepte in den Fördergebieten wird Barrierefreiheit in den Maßnahmen regelhaft umgesetzt. Ziel ist dabei die Stärkung der Teilhabe von mobilitätseingeschränkten wie auch sehbehinderten Menschen durch die entsprechende Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des öffentlichen Raums sowie der öffentlichen Gebäude. Die genannten Summen beziehen sich jeweils auf die Gesamtmaßnahme, es wird nicht differenziert, welcher Anteil davon auf Maßnahmen der Barrierefreiheit entfällt.

Beispiele für die Umsetzung von entsprechenden Maßnahmen sind:

- der Abbau von Barrieren im öffentlichen Straßenraum (wie die Absenkung von Bordsteinen) sowie in Grünflächen und auf Spielplätzen
Bsp. IEK Gröpelingen:
Kulmer Platz: 2020: 35.000 €; 2021: 315.000 €
Greifswalder Platz: 2020: 813.000 €
Bsp. IEK Schweizer Viertel:
Karl-Heinz-Jantzen-Weg 2020: 25.000 €; 2021: 464.000 €
Mehrgenerationenplatz;
Bsp. IEK Huckelriede:
Zigarrenmacherplatz 2021: 350.000€,
Buntentorsdeich 2021: 350.000€,
Valckenburghquartier mit Platz 2020: 430.000€; 2021: 770.000 €
- die Förderung eines barrierefreien Zugangs zu Bestandsgebäuden
Bsp. IEK Gröpelingen:
Umbau der Eissporthalle Paradise -Sanitäreanlage, Zugang zur Eislaufhalle und Zuschauerbühne 2020: 83.000€.
Bsp. Fördergebiet Kattenturm:
Barrierefreier Zugang zum Bürgerzentrum Obervieland
- der Einbau von wegweisenden Leitsystemen im Bodenbelag im öffentlichen Raum
- generell barrierefreies Bauen nach den öffentlichen Vorgaben im Hochbau

Weiterhin wurden zusätzliche bremische Mittel für Maßnahmen des Fußverkehrs bereitgestellt, deren Umsetzung vorbereitet wird:

- Fortschreibung IEK Gröpelingen: Gröpelingen (Nah)Mobil (Projektnr. 3.6)
- Handlungsfeld Klimaschutz: Fußverkehr – Check! Mit großen Schritten zum Klimaschutz

Frage 12:

Inwieweit kommt es derzeit zu Konflikten zwischen Fußverkehr und Radverkehr (u. A. in Fußgängerzonen), welche Bereiche sind hier besonders betroffen und welche Lösungsansätze verfolgt der Senat diesbezüglich?

Antwort zu Frage 12:

Konflikte, die Anlass zur Überprüfung der Freigabe bestimmter Fußgängerzonen für den Radverkehr geben würden, sind im genannten Zusammenhang nicht bekannt.

Bekannte Problemstellen für Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sind oft bedingt durch die begrenzten Flächenverfügbarkeiten in Kombination mit einem hohen Aufkommen an Fuß- und Radverkehr. In solchen Bereichen muss individuell nach Örtlichkeit nach Lösungen gesucht werden, diese lassen sich nicht pauschalisieren. Es gibt allerdings durchaus Bereiche in der Innenstadt, die für den Fuß- und Radverkehr attraktiver gestaltet werden sollen. Hierzu können als Beispiele folgende Projekte benannt werden. Zunächst sei das Aktionsprogramm Innenstadt mit der Verbesserung von Fahrradabstellplätzen genannt. Des Weiteren gibt es diverse Planungen zur Verbesserung des Radverkehrs. Erwähnenswert sind hier die Radroute Wallring, die Premiumradroute D.15 mit Anschluss an die Innenstadt, als auch die Umsetzung der Maßnahme 2.3 – Umnutzung und Umgestaltung Bürgermeister-Smidt-Straße der Fortschreibung des VEP zur Herstellung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Für zu Fuß Gehende wird es fußgängerfreundliche Ampelschaltungen geben. Aktuell wird bereits am Knotenpunkt Sögestraße / Knochenhauer Straße Sensortechnik und Wärmebild erfassung zur Optimierung des Fußgänger:innenverkehrs eingesetzt. Darüber hinaus dient die Martinistraße derzeit als Reallabor für verschiedene Verkehrsversuche, in denen das Konfliktpotential zwischen motorisierter Individualverkehr (MIV), Radverkehr und Fußgänger:innen untersucht und minimiert werden soll. In der aktuellen Versuchsphase finden Fußgänger:innen durch den Rückbau zweier Pkw-Spuren ausreichend und ungestört Platz auf den Gehwegen, da sie sich den Raum nicht mit dem Radverkehr teilen müssen. Der Radverkehr wird sicher auf den geschützten Radfahrstreifen geführt und für Kfz steht in der Martinistraße eine Spur pro Fahrtrichtung zur Verfügung.

Frage 13:

Inwieweit wurden in den letzten vier Jahren Fußwege zugunsten von Radwegen umgewidmet bzw. umgestaltet?

Antwort zu Frage 13:

Eine Umwidmung von Fußwegen zugunsten von Radwegen hat nicht stattgefunden. Im Einzelfall wird im Rahmen nachgewiesener Notwendigkeit Radverkehr auf Fußwegen mittels Verkehrszeichen „Radverkehr frei“ (ZZ 1022-10) unter Einhaltung der damit verbundenen Auflagen (Rücksichtnahme, Schrittgeschwindigkeit) zugelassen.

Weiter wird seit Mitte 2020 das Fahrradfahren in öffentlichen Grünanlagen im Sinne des Bremischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (§ 29) als Ausübung des Gemeingebrauchs angesehen und ist somit grundsätzlich erlaubt.

Frage 14:

Inwieweit gibt es in Bremen ein Meldesystem für Bürgerinnen und Bürger, um Mängel an der Fußgängerinfrastruktur zu melden?“

Antwort zu Frage 14:

Für die gesamte Verkehrsinfrastruktur gibt es in Bremen digitale Störungsmeldesysteme (z. B. Schlaglochmelder).