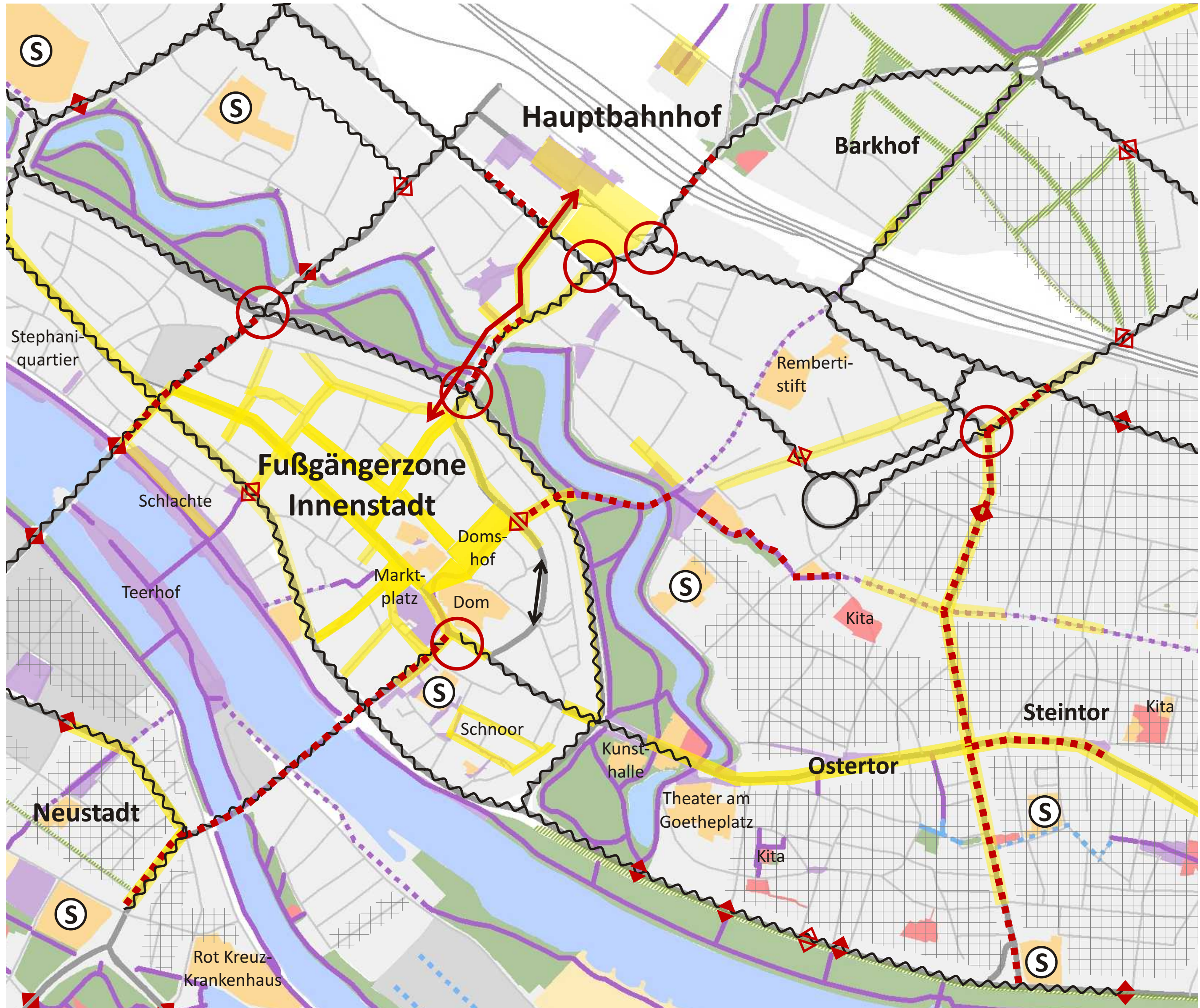


Analyse des Fußverkehrs

Wegenetz, Stadtteilzentren und Barrierefreiheit

Wegenetz in der Innenstadt: Mängel und Chancen für Nahmobilität



Zufußgehen ist die natürlichste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg - egal mit welchem Verkehrsmittel - beginnt und endet zu Fuß.

- ~ Trennwirkung Straßenraum, Belastung durch Kfz-Verkehr
- belebter Straßenzug, Einzelhandelsschwerpunkt
- Fußgängerunfreundlicher Knotenpunkt
- ↔ Netzlücke
- ↔ Kapazitätsengpass
- ◀ Querungsbedarf, keine Querungshilfe
- ◀ Verbesserungsbedarf Querung
- ... unzureichende Gehwegbreiten, Konflikte mit Radverkehr
- ⊥ Konflikt mit ruhendem Verkehr
- Öffentliche Einrichtung
Sporteinrichtung
Spielplatz/Spielbereich
- Verkehrsgrün
Platz (mit Freiraumfunktion)
- Grünflächen (Park, Wald)
sonstige Freiflächen
Wasserflächen
- Ⓢ Schule / Schulzentrum

Kartenbasis: Grünes Netz, Bremen 2008

Stadtzentrum Innenstadt Bremen

- ⊕ > Kompakte Innenstadt mit fußläufigen Entfernungen, Erreichbarkeit auch vom Hauptbahnhof und umliegenden Quartieren zu Fuß
- ⊕ > Hauptverkehrsstraßen trennen Innenstadt von attraktiven Grün- und Freiräumen an Weser und Wallanlagen
- ⊖ > zentrale Knotenpunkte sind Kfz-dominiert und fußgehunfreundlich
- ⊖ > Konflikte mit Radverkehr auf wichtigen Wegeverbindungen

Stadtteilzentrum Östliche Vorstadt

- ⊕ > lebendiger Stadtteil mit hohen Qualitäten für Nahmobilität
- ⊕ > v.a. in Seitenstraßen werden Gehwege von Autos zugeparkt
- ⊖ > Pflaster und eingeeengte Gehwegbereiche mit Handlungsbedarf für Barrierefreiheit
- ⊖ > Osterdeich mit hoher Trennwirkung zum Naherholungsgebiet an der Weser, Pauliner Marsch

Wachmannstraße, Schwachhausen

- ⊕ > attraktive Einkaufsstraße mit hoher Nahversorgungsqualität
- ⊕ > gute Lösung für verträgliche Straßenraumgestaltung

Barrierefreiheit



mobil mit Rollator

Barrierefreie Querung
Kurfürstenallee

Barrierefreie Gestaltung
Bahnhofsvorplatz

Barrierefreie Straßenräume sind ein Grunderfordernis für die Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben - gerade in einer älter werdenden Gesellschaft. Von einer barrierefreien Straßenraumgestaltung profitieren Alle.



Bahnhofstraße und Herdentor als wichtige Achse zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt nicht bedarfsgerecht: Konflikte mit Rad



Kfz-dominierte Knotenpunkte sind fußgängerunfreundlich: die Haltestelle Am Dobben ist schlecht erreichbar



zugeparkte Gehwege im Viertel wegen hohem Parkdruck geduldet, auch Fahrräder und Mülltonnen stehen im Weg