

# Nahtlos mobil - Fußwege als Schlüssel zur ÖPNV-Verknüpfung

NaKoMo

„ÖPNV-Linien, die zu Fuß schlecht erreichbar sind? Das ist, als würden wir Autobahnen bauen, zu denen nur Feldwege führen.“

17.12.2025, DIGITAL

Ohne Auto zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen – der ÖPNV macht's möglich. Doch entscheidend ist neben Taktung und Angebot vor allem das „Dazwischen“: eine gute und sichere fußläufige Erreichbarkeit.

Fußwege bilden die Verbindung zwischen Ausgangspunkt, Haltestellen und Ziel; ohne Fußweg keine Fahrt. Ein angenehmer Aufenthalt auch außerhalb von Bus und Bahn ist deswegen ein zentraler Hebel, um die ÖPNV-Nutzung attraktiver zu machen. Was bedeutet das im Rahmen kommunaler Konzepte?



## Weiterführende Links

- [BMV \(Bundesministerium für Verkehr\): Überblick „Fußverkehr“](#)
- [BMV: Fußverkehrsstrategie](#)
- [BALM \(Bundesamt für Logistik und Mobilität\): Mobilitätsforum Bund](#)
- [BALM: Förderung des Fußverkehrs](#)
- [BMV: Studie „Mobilität in Deutschland“](#)
- [BMV/Sinus-Institut: Monitor Fußverkehr 2024](#)
- [Fußverkehr und ÖPNV verbinden: Walk+Ride Hamburg / Factsheet Fußverkehr und ÖPNV](#)
- [Hamburger Verkehrsverbund HVV: Publikation „Mobilität weiterdenken!“](#)
- [Helge Hillnhütter, Universität Trondheim: Studie „Pedestrian Access to Public Transport“](#)
- [Präsentationen zum NaKoMo-Workshop: „Nahtlos mobil – Fußwege als Schlüssel zur ÖPNV-Verknüpfung“.](#)

[www.nakomo.de](http://www.nakomo.de)

Kontakt  
nakomo-team@now-gmbh.de

# Ohne den Fußverkehr geht es nicht!



Was haben der holperige Gehwegbelag, achtlos auf dem Bürgersteig abgestellte E-Scooter und die Angst beim Überqueren der viel befahrenen Straße mit dem ÖPNV zu tun? – Mehr, als man auf den ersten Blick denkt: Ohne Fußwege sind Busse oder Bahnen nicht erreichbar, sie bilden das unsichtbare, aber unvermeidbare Bindeglied zu allen Angeboten. Erwiesen ist: Mehr als die Hälfte aller Erwachsenen verzichten auf Fahrten mit den „Öffis“, wenn sie sich nicht sicher fühlen (vgl. BVM Hamburg).

## Studien der BVM Hamburg belegen die Wichtigkeit des Fußverkehrs im Rahmen der ÖPNV-Nutzung:

- **Rund 90 %** aller Fahrten sind mit Wegen zu Fuß verbunden (zum Ziel, zur Haltestelle oder beim Umstieg).
- **Fast 50 %** der gesamten Reisezeit verbringen Menschen außerhalb der genutzten Verkehrsmittel, also auf Zu- und Umsteigewegen.
- **Rund 70 %** der prägenden Eindrücke einer gesamten ÖPNV-Reisekette stammen von den dabei zurückgelegten Fußwegen.

## Impulse aus der Bundesperspektive: Strategie, Förderung und rechtlicher Rahmen

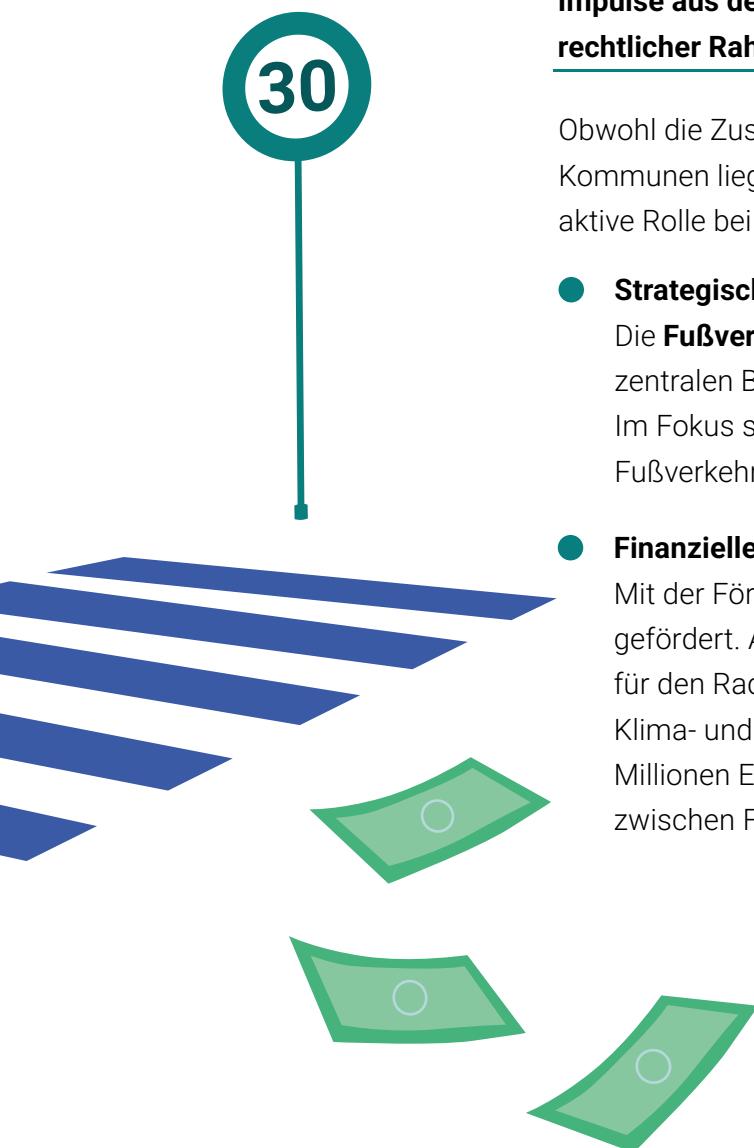
Obwohl die Zuständigkeit für den Fußverkehr primär bei Ländern und Kommunen liegt, schafft der Bund Rahmenbedingungen und nimmt eine aktive Rolle bei dessen Stärkung ein.

### ● Strategische Verankerung:

Die **Fußverkehrsstrategie** des Bundes will das Zu-Fuß-Gehen als zentralen Bestandteil einer modernen, nachhaltigen Mobilität stärken. Im Fokus stehen Sicherheit, Attraktivität und Barrierefreiheit des Fußverkehrs und Handlungsempfehlungen für Länder und Kommunen.

### ● Finanzielle Förderung:

Mit der Förderinitiative Fußverkehr werden modellhafte Vorhaben gefördert. Ab dem Haushaltsjahr 2026 werden die Förderprogramme für den Rad- und Fußverkehr unter dem Titel „**Aktive Mobilität**“ im Klima- und Transformationsfonds gebündelt. Bis 2029 stehen rund 268 Millionen Euro bereit, auch für Maßnahmen an der Schnittstelle zwischen Fußverkehr und ÖPNV.



„Ich hoffe, dass der Fußverkehr nicht immer um seine Daseinsberechtigung kämpfen muss.“

● **Rechtliche Anpassungen:**

Mit den jüngsten **Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO)** und der zugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift können Kommunen u.a. einfacher Tempo-30-Abschnitte einrichten und so die Sicherheit für Zu-Fuß-Gehende erhöhen.

● **Datengrundlage und Vernetzung:**

Die Studie „Mobilität in Deutschland“ (Fußverkehr: 26% aller Wege) liefert eine wichtige Datengrundlage für Planungen. Zudem fördert der Bund weitere Forschung und den Austausch durch Formate wie den Bund-Länder-Arbeitskreis Fußverkehr und den regelmäßig stattfindenden Fußverkehrskongress.



Nur durch die Integration von Gehen und ÖPNV als Querschnittsaufgabe lässt sich nahtlose Mobilität erreichen, die allen zugutekommt. Dazu ist es nötig, die Wichtigkeit des Fußverkehrs zu erkennen und ressortübergreifend zusammenzuarbeiten, damit Planungen beispielsweise das Haltestellenumfeld und möglichst auch das anschließende Gehwegnetz mit einbeziehen.

### Besonderheiten Fußverkehr:

- Fußverkehr ist als Basismobilität unabdingbar für gesellschaftliche Teilhabe.
- Noch mehr als im Verkehr auf Rädern (Auto, Fahrrad) ist beim Gehen auch der Aufenthalt und das Erleben der Umgebung von zentraler Bedeutung.
- Alle Menschen brauchen barrierefreie Wege – immer mal wieder: Mobilitätseinschränkungen (durch Kinderwagen, Gepäck, Rollator, Verletzungen etc.) betreffen etwa ein Drittel aller Gehenden!



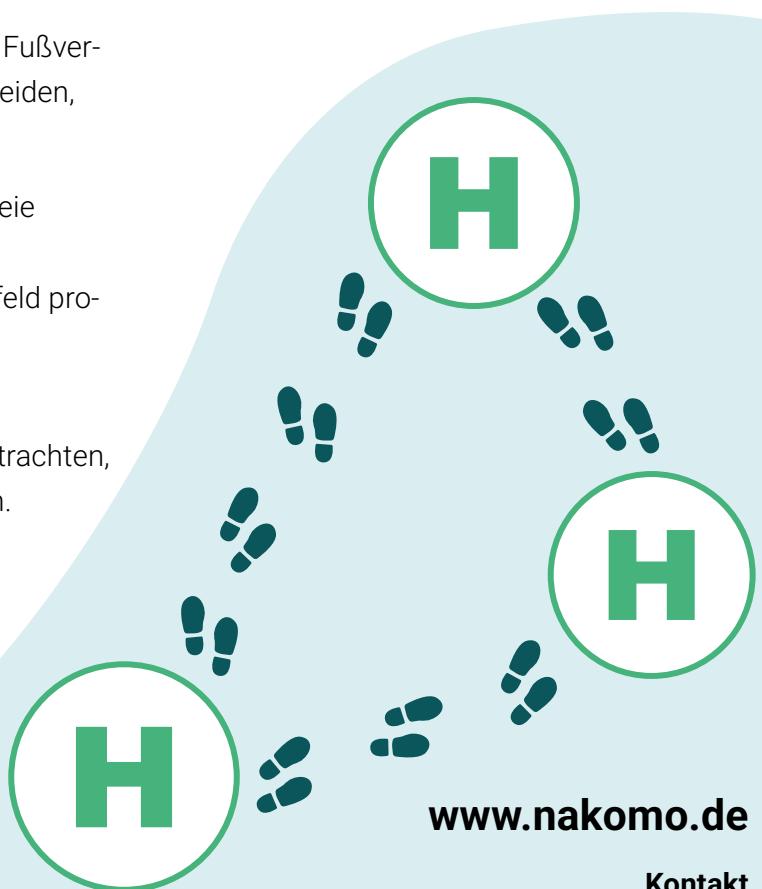
*„Die Menschheit geht seit Jahr-millionen zu Fuß – das kommt gerade erst in den Städten und Kommunen an. Erstaunlich.“*

### Zentrale Herausforderungen und Potenziale:

- **Aufbau neuer Prozesse:** Gemeinsame Verwaltungsprozesse ohne „Silodenken“ innerhalb des eigenen Ressorts ermöglichen eine integrative Planung vom Haltestellenbau über barrierefreie, sichere Wege bis zum angenehmen Aufenthalt.
- **Datengrundlagen erstellen:** Wo sich Räume mit viel Fußverkehr und Einzugsbereiche von Haltestellen überschneiden, besteht besonderer Handlungsbedarf.
- **Nutzungssteigerung:** Durch attraktive und barrierefreie Wege im ÖPNV-Umfeld entstehen Synergien: Die Einzugsbereiche vergrößern sich, ÖPNV und Umfeld profitieren (Steigerung um +80 % bis +150 %)

*„Beim Haltestellenbau bloß bis zur Dachtraufe zu denken, reicht nicht!“*

Ziel ist, Fußverkehr und ÖPNV als integriertes Netz zu betrachten, um durch kooperative Zusammenarbeit voranzukommen.



[www.nakomo.de](http://www.nakomo.de)

Kontakt  
nakomo-team@now-gmbh.de

# Herausforderungen und Lösungsansätze für die kommunale Praxis

Die größten Herausforderungen auf dem Weg zu integrierten Konzepten sehen Kommunen in fehlender Finanzierung und Flächenkonflikten mit dem Verkehr auf Rädern (insbesondere Parkplatz-Bedarf). Ressort-Denken und das fehlende Bewusstsein für die wichtige Rolle des Fußverkehrs tragen zum Spannungsfeld bei.

## Welche konkreten Herausforderungen sieht Ihre Kommune bei der Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen?



„Ich hoffe, dass in zehn Jahren alle den Fußverkehr bei Planungen mitdenken.“

Wirksame Lösungsansätze erfordern politischen Willen: Dann führen Kooperationen zu einem tiefgreifenden Wandel in der Planungskultur, der auch den Fußverkehr mit einbezieht.

**1. Allianzen schmieden und Silos aufbrechen:** Offene Kommunikation und sektorenübergreifende Dialoge – z.B. auch mit den Bereichen Gesundheit, Stadt-/Kommunalentwicklung oder Soziales – sind entscheidend. Wird der Fußverkehr als integraler Bestandteil des ÖPNV positioniert, können dessen Budgets und politisches Gewicht unterstützen.

**2. Perspektiven konsequent einbinden:** Regelmäßige Austausche mit Behinderten- und Sozialverbänden ermöglichen neue Herangehensweisen: So lassen sich die Belange von Zu-Fuß-Gehenden und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen frühzeitig in Planungsprozesse integrieren, anstatt sie erst am Ende zu berücksichtigen.

„Ich wünsche mir Politiker vor Ort, die sich mutig für den Fußverkehr einsetzen – und hoffe auf Unterstützung für sie aus der Wählerschaft.“

**3. Den Kulturwandel in der Planung vorantreiben:** Eine tief verwurzelte Hürde in der Verkehrsplanung ist die konzeptionelle Dominanz des Autos. Um dem Fußverkehr den ihm gebührenden Raum und die notwendige Priorität zu geben, sind neue Narrative und mutige politische Entscheidungen vor Ort erforderlich.

**www.nakomo.de**

**Kontakt**  
nakomo-team@now-gmbh.de