

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld

- Leitfaden -



LK Argus Kassel GmbH

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld

- Leitfaden -

Auftraggeber

Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr

Technisches Rathaus

August-Bebel-Str. 92

33602 Bielefeld

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Franziska Weitzel, M. Sc.

Intania Arinta, M. Sc.

Katharina Döbler, M. Sc.

Kassel, 5. September 2022

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Anlass und Ziele der Fußverkehrsstrategie	1
1.2	Gesamtstrategie und Leitfaden	2
2	Leitfaden zur Fußverkehrsstrategie	4
2.1	Teil 1: Strategische Schritte zur Umsetzung	4
2.1.1	Strategische Handlungsfelder und Herangehensweise zur Fußverkehrsförderung	4
2.1.2	Schritte und Meilensteine der Fußverkehrsstrategie	10
2.1.3	Arbeitsstrukturen und Ressourcen	14
2.2	Teil 2: Handlungsempfehlungen	16
2.2.1	Netzentwicklung	16
2.2.2	Qualitätskriterien und -standards	19
2.2.3	Gestaltungsleitlinien / Straßenraumausstattung	26
2.2.4	Bestandspflege der Infrastruktur	32
2.2.5	Unfallvermeidung / Verkehrssicherheit	33
2.2.6	Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr	34
2.2.7	Mobilitätsdaten für den Fußverkehr und Evaluation der Fußverkehrsstrategie	35
	Abbildungsverzeichnis	38

1 Einleitung

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

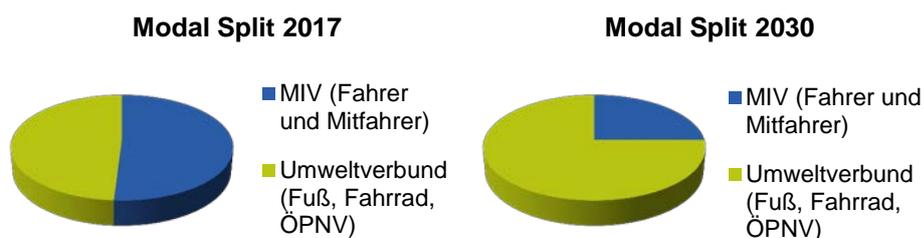
1.1 Anlass und Ziele der Fußverkehrsstrategie

Die Stadt Bielefeld hat sich mit ihrer **Mobilitätsstrategie 2030** zum Ziel gesetzt, den motorisierten Individualverkehr von heute gut 50 % auf 25 % zu halbieren. Dreiviertel aller Wege der Bielefelder Bevölkerung sollen zukünftig mit dem Umweltverbund – also dem Fußverkehr, dem Radverkehr und dem öffentlichen Verkehr – zurückgelegt werden.

Die **Förderung des Fußverkehrs** ist eine wichtige Stellschraube zur Erreichung dieses Zieles. Bislang bestehen in Bielefeld aber keine strategischen Planungen zur Fußverkehrsentwicklung. Um den Fußverkehr systematisch und dauerhaft zu fördern, ist eine **Strategie mit konkreten Maßnahmen** von zentraler Bedeutung. Mit der Fußverkehrsstrategie wird der Rahmen geschaffen, damit die Bielefelder*innen zukünftig sicher und bequem ihre Wege zu Fuß zurücklegen können.

Eine **höhere Attraktivität des Zuzußgehens** soll den erforderlichen Anreiz schaffen, dass mehr Wege als bisher zu Fuß zurückgelegt werden. Das Zuzußgehen wird hierbei als Basismobilität und als Bindeglied zu anderen Verkehrsmitteln verstanden, da nahezu bei jedem Weg ein Teil zu Fuß zurückgelegt wird. Der Fußverkehr soll also als ein **Schlüsselfaktor für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung** gefördert werden und mehr Beachtung in Politik und Gesellschaft bekommen.

- **Abbildung 1:** Modal Split Werte für das Jahr 2017 und Zielwerte für das Jahr 2030



1.2 Gesamtstrategie und Leitfaden

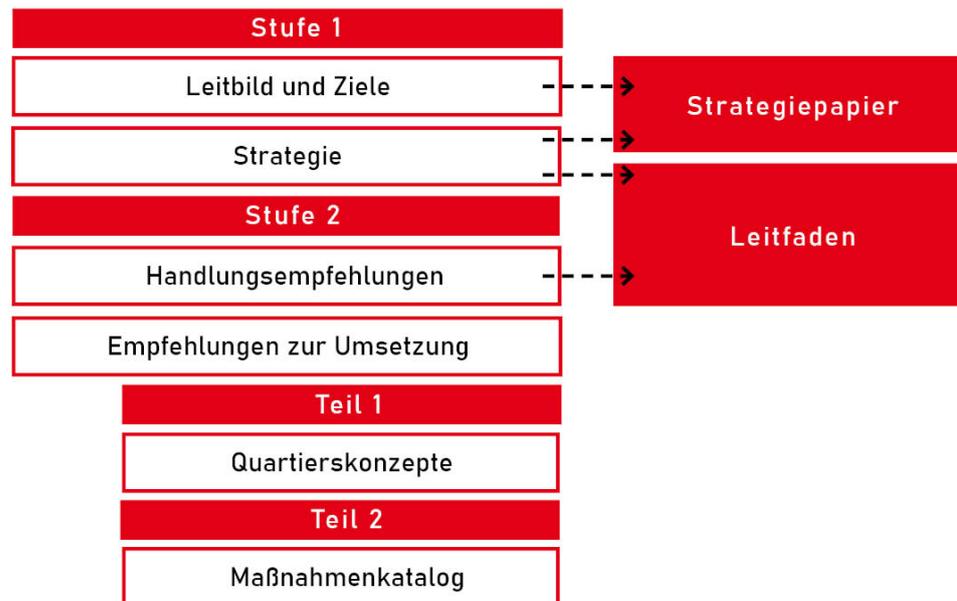
Gesamtstrategie

Der Prozess der Fußverkehrsstrategie ist zweistufig aufgebaut. In der ersten Stufe wird ein **Strategiepapier** als Rahmen erarbeitet, das das Leitbild zur Fußverkehrsstrategie, die daraus abgeleiteten Ziele und eine erste Beschreibung der erforderlichen strategischen Schritte zur Umsetzung enthält. Das Strategiepapier (siehe auch Anlage 1) wurde im Februar 2022 politisch beschlossen, um den Prozess zur Stärkung des Fußverkehrs anzustoßen

- **Anlage 1:** Strategiepapier mit Leitbild, Ziele, Strategie

In der zweiten Stufe werden **Handlungsempfehlungen und Empfehlungen zur Umsetzung** erarbeitet, die sowohl gesamtstädtische Maßnahmen wie auch Maßnahmen in zwei Modellquartieren umfassen.

- **Abbildung 2:** Bausteine der Fußverkehrsstrategie der Stadt Bielefeld



Leitfaden

Die Beschreibung der erforderlichen **strategischen Schritte zur Umsetzung von Leitbild und Zielen** bildet den Teil 1 des Leitfadens. Im Teil 2 des Leitfadens sind die **Qualitätsstandards** und weitere **Handlungsempfehlungen** zur Förderung des Fußverkehrs in Bielefeld als wichtige Parameter zukünftiger Planungen dargestellt. Der Leitfaden bildet damit den Handlungsrahmen bzw. die Richtschnur zur Umsetzung von Leitbild und Zielen der Fußverkehrsstrategie. Gliederung und Inhalte des Leitfadens sind in Abbildung 3 dargestellt.

- **Abbildung 3:** Gliederung und Inhalte des Leitfadens



2 Leitfaden zur Fußverkehrsstrategie

2.1 Teil 1: Strategische Schritte zur Umsetzung

2.1.1 Strategische Handlungsfelder und Herangehensweise zur Fußverkehrsförderung

Strategische Handlungsfelder

Aus dem Leitbild zum Fußverkehr werden mit den Zielen strategische bzw. übergeordnete Handlungsfelder benannt, die zum einen thematisch schwerpunktgebend für die Ausarbeitung von Handlungsempfehlungen und Maßnahmen der Fußverkehrsstrategie sind, zum anderen auch übergreifende Themen adressieren.

- **Abbildung 4:** Leitbildgrafik „Bielefeld geht los“



- **Abbildung 5:** Strategische Ziele der Fußverkehrsstrategie Bielefeld

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022



Insbesondere das Ziel „Förderung des Fußverkehrs als Querschnittsaufgabe“, aber auch das Ziel „Sichere Erreichbarkeit“ beinhalten übergreifende Themenfelder, die sich nicht alle in den Handlungsempfehlungen und Maßnahmen abbilden lassen. Andere Ziele wie „Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs“ und „Attraktive öffentliche Räume“ thematisieren die Verbesserung der Bielefelder Straßenräume zugunsten des Fußverkehrs mit Wechselwirkungen zu den anderen Verkehrsarten. Auch die Ziele „Gesundheit und Wohlbefinden“ und „Gleichberechtigte Teilhabe“ setzen an den Straßenräumen an, haben darüber hinaus aber auch einen hohen Bezug zu Umwelt-, Klima- und Gesundheitsthemen.

Aus den Zielen abgeleitete **strategische Handlungsfelder** der Fußverkehrsstrategie sind damit:

- Fußverkehrsförderung durch **Stadt-, Quartiers- und Verkehrsentwicklung** mit
 - fußläufiger Erreichbarkeit wichtiger fußverkehrsrelevanter Ziele (Stadt der kurzen Wege, 15-Minuten-Stadt)
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Konflikten durch einen stadtverträglichen und sicheren Kfz-Verkehr
 - Berücksichtigung des Fußverkehrs in allen Planungsprozessen zur Stadt-, Quartiers- und Verkehrsentwicklung als grundlegende Mobilitätsform



Stadt Bielefeld

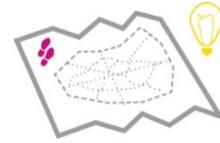
Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

- **Netzentwicklung** für den Fußverkehr und Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten mit

- Schaffung von attraktiven differenzierten Fußwegenetzen
- Verbesserung der Zuwegung zu Haltestellen des ÖV
- Einbindung der Verknüpfungspunkte mit anderen Mobilitätsangeboten in die Netze



- Verbesserung der **Infrastrukturen** für den Fußverkehr mit

- Qualifizierung der Fußverkehrsanlagen für den Längs- und Querungsverkehr
- Gewährleistung barrierefreier Fußverkehrsinfrastrukturen
- Erhöhung des Komforts sowie der Verkehrssicherheit des Zufußgehens und Reduzierung von Konflikten



- Fußverkehrsunterstützende **Stadträume** mit

- auf den Fußverkehr ausgerichtete Gestaltung und Stärkung der Aufenthaltsfunktion
- Schaffung von Orientierung und sozial sicheren Räumen
- Serviceangeboten zur Unterstützung der Mobilität zu Fuß für alle



- Klimaresiliente, gesunde und lebenswerte **Straßenräume** mit

- Anpassung der öffentlichen Räume an klimatische Veränderungen
- Minimierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen
- Schaffung von Angeboten zur Steigerung der körperlichen Aktivität



- Fußverkehrsfördernde **Öffentlichkeitsarbeit** mit

- übergeordneten Kampagnen und Aktionen zur Sichtbarmachung des Fußverkehrs
- Stärkung des Miteinanders durch Quartiersaktionen
- Beteiligungen mit Fußverkehrschecks in den Stadtteilen



- **Monitoring** für die Fußverkehrsförderung mit
 - Aufbau eines Indikatorensystems zur Evaluierung der Fußverkehrsstrategie
 - Dokumentation der Maßnahmenumsetzung, Berichterstattung
 - Entwicklung von Messmethoden zur Erfassung des Fußverkehrs



Strategische Herangehensweisen

Mit der strategischen Herangehensweise wird aufgezeigt, auf welchen Ebenen die strategischen Handlungsfelder ansetzen. Hierbei spielen sowohl die verschiedenen Aspekte der Fußverkehrsförderung, die verschiedenen Fachämter der Stadt Bielefeld als auch verschiedene räumliche Ebenen (Gesamtstadt, Bezirke, teilräumliche Betrachtung, Einzelprojekte) eine wichtige Rolle.

Ein bedeutendes Thema hierbei ist, die Fußverkehrsförderung möglichst breit in der Stadt Bielefeld zu verankern – u. a. durch Nutzung von Synergien mit anderen Programmen der Stadt Bielefeld und auch der Einbindung weiterer Akteure.

Verankerung der Fußverkehrsstrategie im Verwaltungshandeln

Um die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie gesamtstädtisch zu fördern, ist die belastbare Verankerung deren Inhalte im Verwaltungshandeln der Stadt Bielefeld von hoher Bedeutung. Eine Bündelung der Kräfte ist für die nachhaltige Fußverkehrsförderung essentiell.

Hierzu ist in einem ersten Schritt eine Information über die Fußverkehrsstrategie und ihren Wechselwirkungen in allen relevanten Ämtern der Stadt Bielefeld wichtig. Mit verschiedenen Formaten, z. B. Stadtspaziergängen oder Workshops kann eine Fortbildung und Sensibilisierung der Mitarbeiter*innen erfolgen.

Einige Themen der strategischen Handlungsfelder sind nicht originäre Aufgaben des Amtes für Verkehr. Hier ist eine integrierte Herangehensweise und intensive Zusammenarbeit besonders wichtig:

- Die Fußverkehrsförderung durch Maßnahmen der **Stadtentwicklung** liegt beim Bauamt, Gesamträumliche Planung und Stadtentwicklung. Hier werden wichtige Rahmenbedingungen für die Fußverkehrsentwicklung gelegt. Die Gewährleistung der fußläufigen Erreichbarkeit wichtiger Ziele bedarf einer geeigneten Dichte und Nutzungsmischung, die Sicherstellung der Nahversorgung muss mit entsprechendem Einzelhandelskonzept und Instrumentarien zu dessen Umsetzung gewährleistet werden. Die Berücksich-

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

tigung des Fußverkehrs als grundlegende Mobilitätsform in allen stadtplanerischen Prozessen erfordert, die Umwegempfindlichkeit der Fußgänger*innen bei allen Planungen einzubeziehen. Möglichst direkte Fußwegeverbindungen bzw. auch abkürzende Fußwege durch Gebäude und Baublöcke (short-cuts) sollen das Zufußgehen unterstützen. Eine wichtige Kenngröße für die Fußverkehrsfreundlichkeit städtischer Strukturen ist der Walkability-Index.

- Die Umsetzung von Maßnahmen zur **Verbesserung der Infrastrukturen** für den Fußverkehr liegt in einer anderen Abteilung des Amtes für Verkehr als ausführende Stelle. Eine Sensibilisierung für die Fußverkehrsbelange kann hier wichtig für effektive Umsetzungsprozesse sein.
- Fußverkehrsunterstützende **Stadträume** mit auf den Fußverkehr ausgerichtete Gestaltung und Stärkung der Aufenthaltsfunktion, mit Orientierungs- und Serviceangeboten gehen über die Verkehrsflächen hinaus. Die Maßnahmen müssen gemeinsam mit den zuständigen Ämtern wie z. B. dem Umweltamt, dem Sportamt, dem Jugendamt, dem Stadtmarketing und den Stadtwerken entwickelt und umgesetzt werden.
- Für die Umsetzung klimaresilienter, lebenswerter und gesunder **Straßenräume** ist insbesondere das Umweltamt einzubinden. Ebenso soll die **Steigerung der körperlichen Aktivität** im Rahmen der Förderung des Fußverkehrs durch bedarfsgerechte Maßnahmen des Gesundheitsamtes begleitet werden.
- Die fußverkehrsfördernde **Öffentlichkeitsarbeit** soll zur Nutzung von Know-How und Synergien gemeinsam mit der Stelle für Öffentlichkeitsbeteiligung und Dialog der Stadt Bielefeld konkretisiert und umgesetzt werden.
- Für das **Monitoring** der Fußverkehrsförderung ist eine intensive Zusammenarbeit u. a. mit dem Amt für Geoinformation und Kataster anzustreben.

Für die Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Qualifizierung der Fußverkehrsanlagen für den Längs- und Querungsverkehr und der Gewährleistung barrierefreier Fußverkehrsinfrastrukturen ist auch die Einbindung weiterer Abteilungen bzw. Projektteams des Amt für Verkehr sowie in Bezug auf den ÖPNV auch moBiel einzubinden. Schnittstellen und Wechselbeziehungen bestehen u. a. zum Radverkehr und zum ruhenden Kfz-Verkehr. So kann z. B. das Parkraumkonzept Innenstadt ein wichtiges Instrument zur Reduzierung der Konflikte zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und den Anforderungen des Fußverkehrs sein.

Vorbereitung und Umsetzung von Programmen zur Förderung des Fußverkehrs

In den Empfehlungen zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie (siehe auch Anlage 2, Kapitel 7) wurden **23 Programme zur Förderung des Fußverkehrs (top-down)** (siehe auch Abbildung 8 auf Seite 13) entwickelt.

- **Anlage 2:** Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld – Gesamtbericht

Die Programme bilden die **strategische Konzeptebene** zur Fußverkehrsstrategie und sind die wesentliche Grundlage für die systematische Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen, um den Fußverkehr entsprechend den formulierten Zielen weiter zu entwickeln.

Die Programme sollen vom Amt für Verkehr mit den jeweiligen Programmpartnern ausformuliert und die Umsetzung vorbereitet werden. Hierzu sind erforderliche **Grundlagen für die Programme zu erfassen und der Programmrahmen** zu definieren.

Die Programme sollen zum Programmstart bzw. bei laufenden Programmen jährlich intensiv **bei möglichen Programmteilnehmenden** beworben werden. Dies sind insbesondere die Bielefelder Bezirke, aber auch die Stadtgesellschaft und Bürger*innen können Ideengeber für die Ausgestaltung von Programmen sein.

Stärkung des Engagements in den Stadtbezirken oder Quartieren

Neben den gesamtstädtischen Programmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr (top-down) ist die **Maßnahmenentwicklung auf Bezirks- und Quartiersebene (bottom-up)** ein entscheidender Ansatzpunkt für eine effiziente Fußverkehrsförderung. Für alle Stadtteile sollen Quartierskonzepte zur Fußverkehrsförderung als zentrale Maßnahme entwickelt werden. Diese sind auch Grundlage zur Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der verschiedenen Programme zur Fußverkehrsförderung. Angestrebt werden sollte auch eine Verknüpfung mit anderen Programmen und Projekten, z. B. der Stadterneuerung oder der sozialen Stadt.

Die **Durchführung von Quartierskonzepten** mit gutachterlicher Begleitung und Federführung durch das Amt für Verkehr soll in den **Bezirken beworben** werden. Jährlich erhalten zwei Bezirke die Möglichkeit, in einem von ihnen vorgeschlagenen Stadtbereich Quartierskonzepte erstellen zu lassen.

Integraler Bestandteil der Quartierskonzepte ist die **Durchführung von Fußverkehrschecks und Workshops** zum Fußverkehr, die öffentlichkeitswirksame Planungsinstrumente für den Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung sind.

Ein weiteres wichtiges Programm mit dem Fokus auf den Bezirken ist das **Verkehrssicherheitsprogramm für Kinder „Schulwegsicherheit“** (Schulmobilitätskonzepte). Auch dies soll in den Bezirken beworben werden mit dem Ziel, jährlich für sieben Grundschulen Konzepte zu erarbeiten.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie
- Leitfaden -

September 2022

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

Als weitergehender Anreiz und zur Stärkung des Engagements in den Stadtbezirken und Quartieren kann darüber hinaus die **Bereitstellung von Haushaltungsmitteln** dienen. Deren Verteilung kann z. B. über die **Auslobung von Quartierswettbewerben** erfolgen. Fördertöpfe für bezirkliche Maßnahmen sind bei vielen der Programme zur Fußverkehrsförderung denkbar, u. a.

- Flaniermeilen für Bielefeld
- Programm Multifunktionsflächen
- Programm Fußgängerüberwege
- Temporäre Spielstraßen
- Wasserspender- und Sanitäreinrichtungenprogramm
- Gehwegsanierungsprogramm

2.1.2 Schritte und Meilensteine der Fußverkehrsstrategie

Zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie bis 2030 ist eine **Gliederung in einzelne Schritte und wichtige Meilensteine** erforderlich.

Zunächst braucht es aber **politische Beschlüsse und ein Budget**.

Darüber hinaus ist für eine nahtlos an den Beschluss anschließende Umsetzungsphase, die schnell zu sichtbaren und kommunizierbaren Ergebnissen führt, die **Anknüpfung an laufende Prozesse und Maßnahmen** essentiell. Ein Beispiel hierfür ist die Umsetzung der bevorrechtigten Führung für den Fußverkehr, die bereits parallel zur Erstellung der Fußverkehrsstrategie vorangetrieben wird. Als wichtiges Thema wurde auch schon im Rahmen der Strategie das bessere Miteinander von Rad- und Fußverkehr identifiziert und Fördermittel für eine Kampagne im Jahr 2023 beantragt. Im Herbst 2022 werden mit der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten aktuelle Daten zum Fußverkehr erfasst, die für Kommunikationskampagnen und als Datenbasis zur Evaluation wichtig sind.

Mit den **zwei Modellquartieren im Rahmen der Fußverkehrsstrategie** wurden bereits Pilotprojekte für das Programm Quartierskonzepte mit Fußverkehr checks umgesetzt, auf die aufbauend Quartierskonzepte in weiteren Bezirken angestoßen werden können. Darüber hinaus liegen mit den Maßnahmenkonzepten aus den Modellquartieren wichtige Ansätze für bereits kurzfristig umzusetzende Maßnahmen vor (siehe Anlage 2, Kapitel 7.1 Quartierskonzepte).

Alle zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie identifizierten Programme und beispielhaften Maßnahmen sind im **Maßnahmenkatalog des Gesamtberichts**

tes zur **Fußverkehrsstrategie** dargestellt (siehe Anlage 2, Kapitel 7.2 Maßnahmenkatalog).

Wichtig für eine erfolgreiche Umsetzung ist ein **Mix aus Programmen und Maßnahmen**, die zum einen schnell sichtbar Erfolge zeigen und zum anderen systematisch auch komplexe Herausforderungen mit längeren Planungsvorläufen angehen. Weiterhin können für erfahrbare Verbesserungen der Situation für Fußgänger*innen räumliche Schwerpunkte für Maßnahmenumsetzungen sinnvoll sein (z. B. mit den Quartierskonzepten), gleichzeitig soll mit den gesamtstädtischen Programmen auf Basis von Bedarfsanalysen stadtwweit die Fußverkehrsinfrastruktur gleichmäßig weiterentwickelt werden.

Im Folgenden sind zentrale Elemente des Maßnahmenkatalogs, die wichtige **Meilensteine** zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie darstellen, herausgestellt.

Um schnell sichtbare Ergebnisse der Fußverkehrsstrategie zu erzielen sollen möglichst sofort zu realisierende und kostengünstige **QuickWins** umgesetzt werden (siehe auch Abbildung 8). Mit den QuickWins sollen schnell für den Fußverkehr positive Veränderungen sichtbar gemacht werden. Z. B. können mit der Einrichtung von temporären Spielstraßen Straßenräume öffentlichkeitswirksam für den Fußverkehr zurückgewonnen werden.

- **Abbildung 6:** temporäre Spielstraße als QuickWin für die Zurückgewinnung von Straßenraum für den Fußgängerverkehr



Foto: Jörg Carstensen/picture alliance/DPA, URL: <https://www.spiegel.de/auto/berlin-spielstrassen-auf-zeit-bezirke-schaffen-platz-fuer-kinder-a-72e118ca-6f6f-4410-aa0b-ed2298af699d>, letzter Zugriff am: 15.07.2022

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

Mit dem Aufheben von Gehwegparken kann deutlich gemacht werden, dass das Abstellen von Pkws auf für den Fußverkehr wichtigen und benötigten Flächen bei einer gerechteren Verteilung von Verkehrsflächen nicht mehr hinnehmbar und in vielen Fällen auch nicht erforderlich ist.

- **Abbildung 7:** Aufheben von Gehwegparken als QuickWin für die gerechtere Verteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Fußgängerverkehrs



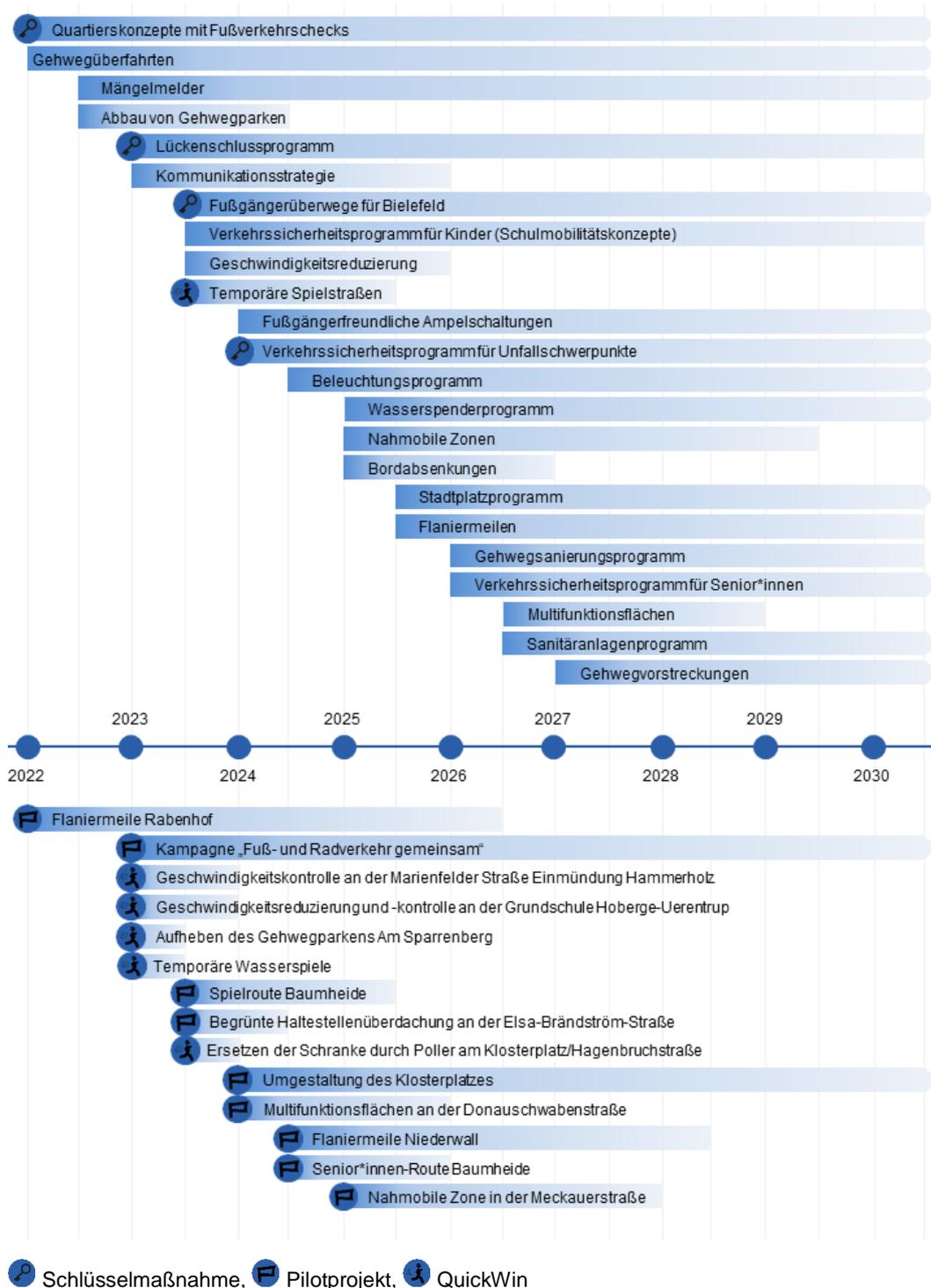
Foto links: Planersocietät, Foto rechts: Cyclomedia, URL: https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/2021-11-11_AGFK-BW-Digitales-Fachseminar-Good-Practice-Beispiel-Lahr.pdf, letzter Zugriff am: 17.06.2022

Weitere Meilensteine der Fußverkehrsstrategie sind die als **Schlüsselmaßnahmen** eingeordneten Programme, da sie von herausragender Bedeutung zur Qualifizierung der Fußwegeverbindungen hinsichtlich des Komforts und der Sicherheit entlang des Hauptfußwegenetzes sind. Sie ermöglichen ein systematisches Vorgehen, mit dem kontinuierlich Verbesserungen für die Fußgänger*innen auf den Fußwegen und beim Queren von Straße erreicht werden. Dies ist eine wesentliche Grundlage dafür, dass bis 2030 der angestrebte höhere Anteil des Fußgängerverkehrs an der Mobilität der Bielefelder Bevölkerung Realität werden kann. Neben den **Infrastrukturprogrammen** sind hier auch die **Quartierskonzepte** essentiell, insbesondere da mit diesen eine Öffentlichkeitsbeteiligung und öffentlich wirksame Aktionen umgesetzt werden können. Die Öffentlichkeitsarbeit ist ein wesentlicher Bestandteil der Fußverkehrsstrategie, damit Zufußgehen vermehrt als attraktive Mobilitätsalternative in das Bewusstsein der Bevölkerung gelangt.

Zur Vorbereitung und Unterstützung der Programme sollen Maßnahmen als Pilotprojekte umgesetzt werden. Die **Pilotprojekte** sind ebenfalls als Meilensteine der Strategie einzuordnen, da sie der Erprobung von in Bielefeld bisher nicht etablierten Maßnahmen dienen. Deren Umsetzungen stellen erste Schritte dar, die entsprechend begleitet und evaluiert werden, um aus den Erfahrungen heraus die Maßnahmen zu optimieren und zu verstetigen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt in einem Zeitstrahl, wie bis 2030 die 23 Programme zur Förderung des Fußverkehrs angegangen werden sollen. Diese sind oberhalb der Zeitachse abgebildet. Unterhalb der Zeitachse sind die als QuickWins und Pilotprojekte eingestuftten Maßnahmen dargestellt.

- **Abbildung 8:** Zeitstrahl mit Programmen, QuickWins, Schlüsselmaßnahmen und Pilotprojekten



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

2.1.3 Arbeitsstrukturen und Ressourcen

Die Handlungsempfehlungen (siehe Teil 2 des Leitfadens) bzw. die hieraus resultierenden Maßnahmen adressieren mit ganzheitlichen Ansätzen sowohl die Bereiche Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation und integrieren auch die Aspekte Klimaschutz, gleichberechtigte Teilhabe und Gesundheitsförderung. Für die Umsetzung der Empfehlungen sind entsprechende integrative Arbeitsstrukturen und auch Kapazitäten, sowohl personeller als auch finanzieller Art erforderlich.

Zusammenarbeit und personelle Strukturen für eine integrierte Fußverkehrsförderung

Die Förderung des Fußverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe, die in viele Verwaltungsbereiche hineinreicht. Hauptverantwortlich wird das Thema Fußverkehr in der Bielefelder Stadtverwaltung beim Amt für Verkehr erarbeitet. Es ist Aufgabe der Nahmobilitätsbeauftragten, sich u. a. der Fußverkehrsförderung zu widmen. Die Vernetzung zur Politik, Institutionen und Verbänden erfolgt mit der Strategiegruppe Nahmobilität.

Weitere Fachämter, die bereits bei der Erarbeitung der Fußverkehrsstrategie eingebunden waren, sind das Umweltamt und das Gesundheitsamt sowie die Stadtplanung / Stadtentwicklung. Es wird empfohlen, das „Fachteam Fußverkehrsstrategie“ zur Umsetzung der integrierten Ansätze weiter fortzuführen, um die Themen und Maßnahmen in den verschiedenen Verwaltungsbereichen zu verankern. Für die Konkretisierung und Umsetzung der Empfehlungen sind darüber hinaus noch weitere Verwaltungsbereiche relevant, die ebenfalls über eine Lenkungsgruppe bereits eingebunden wurden.

Für ein koordiniertes Vorgehen bei den Maßnahmen in den Bereichen Stadt- und Verkehrsplanung wird empfohlen, ein Prozessmanagement zu implementieren. Ziel ist es, dass die Anforderungen des Fußverkehrs, die in den Handlungsempfehlungen zusammengefasst sind, im Rahmen der Planungen ausgewogen berücksichtigt werden.

Verkehrsmittelübergreifend wird es für ein abgestimmtes Vorgehen als sinnvoll angesehen, die Zuständigkeiten, Schnittstellen und Beteiligungserfordernisse für die einzelnen Planungs- und Umsetzungsphasen zu definieren, um ein integriertes Vorgehen zu fördern und Reibungsverluste zu vermeiden.

Personelle Strukturen für eine effektive Fußverkehrsförderung

Die in den Handlungs- und Umsetzungsempfehlungen dargestellten umfangreichen Ansätze zur Fußverkehrsförderung, die bis zum Jahr 2030 zumindest in Teilen umgesetzt, andernfalls mindestens begonnen werden sollen, erfordern

neben der angestrebten Integration in andere Verwaltungsbereiche auch eine Ausweitung der Personalkapazitäten für den Fußverkehr.

Beim Amt für Verkehr ist mindestens eine weitere Stelle zur Fußverkehrsförderung einzurichten. Ein*e Fußverkehrsbeauftragte*r soll in Zusammenarbeit mit der Nahmobilitätsbeauftragten (die auch für den Radverkehr zuständig ist) die verschiedenen Programme und Maßnahmenplanungen begleiten und die Koordination der Verwaltungsbereiche zur Maßnahmenumsetzung übernehmen.

Erforderliche Finanzmittel

Zur Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in der Stadt Bielefeld sind entsprechende finanzielle Ressourcen notwendig.

Ziel der Fußverkehrsstrategie ist, dass für die Umsetzung ausreichend finanzielle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Als Ziel genannt wird ein Betrag von jährlich 10 € / Einwohner*in, dies entspräche einem Jahresbudget bei knapp 340.000 Einwohner*innen von 3.400.000 €.

Der Finanzbedarf resultiert aus verschiedenen Maßnahmenarten. So sind jährliche Kosten zur Unterhaltung sowie Optimierung der Infrastruktur inkl. der Maßnahmenplanung hierfür (geringer bis mittlerer Aufwand) zu berücksichtigen. Weiterhin sind Mittel für die Erstellung verschiedener Konzepte (z. B. jährliche Quartierskonzepte) und Programme (z. B. „Fußgängerüberwege für Bielefeld“, jeweils mit einem Budget für Maßnahmenumsetzung) sowie zur Öffentlichkeitsarbeit und Evaluation bereitzustellen. Vergleichbar mit dem Radverkehrskonzept wird empfohlen, jährlich wiederkehrende Finanzierungsansätze hierfür in die Haushaltsplanung einzubringen.

Für die Umsetzung komplexer bzw. kostenintensiver Maßnahmen bedarf es voraussichtlich maßnahmenbezogener Haushaltsmittel. Gleichzeitig ist bei diesen Maßnahmen eine integrierte Vorgehensweise (z. B. Maßnahmenumsetzung im Zuge von städtebaulichen Maßnahmen oder Radverkehrsmaßnahmen) anzustreben, die ggf. weitere Finanzierungsoptionen eröffnet. Darüber hinaus sind auch die Fördermittel und -möglichkeiten von Land und Bund in die Finanzplanung mit einzubeziehen.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

2.2 Teil 2: Handlungsempfehlungen

Die Handlungsempfehlungen umfassen gesamtstädtische Vorgehensweisen und Vorgaben für die Förderung des Fußverkehrs in Bielefeld.

Im Gesamtbericht (siehe auch Anlage 2) sind die Handlungsempfehlungen umfassend abgeleitet und erläutert sowie mit Best-Practice-Beispielen belegt.

Im Folgenden ist die Quintessenz der Handlungsempfehlungen als Leitlinie zu deren Umsetzung im Bielefelder Verwaltungshandeln dargestellt.

2.2.1 Netzentwicklung

Der Fußverkehr bewegt sich in Netzen, deshalb ist eine Netzplanung unabdingbar. Ein Fußwegenetz unterstreicht die Bedeutung des Fußverkehrs als eigenständige Mobilitätsform, die zugleich Voraussetzung ist, um alle anderen Mobilitätsformen zu erreichen. Es dient als Koordinations- und Planungsinstrument, da es z. B. Grundlage für die Priorisierung von Infrastrukturverbesserungen sein sollte.

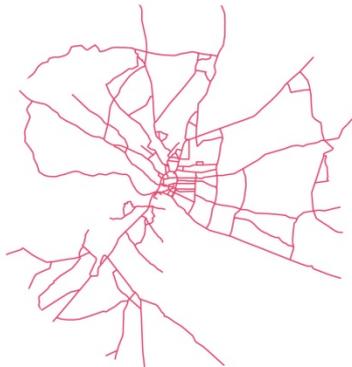
Das Fußwegenetz ist hierarchisch aufgebaut. Weiterhin wird mit verschiedenen Netzkategorien eine Ausdifferenzierung des Fußwegenetzes unter Berücksichtigung unterschiedlicher Anforderungen und Nutzergruppen angestrebt.

Die Fußverkehrsstrategie enthält ein gesamtstädtisches Hauptfußwegenetz (siehe Anlage 2) als Rückgrat der weiteren Netzentwicklung. Weitere Netzkategorien auf gesamtstädtischer Ebene sind Verbindungsstrecken und das Grüne Wegenetz. Auf kleinräumiger Ebene sollen in den Stadtteilen darüber hinaus Teilnetze wie Quartiersnetze, Flaniermeilen, Sport- und Spielrouten sowie Senior*innen Routen / Routen für mobilitätseingeschränkte Menschen entwickelt werden.

● **Abbildung 9:** Gesamtstädtische Netzkategorien der Fußverkehrsstrategie

GESAMTSTÄDTISCHE BETRACHTUNGSEBENE

Hauptfußwegenetz



Hauptfußwegenetz

Definition:

Mit dem Hauptfußwegenetz werden direkte Quell- und Ziel-Wegefürungen angestrebt. Die Alltagstauglichkeit steht im Vordergrund. Themen wie Begebarkeit und Beleuchtung spielen hierbei eine essenzielle Rolle. Fußwege sollen ohne Umwege zu fußverkehrsrelevanten Zielen führen, diese sollen von Zufußgehenden sicher und barrierefrei erreicht werden können.

Die für den Fußverkehr wichtigen Ziele beinhalten unter anderem Einzelhandelsstandorte, soziale Einrichtungen, Arbeitsplatzstandorte sowie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Da viele dieser Ziele auch an Hauptverkehrsstraßen liegen, verläuft das Hauptfußwegenetz zu einem Großteil entlang dieser Straßenzüge. Darüber hinaus sind aber auch Wegefürungen in weniger belasteten Straßen mit höherer Aufenthaltsqualität oder auch vom Kfz-Verkehr unabhängige Wegeverbindungen Bestandteil des Hauptfußwegenetzes, wenn mit diesen keine bzw. keine großen Umwege verbunden sind und sie die Anforderungen an eine alltagstaugliche Verbindung erfüllen.

Das Hauptfußwegenetz stellt auf gesamtstädtischer Ebene das Grundgerüst für einen sicheren, alltagstauglichen Fußverkehr dar und ermöglicht eine umwegfreie Wegefürung.

Ziel:

Ziel ist es, auf den Wegefürungen des Hauptfußwegenetzes eine sichere, qualitätsvolle Fortbewegung von Fußgänger*innen zu ermöglichen.

Um ein alltagstaugliches Hauptfußwegenetz zu schaffen, sind bestimmte Qualitätsstandards herzustellen, die insbesondere auch die Belange vulnerabler Bevölkerungsgruppen berücksichtigen.

Die herzustellenden Qualitätsstandards sind im nachfolgenden Kapitel Qualitätskriterien und -standards für Fußverkehrsanlagen dargestellt.

Merkmale:

- direkte Wegefürung
- Fokus Alltagswege/Alltagstauglichkeit (24 Stunden sicher nutzbar)
- Herstellung einer sicheren, barrierefreien Gehwegeinfrastruktur
- Verbindung der fußverkehrsrelevanten Quellen und Ziele

weitere Netzausdifferenzierungen

Verbindungsstrecken grünes Wegenetz

Mit Verbindungsstrecken wird ein Lückenschluss des Fußwegenetzes zwischen den Stadtteilen oder auch zwischen Freiräumen erreicht.

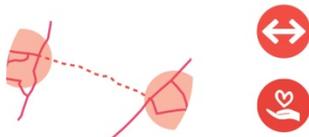
Bei Verbindungsstrecken steht die Herstellung einer sicheren Fußwegeinfrastruktur im Vordergrund, um Wege zwischen Stadtteilen und Quartieren zurücklegen zu können.

Ziel:

Durch die Lückenschlüsse soll ein vollständiges Fußwegenetz aufgebaut werden, welches auch Strecken ohne relevante Ziele miteinander verbindet und auf längeren Strecken z. B. zwischen den Stadtteilen ein Zufußgehen möglich macht.

Merkmale:

- Verbindungsfunktion
- sichere und möglichst barrierefreie Wegefürung



Das Grüne Wegenetz ergänzt das Hauptfußwegenetz durch eine fußverkehrliche Führung in grün geprägten Räumen. Die Wege verlaufen in Straßen mit einem hohen Baumbestand oder in Grünanlagen. Der Fokus liegt beim Grünen Wegenetz nicht auf den Alltagswegen, sondern insbesondere auf den Freizeitwegen. Auch Elemente der blauen Infrastruktur (Bäche, Seen ...) können in das Grüne Wegenetz integriert werden. Aufenthalt und Naherholung stehen im Vordergrund.

Ziel:

Angebot von Fußwegeverbindungen innerhalb grün geprägter und naturnaher Räume. Die Wegefürung des Grünen Netzes dient dazu, auf angenehmen Strecken Wege zurückzulegen. Aufenthalt und Naherholung spielen bei den grünen Wegen eine wichtige Rolle. Einige der Wege des Grünen Wegenetz finden sich auch im Hauptfußwegenetz wieder, da diese alltagstauglich sind und eine wichtige Verbindungsfunktion aufweisen. Auf den Grünen Wegen abseits von Alltagsnetzen für den Fußverkehr muss die Alltagstauglichkeit nicht gegeben sein. Für ein durchgängiges Grünes Wegenetz ist die Schließung von Lücken durch neue Baumpflanzungen anzustreben.

Merkmale:

- Verbindungen entlang von Grünräumen und Bereichen mit hohem Baumbestand sowie entlang von Bächen, Flüssen und Seen
- Aufenthaltsfunktion
- Naherholung



Q u a r t i e r s n e t z e

Quartiersnetze sind Netze, die zur Alltagserschließung von Stadtteilen oder Quartieren dienen. Hierbei wird eine kleinräumige Wegenetzstruktur angestrebt. Relevante Ziele wie Stadtteilzentren, Nahversorgungseinrichtungen, Haltestellen etc. werden auf Stadtteilebene mit den Siedlungsgebieten verbunden. Eine Ausdifferenzierung des Quartiersnetzes ist für verschiedene Kategorien möglich. So kann das Quartiersnetz Wegeverbindungen für Senior*innen oder Kinder besonders hervorheben.

Ziel:

Ergänzung des Hauptfußwegenetzes auf kleinräumiger Ebene für Quartiere oder Stadtteile. Herstellung von Qualitätsstandards in der Fußwegeinfrastruktur unter Berücksichtigung unterschiedlicher Belange.

Merkmale:

- Kleinräumige Betrachtung
- Verbindungsfunktion, direkte Wege (Stichwege)
- alltagstaugliche, sichere und barrierefreie Wegeführung
- Berücksichtigung unterschiedlicher Belange



S p o r t - u n d S p i e l r o u t e n

Sport- und Spielrouten ergänzen die Verbindungsfunktion des Netzes durch Sport- und Spielangebote entlang der Wege. Die Spielrouten tragen zur selbstständigen Mobilität von Kindern bei und fördern wie die Sportrouten die Bewegung und tragen zur Gesundheit der Bevölkerung bei. Durch Sport- und Spielelemente entlang von Wegen findet eine Aufwertung des öffentlichen Raums und eine Erhöhung der Nutzbarkeit statt. Ausgewiesene Laufrouen können Sportelemente miteinander verbinden und so zur Bewegungsförderung der Bevölkerung beitragen.

Ziel:

Bewegungsförderung und Förderung der selbstständigen Mobilität von Kindern

Merkmale:

- Aufenthaltsfunktion
- weitere Nutzungsangebote
- Orientierung



F l a n i e r m e i l e n

Mit Flaniermeilen werden ausgewählte Streckenabschnitte hervorgehoben, in denen eine hohe Aufenthalts- und Verweilfunktion im Vordergrund steht.

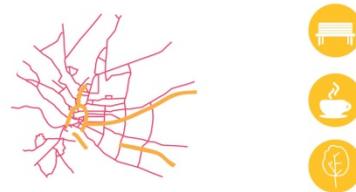
Flaniermeilen können unterschiedliche Themenschwerpunkte aufweisen, wie bspw. Einkaufsmeilen, Gastronomiemeilen, Kulturmeilen etc. und haben dabei auch für den Tourismus eine hohe Bedeutung.

Ziel:

Schaffung von attraktiven Stadt- und Straßenräumen, die neben der Verbindungsfunktion insbesondere eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen sowie weitere Nutzungsangebote integrieren.

Merkmale:

- Aufenthaltsfunktion
- weitere Nutzungsangebote
- sichere, barrierefreie und attraktive Gestaltung



S e n i o r * i n n e n R o u t e n / R o u t e n f ü r m o b i l i t ä t s e i n g e s c h r ä n k t e M e n s c h e n

Für ältere Menschen kann die Hervorhebung von Wegeführungen sinnvoll sein, innerhalb derer insbesondere Aufenthaltsmöglichkeiten durch Sitzgelegenheiten sowie Sanitäreinrichtungen und altersgerechte Bewegungsangebote geschaffen werden.

Insbesondere in Bereichen, in denen Alten- und Pflegeheime vorzufindenden sind, kann die Schaffung einer altersgerechten Infrastruktur zur selbstständigen Mobilität auch in höherem Alter beitragen und Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglichen.

Des Weiteren können Wege für Menschen mit Einschränkungen (bspw. seh- oder gehbehinderte Menschen) ausgewiesen werden, die durchweg barrierefrei sind und vorrangig für diese Zielgruppe zur Verfügung stehen sollen.

Ziel:

Aufrechterhaltung der selbstständigen Mobilität älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen.

Merkmale:

- Aufenthaltsfunktion
- Sanitäreinrichtungen
- altersgerechte Bewegungsangebote
- sichere und barrierefreie Gestaltung



Bis 2030 sollen im definierten Hauptfußwegenetz der Stadt Bielefeld die für ein attraktives Fußwegenetz wichtigen Kriterien erfüllt sein. Hierzu sollen entsprechende Programme aufgelegt werden.

Für die Verbindungsstrecken sollen in den vorgeschlagenen Korridoren gemeinsam mit den Bezirken geeignete Wegeführungen entwickelt werden.

Das Grüne Wegenetz soll mit dem Ziel der Verknüpfung mit dem Hauptfußwegenetz ergänzt werden, um Fußgänger*innen eine Wahlmöglichkeit zwischen den Netzen zu ermöglichen.

Die Teilnetze auf Quartiersebene inkl. möglicher Flaniermeilen, Sport- und Spielrouten sowie Senior*innen-Routen sollen im Rahmen von Quartierskonzepten entwickelt werden.

Bei jeder städtebaulichen Maßnahme und jeder Maßnahme im Straßenraum sollen die Fußverkehrsnetze berücksichtigt werden.

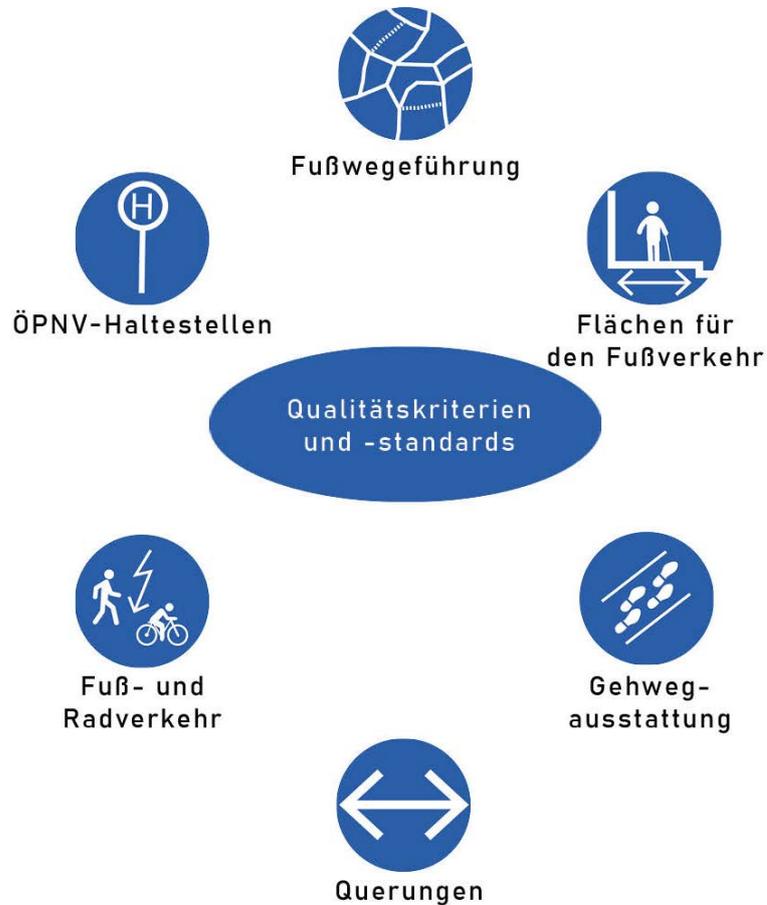
2.2.2 Qualitätskriterien und -standards

Die Qualitätskriterien und -standards für Fußwegeverbindungen und -infrastrukturen in den Straßenräumen Bielefelds bauen auf den geltenden Regelwerken RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Straßen), EFA (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen), HBVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) und DIN 18040-2014-12 sowie DIN 32984:2020-12 auf und binden auch aktuelle Diskussionen ein. Ein Fokus ist dabei, die Standards nicht nach Mindestwerten zu orientieren sondern komfortable, qualitätsgesicherte Fußverkehrsinfrastrukturen und Netze zu schaffen unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen von mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Menschen.

Um ein barrierefreies, sicheres und komfortables Zufußgehen zu ermöglichen, sollen – mit Priorität auf dem Hauptfußwegenetz – die Qualitätskriterien und -standards für Fußverkehrsanlagen sukzessive umgesetzt werden. Hierzu sind die Qualitätskriterien und -standards bei der Planung und Umsetzung von Fußverkehrsinfrastruktur in Bielefeld zu berücksichtigen sowie auch eine sukzessive Anpassung der bestehenden Infrastruktur unter Einbindung der konkreten Vor-Ort-Verhältnisse anzustreben. Ziel ist es, ein durchgehendes Hauptfußwegenetz mit einer hohen Qualität zu entwickeln.

Die Qualitätsstandards für die zukünftige Fußverkehrsinfrastruktur in Bielefeld umfassen die in Abbildung 11 dargestellten Inhalte.

- **Abbildung 11:** Inhalte der Qualitätskriterien und -standards



Das Thema Barrierefreiheit wird hierbei integriert in die einzelnen Aspekte behandelt.

Fußwegführung

Da der Fußverkehr sehr umwegempfindlich ist, spielt die Fußwegführung eine wichtige Rolle:

- Fußwege sollen umwegfrei geführt werden und eine möglichst direkte Verbindung aufweisen
- Fußverkehrsanlagen sollen netzschlüssig sein; hierzu ist ein vollständiges Wegenetz und Fußverkehrsanlagen lückenlos an allen angebauten Straßen erforderlich
- verkehrliche, bauliche oder topografische Barrieren in Fußwegenetzen sollen möglichst auf direktem Weg überwunden werden

- für eine barrierefreie Fußwegeführung ist das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen, nach dem die Informationsvermittlung mindestens zwei der drei Sinne (Sehen, Hören und Tasten) ansprechen muss

Im Hauptfußwegenetz der Stadt Bielefeld sollen Fußverkehrsverbindungen und Fußverkehrsanlagen (im Längs- und Querverkehr) hergestellt oder entsprechend qualifiziert werden, die eine direkte, umwegfreie und barrierefreie Fußwegeführung ermöglichen. Hierzu soll ein Lückenschlussprogramm aufgestellt werden.

Flächen für den Fußverkehr

Die empfohlene Regelbreite für einen dem Fußverkehr gewidmeten Seitenraum, in dem sich zwei Personen störungsfrei und komfortabel begegnen können, beträgt $2,50 \text{ m}^1$. Diese setzt sich aus einer nutzbaren Gehwegbreite von $1,80 \text{ m}$, einem Sicherheitsabstand zum Kfz-Verkehr von $0,50 \text{ m}$ und einem Hausabstand von $0,20 \text{ m}$ zusammen.

Außer in Wohnstraßen mit geringer Verkehrsstärke ist die Regelbreite ein Mindestmaß. Die erforderliche Seitenraumbreite nimmt mit der Nutzungsdichte bzw. in der Nähe wichtiger Fußverkehrsziele zu. Außerdem sind Zuschläge für beispielsweise Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum zu berücksichtigen. Generell soll die nutzbare Gehwegbreite frei von Hindernissen gehalten werden.

Die skizzierten Anforderungen des Fußverkehrs sind in den Regelwerken umfassend dokumentiert. Eine zielgerichtete Förderung des Fußverkehrs unter diesen Prämissen erfordert einen Straßenraumwurf von außen nach innen mit integrierter Betrachtung auch städtebaulicher, gestalterischer, sozialräumlicher, klimatischer und gesundheitsfördernder Aspekte. Ortsspezifische Lösungen sind unter jeweiliger Berücksichtigung der erforderlichen Gehwegbreiten und Zuschläge zu entwickeln. Bei Engstellen sollten Kompromisse nicht einseitig zulasten des Fußverkehrs gehen.

In zentralen Straßenräumen ohne Potential für eine Flächenumverteilung aufgrund eines begrenzten Straßenquerschnitts soll die Einrichtung von Begegnungszonen mit Vorrang für den Fußverkehr im gesamten Straßenraum geprüft werden. Für Wohnstraßen ohne Gehwege soll die Einrichtung „Nahmobiler Zonen“ geprüft werden. Diese sollen z. B. als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden und die Straße als Freifläche für die Bevölkerung umgestaltet werden.

¹ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, S.75

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

Die Gehwegbreiten im Hauptfußwegenetz der Stadt Bielefeld sollen entsprechend der Standards sukzessive qualifiziert werden. Hierzu ist bei Neu- und Umbauplanungen ein Straßenraumentwurf von außen nach innen erforderlich, bei begrenzten Straßenquerschnitten sind Mischverkehrsflächen mit Vorrang für den Fußverkehr und Stärkung der Aufenthaltsfunktion zu prüfen. Darüber hinaus sollen mit Programmen z. B. zum Abbau von Gehwegparken und zur Schaffung von Multifunktionsflächen die Gehwegflächen von anderen Nutzungen freigehalten werden und uneingeschränkt dem Fußverkehr zur Verfügung stehen.

Gehwegausstattung

Oberfläche

- Oberflächen sollen eine feste, griffige, ebene und fugenarme bzw. engfugige Eigenschaft aufweisen, damit sie durch Rollstühle und Rollatoren bequem befahrbar sind.
- Gehwege sollen eindeutig und einheitlich gestaltet sein, dies gilt insbesondere für Gehwege in der Innenstadt
- eine Abgrenzung zwischen Gehweg und Fahrbahn soll taktil und optisch kontrastreich gestaltet und somit gut wahrnehmbar sein

Quer- und Längsneigung, Stufen und Kanten

- Querneigungen von mehr als 2 % sollen vermieden werden, auch bei Grundstückszufahrten und Fahrbahnüberquerungen
- Wegeverbindungen im Hauptfußwegenetz sollen stufenlos sein
- die Längsneigung soll grundsätzlich max. 3 % betragen, bei höheren Längsneigungen (max. 6 %) sollen Zwischenpodeste angeordnet werden
- an Kanten (z. B. an Querungsstellen) soll sukzessive die Kombilösung als „Doppelquerung“ (Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe) ausgeführt werden

Leitsysteme

- Leitsystemen sollen einheitlich gestaltet werden
- eine durchgehend taktile Linienführung sollte gewährleistet werden

Die aktuellen Richtlinien und DIN-Normen für einen barrierefreien öffentlichen Verkehrsraum sollen bei allen Planungen berücksichtigt werden.

Im Hauptfußwegenetz der Stadt Bielefeld soll sukzessive die Gehwegausstattung so qualifiziert werden, dass die Gehwege für alle komfortabel und barrierefrei nutzbar sind und Leitsysteme eine gute Orientierung ermöglichen (Design for all). Hierfür sollen entsprechende Programme aufgelegt werden.

Querungen

Zur Sicherung der direkten Erreichbarkeit von Zielen und der Vermeidung von Umwegen sollen Querungsmöglichkeiten möglichst in kurzen Abständen, etwa alle 100 m bis max. 200 m angelegt werden. Bei intensiver beidseitiger Nutzung soll ein linienhaftes Querens ermöglicht werden.

Anforderungen an Querungsanlagen sind

- direkte Querungsmöglichkeiten und kurze Querungsdistanzen
- Sicherstellung von Sichtbeziehungen (bei Erfordernis Neuordnung des Parkens, Reduzierung von Parkständen und Ahnden von Falschparkern)
- ausreichende und konfliktfreie Aufstellflächen am Rand und auf Mittelinseln (mindestens 2,50 m breit, Trennung vom Radverkehr)
- barrierefreie Gestaltung mit durchgehenden Leitelementen, differenzierten Bordhöhen und Tonsignalgebern an Lichtsignalanlagen
- an lichtsignalgeregelten Knoten Fußgängerfurten an allen Zufahrten, Sperrzeiten unter 30 sec, Freigabezeiten von mindestens 5 sec, Querung der Fahrbahn in einem Zug, Bemessung der Räumzeit mit 1 m/s Räumgeschwindigkeit, keine Anforderungstaster
- bei Fußgängerbedarfsampeln Sperrzeit nach Anforderung nicht mehr als 7 s

Die bestehenden Querungsanlagen sollen hinsichtlich der Anforderungen überprüft und sukzessive verbessert werden.

Darüber hinaus sind die Querungsanlagen für den Fußverkehr in Bielefeld sukzessive so zu ergänzen, dass alle wichtigen Ziele des Fußverkehrs auf möglichst direktem Weg erreichbar sind. Der Bedarf an Querungsanlagen sowie deren Ausführungsform abseits von Knotenpunkten ist dabei abhängig von der Verkehrsstärke des Fußverkehrs, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs.²

² Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 19, Bild 6.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

Für Bereiche mit besonderem Querungsbedarf im Hauptfußwegenetz der Stadt Bielefeld soll die Einrichtung von Fußgängerüberwegen geprüft werden. An Fußgängerüberwegen haben Fußgänger*innen beim Queren der Straße geregelten Vorrang. Sie bieten damit für Fußgänger*innen eine besonders komfortable Querungsmöglichkeit und sollen im Sinne einer Angebotsplanung bei geeigneten Rahmenbedingungen mit Priorität umgesetzt werden.

An Einmündungen in das untergeordnete Straßennetz entlang des Hauptfußwegenetzes soll mit Gehwegüberfahrten der Vorrang der Fußgänger*innen verdeutlicht werden.

An Kreuzungen und Einmündungen sowie an weiteren Querungsstellen im untergeordneten Straßennetz (in der Regel Tempo 30 Zone) soll mit baulichen Maßnahmen (z. B. Gehwegvorstreckungen) die Querung erleichtert und durch Freihaltung der Sichtdreiecke (von parkenden Autos) sicher gestaltet werden.

Im Hauptfußwegenetz der Stadt Bielefeld soll die Querungssituation sukzessive verbessert werden. Hierzu sollen entsprechende Programme zur Einrichtung neuer Querungsstellen und zur Qualifizierung vorhandener Querungsstellen aufgelegt werden (z. B. „Fußgängerüberwege für Bielefeld“, „fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen“).

Fuß- und Radverkehr

Fuß- und Radverkehr haben unterschiedliche Ansprüche an den Raum. Die Förderung einer der beiden Verkehrsarten darf nicht zulasten der anderen erfolgen. Vielmehr sind – soweit möglich – Synergien zu nutzen, um die Bedingungen für beide Verkehrsarten zu verbessern.

Zur konfliktarmen Führung von Fuß- und Radverkehr sollen folgende Empfehlungen berücksichtigt werden:

- die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr soll straßenbegleitend innerorts vermieden werden („Gehweg/Radfahrer frei“ (Beschilderung mit Zeichen 239 StVO und Zeichen 1022-10 StVO „Radfahrer frei“) oder gemeinsamer Geh- und Radweg (Beschilderung mit Zeichen 240 StVO))
- auch in Unterführungen oder Tunneln, die von Fuß- und Radverkehr genutzt werden, ist eine klare Trennung der Flächen für die unterschiedlichen Verkehrsarten anzustreben
- auch außerorts oder auf straßenunabhängig geführten Wegen soll eine gemeinsame Führung nur bei geringen Fußverkehrsstärken und abseits von Radhaupttrouten umgesetzt werden; hierbei muss die Wegbreiten mindestens 2,50 m aufweisen; ansonsten sind getrennte Führungen anzustreben

- bei Radwegen im Seitenraum soll eine Mindestbreite für die vom Radweg getrennten Gehwege von 2,50 m eingehalten werden,
- eine eindeutige Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr soll durch taktile Elemente sowie farbliche Unterschiede umgesetzt werden; bei entsprechenden Rahmenbedingungen kann der Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg auch als Grünstreifen ausgebildet werden
- Aufstellflächen für den Radverkehr an Knotenpunkten sollten sich möglichst fahrbahnseitig befinden, um Konflikte mit dem querenden Fußverkehr und den Führungselementen der Barrierefreiheit zu vermeiden; die Aufstellflächen für den Fußverkehr zwischen Radverkehrsführung und Fahrbahn sollen möglichst 2,50 m breit sein

Die vorhandenen Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr in Bielefeld sollen abgebaut werden. Dies soll bei der Qualifizierung sowohl von Fußverkehrsanlagen als von Radverkehrsanlagen grundsätzlich berücksichtigt werden. Darüber hinaus soll durch geeignete Öffentlichkeitsarbeit für eine größere Rücksichtnahme auf gemeinsamen Flächen geworben werden.

ÖPNV-Haltestellen

ÖPNV-Haltestellen sind bedeutende Schnittstellen zwischen Fußverkehr und ÖPNV. Sie sollen für Fußgänger*innen sicher und umwegfrei erreichbar sein. Soweit es die verkehrlichen Rahmenbedingungen erfordern, sind Querungsanlagen für die Erreichbarkeit der Haltestellen einzurichten.

Folgende Merkmale sollen an Haltestellen gegeben sein:

- Ausreichend großer Witterungsschutz an den Warteflächen mit Sitzgelegenheiten,
- ausreichend dimensionierte Warteflächen ohne Einschränkung der Gehwegbreite (Breitenzuschlag von mindestens 1,50 m bei Seitenraumbreiten unter 4,00 m)³ und
- Hochborde korrespondierend zu den eingesetzten Fahrzeugen zur Minimierung von Reststufe und Spaltbreite beim Ein- und Ausstieg

Zudem sind an Haltestellen im Sinne der Barrierefreiheit taktile Elemente vorzusehen.⁴

³ Vgl. Ebd., S. 16 und 28

⁴ Vgl. DIN e. V. (Hrsg.) DIN 18040-3:2014-12, S. 23

Haltestellen mit einer hohen Nutzungsfrequenz, die in das Hauptfußwegenetz eingebunden sind, sollen vorrangig sicher, umwegfrei und barrierefrei erreichbar sein. Die Haltestellen sollen alle Merkmale der Barrierefreiheit aufweisen.

2.2.3 Gestaltungsleitlinien / Straßenraumausstattung

Um die Bedingungen für den Fußverkehr weitergehend zu verbessern und ein attraktives Umfeld mit hohen Aufenthaltsqualitäten zu schaffen, sollen neben den oben genannten Qualitätskriterien und -standards für Fußverkehrsanlagen auch Gestaltungsleitlinien zur Straßenausstattung Grundlagen der zukünftigen Fußverkehr- bzw. Straßenraumplanung sein. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und dessen Auswirkungen soll hierbei auch insbesondere das Thema der Klimaresilienz, also eines klimaangepassten öffentlichen Raums sowie der Klimamitigation, also einer Begrenzung der Treibhausgase, berücksichtigt werden.

Die Gestaltungsleitlinien enthalten im Kern die in Abbildung 12 dargestellten Aspekte.

● **Abbildung 12:** Aspekte der Gestaltungsleitlinien



Aufenthaltsbereiche

Straßen und Plätze sind nicht nur Orte des Verkehrs, sondern ebenso Orte des öffentlichen Lebens, die zum Gehen einladen und Raum für Kommunikation und Begegnung lassen.

In Bielefeld soll entlang von Straßenzügen und an Plätzen Aufenthalt ermöglicht und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Die öffentlichen Räume sollen hierfür qualifiziert werden, mit Begrünungen (siehe auch Vegetation und grüne Infrastruktur) sowie attraktiven Angeboten an Aufenthalt- und Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang. Eine Integration der Grünen Wege, bei denen Aufenthalt und Naherholung eine wichtige Rolle spielen, soll angestrebt werden. Vor dem Hintergrund des Klimawandels sind Bepflanzungen wichtig für eine hohe Aufenthaltsqualität, da sie Beschattung und Kühlung ermöglichen.

Für eine vielfältige Nutzbarkeit von Aufenthaltsbereichen für alle Nutzergruppen sind spezifische Bedürfnisse zu berücksichtigen. Für mobilitätseingeschränkte oder mobilitätsbehinderte Personen sowie ältere Menschen sind wiederkehrende Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten essentiell, um eine selbstbestimmte Mobilität aufrechtzuerhalten. Sport- und Spielelemente erhöhen die Nutzungsmöglichkeiten von Aufenthaltsbereichen und regen zum Bewegen an. Ein entsprechendes Nutzungsangebot kann damit zur Gesundheit der Bielefelder*innen beitragen.

Das Hauptfußwegenetz der Stadt Bielefeld soll nicht nur zur direkten und sicheren Erreichbarkeit der Ziele des Fußverkehrs qualifiziert werden, sondern auch entlang der Straßen und auf Plätzen Flächen für den Aufenthalt bereitstellen. Bei Neu- und Umbauplanungen von Straßen sollen Aufenthaltsflächen berücksichtigt werden – ein besonderer Fokus liegt hierbei auf den Flaniermeilen. Mit einem Stadtplatzprogramm soll die Neueinrichtung von Platzbereichen und die Aufwertung bestehender Plätze forciert werden.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

Orientierung und Wegweisung

Zur Attraktivierung des Fußgängerverkehrs ist die Unterstützung der Orientierung ein wichtiger Aspekt, um Umwege und Reisezeitverluste zu vermeiden. Dies hilft nicht nur Ortsunkundigen und Personen ohne Zugang zu mobilen Informationen, sich schnell zu orientieren und Ziele in fußläufiger Entfernung auf attraktiven Verbindungen zu erreichen.

Bauliche und gestalterische Merkmale für eine Unterstützung sind entsprechend EFA⁵ u. a.

- die Verwendung einheitlicher Gehwegbeläge im Wegenetz
- die Verwendung einheitlicher Farbgestaltung, wiederkehrender Symbole oder differenzierter Bodenbeläge in unterirdischen Gehanlagen
- die Kennzeichnung eines direkten Verlaufs einer Hauptgehachse bei Führung durch großflächige Fußgängerzonen oder Knotenpunkte
- die einheitliche Gestaltung von Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs für eine leichte Erkennbarkeit auch auf größerer Entfernung

Neben der Mitnutzung der allgemeinen Wegweisung für den fahrenden Verkehr ist eine spezifische Wegweisung für den Fußverkehr insbesondere sinnvoll, wenn das Fußwegenetz vom beschilderten Straßennetz abweicht und wenn eine Wegführung zu Zielen des Fußverkehrs angestrebt wird, die nicht in der allgemeinen Wegweisung beinhaltet sind (u. a. ÖPNV-Haltestellen, Car-Sharing-Stationen, öffentliche Toiletten, ...).

Eine fußgängerspezifische Wegweisung sollte barrierefrei gestaltet werden (2-Sinne-Prinzip) und Entfernungs- und Zeitangaben zu den wichtigen Zielen beinhalten.

Die Orientierung für den Fußverkehr soll durch eine fußverkehrsspezifische Wegweisung verbessert werden. Schwerpunkt hierbei sollte der Innenstadtbereich zwischen dem Hauptbahnhof Bielefeld und der Sparrenburg sein. Informationsstelen in diesem Bereich sollen einen Überblick über die wichtigen Ziele des Fußverkehrs und deren Erreichbarkeit geben. Eine ergänzende Beschilderung sollte unter Integration vorhandener Wegweisungen geprüft werden. Auch in den Bezirkszentren ist eine Wegweisung zu prüfen, darüber hinaus kann die Kennzeichnung von speziellen Routen sinnvoll sein.

⁵ Vergleiche EFA, S. 32

Service

Wichtige Services für den Fußverkehr sind begleitende Infrastrukturen. Neben den bereits genannten wie Sitzgelegenheiten und Beleuchtung sind öffentliche Sanitäranlagen und Trinkbrunnen von großer Bedeutung.

Entsprechend EFA⁶ sollen im Kernbereich von Städten in regelmäßigen Abständen öffentliche Sanitäranlagen angeboten werden. Essentiell sind diese für ältere Personen und Kinder.

Trinkbrunnen sind ein weiterer wichtiger Beitrag zur Lebensqualität in der Stadt. Kostenloses Trinkwasser ist insbesondere für die nichtmotorisierten Verkehre ein wichtiges Angebot und Teil der Klimaanpassungsmaßnahmen.

Die Stadt Bielefeld legt Programme zur Verbesserung der Ausstattung wichtiger Fußgängerbereiche mit Sanitäranlagen und Trinkbrunnen auf. Auf Basis einer Bestands- und Bedarfsanalyse sollen Standorte festgelegt und Umsetzungskonzepte mit städtischen Partnern und weiteren Akteuren erstellt werden.

Sicherheit / Beleuchtung

Fehlende soziale Sicherheit und die damit verbundenen Angsträume halten insbesondere ältere Menschen und Frauen davon ab, bestimmte Wege zu Fuß zurückzulegen. Die Gewährleistung der sozialen Sicherheit ist ein wichtiger Beitrag für eine eigenständige Mobilität zu Fuß für alle Personengruppen.

Hierzu ist im öffentlichen Straßenraum grundsätzlich auf Übersichtlichkeit und einfache Orientierung zu achten. Entlang des Hauptfußwegenetzes sind möglichst unbelebte und uneinsehbare Bereiche zu vermeiden. Weiterhin kann eine gute Beleuchtung die Unsicherheit in dunklen Tageszeiten oder an dunklen Orten wie z. B. Unterführungen verringern.

Auch die Sauberkeit der öffentlichen Räume ist wichtig für das Wohlbefinden und das subjektive Sicherheitsgefühl. Ein hoher Reinigungs- und Pflegeaufwand sollte für Orte im Stadtgebiet, die ein Unsicherheitsgefühl hervorrufen können, angestrebt werden.

Das Bielefelder Hauptfußwegenetz sollte möglichst durchgängig beleuchtet sein, auch straßenunabhängig geführte Wegeverbindungen. Dabei soll eine gleichmäßige Ausleuchtung von Gehwegen, Fußgängerfurten an Kreuzungen, Fußgängerüberwegen und Haltestellen gewährleistet werden.

⁶ EFA, S. 32

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

Oberflächen

Neben den funktionalen Eigenschaften von Oberflächen ist besonders die Material- und Farbauswahl der Beläge von Bedeutung. Im Sinne des Klimaschutzes sind helle Oberflächen, die eine geringere Hitzeentwicklung bewirken, zu bevorzugen. Im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen können so städtische Hitzeinseln vermieden werden. Zur Vermeidung von Flächenversiegelungen wird der Einbau von sickerungsfähigen Belägen empfohlen. Generell ist eine Entsiegelung urbaner Flächen anzustreben. Dies hat ebenso wie helle Beläge einen positiven Effekt auf das Stadtklima. Zudem sind wasserdurchlässige Oberflächen bei Starkregenereignissen von Vorteil (Retention).⁷

Bei der Oberflächengestaltung von Gehwegen sind mit hellen Oberflächen und sickerungsfähigen Belägen stadtklimatische Aspekte einzubinden.

Vegetation und grüne Infrastruktur

Vegetation ist ein bedeutender Faktor für die Qualität von öffentlichen Räumen und übernimmt auch klimatische und biodiversitätsfördernde Funktionen. Durch Vegetation wird der öffentliche Raum aufgewertet und gegliedert. Auch Bauwerksbegrünungen (z. B. Dach-, Wand-, Fassaden-, Gleisbettbegrünung) haben einen positiven Effekt für den öffentlichen Raum und das Stadtklima. Die Möglichkeit der Begrünung öffentlicher Gebäude und öffentlicher Infrastrukturen, z. B. Lichtmasten oder Haltestellen sollte bei fehlenden Flächen zur Begrünung genutzt werden. Auch temporäre Maßnahmen können hierbei zum Einsatz kommen. Bäume sind auch wichtige Schattenspendler, die insbesondere an heißen Sommertagen für die Menschen im öffentlichen Raum eine essenzielle Rolle für die Gesundheit und das Wohlbefinden spielen.

Die Anpflanzung von Bäumen sowie Vegetation sollte daher bei der Planung von Straßenräumen von Beginn an miteinbezogen und besonders fokussiert werden. Hierbei sollen entsprechend Straßenbaumkonzept auch neueste Erkenntnisse zur Verwendung von klimaangepassten Pflanzungen berücksichtigt werden.

Im Zuge des Straßenbaumkonzeptes für Bielefeld soll das Hauptfußwegenetz prioritär begrünt werden, soweit die Rahmenbedingungen Baumpflanzungen ermöglichen. Sind Straßenbäume nicht möglich, sollen alternative Begrünungen, z. B. an öffentlichen Gebäuden und öffentlicher Infrastruktur, geprüft werden.

⁷ Siehe auch Klimaanpassungskonzept für die Stadt Bielefeld, 2019, S. 114 ff

Wasser im öffentlichen Raum (blaue Infrastruktur)

Blaue Infrastrukturen sind Infrastrukturen mit sichtbarem „Blau“ in Form von Wasser. Dies können z. B. künstliche, neu angelegte Teiche, Wasserflächen oder Wasserspiele sein. Zum anderen zählen hierzu auch existierende natürliche Gewässer. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und Extremwetterereignissen ist Wasser im urbanen Raum ein Baustein, um das Kleinklima in den Innenstädten und gleichzeitig die Qualität des öffentlichen Raumes zu verbessern.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

Im Hauptfußwegenetz der Stadt Bielefeld sowie an geeigneten Plätzen soll der Einsatz blauer Infrastruktur, z. B. im Rahmen eines Stadtplatzprogramms, geprüft werden.

Umweltqualität

Die Kfz-Verkehrsbelastungen im Hauptstraßennetz der Stadt Bielefeld verursachen Luftschadstoff- und Lärmbelastungen. Diese beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität entlang von Hauptstraßen.

Maßnahmen zur Luftreinhaltung und Lärminderung sind in den entsprechenden Fachplänen – Luftreinhalteplan 2019⁸ und Lärmaktionsplanung⁹ beschrieben. Diese setzen überwiegend an der Quelle an – mit Reduzierung der Verkehrsbelastungen und der verkehrsbedingten Emissionen mit einer Förderung des Umweltverbundes und einer umweltverträglichen Abwicklung der verbleibenden Kfz-Verkehre (z. B. Reduzierung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten).

In Ergänzung hierzu sollen bei der Gestaltung von Straßenräumen und Platzbereichen entlang von Hauptstraßen, insbesondere im Hauptfußwegenetz, Maßnahmen zur Reduzierung von Luftschadstoffbelastungen, zur Schallabschirmung und zur Reduzierung der subjektiv belastenden Lärmwahrnehmung berücksichtigt werden. Dies kann durch Vegetation und Wasser erfolgen (s. o.) aber auch baulichen Maßnahmen zur Schallabschirmung (z. B. in Form von Parklets).

Zur Fußverkehrsförderung sind auch gute Umweltbedingungen im Straßenraum erforderlich. Für diese sollen Maßnahmen aus den entsprechenden Fachplänen und kompensatorische Maßnahmen im öffentlichen Raum umgesetzt werden.

⁸ https://www.bezreg-detmold.nrw.de/system/files/media/document/file/5.53_Luftreinhalteplanung_2019_Luftreinhalteplan%20Bielefeld_nbf.pdf

⁹ <https://www.bielefeld-wird-leiser.de/>

2.2.4 Bestandspflege der Infrastruktur

Um den Fußverkehr dauerhaft zu fördern, ist eine regelmäßige Pflege sowie der Bestandserhalt der Fußwegeinfrastruktur wichtig.

Zur Pflege gehört

- ein gut funktionierender Winterdienst für sicher begehbare Fußwege auch bei Frost und Schnee
- ein kontinuierlicher Grünschnitt zur Vermeidung von Engstellen und schlecht einsehbaren Bereichen sowie
- eine regelmäßige Reinigung der Gehwege.

Mängelmelder

Durch ein online-Kartentool soll den Bielefelder*innen die Möglichkeit gegeben werden, auf Mängel in der Infrastruktur aufmerksam zu machen. Meldemöglichkeiten zur Fußwegeinfrastruktur können in eine Karte für alle Mobilitätsangebote integriert werden. Die Hinweise sollen bei einer kontinuierlichen Prüfung und Verbesserung der Infrastruktur genutzt werden (siehe auch Gehwegsanierungsprogramm im Folgenden).

Gehwegsanierungsprogramm

Zur Instandhaltung bzw. Instandsetzung der Fußwegeinfrastruktur soll ein Gehwegsanierungsprogramm aufgestellt werden. Grundlage sollte ein Straßen- und Gehwegzustandskataster sein, mit dem Handlungsbedarfe aufgezeigt und eine Priorisierung von Maßnahmen auf Basis des baulichen Erfordernisses erfolgen kann. Das Gehwegsanierungsprogramm soll in einem ersten Schritt das Hauptfußwegenetz überprüfen und sukzessive die Qualitäten der Infrastruktur optimieren. In den weiteren Schritten können auch die nachgeordneten Netze entsprechend geprüft und saniert werden.

Für die Zustandserfassung und eine kontinuierliche Gehwegsanierung sind Personal- und Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.

Mit Schwerpunkt Hauptfußwegenetz soll auf der Grundlage eines Gehwegzustandskatasters ein Gehwegsanierungsprogramm aufgestellt werden. In diesem sollten auch Mittel für Adhoc-Maßnahmen z. B. für schnelle Abhilfe bei wichtigen Hinweisen aus dem Mängelmelder zur Verfügung stehen. Darüber hinaus ist eine kontinuierliche Pflege der Fußwegeinfrastruktur sicher zu stellen.

2.2.5 Unfallvermeidung / Verkehrssicherheit

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

Die Umsetzung der Vision Zero erfordert einen Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit auf Fußgänger*innen, Verkehrssicherheitsprogramme für Kinder und ältere Menschen sowie Maßnahmen für einen stadtverträglichen und sicheren Kfz-Verkehr, insbesondere Geschwindigkeitsreduzierungen und Verkehrsüberwachung.

Folgende Verkehrssicherheitsprogramme sollen umgesetzt werden:

- Verkehrssicherheitsprogramm für Unfallschwerpunkte im Fußverkehr mit Detailanalysen, Maßnahmenentwicklung und jährlichen Verkehrssicherheitsberichten
- Verkehrssicherheitsprogramm für Kinder (Schulmobilitätskonzepte) für sichere Fußwege zur nächstgelegenen Schule und eine eigenständige Mobilität von Grundschüler*innen
- Verkehrssicherheitsprogramm für Senior*innen, das gemeinsam mit dem Seniorenbeirat aufgelegt wird und z. B. besondere Anforderungen der Senior*innen an sichere Fußwege und Verkehrssicherheitstrainings für Senior*innen beinhaltet

Für einen für Fußgänger*innen sichereren Kfz-Verkehr sind folgende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierungen umzusetzen:

- Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, insbesondere an Unfallstellen mit Fußgängerbeteiligung und im Umfeld von Schulen, Kindertagesstätten und Seniorenheimen.
- Prüfung der Möglichkeiten zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz des Fußverkehrs und Umsetzung entsprechend der rechtlichen Rahmenbedingungen.
- Umsetzung von baulichen Maßnahmen, die Geschwindigkeitsreduzierungen unterstützen (z. B. Gehwegüberfahrten, Gehwegvorstreckungen und Fahrbahneinengungen).
- Konsequente Überwachung und Ahndung von weiteren Regelverstößen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, u. a. Rotlichtverstöße und Verstöße gegen Haltverbote an Querungsstellen und in Einmündungsbereichen.

Um systematisch die Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen in Bielefeld weiter zu erhöhen („Vision Zero“), sollen Verkehrssicherheitsprogramme aufgelegt und Maßnahmen im Kfz-Verkehr für eine für den Fußverkehr sichererer Verkehrsorganisation umgesetzt werden.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

2.2.6 Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr

Parallel zur Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr soll das Zufuß-Gehen in der Öffentlichkeit beworben und auf neue Angebote aufmerksam gemacht werden. Auch ist es wichtig, für die Belange des Fußverkehrs zu sensibilisieren.

Als Rahmen für eine Öffentlichkeitsarbeit, die die Inhalte der Fußverkehrsstrategie transportiert sowie Verhaltensänderungen und Akzeptanz für die Umsetzung von Maßnahmen befördert, soll eine professionell begleitete Kommunikationsstrategie erstellt werden – mit übergeordnetem Design inklusive Logo im Corporate Design der Stadt Bielefeld für eine starke Identifikation mit dem Thema und einem hohen Wiedererkennungswert. Als Slogan könnte „Bielefeld geht los – gehen Sie mit“ genutzt werden.

Auf gesamtstädtischer Ebene sowie auf Stadtbezirksebene sollen parallel zu Konzeptstellungen und / oder Maßnahmenumsetzungen Kampagnen für den Fußverkehr initiiert werden. Diese sollen neben u. a. Plakataktionen, Videos in Bus und Bahn, Presseartikeln in Printmedien und Schaltungen auf Social Media Plattformen auch Aktionstage beinhalten, in denen die jeweiligen Themen fokussiert behandelt werden. Die Aktionstage können durch Spaziergänge, Straßenfeste, Wettbewerbe o.ä. gestaltet werden. Akteure vor Ort und thematische Akteure wie z. B. die Polizei zu Verkehrssicherheitsthemen, das Umweltamt zu Themen der Klimarelevanz und das Gesundheitsamt zu Themen der Gesundheitsförderung sollen einbezogen werden.

Folgende thematische Schwerpunkte der Kampagnen werden empfohlen:

- Fußverkehr und Gesundheitsförderung
- Fußverkehr und Klimarelevanz
- Fußverkehr und Verkehrssicherheit
- Miteinander von Fuß- und Radverkehr
- Fußverkehr und öffentlichen Raum

Mit einer professionellen Kommunikationsstrategie als Rahmen und Kampagnen zu thematischen Schwerpunkten der Fußverkehrsstrategie soll das Zufuß-Gehen in der Öffentlichkeit beworben und auf neue Angebote aufmerksam gemacht werden. Weiteres Ziel der Kampagnen soll sein, für die Belange des Fußverkehrs zu sensibilisieren.

2.2.7 Mobilitätsdaten für den Fußverkehr und Evaluation der Fußverkehrsstrategie

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie
- Leitfaden -

September 2022

Berücksichtigung des Fußverkehrs bei Modal Split Erhebungen

Modal-Split-Werte für Bielefeld liegen aus einer Haushaltsbefragung für das Jahr 2017 vor. Nach dieser beträgt der Fußverkehrsanteil für die Gesamtstadt 17%, etwa 180.000 Wege werden von den Bielefelder*innen werktäglich zu Fuß zurückgelegt. Differenzierte Aussagen zum Fußverkehr liegen nach Alter und Geschlecht sowie Berufstätigkeit und nach Quell-/Ziel-Beziehung, Stadtbezirk, Wegezweck, Wegezeit, Wegelängen und -dauer vor. Im Zuge der Haushaltsbefragung gab es darüber hinaus auch die Möglichkeit, das Verkehrsangebot im Fußverkehr zu bewerten und Verbesserungsbedarfe zu benennen.

Für das Jahr 2022 ist vorgesehen, eine erneute Modal-Split-Befragung durchzuführen. Hierbei sollen auch neue Erhebungsmethoden zum Einsatz kommen, mit denen intermodale Wegeketten besser abgebildet werden können. Wichtig sind außerdem quantitative Angaben zum Fußverkehr einschließlich eines räumlichen Bezugs.

Nachfolgend sind wichtige Aspekte zur stärkeren Berücksichtigung des Fußverkehrs bei der Modal-Split-Erhebung 2022 dargestellt:

Bessere quantitative Erfassung von Fußwegen

- Methodisch ist hier die Anwendung des Etappenkonzeptes entscheidend – nur mit diesem können auch die Fußwege in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (intermodale Wegeketten) berücksichtigt werden. Die erfassten Fußwege sowie der Fußverkehrsanteil am Modal-Split erhöhen sich im Ergebnis deutlich ggü. einer Auswertung nach Hauptverkehrsmittel.
- Entsprechend NRW-Standards wird empfohlen, neben den Wegeangaben bei der Stichtagsbefragung auch die allgemeine Nutzung bzw. Häufigkeit von u. a. zu Fuß gehen werktags und am Wochenende abzufragen. Dies ermöglicht eine weitere Einordnung der Bedeutung des Fußverkehrs in der Mobilität der Bielefelder Bevölkerung – im Alltag und am Wochenende.
- Zur besseren Abbildung der Wegebeziehungen im Fußverkehr ist auch zu berücksichtigen, dass Fußwege überwiegend auf kurzen Entfernungen in Quartieren und Stadtteilen zurückgelegt werden. Werden wie in der Haushaltsbefragung 2017 die Stadtbezirke als Erhebungs- bzw. Auswertungseinheiten gewählt, können keine differenzierten Aussagen zu den Fußwegeverflechtungen erfolgen, da diese überwiegend innerhalb der Stadtbezirke durchgeführt werden. Mit einer erweiterten Stichprobe sind kleinteiligere Wegematrizen für den Fußverkehr, z. B. auf der Ebene von Stadtteilen, möglich.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

Bessere qualitative Beschreibung der Fußwege und von Rahmenbedingungen

- Ein Aspekt zur besseren Beschreibung von Fußwegen ist die Frage, ob der Weg zu Fuß alleine oder in Begleitung zurückgelegt wurde (entsprechend Fragestellung in MiD 2017).
- Eine wichtige Voraussetzung für Fußwege ist die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen zu Fuß. Fragen zur Erreichbarkeit der nächsten Haltestellen (Angabe Gehzeit) und zur Verfügbarkeit von Nahversorgungs- und Naherholungsangeboten im fußläufigen (Wohn-)Bereich (max. 15 Gehminuten) sollten in den Haushaltsbogen aufgenommen werden.
- Weiterhin sind auch Mobilitätseinschränkungen wichtige Rahmenbedingungen für eine eigenständige Mobilität zu Fuß. Die Frage nach Mobilitätseinschränkungen aus gesundheitlichen Gründen sollte in den Personenfragebogen aufgenommen werden.
- Bei Gründen für das „Nicht-Zu-Fuß gehen“ kann zwischen (stadt-)strukturellen und persönlichen Gründen unterschieden werden. Die stadtstrukturellen Gründe sind in den Abfragen der Zielerreichbarkeit enthalten (s. o.). Persönliche Gründe für das (nicht-) Zufußgehen können ergänzend abgefragt werden. Dies ist auch mit der Online-Beteiligung zur Fußverkehrsstrategie erfolgt, interessant könnte ggf. ein Vergleich dieser Ergebnisse mit Ergebnissen der repräsentativen Haushaltsbefragung sein.

Zur besseren Abbildung des Fußverkehrs bei kommenden Mobilitätserhebungen – auch als wichtige Grundlage für die Evaluation der Fußverkehrsförderung – soll das Etappenkonzept angewandt werden, mit einer großen Stichprobe auch Aussagen zu kleinräumigen Fußwegeverflechtungen ermöglicht und durch Zusatzfragen eine bessere qualitative Beschreibung der Fußwege und von Rahmenbedingungen erreicht werden.

Grundlagen zur Evaluation der Fußverkehrsstrategie

Grundsätzlich ist eine kontinuierliche Dokumentation der Umsetzung von Maßnahmen mit entsprechender Berichterstattung (verwaltungsimern, in politischen Gremien) wichtige Grundlage für eine erfolgreiche Evaluation. Es wird empfohlen, jährliche Status-Quo-Berichte zur Fußverkehrsförderung zu erstellen.

Die Indikatoren zur Evaluation sollen zum einen den Stand der Maßnahmenumsetzung berücksichtigen, zum anderen mögliche Veränderungen bei den Rahmenbedingungen, den Verkehrsmengen, dem Verhalten und den Einschätzungen zu den Bedingungen für den Fußverkehr erfassen. Sie beinhalten damit z. B.

- die Anzahl realisierter Projekte / realisierter Strecken(längen)
- die Veränderung von Rahmenbedingungen
- die Veränderung von Verkehrsmengen im Fußverkehr
- die Veränderung des Anteils des Fußverkehrs am Modal-Split
- die Veränderung der Verkehrssicherheit im Fußverkehr
- die Veränderung des Zufriedenheitsgrades der Fußgänger*innen in Bielefeld

Grundlage für die Evaluation sind zunächst vorliegende Daten, wie die Ergebnisse der Haushaltsbefragung mit dem Modal Split 2017, die neben dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (nach Wegezweck und Wegeziel) auch die Zufriedenheit mit der Fußverkehrssituation beinhalten. Aber auch die Ergebnisse der Online-Beteiligung und der durchgeführten Analysen einschließlich der zusammengetragenen Sekundärdaten dienen als Datenbasis.

Um Maßnahmen evaluieren zu können, sollen weitere Grundlagen durch Zählungen (Fußgängerzählungen im Längs- und Querverkehr) und Befragungen (u. a. regelmäßige Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten und zur Zufriedenheit sowie auch Befragungen zur Zufriedenheit mit Maßnahmen) erhoben werden. Neben der kontinuierlichen Dokumentation von Maßnahmenumsetzungen ist weiterhin deren Erfassung in einem GIS-basierten Monitoringsystem, das auch bestehende Informationen (z. B. zu Stadtbäumen, stadtstrukturellen Daten) beinhaltet, für eine erfolgreiche Evaluation von Bedeutung.

Im Sinne einer Förderung des Fußverkehrs als Querschnittsaufgabe sollen die Indikatoren der Fußverkehrsstrategie auch einem Monitoring der Planungsprozesse zur Stadt-, Quartiers- und Verkehrsentwicklung in Bielefeld dienen.

Zur Evaluation der Fußverkehrsstrategie und der mit dieser verbundenen Ziele sollen auf Basis der Bestimmung geeigneter Indikatoren und Messgrößen Grundlagen für ein Monitoring erarbeitet werden.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Leitfaden -

September 2022

Abbildungsverzeichnis

● Abbildung 1: Modal Split Werte für das Jahr 2017 und Zielwerte für das Jahr 2030	1
● Abbildung 2: Bausteine der Fußverkehrsstrategie der Stadt Bielefeld	2
● Abbildung 3: Gliederung und Inhalte des Leitfadens	3
● Abbildung 4: Leitbildgrafik „Bielefeld geht los“	4
● Abbildung 5: Strategische Ziele der Fußverkehrsstrategie Bielefeld	5
● Abbildung 6: temporäre Spielstraße als QuickWin für die Zurückgewinnung von Straßenraum für den Fußgängerverkehr	11
● Abbildung 7: Aufheben von Gehwegparken als QuickWin für die gerechtere Verteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Fußgängerverkehrs	12
● Abbildung 8: Zeitstrahl mit Programmen, QuickWins, Schlüsselmaßnahmen und Pilotprojekten	13
● Abbildung 9: Gesamtstädtische Netzkategorien der Fußverkehrsstrategie	17
● Abbildung 10: Teilnetze der Fußverkehrsstrategie zur weiteren Ausdifferenzierung auf Stadtteilebene	18
● Abbildung 11: Inhalte der Qualitätskriterien und -standards	20
● Abbildung 12: Aspekte der Gestaltungsleitlinien	26

Kassel

Querallee 36
D-34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

Berlin

Markgrafenstraße 62/63
D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de