

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld

- Gesamtbericht -



LK Argus Kassel GmbH

mit

Uta Bauer, Difu gGmbH

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld

- Gesamtbericht -

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

in Zusammenarbeit mit

Uta Bauer, Difu gGmbH

Zimmerstraße 13-15

10969 Berlin

Tel. +49 30 39001-241

bauer@difu.de

www.difu.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Franziska Weitzel, M. Sc.

Intania Arinta, M. Sc.

Katharina Döbler, M. Sc.

Dipl. Geogr. Uta Bauer

Kassel, 6. September 2022

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Anlass und Ziele	1
1.2	Vorgehensweise	1
2	Vorhandene Ziele der Stadt Bielefeld	3
2.1	Übersicht über vorhandenen Ziele	3
2.1.1	Gesundheitsziele für Bielefeld 2017 - 2022	3
2.1.2	Mobilitätsstrategie Bielefeld	4
2.1.3	Handlungsprogramm Klimaschutz	5
2.1.4	Green City Masterplan	7
2.1.5	Handlungsempfehlung „Gesund unterwegs - Fußgängerfreundlichkeit in Bielefeld steigern“	7
2.1.6	Klimaanpassungskonzept	8
2.1.7	Einzelhandels- und Zentrenkonzept	8
2.1.8	Beschlussvorlage Barrierefreie Standards der Stadt Bielefeld	9
3	Bestandsanalyse	11
3.1	Räumliche Verflechtungen und Stadtstruktur	11
3.2	Bevölkerungsstruktur	14
3.3	Mobilität und Verkehrsmittelwahl der Bielefelder Bevölkerung	16
3.4	Bestehende Netze für den Fußverkehr	22
3.4.1	Grüne Wege	22
3.4.2	Schulwegplan	23
3.5	Wichtige Quellen und Ziele des Fußverkehrs	24
3.5.1	Ziele des Fußverkehrs	24
3.5.2	Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln	27
3.6	Verkehrssicherheit / Analyse Unfallgeschehen	29
3.7	Barrierefreiheit	32

Stadt Bielefeld		3.8	Stellung des Fußverkehrs in der Bielefelder Verwaltung	35
Fußverkehrsstrategie	4		Beteiligung zur Fußverkehrsstrategie	36
- Gesamtbericht -				
September 2022				
		4.1	Befragung städtischer Mitarbeiter*innen	36
		4.2	Online-Befragung zum Fußverkehr	36
		4.3	Zusammenfassung	36
	5		Leitbild und Ziele für Bielefeld	38
		5.1	Herangezogene Leitbilder	38
		5.1.1	Stadt der kurzen Wege	38
		5.1.2	15-Minuten-Stadt	39
		5.1.3	Superblocks	40
		5.1.4	Walkability	41
		5.1.5	Healthy Streets	42
		5.1.6	Internationale Charta für das Gehen	43
		5.1.7	Zusammenfassung	43
		5.2	Leitbild Fußverkehr 2030 in Bielefeld „Bielefeld geht los“	44
		5.3	Ziele für den Fußverkehr in Bielefeld	47
		5.3.1	Fußverkehrsförderung als Querschnittsaufgabe	47
		5.3.2	Sicherung der Erreichbarkeit	48
		5.3.3	Sicher und konfliktarm unterwegs	49
		5.3.4	Attraktive öffentliche Räume	50
		5.3.5	Gesundheit und Wohlbefinden	51
		5.3.6	Gleichberechtigte Teilhabe	52
	6		Handlungsempfehlungen	53
		6.1	Entwicklung von Netzen für den Fußverkehr	53
		6.1.1	Empfehlungen für Netzkategorien	54
		6.1.2	Hauptfußwegenetz für die Stadt Bielefeld	62
		6.2	Qualitätskriterien und -standards für Fußverkehrsanlagen	64

6.3	Gestaltungsleitlinien / Straßenraumausstattung	84	Stadt Bielefeld
6.4	Weitere Handlungsempfehlungen	96	Fußverkehrsstrategie
6.4.1	Hinweise zur Instandhaltung und Pflege sowie Mängelmeldungen	96	- Gesamtbericht -
6.4.2	Hinweise zur Unfallvermeidung	98	September 2022
6.4.3	Hinweise zur Berücksichtigung des Fußverkehrs bei Modal Split Erhebung	99	
6.5	Empfehlungen für Öffentlichkeitsarbeit	105	
6.5.1	Professionelle Kommunikationsbegleitung	105	
6.5.2	Kampagnen für den Fußverkehr	106	
6.5.3	Stärkung des Engagements in den Stadtbezirken oder Quartieren	112	
6.6	Empfehlungen für personelle und finanzielle Kapazitäten sowie Arbeitsstrukturen	112	
6.7	Hinweise zur Evaluation	114	
7	Empfehlungen zur Umsetzung	118	
7.1	Quartierskonzepte	118	
7.1.1	Modellhafte Erarbeitung von Quartierskonzepten	119	
7.1.2	Zentrale Ergebnisse aus den Modellquartieren	121	
7.2	Maßnahmenkatalog	123	
7.2.1	Maßnahmenentwicklung und -kategorisierung	123	
7.2.2	Maßnahmensteckbriefe	127	
7.2.3	Übersicht zur zeitlichen Einordnung	192	
8	Zusammenfassung und Fazit	194	
8.1	Zusammenfassung	194	
8.2	Fazit	197	
	Abbildungsverzeichnis	198	
	Tabellenverzeichnis	201	
	Kartenverzeichnis (Karten im Kartenanhang – Anlage 2.1)	201	
	Anlagenverzeichnis	201	

1 Einleitung

1.1 Anlass und Ziele

Zufußgehen ist die ursprünglichste und grundlegendste Art der Fortbewegung und ist zudem gesundheitsfördernd, platzsparend und umweltschonend. Zufußgehen ist die Grundvoraussetzung für jede Mobilität, da fast jeder Weg zu Fuß beginnt und endet. Der Fußverkehr stellt somit das Bindeglied zu anderen Verkehrsmitteln dar.

Aufbauend auf der Mobilitätsstrategie hat sich Bielefeld das übergeordnete Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbunds am Modal-Split auf 75 % zu erhöhen. Die Fußverkehrsstrategie soll dieses Ziel unterstützen und bildet daher einen wichtigen Baustein innerhalb der Mobilitätsstrategie.

Neben der Mobilitätsstrategie liegt mit den Bielefelder Gesundheitszielen ein weiterer Ansatzpunkt zur Förderung des Fußverkehrs in Bielefeld vor. Die mit der Gesundheitskonferenz 2019 konkretisierte Handlungsempfehlung „Gesund unterwegs – Fußgängerfreundlichkeit in Bielefeld steigern“ fokussiert dabei die Wechselwirkung zwischen Fußgängerfreundlichkeit und Gesundheit. Durch das Handlungsprogramm Klimaschutz 2018 mit der Maßnahme der Erstellung eines Fußverkehrskonzepts und dem Klimaanpassungskonzept 2019 sind weitere Empfehlungen und Ziele mit Auswirkungen auf und Anforderungen an den Fußverkehr formuliert.

Bislang bestehen in Bielefeld keine strategischen Planungen zur Fußverkehrsentwicklung. Um den Fußverkehr jedoch systematisch und dauerhaft zu fördern, ist eine Strategie mit konkreten Maßnahmen von zentraler Bedeutung.

Mit der Fußverkehrsstrategie sollen die Potentiale des Fußverkehrs gehoben werden. Der Fußverkehr soll als ein Schlüsselfaktor für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung gefördert werden und mehr Beachtung in Politik und Gesellschaft bekommen.

1.2 Vorgehensweise

Der Prozess der Fußverkehrsstrategie ist zweistufig aufgebaut. In der ersten Stufe wird ein Strategiepapier als Rahmen erarbeitet, das das entwickelte Leitbild, die daraus abgeleiteten Ziele und die Beschreibung der erforderlichen strategischen Schritte zur Umsetzung enthält. In der zweiten Stufe werden Handlungsempfehlungen und Empfehlungen zur Umsetzung erarbeitet, die sowohl gesamtstädtische Maßnahmen wie auch Maßnahmen in zwei Modellprojekten umfassen.

Die Erarbeitung des Strategiepapiers nimmt eine besondere Bedeutung ein, da die Förderung des Fußverkehrs Aufgaben und Maßnahmen in verschiedenen

Arbeitsfeldern und Fachbereichen beinhaltet. Dabei bedarf es eines integrierten Vorgehens und auch eines Umdenkens in Teilbereichen zur gleichberechtigten Stellung des Fußverkehrs im Gesamtverkehrsgeschehen. Das Strategiepapier wird politisch beschlossen, um den Prozess zur Stärkung des Fußverkehrs anzustoßen. Damit wird der erste Teil der gesamten Fußverkehrsstrategie abgeschlossen.

Das Strategiepapier ist Bestandteil des zu entwickelnden Leitfadens, der in seinem zweiten Teil Handlungsempfehlungen und Qualitätsstandards für die Gesamtstadt enthält.

Nach der Erstellung des Leitfadens werden darauf aufbauend Empfehlungen zur Umsetzung erarbeitet, die sowohl top-down-Maßnahmen z. B. übergeordnete Programme als auch bottom-up-Maßnahmen für kurzfristige kleinräumige Umsetzungen beinhalten. Die bottom-up-Maßnahmen speisen sich aus Modellprojekten. Die Modellprojekte werden parallel zu den Handlungsempfehlungen bearbeitet, um die Erkenntnisse aus diesen – und auch aus der Öffentlichkeit – in auf Bielefeld zugeschnittene Handlungsempfehlungen zu integrieren.

Ein wesentlicher Bestandteil der Erstellung der Fußverkehrsstrategie ist die Prozessbegleitung, die sowohl durch die Abstimmung mit der Projektgruppe der Fachämter als auch durch Workshops mit der Lenkungsgruppe mit Mitgliedern der Unterarbeitsgruppe (UAG) Fußverkehrsstrategie der Strategiegruppe Nahmobilität geprägt ist. Zur Einbindung der breiten Öffentlichkeit wird eine Online-Beteiligung durchgeführt. In den Modellprojekten erfolgt durch Fußverkehrschecks mit Workshops die Beteiligung weiterer Akteure vor Ort.

● **Abbildung 1:** Herangehensweise der Fußverkehrsstrategie



2 Vorhandene Ziele der Stadt Bielefeld

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

Die Ziele für die Fußverkehrsstrategie binden bereits vorhandenen Zielsetzungen aus anderen Konzepten und Programmen für die Stadt Bielefeld ein, die im folgenden Kapitel aufgeführt werden.

2.1 Übersicht über vorhandenen Ziele

Für Bielefeld liegen bereits umfangreiche Planungen vor, die Grundlagen für die Fußverkehrsstrategie bilden. Tabelle 1 stellt die Planwerke in einer Übersicht dar.

- **Tabelle 1:** Übersicht der bestehenden Planungen und Ziele (nach Erscheinungsjahr sortiert)

Planwerke	Jahr
Gesundheitsziele für Bielefeld 2017 - 2022	2017
Mobilitätsstrategie Bielefeld	2018
Handlungsprogramm Klimaschutz	2018
Green City Masterplan	2018
Handlungsempfehlung „Gesund unterwegs - Fußgängerfreundlichkeit in Bielefeld steigern“	2019
Klimaanpassungskonzept	2019
Einzelhandels- und Zentrenkonzept	2019

2.1.1 Gesundheitsziele für Bielefeld 2017 - 2022¹

Im Jahr 2017 wurden durch die Mitglieder der Kommunalen Gesundheitskonferenz und Vertreter*innen aus verschiedenen Verwaltungsbereichen Gesundheitsziele formuliert, die für die Stadt vorrangige Handlungsfelder abbilden. Die Zielsetzungen leiten sich aus den vier folgenden Schwerpunktbereichen ab:

- Umwelt und Gesundheit: Gesunde Umweltbedingungen schaffen
- Arbeit und Gesundheit: Arbeitslosigkeit, gesundheitliche und soziale Benachteiligung abbauen
- Familie und Gesundheit: Soziale Unterstützung fördern

¹ Stadt Bielefeld in Zusammenarbeit mit der Kommunalen Gesundheitskonferenz (2017): Gesundheitsziele für Bielefeld 2017 - 2022

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

- Bildung und Gesundheit: Gesundheitskompetenz fördern und Prävention stärken

Für die Fußverkehrsstrategie sind insbesondere die formulierten Zielsetzungen zur Umweltbelastungssituation, zu gesunden und inklusiven öffentlichen Räumen sowie zum Gesundheitsverhalten von großer Bedeutung:²

- Die Luftqualität soll so verbessert werden, dass die Anforderungen der EU-Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa erfüllt sind (EU Richtlinie 2008/50/EG).
- Gemäß Lärmaktionsplan der Stadt Bielefeld ist das strategische Ziel, die Verkehrslärmbelastungen derart zu mindern, dass die Bielefelder*innen längerfristig keinen gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln ausgesetzt sind.
- Der städtische Grünraum soll als Aufenthalts-, Bewegungs- und Lernraum sowie als Beitrag zur Klimaanpassung und sozialen Integration weiterentwickelt werden.
- Gesundheit, Lebensqualität und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen sollen gestärkt werden.
- Der innerstädtische Raum soll inklusiv gestaltet werden (z. B. genügend Bänke, ebene Fußwege, schattenspendende Bäume).
- Das Gesundheitsverhalten der Bielefelder Bevölkerung soll verbessert werden.

2.1.2 Mobilitätsstrategie Bielefeld³

Die Stadt Bielefeld hat eine Mobilitätsstrategie entwickelt, die ein modernes und nachhaltiges Leitbild für die Entwicklung der Mobilität in Bielefeld bis zum Jahr 2030 beschreibt. Damit wird der Bielefelder Gesamtverkehrsentwicklungsplan (GVEP) aus dem Jahr 1998 fortgeschrieben. Die Mobilitätsstrategie thematisiert aktuelle Herausforderungen der Stadt und bildet eine Grundlage für den Folgeprozess der Entwicklung eines Mobilitätsplans.

Die Mobilitätsstrategie verfolgt das Leitbild eines „dynamischen, modernen, nachhaltigen und lebenswerten Bielefelds mit 75 % Umweltverbund und 25 % motorisiertem Individualverkehr im Jahr 2030“. Zur Erreichung des Leitbilds wurden sechs Leitziele mit jeweils zwei bis fünf Handlungsstrategien erarbeitet⁴:

² Ebd. S. 10-12 sowie S. 21

³ Stadt Bielefeld (2018): Mobilitätsstrategie Bielefeld

⁴ Ebd., S. 33

- Leitziel 1: Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten
- Leitziel 2: Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem stärken
- Leitziel 3: Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer*innen sicherstellen
- Leitziel 4: Erreichbarkeit für Bürger*innen und Wirtschaft in Stadt und Region gewährleisten
- Leitziel 5: Verkehrssicherheit erhöhen / „Vision Zero“
- Leitziel 6: Negative Wirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt deutlich reduzieren

Folgende Handlungsstrategien sind besonders bedeutend für den Fußverkehr:

- Schaffung von Nutzungsqualität im Straßenraum durch Neuaufteilung
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Plätze und Räume
- Entwicklung und Optimierung von Verknüpfungspunkte
- Attraktive Erreichbarkeit für alle in einer Stadt der kurzen Wege
- Barrierefreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für alle
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für weniger geschützte Verkehrsteilnehmer*innen
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Entwicklung einer Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme
- Reduzierung des Bewegungsmangels
- Minimierung der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastung

Als Maßnahme wird die Entwicklung eines Fußverkehrsplans für den Innenstadtbereich angestrebt.⁵

2.1.3 Handlungsprogramm Klimaschutz⁶

Mit dem Handlungsprogramm Klimaschutz 2020 - 2050 wurde das kommunale Handlungsprogramm aus dem Jahr 2008 fortgeschrieben. Für das Handlungs-

⁵ Vgl. Ebd., Seite 11

⁶ Stadt Bielefeld (2018): Handlungsprogramm Klimaschutz

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

programm wurden u. a. übergeordnete Ziele der Bundesregierung für Bielefeld übernommen, die im Folgenden aufgeführt werden:

- CO₂-Emissionen reduzieren (gegenüber 1990)
- Endenergieverbrauch reduzieren (gegenüber 2008)
- Anteil erneuerbare Energien am Endstromverbrauch steigern
- Endenergieverbrauch Verkehr reduzieren (gegenüber 2005)

Das Handlungsprogramm beinhaltet neun Handlungsfelder mit 23 lokalen Zielen. Im Handlungsfeld Mobilität werden folgende Ziele formuliert:

- Veränderung der Mobilität zugunsten des Umweltverbunds, z. B. durch Umgestaltung der Infrastruktur und Attraktivitätssteigerung
- Umsetzung der Beschlüsse des „Nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für Bielefeld“ (SUMP), insbesondere auch eines klimaverträglichen Lieferverkehrskonzeptes

Die im Handlungsprogramm empfohlenen Maßnahmen gliedern sich in sechs Bereiche. In den jeweiligen Bereichen werden Maßnahmen aufgelistet, die für den Fußverkehr relevant sind:

- Mobilitätskonzept Rad- und Fußverkehr erarbeiten/ausarbeiten
 - Fußverkehrskonzept erarbeiten
- Bauliche Maßnahmen im Rad- und Fußverkehrsnetz fortführen/ausweiten
 - Rad- und Fußwegenetz ausbauen
 - Rad- und Fußwegequalität allgemein verbessern
 - Autofreie Zonen vor Schulen schaffen und etablieren
- ÖPNV stärken
- Aufenthalts- und Lebensqualität in verdichteten Stadtgebieten durch sukzessive Entwicklungsschritte
 - Tempo-30-Zonen / Bereiche mit Geschwindigkeitsreduzierung von Schleich- und Durchgangsverkehren vorrangig in der Altstadt und im untergeordneten Netz ausweiten und etablieren (durch bauliche Maßnahmen), (institutionalisierte, temporäre) Teilsperren etablieren
 - „Autofreies Hufeisen“
- Alternative Antriebe

- Betriebliche Mobilität und Pendelverhalten klimafreundlicher gestalten/optimieren

2.1.4 Green City Masterplan⁷

Der Green City Masterplan wurde im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017-2020“ der Bundesregierung entwickelt. In diesem wurden vorhandene sowie geplante Strategien und Maßnahmen zur Reduktion des Stickstoffoxid (NO_x)-Ausstoßes und Verbesserung der Luftqualität zusammengeführt. Hierfür wurden Handlungsstrategien aus der Mobilitätsstrategie übernommen, die zur Reduktion des NO_x-Ausstoßes sowie zur Verbesserung der Luftqualität beitragen.⁸

2.1.5 Handlungsempfehlung „Gesund unterwegs - Fußgängerfreundlichkeit in Bielefeld steigern“⁹

Die kommunale Gesundheitskonferenz hat 2019 die Handlungsempfehlung „Gesund unterwegs - Fußgängerfreundlichkeit in Bielefeld steigern“ beschlossen. Dabei werden folgende übergeordnete Ziele definiert:

- Die körperliche Aktivität der Bielefelder Bevölkerung durch die Förderung des Zufußgehens steigern
- Die Fußgängerfreundlichkeit (Walkability) durch Aufwertung der Ressource „Gehen“ im alltäglichen Leben verbessern

Hintergrund ist das beobachtete Bewegungsdefizit der Bielefelder Bevölkerung, die den allgemeinen Empfehlungen zur körperlichen Aktivität der Weltgesundheitsorganisation (WHO) nicht entspricht. Die Handlungsempfehlung empfiehlt, eine bewegungsfreundliche Stadtgestaltung zu schaffen, um das Gehen zu fördern, welches als ein zentraler Baustein einer bewegten Kommune gesehen wird.

⁷ Stadt Bielefeld (2018): Green City Masterplan

⁸ Siehe Handlungsfelder unter dem Kapitel 2.1.2

⁹ Stadt Bielefeld (2019): Beschlussvorlage der Initiative Bewegungsfreundliches Bielefeld für die Sitzung am 20.11.2019. Gesund unterwegs – Fußgängerfreundlichkeit in Bielefeld steigern

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

2.1.6 Klimaanpassungskonzept¹⁰

Für die Stadt Bielefeld wurde ein Klimaanpassungskonzept erstellt, mit dem eine Initiierung und Strukturierung des lokalen Anpassungsprozesses erzielt werden soll. Insgesamt werden 29 Maßnahmen empfohlen, die darauf abzielen, Gesundheitsrisiken für Personen abzuwenden und dabei den Energiebedarf möglichst gering zu halten. Hinsichtlich der Fußverkehrsstrategie sind vor allem Maßnahmen, die zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen, von großer Bedeutung. Zu den Maßnahmen zählen:

- Begrünung mit Bäumen
- Beschattung durch (mobile) konstruktive Elemente
- Anlage von Wasserspielen und Zerstäubern
- Anlage von Pocket Parks

2.1.7 Einzelhandels- und Zentrenkonzept¹¹

Mit der Aufstellung des Einzelhandelskonzeptes 2019 wird das Einzelhandels- und Zentrenkonzept aus dem Jahr 2009 vor dem Hintergrund der zu beobachtenden Trends (Zunahme von Filialisierungen, zunehmende Bedeutung des Online-Handels) aktualisiert.

Die Strategie des Einzelhandelskonzeptes verfolgt mit dem Leitbild eine „gesamtstädtische, räumlich-funktionale Gliederung“.¹²

Für die zukünftige Einzelhandels- und Zentrenentwicklung wird ein Zielkatalog zugrunde gelegt, der u. a. folgende für die Fußverkehrsstrategie wichtigen Ziele beinhaltet:

- Sicherung und Ausbau einer attraktiven Innenstadt in Bielefeld
- Sicherung und Stärkung einer möglichst flächendeckenden wohnungsnahen Grundversorgung im Stadtgebiet durch Nahversorgungszentren und funktionsfähige Nahversorgungsstandorte
- Sicherung einer „nachhaltigen“ Stadtentwicklung, d.h. einer langfristig angelegten Entwicklung des Einzelhandels

¹⁰ Stadt Bielefeld – Umweltamt (2019):
Bielefeld fit für den Klimawandel – Klimaanpassungskonzept

¹¹ Stadt Bielefeld – Bauamt (2019):
Einzelhandels- und Zentrenkonzept. Fortschreibung 2019

¹² Ebd., S.11

2.1.8 Beschlussvorlage Barrierefreie Standards der Stadt Bielefeld

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie
- Gesamtbericht -
September 2022

Die barrierefreie Ausführung gesicherter Querungsstellen wurde 2010 im Stadtentwicklungsausschuss beschlossen. Diese beinhaltet an sämtlichen Querungsstellen mit Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen und Querungshilfen eine Doppelquerung mit einem 6 cm Bord und einer Nullabsenkung.

Im Zuge der Fortschreibung der einschlägigen Regelwerke sowie auf Basis der Erfahrungen aus der Nutzung der bisher realisierten Anlagen sollen die bisher angewendeten Standards überprüft und an die aktuellen Vorgaben der Regelwerke (vor allem DIN 32984 und 18040-3) angepasst werden.¹³

Dabei werden neben den gesicherten Querungsstellen weitere Themen hinsichtlich der Barrierefreiheit behandelt. Zudem sollen bewährte Gestaltungselemente weiterentwickelt und auch zukünftig angewendet werden.

Mit der Definition der Standards soll eine eindeutige Vorgabe für alle Beteiligten einschließlich der Bauausführung geschaffen werden, um die Barrierefreiheit im Stadtgebiet für alle mobilitäts- und seheingeschränkte Personen einheitlich und wiedererkennbar zu gestalten.

In der Beschlussvorlage werden verschiedene Leitsysteme und Elemente der Barrierefreiheit betrachtet und ein Vergleich zwischen Bielefelder Standards und Vorgaben der Regelwerke gezogen. Im Folgenden werden die Abweichungen in den Bielefelder Standards zu den DIN-Vorgaben dargestellt.

- Gesicherte Querungsstelle (Lichtsignalanlage, Fußgängerüberweg):
 - Die Vorgaben der DIN hinsichtlich des Richtungsfelds werden erfüllt und teilweise überschritten.
 - Die Bielefelder Standards streben eine höhere Breite der Nullabsenkung an. Anstatt 100 cm ist eine Breite von 170 cm und anstatt 60 cm Tiefe ist eine Tiefe von 90 cm als Standard festgelegt.
- Ungesicherte Querungsstelle (sonstige Querungsstellen)
 - Der Auffindestreifen wird bereits ab einer Gehwegbreite von 2,75 m eingesetzt, in den Vorgaben der Regelwerke ab 5,0 m Gehwegbreite.
- Gleisquerung Stadtbahn ohne/mit Umlaufsperr
 - Die Vorgaben der DIN hinsichtlich des Richtungsfelds werden erfüllt und überschritten.

¹³ Vgl. Stadt Bielefeld (2022):
Beschlussvorlage Barrierefreie Standards der Stadt Bielefeld

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

- Eine geringere Tastkante von 3 cm statt 6 cm wird angestrebt, um das schnelle Verlassen der Gleise im Gefahrenfall zu erleichtern.
- An Lichtsignalanlagen soll nach Bielefelder Standards ein taktiler Vibrationsstaster zur Erhöhung der Sicherheit eingesetzt werden. Nach den DIN-Vorgaben können ergänzend zu Bordindikatoren akustische Signale einrichtet werden.
- Umlaufsperrern sollen mit Richtungspfeilen ausgestattet werden, um die Auffindbarkeit des Freigabesignals (Vibrationstaster) zu erleichtern. Die DIN gibt hierfür keine Vorgaben.
- Gleisquerung Eisenbahn
 - Bezüglich der Lichtsignalanlage sind keine DIN-Vorgaben definiert. Die Bielefelder Standards empfehlen, die LSA an der inneren Leitlinie zwischen Aufmerksamkeitsfeld und Richtungsfeld anzulegen.
- Rampe und Treppe (Stadtbahn)
 - Hinsichtlich des Aufmerksamkeitsfelds und der nutzbaren Laufbreite werden die Vorgaben der Regelwerke erfüllt und überschritten.

Bei Gehwegüberfahrten, Trennstreifen und Bushaltestellen gibt es gegenüber den Angaben der DIN keine Abweichungen.

Die Standards zur Barrierefreiheit sollen grundsätzlich beim Neubau angewandt werden. Bei partiellen Baumaßnahmen im Bestand erfolgt eine Einzelfallprüfung, inwieweit deren Anwendung sinnvoll und umsetzbar ist.

3 Bestandsanalyse

Im Folgenden werden die wesentlichen räumlichen, demografischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen beschrieben, die Bielefeld prägen und die bei der Erarbeitung der Fußverkehrsstrategie berücksichtigt wurden.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

3.1 Räumliche Verflechtungen und Stadtstruktur

Räumliche Verflechtungen

Bielefeld ist eine kreisfreie Stadt im Regierungsbezirk Detmold. Durch die oberzentrale Funktion ist Bielefeld ein wichtiger Wirtschaftsstandort in der Region Ostwestfalen-Lippe. Es bestehen starke Pendlerverflechtungen zwischen Bielefeld und den umliegenden Städten. Im Jahr 2020 sind 85.558 Menschen zum Arbeiten nach Bielefeld eingependelt und 50.197 Menschen aus Bielefeld ausgependelt. Damit hat die Stadt einen hohen Überschuss an Berufseinpender*innen.¹⁴

Die Hauptquellen und -ziele der Ein- und Auspendelnden sind Gütersloh, Lippe und Herford.

Verkehrlich ist Bielefeld durch die Bundesautobahnen A 2 und A 33 und die Bundesstraßen B 61 und B 66 sehr gut an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden.

Stadtstruktur

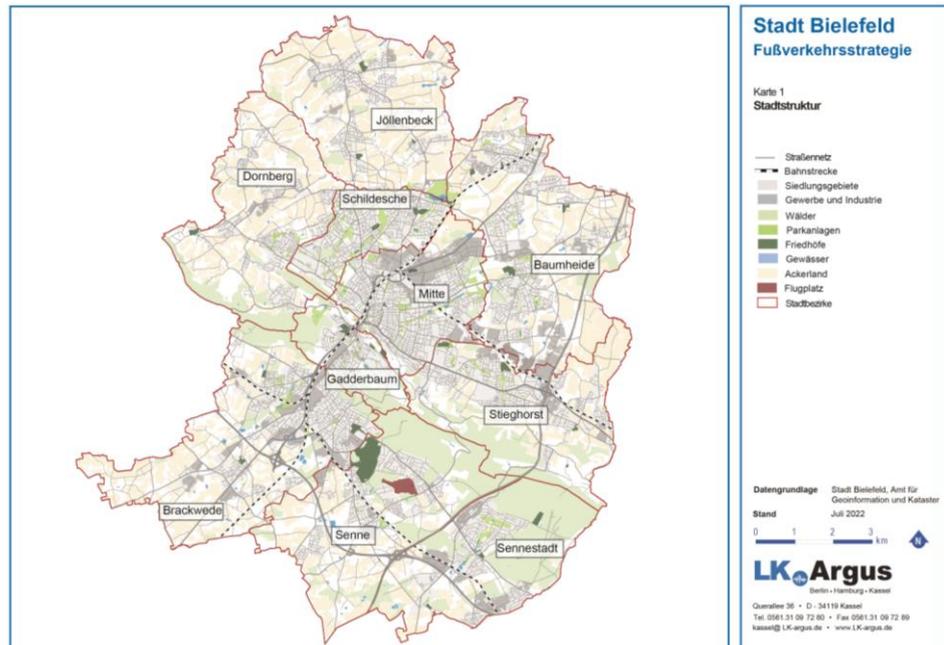
Das Bielefelder Stadtgebiet ist in zehn Stadtbezirke gegliedert. Diese sind in der Karte 1 dargestellt.

Bielefeld weist kompakte Siedlungsbänder in der Mitte Richtung Süden und Osten auf. Großflächige Gewerbe- und Industrieflächen liegen in den Stadtbezirken Mitte, Stieghorst und Gadderbaum. Diese sind hauptsächlich an den Hauptverkehrsstraßen und entlang der Bahntrassen zu verorten. Aufgrund der ländlichen Struktur in den Außenbezirken beträgt die Landwirtschafts- und Waldfläche in Bielefeld insgesamt über 50 %.¹⁵

¹⁴ Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2021): Pendlersaldo 2020 der 10 bevölkerungsreichsten kreisfreien Städte. URL: <https://www.it.nrw/node/1855/pdf>

¹⁵ Stadt Bielefeld (2018): Mobilitätsstrategie Bielefeld, S.9

● **Karte 1: Stadtstruktur**



Siehe auch Kartenanhang

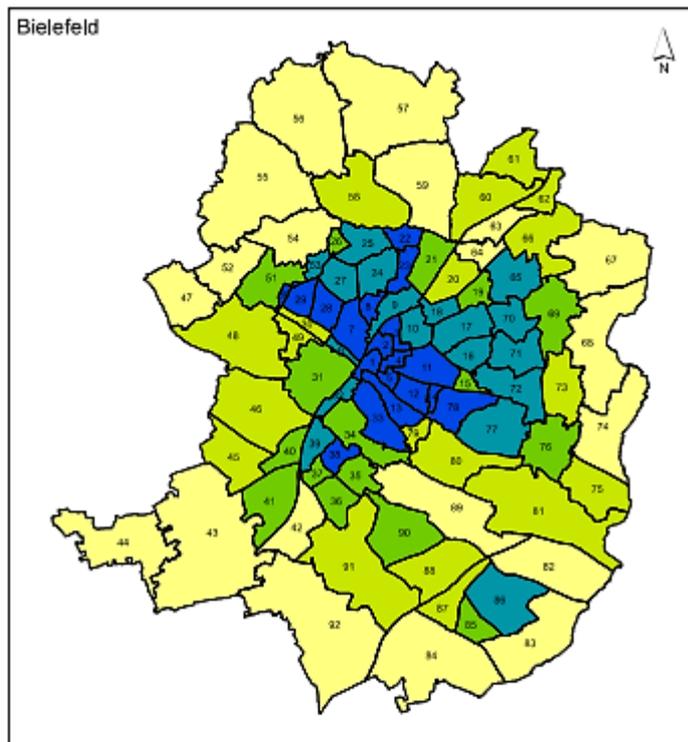
Walkability-Index

Für die Stadt Bielefeld wurde im Rahmen einer Dissertation der Walkability-Index (WAI) auf Ebene der zehn Stadtbezirke ermittelt.¹⁶ Für die Berechnung des WAI wurde Daten wie tatsächliche Flächennutzung, Gebietsgliederung, Straßen- und Wegenetz sowie Haushaltsstatistiken (Haushaltsdichte) verwendet. Die Abbildung 2 stellt den Walkability-Index für Bielefeld dar. Deutlich wird, dass vor allem die Bezirke des urbanen Stadtkerns besonders fußgängerfreundlich sind, da diese sehr hohe Werte aufweisen. In Richtung der suburbanen Stadtraumbereiche nehmen die Werte ab und somit auch die Fußgängerfreundlichkeit. Auffällig ist zudem, dass der Bezirk Sennestadt einen hohen Walkability aufweist.

¹⁶ Thorsten Pollmann (2014): Qualifying Paper XII GIS-basierte Abschätzung der Walkability für Bielefeld und Gelsenkirchen

● **Abbildung 2:** Walkability-Index für Bielefeld

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie
- Gesamtbericht -
September 2022



Legende

Walkability-Index



Beschriftung: Nummer statistischer Bezirk (BI) / REGE-Bezirk (GE)

Räumliche Zäsuren im Stadtgebiet

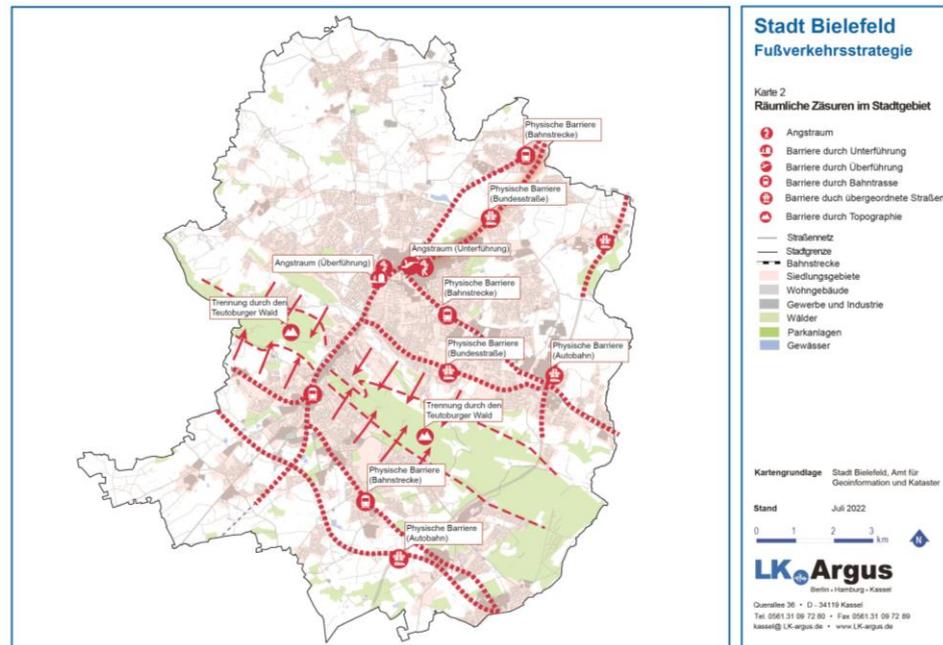
Ein strukturelles Merkmal Bielefelds ist die Zweiteilung der Stadt durch den Teutoburger Wald, der von Osten nach Westen durch das Stadtgebiet verläuft. Dieser ist zum einen ein attraktiver Grünraum mitten in der Stadt, stellt zum anderen aber auch durch die großen Entfernungen für den Fußverkehr eine Barriere zwischen dem südlichen Stadtgebiet und der Mitte Bielefelds dar.

Räumliche Zäsuren bilden auch die übergeordneten Verkehrstrassen. Die A 2 führt in Nord-Süd Richtung durch die Stadtbezirke Heepen, Stieghorst und Sennestadt. Am Kreuz Bielefeld treffen sich A 2 und A 33. Die A 33 verläuft in West-Ost Richtung durch Brackwede, Senne und Sennestadt. Die in Nordost-Süd Richtung verlaufende B 61 führt parallel zur Bahntrasse, die eine Zäsur in Ost-West-Richtung darstellt. Des Weiteren verläuft die B 66 südlich des Innenstadtbereichs in Richtung Osten durch den Stadtbezirk Stieghorst.

Die räumlichen Zäsuren durch übergeordnete Verkehrsstrassen stellen Barrieren für den Fußverkehr dar, die häufig nur an wenigen Stellen überwunden werden können. Oftmals sind Unter- oder Überquerungen nicht barrierefrei und stellen Räume ohne soziale Kontrolle dar, die keine hohe Nutzungsqualität haben.

Die räumlichen Zäsuren im Stadtgebiet mit Auswirkungen auf den Fußverkehr sind in Karte 2 dargestellt.

● **Karte 2:** Räumliche Zäsuren im Stadtgebiet



Siehe auch Kartenanhang

3.2 Bevölkerungsstruktur

Mit knapp 340.000 Einwohner*innen liegt Bielefeld an 18. Stelle nach Einwohnerzahl. Durch die große Stadtfläche liegt Bielefeld in der Einwohnerdichte mit 1.331 EW/km² aber erst an 50. Stelle der insgesamt 80 Großstädte in Deutschland.¹⁷

Der Stadtbezirk Mitte ist mit etwa 80.000 Einwohner*innen sowohl der Stadtbezirk mit der höchsten Einwohnerzahl als auch der mit der höchsten Einwohnerdichte (4.336 EW/km²). Die zweithöchste Dichte weist der Stadtbezirk Schildesche auf (3.854 EW/km²). Gadderbaum weist die geringste Einwohnerzahl bei gleichzeitig kleinster Fläche auf, die Einwohnerdichte liegt leicht unter dem Durchschnitt. Die Außenbezirke sind eher dünner besiedelt. Die geringste

¹⁷ Vgl. Stadt Bielefeld (2018): Green City Masterplan, S. 9; URL: <https://bundesland24.de/staedte/>

Einwohnerdichte ist in Senne mit 652 EW/km² zu verzeichnen (siehe Tabelle 2). Die Karte 3 zeigt die Einwohnerdichten pro Baublock in Bielefeld. Je dunkler die Farbe des Baublocks, desto dichter besiedelt ist dieser.

- **Tabelle 2:** Statistische Daten zur Einwohnerzahl und Einwohnerdichte in Bielefeld¹⁸

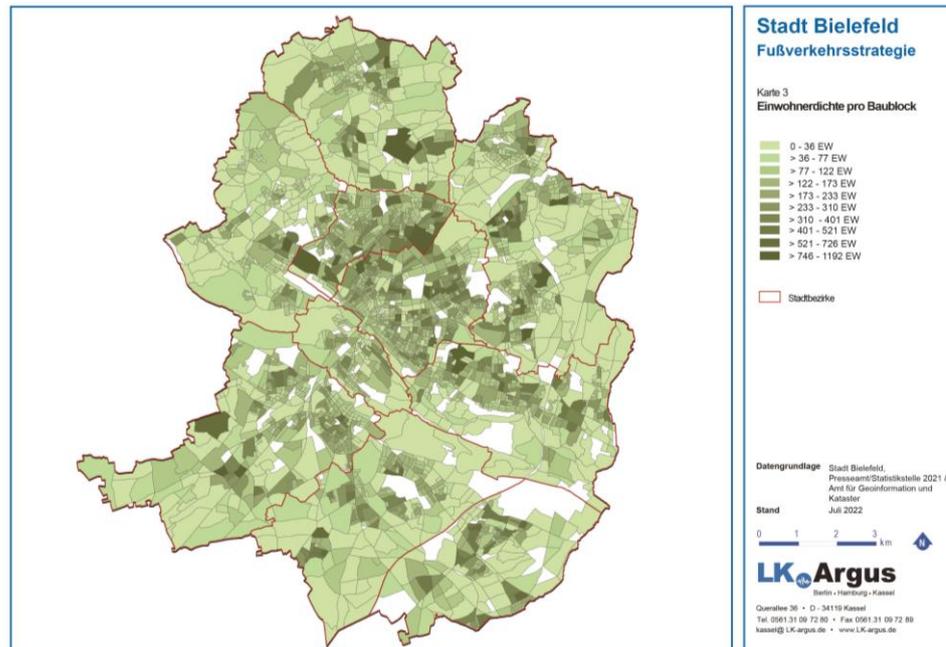
Stadtbezirk	Einwohnerzahl ¹⁹	Einwohnerdichte ²⁰	Fläche
Mitte	80.403 EW	4.325 EW / km ²	18,59 km ²
Heepen	47.152 EW	1.236 EW / km ²	36,16 km ²
Schildesche	42.410 EW	3.862 EW / km ²	10,98 km ²
Brackwede	40.814 EW	1.067 EW / km ²	38,25 km ²
Stieghorst	32.292 EW	1.155 EW / km ²	27,96 km ²
Jöllenberg	23.105 EW	776 EW / km ²	29,78 km ²
Sennestadt	22.200 EW	896 EW / km ²	24,77 km ²
Senne	21.123 EW	654 EW / km ²	32,3 km ²
Dornberg	19.681 EW	675 EW / km ²	29,16 km ²
Gadderbaum	10.239 EW	1.177 EW / km ²	8,7 km ²
Bielefeld gesamt	339.419 EW	1.312 EW / km²	258,65 km²

¹⁸ Einwohnermelderegister der Stadt Bielefeld: Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung, URL: <https://www.bielefeld.de/node/5412> (Stand: Dezember 2021) und URL: <https://www.bielefeld.de/node/6162>

¹⁹ Bevölkerung der Stadtbezirke zum Stand 30.06.2021 nach Hauptwohnsitz

²⁰ Stand Dezember 2020

● **Karte 3:** Einwohnerdichte pro Baublock



Siehe auch Kartenanhang

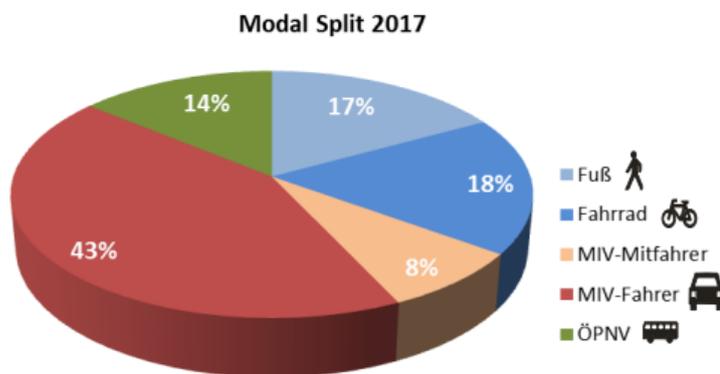
3.3 Mobilität und Verkehrsmittelwahl der Bielefelder Bevölkerung²¹

Für die Stadt Bielefeld wurde 2017 eine Haushaltsbefragung durchgeführt, um das Mobilitätsverhalten der Bielefelder*innen zu ermitteln. Insgesamt haben 1.859 Haushalte mit 3.736 Personen an der Haushaltsbefragung teilgenommen, die in zwei Erhebungswellen im Mai und Juli 2017 durchgeführt wurde.

In Bielefeld werden entsprechend der Befragung durchschnittlich 3,4 Wege pro Person und Werktag zurückgelegt. Der Pkw ist mit einem Anteil von 51 % an allen Wegen das dominierende Verkehrsmittel der Bielefelder*innen (siehe Abbildung 3). 43 % nutzen den Pkw als Fahrer*in, 8 % als Mitfahrer*in. 17 % der Wege werden zu Fuß und 18 % mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der Anteil des ÖPNV liegt bei allen Wegen bei 14 %, dabei entfallen 2 % auf den Zug-regional- und Fernverkehr sowie 12 % auf Bus und Stadtbahn. Somit beträgt der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und ÖV-Verkehr) 49 %.

²¹ Stadt Bielefeld (2018): Haushaltsbefragung 2017 zur Mobilität in Bielefeld. Endbericht.

- **Abbildung 3:** Modal Split Werte für das Jahr 2017²²



Vor 2017 wurde die letzte vergleichbare Befragung 2010 durchgeführt. Gegenüber den Ergebnissen aus 2010 ist der Fußverkehrsanteil bis 2017 um zwei Prozentpunkte angewachsen.

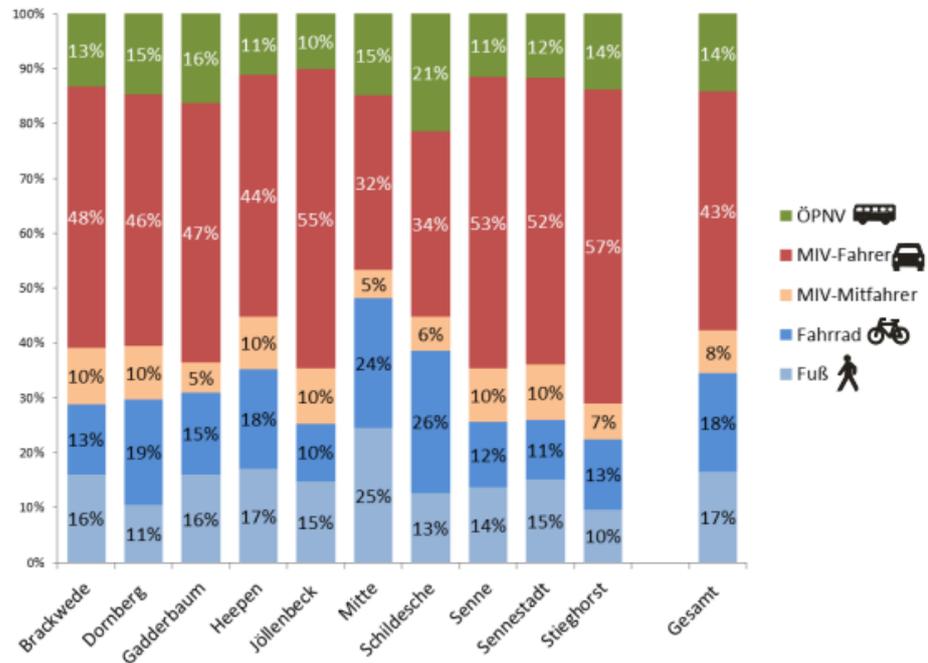
Die Verkehrsmittelwahl ist in den Stadtbezirken nicht gleich. Beeinflusst durch unterschiedliche Siedlungs- und Bbauungsstrukturen weist z. B. der Fußverkehr im Stadtbezirk Mitte einen Anteil von 25 % (8 Prozentpunkte über dem Gesamtdurchschnitt) auf. In Stieghorst und Dornberg sind die Fußverkehrsanteile mit 10 % bzw. 11 % am niedrigsten. (siehe Abbildung 4 auf der nachfolgenden Seite).

Die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel stellt sich auch in Abhängigkeit des Wegezwecks unterschiedlich dar. Auf Einkaufs- und Freizeitwege entfallen die höchsten Fußverkehrsanteile mit 28 % bzw. 21 %. Bei den anderen Wegezwecken hat der Fußverkehr eine geringe Bedeutung, insbesondere auf Arbeits- und geschäftlichen Wegen, welche zu 61 % bzw. 80 % mit dem MIV zurückgelegt werden. Ausbildungswege werden zu 17 % ausschließlich zu Fuß zurückgelegt, für 41 % der Ausbildungswege wird der ÖPNV genutzt. ÖPNV-Wege sind hinsichtlich des Fußverkehrs bedeutend, da Haltestellen überwiegend zu Fuß erreicht werden.

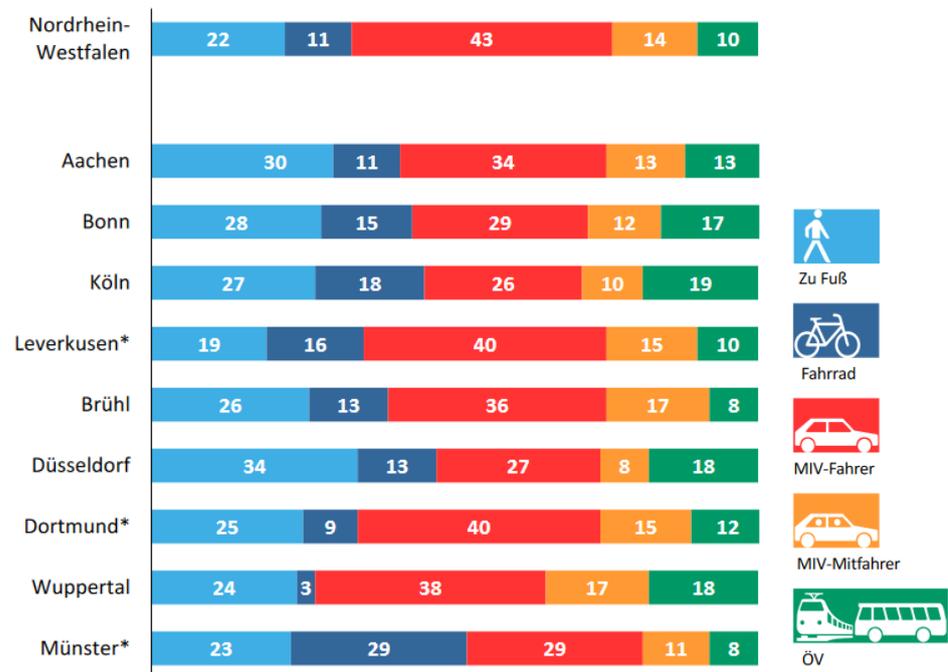
Im Vergleich zu den Nachbarstädten und Städten ähnlicher Größe wie Aachen oder Bonn (siehe auch Abbildung 5 auf der nachfolgenden Seite) weist Bielefeld mit 17 % einen geringen Fußverkehrsanteil auf. Der Anteil des Fußverkehrs liegt auch unter dem Landesdurchschnitt (22 %).

²² Ebd.

● **Abbildung 4:** Verkehrsmittelwahl auf Stadtbezirksebene²³



● **Abbildung 5:** Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich²⁴



²³ Ebd., S. 10

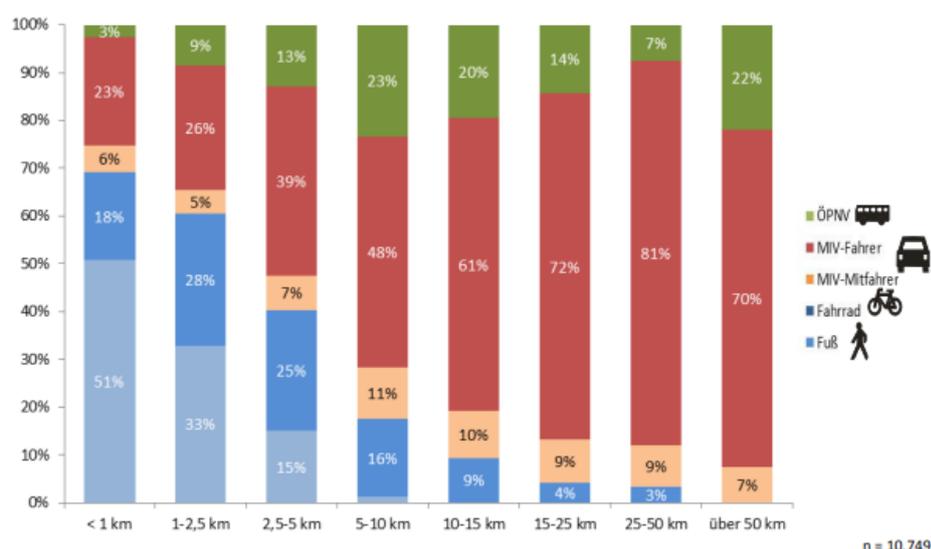
²⁴ infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Aktuelle Ergebnisse zur Alltagsmobilität URL: https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Events-Kampagnen/AGFS-Kongress/2019/AGFS-Kongress_2019_MiD-2017_Follmer.pdf Letzter Zugriff am 22.11.2021

17 % aller Wege, die die Bielefelder*innen an einem Werktag zurücklegen, sind kürzer als ein Kilometer. 12 % aller Wege sind zwischen 1,0 km und 2,5 km lang (siehe Abbildung 6).

Wege unter einem Kilometer Distanz werden dabei vor allem zu Fuß (51 %) und mit dem Fahrrad (18 %) unternommen. Fast ein Drittel dieser sehr kurzen Wege wird aber mit dem Pkw zurückgelegt. Insbesondere bei den Kurzstrecken bis 1,0 km bestehen hohe Verlagerungspotentiale vom Auto auf den Fußverkehr.

Bei Wegelängen von 1,0-2,5 km nimmt der Anteil des Fußverkehrs ab, ist aber immer noch doppelt so hoch wie bei allen zurückgelegten Wegen. Ein Drittel der Wege mit einer Länge zwischen 1,0 und 2,5 km wird zu Fuß zurückgelegt.

● **Abbildung 6:** Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Reiseweiten²⁵



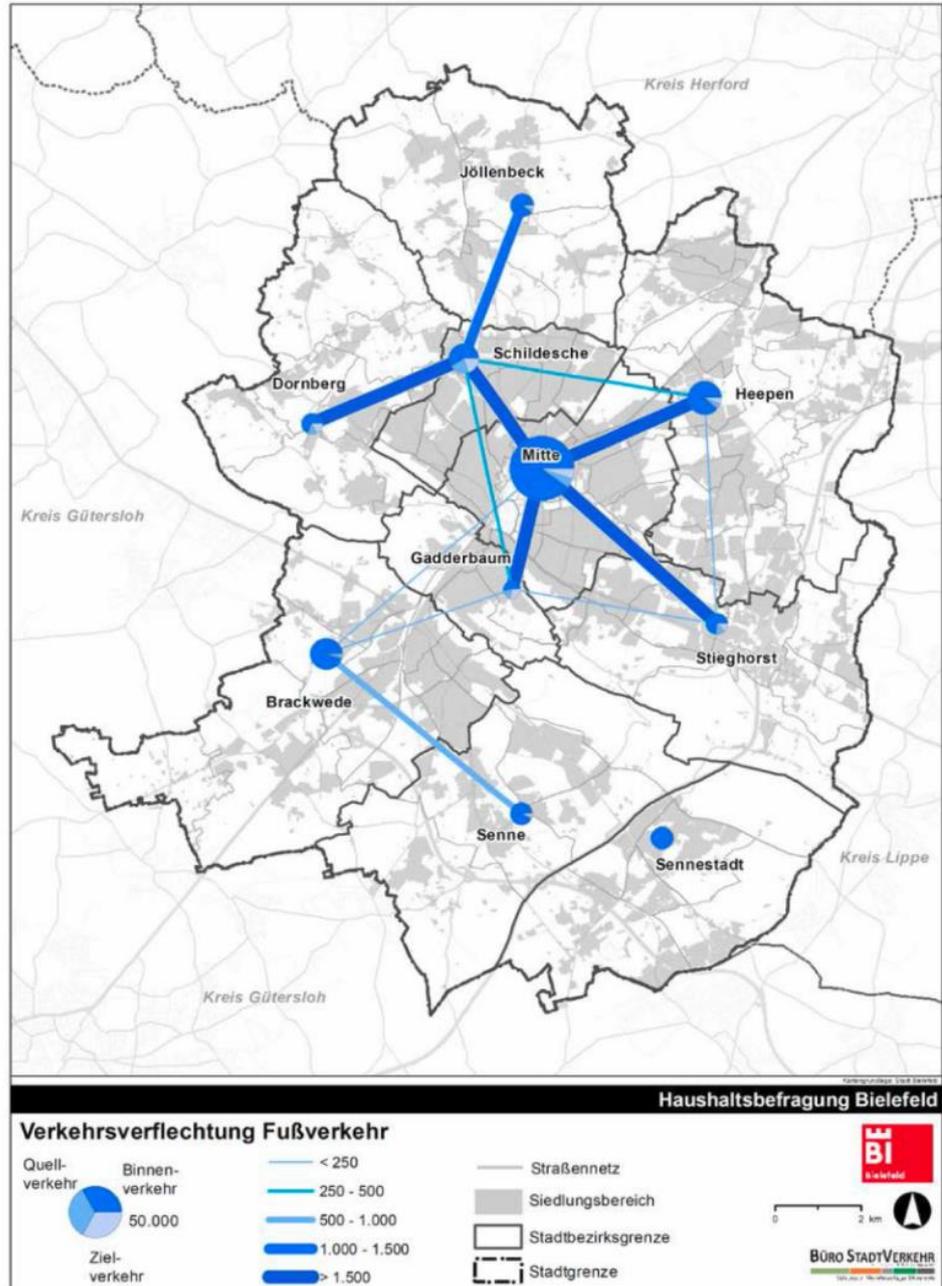
Die durchschnittliche Wegelänge zu Fuß beträgt im Binnenverkehr 1,5 km. Durchschnittlich gehen die Bielefelder*innen 18 Minuten zu Fuß.²⁶

Hohe Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr bestehen zwischen den Bezirken Mitte, Heepen, Stieghorst, Gadderbaum, Schildesche sowie zwischen Schildesche, Dornberg und Jöllenbeck. Der Fußverkehr spielt sich hauptsächlich innerhalb des jeweiligen Stadtbezirks ab. Außer in Schildesche und Dornberg beträgt der Binnenverkehrsanteil im Fußverkehr über Zweidrittel (siehe Abbildung 7). In den Außenbezirken Brackweide und Senne liegt der Binnenverkehrsanteil des Fußverkehrs bei nahezu 100 %. Im Stadtbezirk Sennestadt werden Wege zu Fuß ausschließlich innerhalb des Stadtbezirks unternommen.

²⁵ Ebd. S. 53

²⁶ Ebd. S. 58

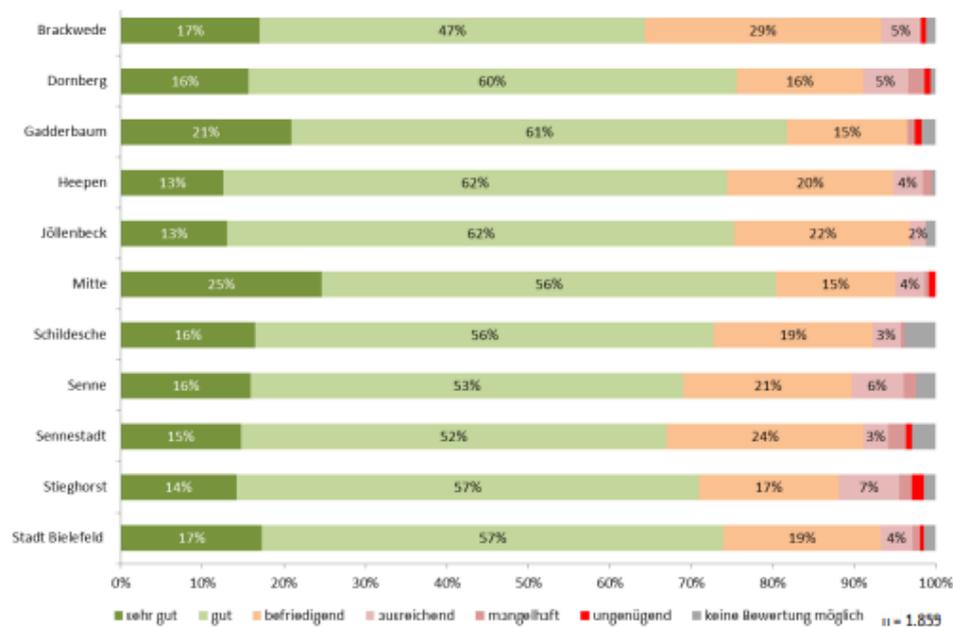
● **Abbildung 7: Verkehrsverflechtung Fußverkehr²⁷**



²⁷ Ebd. S. 63

Das Verkehrsangebot im Fußverkehr wird in der Haushaltsbefragung gegenüber den anderen Verkehrsarten am besten bewertet. 74 % der befragten Bürger*innen bewerten es als sehr gut oder gut (siehe Abbildung 8). Am positivsten fällt die Bewertung von den Bewohner*innen der Bezirke Mitte und Gadderbaum aus, wo das Fußverkehrsangebot zu 25 % bzw. 21 % als sehr gut und 56 % bzw. 61 % als gut bewertet wurde. Am schlechtesten wird das Verkehrsangebot im Fußverkehr im Stadtbezirk Stieghorst bewertet. 15 % der befragten Bürger*innen dort schätzen das Fußverkehrsangebot als mangelhaft oder ungenügend ein.

● **Abbildung 8:** Bewertung der Verkehrsangebote des Fußverkehrs²⁸



²⁸ Ebd., Seite 74

3.4 Bestehende Netze für den Fußverkehr

Konkrete Netzdefinitionen für den Fußverkehr bestehen grundsätzlich mit den Grünen Wegen und den Schulwegeplänen für die Grundschulen Bielefelds. Bei beiden Netzdefinitionen ist aber zu berücksichtigen, dass sie keinen finalen Stand darstellen.

3.4.1 Grüne Wege

Die Stadt Bielefeld hat 2013 ein Konzept zu den Grünen Wegen erarbeitet, das seitdem nicht weiterentwickelt wurde. Hierbei wurde ein Netz an Grünen Wegen entworfen, welches die Vernetzung von landschaftsgeprägten Erholungsbereichen sowie öffentlichen Grün- und Parkanlagen darstellt²⁹. Die Grünen Wege werden definiert als Wege in öffentlichen Grünanlagen, Wege an verkehrsarmen, durchgrüneten Straßen sowie land- und forstwirtschaftliche Wege. Diese stellen wichtige Hauptwege dar, welche die Erholungsräume und Grünzüge erschließen.

Nachfolgende Ziele liegen dem Konzept zugrunde:

- Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes für Bewohnerinnen und Bewohner*innen
- Verknüpfung der Wegeverbindungen untereinander und Anbindung der Stadtteile an die Erholungsschwerpunkte
- Schaffung von möglichst kurzen und attraktiven Wegen für die Bevölkerung abseits von stark befahrenen Straßen, um den Zugang zu den Grünzügen und der Landschaft zu ermöglichen
- Angebot von Rundwegen für kurze und mittlere Spaziergänge für Feierabend- und Wochenenderholung

Die Karte 4 zeigt sowohl die bestehenden als auch die geplanten und die aufzuwertenden Grünen Wege. Entsprechend der Karte besteht bereits ein zusammenhängendes Netz an Grünen Wegen.

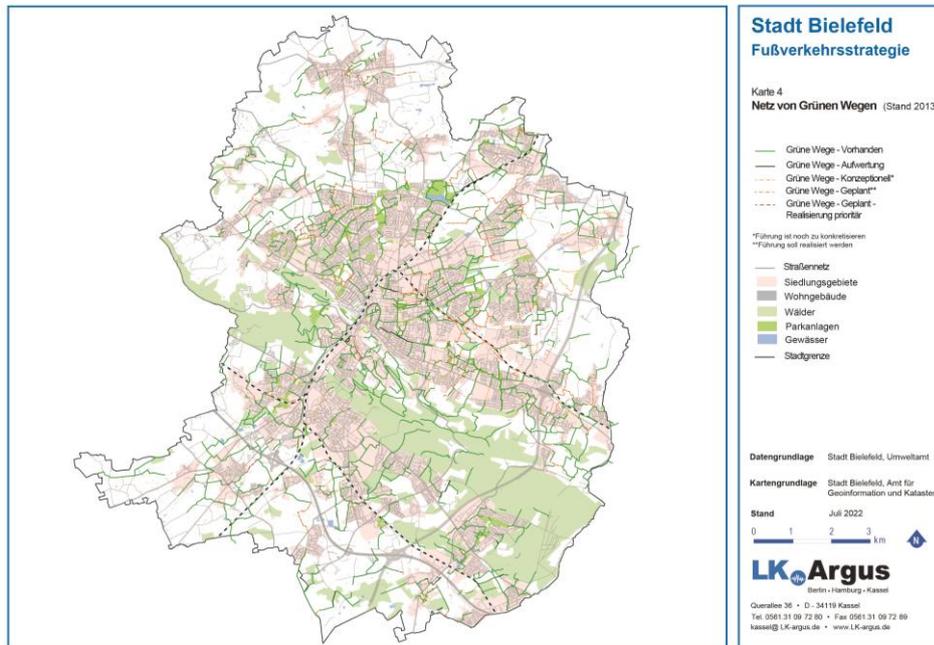
Als Bestandswege werden alle gekennzeichneten Wanderwege und die sonstigen vorhandenen Wege im Grünen aufgenommen. Die geplanten Wege sollen in der dargestellten Trassenführung realisiert werden. Diese stellen die Lückenschlüsse dar. Nach Informationen des Umweltamts wurden zum Teil als „Grüne Wege – Geplant“ dargestellte Wege zwischenzeitlich bereits realisiert. Für die konzeptionellen Wege ist die Führung noch zu konkretisieren. Aufgrund von

²⁹ Vgl. Informationen nach Umweltamt (Stand 2021)

Grundstücksverhältnissen etc. können sich hierbei noch starke Änderungen in der tatsächlichen Wegeführung ergeben.

● **Karte 4:** Grüne Wege

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie
- Gesamtbericht -
September 2022

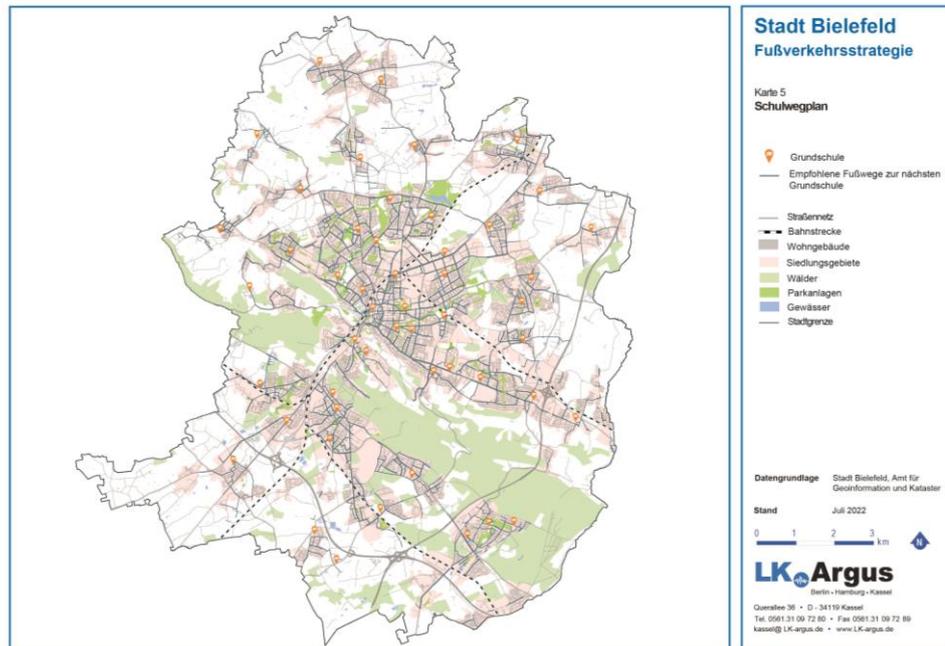


Siehe auch Kartenanhang

3.4.2 Schulwegplan

Die Karte 5 zeigt die Schulwegpläne für die 47 Grundschulstandorte in Bielefeld. Die Schulwegpläne stellen ein Netz an empfohlenen Wegeführungen in den Einzugsbereichen der Grundschulen dar. Es besteht aber die begründete Vermutung, dass die ausgewiesenen Schulwege so nicht von Eltern und Kindern angenommen werden. Eine Überprüfung und Anpassung der Schulwege unter Berücksichtigung von Gefahrenpunkten und möglichen Alternativwegen sollte erfolgen.

● **Karte 5:** Schulwegplan



Siehe auch Kartenanhang

3.5 Wichtige Quellen und Ziele des Fußverkehrs

Die Quellen und Ziele des Fußverkehrs (siehe Karte 6) sind Grundlage für die Entwicklung von Netzen wichtiger Fußwegeverbindungen.

Hierbei sind die Wohngebiete wichtige Quellen des Fußverkehrs, da jeder erste Weg am Tag am Wohnort beginnt.

3.5.1 Ziele des Fußverkehrs

Wichtige Ziele oder Points of Interest sind – neben den Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln, siehe Kapitel 3.5.2 – u. a. Einzelhandel, Nahversorgungszentren, Bildungseinrichtungen, Naherholungsgebiete, Sportanlagen, Kultureinrichtungen, wichtige Arbeitsplatzstandorte, soziale Einrichtungen und Gesundheitseinrichtungen. Darüber hinaus haben Freizeitziele wie z. B. städtische Parkanlagen, die Stauteiche sowie der Teutoburger Wald eine hohe Anziehungskraft für den Fußverkehr.

Die Ziele des Fußverkehrs werden in folgende Kategorien gegliedert:

- Versorgungszentren / Nahversorgungsstandorte (u. a. Nahversorgungsstandorte, Marktplätze)
- Dienstleistungen (z. B. Post, Apotheke)

- Medizinische Versorgung (z. B. Krankenhäuser, Arztpraxen)
- Bildung und Betreuung (z. B. Schulen, Universitäten, Fachhochschulen, Kitas)
- Öffentliche Einrichtungen (z. B. Rathaus und Behörden)
- Sport und Spiel (z. B. Fußballstadion, Sportplätze, Spielplätze)
- Freizeit und Tourismus (z. B. Theater, Museen, Sehenswürdigkeiten)
- Große Arbeitgeber / Arbeitsplatzstandorte
- SPNV-Haltestellen, Stadtbahnhaltestellen und Bushaltestellen

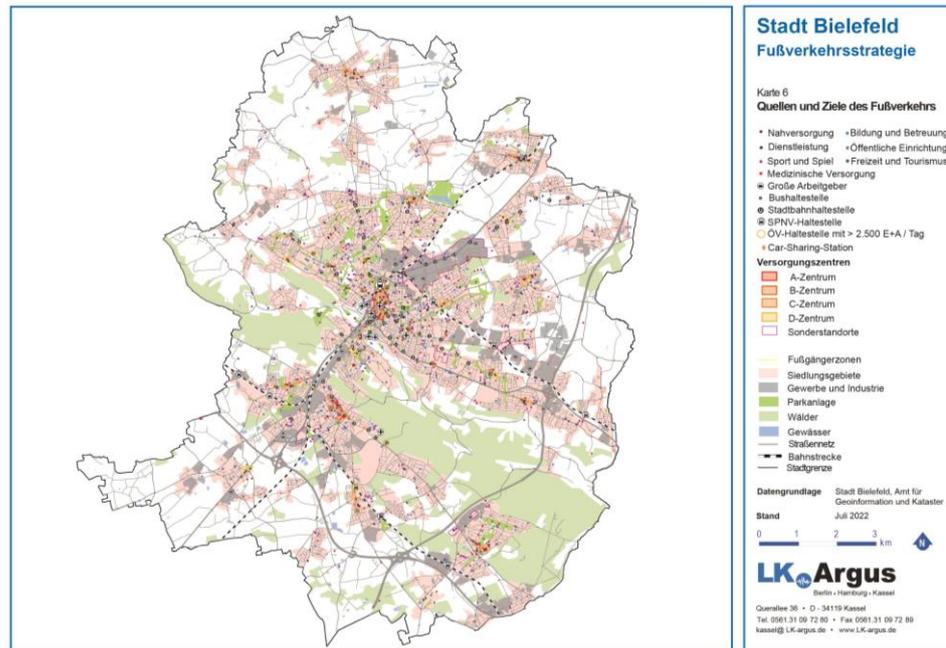
Versorgungszentren sind für den Fußverkehr von großer Bedeutung, da hier eine Agglomeration unterschiedlichster Nutzungen vorzufinden ist. Nach dem Einzelhandelskonzept der Stadt aus dem Jahr 2019 ergibt sich in Bielefeld folgende Hierarchisierung von Versorgungszentren:

- **Tabelle 3:** Zentrenhierarchie der Stadt Bielefeld³⁰

Zentrentyp	Stadtbezirk	Zentren-Bezeichnung
Typ A	Mitte	Innenstadt (Hauptzentrum)
Typ B	Brackwede	Hauptstraße
Typ C	Schildesche	Alt-Schildesche
	Brackwede	Carl-Severing-Straße, Quelle
	Jöllenberg	Jöllenberg
	Heepen	Heepen
	Heepen	Brake
	Stieghorst	Hillegossen
	Sennestadt	Elbeallee / Reichowplatz
	Mitte Senne	Heerper Straße Windelbleicher Straße
Typ D	Mitte	Jöllenger Straße
	Gadderbaum	Gadderbaum
	Brackwede	Ummeln
	Dornberg	Wertherstraße, Wellensiek
	Heepen	Baumheide, Rabenhof
	Stieghorst	Stieghorst

³⁰ Stadt Bielefeld (2019): Einzelhandels- und Zentrenkonzept Fortschreibung 2019; S. 33

● **Karte 6:** Quellen und Ziele des Fußverkehrs



Siehe auch Kartenanhang

Auch Fußgängerzonen mit einem attraktiven Angebot sind wichtige Ziele des Fußverkehrs. Die längste Fußgängerzone ist im Innenstadtbereich zu verorten. In den anderen Stadtbezirken gibt es vereinzelt, meist auf kurzen Strecken, Fußgängerstraßen, die überwiegend in den jeweiligen Versorgungszentren liegen.

Touristische Ziele befinden sich überwiegend im Innenstadtbereich (z. B. die Kunsthalle) sowie am Teutoburger Wald (Sparrenburg, Botanischer Garten sowie Heimat- und Tierpark Olderdissen). Zudem ist das Historische Museum östlich der Innenstadt am Ravensberger Park zu verorten.

Die größten Arbeitgeber in Bielefeld sind ebenfalls in der Karte 6 dargestellt. Im Bezirk Gadderbaum ist Bethel mit rund 8.500 Mitarbeiter*innen der größte Arbeitgeber der Stadt. Die Universität und Fachhochschule Bielefelds – zusammen mit rund 35.000 Studierenden – bilden einen weiteren wichtigen Arbeitsstandort in Bielefeld. Große Arbeitgeber sind darüber hinaus u. a. Dr. August Oetker (in Gadderbaum), Schüco International KG (in Mitte) oder GOLDBECK GmbH (in Brackwede).

3.5.2 Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie**- Gesamtbericht -**

September 2022

Zufußgehen bildet die Basis der Mobilität und ist das Bindeglied zu anderen Verkehrsmitteln. Bei fast jeder Ortsänderung wird ein Teil des Weges zu Fuß zurückgelegt. Daher steht der Fußverkehr oft in Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere mit Bus und Bahn aber auch dem Auto und dem Fahrrad.

ÖV-Haltestellen bzw. -stellen, Fahrradabstellanlagen, Car-Sharing-Stationen und Parkhäuser bilden Schnittstellen zwischen dem Fußverkehr und anderen Verkehrsmitteln und sind daher auch wichtige Quellen und Ziele des Fußgängerverkehrs.

Die Haltestellen Hauptbahnhof, Jahnplatz, Rathaus, Bielefeld, Universität, Bi-Stieghorst Zentrum, Bi-Babenhausen Süd (Stadtbahn), Bi-Schildesche (Stadtbahn) sowie Bi-Senne (Stadtbahn) bilden mit über 10.000 Ein- und Aussteigenden pro Tag die wichtigsten Schnittstellen zum ÖPNV (siehe Karte 7). Haltestellen mit über 2.500 bis 10.000 Ein- und Aussteigenden pro Tag stellen weitere wichtige Umstiegspunkte dar (siehe Tabelle 4 auf der nachfolgenden Seite).

Der Fernbahnhof Bielefeld Hauptbahnhof im Stadtbezirk Mitte ist ebenfalls ein herausragendes Ziel für den Fußverkehr. An diesem bestehen Verknüpfungen mit dem Fernverkehr (2 ICE-Linien) und dem Regionalverkehr mit Linien der Nordwestbahn.

Verknüpfungspunkte des Fußverkehrs mit dem Auto können Carsharing-Stationen und Parkhäuser darstellen. Der Anbieter cambio bietet stationsgebundene Carsharing-Angebote. Insgesamt gibt es in Bielefeld über 40 Stationen mit 110 Fahrzeugen, die gut zu Fuß erreichbar sein sollten.³¹

Des Weiteren ist die Verknüpfung des Fußverkehrs mit dem Rad von Bedeutung. Öffentliche Fahrradabstellanlagen gibt es überwiegend im Zentrum. Bike-and-Ride Anlagen, die hauptsächlich dem Umstieg vom Fahrrad auf die öffentlichen Verkehrsmittel dienen, haben für den Fußverkehr eine untergeordnete Bedeutung.

³¹ mobiel (k.A.) Carsharing, URL: <https://www.mobiel.de/sharing/carsharing/>, Letzter Zugriff am 10.11.2021

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie
- Gesamtbericht -
September 2022

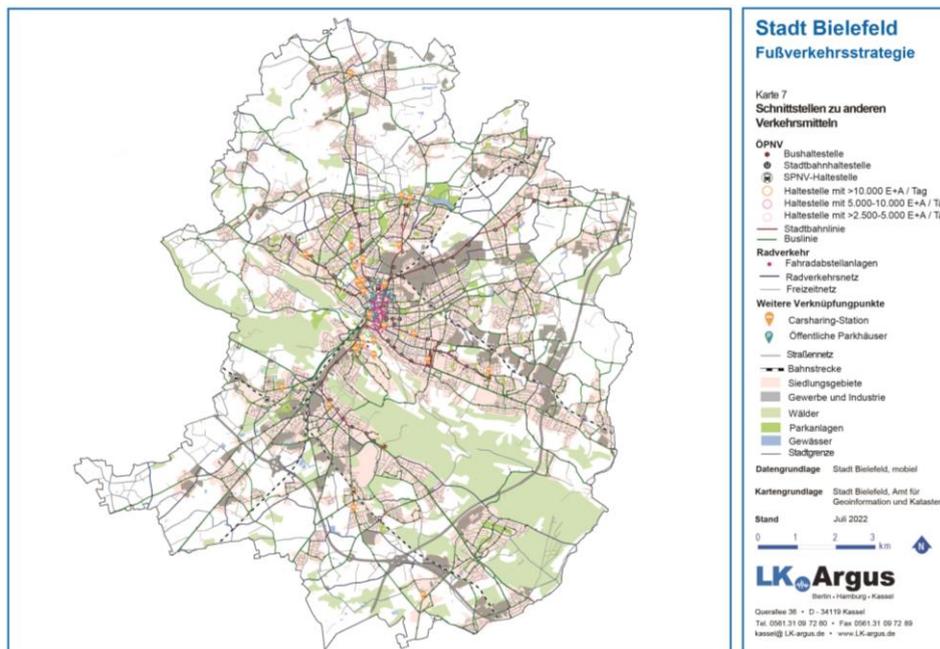
● **Tabelle 4:** Haltestelle mit mehr als 2.500 Ein- und Aussteigende pro Tag³²

Haltestelle	Summe Ein- und Aussteigende pro Tag
Bielefeld Jahnplatz	
Bielefeld Hbf.	
Bielefeld Rathaus	
Bielefeld Universität	>10.000
Bi-Stieghorst Zentrum	
Bi-Babenhausen Süd	
Bi-Schildesche	
Bi-Senne	
Bi-Sieker	
Bi-Brackwede, Kirche	
Bielefeld, Landgericht	>5.000-10.000
Bi-Heepen, Baumheide	
Bi-Gadderbaum, Bethel	
Bi-Schildesche, Deciusstraße	
Bi-Brackwede, Normannenstraße	
Bi-Gadderbaum, Friedr-List-Str	
Bi-Großdornberg, Wellensiek	
Bi-Sennestadt, Sennestadthaus	
Bielefeld, Nordpark	
Bielefeld, Bültmannshof	
Bi-Großdornberg, Lohmannshof	
Bielefeld, Siegfriedplatz	>2.500-5.000
Bielefeld, Krankenhaus Mitte	
Bi-Milse	
Bi-Brackwede, Bahnhof	
Bi-Schildesche, Johannesstift	
Bielefeld, Oststraße	
Bi-Brackwede, Rosenhöhe	
Bielefeld, Rudolf-Oetker-Halle	
Bi-Sieker, Roggenkamp	

³² mobiel (2016)

● **Karte 7:** Schnittstelle zu anderen Verkehrsmitteln

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie
- Gesamtbericht -
September 2022



Siehe auch Kartenanhang

3.6 Verkehrssicherheit / Analyse Unfallgeschehen

Die Zahl der gemeldeten Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger*innen in Bielefeld ist in den letzten vier Jahren zurückgegangen (siehe Tabelle 5). Im Jahr 2020 betrug die Anzahl der verunglückten Zufußgehenden 118. Im Vergleich dazu wurden im Jahr 2017 insgesamt 184 Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger*innen gemeldet. Davon sind 5 tödlich verunglückt, 45 schwerverletzt und 134 leichtverletzt. Allerdings muss dieser Rückgang unter Berücksichtigung der Corona-Pandemie bewertet werden, welche zu einem geringeren Verkehrsaufkommen geführt hat, was ein Grund für weniger Unfälle sein kann. Deshalb sind im Folgenden die Zahlen aus dem Jahr 2019 näher betrachtet.

Im Jahr 2019 ereigneten sich im Stadtgebiet insgesamt 131 Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs. Bei 130 Unfällen waren Verletzungsfolgen zu verzeichnen. Eine Fußgänger*in verstarb an den Unfallfolgen. Bei dem tödlichen Unfall handelt es sich um einen Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger*in beim Überschreiten der Fahrbahn. Dieser ereignete sich auf der Vilsendorfer Straße.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

● **Tabelle 5:** Unfalldaten mit Fußgängerbeteiligung

Jahr	Tödlich Verunglückt	Schwerverletzt	Leichtverletzt	Gesamt
2016	5	35	99	139
2017	5	45	134	184
2018	2	42	125	169
2019	1	33	98	131
2020	0	32	86	118

Die Karte 8 zeigt neben den aktenkundigen Unfalhhäufungsstellen die Unfallorte mit Beteiligung des Fußverkehrs im Zeitraum 2019-2020 sowie die Unfallkategorien auf. Eine Unfalhhäufung liegt vor, wenn innerhalb von drei Kalenderjahren fünf Unfälle verzeichnet wurden, bei denen es mindestens einen Leichtverletzten gab und ein*e Fußgänger*in oder Radfahrer*in beteiligt war.³³

Insgesamt sind elf Unfalhhäufungsstellen in Bielefeld zu verorten. Auffallend ist, dass die meisten Unfalhhäufungsstellen in der Innenstadt sind. Im Folgenden werden die Unfalhhäufungsstellen aufgelistet:

- Detmolder Str. / Otto-Brenner-Str. / Osnungstr.
- Adenauerplatz
- Herforder Str. / Heilbronner Str.
- Herforder Str. / Beckhausstr. / Walther-Rathenau-Str.
- Alfred-Bozi-Str. / Elsa-Brändström-Str. / Notfortenstr.
- Heeper Str. / Otto-Brenner-Str. / Lohbreite
- Am Stadholz / Huberstr. / Bleichstr.
- Schildescher Str. / Brüggemannstr. / Mielestr.
- Otto-Brenner-Str. / Ehlenrupper Weg
- August-Bebel-Str. / Werner-Bock-Str.
- Stapenhorststr. / Kiskerstr. / Goldbach

Zudem wird deutlich, dass einige Unfälle, die im Vorjahr (2019) passierten, sich erneut an der gleichen Stelle ereignet haben. Demnach ist es von großer

³³ Vgl. Polizeipräsidium Bielefeld (2021): Jahresbilanz Verkehr 2016, Jahresbilanz Verkehr 2018, Jahresbilanz Verkehr 2020

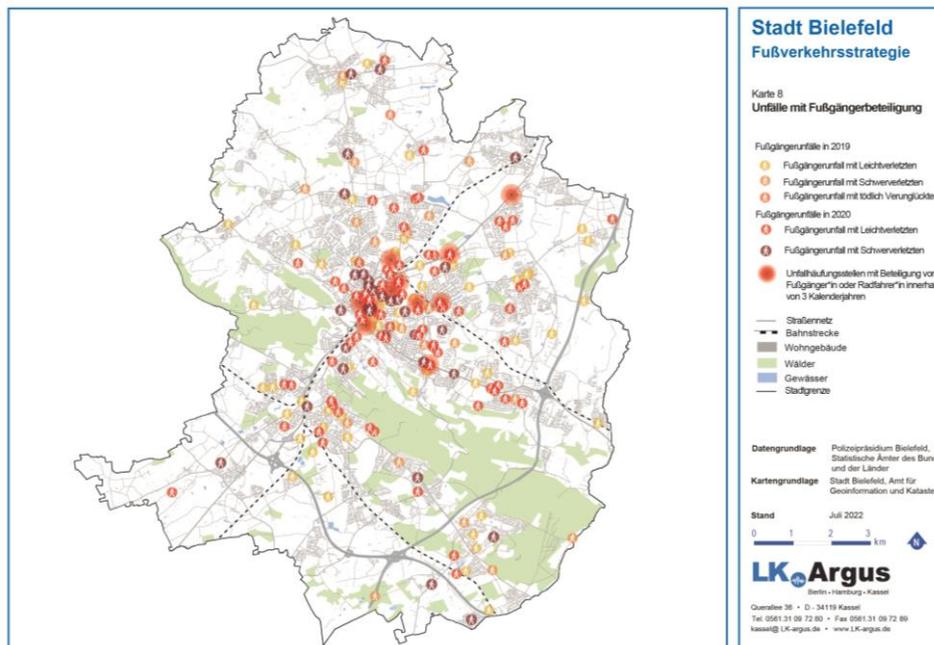
Bedeutung, die Belange des Fußverkehrs hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Gestaltung zu prüfen.

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie

- **Gesamtbericht** -

September 2022

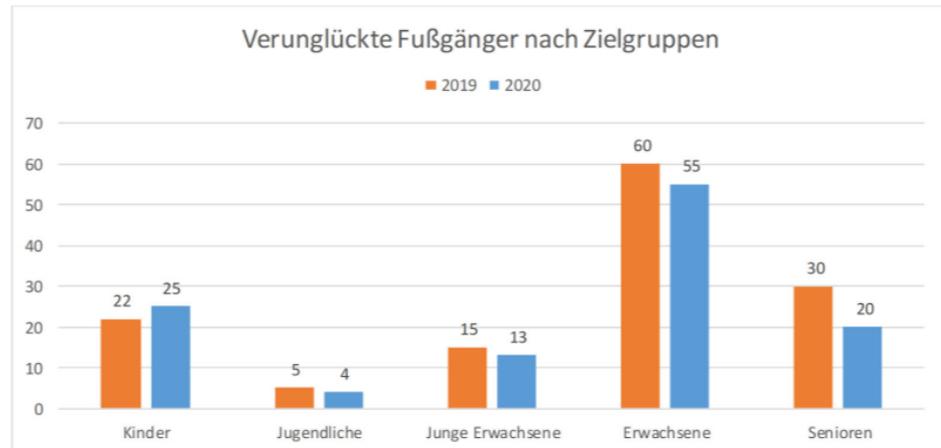
● **Karte 8:** Unfälle mit Fußgängerbeteiligung



Siehe auch Kartenanhang

In Abbildung 9 sind Unfallhäufigkeiten differenziert für die einzelnen Zielgruppen dargestellt. Die Daten machen deutlich, dass bezogen auf alle Unfälle im Zeitraum 2019-2020, vor allem die Gruppe der Erwachsenen eine überdurchschnittliche Unfallhäufigkeit aufweist. Die Anzahl der verunglückten Zufußgehenden ist gegenüber dem Vorjahr gesunken. Auch bei den anderen Zielgruppen ist ein Rückgang der Fußgängerunfälle zu verzeichnen. Bei der Zielgruppe der Kinder ist hingegen ein Anstieg der Unfälle zu beobachten.

● **Abbildung 9:** Unfalldaten zu verunglückten Fußgänger nach Zielgruppen³⁴



3.7 Barrierefreiheit

Seit dem Beschluss über die Ausführung der gesicherten Querungsstellen (siehe Kapitel 2.1.8) wurden in Bielefeld sämtliche Querungsstellen mit Lichtsignalanlagen sowie Fußgängerüberwege und Querungshilfen als Doppelquerung mit einem 6 cm Bord und einer Nullabsenkung im Neubau und z. T. im Umbau angelegt.

In der Innenstadt sind z. B. der Fußgängerüberweg am Altstädter Kirchplatz sowie die Querungsstelle an der Kreuzung Am Güterbahnhof / Jöllenbecker Straße barrierefrei mit einer Doppelquerung umgestaltet (siehe Abbildung 10). Zudem wird die Barrierefreiheit bei der Umgestaltung von Plätzen berücksichtigt, wie z. B. am Jahnplatz. An einigen bestehenden Querungsstellen ist die Barrierefreiheit zum Teil ebenfalls umgesetzt. Dies mit Leitelementen und Bordabsenkungen, Doppelquerungen wurden nicht ergänzt. Insbesondere im südlichen Teil der Innenstadt ist die barrierefreie Gestaltung an vielen Querungsstellen noch ausbaufähig.

³⁴ Polizeipräsidium Bielefeld (2020): Jahresbilanz Verkehr 2020. Stadt und Autobahn.

- **Abbildung 10:** Querungsanlagen mit einer Doppelquerung an der Kreuzung Am Güterbahnhof / Jöllenbecker Straße (links) und am Altstädter Kirchplatz (rechts)



An einigen weiteren Stellen im Innenstadtbereich wurden Standards zur Barrierefreiheit umgesetzt wie z. B. am Niederwall an der Einmündung Ravensberger Straße. Dort wurde eine Gehwegüberfahrt zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts der Fußgänger*innen angelegt, die ergänzend durch ein optisches und taktiles Leitsystem aus Noppenplatten barrierefrei gestaltet wurde.

Im Zuge der Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße wurde ein Trennstreifen eingesetzt, um die unterschiedlichen Nutzungsfunktionen (Fuß- und Radverkehr) gegeneinander abzugrenzen (siehe Abbildung 11). Für blinde und sehbehinderte Menschen dient es der Sicherheit, um den Geh- und Radweg deutlich voneinander unterscheiden zu können.

- **Abbildung 11:** Gehwegüberfahrt mit Noppenplatten am Niederwall und Trennstreifen an der Friedrich-Ebert-Straße



Laut Nahverkehrsplan³⁵ sind zwei Bushaltestellen barrierefrei umgestaltet. Diese sind die Haltestellen Notpfortenstraße/Jahnplatz am Oberwall und Notpfortenstraße/Stapenhorststraße an der Alfred-Bozi-Straße. Ergänzend zu den o. g. Bushaltestellen gibt es in der Innenstadt die Bushaltestelle Jahnplatz Nord, die barrierefrei gestaltet ist (siehe Abbildung 12). Zudem wurde im

³⁵ Stadt Bielefeld (2021): Anlageband 3. Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld 2021

Rahmen des NVP herausgearbeitet, an welchen Bushaltestellen bis zum welchem Jahr der barrierefreie Ausbau umgesetzt werden soll.³⁶

- **Abbildung 12:** Barrierefreie Bushaltestelle "Jahnplatz Nord"



Nach der Online-Beteiligung wird die Barrierefreiheit von über der Hälfte der Teilnehmer*innen als eher verbesserungswürdig bzw. stark verbesserungswürdig eingeschätzt. Nur von 3 % der Teilnehmer*innen wird sie als sehr gut bewertet.³⁷ Bei der Kartenabfrage beziehen sich zum Thema Barrierefreiheit 25 % der insgesamt 117 Angaben auf nicht barrierefreie Querungen und 21 % auf nicht barrierefreie Oberflächen.

³⁶ Vgl. Ebd. S. 22 ff.

³⁷ Vgl. Stadt Bielefeld (2022): Dokumentation zur Online-Beteiligung, S. 15

3.8 Stellung des Fußverkehrs in der Bielefelder Verwaltung

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie
- Gesamtbericht -
September 2022

Das Thema Fußverkehr wird in der Bielefelder Stadtverwaltung beim Amt für Verkehr erarbeitet. Es ist Aufgabe der Nahmobilitätsbeauftragten, sich u. a. der Fußverkehrsförderung zu widmen.

Die Ergebnisse aus der Mitarbeiter*innenbefragung geben Erkenntnisse hinsichtlich der Bedeutung des Fußverkehrs in den Verwaltungsstrukturen³⁸:

- 80 % der Verwaltungsstellen haben durch ihre berufliche Arbeit keine Auswirkungen auf den Fußverkehr in Bielefeld.
- Die Förderung des Fußverkehrs in ihrem Arbeitsbereich sehen die Teilnehmenden in den eigenen Dienstwegen, die zu Fuß unternommen werden. Des Weiteren kann das Thema der Gestaltung von Aufenthaltsbereichen zur Förderung des Fußverkehrs in die Arbeitsbereiche integriert werden. Weitere Themen sehen die Befragten in der Verbesserung der Wegenetze, Reduktion des Kfz-Verkehrs und Nutzung des ÖPNV statt Kfz.
- 24 Personen haben angegeben, dass ihre Tätigkeit in der Verwaltung die Einbindung des Fußverkehrs in die Planung ermöglicht. Die eigene Mobilität hat weitere Auswirkung auf den Fußverkehr. Zudem sind Baustellen / Sperrung von Fußwegen Eingriffe in den Fußverkehr, die auch durch Tätigkeiten in der Verwaltung entstehen.
- Das Thema Sicherheit wurde durch die Teilnehmer*innen als Vorgabe in ihrer Arbeit angegeben, die den Belangen des Fußverkehrs in dem Arbeitsbereich eingeräumt wird.
- Darüber hinaus wird die Unterstützung für die Förderung des Fußverkehrs in Politik und Verwaltung zu 50 % als gering eingeschätzt.

³⁸ Vgl. Stadt Bielefeld (2021): Dokumentation zur Befragung der städtischen Mitarbeiter*innen zum Fußverkehr in Bielefeld

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- **Gesamtbericht** -

September 2022

4 Beteiligung zur Fußverkehrsstrategie

Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie wurde im Frühjahr 2021 eine Befragung der städtischen Mitarbeiter*innen der Stadt Bielefeld und im Herbst 2021 eine Online-Befragung der Bevölkerung Bielefelds zum Fußverkehr durchgeführt. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung dienen als Datenpool, auf den im gesamten Prozess der Erstellung der Fußverkehrsstrategie sowie darüber hinaus bei der Umsetzung zurückgegriffen werden kann. Die Hinweise für konkrete Orte im Rahmen der Kartenabfrage werden insbesondere in den Modellquartieren Innenstadt und Baumheide in Bewertungen und Maßnahmenentwicklungen eingebunden (siehe Kapitel 7).

4.1 Befragung städtischer Mitarbeiter*innen

Im Frühjahr 2021 wurden die städtischen Mitarbeiter*innen Bielefelds anhand eines online-Fragebogens zum Thema Fußverkehr in Bielefeld befragt. Insgesamt wurden 531 Fragebögen durch die städtischen Mitarbeiter*innen vollständig ausgefüllt und abgegeben.

4.2 Online-Befragung zum Fußverkehr

Vom 15. November bis zum 05. Dezember 2021 wurde eine Online-Beteiligung der Bielefelder Bevölkerung zum Status Quo des Fußverkehrs in Bielefeld durchgeführt. Die Bielefelder*innen wurden zu ihrem Fußverkehrsverhalten, zu Problemen und zu ihren Wünschen für den Fußverkehr befragt. Insgesamt haben 1.323 Bielefelder*innen an der Online-Beteiligung teilgenommen.

Die Dokumentation zu den Ergebnissen der Online-Beteiligung steht als eigenständiges Dokument (siehe Anlage 2.2) und online zur Verfügung.³⁹

4.3 Zusammenfassung

Die beiden Befragungen zeigen ähnliche Ergebnisse in Bezug auf den Fußverkehr in Bielefeld.

Die Fortbewegung zu Fuß wird von den städtischen Mitarbeiter*innen und Bielefelder*innen wegen der frischen Luft und der eigenen Bewegung geschätzt. Dagegen halten die Entfernung, unattraktive Fußwege sowie fehlende (soziale) Sicherheit viele vom Zufußgehen ab.

³⁹ <https://www.fussverkehr-bielefeld.de/download/Dokumentation-zur-Onlinebeteiligung.pdf>

Die Mitarbeiter*innen der Verwaltung sehen die größten Probleme in Bezug auf den Fußverkehr in Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr und zu viel Priorität auf Kfz-Verkehr.

Dies spiegelt sich auch in den Hinweisen und Wünschen der Bielefelder*innen wieder. Bei der Frage danach, was den Teilnehmer*innen für den Fußverkehr am wichtigsten ist bzw. was sie sich für den Fußverkehr wünschen, liegt der Schutz gegenüber dem fließenden Kfz-Verkehr an erster Stelle. Auch die Trennung vom Radverkehr wird von einer Vielzahl der Teilnehmer*innen gewünscht. Weitere Wünsche der Bielefelder*innen betreffen Verbesserungen bei den Ampelschaltungen.

Bei der Frage, welche Vorgaben die Verwaltungsmitarbeiter*innen für die Planung von Verkehrsanlagen empfehlen würden, stehen längere Grünphasen und kurze Wartezeiten an Ampeln für Fußgänger*innen im Vordergrund.

5 Leitbild und Ziele für Bielefeld

5.1 Herangezogene Leitbilder

Die Erarbeitung eines Leitbildes ist von zentraler Bedeutung für die darauf aufbauende Strategie zur Fußverkehrsförderung und die Identifizierung geeigneter Maßnahmen. Internationale sowie nationale Leitbilder werden als Inspiration herangezogen. Aufbauend auf die herangezogenen Leitbilder wird für die Stadt Bielefeld ein stadtspezifisches, auf die lokalen Gegebenheiten zugeschnittenes Leitbild erstellt.

5.1.1 Stadt der kurzen Wege

Die Stadt der kurzen Wege ist ein Leitbild der Stadtplanung, das in der Diskussion um eine nachhaltige Stadtentwicklung in den 1990er-Jahren entstanden ist. Wesentliche Elemente einer Stadt der kurzen Wege sind:

- kompakte Siedlungsstrukturen,
- verträgliche Dichte der Bebauung,
- sparsame Flächenneuanspruchnahme und Flächenrecycling,
- attraktive Wohnquartiere, die zum Aufenthalt einladen,
- strukturell ausgewogene Durchmischung miteinander verträglicher Nutzungen,
- Erreichbarkeit von Einrichtungen der Nahversorgung und Orten der Naherholung in fußläufiger Entfernung und ergänzend deren gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln,
- klar erkennbare Stadtränder,
- Einbettung in eine Raumstruktur dezentraler Konzentration an Linien des vor allem schienengebundenen, öffentlichen Verkehrs als Entwicklungssachsen.⁴⁰

Eine Stadt der kurzen Wege ermöglicht den Menschen alltägliche Aufgaben aufgrund der kurzen räumlichen Distanzen zwischen Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Freizeit und Ausbildung in kurzer Zeit zu bewältigen. Dementsprechend werden optimale Voraussetzungen geschaffen, diese kurzen Wege mit

⁴⁰ Umweltbundesamt (2011): Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. S.23

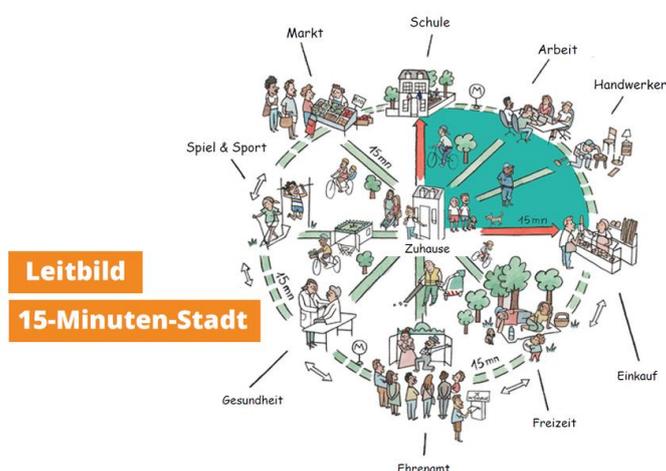
dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen, sodass die Nutzung von Kraftfahrzeugen überflüssig wird.

Das Leitbild zielt darauf ab, die Lebensqualität zu erhöhen und damit die Stadt als Wohn- und Aufenthaltsstandort attraktiver zu machen. Durch gute Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsplätzen, von Einkaufsmöglichkeiten und Zugang zu Dienstleistungen soll die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben verbessert werden. Die kompakte und durchmischte Gestaltung der Flächen beansprucht weniger Platz und führt zur Verkehrsreduzierung. Dies hat auch den ökonomischen Vorteil, dass vorhandene Infrastrukturen besser ausgenutzt werden.

5.1.2 15-Minuten-Stadt

Das Leitbild der 15-Minuten-Stadt verfolgt im Wesentlichen die Kernelemente des Leitbilds einer Stadt der kurzen Wege. Hierbei wird zudem eine zeitliche Vorgabe definiert (siehe Abbildung 13). Dies bedeutet, dass in einer 15-Minuten-Stadt wichtige Alltagsziele innerhalb von 15 Minuten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖV erreicht werden. Die Idee einer 15-Minuten-Stadt baut auf die Prinzipien der „New Urbanism“ und Transit Oriented Development auf.⁴¹

- **Abbildung 13:** Leitbild 15-Minuten-Stadt⁴²



⁴¹ Patrick Sisson in Citymonitor (2020): What is a 15-minute city? URL: <https://citymonitor.ai/transport/pedestrians/what-is-a-15-minute-city> Letzter Zugriff am 22.11.2021

⁴² Volker Steude in Lokalkompass (2021): Sollte Bochum zur 15-Minuten-Stadt werden? URL: https://www.lokalkompass.de/bochum/c-politik/sollte-bochum-zur-15-minuten-stadt-werden_a1500240

5.1.3 Superblocks

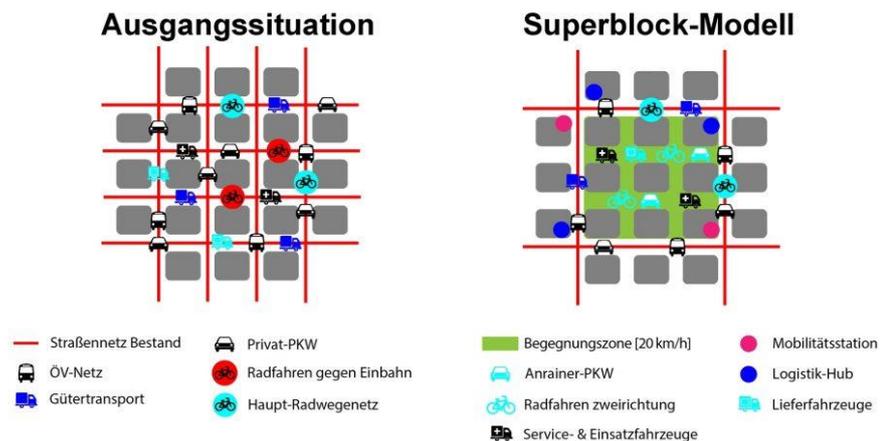
Das Konzept der Superblocks wurde 2016 von der Stadtverwaltung Barcelonas für eine nachhaltige Mobilität entwickelt.

Ein Superblock ist ein Quartier von etwa drei mal drei Wohnblöcken (ca. 400 m²), das als Mischnutzungsfläche für Radfahrer*innen und Zufußgehende gestaltet ist. Auch hier wird das Ziel verfolgt, die Lebensqualität der Bewohner*innen zu erhöhen, indem der Autoverkehr innerhalb des Superblocks reduziert wird und Zufußgehende und Radfahrende Vorrang haben.

Der Durchgangsverkehr wird außerhalb des Superblocks geführt. Innerhalb des Superblocks sind ausschließlich der Anrainer-Pkw-Verkehr sowie der Lieferverkehr erlaubt (siehe Abbildung 14).

In Deutschland wird das Konzept in Stuttgart (Superblock Stuttgart West)⁴³ umgesetzt und ein ähnliches Konzept wird auch in Berlin (Kiezblock)⁴⁴ verfolgt.

- **Abbildung 14:** Vergleich Ausgangssituation und Superblock-Modell⁴⁵



⁴³ Quartierswerkstatt Augustenstraße e.V.: SUPERBLOCK WEST Lebendige Nachbarschaft in Stuttgart. URL: <https://www.superblock-west.de/>

⁴⁴ Changing Cities e.V.: Kiezblock. URL: <https://www.kiezblocks.de/>

⁴⁵ Hildegard Suntinger in Innovation Origins (2020): Superblocks should make cities liveable again. URL: <https://innovationorigins.com/en/superblocks-should-make-cities-liveable-again/> Letzter Zugriff am 22.11.2021

5.1.4 Walkability

Walkability ist als Forschungsfeld zunächst im Bereich Public Health vor dem Hintergrund der weltweit steigenden Adipositasraten entstanden.⁴⁶ Das Konzept zielt auf eine bewegungsfreundliche und -förderliche Gestaltung eines Wohnquartiers ab.⁴⁷

Die Kriterien, die fünf "D", für Walkability stehen für:

- Density ist der Verdichtungsgrad eines spezifischen geografischen Raums mit Bezug auf Personen
- Diversity (Nutzungsmischung) beschreibt die Vielfalt in der Flächennutzung
- Design umfasst Aspekte wie die Verfügbarkeit und Gestaltung der Straßen
- „Destination accessibility“ meint die Distanzen zu alltäglichen Zielpunkten
- „Distance to transit“ ist v. a. beim transportbezogene Gehen relevant. Dieses Kriterium gibt die Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle des ÖPNV an

Der Walkability Index dient der Berechnung der Walkability auf Gesamtstadtebene⁴⁸. Ziel dieses Index ist es, die Korrelation zwischen Umwelt und körperlicher Aktivität aufzuzeigen.

Folgende Merkmale werden gemessen:

- Intersection density (Kreuzungsdichte)
- Land use mix (Flächennutzungsmischung)
- Retail Floor Area Ratio (Verhältnis der Grundfläche von Einzelhandelsgebäuden zur Fläche, die für Einzelhandel genutzt wird)
- Household density (Haushaltsdichte).

⁴⁶ Minh-Chau Tran (2018): Walkability als ein Baustein gesundheitsförderlicher Stadtentwicklung und –gestaltung. S. 287

⁴⁷ Jens Buksch und Sven Schneider (2014): Walkability. Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune

⁴⁸ Frank et al. (2010): The development of a walkability index: application to the Neighborhood Quality of Life Study.

5.1.5 Healthy Streets

Der Healthy Streets Ansatz von Lucy Saunders ist ein menschenzentriertes Modell, das Public Health, Verkehr und Stadtplanung miteinander verknüpft.⁴⁹

Der Ansatz basiert auf zehn Indikatoren, die soziale, wirtschaftliche sowie ökologische Nachhaltigkeit im Hinblick auf die Gestaltung der Straßen verbessern (siehe Abbildung 15).

Straßen sollen einladend für alle Menschen zum Gehen, Zeitverbringen und Engagieren mit Anderen sein. Die physische Aktivität sowie die soziale Interaktion wiederum fördert die Gesundheit der Menschen.

● **Abbildung 15:** Die 10 Healthy Streets Indikatoren⁵⁰



⁴⁹ Healthy Steets Ltd. (2021): What is Healthy Streets? URL: <https://www.healthystreets.com/what-is-healthy-streets> Letzter Zugriff am 22.11.2021

⁵⁰ Ebd.

5.1.6 Internationale Charta für das Gehen⁵¹

Die "Internationale Charta für das Gehen" zielt auf die Schaffung von gesunden, leistungsfähigen und nachhaltigen Städten und Dörfern, in denen Menschen gerne zu Fuß gehen, ab.

Die "Internationale Charta für das Gehen" wurde im Rahmen der internationalen "WALK-21-Konferenzen" im Jahr 2006 abgestimmt, die nun von Einzelpersonen und Institutionen im Internet unterstützt und unterschrieben werden kann.

Grundsätze der Charta:

- Steigerung einer Mobilität, die alle einbezieht
- Gut gestaltete und gepflegte Räume und Plätze für die Menschen
- Verbesserte Integration von Wegnetzen
- Unterstützende Flächennutzung und Raumplanung
- Verringerte Gefahr auf der Straße
- Weniger Kriminalität und Furcht vor Kriminalität
- Mehr unterstützende Behörden
- Eine Kultur des Gehens

5.1.7 Zusammenfassung

Die (inter-)nationalen Leitbilder, Konzepte und Ansätze zielen hauptsächlich auf eine Erhöhung der Lebensqualität und auf die Steigerung der Gesundheit der Bevölkerung ab. Dies kann erreicht werden, indem optimale Bedingungen für das Zufußgehen geschaffen werden. Kurze Wege (vgl. Stadt der kurzen Wege und 15-Minuten-Stadt), die Gestaltung von Straßen und Wohnquartiere (vgl. Healthy Streets und Walkability) sowie das Einräumen des Vorrangs für die nachhaltige und aktive Mobilität (vgl. Superblocks) sind wichtige Voraussetzungen, die das Zufußgehen fördern können. Diese Leitbilder, Konzepte und Ansätze geben den Rahmen für weitere Planungen, die oft die Zusammenarbeit von verschiedenen Fachbereichen erfordern. Deutlich wird zudem, dass die Siedlungsentwicklung einen wesentlichen Ausgangspunkt darstellt. Bei der Leitbildentwicklung der Stadt Bielefeld werden die oben aufgeführten Leitbilder, Konzepte und Ansätze eingebunden.

⁵¹ Walk 21 (2006): Internationale Charta für das Gehen. URL: https://www.pedestrians-int.org/images/IFP/pdf/key_doc/charter_GE.pdf Letzter Zugriff am 21.11.2021

5.2 Leitbild Fußverkehr 2030 in Bielefeld „Bielefeld geht los“⁵²

- **Abbildung 16:** Leitbildgrafik „Bielefeld geht los“



⁵² Das Leitbild als Bestandteil des Strategiepapiers steht unter https://www.bielefeld.de/sites/default/files/datei/2022/20220202_Bielefeld%20Strategiepapier_FINAL.pdf zum Download zur Verfügung

Dynamisch & lebenswert

Bielefeld ist im Jahr 2030 eine dynamische, lebenswerte Stadt, in der die Menschen gerne zu Fuß unterwegs sind, ob zum Einkaufen, für Erledigungen oder zum Spaziergehen. Die zahlreichen Fußgänger*innen tragen zur Belebung der Stadtquartiere und zur Stärkung der Geschäfte und Gastronomie bei.

Fußverkehr als Ausgangspunkt

Eine Kultur des Gehens ist etabliert: Zufußgehen genießt als grundlegende Mobilität eine hohe Wertschätzung sowohl in der Politik und Wirtschaft als auch in der Stadtgesellschaft. In allen Planungsprozessen wird der Fußverkehr von Anfang an mitgedacht, bei Siedlungsentwicklungen ist er ein wesentlicher Ausgangspunkt der Planungen, so dass er dort und sukzessive auch im Bestand sicher, attraktiv und ohne Umwege funktionieren kann.

Kurze Wege

Wichtige Alltagsziele wie Einzelhandelseinrichtungen, soziale und medizinische Infrastruktur, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen sind in allen Stadtbezirken Bielefelds zu Fuß in kurzer Zeit erreichbar. Lebendige Zentren, Nutzungsmischung und wohnstandortnahe Versorgung ermöglichen viele alltägliche Wege zu Fuß zurückzulegen.

Gut vernetzt

Für längere Distanzen ist eine optimierte Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes gewährleistet – einschließlich attraktiver Verbindungen von diesen zu den Zielen in der Stadt. Auch Pendler*innen bevorzugen im Jahr 2030 den Umweltverbund und schätzen den Fußweg auf der „letzten Meile“.

Barrierefrei unterwegs

Auf engmaschigen Fußwegenetzen für den Alltag können sich die Fußgänger*innen komfortabel fortbewegen. Die Gehwege sind breit dimensioniert, frei von festen und beweglichen Hindernissen und barrierefrei ausgebaut, so dass sie für alle Menschen – auch mit Rollatoren, Rollstuhl oder Kinderwagen – gut nutzbar sind. Zügig und ohne Komfortverlust können auch Straßen und Kreuzungen gequert werden.

Sicher unterwegs

Fußgänger*innen fühlen sich sicher auf Bielefelds Straßen. Dazu tragen reduzierte Geschwindigkeiten, eine verbesserte Straßenraumaufteilung mit mehr Platz für Fußgänger*innen und sichere Straßenquerungen bei. Auch Konflikte mit dem Radverkehr konnten erfolgreich abgebaut werden. Das subjektive Sicherheitsempfinden wird mit gut gestalteten öffentlichen Räumen

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

und gut beleuchteten Wegen unter Berücksichtigung von Artenschutzbelangen unterstützt.

Attraktive öffentliche Räume

Die attraktive Gestaltung von Straßenräumen, nahmobilen Zonen für den Fuß- und Radverkehr und weiteren öffentlichen Räumen unter Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Nutzergruppen laden zum Zufußgehen – auch auf längeren Distanzen – zum Flanieren, zum Aufenthalt und zu Sport und Spiel ein.

Gesundheit und Klima

Durch Anpflanzungen verbessert sich das Klima in öffentlichen Räumen. Schattenspendende Bäume und Wasserelemente wie Brunnen und Trinkwasserspender bieten auch an hitzereichen Tagen gute Bedingungen für den Fußverkehr und tragen zur Gesundheit der Bevölkerung bei.

Grüne Wege

Die Grünen Wege verbinden die zahlreichen attraktiven Freiräume Bielefelds und bieten durch Verknüpfung mit den Fußwegenetzen für die Alltagswege viele Wahlmöglichkeiten. Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten entlang der Grünen Wege machen diese für Jung und Alt attraktiv.

Selbständige Mobilität fördern

Bielefelds inklusive Infrastruktur reagiert auf den demografischen Wandel und bietet eine gute Ausstattung mit Sitzbänken, Sanitäreinrichtungen und Spielplätzen. Die selbstständige Mobilität von Senior*innen und mobilitätseingeschränkten Menschen sowie Kindern wird gefördert sowie die Teilhabe aller Gruppen am öffentlichen Leben erhalten.

Stadtverträgliche Kfz-Verkehr

Sinkende Kfz-Verkehrsbelastungen, eine bessere Organisation der erforderlichen Kfz-Verkehre und stadtverträgliche Geschwindigkeiten machen die Luft sauberer und reduzieren Straßenlärm sowie damit zusammenhängende Krankheitslasten deutlich. Auch die Hauptverkehrsstraßen sind durch bessere Umweltbedingungen und mehr Platz für den Fußverkehr attraktiv.

Aktiv unterwegs

Auf den Straßen Bielefelds sind mehr Zufußgehende unterwegs. Das Gehen ist in Bielefeld wiederentdeckt und im Bewusstsein der Bevölkerung angekommen. Der Fußverkehrs hat mit 25 % einen hohen Anteil am Modal Split. Die körperliche Aktivität der Bielefelder*innen hat sich gesteigert und gesundheitliche Probleme durch unzureichende Alltagsbewegung gehören der Vergangenheit an.

5.3 Ziele für den Fußverkehr in Bielefeld

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- **Gesamtbericht** -

September 2022

- **Abbildung 17:** Strategische Ziele der Fußverkehrsstrategie Bielefeld



5.3.1 Fußverkehrsförderung als Querschnittsaufgabe

Förderung des Fußverkehrs als Querschnittsaufgabe



Strategische Ziele	Handlungsziele/Unterziele
Fußverkehr als interdisziplinäre Aufgabe in Bielefeld etablieren	Fußverkehr im Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Wirtschaft sowie der gesamten Bevölkerung verankern
	Positive Aspekte des Fußverkehrs und die Stärken Bielefelds kommunizieren (Fußverkehrsmarketing)
	Bereitstellung von Ressourcen und finanziellen Mitteln für die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie (z. B. 10 € jährlich pro Einwohner*innen)
Belange des Fußverkehrs als Ausgangspunkt der Stadtentwicklung	Fußverkehr als grundlegende Mobilitätsform in allen Planungsprozessen zur Stadt-, Quartiers- und Verkehrsentwicklung berücksichtigen
Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split Bielefelds	Steigerung des Anteils der Fußwege an den Alltagswegen (Arbeit, Ausbildung, Erledigungen, Begleitwege etc.)
	Steigerung des Anteils am Modal Split auf 25 % bis 2030, langfristig weitere Erhöhung des Anteils

5.3.2 Sicherung der Erreichbarkeit

Sicherung der Erreichbarkeit



Strategische Ziele	Handlungsziele/Unterziele
Stadt der kurzen Wege entwickeln	Sicherstellung der fußläufigen Erreichbarkeit von Nahversorgung, sozialer und Bildungsinfrastruktur sowie Gesundheits- und Freizeiteinrichtungen in allen Stadtbezirken u. a. durch ausreichende Dichten und Nutzungsmischung (Erreichbarkeit in max. 15 Minuten)
Zusammenhängende Netze für den Fußverkehr entwickeln	Schaffung ausdifferenzierter, zusammenhängender, engmaschiger Fußwegenetze für direkte, komfortable und attraktive Fußwegeverbindungen im Alltags- und Freizeitverkehr
	Vernetzung der „Grünen Wege“ mit dem Alltagsnetz für den Fußverkehr zur multifunktionalen Nutzung und Wahlmöglichkeit
Fußwege mit weiteren Angeboten des Umweltverbunds verknüpfen	Stärkung des Fußverkehrs als Grundangebot nachhaltiger Mobilität durch Verknüpfung mit dem ÖPNV und multimodalen Angeboten mit optimaler Erreichbarkeit von Haltestellen und Mobilitätsstationen (Erreichbarkeit in max. 500 m)

5.3.3 Sicher und konfliktarm unterwegs

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- **Gesamtbericht** -

September 2022

Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs



Strategische Ziele	Handlungsziele/Unterziele
Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit	Schaffung von ausreichenden und sicheren Querungsanlagen über Straßen (an Stellen mit Querungsbedarf, möglichst in Abständen von etwa 150 m) und an Knoten
	Ausreichender Sicherheitsabstand zwischen fließendem Kfz-Verkehr und Fußgänger*innen, z. B. durch Begrünung
	Trennung der Verkehrsflächen von Rad- und Fußverkehr insbesondere bei hohem Rad- und / oder Fußverkehrsaufkommen
	Reduzierung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs (auf 30 km/h oder darunter) in Bereichen mit viel Fußverkehr, in Wohngebieten und an verkehrssensiblen Einrichtungen
	Gewährleistung ausreichender Sichtbeziehungen z. B. durch Neuordnung und Reduzierung von Parken sowie konsequentes Ahnden von Falschparken
	Erhöhung der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer*innen, insbesondere Rad- und Fußverkehr, zur Vermeidung von Konflikten
Vision Zero	Reduzierung der Unfälle mit Fußgärgbeteiligung; spätestens bis 2030 keine schwerverletzten oder getöteten Fußgänger*innen (2020: 32 schwerverletzte Fußgänger*innen)
Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens	Entschärfung von Angsträumen durch Belebung, bessere Beleuchtung und übersichtliche Gestaltung öffentlicher Räume insbesondere im Alltagsnetz

5.3.4 Attraktive öffentliche Räume

Attraktive öffentliche Räume



Strategische Ziele	Handlungsziele/Unterziele
<p>Angemessene Dimensionierung der Flächen für den Fußverkehr</p>	<p>Berücksichtigung der aktuellsten Regelwerke als Mindestanforderung. Bei der Gehwegbreite soll ein Mindestmaß von 2,5 Metern gewährleistet werden, die dem Fußverkehr uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Die Mindestbreite kann jedoch in Einzelfällen (z. B. Bebauungsdichte oder Bäume) unterschritten werden. Hierbei ist der jeweilige Einzelfall zu prüfen und die betroffenen Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen</p>
	<p>keine Einbauten, Stadtmöblierung, Gastronomieflächen in den Gehbahnen</p>
	<p>Abschaffung des Gehwegparkens und des wilden Abstellens von Verkehrsmitteln der Mikromobilität auf Gehwegen</p>
	<p>Vermeidung von gemeinsamen Geh- und Radwegen im Alltagsnetz</p>
<p>Steigerung der Aufenthaltsqualität, Nutzbarkeit und Attraktivität der öffentlichen Räume und Fußverkehrsachsen</p>	<p>Verbesserung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume unter Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Nutzergruppen</p>
	<p>Einrichtung von nahmobilen Zonen und (temporären) Spielstraßen mit Vorrang für Fußverkehr, Radverkehr und Aufenthalt</p>
	<p>Schaffung von Ruhemöglichkeiten durch qualitative Ausstattung mit Stadtmöbiliar und Straßenbegrünung</p>
	<p>Etablierung öffentlicher Nutzungen in Erdgeschosszonen zur Belebung und Attraktivierung von Straßenräumen</p>
<p>Einrichtung von (wohnungsnahen) Sport-, Bewegungs- und Spielmöglichkeiten</p>	

5.3.5 Gesundheit und Wohlbefinden

Gesundheit und Wohlbefinden



Strategische Ziele	Handlungsziele/Unterziele
Schaffung gesunder Umweltbedingungen für den Fußverkehr	Minimierung der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen
	Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastungen
Schaffung gesundheitsfördernder und klimagerechter öffentlicher Räume	Weiterentwicklung des öffentlichen Raums (inkl. Grünräume) als Aufenthalts-, Bewegungs- und Lernraum
	Weiterentwicklung von Bereichen der Grünen Wege als Erholungsorte
	Anpassung der öffentlichen Räume an klimatische Veränderungen (z. B. Verschattung und Biodiversitätsförderung durch Anpflanzung, Retentionsmulden, Wasserspiel, Trinkwasserbrunnen Frischluftschneisen)
Verbesserung des Gesundheitsverhaltens der Bevölkerung durch Bewegung	Zur Steigerung der körperlichen Aktivität bei Kindern und bei Erwachsenen beitragen
	Verbesserung des Walkability-Index Bielefelds

5.3.6 Gleichberechtigte Teilhabe

Gleichberechtigte Teilhabe



Strategische Ziele	Handlungsziele/Unterziele
Förderung der sozialen Teilhabe aller Menschen am öffentlichen Leben	Sicherung der soziale Teilhabe und eigenständige Mobilität für alle Menschen auf Gehwegen und Plätzen sowie bei Straßenquerungen und an Kreuzungen Schaffung von barrierefreien Zugängen der Haltestellen des ÖV sowie barrierefreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für alle Menschen
Förderung einer selbstständigen Mobilität von eingeschränkten und älteren Menschen	Inklusive Gestaltung des öffentlichen Raums in der Innenstadt und in den Stadtteilen (z. B. genügend Bänke, ebene Fußwege, taktile Leitsysteme, schattenspendende Bäume)
Förderung einer selbstständigen Mobilität von Kindern	Schaffung von sicheren kindgerechten Schul- und Freizeitwegen

6 Handlungsempfehlungen

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

Themen sind hierbei:

- Netze für den Fußverkehr,
- Qualitätsstandards für den Fußverkehr,
- Gestaltungsleitlinien / Straßenraumausstattung,
- Hinweise zur Instandhaltung und Pflege der Fußverkehrsinfrastruktur,
- Hinweise zur Unfall- und Konfliktvermeidung,
- Hinweise zur Berücksichtigung des Fußverkehrs bei Modal-Split-Erhebungen
- Empfehlungen für geeignete Öffentlichkeitsarbeitsmaßnahmen
- Empfehlungen für personelle und finanzielle Kapazitäten sowie Arbeitsstrukturen
- Hinweise zur Evaluation

Zur Konkretisierung der Handlungsempfehlungen sind jeweils Best-Practice-Beispiele dargestellt. Diese zeigen mögliche mit den Handlungsempfehlungen verbundene Ergebnisse bzw. Maßnahmen aus anderen Städten und Gemeinden sowie aus Bielefeld selbst. Bei den Best-Practice-Beispielen steht das Prinzip bzw. die Idee bezogen auf die jeweilige Handlungsempfehlung im Vordergrund. Es besteht nicht der Anspruch, dass die Beispiele jeweils alle Aspekte und Ziele der Fußverkehrsstrategie berücksichtigen.

Im Rahmen der Umsetzungsempfehlungen (siehe Kapitel 7) soll dagegen ein möglichst breites Spektrum der Ziele der Fußverkehrsstrategien berücksichtigt werden. Die dort vorgeschlagenen Maßnahme und Programme gehen über die Best-Practice-Beispiele hinaus und berücksichtigen auch die im Zuge der Strategieerstellung eingegangenen Hinweise zu den Best-Practice-Beispielen.

6.1 Entwicklung von Netzen für den Fußverkehr

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 soll.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

Bei der Netzplanung werden unterschiedliche Wegezwecke (z. B. Einkauf, Arbeit, Schule, Freizeit) und Zielgruppen (z. B. Kinder, ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Menschen) berücksichtigt. Darüber hinaus ist das Fußwegenetz hierarchisch aufgebaut, um die unterschiedlichen Nutzungsintensitäten und Nutzungsstrukturen abzubilden. Aus der Netzplanung ergeben sich differenzierte Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur.

Ein attraktives Fußwegenetz ist u. a. gekennzeichnet durch:

- eine umwegfreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele
- engmaschige, zusammenhängende Gehwege
- eine Verknüpfung mit Angeboten des Umweltverbunds
- möglichst kurze Unterbrechungen der Fortbewegung (z. B. Querungshilfen, kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen)
- geringe Beeinträchtigungen durch Kfz-Verkehr (Abgase, Lärm) oder Radverkehr
- belebte und beleuchtete Gehwege
- barrierefreie Gestaltung und Sicherung der Gehwege
- eine Dimensionierung der Gehwege, die sich an Art und Maß der baulichen Nutzung orientiert und
- hohe Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten der öffentlichen Räume.

Im Nachfolgenden sind Empfehlungen für verschiedene Netzkategorien dargestellt, mit denen eine Ausdifferenzierung des Fußwegenetzes in Bielefeld unter Berücksichtigung unterschiedlicher Anforderungen und Nutzergruppen erfolgt. Die Fußverkehrsstrategie enthält ein gesamtstädtisches Hauptfußwegenetz als Rückgrat der weiteren Netzentwicklung. Das Vorgehen und das empfohlene Hauptfußwegenetz sind im Nachgang zum Überblick über die Netzkategorien dargestellt.

6.1.1 Empfehlungen für Netzkategorien

Die empfohlenen Netzkategorien sind gegliedert in eine gesamtstädtische Ebene (Hauptfußwegenetz, Verbindungsstrecken, grünes Wegenetz) und eine kleinräumigere Quartiersebene (Quartiersnetze, Flaniermeilen, Sport- und Spielrouten, Senior*innen Routen / Routen für mobilitätseingeschränkte Menschen).

Hauptfußwegenetz (gesamtstädtisch)

Mit dem Hauptfußwegenetz werden direkte Quell- und Ziel-Wegefürhungen angestrebt. Die Alltagstauglichkeit steht im Vordergrund. Themen wie Begehrbarkeit 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 Wegefürhungen 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 Wegefürhung.

Ziel:

Ziel ist es, auf den Wegefürhungen 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 Wegefürhung
- Fokus Alltagswege/
Alltagstauglichkeit
(24 Stunden sicher nutzbar)
- Herstellung einer sicheren,
barrierefreien Gehwegeinfrastruktur
- Verbindung der fußverkehrsrelevanten Quellen und Ziele



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- **Gesamtbericht** -

September 2022

Verbindungsstrecken (gesamtstädtisch)

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

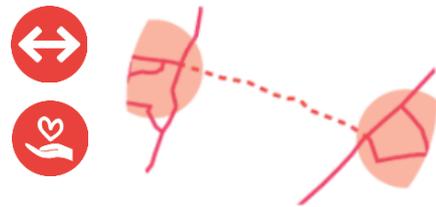
Bei Verbindungsstrecken steht die Herstellung einer sicheren Fußwegeinfrastruktur im Vordergrund, um Wege zwischen Stadtteilen und Quartieren zurücklegen zu können.

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 Zuzußgehen möglich macht.

Merkmale:

- Verbindungsfunktion
- sichere und möglichst barrierefreie Wegführung



Grünes Wegenetz (gesamtstädtisch)

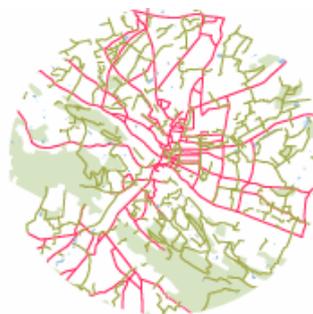
Das Grüne Wegenetz ergänzt das Hauptfußwegenetz durch eine fußverkehrliche Führung in grün geprägten Räumen. Die Wege verlaufen in Straßen mit einem hohen Baumbestand oder in Grünanlagen (siehe auch Kapitel 3.4.1). Der Fokus liegt beim Grünen Wegenetz nicht auf den Alltagswegen, sondern insbesondere auf den Freizeitwegen. Auch Elemente der blauen Infrastruktur (Bäche, Seen ...) können in das Grüne Wegenetz integriert werden. Aufenthalt und Naherholung stehen im Vordergrund.

Ziel:

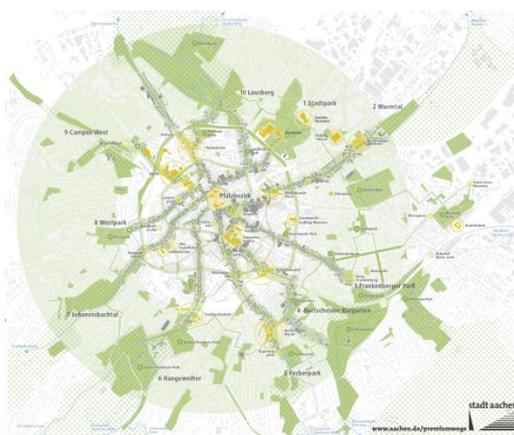
Angebot von Fußwegeverbindungen innerhalb grün geprägter und naturnaher Räume. Die Wegeführung des Grünen Netzes dient dazu, auf angenehmen Strecken Wege zurückzulegen. Aufenthalt und Naherholung spielen bei den grünen Wegen eine wichtige Rolle. Einige der Wege des Grünen Wegenetz finden sich auch im 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



- **Abbildung 18:** Best-Practice Premiumwege (Aachen)



Premiumwege Aachen

Themen	Fußwegenetze
Ort	Aachen
Verbindung der Innenstadt mit einem der umliegenden Grünräume innerhalb 20 Minuten	
Sitzbänke in regelmäßigen Abständen von 200 m	
Wegweiser entlang der Wege	

Quelle: AGFS, URL: <https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/projekt-des-monats/projekt-des-monats-premiumwege-aachen>, letzter Zugriff am: 15.06.2022

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- **Gesamtbericht** -

September 2022

Quartiersnetze (Quartiersebene)

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



● **Abbildung 19:** Best-Practice Quartiersnetz (Bonn)

Fußwegenetz Hauptzentrum Bonn	
Themen	Fußwegenetze
Ort	Bonn
<p>Entwicklung eines Netzes in kleinräumiger Ebene</p> <p>Identifizieren von Verbesserungsbedarfe innerhalb des Netzes</p> <p>Gewährleistung von sicheren Querungen</p>	

Quelle: Stadt Bonn: Verkehrsentwicklungsplan 2020, S. 526

Flaniermeilen (Quartiersebene)

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



- **Abbildung 20: Best-Practice Flaniermeilen (Wien)**

Flaniermeilen Wien

Themen	Fußwegenetze
Ort	Wien

Qualitätsvolle und bezirksübergreifende Fußwegeverbindungen

Verbindung von Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, Einkaufsstraßen und kulturelle Zentren

Quelle: Mobilitätsagentur Wien GmbH, URL: <https://www.wienzufuss.at/zu-fuss-gehen-in-zahlen/flaniermeilen/>, letzter Zugriff am: 15.06.2022

Sport- und Spielrouten (Quartiersebene)

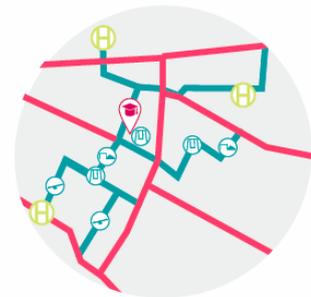
Sport- und Spielrouten ergänzen die Verbindungsfunktion des Netzes durch Sport- und Spielangebote entlang der Wege. Die Spielrouten tragen zur selbstständigen Mobilität von Kindern bei und fördern wie die Sportrouten die Bewegung und tragen zur Gesundheit der Bevölkerung bei. Durch Sport- und Spielelemente 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.⁵³

Merkmale:

- Aufenthaltsfunktion
- weitere Nutzungsangebote
- Orientierung



- **Abbildung 21: Best-Practice Die beispielbare Stadt (Griesheim)**

Alle relevanten Kinderorte wie Schule, Spielplätze, usw., sind durch ein Netzwerk, das in Zusammenarbeit mit Kindern ermittelt wurde, für Spielangebote vernetzt, um sich durch die Stadt bewegen zu können.

Die beispielbare Stadt

Themen	Fußwegenetze
Ort	Griesheim

Verbindung aller relevanten Kinderorte (Schulen, Spielplätzen)
Ermittlung der Routen in Zusammenarbeit mit Kindern
Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Kinder im öffentlichen Raum

Quelle: Stadt Griesheim, URL: <https://www.griesheim.de/bildung-kultur/bespielbare-stadt/>, letzter Zugriff am: 15.06.2022

⁵³ Siehe auch Projekt der Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr (2016) „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“

Senior*innen Routen / Routen für mobilitätseingeschränkte Menschen (Quartiersebene)

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

Für ältere Menschen kann die Hervorhebung von Wegeführungen sinnvoll sein, innerhalb derer insbesondere Aufenthaltsmöglichkeiten durch Sitzgelegenheiten sowie Sanitäranlagen 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.

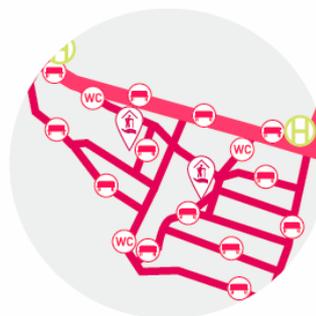
Des Weiteren können Wege für Menschen mit Einschränkungen (bspw. seh- oder gehbehinderte Menschen) ausgewiesen werden, die durchweg barrierefrei sind und vorrangig für diese Zielgruppe zur Verfügung stehen sollen.

Ziel:

Aufrechterhaltung der selbstständigen Mobilität älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen.

Merkmale:

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



- **Abbildung 22:** Best-Practice Die beSITZbare Stadt (Griesheim)



Die beSITZbare Stadt

Themen	Fußwegenetze
Ort	Griesheim
Standorte für die Installation von Objekten zum Kurzzeitsitzen oder von Bänken	
Ermittlung der Routen in Zusammenarbeit mit Senior*innen	

Quelle: Stadt Griesheim, URL: <https://www.griesheim.de/bildung-kultur/besitzbare-stadt/>, letzter Zugriff am: 15.06.2022

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

6.1.2 Hauptfußwegenetz für die Stadt Bielefeld

Zur Entwicklung eines Hauptfußwegenetzes für die Stadt Bielefeld erfolgte in der Analyse die kartografische Aufbereitung der Quellen und Ziele des Fußverkehrs (siehe auch Kapitel 3.5). Weitere wichtige Grundlagen zur Netzentwicklung sind die Stadtstruktur mit den räumlichen Zäsuren und die Bevölkerungsdichte bzw. -verteilung im Stadtgebiet (siehe auch Kapitel 3.1 und 3.2).

In einem nächsten Schritt werden wichtige Quell- und Zielpunkte mit hohem Fußverkehrsaufkommen verbunden. Diese sind:

- Versorgungszentren / Nahversorgungsstandorte (z. B. Nahversorgungsstandorte, Marktplätze)
- Dienstleistungen (z. B. Post, Apotheke)
- Medizinische Versorgung (z. B. Krankenhäuser, Arztpraxen)
- Bildung und Betreuung (z. B. Schulen, Universitäten, Fachhochschulen, Kitas)
- Öffentliche Einrichtungen (z. B. Rathaus und Behörden)
- Sport und Spiel (z. B. Fußballstadion, Sportplätze, Spielplätze)
- Freizeit und Tourismus (z. B. Theater, Museen, Sehenswürdigkeiten)
- Große Arbeitgeber / Arbeitsplatzstandorte
- SPNV-Haltestellen, Stadtbahnhaltestellen und Bushaltestellen mit mehr als 2.500 Ein- und Aussteiger / Tag

Neben den Zielen im Stadtgebiet finden auch fußläufig erreichbare Ziele oder Siedlungsgebiete in Nachbargemeinden Berücksichtigung.

Anhand der Quell- und Zielverbindungen ergibt sich ein Wunschliniennetz, das eine Vielzahl der Einzelziele miteinbezieht.

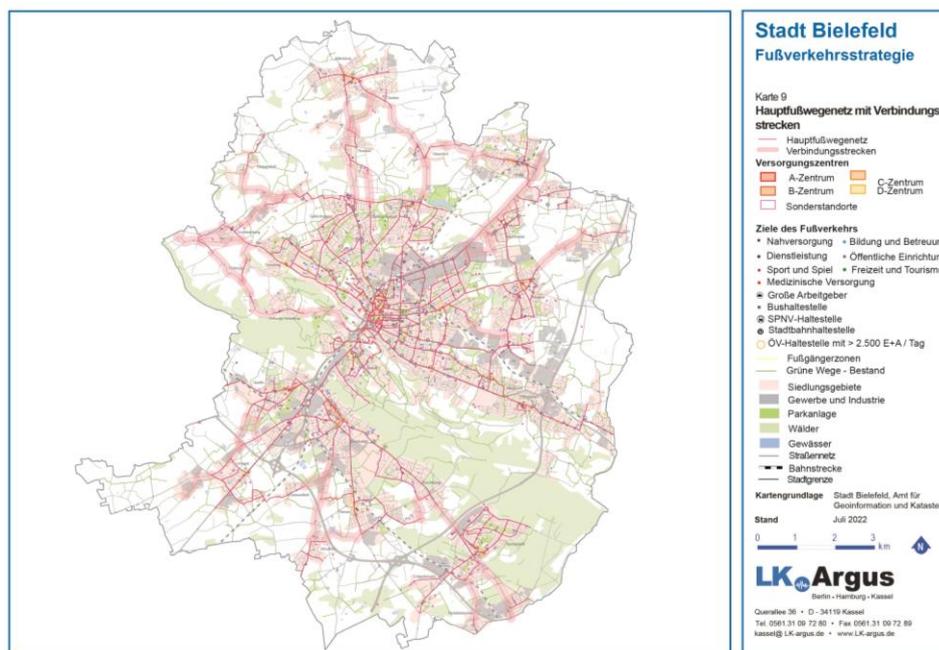
Das Wunschliniennetz wird auf die bestehenden Straßen umgelegt. Hieraus wird das Hauptfußwegenetz entwickelt, das – aufgrund der Lage wichtiger Ziele – viele Hauptverkehrsstraßen miteinbezieht. Um Alternativen abseits der durch den Kfz-Verkehr belasteten Verbindungen anzubieten, wird das Hauptfußwegenetz unter Berücksichtigung weniger stark belasteter Straßen oder anderer alternativer Wegeverbindungen weiter verdichtet.

Das entwickelte Hauptfußwegenetz stellt ein Grundgerüst an Fußwegeverbindungen auf Basis heute (überwiegend) vorhandener Wegeführungen dar, das weiter zu entwickeln ist. Bei Veränderungen z. B. aufgrund städtebaulicher Entwicklungen, die neue Wegeführungen (z. B. auch ShortCuts durch Gebäude) ermöglichen, ist das Hauptfußwegenetz anzupassen.

In Kontext der Fußverkehrsstrategie werden neben dem Hauptfußwegenetz auch Korridore für mögliche Verbindungsstrecken festgelegt. Der genaue Streckenverlauf für diese soll sukzessiv im Rahmen vertiefender Betrachtungen in Zusammenarbeit mit Akteuren vor Ort ausgearbeitet werden.

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie
- Gesamtbericht -
September 2022

● **Karte 9:** Hauptfußwegenetz mit Verbindungsstrecken



Siehe auch Kartenanhang

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.

6.2 Qualitätskriterien und -standards für Fußverkehrsanlagen

Grundanforderungen an Fußverkehrsanlagen

Gemäß den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)⁵⁴ sollen Anlagen für den Fußverkehr folgende Merkmale aufweisen:

- Hohe Sicherheit bieten
- Subjektive Ängste gegen Bedrohung mindern
- Umwegfreie Verbindungen schaffen
- Leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit ermöglichen
- Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer minimieren
- Gute Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung ermöglichen
- Durch entsprechende Gestaltung das Gehen angenehm machen
- Soweit möglich Schutz vor ungünstiger Witterung bieten

Für eine attraktive, fußverkehrsfördernde Gestaltung und zum Schutz vor ungünstiger Witterung insbesondere Hitzeentwicklung durch Sonneneinstrahlung ist – insbesondere unter Berücksichtigung der erforderlichen Klimaanpassung – eine begleitende Begrünung von Fußverkehrsanlagen, z. B. durch Baumstandorte, anzustreben.

Unterschiedliche Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen

Die verschiedenen Nutzergruppen der Fußverkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Raums weisen unterschiedliche Verhaltensweisen auf und stellen aufgrund ihrer Bedürfnisse unterschiedliche Anforderungen an den öffentlichen Raum und die Fußverkehrsinfrastruktur. In der nachfolgenden Grafik sind Nutzergruppen des öffentlichen Raums und der Fußverkehrsinfrastruktur mit möglichen unterschiedlichen Verhaltensweisen und den daraus resultierenden Konsequenzen für den Verkehr dargestellt.

⁵⁴ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002

- **Abbildung 23:** Nutzergruppen des öffentlichen Raums und der Fußverkehrsinfrastruktur mit ihren Eigenschaften und den daraus resultierenden Konsequenzen für den Verkehr⁵⁵

Kinder



Eigenschaften:

Physische

allgemein:

- begrenztes Sichtfeld
- eingeschränktes Richtungshören
- niedrige Körpergröße

Kleinkinder (bis zu 6 Jahren)

- eingeschränkte Motorik
- Barrieren können nicht überwunden werden

Kinder (ab 7 bis 11 Jahren)

- schnell/agil
- geschickt
- Barrieren können bespielt werden

Psychische

allgemein:

- Eingeschränkte Wahrnehmbarkeit von Gefahren
- Keine Beherrschung von Emotionen

Kleinkinder (bis zu 6 Jahren)

- Fehleinschätzung sich nähernder Objekte
- Fixion auf Bezugsperson

Kinder (ab 7 bis 11 Jahren)

- Gruppenverhalten
- einfach abgelenkt

Konsequenzen für den Verkehr

allgemein:

- unberechenbare Situationen
- schlecht sichtbar
- plötzliches Erscheinen

Kleinkinder (bis zu 6 Jahren)

- Fehlhandlungen
- Fehlnutzung von Verkehrsanlagen

Kinder (ab 7 bis 11 Jahren)

- nicht Vorhersehbarkeit von Handlungen
- Regelmisachtungen

Jugendliche



Eigenschaften:

Physische

allgemein:

- voll ausgebildete Sinne
- agil
- Leistungsfähig

Jugendliche bis 16 Jahren

- Barrieren werden herausfordernd empfunden

Jugendliche 17-22 Jahre

- teilweise Aggressives Verhalten
- Geschwindigkeiten gewohnt

Psychische

allgemein:

- imponiergehabe
- Risikofreudigkeit
- Gefahren werden unterschätzt, Fähigkeiten überschätzt

Jugendliche bis 16 Jahren

- Fehleinschätzung sich nähernder Objekte
- Fixion auf Bezugsperson

Jugendliche 17-22 Jahre

- Gruppenverhalten
- einfach abgelenkt

Konsequenzen für den Verkehr

allgemein:

- unvorhersehbares Verhalten
- Regelmisachtung
- keine Verhaltensadaption

Jugendliche bis 16 Jahren

- Fehlnutzung von Verkehrsanlagen

Jugendliche 17-22 Jahre

- Vorteile werden erzwungen
- Risikofreudigkeit

⁵⁵ Eigene Abbildung nach Grundlagen für den Fussverkehr, GrobPlanung GmbH, Langenthal Daniel Grob, dipl. Ing. FH/SVI Planum Zürich Urs Michel, Dipl. Arch. ETH, Planer FSU Forschungsauftrag VSS 2000/368 auf Antrag des Schweizerischen Verbandes der Straßen und Verkehrsfachleute (VSS), S. 22

Erwachsene



Eigenschaften:

Physische

allgemein:

- voll ausgebildete Sinne
- geübtes Verhalten

Psychische

allgemein:

- gewohnheitsorientiertes Verhalten
- Bewusstheit für Gefahren
- abgelenkt

Konsequenzen für den Verkehr

allgemein:

- unüberlegtes Verhalten
- Spontane Regelmissachtung

Senior*innen



Eigenschaften:

Physische

allgemein:

- eingegrenztes Sichtfeld
- eingeschränkte Motorik
- eingeschränkte Sinneswahrnehmung
- langsame Fortbewegung

Psychische

allgemein:

- gewohnheitsorientiertes Verhalten
- Reaktionseinschränkungen
- Verzögerte Entscheidungsfindung

Konsequenzen für den Verkehr

allgemein:

- Empfindlich gegenüber Barrieren
- vergrößerter Raumbedarf
- Empfindlich gegenüber Umwegen

Menschen mit Behinderung



Eigenschaften:

Physische

Gehbehindert

- angewiesen auf Hilfsmittel
- langsame Fortbewegung
- eingeschränkte Motorik

Psychische

Gehbehindert

- Reaktionsverhalten eingeschränkt
- Verkehrsaufmerksamkeit reduziert

Konsequenzen für den Verkehr

Gehbehindert

- Empfindlich gegenüber Barrieren
- vergrößerter Raumbedarf
- Empfindlich gegenüber Umwegen

Sinnesbehindert

- Eingeschränkte Sinneswahrnehmung
- Begrenzung des Sichtfelds

Sinnesbehindert

- erschwerte Interpretation des Verkehrsgeschehens
- verändertes Reaktionsvermögen

Sinnesbehindert

- auf taktile und akustische Leitung angewiesen
- unerwartete Handlungen

Im nachfolgenden werden Qualitätskriterien und -standards für Fußwegeverbindungen und -infrastrukturen in den Straßenräumen Bielefelds dargestellt. Die Standards für die Qualität von Fußverkehrsanlagen 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 nur an 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 Zuzußgehen 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 entwickelten Qualitätsstandards für die zukünftige Fußverkehrsinfrastruktur in Bielefeld umfassen – aufbauend auf den bestehenden Regelwerken – die in Abbildung 24 dargestellten Inhalte.

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

- **Abbildung 24:** Inhalte der Qualitätskriterien und -standards



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- **Gesamtbericht** -

September 2022

Fußwegeführung

Da der Fußverkehr sehr umwegempfindlich ist, spielt die Fußwegeführung 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 erforderlich⁵⁶
- 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.

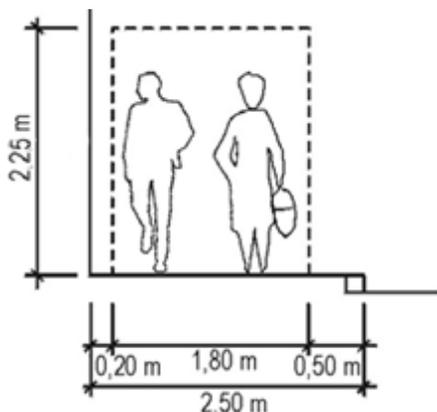
Flächen für den Fußverkehr

Die empfohlene Regelbreite für einen dem Fußverkehr gewidmeten Seitenraum, in dem sich zwei Personen störungsfrei und komfortabel begegnen können, beträgt 2,50 m⁵⁷ (siehe Abbildung 25). Diese setzt sich aus einer nutzbaren Gehwegbreite von 1,80 m, einem Sicherheitsabstand zum Kfz-Verkehr von 0,50 m und einem Hausabstand von 0,20 m zusammen.

⁵⁶ Entsprechend den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 12 und 16 sind an Wohnwegen mit sehr geringen Verkehrsstärken und offener Wohnbebauung keine Gehwege erforderlich; an einseitig angebauten Straßen sind Gehwege nur einseitig erforderlich

⁵⁷ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, S.75

● **Abbildung 25:** Dimensionierung eines Seitenraums im Regelfall⁵⁸



In Wohnstraßen mit offener Bebauung, geringer Dichte und geringer Verkehrsstärke kann eine Seitenraumbreite von 2,10 m ausreichend sein, wenn der Schwerverkehrsanteil gering ist und niedrige Einfriedungen den Hausabstand entbehrlich machen.⁵⁹ In allen anderen Straßen ist die Regelbreite ein Mindestmaß. Die erforderliche Seitenraumbreite nimmt mit der Nutzungsdichte zu. Straßen mit Geschäftsnutzung sollen nach EFA eine Seitenraumbreite von mindestens 3,30 m aufweisen.

● **Abbildung 26:** Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts⁶⁰

	Kurzbeschreibung bzw. Nutzung	DTV ¹⁾ [Kfz/24h]	Breite im Seitenraum ¹⁾	Maßnahmen im Querverkehr ²⁾
1	Straßenunabhängig geführte Wege	–	3,00 m	(wenn Straßen gequert werden, gegebenenfalls dort erforderlich)
2	Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum 4,50 m	keine Querungsanlagen erforderlich
3	Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m	< 5 000	2,10 m 2,30 m	in der Regel keine Querungsanlagen, gegebenenfalls vorgezogene Seitenräume
4	Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse	< 5 000	2,50 m	vorgezogene Seitenräume
5	Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,00 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume
6	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,30 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
7	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5 000 < 10 000	4,00 m 5,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
8	Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15 000 ≥ 15 000	3,30 m 4,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
9	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie	< 15 000 ≥ 15 000	5,00 m 6,00 m	Linienhafte Querung: Mittelstreifen, FGÜ LSA

⁵⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, S.75, Modifikation durch Anpassung des Maßes der lichten Höhe entsprechend DIN 18040-3:2014:12, S. 8 durch LK Argus

⁵⁹ Vgl. Ebd.

⁶⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 15

Auch in der Nähe bedeutender Infrastruktureinrichtungen, die regelmäßig zu Fuß aufgesucht werden, bestehen besondere Anforderungen.

Weiterhin sind bei örtlichen Besonderheiten in Straßenräumen Zuschläge für beispielsweise Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum zu berücksichtigen.⁶¹

- **Abbildung 27:** Richtwerte für Breitenzuschläge zum Seitenraum⁶²

Zuschläge für Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum	[m]
Verweilflächen vor Schaufenstern	1,00
Grünstreifen ohne Bäume	≥ 1,00
Straßen mit Bäumen	≥ 2,00 – 2,50
Ruhebänke	≥ 1,00
Haltestellen	≥ 1,50
Auslagen und Vitrinen	1,50
Stellflächen für Zweiräder 100 gon	2,00
In einem Aufstellwinkel von 50 gon	1,50
Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,75

An baulichen Engstellen kann ausnahmsweise eine geringere nutzbare Gehwegbreite zugelassen werden. Dies ist jedoch auf eine maximale Länge von 18 m beschränkt.⁶³

An Straßen mit Baumbestand entfällt der Sicherheitsabstand zum Kfz-Verkehr im Bereich von Baumscheiben bzw. durchgehenden baumbestandenen Grünstreifen. Anzustreben ist eine Seitenraumbreite (inkl. Baumscheibe / Baumstreifen) von mindestens 4 m. Bei geringeren Seitenraumbreiten (auch im Bestand) sollten bei Gehbahnen unter 1,80 bzw. 2,00 m Lösungen für Gehwegverweiterungen zwischen den Baumstandorten entwickelt werden.

Generell gilt es, den Gehweg „frei von Hindernissen“⁶⁴ zu halten. Dies betrifft Einbauten, Verkehrsschilder etc. aber auch parkende Fahrzeuge und außen-gastronomischer Angebote. Bei gastronomischen Nutzungsansprüchen sind die Seitenräume um Flächen für diese Nutzungen zu erweitern. Gehwegparken soll generell nicht zugelassen sein, für Fahrräder und Kleinfahrzeuge der Mikromobilität sind ebenfalls Abstellflächen außerhalb der Gehwege anzubieten.

⁶¹ ebenda, S. 16

⁶² ebenda

⁶³ Vgl. DIN e. V. (Hrsg.) DIN 18040-3:2014-12, S. 16

⁶⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.) 2011b: Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG). R2., S.36

- **Abbildung 28:** Best-Practice Multifunktionsflächen zum Freihalten von Gehwegen: Stuttgarter Rechtecke (Stuttgart)⁶⁵



Stuttgarter Rechtecke	
Thema	hindernisfreier Gehweg
Ort	Stuttgart
Umfunktionieren eines Parkplatzes in eine Multifunktionsfläche → Bündelung von Einbauten und Freihalten des Gehweges von diesen	

Quelle: agfk Baden-Württemberg/Nikolas Leyva, URL: <https://www.agfk-bw.de/blog/news-single/stuttgarter-rechtecke-machen-platz-fuer-fussgaengerinnen/vom/8/11/2021/>, letzter Zugriff am: 06.05.2022

- **Abbildung 29:** Best-Practice zum Abbau des Gehwegparkens (Lahr)



Abbau von Gehwegparken	
Themen	Dimensionierung, Gehwegparken
Ort	Lahr
Örtlich angepasste Lösungsvorschläge zum Abbau von Gehwegparken mit Bestandsaufnahme aller Straßen.	
→ Maßnahmen: Markierungen, Bau von Stellplätzen	
→ Begleitmaßnahmen: Einbahnstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche, Sicherung von Querungsstellen, Poller, Bewohnerparkzone	

Quelle: Stadt Lahr, 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

Die dargestellten Anforderungen sind in den Regelwerken umfassend dokumentiert. Eine zielgerichtete Förderung des Fußverkehrs unter diesen Prämissen erfordert einen Straßenraumentwurf von außen nach innen mit integrierter Betrachtung auch städtebaulicher, gestalterischer, sozialräumlicher, klimati-

⁶⁵ neben den im Beispiel dargestellten Elementen sollen bei Umsetzung des Best-Practice weitere Elemente – je nach straßenräumlichem Zusammenhang und den daraus resultierenden Anforderungen – angestrebt werden, z. B. Begrünung, Entsiegelung, Sitzgelegenheiten, Spielelemente, Ladesäulen, Platz für Mülltonnen

scher und gesundheitsförderlicher⁶⁶ Aspekte. Ortsspezifische Lösungen sind unter jeweiliger Berücksichtigung der erforderlichen Gehwegbreiten und Zuschläge zu entwickeln.

● **Abbildung 30:** Best-Practice Straßenraumentwurf: Osterstraße (Hamburg)



Osterstraße	
Themen	Dimensionierung, Querung, Aufenthalt
Ort	Hamburg
Neuordnung des Straßenraums einer Hauptgeschäftsstraße mit Reduzierung von Fahrbahnflächen und Parkständen zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs → deutlich breitere Gehwegbereiche → durchgängiger Mittelstreifen für lineare Querung	

Quelle: Umweltbundesamt (2017): Straßen und Plätze neu denken, URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf, letzter Zugriff am: 15.06.2022

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.

● **Abbildung 31:** Best-Practice Begegnungszone Frankfurter Straße (Bad Rothenfelde)



Begegnungszone Frankfurter Straße	
Themen	Mischungsprinzip, Aufenthalt
Orte	Bad Rothenfelde
durchgezogene Pflasterung über Fahrbahn und Gehwege ohne Borde gepflasterte Querbänder an Stellen mit hohem Querungsbedarf	

Quelle: Netzwerk Shared Space, URL: <http://netzwerk-sharedspace.de/beispiele/bad-rothenfelde/>, letzter Zugriff am 20.05.2022

⁶⁶ vgl. auch Leitfaden Gesunde Stadt, Kapitel 7 "Mobilität und Erschließungsqualität", S. 67 und Kapitel 11 "Körperliche Aktivität", S. 103, Düsseldorf 2019
https://www.lzg.nrw.de/versorgung/ges_plan/gesunde_stadt/index.html

Für Wohnstraßen ohne Gehwege soll die Einrichtung „Nahmobiler Zonen“ geprüft werden. Diese sollen als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden und die Straße als Freifläche für die Bevölkerung umgestaltet werden – z. B. durch Sitzgelegenheiten, Spielelemente, Bepflanzungen, Bücherschränke etc..

Die Gehwegbreiten im Hauptfußwegenetz der Stadt Bielefeld sollen entsprechend der dargestellten 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.

- **Abbildung 32:** Best-Practice Flächen für den Fußverkehr: Prinzipien Straßenraumentwurf und Gehwegbreiten (Zürich)

Gehwegbreiten im Straßenraum	
Thema	Dimensionierung
Ort	Zürich
Mensch im Zentrum der Planung Straßenraumentwurf von außen nach innen nötige Gehwegbreite = maßgebender Begegnungsfall + Sicherheitsabstände zur Fahrbahn und zu Gebäuden	

Quelle: Stadt Zürich Tiefbauamt (2020): Leitfaden „Standards Fussverkehr“. Teil 1: Trottoirbreiten

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

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

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.

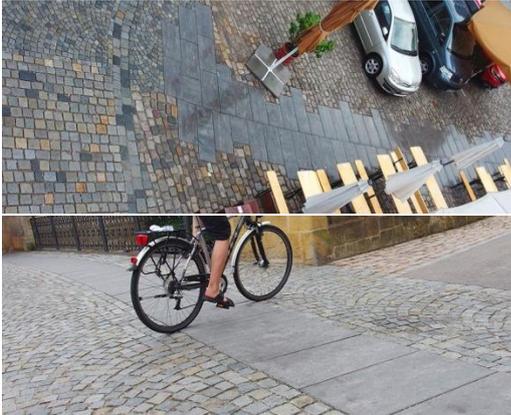
- **Abbildung 33:** Best-Practice Programm "Bayern barrierefrei"



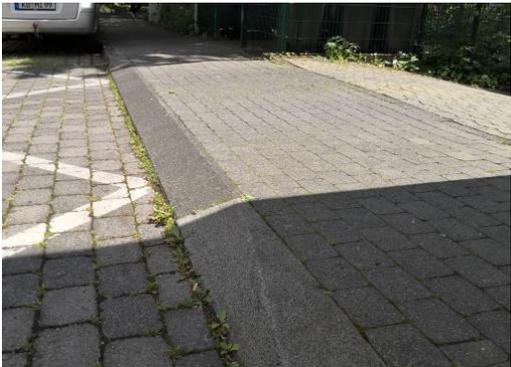
Programm „Bayern barrierefrei“	
Themen	Barrierefreiheit, Programm
Ort	Bayern
Ziel: Bis 2023 im gesamten öffentlichen Raum und ÖPNV komplett barrierefrei werden	
Begleitet durch eine Info-Kampagne	

Quelle: Bayerische Staatsregierung, URL: <https://www.barrierefrei.bayern.de/fakten/programm/index.php#sec6>, letzter Zugriff am: 15.06.2022

- **Abbildung 34:** Best-Practice barrierefreie Altstadt (Dinkelsbühl)

	
Barrierefreie Altstadt	
Themen	Gehwegausstattung, Weg-führung, Barriere-freiheit
Ort	Dinkelsbühl
Platten integriert in die Pflaster-gestaltung → ebene, fugenarme Oberfläche mit gleichzeitiger Richtungsweisung z. B. zu barrierefreien Querungen	
Quelle: Claudia Michels, URL: https://www.barrierefrei.bayern.de/magazin/barrierefreie-wege-dinkelsbuehl.php , letzter Zugriff am: 06.05.2022	

- **Abbildung 35:** Best-Practice Schrägbordstein (Kassel)

	
Schrägbordstein	
Themen	Gehwegausstattung, Barrierefreiheit
Ort	Kassel
Einbau von Schrägbordsteinen an Grundstückszufahren und Gehwegüberfahrten → Verhindern von Längs- und Querneigungen	
Foto: LK Argus	

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 ist möglichst ein linienhaftes Querens zu ermöglichen.

Gesicherte Querungsanlagen sollen bei ausgeprägtem Querungsbedarf, bei einer Verkehrsstärke von 1.000 Kfz/h (Querschnitt) bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (bei höheren Geschwindigkeiten bereits ab 500 Kfz/h (Querschnitt)) und wenn regelmäßig schutzbedürftige Personen queren (unabhängig von Belastungswerten) errichtet werden.⁶⁷

⁶⁷ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 17ff und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Kapitel 6.1.8.1

Die Wahl der Querungsanlage soll sich an den in der EFA dargestellten Einsatzbereichen orientieren.⁶⁸

Ein besonderer Querungsbedarf besteht bei

- beidseitig geschlossene Wohnbebauung,
- Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe,
- punktuell besonderen Quellen und Zielen im Fußgängerverkehr, wie z. B. wichtige infrastrukturelle Einrichtungen,
- Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten des ÖPNV und
- wichtigen Gehwegeverbindungen quer zur kreuzenden Straße.⁶⁹

Grundsätzliche Anforderungen an Querungsanlagen sind

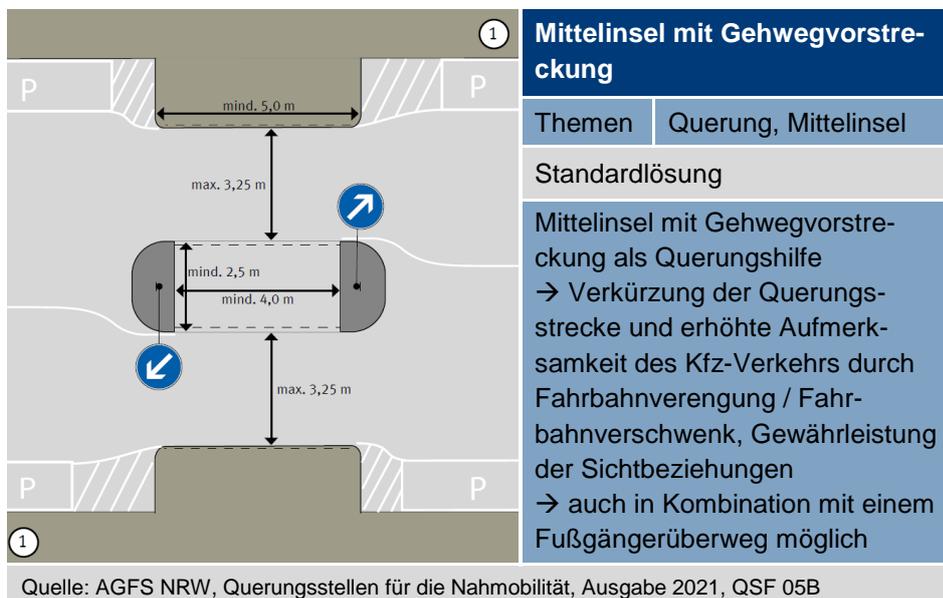
- direkte Querungsmöglichkeiten und kurze Querungsdistanzen
- Sicherstellung von Sichtbeziehungen (bei Erfordernis Neuordnung des Parkens, Reduzierung von Parkständen und Ahnden von Falschparkern)
- ausreichende und konfliktfreie Aufstellflächen am Rand und auf Mittelinseln (mindestens 2,50 m breit, Trennung vom Radverkehr) an allen Querungsstellen
- barrierefreie Gestaltung mit durchgehenden Leitelementen und differenzierten Bordhöhen

Darüber hinaus soll bei der Neuanlage und Qualifizierung von Querungsanlagen die Möglichkeit der Anlage von Baumstandorten zur Verbesserung der Straßenraumqualität geprüft werden.

⁶⁸ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 19f

⁶⁹ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002. S. 14

- **Abbildung 36:** Best-Practice Querungsanlage: Mittelinsel mit Gehwegvorstreckung (Standardlösung)⁷⁰



Anforderungen bei Lichtsignalanlagen (LSA) an Knoten mit Fußgängerfurten:

- Fußgängerfurten an allen Zufahrten, Sperrzeiten unter 30 sec, Querung der Fahrbahn in einem Zug (kein gebrochener Lauf), Freigabezeiten von mindestens 5 s, Bemessung der Räumzeit auf eine Geschwindigkeit von 1 m/s, keine Anforderungstaster

Anforderungen bei Fußgängerbedarfsampeln:

- Sperrzeit an Fußgängerbedarfsampeln nach Anforderung nicht mehr als 7 s

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

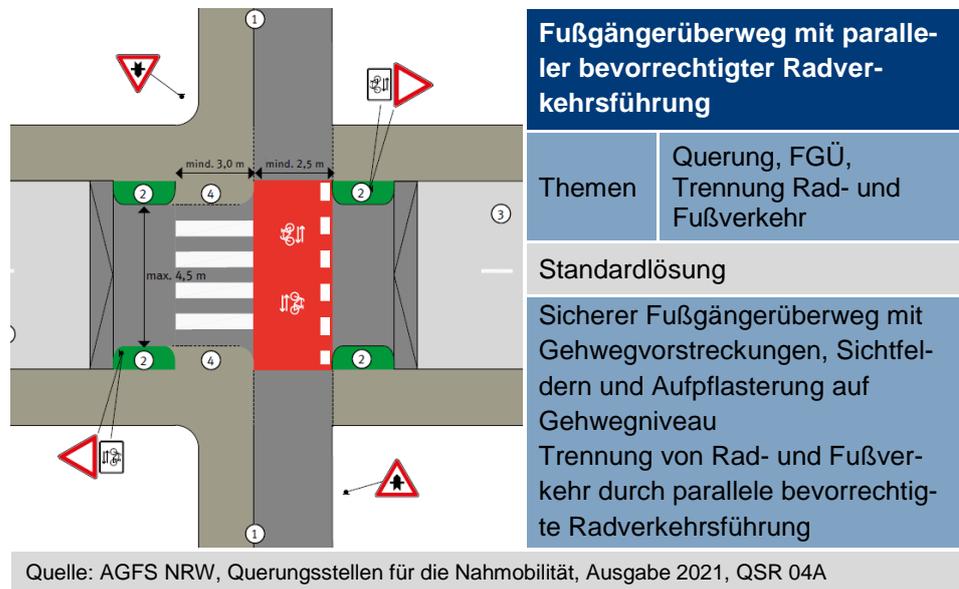
Darüber hinaus sind die Querungsanlagen für den Fußverkehr in Bielefeld sukzessive so zu ergänzen, dass alle wichtigen Ziele des Fußverkehrs auf möglichst direktem Weg erreichbar sind. Der Bedarf an Querungsanlagen sowie deren Ausführungsform abseits von Knotenpunkten ist dabei abhängig von der Verkehrsstärke des Fußverkehrs, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs.⁷¹

⁷⁰ barrierefreier Ausbau von Mittelinseln durch differenzierte Bordhöhen und taktile Elemente

⁷¹ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 19, Bild 6.

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 regelten Vorrang. Sie bieten damit für Fußgänger*innen eine besonders komfortable Querungsmöglichkeit und sollen im Sinne einer Angebotsplanung bei geeigneten Rahmenbedingungen mit Priorität umgesetzt werden. Um Konflikte mit dem Radverkehr zu vermeiden, die den Fußgängerüberweg mitnutzen, soll bei einer bevorrechtigten Radverkehrsführung parallel zum Fußgängerüberweg eine Fahrradfurt angelegt werden.

- **Abbildung 37:** Best-Practice Querungsanlage: Fußgängerüberweg und paralleler bevorrechtigter Radverkehrsführung (Standardlösung)



An Einmündungen in das untergeordnete Straßennetz entlang des Hauptfußwegenetzes soll mit Gehwegüberfahrten der bestehende 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 (u. a. durch Fahrradabstellanlagen auf ehemaligen Längsparkplätzen im Kreuzungsbereich) sicher gestaltet werden.

● **Abbildung 38:** Best-Practice Gehwegüberfahrt (Bielefeld)



Foto: LK Argus

Gehwegüberfahrt	
Themen	Querung, Wegeverbindung, Sicherheit
Ort	Bielefeld
durchgehender Gehweg → Vorrang vor abbiegendem Kfz taktile Leitelemente, höhenmäßige Durchgängigkeit → Barrierefreiheit ⁷²	

● **Abbildung 39:** Best-Practice SiGlinde (Frankfurt)



Quelle: Rebecca Faller, URL: <https://www.radentscheid-frankfurt.de/2022/01/siglinde-unser-modell-fuer-kleine-kreuzungen/>, letzter Zugriff am: 06.05.2022

SiGlinde	
Themen	Sicherheit, Kreuzung
Ort	Frankfurt
Kombinationsmusterlösung aus Gehwegvorstreckung, Aufpflasterung und FGÜ ⁷³ an kleinen Kreuzungen → Sichtbeziehungen, Aufstellflächen, kurze und direkte Wege, kleine Kurvenradien für Kfz	

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“).

⁷² Das im Foto dargestellte Beispiel entspricht nicht vollständig den Standards der Barrierefreiheit. Bei der Umsetzung von Gehwegüberfahrten sind die aktuellen Vorgaben zu berücksichtigen.

⁷³ In Tempo 30 – Zonen auch ohne Fußgängerüberwege

- **Abbildung 40:** Best-Practice Querungen: Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung (Pforzheim)



Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung	
Themen	Querungen, Programm
Ort	Pforzheim
Konzept zur Identifikation erforderlicher Querungsstellen und Prüfung des Einsatzes von Fußgängerüberwegen → Bedarfsanalyse, Bürgerbeteiligung und Maßnahmenentwicklung	

Quelle: Planersocietät, URL:
https://www.pforzheim.de/fileadmin/user_upload/gta/verkehrsentwicklung/1000_Zebrastreifen/abschlussbericht_Aktionsprogramm_1000_Zebrastreifen_kurz.pdf, letzter Zugriff am: 15.06.2022

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 Tunnel, die von Fuß- und Radverkehr genutzt werden, ist eine klare Trennung der Flächen für die unterschiedlichen Verkehrsarten anzustreben

- **Abbildung 41:** Best-Practice Fuß- und Radverkehr: Provenierstunnel (Rotterdam)

	
Provenierstunnel	
Themen	Dimensionierung, Trennung Fuß- und Radverkehr
Ort	Rotterdam
Tunnel für Fuß- und Radverkehr mit Fahrradstraße und baulich getrenntem Gehweg → klare Verkehrsführung und eindeutige Trennung	
Quelle: Cycling Embassy of Great Britain, URL: https://www.cycling-embassy.org.uk/photos/good-cycling-facility-of-the-week/good-cycling-facility-of-the-week-5th-november-2015 , letzter Zugriff am 08.04.2022	

- 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

- **Abbildung 42:** Best-Practice Fuß- und Radverkehr: Ruhrtal-Radweg (Herdecke) mit parallel laufender Fußwegeführung

	
Ruhrtal-Radweg mit parallel laufender Fußwegeführung	
Themen	Fuß- und Radverkehr
Ort	Herdecke
Trennung Fuß- und Radverkehr durch einen Grünstreifen Piktogramme zur Verdeutlichung der Verkehrsflächen Belagswechsel bei Führung an einem Aufenthaltsbereich	
Quelle: Freie Hansestadt Bremen (2017): Bremen Fahrrad-Premiumroute D.15, S.31	

- bei Radwegen im Seitenraum soll eine Mindestbreite für 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

- **Abbildung 43:** Best-Practice getrennter Geh- und Radweg (Hanau)

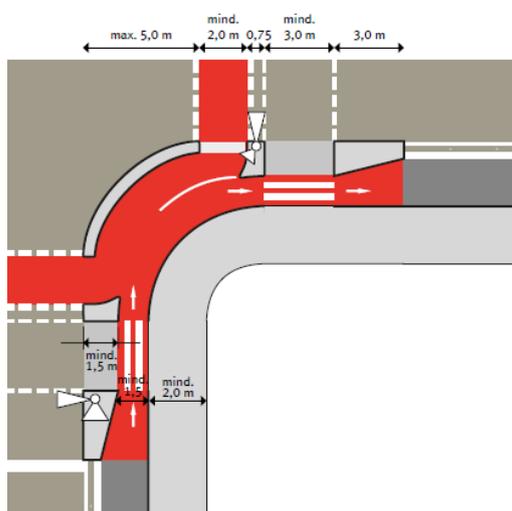


getrennter Geh- und Radweg

Themen	Trennung Fuß- und Radverkehr, Barrierefreiheit
Ort	Hanau
weißer Trennstreifen, verschiedene Belagsfarben → farbliche Kontrastierung	
Einbau von Abtrennstreifen mit Wölbung → taktil spürbar	

Quelle: Menschen in Hanau e. V. (Hrsg.), URL: <https://menschen-in-hanau.de/de/loesung-des-monats-trennstreifen-zwischen-rad-und-fussweg-in-der-nussallee/>, letzter Zugriff am: 23.05.2022

- 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 sein⁷⁴
- **Abbildung 44:** Best-Practice Fuß- und Radverkehrsführung an signalgeregelten Knotenpunkten (Standard)



Fuß- und Radverkehrsführung an signalgeregelten Knotenpunkten

Themen	Querung, LSA, Trennung Rad- und Fußverkehr
Standard	
getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr an LSA	
Bevorzugung des Fußverkehrs durch Markierung Fußgängerüberweg	
farbliche Bodenmarkierung der Radfahrflächen	

Quelle: AGFS NRW, Querungsstellen für die Nahmobilität, Ausgabe 2021, QSF 08

⁷⁴ die in Abbildung 443 dargestellten Breiten sind absolute Mindestbreiten

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 (siehe auch Kapitel 6.5.2).

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)⁷⁵ und
- Hochborde korrespondierend zu den eingesetzten Fahrzeugen zur Minimierung von Reststufe und Spaltbreite beim Ein- und Ausstieg

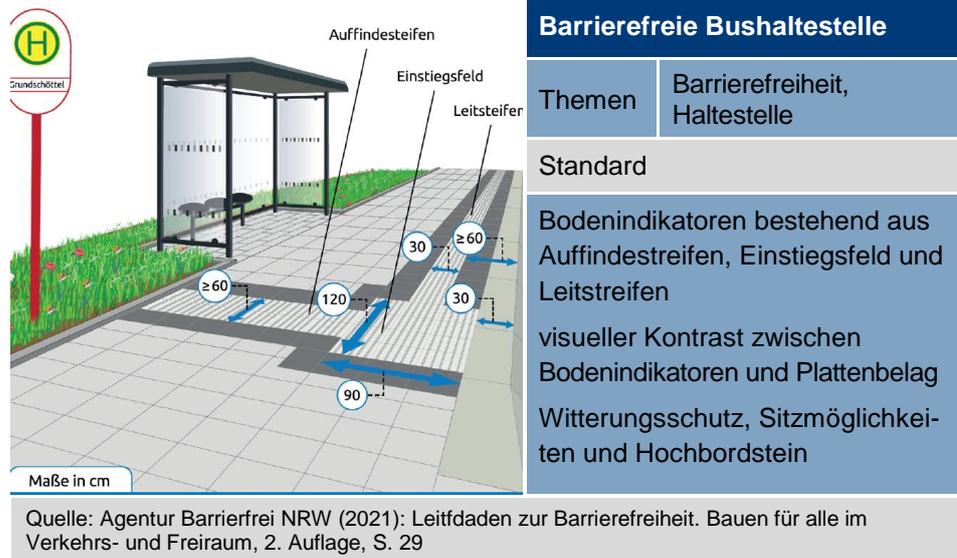
Zudem sind an Haltestellen im Sinne der Barrierefreiheit taktile Elemente vorzusehen.⁷⁶

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.

⁷⁵ Vgl. Ebd., S. 16 und 28

⁷⁶ Vgl. DIN e. V. (Hrsg.) DIN 18040-3:2014-12, S. 23

● **Abbildung 45:** Best-Practice barrierefreie Bushaltestelle (Standard)



6.3 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 Fußverkehrsplanung 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 46 dargestellten Aspekte.

In den „Qualitätsmerkmalen einer Stadt auf Augenhöhe“ des dänischen Architekten und Stadtplaners Jan Gehl sind die anzustrebenden Qualitäten zusammengefasst (siehe Abbildung 47).

● **Abbildung 46:** Aspekte der Gestaltungsleitlinien



Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie
- Gesamtbericht -
September 2022

● **Abbildung 47:** Qualitätsmerkmale einer Stadt auf Augenhöhe⁷⁷

Qualitätsmerkmale einer Stadt auf Augenhöhe

12 Ansprüche an einladende Straßen und Plätze – definiert vom dänischen Architekten und Stadtplaner Jan Gehl

	SCHUTZ				
	<p>Schutz vor Verkehr und Unfällen – Sicherheitsgefühl</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schutz für Fußgänger • die Angst vor dem Verkehr nehmen 	<p>Schutz vor Verbrechen – Sicherheitsgefühl</p> <ul style="list-style-type: none"> • belebter öffentlicher Raum • Augen zur Straße • überlappende Funktionen zwischen Tag und Nacht • gute Beleuchtung 	<p>Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wind • Regen / Schnee • Kälte / Hitze • Luftverschmutzung • Staub, Lärm, blendendes Licht 		
KOMFORT	<p>Angebote für den Fußverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • genug Platz zum Gehen • keine Hindernisse • gute Bodenbeläge • für alle zugänglich • interessante Fassaden 	<p>Aufenthaltsgelegenheiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Randeffekt/attraktive Wartezeiten • Stützelemente 	<p>Sitzgelegenheiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • spezielle Sitzbereiche • Vorteile nutzen: Aussicht, Sonne, Menschen • gute Sitzplätze • Ruhebänke 		
	<p>Sehenswürdiges</p> <ul style="list-style-type: none"> • vernünftige Betrachtungsabstände • freie Sichtachsen • interessante Ausblicke • gute Beleuchtung bei Dunkelheit 	<p>Orte für Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> • niedrige Lärmpegel • Straßenmöbel als „gesprächsfördernde Sitzlandschaften“ 	<p>Orte für Spiel und Sport</p> <ul style="list-style-type: none"> • bauliche Einladungen für kreative Aktivitäten, Bewegung, Sport und Spiel • bei Tag und bei Nacht • im Sommer wie im Winter 		
BEGLÜCKENDES	<p>Maßstäblichkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baulen und Räume nach menschlichem Maß 	<p>Angenehme klimatische Verhältnisse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sonne / Schatten • Wärme / Kühlung • leichte Brise 	<p>Positive Sinnesindrücke</p> <ul style="list-style-type: none"> • gutes Design, gute Details • gute Materialien • schöne Aussichten • Bäume, Grünanlagen, Wasser 		

⁷⁷ Jan Gehl, zitiert in Umweltbundesamt: Straßen und Plätze neu denken, 2017

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. Diese können auch als mobile Verschattungselemente umgesetzt werden.

- **Abbildung 48:** Beispiel mobile Verschattungselemente⁷⁸



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. Mit Spielelementen kann ein kindgerechtes Angebot geschaffen werden. Sportelemente im öffentlichen Raum regen verschiedene Altersgruppen zum Bewegen an. Insgesamt können vitale öffentliche Räume geschaffen werden, die sich positiv auf die Lebensqualität der Bewohner*innen auswirken. Ein entsprechendes Nutzungsangebot kann zur Bewegung und damit zur Gesundheit der Bielefelder*innen beitragen.

⁷⁸ Abbildung Quelle: https://gartenmetall.de/wp-content/uploads/2019/06/62__0751_UW_Urbanworks_BAUMKUEBEL_Bad_Krozingen.jpg

● **Abbildung 49:** Best-Practice Aufenthaltsbereiche: Sitzplatz (Bielefeld)

	Sitzplatz	
	Themen	Aufenthalt, Barrierefreiheit
	Ort	Bielefeld
Sitzbank mit Rücken- und Armlehne Aufenthaltsfläche abgesetzt von Wegefläche Mülleimer		
Foto: Stadt Bielefeld/Barbara Choryan		

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie
- Gesamtbericht -
September 2022

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 Flanermeilen. Mit einem Stadtplatzprogramm soll die Neueinrichtung von Platzbereichen und die Aufwertung bestehender Plätze forciert werden.

● **Abbildung 50:** Best-Practice Aufenthaltsbereiche: Umgestaltung der Goethestraße (Kassel)

	Umgestaltung der Goethestraße	
	Themen	Aufenthaltsbereiche
	Ort	Kassel
Umgestaltung einer Hauptverkehrsstraße zu einer Promenade Neuorganisation der Verkehrsflächen mit Flächengewinn zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch Begrünung, Bänke und Spielelemente		
Quelle: Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, URL: https://nachhaltige-stadtentwicklung-hessen.de/gute-beispiele/freiraum-und-stadtklima/kassel-goethestrasse-akb.html , letzter Zugriff am: 15.06.2022, Foto: Intania Arinta		

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

- **Abbildung 51:** Best-Practice Aufenthaltsbereiche: Stadtplatzprogramm (Hannover)

 <p>Die Belebung von Stadtplätzen in Hannover</p>		Stadtplatzprogramm	
Themen	Aufenthalt, Programm		
Ort	Hannover		
Konzept zur sukzessiven Aufwertung öffentlicher Freiräume → Verbesserung der Nutzung und Gestaltung Bürgerbeteiligung			
Quelle: Landeshauptstadt Hannover, URL: https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Planen,-Bauen,-Wohnen/Stadtplanung-Stadtentwicklung/Konzepte-Projekte/Stadtplatzprogramm-Hannover , letzter Zugriff am: 15.06.2022; PlanKom, URL: https://www.hannover.de/content/download/221335/file/-Hannover-schafft-Platz----Bilanz.pdf , letzter Zugriff am: 15.06.2022			

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 EFA⁷⁹ 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

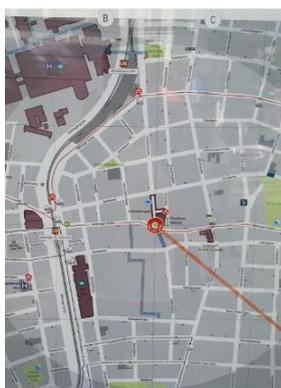
⁷⁹ Vergleiche EFA, S. 32

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. Neben den Informationen vor Ort ist auch ein barrierefreier Stadtplan ein wichtiges Instrument.

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.

● **Abbildung 52:** Best-Practice Wiener Stelen (Wien)



Wiener Stelen	
Themen	Leitsystem
Ort	Wien
hoher Wiedererkennungswert Infos zu ÖPNV, WCs, Carsharing, Shortcuts; öffentliches WLAN 8-Gehminuten-Radius ca. 20.000 € pro Stele	

Quelle: ARGE Gruber/Jauschneq (2018): Abschlussbericht zur Untersuchung der Nutzung der Info-Stelen des Wiener Fußgänger_innenleitsystems

● **Abbildung 53:** Best-Practice Beschilderung (Opladen)



mehrfarbige Beschilderung	
Thema	Leitsystem
Ort	Opladen
verschiedene Farben für unterschiedliche Themenfelder (Gastronomie, Shopping etc.) Entfernungsangaben in Metern	

Quelle: Presse Service Stadt Leverkusen, URL: http://www.presse-service.de/medienarchiv.aspx?medien_id=229209, letzter Zugriff am: 06.05.2022

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- **Gesamtbericht** -

September 2022

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 EFA⁸⁰ sollen im Kernbereich von Städten in regelmäßigen Abständen öffentliche Sanitäranlagen angeboten werden. Essentiell sind diese für ältere Personen und Kinder. Ergänzend zu den rund um die Uhr frei zugänglichen und barrierefreien Sanitäranlagen soll das Angebot durch den Ausbau der netten Toiletten⁸¹ erweitert werden.

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.

- **Abbildung 54:** Best-Practice Service: Trinkwasserbrunnen (Berlin)

	Trinkwasserbrunnen	
	Themen	Service, Trinkbrunnen
	Ort	Berlin
	öffentliche Wasserspender verteilt in der Stadt Betrieb durch Berliner Wasserbetriebe kontinuierlicher Ausbau des Angebots Karte mit Standorten barrierefreies Modell verfügbar	
Quelle: Grün Berlin, URL: https://gruen-berlin.de/park-meldung/zwei-neue-barrierefreie-trinkbrunnen-auf-dem-tempelhofer-feld , letzter Zugriff am: 15.06.2022; Berliner Wasserbetriebe, URL: https://www.bwb.de/de/trinkbrunnen.php , letzter Zugriff am: 15.06.2022		

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 Umsetzungs-konzepte mit städtischen Partnern und weiteren Akteuren erstellt werden.

⁸⁰ EFA, S. 32

⁸¹ Das Konzept der netten Toilette sieht vor, dass lokale Gastronomen ihre Sanitäranlagen öffentlich zugänglich machen. Dafür erhalten sie eine finanzielle Unterstützung der Stadt (<https://www.die-nette-toilette.de/>).

Sicherheit / Beleuchtung

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

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.

- **Abbildung 55:** Best-Practice Beleuchtung: Lichtinszenierung Fußgängerunterführung (Brühl)



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.

Oberflächen

Neben den unter Gehwegausstattung beschriebenen 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).⁸²

- **Abbildung 56:** Best-Practice Oberflächen: Reaktionsharz auf Asphalt (Standard)



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. Vegetation übernimmt nicht nur eine ästhetische Funktion, sondern insbesondere auch eine klimatische und biodiversitätsfördernde Funktion. Durch Vegetation wird der öffentliche Raum aufgewertet und gegliedert. Bäume, Hecken und Grünflächen übernehmen eine raumprägende, eine Leit- sowie eine Trennfunktion. 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 öffentlichen Infrastrukturen, z. B. Lichtmasten oder Haltestellen sollte bei fehlenden Flächen zur Begrünung genutzt werden. Auch temporäre Maßnahmen können als Pilotprojekte hierbei zum Einsatz kommen.

⁸² Siehe auch Klimaanpassungskonzept für die Stadt Bielefeld, 2019, S. 114 ff

● **Abbildung 57:** Best-Practice Wanderbaumallee (München)



Wanderbaumallee	
Themen	Ausstattung, Vegetation, Klima
Ort	München
mobile heimische Bäume, die regelmäßig in einer neuen Straße aufgestellt werden	
Vorbild für dauerhafte Straßenbaumpflanzungen	
Partizipation der Bürger*innen als Gießpat*innen	

Quelle: Green City e.V., URL: <https://www.greencity.de/projekt/wanderbaumallee/>, letzter Zugriff am: 17.06.2022

● **Abbildung 58:** Best-Practice Begrünte Fahrgastunterstände (Frankfurt)



Begrünte Fahrgastunterstände	
Themen	Ausstattung, Haltestelle, Vegetation, Klima
Ort	Frankfurt
Fahrgastunterstand mit Dachbegrünung	
Vertikalbegrünung im Test in Sitzbank integrierter Wassertank	

Quelle: Helix Pflanzen GmbH, URL: <https://www.helixpflanzen.de/pflanzensysteme/projekte/gruene-haltestelle-frankfurt-begrueunter-fahrgastunterstand>, letzter Zugriff am: 15.06.2022

Bäume sind zusätzlich auch wichtige Schattenspender, 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 soll bei der Planung von neuen Straßenräumen sowie bei allen Umbaumaßnahmen – z. B. bei Ergänzungen und Erweiterungen von Fußverkehrsanlagen – von Beginn an miteinbezogen und besonders fokussiert werden. Hierbei sollen entsprechend Straßenbaumkonzept auch neueste Erkenntnisse zur Verwendung von klimaangepassten Pflanzungen berücksichtigt werden.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

- **Abbildung 59:** Beispiel Parkstreifen mit Straßenbäumen am Rabenhof (Bielefeld)



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.

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.

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

● **Abbildung 60:** Best-Practice Temporäres Wasserspiel (Kehl)



Temporäres Wasserspiel	
Themen	Wasser im öffentlichen Raum, Klima
Ort	Kehl
Pop-up Wasserspiel auf dem Marktplatz	
Wasserfontänen, Nebel und Lichtinszenierung	
Abkühlung und Spielangebot	

Quelle: Katrin Korth, URL: <https://www.stadtraumstrategien.de/projekte/temporaerer-wasserspass-kehl-2/>, letzter Zugriff am: 15.06.2022

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 2019⁸³ und Lärmaktionsplanung⁸⁴ 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 besseren subjektiven Lärmwahrnehmung berücksichtigt werden. Dies kann durch Vegetation und Wasser erfolgen (s. o.) aber auch mit 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.

⁸³ https://www.bezreg-detmold.nrw.de/system/files/media/document/file/5.53_Luftreinhalteplanung_2019_Luftreinhalteplan%20Bielefeld_nbf.pdf

⁸⁴ <https://www.bielefeld-wird-leiser.de/>

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

- **Abbildung 61:** Parklet in München (Foto: ©Sebastian Preiß⁸⁵) mit Sicht- und Schallschutz zur Fahrbahn



6.4 Weitere Handlungsempfehlungen

6.4.1 Hinweise zur Instandhaltung und Pflege sowie Mängelmeldungen

Die Qualität des Fußverkehrs hängt auch stark davon ab, dass die Infrastruktur für den Fußverkehr dauerhaft gepflegt und überprüft wird. Daher werden im Folgenden für die Themen Instandhaltung und Pflege sowie kontinuierliche Mängelaufnahme als Aspekte des Bestandsmanagements Hinweise benannt.

Pflege

Um den Fußverkehr dauerhaft zu fördern, ist eine regelmäßige Pflege der Fußwegeinfrastruktur wichtig. Neben dem ästhetischen Aspekt, der sich auf das Wohlbefinden der Fußgänger*innen auswirkt, wird auch das subjektive Sicherheitsempfinden verbessert und eine dauerhafte Begehbarkeit sichergestellt. Zur Pflege gehört ein gut funktionierender Winterdienst, damit die Fußwege auch bei Frost und Schnee sicher begehbar sind, der Grünschnitt, damit keine

⁸⁵ verfügbar unter: <https://www.relaio.de/wissen/parklets-statt-parkplaetze/> (letzter Zugriff am 23.06.2022)

Engstellen oder schlecht einsehbare Bereiche entstehen und 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 Gehwegsaniierungsprogramm im Folgenden).

- **Abbildung 62:** Best-Practice Mängelmelder Maerker (Brandenburg)



Maerker – Teilnehmende Kommunen

Maerker **Mängelmelder Maerker**

Themen	Sanierung, Pflege
Ort	Brandenburg

Meldeportal für Infrastrukturprobleme → Bürger*innen können Hinweise geben
interaktive Website und App
Statusanzeige der Meldungen

Quelle: Ministerium des Innern und für Kommunales des Landes Brandenburg, URL: <https://maerker.brandenburg.de/sixcms/detail.php?template=startseite>, letzter Zugriff am: 15.06.2022

Gehwegsaniierungsprogramm

Zur Instandhaltung bzw. Instandsetzung der Fußwegeinfrastruktur soll ein Gehwegsaniierungsprogramm aufgestellt werden. Grundlage soll ein Straßen- und Gehwegzustandskataster sein, mit dem Handlungsbedarfe aufgezeigt und eine Priorisierung von Maßnahmen auf Basis des baulichen Erfordernisses erfolgen kann. Das Gehwegsaniierungsprogramm soll in einem ersten Schritt sukzessive die Qualitäten der Infrastruktur im Hauptfußwegenetz optimieren. In weiteren Schritten können auch die nachgeordneten Netze entsprechend geprüft und saniert werden. Grundsätzlich soll die Gehwegsaniierung im Zuge von anstehenden Fahrbahn- und Radwegesaniierungen abgestimmt werden. Für die Zustandserfassung und eine kontinuierliche Gehwegesaniierung sind Personal- und Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.

Mit Schwerpunkt Hauptfußwegenetz soll auf der Grundlage eines Gehwegzustandskatasters ein Gehwegsaniierungsprogramm 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.

6.4.2 Hinweise zur Unfallvermeidung

Die Umsetzung der beschriebenen Qualitätskriterien und -standards für Fußverkehrsanlagen leistet bereits einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung von Unfällen mit Beteiligung von Fußgänger*innen.

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

Verkehrssicherheitsprogramme

- Verkehrssicherheitsprogramm für Unfallschwerpunkte im Fußverkehr:
Im Zuge der Unfallkommission soll die bereits laufende Analyse der Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger*innen mit Detailbetrachtungen vertieft werden. Für zielgerichtete Analysen ist dabei bereits bei der Unfallaufnahme darauf zu achten, dass relevante Unfallursachen, z. B. Sichtbehinderungen an Querungsstellen, berücksichtigt sind. Auf die Analysen aufbauend sollen Maßnahmen zur Entschärfung entwickelt werden. In jährlichen Verkehrssicherheitsberichten sollen die Maßnahmen benannt und die Umsetzung evaluiert werden.
- Verkehrssicherheitsprogramm für Kinder: (Schulmobilitätskonzepte)
Vor allem für Grundschüler*innen sind sichere Fußwege zur nächstgelegenen Schule für eine eigenständige Mobilität von großer Bedeutung. Um diese zu gewährleisten, sollen im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagement sukzessive Schulmobilitätspläne für jede Grundschule erarbeitet werden, die sowohl erforderliche infrastrukturelle Maßnahmen für einen sicheren Schulweg aufzeigen als auch Maßnahmen der Mobilitätsbildung beinhalten.
- Verkehrssicherheitsprogramm für Senior*innen:
Der Anteil der Wege zu Fuß nimmt im Alter zu. Entsprechend Haushaltsbefragung zur Mobilität 2017 liegt der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege bei der Bevölkerung ab 65 über dem Bielefelder Durchschnitt. Gemeinsam mit dem Seniorenbeirat soll ein Verkehrssicherheitsprogramm für Senior*innen aufgelegt werden, das eine möglichst lange eigenständige Mobilität unterstützt. Dies kann z. B. besondere Anforderungen der Senior*innen an sichere Fußwege und Verkehrssicherheitstrainings für Senior*innen beinhalten.

Geschwindigkeitsreduzierungen und Überwachung des Kfz-Verkehrs

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

Niedrige Geschwindigkeiten verringern das Unfallrisiko und die Unfallschwere. Von Bedeutung ist hierbei erstmal die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die insbesondere auf Unfallhäufungsstrecken und in schutzwürdigen Straßenbereichen (im Umfeld von Schulen, Kindertagesstätten und Seniorenheimen) in besonderem Maße überwacht werden soll.

Darüber hinaus sollen die Möglichkeiten zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz des Fußverkehrs geprüft und entsprechend der rechtlichen Rahmenbedingungen angewandt werden. Unterstützt werden können Geschwindigkeitsreduzierungen durch bauliche Maßnahmen (z. B. Gehwegüberfahrten, Gehwegvorstreckungen und Fahrbahneinengungen).

Neben der Geschwindigkeitsüberwachung ist auch die konsequenten Überwachung und Ahndung von weiteren Regelverstößen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von großer Bedeutung. Neben u. a. Rotlichtverstößen ist für die Reduzierung von Unfällen an Querungsstellen von großer Bedeutung, dass durch Kontrollen der Haltverbote an Querungsstellen die erforderlichen Sichtbeziehungen für eine sichere Querung gegeben sind.

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.

Verkehrssicherheitsprogramme sowie Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsüberwachung können mit geeigneten Kampagnen begleitet werden, um die Öffentlichkeit für die Themen und die Zusammenhänge zu sensibilisieren.

6.4.3 Hinweise zur Berücksichtigung des Fußverkehrs bei Modal Split Erhebung

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,

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

mit denen intermodale Wegeketten besser abgebildet werden können. Wichtig sind außerdem quantitative Angaben zum Fußverkehr einschließlich eines räumlichen Bezugs.

Die nachfolgenden Empfehlungen zur stärkeren Berücksichtigung des Fußverkehrs bei der anstehenden Modal-Split-Erhebung in Bielefeld basieren auf den Aussagen hierzu in den Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen⁸⁶ bzw. der Vorstudie hierzu⁸⁷ und Erkenntnissen zum Etappenkonzept aus einem Methodenzusatz in der MiD 2017⁸⁸ sowie ergänzend einer Studie zur Aktiven Mobilität des Umweltbundesamtes.⁸⁹

Folgende Aspekte für eine bessere Berücksichtigung des Fußverkehrs sind hierbei von Bedeutung:

Hauptverkehrsmittel versus Wegetappen

- In den Modal-Split-Erhebungen wird überwiegend jedem Weg ein Hauptverkehrsmittel zugeordnet. Zwar werden alle genutzten Verkehrsmittel pro Weg erhoben, nicht jedoch der Zeitanteil und der Entfernungsanteil, der auf die verschiedenen Verkehrsmittel entfällt.
- Zur Bestimmung des Hauptverkehrsmittels, mit dem aller Wahrscheinlichkeit nach die längste Teilstrecke des Weges zurückgelegt wird, erfolgt eine Hierarchisierung der Verkehrsmittel von ÖV über Auto und Fahrrad bis Fuß. Konsequenz daraus ist, dass Wegeteile zu Fuß im Modal-Split sowie hinsichtlich Längen und Dauern den übergeordneten Verkehrsmitteln zuge schlagen werden.
- Nur Wege, die ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden, werden im Modal-Split für den Fußverkehr berücksichtigt. Hieraus wird gefolgert, dass der Anteil des Fußverkehrs bei den Ergebnissen unterrepräsentiert ist.
- In den Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in NRW wird daher die detaillierte Abfrage von Wegetappen empfohlen.

⁸⁶ Dr.-Ing Iris Mühlenbruch, P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, unter Mitwirkung der AGFS-internen Arbeitsgruppe, Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in NRW; Fassung: 24. April 2009

⁸⁷ P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, Evaluation der Radverkehrsförderung in NRW – Eine Vorstudie zur Erhebung des Modal-Splits in nordrhein-westfälischen Kommunen, Köln, 2009

⁸⁸ Follmer, Robert: Mobilität in Deutschland – MiD Wegeerfassung im Etappenkonzept. Studie von infas, DLR und IVT im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin 2019. www.mobilitaet-in-deutschland.de

⁸⁹ UBA-Texte 226/2020: Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen

Prüfung Erkenntnisgewinn Etappenkonzept in der MiD 2017

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

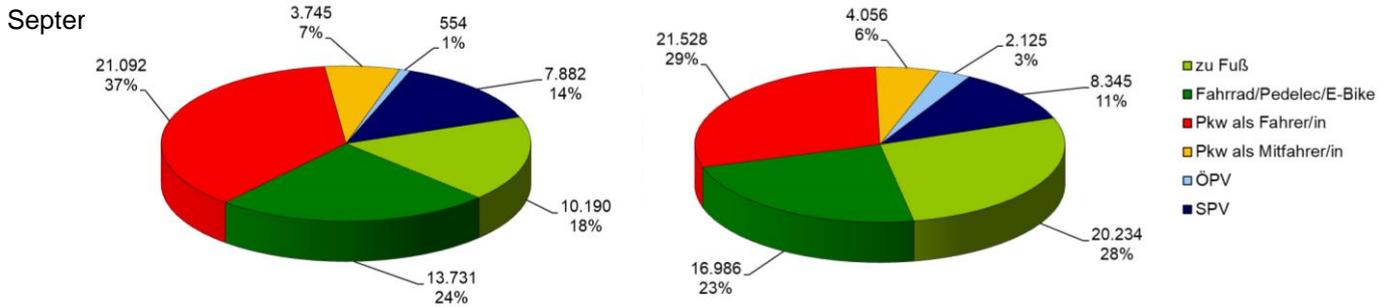
September 2022

- Mit der Auswertung eines Methodenzusatzes in der MiD 2017 wurde das Etappenkonzept hinsichtlich des zu erreichenden Erkenntnisgewinns und geeigneter Anwendungsfällen bewertet.
- Das Etappenkonzept umfasst dabei die feingliedrigere Erfassung zurückgelegter Wege mit Fokus auf Verkehrsmittelwechsel innerhalb einer Wegstrecke („Intermodalität“) sowie vor allem auf den Fußverkehr.
- Eine Etappe ist definiert als ein Abschnitt eines Wegs, für den ein anderes Verkehrsmittel genutzt wird als auf übrigen Abschnitten desselben Wegs; Ausnahmen sind hierbei kurze Fußwegabschnitte unterhalb von 50 bis 100 Metern⁹⁰ und Wechsel im verkehrsmittelgleichen ÖV (z. B. Bus / Bus).
- Etappen entstehen im Ergebnis überwiegend im Rahmen der ÖPNV-Nutzung, ebenso beim MIV – jeweils in Verbindung mit Fußwegen – aber kaum beim Fahrrad. Der Anteil der Wege mit mehreren Etappen ist eher gering (etwa **8%**).
- Die Etappenauswertung ergibt mehr Etappen (4,2) als Wege (3,8) und zeigt höhere Fußwegeanteile, ebenso höhere Kilometeranteile für das Zufußgehen als die klassische MiD-Wege-Auswertung; die Bedeutung der Fußwege als wesentlicher Teil der Nahmobilität wird besser abgebildet, auch die Intermodalität kann besser beschrieben werden (insbesondere Beschreibung der einzelnen Sequenzen der Etappen).
- Im Ergebnis wird die Etappenauswertung für die Abbildung des Fußverkehrs als wertvoll bewertet. „Nur der Etappenansatz kann zuverlässige Zahlen liefern, wenn der Fußverkehr adäquat und exakt abgebildet werden soll – darin liegt eine große Stärke des Etappenansatzes.“

⁹⁰ Mindestentfernung für Etappen nach den Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in NRW: 25 m

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie
- Gesamtbericht -

- **Abbildung 63:** Beispiel – Modal-Split nach Hauptverkehrsmittel (links) und Modal-Split mit Berücksichtigung aller Teilwege (Etappen, rechts) (Mobilitätsbefragung Gröbenzell, LK Argus 2020)



Ergänzende Fragen zur besseren Abbildung der Nahmobilität

- In den Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in NRW wird weiterhin empfohlen, für die bessere Abbildung der nahmobilen Verkehrsmittel zu Fuß und mit dem Fahrrad folgende Inhalte bei Modal-Split-Erhebungen zu berücksichtigen:
 - neben den Wegeangaben bei der Stichtagsbefragung auch die allgemeine Nutzung von Pkw, ÖPNV, Fahrrad, Motorrad, zu Fuß gehen, etc.; werktags und am Wochenende,
 - die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen zu Fuß (Entfernung zur ÖV-Haltestelle, Verfügbarkeit von Nahversorgungs- und Naherholungsangeboten im fußläufigen (Wohn-)Bereich),
 - Meinungen und Einstellungen zum Fahrrad- und Fußgängerangebot in der Kommune,
 - Gründe für die Nicht-Nutzung des Fahrrads bzw. für das „Nicht-Zu-Fuß gehen“,
 - Mobilitätseinschränkungen aus gesundheitlichen Gründen, ggf. nach Verkehrsmitteln unterteilt.

Weitere Hinweise zur besseren Darstellung von Fußwegen

In der Studie zur aktiven Mobilität⁹¹ des Umweltbundesamtes wird herausgestellt, dass die Altersklassen bis 18 Jahre und über 65 Jahre überdurchschnittlich zu Fuß unterwegs sind. Neben den altersspezifischen gibt es auch geschlechterspezifische Unterschiede – so sind Frauen über alle Altersgruppen hinweg häufiger zu Fuß unterwegs. Diese Erkenntnisse entsprechen auch den Befunden der Haushaltsbefragung zu Mobilität in Bielefeld 2017.

⁹¹ UBA-Texte 226/2020: Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen

In der Studie wird auch darauf hingewiesen, dass Wege zu Fuß deutlich häufiger in Begleitung stattfinden, als dies z. B. bei Wegen mit dem Fahrrad der Fall ist. Jugendliche legen dabei etwas mehr Wege in Begleitung zurück als Erwachsene.

Ein weiteres Thema der Studie ist der Zusammenhang des Zufußgehens mit baulich-räumlichen Strukturen. U. a. ist Nahmobilität abhängig von Nahversorgungsqualitäten.

Empfehlungen für eine Haushaltsbefragung Bielefeld 2022 mit stärkerer Berücksichtigung des Fußverkehrs

Die nachfolgenden Empfehlungen fassen wichtige Aspekte zur stärkeren Berücksichtigung des Fußverkehrs bei der Modal-Split-Erhebung 2022 in Bielefeld zusammen. Unterschieden wird hierbei nach quantitativen (Etappenkonzept, Wegeverflechtungen) und qualitativen (Erreichbarkeiten, Qualitäten) Aussagen.

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.
- Der Detailgrad der **Erfassung der Einzeletappen** sollte abhängig von den gewünschten Aussagen und auch von der Erhebungsmethodik gewählt werden. So wird bei schriftlichen Befragungen häufig (nur) nach dem Zeit- und / oder Längenanteil der einzelnen Etappen eines Wegs gefragt. Damit können die Etappen auch bei Wegelängen, Verkehrsleistung und Wegezeit berücksichtigt werden.
Bei Nutzung der Online-Antwortmöglichkeit oder auch bei telefonischer Befragung können durch die größere Flexibilität der Befragungsseite z. B. auch die Teilstrecken durch Angabe von Zwischenzielen (z. B. Haltestelle, Parkplatz, Carsharing-Station) konkret erfasst werden. Die einzelnen Etappen der Wege können damit auch in Ergebnisse zu Wegeverflechtungen (Wegematrizen) eingehen.
Vergleichbar mit dem Vorgehen in der MiD 2017 könnte ggf. das Etappenkonzept als Zusatzmodul bei Online- oder telefonischer Beantwortung eingesetzt werden. Damit würden nicht alle Etappenwege erfasst, diese aber in einer höheren Qualität als bei einer schriftlichen Befragung möglich.
- 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.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- **Gesamtbericht** -

September 2022

- Zur besseren Abbildung der **Wegebeziehungen im Fußverkehr** ist auch zu berücksichtigen, dass Fußwege überwiegend auf kurzen Entfernungen in Quartieren und Stadtteilen zurückgelegt werden. Entsprechend Haushaltsbefragung 2017 liegt die mittlere Wegelänge der Bielefelder Bevölkerung im Fußverkehr bei 1,4 km. 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. Es wird empfohlen, eine **erweiterte Stichprobengröße** zu wählen, die kleinteiligere Wegematrizen für den Fußverkehr, z. B. auf der Ebene von Stadtteilen, ermöglicht.
- Weiterhin ist bei der Stichprobengröße sowie der Bewertung der Haushaltsbefragung zur Mobilität auch eine ausreichende **Repräsentanz der Gruppen von Bedeutung, die am häufigsten zu Fuß gehen**. Der Anteil der 6-18-jährigen lag bei der letzten Haushaltsbefragung in Bielefeld bei 9% (Bevölkerungsstatistik 11%). Zielgruppenspezifische Ansprachen können hier unterstützend wirken.⁹²

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). Wir empfehlen, diese Frage im Wegeprotokoll zu berücksichtigen.
- Eine wichtige Voraussetzung für Fußwege ist die **Erreichbarkeit von wichtigen Zielen** zu Fuß. Wir empfehlen, Fragen zur Erreichbarkeit der nächsten Haltestellen (Angabe Gehzeit) und zur Verfügbarkeit von Nahversorgungs- und Naherholungsangeboten im fußläufigen (Wohn-) Bereich (max. 15 Gehminuten, ggf. abgestuft nach 5 / 10 / 15 Minuten) in den Haushaltsbogen aufzunehmen.
- Weiterhin sind auch Mobilitätseinschränkungen wichtige Rahmenbedingungen für eine eigenständige Mobilität zu Fuß. Wir empfehlen, die Frage nach Mobilitätseinschränkungen aus gesundheitlichen Gründen in den Personenfragebogen aufzunehmen.
- Die Fragen nach **Meinungen und Einstellungen zum Fußverkehrsangebot** in der Kommune waren bereits in der letzten Haushaltbefragung zur Mobilität in Bielefeld beinhaltet. Wir empfehlen, diese Fragen – auch für einen Vergleich im Zeitverlauf – wieder aufzunehmen.

⁹² Die Gruppe der Senior*innen war in der Haushaltsbefragung 2017 in Bielefeld überdurchschnittlich vertreten

- Bei **Gründen für das „Nicht-Zu-Fuß gehen“** kann zwischen (stadt-)strukturellen und persönlichen Gründen unterschieden werden. Für die stadtstrukturellen Gründe empfehlen wir die Abfrage der Zielerreichbarkeit (s. o.). Darüber hinaus kann es auch sinnvoll sein, im Zuge der Auswertung Verschneidungen der Ergebnisse mit stadtstrukturellen Daten u. a. der Einwohnerdichte, der Nutzungsstruktur etc. sowie des Walkability-Indexes vorzunehmen. Persönliche Gründe für das (nicht-) Zuzußgehen 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.

6.5 Empfehlungen für Öffentlichkeitsarbeit

Um für das Zuzußgehen in der Öffentlichkeit zu werben sowie für die Belange des Fußverkehrs zu sensibilisieren und auf neue Angebote aufmerksam zu machen, ist das Thema der Öffentlichkeitsarbeit von besonderer Bedeutung.

Die nachfolgenden Ausführungen umfassen hierzu

- Empfehlungen für eine professionelle Kommunikationsbegleitung zur kontinuierlichen Öffentlichkeitsbeteiligung mit „Wiedererkennungseffekt“
- Vorschläge für Kampagnen zur Fußverkehrsförderung, aufbauend auf den Zielen der Fußverkehrsstrategie und den daraus abgeleiteten Handlungsfeldern
- Empfehlungen für die Stärkung des Engagements für den Fußverkehr in den Bezirken

6.5.1 Professionelle Kommunikationsbegleitung

Obwohl die Bedeutung des Fußverkehrs bezogen auf Nachhaltigkeit und Gesundheit wieder mehr und mehr in den Vordergrund rückt, ist der Fußverkehr dennoch stark unterrepräsentiert. Dies liegt auch darin begründet, dass es für den Fußverkehr keine (starke) Lobby gibt.

Die Erstellung der Fußverkehrsstrategie setzt als Initialzündung bereits ein bedeutendes Zeichen zur Stärkung des Fußverkehrs. Eine professionelle

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

Öffentlichkeitsarbeit über den Prozess hinaus ist wichtig, um die Inhalte der Fußverkehrsstrategie zu transportieren sowie Verhaltensänderungen und Akzeptanz für die Umsetzung von Maßnahmen zu befördern.

Es wird empfohlen, eine professionell begleitete Kommunikationsstrategie zu erstellen, die unter anderem die nachfolgend beschriebenen Themen beinhaltet. Unter anderem soll für den Fußverkehr ein übergeordnetes Design inklusive Logo im Corporate Design der Stadt Bielefeld erstellt werden, das für alle weiteren Öffentlichkeitsarbeiten zum Thema Fußverkehr in Bielefeld genutzt wird. Um den Bogen zur Fußverkehrsstrategie und zum Leitbild zu spannen, könnte z. B. der Slogan „Bielefeld geht los - gehen Sie mit“ genutzt werden. Die öffentlichkeitswirksamen Materialien (Plakate, Flyer usw.) für Kampagnen und maßnahmenumsetzungsbegleitende Öffentlichkeitsarbeit erhalten dadurch einen übergeordneten Design-Rahmen für eine hohe Identifikation mit dem Thema und einem starken Wiedererkennungswert.

6.5.2 Kampagnen für den Fußverkehr

Auf gesamtstädtischer Ebene sowie auf Stadtbezirksebene sollen verschiedenen Kampagnen für den Fußverkehr initiiert werden. Diese sollen neben Plakataktionen, Videos in Bus und Bahn, Presseartikeln in Printmedien, 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:

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

Kampagne zur Gesundheitsförderung

Zur Vorbeugung vor Erkrankungen und zur Förderung der Gesundheit, wird die Bewegung der Bielefelder*innen gesteigert. Breite Teile der Bevölkerung erreichen nicht die allgemeinen und spezifischen Empfehlungen für körperliche Aktivität, welche nicht nur Sport-, sondern auch Alltagsaktivitäten umfassen. Die

bauliche Anpassung und Entwicklung der Fußwegenetze, die verhältnispräventiv die Voraussetzungen für körperliche Aktivitäten steigern können, sollte Hand in Hand gehen mit Kampagnen, die verhaltenspräventiv wirksam sind. Der Fußverkehr spielt im Themenfeld Prävention und Gesundheitsförderung eine besondere Rolle, da jeder Weg, der zu Fuß zurückgelegt wird, der auch in den Alltag integriert werden kann (z. B. beim Weg zur Arbeit), zu mehr körperlicher Aktivität führt – eines der „Big Five“-Themen der Prävention und Gesundheitsförderung.

Daher wird eine Zufußgehen-Kampagne empfohlen. In die Kampagne kann bestehende oder zu entwickelnde Infrastruktur eingebunden (z. B. Calisthenics-Anlagen, Fußverkehrschecks) oder Maßnahmenumsetzungen (z. B. Laufrou-ten) integriert werden.

Da unterschiedliche Altersgruppen unterschiedliche Angebote für mehr Zufußgehen und Bewegung benötigen, sollten Instrumente der partizipativen Bedarfserhebung projektbezogen verwendet werden, um ein passgenaues Angebot der Bewegungsförderung umzusetzen. Die Kampagne kann das ganze Jahr über vorgehalten werden, da das Zufußgehen immer möglich ist. Idealerweise spricht eine Kampagne in den Sommermonaten die meisten Menschen an.

Mögliche Akteure sind das Gesundheitsamt (bzw. die Lenkungsgruppe Prävention und Gesundheitsförderung der Kommunalen Gesundheitskonferenz), das Sportamt sowie die Nahmobilitätsbeauftragte der Stadt Bielefeld sowie weitere Akteure der Stadtgesellschaft aus dem Gesundheitsbereich. Hierzu zählen unter anderem Krankenkassen und Sportvereine und private Anbieter (Fitnessstudios etc.).

- **Abbildung 64:** Best-Practice „Quartier in Bewegung“, Hamm Weststadt

		<p>Hamm Weststadt</p> <table border="1"> <tr> <td>Themen</td> <td>Bürgerbeteiligung, Kampagne</td> </tr> <tr> <td>Ort</td> <td>Hamm</td> </tr> </table> <p>Bürgerpartizipation mit Aktionen z. B. Auftakt, Quartiersbegehung, Forum Motivationshilfen, Mini-Zukunftskonferenz etc. über mehrere Monate Begleitet durch Expertinnen und Experten verschiedener Fachbereiche Entwicklung einer Perspektive für ein bewegungsförderndes Quartier</p>	Themen	Bürgerbeteiligung, Kampagne	Ort	Hamm
Themen	Bürgerbeteiligung, Kampagne					
Ort	Hamm					
<p>Quelle: AGFS, URL: https://www.agfs-nrw.de/events-kampagnen/quartier-in-bewegung/hamm-weststadt, letzter Zugriff am: 17.06.2022</p>						

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

Kampagne zur Klimarelevanz

Der Klimawandel wird starken Einfluss auf das städtische Leben und die Gesundheit der Menschen nehmen. Folgen wie Wetterextreme mit Starkregenereignissen, Hitzeperioden mit tropischen Nächten und Dürren, stellen die Gesellschaft vor große Herausforderungen.

Insbesondere Hitzeperioden wirken sich direkt auf die Gesundheit der Menschen aus und verstärken sich in Städten durch den urban-heat-island Effekt. Schlafmangel und weitere gesundheitliche Belastungen sind die Folge.

Eine Kampagne zu einer nachhaltigen Mobilität zu Fuß mit Klimabezug wird empfohlen, um umweltbelastende und klimawandelfördernde Mobilität zu reduzieren. Hierbei steht die Förderung des Umweltverbundes aber insbesondere die der Nahmobilität im Vordergrund. Zufußgehen und Fahrradfahren verursachen lokal keine Emissionen und sind klimaneutral.

Die Kampagne zur Klimarelevanz des Fußverkehrs sollte mit der Idee verbunden sein, das Auto weniger zu nutzen und kurze Wege zu Fuß zurückzulegen.

Akteure der Kampagne sind das Umweltamt der Stadt Bielefeld in Zusammenarbeit mit der Nahmobilitätsbeauftragten sowie verkehrspolitischen Akteure und aktionsabhängig weiteren Akteuren, z. B. mit dem Einzelhandel (Einkaufen zu Fuß), mit Arbeitgebern (zu Fuß zur Arbeit) etc.

Kampagne zur Verkehrssicherheit

Fußgänger*innen, insbesondere Kinder, Senior*innen und mobilitätseingeschränkte Menschen sind die vulnerabelsten Verkehrsteilnehmenden. Mit Verkehrssicherheitsprogrammen, die auf diese Zielgruppen zugeschnitten sind, kann die eigenständige Mobilität für alle gefördert werden (siehe auch Kapitel 6.4.2). Darüber hinaus spielt insbesondere das Thema der gegenseitigen Rücksichtnahme eine große Rolle. Die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden, rücksichtsvoll miteinander umzugehen, und insbesondere die Rücksichtnahme Autofahrender gegenüber dem Fußverkehr sollte durch eine Kampagne beworben werden.

Es wird empfohlen, im Zusammenhang mit den Verkehrssicherheitsprogrammen für die Themenschwerpunkte „Sicher zur Schule“ und „Sicher zu Fuß unterwegs – in jedem Alter“ Kampagnen zu initiieren. Diese können u. a. Aktionen an Grundschulen (im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements) und stadtweite Kommunikationsangebote für sichere Kinderwege („Zu Fuß zur Schule – mein Kind ist sicher dabei!“) sowie Aktionen und Kommunikationsangebote für alle zu einer größeren Rücksichtnahme ggü. der älteren Generation und mobilitätseingeschränkten Personen beinhalten.

Die Kampagnen, die zum Thema Verkehrssicherheit durchgeführt werden, sollen in Zusammenarbeit mit der Polizei sowie den Schulvertretungen, dem Senior*innenrat sowie der Behindertenvertretung ausgearbeitet werden, um die verschiedenen Belange dieser Nutzergruppen zu berücksichtigen.

- **Abbildung 65:** Best-Practice Kampagnen: Liebe braucht Abstand



Liebe braucht Abstand	
Themen	Kampagne, Verkehrssicherheit
Ort	In teilnehmenden Kommunen
Ziel: Sensibilisierung für einen sicheren Abstand zwischen Verkehrsteilnehmer*innen auf den Straßen und Verhaltensänderung	
Durchführung in vier aufeinander aufbauenden Aktions- bzw. Kommunikationsstufen	

Quelle: AGFS NRW e.V., URL: <https://www.liebe-braucht-abstand.de/kampagne/strategie-und-module/>, letzter Zugriff am: 17.06.2022

Miteinander von Fuß- und Radverkehr

Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Flächen ist häufig mit Konflikten und Einschränkungen für beide Seiten behaftet. Auch in Bielefeld kommt es häufig zu Konflikten zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Die Online-Beteiligung im Rahmen der Fußverkehrsstrategie hat hierzu ergeben, dass sehr viele Beteiligte (84 %) die Trennung von Fuß- und Radverkehr als eher oder stark verbesserungswürdig bewerten. Der Wunsch nach vom Radverkehr getrennten Wegen ist groß – mit 11 % wird dieser am zweithäufigsten von allen Wünschen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr genannt.

Eine Trennung von Fuß- und Radverkehr insbesondere auf deren Hauptverbindungen mit hohen Fußgänger- und / oder Radfahrermengen ist grundsätzlich anzustreben. Da aber nicht überall eine Trennung erfolgen kann, wird es auch zukünftig erforderlich sein, auf gemeinsamen Wegen die anderen Verkehrsteilnehmer*innen zu beachten und zu berücksichtigen. Dies betrifft häufig Wege in Grünanlagen, aber auch bei gemeinsamen Wegeführungen von Fuß- und Radverkehr im Straßenraum gibt es potentielle Überlagerungen und Konfliktpunkte, z. B. an Knoten und Querungsstellen.

Die Kampagne „Fuß- und Radverkehr gemeinsam“ soll für ein besseres Miteinander und zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf gemeinsamen Wegen von Fuß- und Radverkehr sensibilisieren. Ein Ziel der Kampagne soll sein, mehr Verständnis für die jeweils anderen Verkehrsteilnehmer*innen zu entwickeln und so die gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

Aspekte einer Kampagne zu Fuß- und Radverkehr gemeinsam in Bielefeld können z. B. sein:

- Informationen zu den Regeln und zum Verhalten auf den verschiedenen (gemeinsamen) Führungsformen → Flyer, Internet, Artikelserie in der Presse, Social Media
- Werben für gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme → Plakat- und Transparentaktionen, Videoclips im Internet, Infostände, Aktionstage vor Ort z. B. in Grünanlagen, an Engstellen oder Unterführungen mit gemeinsamer Nutzung,
- **Abbildung 66:** Best-Practice Kampagnen: Rad nimmt Rücksicht (Stuttgart)

		Rad nimmt Rücksicht	
Themen		Kampagne, Verkehrssicherheit	
Ort		Stuttgart	
		Teil der Dachkampagne „Miteinander läuft's besser“ der Landeshauptstadt Stuttgart	
		Ziel: Sensibilisierung der Radfahrer*innen für ein umsichtiges und sicheres Verhalten	
		Werbung über mehrere Kanäle	
Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, URL: https://www.stuttgart.de/pressemitteilungen/april/verkehrssicherheit-kampagne-rad-nimmt-ruecksicht-gestartet.php , letzter Zugriff am: 17.06.2022			

Kampagne zum öffentlichen Raum

Vitale öffentliche Räume werden maßgeblich vom Fußverkehr bestimmt. Dort wo zu Fuß gegangen wird und sich Menschen aufhalten und verweilen werden öffentliche Räume belebt und aktiv gestaltet und die Wirtschaft durch Konsum gestärkt.

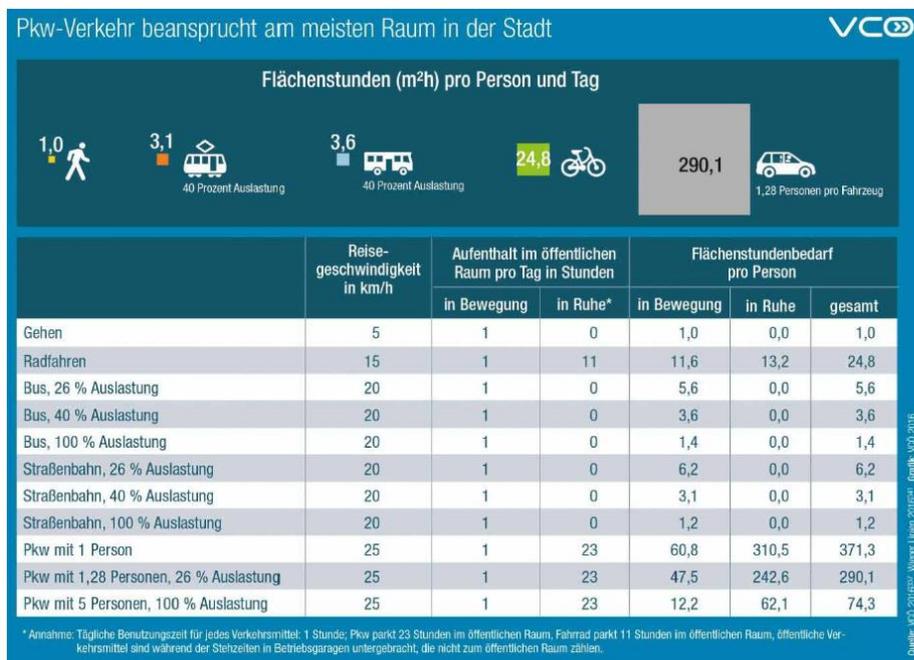
Der öffentliche Raum wird jedoch häufig durch stehende Kfz sowie durch den fließenden Verkehr bestimmt. Der Fuß- und Radverkehr sowie Außenstellflächen für Gastronomie, Platz zum Aufenthalt und für Vegetation ist dadurch oftmals an den Rand gedrängt oder kann nur auf Restflächen stattfinden.

Das Thema attraktiver öffentlicher Räume und damit verbunden der Flächengerechtigkeit sollte in einer Kampagne thematisiert werden. Hier eignen sich z. B.

Plakate, die auf die aktuelle Flächennutzung und -aufteilung aufmerksam machen und die Kosten der Nutzung des öffentlichen Raums thematisieren.⁹³

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie
- Gesamtbericht -
September 2022

- **Abbildung 67:** Flächenverbrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel⁹⁴



Die Kampagnen sollten begleitend zur Neuorganisation von Straßenräumen, zur Einrichtung nahmobiler Zonen und zur Umsetzung von Verkehrsversuchen durchgeführt werden, um das Erlebte vor Ort mit Hintergrundwissen verbinden zu können.

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.

⁹³ Was kostet Parken im öffentlichen Raum aktuell und was kosten Stellplätze für die Außengastronomie.

⁹⁴ Grafik: VCÖ 2016

6.5.3 Stärkung des Engagements in den Stadtbezirken oder Quartieren

Zur Stärkung des Engagements in den Stadtbezirken und Quartieren wird die Bereitstellung von Mitteln und deren Verteilung z. B. über die Auslobung von Wettbewerben empfohlen.

Folgende Fördertöpfe für bezirkliche Maßnahmen sind u. a. denkbar:

- Entwicklung von Quartierskonzepten mit Weiterentwicklung des Fußwegenetzes, Durchführung von Fußverkehrschecks und Workshops zum Fußverkehr
- Quartierswettbewerbe im Zuge von gesamtstädtischen Programmen zum Beispiel „Fußgängerüberwege“
- Quartierswettbewerbe für Pilotprojekte, z. B. „nahmobile Zonen“
- Quartierswettbewerbe zum Schulisches Mobilitätsmanagement an Schulen in den Bezirken im Rahmen des gesamtstädtischen Programms „Verkehrssicherheit für Kinder“

6.6 Empfehlungen für personelle und finanzielle Kapazitäten sowie Arbeitsstrukturen

Die unter den Kapiteln 6.1 - 6.2 dargestellten Empfehlungen bzw. der daraus 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.

Weitere relevante Verwaltungsbereiche, 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 voraussichtlich noch weitere Verwaltungsbereiche relevant, die ebenfalls eingebunden werden sollten, z. B. für die Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung. Auch innerhalb des Amtes für Verkehr ist es wichtig, weitere Abteilungen bzw. Projektteams einzubinden. Nur so kann eine integrierte Betrachtung der verschiedenen Verkehrsarten erfolgen und mögliche Synergien genutzt bzw. Zielkonflikte erkannt werden. 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.

Die in den Handlungsempfehlungen 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. Empfohlen wird, beim Amt für Verkehr mindestens eine weitere Stelle zur Fußverkehrsförderung als Fußverkehrsbeauftragte*r einzurichten, die in Zusammenarbeit mit der Nahmobilitätsbeauftragten (die auch für den Radverkehr zuständig ist) die verschiedenen Programme und Maßnahmenplanungen begleitet und die Koordination der Verwaltungsbereiche zur Maßnahmenumsetzung übernimmt.

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 im Leitfaden 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.

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 €.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

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 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.

6.7 Hinweise zur Evaluation

Um die Erfolge der Fußverkehrsförderung zu überprüfen, wird aufgezeigt, welche Evaluationsmöglichkeiten bestehen. Hierbei werden Ansätze benannt, wie die Erreichung der mit der Strategie gesetzten Ziele bewertet werden können. Weiterhin werden qualitative und quantitative Indikatoren herausgearbeitet, für die mögliche Messmethodiken aufgezeigt werden.

Grundsätzlich ist eine kontinuierliche Dokumentation der Umsetzung von Maßnahmen mit entsprechender Berichterstattung (verwaltungintern, 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.

In der nachfolgenden Abbildung 68 sind die möglichen qualitativen und quantitativen Indikatoren und Messgrößen zur Erfolgsbewertung nach den Zielen der Fußverkehrsstrategie differenziert dargestellt.

Im Sinne einer Förderung des Fußverkehrs als Querschnittsaufgabe sollen diese 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.

● **Abbildung 68:** Indikatoren und Messgrößen nach den Zielen der Fußverkehrsstrategie

Ziele	Indikatoren / Messgrößen
 <p>Förderung des Fußverkehrs als Querschnittsaufgabe</p>	<ul style="list-style-type: none"> durchgeführte Fußverkehrskampagnen und -aktionen Planungsprozesse mit besonderer Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs Anzahl Personalstellen für den Fußverkehr Höhe der jährlich für die Fußverkehrsförderung ausgegebenen Mittel (Pflege und Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur) Fußverkehrsanteil am Modal Split, gesamt und nach Wegezwecken
 <p>Sicherung der Erreichbarkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> Anteile Stadtteile mit Nahversorgung Anteile Wohnquartiersflächen mit Erreichbarkeit von Nahversorgung, sozialer und Bildungsinfrastruktur sowie gesundheits- und Freizeiteinrichtungen in 15 Minuten zu Fuß (1-km-Radius) Anteile Wohnquartiersflächen mit Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen in max. 500 m Entfernung Anzahl Maßnahmen (Lückenschlüsse im Längs- und Querverkehr) im Hauptfußwegenetz Anzahl Fußgänger*innen im Umfeld wichtiger Ziele / in zentralen Bereichen
 <p>Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs</p>	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl neu errichteter Querungsanlagen (Fußgängerfurten, Fußgängerüberwege, Querungshilfen) Anzahl Nutzer*innen neu errichteter Querungsanlagen Anzahl weiterer Maßnahmen für sichere Fußwegeverbindungen (Trennung Fuß- und Radverkehr, Gewährleistung Sicherheitsabstände zum Kfz-Verkehr, Beseitigung Konflikte mit Parken) Anteil von Strecken mit reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr im Hauptfußwegenetz Anzahl der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung (nach Unfallschwere) Anteil des Hauptfußwegenetzes mit guter Beleuchtung

Ziele	Indikatoren / Messgrößen
 <p>Attraktive öffentliche Räume</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Anzahl der Maßnahmen zur Gewährleistung einer angemessenen Dimensionierung der Flächen für den Fußverkehr ● Anteil des Hauptfußwegenetzes mit einer nutzbaren Mindestgehwegbreite von 2,50 m ● Anteil des Hauptfußwegenetzes ohne Gehwegparken ● Anteil des Hauptfußwegenetzes mit Vorrang für den Fußverkehr (Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Bereiche) ● Anzahl der Sitzmöglichkeiten in Abschnitten des Hauptfußwegenetzes (Sitzmöglichkeiten je km) ● Zufriedenheit mit der Qualität des öffentlichen Raums
 <p>Gesundheit und Wohlbefinden</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Anteil des Hauptfußwegenetzes mit Lärmbelastungen unter 65 dB(A) im Gehwegbereich ● Anzahl der Maßnahmen zur Schaffung gesundheitsfördernder und klimagerechter öffentlicher Räume ● Anzahl der Straßenbäume in Abschnitten des Hauptfußwegenetzes (Straßenbäume je km) ● Zeit zu Fuß unterwegs entsprechend Modal-Split-Erhebung ● Walkability-Index in den Stadtbezirken
 <p>Gleichberechtigte Teilhabe</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Anzahl der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Längsverkehr und auf Plätzen ● Anzahl der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit bei Querungen ● Anteil der barrierefreien Querungen im Hauptfußwegenetz ● Anteil der ÖV-Haltestellen mit barrierefreien Zugängen ● Anteil der Grundschulen mit Schulmobilitätskonzepten

7 Empfehlungen zur Umsetzung

Der Transfer der vorherigen Arbeitsschritte zu den Umsetzungsempfehlungen beinhaltet die Entwicklung konkreter Maßnahmen. Ziel ist es, Lösungsvorschläge für Defizite im Fußverkehr der Stadt Bielefeld aufzuzeigen. Die Empfehlungen zur Umsetzung umfassen dabei zwei wesentliche Arbeitsschritte:

- die Erarbeitung von Quartierskonzepten inklusive Maßnahmenvorschläge für die Modellquartiere Innenstadt und Baumheide
- die Entwicklung eines Maßnahmenkatalog, der in ausgearbeiteten Maßnahmensteckbriefen Vorschläge zur Umsetzung der in den Handlungsempfehlungen beschriebenen Anforderungen aufzeigt

7.1 Quartierskonzepte

Die Handlungsempfehlungen werden in zwei Modellquartieren (Innenstadt und Baumheide in Heepen) angewandt. In den Teilbereichen werden Quartierskonzepte erarbeitet und konkrete Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung aufgezeigt.

Hierzu wurden für die beiden Modellquartiere folgenden Arbeitsschritte durchgeführt:

- Aufnahme, Analyse und Bewertung des Straßenraumbestandes
- Untersuchung des Straßennetzes und Typisierung der Straßenräume
- Ermittlung von Handlungsbedarfen und räumlichen Schwerpunkten
- Maßnahmenentwicklung

Eine Beteiligung von Akteuren und Bürger*innen vor Ort war ein wesentlicher Baustein der Modellquartiere. Dafür wurden Fußverkehrschecks mit anschließend vertiefenden Workshops durchgeführt.

- **Abbildung 69:** Die Modellquartiere Innenstadt im Bezirk Mitte sowie Baumheide im Bezirk Heepen



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

7.1.1 Modellhafte Erarbeitung von Quartierskonzepten

Die Inhalte und das Vorgehen der Quartierskonzepte für Innenstadt und Baumheide sind vergleichbar. Dennoch ergeben sich durch die unterschiedlichen städteräumlichen Situationen sowie die Ausgangslagen verschiedene Schwerpunkte.

Das Modellquartier Innenstadt erstreckt sich vom Hauptbahnhof über die Altstadt zum südlich davon liegenden touristischen Ziel Sparrenburg. Ein Fokus liegt auf den Rändern der Innenstadt, die mit Hauptverkehrsstraßen und Schienentrassen z. T. große Barrieren für den Fußverkehr darstellen, und den Verknüpfungen zu wichtigen Zielen und umliegenden Stadtquartieren.

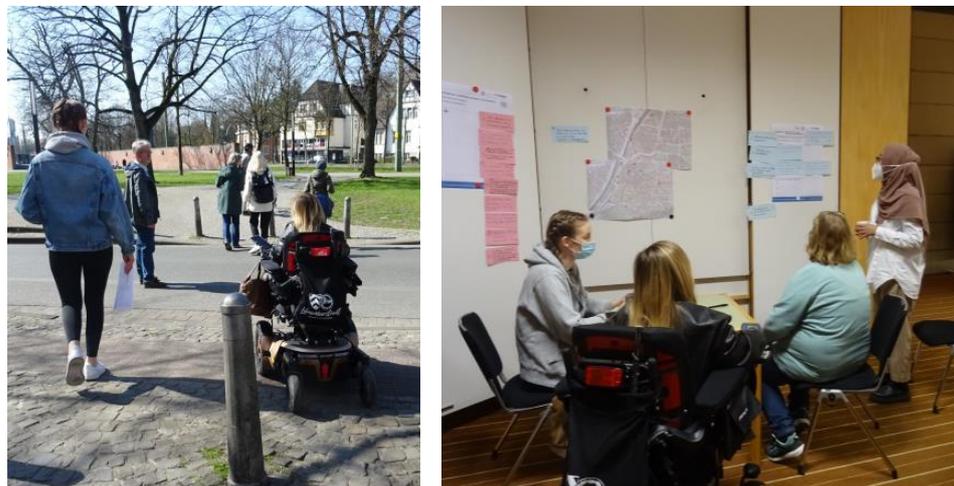
Das Modellquartier Baumheide im Nordosten Bielefelds ist nahezu deckungsgleich mit dem Programmgebiet Soziale Stadt Baumheide. Für dieses liegen ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (INSEK) sowie ein Freiraumentwicklungskonzept vor, außerdem wird das Projekt „Gesund in Baumheide“ durchgeführt. Aufbauend auf die vorhandenen Planungen geht es darum, Ideen für Netze auf Quartiersebene zu entwickeln und die erforderlichen Maßnahmen zu deren Umsetzung aufzuzeigen.

Durch die verschiedenen bestehenden Projekte und Konzepte im Modellquartier Baumheide ist die Analyse vorhandener Planungen ein erster wesentlicher

Schritt bei der Erarbeitung des Quartierskonzeptes. Für die Innenstadt liegen wenige Planungen vor, die dennoch bei der Konzepterstellung Beachtung finden.

Ein weiterer essentieller Schritt der Analyse für die Quartierskonzepte ist die Einbindung der Bevölkerung mit ihrer Vor-Ort-Expertise. Zentrale Bausteine in den Modellquartieren sind daher Fußverkehrschecks mit Workshops vor Ort. Bei den Fußverkehrschecks werden durch gemeinsame Begehung zuvor definierter Routen Probleme und Sichtweisen zur Fußverkehrssituation ausgetauscht. In den anschließenden Workshops wird das gesamte Modellquartier einbezogen und für dieses ggf. weitere Problempunkte benannt. Darauf aufbauend werden Ideen und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Fußverkehrssituation gesammelt.

● **Abbildung 70:** Fußverkehrschecks mit Workshop in der Innenstadt Bielefeld



Neben den Fußverkehrschecks basiert die Analyse auf einer umfassenden Bestandsaufnahme mit Ortsbesichtigungen. Untersucht werden vor allem das Straßennetz und die Verkehrsorganisation aus Perspektive des Fußverkehrs. Schwerpunkte sind die Breiten und Zustände der Gehwege, die Querungsanlagen, die Haltestellen als bedeutende Schnittstellen zwischen Fußverkehr und ÖPNV sowie der Straßenraum und die Aufenthaltsqualität. Zudem werden die Straßenräume typisiert und hinsichtlich ihrer unterschiedlichen Anforderungen untersucht. Eine Kategorisierung in Hauptstraßen, Erschließungsstraßen und selbstständige Gehwege sowie Fußgängerzone ist hilfreich für die spätere Maßnahmenentwicklung. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und der Fußverkehrschecks fließen außerdem zurück zu den einzelnen Themen der Handlungsempfehlungen. Insbesondere die Qualitätskriterien und -standards sind basierend aus den Erfahrungen der Modellquartiere für Bielefeld konkretisiert worden.

Auf Basis der Bestandsaufnahme sowie der Anforderungen an Fußverkehrsanlagen werden Bewertungskriterien für eine Defizitanalyse abgeleitet. Anhand der Bewertungskriterien werden einzelne Probleme in der Infrastruktur aufge-

zeigt. Defizite werden dabei sowohl im Längs- als auch Querverkehr erhoben. Kategorien für ersteren sind hierbei Lücken im Gehwegnetz, Defizite in der Dimensionierung, Konflikte im Seitenraum und Defizite bei der Ausstattung von Gehwegen. Im Querverkehr werden fehlende Querungen sowie Defizite bei bestehenden Querungen betrachtet. Zusätzlich werden einzelne Themenfelder wie Barrierefreiheit und Haltestellen tiefergehend analysiert.

Abschließender Schritt bei der Erarbeitung der Quartierskonzepte ist die Entwicklung von Maßnahmenempfehlungen. Zur Förderung des Fußverkehrs gilt es, die durch die Analyse erfassten Defizite sukzessive durch geeignete Maßnahmen zu beheben. Dafür wird eine umfassende Liste mit Maßnahmenempfehlungen erarbeitet, die mithilfe einer Maßnahmenkarte konkret verortet werden. Zudem werden einzelne Maßnahmen als Initialmaßnahmen ausgewählt, die zeitnah umgesetzt werden sollen und zugleich öffentlichkeitswirksam sind. In Maßnahmensteckbriefen werden ausgewählte Maßnahmenvorschläge konkretisiert. Diese Maßnahmensteckbriefe werden in den gesamtstädtischen Maßnahmenkatalog überführt (s. Kapitel 7.2).

7.1.2 Zentrale Ergebnisse aus den Modellquartieren

Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse aus den beiden Modellquartieren aufgeführt. Die umfassenden Ergebnisse der Analysen sowie der Konzeptentwicklung sind in gesonderten Berichten dokumentiert (Anlagen 2.3 und 2.4).

Modellquartier Innenstadt

Zentrales Ergebnis der Analyse der Innenstadt sind nicht ausreichend dimensionierte Fußverkehrsflächen in vielen Innenstadtstraßen – in zentralen Geschäftsbereichen wie auch in umliegenden Wohnquartieren –, Konflikte mit dem Radverkehr und dem ruhenden Kfz-Verkehr sowie Defizite bei der Querbarkeit der Innenstadtstraßen.

Beispielhafte Maßnahmen und Pilotprojekte für die Förderung des Fußverkehrs in der Bielefelder Innenstadt sind:

- Erweiterung der Gehwegflächen u. a. mit Aufheben des Gehwegparkens, der Einrichtung von Multifunktionsflächen auf Parkständen und Verlagerung des Radverkehrs vom Gehweg auf Radverkehrsflächen
- Verbesserung der Querungen u. a. mit der Einrichtung von Fußgängerüberwegen, der Anpassung von Ampelschaltungen und der Verbesserungen der Fuß- und Radwegführung an Knotenpunkten
- Verbesserung der Situation in Tunneln mit baulicher Trennung des Fuß- und Radverkehrs und Beleuchtung

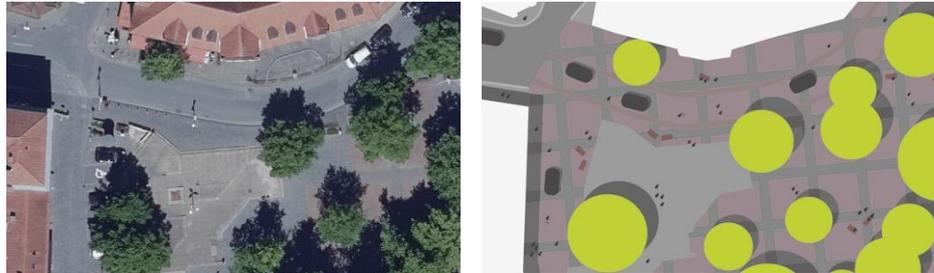
Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

- Schaffung attraktiver Aufenthaltsbereiche und Verbesserung der Wegebeziehungen mit der Gestaltung von Bereichen nach dem Shared-Space-Prinzip
- **Abbildung 71:** Umgestaltung eines Platzbereiches nach dem Shared Space Prinzip mit Einbeziehung der Randstraßen (Bestand und Planungsskizze)



Modellquartier Baumheide

In Baumheide zeigt die Bestandsaufnahme, dass das Quartier durch ein dichtes Netz an Grünverbindungen, die auch für die Alltagswege zu Fuß nutzbar sind, positiv geprägt ist. An Quartiersstraßen fehlen dagegen zum Teil Gehwege oder die vorhandenen Gehwege sind zu schmal – bei häufig überdimensionierten Fahrbahnen. Ebenso ist die Querungssituation entlang der Grünzüge und auf Verbindungen zu wichtigen Zielen an vielen Stellen verbesserungswürdig.

Neben Einzelmaßnahmen ist die Netzentwicklung zentraler Bestandteil des Quartierskonzeptes in Baumheide. Dabei wird das gesamtstädtische Hauptfußwegenetz, das bereits wichtige fußverkehrsrelevante Ziele wie das Stadtteilzentrum und die Stadtbahnhaltestellen anbindet, durch ein Quartiersnetz mit unterschiedlichen Netzkategorien ergänzt. Kleinräumigere Verbindungen u. a. zu Schulen und Kindereinrichtungen, verschiedene Dienstleistungen im Quartier oder Bushaltestellen sollen hergestellt werden. Das Quartiersnetz soll auch Angebote für verschiedene Zielgruppen bereitstellen; eine Ausdifferenzierung in Sport- und Spielrouten, Senior*innen-Route und Flaniermeile wird angestrebt. Sport- und Spielrouten können u. a. mit Sport- und Spielelementen ausgestattet sowie als Laufrouen ausgewiesen werden und relevante Kinderorte wie Schulen und Spielplätze im Stadtteil verbinden. Die Senior*innen-Route soll das Seniorenzentrum und weitere wichtige Ziele für Senior*innen verbinden, mit einer altersgerechten Infrastruktur (Sitzmöglichkeiten, altersgerechte Bewegungsangebote, Sanitäranlagen) ausgestattet und barrierefrei gestaltet sein. Eine Flaniermeile kann in Verbindung mit dem Umbau des Rabenhofs mit einer Platzfolge zu einer baumgefassten und verkehrsfreien „Neue Mitte Baumheide“ etabliert werden.

Weitere beispielhafte Maßnahmen und Pilotprojekte für die Förderung des Fußverkehrs in Baumheide sind:

- Gehwegvorstreckungen zur Reduzierung überdimensionierter Einmündungsbereiche in Quartiersstraßen
- Erweiterung des Angebotes an Sitzmöglichkeiten zur Etablierung einer Senior*innen-Route in der Grünverbindung am Freizeitzentrum
- Einrichten eines verkehrsberuhigten Bereichs als „nahmobile Zone“ zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Wohnstraßen ohne bzw. mit unzureichenden Gehwegflächen
- Neuorganisation des Parkens mit Abbau Senkrechtparken und Rücknahme der Straßenfläche zur Erweiterung der Gehwegflächen und Schaffung von Aufenthaltsbereichen mit Begrünung und Mobiliar
- **Abbildung 72:** Gehwegvorstreckungen zur Reduzierung überdimensionierter Einmündungsbereiche (Bestand und Planungsskizze)



Die Erfahrungen aus den beiden Modellquartieren soll genutzt werden, um zukünftig weitere Quartierskonzepte zu entwickeln. Dabei können beispielsweise im Rahmen eines Wettbewerbs jährlich zwei Quartiere ausgewählt werden, für die Quartiersnetze und kleinteilige Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung erarbeitet werden.

7.2 Maßnahmenkatalog

7.2.1 Maßnahmenentwicklung und -kategorisierung

Auf Basis der Handlungsempfehlungen bzw. der im Leitfaden beschriebenen Vorgaben werden konkrete Maßnahmen entwickelt und als Maßnahmensteckbriefe dokumentiert. Das Ergebnis ist ein Maßnahmenkatalog, der 60 Maßnahmensteckbriefe enthält. Alle Maßnahmensteckbriefe sind Empfehlungen an die Stadt Bielefeld, wie eine Umsetzung der Fußverkehrsstrategie erfolgen kann. Die Konkretisierung der Ausgestaltung liegt bei der Stadt Bielefeld.

Die Vorschläge des Maßnahmenkatalogs sind entsprechend der Themen/ Handlungsfelder aus den Handlungsempfehlungen gegliedert.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

Neben der Zuordnung nach den Handlungsfeldern wird im Maßnahmenkatalog zwischen Programmen und Maßnahmen unterschieden.

- Die **Programme (top down)** bilden die Konzeptebene zur Fußverkehrsstrategie (z. B. Programm Fußgängerüberwege für Bielefeld) und sind die wesentliche Grundlage für systematische Maßnahmenentwicklungen und -umsetzungen zur Fußverkehrsförderung.
- Die **Maßnahmen (bottom up)** im Maßnahmenkatalog sind beispielhaft (z. B. Einrichtung eines Fußgängerüberwegs am Waldhof) und überwiegend in den Modellquartieren erarbeitet. Weitere beispielhafte Maßnahmenvorschläge resultieren aus den Hinweisen aus der Online-Beteiligung.

Die entwickelten Programme und Maßnahmen werden in unterschiedliche Umsetzungshorizonte (kurz-, mittel- und langfristig sowie kontinuierlich) eingeteilt. Zudem werden einzelne Programme und Maßnahmen besonders hervorgehoben, die einer der drei folgenden Kategorien entsprechen:

- **„QuickWins“:** Maßnahmen oder Programme, die sofort bzw. kurzfristig und kostengünstig umgesetzt werden können und schnell eine Veränderung sichtbar machen
- **Pilotprojekte:** Maßnahmen entsprechend der Strategie, die der Erprobung dienen und erste Umsetzungsschritte aufzeigen können
- **Schlüsselmaßnahmen:** Programme, die zur Umsetzung der Strategie ausschlaggebend sind

Tabelle 6 gibt zunächst eine Übersicht über die entwickelten Maßnahmen. Ein Sternchensymbol (*) hinter dem Maßnahmentitel kennzeichnet dabei die Maßnahmenempfehlungen, die (in Teilen) aus anderen Konzepten und Projekten der Stadt Bielefeld übernommen wurden. Die nachfolgenden Steckbriefe für jede Maßnahme des Maßnahmenkatalogs enthalten neben einer textlichen Beschreibung entsprechend der Legende in Abbildung 73 zusätzliche Informationen zu Finanzierungsansätzen sowie Evaluation und Erfolgskontrolle. Des Weiteren werden Querverweise zu den in den Handlungsempfehlungen vorgestellten Best-Practice-Beispielen und zu weiteren Maßnahmen des Katalogs hergestellt.

Bezüglich des **Finanzierungsansatzes** werden verschiedene Förderprogramme des Landes Nordrheinwestfalen sowie des Bundes genannt.

- Die **Förderrichtlinien Nahmobilität** des Landes NRW gewähren Zuschüsse für Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur. Im Bereich der Fußverkehrsanlagen wird unter anderem der Bau von barrierefreien, fußverkehrsgerechten Kreuzungen, von Querungsanlagen und von innerörtlichen, separat geführten Gehwegen gefördert. Zudem kann auch die Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität mitfinanziert werden.

- Fußverkehrsinfrastruktur an verkehrswichtigen Straßen kann über die **Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau** des Landes NRW bezuschusst werden. Förderungen für Gehwege werden jedoch nur im Zusammenhang mit dem Umbau dieser Straßen gewährt.
- Die **Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung** des Landes NRW gewähren unter anderem Zuschüsse zum Erhalt und zur Entwicklung von Stadtkernen und Ortsteilzentren. Gefördert wird eine Gesamtmaßnahme (Stadtentwicklungskonzept), die mehrere Einzelmaßnahmen bündelt. Jedoch können auch Einzelprojekte, die sich in ein städtebauliches Gesamtkonzept einfügen, finanziert werden.
- Das Förderprogramm **Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement** des Landes NRW bezuschusst Mobilitätskonzepte, Digitalisierungen, Mobilitätsstationen und Mobilitätsmanagement. Im Speziellen werden beispielsweise Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements gefördert.
- Die **Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)** ist ein Förderprogramm des Bundes, das sich auch klimafreundlicher Mobilität widmet. Für den Fußverkehr relevant ist der Bereich der Sanierung von Lichtsignalanlagen.
- Die **Städtebauförderung** ist vergleichbar mit den Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung jedoch auf Bundesebene. Voraussetzung zur Finanzierung ist das Erstellen eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes unter Partizipation der Bürger*innen. Zudem müssen Klimaschutzmaßnahmen beispielsweise im Bereich der grünen Infrastruktur Teil der Gesamtmaßnahme sein.

Zum Teil können die Maßnahmen auch durch die Integration in bestehende Projekte der Stadt Bielefeld mitfinanziert werden.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

● **Abbildung 73:** Legende Maßnahmensteckbriefe

Nr.	Maßnahmentitel	
Ebene	Programm (top down)	Maßnahme (bottom up)
Handlungsfelder		
	Fußwegenetze, -führung	Fuß- und Radverkehr
	Flächen für den Fußverkehr	Aufenthaltsbereiche
	Gehwegausstattung/ Barrierefreiheit	Orientierung und Service
	Querungen	Sicherheit/ Beleuchtung
	Vegetation und Wasser	Instandhaltung, Pflege, Mängel
	Unfallvermeidung	Öffentlichkeitsarbeit
Besonderheit		
	Schlüsselmaßnahme	Pilotprojekt
	QuickWin	
Ziele	Zuordnung zu einem der sechs Oberziele	
	Konkrete Verortung der Maßnahme	
Priorität	Priorisierung auf Basis von Kosten, Nutzen, Aufwand und Wirkung der Maßnahme	Kosten Geschätzte Umsetzungskosten (bei Programm jährlich, bei Maßnahmen gesamt)
★☆☆	: geringe Priorität	€€€ : gering (bis 300.000 €)
★★★	: mittlere Priorität	€€€ : mittel (bis 3 Mio. €)
★★★★	: hohe Priorität	€€€ : hoch (über 3 Mio. €)
Personal	Erforderliche personelle Ressourcen für die Maßnahmenentwicklung und -umsetzung	Zeiträumen Zeiträumen der Umsetzung
👤👤👤	: geringe personelle Ressourcen	🕒🕒🕒 : kurzfristig (2022-2025)
👤👤👤	: mittlere personelle Ressourcen	🕒🕒🕒 : mittelfristig (bis 2030)
👤👤👤	: hohe personelle Ressourcen	🕒🕒🕒 : langfristig (über 2030 hinaus)
		🕒∞ : Kontinuierliche Aufgabe
Akteure	Einzubindende Akteure für die Maßnahmenumsetzung	Zielerreichungsgrad Bedeutung der Maßnahme zur Zielerreichung
		🎯🎯🎯 : gering (wünschenswerte Maßnahme)
		🎯🎯🎯 : mittel (aufbauende Maßnahme)
		🎯🎯🎯 : hoch (elementare Maßnahme)
Best-Practice-Beispiele	vergleichbare gute Beispielprojekte	
Finanzierungsansatz	Förderprogramme	
Evaluation und Erfolgskontrolle	Methodik zur Messung der Zielerreichung durch die Maßnahme	
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	Maßnahmen der Fußverkehrsstrategie, die mit dieser Maßnahme in Verbindung stehen	

7.2.2 Maßnahmensteckbriefe

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

- **Tabelle 6:** Übersicht zu den Maßnahmensteckbriefen im Maßnahmenkatalog

Nr.	Titel	Beson- derheit	Priorität	Zeitrah- men	Kosten
übergeordnete Programme					
I.1.	Kommunikationsstrategie „Bielefeld geht los! - gehen Sie mit“		★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
I.2.	Quartierskonzepte mit Fußverkehrschecks	🔍	★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
Fußwegenetze und -führung					
Programme (top down)					
II.1.	Lückenschlussprogramm	🔍	★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
II.2.	Flaniermeilen für Bielefeld		★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
Maßnahmen (bottom up)					
II.3.	Verknüpfung der grünen Wege mit dem Alltagsnetz		★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
II.4.	Bau eines Gehwegs im Grünzug parallel der Scheffelstraße*		★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
II.5.	Flaniermeile Rabenhof*	🚶	★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
II.6.	Flaniermeile Niederwall	🚶	★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
II.7.	Spielrouten Baumheide	🚶	★☆☆☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
II.8.	Senior*innen-Route Baumheide	🚶	★☆☆☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
Flächen für den Fußverkehr					
Programme (top down)					
III.1.	Abbau von Gehwegparken		★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
III.2.	Programm Multifunktionsflächen		★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
III.3.	Nahmobile Zone		★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
Maßnahmen (bottom up)					
III.4.	Aufheben des Gehwegparkens Am Sparrenberg	🚶	★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
III.5.	Multifunktionsflächen an der Donauschwabenstraße	🚶	★☆☆☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
III.6.	Verbreiterung der Gehwege durch Neuordnung Parken am Schlehenweg		★☆☆☆☆	⌚⌚⌚	€ € €

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

Nr.	Titel	Besonderheit	Priorität	Zeitraumen	Kosten
III.7.	Verbreiterung der Gehwege durch Rückbau der Längsparkstreifen an der Apfelstraße		★★★☆☆	●●●○	€€€
III.8.	Nahmobile Zone in der Meckauerstraße		★★★☆☆	●●●○	€€€
 Gehwegausstattung/Barrierefreiheit					
Programme (top down)					
IV.1.	Programm Bordabsenkungen		★★★★	●●●○	€€€
Maßnahmen (bottom up)					
IV.2.	Schrägborde zur Verringerung von Querneigungen an Siebenbürger Straße und Schlehenweg		★☆☆☆☆	●●●○	€€€
IV.3.	Rampenanlage an Marie-Curie-Straße/Detmolder Straße		★★★☆☆	●●●○	€€€
IV.4.	Barrierefreier Umbau des Gehwegs zur Haltestelle Lutherkirche		★☆☆☆☆	●●●○	€€€
IV.5.	Ersetzen der Schranke durch Poller am Klosterplatz/Hagenbruchstraße		★★★★	●●●○	€€€
 Querungen					
Programme (top down)					
V.1.	Fußgängerüberwege für Bielefeld		★★★★	●●●○	€€€
V.2.	Programm Gehwegüberfahrten		★★★☆☆	●●●○	€€€
V.3.	Programm Gehwegvorstreckungen		★☆☆☆☆	●●●○	€€€
V.4.	Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen		★★★★	●●●○	€€€
Maßnahmen (bottom up)					
V.5.	Fußgängerüberweg am Waldhof		★★★★	●●●○	€€€
V.6.	Mittelinsel am Schelpmilser Weg		★★★★	●●●○	€€€
V.7.	Bauliche Abgrenzung und Anlage einer Gehwegvorstreckung am Rabenhof		★★★☆☆	●●●○	€€€
V.8.	Gehwegvorstreckung an überdimensionierten Einmündungen Am Großen Wiel		★★★☆☆	●●●○	€€€
V.9.	Aufpflasterung im Knotenbereich Spindel-/Wilbrandstraße		★☆☆☆☆	●●●○	€€€
V.10.	Gehwegüberfahrt an der Bleichstraße Einmündung Finkenstraße		★★★☆☆	●●●○	€€€

Nr.	Titel	Besonderheit	Priorität	Zeiträumen	Kosten
V.11.	Kreisverkehr am Willy-Brandt-Platz		★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
🚶🚲 Fuß- und Radverkehr					
Maßnahmen (bottum up)					
VI.1.	Umbau der niveaugleichen Unterführung Ostwestfalendamm/ Bahntrasse		★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
VI.2.	Trennstreifen an der Heeper Straße		★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
VI.3.	Fuß- und Radverkehrsführung am Adenauerplatz*		★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
🛋️ Aufenthaltsbereiche					
Programme (top down)					
VII.1.	Stadtplatzprogramm Bielefeld		★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
VII.2.	Temporäre Spielstraßen	🚶	★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
Maßnahmen (bottum up)					
VII.3.	Umgestaltung der Randstraßen am Klosterplatz nach dem Shared Space-Prinzip und barrierefreier Ausbau des Platzes	🚶	★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
VII.4.	Sitzmöglichkeiten in Baumheides Grünzügen		★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
📍 Orientierung und Service					
Programme (top down)					
VIII.1	Wasserspenderprogramm		★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
VIII.2	Sanitäreanlagenprogramm		★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
Maßnahmen (top down)					
VIII.3	Wegweisungssystem		★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
🚪 Sicherheit/Beleuchtung					
Programme (top down)					
IX.1.	Beleuchtungsprogramm		★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
Maßnahmen (bottum up)					
IX.2.	Beleuchtung und Farbgestaltung der Unterführung am Lehmstich*		★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €

Nr.	Titel	Besonderheit	Priorität	Zeitraumen	Kosten
Vegetation und Wasser					
Maßnahmen (bottom up)					
X.1.	Temporäre Wasserspiele		★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
X.2.	Begrünte Haltestellenüberdachung an der Elsa-Brändström-Straße		★☆☆☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
X.3.	Straßenbäume in der Mühlenstraße		★★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
Instandhaltung, Pflege, Mängel					
Programme (top down)					
XI.1.	Mängelmelder		★★★★★	⌚∞	€ € €
XI.2.	Gehwegsanierungsprogramm		★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
Unfallvermeidung					
Programme (top down)					
XII.1.	Verkehrssicherheitsprogramm für Unfallschwerpunkte im Fußverkehr		★★★★★	⌚∞	€ € €
XII.2.	Verkehrssicherheitsprogramm für Kinder „Schulwegsicherheit“ (Schulmobilitätskonzepte)		★★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
XII.3.	Verkehrssicherheitsprogramm für Senior*innen		★★★☆☆	⌚∞	€ € €
XII.4.	Programm Geschwindigkeitsreduzierung		★★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
Maßnahmen (bottom up)					
XII.5.	Geschwindigkeitskontrolle an der Marienfelder Straße Einmündung Hammerholz		★★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
XII.6.	Geschwindigkeitsreduzierung und -kontrolle an der Grundschule Hoberge-Uerentrup		★★★★★	⌚⌚⌚	€ € €
Kampagnen					
Maßnahmen (bottom up)					
XIII.1.	Kampagne „Fuß- und Radverkehr gemeinsam“		★★★☆☆	⌚∞	€ € €
XIII.2.	Kampagne „Bewegung im Quartier“		★★★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €
XIII.3.	Kampagne „Zu Fuß zur Schule – mein Kind ist sicher dabei“		★★★★★	⌚∞	€ € €

Übergeordnete Programme

I.1	Kommunikationsstrategie „Bielefeld geht los! - gehen Sie mit“		
Ziel:	Fußverkehrsförderung als zentrale Querschnittsaufgabe		
	gesamtstädtisch		
Priorität	★★★	Zeitraumen	
Personal		Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	

Beschreibung und Zielsetzung

In Bielefeld ist die Lobby für die Belange des Fußverkehrs noch schwach. Es bedarf einer professionellen Kommunikationsstrategie, um Zufußgehen als grundlegende Mobilität zu bewerben, zu einer Verhaltensänderung zu motivieren und eine Kultur des Gehens in Bielefeld zu etablieren. Hierfür soll ein übergeordneter Design-Rahmen für eine hohe Identifikation mit dem Thema erstellt werden und eine Grundstruktur für sinnfällige aufeinander aufbauende Kommunikationsmaßnahmen aufgebaut werden.

Wesentliche Bestandteile der Strategie sind zielgruppen- und themenspezifische Einzelkampagnen, die u. a. parallel zu Programmen laufen können. Bis 2030 sollen wichtige Kampagnen umgesetzt werden (s. u. a. Kampagnen XIII.1 - XIII.3). Weiterhin kann mit der Strategie auch die Kommunikation und Vernetzung zum Fußverkehr unterstützt und gestärkt werden, z. B. mit einem Beirat für Fußgänger*innen und einem Kommunikationsangebot zur Fußverkehrsförderung auf der Webseite der Stadt Bielefeld (ggf. in Verbindung mit Maßnahme XI.1 Mängelmelder)



Ausschnitt des Leitbildes der Fußverkehrsstrategie Bielefeld (Grafik: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW über AGFS
Evaluation und Erfolgskontrolle	Fußverkehrsanteil am Modal Split durchgeführte Fußverkehrskampagnen und -aktionen
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	Kampagnen XIII.1, XIII.2, XIII.3

I.2 Quartierskonzepte mit Fußverkehrschecks 

Ziel: Fußverkehrsförderung als zentrale Querschnittsaufgabe

 Quartiere in Bielefeld

Priorität	★★★	Zeitraumen	⌚ ⌚ ⌚
Personal	👤 👤 👤	Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld, Bezirke Bewohner*innen	Zielerreichungsgrad	🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Zur Ergänzung des Hauptfußwegenetzes durch Quartiersnetze sowie zur kleinteiligen Maßnahmenentwicklung sollen sukzessive für alle Stadtteile Quartierskonzepte zur Fußverkehrsförderung entwickelt werden. Diese sind auch Grundlage zur Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der verschiedenen Programme. Die Quartierskonzepte beinhalten aufbauend auf die im Rahmen der Strategie erarbeiteten Modellquartiere:

- Analyse der Rahmenbedingungen u. a. mit bestehenden Planungen, Verkehrs- und Unfallgeschehen etc.
- Analyse und Bewertung der Fußverkehrsinfrastruktur und Straßenraumsituation
- Durchführung von Fußverkehrschecks mit Workshops unter Einbindung lokaler Akteure und der Bewohner*innen
- Entwicklung und Ausdifferenzierung von Quartiersnetzen
- Ermittlung von Handlungsbedarfen und räumlichen Schwerpunkten
- Entwicklung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs im Quartier

Jährlich sollen mindestens zwei Quartierskonzepte erarbeitet werden. Die Bielefelder Bezirke können sich mit Quartiersvorschlägen auf diese bewerben.



Fußverkehrscheck mit Workshop in der Bielefelder Innenstadt (Fotos: LK Argus)

Best-Practice-Beispiele	Modellquartiere Innenstadt und Baumheide der Fußverkehrsstrategie Bielefeld Quartiersnetz (Bonn)
Finanzierungsansatz	Wettbewerb für „Fußverkehrs-Checks“ des Zukunftsnetzes Mobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	durchgeführte Fußverkehrsaktionen Planungsprozesse mit besonderer Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs Fußverkehrsanteil am Modal Split
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	XIII.2 Kampagne „Bewegung im Quartier“

Fußwegenetze und -führung

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

II.1 Lückenschlussprogramm



Ziel: Sicherung der Erreichbarkeit

gesamtstädtisch

Priorität ★★

Zeitraumen

Personal

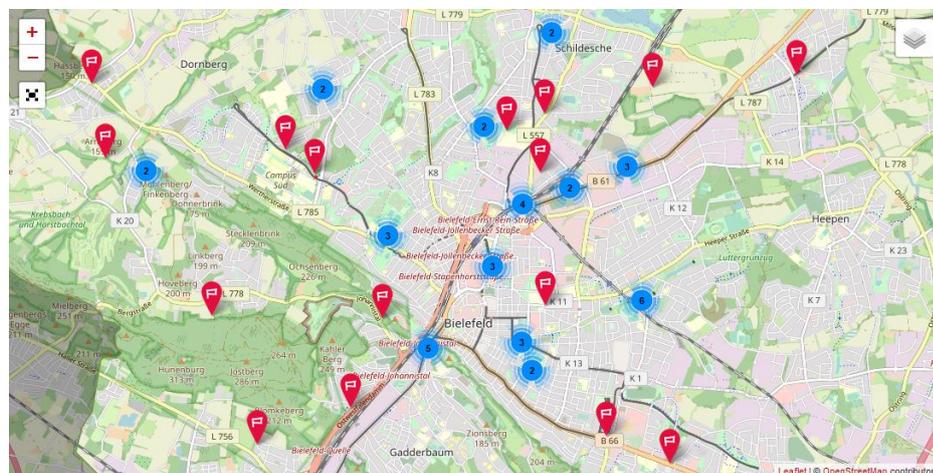
Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Um die fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Quellen und Ziele des Fußverkehrs zu gewährleisten sollen bestehenden Lücken im Fußwegenetz geschlossen werden. Mit einem „Lückenschlussprogramm“ soll Fußverkehrsinfrastruktur ergänzt werden bzw. qualifiziert werden, wenn absolute Mindestmaße nicht eingehalten werden. Die Priorität liegt hierbei auf dem Hauptfußwegenetz, für dieses sollen bis 2030 vorhandene Lücken vollständig geschlossen werden. Dies kann auch durch die Schaffung von Alternativen z. B. Short-Cuts abseits von Straßen erfolgen. Die Identifikation bestehender Lücken soll über eine systematische Erfassung der Infrastruktur des Hauptfußwegenetzes (Straßenkataster) erfolgen, weiterhin können die Hinweise aus der Online-Beteiligung sowie die Ergebnisse der Quartierskonzepte eingebunden werden.



Kartenausschnitt mit Hinweisen aus der Online-Beteiligung zum Thema Erreichbarkeit (Grafik: Leaflet | © OpenStreetMap-Mitwirkende, URL: <https://www.fussverkehr-bielefeld.de/>)

Best-Practice-Beispiel -

Finanzierungsansatz

Förderrichtlinien Nahmobilität NRW

Evaluation und Erfolgskontrolle

Anzahl Maßnahmen zu Lückenschlüssen im Hauptfußwegenetz

Verbindung mit weiteren Maßnahmen

II.2 Quartierskonzepte mit Fußverkehrschecks

II.4 Bau eines Gehwegs im Grünzug parallel der Scheffelstraße

II.2 Flaniermeilen für Bielefeld



Ziel: Attraktive öffentliche Räume
gesamtstädtisch

Priorität ★★★☆

Zeitraumen ⌚ ⌚ ⌚

Personal 👤 👤 👤

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Um den Fußverkehr zu fördern, sollen in Bielefeld Flaniermeilen etabliert werden, 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 ist die Schaffung von attraktiven Stadt- und Straßenräumen, die neben der Verbindungsfunktion insbesondere eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen sowie weitere Nutzungsangebote integrieren.

Angestrebt werden soll die Etablierung von Flaniermeilen in allen Stadtbezirken. Pilotprojekte sollen in der Innenstadt und in Baumheide umgesetzt werden. Weitere Flaniermeilen sollen in den Quartierskonzepten identifiziert werden, die die spezifischen Möglichkeiten der einzelnen Quartiere herausarbeiten. Im Rahmen des Programms „Flaniermeilen für Bielefeld“ wird – aufbauend auf den Erfahrungen der Pilotprojekte – die Möglichkeit der Einrichtung beworben und die Umsetzung unterstützt sowie mit Kampagnen und Aktionen begleitet.

Ziel des Programms ist, jährlich mindestens eine Flaniermeile umzusetzen. Die geplanten und eingerichteten Flaniermeilen werden auf der Website dokumentiert und kommuniziert.



Netzkategorie Flaniermeile (Grafik: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	Flaniermeilen (Wien)
Finanzierungsansatz	Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung NRW Städtebauförderung Bund
Evaluation und Erfolgskontrolle	Zufriedenheit mit der Qualität des öffentlichen Raums
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	I.2 Quartierskonzepte mit Fußverkehrschecks II.5 Flaniermeile Rabenhof II.6 Flaniermeile Niederwall V.2 Programm Gehwegüberfahrt

II.3 Verknüpfung der Grünen Wege mit dem Alltagsnetz



Ziel: Sicherung der Erreichbarkeit

gesamtstädtisch

Priorität ★★★★★

Zeitraumen

Personal

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Die Grünen Wege in Bielefeld dienen der Naherholung und sind daher überwiegend Freizeitwege. Zum Teil gibt es aber auch Überschneidungen zwischen den Grünen Wegen und den Alltagsnetzen. Anzustreben ist, aufbauend auf dem entwickelten Hauptfußwegenetz und den bisherigen Planungen zu den Grünen Wegen, die Überschneidungen herauszuarbeiten und erforderliche Netzergänzungen bei den Grünen Wegen zu einer besseren Verknüpfung mit dem Hauptfußwegenetz zu identifizieren. Ziel ist es, bis 2024 ein Fußwegenetz zu entwickeln, das Alltagswege des Hauptfußwegenetzes mit Grünen Wegen lückenlos verbindet und Überlagerungen der Netzkatgorien herstellt.

Eine gemeinsame Darstellung der Netze (z. B. als Fußgängerstadtplan – analog oder als digitale Anwendung) zeigt Alternativen auf und ermöglicht Fußgänger*innen eine Wahlmöglichkeit zwischen den Netzen sowie eine multifunktionale Nutzung.



Hauptfußwegenetz und Netz der Grünen Wege (Grafik: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	Premiumwege (Aachen)
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	-
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	II.4 Bau eines Gehwegs im Grünzug parallel der Scheffelstraße

II.4 Bau eines Gehwegs im Grünzug parallel der Scheffelstraße



Ziel: Sicherung der Erreichbarkeit

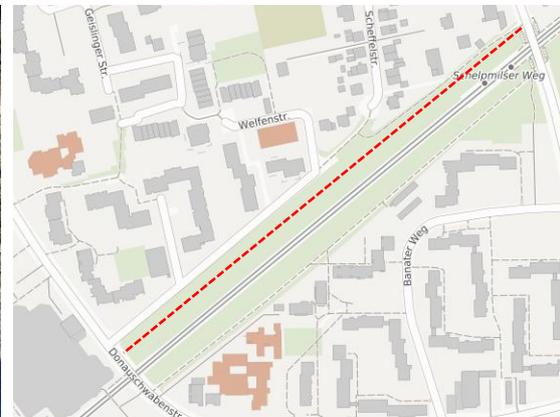
Heepen (Modellquartier Baumheide): Grünzug nördlich der Stadtbahntrasse zwischen Donauschwabenstraße und Schelpmilser Weg

Priorität	★★★☆☆	Zeitraumen	⌚⌚⌚
Personal	👤👤👤	Kostenschätzung	€€€
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Der Grünzug im Quartier Baumheide zwischen Donauschwabenstraße und Schelpmilser Weg dient der Erschließung des Stadtteilzentrums von den nordöstlichen Wohngebieten kommend. Die Achse ist als Teil des Hauptfußwegenetzes definiert. Ein befestigter, barrierefreier Gehweg nördlich der Stadtbahntrasse fehlt jedoch. Lediglich im Abschnitt zwischen Scheffelstraße Hausnummer 24 und der Stadtbahnhaltestelle befindet sich ein geschotterter Weg.

Die Maßnahme beinhaltet einen 2,50 m breiten selbstständigen Fußweg im Grünzug anzulegen und diesen als „Sonderweg für Fußgänger“ (StVO-Zeichen 239) auszuweisen. Für eine barrierefreie und nachhaltige Oberfläche empfiehlt es sich, Reaktionsharz auf Asphalt zu verwenden. Als Teil des Hauptfußwegenetzes soll der Gehweg ausreichend beleuchtet und mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet werden.



Bestandssituation (links, Foto: LK Argus) und Kartenausschnitt mit dem vorgeschlagenem Fußweg im Grünzug (dargestellt als rot gestrichelte Linie) (rechts, Karte: bielefeldKARTE © Amt für Geoinformation und Kataster (CC BY 4.0), OpenStreetMap (ODbL))

Best-Practice-Beispiel	Reaktionsharz auf Asphalt (Standard)
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl Lückenschlüsse im Hauptfußwegenetz
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	II.1 Lückenschlussprogramm II.3 Verknüpfung der Grünen Wege mit dem Alltagsnetz

II.5 Flaniermeile Rabenhof



Ziel: Attraktive öffentliche Räume

Heepen (Modellquartier Baumheide): Rabenhof im Bereich „Neue Mitte Baumheide“

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen ⌚⌚⌚

Personal 👤👤👤

Kostenschätzung €€€

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Eine Flaniermeile in Baumheide kann in Verbindung mit den Umbaumaßnahmen des Rabenhofs im Rahmen der „Neuen Mitte Baumheide“ umgesetzt werden. Vorgesehen ist, den Streckenabschnitt zwischen den Einmündungen Stauferstraße und Siebenbürger Straße umzugestalten. Geplant ist eine Verkehrsberuhigung und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (Radhauptroute). Der neue Platz soll mit einem anderen Oberflächenmaterial gestaltet werden und soll zudem baumgefasst sein. Die Planung ist eine gute Voraussetzung für eine Flaniermeile. Zur weiteren Ausgestaltung sind Gehwegüberfahrten an einmündenden Straßen und eine Intensivierung der Begrünung geeignete Maßnahmen für einen hohen Gehkomfort. Sitz- und Spielelemente sind weiterhin für Verweilen und Aufenthalt von großer Bedeutung und sollen in der Planung berücksichtigt werden. Mit der Flaniermeile Rabenhof werden Stationen des öffentlichen Verkehrs, Einkaufsmöglichkeiten, der zentrale Platz und das Freizeitzentrum verbunden. Für die Planung ist eine enge Abstimmung mit den Projektbeteiligten der „Neue Mitte Baumheide“ erforderlich.



Bestandssituation am Rabenhof (Fotos: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel

Flaniermeilen (Wien)

Finanzierungsansatz

Stadterneuerung „Neue Mitte Baumheide“

Evaluation und Erfolgskontrolle

Anteil des Hauptfußwegenetzes mit einer nutzbaren Mindestgehwegbreite von 2,50 m
Anzahl der Sitzmöglichkeiten in Abschnitten des Hauptfußwegenetzes (Sitzmöglichkeiten je km)
Zufriedenheit mit der Qualität des öffentlichen Raums

Verbindung mit weiteren Maßnahmen

II.2 Flaniermeilen für Bielefeld
II.8 Senior*innen-Route Baumheide
V.2 Programm Gehwegüberfahrt

II.6 Flaniermeile Niederwall 

Ziel: Attraktive öffentliche Räume

 Mitte (Modellquartier Innenstadt): Niederwall

Priorität	★★★	Zeitraumen	⌚ ⌚ ⌚
Personal	👤 👤 👤	Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld Bielefeld Marketing GmbH (City.Team)	Zielerreichungsgrad	🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Der Niederwall ist eine Hauptgeschäftsstraße am Rand der Innenstadt und eine wichtige Verbindung zwischen Jahnplatz und Sparrenburg. Am Niederwall befinden sich u. a. mehrere Gastronomien und wichtige ÖPNV-Haltestellen (z. B. Stadtbahnhaltestelle Rathaus). Die vorhandenen Straßenbäume und Grünanlagen entlang des Niederwalls bieten bereits eine hohe Straßenraumqualität und bilden gute Voraussetzungen für eine Flaniermeile. Die Gehwege weisen aber abschnittsweise eine Breite von unter 2,50 m auf. Mit der Etablierung einer Flaniermeile am Niederwall sollen die vorhandenen Potentiale genutzt und die Straßenraumqualität sowie der Gehkomfort mit der Erweiterung der Seitenbereiche möglichst 4,0 m und Gehwegüberfahrten an allen einmündenden Straßen des Erschließungsnetzes weiter erhöht werden. Ergänzt werden sollen auch Sitzmöglichkeiten und Spielelemente.



Bestandssituation am Niederwall (Fotos: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	Flaniermeilen (Wien)
Finanzierungsansatz	Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anteil des Hauptfußwegenetzes mit einer nutzbaren Mindestgehwegbreite von 2,50 m Anzahl der Sitzmöglichkeiten in Abschnitten des Hauptfußwegenetzes (Sitzmöglichkeiten je km) Zufriedenheit mit der Qualität des öffentlichen Raums
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	II.2 Flaniermeilen für Bielefeld V.2 Programm Gehwegüberfahrt

II.7 Spielrouten Baumheide



Ziele: Gleichberechtigte Teilhabe, Gesundheit und Wohlbefinden

Heepen (Modellquartier Baumheide)

Priorität ★☆☆

Zeitraumen

Personal

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld
Schulen und Kitas

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Aktivitätsflächen für Sport und Spiel sind für Bewohner*innen in Baumheide besonders wichtig. Auf ausgewählten Strecken des Quartiersnetzes in Baumheide wird die Etablierung von Spielelementen empfohlen. Übergeordnetes Ziel ist dabei, den öffentlichen Raum für Kinder zurückzuerobern.

Die Spielrouten verbinden Schulen und Spielplätze in Baumheide. Entlang der Spielrouten sollen Spielelemente angelegt werden. Um die Nutzbarkeit dieser Routen zu erhöhen, ist die Zusammenarbeit mit den Kindern vor Ort anzustreben. Hierfür kann eine direkte Ansprache der Schulen und Kitas sinnvoll sein. Durch eine Fragebogen- und Malaktion sollen die Kinder ihren Schulweg sowie weitere wichtige Orte für Kinder aufzeigen. Die Aufgabe der Stadt ist es, Flächen zu prüfen, auf denen die Spielelemente angelegt werden können. Wichtig ist hierbei, dass die Spielrouten entlang selbstständiger Gehwege sowie Wohnstraßen- und -wegen führen, wo wenig Verkehrsaufkommen besteht. An den Übergängen von Straßen sind insbesondere sichere Querungsanlagen einzuplanen.



Die beispielbare Stadt Griesheim (Fotos: Stadt Griesheim, URL: <https://www.griesheim.de/bildung-kultur/beispielbare-stadt/>, letzter Zugriff am: 13.07.2022)

Best-Practice-Beispiel

Die beispielbarer Stadt (Griesheim)

Finanzierungsansatz

-

Evaluation und Erfolgskontrolle

Anzahl der Maßnahmen zur Schaffung gesundheitsfördernder öffentlicher Räume

Verbindung mit weiteren Maßnahmen

-

II.8 Senior*innen-Route Baumheide 

Ziel: Gleichberechtigte Teilhabe

 Heepen (Modellquartier Baumheide)

Priorität	★☆☆	Zeitraumen	
Personal		Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld Senior*innen	Zielerreichungsgrad	

Beschreibung und Zielsetzung

Eine Netzkategorie, die insbesondere Senior*innen ansprechen soll, ist die Senior*innen-Route. In Baumheide soll eine Senior*innen-Route das Seniorenzentrum und weitere wichtige Ziele für Senior*innen wie z. B. das Stadtteilzentrum oder soziale Einrichtungen wie die Tafel verbinden. Auf der Route ist eine altersgerechte Infrastruktur umzusetzen, sodass auch Senior*innen in Baumheide sich komfortabel fortbewegen und spazieren gehen können. Die barrierefreie Gestaltung ist von besonderer Bedeutung. Zu den Ausstattungen dieser Route gehören vor allem Sitzmöglichkeiten und Sanitäranlagen in regelmäßigen Abständen. Darüber hinaus können altersgerechte Bewegungsangebote im öffentlichen Raum das Angebot des Seniorenzentrums ergänzen. Die Grünverbindungen in Baumheide stellen bereits ein gutes Netz im Bestand dar, die durch Ergänzung der Sitzmöglichkeiten und Bewegungsangebote erweitert und so in die Senior*innen-Route integriert werden können.



Die beSITZbare Stadt Griesheim (Foto und Grafik: Stadt Griesheim, URL: <https://www.griesheim.de/bildung-kultur/besitzbare-stadt/>, letzter Zugriff am: 13.07.2022)

Best-Practice-Beispiel	Die beSITZbare Stadt (Griesheim)
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Längsverkehr und auf Plätzen
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	-

Flächen für den Fußverkehr

III.1 Abbau von Gehwegparken



Ziel: Attraktive öffentliche Räume

gesamtstädtisch

Priorität ★★ ★

Zeitraumen

Personal

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Sowohl legales als auch illegales Gehwegparken schränkt die ohnehin schon oft geringe Fläche für den Fußverkehr in Bielefeld weiter ein. Um die erforderlichen Gehwegbreiten zu gewährleisten und vorhandene Beeinträchtigungen durch Gehwegparken zu beseitigen, soll das Programm „Abbau von Gehwegparken“ erstellt und umgesetzt werden. Ziel ist, dass das Hauptfußwegenetz ohne Gehwegparken bis 2025 einen Anteil von mindestens 95 % hat.

Das Programm beinhaltet eine Bestandsaufnahme aller Straßen in Bezug auf Gehwegparken. Darauf aufbauend werden örtlich angepasste Lösungsvorschläge erarbeitet, die u. a. die vorhandenen Fahrbahnbreiten, den Parkraumbedarf und andere Rahmenbedingungen berücksichtigen. Mögliche Maßnahmen sind unter anderem das Aufheben legalen Gehwegparkens, Parkmarkierungen auf Fahrbahnen sowie Sicherung von Querungsstellen und Seitenraum. Zudem sollen – besonders zu Beginn der Maßnahmenumsetzung – regelmäßig Kontrollen durchgeführt und illegal parkende Fahrzeuge geahndet werden. Für den Bereich der Innenstadt sind die Synergien mit dem Parkraumkonzept Innenstadt⁹⁵ zu nutzen.



Illegales und legales Gehwegparken in Bielefeld (Fotos: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel

Abbau von Gehwegparken (Lahr)

Finanzierungsansatz

-

Evaluation und Erfolgskontrolle

Anteil des Hauptfußwegenetzes ohne Gehwegparken

Verbindung mit weiteren Maßnahmen

III.4 Aufheben des Gehwegparkens Am Sparrenberg

⁹⁵ Das Parkraumkonzept Innenstadt der Stadt Bielefeld verfolgt das Ziel einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Steigerung der Aufenthaltsqualität (<https://lebenswerte-strassen-bi.de/>).

III.2 Programm Multifunktionsflächen



Ziel: Attraktive öffentliche Räume

gesamtstädtisch

Priorität ★★★☆☆

Zeitraumen

Personal

Kostenschätzung €€€

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Multifunktionsflächen, die Einbauten und mobile Gegenstände auf einer eigens dafür eingerichteten Fläche gruppieren, dienen der Gewährleistung eines ausreichend breiten und hindernisfreien Seitenraums. Mit dem Programm „Multifunktionsflächen“ sollen mit Fokus auf dem Hauptfußwegenetz hindernisfreie Gehwege ermöglicht werden. Hierzu ist im ersten Schritt der Bedarf durch Quartierskonzepte und Online-Beteiligung zu ermitteln. Darauf aufbauend sind potentielle Multifunktionsflächen zu identifizieren. Geeignete Flächen sind u. a. Parkstände am Fahrbahnrand. Auf den Flächen sollen zukünftig Mülltonnen, Fahrräder und Sharing-Angebote abgestellt und Einbauten gebündelt werden können. Ebenso sind Sitzbereiche, Flächen für die Außengastronomie und Begrünung denkbar. Um der Oberflächenversiegelung entgegenzuwirken, sollen die Multifunktionsflächen mit einer wassergebundenen Decke, Rasenfugenpflaster o. Ä. ausgebaut werden.



Stuttgarter Rechteck zur Bündelung von Einbauten und als Radabstellanlage (Foto: agfk Baden-Württemberg/Nikolas Leyva, URL: <https://www.agfk-bw.de/blog/news-single/stuttgarter-rechteck-machen-platz-fuer-fussgaengerinnen/vom/8/11/2021/>, letzter Zugriff am: 06.05.2022)

Best-Practice-Beispiel	Stuttgarter Rechtecke
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anteil Hauptfußwegenetz mit nutzbarer Mindestgehwegbreite von 2,50 m
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	I.2 Quartierskonzepte mit Fußverkehrschecks III.5 Multifunktionsflächen an der Donauschwabenstraße

III.4 Nahmobile Zonen

Ziel: Attraktive öffentliche Räume

 gesamtstädtische

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen   

Personal   

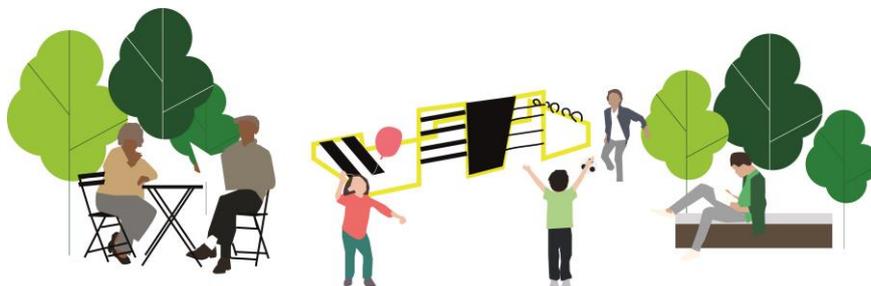
Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld
Bürger*innen

Zielerreichungsgrad   

Beschreibung und Zielsetzung

Um dem Fußverkehr mehr Fläche zur Verfügung zu stellen und den Menschen den öffentlichen Freiraum zurückzugeben, soll das Programm „Nahmobile Zonen“ aufgelegt werden. Ziel ist es, dass die Dominanz des Kfz-Verkehrs verringert wird und Fußgänger*innen Straßen sicher und komfortabel nutzen können. Straßenräume sollen zu Lebensräumen werden, in denen sich Menschen eingeladen fühlen, die Flächen vor ihrer Haustür frei zu nutzen – sei es für Aufenthalt und Kommunikation oder für Spiel und Sport. Vorrangig sollen nahmobile Zonen in Wohnstraßen eingerichtet werden, die keine oder schmale Gehwege aufweisen, und geringe Straßenraumbreiten die Anlage von ausreichend dimensionierten Flächen für den Fußverkehr nicht ermöglichen. Das Programm sieht vor, nahmobile Zonen z. B. als verkehrsberuhigte Bereiche in Nebenstraßen auszuweisen und diese durch eine entsprechende Gestaltung umzusetzen. Parken soll deutlich reduziert werden und ist nur auf gekennzeichneten Flächen gestattet. Vor allem Vegetation und Sitzmöglichkeiten sind wichtige Gestaltelemente bei der Veränderung des Straßenraums. Pro Jahr sollen im Rahmen des Programms drei nahmobile Zonen eingerichtet werden. Die temporären Spielstraßen (s. VII.2) können hierbei als Vorläufer dienen. Bei der Einrichtung der nahmobilen Zonen sollen die Anwohner*innen beteiligt werden. In Partizipationsprozessen können sie ihre Wünsche und Vorstellungen zum zukünftigen Straßenraum einbringen, um die Nutzbarkeit zu erhöhen.



Illustrationen aus dem Strategiepapier der Fußverkehrsstrategie Bielefeld zum Thema Attraktive öffentliche Räume (Grafik: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Zufriedenheit mit der Qualität des öffentlichen Raums
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	III.8 Nahmobile Zone in der Meckauerstraße VII.2 Temporäre Spielstraßen

III.4 Aufheben des Gehwegparkens Am Sparrenberg



Ziel: Attraktive öffentliche Räume

Mitte (Modellquartier Innenstadt): Am Sparrenberg

Priorität ★★★

Zeitraumen

Personal

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

In einem kurzen Abschnitt der Straße Am Sparrenberg auf Höhe der Hausnummer 4 ist auf der nördlichen Straßenseite Gehwegparken zugelassen. Verkehrsschilder erlauben es, mit der Hälfte des Fahrzeugs auf dem Gehweg zu parken, wodurch die erforderliche Breite des Seitenraums unterschritten wird. Zudem gibt es auch außerhalb des beschilderten Bereichs Fahrzeuge, die auf dem Gehweg parken – eventuell animiert durch das legale Gehwegparken auf dem benachbarten Abschnitt.

Zur Vergrößerung der nutzbaren Gehwegfläche und zur Vermeidung von Engstellen soll das legale Gehwegparken aufgehoben werden. Schilder sind hierzu zu entfernen. Soweit die Fahrbahnbreite es erlaubt, können Parkflächen auf der Fahrbahn markiert werden. Die Maßnahme soll mit vorheriger Ankündigung, begleitender Information und Überwachung umgesetzt werden.



Legales und illegales Gehwegparken Am Sparrenberg (Fotos: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anteil des Hauptfußwegenetzes ohne Gehwegparken
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	III.1 Abbau von Gehwegparken

III.5 Multifunktionsflächen an der Donauschwabenstraße



Ziel: Attraktive öffentliche Räume

📍 Heepen (Modellquartier Baumheide): Donauschwabenstraße (Parkstreifen zw. Stauferstraße. und Banater Weg)

Priorität ★☆☆

Zeitraumen ⌚⌚⌚

Personal 👤👤👤

Kostenschätzung €€€

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Die Gehwege an der Donauschwabenstraße entsprechen nicht der Regelbreite, sodass mobile und bauliche Hindernisse schnell zu problematischen Engstellen führen. Für Begegnungen zwischen Rollstuhlfahrenden oder Personen mit Kinderwagen ist nicht mehr ausreichend Platz. Langfristig ist eine Verbreiterung der Gehwege durch eine wechselseitige Wegnahme der Längsparkstreifen anzustreben.

Als kurzfristige Maßnahme wird der Bau von Multifunktionsflächen vorgeschlagen. Einbauten und mobile Hindernisse sollen durch die Umwandlung einzelner Parkstände im Seitenraum gebündelt werden. Zudem können die Multifunktionsflächen auch der Begegnung und dem Aufenthalt dienen. Je nach Funktion können sie auf Gehweg- oder auf Fahrbahnniveau gebaut werden.

Durch die Maßnahme wird gleichzeitig die Fläche für den ruhenden Kfz-Verkehr verringert, was eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums unterstützt.



Donauschwabenstraßen mit Vorschlägen für Multifunktionsflächen (links in der Übersicht und rechts im Detail, Prinzipskizzen nicht maßstäblich: LK Argus auf Basis von bielefeldKARTE © Amt für Geoinformation und Kataster (CC BY 4.0), OpenStreetMap (ODbL))

Best-Practice-Beispiel	Stuttgarter Rechtecke
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anteil Hauptfußwegenetz mit nutzbarer Mindestgehwegbreite von 2,50 m
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	III.2 Programm Multifunktionsflächen

III.6 Verbreiterung der Gehwege durch Neuordnung Parken am Schlehenweg



Ziel Attraktive öffentliche Räume

Heepen (Modellquartier Baumheide): Schlehenweg

Priorität ★☆☆

Zeitraumen

Personal

Kostenschätzung €€€

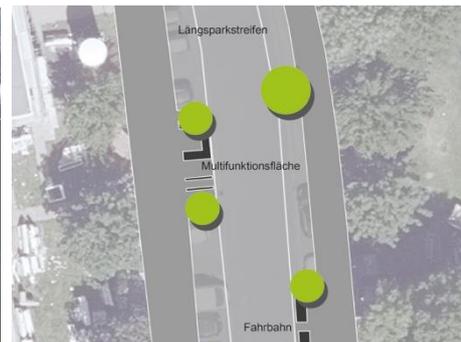
Akteure Stadt Bielefeld
Bewohner*innen

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Der Gehweg am Schlehenweg entspricht mit ca. 1,60 m Breite nicht dem Regellaß eines Gehwegs in Wohnstraßen. Der schmale Gehweg wird zusätzlich durch Fahrzeugüberhänge an den Senkrechtparkplätzen der westlichen Straßenseite, insbesondere von großen Fahrzeugen wie z. B. Transportern, weiter eingeengt. Mit einer Neuordnung des Parkens soll die Gehwegsituation verbessert und mit ergänzenden Maßnahmen die Aufenthaltsqualität im Schlehenweg – einer Wohnstraße mit dichter Bebauung und im unmittelbaren Schulumfeld – verbessert werden.

Die Umwandlung von Senkrechtparken in Längsparken wird empfohlen. Dadurch können Fahrzeugüberhänge vermieden und eine Gehwegverbreiterung mit mehr Platz für Fußgänger*innen und für Begrünung oder Mobiliar umgesetzt werden. Durch eine Reduzierung der aktuell überdimensionierten Fahrbahnbreite kann auch auf der östlichen Straßenseite der Gehweg verbreitert werden. Punktuelle Ausweitungen des Seitenraums in Form von Multifunktionsflächen oder Parklets können für kleine Aufenthaltsflächen im Straßenraum sorgen. Auch können Gehwegvorstreckungen zur leichteren Querung eingerichtet werden.



Bestandssituation Schlehenweg (links, Foto: LK Argus) und vorgeschlagene Gehwegverbreiterung durch Umgestaltung des Straßenraums (rechts, Prinzipskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

Best-Practice-Beispiele

Stuttgarter Rechtecke

Finanzierungsansatz

Förderrichtlinien Nahmobilität NRW

Evaluation und Erfolgskontrolle

Anzahl der Maßnahmen zur Gewährleistung einer angemessenen Dimensionierung der Flächen für den Fußverkehr

Verbindung weiterer Maßnahmen

-

III.7 Verbreiterung der Gehwege durch Rückbau der Längsparkstreifen an der Apfelstraße



Ziel Attraktive öffentliche Räume

Schildesche: Apfelstraße zw. den Kreuzungen Sudbrack- und Westerfeldstraße

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen L L L

Personal 👤 👤 👤

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Nachdem der südliche Teil der Apfelstraße bereits umgebaut wurde, soll auch der Abschnitt zwischen der Kreuzung Sudbrackstraße und der Kreuzung Westerfeldstraße neu organisiert werden. Um den Anforderungen des Fußverkehrs gerecht zu werden, ist vor allem auf eine ausreichende Dimensionierung der Gehwege zu achten. Zur Verbreiterung dieser auf 2,50 m können die Längsparkstreifen einbezogen werden. Die Apfelstraße ist geprägt durch eine offene Wohnbebauung mit privaten Parkflächen auf den Grundstücken; Parken im Straßenraum ist im angebotenen Maße nicht erforderlich. Um die Aufenthaltsqualität zu steigern und als ökologische Maßnahme, sollen nach Ausbau der Gehwege verbleibende Flächen als Grünstreifen angelegt werden. Sofern eine ausreichende Dimensionierung der Gehwege erreicht ist, können auch einzelne Parkstände für Besucher sowie Kunden der wenigen Geschäfte und Dienstleister in die Neugestaltung einbezogen werden.



Bestandssituation an der Apfelstraße (Höhe Hausnr. 223-229) (links, Karte: bielefeldKARTE © Amt für Geoinformation und Kataster (CC BY 4.0), OpenStreetMap (ODbL)) und Maßnahmenempfehlung (rechts, Prinzipskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel -

Finanzierungsansatz

Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau NRW

Evaluation und Erfolgskontrolle

Anteil Hauptfußwegenetz mit nutzbarer Mindestgehwegbreite von 2,50 m

Verbindung weiterer Maßnahmen

-

III.8 Nahmobile Zone in der Meckauerstraße



Ziel: Attraktive öffentliche Räume

Heepen (Modellquartier Baumheide): Meckauerstraße

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen

Personal

Kostenschätzung €€€

Akteure Stadt Bielefeld
Bewohner*innen

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

An der Meckauerstraße wurden im Rahmen der Defizitanalyse des Modellquartiers Baumheide fehlende Gehwege festgestellt. Aufgrund der geringen Straßenraumbreite ist das Anlegen von Gehwegen auf beiden Seiten nicht möglich. Um Flächen für den Fußverkehr zu schaffen, soll ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet werden. Die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist auch ein Wunsch aus der Online-Beteiligung. Der verkehrsberuhigte Bereich Meckauerstraße soll als Pilotprojekt für eine „nahmobile Zone“ gestaltet werden. Hierzu soll die Straße als Freifläche für Menschen, die dort wohnen, genutzt werden können. Durch Einrichten von Sitzgelegenheiten und Spielelementen, Bepflanzungen, Bücherschränke o. ä. soll die Aufenthaltsqualität der Wohnstraße deutlich erhöht werden. Eine mögliche Umgestaltung soll mit einem partizipativen Prozess begleitet werden. Beginnend kann die Meckauerstraße als eine temporäre Spielstraße für einen bestimmten Zeitraum eingerichtet werden, um die Akzeptanz der Anwohner*innen zu gewinnen.



Bestandssituation an der Meckauerstraße (Fotos: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Zufriedenheit mit der Qualität des öffentlichen Raums
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	III.3 Nahmobile Zonen VII.2 Temporäre Spielstraßen

Gehwegausstattung/Barrierefreiheit

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

IV.1	Programm Bordabsenkungen		
Ziel	Gleichberechtigte Teilhabe		
	gesamstädtisch		
Priorität	★★★	Zeitraumen	  
Personal	  	Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	  

Beschreibung und Zielsetzung

Im Sinne der Barrierefreiheit sind Bordabsenkungen essentiell, um Straßen problemlos queren zu können. Um die eigenständige Mobilität von mobilitätseingeschränkten Menschen zu fördern, soll das Programm „Bordabsenkungen“ aufgelegt werden. Mithilfe der systematischen Erfassung der Infrastruktur des Hauptfußwegenetzes (Straßenkataster), den Ergebnissen der Quartierskonzepte und der Online-Hinweise der Bürger*innen, gilt es Bordsteine abzusenken, wo dies erforderlich ist. Bestehende Bordabsenkungen müssen eventuell nachgebessert werden, damit sie den Anforderungen an die Barrierefreiheit entsprechen.

Bis 2030 soll das Programm abgeschlossen sein und im gesamten Stadtgebiet barrierefreie Bordabsenkungen an allen Querungsstellen vorhanden sein. Prioritär soll dabei das Hauptfußwegenetz angegangen werden.



Ritterstraße Kreuzung Goldstraße/Notpfortenstraße mit fehlende Bordabsenkung auf der linken Seite, vorhandene auf der rechten (Foto: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit bei Querungen
Verbindung weiterer Maßnahmen	I.2 Quartierskonzepte mit Fußverkehrschecks

IV.2 Schrägborde zur Verringerung von Querneigungen an Siebenbürger Straße und Schlehenweg  

Ziel Gleichberechtigte Teilhabe

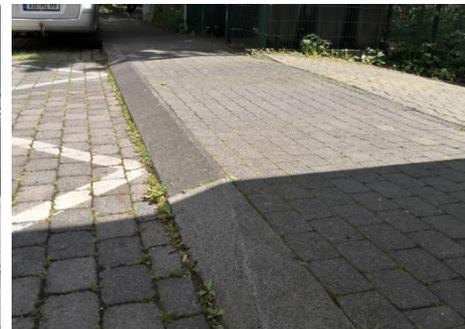
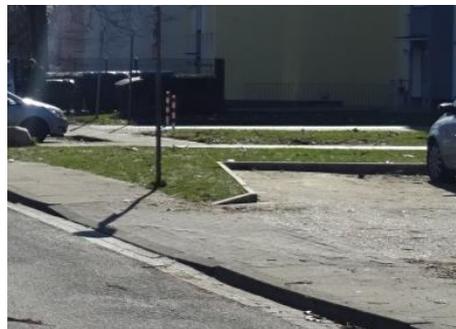
 Heepen (Modellquartier Baumheide): Siebenbürger Straße; Schlehenweg

Priorität	★☆☆	Zeitraumen	
Personal		Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	

Beschreibung und Zielsetzung

In der Siebenbürger Straße und am Schlehenweg gibt es an Grundstückseinfahrten Längsneigungen sowie Querneigungen (rechtwinklig zur Gehrichtung) mit über 2 %. Dies vermindert den Gehkomfort für alle erheblich und ist vor allem für Menschen mit Rollstühlen und Rollatoren kräftezehrend bis mobilitätsbeschränkend.

Entsprechend der EFA wird zur Vermeidung von Gehwegen mit hoher Querneigung die Verwendung von Schrägbordsteinen empfohlen. Der Gehweg kann so höhenmäßig durchgängig ausgebaut werden. Dadurch kann die Barrierefreiheit gewährleistet werden. Bestehende Zufahrten an der Siebenbürger Straße und am Schlehenweg mit hoher Querneigung (siehe Bild links) sollen für ein komfortables und barrierefreies Gehen mit Schrägbordsteinen und höhenmäßig durchgängiger Gehwegfläche (Beispiel siehe Bild rechts) umgebaut werden.



Bestandssituation Siebenbürger Straße (links, Foto: LK Argus) und Best-Practice-Beispiel von Schrägbordsteinen an der Gräfe Straße in Kassel (rechts, Foto: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	Schrägbordstein in der Gräfe Straße (Kassel)
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Längsverkehr
Verbindung weiterer Maßnahmen	-

IV.3 Rampenanlage an Marie-Curie-Straße/Detmolder Straße



Ziel Gleichberechtigte Teilhabe

Standort Stieghorst: Marie-Curie-Straße/Detmolder Straße

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen ⌚⌚⌚

Personal 👤👤👤

Kostenschätzung €€€

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Am Übergang zwischen der Marie-Curie-Straße zur Detmolder Straße befindet sich eine Treppenanlage. Somit ist kein direkter barrierefreier Weg aus dem Wohngebiet zum Nahversorgungszentrum oder zum nördlich liegenden Grünzug möglich.

Mit dem Bau einer Rampenanlage als Ergänzung zur Treppe soll der Höhenunterschied auch für Rollstuhlfahrende und andere mobilitätseingeschränkte Personen ohne Stufen überwindbar gemacht und somit die Barrierefreiheit gewährleistet werden.



Treppenanlage zwischen Marie-Curie-Straße und Nahversorgungszentrum in Nordosten (Karte: bielefeldKARTE © Amt für Geoinformation und Kataster (CC BY 4.0), OpenStreetMap (ODbL))

Best-Practice-Beispiel

-

Finanzierungsansatz

-

Evaluation und Erfolgskontrolle

Anzahl der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Längsverkehr

Verbindung weiterer Maßnahmen

-

IV.4 Barrierefreier Umbau des Gehwegs zur Haltestelle Lutherkirche  

Ziel Gleichberechtigte Teilhabe

 Stieghorst: nordöstlicher Gehweg zur Stadtbahnhaltestelle Lutherkirche

Priorität	★☆☆	Zeitraumen	
Personal		Kostenschätzung	€€€
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	

Beschreibung und Zielsetzung

Aus dem Grünzug nördlich der Stadtbahnhaltestelle Lutherkirche führt der direkte Weg zur Haltestelle über eine geschotterte Oberfläche. Ein barrierefreies Erreichen des Bahnsteigs ist ohne Umwege nicht möglich.

Der bestehende Weg soll befestigt werden, damit er von Rollstuhlfahrenden nutzbar und generell zu jeder Jahreszeit bequem begehbar ist. Für eine ebene und sichere Oberfläche empfiehlt es sich, Reaktionsharz auf Asphalt zu verwenden. Neben der Barrierefreiheit hat dieser Belag durch eine nachhaltige Bauweise und eine reduzierte Aufheizung ökologische Vorteile.



Bestandssituation am Gehweg zur Haltestelle (links, Foto: Stadt Bielefeld; rechts, Karte: bielefeldKARTE © Amt für Geoinformation und Kataster (CC BY 4.0), OpenStreetMap (ODbL))

Best-Practice-Beispiel	Reaktionsharz auf Asphalt (Standard)
Finanzierungsansatz	
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Längsverkehr
Verbindung weiterer Maßnahmen	-

IV.5 Ersetzen der Schranke durch Poller am Klosterplatz/Hagenbruchstraße



Ziel Gleichberechtigte Teilhabe

📍 Mitte (Modellquartier Innenstadt): Klosterplatz/Hagenbruchstraße

Priorität ★★ ★

Zeitraumen ⌚ ⌚ ⌚

Personal 👤 👤 👤

Kostenschätzung € € €

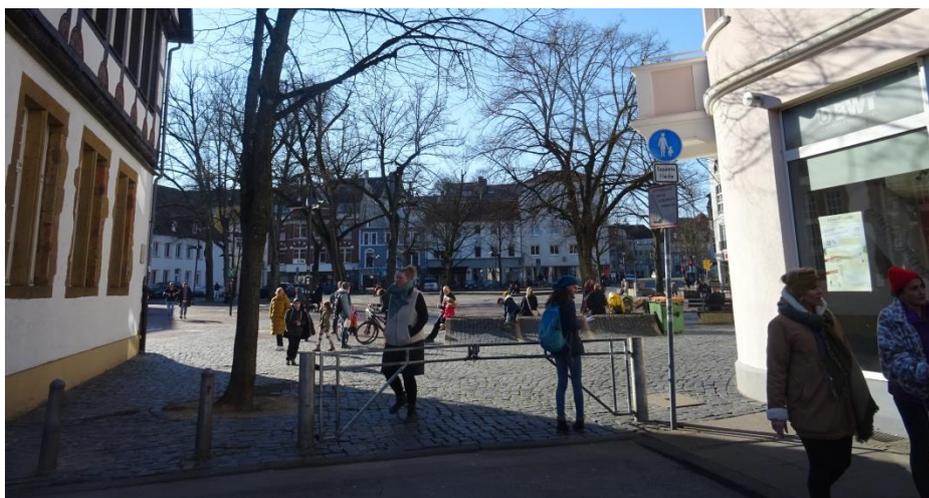
Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Zwischen dem Klosterplatz und der Hagenbruchstraße stellt die Schranke zur Zufahrtsbeschränkung auf den Platz eine Barriere für den Fußverkehr dar. Insbesondere bei höherem Fußverkehrsaufkommen ist für Personen mit Rollstuhl oder Kinderwagen kaum noch ein Durchkommen möglich.

Als schnell umzusetzende und kostengünstige Maßnahme wird vorgeschlagen, die Schranke durch einen versenkbaren Poller zu ersetzen. So wird weiterhin das Befahren des Platzes mit Kfz verhindert, aber gleichzeitig die Engstelle am Übergang zur Hagenbruchstraße abgebaut.



Bestandssituation mit der Schranke zwischen Hagenbruchstraße und Klosterplatz (Foto: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Längsverkehr
Verbindung weiterer Maßnahmen	VII.3 Umgestaltung der Randstraßen am Klosterplatz nach dem Shared Space-Prinzip und barrierefreier Ausbau des Platzes

Querungen

V.1 Fußgängerüberwege für Bielefeld ⚙️ ↔ 🔑

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs
📍 gesamtstädtisch

Priorität	★ ★ ★	Zeitraumen	⌚ ⌚ ⌚
Personal	👤 👤 👤	Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld Bezirke, Bürger*innen	Zielerreichungsgrad	🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Straßenquerungen war das Themenfeld mit den zweitmeisten Einträgen bei der Online-Beteiligung zur Fußverkehrsstrategie. Insbesondere fehlende Querungen wurden häufig genannt. Mit dem Programm „Fußgängerüberwege für Bielefeld“ soll das Thema aufgegriffen werden. Ziel ist es, für mehr Sicherheit und Komfort der Zufußgehenden neue Querungsanlagen zu schaffen und auch bestehende zu verbessern.

Ausgangspunkt des Programms ist eine (jährliche) Bedarfsanalyse, bei der die Einträge der Online-Beteiligung, Hinweise aus Quartierskonzepten und Direktanträge von Bezirken und Bürger*innen zum Bau neuer oder zur Verbesserung bestehender Fußgängerüberwege geprüft werden. Für die jährliche Auswahl umzusetzender Maßnahmen werden die Rahmenbedingungen der Standortvorschläge analysiert, darauf aufbauend geeignete Querungsanlagen zur Umsetzung ausgewählt und detailliert geplant. Dies muss nicht zwangsläufig ein Fußgängerüberweg sein.

Zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie sollen pro Jahr mindestens fünf Querungsanlagen neu gebaut und bei Bedarf ebenso viele bestehende Querungsanlagen qualifiziert werden. Der Fokus soll hierbei bis 2030 auf dem Hauptfußwegenetz liegen.



Programm „Fußgängerüberwege für Bielefeld“ (Foto und Montage: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung (Pforzheim)
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl neu errichteter Querungsanlagen
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	V.5 Fußgängerüberweg am Waldhof

V.2 Programm Gehwegüberfahrten  

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

 gesamtstädtisch

Priorität	★★★	Zeitraumen	Ⓛ Ⓛ Ⓛ
Personal	👤 👤 👤	Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

In Bielefeld wurden bereits einige Gehwegüberfahrten angelegt, um den Vorrang für Fußgänger*innen an Einmündungen untergeordneter Straßen zu unterstreichen. Die Umgestaltung trägt zu einer erhöhten Verkehrssicherheit bei und soll auch an anderen Stellen in Bielefeld umgesetzt werden. Ein besonderer Fokus sollte hierbei auf Flaniermeilen liegen.

An Gehwegüberfahrten haben Fußgänger*innen die Möglichkeit, sich durchgängig auf gleichem Niveau zu bewegen. Die bauliche Situation wirkt zudem geschwindigkeits-reduzierend, da die Fahrzeuge eine baulich als Gehweg angelegte Fläche kreuzen.

Grundlage für dieses Programms sind Bedarfsanalysen (u. a. auch Hinweise aus Online-Beteiligung und Quartierskonzepten) und Unfalldaten mit Fokus auf Einmündungen von untergeordneten Straßen in das Hauptstraßennetz. Das Programm soll in Wechselwirkung mit dem Programm „Fußgängerüberwege für Bielefeld“ umgesetzt werden. Pro Jahr sollen mindestens zwei Gehwegüberfahrten neu gebaut werden. Zudem sollen vorhandene Gehwegüberfahrten hinsichtlich der Barrierefreiheit geprüft und ggf. verbessert werden.



Gehwegüberfahrt an der Ravensberger Straße (entspricht nicht vollständig den Standards der Barrierefreiheit) (Foto: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	Gehwegüberfahrt (Bielefeld)
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl neu errichteter Querungsanlagen
Verbindung weiterer Maßnahmen	II.2 Flaniermeilen für Bielefeld V.1 Fußgängerüberwege für Bielefeld V.10 Gehwegüberfahrt an der Bleichstraße Einmündung Finkenstraße

V.3 Programm Gehwegvorstreckungen
⚙️ ↔️

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

📍 gesamtstädtisch

Priorität	★☆☆	Zeitraumen	⌚ ⌚ ⌚
Personal	👤 👤 👤	Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Mit Gehwegvorstreckungen kann die Verkehrssicherheit deutlich verbessert werden. Durch die vorgezogenen Gehwege werden die Querungsstrecken verkürzt und die Sichtbeziehungen für Fußgänger*innen und Autofahrer*innen verbessert. Gehwegvorstreckungen unterstützen zudem eine geringe Abbiegegeschwindigkeit von Kfz und verhindern das Parken im Kreuzungsbereich. Die Reduzierung von Parkflächen an den Gehwegvorstreckungen kann mit der Einrichtung von Radabstellanlagen verbunden werden. Gehwegvorstreckungen können auch temporär durch Markierungen umgesetzt werden.

Mit dem Programm „Gehwegvorstreckungen“ soll entlang des Hauptfußwegenetzes im Straßennebennetz die Querungssituation verbessert werden. Das Programm soll in Wechselwirkung mit dem Programm „Fußgängerüberwege für Bielefeld“ umgesetzt werden. Grundlagen sind u. a. Hinweise aus Online-Beteiligung und Quartierskonzepte. Jährlich sollen mindestens drei Gehwegvorstreckungen gebaut werden.



Gehwegvorstreckungen an der Goethestraße Einmündung Kirchweg in Kassel (Foto: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	SiGlinde (Frankfurt)
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl neu errichteter Querungsanlagen
Verbindung weiterer Maßnahmen	V.1 Fußgängerüberwege für Bielefeld

V.4 Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen  

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

 gesamtstädtisch

Priorität	★★★	Zeitraumen	Ⓛ Ⓛ Ⓛ
Personal		Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	

Beschreibung und Zielsetzung

Lange Wartezeiten, erforderliche Unterbrechungen der Querung in der Straßenmitte und zu kurze Freigabezeiten machen das Queren an Lichtsignalanlagen unkomfortabel und stellen bei verminderter Akzeptanz ein Verkehrssicherheitsrisiko dar. Für eine fußgängerfreundliche Ampelschaltung sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Bei lichtsignalgesteuerten Knoten: Fußgängerfurten an allen Zufahrten, Sperrzeiten unter 30 s, Querung der Fahrbahn in einem Zug (kein gebrochener Lauf), Freigabezeiten von mindestens 5 s, Bemessung der Räumzeit auf eine Geschwindigkeit von 1 m/s, keine Anforderungstaster
- Bei Fußgängerbedarfsampeln: Sperrzeit nach Anforderung nicht mehr als 7 s

Gerade an großen Knoten sind die Wechselwirkungen der verschiedenen LSA-Parameter für den Fußverkehr und auch die anderen Verkehrsteilnehmer*innen komplex. Mit dem Programm „Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen“ sind die Bedarfe zur Verbesserung der Ampelschaltungen (u. a. auf Basis der Unfalldaten, der Hinweise aus der Online-Beteiligung und des Mängelmelders sowie der Quartierskonzepte) zu identifizieren und vorhandene Handlungsspielräume zu analysieren. Im Rahmen des Programms sollen jedes Jahr mindestens drei signalisierte Knoten hinsichtlich Verbesserungen für den Fußverkehr geprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung (nach Unfallschwere)
Verbindung weiterer Maßnahmen	I.2 Quartierskonzepte mit Fußverkehrschecks

V.5 Fußgängerüberweg am Waldhof  

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

 **Mitte (Modellquartier Innenstadt):** Waldhof/Obernstraße

Priorität	★★★	Zeiträumen	
Personal		Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	

Beschreibung und Zielsetzung

Am südwestlichen Rand der Altstadt liegt der Skulpturenpark. Dieser ist durch die Straße Waldhof vom Altstadtzentrum getrennt. Eine Querungsanlage für das hohe Fußverkehrsaufkommen auf Höhe des Restaurants „L'Osteria“ fehlt. Zwar ist hier Tempo 30 angeordnet, doch die hohe Kfz-Belastung erschwert eine sichere Querung der Fußgänger*innen.

Ein Fußgängerüberweg soll angelegt werden, sodass eine Querung mit Vorrang für Fußgänger*innen möglich ist. Dabei wird angestrebt, die Querungsstelle nahe der Einmündung der Obernstraße zu legen, um Konflikte mit der Außengastronomie des Restaurants und Engstellen zu vermeiden. Eine Gehwegvorstreckung an der angestrebten Querungsanlage kann die Querungsdistanz verkürzen, Aufstellflächen generieren und die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs erhöhen.



Bestandssituation am Waldhof Höhe „L'Osteria“ (links, Foto: LK Argus) und vorgeschlagener Fußgängerüberweg mit Gehwegvorstreckung (rechts, Prinzipskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Fußgängerzählung Anzahl neu errichteter Querungsanlagen
Verbindung weiterer Maßnahmen	V.1 Fußgängerüberwege für Bielefeld

V.6 Mittelinsel am Schelpmilser Weg



Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

📍 Heepen (Modellquartier Baumheide): Schelpmilser Weg (südlicher Ortsausgang, Übergang Grünzüge)

Priorität ★★ ★

Zeitraumen ⌚ ⌚ ⌚

Personal 👤 👤 👤

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Die Grünzüge nördlich des Wellbachs werden durch den Schelpmilser Weg getrennt. Somit stellt die Straße eine große Barriere für Fußgänger*innen dar. Der Schelpmilser Weg ist an dieser Stelle eine außerörtliche anbaufreie Hauptstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, deren Querung gesichert werden soll.

Zur Verbesserung der Querung entlang der Fußverkehrsverbindung (Quartiersnetz Baumheide) soll eine Mittelinsel gebaut werden. Durch die Mittelinsel wird die Querungsstrecke in zwei kurzen Abschnitten geteilt und damit die Querung erleichtert und sicherer. Der Fußverkehr hat mit der Mittelinsel zwar kein Vorrang, der Kfz-Verkehr wird aber auf die querenden Fußgänger*innen aufmerksam sowie durch den Fahrbahnverschwenk verlangsamt.

Bei der Anlage der Mittelinsel sind insbesondere die Barrierefreiheit sowie die Sichtbeziehungen und eine Beleuchtung der Querung sicherzustellen. Darüber hinaus ist eine Fahrbahnverschwenkung an der Querungsstelle notwendig.



Bestandssituation am Schelpmilser Weg (links, Foto: LK Argus) und vorgeschlagene Mittelinsel (rechts, Prinzipskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Fußgängerzählung Anzahl neu errichteter Querungsanlagen
Verbindung weiterer Maßnahmen	V.1 Fußgängerüberwege für Bielefeld

V.7 Bauliche Abgrenzung und Anlage einer Gehwegvorstreckung am Rabenhof

Ziel Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

Heepen (Modellquartier Baumheide): Rabenhof / Am Großen Wiel

Priorität	★★★	Zeitraumen	⌚⌚⌚
Personal	👤👤👤	Kostenschätzung	€€€
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

An der Einmündung Rabenhof / Am Großen Wiel ist eine Gehwegüberfahrt angelegt, die mit einer langgezogenen Bordabsenkung ausgestaltet ist. Für Fußgänger*innen kann es zu gefährlichen Situationen kommen, wenn Autofahrer*innen beim Abbiegen schnell unterwegs sind und die Kurve schneiden. Besonders gefährdet sind Fußgänger*innen, die an dieser Stelle den Rabenhof zwischen der Straße Am Großen Wiel und dem Grünzugs am Wellbach queren wollen.

Zur Entschärfung der Situation soll die Querung des Rabenhofs mit vorgezogenen Seitenräumen (Gehwegvorstreckungen) verbessert und dieser Bereich baulich (z. B. durch eine kleine Grünfläche) klar von der Fahrbahn abgetrennt werden (siehe Skizze). Damit ist der Gehweg im Querungsbereich gesichert und der Kfz-Verkehr wird durch deutliche Verringerung des Kurvenradius abgebremst.



Bestandssituation Am Großen Wiel an der Einmündung Rabenhof (links, Foto: LK Argus) und vorgeschlagene Maßnahmen (rechts, Prinzipskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Fußgängerzählung Anzahl neu errichteter Querungsanlagen
Verbindung weiterer Maßnahmen	V.3 Programm Gehwegvorstreckungen

V.8 Gehwegvorstreckung an überdimensionierten Einmündungen Am Großen Wiel



Ziel Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

📍 Heepen (Modellquartier Baumheide): Am Großen Wiel / Schlehenweg, Am Großen Wiel / Jungbrunnenweg

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen ⌚⌚⌚

Personal 👤👤👤

Kostenschätzung €€€

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

An der Straße Am Großen Wiel sind die Einmündungen in die abgehenden Wohnstraßen überdimensioniert. Dadurch haben Fußgänger*innen eine lange Querungsdistanz und die großen Kurvenradien führen dazu, dass Autofahrer*innen mit hoher Geschwindigkeit abbiegen. Dies gefährdet die Sicherheit der Fußgänger*innen.

An den betreffenden Einmündungen sollen beidseitig Gehwegvorstreckungen umgesetzt werden, die die Gehwege im Querungsbereich verbreitern und den Fußgänger*innen eine kürzere Querungsdistanz gewährleisten. Zudem wird die Sicherheit durch die geringeren Geschwindigkeiten bei kleineren Kurvenradien erhöht. Der erweiterte Gehwegbereich kann außerhalb der Lauffläche durch Stadtmobiliar wie Sitzwürfel ergänzt werden, um eine nicht gehwegkonforme Nutzung zu unterbinden. Durch die Bauminseln an der Südseite der Straße Am Großen Wiel ist in Verbindung mit den Gehwegvorstreckungen kein Begegnungsverkehr mehr möglich. Dies führt zu einer weiteren Verkehrsberuhigung. Die Gehwegvorstreckung kann als kurzfristige Maßnahme durch eine farbliche Bodenmarkierung erfolgen. Langfristig soll ein baulicher Eingriff vorgenommen werden.



Bestandssituation Am Großen Wiel an der Einmündung Jungbrunnenweg (links, Foto: LK Argus) und vorgeschlagene Gehwegvorstreckung (rechts, Prinzipskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	SiGlinde (Frankfurt)
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Fußgängerzählung Anzahl neu errichteter Querungsanlagen
Verbindung weiterer Maßnahmen	V.3 Programm Gehwegvorstreckungen

V.9 Aufpflasterung im Knotenbereich Spindel-/Wilbrandstraße

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

Mitte: Spindel-/Wilbrandstraße

Priorität	★☆☆	Zeitraumen	🕒🕒🕒
Personal	👤👤👤	Kostenschätzung	€€€
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Die Kreuzung Spindelstraße/Wilbrandstraße ist eine exemplarische kleine Kreuzung in einem Wohngebiet. Für den Kfz-Verkehr gibt es breite Fahrbahnen mit Parken am Fahrbahnrand; in der Tempo 30-Zone gilt rechts-vor-links. Die Gehwege sind eher schmal und die breiten Einmündungsbereiche erschweren das Queren der kreuzenden Straße. Um die Sichtbeziehungen freizuhalten, wurden bereits Bodenmarkierungen in den Kurven aufgebracht.

Als dauerhafte Maßnahme soll die Kreuzung mit Gehwegvorstreckungen umgebaut werden. Diese verkleinern den Kurvenradius für den Kfz-Verkehr und verkürzen die Querungsdistanz für Fußgänger*innen. Eine Aufpflasterung auf Gehwegniveau im gesamten Knotenbereich dient zudem der Verkehrsberuhigung und betont die Querungsstelle. Zusätzliche Straßenbaumpflanzen steigern die Aufenthaltsqualität. Im Zuge des Umbaus sollen die Gehwege entsprechend dem Regellaß verbreitert und einseitig Parkstreifen für den Kfz-Verkehr markiert werden. Falls notwendig können Poller oder Sitzwürfel ein Überfahren der Gehwege im Kurvenbereich verhindern. Im Sinne der Barrierefreiheit sollen Bodenindikatoren für eine ungesicherte Querungsstelle eingebaut werden.



Bestandssituation (links, Karte: bielefeldKARTE © Amt für Geoinformation und Kataster (CC BY 4.0), OpenStreetMap (ODbL)) und vorgeschlagener Aufpflasterung mit Gehwegvorstreckung (rechts, Prinzipskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	SiGlinde (Frankfurt)
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Fußgängerzählung Anzahl neu errichteter Querungsanlagen
Verbindung weiterer Maßnahmen	-

V.10 Gehwegüberfahrt an der Bleichstraße Einmündung Finkenstraße



Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

📍 Mitte: Bleichstraße/Finkenstraße

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen ⓁⓁⓁ

Personal 👤👤👤

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Die Bleichstraße ist eine Hauptstraße, die von ihr abgehende Finkenstraße liegt im untergeordneten Straßennetz. Der überbreite Einmündungsbereich der Finkenstraße macht das Queren dieser für Fußgänger*innen schwierig. Mit einer Gehwegüberfahrt kann der Fußverkehr niveaugleich entlang der Bleichstraße den Einmündungsbereich queren. Hierzu wird die Einmündung der Finkenstraße auf Gehwegniveau aufgefästert, die bevorrechtigte Querung wird durch entsprechende Gestaltung und Bodenindikatoren auch für sehingeschränkte Menschen als Weg mit Vorrang für den Fußverkehr kenntlich gemacht.



Bestandssituation (links, Karte: bielefeldKARTE © Amt für Geoinformation und Kataster (CC BY 4.0), OpenStreetMap (ODbL)) und vorgeschlagene Gehwegüberfahrt (rechts, Prinzipskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	Gehwegüberfahrt (Bielefeld)
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Fußgängerzählung Anzahl neu errichteter Querungsanlagen
Verbindung weiterer Maßnahmen	V.2 Programm Gehwegüberfahrten

V.11 Kreisverkehr am Willy-Brandt-Platz 

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

 **Mitte (Modellquartier Innenstadt):** Willy-Brandt-Platz

Priorität	★★★☆☆	Zeitraumen	●●●
Personal	●●●	Kostenschätzung	€€€
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Der Willy-Brandt-Platz ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt im Norden der Innenstadt, der als ampelgesteuerter Kreisverkehr ausgestaltet ist. In der Online-Beteiligung gab es zum Willy-Brandt-Platz mehrere Hinweise, dass die Ampelschaltung fußgängerunfreundlich ist. Zum einen ist das Umrunden des Kreisverkehrs mit vielen Ampelphasen verbunden, zum anderen sind Grünphasen zu kurz, sodass nicht in einem Zug gequert werden kann.

Um die Querungssituation am Willy-Brandt-Platz zu verbessern, wird ein kompletter Umbau des Kreisverkehrs vorgeschlagen. Dieser soll als ein geschützter Kreisverkehr nach dem niederländischen Vorbild umgebaut werden. Dabei werden gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden und eine intuitiv verständliche Straßengestaltung angestrebt. Durch das Anlegen von Fußgängerüberwegen an den Einfahrten wird den Zufußgehenden Vorrang beim Queren gewährt. Dadurch wird die Querungssituation verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht.



Geschützte Kreuzungen nach niederländischen Vorbild (Foto: Dutch Cycling Embassy, URL: https://twitter.com/cycling_embassy/status/1443954483998900224, letzter Zugriff am: 12.07.2022)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Fußgängerzählung Messung Querungszeit
Verbindung weiterer Maßnahmen	-

Fuß- und Radverkehr

VI.1 Umbau der niveaugleichen Unterführung Ostwestfalendamm/Bahntrasse



Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

📍 Mitte (Modellquartier Innenstadt): niveaugleiche Unterführung Ostwestfalendamm/Bahntrasse (Höhe Klosterstr.)

Priorität ★★ ★

Zeitraumen ⌚ ⌚ ⌚

Personal 👤 👤 👤

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Die niveaugleiche Unterquerungsmöglichkeit von Bahntrasse und Ostwestfalendamm auf Höhe der Klosterstraße ist für den Fuß- und Radverkehr eine zentrale Anbindung aus dem Westen in die Altstadt. Gleichzeitig werden Teile der Unterführung als Parkfläche genutzt, deren Anbindung durch eine abgegrenzte Fahrbahn erfolgt. Für den Fuß- und Radverkehr bleibt kaum Fläche und auch die Schranke zur Zufahrtsbeschränkung sowie Poller stellen Hindernisse dar. Uneindeutige Bodenmarkierungen machen zudem die Führung des Fuß- und Radverkehrs unklar.

Die Flächen in der Unterführung sollen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs neu aufgeteilt werden. Mit Anlegen einer Fahrradstraße auf der Erschließungsfahrbahn kann dem Fußverkehr ein (baulich) getrennter Gehweg eingerichtet werden. Eine visuell und taktil gut erfassbare Trennung der Verkehrsflächen soll gewährleistet werden. Der Gehweg soll entsprechend der Regelbreite mindestens 2,50 m breit sein. Die Fahrradstraße soll nur für Anlieger des Parkplatzes freigegeben werden. Die Schranke soll entfernt und durch einen versenkbaren Poller ersetzt werden.



Bestandssituation an der Unterführung (Fotos: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel

Provenierstunnel (Rotterdam)

Finanzierungsansatz

Förderrichtlinien Nahmobilität NRW

Evaluation und Erfolgskontrolle

Fußgängerzählung

Anzahl Maßnahmen für sichere Fußwegeverbindungen

Verbindung weiterer Maßnahmen

-

VI.2 Trennstreifen an der Heeper Straße



Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

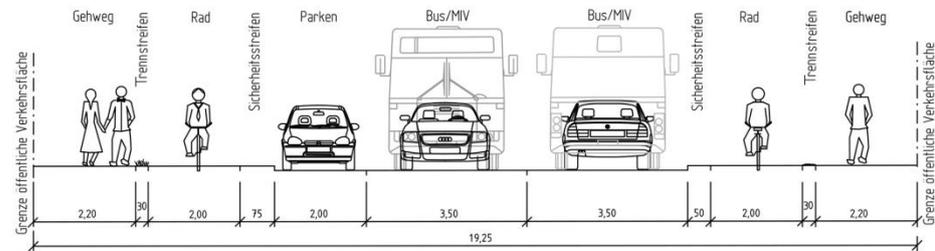
📍 Mitte: Heeper Straße

Priorität	★★★	Zeitraumen	⌚ ⌚ ⌚
Personal	👤 👤 👤	Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Die Stadt Bielefeld plant, die Heeper Straße zwischen der Teutoburger Straße und Am Venn abschnittsweise umfassend zu sanieren. Die Planungen sehen dabei zumeist einen getrennten Geh- und Radweg im Seitenraum vor.⁹⁶

Für eine konflikt- und barrierefreie Mobilität soll ergänzend zu den bisherigen Planungen ein mindestens 30 cm breiter Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg angelegt werden. Die erforderlichen Flächen können bis zu einer erforderlichen Mindestbreite von 2,20 m (ohne Sicherheitsabstand) beim Gehweg abgetrennt werden, ggf. bietet aber auch der Straßenraum Flächenpotential für die ergänzenden Streifen. Für die Trennung sind taktile, leicht gewölbte, weiße Bodenplatten zu verwenden, die von Blinden und Sehbehinderten wahrnehmbar sind. An Querungsstellen und zur Entwässerung ist der Trennstreifen in regelmäßigen Abständen zu unterbrechen. Alternativ kann geprüft werden, ob sich der Trennstreifen als schmaler Grünstreifen ausbilden lässt. So sind nur an Querungsstellen Unterbrechungen notwendig, weiterhin ergeben sich ökologische Vorteile



Regelquerschnitt für die Sanierung der Heeper Straße links mit begrüntem Trennstreifen und rechts mit Bodenindikatoren (Stadt Bielefeld, URL: <https://sanierung-heeperstrasse.de/>, letzter Zugriff am: 11.07.2022, Modifikation mit Trennstreifen durch LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	Getrennter Geh- und Radweg (Hanau)
Finanzierungsansatz	Projekt „Sanierung Heeperstraße“
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl Maßnahmen für sichere Fußwegeverbindungen Anzahl der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Längsverkehr
Verbindung weiterer Maßnahmen	-

⁹⁶ Vgl. Stadt Bielefeld (2022): Sanierung Heeper Straße. URL: <https://sanierung-heeperstrasse.de/>, Letzter Zugriff am: 11.07.2022

VI.3 Fuß- und Radverkehrsführung am Adenauerplatz



Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

📍 Mitte (Modellquartier Innenstadt): LSA Adenauerplatz

Priorität ★★★★★

Zeiträumen ⌚ ⌚ ⌚

Personal 👤 👤 👤

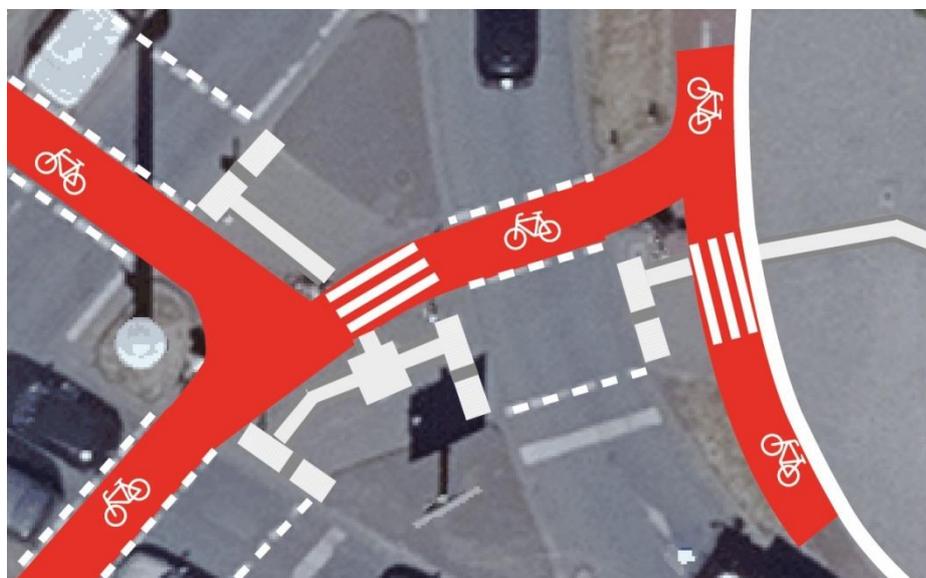
Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Der signalisierte Knoten am Adenauerplatz ist für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen unübersichtlich gestaltet, sodass es zu Konflikten kommt. Ein erster Schritt für eine deutlichere Verkehrsführung ist das Aufbringen von farblichen Bodenmarkierungen und Piktogrammen auf den Radfahrerfurten und -wegen. Zudem sollen barrierefreie Trennstreifen zwischen Fuß- und Radverkehrsflächen in den Randbereichen eingebaut werden. Generell ist ein kompletter barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen und taktilen Elementen des Knotenpunktes erstrebenswert. Auf den Radwegen im Seitenraum sollen Fußgängerüberwege zwischen den Gehwegen und den Aufstellflächen ausgewiesen werden. Ebenso können Fußgängerüberwege auf den Mittelinseln markiert werden. Dies soll in Abstimmung mit dem Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld erfolgen.



Fuß- und Radverkehrsführung im nordöstlichen Bereich der LSA am Adenauerplatz (Prinzipalskizze nicht maßstäblich: LK Argus auf Basis von bielefeldKARTE © Amt für Geoinformation und Kataster (CC BY 4.0), OpenStreetMap (ODbL))

Best-Practice-Beispiel

Fuß- und Radverkehrsführung an signalregulierten Knotenpunkten (Standard)

Finanzierungsansatz

Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau NRW

Evaluation und Erfolgskontrolle

Anzahl Maßnahmen für sichere Fußwegeverbindungen

Verbindung weiterer Maßnahmen

-

Aufenthaltsbereiche

VII.1 Stadtplatzprogramm Bielefeld



Ziel: Attraktive öffentliche Räume

gesamtstädtisch

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen L L L

Personal ●●●

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Freiraums soll das „Stadtplatzprogramm“ aufgelegt werden. Sukzessive sollen Plätze aufgewertet und somit die Lebensqualität verbessert werden. Fußverkehr und Freiräume beeinflussen sich gegenseitig positiv, sodass eine höhere Qualität von Aufenthaltsbereichen der Förderung des Fußverkehrs dient.

Mit dem „Stadtplatzprogramm“ sollen über einen längeren Zeitraum Projekte realisiert werden, die aus Quartierskonzepten heraus, im Zuge weiterer Planungen oder anhand von Wünschen (Ergebnisse Online-Beteiligung) identifiziert werden. Pro Jahr sollen ein größeres Projekt (Umbaumaßnahme) sowie zwei kleinere Projekte (Begrünungen, Sitzmöglichkeiten, kleinere Sanierungsmaßnahmen etc.) initiiert werden.

Um den Bedürfnissen der Bürger*innen gerecht zu werden, sollen diese von Anfang an in das Programm eingebunden werden. Partizipation und Öffentlichkeitsarbeit sind elementare Bestandteile des Programms.



Altstädter Kirchplatz in der Bielefelder Innenstadt (Foto: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel

Stadtplatzprogramm (Hannover)

Finanzierungsansatz

Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung NRW
Städtebauförderung Bund

Evaluation und Erfolgskontrolle

Zufriedenheit mit der Qualität des öffentlichen Raums

Verbindung weiterer Maßnahmen

VII.3 Umgestaltung des Klosterplatzes

VII.2 Temporäre Spielstraßen



Ziel: Attraktive öffentliche Räume

gesamtstädtisch

Priorität ★★☆☆

Zeiträumen ⓁⓁⓁ

Personal 👤👤👤

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld
Bewohner*innen

Zielerreichungsgrad 🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Temporäre Spielstraßen sind ein einfaches Instrument, um die Straße für einen bestimmten Zeitraum anders zu nutzen: für Spiel, Begegnung, Bewegung und Aufenthalt. Bei einer temporären Spielstraße wird ein geeignetes Stück (Neben-)Straße an einzelnen Tagen für den Kfz-Verkehr gesperrt. Die Zufahrt ist für Einsatzfahrzeuge und Menschen mit eingeschränkter Mobilität weiterhin möglich. Temporäre Spielstraßen erfordern keinen Umbau und sind deshalb kurzfristig umsetzbar.

Mit dem Programm „Temporäre Spielstraßen“ erhalten die Bevölkerung und die Bezirke die Möglichkeit, Anträge für die temporäre Umwandlung „ihrer“ Straße zu stellen. Aufgabe der Stadt ist es, als Ansprechpartnerin zur Verfügung zu stehen, Anträge zu prüfen und zu genehmigen, die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen vorzunehmen sowie das Programm zu bewerben. Getragen werden soll das Programm aber von den Akteuren vor Ort, die die temporäre Spielstraßen initiieren und organisieren.

Für die Standortauswahl bieten sich besonders wenig befahrene Nebenstraßen an, auf denen kein ÖPNV unterwegs ist und es keine Zufahrten für Parkanlagen gibt. Temporäre Spielstraßen können Vorläufer für die Einrichtung „nahmobiler Zonen“ (s. III.3) sein. Jedes Jahr sollen mindestens zwei Temporäre Spielstraßen ermöglicht werden.



Temporäre Spielstraße in Berlin (links, Foto: Jörg Carstensen/picture alliance/DPA, rechts, Foto: Bündnis Temporäre Spielstraßen, 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)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Zufriedenheit mit der Qualität des öffentlichen Raums
Verbindung weiterer Maßnahmen	III.3 Nahmobile Zonen III.8 Nahmobile Zone Meckauerstraße

VII.3 Umgestaltung der Randstraßen am Klosterplatz nach dem Shared Space-Prinzip und barrierefreier Ausbau des Platzes



Ziele: Attraktive öffentliche Räume; Gleichberechtigte Teilhabe

Mitte (Modellquartier Innenstadt): Klosterplatz⁹⁷

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen L L L

Personal 👤 👤 👤

Kostenschätzung € € €

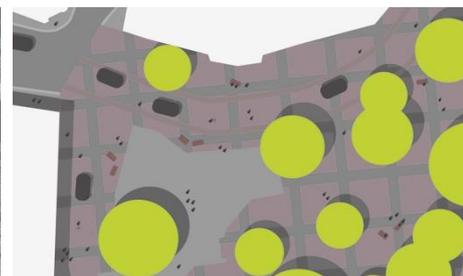
Akteure Stadt Bielefeld
Bürger*innen

Zielerreichungsgrad 🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Der Klosterplatz ist ein rundum bebauter öffentlicher Freiraumraum, dessen Fläche überwiegend als Fußgängerbereich ausgewiesen ist und viel Aufenthaltsqualität bietet. Die nördliche Bebauung u. a. mit gastronomischem Betrieb ist aber durch eine Fahrbahn von der Platzfläche getrennt. Neben der schlechten Erreichbarkeit schränkt die Außengastronomie dort auch die Gehwegfläche ein.

Mit einer Gestaltung der nördlichen Fahrbahn nach dem Shared Space-Prinzip wird der Klosterplatz bis zur nördlichen Bebauung erweitert und die Trennwirkung verringert. Das Prinzip eines Shared Space liegt in der gleichberechtigten Nutzung der Verkehrsflächen durch alle Verkehrsteilnehmer*innen. Die bestehende Fahrbahn im Norden soll verschmälert und niveaugleich mit dem Klosterplatz ausgebaut werden, sodass sie ohne Barrieren bequem und sicher von Fußgänger*innen genutzt bzw. gequert werden kann. Durch eine durchgehende Gestaltung kann die Fahrbahnfläche dem Platz zugeordnet werden; mit einer Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich wird das Geschwindigkeitsniveau der durchfahrenden Kfz reduziert. Auch die westliche Fahrbahnfläche, die bereits niveaugleich ausgebaut ist, soll als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden.

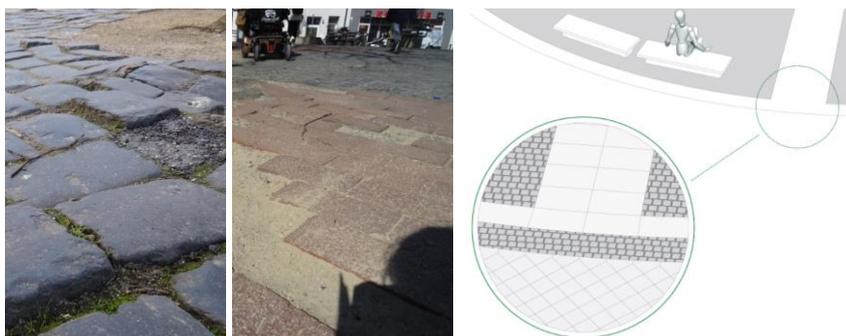


Bestandssituation am Klosterplazu (links, Karte: bielefeldKARTE © Amt für Geoinformation und Kataster (CC BY 4.0), OpenStreetMap (ODbL)) und Maßnahmenempfehlung (rechts, Prinzipskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

⁹⁷ Der Klosterplatz befindet sich im Projektgebiet altstadt.raum der Stadt Bielefeld. Der hier gemachte Maßnahmenvorschlag sieht jedoch eine langfristige Umgestaltung vor, die nicht in Konkurrenz zu Projekten aus dem altstadt.raum steht.

Die Entwicklung des nördlichen Randbereiches nach dem Shared Space-Prinzip soll mit einer Neugestaltung einschließlich Sanierung des Pflasterbelags der Platzfläche verbunden werden. Insbesondere unter dem Aspekt der Barrierefreiheit ist die Platzgestaltung zu optimieren, die aktuell mit unebenem und lückenhaftem Pflaster für Rollstuhlfahrende schwer nutzbar und auch für andere Personen unkomfortabel ist. Ebenso ist der westliche Teilbereich mit der Stufenanlage nicht vollständig für alle Menschen zugänglich. Hier gilt es, den gesamten Platz barrierefrei zu gestalten und die Oberfläche zu sanieren. Eine Instandsetzung des Pflasters bietet zudem die Möglichkeit, durch unterschiedliche Beläge den Platz zu zonieren. Während die Aufenthaltsflächen mit ebenen, fugenarmen Pflastersteinen ausgelegt werden, werden für Bewegungsflächen Platten verlegt. Dies entspricht den Prinzipien einer barrierefreien Gestaltung. Als kurzfristige Maßnahme kann zunächst nur ein Plattenweg in das bestehende Pflaster integriert werden. So entsteht eine barrierefreie Gehwegbahn.

Die Sanierung und Umgestaltung des Klosterplatzes mit Anwendung des Shared Space-Prinzips an der nördlichen Platzkante soll in einem partizipativen Verfahren mit Bielefelder Bürger*innen entwickelt werden. So haben diese die Möglichkeit, ihre Wünsche an Gestaltung und Ausstattung einzubringen.



Pflasterbelag auf dem Klosterplatz (links, Fotos: LK Argus) und differenzierte Oberflächengestaltung an einer Platzfläche (rechts, Stadt Berlin (2011): Berlin - Design for all Öffentlicher Freiraum, S. 16)

Best-Practice-Beispiele	Begegnungszone Frankfurter Straße (Bad Rothenfelde) Barrierefreie Altstadt (Dinkelsbühl)
Finanzierungsansatz	Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Befragung zur Zufriedenheit Anzahl der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit auf Plätzen
Verbindung weiterer Maßnahmen	VII.1 Stadtplatzprogramm Bielefeld

VII.4 Sitzmöglichkeiten in Baumheides Grünzügen



Ziel: Attraktive öffentliche Räume

Heepen (Modellquartier Baumheide)

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen ⌚⌚⌚

Personal 👤👤👤

Kostenschätzung €€€

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Entlang der Grünzüge in Baumheide sind bereits Sitzbänke vorhanden, allerdings eher vereinzelt und in unregelmäßigen Abständen. Um längere Wegestrecken zu Fuß zurückzulegen, ist es besonders für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen wichtig, Sitzbänke in regelmäßigen Abständen nutzen zu können, um Gehpausen planen zu können. Um die Aufenthaltsqualität und die selbstständige Mobilität der älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen zu fördern, sollen weitere Sitzbänke entlang der Grünzüge angelegt werden. Anzustreben ist eine Sitzmöglichkeit in regelmäßigen Abständen (etwa 100 bis 150 m). Zudem sollen bestehende Bänke auf die Nutzbarkeit geprüft werden – empfehlenswert sind Sitzbänke mit Rücken- und Armlehne.

Prioritär sollen Sitzmöglichkeiten entlang der Senior*innen-Route in Baumheide geschaffen werden, die als Pilotprojekt vorgesehen ist und als Vorläufer für weitere vergleichbare Projekte fungiert.



Grünzüge in Baumheide, links mit Sitzbank und rechts ohne Sitzmöglichkeiten (Fotos: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel

Die beSITZbare Stadt (Griesheim)

Finanzierungsansatz

-

Evaluation und Erfolgskontrolle

Anzahl der Sitzmöglichkeiten in Abschnitten des Hauptfußwegenetzes (Sitzmöglichkeiten je km)

Verbindung weiterer Maßnahmen

II.8 Senior*innen-Route Baumheide

Orientierung und Service

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

VIII.1 Wasserspenderprogramm



Ziel: Gesundheit und Wohlbefinden

gesamtstädtisch

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen L L L

Personal

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld
Stadtwerke Bielefeld

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Wasserspender bzw. Trinkbrunnen sind wichtige begleitende Infrastrukturen für den Fußverkehr im Bereich Service. Insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden extremen Wettersituationen wie z. B. Hitze und lang anhaltender Trockenheit im Sommer sind schatten- und wasserspender Elemente von großer Bedeutung. Durch diese werden die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die Nutzbarkeit dessen positiv beeinflusst.

In Bielefeld sollen jährlich fünf Wasserspender neu angelegt werden – prioritär auf Wegeverbindungen mit hohem Fußverkehrsaufkommen wie z. B. in Fußgängerzonen und an Plätzen. Das „Wasserspenderprogramm“ kann im Innenstadtbereich begonnen werden. Bei der Wahl der Wasserspendermodelle ist auf eine barrierefreie Nutzbarkeit zu achten.



Trinkwasserbrunnen in Berlin (Foto: Nantke Garrelts, URL: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/frischwasserspender-gegen-heisses-wetter-gratis-drinks-auf-berlins-strassen/10286266.html>, letzter Zugriff am: 13.07.2022)

Best-Practice-Beispiel

Trinkwasserbrunnen (Berlin)

Finanzierungsansatz

-

Evaluation und Erfolgskontrolle

Zufriedenheit mit der Qualität des öffentlichen Raums

Verbindung weiterer Maßnahmen

VII.1 Stadtplatzprogramm Bielefeld

VIII.2 Sanitäranlagenprogramm



Ziel: Gesundheit und Wohlbefinden

gesamtstädtisch

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen ○ ○ ○

Personal 👤 👤 👤

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Öffentliche Sanitäranlagen in fußläufiger Entfernung stellen eine wichtige Voraussetzung dar, um auch längere Fußwege zurücklegen zu können. Besonders in zentralen Bereichen und an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sollen öffentliche Sanitäranlagen angeboten werden. Mit einer Bedarfsanalyse sollen weitere Standorte unter Berücksichtigung verschiedener Nutzergruppen identifiziert werden (z. B. an größeren Spielplätzen, in Grünanlagen, entlang von Senior*innen-Routen).

Im Rahmen des „Sanitäranlagenprogramms“ sollen in Bielefeld jährlich fünf öffentliche Sanitäranlagen gebaut werden. Erste Projekte können im Innenstadtbereich umgesetzt werden. Bei der Definition der Ausstattungsstandards sind Vertretungen der verschiedenen Nutzergruppen einzubeziehen. Diese Standards sind bei der Neuerrichtung von Toilettenanlagen zu berücksichtigen.



Öffentliche Sanitäranlage auf Wegeverbindung mit hohem Fußverkehrsaufkommen (Foto: Christoph Mukherjee, URL: <https://stadt.muenchen.de/infos/oeffentliche-toiletten.html>, letzter Zugriff am: 13.07.2022)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	Werbepartner z. B. Ströer
Evaluation und Erfolgskontrolle	Zufriedenheit mit der Qualität des öffentlichen Raums
Verbindung weiterer Maßnahmen	VII.1 Stadtplatzprogramm Bielefeld

VIII.3 Wegweisungssystem

Ziel: Sicherung der Erreichbarkeit

 gesamtstädtisch

Priorität ★★ ★

Zeitraumen 

Personal 

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 

Beschreibung und Zielsetzung

In Bielefeld sind Beschilderungen für den Fußverkehr an mehreren Stellen – insbesondere in der Innenstadt – vorhanden. Diese sind allerdings nicht einheitlich, z. T. unauffällig oder schlecht lesbar.

Ein Wegweisungssystem für Fußgänger*innen soll die allgemeine Wegweisung ergänzen und insbesondere Ziele ausweisen, die dort nicht beinhaltet sind (u. a. Spielplätze, ÖPNV-Haltestellen, Car-Sharing- und Mobilitätsstationen, öffentliche Toiletten). Zentrales Element hierbei sind Infostelen, die wichtige Ziele in einem für Fußgänger*innen gut erreichbaren Umkreis und eine geeignete Wegeführung zu diesen darstellen. Entfernungs- sowie Zeitangaben sollen integriert sein, eine barrierefreie Gestaltung (2-Sinne-Prinzip) umgesetzt werden. Außerdem sollen digitale Ergänzungen eingebunden werden (z. B. QR-Code mit digitaler Stadtkarte). Die Maßnahme umfasst in einem ersten Schritt (Erprobungsphase) etwa 5 Infostelen in der Innenstadt. Standorte können z. B. Hauptbahnhof, Rathaus, Alter Markt, Park der Menschenrechte / Kunsthalle und Sparrenburg sein. Nach einer Erprobungsphase kann eine Erweiterung der Stelen und ggf. eine Ergänzung durch Wegweiser für ausgewählte Routen (z. B. zwischen Hauptbahnhof und Sparrenburg) unter Integration vorhandener Wegweisungen geprüft werden. Zudem kann eine Ausweitung auf die Bezirkszentren sowie die Kennzeichnung von speziellen Routen sinnvoll sein.



Unauffällige Wegweiser (links, Foto LK Argus) und Best Practice Wiener Stelen (Quelle: ARGE Gruber/Jauschneq (2018): Abschlussbericht zur Untersuchung der Nutzung der Info-Stelen des Wiener Fußgänger_innenleitsystems)

Best-Practice-Beispiele

Wiener Stelen
Beschilderung (Opladen)

Finanzierungsansatz

-

Evaluation und Erfolgskontrolle

Anzahl Fußgänger*innen im Umfeld wichtiger Ziele / in zentralen Bereichen

Verbindung weiterer Maßnahmen

Sicherheit/Beleuchtung

IX.1 Beleuchtungsprogramm

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

 gesamtstädtisch

Priorität ★★★★★

Zeitraumen   

Personal   

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad   

Beschreibung und Zielsetzung

In der Online-Beteiligung wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass Fußwegeverbindungen nicht ausreichend beleuchtet sind. Zur Steigerung der sozialen Sicherheit und Verkehrssicherheit sollen Gehwege über eine angemessene Beleuchtung verfügen. Auf nicht straßenbegleitenden Wegen und in Unterführungen ist eine gute Beleuchtung für das subjektive Sicherheitsgefühl besonders wichtig. Der Ansatz einer adaptiven Beleuchtung ist hierbei zu prüfen.

Für das „Beleuchtungsprogramm“ soll jährlich eine Prioritätenliste entwickelt werden, die das Hauptfußwegenetz bzw. weitere Alltagsnetze in den Quartieren fokussiert. Grundlage hierfür sind neben ggf. vorhandenen Informationen zu Beleuchtungsstandorten die Hinweise aus der Online-Beteiligung und Ergebnisse aus den Quartierskonzepten. Auf dieser Basis werden Maßnahmen zur Verbesserung der Beleuchtungssituation geprüft, die sowohl neue Beleuchtungsstandorte als auch Modernisierung bestehender Beleuchtungen beinhalten. Zur Nutzung von Synergien sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Beleuchtung nach Möglichkeit mit geplanten Umbaumaßnahmen verknüpft werden.



Straßenbegleitender Gehweg ohne Beleuchtung in Baumheide (Foto: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anteil des Hauptfußwegenetzes mit guter Beleuchtung
Verbindung weiterer Maßnahmen	II.1 Lückenschlussprogramm

IX.2 Beleuchtung und Farbgestaltung der Unterführung am Lehmstich



Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

📍 Mitte: Bahnunterführung am Lehmstich

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen ⌚ ⌚ ⌚

Personal 👤 👤 👤

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld
Deutsche Bahn

Zielerreichungsgrad 🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Der Fußgängertunnel am Lehmstich verbindet die Herforder Straße und die Siedlung am Lehmstich. In der Online-Beteiligung wurde die Unterführung am Lehmstich hinsichtlich der Beleuchtung und Gestaltung kritisiert. Die Wände und Eingänge sind beschmiert und die Beleuchtung ist unzureichend. Auf Grund des Zustandes und der Länge der Unterführung stellt sie auch tagsüber einen Angstraum dar.

Im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts Nördlicher Innenstadtrand (2017) wurden bereits Maßnahmen für die Fußgängerunterführung formuliert. Die Fußgängerunterführung soll in Kombination mit einer Umfeldgestaltung gestalterisch aufgewertet werden. Um die Sicherheit zu erhöhen und die Fußwegeverbindung zu verbessern, wird eine Aufwertung in Verbindung mit einer Lichtinszenierung und/oder Farbgestaltung angestrebt. Hinsichtlich der Lichtverschmutzung soll in der Unterführung keine Dauerbeleuchtung sondern Bewegungsmelder eingesetzt werden. Für die Farbgestaltung sollen lokale Künstler beauftragt werden. Diese können ggf. durch Einbeziehung von Schüler*innen die Wände und Decken bemalen.



Fußgängerunterführung am Lehmstich (Fotos: Stadt Bielefeld (2017): Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept, S. 59)

Best-Practice-Beispiele

Lichtinszenierung (Brühl)
Maggi-Tunnel (Singen)

Finanzierungsansatz

-

Evaluation und Erfolgskontrolle

Anteil des Hauptfußwegenetzes mit guter Beleuchtung

Verbindung weiterer Maßnahmen

-

Vegetation und Wasser

X.1 Temporäre Wasserspiele



Ziel: Gesundheit und Wohlbefinden

Standort: Schildesche: Marktplatz (An der Stiftskirche); Mitte: Siegfriedplatz

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen L L L

Personal ● ○ ○

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld
Stadtwerke

Zielerreichungsgrad 🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Vor allem an heißen Sommertagen sind Wasserspiele beliebt. Da sie jedoch in Bau und Unterhalt teuer sind, gibt es sie meist nur an ausgewählten Plätzen. Um mehr Bürger*innen eine Abkühlung und Spaß bieten zu können, sollen temporäre Wasserspiele installiert werden. Auf dem Marktplatz in Schildesche sowie auf dem Siegfriedplatz in Mitte sollen im Sommer 2023 Schläuche für Fontänen und Nebelduschen sorgen. Mit kleinem Budget kann so der Hitze entgegengewirkt, ein angenehmeres Mikroklima geschaffen und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

Begleitend zu den Wasserspielen sollen an den jeweiligen Standorten Infos zum Thema Wasser (Stadtwerke), eine Trinkwasserausgabe sowie ergänzende Spielangebote, beispielsweise durch ein „Spielmobil“ angeboten werden.



Temporäres Wasser spiel in Kehl (Foto: Katrin Kroth, URL: <https://www.stadtraumstrategien.de/projekte/temporaerer-wasserspass-kehl-2/>, letzter Zugriff am: 11.07.2022)

Best-Practice-Beispiel	Temporäres Wasserspiel (Kehl)
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl der Maßnahmen zur Schaffung gesundheitsfördernder und klimagerechter öffentlicher Räume
Verbindung weiterer Maßnahmen	VIII.1 Wasserspenderprogramm

X.2 Begrünte Haltestellenüberdachung an der Elsa-Brändström-Straße



Ziel: Gesundheit und Wohlbefinden

📍 Mitte (Modellquartier Innenstadt): Bushaltestelle Elsa-Brändström-Straße (westliche Seite)

Priorität ★☆☆

Zeitraumen ⌚⌚⌚

Personal 👤👤👤

Kostenschätzung €€€

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad 🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Die Bushaltestelle Elsa-Brändström-Straße in der Bielefelder Innenstadt bietet kaum Komfort für wartende Fußgänger*innen. Ein Witterungsschutz mit Sitzmöglichkeiten fehlt. Dabei bietet der westliche Seitenraum ausreichend Platz, vor allem wenn künftig der Radverkehr auf die Fahrbahn verlegt wird. Der Bau eines überdachten Wartebereichs mit Sitzmöglichkeiten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität kann als begrünte Variante mit ökologischen und klimatischen Synergien hergestellt werden. Für die Dachbegrünung eignen sich vor allem pflegeextensive Sedumarten. Ebenso kann die Rückwand des Wartebereichs begrünt werden, was die Aufenthaltsqualität des Straßenraums weiter steigert.

Die begrünte Haltestellenüberdachung an der Elsa-Brändström-Straße dient als Pilotprojekt, das bei erfolgreicher Installation und einer funktionierenden Pflege an weiteren Bushaltestellen in der Stadt umgesetzt werden soll.



Bestandssituation an der Haltestelle Elsa-Brändström-Straße (links, Foto: LK Argus) und begrünter Fahrgastunterstand in Frankfurt (rechts, Foto: Helix Pflanzen GmbH, URL: <https://www.helix-pflanzen.de/pflanzensysteme/projekte/gruene-haltestelle-frankfurt-begrueunter-fahrgastunterstand>, letzter Zugriff am: 12.07.2022)

Best-Practice-Beispiel	Begrünte Fahrgastunterstände (Frankfurt)
Finanzierungsansatz	Werbepartner z. B. Ströer
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl der Maßnahmen zur Schaffung klimagerechter öffentlicher Räume
Verbindung weiterer Maßnahmen	-

X.3 Straßenbäume in der Mühlenstraße 

Ziel: Gesundheit und Wohlbefinden

 **Mitte:** Mühlenstraße

Priorität	★★★	Zeitraumen	⌚ ⌚ ⌚
Personal	👤 👤 👤	Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Die Wohnstraße Mühlenstraße weist wenig Vegetation und breite Fahrbahnen auf. Letztere werden vom Kfz-Verkehr unter anderem zum Parken verwendet, sofern kein eigener Parkstreifen vorhanden ist.

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, für ein besseres Stadtklima und zur Verkehrsberuhigung sollen in der Mühlenstraße Straßenbäume gepflanzt werden. Prioritär soll dabei der Abschnitt zwischen Helmholtz- und Huberstraße begrünt werden, da dieser Teil des Hauptfußwegenetzes ist. Dies kann im Rahmen des Straßenbaumkonzeptes umgesetzt werden. Für die Baumpflanzung gibt es verschiedene Möglichkeiten: Abschnitte mit Längsparkstreifen können mit Baumstandorten in Pflanzgruben unterbrochen werden; in Bereichen ohne Parkstreifen sollen Pflanzbeete am Fahrbahnrand in Verbindung mit der Einengung der Fahrbahn umgesetzt werden. Bei zu schmalen Gehwegen soll ein Umbau zur Begrünung auch für eine Gehwegverweiterung genutzt werden.



Pflanzbeet mit Straßenbaum in Baumheide (Foto: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl der Straßenbäume in Abschnitten des Hauptfußwegenetzes (Straßenbäume je km)
Verbindung weiterer Maßnahmen	-

Instandhaltung, Pflege, Mängel

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

XI.1 Mängelmelder



Ziel: Fußverkehrsförderung als zentrale Querschnittsaufgabe

gesamtstädtisch

Priorität ★★ ★

Zeitraumen ∞

Personal

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld
Bürger*innen

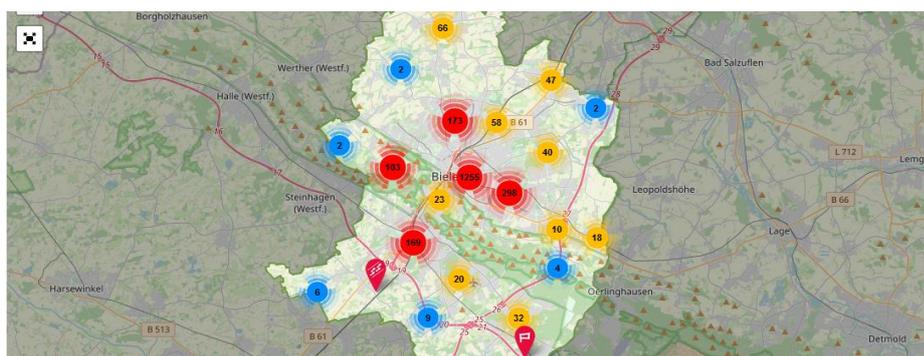
Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Da die Bürger*innen die Stadt und ihre Defizite am besten kennen, soll ein Mängelmelder ins Leben gerufen werden. Mithilfe eines online-Kartentools auf der städtischen Webseite im Bereich „Dialog“ sollen die Bielefelder*innen, Hinweise zu Mängeln in der Infrastruktur geben können. Dabei ist eine Verknüpfung mit der bestehenden Bielefeld-App, in der ebenfalls Mängel gemeldet werden können, sinnvoll. Die Hinweise gilt es zu prüfen und zur stetigen Verbesserung der Infrastruktur zu nutzen. Der Fußverkehr soll dabei in einem integrierten Ansatz mit allen Verkehrsarten berücksichtigt werden.

Für Hinweise zu generellen infrastrukturellen Defiziten sowie zu Zustandsmängeln können die Bürger*innen ein Formular ausfüllen, bei dem nach der Örtlichkeit, einer Kategorie (z. B. Querung, Belagsschaden, Beleuchtung), einer kurzen Beschreibung sowie einem Foto gefragt wird. In einer Übersicht soll zudem der Status der gegebenen Hinweise sichtbar gemacht werden. Hier kann zwischen *gemeldet*, *in Bearbeitung* und *behoben* unterschieden werden.

In der Online-Beteiligung zur Fußverkehrsstrategie hat sich gezeigt, dass die Bielefelder*innen solch ein Beteiligungsformat gerne annehmen.



Karten mit Hinweisen aus der Online-Beteiligung (Grafik: Leaflet | © OpenStreetMap-Mitwirkende, URL: <https://www.fussverkehr-bielefeld.de/>)

Best-Practice-Beispiel	Maerker (Brandenburg)
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Unterstützend zu den Indikatoren der Evaluation
Verbindung weiterer Maßnahmen	Programme zur Verbesserung der Infrastruktur (II.1, IV.1, V.4)

XI.2 Gehwegsanierungsprogramm  

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

 gesamtstädtisch

Priorität	★★★☆☆	Zeitraumen	⌚ ⌚ ⌚
Personal	👤 👤 👤	Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Um den Anforderungen des Fußverkehrs gerecht zu werden, soll die Oberfläche des Gehwegs leicht und angenehm begehbar, rutschsicher und möglichst eben sein. Gehwegschäden und Stolperfallen können Gehwege unattraktiv machen – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen können diese eine Unfallursache sein.

Mit dem „Gehwegsanierungsprogramm“ sollen Schäden an Gehwegen systematisch behoben werden. Hierzu soll eine (jährliche) Prioritätenliste auf Basis des Gehwegzustandskatasters, der Quartierskonzepte und der Hinweise aus dem Mängelmelder mit besonderem Fokus auf das Hauptfußwegenetz erstellt werden. Zur Nutzung von Synergien soll geprüft werden, ob eine Instandsetzungshaltung mit Straßenumbaumaßnahmen verbunden werden kann.



Gehwege mit schlechter Oberflächenqualität in Bielefeld (Fotos: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	Straßenbeitragssatzung § 8 KAG
Evaluation und Erfolgskontrolle	-
Verbindung weiterer Maßnahmen	I.2 Quartierskonzepte mit Fußverkehrschecks

Unfallvermeidung

XII.1 Verkehrssicherheitsprogramm für Unfallschwerpunkte im Fußverkehr



Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

gesamtstädtisch

Priorität ★★ ★

Zeitraumen ∞

Personal

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Laut Jahresbilanz Verkehr 2020 gibt es in Bielefeld insgesamt 11 Unfalhhäufungsstellen mit Beteiligung von Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen. Die meisten davon sind im Innenstadtbereich zu verorten. Das „Verkehrssicherheitsprogramm für Unfallschwerpunkte im Fußverkehr“ soll ein systematisches Vorgehen zur Reduzierung der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung ermöglichen.

Das Programm beinhaltet eine Detaillierung der im Zuge der Unfallkommission bereits laufenden Analyse der Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger*innen. Zur Verbesserung der Datengrundlage hierfür sollen wichtige Unfallursachen für den Fußverkehr definiert werden und eine Überprüfung erfolgen, ob diese bei der Unfallaufnahme bereits in ausreichendem Umfang erfasst werden. Auf die Analysen aufbauend sollen Maßnahmen zur Entschärfung entwickelt werden.

In jährlichen Verkehrssicherheitsberichten sollen die Maßnahmen benannt und die Umsetzung evaluiert werden.



Unfälle mit Fußgängerbeteiligung in Bielefeld (Grafik: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel -

Finanzierungsansatz -

Evaluation und Erfolgskontrolle

Anzahl der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung (nach Unfallschwere)

Verbindung weiterer Maßnahmen

Programme zu Verkehrssicherheit (XII.2, XII.3, XII.4)

XII.2 Verkehrssicherheitsprogramm für Kinder „Schulwegsicherheit“ (Schulmobilitätskonzepte)



Ziele: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs; Gleichberechtigte Teilhabe

gesamtstädtisch

Priorität ★★ ★

Zeitraumen

Personal

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld
Bezirke, Schulen, Polizei

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Für eine sichere und eigenständige Mobilität von Schüler*innen, sollen im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements sukzessive Schulmobilitätskonzepte für jede Grundschule in Bielefeld erarbeitet werden.

Das Programm „Schulwegsicherheit“ soll hierfür einen gesamtstädtischen Rahmen schaffen (z. B. standardisierter Ablauf zur Erarbeitung von Schulmobilitätskonzepten, wiederkehrende infrastrukturelle Elemente zur Schulwegsicherung, einheitliche Maßnahmen zur Mobilitätsbildung) und die Erarbeitung von Schulmobilitätskonzepten inklusive qualifizierter Schulwegepläne für jede Grundschule unterstützen. Schulmobilitätskonzepte sollen auf Basis von Begehungen und Befragungen gemeinsam mit wichtigen Akteuren Maßnahmen für einen sicheren Schulweg definieren, die neben dem Fußverkehr auch weitere Verkehrsmittel sowie Maßnahmen der Information/Kommunikation und Organisation umfassen.

Im Rahmen des Programms „Schulwegsicherheit“ soll in Bielefeld zukünftig jedes Jahr für sieben Grundschulen Schulmobilitätskonzepte erstellt werden.



Kartenausschnitt des Schulwegplans Bielefeld (Grafik: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anteil der Grundschulen mit Schulmobilitätskonzepten
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	XIII.3 Kampagne „Zu Fuß zur Schule – mein Kind ist sicher dabei“

XII.3 Verkehrssicherheitsprogramm für Senior*innen



Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

gesamtstädtisch

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen ⌚ ∞

Personal 👤👤👤

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld
Seniorenbeirat, Polizei,
Deutsche Verkehrswacht

Zielerreichungsgrad 🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels gibt es immer mehr Senior*innen, die in einer eigenständigen und sicheren Mobilität unterstützt werden sollen. Hierfür soll ein umfassendes „Verkehrssicherheitsprogramm für Senior*innen“ aufgelegt werden. Dieses beinhaltet neben infrastrukturellen Maßnahmen vor allem Bildungsangebote und Trainings. Bausteine des Programms sind unter anderem:

- individuelle Aufklärungs- und Beratungsangebote
- Fitnesskurse zur Verbesserung der Beweglichkeit und Balance
- Fachvorträge, bei denen besonders Hör- und Sehbehinderungen der Teilnehmenden beachtet werden
- Verkehrssicherheitstrainings (auch speziell für Personen mit Rollator und Rollstuhl)
- Kampagnen zur Aufklärung und Werbung
- barrierefreie Print- und Onlinemedien mit Kartenmaterial
- Infrastrukturmaßnahmen, die besondere Anforderungen der Senior*innen an sichere Fußwege berücksichtigen (z. B. Querungszeiten an LSA, Sichtbeziehungen)

Um die Senior*innen mit dem Programm zu erreichen, ist es besonders wichtig diese über entsprechende Kanäle anzusprechen. Hierfür eignen sich unter anderem Kirchen, Seniorenheime und Hausärzte.



Illustration aus dem Strategiepapier der Fußverkehrsstrategie Bielefeld zum Thema Barrierefreiheit (Grafik: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	-
Verbindung weiterer Maßnahmen	XII.2 Verkehrssicherheitsprogramm für Kinder „Schulwegsicherheit“

XII.4 Programm Geschwindigkeitsreduzierungen ⚙️ 🛡️

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

📍 gesamtstädtisch

Priorität	★ ★ ★	Zeitraumen	🕒 🕒 🕒
Personal	👤 👤 👤	Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	Zielerreichungsgrad	🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Das Programm „Geschwindigkeitsreduzierungen“ soll helfen, das Unfallrisiko und die Unfallschwere im Straßenverkehr zu verringern. Dabei geht es nicht nur um die Reduktion erlaubter Höchstgeschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr, sondern auch um bauliche Maßnahmen, die Geschwindigkeitsüberwachung und die Ahndung von Regelverstößen.

- Vor Kindertagesstätten, Schulen und Seniorenheimen soll die erlaubte Höchstgeschwindigkeit generell maximal 30 km/h betragen. Bis 2025 soll das reduzierte Tempolimit an allen diesen Einrichtungen angeordnet sein. Digitale Geschwindigkeitsanzeiger dienen dabei der Kontrolle der Einhaltung des Tempolimits.
- Zur Vermeidung überhöhter Geschwindigkeiten an Ortseingängen sollen bauliche Maßnahmen wie Fahrbahnversenkungen und Fahrbahneinengungen der Geschwindigkeitsreduzierung dienen. Jährlich gilt es drei solcher Maßnahmen umzusetzen.
- Stationäre und mobile Geräte zur Geschwindigkeitsüberwachung sollen vermehrt eingesetzt werden. Ergänzend zu den bestehenden Geräten sollen bis 2025 fünf weitere mobile und 20 stationäre Geschwindigkeitskontrollen angeschafft werden.



Verkehrszeichen 274-30 mit den Zusatzzeichen 1012-50, 1012-51 und 1012-52 (Quelle: StVO)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anteil von Strecken mit reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr im Hauptfußwegenetz
Verbindung weiterer Maßnahmen	XII.5 Geschwindigkeitskontrolle an der Marienfelder Straße Einmündung Hammerholz XII.6 Geschwindigkeitsreduzierung und -kontrolle an der Grundschule Hoberge-Uerentrup

XII.5 Geschwindigkeitskontrolle an der Marienfelder Straße Einmündung Hammerholz



Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

Brackwede: Marienfelder Straße/Hammerholz

Priorität ★★ ★

Zeitraumen

Personal

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Laut zahlreichen Einträgen aus der Online-Beteiligung zur Fußverkehrsstrategie wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Marienfelder Straße regelmäßig überschritten. Vor allem im Kurvenbereich der Einmündung Hammerholz, wo Tempo 30 angeordnet ist, ist dies aufgrund schlechter Sichtbeziehungen gefährlich. Als schnell umzusetzende Maßnahme sollen mobile Geräte zur Geschwindigkeitsüberwachung – in beiden Richtungen kurz vor dem Kurvenbereich – aufgestellt werden.



Marienfelder Straße an der Einmündung Hammerholz mit vorgeschlagenen Geschwindigkeitskontrollen (dargestellt als rote Punkte) (Karte: bielefeldKARTE © Amt für Geoinformation und Kataster (CC BY 4.0), OpenStreetMap (ODbL))

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl Maßnahmen für sichere Fußwegeverbindungen
Verbindung weiterer Maßnahmen	XII.4 Programm Geschwindigkeitsreduzierungen

XII.6 Geschwindigkeitsreduzierung und -kontrolle an der Grundschule Hoberge-Uerentrup



Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

Dornberg: Dornberger Straße Höhe Grundschule Hoberge-Uerentrup

Priorität ★★ ★

Zeitraumen

Personal

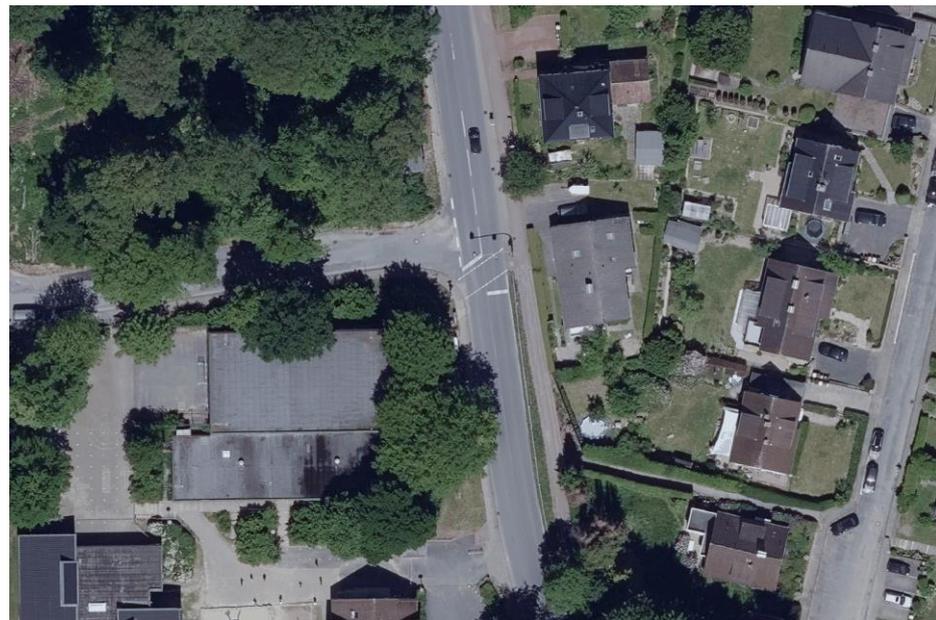
Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Die Grundschule Hoberge-Uerentrup liegt direkt an der Dornberger Straße, auf der in diesem Abschnitt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt. Viele Schüler*innen müssen diese Straße auf ihrem Schulweg überqueren. Zwar gibt es eine LSA, dennoch soll zur Verkehrsberuhigung und für eine größere Sicherheit die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. Die Anordnung soll durch Zeichen 274-30 und dem Zusatzschild „Schule“ (Zeichen 1012-50) erfolgen. Zur Kontrolle sollen ein stationäres Gerät zur Geschwindigkeitsüberwachung installiert werden.



Dornberger Straße auf Höhe der Grundschule Hoberge-Uerentrup mit Fußgänger-LSA (Karte: bielefeldKARTE © Amt für Geoinformation und Kataster (CC BY 4.0), OpenStreetMap (ODbL))

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anteil von Strecken mit reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr im Hauptfußwegenetz
Verbindung weiterer Maßnahmen	XII.4 Programm Geschwindigkeitsreduzierungen

Kampagnen

XIII.1 Kampagne „Fuß- und Radverkehr gemeinsam“



Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

gesamtstädtisch

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen ∞

Personal ●●●

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Flächen ist häufig mit Konflikten und Einschränkungen für beide Seiten behaftet. Wo eine Trennung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen nicht möglich ist, soll zur Sensibilisierung für ein besseres Miteinander die Kampagne „Fuß- und Radverkehr gemeinsam“ gestartet werden. Die Kampagne soll dabei auf verschiedenen Kanälen werben und aufklären. Ein eigen designtes Kampagnenlogo sorgt dabei für einen hohen Wiedererkennungswert. Bausteine der Kampagne sind folgende:

- Verbreitung von Aufklärungs- und Werbevideos für mehr Rücksicht
- Verbreitung von Informationen über Verhaltensregeln auf verschiedenen Kanälen (z. B. Verteilung von Infoflyern an parkenden Fahrrädern)
- Aufhängen von Plakaten in Bereichen einer gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr („Miteinander-Weg“)
- Aufbringen des Kampagnenlogos mit Sprühkreide an potentiellen Konfliktstellen (Fußgängerzone, Grünzüge, Knotenpunkte, Unterführungen)

Die Kampagne soll kurzfristig umgesetzt werden, zu prüfen ist eine jährliche Wiederholung mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit (Aktionen, Infostände).



Konfliktreicher Knotenpunkt in Bielefeld (links, Foto: LK Argus) und Schild „Miteinander-Weg“ (rechts, Grafik: Stadt Bielefeld)

Best-Practice-Beispiel

„Rad nimmt Rücksicht“ (Stuttgart)

Finanzierungsansatz

Förderrichtlinien Nahmobilität NRW

Evaluation und Erfolgskontrolle

Anzahl durchgeführte Fußverkehrskampagnen

Verbindung weiterer Maßnahmen

I.1 Kommunikationsstrategie

XIII.2 Kampagne „Bewegung im Quartier“  

Ziel: Fußverkehrsförderung als zentrale Querschnittsaufgabe; Gesundheit und Wohlbefinden

 gesamtstädtisch

Priorität	★★★☆☆	Zeitraumen	Ⓛ Ⓛ Ⓛ
Personal	👤 👤 👤	Kostenschätzung	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld Bewohner*innen	Zielerreichungsgrad	🎯 🎯 🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Die Kampagne „Bewegung im Quartier“ soll der Gesundheit der Bewohner*innen durch bewegungsfördernde Aktionen dienen. Von Juni bis August soll es verschiedene Veranstaltungen begleitet durch Plakataktionen, Werbung in den Printmedien und Social Media Inhalte geben. Die Aktionen sprechen dabei verschiedene Altersgruppen an, sodass sich alle Bürger*innen beteiligen können. Gesundheitsamt, Sportamt und lokale Sportvereine sollen in die Kampagne eingebunden werden.

Aktionstage und Workshops der Kampagne sind unter anderem folgende:

- Auftaktveranstaltung mit Kurzvorträgen, Infomaterialien und Bewegungsstationen
- Zukunftskonferenz zur Entwicklung einer Perspektive für ein bewegungsförderndes Quartier
- Spaß- und Spieltag für Familien mit Erlebnisstationen und einer Quartiersrallye
- Sporttag für Jugendliche und Erwachsene mit einer stationsbasierten Fitnessroute
- Quartiersspaziergang für Senior*innen mit regelmäßigen Bewegungsübungen

Jedes Jahr soll die Kampagne in einem Quartier Bielefelds durchgeführt werden.



Calisthenics-Anlage am Kesselbrink und Fitnesspoint am Pass (Fotos: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	„Quartier in Bewegung“ (Hamm)
Finanzierungsansatz	Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl durchgeführte Fußverkehrskampagnen
Verbindung weiterer Maßnahmen	I.1 Kommunikationsstrategie

XIII.3 Kampagne „Zu Fuß zur Schule – mein Kind ist sicher dabei“



Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

gesamtstädtisch

Priorität ★★ ★

Zeitraumen ∞

Personal

Kostenschätzung € € €

Akteure Stadt Bielefeld
Schulen, Polizei, Deutsche Verkehrswacht

Zielerreichungsgrad

Beschreibung und Zielsetzung

Am 22. September ist weltweiter „Zu Fuß zur Schule“-Tag, an dem Schüler*innen und Lehrer*innen aufgefordert sind, den Weg zur Schule aktiv zurückzulegen. Jede Schule kann sich mit eigenen Aktionen beteiligen.

Die Kampagne „Zu Fuß zur Schule – mein Kind ist sicher dabei“ soll hierfür einen gesamtstädtischen Rahmen setzen und die Schulen unterstützen. Angestrebt wird jährlich eine Aktionswoche mit Workshops für Eltern und Aktionen für Kinder. Begleitet wird die Aktionswoche mit Kommunikationsangeboten und Medienarbeit.



Aktionstag „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ (Grafik: Deutsches Kinderhilfswerk e. V., URL: <https://www.zu-fuss-zur-schule.de/>, letzter Zugriff am: 12.07.2022)

Best-Practice-Beispiel -

Finanzierungsansatz -

Evaluation und Erfolgskontrolle Anzahl durchgeführte Fußverkehrskampagnen

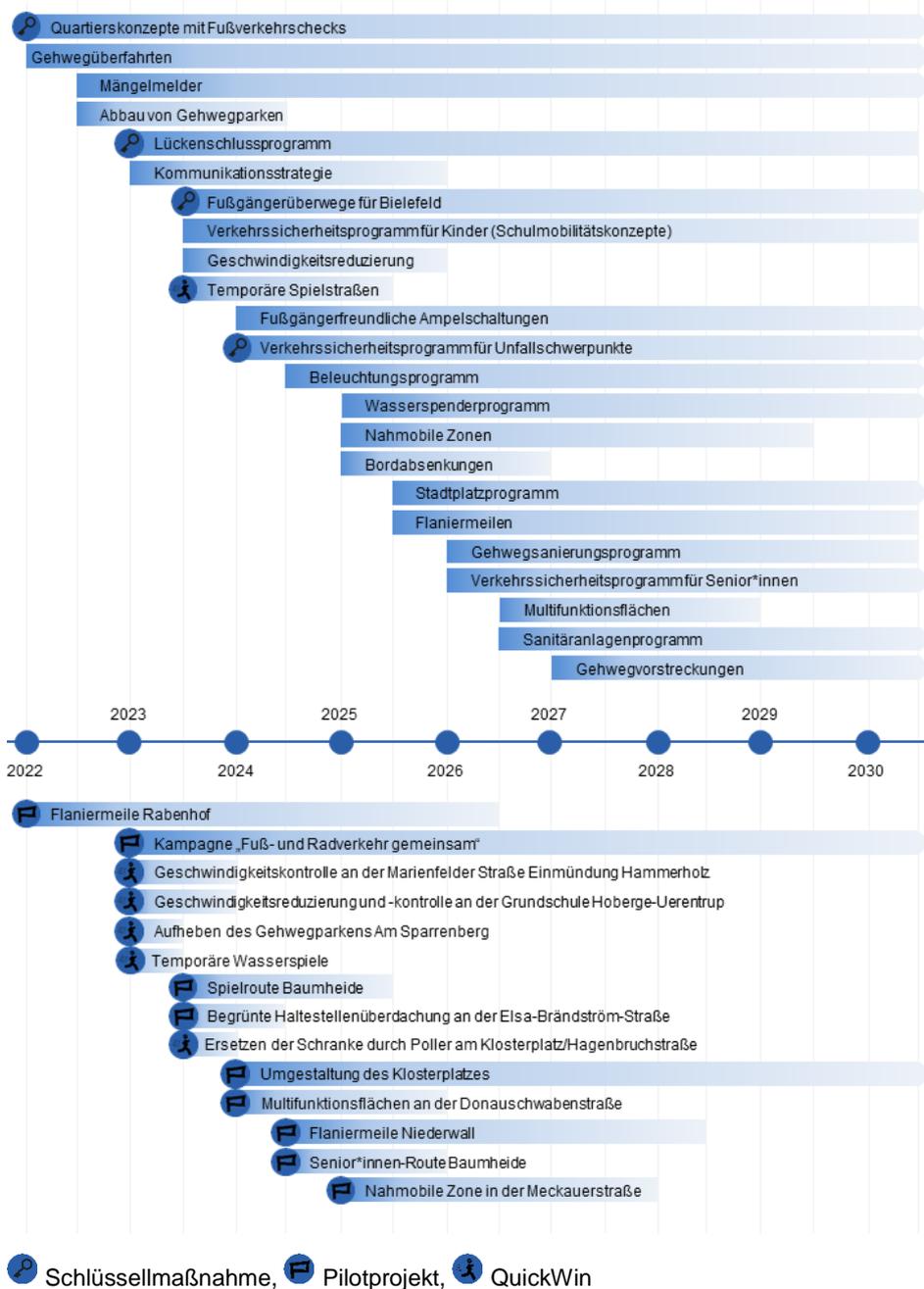
Verbindung weiterer Maßnahmen I.1 Kommunikationsstrategie
XII.2 Verkehrssicherheitsprogramm für Kinder „Schulwegsicherheit“

7.2.3 Übersicht zur zeitlichen Einordnung

Die zahlreichen Programme und Einzelmaßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs erfordern ein gutes Zeitmanagement. Mehrere Programme sind von hoher Priorität und sollen innerhalb eines kurzen Zeitraums in die Wege geleitet werden. Ziel ist es, die vorgeschlagenen Programme bis zum Jahr 2030 zumindest in Teilen umgesetzt, andernfalls mindestens begonnen zu haben. Ebenso bedürfen QuickWins einer schnellen Umsetzung, um auch kurzfristig Wirkungen zu erzielen und Verbesserungen sichtbar zu machen. Für die Pilotprojekte gilt es, frühzeitig zu starten und zu evaluieren, um Erkenntnisse für die zugehörigen Programme zu gewinnen. Im Folgenden wird eine Übersicht zur zeitlichen Einordnung der Programme und Maßnahmen in Abhängigkeit der Prioritäten und ermittelten Zeitrahmen gemacht. Abbildung 74 stellt im Bereich oberhalb der Zeitleiste alle Programme mit Startzeitpunkt und Laufzeit dar. Programme, die über das Jahr 2030 hinauslaufen, sind rechts als Pfeil dargestellt. Unterhalb des Zeitstrahls sind die Pilotprojekte sowie die QuickWin-Maßnahmen aufgeführt. Die Programme Quartierskonzepte mit Fußverkehrschecks und Gehwegüberfahrten sowie das Pilotprojekt Flaniermeile Rabenhof sind mit dem Startpunkt 2022 angegeben, da diese im Rahmen der Fußverkehrsstrategie und anderer Konzepte bereits begonnen wurden.

● **Abbildung 74:** Zeitleiste mit den Programmen, den Pilotprojekten und den QuickWins des Maßnahmenkatalogs

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie
- **Gesamtbericht** -
September 2022



8 Zusammenfassung und Fazit

8.1 Zusammenfassung

Der Fußverkehr ist zentraler Bestandteil einer nachhaltigen und urbanen Mobilität. Mit der erarbeiteten Fußverkehrsstrategie soll dieser in Bielefeld systematisch und dauerhaft gefördert werden. Ziel ist es, durch Steigerung der Attraktivität des Zufußgehens den Anteil des Fußverkehrs am Modal Split zu erhöhen, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und die Sicherheit sowie Gesundheit der Bielefelder*innen zu verbessern. Der Fokus liegt dabei auf der Alltagsmobilität.

Der Prozess der Fußverkehrsstrategie ist zweistufig aufgebaut. Ergebnis der ersten Stufe ist ein Strategiepapier, das das Leitbild zur Fußverkehrsstrategie, die daraus abgeleiteten Ziele und eine erste Beschreibung der erforderlichen strategischen Schritte zur Umsetzung enthält. Das Strategiepapier wurde im Februar 2022 politisch beschlossen, um den Prozess zur Stärkung des Fußverkehrs anzustoßen. Ergebnisse der zweiten Stufe sind Handlungsempfehlungen und Empfehlungen zur Umsetzung, die sowohl gesamtstädtische Maßnahmen wie auch Maßnahmen in zwei Modellquartieren umfassen.

Das Leitbild „Bielefeld geht los!“ zeigt die Vision einer dynamischen, lebenswerten, gut vernetzten und barrierefreien Stadt auf. Untersetzt wird es mit sechs strategischen Zielen.

Die aus den Zielen abgeleiteten strategischen Handlungsfelder der Fußverkehrsstrategie sind:

- Fußverkehrsförderung durch Stadt-, Quartiers- und Verkehrsentwicklung
- Netzentwicklung für den Fußverkehr und Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten
- Verbesserung der Infrastrukturen für den Fußverkehr
- Fußverkehrsunterstützende Stadträume
- Klimaresiliente, gesunde und lebenswerte Straßenräume
- Fußverkehrsfördernde Öffentlichkeitsarbeit
- Monitoring für die Fußverkehrsförderung

Die Themen der strategischen Handlungsfelder sind nicht immer originäre Aufgaben des Amtes für Verkehr, daher muss die Fußverkehrsförderung als Querschnittsaufgabe der Bielefelder Verwaltung etabliert werden.

Hierfür definieren die Handlungsempfehlungen der Fußverkehrsstrategie gesamtstädtische Vorgehensweisen und Vorgaben für die Förderung des

Fußverkehrs in Bielefeld. Die Handlungsempfehlungen beinhalten folgende Themen:

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie
- Gesamtbericht -
September 2022

- Entwicklung von Netzen für den Fußverkehr: Die auf verschiedenen Ebenen entwickelten Netze und Netzkategorien wirken als Koordinierungs- und Planungsinstrument. Das gesamtstädtische Hauptfußwegenetz bildet die wichtigsten und direkten Quell-Ziel-Wegeführungen ab. Der Fokus liegt hierbei auf alltagstauglichen Wegen sowie auf einer sicheren und barrierefreien Fußverkehrsinfrastruktur.
- Qualitätskriterien und -standards für Fußverkehrsanlagen: Die Qualitätskriterien und -standards sind grundlegende Anforderungen basierend auf Regelwerken, die es beim Neu- oder Umbau von Fußverkehrsinfrastrukturen zu berücksichtigen gilt. Essentiell sind eine ausreichende Dimensionierung der Fußverkehrsflächen, eine barrierefreie Gehwegausstattung sowie sichere und komfortable Querungsanlagen. Dabei gilt es auch die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen zu beachten. Zudem soll eine umwegfreie und lückenlose Fußwegeführung hergestellt werden. Dies schließt ein sicheres und barrierefreies Erreichen von ÖPNV-Haltestellen mit ein.
- Gestaltungsleitlinien / Straßenraumausstattung: Als Grundlage zukünftiger Fußverkehrs- und Straßenraumplanung zielen die Gestaltungsleitlinien darauf ab, ein für den Fußverkehr attraktives Umfeld mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Aspekte sind Aufenthaltsbereiche, die nutzergruppenspezifische Bedürfnisse berücksichtigen, ein einheitliches und barrierefreies Wegweisungssystem, Serviceangebote wie Sanitäreanlagen und Wasserspender, durchgängige Beleuchtung, ökologische Oberflächen, Straßenraumbegrünung, blaue Infrastruktur und die Verbesserung der Umweltqualität.
- Instandhaltung und Pflege sowie Mängelmeldungen: Ein Mängelmelder und ein Gehwegsanierungsprogramm sollen den dauerhaften Bestandserhalt der Infrastruktur unterstützen. Wichtige Aspekte sind hierbei das Sicherheitsempfinden, die Begehbarkeit und die Ästhetik.
- Unfallvermeidung: 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.
- Berücksichtigung des Fußverkehrs bei Modal-Split-Erhebungen: Der Fußverkehr soll in kommenden Mobilitätsbefragungen besser abgebildet und so sichtbarer gemacht werden.
- Öffentlichkeitsarbeit: Das Zufußgehen soll z. B. durch Kampagnen beworben und präsent gemacht werden. Durch eine professionelle Kommunika-

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

tionsbegleitung und durch Stärkung des Engagements in den Stadtbezirken soll für das Thema Fußverkehr sensibilisiert werden.

Aufbauend auf die Handlungsempfehlungen enthalten die Empfehlungen zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie Maßnahmenprogramme und beispielhafte Einzelmaßnahmen.

Die Einzelmaßnahmen wurden vorrangig in zwei Modellquartieren zur Fußverkehrsstrategie entwickelt. Die in den Modellquartieren Innenstadt und Baumheide durchgeführten Analysen zeigen wesentliche Defizite für den Fußverkehr in Bielefeld auf. Zu nennen sind vor allem nicht ausreichend dimensionierte Fußverkehrsflächen und Defizite in der Querbarkeit von Straßen. Weiterhin bestehen Konflikte mit dem Radverkehr und dem ruhenden Verkehr. Handlungsbedarf besteht auch in der Qualifizierung der Straßenräume hinsichtlich der Aufenthaltsqualität, der Nutzbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen und der Umweltbedingungen.

Maßnahmen zur Schaffung ausreichender Flächen für den Fußverkehr sind neben einer baulichen Erweiterung je nach Ausgangssituation u. a. das Aufheben von Gehwegparken, das Einrichten von Multifunktionsflächen, die Verlegung von Radverkehrsführungen auf Fahrbahnniveau oder die Ausgestaltung von Mischverkehrsflächen (verkehrsberuhigte Bereiche) und Bereiche mit Vorrang für den Fußverkehr.

Zur Verbesserung der Querungssituation ist je nach Ausgangssituation die Anlage gesicherter Querungsanlagen (Fußgängerfurten oder Fußgängerüberwege) oder von Querungshilfen (z. B. Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen oder Gehwegüberfahrten) erforderlich. Weiterhin sind bestehende Querungsanlagen hinsichtlich Barrierefreiheit, konfliktfreier Führung von Fuß- und Radverkehr sowie Lichtsignalsteuerung zu qualifizieren.

Weitere wichtige Maßnahmen in den Modellquartieren sind u. a. die Schaffung attraktiver Aufenthaltsbereiche, die Neuorganisation des Parkens sowie die Verbesserung der Situation in Tunneln für den Fuß- und Radverkehr.

Die Maßnahmen aus den Modellquartieren fließen in den Maßnahmenkatalog ein. Dieser umfasst 60 Maßnahmensteckbriefe, die Empfehlungen an die Stadt Bielefeld enthalten, wie eine Umsetzung der Fußverkehrsstrategie erfolgen kann. Dies sind sowohl Empfehlungen zu Einzelmaßnahmen (bottom up) als auch Empfehlungen zu Programmen auf Konzeptebene (top down).

Von besonderer Bedeutung sind hier die als Schlüsselmaßnahmen eingeordnete Programme, die ausschlaggebend für die Fußverkehrsförderung in Bielefeld sind und ein systematisches Vorgehen ermöglichen. Neben dem Lückenschlussprogramm, das Lücken im Fußwegenetz schließt und die bestehende Infrastruktur qualifiziert, dem Programm Fußgängerüberwege für Bielefeld zur Behebung von Defiziten in der Querbarkeit und dem Verkehrssicherheitsprogramm zur Umsetzung der Vision Zero ist hier das Programm für Quartierskon-

zepte essentiell. Mit diesem sollen sukzessive in allen Stadtteilen konkrete Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung entwickelt werden – verbunden mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung und öffentlich wirksamen Aktionen. 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. Vorgesehen sind Pilotprojekte zu Flaniermeilen, Spielrouten, Senior*innen-Routen, Einrichtung nahmobiler Zonen, Platzgestaltung, Multifunktionsflächen, begrünte Haltestellenüberdachungen und Kampagnen.

Um darüber hinaus schnell sichtbare Ergebnisse der Fußverkehrsstrategie zu erzielen, sind zeitnah zu realisierende und kostengünstige QuickWins vorgesehen. U. a. mit temporären Spielstraßen, Geschwindigkeitskontrollen, Aufheben von Gehwegparken, temporären Wasserspielen und Beseitigung eines Hindernisses (Schranke) können für den Fußverkehr schnell positive Veränderungen sichtbar gemacht werden.

8.2 Fazit

Die Fußverkehrsstrategie verfolgt das Ziel, dem Fußverkehr in Bielefeld zukünftig einen deutlich höheren Stellenwert zu geben. Er soll insgesamt mehr Raum erhalten – sowohl auf der Straße als auch in der Planung und dem Verwaltungshandeln. Mit der Fußverkehrsstrategie sind das Vorgehen und die erforderlichen Programme und Maßnahmen beschrieben.

Für eine Umsetzung sind ausreichende Ressourcen sowie eine Verstärkung der Zusammenarbeit der verschiedenen Ämter über die Erstellung der Fußverkehrsstrategie hinaus erforderlich. Zur Umsetzung des umfangreichen Maßnahmenkatalogs bedarf es einer Ausweitung der Personalkapazitäten und eines Budgets zur Fußverkehrsförderung.

Für die Zusammenarbeit der verschiedenen Ämter zur Umsetzung der integrierten Ansätze sollen das „Fachteam Fußverkehrsstrategie“ weiter fortgeführt und die Themen und Maßnahmen in den verschiedenen Verwaltungsbereichen verankert werden.

Die erforderliche Vernetzung zur Politik, zu Institutionen und Verbänden soll weiterhin mit der Strategiegruppe Nahmobilität erfolgen.

Gemeinsam gilt es, die formulierten Ziele konsequent zu verfolgen und so den Modal-Split-Anteil des Fußverkehrs bis 2030 deutlich zu steigern.

Die Fortschritte der Fußverkehrsförderung sollen mit einem Monitoring regelmäßig überprüft werden.

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

Abbildungsverzeichnis

● Abbildung 1: Herangehensweise der Fußverkehrsstrategie	2
● Abbildung 2: Walkability-Index für Bielefeld	13
● Abbildung 3: Modal Split Werte für das Jahr 2017	17
● Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl auf Stadtbezirksebene	18
● Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich	18
● Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Reiseweiten	19
● Abbildung 7: Verkehrsverflechtung Fußverkehr	20
● Abbildung 8: Bewertung der Verkehrsangebote des Fußverkehrs	21
● Abbildung 9: Unfalldaten zu verunglückten Fußgänger nach Zielgruppen	32
● Abbildung 10: Querungsanlagen mit einer Doppelquerung an der Kreuzung Am Güterbahnhof / Jöllenbecker Straße (links) und am Altstädter Kirchplatz (rechts)	33
● Abbildung 11: Gehwegüberfahrt mit Noppenplatten am Niederwall und Trennstreifen an der Friedrich-Ebert-Straße	33
● Abbildung 12: Barrierefreie Bushaltestelle "Jahnplatz Nord"	34
● Abbildung 13: Leitbild 15-Minuten-Stadt	39
● Abbildung 14: Vergleich Ausgangssituation und Superblock-Modell	40
● Abbildung 15: Die 10 Healthy Streets Indikatoren	42
● Abbildung 16: Leitbildgrafik „Bielefeld geht los“	44
● Abbildung 17: Strategische Ziele der Fußverkehrsstrategie Bielefeld	47
● Abbildung 18: Best-Practice Premiumwege (Aachen)	57
● Abbildung 19: Best-Practice Quartiersnetz (Bonn)	58
● Abbildung 20: Best-Practice Flaniermeilen (Wien)	59
● Abbildung 21: Best-Practice Die beispielbare Stadt (Griesheim)	60
● Abbildung 22: Best-Practice Die beSITZbare Stadt (Griesheim)	61
● Abbildung 23: Nutzergruppen des öffentlichen Raums und der Fußverkehrsinfrastruktur mit ihren Eigenschaften und den daraus resultierenden Konsequenzen für den Verkehr	65
● Abbildung 24: Inhalte der Qualitätskriterien und -standards	67
● Abbildung 25: Dimensionierung eines Seitenraums im Regelfall	69
● Abbildung 26: Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts	69

• Abbildung 27: Richtwerte für Breitenzuschläge zum Seitenraum	70
• Abbildung 28: Best-Practice Multifunktionsflächen zum Freihalten von Gehwegen: Stuttgarter Rechtecke (Stuttgart)	71
• Abbildung 29: Best-Practice zum Abbau des Gehwegparkens (Lahr)	71
• Abbildung 30: Best-Practice Straßenraumentwurf: Osterstraße (Hamburg)	72
• Abbildung 31: Best-Practice Begegnungszone Frankfurter Straße (Bad Rothenfelde)	72
• Abbildung 32: Best-Practice Flächen für den Fußverkehr: Prinzipien Straßenraumentwurf und Gehwegbreiten (Zürich)	73
• Abbildung 33: Best-Practice Programm "Bayern barrierefrei"	74
• Abbildung 34: Best-Practice barrierefreie Altstadt (Dinkelsbühl)	75
• Abbildung 35: Best-Practice Schrägbordstein (Kassel)	75
• Abbildung 36: Best-Practice Querungsanlage: Mittelinsel mit Gehwegvorstreckung (Standardlösung)	77
• Abbildung 37: Best-Practice Querungsanlage: Fußgängerüberweg und paralleler bevorrechtigter Radverkehrsführung (Standardlösung)	78
• Abbildung 38: Best-Practice Gehwegüberfahrt (Bielefeld)	79
• Abbildung 39: Best-Practice SiGlinde (Frankfurt)	79
• Abbildung 40: Best-Practice Querungen: Aktionsprogramm Sichere Straßenquerung (Pforzheim)	80
• Abbildung 41: Best-Practice Fuß- und Radverkehr: Provenierstunnel (Rotterdam)	81
• Abbildung 42: Best-Practice Fuß- und Radverkehr: Ruhrtal-Radweg (Herdecke) mit parallel laufender Fußwegführung	81
• Abbildung 43: Best-Practice getrennter Geh- und Radweg (Hanau)	82
• Abbildung 44: Best-Practice Fuß- und Radverkehrsführung an signalgeregelten Knotenpunkten (Standard)	82
• Abbildung 45: Best-Practice barrierefreie Bushaltestelle (Standard)	84
• Abbildung 46: Aspekte der Gestaltungsleitlinien	85
• Abbildung 47: Qualitätsmerkmale einer Stadt auf Augenhöhe	85
• Abbildung 48: Beispiel mobile Verschattungselemente	86
• Abbildung 49: Best-Practice Aufenthaltsbereiche: Sitzplatz (Bielefeld)	87
• Abbildung 50: Best-Practice Aufenthaltsbereiche: Umgestaltung der Goethestraße (Kassel)	87

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

- Gesamtbericht -

September 2022

<p>Stadt Bielefeld Fußverkehrsstrategie - Gesamtbericht - September 2022</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Abbildung 51: Best-Practice Aufenthaltsbereiche: Stadtplatzprogramm (Hannover) 88 ● Abbildung 52: Best-Practice Wiener Stelen (Wien) 89 ● Abbildung 53: Best-Practice Beschilderung (Opladen) 89 ● Abbildung 54: Best-Practice Service: Trinkwasserbrunnen (Berlin) 90 ● Abbildung 55: Best-Practice Beleuchtung: Lichtinszenierung Fußgängerunterführung (Brühl) 91 ● Abbildung 56: Best-Practice Oberflächen: Reaktionsharz auf Asphalt (Standard) 92 ● Abbildung 57: Best-Practice Wanderbaumallee (München) 93 ● Abbildung 58: Best-Practice Begrünte Fahrgastunterstände (Frankfurt) 93 ● Abbildung 59: Beispiel Parkstreifen mit Straßenbäumen am Rabenhof (Bielefeld) 94 ● Abbildung 60: Best-Practice Temporäres Wasserspiel (Kehl) 95 ● Abbildung 61: Parklet in München (Foto: ©Sebastian Preiß) mit Sicht- und Schallschutz zur Fahrbahn 96 ● Abbildung 62: Best-Practice Mängelmelder Maerker (Brandenburg) 97 ● Abbildung 63: Beispiel – Modal-Split nach Hauptverkehrsmittel (links) und Modal-Split mit Berücksichtigung aller Teilwege (Etappen, rechts) (Mobilitätsbefragung Gröbenzell, LK Argus 2020) 102 ● Abbildung 64: Best-Practice „Quartier in Bewegung“, Hamm Weststadt 107 ● Abbildung 65: Best-Practice Kampagnen: Liebe braucht Abstand 109 ● Abbildung 66: Best-Practice Kampagnen: Rad nimmt Rücksicht (Stuttgart) 110 ● Abbildung 67: Flächenverbrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel 111 ● Abbildung 68: Indikatoren und Messgrößen nach den Zielen der Fußverkehrsstrategie 116 ● Abbildung 69: Die Modellquartiere Innenstadt im Bezirk Mitte sowie Baumheide im Bezirk Heepen 119 ● Abbildung 70: Fußverkehrschecks mit Workshop in der Innenstadt Bielefeld 120 ● Abbildung 71: Umgestaltung eines Platzbereiches nach dem Shared Space Prinzip mit Einbeziehung der Randstraßen (Bestand und Planungsskizze) 122 ● Abbildung 72: Gehwegvorstreckungen zur Reduzierung überdimensionierter Einmündungsbereiche (Bestand und Planungsskizze) 123 ● Abbildung 73: Legende Maßnahmensteckbriefe 126
--	---

- Abbildung 74: Zeitleiste mit den Programmen, den Pilotprojekten und den QuickWins des Maßnahmenkatalogs 193

Tabellenverzeichnis

- Tabelle 1: Übersicht der bestehenden Planungen und Ziele (nach Erscheinungsjahr sortiert) 3
- Tabelle 2: Statistische Daten zur Einwohnerzahl und Einwohnerdichte in Bielefeld 15
- Tabelle 3: Zentrenhierarchie der Stadt Bielefeld 25
- Tabelle 4: Haltestelle mit mehr als 2.500 Ein- und Aussteigende pro Tag 28
- Tabelle 5: Unfalldaten mit Fußgängerbeteiligung 30
- Tabelle 6: Übersicht zu den Maßnahmensteckbriefen im Maßnahmenkatalog 127

Kartenverzeichnis (Karten im Kartenanhang – Anlage 2.1)

- Karte 1: Stadtstruktur 12
- Karte 2: Räumliche Zäsuren im Stadtgebiet 14
- Karte 3: Einwohnerdichte pro Baublock 16
- Karte 4: Grüne Wege 23
- Karte 5: Schulwegplan 24
- Karte 6: Quellen und Ziele des Fußverkehrs 26
- Karte 7: Schnittstelle zu anderen Verkehrsmitteln 29
- Karte 8: Unfälle mit Fußgängerbeteiligung 31
- Karte 9: Hauptfußwegenetz mit Verbindungsstrecken 63

Anlagenverzeichnis

- Anlage 2.1 Kartenanhang
- Anlage 2.2 Dokumentation zur Online-Beteiligung
- Anlage 2.3 Modellquartier Baumheide
- Anlage 2.4 Modellquartier Innenstadt

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