

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	10.03.2020	öffentlich
Sozial- und Gesundheitsausschuss	17.03.2020	öffentlich
Bezirksvertretung Heepen	19.03.2020	öffentlich
Bezirksvertretung Mitte	19.03.2020	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	24.03.2020	öffentlich

<p>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</p> <p>Umsetzung der Mobilitätsstrategie hier: Erstellung einer Fußverkehrsstrategie</p>
<p>Betroffene Produktgruppe</p> <p>11.12.03 – Verkehrliche Planung, 11.07.01.01 - Koordination/Planung, Geschäftsführung Kommunale Gesundheitskonferenz</p>
<p>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</p> <p>Teilhabe, Gesundheitsförderung, Klimaschutz, Verkehrssicherheit, nachhaltige Mobilität</p>
<p>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</p> <p>ca. 100.000 €</p>
<p>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</p> <p>Rat der Stadt Bielefeld, 28.09.2017, Drucksache 4910/2014-2020, und 14.03.2019, Drucksache 7236/2014-2020, 7957/2014-2020 Stadtentwicklungsausschuss, 04.03.2019, Drucksache 7236/2014-2020</p>
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Die BV Mitte, die BV Heepen, der Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz und der Sozial- und Gesundheitsausschuss empfehlen, der Stadtentwicklungsausschuss beschließt.</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, eine Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld zu erarbeiten.</p>

Begründung:

1. Anlass

Der Rat der Stadt Bielefeld hat am 14.03.2019 die Umsetzung der Mobilitätsstrategie beschlossen. Um diese Ziele zu erreichen, müssen sie in Maßnahmen überführt werden. Die Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbunds ist nur durch eine gezielte Förderung der Nahmobilität und des ÖPNV zu erreichen. In der Verabschiedung der Bielefelder Gesundheitsziele 2017-2022 am 28.09.2017 ist die Entwicklung eines Masterplans „Gehen“ im Zusammenhang mit der Verbesserung der Luftqualität und Steigerung körperlicher Aktivität eingebracht worden. Das Vorhaben wurde in der zweiten Sitzung der Kommunalen Gesundheitskonferenz 2019 konkretisiert, in dem die Handlungsempfehlung „Gesund unterwegs–Fußgängerfreundlichkeit in Bielefeld steigern“ der Initiative Bewegungsfreundliches Bielefeld zur Lesung in den Ausschüssen empfohlen wurde. Das beschlossene Handlungsprogramm Klimaschutz von 2018 und das Klimaanpassungskonzept von 2019 geben die Ziele im Bereich Umwelt- und Klimaschutz vor.

Zu Fuß zu gehen ist die natürlichste und elementarste Art der Fortbewegung und sichert für viele Gruppen eine selbstständige Mobilität im Nahumfeld und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Jedes andere Verkehrsmittel wird in der Regel zu Fuß erschlossen. Zuzußgehen fördert die Gesundheit, weil es ein Beitrag zu körperlicher Aktivität ist. Das Erreichen der Empfehlungen zu körperlicher Aktivität der Weltgesundheitsorganisation, um Krankheitslast zu reduzieren, wird damit ebenfalls unterstützt. Zu-Fuß-Gehende tragen im Besonderen zur Belebung der Städte und Gemeinden bei. Und dort, wo hohe Verweilqualitäten sind, werden Gastronomie und Einzelhandel besonders stark genutzt. Fußverkehrsförderung stärkt so auch die Wirtschaft. Das alles bei vergleichsweise geringen Kosten und geringem Flächenbedarf. Durch eine Erhöhung des Anteils zu Fuß gehender Personen verringert sich der Eintrag von Luftschadstoffen und Lärmemissionen. Auch im Handlungsprogramm Klimaschutz von 2018 wird der Fußverkehr als die bestmögliche und klimaschonende Fortbewegungsart hervorgehoben und ein Fußverkehrskonzept in den Maßnahmenkatalog aufgenommen. Ein Quartier der kurzen und attraktiven Wege reduziert PKW-Fahrten. Durch einen verringerten Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird die Sicherheit erhöht und werden die (Parkplatz-) Flächen für andere Nutzungen frei. Der Fußverkehr sollte demnach in der Verkehrsplanung als besonders zu fördernde Verkehrsart berücksichtigt werden und seinen Niederschlag in entsprechenden Konzepten finden. Die Förderung des Fußverkehrs und die Entwicklung von gesamtheitlichen Mobilitätsstrategien ist ein wesentlicher Beitrag zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität und zur Wiedergewinnung von Urbanität und Lebensqualität in Städten.

2. Ziele

In der Mobilitätsstrategie 2030, den Bielefelder Gesundheitszielen 2017-2022, dem Handlungsprogramm Klimaschutz von 2018 und dem Klimaanpassungskonzept von 2019 wurden bereits die übergeordneten Ziele definiert:

- Stadt- und Straßenräume lebenswert gestalten
- Umweltverbund in einem vernetzten Verkehrssystem stärken
- Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmenden sicherstellen
- Verkehrssicherheit erhöhen / „Vision Zero“
- Negative Wirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt deutlich reduzieren
- Veränderung der Mobilität zugunsten des Umweltverbundes
- Endenergieverbrauch des Verkehrs bis 2050 um 40 % senken (gegenüber 2005)

- Aufenthaltsqualität (u.a. Schatten/Ruheräume/Gehwegzonen) in hitzebelasten Gebieten und im Bereich innerstädtischer Grünflächen erhöhen, Gefährdungen durch Starkregen vermeiden/vorbeugen
- Körperliche Aktivität in der Altersgruppe 8-80 Jahre steigern, die Empfehlungen zur körperlichen Aktivität der Weltgesundheitsorganisation in ihrer Umsetzung unterstützen, den Walkability-Index verbessern.
- Die mit körperlicher Inaktivität verbundene gesundheitliche Lage verbessern. Die Krankheitslast verringern.

Eine Fußverkehrsstrategie geht dabei auch auf zahlreiche Unterziele ein und sollte diese ausdifferenzieren und konkretisieren. Die Verknüpfung mit den anderen Verkehrsmitteln soll genauso ihre Berücksichtigung finden wie die Verknüpfung mit Fragen der Gesundheitsförderung und Primärprävention, dem Klimaschutz und der Klimaanpassung sowie aktuelle und zukünftige gesellschaftliche Entwicklungen.

3. Inhalte Fußverkehrsstrategie

Durch gutachterliche Unterstützung sollen folgende Inhalte erarbeitet werden:

- **Organisationsstruktur schaffen**

Zunächst sollen alle beteiligten Stellen innerhalb der Stadtverwaltung auch ämter- und dezernatsübergreifend gebündelt werden. Dies kann mit dem von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) entwickelten Fragebogen (https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/user_upload/Fragebogen_Fussverkehr_RZ.pdf) erfolgen. Außerdem sollen externe Akteure und Multiplikatoren aktiviert werden. Hier sollten auch Vertreter aus der Bürgerschaft der unterschiedlichen Zielgruppen (z.B. Senioren, Kinder, Eltern, Autofahrer...) gewonnen werden. Ein **Beteiligungsgremium** analog zur Strategieguppe Rad soll den gesamten Prozess eng mit begleiten, entsprechende Strukturen sind einzurichten und die Federführung gegebenenfalls in einer **Lenkungsgruppe** zu klären. Eine Zusammenarbeit mit der Lenkungsgruppe Prävention und Gesundheitsförderung der Kommunalen Gesundheitskonferenz wird angestrebt. Eine Kommunikationsplattform ist zu schaffen und Auftaktworkshops sind inkl. medialer Begleitung durchzuführen. Ein **Mobilitätsmanagement** für den Bereich Fußverkehr soll aufgebaut werden. Hier sollte auch die **Evaluation** evtl. mit wissenschaftlicher Begleitung angesiedelt sein. Zusätzliches Know-how und Austausch im Netzwerk werden über **Fortbildungen** und Kongressteilnahmen beispielsweise auch über die AGFS und das Zukunftsnetz NRW sichergestellt. Modellhaft sollen die Innenstadt und Baumheide als Wohnquartier betrachtet werden und dort auch entsprechende Akteure integriert werden.

- **Bestandsaufnahme**

Ein öffentlichkeitswirksames Planungsinstrument für den Einstieg in eine systematische Fußverkehrsförderung sind (Fach-) **Fußverkehrschecks**. Das Kernstück sind dabei öffentliche Planungsspaziergänge, mit denen bereits gute Erfahrungen im „Verkehrskonzept Bielefelder Westen“ gesammelt werden konnten. Über das Zukunftsnetz NRW werden in 2020 Fußverkehrschecks angeboten, eine entsprechende Bewerbung für die Teilnahme der Stadt Bielefeld wurde abgegeben. Bestehende Wege-**Netze** (auch im Freizeit- und Schulwegbereich sowie Quartiersnetze) sowie Infrastruktureinrichtungen (Quell-/Zielpunkte) sollen untersucht werden. Das **Unfallgeschehen** sollte analysiert werden. Neben Auswertungen aus den Haushaltsbefragungen sollen auch neue Erhebungsmethoden zum Einsatz kommen, da in klassischen Modal Split Erhebungen der Fußverkehrsanteil meist unterschätzt wird. Intermodale Wegeketten sollen berücksichtigt werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Erfassung von quantitativen **Zahlen** zum Fußverkehr. Alle Daten sollen in einen räumlichen Zusammenhang gestellt werden.

- **Leitfaden entwickeln**

Es ist die Konkretisierung der **Ziele** aus der Mobilitätsstrategie und Übersetzung in Maßnahmen im Bereich „Fußverkehr“ vorgesehen. Eine Festlegung von **Standards** und **Indikatoren** für die Stadt Bielefeld soll die spätere Einheitlichkeit und Überprüfbarkeit von Maßnahmen sicherstellen. Die Strategie soll auch als Leitfaden für die Umsetzung in räumlich kleineren Einheiten (Bezirkszentren) dienen und best practice Beispiele aus anderen Kommunen aufzeigen sowie Modellprojekte zur Umsetzung vorschlagen.

Zunächst sollten für die Gesamtstadt ein **Handlungsleitfaden** und **Qualitätsstandards** erarbeitet werden. Dabei sind vor allem Alltagswege bzw. Allzeitwege, aber auch Freizeitwege und Kinderwege sowie Seniorenwege zu betrachten und differenzierte Fußverkehrsnetze zu erarbeiten. Es soll ein barrierefreies Mobilitätssystem mit möglichst vollständiger Inklusion entwickelt werden. Der ÖPNV ist mit einzubinden, eine komfortable Erreichbarkeit der Haltestellen ist zu gewährleisten. Eine Stadt der kurzen Wege ist anzustreben. Ein **Gestaltungsrahmenplan** für die Oberflächengestaltung von Gehwegen und Empfehlungen für ein Leit- und Informationssystem sollten erarbeitet werden. Dabei ist insbesondere auch die Konfliktvermeidung mit anderen Verkehrsteilnehmenden und der Schutz der Zu-Fuß-Gehenden, beispielsweise auch die Trennung zum Radverkehr, mit zu betrachten. Die Wahl zu mehr körperlicher Aktivität soll durch qualitätsgesicherte Fuß-Wegenetze die einfachere Wahl sein. Die **Ausstattung** der Wege mit Gelegenheiten zum Ausruhen, mit Bewegungsgelegenheiten (Steine, Balanciergelegenheiten etc.) und mit Orientierungspunkten (Bäume, Skulpturen u.ä.), ist zur Erhöhung der Attraktivität des Wegenetzes zu berücksichtigen. Für die **Pflege und Instandhaltung** des Wegenetzes müssen genauso Kapazitäten eingerichtet werden, wie für die Betreuung von einem Mängelmeldeportal, das möglichst in die bisherigen Prozesse integriert wird. Zur Sensibilisierung aller Akteure für die Thematik kommt der **Öffentlichkeitsarbeit und –beteiligung** eine besondere Rolle zu. Durch Kampagnen und Aktionen sollen die Vorteile des Umweltverbundes gegenüber dem Individualverkehr herausgestellt werden und es soll auf die Vorteile regelmäßiger, ausreichender körperlicher Aktivität für die Reduzierung einer Vielzahl von Erkrankungen hingewiesen werden. Des Weiteren soll das Engagement für den Fußverkehr auch in den Bezirken gestärkt werden, beispielsweise durch die Auslobung von Wettbewerben oder Maßnahmen der lebensweltbezogenen Gesundheitsförderung oder Primärprävention der gesetzlichen Krankenversicherung.

4. **Modellprojekt: Umsetzung Innenstadt und Heepen**

Als eine Maßnahme wurde in der Mobilitätsstrategie sowie im Green City Masterplan bereits ein Fußverkehrskonzept für die Innenstadt genannt. Als erstes **Modellprojekt** sollte die Umsetzung in der Innenstadt erfolgen. Hier ist es notwendig auch die Innenstadtränder mit einzubeziehen. Es sollte von gelebten Einheiten jenseits der administrativen Grenzen ausgegangen werden. Die Entwicklung in weitere Bezirkszentren soll ebenfalls ermöglicht werden. Wichtig ist aber auch die Erreichbarkeit und Verbindungsfunktionen zwischen Innenstadt und Stadtteilzentren oder zwischen Stadtteilzentren und die Vernetzung von erholungsrelevanten Freiräumen. Grüne Wegeverbindungen können in diesem Zusammenhang eine große Rolle spielen. Dabei sind schattenspendende Straßenräume und Plätze sowie klimatisch ausgewogen gestaltete Grünflächen in Grünzügen und Parks zum Ausruhen im Kontext der Klimaanpassung von besonderer Relevanz für Ältere und in der Mobilität eingeschränkte Personen. In Heepen wird mit dem Projekt „Gesundes Quartier Baumheide“ im Rahmen des entsprechenden INSEK zusammengearbeitet.

5. Zeitplan

Bis Herbst 2020: Ausschreibung und Beauftragung Gutachter

Anfang 2021 bis Ende 2021: Erstellung Fußverkehrsstrategie mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit

Ab 2022: Umsetzung

6. Finanzierung

Die Erstellung einer Fußverkehrsstrategie ist nicht förderfähig und bisher nicht budgetiert. Die Umsetzung von Maßnahmen kann aus unterschiedlichen Fördertöpfen anteilig finanziert werden (z.B. FöRi-Nahmobilität, FöRi-Mobilitätsmanagement). Maßnahmen der Gesundheitsförderung und Primärprävention können bei der GKV beantragt werden, abgestimmt mit der o.g. Lenkungsgruppe.

Beigeordneter

Moss