Fußverkehrsstrategie Bielefeld 2030

>>Leitbild, Ziele, Strategie<<

Stadt Bielefeld

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel



Fußverkehrsstrategie Bielefeld 2030

>>Leitbild, Ziele, Strategie<<

Auftraggeber

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr

Amt für Verkehr
Technisches Rathaus
August-Bebel-Str. 92
33602 Bielefeld
www.bielefeld.de

Text und Illustration:

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

LK Argus Kassel GmbH
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
www.LK-argus.de

Oktober 2021

Inhalt

Einführung S. 4-5

Warum eine Fußverkehrsstrategie für Bielefeld? S. 4
Wo stehen wir? S. 4-5
Wozu dient das Leitbild und wie wird es aufgebaut? S. 5

Leitbild für den Fußverkehr in Bielefeld S. 6-9

Ziele S. 10-13

Förderung des Fußverkehrs als Querschnittsaufgabe S. 10
Sicherung der Erreichbarkeit S. 11
Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs S. 11-12
Belebte öffentliche Räume S. 12
Gesundheit und Wohlbefinden S. 13
Gleichberechtigte Teilhabe S. 13

Weiteres Vorgehen S. 14-15

Wie geht es im Prozess der Strategieerstellung weiter? S. 14
Wie kann der Umsetzungsprozess bis 2030 beschrieben werden? S. 14-15



Einführung

Warum eine Fußverkehrsstrategie für Bielefeld?

Aufbauend auf die Mobilitätsstrategie hat sich Bielefeld das übergeordnete Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) am Modal-Split auf 75 % bis zum Jahr 2030 zu erhöhen.

Die Fußverkehrsstrategie soll dieses Ziel unterstützen und bildet daher einen wichtigen Baustein innerhalb der Mobilitätsstrategie.

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.

Zufußgehen bildet die Basis der Mobilität, da fast jeder Weg zu Fuß beginnt und endet. Zufußgehen stellt damit auch das Bindeglied zu anderen Verkehrsmitteln dar.

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

Wo stehen wir?

Der Fußverkehrsanteil an allen Wegen der Bielefelder Bevölkerung ist – verglichen mit anderen Großstädten – eher gering.

Zwar ist dieser von 2010 bis 2017 um zwei Prozentpunkte auf 17% angewachsen, aber im Vergleich mit dem Durchschnitt aller Großstädte von 29% weist er noch deutlich Steigerungspotential auf.

Insbesondere bei Kurzstrecken lassen sich Verlagerungspotentiale vom Auto auf den Fußverkehr erkennen. 17% aller Wege, die die Bielefelder*innen an einem Werktag zurückgelegen, sind kürzer als ein Kilometer. Und fast 30% dieser gut zu Fuß zu bewältigenden Wege werden mit dem Auto zurückgelegt.

Bielefeld bietet aufgrund der dichten Stadtstruktur und Nutzungsmischung, insbesondere in der Innenstadt gute Voraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege. Außerdem ist in fast jedem Stadtbezirk ein Versorgungszentrum zu finden, in dem wichtige Ziele für den Fußverkehr wie Nahversorgungseinrichtungen, Bäcker, Post oder Apotheken zu erreichen sind.

Zudem bietet Bielefeld aufgrund seiner vielen Grünstrukturen, die über die gesamte Stadt verteilt sind, viele Optionen zum Spazierengehen und Wandern in den städtischen Grünanlagen und dem Teutoburger Wald.

Handlungsbedarf zur Förderung des Fußverkehrs wird vor allem bei der Infrastruktur gesehen. Geringe Gehwegbreiten entlang von Hauptverkehrsstraßen tragen im Zusammenspiel mit hohen Verkehrsbelastungen dazu bei, dass die Bielefelder*innen die Hauptverkehrsstraßen bewusst meiden, wenn sie zu Fuß unterwegs sind.

Aber auch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen und fehlende soziale Sicherheit, z.B. durch mangelnde Beleuchtung, stellen Probleme für die Fußgänger*innen dar.

Die fehlende Sicherheit spiegelt sich in den Unfallzahlen wieder: im Jahr 2020 sind insgesamt 118 verunglückte Zufußgehende erfasst worden. Davon wurden 32 schwer und 86 leicht verletzt.

Wozu dient das Leitbild und wie wird es aufgebaut?

Das Leitbild beschreibt eine Zukunftsvision für den Fußverkehr in Bielefeld.

Das Leitbild soll identitätsstiftend sein und die mit der Fußverkehrsstrategie verbundene politische Botschaft verdeutlichen. Es ist wichtig, dass sich alle Bielefelder*innen im Leitbild wiederfinden, um einen möglichst breiten Konsens für die Zielvision des Leitbilds zu erlangen. Dies unterstützt die anschließende Maßnahmenentwicklung und Umsetzung.

Ein auf Bielefeld zugeschnittenes Leitbild berücksichtigt die Ausgangssituation der Stadt mit den vorhandenen Stärken und Schwächen für den Fußverkehr sowie die Ziele bestehender Planungen Bielefelds wie z.B. die Stadtmarke Bielefeld, die Mobilitätsstrategie, die Bielefelder Gesundheitsziele und das Handlungsprogramm Klimaschutz.

Darüber hinaus werden auch (inter)nationale Leitbild-Beispiele wie das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ oder die „Healthy Streets“ als Inspiration für das Bielefelder Leitbild für den Fußverkehr herangezogen.

Aufbauend auf das Leitbild mit der Vision für den Fußverkehr werden strategische Ziele zur fußverkehrlichen Entwicklung ausformuliert und in Themenfeldern gebündelt. Diese sind die Grundlage für die weitere Ausarbeitung der Strategie.


stadtbahn

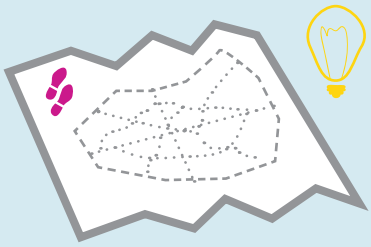


Leitbild

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 Spazierengehen. Die zahlreichen Fußgänger*innen tragen zur Belebung der Stadtquartiere und zur Stärkung der Geschäfte und Gastronomie bei.





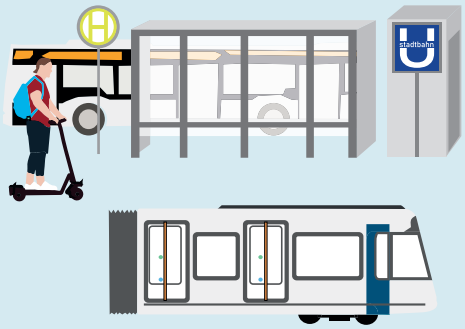
Fußverkehr als Ausgangspunkt

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 und gut **beleuchteten** Wegen unter Berücksichtigung von Artenschutzbelangen unterstützt.

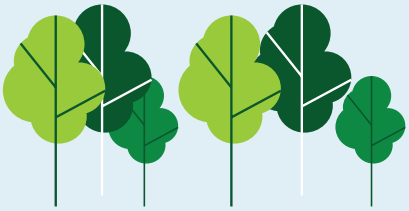


Attraktive öffentliche Räume

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 **demographischen Wandel** und bietet eine gute Ausstattung mit Sitzbänken, Sanitäranlagen und Spielplätzen. Die **selbstständige Mobilität** von Senior*innen und mobilitätseingeschränkten Menschen sowie Kindern **wird gefördert** sowie die **Teilhabe** aller Gruppen **am öffentlichen Leben erhalten**.





Stadtverträglicher 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.



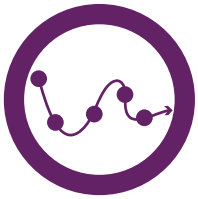
Ziele



Ziel: Förderung des Fußverkehrs als Querschnittsaufgabe

Strategische Ziele	Handlungsziele
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

Ziel: Sicherung der Erreichbarkeit



Strategische Ziele	Handlungsziele
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. 500m)

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs



Strategische Ziele	Handlungsziele
Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit	Schaffung von ausreichenden und sicheren Querungsanlagen über Straßen (an Stellen mit Querungsbedarf, möglichst in Abständen von etwa 150m) 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

Ziele

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs



Strategische Ziele	Handlungsziele
Vision Zero	Reduzierung der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung; 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

Ziel: Attraktive öffentliche Räume



Strategische Ziele	Handlungsziele
Angemessene Dimensionierung der Flächen für den Fußverkehr	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
	keine Einbauten, Stadtmöblierung, Gastronomieflächen in den Gehbahnen
	Abschaffung des Gehwegparkens und des wilden Abstellens von Verkehrsmitteln der Mikromobilität auf Gehwegen
	Vermeidung von gemeinsamen Geh- und Radwegen im Alltagsnetz
Steigerung der Aufenthaltsqualität, Nutzbarkeit und Attraktivität der öffentlichen Räume und Fußverkehrsachsen	Verbesserung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume unter Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Nutzergruppen
	Einrichtung von nahmobilen Zonen und (temporären) Spielstraßen mit Vorrang für Fußverkehr, Radverkehr und Aufenthalt
	Schaffung von Ruhemöglichkeiten durch qualitative Ausstattung mit Stadtmobiliar und Straßenbegrünung
	Etablierung öffentlicher Nutzungen in Erdgeschosszonen zur Belebung und Attraktivierung von Straßenräumen
	Einrichtung von (wohnungsnahen) Sport-, Bewegungs- und Spielmöglichkeiten

Ziel: Gesundheit und Wohlbefinden

Strategische Ziele	Handlungsziele
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 körperliche Aktivität bei Kindern und bei Erwachsenen beitragen
	Verbesserung des Walkability-Index Bielefelds

Ziel: Gleichberechtigte Teilhabe

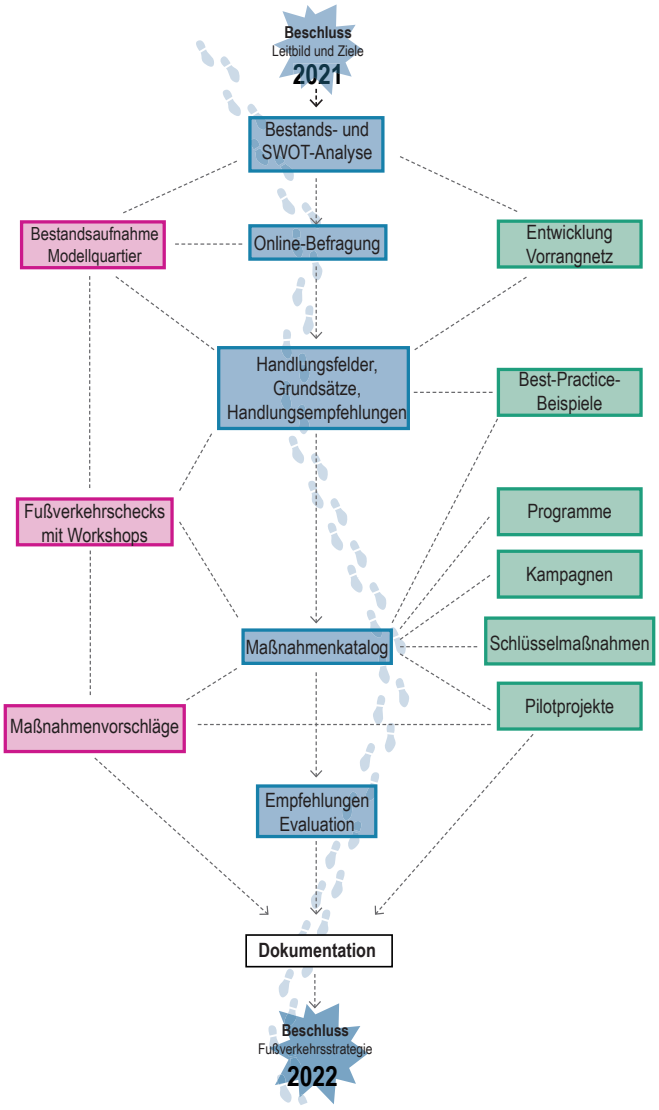
Strategische Ziele	Handlungsziele
Förderung der sozialen Teilhabe aller Menschen am öffentlichen Leben	Sicherung der soziale Teilhabe und eigenständige Mobilität für alle Menschen auf Gehwegen und Plätzen sowie bei Straßenquerungen und an Kreuzungen
	Schaffung von barrierefreien Zugängen der Haltestellen 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

Weiteres Vorgehen

Wie geht es im Prozess der Strategieerstellung weiter?

Der Beschluss von Leitbild und Zielen ist ein wichtiger Meilenstein der Fußverkehrsstrategie.

Mit den nachfolgenden Bearbeitungsschritten der Strategie werden aus den Zielen und der Bestandsanalyse Handlungsfelder abgeleitet, die für die Zielerreichung essentiell sind. Für diese werden Handlungsempfehlungen erarbeitet, unterstützt durch Best-Practice-Beispiele, die einen möglichen Zielzustand aufzeigen. Für die Umsetzung der Handlungsempfehlungen und damit die Erreichung des Zielzustandes wird ein Maßnahmenkatalog entwickelt, der Programme, Kampagnen, Schlüsselmaßnahmen sowie Sofort-, Mittel- und Langfristmaßnahmen enthält. Die Maßnahmen des Katalogs beziehen sich auf die Gesamtstadt, auf Teilgebiete und auch auf konkrete Örtlichkeiten. Letztere werden vorrangig in den Modellquartieren erarbeitet. Für diese werden auch Pilotprojekte entwickelt, um bereits im Rahmen der Strategieerstellung erste Umsetzungsschritte aufzeigen zu können.



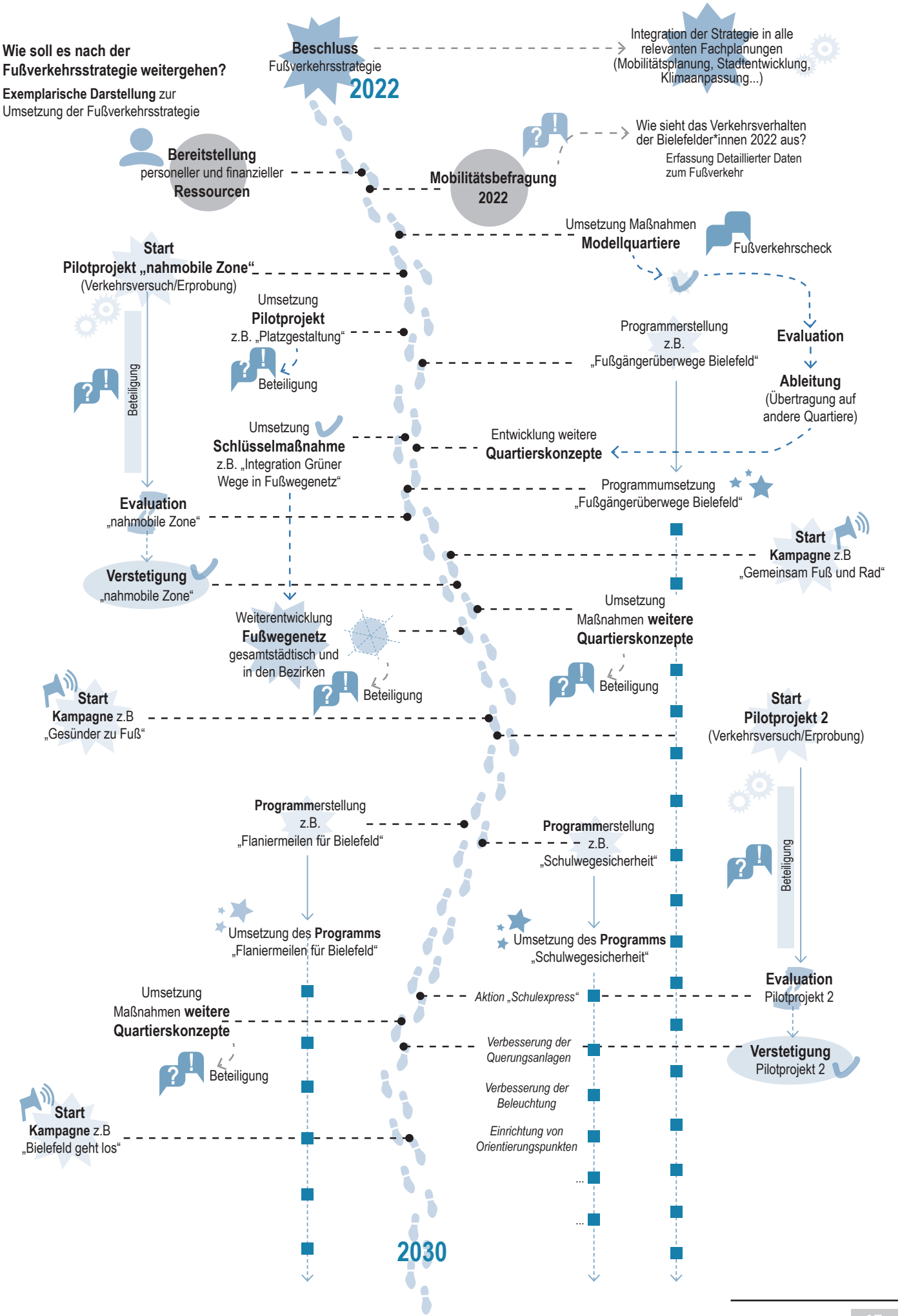
Wie kann der Umsetzungsprozess bis 2030 beschrieben werden?

Grundsätzlich ist es von Bedeutung, den Umsetzungsprozess bis 2030 zur Erreichung der Leitbildvision zu gliedern. Die Übersetzung der Strategie in einzelne Schritte und wichtige Meilensteine ist erforderlich.

Der Umsetzungsprozess ist darüber hinaus auf verschiedenen räumlichen Ebenen (z.B. gesamtstädtisch, teilräumliche, Einzelprojekte) und in den verschiedenen noch zu identifizierenden Handlungsfeldern (z.B. Arbeitsstrukturen, Instrumentarien, Programme, Modellquartiere, Pilotprojekte, Kampagnen,…) zu organisieren.

Die weitere Vorgehensweise zur Zielerreichung kann abschließend erst nach Erstellung / Beschluss der Gesamtstrategie dargestellt werden.

Die nachfolgende Grafik stellt beispielhaft den Umsetzungsprozess mit Schritten und Meilensteinen dar.


Wie soll es nach der Fußverkehrsstrategie weitergehen?
Exemplarische Darstellung zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie
Beschluss Fußverkehrsstrategie 2022
Integration der Strategie in alle relevanten Fachplanungen (Mobilitätsplanung, Stadtentwicklung, Klimaanpassung...)
Bereitstellung personeller und finanzieller Ressourcen
Mobilitätsbefragung 2022
Wie sieht das Verkehrsverhalten der Bielefelder*innen 2022 aus?
Erfassung Detaillierter Daten zum Fußverkehr
Umsetzung Maßnahmen Modellquartiere
Fußverkehrscheck
Start Pilotprojekt „nahmobile Zone“ (Verkehrsversuch/Erprobung)
Umsetzung Pilotprojekt z.B. „Platzgestaltung“
Beteiligung
Programmerstellung z.B. „Fußgängerüberwege Bielefeld“
Evaluation
Ableitung (Übertragung auf andere Quartiere)
Umsetzung Schlüsselmaßnahme z.B. „Integration Grüner Wege in Fußwegenetz“
Entwicklung weitere Quartierskonzepte
Programmumsetzung „Fußgängerüberwege Bielefeld“
Evaluation „nahmobile Zone“
Start Kampagne z.B „Gemeinsam Fuß und Rad“
Verstetigung „nahmobile Zone“
Weiterentwicklung Fußwegenetz gesamtstädtisch und in den Bezirken
Umsetzung Maßnahmen weitere Quartierskonzepte
Start Kampagne z.B „Gesünder zu Fuß“
Start Pilotprojekt 2 (Verkehrsversuch/Erprobung)
Programmerstellung z.B. „Flaniermeilen für Bielefeld“
Programmerstellung z.B. „Schulwegesicherheit“
Umsetzung des Programms „Flaniermeilen für Bielefeld“
Umsetzung des Programms „Schulwegesicherheit“
Evaluation Pilotprojekt 2
Aktion „Schulexpress“
Umsetzung Maßnahmen weitere Quartierskonzepte
Verbesserung der Querungsanlagen
Verstetigung Pilotprojekt 2
Verbesserung der Beleuchtung
Start Kampagne z.B „Bielefeld geht los“
Einrichtung von Orientierungspunkten
2030



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 1
Stadtstruktur

- Straßennetz
- Bahnstrecke
- Siedlungsgebiete
- Gewerbe und Industrie
- Wälder
- Parkanlagen
- Friedhöfe
- Gewässer
- Ackerland
- Flugplatz
- Stadtbezirke

Datengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

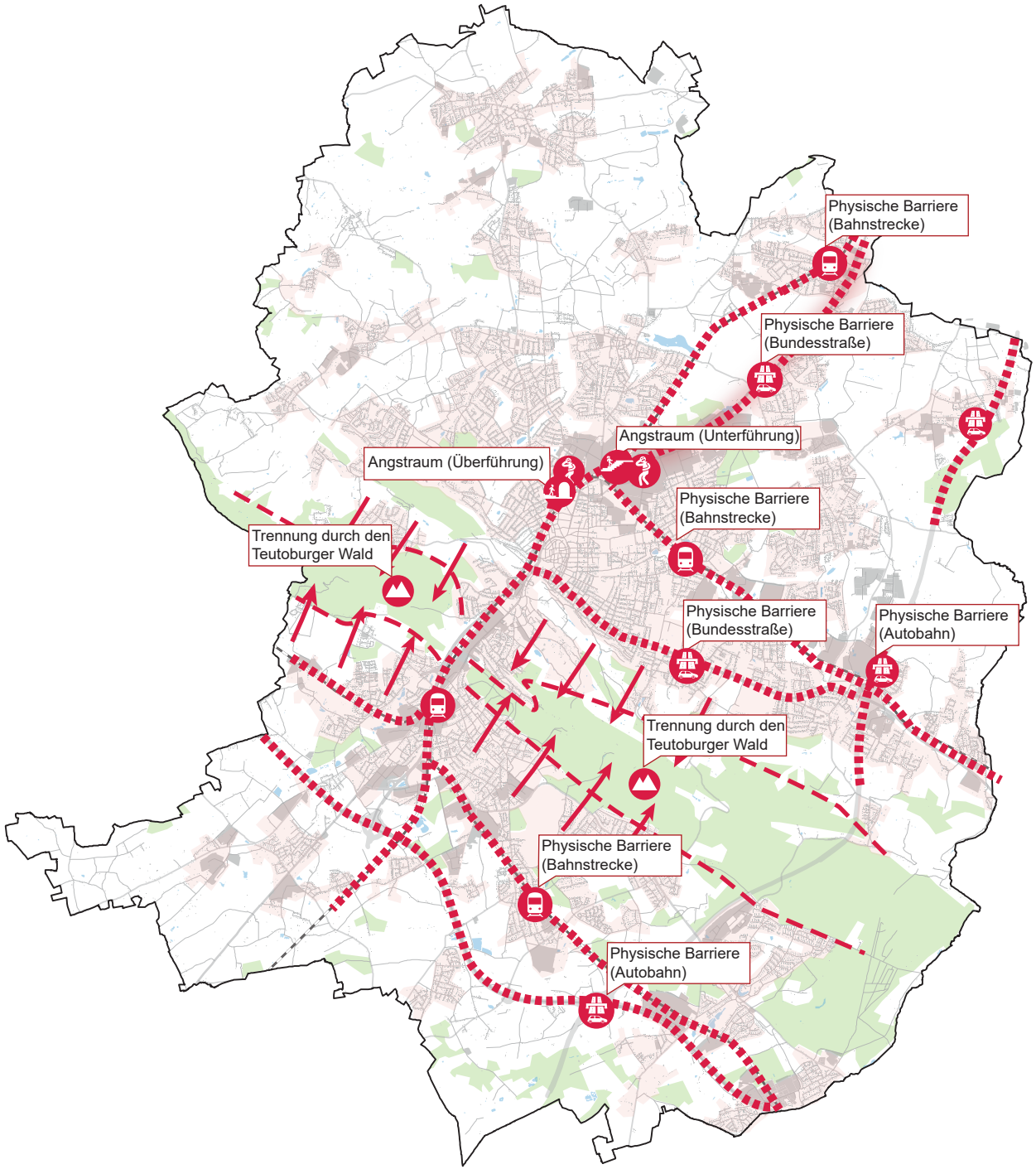
Stand Juli 2022

0 1 2 3 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 2

Räumliche Zäsuren im Stadtgebiet

- Angstraum
- Barriere durch Unterführung
- Barriere durch Überführung
- Barriere durch Bahntrasse
- Barriere duch übergeordnete Straßen
- Barriere durch Topographie
- Straßennetz
- Stadtgrenze
- Bahnstrecke
- Siedlungsgebiete
- Wohngebäude
- Gewerbe und Industrie
- Wälder
- Parkanlagen
- Gewässer

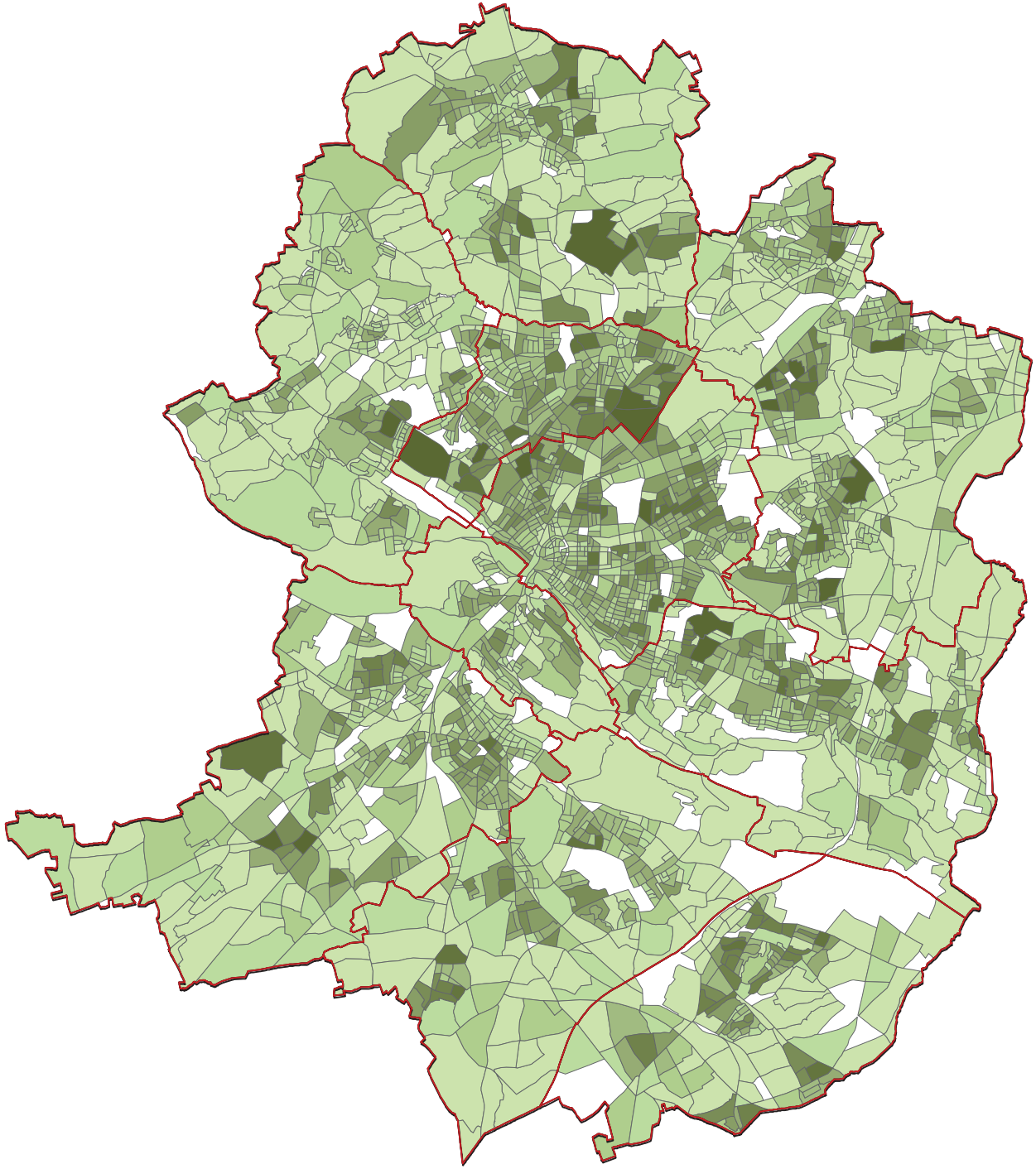
Kartengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

Stand Juli 2022

0 1 2 3 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel
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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 3

Einwohnerdichte pro Baublock

- 0 - 36 EW
- > 36 - 77 EW
- > 77 - 122 EW
- > 122 - 173 EW
- > 173 - 233 EW
- > 233 - 310 EW
- > 310 - 401 EW
- > 401 - 521 EW
- > 521 - 726 EW
- > 746 - 1192 EW

Stadtbezirke

Datengrundlage Stadt Bielefeld, Presseamt/Statistikstelle 2021 & Amt für Geoinformation und Kataster

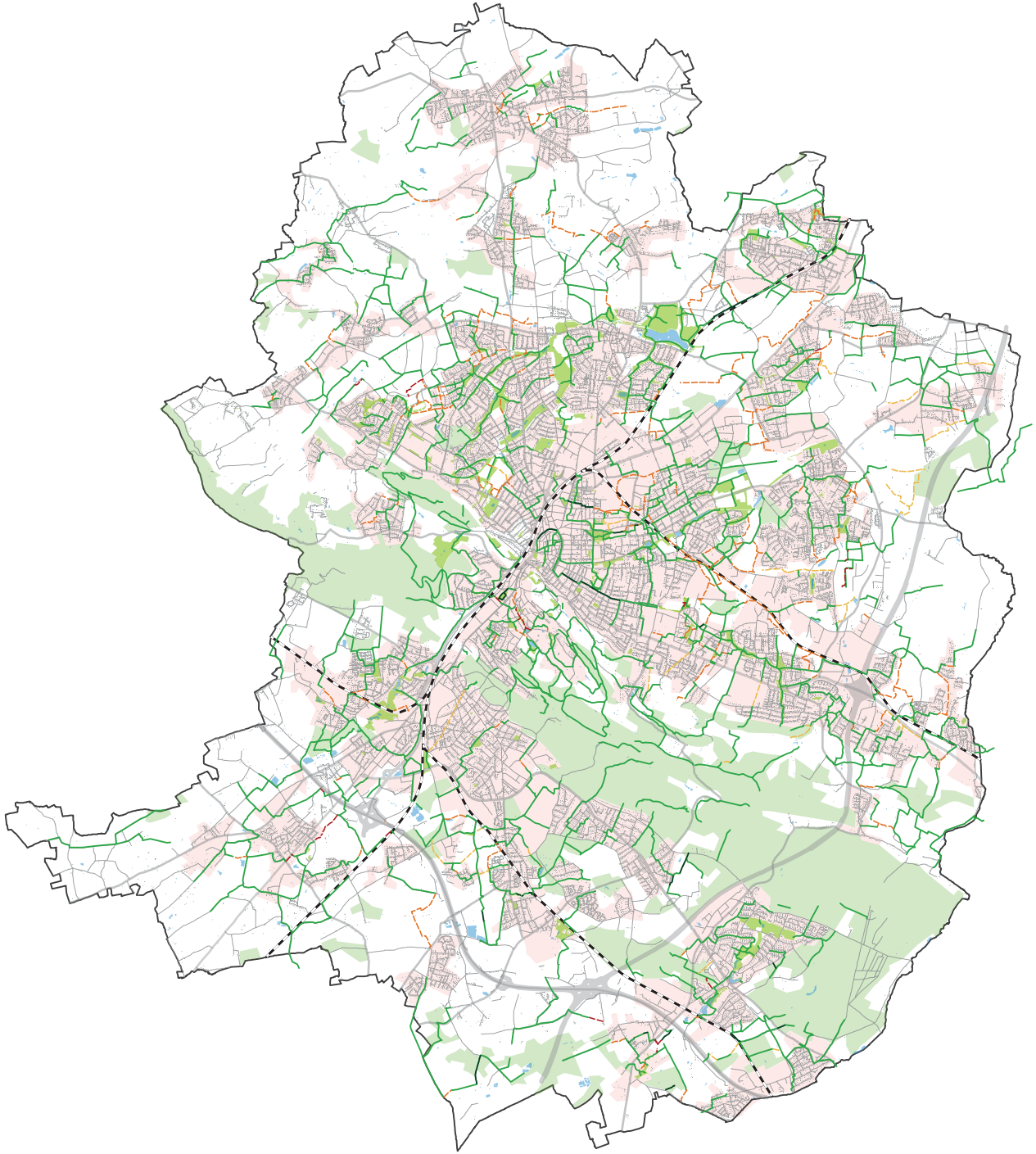
Stand Juli 2022

0 1 2 3 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 4

Netz von Grünen Wegen (Stand 2013)

- Grüne Wege - Vorhanden
- Grüne Wege - Aufwertung
- Grüne Wege - Konzeptionell*
- Grüne Wege - Geplant**
- Grüne Wege - Geplant - Realisierung prioritär

*Führung ist noch zu konkretisieren
**Führung soll realisiert werden

- Straßennetz
- Siedlungsgebiete
- Wohngebäude
- Wälder
- Parkanlagen
- Gewässer
- Stadtgrenze

Datengrundlage Stadt Bielefeld, Umweltamt

Kartengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

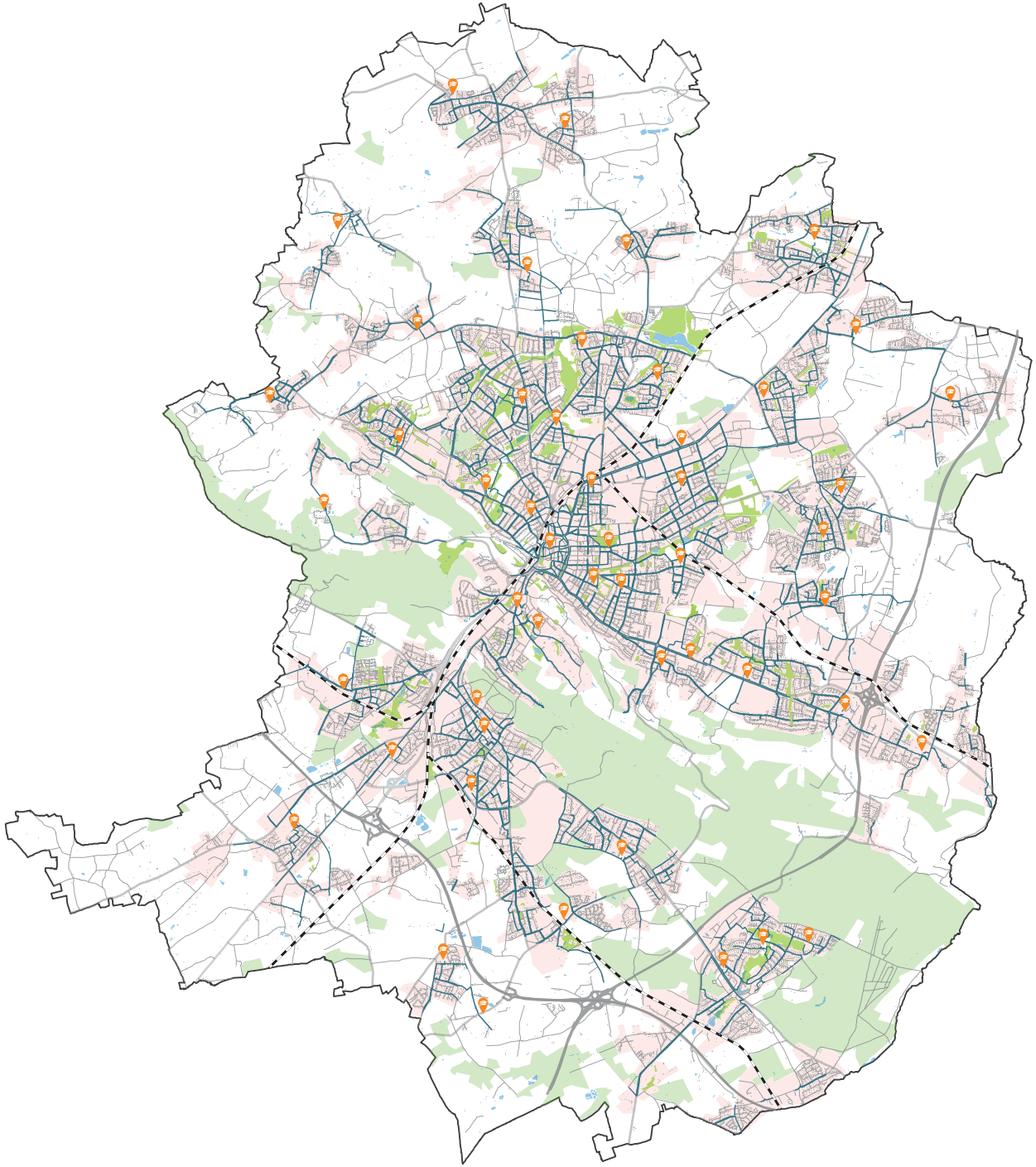
Stand Juli 2022

0 1 2 3 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 5
Schulwegplan

- Grundschule
- Empfohlene Fußwege zur nächsten Grundschule

- Straßennetz
- Bahnstrecke
- Wohngebäude
- Siedlungsgebiete
- Wälder
- Parkanlagen
- Gewässer
- Stadtgrenze

Datengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

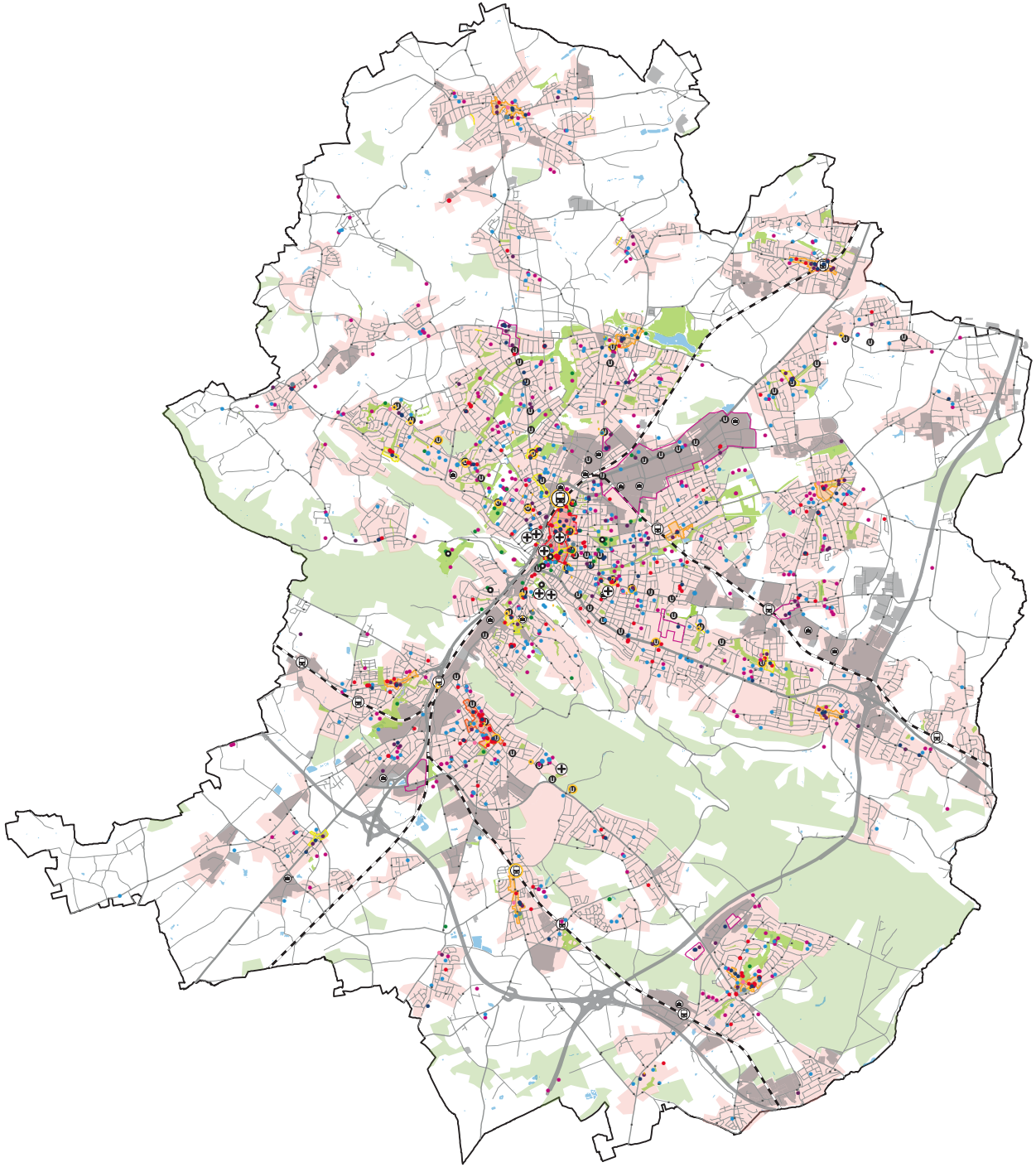
Stand Juli 2022

0 1 2 3 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 6

Quellen und Ziele des Fußverkehrs

- Nahversorgung
- Bildung und Betreuung
- Dienstleistung
- Öffentliche Einrichtung
- Sport und Spiel
- Freizeit und Tourismus
- Medizinische Versorgung
- Große Arbeitgeber
- Bushaltestelle
- Stadtbahnhaltestelle
- SPNV-Haltestelle
- ÖV-Haltestelle mit > 2.500 E+A / Tag
- Car-Sharing-Station

Versorgungszentren

- A-Zentrum
- B-Zentrum
- C-Zentrum
- D-Zentrum
- Sonderstandorte

- Fußgängerzonen
- Siedlungsgebiete
- Gewerbe und Industrie
- Parkanlage
- Wälder
- Gewässer
- Straßennetz
- Bahnstrecke
- Stadtgrenze

Datengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

Stand Juli 2022

0 1 2 3 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 7

Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln

ÖPNV

- Bushaltestelle
- Stadtbahnhaltestelle
- SPNV-Haltestelle
- Haltestelle mit >10.000 E+A / Tag
- Haltestelle mit 5.000-10.000 E+A / Tag
- Haltestelle mit >2.500-5.000 E+A / Tag
- Stadtbahnlinie
- Buslinie

Radverkehr

- Fahradabstellanlagen
- Radverkehrsnetz
- Freizeitnetz

Weitere Verknüpfungpunkte

- Carsharing-Station
- Öffentliche Parkhäuser
- Straßennetz
- Bahnstrecke
- Siedlungsgebiete
- Gewerbe und Industrie
- Wälder
- Parkanlagen
- Gewässer
- Stadtgrenze

Datengrundlage Stadt Bielefeld, mobiel

Kartengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

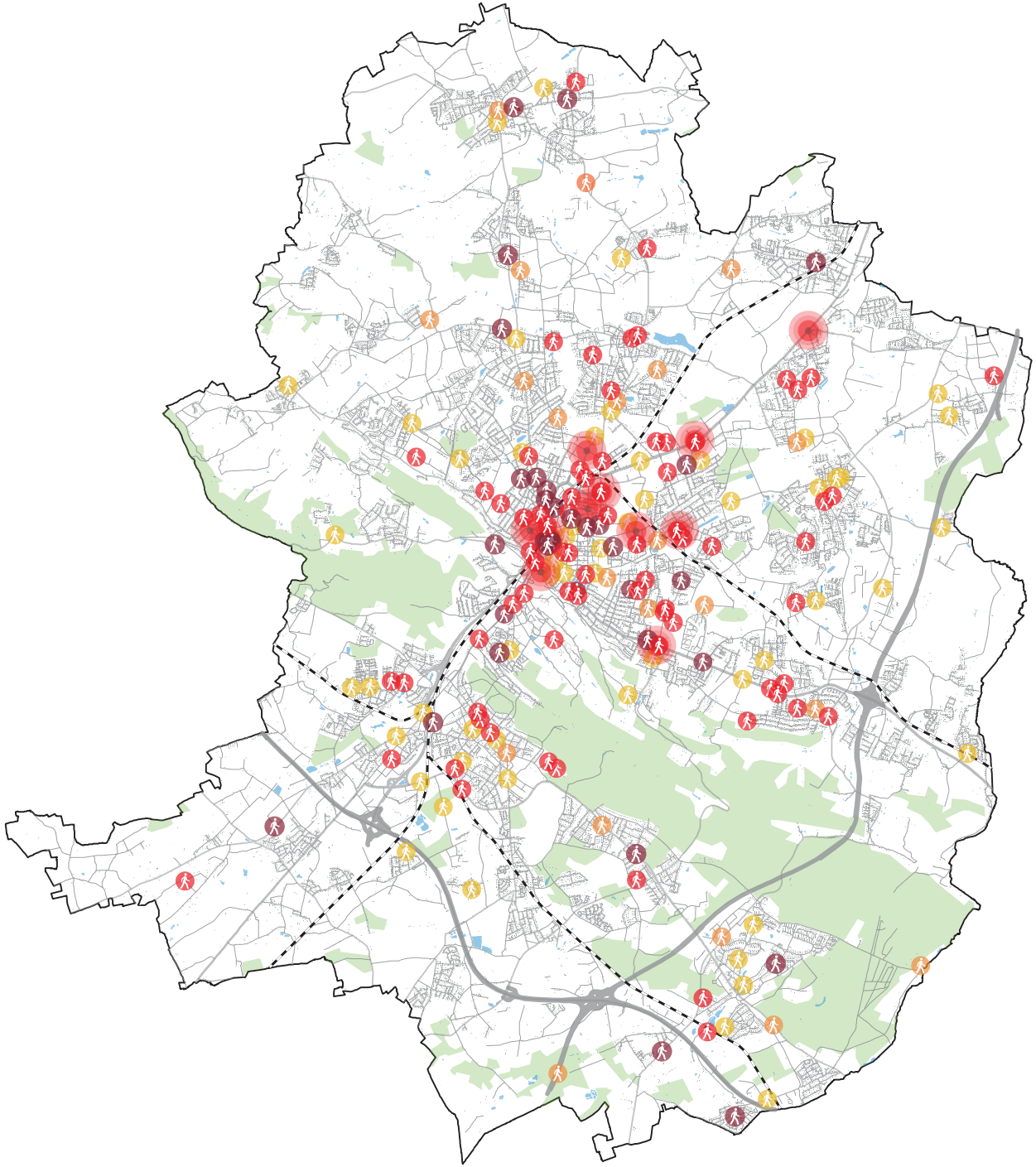
Stand Juli 2022

0 1 2 3 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 8

Unfälle mit Fußgängerbeteiligung

Fußgängerunfälle in 2019

- Fußgängerunfall mit Leichtverletzten
- Fußgängerunfall mit Schwerverletzten
- Fußgängerunfall mit tödlich Verunglückten

Fußgängerunfälle in 2020

- Fußgängerunfall mit Leichtverletzten
- Fußgängerunfall mit Schwerverletzten
- Unfallhäufungsstellen mit Beteiligung von Fußgänger*in oder Radfahrer*in innerhalb von 3 Kalenderjahren

- Straßennetz
- Bahnstrecke
- Wohngebäude
- Wälder
- Gewässer
- Stadtgrenze

Datengrundlage Polizeipräsidium Bielefeld, Statistische Ämter des Bundes und der Länder

Kartengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

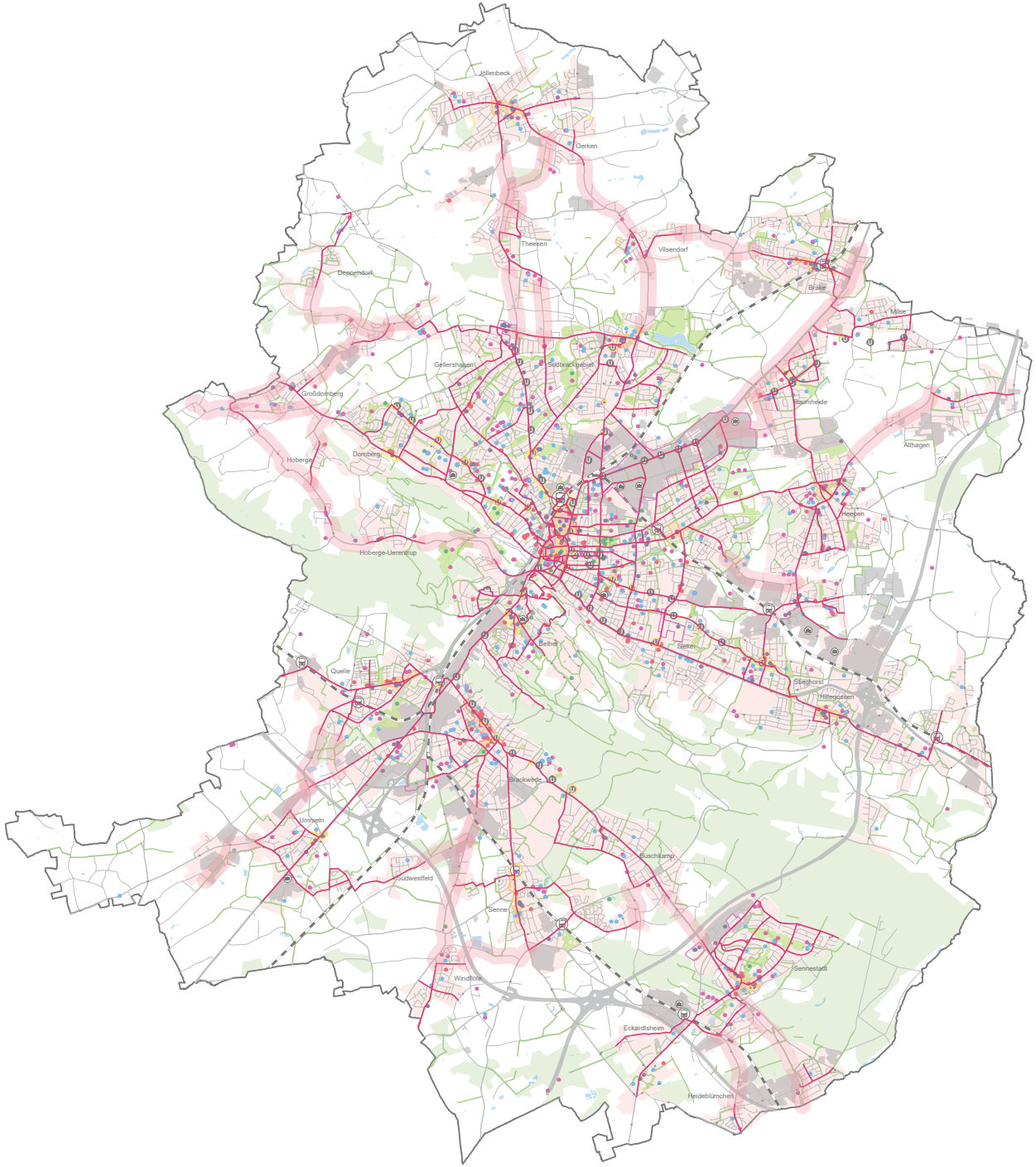
Stand Juli 2022

0 1 2 3 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 9

Hauptfußwegenetz mit Verbindungs-strecken

- Hauptfußwegenetz
- Verbindungsstrecken

Versorgungszentren

- A-Zentrum
- B-Zentrum
- C-Zentrum
- D-Zentrum
- Sonderstandorte

Ziele des Fußverkehrs

- Nahversorgung
- Bildung und Betreuung
- Dienstleistung
- Öffentliche Einrichtung
- Sport und Spiel
- Freizeit und Tourismus
- Medizinische Versorgung
- Große Arbeitgeber
- Bushaltestelle
- SPNV-Haltestelle
- Stadtbahnhaltestelle
- ÖV-Haltestelle mit > 2.500 E+A / Tag
- Fußgängerzonen
- Grüne Wege - Bestand
- Siedlungsgebiete
- Gewerbe und Industrie
- Parkanlage
- Wälder
- Gewässer
- Straßennetz
- Bahnstrecke
- Stadtgrenze

Kartengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

Stand Juli 2022

0 1 2 3 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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

Fußverkehrsstrategie Bielefeld

Dokumentation zur Online-Beteiligung

15. November - 05. Dezember 2021

Stadt Bielefeld

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel



Fußverkehrsstrategie Bielefeld

Dokumentation zur Online-Beteiligung

15. November - 05. Dezember 2021

Auftraggeber:

Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr | 660.2
Abteilung Mobilitätsplanung
Technisches Rathaus
August-Bebel-Str. 92
33602 Bielefeld
www.bielefeld.de

Auftragnehmer:

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

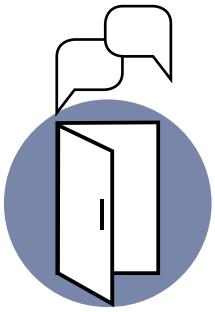
LK Argus Kassel GmbH
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel
www.LK-argus.de

Februar 2022

INHALT

Inhalte der Befragung S. 2

Besucherübersicht S. 3-5



Raum 1

Raum 1 S. 6-13

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel, um Ihre Wege innerhalb Bielefelds zurückzulegen? S. 6

Wie häufig gehen Sie in der Regel in Ihrem Alltag zu Fuß? S. 7

Sind Sie aus gesundheitlichen Gründen in Ihrer Mobilität eingeschränkt? S. 8

Hat sich Ihr Fußverkehrsverhalten durch Corona verändert? S. 8

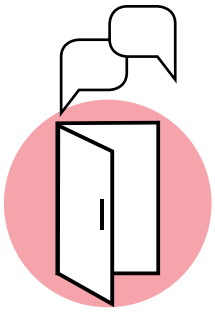
In welchen Stadtbezirken sind Sie häufig zu Fuß unterwegs? S. 9

Wie lang ist die Strecke ungefähr, die Sie an einem Tag insgesamt zu Fuß zurücklegen? S. 9

Gehen Sie gerne zu Fuß? S. 10

Was schätzen Sie an der Fortbewegung zu Fuß? S. 10-11

Was hält Sie vom Zufußgehen ab? S. 12-13



Raum 2

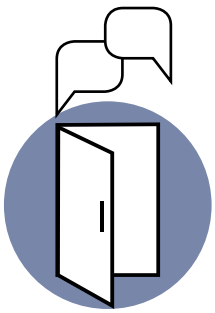
Raum 2 S. 14-17

Welche Note würden Sie Bielefeld als fußgängerfreundliche Stadt geben? S. 14

Wie würden Sie spontan die konkreten Bedingungen für den Fußverkehr auf Ihren alltäglichen Wegen einschätzen? S. 15

Was ist Ihnen wichtig, damit Sie gerne zu Fuß gehen? Was sind Ihre wichtigsten Wünsche für Ihre täglichen Wege zu Fuß in Bielefeld? S. 16

Haben wir etwas vergessen? Haben Sie noch weitere Wünsche zur Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen in Bielefeld? S. 17



Raum 3

Raum 3 S. 18-23

Kartenabfrage S. 18-23

Fazit und Ausblick S. 22

Fazit und Ausblick S. 22

Inhalte der Befragung

Im Kontext der Fußverkehrsstrategie wurde vom 15. November bis zum 05. Dezember 2021 eine Online-Beteiligung 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.

Die Beteiligung wurde in drei Beteiligungsräume gegliedert. Raum 1 diente dazu, mehr über die Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden und das Verkehrsverhalten der Teilnehmer*innen zu erfahren, in Raum 2 konnte eine Bewertung der aktuellen Bedingungen für das zu Fuß gehen in Bielefeld vorgenommen werden und Raum 3 ermöglichte die Verortung konkreter Problemlagen, Wünsche und positiver Beispiele auf einer interaktiven Kartenanwendung.

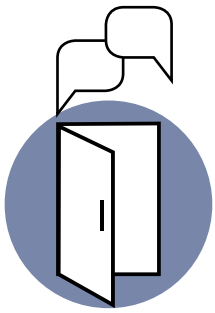
Bei den folgenden Darstellungen der Ergebnisse können rundungsbedingte Abweichungen von 100% vorliegen.



Besucherübersicht

Mit 1.323 Teilnehmer*innen war die Online-Beteiligung ein voller Erfolg.

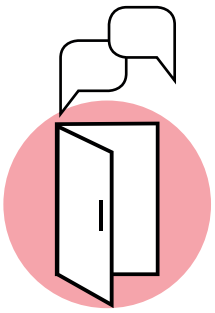
Beteiligung nach Räumen



Raum 1

Wege zu Fuß

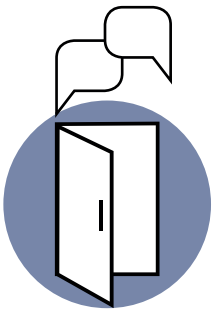
1.191 Teilnehmer*innen



Raum 2

Einschätzungen und Wünsche

1.014 Teilnehmer*innen



Raum 3

Kartenabfrage

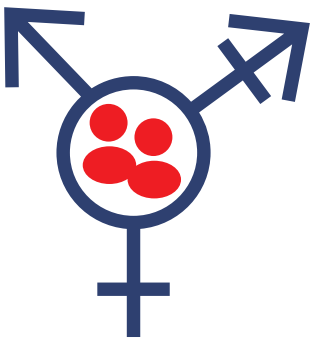
686 Teilnehmer*innen

2.113 Hinweise

Beteiligung nach Geschlecht

männlich
40,5%
536

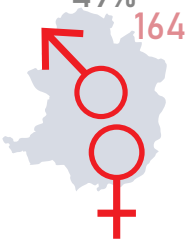
divers
1%
13



weiblich
58,5%
774

Geschlechtsverteilung Bielefeld

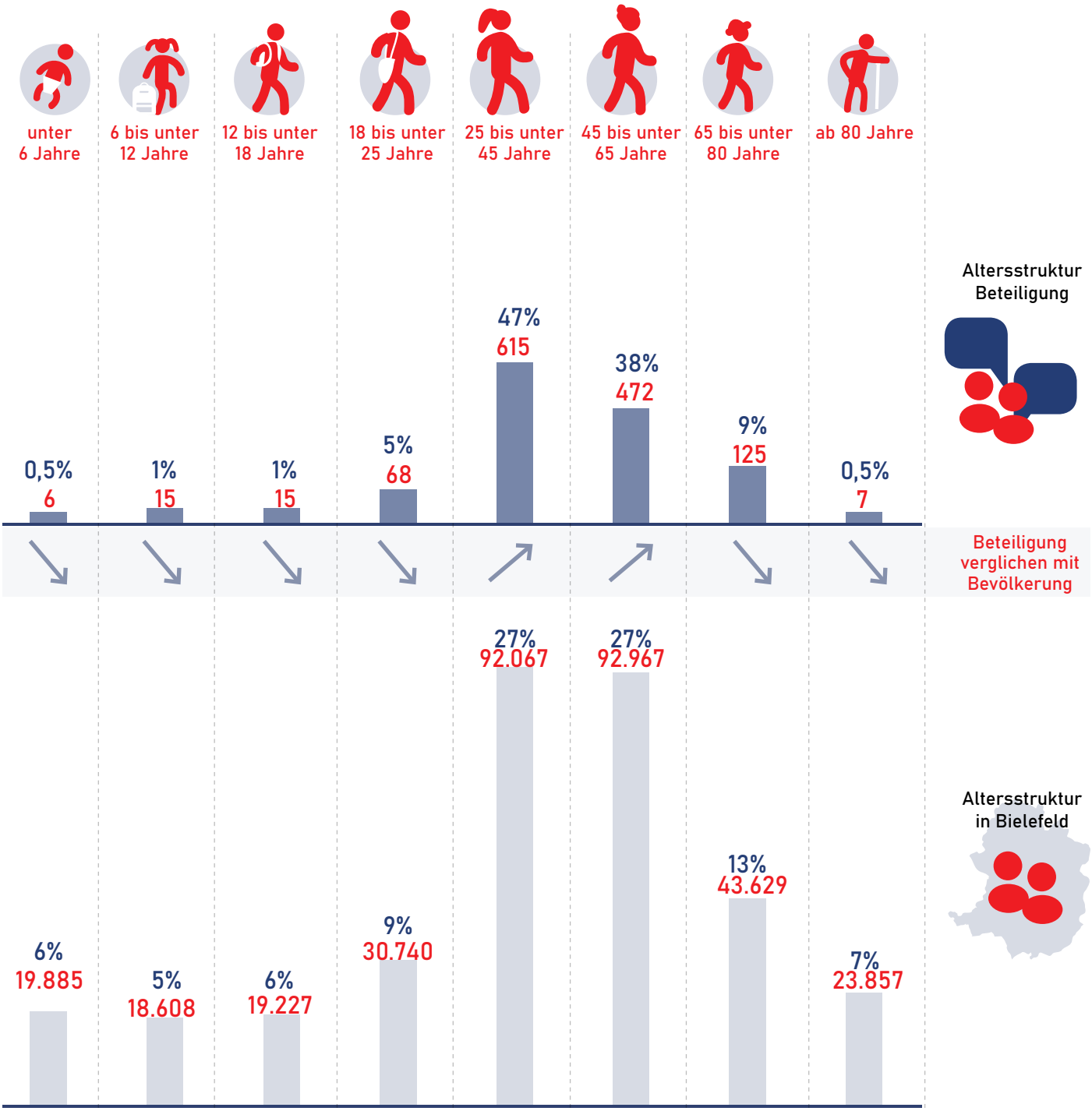
männlich
49%
164.940



weiblich
51%
173.443

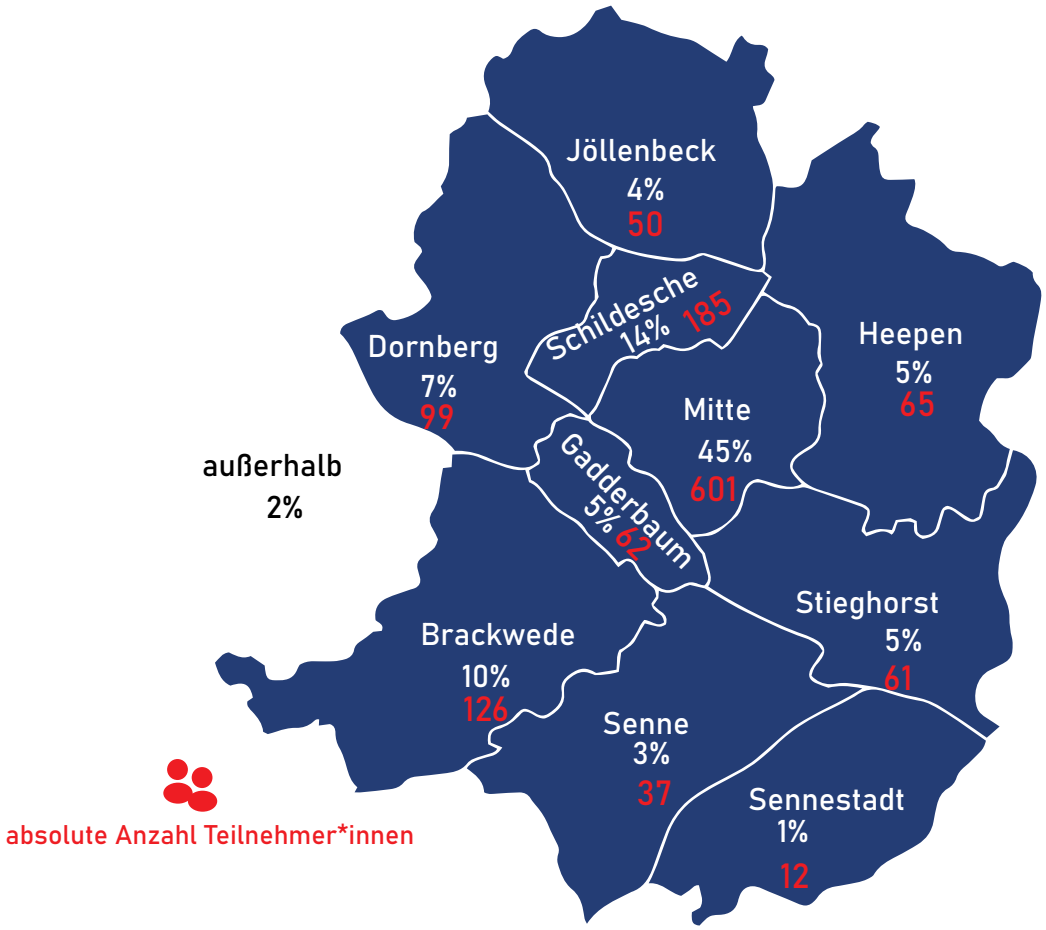
Beteiligung nach Altersstruktur

Die Altersgruppen der 25 bis unter 45-Jährigen und der 45 bis unter 65-Jährigen haben sich im Vergleich zu deren Anteilen an der Bevölkerung überdurchschnittlich beteiligt. Die geringste Beteiligung weisen die Altersgruppen der unter 12-Jährigen und der über 80-Jährigen auf.

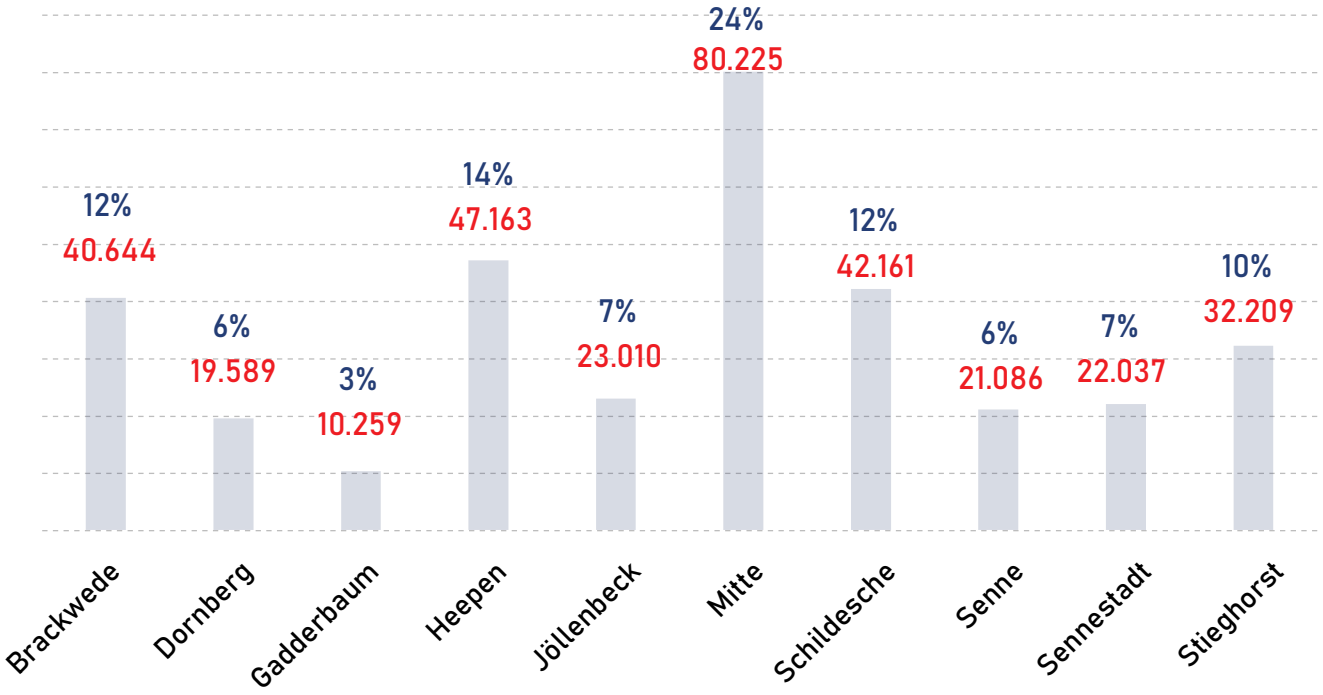


Beteiligung nach Wohnort

Bei der Beteiligung nach Wohnort zeigt sich, dass der Stadtbezirk Mitte mit 45% überdurchschnittlich vertreten ist. Dagegen ist der Stadtteil Heepen mit 5% stark unterrepräsentiert. Außer den Stadtbezirk Dornberg und Schildesche sind auch die weiteren Stadtbezirke leicht unterrepräsentiert.



Einwohner*innen nach Bezirken



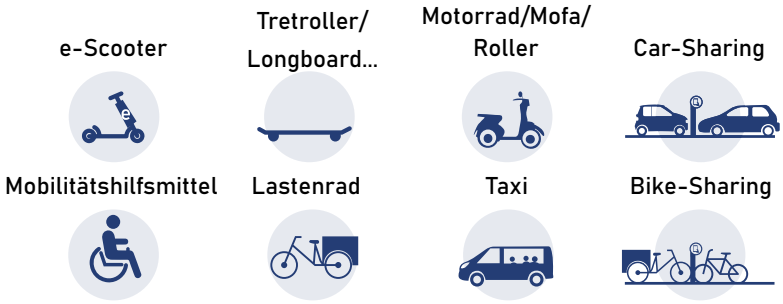
„Teilen Sie uns bitte mit, wie häufig Sie zu welchem Wegezweck zu Fuß unterwegs sind, wo Sie häufig zu Fuß gehen, was Sie an der Fortbewegung zu Fuß schätzen und was Sie davon abhält, zu Fuß unterwegs zu sein.“

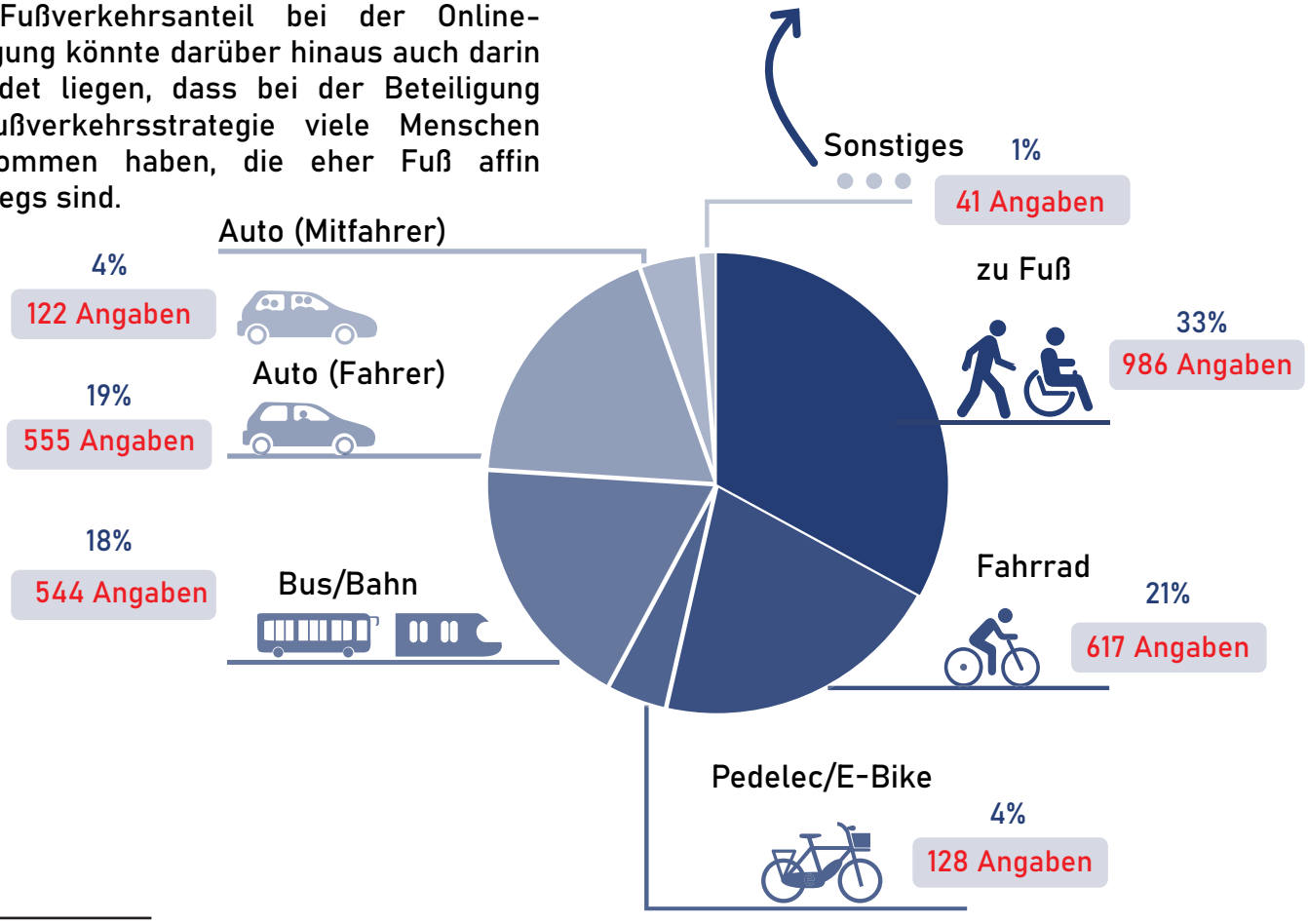
Raum 1
Wege zu Fuß

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel, um Ihre Wege innerhalb Bielefelds zurückzulegen?

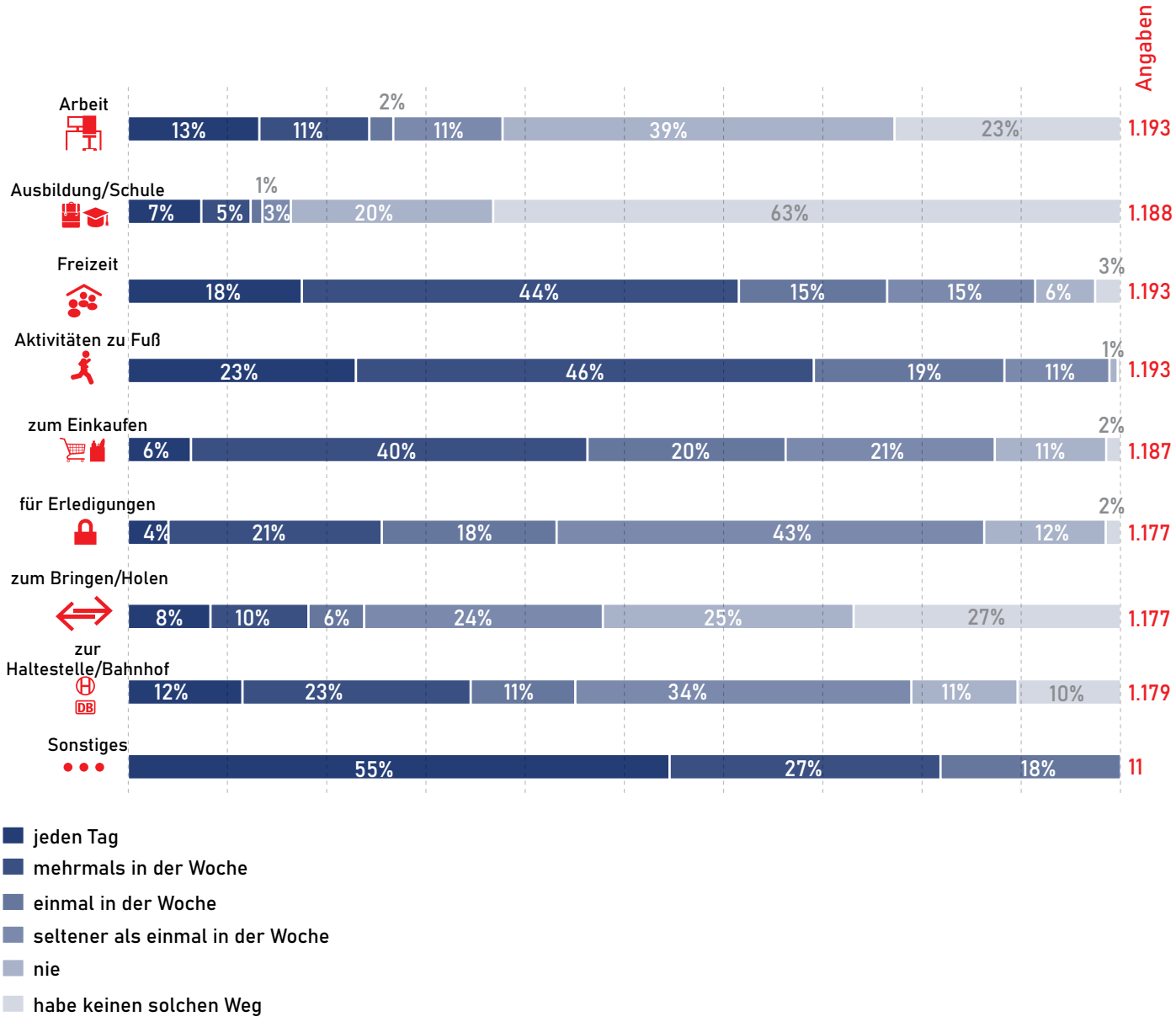
Mehrfachnennung möglich

Mit 33% gibt ein Großteil der Teilnehmer*innen an, ihre Wege innerhalb Bielefelds in der Regel zumindest in Teilen zu Fuß zurückzulegen - gefolgt von 21%, die angeben, mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Bei einem Vergleich mit der Haushaltsbefragung (Fußverkehrsanteil von 18%) ist zu berücksichtigen, dass dort das Hauptverkehrsmittel eines Weges angegeben wird, hierbei wird z.B. der Fußweg zur Haltestelle nicht berücksichtigt. Der hohe Fußverkehrsanteil bei der Online-Beteiligung könnte darüber hinaus auch darin begründet liegen, dass bei der Beteiligung zur Fußverkehrsstrategie viele Menschen teilgenommen haben, die eher Fuß affin unterwegs sind.





Wie häufig gehen Sie in der Regel in Ihrem Alltag zu Fuß? Hinweis: Dabei legen Sie den Großteil des Weges zu Fuß zurück.



Ein Großteil der Teilnehmer*innen geht insbesondere in der Freizeit bzw. zur fußaffinen Aktivität (Joggen, Spazierengehen...) jeden Tag oder zumindest mehrmals die Woche zu Fuß.

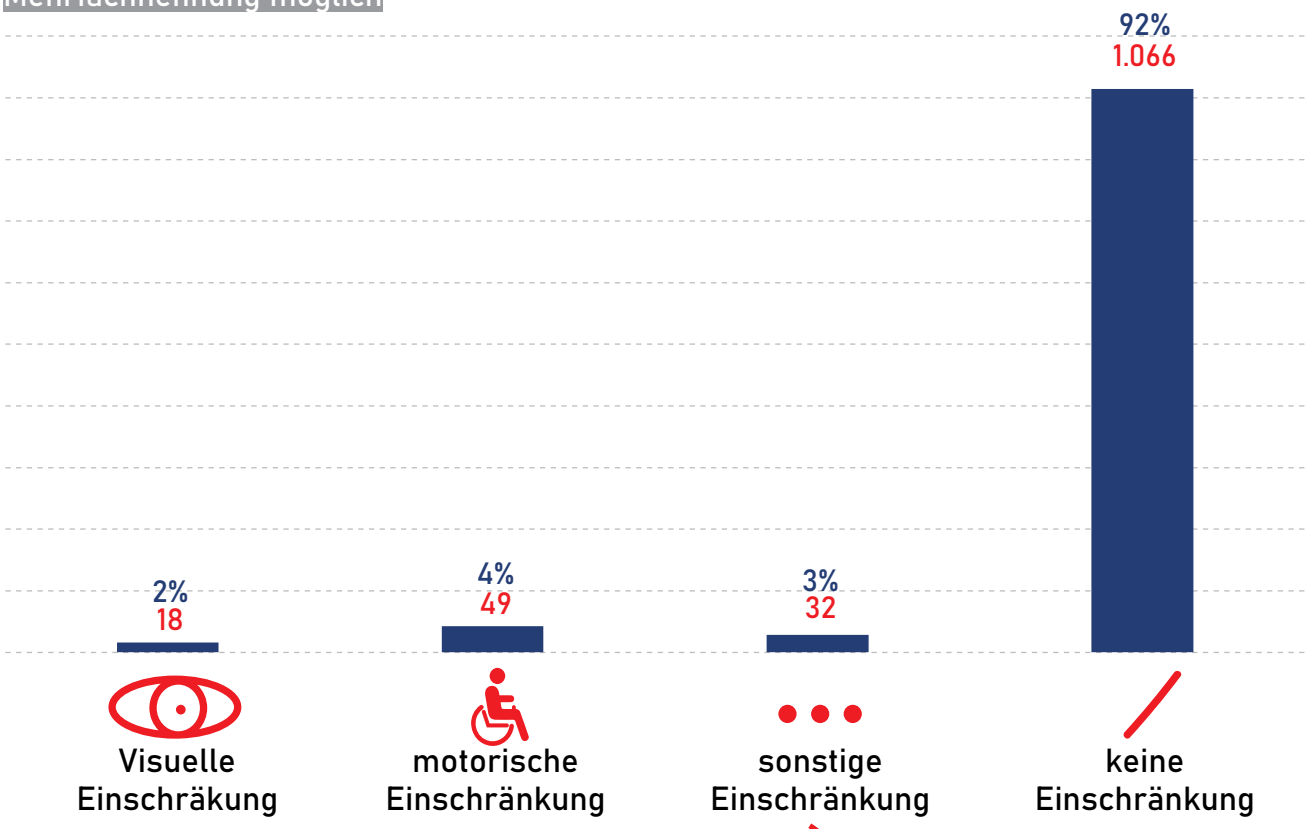
40% der Teilnehmer*innen gehen mehrmals in der Woche zu Fuß zum Einkaufen. 6% geben an Einkäufe täglich zu Fuß zu erledigen.

Den Weg zur Arbeit absolvieren hingegen nur 13% der Teilnehmer*innen täglich und 11% mehrmals die Woche per Pedes. Den Weg zur Haltestelle oder zum Bahnhof legen ÖV-Nutzer*innen häufig zu Fuß zurück - insgesamt sind es 12% der Teilnehmer*innen, die dies täglich tun. Bei Ausbildung und Schule geben 63% der Teilnehmer*innen an, den Weg seltener als einmal die Woche zu Fuß zurückzulegen. Lediglich 7% gehen täglich zu Fuß zur Ausbildung oder Schule und 5% mehrmals die Woche.

Unter Sonstiges wurden insgesamt 11 Angaben gemacht. Hier wurden „Wege zum Parkplatz“, „Verknüpfung von Verkehrsmitteln“ oder „Wege innerhalb der Innenstadt“ angegeben.

Sind Sie aus gesundheitlichen Gründen in Ihrer Mobilität eingeschränkt? Hinweis: Bei dieser Frage sind Mehrfachnennungen möglich.

Mehrfachnennung möglich

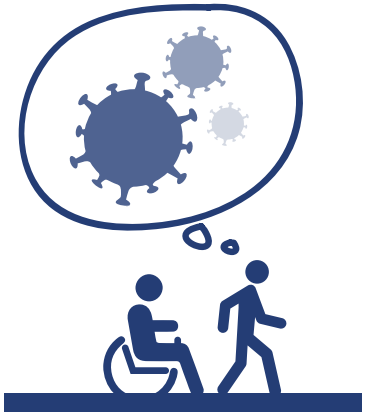


6% 2 Höreinschränkungen

9% 3 Allgemeine Altersleiden

sonstige ohne Mobilitätsrelevanz
84% 27

Hat sich Ihr Fußverkehrsverhalten durch Corona verändert?



29% 373 gehen häufiger zu Fuß

7% 84 gehen seltener zu Fuß

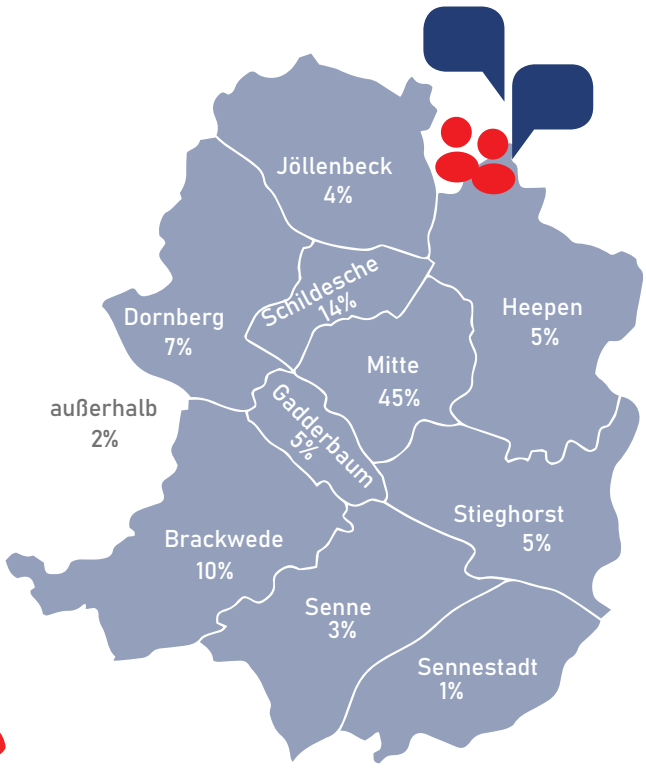
64% 740 haben ihr Verhalten nicht Verändert

In welchen Stadtbezirken sind Sie häufig zu Fuß unterwegs?

Mehrfachnennung möglich

Beteiligung nach Wohnort

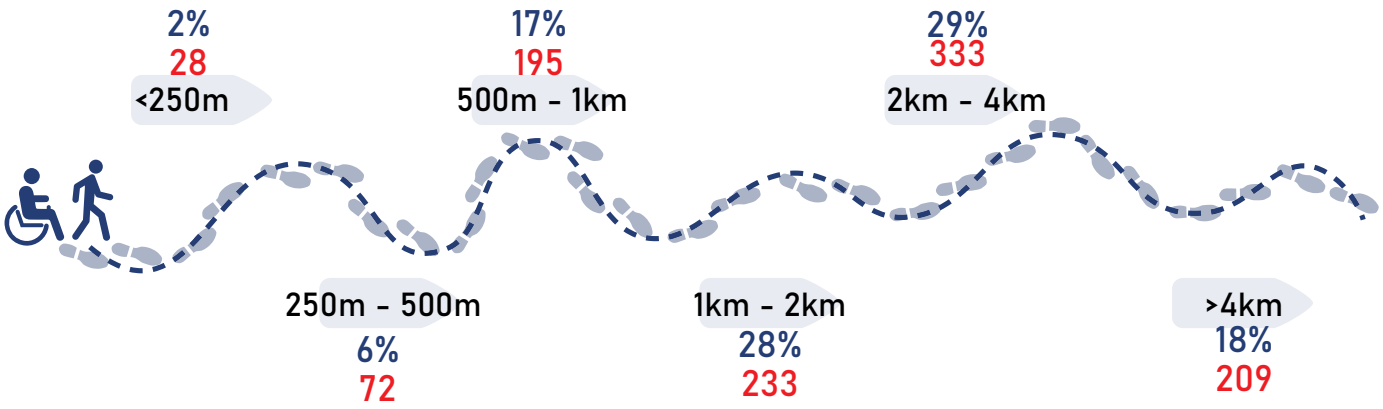




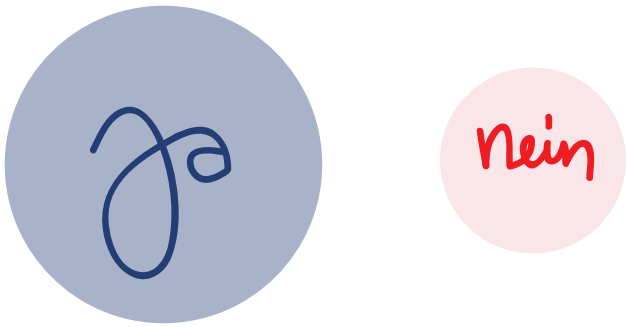
Vergleicht man die Bezirke, in denen die Teilnehmer*innen häufig zu Fuß unterwegs sind, mit den Wohnorten der Beteiligten, wird deutlich, dass die Übereinstimmung groß ist. Hieraus lässt sich schließen, dass sich die Teilnehmer*innen häufig in dem Stadtbezirk, in dem sie wohnen, auch zu Fuß bewegen.

Wie lang ist die Strecke ungefähr, die Sie an einem Tag insgesamt zu Fuß zurücklegen?

Hinweis: Gemeint sind nur Wege außerhalb von Gebäuden / geschlossenen Räumen.



Gehen Sie gerne zu Fuß?



91%
1.058

9%
103

Was schätzen Sie an der Fortbewegung zu Fuß?

Mehrfachnennung möglich

6.254 Angaben insgesamt

Davon beziehen sich...



17%
auf die frische Luft



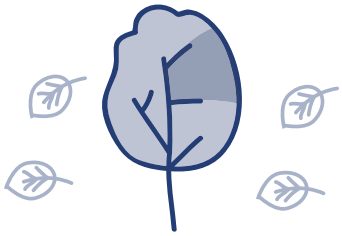
16%
auf die eigene Bewegung



12%
auf die gesunde Fortbewegungsart



12%
auf den Ausgleich / die Entspannungg



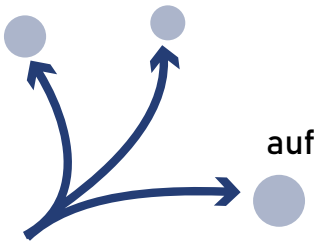
11%
auf die Natur



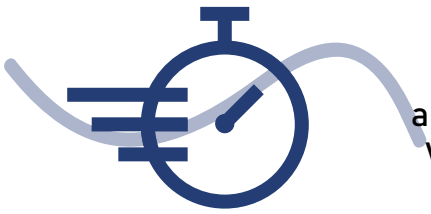
11%
auf die Umweltfreundlichkeit



9%
auf die bessere Wahrnehmung der Umgebung



9%
auf die Unanbhängigkeit / Flexibilität



4%
auf das schnelle Vorankommen

...

0,4%
auf sonstiges

Was hält Sie vom Zufußgehen ab?

Mehrfachnennung möglich

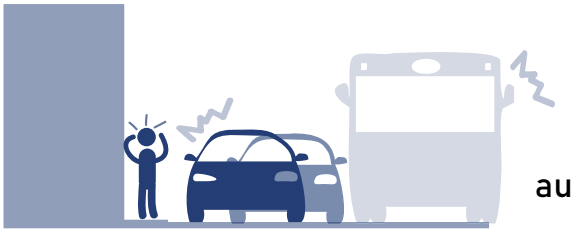
4.018 Angaben insgesamt

Davon beziehen sich...



17%

auf die Entfernung



17%

auf die unattraktiven Fußwege



12%

auf schlechtes Wetter



11%

auf den Zeitbedarf



11%

auf Unsicherheit / Angst bei Dunkelheit



9%
auf begrenzte Transportkapazität



9%
auf fehlende Sicherheit der Fußwege



6%
auf zu viele Ampeln



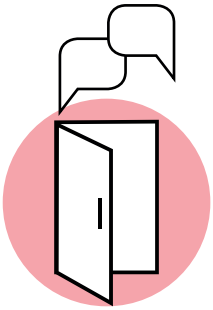
5%
auf die Bequemlichkeit



2%
auf körperliche / gesundheitliche Einschränkungen

• • •

2%
sonstiges



Raum 2

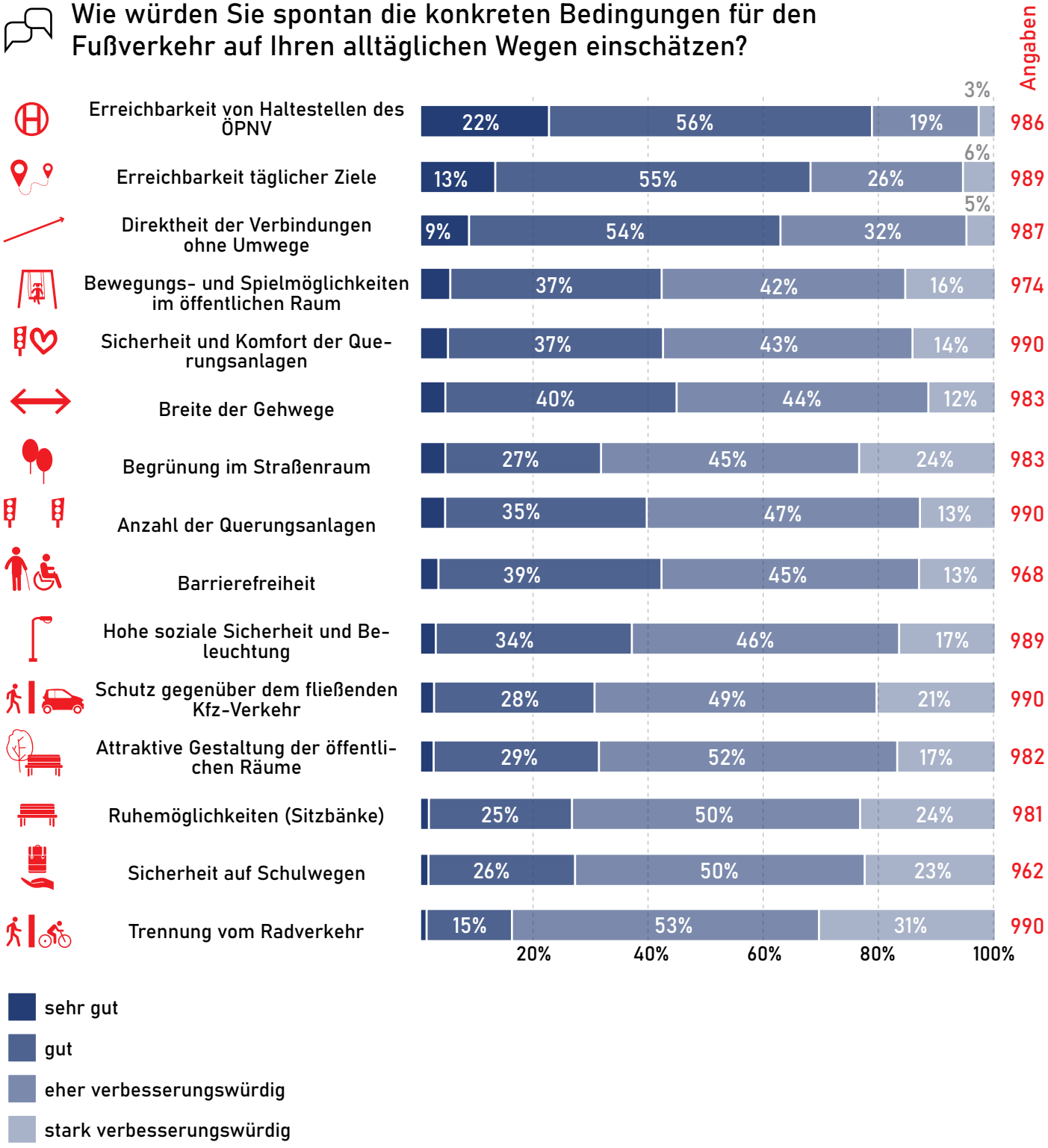
Einschätzungen und Wünsche

„Mit den folgenden Fragen möchten wir gerne von Ihnen wissen, wie Sie den Fußverkehr in Bielefeld bewerten. Außerdem können Sie uns mitteilen, was Ihnen beim Zufußgehen wichtig ist und welche Wünsche Sie für bessere Fußverkehrsbedingungen in Bielefeld haben.“

Welche Note würden Sie Bielefeld als fußgängerfreundliche Stadt geben? Schulnotensystem, Skala von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend)

Note 1	*Sehr gut*	15	2%
Note 2	*Gut*	186	18%
Note 3	*Befriedigend*	442	44%
Note 4	*Ausreichend*	238	23%
Note 5	*Mangelhaft*	109	11%
Note 6	*Ungenügend*	26	3%

Wie würden Sie spontan die konkreten Bedingungen für den Fußverkehr auf Ihren alltäglichen Wegen einschätzen?

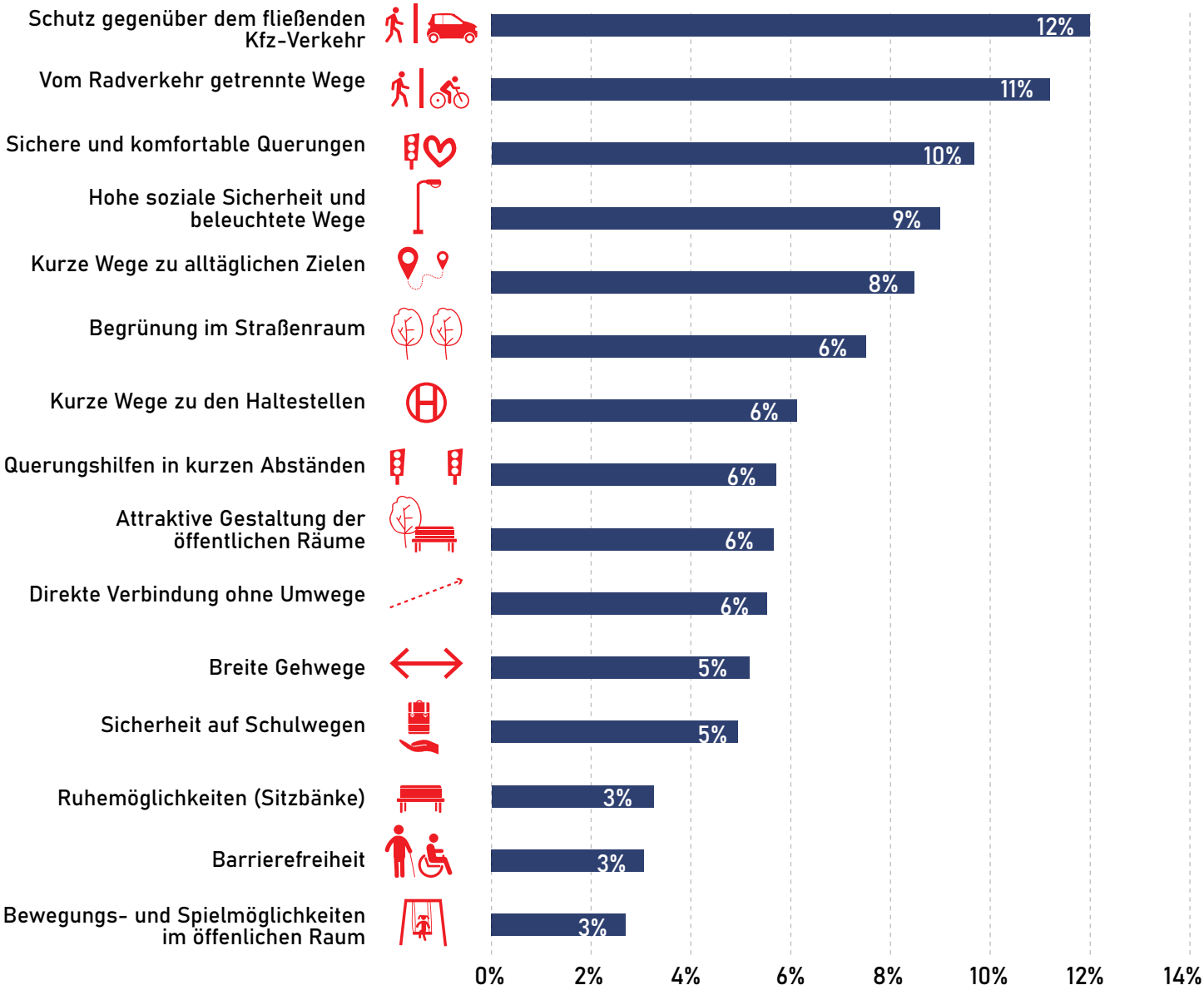


Die Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV wird von 77% der Teilnehmer*innen als sehr gut bzw. gut eingeschätzt. Auch die Erreichbarkeit der täglichen Ziele und die Direktheit der Verbindungen ohne Umwege für den Fußverkehr werden eher positiv bewertet. Als stark verbesserungswürdig wird vor allem die Trennung vom Radverkehr eingeschätzt. Auch die Sicherheit auf Schulwegen, das Thema Ruhemöglichkeiten, die attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums und der Schutz gegenüber dem fließenden Kfz-Verkehr wird als stark verbesserungswürdig eingestuft.

Was ist Ihnen wichtig, damit Sie gerne zu Fuß gehen? Was sind Ihre wichtigsten Wünsche für Ihre täglichen Wege zu Fuß in Bielefeld?

5 Nennungen möglich

4.715 Angaben insgesamt

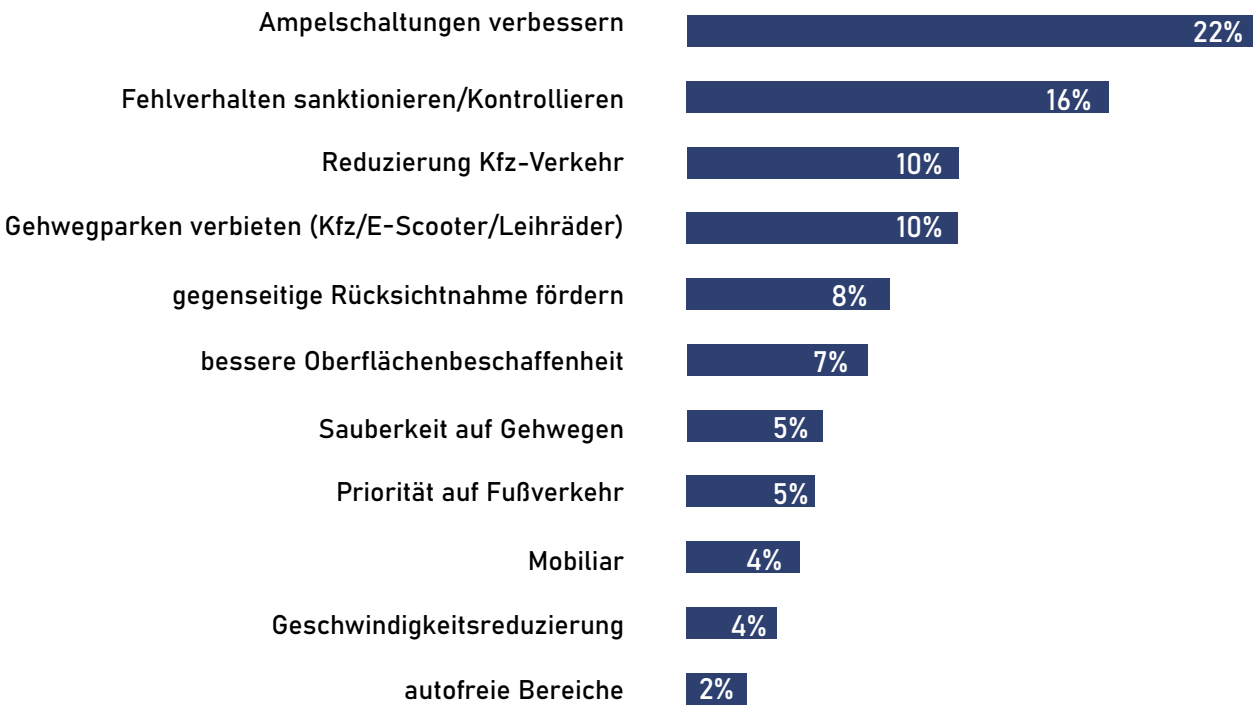


Bei der Frage danach, was den Teilnehmer*innen für den Fußverkehr am wichtigsten ist bzw. was sie sich für den Fußverkehr wünschen, liegt mit 12% aller Angaben der Schutz gegenüber dem fließenden Kfz-Verkehr an erster Stelle. Auch die Trennung vom Radverkehr wird von einer Vielzahl der Teilnehmer*innen gewünscht. Sichere und komfortable Querungen sind mit 10% der Angaben das drittwichtigste Thema.

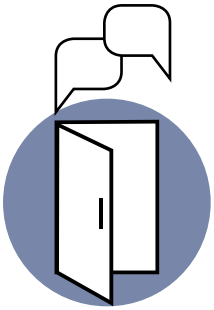
Haben wir etwas vergessen? Haben Sie noch weitere Wünsche zur Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen in Bielefeld?

Darstellung der Angaben ab 2%

346 Angaben insgesamt



Neben den Themen, die per Multiple Choice ausgewählt werden konnten, wurde nach weiteren Wünschen bzw. Verbesserungsvorschlägen gefragt. Die Teilnehmenden haben hier insbesondere die Themen verbesserungswürdige Ampelschaltungen, Verkehrskontrollen und Ahndung aber auch Reduzierung des Kfz-Verkehrs sowie Abschaffen von Gehwegparken genannt.



„Im Folgenden können Sie uns mitteilen, wo es in Bielefeld aus Ihrer Sicht Probleme in Bezug auf den Fußverkehr gibt.

Welche Orte meiden Sie zu Fuß und warum?
*Sie können aber auch gute Beispiele benennen: Welche Wege und Flächen in Bielefeld halten Sie für besonders gelungen für Fußgänger*innen und warum? Und Sie können uns Ihre Wünsche und Verbesserungsvorschläge zu konkreten Orten mitteilen.“*

Raum 3

Kartenabfrage



Die Wortbeiträge der Kartenabfrage können unter folgendem Link eingesehen werden: www.fussverkehr-bielefeld.de.

Mit dem Kartentool konnten die Teilnehmer*innen Defizite, Wünsche und positive Beispiele verorten. 686 Teilnehmer*innen haben insgesamt 2.113 Karteneinträge vorgenommen. 32% der Verortungen wurden dabei im Themenbereich „Sicherheit“ und 26% im Themenbereich „Querungsmöglichkeiten“ eingetragen. Mit 19% wurden dem Thema Gehweginfrastruktur die dritthäufigsten Angaben zugeordnet.

Alle Wortbeiträge in den Kategorien sind in der Online-Karte zu finden. Hierbei wird neben den Kategorien auch unterschieden, ob es sich um ein Defizit, einen Wunsch oder auch ein positives Beispiel handelt.

Hier kommen Sie zur Online-Karte: www.fussverkehr-bielefeld.de.

Die Wortbeiträge der jeweiligen Themenfelder wurden weiteren Unterkategorien zugeordnet. Auf den folgenden Seiten sind die Unterkategorien der Themenfelder nach Häufigkeit ihrer Nennungen dargestellt.

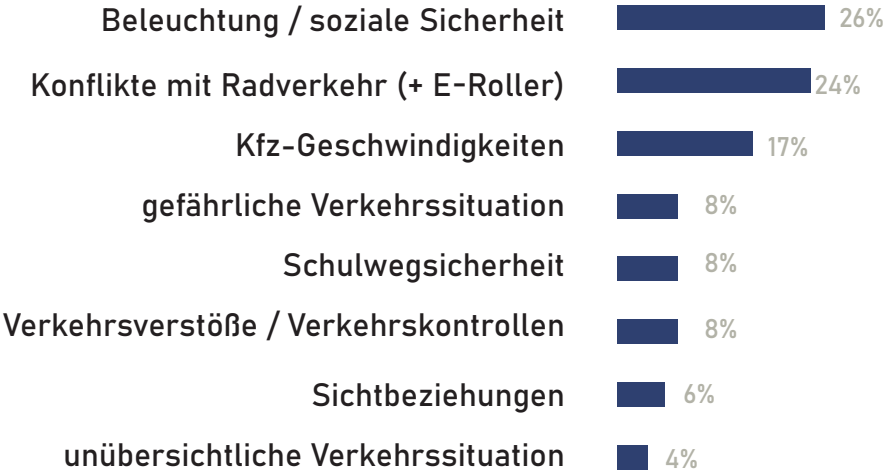
Kategorien

32%	Sicherheit	
26%	Straßenquerungen	
19%	Gehweginfrastruktur	
9%	öffentlicher Raum	
5%	Barrierefreiheit	
3%	Erreichbarkeit	
2%	anderes	
3%	positives Beispiel	

Sicherheit

807 Angaben





Straßenquerungen

624 Angaben





Gehweginfrastruktur

449 Angaben



öffentlicher Raum

244 Angaben

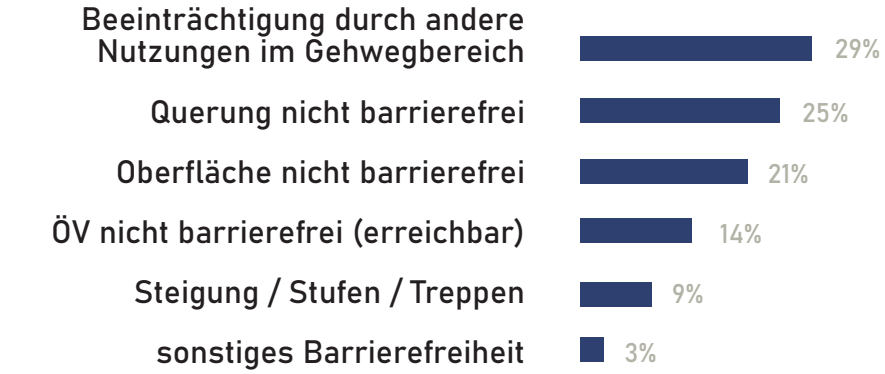




Barrierefreiheit

117 Angaben

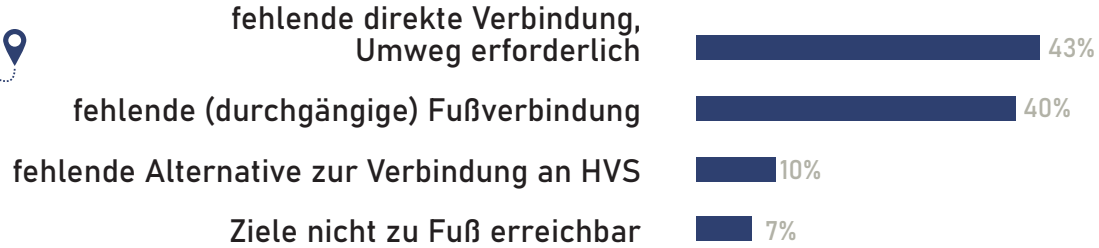




Erreichbarkeit

81 Angaben





Anderes

58 Angaben

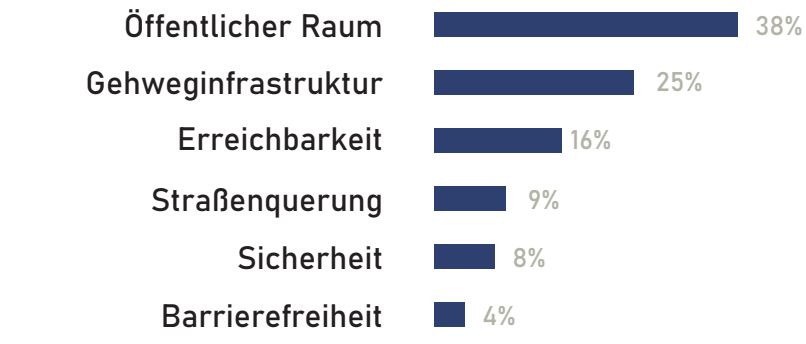




Positive Beispiele

76 Angaben





Fazit und Ausblick

Die Online-Beteiligung zum Fußverkehr in Bielefeld mit 1.323 Teilnehmer*innen zeigt, dass das Zufußgehen auch von der Bevölkerung Bielefelds als wichtiges Thema angesehen wird. Die Ergebnisse ermöglichen einen guten Einblick in die Sichtweisen der Bielefelder*innen zum Fußverkehr in ihrer Stadt.

Auch wenn sich nicht alle Altersgruppen gleichermaßen an der Umfrage beteiligt haben und die Beteiligung von Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, voraussichtlich unterdurchschnittlich ist, können aus den Angaben und Hinweisen der 1.323 Teilnehmer*innen viele Erkenntnisse zur Bewertung des Status-Quo im Fußverkehr sowie zu Zielsetzungen im Fußverkehr abgeleitet werden.

Die Themen von Leitbild und Zielen der Fußverkehrsstrategie werden von den Teilnehmer*innen bestätigt. Die Fortbewegung zu Fuß wird von vielen wegen der frischen Luft, der eigenen Bewegung und der gesunden Fortbewegungsart geschätzt. Dagegen halten unattraktive Fußwege und Querungsmöglichkeiten sowie fehlende (soziale) Sicherheit viele vom Zufußgehen ab. Den größten Handlungsbedarf aus Nutzer*innen Sicht gibt es beim Ziel „Sicher und konfliktfrei zu Fuß unterwegs“. Hierunter fallen die Sicherheit insgesamt mit der Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen sowie konkret sichere Querungen über Straßen. Dies wird sowohl bei der Multiple-Choice-Abfrage zu Wünschen als auch bei den umfangreichen Hinweisen in der Kartenabfrage deutlich. Darüber hinaus ist auch das Ziel „Attraktive öffentliche Räume“ von hoher Bedeutung.

Die umfassenden Hinweise zu Problemlagen, positiven Beispielen und Wünschen sind für die nächsten Arbeitsschritte der Fußverkehrsstrategie von hoher Bedeutung. Sie fließen in die Ausarbeitung von Handlungsfeldern und Handlungsempfehlungen sowie letztendlich auch in die Priorisierung von Maßnahmen ein.

Die Hinweise für konkrete Orte im Rahmen der Kartenabfrage werden in den Modellquartieren Innenstadt und Baumheide in Bewertungen und Maßnahmenentwicklungen eingebunden. Diese und auch alle weiteren Hinweise gehen darüber hinaus in Maßnahmenprogramme für die Handlungsfelder der Fußverkehrsstrategie ein. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung dienen damit als Datenpool, auf den im gesamten Prozess der Erstellung der Fußverkehrsstrategie sowie darüber hinaus bei der Umsetzung zurückgegriffen werden kann.



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Teilbericht

Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld

Modellquartier Baumheide



September 2022

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Modellquartier Baumheide

Auftraggeber

Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr

Technisches Rathaus

August-Bebel-Str. 92

33602 Bielefeld

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Franziska Weitzel, M. Sc.

Intania Arinta, M. Sc.

Katharina Döbler, M. Sc.

Kassel, 5. September 2022

Inhalt

1	**Modellquartier Baumheide**		**1**
2	**Vorhandenen Planungen und Projekte in Baumheide**		**2**
	2.1	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (2017)	2
	2.2	Freiraumentwicklungskonzept (2019)	6
	2.3	Entwicklung und Stärkung von Prävention und Gesundheitsförderung in Baumheide („Gesund in Baumheide)	12
3	**Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung**		**15**
	3.1	Hinweise aus der Online-Beteiligung	15
	3.2	Fußverkehrscheck mit Workshop	16
4	**Anforderungen an Fußverkehrsanlagen**		**17**
	4.1	Längsverkehr	17
	4.1.1	Gehwege	17
	4.1.2	Dimensionierung	17
	4.1.3	Anforderungen zur Vermeidung von Konflikten im Seitenraum	19
	4.1.4	Ausstattung von Gehwegen	21
	4.2	Querverkehr	21
	4.2.1	Querungsbedarfe	21
	4.2.2	Grundsätzliche Anforderungen an Querungsanlagen	22
	4.2.3	Barrierefreiheit von Querungsanlagen	22
	4.2.4	Anforderungen an verschiedene Formen von Querungsanlagen	22
	4.3	Weitere wichtige Anforderungen	23
	4.3.1	Barrierefreiheit	23
	4.3.2	Haltestellenausstattung	24
	4.3.3	Beleuchtung	24

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie

Modellquartier Baumheide

September 2022

	4.3.4	Straßenraumausstattung und Service	25
5	**Bestandsaufnahme**		**26**
	5.1	Ergebnisse Bestandsaufnahme	27
	5.1.1	Straßennetz und Verkehrsorganisation	27
	5.1.2	Gehwege	28
	5.1.3	Querungsanlagen	29
	5.1.4	ÖPNV	30
	5.1.5	Straßenraum/Aufenthaltsqualität	30
	5.2	Typisierung der Straßenräume	30
	5.2.1	Hauptstraßen	31
	5.2.2	Erschließungsstraßen	34
	5.2.3	Selbstständiger Gehweg – Grünverbindung	37
6	**Defizitanalyse**		**39**
	6.1	Bewertungskriterien für die Defizitanalyse	39
	6.2	Ergebnisse Defizitanalyse	41
	6.2.1	Längsverkehr	41
	6.2.2	Querverkehr	46
	6.2.3	Weitere wichtige Defizite	48
7	**Fußwegenetzentwicklung in Baumheide**		**51**
8	**Handlungsfelder und Maßnahmen**		**54**
	8.1	Maßnahmenempfehlungen	54
	8.2	Initialmaßnahmen für Baumheide	61
	8.3	Maßnahmensteckbriefe	62
Tabellenverzeichnis			70
Abbildungsverzeichnis			70
Kartenverzeichnis			71
Anlageverzeichnis			71

1 Modellquartier Baumheide

Der Stadtteil Baumheide wird als Modellquartier im Rahmen der Fußverkehrsstrategie bearbeitet. In Baumheide liegt der Schwerpunkt auf der Vernetzung mit bestehenden Projekten und Planungen. Die herausgearbeiteten Maßnahmenvorschläge aus bestehenden Planungen sollen in der Maßnahmenentwicklung im Zuge der Fußverkehrsstrategie genutzt und in einen umfassenden Maßnahmenkatalog zur Förderung des Fußverkehrs integriert werden.

Das gesamtstädtische Hauptfußwegenetz der Stadt Bielefeld wird im Modellquartier Baumheide durch ein Quartiersnetz mit unterschiedlichen Netzkategorien ergänzt. Das Quartiersnetz wird exemplarisch für weitere Quartiere in Bielefeld entwickelt. Als Ausgangspunkt der Netzgestaltung und Maßnahmenkonzeption für Baumheide dienen die vorliegenden Konzepte sowie die Ergebnisse der durchgeführten Online-Beteiligung und des Fußverkehrschecks mit Workshop.

Baumheide gehört zum Stadtbezirk Heepen und liegt im Nordosten Bielefelds. Der Stadtteil wird klar abgegrenzt – nördlich von der Herforder Straße, östlich von der Milser Straße, südlich von der Eckendorfer Straße und westlich durch den Grünraum der Kammeratsheide, in dem der Leineweberring liegt.

Städtebaulich ist der Stadtteil durch eine Mischung verschiedener Baustrukturen geprägt. Verkehrlich wird der Stadtteil Baumheide im Norden von der Herforder Straße (Bundesstraße 61) und im Süden von der Eckendorfer Straße erschlossen. Zwischen diesen beiden Hauptstraßen bilden die Straßen Am Wellbach, Rabenhof und Heilbronner Straße / Schelpmilser Weg weitere Hauptstraßen innerhalb des Stadtteils. Diese verlaufen in Nord-Süd-Richtung durch den Stadtteil. An den ÖPNV der Stadt Bielefeld ist Baumheide über eine Stadtbahnlinie mit mehreren Haltestellen sowie über mehrere Buslinien angebunden. Baumheide verfügt über mehrere Grünverbindungen, die den Stadtteil in verschiedene Teilbereiche gliedern.

2 Vorhandenen Planungen und Projekte in Baumheide

Für Baumheide liegen bereits Planungen vor, die der folgenden Tabelle 1 zu entnehmen sind. Darüber hinaus laufen zurzeit parallel zur Fußverkehrsstrategie die Projekte „Gesund in Baumheide“ und „Neue Mitte Baumheide“.

- **Tabelle 1:** Übersicht der vorliegenden Planungen und Projekte in Baumheide

Planwerk	Jahr
Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (INSEK) Baumheide	2017
Freiraumentwicklungskonzept	2019
Entwicklung und Stärkung von Prävention und Gesundheitsförderung in Baumheide („Gesund in Baumheide)	2015 - heute
Fachplan Gesundheit	2021
Neue Mitte Baumheide (im Rahmen des INSEK)	2022

2.1 Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (2017)[1]

Für Baumheide wurde im Jahr 2017 ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (INSEK) entwickelt. Mit dem INSEK soll eine Strategie zum Umgang und zur Verbesserung der aktuellen Situation und Problemlagen erarbeitet werden.

Im INSEK sind Ziele und Maßnahmen definiert, die den folgenden fünf Handlungsfeldern zugeordnet sind:

- Gestalterische Aufwertung und bauliche Ergänzung
- Ergänzung des Wohnraumangebotes und Verbesserung der Wohnqualität
- Soziale Teilhabe / Gesundheitsförderung / Integration in Bildung und Beruf
- Stabilisierung von Gemeinschaften / Förderung von Kultur und Freizeit
- Prozessorganisation und Vernetzung

Im Folgenden werden die Analyseergebnisse zu den einzelnen Themen zusammengefasst, die Bezug zum Fußverkehr haben und relevante Aussagen für die weitere Bearbeitung darstellen.

[1] Vgl. Stadt Bielefeld (2017): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Baumheide

Städtebau und Erscheinungsbild[2]

- Grün- und Gewerbebereiche innerhalb des Stadtteils und an diesen angrenzend stellen eine Trennung zu den umliegenden Stadtteilen dar.
- Die überdimensionale Fahrbahn der Herforder Straße hat eine starke Barrierewirkung zu den nahgelegenen Grün- und Erholungsräumen
- Das Zentrum weist funktionale und gestalterische Defizite auf und hat eine geringe Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität.
- Fußwegeverbindungen entsprechen z. T. nicht den aktuellen Standards der Barrierefreiheit.
- Es fehlen Anbindungen nach Nordwesten und Osten an die Grünräume.
- Innerhalb des Zentrums sind Verbindungen zu anliegenden Teilbereichen des Siedlungsraums unzureichend ausgestaltet.
- Das Grünraumsystem ist in einzelnen Bereichen des Stadtteils lückenhaft.
- Die Stadtbahnhaltestelle Baumheide hat ein unattraktives äußeres Erscheinungsbild.

Im Bereich *Städtebau und Erscheinungsbild* ergeben sich folgende Handlungsbedarfe[3]:

- Schaffung von Aufenthalts- und Begegnungsbereichen
- Aufwertung der Stadtbahnhaltestelle Baumheide
- Verbesserung der Wegebeziehungen im und um das Zentrum

Öffentlicher Raum und Grünraum[4]

- An den Grünräumen ist eine Unterscheidung zwischen privaten und öffentlichen Flächen nicht klar erkennbar. Dadurch ergibt sich eine schlechte Lesbarkeit des Raums, erschwerte Orientierung sowie fehlende soziale Kontrolle.
- Die Freiräume im Zentrum weisen ein hohes funktionales Defizit auf.
- Die Stadtbahnhaltestelle wirkt als ein Angstraum aufgrund der mangelnden Einsehbarkeit und Beleuchtung.

---

2 Vgl. Ebd., S. 28ff.
3 Vgl. Ebd., S. 32
4 Vgl. Ebd., S. 42f.

- Baumheide ist von einer Struktur aus Gewässern, Auen, Grünflächen und landwirtschaftlich genutzte Flächen umgeben.

Im Bereich *öffentlicher Raum und Grünraum* ergeben sich folgende Handlungsbedarfe:

- Aufwertung des öffentlichen Raums im Zentrum und Verbesserung der Aufenthaltsqualität.
- Verbesserung der Verbindungen aus dem Stadtteil zu den umliegenden Freiräumen und zum Schelphof.

Verkehr und Mobilität[5]

- Der geplante Ausbau der Herforder Straße wird die Barrierewirkung für den Fuß- und Radverkehr in das Johannisbachtal verstärken.
- Es fehlen weitere gesicherte Querungsanlagen an der Herforder Straße, die das Quartier mit dem gegenüberliegenden Grünraum Johannisbachtal verbinden.
- Die übergeordneten Hauptstraßen (Herforder Straße und Eckendorfer Straße) sowie die Hauptstraßen Am Wellbach, Rabenhof, Schelpmilser Weg, Vogteistraße im Stadtteil bilden wie auch die Stadtbahnlinie 2 Lärmkorridore mit einer hohen Lärmbelastung. Die anliegenden Wohnnutzungen sind vor allem betroffen.
- Am Schelpmilser Weg wurden Mängel hinsichtlich der Fußwegeanbindung und Beleuchtung festgestellt.
- Ein Parkplatzdefizit besteht bei Versammlungen in Wohngebieten z. B. rund um das Freizeitzentrum und im Bereich Rabenhof / Am Wellbach im Zusammenhang mit der Ezidischen Gebetsstätte.
- Es besteht eine gute Anbindung an die Innenstadt und umliegende Stadtteile durch das Stadtbahn- und Busnetz.
- Die Stadtbahnhaltestelle „Baumheide“ ist ein wichtiger Umstiegspunkt zwischen Stadtbahn- und Buslinien, die allerdings einen Modernisierungsbedarf aufzeigt.
- Die Grünzüge bilden attraktive Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr und sind frei vom Autoverkehr.

[5] Vgl. Ebd., S. 44 ff.

- Im Osten zur Lutteraue hin fehlen Anbindungen an den anliegenden Grünbereich.

Im Bereich *Verkehr und Mobilität* ergeben sich folgende Handlungsbedarfe:

- Bau einer Brücke als Querungshilfe nach dem Ausbau der Herforder Straße (ist in den Planungen vorgesehen)
- Neusortierung der Verkehrsflächen im Zentrum
- Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt für den Radverkehr
- Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen an der Herforder Straße und Eckendorfer Straße
- Einrichtung von Tempo 30-Zonen an der Straße Am Wellbach und an Schulwegübergängen[6]

Neue Mitte Baumheide

Im Zentrum des Quartiers befindet sich ein Einkaufszentrum sowie die Stadtbahn- und Bushaltestelle Baumheide. Das Gebiet weist durch die Dominanz von Parkflächen und den schlechten Zustand der Stadtbahnhaltestelle gestalterische Defizite auf. Daher erfolgte im Rahmen des INSEK ein Wettbewerb zur „Neuen Mitte“ Baumheide, der dem Ziel der Neugestaltung des Stadtteilzentrums dient. Dabei galt es:

- eine Haltestellenüberdachung herzustellen,
- eine Platzgestaltung mit sinnvoller Gliederung, Aufenthaltsqualität sowie außengastronomischen Angeboten zu entwerfen,
- eine Wegeführung von der Haltestelle zum Freizeitzentrum zu entwickeln,
- die Verkehrsführung am Rabenhof inklusive neuer Querungsmöglichkeiten zu regeln.[7]

Der Siegerentwurf des ausgelobten Wettbewerbs stammt vom Planungsbüro ANNABAU Architektur und Landschaft GmbH. Er strebt eine verkehrsfreie und baumgefasste Platzgestaltung an. Durch die Neuplatzierung der Stellplätze und das „Freiräumen“ von Einbauten u. ä. werden neue Platzflächen geschaffen. Es sind Stellplätze für E-Carsharing, E-Bike, E-Scooter und eine Mobilitätsstation vorgesehen. Im Südwesten soll ein neues Fahrradparkhaus entstehen. Zur

[6] Vgl. Ebd., S. 48
[7] Vgl. Ebd., S. 85

besseren Anbindung sind neue Querungsanlagen entlang des Rabenhofs und der Donauschwabenstraße geplant. Zudem soll die Stadtbahnhaltestelle nahezu vollständig überdeckelt werden. Der entstandene Raum bietet Platz für Außengastronomie.[8]

- **Abbildung 1:** Lageplan Neue Mitte Baumheide[9]



2.2 Freiraumentwicklungskonzept (2019)[10]

Aufbauend auf dem INSEK wurde 2019 das Freiraumentwicklungskonzept (FEK) entwickelt. Der Fokus des FEK liegt auf den Handlungsfeldern (grüne) Vernetzung, Nutzungsqualität von Freiräumen sowie deren ökologischen und klimatischen Funktionen.

Im Rahmen des FEK wurden folgenden Leitziele formuliert:

---

8 Vgl. Stadt Bielefeld (2018): Städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb Neue Mitte Baumheide. Ergebnisdokumentation, S. 6

9 Stadt Bielefeld (2022): Lageplan Neue Mitte Baumheide, M 1:5000, Plan zur Abstimmung

10 Vgl. Stadt Bielefeld (2019): Freiraumentwicklungskonzept

- Förderung der Partizipation durch Einbindung der Bewohner*innen vor Ort in die Planung, um bedarfsorientiert zu planen und Akzeptanz zu gewinnen
- Integration aller Nutzungsgruppen
- Multicodierung von Freiräumen
- Stärkung der Quartiersgemeinschaft
- Förderung der nicht motorisierten Mobilität
- Erweiterung von Biotopverbundfunktionen
- Wertschätzung von Stadtnatur
- Stärkung von Klimafunktionen

Zum Leitbild *Förderung der nicht motorisierten Mobilität* wurde das Handlungsfeld „Vernetzung“ formuliert, das folgende Handlungsziele beinhaltet:

- Grünes Netzwerk zur Verbesserung der Anbindung Baumheides an die Landschaftsräume ausbauen.
- Verbindende Orte für die Vernetzung der Grün- und Freiräume stärken. Dafür sind Querungshilfen und Lückenschließungen von Wegesystemen von großer Bedeutung.
- Netz attraktiver Fuß- und Radwege zur inneren und äußeren Erschließung ausbauen (siehe Abbildung 2). Hierfür werden der Ausbau von Radverkehrsanlagen und die Herstellung neuer Wegeverbindungen vorgesehen. Dabei sind Anforderungen an Breite und Belag, Trennung von Geh- und Radwegen, eine Beschilderung sowie Radabstellmöglichkeiten in der Detailplanung zu berücksichtigen.[11]

[11] Vgl. Ebd., S. 89ff.

● **Abbildung 2:** Innere und äußere Haupterschließung des nicht motorisierten Verkehrs[12]



Folgende Aussagen aus dem FEK sind in Bezug auf den Fußverkehr relevant:

- Das Fußwegenetz ist im Gegensatz zum Radwegenetz überdurchschnittlich gut ausgebaut.
- Es bestehen Fußwegeverbindungen, die die Quartiere untereinander und mit den Grünräumen vernetzen.
- Querungsanlagen an folgenden Straßen fehlen bzw. sind mangelhaft:
  - Übergang zwischen den Quartieren östlich der Straße Am Wellbach und der Kammerratsheide
  - Am Großen Wiel / Hagenkamp

[12] Ebd., S. 94

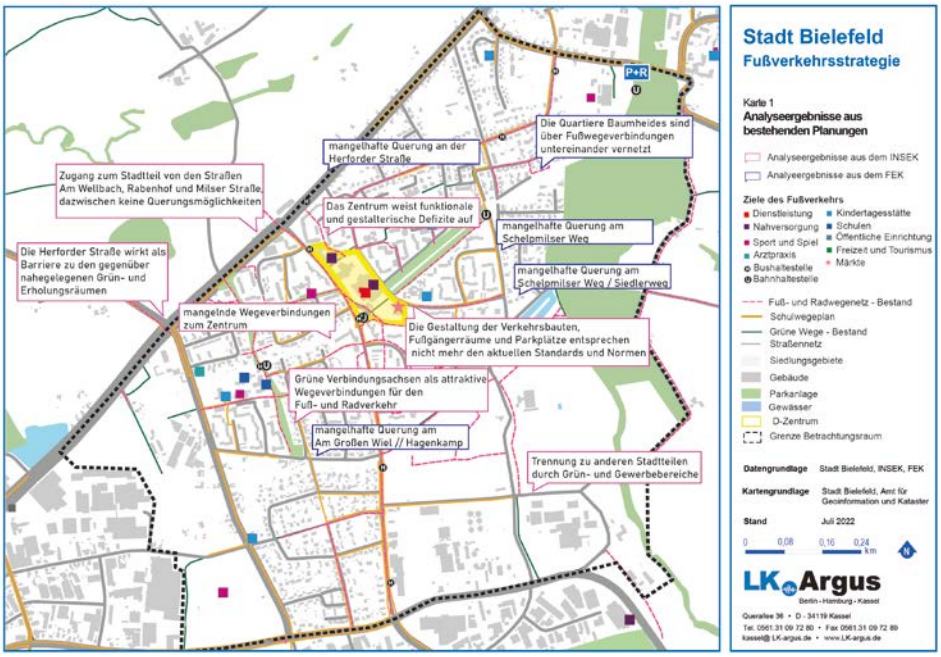
- Schelpmilser Weg / Siedlerweg
- Schelpmilser Weg allgemein
- Herforder Straße

- Eine Aufwertung des Fuß- und Radwegenetzes wird im Bereich des Freizeitzentrums (FZZ) an der Donauschwabenstraße / Staufenstraße / Scheffelstraße vorgesehen, die im Zuge der laufenden Sanierung des FZZ erfolgen soll.[13]

- Ein Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes ist in nord-südliche Richtung in der Kammeratsheide sowie von der Wiesenstraße bis zur Milser Straße zur Schaffung eines äußeren Erschließungsrings notwendig.[14]

Die Karte 1 zeigt die Analyseergebnisse aus bestehenden Planungen INSEK und FEK. Deutlich wird, dass Defizite insbesondere im Bereich des Zentrums und hinsichtlich der Querungsmöglichkeit bestehen.

- **Karte 1:** Analyseergebnisse aus bestehenden Planungen



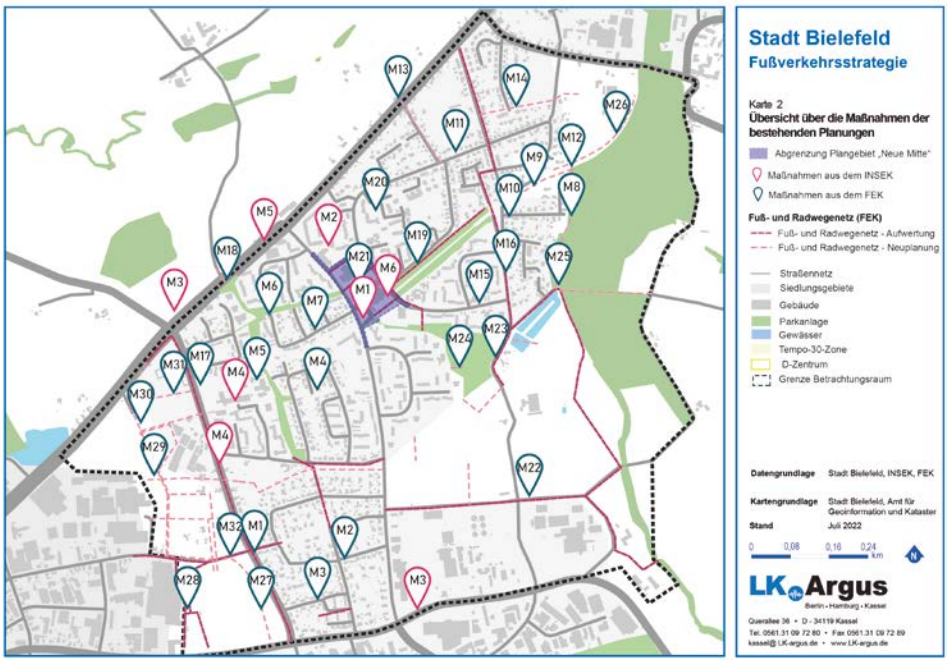
Siehe auch Kartenanhang

Die Karte 2 zeigt eine Übersicht über die entwickelten Maßnahmen im Rahmen der Planungen INSEK und FEK. Darüber hinaus wird in der Karte der Pla-

[13] Vgl. Ebd., S.77-78
[14] Vgl. Ebd., S. 94

nungsbereich des Projektes „Neue Mitte Baumheide“ dargestellt. Die einzelnen Maßnahmen werden in Tabelle 2 und Tabelle 3 aufgeführt und beschrieben.

- **Karte 2:** Übersicht über die Maßnahmen der bestehenden Planungen



Siehe auch Kartenanhang

- **Tabelle 2:** Maßnahmen aus dem INSEK

	Maßnahmen aus dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (INSEK 2019)
M1	Aufwertung der Stadtbahnhaltestelle
M2	Verbesserung der Wegebeziehungen im und um das Zentrum
M3	Lärmschutzmaßnahmen an der Herforder Straße und Eckendorfer Straße prüfen
M4	Einrichtung von Tempo-30-Zonen an der Straße am Wellbach und an Schul-übergängen
M5	Brücke als Querungshilfe nach dem Ausbau der Herforder Straße (ist in den Planungen vorgesehen)
M6	Aufwertung des öffentlichen Raums im Zentrum und Verbesserung der Aufenthaltsqualität

- **Tabelle 3:** Maßnahmen aus dem FEK

	Maßnahmen aus dem Freiraumentwicklungskonzept (FEK 2020)
M1	Schaffung einer Querungshilfe über die Straße Am Wellbach
M2	Durchführung von Schnittmaßnahmen entlang der Fußwegeverbindung zwischen Rabenhof und Hagenkamp
M3	Ausschilderung der Fuß- und Radwegeverbindungen zu den Spielplätzen
M4	Schaffung von Sitzmöglichkeiten entlang der Wege zw. Rabenhof und Jungbrunnenweg
M5	Schaffung von Aufenthaltsbereichen am Bahnübergang Seidenstickerstraße
M6	Aufwertung des Wendehammers am Übergang der Straße Baumheide in den Park zu einem grünen Quartiersplatz
M7	Durchgrünung der Straßenräume: Jungbrunnenweg, Baumheide, Am Großen Wiel (westlicher Abschnitt)
M8	Schaffung einer Wegeverbindung zwischen Siedlerweg und Bahntrasse
M9	Schaffung einer neuen Wegeverbindung entlang der Bahntrasse
M10	Durchgrünung der Straßenräume: Fischerheide, Krampenweg
M11	Durchgrünung der Straßenräume: Donauschwabenstraße, Heilbronner Str., Heidenheimer Str., Göppinger Str., Sandbrink
M12	Schaffung eines Bahnüberganges Am Lothenkamp
M13	Schaffung einer Querungshilfe über die Herforder Straße in der Nähe des Büscherweges
M14	Schaffung einer Wegeverbindung zwischen der Sportanlage Milse und Heilbronner Str.
M15	Gestaltung der Platzfläche Kreuzung Banater Weg / Donauschwabenstr. zu einem Quartiersplatz
M16	Durchgrünung des nördlichen Abschnittes des Schelpmilser Weges
M17	Öffnung der Unterführung zu den Schulsportflächen für die Allgemeinheit
M18	Schaffung einer Querungshilfe über die Herforder Str. in den Jerrendorfweg
M19	Aufwertung der Fußwegeverbindung nördlich der Bahntrasse
M20	Durchgrünung der überdimensionierten Parkplatzflächen an der Donauschwabenstraße
M21	Aufwertung der Freiflächen um das FZZ mit Wasserspielplatz, Skateranlage und Aufenthaltsbereichen
M22	Aufwertung der Wiesenstraße
M23	Errichtung einer Querungshilfe am Schelpmilser Weg
M24	Errichtung einer neuen beleuchteten Zuwegung zum Abenteuerspielplatz
M25	Errichtung einer öffentlichen Querungsmöglichkeit über die Weser-Lutter
M26	Schaffung einer Wegeverbindung entlang der Sportanlage Milse
M27	Anlage eines Fuß- und Radweges im Parkplatzbereich des Leineweberrings zur Anbindung der Kammerratsheide an den Grünzug Heeper Fichten

	Maßnahmen aus dem Freiraumentwicklungskonzept (FEK 2020)
M28	Befestigung der Pfade zur Entwicklung einer langlebigen Wegestruktur
M29	Schaffung von Aufenthaltsbereichen und Baumreihen entlang der Wegeverbindung
M30	Schaffung einer Verknüpfung zwischen urbaner Landwirtschaft und den Nutzungen des Grünzuges unter Ergänzung der Bebauungsstruktur
M31	Schaffung von Fuß- und Radwegeverbindungen (v.a. Nord <> Süd)
M32	Ausbau eines Fuß- und Radweges entlang der Straße Am Wellbach

2.3 Entwicklung und Stärkung von Prävention und Gesundheitsförderung in Baumheide („Gesund in Baumheide)

Vor dem Hintergrund des in 2015 in Kraft getretenen Präventionsgesetzes wurde das Projekt „Entwicklung und Stärkung von Prävention und Gesundheitsförderung im Stadtteil Baumheide“ initiiert. Dabei wird das Ziel der Verbesserung der gesundheitlichen Chancengleichheit verfolgt. Auf Grundlage der Bestands-, Bedarfs- und Bedürfnisanalyse mit Bürger*innen und Akteur*innen aus dem Quartier und auf städtischer Ebene wurden bedarfsgerechte Maßnahmen entwickelt und umgesetzt. Handlungsfelder sind Bewegung, Ernährung sowie die Gestaltung des öffentlichen Freiraums in Baumheide. Das Projekt ist bis Dezember 2022 befristet.[15]

Im Rahmen des Projektes wurde ein Beteiligungsverfahren mit Kindern und Jugendlichen durchgeführt, deren Ergebnisse zum Teil in das FEK eingeflossen sind. Hierbei wurden ca. 50 Kinder und Jugendliche vor Ort gefragt, was sie gut in Baumheide finden und was sie gerne anders haben möchten:

- An vielen Stellen in Baumheide ist es vermüllt und dreckig. Einige Ecken und Plätze werden von den Kindern als Angsträume wahrgenommen. Das Thema Müll soll angegangen werden.
- Es gibt viele Spielplätze in Baumheide, die allerdings nicht ansprechend gestaltet sind. Sie wünschen sich Schaukeln auf den Spielplätzen und Möglichkeiten ans Wasser zu kommen.
- Die Bolzplätze haben keinen guten Belag. Die Kinder und Jugendlichen wünschen sich einen „Gummibelag“ für die Bolzplätze. Zudem wird sich ein Basketballplatz oder eine Trainingsanlage gewünscht.

[15] Vgl. Stadt Bielefeld: Gesund in Baumheide. Entwicklung und Stärkung von Prävention und Gesundheitsförderung im Stadtteil Baumheide URL: https://www.bielefeld.de/gesundinbaumheide

- Die Kinder und Jugendlichen finden, dass die Autos zu schnell fahren und es gefährliche Ecken in Baumheide gibt. Insbesondere wird der Schelpmilser Weg am Abenteuerspielplatz bemängelt.[16]

Laut Informationen des Gesundheitsamts werden demnächst in Baumheide Spaziergänge durch das Quartier über das Projekt Bielefelder Spaziertreff - "Komm, wir gehen spazieren!" durchgeführt. Das Ziel ist es, „mehr (ältere) Menschen zu mehr Bewegung anzuregen und damit wichtige Beiträge zur Gesundheitsförderung leisten.“[17] Die Spaziergänge werden begleitet und sollen über das gesamte Jahr und jede Woche stattfinden.

Fachplan Gesundheit für das Quartier Bielefeld Baumheide (2021)

Der Fachplan ist in dem Kontext des Projektes „Entwicklung und Stärkung von Prävention und Gesundheitsförderung im Stadtteil Baumheide“ (Kurztitel „Gesund in Baumheide“) entstanden. Es wurden Ziele und konkrete Maßnahmen im Bereich Gesundheitsförderung der Baumheider*innen entwickelt. Dabei liegt der Fokus auf den Themenschwerpunkten Bewegung, Ernährung und die gesundheitsförderliche Gestaltung des öffentlichen Freiraums und tangiert dabei auch die Themen medizinische Versorgung und Lärm/Geräusche.

Aus einer Bedürfnisabfrage wurden folgende Bedürfnisse der Bewohner*innen abgeleitet[18]:

- Vielen Bewohnerinnen und Bewohnern sind bestehende Angebote im Quartier nicht bekannt.
- Teilweise sind den Bewohnerinnen und Bewohnern auch Einrichtungen im Quartier nicht bekannt.
- Insbesondere wird der Zustand der Spielplätze in Baumheide bemängelt.

Maßnahmen aus den Bereichen Bewegung und Gestaltung des öffentlichen Freiraums, die für den Fußverkehr relevant sind, sind folgende:[19]

- Sport- und Spielangebot: Aufwertung, Reaktivierung sowie Neubau von Spielplätzen und Bau einer Calisthenics-Anlage

---

16 Stadt Bielefeld: Abenteuerspielplatz. Unser Baumheide

17 Sportbund Bielefeld e.V.: Bielefelder Spaziertreff - "Komm, wir gehen spazieren!", URL: https://www.sportbund-bielefeld.de/angebote/fuer-erwachsene-aeltere/bielefelder-spaziertreff, letzter Zugriff am: 01.06.2022

18 Vgl. Stadt Bielefeld (2021): Fachplan Gesundheit für das Quartier Bielefeld Baumheide, S. 17

19 Vgl. Ebd., S. 26f

- Grünräume: Freiraumentwicklungskonzept, u. a. Spielplatz Banater Weg, Park am Wellbach, sichere Straßenüberquerung (Schelpmilser Weg, Am Großen Wiel/Jungbrunnenweg)
- Fußgängerfreundliche Infrastruktur für alle Altersgruppen:
  - Breite Gehwege
  - Ausreichend Sitzgelegenheiten
  - Ausreichend Toiletten
  - Sichere Straßenquerung an relevanten Routen
  - Adäquate Beleuchtung zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls

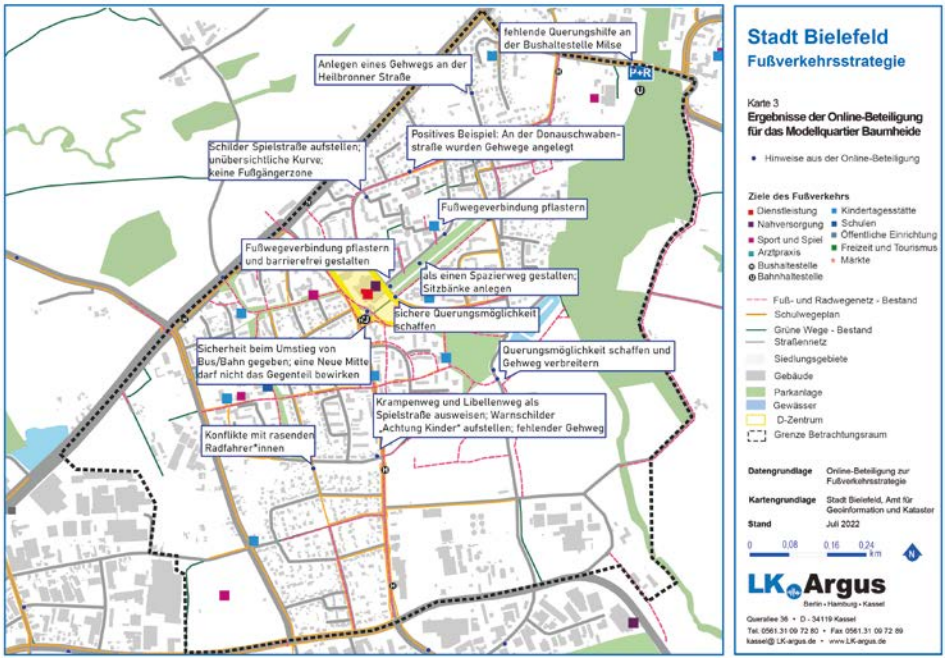
3 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie werden verschiedene Beteiligungsformate u. a. gesamtstädtisch eine Online-Beteiligung und im Modellquartier ein Fußverkehrscheck mit Workshop durchgeführt, um die Öffentlichkeit in den Prozess einzubinden.

3.1 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Im Zeitrahmen von 15. November bis zum 05. Dezember 2021 wurde eine Online-Befragung durchgeführt, in der Einschätzungen zur Situation für die Fußgänger*innen sowie Hinweise auf Defizite und Wünsche zur Verbesserung abgefragt wurden. Anhand einer interaktiven Karte konnten die Teilnehmenden auf Problemstellen, Wünsche und auch positive Beispiele in Bielefeld hinweisen. Aus den insgesamt 2.113 Einträgen wurden 11 Einträge zum Stadtteil Baumheide abgegeben. Die Hinweise zu Baumheide lassen sich hauptsächlich den Kategorien Gehweginfrastruktur, Straßenquerung und Sicherheit zuordnen (siehe Karte 3).

- **Karte 3:** Ergebnisse der Online-Beteiligung für das Modellquartier Baumheide



Siehe auch Kartenanhang

Die Hinweise aus der Online-Beteiligung dienten als Grundlage für die Vorbereitung des Fußverkehrschecks mit Workshop und fließen in die Bestands- und Defizitanalyse ein.

3.2 Fußverkehrscheck mit Workshop

Der Fußverkehrscheck mit Workshop dient als planerisches Werkzeug, bei dem mit lokalen Akteuren und interessierten Bürger*innen die Situation für Fußgänger*innen beleuchtet und konkrete Maßnahmen erarbeitet werden sollen. Er fand in Baumheide am 09. April 2022 statt. Die Begehung startete am Freizeitzentrum und führte durch Grünzüge, Wohn- und Erschließungsstraßen sowie entlang von Hauptstraßen. Thematisiert wurden auf der Route u. a. Querungsmöglichkeiten, Fußverkehrsinfrastruktur und Erreichbarkeit von fußverkehrsrelevanten Zielen. Im Anschluss an die Begehung wurden im Workshop die Ergebnisse der Begehung vertieft. Die Teilnehmenden erörterten positive Beispiele und Defizite in Baumheide und lokalisierten diese anhand einer Karte. Besonders die Grünzüge und die allgemeine Erreichbarkeit zu Fuß wurden positiv bewertet. Als problematisch sahen die Teilnehmenden vor allem Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden beispielsweise durch parkende Kfz (z. B. an der Donauschwabenstraße). Als weiteres Defizit wurden fehlende Querungsmöglichkeiten (z. B. am Schelpmilser Weg) identifiziert. Basierend auf den zusammengetragenen Defiziten wurde über mögliche Maßnahmen diskutiert. Die Teilnehmenden verorteten die Maßnahmen auf der Karte und beschrieben diese mithilfe von Moderationskarten.

- **Abbildung 3:** Impressionen aus dem Fußverkehrscheck mit Workshop





Das Protokoll zum Fußverkehrscheck mit Workshop ist als Anlage angehängt.

- **Anlage:** Fußverkehrscheck mit Workshop Modellquartier Baumheide. Ergebnisdokumentation

Die Ergebnisse fliesen in die Bestands- und Defizitanalyse ein. Die durch die Teilnehmenden angesprochenen Punkte finden sich dementsprechend in der Karte 5 im Kapitel Bestandsaufnahme und in der Karte 6 unter Defizitanalyse wieder. Die Maßnahmenvorschläge wurden in die Maßnahmenentwicklung eingebunden.

4 Anforderungen an Fußverkehrsanlagen

Im Folgenden werden die Anforderungen an Fußverkehrsanlagen aufgeführt, die als Bewertungsgrundlage für die Analyse dienen. Diese berücksichtigen die spezifischen Bedingungen in Baumheide und werden nach Längs- und Querverkehr differenziert. Zudem bestehen weitere Anforderungen wie z. B. an die Barrierefreiheit und an ÖPNV-Haltestellen.

4.1 Längsverkehr

4.1.1 Gehwege

Gemäß den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) sind an angebauten Straßen Anlagen für den Fußgängerverkehr überall erforderlich. Die Grundausstattung soll trotz Lücken in der Bebauung im Zuge der ansonsten angebauten Straße gegeben sein. Ausnahmen sind möglich:

- an Wohnwegen mit sehr geringen Verkehrsstärken und offener Wohnbebauung,
- an einseitig angebauten Straßen (Gehwege sind nur einseitig erforderlich).[20]

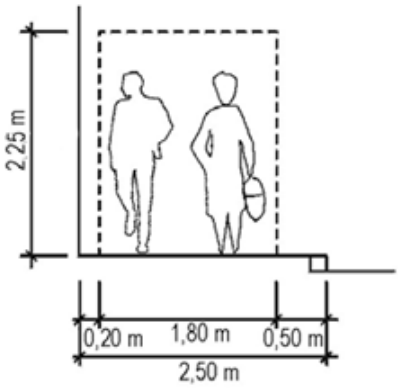
4.1.2 Dimensionierung

Die empfohlene Regelbreite für einen dem Fußverkehr gewidmeten Seitenraum beträgt 2,50 m[21]. Dieser soll einbaufrei bleiben, um ausreichend Raum für den Fußverkehr zu schaffen (siehe Abbildung 4).

[20] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 12 und 16

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

- **Abbildung 4:** Dimensionierung eines Seitenraums im Regelfall[22]



Dabei ist die Regelbreite als Mindestbreite anzusehen, die bei geschlossener Bebauung mit geringer Dichte ausreichend ist. Entsprechend der EFA nimmt die erforderliche Seitenraumbreite mit der Nutzungsdichte zu. Weiterhin sind bei örtlichen Besonderheiten in Straßenräumen Zuschläge für beispielsweise Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum zu berücksichtigen (dargestellt in Abbildung 5).

- **Abbildung 5:** Richtwerte für Breitenzuschläge zum Seitenraum[23]

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

In Ausnahmefällen kann die Regelbreite unterschritten werden. Das ist möglich in Abhängigkeit des Straßentyps (siehe Kapitel 5.1). Die unterschiedlichen Straßentypen werden bei der Bewertung der Gehwegbreiten wie folgt berücksichtigt:

- Hauptstraßen: Die Regelbreite von 2,50 m darf nicht unterschritten werden.

---

[22] 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

[23] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 16

- Wohnstraßen: Entsprechend EFA ist auf Wohnstraßen mit offener oder geschlossener Bebauung, geringer Dichte und mit geringer Verkehrsstärke ein Fahrbahnabstand von 30 cm ausreichend. Zudem kann der Hausabstand von 30 cm durch die niedrigere Einfriedung wegfallen. So ergibt sich gegenüber dem Regelfall (vgl. Abbildung 4) eine Seitenraumbreite von 2,10 m. Bei Wohnstraße mit mittlerer oder hoher Dichte gilt der Regelbreite von 2,50 m.[24]

- Wohnwege: Auf befahrbaren Wohnwegen mit offener Bebauung sowie äußerst geringer Verkehrsbelastung kann auf die Anlage gesonderter Gehwege verzichtet werden.[25]

Aufgrund baulicher Gegebenheiten kann es punktuell zu Engstellen kommen. Durch geeignete Maßnahmen gilt es auch hier sicher zu stellen, dass die Dimensionierung des Seitenraums der Regelbreite oder zumindest dem abgeminderten Regelfall von 2,10 m entspricht.[26]

Wird der Gehweg durch eine temporäre Arbeitsstellen unterbrochen, ist eine 2,00 m breite (mindestens jedoch 1,00 m breite) und barrierefreie Umgehung auf derselben Straßenseite bereit zu stellen.[27]

4.1.3 Anforderungen zur Vermeidung von Konflikten im Seitenraum

Konflikte des Fußverkehrs mit anderen Verkehrsarten im Seitenraum sind insbesondere Gehwegparken (legal und illegal) sowie Konflikte mit dem Radverkehr. Im Folgenden sind die Anforderungen zur Vermeidung dieser Konflikte dargestellt:

<u>Gehwegparken:</u>

- „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt.“[28]

- Die RASt setzen für Personen im Rollstuhl einen Breitenbedarf von 110 cm sowie ein Begegnungsabstand von 20 cm an. Dies ergibt eine Restbreite von 2,40 m.[29]

---

24 Vgl. Ebd.
25 Vgl. Ebd.
26 Vgl. Ebd., S. 17
27 Vgl. Ebd., S. 31
28 VwV-StVO zu Anlage 2, lfd. Nr. 74 Parkflächenmarkierungen

- Illegales Gehwegparken (ohne entsprechende Anordnung) ist unabhängig von der verbleibenden Gehwegbreite nicht zulässig.[30]

Radverkehr:

- Eine gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr soll vermieden werden. Sie kommt nur in Frage, wenn eine getrennte Führung nicht zu realisieren ist und eine gemischte Führung von Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn nicht vertretbar ist.[31] Grundsätzlich sind gemeinsame Geh- und Radwege innerorts nur im Ausnahmefall vorzusehen und kommen nur dann in Betracht, „[…] wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist“[32] Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen innerorts gilt eine Mindestbreite von 2,50 m.[33] Handelt es sich bei dem Weg um eine Hauptverbindung des Radverkehrs, gilt das als Ausschlusskriterium für eine gemeinsame Führung[34].

- Die Option „Radverkehr frei“ ist einem gemeinsamen Geh- und Radweg vorzuziehen, um Konflikte zwischen schnellen Radfahrenden und langsamen Fußgänger*innen zu vermeiden.[35] Wie bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg darf die Mindestbreite von 2,50 m nicht unterschritten werden und ist in Abhängigkeit der Verkehrsstärken größer zu wählen.[36]

- Bei getrennten Geh- und Radwegen soll die Breite des Gehwegs mindestens 2,50 m betragen.[37] Dabei ist eine Abgrenzung durch die bauliche Anlage eines Trennstreifens notwendig, um ein unbeabsichtigtes Betreten des Radweges durch blinde und sehbehinderte Fußgänger*innen zu verhindern. Der Trennstreifen soll mindestens 30 cm breit sein.[38]

- Generell soll die Radverkehrsführung übersichtlich sein und klar gekennzeichnet werden, vor allem wenn der Radweg den Gehweg kreuzt.

---

29 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, S. 19

30 Vgl. StVO §12

31 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 13

32 VwV 1.I. zu Zeichen 240 StVO

33 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 13

34 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 27

35 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 13

36 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 27

37 Vgl. Ebd., S. 24

38 Vgl. DIN 18040-3:2014-12, S. 15

4.1.4 Ausstattung von Gehwegen

Eine angenehme Begehbarkeit von Wegen wird maßgeblich von der Oberfläche sowie von Querneigungen bestimmt.

Die Oberfläche des Gehwegs soll leicht und angenehm begehbar, rutschsicher und möglichst eben sein.[39]

Querneigungen:[40]

- Querneigungen von Gehwegen sollen maximal 2 % betragen. Dies gilt auch bei Grundstückszufahrten, Gehwegüberfahrten oder Absenkungen zur Fahrbahnquerung.
- Generell ist eine höhenmäßige Durchgängigkeit in Längsrichtung sowie quer zu Laufrichtung anzustreben. Die Breite zur Höhenüberwindung zwischen Fahrbahn und Gehweg ist gering zu halten.

4.2 Querverkehr

Die sich für den Fußverkehr ergebenden Einschränkungen in der Querbarkeit (z. B. durch Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, mehrstreifige Fahrbahnen, Bahntrassen und Zäune auf Mittelstreifen) sind durch regelmäßige Querungsanlagen zu mindern.

4.2.1 Querungsbedarfe

Querungsmöglichkeiten sollen möglichst in kurzen Abständen, etwa alle 100 m bis max. 200 m angelegt werden. Grundsätzlich sind Querungsanlagen an Straßen mit hohen Kfz-Verkehrsstärken, zwei Fahrstreifen bis 8,50 m Fahrbahnbreite, überbreiten zweispurigen Fahrbahnen und an Straßen mit mehr als zwei Fahrstreifen einzusetzen.[41]

Ein besonderer Querungsbedarf besteht an Knotenpunkten und auf Strecken, wenn eine der folgenden Bedingungen vorliegt:

- „beidseitig geschlossene Wohnbebauung

---

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

[40] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 14; Vgl. DIN e. V. (Hrsg.), DIN 18040-3:2014-12, S. 9

[41] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 17ff.

- Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe
- punktuell besondere Quellen und Ziele im Fußgängerverkehr, wie z. B. wichtige infrastrukturelle Einrichtungen
- Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte des ÖPNV und
- wichtige Gehwegeverbindungen quer zur kreuzenden Straße."[42]

4.2.2 Grundsätzliche Anforderungen an Querungsanlagen

An Querungsanlagen sollen ausreichend Aufstellflächen gegeben sein. Darüber hinaus sollen möglichst Sichtbeziehungen sichergestellt werden. Direkte Querungsmöglichkeiten und kurze Querungsdistanzen sind ebenfalls von Bedeutung.

4.2.3 Barrierefreiheit von Querungsanlagen

Eine barrierefreie Gestaltung von Querungen wird durch folgende Elemente erzielt.

- Taktile Leitelemente wie z. B. Auffindestreifen, Richtungsfelder und Aufmerksamkeitsfelder dienen insbesondere blinden und sehbehinderten Menschen als Orientierung.
- Auditive Signalgeber helfen beim Auffinden des Signalgebermastes und der Fußgängerfurt.
- An Querungsstellen sind differenzierte Bordhöhen vorzusehen: Nullabsenkung für mobilitätseingeschränkte und Bordkante mit mindestens 6 cm für sehbehinderte Menschen.[43]

4.2.4 Anforderungen an verschiedene Formen von Querungsanlagen

- Mittelinseln: Sie sollen mindestens 2,50 m breit sein.[44]
- Fußgängerüberwege:[45]

---

42 Ebd., S. 14

43 Vgl. DIN e. V. (Hrsg.) DIN 18040-3:2014-12, S. 19

44 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S.21

- An bedeutenden Wegebeziehungen, die eine komfortable Querungsmöglichkeit erfordern, kommen Fußgängerüberwege besonders infrage (z. B. Wege zum Bahnhof oder wichtigen Versorgungsbereichen).
- Zudem können Fußgängerüberwege an Einmündungsbereichen untergeordneter Straßen sinnvoll sein, wenn bei hohen Fußgängerstärken auch gegenüber dem aus der Nebenstraße kommenden Kfz-Verkehr Vorrang gewährleistet werden soll.
- Fußgängerüberwege sollen in Gehrichtung des Fußverkehrs angelegt werden.
- In Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind Fußgängerüberwege möglich, jedoch sollen andere Querungsanlagen bevorzugt werden.

- Lichtsignalanlagen (LSA) mit Fußgängerfurten: Zur Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit gilt es bei der Konzeption von lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten sowie auch bei Fußgängerfurten abseits von Verkehrsknoten die Belange des Fußverkehrs zu berücksichtigen:
  - Sperrzeiten sollen nicht mehr als 30 s, an Bedarfsampeln nach Anforderung nicht mehr als 7 s betragen.
  - Bei Lichtsignalanlagen mit Mittelinseln sollen Zufußgehende die Fahrbahn in einem Zug (ohne Zwischenhalt auf Mittelinseln) queren können, d. h. ein sogenannter gebrochener Lauf soll vermieden werden.[46]
  - Freigabezeiten sollen mindestens 5 s betragen.[47]

4.3 Weitere wichtige Anforderungen

4.3.1 Barrierefreiheit

Ein wichtiges Kriterium der Barrierefreiheit ist, dass mindestens zwei von drei Sinnen (Hören, Sehen, Tasten) angesprochen werden. Viele Anforderungen für die Barrierefreiheit sind bereits in den vorherigen Punkten (v. a. unter den Aspekten Ausstattung von Gehwegen und Anlagen für den Querverkehr) beschrieben. Folgende weitere Anforderungen sind zu berücksichtigen:

---

45 Vgl. Ebd., S.22

46 Vgl. Ebd., S.23

47 Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) (Hrsg.) 2012: Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. In: Verkehrstechnik. Heft V217. Wirtschaftsverlag NW. Bergisch Gladbach

- Bordabsenkungen sind in regelmäßigen Abständen mindestens jedoch an Straßeneinmündungen auch unabhängig von Querungsanlagen vorzusehen.[48]
- Treppenanlagen allein sind nicht als barrierefrei anzusehen. Es gilt Alternativen wie Rampen zu schaffen.[49]
- Längsneigungen sollen grundsätzlich max. 3 % betragen. Bei Längsneigung von 6 % (z. B. an Rampenanlagen) sind in regelmäßigen Abständen ebene Erholungsbereiche für mobilitätseingeschränkte Personen.[50]
- Insgesamt sollen bei der Ausstattung der Gehwege die Ansprüche von Menschen auf Rollen (z. B. Rollator, Rollstuhl, Inliner) berücksichtigt werden.

4.3.2 Haltestellenausstattung

Haltestellen sind bedeutende Schnittstellen zwischen Fußverkehr und ÖPNV. Folgende Ausstattungsmerkmale sollen gegeben sein:

- Witterungsschutz,
- Sitzgelegenheiten und
- ausreichend dimensionierte Warteflächen ohne Einschränkung der Gehwegbreite[51] (Mindestbreite von 2,50 m).

Zudem sind an Haltestellen im Sinne der Barrierefreiheit taktile Elemente vorzusehen.[52]

4.3.3 Beleuchtung

Die Beleuchtung auf Straßen und Plätzen ist für die Sicherheit und den Wohlfühlfaktor der Zufußgehenden von hoher Bedeutung. Gemäß den EFA ist für öffentliche Verkehrsflächen „innerorts aus der Verkehrssicherungspflicht und zum Schutz vor krimineller Bedrohung generell eine ausreichende Beleuchtung erforderlich. Wesentlich ist eine gute Erkennbarkeit der jeweiligen baulichen Anlage, der Verkehrszeichen, der Markierungen sowie der Verkehrsteilnehmer,

---

48 Vgl. DIN e. V. (Hrsg.) DIN 18040-3:2014-12, S. 18
49 Vgl. Ebd., S. 21
50 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 12
51 Vgl. Ebd., S. 16 und 28
52 Vgl. DIN e. V. (Hrsg.) DIN 18040-3:2014-12, S. 23

insbesondere der Fußgänger, da diese über keine eigene Beleuchtung verfügen.“[53]

Die Anforderungen nach der DIN 5044 für Straßenbeleuchtung, der DIN 67523 für Fußgängerüberwege und der DIN 67524 für Unterführungen sind zu beachten.[54]

4.3.4 Straßenraumausstattung und Service

Um den Komfort und die Attraktivität für den Fußverkehr zu steigern, gibt es neben den bereits genannten Elementen weitere Aspekte, die es zu beachten gilt.

- Wegweisung: Zur Orientierung ortsunkundiger Fußgänger*innen soll eine einheitliche und gut lesbare Wegweisung angebracht werden. Diese soll zu wichtigen Nahzielen wie Einkaufszentren, Sportplätzen und zentralen Haltestellen führen. Wegweiser sind unmittelbar an Verzweigungsstellen in einer Höhe von mindesten 2,25 m anzubringen. Informationstafeln sollen in einer Höhe von 1,00-2,00 m stehen.[55]
- Sitzgelegenheiten: Vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen sind Sitzgelegenheiten wichtig. Diese können deren Reichweite deutlich vergrößern. Auf wichtigen Gehwegen sind Sitzgelegenheiten in einem maximalen Abstand von 300 m aufzustellen.[56]

---

53 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 30

54 Vgl. Ebd.

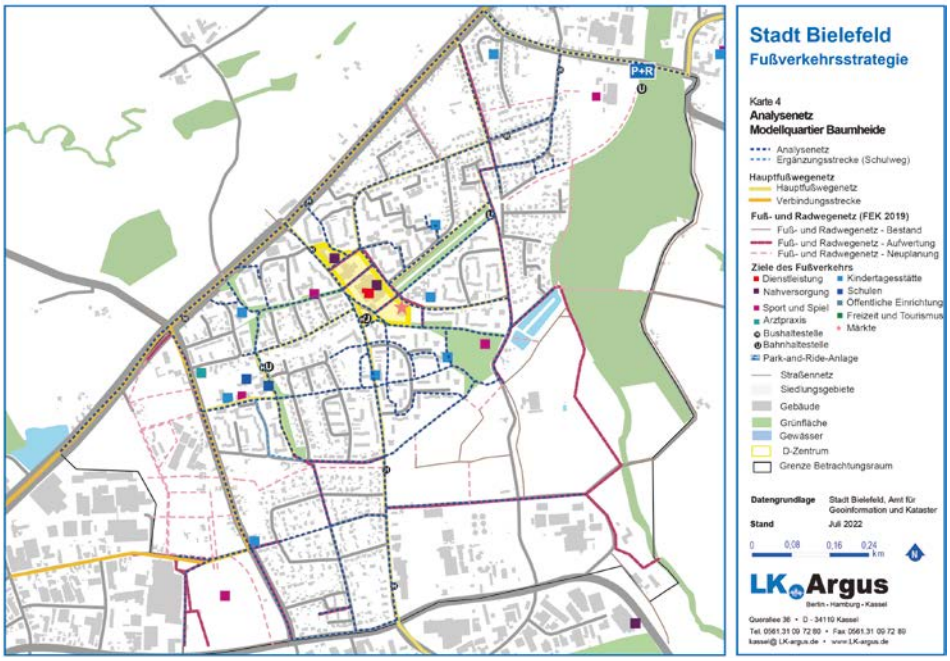
55 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 33

56 Vgl. Ebd., S. 32

5 Bestandsaufnahme

Für die Bestandsaufnahme wird ein Analysenetz definiert. Dieses basiert auf dem bestehenden Rad- und Fußwegenetz aus dem FEK (siehe Karte 4). Ergänzend zum Analysenetz wurde der Schlehenweg als Ergänzungsstrecke (Schulweg) definiert. Bei der Analyse werden ausschließlich die Alltagswege, die den Zwecken Arbeit, Ausbildung, Einkaufen dienen, betrachtet. Bestehende Rad- und Fußwege, die als Freizeitwege genutzt werden, wie z. B. in Grünräumen östlich und westlich von Baumheide werden nicht berücksichtigt.

- **Karte 4:** Analysenetz Modellquartier Baumheide



Siehe auch Kartenanhang

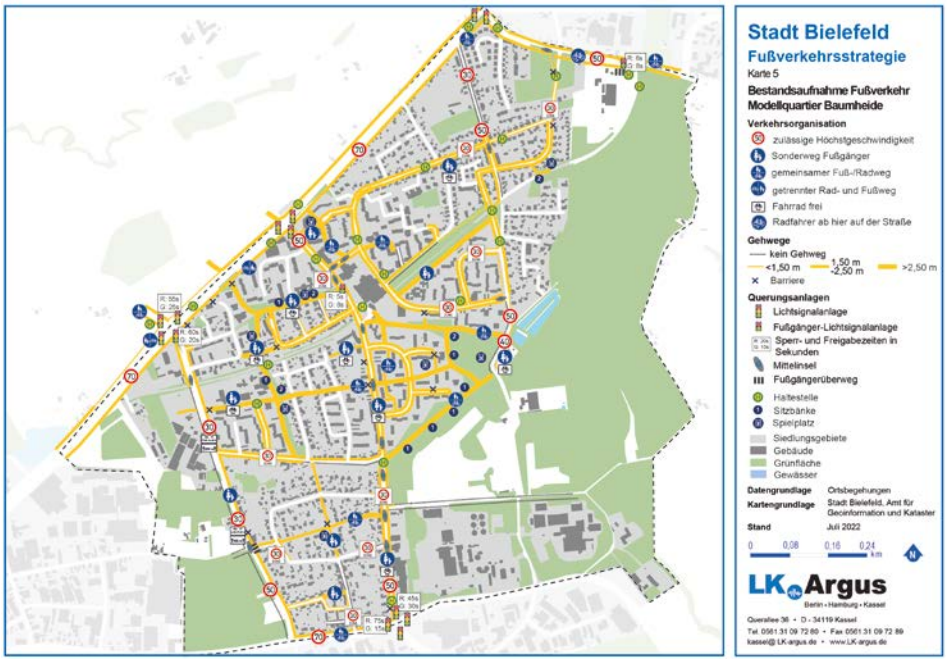
Untersucht wird die Fußverkehrsinfrastruktur im Längs- und Querverkehr. Auch Haltestellen als wichtige Ziele und Verknüpfungspunkte des Fußverkehrs werden in die Analyse eingebunden. Das Thema Barrierefreiheit wird sowohl beim Längs- und Querverkehr berücksichtigt als auch im Detail ergänzend untersucht.

Der Fokus der Bestandskarte zu Beginn des nachfolgenden Kapitels 5.1 liegt auf baulichen Aspekten sowie Konflikten mit anderen Verkehrsarten. Eher subjektive und gestalterische Gesichtspunkte wie Angsträume und Aufenthaltsqualität sind in der Karte nicht dargestellt. Sie werden dennoch (textlich) berücksichtigt und finden sich in der Ableitung der Maßnahmen wieder.

5.1 Ergebnisse Bestandsaufnahme

Im Folgenden werden zusammenfassende Ergebnisse zur Bestandsanalyse beschrieben. Die folgende Karte 5 zeigt die kartografische Darstellung zur Bestandsaufnahme.

- **Karte 5:** Bestandsaufnahme Fußverkehr Modellquartier Baumheide



Siehe auch Kartenanhang

5.1.1 Straßennetz und Verkehrsorganisation

Das Straßennetz im Modellquartier Baumheide ist differenziert nach Hauptstraßen, Sammelstraßen, Wohnstraßen und Wohnwegen.

- Hauptstraßen bündeln die Kfz-Verkehrsströme. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Hauptstraßen ist im Regelfall innerorts 50 km/h, einige Streckenabschnitte weisen eine reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 oder 40 km/h auf. Hauptstraßen, die das Modellquartier tangieren weisen eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf. Das Modellquartier umfasst folgende Hauptstraßen[57]:

[57] Vgl. INOVAPLAN GmbH (2021): Erstellung eines Konzeptes für den motorisierten Individualverkehr, S. 36
Der Rabenhof ist laut MIV-Konzept ebenfalls eine Hauptstraße. Aufgrund der sehr geringen Kfz-Verkehrsstärke wird diese hier jedoch abweichend als Erschließungsstraße definiert.

- Bundestraße B 61 Herforder Straße (70 km/h)
- Kreisstraße K 16 Eckendorfer Straße (70 km/h)
- Landesstraße L 787 Am Wellbach (50 km/h, abschnittsweise und temporär begrenzt 30 km/h)
- Schelpmilser Weg (50 km/h, ein kurzer Streckenabschnitt mit 40 km/h)
- Heidenheimer Straße (50 km/h)
- Heilbronner Straße (50 km/h, ein Streckenabschnitt mit 30 km/h)
- Milser Straße (50 km/h)

- Sammelstraßen dienen hauptsächlich der Erschließung von Gebieten mit überwiegend Wohnnutzung und einzelnen Geschäften und Gemeindebedarfseinrichtungen. Sammelstraßen haben besondere Nutzungsansprüche an Fußgängerverkehr und Linienbusverkehr.[58] Im Analysenetz des Modellquartiers Baumheide kann der Rabenhof und die Donauschwabenstraße als Sammelstraße definiert werden.

- Wohnstraßen befinden sich abseits der Hauptstraßen zur Erschließung der Wohngebiete, überwiegend in Tempo 30-Zonen mit geringerer Verkehrsstärke. Wohnstraßen werden ausschließlich von der Wohnnutzung geprägt. Aufenthalt und Parken zählen darüber hinaus zu deren besonderen Nutzungsansprüchen.[59] In Baumheide befinden sich viele Wohnstraßen, z. B. die Siebenbürger Straße, der Hagenkamp und der Schlehenweg.

- Neben Wohnstraßen gibt es vereinzelt befahrbare Wohnwege**,** die sich durch eine äußerst geringe Verkehrsstärke auszeichnen. Im Analysenetz sind die Welfenstraße und Barbarossastraße als Wohnweg anzusehen. Die Nutzung ist ausschließlich vom Wohnen geprägt. Hier gilt der Aufenthalt als besonderer Nutzungsanspruch.[60]

5.1.2 Gehwege

- An den untersuchten Straßen sind meist straßenbegleitende Gehwege beidseitig vorhanden. Ausnahmen bilden die Straßen Heilbronner Straße, Heidenheimer Straße, Scheffelstraße, Welfenstraße, Am Wellbach, Schelpmilser Weg, Am Großen Wiel, Wiesenstraße und Kammeratsheide. An

[58] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, S. 31
[59] Vgl. Ebd., S. 29
[60] Vgl. Ebd., S. 27

diesen Straßen sind – auch in bebauten Bereichen - nur einseitig Gehwege oder kein Gehweg vorhanden.

- Entlang des Rabenhofs sind die Gehwege als „Gehweg – Radfahrer frei“ ausgewiesen. Hier können Radfahrende zwischen dem Fahren auf der Fahrbahn und der Benutzung des Gehweges wählen. Dies gilt auch für einen Streckenabschnitt des Schelpmilser Weges im Süden und einen Streckenabschnitt des Rabenhofs
- Neben den straßenbegleitenden Gehwegen gibt es selbstständig geführte Gehwege (z. T. Rad frei) oder Geh- und Radwege. Diese befinden sich überwiegend in Grünzügen.
- Der Großteil der Gehwege weist eine Gehwegbreite von 1,50-2,50 m auf, in Abschnitten werden auch größere Breiten erreicht. Teilweise liegt die Gehwegbreite unter 1,50 m wie z. B. an der Herforder Straße oder am Schelpmilser Weg.
- Hindernisse auf dem Gehweg, die Barrieren für den Fußverkehr darstellen, liegen an einigen Stellen in Form von Einbauten, Verkehrsschildern, Straßenlaternen und Gehwegparken sowie temporäre Hindernisse wie Baustellen.

5.1.3 Querungsanlagen

- An den Hauptstraßen Herforder Straße und Eckendorfer Straße sind einzelne Lichtsignalanlagen an Knoten mit Fußgängerfurten vorhanden. Am Rabenhof ist in Höhe des Freizeitzentrums eine Fußgänger-LSA angelegt. Eine weitere Fußgänger-LSA befindet sich auf der Milser Straße nahe der Haltestelle Milse. Ansonsten sind an verschiedenen Stellen Mittelinseln in unmittelbarer Nähe von Einmündungen eingerichtet. Fußgängerüberwege sind nur vereinzelt vorhanden.
- Die Sperrzeiten an den Lichtsignalanlagen an der Herforder Straße und Eckendorfer Straße betragen über 40 Sekunden. Die Fußgänger-LSA (Bedarfsampeln) am Rabenhof und an der Milser Straße schaltet 5 Sekunden nach Anforderung auf Grün.
- Die Grünzeiten an allen Lichtsignalanlagen sind länger als die Mindestfreigabezeit von 5 Sekunden. An der Eckendorfer Straße haben Fußgänger*innen 15 Sekunden Zeit, die vierspurige Fahrbahn zu überqueren.

5.1.4 ÖPNV

- Die von Südwest nach Nordost verlaufende Stadtbahn hat vier Haltestellen im Modellquartier: Seidenstickerstraße, Baumheide, Schelpmilser Weg und Milse.
- Ergänzt wird das Stadtbahnnetz durch ein Busnetz. An den Hauptverkehrsstraßen sowie vereinzelt auch an der Sammelstraße befinden sich Bushaltestellen. Sie stellen eine wichtige Schnittstelle für den Fußverkehr dar. Nicht an jeder Haltestelle gibt es eine Querungsmöglichkeit.

5.1.5 Straßenraum/Aufenthaltsqualität

- In Baumheide sind vor allem in den Grünverbindungen Sitzbänke vorhanden, die besonders für ältere Menschen während eines Spaziergangs Ruhemöglichkeiten bieten. An den Hauptstraßen sowie an Wohnstraßen ist die Aufenthaltsqualität hingegen sehr gering. Sitzmöglichkeiten sind an diesen Straßen nicht gegeben.
- Zudem gibt es im Stadtteil verteilt Spielplätze, die öffentlich zugänglich sind. Spielelemente entlang von Straßen sind nicht vorzufinden.
- Die Straßen Rabenhof und Am Wellbach sind durch Straßenbäume begrünt. Auch an den Wohnstraßen wie Am Großen Wiel und Hagenkamp sind einzelne Bäume zu finden.

5.2 Typisierung der Straßenräume

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme werden die untersuchten Straßenräume, die im Hauptfußwegenetz liegen, typisiert. Wichtige Aspekte sind hierbei die Zuordnung zum Hauptfußwegenetz, die Funktionen der Straßenräume für die anderen Verkehrsarten und die Randnutzungen. Hieraus ergeben sich sowohl differenzierte Bestandsbeschreibungen für die Straßenraumtypen sowie spezifische Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur in Abhängigkeit von diesen.

In den folgenden Unterkapiteln werden die Straßen zunächst beschrieben und den Typen zugeordnet. Die Zuordnung orientiert sich dabei an den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).

In der folgenden Tabelle 4 sind die Straßen des Hauptfußwegenetzes (inkl. Verbindungsstrecke) tabellarisch aufgeführt. Bei der Straßenkategorie wird zwischen Hauptstraßen (HS) und Erschließungsstraßen (ES) sowie bezüglich des Fußverkehrs zwischen Hauptfußwegenetz und Verbindungsstrecken unterschieden. Diesen werden typische Entwurfssituationen zugeordnet.

Tabelle 4: Typisierung der Straßen des Hauptfußwegenetzes und der Verbindungsstrecken

Straßenname	Kategorie	Typische Entwurfssituation	Parken①	Radverkehr
Hauptfußwegenetz				
Rabenhof	ES	Sammelstraße	beidseitig	Hauptroute
Donauschwabenstraße	ES	Verbindungsstraße	ein-/beidseitig	
Heilbronner Straße / Schelpmilser Weg	HS	Quartiersstraße	(ein-/beidseitig)②	
Baumheide	ES	Wohnstraße		
Grünverbindung		Selbstständiger Gehweg		
Verbindungsstrecke				
Herforder Straße	HS	Verbindungsstraße		Hauptroute

① Wenn nicht anders angegeben, sind die Parkplätze als Längsstreifen ausgebildet
② Steht der Begriff in Klammern, sind die Parkstreifen nur streckenweise vorhanden.

5.2.1 Hauptstraßen

Hauptstraßen werden in Abhängigkeit der Funktion, der Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung) sowie Länge in die Typen Verbindungstraße und Quartiersstraße unterteilt.

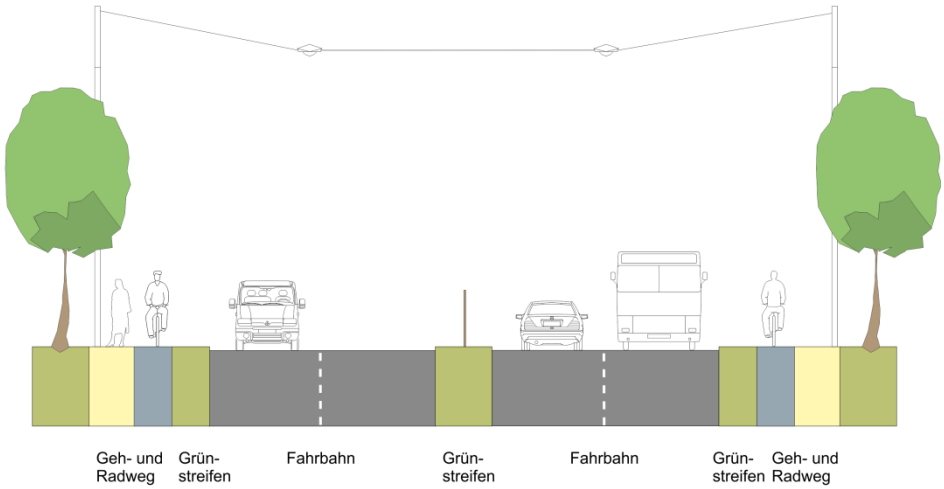
Verbindungsstraßen

Die Bundesstraße Herforder Straße wird aufgrund ihrer verbindenden Funktion für den Kfz-Verkehr und ihrer Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe als Verbindungsstraßen klassifiziert. Verbindungsstraßen stellen für den Radverkehr und ÖPNV wichtige Verbindungen dar.

Sie ist zudem Teil des Busliniennetzes und Teil der im Fußwegenetz definierten Verbindungsstrecken. Außerdem ist sie als Hauptroute (Kategorie I) im Radwegenetz ausgewiesen.

Die vierspurige Straße wird durch einen Mittelstreifen getrennt. Der Radverkehr wird im Seitenraum vom Fußverkehr getrennt geführt. Der Fußverkehr wird durch den Radweg und einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Der Straßenraum weist durch beidseitige Straßenbäume eine Begrünung auf.

Abbildung 6: Straßenquerschnitt Herforder Straße (Beispiel Hauptstraße / Verbindungsstraße)



Anforderungen:

- Gehwege: Diese sollen mit ausreichendem Abstand zum Kfz-Verkehr angelegt werden z. B. durch Radwege und / oder Grünstreifen.
- Dimensionierung der Gehwege: Durch die konkurrierenden Flächenansprüche mit anderen Verkehrsarten ist vor allem auf eine ausreichende Dimensionierung für den Fußverkehr zu achten. Zudem soll der Gehweg frei von Hindernissen sein, die den Gehwegbereich weiter einschränken können. Vor allem an Bushaltestellen darf es nicht zu Engstellen kommen.
- Konflikte im Seitenraum: Eine klare Trennung vom Radverkehr ist erforderlich, um Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr zu vermeiden.
- Querungen: Die Dominanz des Kfz-Verkehrs mit den mehrstreifigen Fahrbahnen erfordert gesicherte und fußgängerfreundliche Querungsanlagen in regelmäßigen Abständen.
- Aufenthaltsqualität: Auch für Fußgänger*innen überwiegt die Verbindungsfunktion dieses Straßentyps, sodass Verweilen nicht im Vordergrund steht. Dennoch soll auf eine hohe Umfeldqualität in Form von Vegetation geachtet werden.

Quartiersstraßen

Weitere Hauptstraßen, die Teil des Hauptfußwegenetzes sind, sind die Straßen Rabenhof und Heilbronner Straße / Schelpmilser Straße. Sie können aufgrund ihrer geringen Länge, ihrer untergeordneten Rolle im Netz der Hauptstraßen

sowie ihrer Nutzungsmischung aus Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung als Quartiersstraßen eingestuft werden. Zudem sind sie Teil des ÖPNV-Netzes.

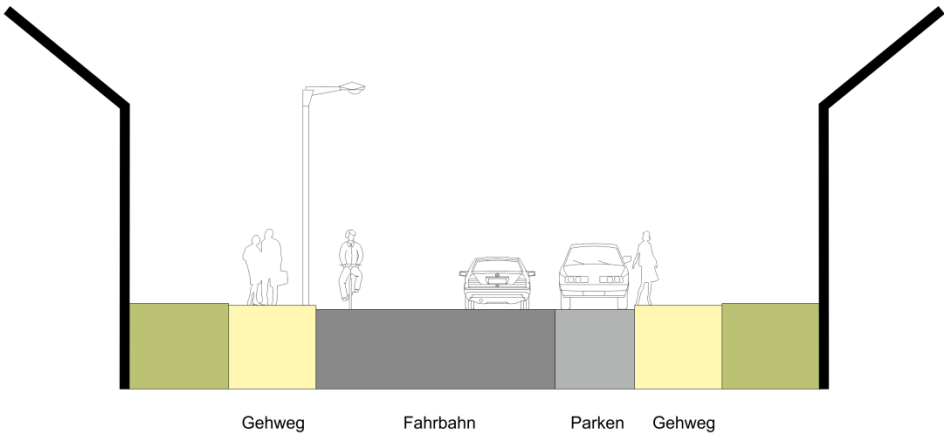
Anforderungen:

- Die Anforderungen hinsichtlich der Gehwege und Dimensionierung gleichen denen der anderen Hauptstraßen.
- Konflikte im Seitenraum: Die hohen Nutzungsdichten in Quartiersstraßen hat eine hohe Parkraumnachfrage im Straßenraum zur Folge. Illegales Parken soll verhindert werden.
- Querungen: Querungsbedarf kann an den Knotenpunkten gebündelt werden. Wichtig ist hierbei, dass die Querungsbereiche frei von Parken freizuhalten sind. Unterbrechungen der Parkreihen zur Abschnittsbildung sollen in Kombination mit z. B. Aufpflasterung erfolgen. Für eine Abschnittsbildung wird bei Längen über 200 m empfohlen.
- Aufenthaltsqualität: Bei der Straßenraumgestaltung ist die städtebauliche Symmetrie zu beachten und diese muss zur Verbesserung der Freiraumqualität beitragen.

Der obere Straßenabschnitt der Heilbronner Straße / der Schelpmilser Weg bis zur Einmündung Donauschwabenstraße ist eine Quartiersstraße und zugleich Teil des Hauptfußwegenetzes, das Ziele im angebauten Bereich verbindet. Die Nutzung entlang dieser Quartiersstraße ist hauptsächlich vom Wohnen geprägt.

Die Heilbronner Straße und der Schelpmilser Weg weisen unterschiedliche Straßenquerschnitte auf. Der Straßenquerschnitt (siehe Abbildung 7) stellt den Bestand des Schelpmilser Wegs (Höhe Schelpmilser Weg Hausnr.122) dar. Ab der Einmündung Göppinger Straße sind auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden. Nördlich davon fehlen Gehwege auf beiden Seiten. Der Radverkehr hat auf dem gesamten Streckenabschnitt keine gesonderte Radverkehrsanlage, sondern wird auf dem Gehweg freigegeben. Entlang des Schelpmilser Weg bis zur Einmündung Banater Weg ist ein einseitiger Parkstreifen wechselhaft auf einer Straßenseite vorhanden.

Abbildung 7: Straßenquerschnitt Schelpmilser Weg (Beispiel Hauptstraße / Quartiersstraße)



5.2.2 Erschließungsstraßen

Neben den Hauptstraßen gibt es eine Vielzahl von Erschließungsstraßen, die Teil des Hauptfußwegenetzes sind. Die meisten weisen einen schmalen Straßenquerschnitt auf, der nur aus Fahrbahn und Gehwegen besteht. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. In manchen Straßen gibt es einseitig oder beidseitig Parkplätze. Einzelne Straßenbäume stellen meist die einzige grüne Infrastruktur dar.

Unter den Erschließungsstraßen gibt es entsprechend der RASt verschiedene typische Entwurfssituationen. Diese unterscheiden sich vor allem in der Gebäudenutzung, die Auswirkungen auf den Seitenraum hat. Sammelstraßen und Wohnstraßen können der Kategorie der Erschließungsstraßen zugeordnet werden. Wohnstraßen dienen ausschließlich der Erschließung von Wohngebieten. Auf Sammelstraßen hat der Linienbusverkehr einen besonderen Nutzungsanspruch.

Sammelstraße

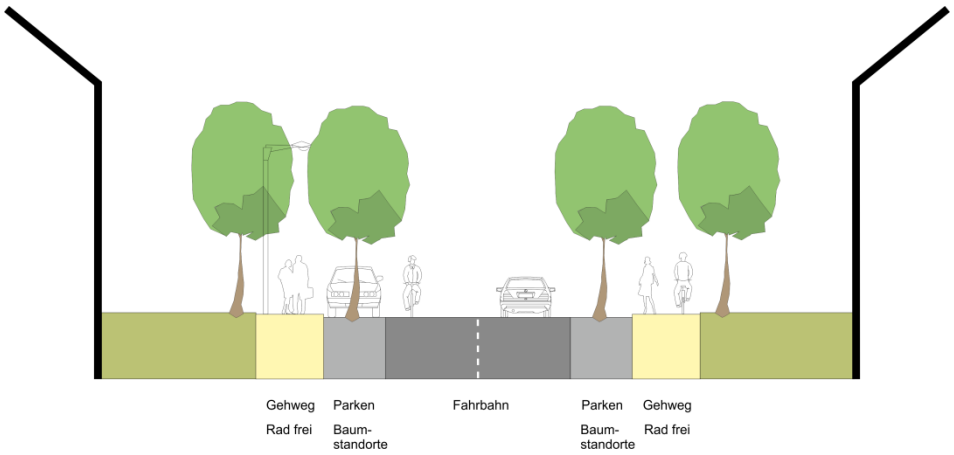
Der Rabenhof[61] ist Teil des Hauptfußwegenetzes und gleichzeitig eine Sammelstraße sowie Hauptroute des Radverkehrsnetzes.

Am Rabenhof gibt es keine gesonderten Radverkehrsanlagen. Der Gehweg ist als „Gehweg – Radfahrer frei“ ausgewiesen. Zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn ist auf beiden Seiten ein Parkstreifen vorhanden, der durch einzelne

[61] Laut dem MIV-Konzept der Stadt Bielefeld ist der Rabenhof eine Hauptstraße. Aufgrund der geringen Verkehrsstärke (ca. 3.000 Fz/24h) kann der Rabenhof als eine Sammelstraße zugeordnet werden.

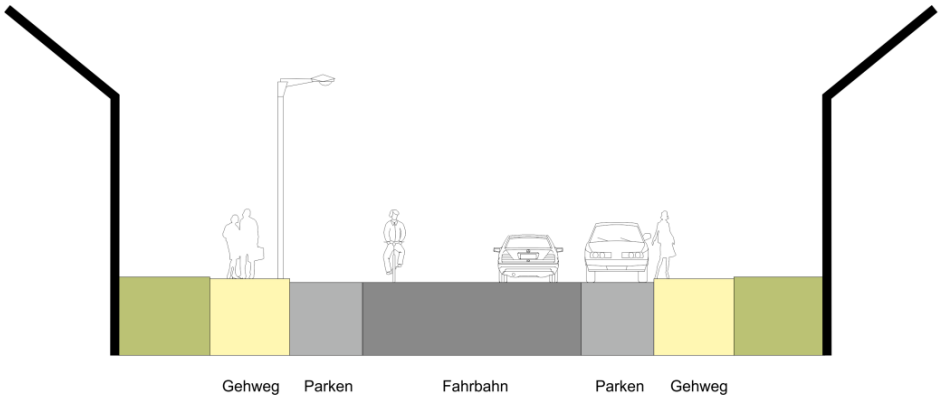
Straßenbäume unterbrochen ist. Im Zentrumsbereich entfällt der Parkstreifen. Angrenzend zum Verkehrsraum befinden sich Vorgärten von Wohngebäuden.

- **Abbildung 8:** Straßenquerschnitt Rabenhof (Beispiel Erschließungsstraße / Sammelstraße)



Die Donauschwabenstraße ist eine Sammelstraße, die durch das östliche Wohngebiet als Schleife führt. Diese ist Teil des Hauptfußwegenetzes und liegt in einer Tempo 30-Zone. Auf beiden Straßenseiten gibt es einen durchgängigen Parkstreifen, der den Gehweg von der Fahrbahn trennt. Im nördlichen Teil der Donauschwabenstraße ist ein Parkstreifen nur auf einer Straßenseite vorhanden. An den Gehweg grenzt der Vorgarten der Wohngebäude an.

- **Abbildung 9:** Straßenquerschnitt Donauschwabenstraße (Beispiel Erschließungsstraße / Sammelstraße)



Anforderungen:

- Dimensionierung: Auf eine ausreichende Dimensionierung für den Fußverkehr ist zu achten, da insbesondere hohes Fußverkehrsaufkommen zu erwarten ist, wenn wichtige Ziele an der Straße liegen. Im Umfeld von Geschäften sind Zuschläge für die Gehwegbreite zu berücksichtigen. Bei ei-

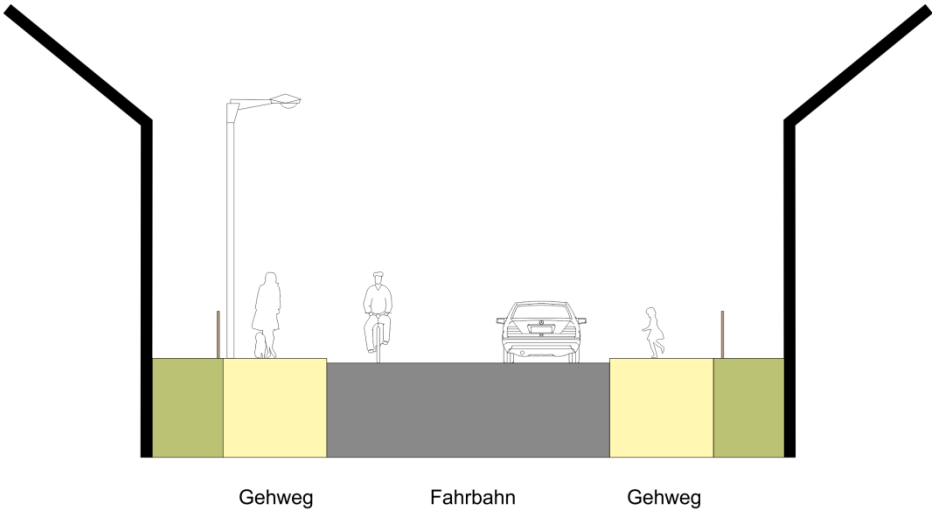
nem hohen Parkplatzbedarf ist darauf zu achten, dass der Gehweg nicht durch Gehwegparken zusätzlich eingeschränkt wird.

- Konflikte im Seitenraum: Der Radverkehr soll durch Radverkehrsanlagen gesichert werden. Übersteigt die Parkraumnachfrage im privaten Bereich, soll darauf geachtet werden, dass nicht zum illegale Gehwegparken führt.
- Querungen: Querungsanlagen sind zur Sicherstellung der Erreichbarkeit von Zielen und als Übergänge der Fußwegeverbindungen anzulegen. Sie sollen zur Abschnittsbildung und Geschwindigkeitsdämpfung herangezogen werden.
- Aufenthaltsqualität: Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen ist auf Sammelstraßen ein hohes Fußverkehrsaufkommen zu erwarten. Daher soll eine hohe Aufenthaltsqualität angestrebt werden. Hierbei können Begrünung und kleine Aufenthaltsorte von großer Bedeutung sein.

Wohnstraßen

Die Straße Baumheide ist eine Wohnstraße ohne Parkstreifen. Der Seitenraum ist hier ausschließlich den Fußgänger*innen gewidmet, da der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird. An den Gehwegen grenzen die Vorgärten der Wohngebäude an. Die Straße ist kaum begrünt, da Straßenbäume nicht vorhanden sind.

- **Abbildung 10:** Straßenquerschnitt Baumheide (Beispiel für Erschließungsstraße / Wohnstraße)



Anforderungen:

- Dimensionierung: An Wohnstraßen in dicht bebauten Wohngebieten ist die Regelbreite des Gehwegs zu beachten, da insbesondere viele zu Fuß un-

terwegs sind und die Bedürfnisse des Fußgängerverkehrs besonders berücksichtigt werden sollen.

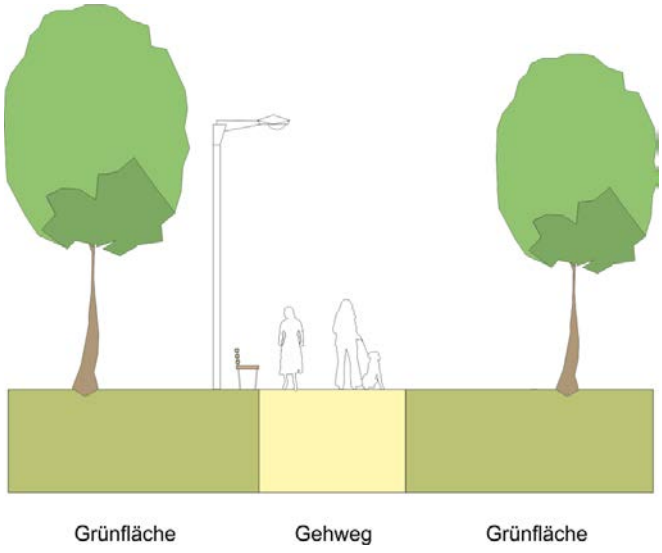
- Querungen: Querungsbedarfe können in Form von Gehwegvorstreckungen oder Mittelinseln gebündelt werden.
- Aufenthaltsqualität: Die Aufenthaltsqualität soll an Wohnstraßen im Vordergrund stehen. Diese kann durch Begrünung erhöht werden.

5.2.3 Selbstständiger Gehweg – Grünverbindung

Im Modellquartier Baumheide befinden sich Wege in Grünverbindungen, die Teil des Hauptfußwegenetzes sind. Sie stellen für den nichtmotorisierten Verkehr hochrangige Wegeverbindungen abseits von Straßen dar. Mit der Ausschilderung als Gehweg hat der Fußverkehr auf diesen überwiegend Vorrang. Zum Teil sind die Wege für den Radverkehr freigegeben (Zusatzschild „Radfahrer frei“) oder werden als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen (z. B. an der Grünverbindung nördlich des Wellbachs).

Die Gehwege sind breit und befestigt. Neben Sitzmöglichkeiten sind diese Grünverbindungen auch an einigen Stellen mit Sport- und Spielmöglichkeiten ausgestattet.

- **Abbildung 11:** Querschnitt Grünverbindung zwischen Rabenhof und Seidenstickerstraße (Beispiel für eigenständigen Gehweg im Grünen)



Anforderungen:

- Querungen: Übergänge zwischen den Grünverbindungen sollen durch Querungsanlagen gesichert werden.

- Aufenthaltsqualität: Aufenthaltsqualität steht auf diesen Wegen im Vordergrund. Diese sollen möglichst mit Sitzbänken, Mülleimern, Sport- und Spielelemente in regelmäßigem Abstand ausgestattet sein.
- Beleuchtung: Auf selbstständigen Gehwegen ist eine ausreichende Beleuchtung für das subjektive Sicherheitsgefühl wichtig. Bei der Beleuchtung sind die Bedürfnisse aller Nutzergruppen, insbesondere der seheingeschränkte- und behinderte Menschen, zu berücksichtigen.
- Verkehrsführung: Eine einheitliche Verkehrsführung ist anzustreben.

6 Defizitanalyse

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme werden die Defizite Fußverkehr für das Modellquartier Baumheide herausgearbeitet. Dafür werden zunächst Bewertungskriterien auf Grundlage der Anforderungen an die Fußverkehrsanlagen (siehe Kapitel 4 Anforderungen an Fußverkehrsanlagen) entwickelt. Dabei wird die Typisierung der Straßenräume (siehe Kapitel 5.2) wird hierbei berücksichtigt, soweit die verschiedenen Straßentypen unterschiedliche Anforderungen an die Fußverkehrsanlagen stellen. Im zweiten Unterkapitel folgen die konkreten Ergebnisse der Defizitanalyse für das Modellquartier Baumheide.

6.1 Bewertungskriterien für die Defizitanalyse

Die folgende Tabelle 5 dient der Übersicht der Bewertungskriterien, die bei der Defizitanalyse herangezogen werden. Diese leiten sich aus den Anforderungen an die Fußverkehrsanlagen ab.

- **Tabelle 5:** Übersicht der Bewertungskriterien

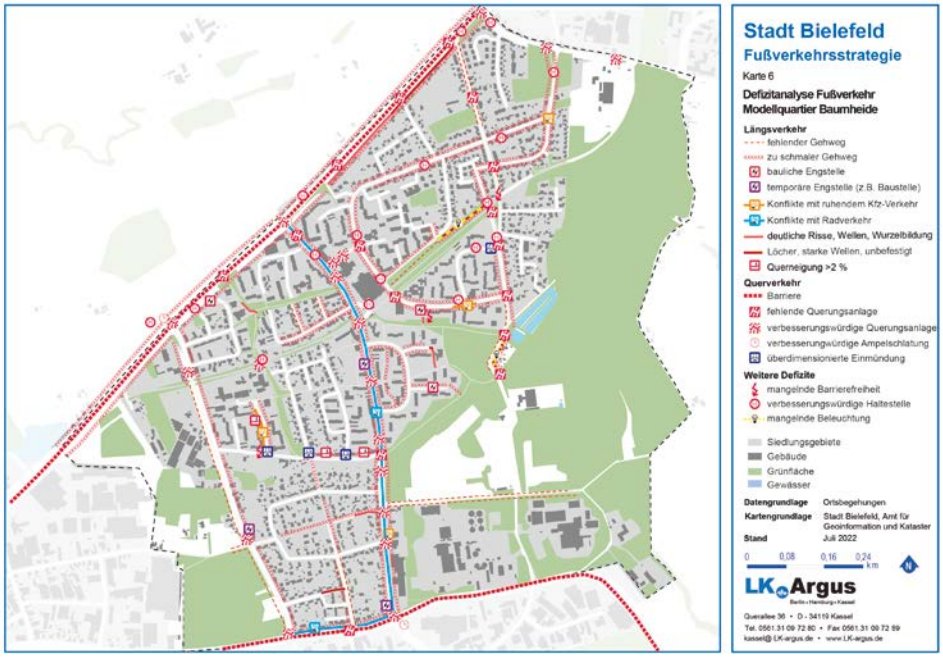
	Themenfeld	Anforderungen	Bewertungskriterien
Längsverkehr	Gehwege	Gehwege erforderlich an allen angebauten Straßen Ausnahme: Wohnwege	Haupt- und Wohnstraßen ohne Gehweg → fehlender Gehweg
	Dimensionierung	Mindestbreite im Regelfall 2,50 m	Breite < 2,50 m → Gehweg zu schmal
		Mindestbreite in Wohnstraßen mit geringe Dichte 2,10 m	Breite < 2,10 m → Gehweg zu schmal
		Mindestbreite bei baulichen Engstellen 2,10 m	Breite < 2,10 m → bauliche Engstelle
		Mindestbreite bei temporären Arbeitsstellen 1,00 m	Breite < 1,00 m → temporäre Engstelle
	Konflikte im Seitenraum	Restbreite für den Fußverkehr neben angeordnetem Gehwegparken ≥ 2,40 m	Restbreite < 2,40 m → Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr
		Gehwegparken nur bei entsprechender Anordnung	illegales Gehwegparken → Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr
		Mindestbreite gemeinsamer Geh- und Radweg 2,50 m	Breite < 2,50 m → Konflikte mit Radverkehr
		gemeinsamer Geh- und Radweg nicht auf Radhauptrouten	gemeinsame Führung auf Radhauptrouten → Konflikte mit Radverkehr
		klare Trennung sowie Kennzeichnung/Beschilderung für den Rad- und Fußverkehr	undeutliche Trennung, fehlende oder widersprüchliche Kennzeichnung → Konflikte mit Radverkehr

	Themenfeld	Anforderungen	Bewertungskriterien
	 Ausstattung von Gehwegen	leicht und angenehm zu begehen, rutschsicher, möglichst eben	Risse, Wellen, Wurzelbildung, Löcher, unbefestigte Oberfläche (“Trampelpfad“) → mangelnder Gehwegzustand
		Querneigung an Grundstückszufahrten und Gehwegüberfahrten max. 2 %	häufige Querneigungen des Gehwegs über 2 % → Querneigung > 2 %
Querverkehr	 Anlagen für den Querverkehr	Querungsanlagen in kurzen Abständen (100-200 m)	Abstände zwischen Querungshilfen ≥ 200 m → fehlende Querungsanlage
		Querungsanlagen an Stellen mit besonderem Querungsbedarf	keine Querungsmöglichkeit an Stellen mit besonderem Querungsbedarf → fehlende Querungsanlage
		Bordabsenkung, taktile Leitelemente und auditive Signalgeber vorhanden	fehlende Bordabsenkung, taktile Leitelemente, auditive Signalgeber → verbesserungswürdige Querungsanlage
		Mindestbreite für Mittelinseln 2,50 m	Breite der Mittelinsel ≤ 2,50 m → verbesserungswürdige Querungsanlage
		kurze Querungsdistanz an Einmündungen	lange Querungsdistanz → überdimensionierte Einmündungen
	 Lichtsignalanlagen	Sperrzeit nicht länger als 30 s	Sperrzeitzeit ≥ 40 s → verbesserungswürdige Ampelschaltung
		Freigabezeit nicht kürzer als 5 s	Freigabezeit ≤ 5 s → verbesserungswürdige Ampelschaltung
Weitere Themen	 Barrierefreiheit	Bordabsenkung	fehlende Bordabsenkung → mangelnde Barrierefreiheit
		Berücksichtigung der Ansprüche der Fortbewegung auf Rollen	Treppenanlage; unebene Gehwegoberfläche → mangelnde Barrierefreiheit
		Längsneigung max. 3 %, ebene Erholungsbereiche bei höheren Neigungen	Steigungen ohne Erholungsbereiche → mangelnde Barrierefreiheit
	 Haltestellen	Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und ausreichende Wartefläche	fehlender Witterungsschutz, fehlende Sitzmöglichkeiten und Warteflächen → verbesserungswürdige Haltestelle
		taktile Elemente	fehlende taktile Elemente → verbesserungswürdige Haltestelle
	 Beleuchtung	Beleuchtung auf Straßen, Plätzen und an Gebäuden zur Erhöhung der Sicherheit und des Wohlfühlfaktors	keine Beleuchtung vorhanden → mangelnde Beleuchtung

6.2 Ergebnisse Defizitanalyse

Im Folgenden sind die Defizite im Analysenetz des Fußverkehrs in Baumheide dargestellt. Karte 6 gibt zunächst einen Überblick über die baulichen Mängel sowie Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Anschließend werden in Tabellen die Defizite nach den einzelnen Kategorien entsprechend den Bewertungskriterien genauer ausgeführt.

- **Karte 6:** Defizitanalyse Fußverkehr Modellquartier Baumheide



Siehe auch Kartenanhang

6.2.1 Längsverkehr

In den nachfolgenden Tabellen 6-9 werden die Defizite im Längsverkehr nach folgenden Kategorien erläutert:

- Lücken im Gehwegnetz
- Defizite in der Dimensionierung
- Konflikte im Seitenraum
- Defizite bei der Ausstattung von Gehwegen

- **Tabelle 6:** Modellquartier Baumheide – Lücken im Gehwegnetz

Ort(e)	Defizite
Heilbronner Str. Wiesenstr. Kammeratsheide	fehlender Gehweg beidseitig
Scheffelstraße	fehlender Gehweg am Grünzug
Baumheide Am Wellbach	fehlende Gehweg auf westlicher Straßenseite
Schelpmilser Weg	fehlender Gehweg auf westlicher Straßenseite bis Einmündung Donauschwabenstraße
Am Großen Wiel	fehlender Gehweg vom „Heckenweg“ Richtung Westen
Meckauerstr.	fehlender Gehweg auf östlicher Straßenseite und im nördlichen Bereich auch auf westlicher Straßenseite

- **Abbildung 12:** Fehlende Gehwege Heilbronner Straße (links) und Meckauerstraße (rechts)





- **Tabelle 7:** Modellquartier Baumheide – Defizite in der Dimensionierung

Ort(e)	Defizite
zu schmaler Gehweg an Hauptstraßen	
Herforder Str. Rabenhof Schelpmilser Weg (zwischen Einmündung Banater Weg und Einmündung Donauschwabenstr.)	Breite beidseitig unter 2,50 m
Am Wellbach	Breite auf östlicher Straßenseite unter 2,50 m
Eckendorfer Str.	Breite auf nördlicher Straßenseite unter 2,50 m
zu schmaler Gehweg an Wohnstraßen mit mittlere Dichte	
Banater Weg Donauschwabenstr. Schlehenweg	Breite beidseitig unter 2,50 m

Ort(e)	**Defizite**
zu schmaler Gehweg an Wohnstraßen mit geringe Dichte	
Sandbrink Göppinger Str. Barbarossastr. Baumheide Siebenbürger Str. (in der nördlichen Sackgasse) Bertha-von-Suttner-Str.	Breite beidseitig unter 2,10 m
Scheffelstr. Siebenbürger Str. (in der südlichen Sackgasse) Am Großen Wiel (zwischen Einmündung Jungbrunnenweg und Einmündung Rabenhof)	Breite auf nördlicher Straßenseite unter 2,10 m
Siebenbürger Str. Meckauerstr.	Breite auf westlicher Straßenseite unter 2,10 m
zu schmaler Gehweg an selbstständigen Fuß(- und Rad)wegen	
Siebenbürger Str. (Nord-Süd-Verbindung) Weg im Grünzug östlich der Siebenbürger Str. Ost-West-Verbindung zwischen Rabenhof und Hagenkamp	Breite des gemeinsamer Geh- und Radwegs unter 2,50 m
Nord-Süd-Verbindung zwischen Am Großen Wiel und Hagenkamp	Breite unter 2,50 m, Gehweg wird zusätzlich durch Hecken verschmälert
bauliche und temporäre Engstellen	
Herforder Straße (Höhe Araltankstelle, südliche Seite)	Litfaßsäule
Donauschwabenstraße (Richtung Grünzug, südliche Seite)	Absperrung durch Metallkette
Siebenbürger Str. (Höhe Hausnummern 16-22)	Straßenlaternen auf dem Gehweg
Am Wellbach (Höhe Hausnummer 55, östliche Seite) Rabenhof (unmittelbar der Kreuzung Rabenhof/Eckendorfer Str., westliche Seite) Rabenhof (Höhe Hausnummer 58, westliche Seite)	Baustelle

- **Abbildung 13:** Defizite in der Dimensionierung – Schmaler Gehweg Am Wellbach (oben links), schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg an der Eckendorfer Straße (oben rechts), schmaler selbständiger Fußweg (unten links), temporäre Engstelle durch Baustelle Am Wellbach (unten rechts)



- **Tabelle 8:** Modellquartier Baumheide – Konflikte im Seitenraum

Ort(e)	Defizite
Konflikte mit Radverkehr	
Eckendorfer Straße	Seitenraumbreite für den gemeinsamen Geh- und Radweg zu schmal dimensioniert
Rabenhof	fehlende Radinfrastruktur, Gehweg Radfahrer frei
Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr	
Sandbrink Donauschwabenstraße	illegales Gehwegparken
Schlehenweg	Fahrzeugüberhang durch querparkende Autos auf westlicher Seite
Rabenhof	illegales Gehwegparken bei Veranstaltungen im Gemeindezentrum der Eziden

- **Abbildung 14:** Konflikte im Seitenraum mit ruhendem Kfz-Verkehr im Schlehenweg (links) und mit Radverkehr im Rabenhof (rechts)




- **Tabelle 9:** Modellquartier Baumheide – Defizite bei der Ausstattung von Gehwegen

Ort(e)	**Defizite**
Oberfläche	
Herforder Str. (zwischen Einmündung Büscherweg und Einmündung Heilbronner Str.)	Löcher und starke Unebenheiten auf östlicher Straßenseite
Herforder Str. (zwischen Einmündung Schwarzer Weg und Einmündung Büscherweg)	deutliche Risse und Wellen auf östlicher Straßenseite
Weg im Grünzug parallel zu den Gleisen (Nähe Haltestelle Schelpmilser Weg)	unbefestigter Gehweg
Weg im Grünzug östlich der Seidenstickerstr. Stichweg zwischen Donauschwabenstr. und Grünzug Hagenkamp (Ost-West-Verbindung)	deutliche Risse, Wellen
Weg im Grünzug östlich der Siebenbürger Str.	großes Loch am Übergang zur Siebenbürger Straße, deutliche Risse und Wellen
Schelpmilser Weg	unbefestigter Gehweg auf östlicher Straßenseite
Haltestelle Seidenstickerstraße/ Jungbrunnenweg	Gehwegplatten kommen hoch durch Wurzeln großer Bäume
Gehweg zwischen Meckauerstr. und Bertha-von-Suttner-Str.	Löcher und starke Unebenheiten
Querneigungen	
Schlehenweg Am Großen Wiel	häufige Neigungen über die gesamte Gehwegbreite an Grundstückszufahrten

- **Abbildung 15:** Defizite in der Gehwegausstattung – großes Loch an der Siebenbürger Straße (links) und ungefestigte Oberfläche am Schelpmilser Weg (rechts)





6.2.2 Querverkehr

In den nachfolgenden Tabellen 10 -11 werden die Defizite im Querverkehr nach folgenden Kategorien erläutert:

- Fehlende Querungen
- Defizite bei bestehenden Querungen

- **Tabelle 10:** Modellquartier Baumheide – Fehlende Querungen

Ort	Defizite
Herforder Str. (Höhe Einmündung Heilbronner Straße)	fehlende Querung an der Verbindung zwischen der Wohnbebauung, großer Abstand zur nächsten Querungsmöglich-keit
Herforder Str. (Höhe Einmündung Büscherweg)	fehlende Querung an der Verbindung zwischen Büscherweg und Johannisbach-tal, großer Abstand zur nächsten Quer-unsmöglichkeit
Heilbronner Straße (Höhe Hausnummer 16)	fehlende Querung an der Verbindung zwischen der Wohnbebauung, großer Abstand zur nächsten Querunsmöglichkeit,
Herforder Str. (Höhe Einmündung Schwarzer Weg)	fehlende Querung an der Verbindung zwischen der Wohnbebauung, großer Abstand zur nächsten Querunsmöglichkeit
Schelpmilser Weg / Heidenheimer Str. / Göppinger Straße	fehlende Querung an der Kreuzung, schlechte Sichtverhältnisse
Schelpmilser Weg (Höhe Haltestelle Schelpmilser Weg)	fehlende Querung an der Haltestelle Schelpmilser Weg
Rabenhof (Nähe Einmündung Herforder Str.)	fehlende Querung zur direkten Verbindung Richtung Breisgauer Straße
Donauschwabenstraße (Höhe Einmün-dung Stauferstr.)	fehlende Querung an der Verbindung zwischen ALDI sowie Freizeitzentrum und Welfenstraße

Ort	Defizite
Schelpmilser Weg (Höhe Einmündung Banater Weg)	fehlende Querung an der Haltestelle Fischerheide
Herforder Str. (Höhe Einmündung Jerrendorfweg)	fehlende Querung an der Verbindung zwischen Grünverbindung und Jerrendorf-weg, großer Abstand zur nächsten Querunsmöglichkeit
Donauschwabenstraße (Höhe Grünzug)	fehlende Querung an der Verbindung zwischen Marktkauf und Grünzug
Schelpmilser Weg (Höhe Einmündung Donauschwabenstraße)	fehlende Querung an der Einmündung Donauschwabenstr.
Schelpmilser Weg (Höhe Grünzug Nord)	fehlende Querung an der Verbindung des Grünzuges
Schelpmilser Weg (Höhe Grünzug Süd)	fehlende Querung an der Verbindung des Grünzuges
Rabenhof (Höhe Einmündung Am Großen Wiel)	fehlende Querung an der Verbindung Am Großen Wiel und gegenüberliegenden Grünzugs
Eckendorfer Str. (Höhe Einmündung Meckauerstr.)	fehlende Querung an der Verbindung zwischen Meckauerstr. und Werningshof, großer Abstand zur nächsten Queruns-möglichkeit, hohe Kfz-Belastung

- **Abbildung 16:** Fehlende Querungen am Schelpmilser Weg (links und rechts)




- **Tabelle 11:** Modellquartier Baumheide – Defizite bei bestehenden Querungen

Ort(e)	Defizite
gesicherte Querungen	
Fuß-LSA Milser Str. (Höhe Haltestelle Milse) Fuß-LSA Rabenhof (Höhe Marktkauf) LSA Rabenhof/Herforder Str.	keine differenzierten Bordhöhen
LSA Herforder Straße / Am Wellbach	lange Sperrzeiten, fehlende taktile Elemente, keine differenzierten Bordhöhen
LSA Herforder Straße / Milse Str. Fußgängerüberweg Hagenkamp/Am Wellbach	fehlende taktile Elemente, keine differenzierten Bordhöhen

Ort(e)	Defizite
LSA Rabenhof/Eckendorfer Straße	lange Sperrzeiten und zu kurze Freigabezeiten, fehlende taktile Elemente, keine differenzierten Bordhöhen
ungesicherte Querungen	
Mittelinsel Milser Straße Mittelinsel Staufenstraße/Rabenhof	fehlende taktile Elemente, keine differenzierten Bordhöhen, zu geringe Breite
Mittelinsel Staufenstraße Mittelinseln Rabenhof	fehlende taktile Elemente, keine differenzierten Bordhöhen
Mittelinsel Am Wellbach/Seidenstickerstr. Mittelinsel Am Wellbach/Hagenkamp	keine differenzierten Bordhöhen
Überquerung der Gleise an der Stadtbahnhaltestelle Seidenstickerstraße	Übergang der Schienen aufgrund fehlender Barrierefreiheit insbesondere für mobilitäts- und seheingeschränkte Menschen problematisch
Einmündungen Am Großen Wiel	überdimensionierte Einmündungen mit langen Querungswegen

- **Abbildung 17:** Defizite bei Querungen – nicht barrierefreie LSA Rabenhof/Eckendorfer Straße (links) und zu schmale sowie nicht barrierefreie Mittelinsel Milser Straße (rechts)




6.2.3 Weitere wichtige Defizite

In den nachfolgenden Tabellen 12-14 werden weitere wichtige Defizite nach folgenden Kategorien erläutert:

- Barrierefreiheit
- Defizite an Haltestellen
- Defizite bei der Beleuchtung

Dabei sind unter dem Punkt Barrierefreiheit nur Defizite aufgelistet, die nicht bereits in einer anderen Kategorie beschrieben wurden.

- **Tabelle 12:** Modellquartier Baumheide – Barrierefreiheit

Ort(e)	Defizite
Heidenheimer Straße Schlehenweg/Am Großen Wiel	fehlende Nullabsenkung zur Querung der Straße
Stichweg zwischen Donauschwabenstr. und Grünzug	fehlende Nullabsenkung am quer verlaufenden Tiefbord

- **Abbildung 18:** Mangelnde Barrierefreiheit durch fehlende Nullabsenkung (links) und quer laufendes Tiefbord (rechts)




- **Tabelle 13:** Modellquartier Baumheide – Defizite an Haltestellen

Ort(e)	Defizite
Bushaltestelle Milser Krug Bushaltestelle Sandbrink Bushaltestelle Heidenheimer Straße Bushaltestelle Rabenhof Bushaltestelle Schelpmilser Weg Bushaltestelle Fischerheide, Bushaltestelle Banater Weg Bushaltestelle Frehe	fehlender Witterungsschutz, fehlende Sitzmöglichkeiten, fehlende Warteflächen, fehlende taktile Elemente
Bushaltestelle Büscherweg	fehlender Witterungsschutz, fehlende Sitzmöglichkeiten, fehlende Warteflächen
Bushaltestelle Stauferstraße	auf der Westseite: fehlender Witterungsschutz, fehlende Sitzmöglichkeiten, fehlende Warteflächen; beidseitig: fehlende taktile Elemente
Bushaltestelle Wacholderweg	auf der Westseite: fehlende Warteflächen, fehlende taktile Elemente; beidseitig: fehlender Witterungsschutz, fehlende Sitzmöglichkeiten
Bushaltestelle Donauschwabenstr.	fehlender Witterungsschutz, fehlende Sitzmöglichkeiten, fehlende taktile Elemente
Stadtbahnhaltestelle Schelpmilser Weg	kein Aufzug
Stadtbahnhaltestelle Baumheide	mangelnde Gestaltung, Unübersichtlichkeit, fehlendes Leitsystem von der Stadtbahnhaltestelle zur Bushaltestelle

Ort(e)	Defizite
Stadtbahnhaltestelle Seidensticker-straße	fehlende taktile Elemente, geringe soziale Kontrolle, kein direkter Zugang vom Fahrkar-tenautomaten zum Bahngleis begrenzte Informationsangebote für Sehbehinderte am Fahrkartenautomat

- **Abbildung 19:** Defizite an Haltestellen Sandbrink (links) und Fischerheide (rechts) durch mangelhaften Komfort und fehlende Barrierefreiheit





- **Tabelle 14:** Modellquartier Baumheide – Defizite bei der Beleuchtung

Orte	Defizite
Verbindungsweg Scheffelstraße und Schelpmilser Weg Schelpmilser Weg (Höhe Grünzüge)	mangelhafte Beleuchtung

Neben den in den Karten dargestellten und den Tabellen aufgeführten Defiziten, gibt es weitere verbesserungswürdige Punkte:

- Wegweisung: Im gesamten Modellquartier fehlt eine gut lesbare und einheitlich gestaltete Wegweisung, die zu wichtigen Fußverkehrszielen führt.
- Aufenthaltsqualität
  - An den Hauptstraßen, insbesondere an der Milser Straße, Am Wellbach und an der Eckendorfer Straße fehlen Straßenbegrünungen**.** Diese Straßen weisen besonders geringe Aufenthaltsqualität auf.
  - Im Grünzug parallel zur Bahntrasse zwischen den Haltestellen Baumheide und Schelpmilser Weg fehlen Sitzgelegenheiten in regelmäßigem Abstand.
  - Spiel- und Sportelemente gibt es nur vereinzelt entlang der Grünverbindungen.

7 Fußwegenetzentwicklung in Baumheide

Im Modellquartier Baumheide sind einige Wege und Straßen Teil des gesamtstädtischen Hauptfußwegenetzes wie z. B. Milser Straße, Rabenhof und Donauschwabenstraße. Zudem sind die Herforder Straße und Am Wellbach als Verbindungsstrecken definiert. Das Hauptfußwegenetz innerhalb des Stadtteils verbindet bereits wichtige fußverkehrsrelevante Ziele wie das Stadtteilzentrum und die Stadtbahnhaltestellen. Weitere alltagsrelevante Ziele wie Arztpraxen oder Bushaltestellen sollen durch ein Quartiersnetz verbunden werden. Das Quartiersnetz ergänzt somit das Hauptfußwegenetz auf kleinräumiger Ebene. Wie das Hauptfußwegenetz sind hierbei die Qualitätsstandards in der Fußwegeinfrastruktur herzustellen.

Im Rahmen des FEK wurde ein Fuß- und Radwegenetz für Baumheide entwickelt, das bestehende, aufzuwertende und neu geplante Fuß- und Radwege umfasst. Im Rahmen der Fußwegenetzentwicklung für das Modellquartier Baumheide wurde dies geprüft und berücksichtigt. Darüber hinaus gibt es bereits erste Planungen für ein gesamtstädtisches Grünes Wegenetz für die Stadt Bielefeld. Dieses bildet eine weitere Grundlage für die Fußwegenetzentwicklung im Modellquartier Baumheide. Die bestehenden und geplanten Streckenführungen des Grünen Wegenetzes wurden übernommen.

Für die Entwicklung des Quartiersnetzes Baumheide sind entsprechend den gesamtstädtischen Empfehlungen für die Netzausdifferenzierung folgende Netzkategorien, die einzelne Zielgruppen oder besondere Wegezwecke ansprechen, denkbar:

- Sport- und Spielrouten: Aktivitätsflächen für Sport und Spiel sind für Bewohner*innen in Baumheide besonders wichtig.[62] Auf ausgewählten Strecken des Quartiersnetzes wird die Etablierung von Sport- und Spielelemente empfohlen. Diese werten den öffentlichen Raum auf und erhöhen die Nutzbarkeit bei wenig privaten Freiflächen. Zudem fördern Sport- und Spielrouten die selbstständige Mobilität von Kindern und die Begegnung. Darüber hinaus tragen diese Routen allgemein zur Bewegungsförderung der Bevölkerung bei.

  - Sportrouten können beispielsweise als Laufrouten ausgewiesen werden, die die Sportanlagen und Sportelemente in Baumheide miteinander verknüpfen. Calisthenics-Anlagen, die im Rahmen der Neuen Mitte Baumheide umgesetzt werden sollen, sollen in die Sportrouten integriert werden. Damit wird das Sportangebot im öffentlichen Raum in Baumheide erweitert. In Verbindung mit der Umsetzung der Sportroute kann eine

[62] Vgl. Stadt Bielefeld (2017): INSEK, S. 40

Aufwertung der Sportanlagen am Leineweberring[63] erfolgen, da diese entlang der Sportroute liegen und als Ziel für alle attraktiver gemacht werden sollen.
Vorschläge für Sportrouten in Baumheide sind in der Karte 7 dargestellt.

- Spielrouten verbinden relevante Kinderorte wie Schulen und Spielplätze im Stadtteil. Die Spielelemente entlang dieser Routen ermöglichen den Kindern durch die Straßen „hindurchzuspielen“. Um die Nutzbarkeit dieser Route zu erhöhen, ist es wichtig, dass diese Spielrouten in Zusammenarbeit mit den Kindern vor Ort entwickelt werden. Die Spielrouten sollen hauptsächlich entlang selbstständiger Gehwege und abseits der Hauptstraßen angelegt werden. Aber auch Wohnstraßen oder -wege eignen sich als Wegeführung solcher Routen. An den Übergängen an Hauptstraßen sind insbesondere sichere Querungsanlagen einzuplanen.
  Vorschläge für Spielrouten in Baumheide sind in der Karte 7 dargestellt.

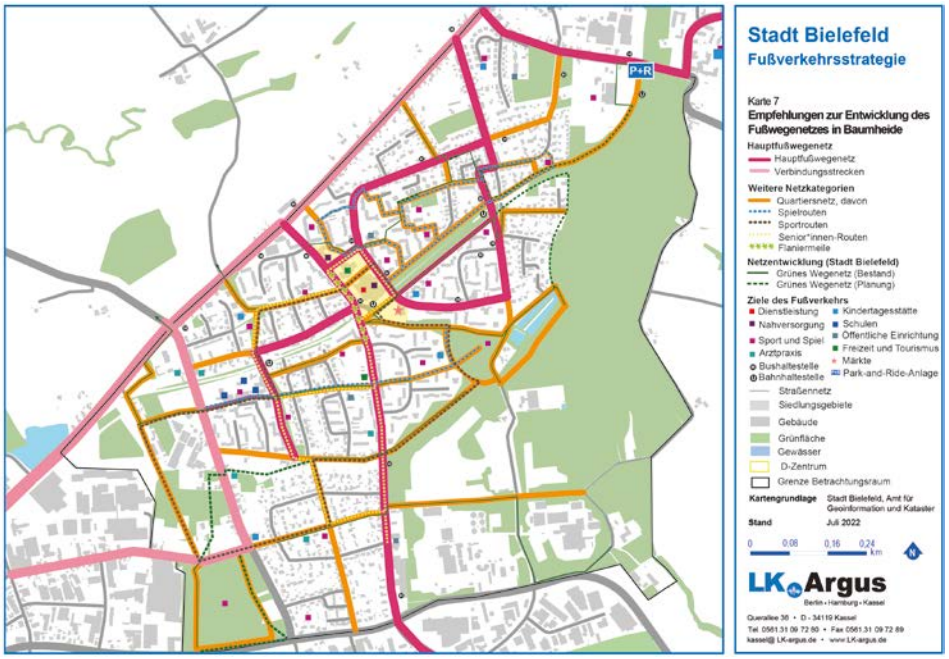
- Senior*innen-Route: Eine weitere Netzkategorie, die insbesondere die Senior*innen ansprechen soll, sind die Senior*innen-Routen. Diese sollen das Seniorenzentrum und wichtige Ziele für Senior*innen wie z. B. das Zentrum oder soziale Einrichtungen wie die Tafel verbinden. Auf diesen ist eine altersgerechte Infrastruktur anzulegen, sodass auch Senior*innen in Baumheide sich selbstständig und sicher fortbewegen können. Zudem ist die barrierefreie Gestaltung 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 werden können.
  Vorschläge für Senior*innenrouten in Baumheide sind in der Karte 7 dargestellt.

- Flaniermeile: 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. Die Planung sieht vor, eine baumgefasste und verkehrsfreie „Neue Mitte Baumheide“ mit einer Platzfolge am Rabenhof zu schaffen. Dies stellt hervorragende Bedingungen für eine Flaniermeile dar, da solche Straßenräume besonders zum Aufenthalt und Verweilen einladen. Hierbei sind Sitz- und Spielelemente von großer Bedeutung und sollen in der Planung mitgedacht

[63] In Verknüpfung mit den Maßnahmen aus dem FEK (Maßnahmen Q1, Q2 und Q4) auf S. 133

werden. Mit der Flaniermeile werden darüber hinaus Stationen des öffentlichen Verkehrs, Einkaufsmöglichkeiten, der zentrale Platz und das Freizeitzentrum verbunden.
Der Vorschlag für die Flanieroute Rabenhof ist in der Karte 7 dargestellt.

- **Karte 7:** Empfehlungen zur Entwicklung des Fußwegenetzes in Baumheide



Siehe auch Kartenanhang

8 Handlungsfelder und Maßnahmen

Zur Förderung des Fußverkehrs in Baumheide ist die Verbesserung der Bedingungen für diesen erforderlich. Hierfür gilt es, die durch die Analyse erfassten Defizite sukzessive durch geeignete Maßnahmen zu beheben.

Erste exemplarische Maßnahmenvorschläge entstanden während des Fußverkehrschecks mit Workshop. Darüber hinaus gibt es für das Analysenetz bereits Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen der bestehenden Planungen entwickelt wurden. Die Maßnahmenvorschläge aus dem Workshop sowie aus bestehenden Planungen wurden geprüft und größtenteils in die Maßnahmenempfehlungen aufgenommen.

Die im nächsten Kapitel dargestellten Maßnahmen (siehe Tabelle 15) untergliedern sich in die Handlungsfelder

- Schließung von Lücken im Gehwegnetz
- Gewährleistung ausreichender Gehwegbreiten
- Verringerung der Konflikte mit anderen Verkehrsarten
- Bau neuer bzw. Verbesserung bestehender Querungsanlagen
- Sicherstellen der Barrierefreiheit im Längs- und Querverkehr
- Aufwertung und Sicherstellen der Barrierefreiheit an Haltestellen
- Ausstattung des Straßenraums

Die infrastrukturellen Maßnahmen sind zudem in der Karte 8 verortet.

Aus dem Spektrum der Maßnahmenempfehlungen sind Initialmaßnahmen ausgewählt, die von hoher Priorität sind, bereits in den bestehenden Planungen empfohlen oder kurzfristig umsetzbar sind sowie eine möglichst große Strahlkraft auf die weitere Förderung des Fußverkehrs im Modellquartier Baumheide haben. Diese Initialmaßnahmen sind im Kapitel 8.2 beschrieben. Kapitel 8.3 enthält Maßnahmensteckbriefe mit vertiefenden Erläuterungen für ausgewählte Maßnahmenempfehlungen, die auch für andere Quartiere übertragbar sein können.

8.1 Maßnahmenempfehlungen

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Folgenden tabellarisch aufgeführt. Für eine leichtere Verortung der Maßnahmen, wurden diese gemäß der Karte 8 durchnummeriert. Dabei folgt die Nummerierung der einzelnen Maßnahmen der Unterteilung in die genannten Handlungsfelder.

In der folgenden Tabelle 15 wird durch das Sternchen-Symbol kenntlich gemacht, ob die jeweilige Maßnahme ein Maßnahmenvorschlag aus dem FEK (1 Sternchen), aus dem INSEK (2 Sternchen) oder aus der Planung „Neue Mitte“ (3 Sternchen) ist.

- **Tabelle 15:** Maßnahmenempfehlungen für das Modellquartier Baumheide

Nr.	Ort	Maßnahmen
S Schließung von Lücken im Gehwegnetz		
S1	Heilbronner Straße	Ergänzung des Gehwegs an der westlichen Straßenseite bis zur Höhe der Hausnummer 7
S2*	Zwischen Spielplatz am Lothenkamp und Sportanlage	Schaffung einer neuen Wegeverbindung entlang der Sportanlage Milse parallel zur Bahntrasse
S3	Schelpmilser Weg	Anlage eines selbstständigen Fuß- und Radwegs auf der westlichen Seite zwischen der Einmündung Donauschwabenstraße und dem Eingang der Grünverbindung (Siedlungsrand) mit Anbindung des Abenteuerspielplatzes
S4*	Grünzug nördlich der Bahntrasse	Anlage einer Fußwegeverbindung (selbstständiger Fußweg) entlang der Grünverbindung zwischen Donauschwabenstraße und Schelpmilser Weg
S5	Am Großen Wiel (ggü. Einmündung Jungbrunnenweg)	Schließung der Gehweglücke zwischen dem „Heckenweg“ und dem bestehenden Gehweg östlich davon
G Gewährleistung ausreichender Gehwegbreiten		
G1	Herforder Straße (innerhalb des Stadtteils Baumheides)	Berücksichtigung der Regelbreite von Gehwegen im Rahmen des Ausbaus der Herforder Straße
G2	Sandbrink	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn → beidseitige Freigabe der Gehwege nur für Fußgänger*innen
G3	Göppinger Straße	Verschmälerung der Fahrstreifen zur beidseitigen Verbreiterung der Gehwege
G4	Schelpmilser Weg	Befestigung und Verbreitung des Gehwegs an der östlichen Straßenseite zwischen der Einmündung Donauschwabenstraße und des Grünzugs; Aufhebung der Freigabe für den Radverkehr auf dem Gehweg
G5	Donauschwabenstraße	kurzfristig: Anlage von Multifunktionsflächen zwischen den Längsparkplätzen langfristig: Wechselseitige Wegnahme des Längsparkstreifens zur beidseitigen Verbreiterung der Gehwege zwischen Geislinger Str. und Schelpmilser Weg
G6	Siebenbürger Straße	Umwandlung der Senkrechtparkplätze in einen Längsparkstreifen auf der östlichen Straßenseite und Gehwegverbreiterung

Nr.	Ort	Maßnahmen
G7***	Rabenhof	Einrichten eines verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 zwischen der Stauferstraße und der nördlichen Einmündung der Siebenbürgerstraße
G8		Aufhebung der Freigabe des Radverkehrs auf dem Gehweg, Einrichtung einer Fahrradstraße
G9		punktuelle Erweiterungen des Seitenraums zulasten von Kfz-Verkehrsflächen zwischen Siebenbürgerstr. und Am Großen Wiel→ Multifunktionsflächen
G10	Schlehenweg	Umwandlung der Senkrechtparkplätze in einen Längsparkstreifen auf der westlichen Straßenseite und Reduzierung der Parkplätze auf der östlichen Straßenseite für kleine Aufenthaltsflächen (siehe Maßnahmensteckbrief)
G11*	Weg zwischen Am Großen Wiel und Hagenkamp	Durchführung von Schnittmaßnahmen entlang der Fußwegeverbindung
G12	Meckauerstraße	Einrichten einer nahmobilen Zone (aufgrund von Platzmangel für das Anlegen von Gehwegen auf beiden Straßenseiten)
K Verringerung der Konflikte mit anderen Verkehrsarten		
K1	Eckendorfer Straße	optische und taktile Trennung des Geh- und Radwegs zwischen Rabenhof und Am Wellbach
K2	Donauschwabenstraße	verstärkte Kontrolle/Ahndung von illegalem Gehwegparken
Q Bau neuer Querungsanlagen		
Q1*	Herforder Straße	Schaffung einer Fußwegeüberführung in den Jerrendorfweg zur besseren Verbindung zwischen Grünverbindung und gegenüberliegendem Grünraum an der Johannisbachaue im Zuge des Ausbaus der Herforder Straße
Q2*		Schaffung einer Fuß-LSA in der Nähe der Einmündung Büscherweg
Q3	Rabenhof	Bau einer Mittelinsel an der Einmündung Wacholderweg
Q4		Anlage einer Gehwegvorstreckung (siehe Maßnahmensteckbrief)
Q5***	Donauschwabenstraße	Bau eines Fußgängerüberwegs auf Höhe Welfenstraße
Q6***		Bau eines Fußgängerüberwegs auf Höhe des Grünzugs südlich der Bahntrasse
Q7	Heilbronner Straße	Anlage einer Querungsanlage ohne Vorrang für den Fußverkehr (z. B. Aufpflasterung, Gehwegvorstreckung, Mittelinsel) in Höhe Hausnummer 27

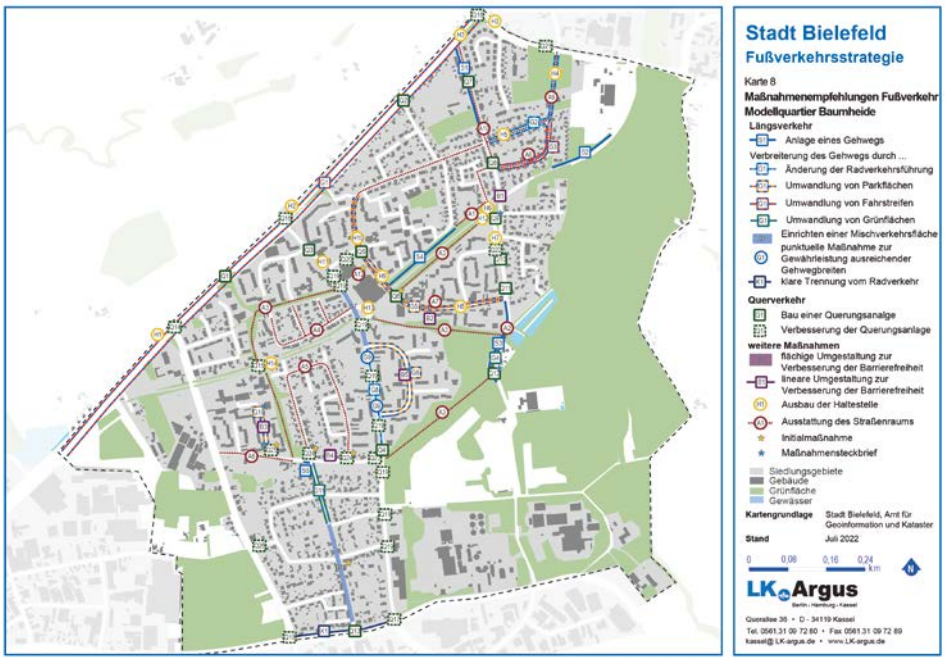
Nr.	Ort	Maßnahmen
Q8	Schelpmilser Weg / Göppinger Straße	Anlage einer Querungsanlage ohne Vorrang für den Fußverkehr (z. B. Aufpflasterung, Gehwegvorstreckung, Mittelinsel)
Q9	Schelpmilser Weg	Bau eines Fußgängerüberwegs in der Nähe des Zugangs zur Stadtbahnhaltestelle Schelpmilser Weg (siehe Maßnahmensteckbrief)
Q10		Bau einer Mittelinsel in der Nähe der Einmündung Banater Weg
Q11		Bau einer Mittelinsel auf Höhe der Einmündung Donauschwabenstraße
Q12		Bau einer Mittelinsel zur Sicherung der Übergänge der Grünzüge (siehe Maßnahmensteckbrief)
Q13	Eckendorfer Straße (Einmündung Meckauerstraße)	Bau einer Fuß-LSA mit Mittelinsel
Q Verbesserung von Querungsanlagen mit Vorrang für den Fußverkehr		
Q14	LSA Herforder Straße / Am Wellbach	Anpassung der Lichtsignalsteuerung; barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems
Q15	LSA Herforder Straße / Rabenhof	barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen
Q16	LSA Herforder Straße / Milse Straße	barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems
Q16	Fuß-LSA Rabenhof (Höhe Freizeitzentrum)	barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen
Q17	LSA Eckendorfer Straße / Rabenhof	Anpassung der Lichtsignalsteuerung; barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems
Q18	LSA Eckendorfer Straße / Am Wellbach	barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems
Q Verbesserung von Querungsanlagen ohne Vorrang für den Fußverkehr		
Q19	Mittelinseln am Rabenhof	barrierefreier Umbau mit optischen und taktilen Leitsystem mit differenzierten Bordhöhen
Q20	Mittelinsel an der Stauferstraße	barrierefreier Umbau mit optischen und taktilen Leitsystem mit differenzierten Bordhöhen, Verbreiterung der Aufstellflächen
Q21	Mittelinsel an der Milser Straße	barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Verbreiterung der Aufstellfläche
Q22	Banater Weg (Einmündung Schelpmilser Weg)	Bau von Gehwegvorstreckungen an überdimensionierten Einmündungen / Bau einer Gehwegüberfahrt
Q23	Einmündung Am Großen Wiel/Rabenhof	bauliche Abgrenzung auf dem Gehweg zur besseren Trennung vom Fußgängerverkehr und abbiegendem Kfz-Verkehr

Nr.	Ort	Maßnahmen
Q24	Am Großen Wiel (Einmündung Schlehenweg Jungbrunnenweg)	Bau von Gehwegvorstreckungen an überdimensionierten Einmündungen / Bau einer Gehwegüberfahrt
Q25	Am Großen Wiel (Einmündung Schlehenweg)	Bau von Gehwegvorstreckungen an überdimensionierten Einmündungen / Bau einer Gehwegüberfahrt (siehe Maßnahmensteckbrief)
Q26	Gehwegüberfahrt Am Wellbach / Hagenkamp	barrierefreier Umbau mit optischen und taktilen Leitsystem auf dem Niveau des durchgehenden Gehweges
B …Sicherstellen der Barrierefreiheit im Längs- und Querverkehr		
B1	Heidenheimer Straße	Schaffen einer Bordsteinabsenkung an dem Garageneinfahrt (Höhe Hausnr. 8) zur barrierefreien Querung der Straße
B2	Stichweg zwischen Donauschwabenstraße und Grünzug	Schaffen einer Bordsteinabsenkung am quer verlaufenden Tiefbord
B3	Gehwegüberfahrten am Schlehenweg	Einbau von Schrägbordsteinen an Gehwegen mit hoher Querneigung
B4	Gehwegüberfahrten Am Großen Wiel	Einbau von Schrägbordsteinen an Gehwegen mit hoher Querneigung
B5	Gehwegüberfahrten an der Siebenbürger Straße	Einbau von Schrägbordsteinen an Gehwegen mit hoher Querneigung (siehe Maßnahmensteckbrief)
Aufwertung und Sicherstellen der Barrierefreiheit an Haltestellen		
H1	Bushaltestelle Frehe	Bau von Warteflächen mit Überdachung und Sitzmöglichkeiten; Anlegen eines Blindenleitsystem (im Zuge des Ausbaus der Herforder Straße zu prüfen)
H2	Bushaltestelle Rabenhof	Bau von Warteflächen mit Überdachung und Sitzmöglichkeiten; Anlegen eines Blindenleitsystems (im Zuge des Ausbaus der Herforder Straße zu prüfen)
H3	Bushaltestelle Milser Krug	Bau von Warteflächen mit Überdachung und Sitzmöglichkeiten; Anlegen eines Blindenleitsystems (im Zuge des Ausbaus der Herforder Straße zu prüfen)
H4	Bushaltestelle Sandbrink	Bau von Warteflächen mit Überdachung und Sitzmöglichkeiten (nur in Verbindung mit der Maßnahme G2 möglich); Anlegen eines Blindenleitsystems
H5	Bushaltestelle Heidenheimer Straße	Bau von Warteflächen mit Überdachung und Sitzmöglichkeiten (nur in Verbindung mit der Maßnahme G2 möglich); Anlegen eines Blindenleitsystems
H6	Bushaltestelle Schelpmilser Weg	Bau von Warteflächen mit Überdachung und Sitzmöglichkeiten; Anlegen eines Blindenleitsystems
H7	Bushaltestelle Fischer-	Bau von Warteflächen mit Überdachung und Sitzmöglichkeiten (nur in Verbindung mit dem

Nr.	Ort	Maßnahmen
	heide	Bau eines Bus-Kaps möglich); Anlegen eines Blinden-leitsystems
H8	Bushaltestelle Banater Weg	Bau von Warteflächen mit Überdachung und Sitzmöglichkeiten (nur in Verbindung mit dem Bau eines Bus-Kaps möglich); Anlegen eines Blinden-leitsystems
H9	Bushaltestelle Donauschwabenstraße	Bau von Warteflächen mit Überdachung und Sitzmöglichkeiten (westliche Haltestelle; nur in Verbindung mit dem Bau eines Bus-Kaps möglich); Anlegen eines Blindenleitsystems an beiden Haltestelle (beidseitig)
H10	Bushaltestelle Staufer-straße	Anlegen eines Blindenleitsystems (östliche Haltestelle)
H11	Bushaltestelle Wacholderweg	Bau von Warteflächen mit Überdachung und Sitzmöglichkeiten (östliche Haltestelle); Anlegen eines Blindenleitsystems (beidseitig)
H12	Stadtbahnhaltestelle Schelpmilser Weg	Bau von Aufzügen zur Sicherung der Barrierefreiheit
H13**	Stadtbahnhaltestelle Baumheide	Bau von Sitzmöglichkeiten; Anlegen eines Blindenleitsystem von der Stadtbahnhaltestelle zur Bushaltestelle, Bau eines weiteren Aufzugs für die Fahrtrichtung stadtauswärts
H14	Stadtbahnhaltestelle Seidenstickerstraße	Anlegen eines Blindenleitsystems an der Bahnquerung und an den Bahnsteigen; Versetzen des Fahrkartenautomaten auf den Bahnsteig stadteinwärts und Ergänzung eines weiteren Fahrkartenautomaten auf dem Bahnsteig stadtauswärts, Ergänzung der Funktion eines „sprechenden“ Fahrkartenautomaten für blinde und sehbehinderte Menschen
Ausstattung des Straßenraums		
A1	Verbindungsweg Scheffelstraße und Schelpmilser Weg	bessere Beleuchtung des Gehwegs zum Abbau von Angsträumen
A2	Schelpmilser Weg im Bereich des Abenteuerspielplatzes	bessere Beleuchtung des Gehwegs an der östlichen Straßenseite zum Abbau von Angsträumen
A3	Grünzüge	Anlage weiterer Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen entlang der Grünzüge
A4*	Baumheide	Begrünung des Straßenraums
A5*	Jungbrunnenweg	Begrünung des Straßenraums
A6*	Am Großen Wiel	Begrünung des Straßenraums
A7*	Donauschwabenstraße	Begrünung des Straßenraums
A8*	Göppinger Straße	Begrünung des Straßenraums
A9*	Sandbrink	Begrünung des Straßenraums

Nr.	Ort	Maßnahmen
A10*	Heilbronner Straße bis nördlicher Abschnitt des Schelpmilser Weges	Begrünung des Straßenraums
A11	Stadtteilzentrum und auf wichtigen Fußwegeverbindungen	Anlegen eines einheitlichen, vollständigen und barrierefreien Wegweisesystems mit Schildern als Wegweisung zu wichtigen Zielen in Quartieren
A12	Stadtteilzentrum	Anlage von Sitzmöglichkeiten
Weitere Maßnahmen		
-	Spielrouten (siehe Karte 7)	Anlage von Sportgeräte in regelmäßigen Abständen, Markierungen, Information- und Kommunikationsarbeit
-	Sportrouten (siehe Karte 7)	Information- und Kommunikationsarbeit für die Streckenführung / Wegweisung
-	Senior*innenrouten (siehe Karte 7)	Anlage von Sitzbänke, Sanitäranlagen, Einbeziehung von Senior*innen vor Ort, Information- und Kommunikationsarbeit
-	Schulstandort(e) in Baumheide	Erarbeitung von Schulmobilitätskonzepten mit Schulwegeplänen
-	Wohnstraßen	Einrichten einer nahmobilen Zone und (temporären) Spielstraßen mit Vorrang für Fußverkehr, Radverkehr und Aufenthalt zur Aufwertung des Wohnquartiers
-	Grünverbindungen	Überprüfung der Ausschilderung der selbständigen Gehwege hinsichtlich der Freigabe des Radverkehrs

- **Karte 8:** Maßnahmenvorschläge Fußverkehr Modellquartier Baumheide



Siehe auch Kartenanhang

Mit den umfangreichen Maßnahmenempfehlungen kann die Situation für den Fußverkehr deutlich verbessert werden. Dennoch können nicht für alle Defizite unter den heutigen Rahmenbedingungen Maßnahmen gefunden werden. Dies hat zwei Hauptgründe:

- Flächenkonkurrenz: Bei Straßen mit geringen Querschnittsbreiten und (hohen) Platzansprüchen anderer Verkehrsarten, wie z. B. auch des ÖPNVs, ist es nicht überall möglich, Gehwege gemäß der Regelbreite auszubauen. Dies gilt auch für Haltestellen in schmalen Seitenräumen, für die keine Flächen für Wartebereiche mit Sitzmöglichkeiten bestehen (z. B. Bushaltestelle Büscherweg).
- Kürzlich erfolgte Umbauten: Zum Teil wurden Straßen oder einzelne Verkehrsanlagen vor kurzer Zeit umgebaut, ohne die Anforderungen des Fußverkehr umzusetzen. Ein Beispiel hierfür ist die Donauschwabenstraße, die nach dem Umbau Gehwege unter 2,50 m aufweist. Dies gilt auch für Querungsanlagen, die kürzlich umgebaut wurden, aber nicht den Standards zur barrierefreien Gestaltung entsprechen (z. B. die Mittelinseln Am Wellbach)

8.2 Initialmaßnahmen für Baumheide

Initialmaßnahmen sollen möglichst eine große Strahlkraft auf die weitere Förderung des Fußverkehrs im Modellquartier Baumheide haben. Diese sollen zeitnah umgesetzt werden und zugleich öffentlichkeitswirksam sein, um die Akzeptanz der Bürger*innen für langfristige Umbaumaßnahmen zu gewinnen. Folgende Initialmaßnahmen werden für das Modellquartier Baumheide empfohlen:

- Gehwegvorstreckungen durch farbliche Markierungen Am Großen Wiel (Einmündungen Schlehenweg und Jungbrunnenweg):
  Beim Fußverkehrscheck wurden besonders die überdimensionierte Einmündungen kritisiert. Gehwegvorstreckungen durch farbliche Markierungen im Einmündungsbereich stellen kurzfristig umsetzbare Maßnahmen dar, die dem Fußverkehr mehr Fläche und Sicherheit beim Queren geben.
  Die Maßnahme ist in einem Maßnahmensteckbrief detailliert erläutert.
- Erweiterung der Sitzmöglichkeiten: Sowohl in der Online-Beteiligung als auch beim Fußverkehrscheck mit Workshop wurden weitere Sitzbänke insbesondere an den Grünzügen gewünscht. Neue Sitzbänke beginnend am Stadtteilzentrum sind schnell umsetzbar und können in Verbindung mit den Umbaumaßnahmen am Freizeitzentrum umgesetzt werden. Dies kann zudem als Initialprojekt für die Etablierung von Senior*innen-Routen genutzt werden (siehe Kapitel 7).

- Fußgängerüberweg in Höhe des Marktkauf-Parkplatzes: Im Rahmen der Planung der Neuen Mitte Baumheide wird einen Fußgängerüberweg in Höhe des Parkplatzes vom Marktkauf vorgesehen. Auch in der Online-Beteiligung wurde dort ein Fußgängerüberweg gewünscht. Ein Fußgängerüberweg – vorzugsweise mit Gehwegvorstreckung – stellt eine schnell umsetzbare Maßnahme dar, die dem Fußverkehr Vorrang gewährt und ihm mehr Sicherheit gibt.

- Einrichten eines verkehrsberuhigten Bereichs als „nahmobile Zone“:
  In der Online-Beteiligung wurde mehrmals das Einrichten eines verkehrsberuhigten Bereichs als Wunsch genannt. Hierbei handelt es sich um die Straßen Krampenweg, Libellenweg und Geislinger Straße. An der Meckauerstraße wurden im Rahmen der Defizitanalyse fehlende Gehwege festgestellt. Aufgrund der schmalen Straßenraumbreite ist das Anlegen von Gehwegen auf beiden Seiten nicht möglich. Empfohlen wird, in der Meckauerstraße als Initialmaßnahme einen verkehrsberuhigten Bereich anzuordnen und diesen als „nahmobile Zone“ einzurichten. Die Straße soll als Freifläche für Menschen, die dort wohnen, genutzt werden. 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.

8.3 Maßnahmensteckbriefe

Auf den kommenden Seiten werden folgende Maßnahmen anhand von Maßnahmensteckbriefen näher beschrieben:

- Q 12 Mittelinsel am Schelpmilser Weg
- Q 9 Fußgängerüberweg am Schelpmilser Weg
- Q 25 Gehwegvorstreckung an überdimensionierten Einmündungen
- G 10 Verbreitung der Gehwege am Schlehenweg
- B 5 Maßnahmen zur Reduzierung von Querneigungen an Grundstückseinfahrten
- Q4 & Q23 Bauliche Abgrenzung und Anlage einer Gehwegvorstreckung

Die Maßnahmensteckbriefe stellen Maßnahmenempfehlungen beispielhaft detailliert dar, die auch übertragbare Aspekte für andere Quartierskonzepte enthalten. Die Maßnahmensteckbriefe gehen in den gesamtstädtischen Maßnahmenkatalog ein.

Vorab wird anhand einer Legende zu den Maßnahmensteckbriefen die Erläuterung der einzelnen Kriterien aufgeführt.

- **Abbildung 20:** Legende Maßnahmensteckbriefe

Nr.	**Maßnahmentitel**	**Themenfelder**	
		Dimensionierung	Barrierefreiheit
		Querungen	Gehwegausstattung
		Konflikte im Seitenraum	Programme
Ziel	Zuordnung zu einem der sechs Oberziele		
	Konkrete Verortung der Maßnahme		

Priorität	Priorisierung auf Basis von Kosten, Nutzen, Aufwand und Wirkung der Maßnahme ★☆☆: geringe Priorität ★★☆: mittlere Priorität ★★★: hohe Priorität	**Kosten**	Geschätzte Umsetzungskosten €€€: gering (bis 300.000 €) €€€: mittel (bis 3 Mio. €) €€€: hoch (über 3 Mio. €)
Personal	Erforderliche personelle Ressourcen für die Maßnahmenentwicklung und -umsetzung : geringe personelle Ressourcen : mittlere personelle Ressourcen : hohe personelle Ressourcen	**Zeitrahmen**	Zeitrahmen der Umsetzung : kurzfristig (2022-2025) : mittelfristig (bis 2030) : 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

Q12 Mittelinsel am Schelpmilser Weg

Anlage einer Mittelinsel zur Sicherung der Querbarkeit des Schelpmilser Wegs

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

Schelpmilser Weg (südlicher Ortsausgang, Übergang Grünzüge)

Priorität	★★★	**Zeitrahmen**	🕒🕒🕒
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) 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-Beispiele	–
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Fußgängerzählung, Anzahl neu errichteter Querungsanlagen
Verbindung weiterer Maßnahmen	Ausbau des Fuß- und Radwegs auf der östlichen Seite des Schelpmilser Wegs bis zur Einmündung Donauschwabenstraße

Q9 Fußgängerüberweg am Schelpmilser Weg

Bau eines Fußgängerüberwegs zur Sicherung der Erreichbarkeit der Stadtbahnhaltestelle

Ziel	Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs		
	Schelpmilser Weg an der Bus- und Stadtbahnhaltestelle Schelpmilser Weg		
Priorität	★★☆	**Zeitrahmen**	◔◷◷
Personal	👤👤👤	**Kostenschätzung**	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	**Zielerreichungsgrad**	🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Die Stadtbahnhaltestelle Schelpmilser Weg ist ein wichtiges Ziel im Fußverkehr. Die Straße Schelpmilser Weg, an der die Haltestelle liegt, ist hier eine wichtige Verbindung im Hauptfußwegenetz. Die Erreichbarkeit der Haltestelle ist wegen fehlender Querungsmöglichkeiten mangelhaft.

Ein Fußgängerüberweg soll an der Stadtbahnhaltestelle Schelpmilser Weg gebaut werden. Hinsichtlich der Gestaltung ist vor allem die Sichtbeziehung der Verkehrsteilnehmenden wichtig. Diese können durch frei zu haltenden Bereiche z. B. durch einen Grünstreifen (siehe Prinzipskizze) gewährleistet werden. Darüber hinaus kann eine Gehwegvorstreckung zum einen den Querungsdistanz verringern und zum anderen den Kfz-Verkehr verlangsamen. Darüber hinaus sollen optisch kontrastierende und taktile Elemente für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Personen im Sinne der barrierefreien Gestaltung eingesetzt werden. Bei Anlage des Fußgängerüberwegs sind die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) zu beachten.



Bestandssituation am Schelpmilser Weg (nördlicher Eingang der Stadtbahnhaltestelle (links, bielefeldKARTE © Amt für Geoinformation und Kataster) und vorgeschlagener Fußgängerüberweg (rechts, Prinzipskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

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

Q25 Gehwegvorstreckung an überdimensionierten Einmündungen

Anlage von Gehwegvorstreckungen zur Verbesserung der Querbarkeit an den Einmündungen Am Großen Wiel

Ziel Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

Am Großen Wiel / Schlehenweg, Am Großen Wiel / Jungbrunnenweg

Priorität	★★☆	**Zeitrahmen**	◔◔◷
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-Beispiele	SiGlinde (Frankfurt)
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Fußgängerzählung, Anzahl neu errichteter Querungsanlagen
Verbindung weiterer Maßnahmen	–

G10 Verbreiterung der Gehwege im Schlehenweg

Umwandlung der Senkrechtparkplätze in Längsparken und Reduzierung der Fahrbahnbreite, ggf. mit punktuellen Gehwegerweiterungen durch Multifunktionsflächen

Ziel	Attraktive öffentliche Räume		
	Schlehenweg		
Priorität	★☆☆	**Zeitrahmen**	
Personal		**Kostenschätzung**	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld, Bewohner*innen	**Zielerreichungsgrad**	

Beschreibung und Zielsetzung

Der Gehweg am Schlehenweg entspricht mit ca. 1,60 m Breite nicht dem Regelmaß 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 Gehwegverbreitung durch Umgestaltung des Straßenraums (rechts, Prinzipskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

Best-Practice-Beispiele	Stuttgarter Rechtecke
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Fußgängerzählung
Verbindung weiterer Maßnahmen	–

B5 Maßnahmen zur Reduzierung von Querneigungen an Grundstückseinfahrten

Verwendung von Schrägbordsteinen zur Erhöhung des Komforts beim Zufußgehen

Ziel Gleichberechtigte Teilhabe

Siebenbürger Straße, Schlehenweg

Priorität	★☆☆	**Zeitrahmen**	🕒🕒🕒
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 Gräfestraße in Kassel (rechts, Foto: LK Argus)

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

Q4 & Q23 Bauliche Abgrenzung und Anlage einer Gehwegvorstreckung

Klare Trennung der Verkehrsflächen und Anlage einer Querungsanlage zur besseren Querbarkeit des Rabenhofs

Ziel Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

Rabenhof / Am Großen Wiel

Priorität	★★☆	**Zeitrahmen**	● ○ ○
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-Beispiele	–
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Fußgängerzählung, Anzahl neu errichteter Querungsanlagen
Verbindung weiterer Maßnahmen	Anlage einer Gehwegvorstreckung am Rabenhof

Tabellenverzeichnis

- Tabelle 1: Übersicht der vorliegenden Planungen und Projekte in Baumheide 2
- Tabelle 2: Maßnahmen aus dem INSEK 10
- Tabelle 3: Maßnahmen aus dem FEK 11
- Tabelle 4: Typisierung der Straßen des Hauptfußwegenetzes und der Verbindungsstrecken 31
- Tabelle 5: Übersicht der Bewertungskriterien 39
- Tabelle 6: Modellquartier Baumheide – Lücken im Gehwegnetz 42
- Tabelle 7: Modellquartier Baumheide – Defizite in der Dimensionierung 42
- Tabelle 8: Modellquartier Baumheide – Konflikte im Seitenraum 44
- Tabelle 9: Modellquartier Baumheide – Defizite bei der Ausstattung von Gehwegen 45
- Tabelle 10: Modellquartier Baumheide – Fehlende Querungen 46
- Tabelle 11: Modellquartier Baumheide – Defizite bei bestehenden Querungen 47
- Tabelle 12: Modellquartier Baumheide – Barrierefreiheit 49
- Tabelle 13: Modellquartier Baumheide – Defizite an Haltestellen 49
- Tabelle 14: Modellquartier Baumheide – Defizite bei der Beleuchtung 50
- Tabelle 15: Maßnahmenempfehlungen für das Modellquartier Baumheide 55

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Lageplan Neue Mitte Baumheide 6
- Abbildung 2: Innere und äußere Haupterschließung des nicht motorisierten Verkehrs 8
- Abbildung 3: Impressionen aus dem Fußverkehrscheck mit Workshop 16
- Abbildung 4: Dimensionierung eines Seitenraums im Regelfall 18
- Abbildung 5: Richtwerte für Breitenzuschläge zum Seitenraum 18
- Abbildung 6: Straßenquerschnitt Herforder Straße (Beispiel Hauptstraße / Verbindungsstraße) 32
- Abbildung 7: Straßenquerschnitt Schelpmilser Weg (Beispiel Hauptstraße / Quartiersstraße) 34
- Abbildung 8: Straßenquerschnitt Rabenhof (Beispiel Erschließungsstraße / Sammelstraße) 35

- Abbildung 9: Straßenquerschnitt Donauschwabenstraße (Beispiel Erschließungsstraße / Sammelstraße) 35
- Abbildung 10: Straßenquerschnitt Baumheide (Beispiel für Erschließungsstraße / Wohnstraße) 36
- Abbildung 11: Querschnitt Grünverbindung zwischen Rabenhof und Seidenstickerstraße (Beispiel für eigenständigen Gehweg im Grünen) 37
- Abbildung 12: Fehlende Gehwege 42
- Abbildung 13: Defizite in der Dimensionierung 44
- Abbildung 14: Konflikte im Seitenraum 45
- Abbildung 15: Defizite in der Gehwegausstattung 46
- Abbildung 16: Fehlende Querungen 47
- Abbildung 17: Defizite bei Querungen 48
- Abbildung 18: Mangelnde Barrierefreiheit 49
- Abbildung 19: Defizite an Haltestellen 50
- Abbildung 20: Legende Maßnahmensteckbriefe 63

Kartenverzeichnis

- Karte 1: Analyseergebnisse aus bestehenden Planungen 9
- Karte 2: Übersicht über die Maßnahmen der bestehenden Planungen 10
- Karte 3: Ergebnisse der Online-Beteiligung für das Modellquartier Baumheide 15
- Karte 4: Analysenetz Modellquartier Baumheide 26
- Karte 5: Bestandsaufnahme Fußverkehr Modellquartier Baumheide 27
- Karte 6: Defizitanalyse Fußverkehr Modellquartier Baumheide 41
- Karte 7: Empfehlungen zur Entwicklung des Fußwegenetzes in Baumheide 53
- Karte 8: Maßnahmenvorschläge Fußverkehr Modellquartier Baumheide 60

Anlageverzeichnis

- Fußverkehrscheck mit Workshop Modellquartier Baumheide. Ergebnisdokumentation
- Kartenanhang

Anlagen

- Fußverkehrscheck mit Workshop Modellquartier Baumheide. Ergebnisdokument
- Kartenanhang

Fußverkehrscheck mit Workshop Modellquartier Baumheide

Ergebnisdokumentation

Zeit: Samstag, 09. April 2022, 11:00 Uhr bis 15:20 Uhr

Ort: Bielefeld Baumheide; Freizeitzentrum Baumheide

Stadt Bielefeld
Modellquartier Baumheide

Dokumentation Fußverkehrscheck mit Workshop

September 2022

- **Abbildung 1:** Stadtspaziergang durch einen Weg im Grünen in Baumheide



1.1 Anlass

Die Stadt Bielefeld erarbeitet aktuell eine Fußverkehrsstrategie. Im Rahmen dieser finden in zwei Modellquartieren Fußverkehrschecks mit anschließenden Workshops statt. Dabei handelt es sich um ein planerisches Werkzeug, bei dem die Situation für Fußgänger*innen beleuchtet wird und konkrete Maßnahmen erarbeitet werden.

Nach dem ersten Termin am 26.03.2022 in der Innenstadt findet der zweite Fußverkehrscheck mit Workshop im Stadtteil Baumheide statt. Bielefelder Bürger*innen wurden eingeladen, über die aktuelle Fußverkehrssituation zu diskutieren sowie erste Handlungsbedarfe gemeinsam abzuleiten.

1.2 Ablauf

Tabelle 1: Ablaufplan

Wann?	Was?
11:00 – 11:15	Begrüßung Fußverkehrscheck; Vorstellungsrunde Überblick über die Begehung
11:15 – 13:00	Begehung der Route mit verschiedenen Stationen Bewertung der Situation für Fußgänger*innen mit den Teilnehmenden
13:00 – 13:45	Pause mit Catering und Info-Ausstellung
13:45 – 13:55	Begrüßung zum Workshop und Zusammenfassung Fußverkehrscheck
13:55 – 15:15	Austausch zum Ergebnis Fußverkehrscheck: positive Beispiele + Konfliktpunkte; Maßnahmensammlung
15:15 – 15:20	Ausblick und Abschluss

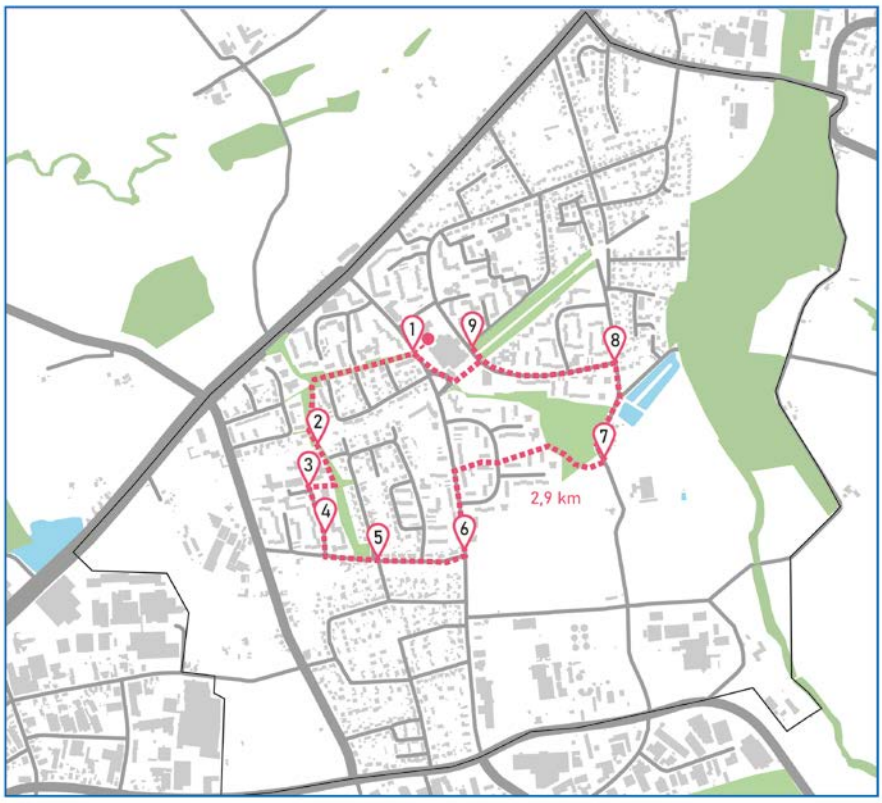
1.3 Teilnehmende

Die Veranstaltung wird von fünf Personen besucht. Mit dem Gutachterteam und einer Vertreterin der Stadt sind insgesamt neun Personen anwesend. Eine Person musste die Veranstaltung nach dem Fußverkehrscheck verlassen, sodass am Workshop nur noch vier Bürger*innen teilnehmen konnten.

1.4 Fußverkehrscheck

Frau Choryan begrüßt die Teilnehmenden und leitet in den Fußverkehrscheck ein. Frau Arinta präsentiert die Route des Stadtspaziergangs mit den geplanten Stationen. Anschließend gibt es eine kurze Vorstellungsrunde der Anwesenden.

- **Abbildung 2:** Übersicht der geplanten Route



Die Route des Fußverkehrschecks beginnt am Freizeitzentrum und verläuft durch verschiedene Grünzüge, Wohnstraßen, Erschließungsstraßen sowie an Hauptverkehrsstraßen. Bei der Route wurden u. a. Querungsmöglichkeiten, Fußverkehrsinfrastruktur und Erreichbarkeit von fußverkehrsrelevanten Zielen thematisiert.

Fußgängerampel (LSA) am Marktkauf über den Rabenhof (Station 1)

- Die Anforderungsampel wird im Großen und Ganzen positiv bewertet. Man kann den Rabenhof in einem Zug queren und muss nicht lange warten.
- Lediglich die Aufstellflächen sind zu schmal dimensioniert.
- Taktile und auditive Elemente sind vorhanden. Nur beim ersten Drücken ist kein Ton zu hören, da Lichtsignalanlagen nicht immer schnell genug reagieren, wenn sehbehinderte Menschen den für sie vorgesehene Knopf unten am Anforderungstaster drücken.
- Eine Teilnehmerin weist auf die verschiedenen Zeichen unten am Anforderungstaster hin, damit eine sehbehinderte Person z. B. weiß, in welche Richtung sie gehen muss und dass eine Mittelinsel vorhanden ist.

- **Abbildung 3:** Fußgängerfurt über den Rabenhof



Weg durch den Grünzug

- Die Teilnehmenden wünschen sich mehr Bänke oder Verweilmöglichkeiten. Diese würden nicht nur ein Ausruhen ermöglichen, sondern auch die Kommunikation fördern.
- Die Beleuchtung wird ebenfalls diskutiert. Dabei geht es um moderne Laternen im Allgemeinen. Neue stromsparende Laternen leuchten oft zu schwach, sodass stark sehbehinderte Menschen den Lichtkegel nicht mehr wahrnehmen können. Stärker leuchtende Laternen haben jedoch eine größere Lichtverschmutzung zur Folge.
- Der Abstand der Laternen in diesem Grünzug reicht aus.
- Nachts hier zu laufen ist für manche kritisch. Das liegt aber nicht an der Beleuchtung, sondern an der fehlenden sozialen Sicherheit durch die abgesetzte Bebauung.
- Die Belagsoberfläche wird als gut bewertet.
- Die Rasenkante reicht für sehbehinderte Menschen als Leitsystem gut aus.
- Positiv wird im ersten Abschnitt des Weges die geringe Vermüllung beurteilt. Es sind ausreichend Abfallbehälter vorhanden. Weiter hinten im Bereich mit mehr Hecken gibt es eine größere Müllproblematik.

Haltestelle Seidenstickerstraße (Station 2)

- Die Verkehrssicherheit beim Überqueren der Gleise wird von der Mehrheit der Teilnehmenden als ausreichend bewertet. Unfälle sind hier nicht bekannt.
- Am Drängelgitter steigen die meisten Radfahrenden ab, sodass es wenig zu Konflikten kommt.
- Da das Gitter jedoch sehr eng steht, kommt man beispielsweise mit einem Bollerwagen oder Lastenrad schwer um die Kurven. Eine breitere Aufstellung des Gitters hätte jedoch wahrscheinlich zur Folge, dass Radfahrende nicht mehr absteigen.
- Nach Aussagen der Teilnehmenden nutzen Jugendliche das Drängelgitter auch als Sitzmöglichkeit und halten sich hier gerne in ihrer Freizeit auf. Dadurch fühlen sich mit Einsetzen der Dunkelheit einige Bürger*innen unwohl. Die Haltestelle wird bei Dunkelheit als ein Angstraum betrachtet.
- Das Thema Vandalismus kommt zur Sprache, was hier teilweise zu Problemen führt. Informationsangebote an der Haltestelle sind aus diesem Grund sehr reduziert.
- Für sehbehinderte Menschen fehlt ein taktiler Aufmerksamkeitsstreifen sowohl bei der Querung der Gleise zur sichereren Wegeführung als auch zum Auffinden des Bahnsteigs. Generell ist die Haltestelle im Sinne der Barrierefreiheit verbesserungswürdig.
- Eine Teilnehmerin merkt an, dass bei der Planung der barrierefreien Gestaltung an Haltestellen wichtig ist, dass eine sehbehinderte Person dabei ist. So können z. B. Rufsäulen sinnvoll verortet werden und auch von sehbehinderten Personen gefunden werden.
- Der Standort des Fahrkartenautomaten wird kritisch bewertet, da er abseits in einer Ecke steht und man von dort aus nicht direkt zu den Gleisen kommt. Echtzeitinformationen werden am Display des Fahrkartenautomats angezeigt. Hierfür wird ein sprechender Fahrkartenautomat für Menschen mit Sehbehinderung vorgeschlagen.

- **Abbildung 4:** Querung der Gleise an der Haltestelle Seidenstickerstraße



Schlehenweg (Stationen 3 und 4)

- Die Teilnehmenden werden auf den Hol- und Bringverkehr am Wendepunkt des Schlehenwegs angesprochen. Jedoch hat kein*e Teilnehmende*r diesbezüglich Erfahrungen.
- Die häufigen und starken Querneigungen der Gehwege an Grundstückszufahrten/Feuerwehrzufahrten werden kritisiert. Sie sind für nicht Mobilitätseingeschränkte unbequem zu laufen; für Menschen mit Rollatoren etc. sind die Bereiche schwer zu bewältigen. Es gibt für Fußgänger*innen bessere Lösungen an Grundstückseinfahrten (z. B. Schrägbordsteine), mit denen starke Querneigungen vermieden werden können.
- Die Breite des Gehwegs ist (mit 1,50 m) eher gering und wird durch einen zum Teil großen Überstand der senkrecht parkenden Kfz an einigen Stellen weiter reduziert. Ein Lösungsvorschlag ist, die Parkplätze schräg anzuordnen. Alternativ kann man auf den Senkrechtparkplätzen auch nur das Parken von Pkw (keine Transporter etc.) zulassen.

- **Abbildung 5:** Engstelle am Gehweg Schlehenweg



- Eine teilnehmende Person stellt fest, dass in dichter bebauten Wohngebieten wie diesem mit vielen Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, den Fußgänger*innen mehr Platz zur Verfügung stehen sollte.
- Das Thema Kinder wird angesprochen. Sie finden in der Straßengestaltung keine Berücksichtigung. Es kann zu Konflikten mit parkenden Autos kommen, Spielmöglichkeiten fehlen und Querungsmöglichkeiten sind auch keine vorhanden.
- Müll scheint ein größeres Problem zu sein, als es im Grünzug der Fall war.
- An der Einmündung Schlehenweg / Am Großen Wiel wird bemängelt, dass die Bordsteinabsenkung an der falschen Stelle liegt. Sie ist nicht in Laufrichtung, wenn der Schlehenweg gequert werden soll. Zur Querung der Straße Am Großen Wiel fehlt die Absenkung auf der gegenüberliegenden Seite.
- Die Einmündung in den Schlehenweg ist überdimensioniert. Ein Umbau mit Einengung der Einmündung kann die Verkehrssicherheit beim Queren erhöhen. Denn dadurch wird der Querungsweg deutlich kürzer und ein geringerer Kurvenradius führt zu reduzierten Geschwindigkeiten.

Am Großen Wiel (Station 5 inklusive Straßenverlauf zwischen Schlehenweg und Rabenhof)

- Auf der südlichen Straßenseite fehlt westlich der Brücke/des „Heckenweges“ ein Stück des Gehwegs. So können Fußgänger*innen vom „Heckenweg“ nicht direkt auf dieser Straßenseite Am Großen Wiel Richtung Westen gehen.
- Der Gehweg auf der nördlichen Straßenseite ist breit aber nicht überall komfortabel. Zwischen der Einmündung Jungbrunnenweg und Rabenhof gibt es einige Gehwegabsenkungen an Grundstückszufahrten mit hohen Querneigungen des Gehwegs.
- Die Brücke über den Wellbach ist sehr schmal.
- Die Einmündung in den Jungbrunnenweg ist überdimensioniert.

- **Abbildung 6:** Überbreite Einmündung in den Jungbrunnenweg

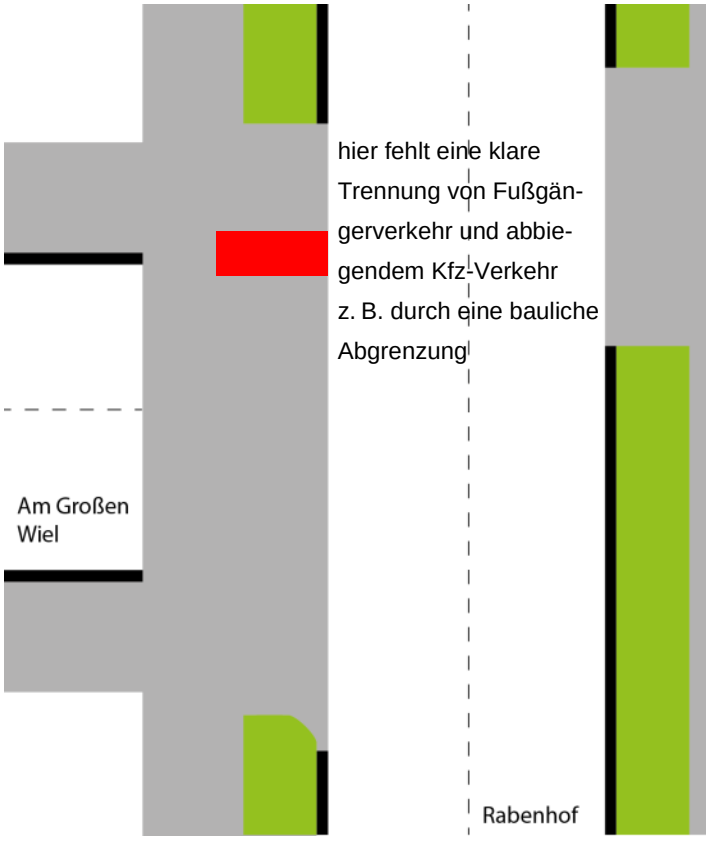


Querung Rabenhof (Station 6)

- Vom Am Großen Wiel zum gegenüberliegenden Weg durch den Grünzug gibt es keine direkte Querungsmöglichkeit. Die beiden Mittelinseln am Rabenhof sind ca. 40 m von der Einmündung entfernt; deren Nutzung ist mit einem Umweg verbunden. An dieser Stelle begrüßen die Teilnehmenden eine weitere Querungshilfe.

- Die Einmündung Am Großen Wiel / Rabenhof ist durch die sehr langgezogene Bordsteinabsenkung für (querende) Fußgänger*innen gefährlich, da Autofahrer*innen die Kurve so schneiden, dass sie über den Fußgängerbereich fahren. Es fehlt eine Sperrfläche oder bauliche Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Fußgängerbereich (z. B. Grünfläche oder ein Stein).

- **Abbildung 7:** Skizze – Einmündung Am Großen Wiel/Rabenhof



Ursprünglich war geplant von der Einmündung Am Großen Wiel den Rabenhof ein Stück Richtung Norden zu gehen und über die Siebenbürger Straße Richtung Abenteuerspielplatz zu laufen. Aus Zeitgründen wurde die Route etwas gekürzt, sodass die Gruppe die direkte Verbindung Richtung Schelpmilser Weg durch den Grünzug nimmt.

Weg durch den Grünzug

- Im vorderen Abschnitt gibt es keine Beleuchtung. Es wird diskutiert, ob eine notwendig ist oder nicht und die Frage aufgeworfen, welche Funktion der Weg hat. Beleuchtung sollte auf Fußwegeverbindungen, die im Alltag zur Erschließung der Wohnstandorte und Anbindung von Zielen genutzt werden vorhanden sein. Naturnahe Freizeitwege wie diese Verbindung brauchen dagegen nicht zwingend eine Beleuchtung.

Schelpmilser Weg (Stationen 7 bis 8)

- Die Querung vom Weg durch den Grünzug über den Schelpmilser Weg ist laut der Teilnehmenden „grausig“. Es besteht dringender Handlungsbedarf. Eine Fußgängerfurt mit Bedarfsampel oder mindestens eine Mittelinsel sind notwendig.

- An der Querungsstelle bzw. im gesamten Kurvenbereich ist eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h angeordnet, aber ein hohes Verkehrsaufkommen inklusive Schwerlastverkehr macht die Querung problematisch.

- **Abbildung 8:** Fehlende Querung Schelpmilser Weg



- Die Fußwegeverbindung auf der östlichen Seite ist nach dem Urteil der Teilnehmenden „unzumutbar“. Hier befindet sich lediglich ein unbefestigter, schmaler Weg, der auch für Radverkehr freigegeben ist.

- Um zum Abenteuerspielplatz zu kommen muss der Schelpmilser Weg erneut gequert werden; dies ist laut den Teilnehmenden ein Abenteuer. Diskutiert wird, ob eventuell der Haupteingang des Spielplatzes verlegt oder einen weiterer Eingang vom Grünzug aus geschaffen wird.

- Auf der westlichen Seite des Schelpmilser Wegs gibt es keinen Gehweg. Hier könnte man ggf. einen anlegen, dann wäre auch keine Querung zur Erreichung des Abenteuerspielplatzes erforderlich.

- Auch auf dem Schelpmilser Weg weiter Richtung Norden fehlen mehrere Querungsmöglichkeiten, wie zum Beispiel an einem einmündenden Er-

schließungsweg (Fuß- und Radweg) aus der Siedlung, an der Einmündung zur Donauschwabenstraße und an der Haltestelle Fischerheide. Mit der Einrichtung eines Gehweges auf der westlichen Seite könnte man den Querverkehr bündeln.

Donauschwabenstraße und Marktkauf (Stationen 8 bis 9)

- Trotz zahlreicher Parkplätze in der Donauschwabenstraße stehen Autos auch auf dem Gehweg.

- **Abbildung 9:** Gehwegparken Donauschwabenstraße



- Laut Teilnehmenden ist der Parkplatz zwischen dem Marktkauf Getränkemarkt und den angrenzenden Wohnhäusern ungenutzte Brachfläche.

- Eine teilnehmende Person sagt, dass sie sich an der Parkplatzausfahrt östlich des Marktkauf Getränkemarkts unsicher fühlt.

- Generell wird die Verbindung über den Parkplatz am Marktkauf als unklar für Fußgänger*innen bezeichnet. Eine eindeutige Wegeverbindung fehlt. Gefährlich wird es für die Fußgänger*innen vor allem dann, wenn viele Autos hier rein und rausfahren.

- Frau Arinta stellt die Maßnahmen, die im Rahmen der Planung „Neue Mitte Baumheide“ vorgesehen sind, vor. Ein Hauptziel der Planung ist es, die Fußverbindung auf dem jetzigen Parkplatz durch eine Grünverbindung zu verbessern. Es wird angemerkt, dass die Verknüpfung zwischen den Pla-

nungen wichtig ist und die Erkenntnisse aus diesem Fußverkehrscheck in den Prozess eingebracht werden sollten.

- Ein Gehweg durch die Grünfläche nördlich der Gleise, wie er in der Online-Beteiligung vorgeschlagen wurde, wird von den Teilnehmenden begrüßt.

1.5 Pause mit Catering und Info-Ausstellung

Nach Abschluss des Fußverkehrschecks geht es ins Freizeitzentrum. Dort gibt es eine Mittagspause, in der Verpflegung bereitgestellt wird.

Zudem werden an der Wand Pläne zur Information der Teilnehmenden ausgestellt. Ein Plan fasst die Ergebnisse der im Vorfeld stattgefundenen Online-Beteiligung zusammen. Zwei andere Karten zeigen die Analyseergebnisse sowie die Maßnahmen aus den bestehenden Planungen FEK (Freiraumentwicklungskonzept Bielefeld-Baumheide) und INSEK (Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept).

1.6 Workshop

Begrüßung zum Workshop und Zusammenfassung Fußverkehrscheck

Frau Janßen leitet die zweite Phase der Veranstaltung ein – den Workshop. Zunächst fasst sie die wichtigsten Erkenntnisse, die während der Begehung gewonnen wurden, zusammen. Dann erläutert sie die geplante Arbeitsphase.

Arbeitsphase: positive Beispiele, Konfliktpunkte und Maßnahmen

Ziel der Arbeitsphase ist es, sich in der Gruppe der Teilnehmenden zu positiven Beispielen und Konfliktpunkten entlang der Begehungsroute und auch in anderen Bereichen Baumheides auszutauschen.

Gute Beispiele und Konfliktpunkte sollen verortet und beschrieben werden. Dies erfolgt mit Moderationskarten und anhand vornummerierter Klebepunkte zur Verortung auf einer Stadtkarte zu Baumheide.

Darauf aufbauend sollen die Teilnehmenden mögliche Maßnahmen sammeln. Diese werden ebenfalls auf der Karte verortet. Dafür stehen den Teilnehmenden wiederum durchnummerierte Klebepunkte und Moderationskarten zur Verfügung. Die Teilnehmenden werden nochmals ermutigt, sich nicht nur auf die eben begangene Route zu beschränken.

- **Abbildung 10:** Impressionen zum Workshop





Im Folgenden sind die genannten Punkte zusammenfassend auf Karten und in Tabellen dargestellt. Auf dem Stadtplan in Abbildung 11 sind die positiven Beispiele und die Konfliktpunkte durchnummeriert verortet. Auf der Abbildung 12 sind die Maßnahmen dargestellt. In den jeweiligen nachfolgenden Tabellen sind die Punkte beschrieben.

Abbildung 11: Stadtkarte mit positiven Beispielen und Konfliktpunkten

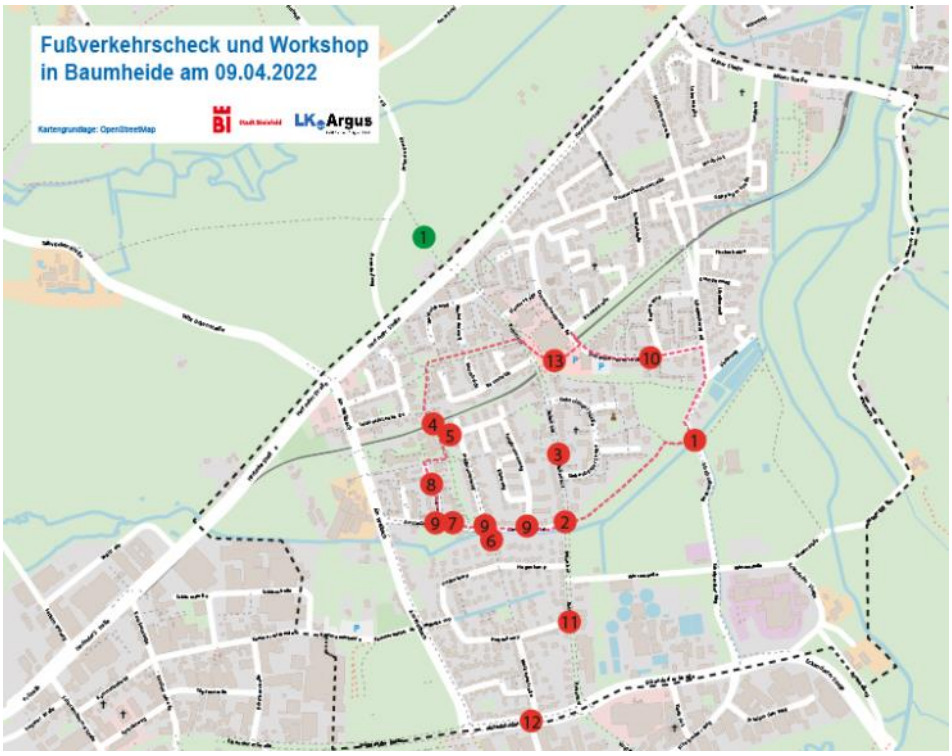


Tabelle 2: Positive Beispiele

Nr.	Ort	Aspekt
1	Johannisbachaue	schöne Route
-	ganz Baumheide	viele Grünzüge, Fußwege durch Grünzüge
-	ganz Baumheide	tägliche Ziele fußläufig gut erreichbar
-	v. a. am Rabenhof	Sanierung des Immobilienbestandes

Tabelle 3: Konfliktpunkte

Nr.	Ort	Aspekt
1	Schelpmilser Weg	fehlende Querungsmöglichkeit
2	Rabenhof/Am Großen Wiel	fehlende direkte Querungsmöglichkeit zum Grünzug
3	Rabenhof	fehlende Radinfrastruktur, Gehweg Radverkehr frei
4	Haltestelle Seidenstickerstr.	abends „Angstraum“ (soziale Kontrolle fehlt)
4	Haltestelle Seidenstickerstr.	Übergang Schienen für einzelne Fußgänger*innen riskant Zugang zur Haltestelle problematisch
5	v. a. Schulweg/Haltestelle Seidenstickerstr.	Müll entlang der Wegeverbindung (Zuständigkeitsproblem?)
5	Haltestelle Seidenstickerstr./Jungbrunnenweg	schlechte Wegequalität durch Wurzeln großer Bäume → Gehwegplatten kommen hoch
6	„Heckenweg“/ Jungbrunnenweg	Brücke sehr eng Hecken problematisch
7	Am Großen Wiel	der Fußweg (vom „Heckenweg“ Richtung Westen) hört auf, Absenkungen sind stark versetzt → Seitenwechsel ist sehr schwierig
8	Schlehenweg	parkende Autos ragen auf den Gehweg und verkleinern diesen
9	Am Großen Wiel	sehr große/überdimensionierte Einmündungen bei vielen Straßen → Querung schwierig
10	Donauschwabenstraße	illegales Gehwegparken
11	Rabenhof/Hagenkamp	illegales/wildes Parken mit Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer*innen bei Veranstaltungen im Gemeindezentrum der Eziden
12	Eckendorfer Straße	fehlende sichere Querungsanlage
13	Stadtbahnhaltestelle Baumheide/ Stadtteilzentrum	Angstraum

Abbildung 12: Stadtkarte mit Maßnahmenverortung

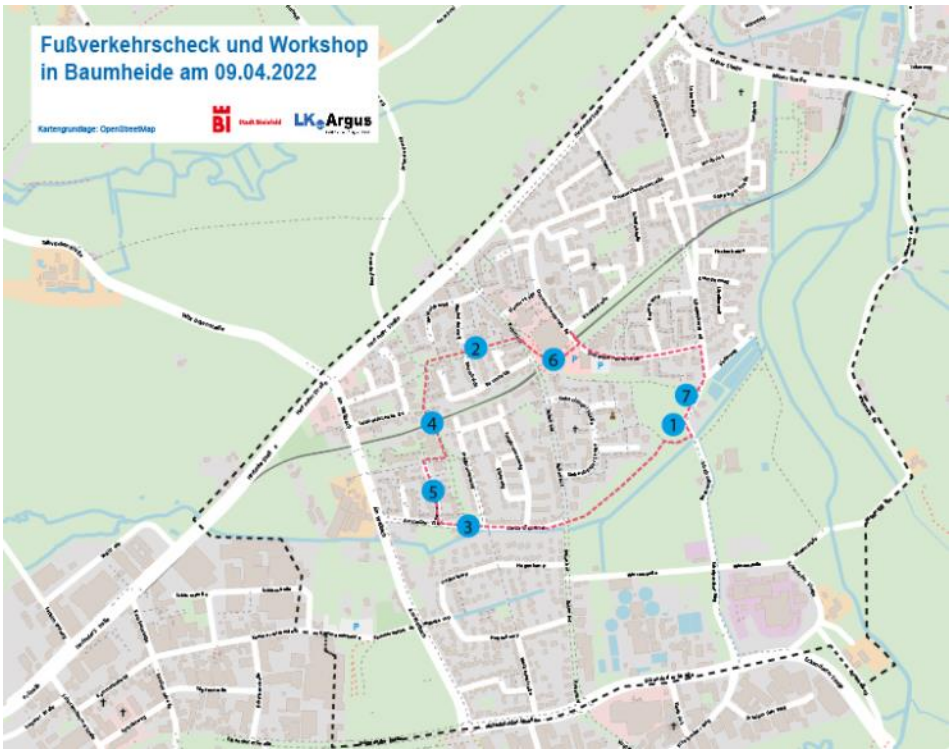


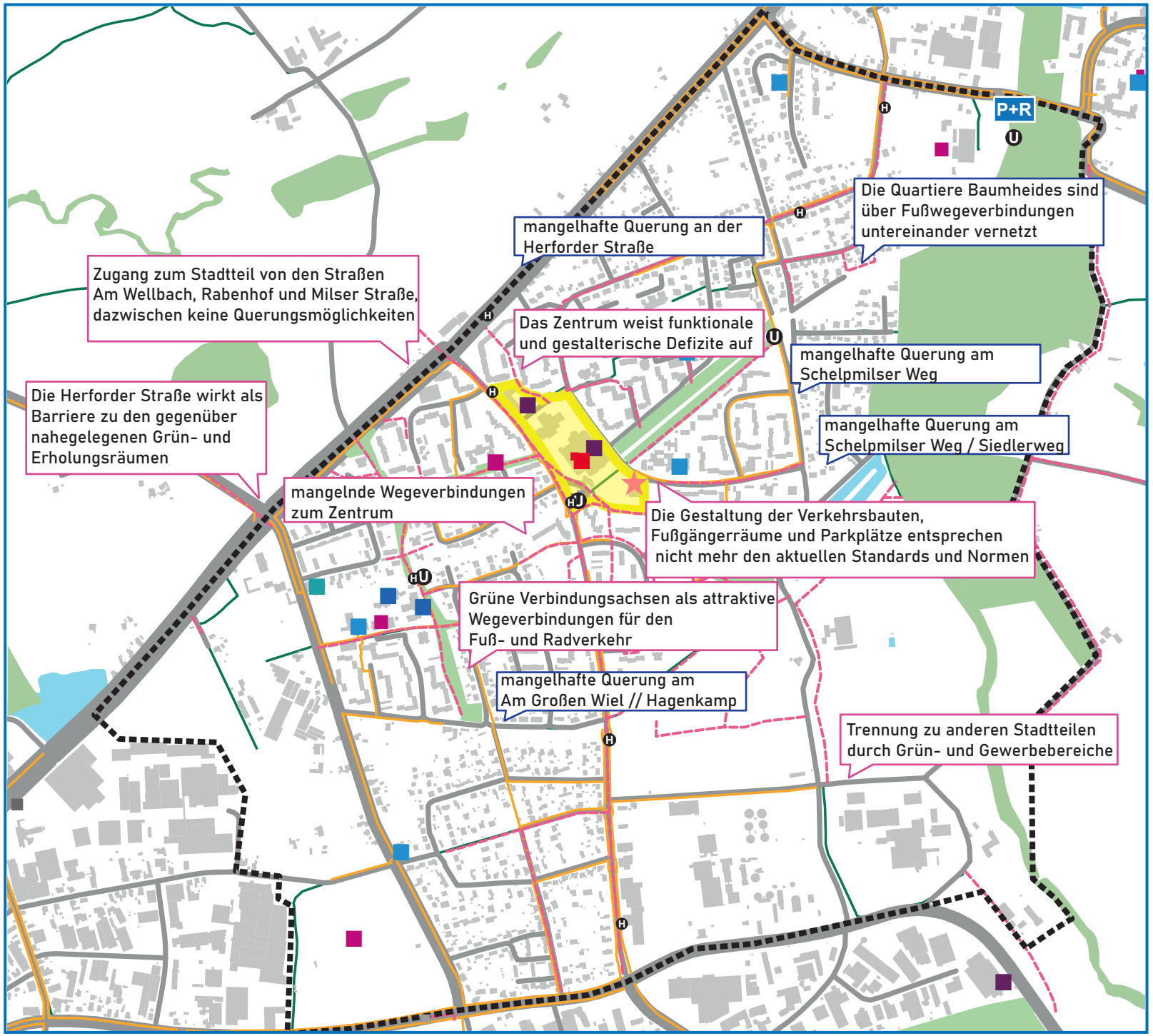
Tabelle 4: Maßnahmensammlung

Nr.	Ort	Aspekt
1	Abenteuerspielplatz	Zugang aus dem Wohngebiet/aus Westen schaffen
2	Grünzüge	Bänke entlang der Fußwege ergänzen (in allen Grünzügen)
3	Am Großen Wiel	Gehweg weiterführen zum „Heckenweg“/zur Brücke
4	Haltestelle Seiden-stickerstr.	„sprechende“ Fahrkartenautomaten
5	Schlehenweg	Parken neu ordnen
6	Haltestelle Baum-heide	Blindenleitsystem von der U-Bahnhaltestelle zur Bushaltestelle installieren
7	Schelpmilser Weg	Gehweg von der Donauschwabenstraße zum Abenteuerspielplatz an der westlichen Seite anlegen
-	Grünzüge	Sicherung der Übergänge bzgl. Fußwegeverbindung durch Grünzüge

Ausblick, Schlusswort und Verabschiedung

Frau Choryan und Frau Janßen bedanken sich bei allen Teilnehmenden für die intensive Mitarbeit und die Anregungen. Die Teilnehmenden werden verabschiedet und das Programm endet gegen 15:20 Uhr.

Die Ergebnisse des Fußverkehrschecks und Workshops dienen der weiteren Ausarbeitung der Bestands- und Defizitanalyse. Des Weiteren bilden sie die Grundlage für eine Maßnahmenkonzeption im Modellquartier Baumheide.



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 1

Analyseergebnisse aus bestehenden Planungen

Analyseergebnisse aus dem INSEK

Analyeergebnisse aus dem FEK

Ziele des Fußverkehrs

- Dienstleistung
- Nahversorgung
- Sport und Spiel
- Arztpraxis
- Bushaltestelle
- Bahnhaltestelle
- Kindertagesstätte
- Schulen
- Öffentliche Einrichtung
- Freizeit und Tourismus
- Märkte

Fuß- und Radwegenetz - Bestand

Schulwegeplan

Grüne Wege - Bestand

Straßennetz

Siedlungsgebiete

Gebäude

Parkanlage

Gewässer

D-Zentrum

Grenze Betrachtungsraum

Datengrundlage Stadt Bielefeld, INSEK, FEK

Kartengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

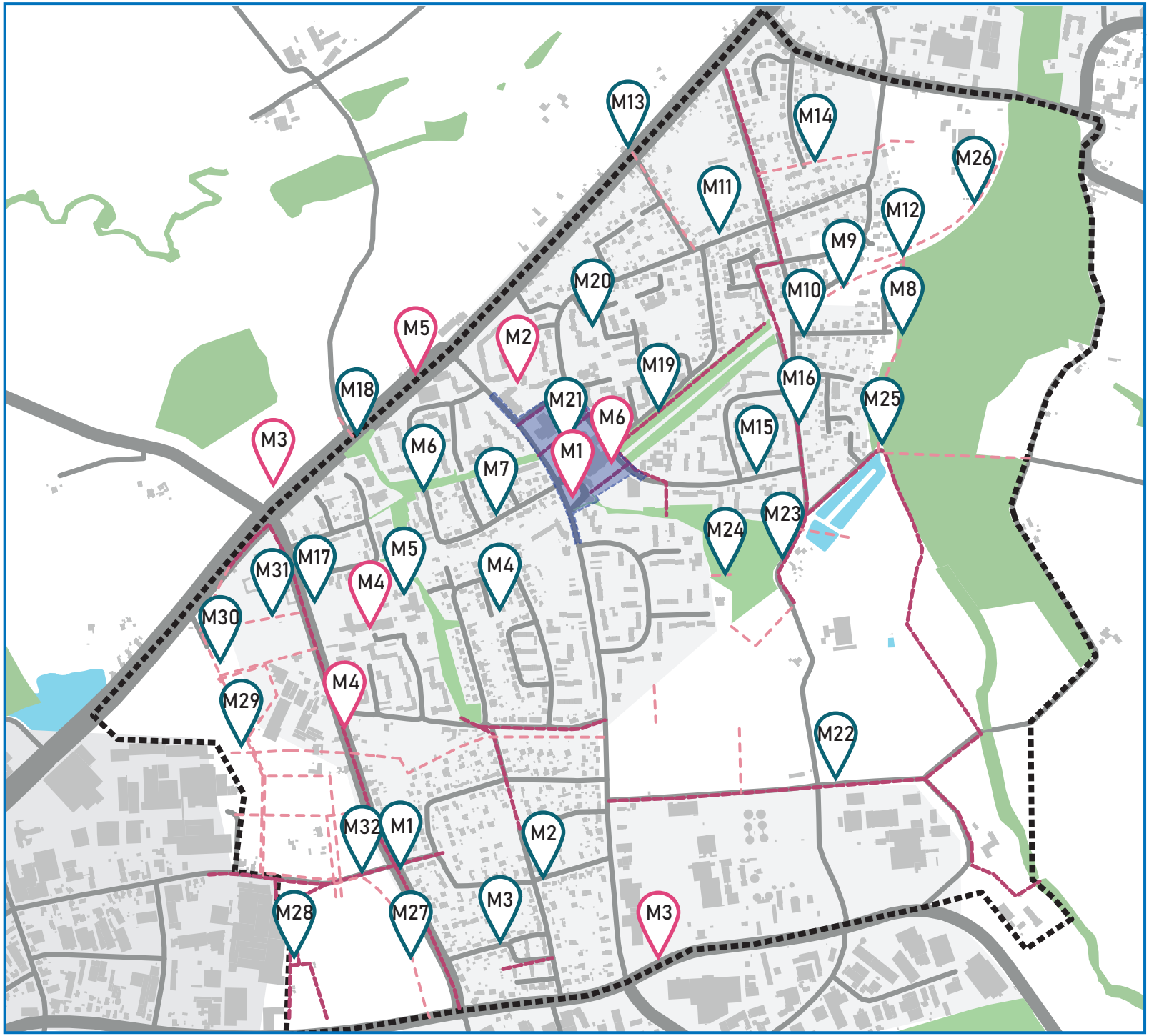
Stand Juli 2022

0 0,08 0,16 0,24 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 2

Übersicht über die Maßnahmen der bestehenden Planungen

Abgrenzung Plangebiet „Neue Mitte“

Maßnahmen aus dem INSEK

Maßnahmen aus dem FEK

Fuß- und Radwegenetz (FEK)

Fuß- und Radwegenetz - Aufwertung

Fuß- und Radwegenetz - Neuplanung

Straßennetz

Siedlungsgebiete

Gebäude

Parkanlage

Gewässer

Tempo-30-Zone

D-Zentrum

Grenze Betrachtungsraum

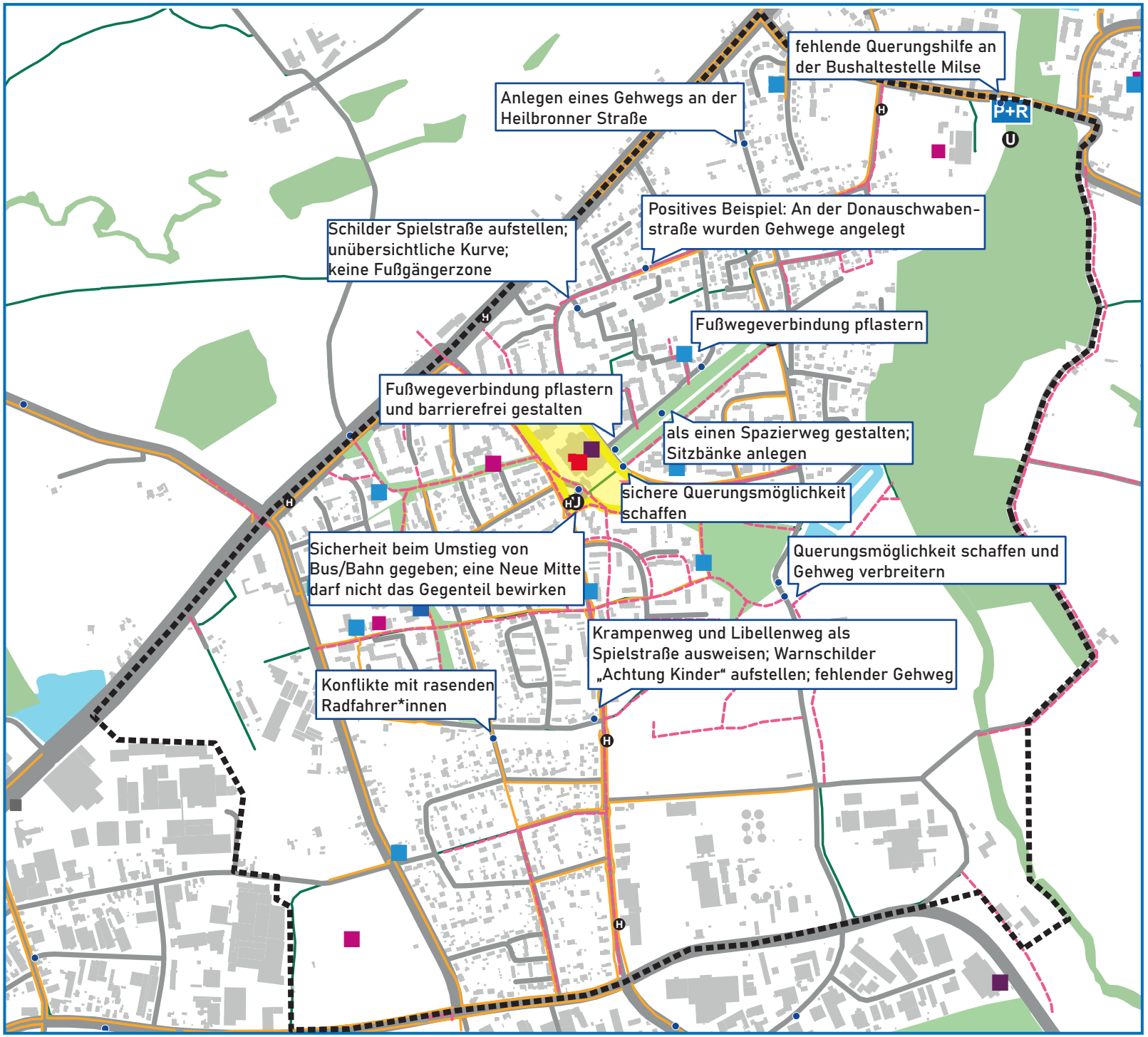
Datengrundlage	Stadt Bielefeld, INSEK, FEK
Kartengrundlage	Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster
Stand	Juli 2022

0 0,08 0,16 0,24 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 3

Ergebnisse der Online-Beteiligung für das Modellquartier Baumheide

- Hinweise aus der Online-Beteiligung

Ziele des Fußverkehrs

- Dienstleistung
- Nahversorgung
- Sport und Spiel
- Arztpraxis
- Bushaltestelle
- Bahnhaltestelle
- Kindertagesstätte
- Schulen
- Öffentliche Einrichtung
- Freizeit und Tourismus
- Märkte

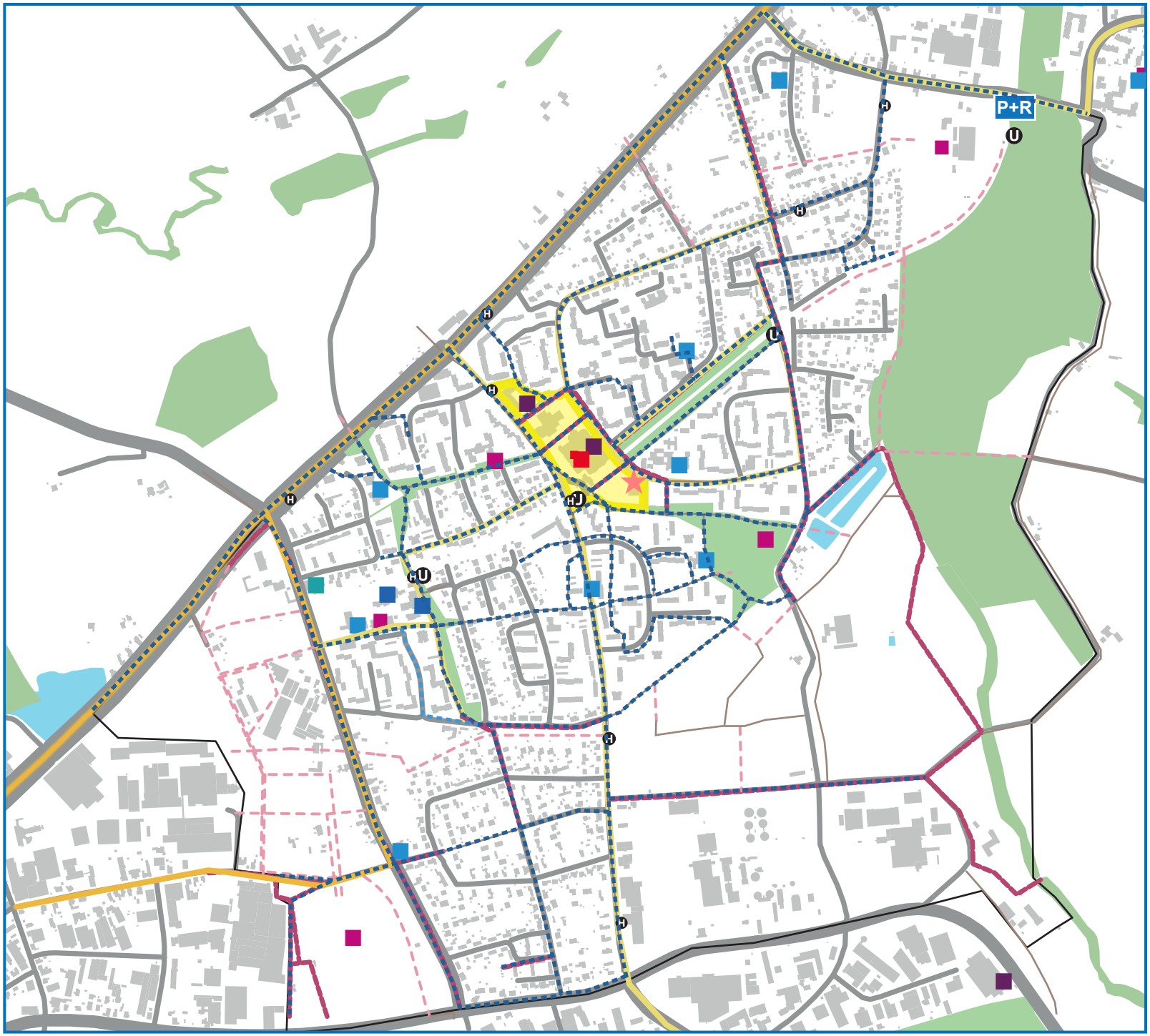
- Fuß- und Radwegenetz - Bestand
- Schulwegeplan
- Grüne Wege - Bestand
- Straßennetz
- Siedlungsgebiete
- Gebäude
- Parkanlage
- Gewässer
- D-Zentrum
- Grenze Betrachtungsraum

Datengrundlage	Online-Beteiligung zur Fußverkehrsstrategie
Kartengrundlage	Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster
Stand	Juli 2022

0 0,08 0,16 0,24 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel
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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 4

Analysenetz

Modellquartier Baumheide

Analysenetz
Ergänzungsstrecke (Schulweg)

Hauptfußwegenetz

Hauptfußwegenetz
Verbindungsstrecke

Fuß- und Radwegenetz (FEK 2019)

Fuß- und Radwegenetz - Bestand
Fuß- und Radwegenetz - Aufwertung
Fuß- und Radwegenetz - Neuplanung

Ziele des Fußverkehrs

Dienstleistung
Nahversorgung
Sport und Spiel
Arztpraxis
Bushaltestelle
Bahnhaltestelle
Kindertagesstätte
Schulen
Öffentliche Einrichtung
Freizeit und Tourismus
Märkte
Park-and-Ride-Anlage

Straßennetz
Siedlungsgebiete
Gebäude
Grünfläche
Gewässer
D-Zentrum
Grenze Betrachtungsraum

Datengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

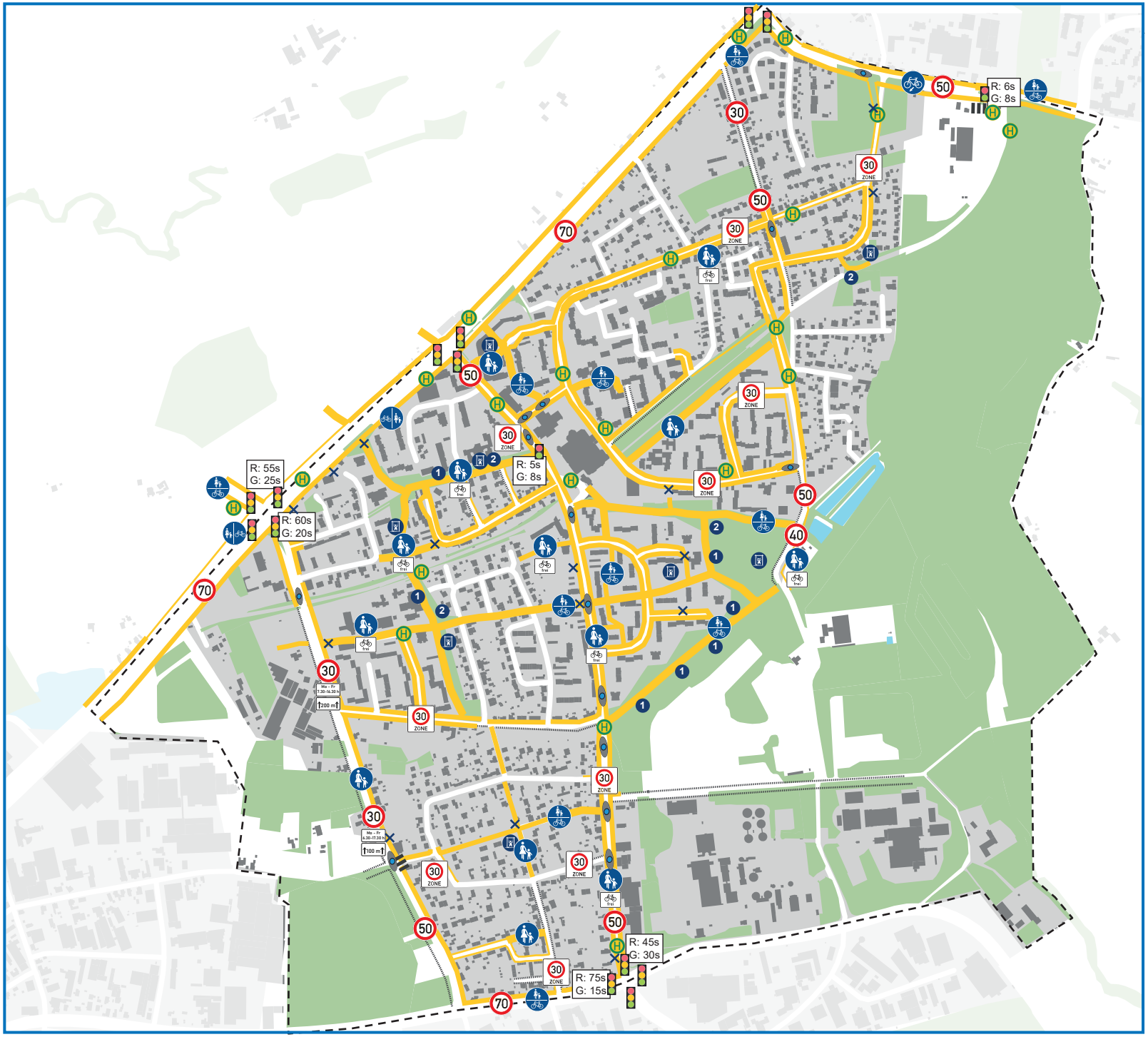
Stand Juli 2022

0 0,08 0,16 0,24 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 5

Bestandsaufnahme Fußverkehr
Modellquartier Baumheide

Verkehrsorganisation

- zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Sonderweg Fußgänger
- gemeinsamer Fuß-/Radweg
- getrennter Rad- und Fußweg
- Fahrrad frei
- Radfahrer ab hier auf der Straße

Gehwege

- kein Gehweg
- <1,50 m
- 1,50 m -2,50 m
- >2,50 m
- Barriere

Querungsanlagen

- Lichtsignalanlage
- Fußgänger-Lichtsignalanlage
- R: 20s G: 10s — Sperr- und Freigabezeiten in Sekunden
- Mittelinsel
- Fußgängerüberweg

- Haltestelle
- Sitzbänke
- Spielplatz

- Siedlungsgebiete
- Gebäude
- Grünfläche
- Gewässer

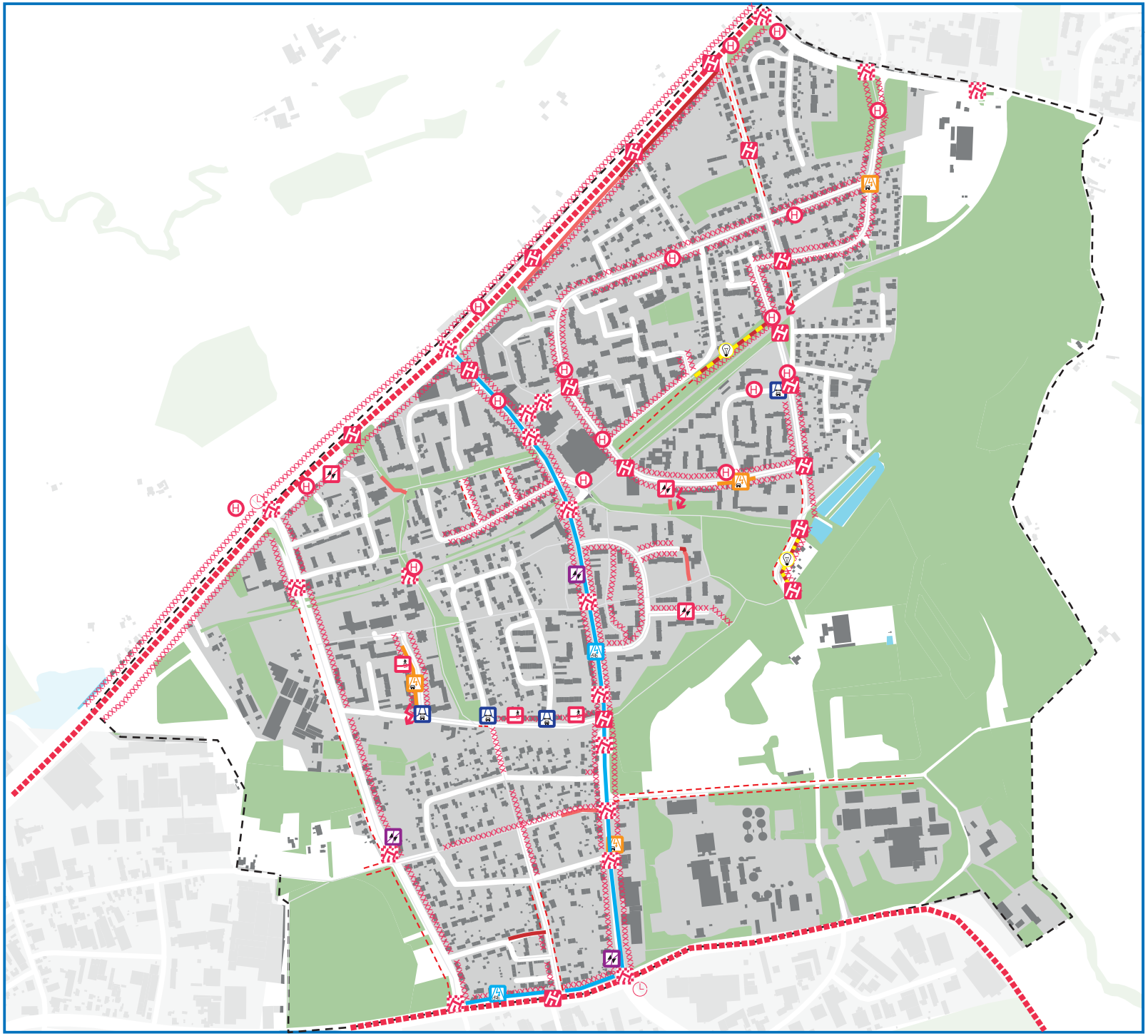
Datengrundlage	Ortsbegehungen
Kartengrundlage	Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster
Stand	Juli 2022

0 0,08 0,16 0,24 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 6

Defizitanalyse Fußverkehr
Modellquartier Baumheide

Längsverkehr

- fehlender Gehweg
- xxxxxx zu schmaler Gehweg
- bauliche Engstelle
- temporäre Engstelle (z.B. Baustelle)
- Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr
- Konflikte mit Radverkehr
- deutliche Risse, Wellen, Wurzelbildung
- Löcher, starke Wellen, unbefestigt
- Querneigung >2 %

Querverkehr

- Barriere
- fehlende Querungsanlage
- verbesserungswürdige Querungsanlage
- verbesserungwürdige Ampelschlatung
- überdimensionierte Einmündung

Weitere Defizite

- mangelnde Barrierefreiheit
- verbesserungswürdige Haltestelle
- mangelnde Beleuchtung

- Siedlungsgebiete
- Gebäude
- Grünfläche
- Gewässer

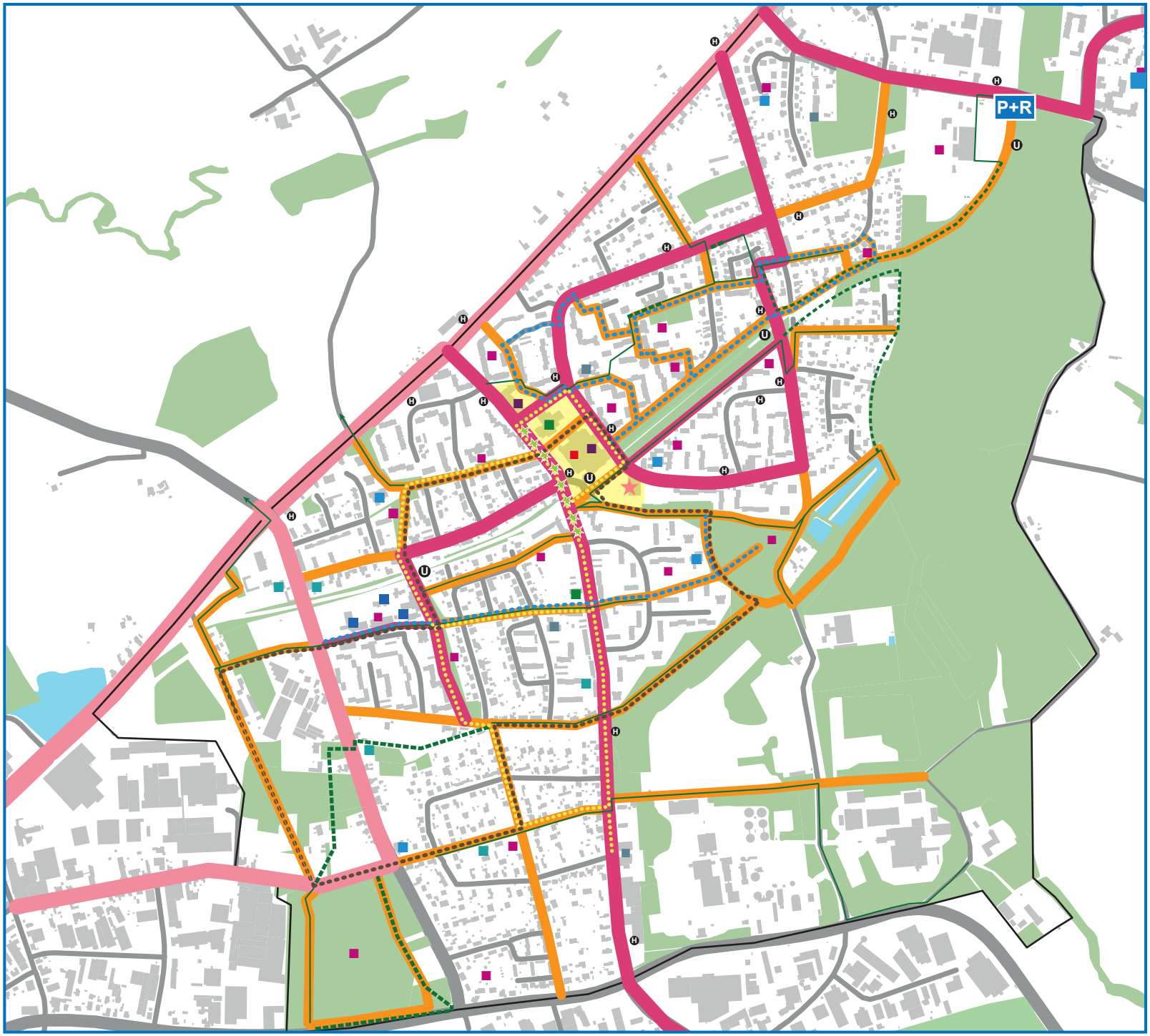
Datengrundlage	Ortsbegehungen
Kartengrundlage	Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster
Stand	Juli 2022

0 0,08 0,16 0,24 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 7

Empfehlungen zur Entwicklung des Fußwegenetzes in Baumheide

Hauptfußwegenetz

- Hauptfußwegenetz
- Verbindungsstrecken

Weitere Netzkategorien

- Quartiersnetz, davon
- Spielrouten
- Sportrouten
- Senior*innen-Routen
- Flaniermeile

Netzentwicklung (Stadt Bielefeld)

- Grünes Wegenetz (Bestand)
- Grünes Wegenetz (Planung)

Ziele des Fußverkehrs

- Dienstleistung
- Nahversorgung
- Sport und Spiel
- Arztpraxis
- Bushaltestelle
- Bahnhaltestelle
- Kindertagesstätte
- Schulen
- Öffentliche Einrichtung
- Freizeit und Tourismus
- Märkte
- Park-and-Ride-Anlage

- Straßennetz
- Siedlungsgebiete
- Gebäude
- Grünfläche
- Gewässer
- D-Zentrum
- Grenze Betrachtungsraum

Kartengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

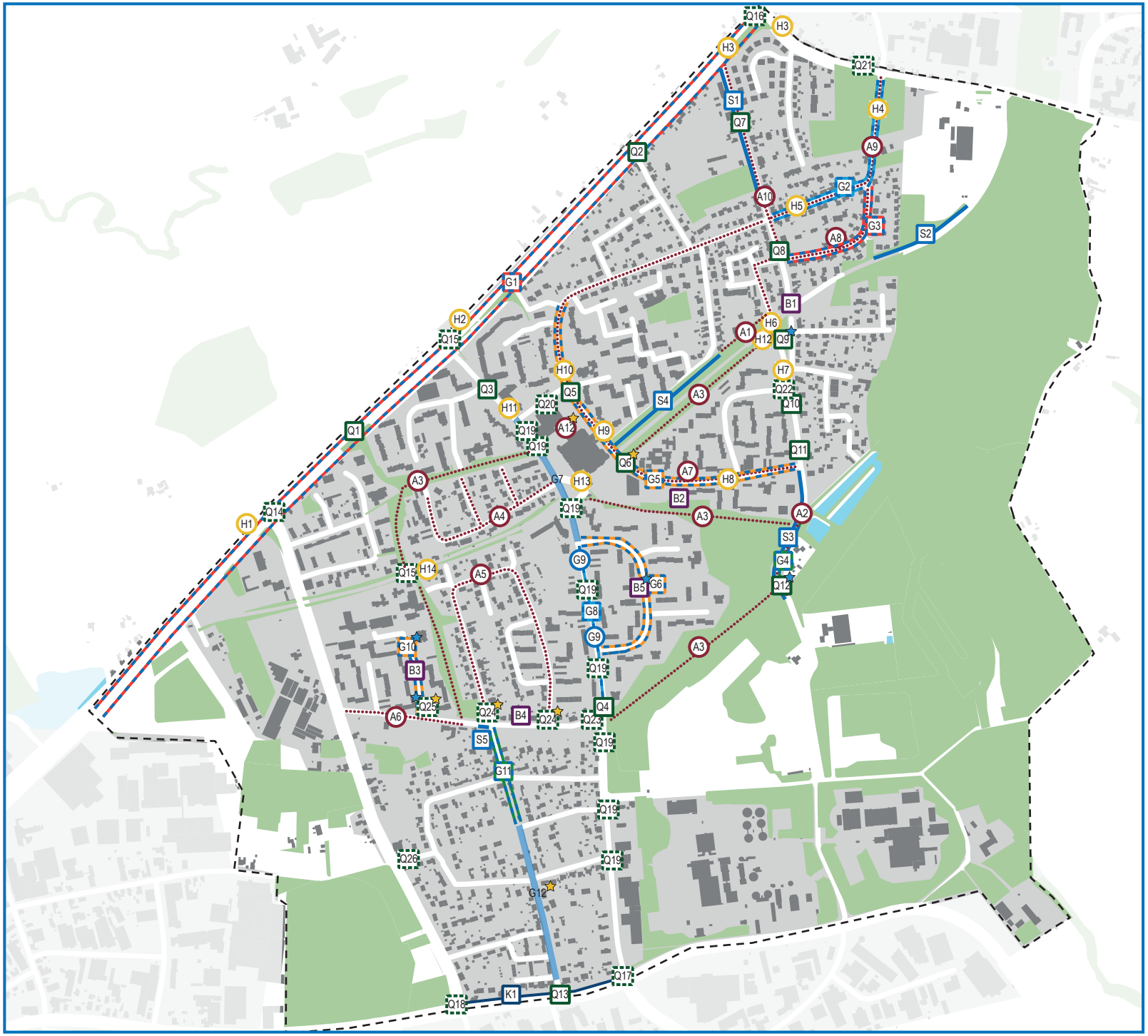
Stand Juli 2022

0 0,08 0,16 0,24 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 8

Maßnahmenempfehlungen Fußverkehr

Modellquartier Baumheide

Längsverkehr

- S1 — Anlage eines Gehwegs

Verbreiterung des Gehwegs durch ...

- G1 — Änderung der Radverkehrsführung
- G1 — Umwandlung von Parkflächen
- G1 — Umwandlung von Fahrstreifen
- G1 — Umwandlung von Grünflächen
- G1 — Einrichten einer Mischverkehrsfläche
- G1 — punktuelle Maßnahme zur Gewährleistung ausreichender Gehwegbreiten
- K1 — klare Trennung vom Radverkehr

Querverkehr

- Q1 — Bau einer Querungsanalge
- Q1 — Verbesserung der Querungsanlage

weitere Maßnahmen

- B1 — flächige Umgestaltung zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- B1 — lineare Umgestaltung zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- H1 — Ausbau der Haltestelle
- A1 — Ausstattung des Straßenraums
- Initialmaßnahme
- Maßnahmensteckbrief

- Siedlungsgebiete
- Gebäude
- Grünfläche
- Gewässer

Kartengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

Stand Juli 2022

0 — 0,08 — 0,16 — 0,24 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Teilbericht

Fußverkehrsstrategie für die Stadt Bielefeld

Modellquartier Innenstadt



September 2022

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Modellquartier Innenstadt

Auftraggeber

Stadt Bielefeld

Amt für Verkehr

Technisches Rathaus

August-Bebel-Str. 92

33602 Bielefeld

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Franziska Weitzel, M. Sc.

Intania Arinta, M. Sc.

Katharina Döbler, M. Sc.

Kassel, 5. September 2022

Inhalt

1	**Modellquartier Innenstadt**		**1**
2	**Vorhandene Planungen**		**2**
	2.1	INSEK „Nördlicher Innenstadtrand“	2
	2.2	Radverkehrskonzept Stadt Bielefeld	3
3	**Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung**		**4**
	3.1	Hinweise aus der Online-Beteiligung	4
	3.2	Fußverkehrscheck mit Workshop	6
4	**Anforderungen an Fußverkehrsanlagen**		**7**
	4.1	Längsverkehr	7
	4.1.1	Gehwege	7
	4.1.2	Dimensionierung	7
	4.1.3	Anforderungen zur Vermeidung von Konflikten im Seitenraum	9
	4.1.4	Ausstattung von Gehwegen	11
	4.2	Querverkehr	11
	4.2.1	Querungsbedarfe	12
	4.2.2	Grundsätzliche Anforderungen an Querungsanlagen	12
	4.2.3	Barrierefreiheit von Querungsanlagen	12
	4.2.4	Anforderungen an verschiedene Formen von Querungsanlagen	13
	4.3	Weitere wichtige Anforderungen	14
	4.3.1	Barrierefreiheit	14
	4.3.2	Haltestellenausstattung	15
	4.3.3	Beleuchtung	15
	4.3.4	Straßenraumausstattung und Service	16

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Stadt Bielefeld
Fußverkehrsstrategie

Modellquartier Innenstadt

September 2022

5	**Bestandsaufnahme**		**17**
	5.1	Ergebnisse der Bestandsaufnahme	18
	5.1.1	Straßennetz und Verkehrsorganisation	18
	5.1.2	Gehwege	20
	5.1.3	Querungsanlagen	20
	5.1.4	ÖPNV	21
	5.1.5	Straßenraum/Aufenthaltsqualität	21
	5.2	Typisierung der Straßenräume	22
	5.2.1	Hauptstraßen	24
	5.2.2	Erschließungsstraßen	29
	5.2.3	Fußgängerzonen	31
6	**Defizitanalyse**		**33**
	6.1	Bewertungskriterien für die Defizitanalyse	33
	6.2	Ergebnisse Defizitanalyse	35
	6.2.1	Längsverkehr	35
	6.2.2	Querverkehr	41
	6.2.3	Weitere wichtige Defizite	43
7	**Handlungsbedarfe und Maßnahmen**		**46**
	7.1	Maßnahmenempfehlungen	46
	7.2	Initialmaßnahmen für die Innenstadt	57
	7.3	Maßnahmensteckbriefe	59
Tabellenverzeichnis			67
Abbildungsverzeichnis			67
Kartenverzeichnis			68
Anlageverzeichnis			68

1 Modellquartier Innenstadt

Die Innenstadt Bielefelds wird als Modellquartier im Rahmen der Fußverkehrsstrategie Bielefeld bearbeitet. Das Modellquartier liegt im Zentrum der Stadt. Es umfasst die Altstadt inklusive der Verbindung zur Sparrenburg und den nördlich angrenzenden Bereich bis zum Hauptbahnhof.

Auf der westlichen Seite wird das Modellquartier durch den mehrstreifigen Ostwestfalendamm sowie die Schienen des Regional- und Fernverkehrs von den angrenzenden Stadtbereichen getrennt. Der Altstadtbereich wird zudem westlich und nördlich von der Alfred-Bozi-Straße, dem Oberntorwall und der Artur-Ladebeck-Straße begrenzt. Im Süden liegt die Kreuzstraße, die die Altstadt von der Sparrenburg trennt. In dieser verlaufen ebenso wie im Niederwall im Osten Stadtbahnverkehre auf eigenem Gleiskörper. Die Niederwall geht nördlich der Altstadt in die Herforder Straße über. Die die Altstadt umgebenden Straßen bilden insgesamt Barrieren zu den umliegenden Stadtquartieren, deren Überwindung ein Thema des Modellquartiers ist. Zwischen den genannten Hauptstraßen ist die Altstadt durch Erschließungsstraßen angebunden. Im Altstadtkern befindet sich eine Fußgängerzone. Wie für ein Stadtzentrum typisch gibt es dort neben Wohnraum ein vielfältiges Einzelhandelsangebot.

Städtebaulich ist das Bild der Innenstadt geprägt durch eine dichte, mehrstöckige Bebauung. Einige Plätze und Grünflächen lockern das Bild auf und bieten Fußgänger*innen Verweilmöglichkeiten.

Für das Modellquartier wird basierend auf einer Bestands- und Defizitanalyse eine Maßnahmenkonzeption erarbeitet. Dabei fließen auch die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung, die in Form einer Online-Beteiligung sowie eines Fußverkehrschecks mit Workshop stattfand, ein. Die abgeleiteten Maßnahmen stehen dabei exemplarisch für die gesamte Fußverkehrsstrategie Bielefeld und sollen in andere Quartiere übersetzt werden.

2 Vorhandene Planungen

Für die Bielefelder Innenstadt liegen Planungen vor, die den Fußverkehr im Untersuchungsgebiet betreffen. Das ist zum einen das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (INSEK), zum anderen das Radverkehrskonzept..

2.1 INSEK „Nördlicher Innenstadtrand“

Das INSEK „Nördlicher Innenstadtrand“ wurde für einen Teil der Bielefelder Innenstadt im Jahr 2010 beschlossen und 2017 neu aufgestellt. Der Untersuchungsraum des INSEK 2017 weist mit dem Bereich östlich des Hauptbahnhofs sowie dem Gebiet östlich des Niederwalls/der Herforder Straße Überschneidungen mit dem Modellquartier Innenstadt auf.

Für den Fußverkehr festgestellte Defizite, die das Modellquartier betreffen, sind:[1]

- generell fehlende oder verbesserungswürdige Querungsmöglichkeiten sowie fehlende Orientierungsmöglichkeiten
- im Bereich des Bahnhofsumfelds: gestalterische Defizite, mangelhafte Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Stadtbahnhaltestelle, geringe Verweilmöglichkeiten, Drogenmissbrauch im Bereich der Stadtbahnhaltestelle sowie der angrenzenden Grünfläche
- Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden

Vorgeschlagene Maßnahmen des INSEKs sind unter anderem:

- Themenrouten für Rad- und Fußverkehr: Routen zu verschiedenen ortsspezifischen Themen sollen angelegt werden. Die Gestaltung dieser orientiert sich an bereits bestehenden Routen, die im Konzept zur Förderung des Freizeitradverkehrs in Bielefeld beschrieben sind.[2]
- Machbarkeitsstudie zur Aufwertung des Bahnhofsumfelds: Um die Defizite am Bahnhofsvorplatz zu beheben, soll eine Machbarkeitsstudie durchgeführt werden. Ziele der Umgestaltung sind eine bessere Orientierung, eine Optimierung des Verkehrs, eine höhere Aufenthaltsqualität sowie die Revitalisierung der Grünfläche vor der Stadthalle. Zudem sollen Varianten zur besseren Anbindung der Stadtbahnhaltestelle an den Hauptbahnhof geprüft werden.[3] Die Machbarkeitsstudie soll Anfang 2023 abgeschlossen werden. Außerdem wird zurzeit die Realisierung einer Radstation im Bunker unter

---

1 Vgl. Stadt Bielefeld (2017): Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept „Nördlicher Innenstadtrand“, S. 60 und S. 99-101

2 Vgl. Ebd., S. 157

3 Vgl. Ebd., S. 168f

dem Bahnhofsvorplatz diskutiert. Dabei wird auch ein möglicher Verbindungstunnel zur Stadtbahn geprüft.[4]

- Gestalterische und ökologische Revitalisierung des Luttergrünzuges: Ein Teil dieser Maßnahme beinhaltet die Offenlegung der Lutter im Bereich der Ravensberger Straße. Dabei soll gleichzeitig die Verkehrssituation neu geordnet werden.[5] Der Umbau der Ravensberger Straße ist inzwischen erfolgt. Die Lutter wird nun in einer Betonrinne geführt, die Straße wurde durchgehend niveaugleich gepflastert und einzelne Straßenbäume wurden auf einem Parkstreifen gepflanzt.

2.2 Radverkehrskonzept Stadt Bielefeld

Das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2020 verfolgt das Ziel, den Radverkehr in Bielefeld zu fördern. Aufbauend auf einer Bestandsanalyse sowie Qualitätskriterien und Standards wurden Maßnahmen vorgeschlagen.[6] Infrastrukturelle Einzelmaßnahmen im Untersuchungsraum, die den Fußverkehr betreffen, sind folgende[7]:

- Elsa-Brändström-Straße: Der Straßenraum soll von derzeit beidseitig getrennten Geh- und Radwegen in Radfahrstreifen unter Wegfall von Fahrstreifen umgebaut werden.
- Am Bach und Waldhof: Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße werden die nicht benutzungspflichtigen Radwege im Seitenraum obsolet.
- Alfred-Bozi-Straße/Oberntorwall; Artur-Ladebeck-Straße; Kreuzstraße: Zurzeit wird der Radverkehr in diesen Straßen auf getrennten Geh- und Radwegen geführt. Die Markierung beidseitiger Radfahrstreifen soll durch die Verringerung von Kfz-Verkehrsflächen ermöglicht werden.
- Herforder Straße; Stapenhorststraße: Als Maßnahme wird in den Straßen beidseitig eine Markierlösung vorgeschlagen, zu der es keine näheren Angaben gibt.
- Jöllenbecker Straße: Die vorhandenen Radwege im Seitenraum sollen entweder verbreitert oder Radfahrstreifen eingerichtet werden.

---

4 Vgl. Stadt Bielefeld (2022): Protokoll zur 6. Sitzung Strategiegruppe Nahmobilität am 18.05.2022

5 Vgl. Ebd., S. 172f

6 Vgl. Stadt Bielefeld (2020): Radverkehrskonzept – Bericht

7 Vgl. Stadt Bielefeld (2020): Radverkehrskonzept – Maßnahmenblätter;
Vgl. Stadt Bielefeld (2020): Radverkehrskonzept. Anlage 23 – Gesamtstrategie Entwicklungsachsen

3 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

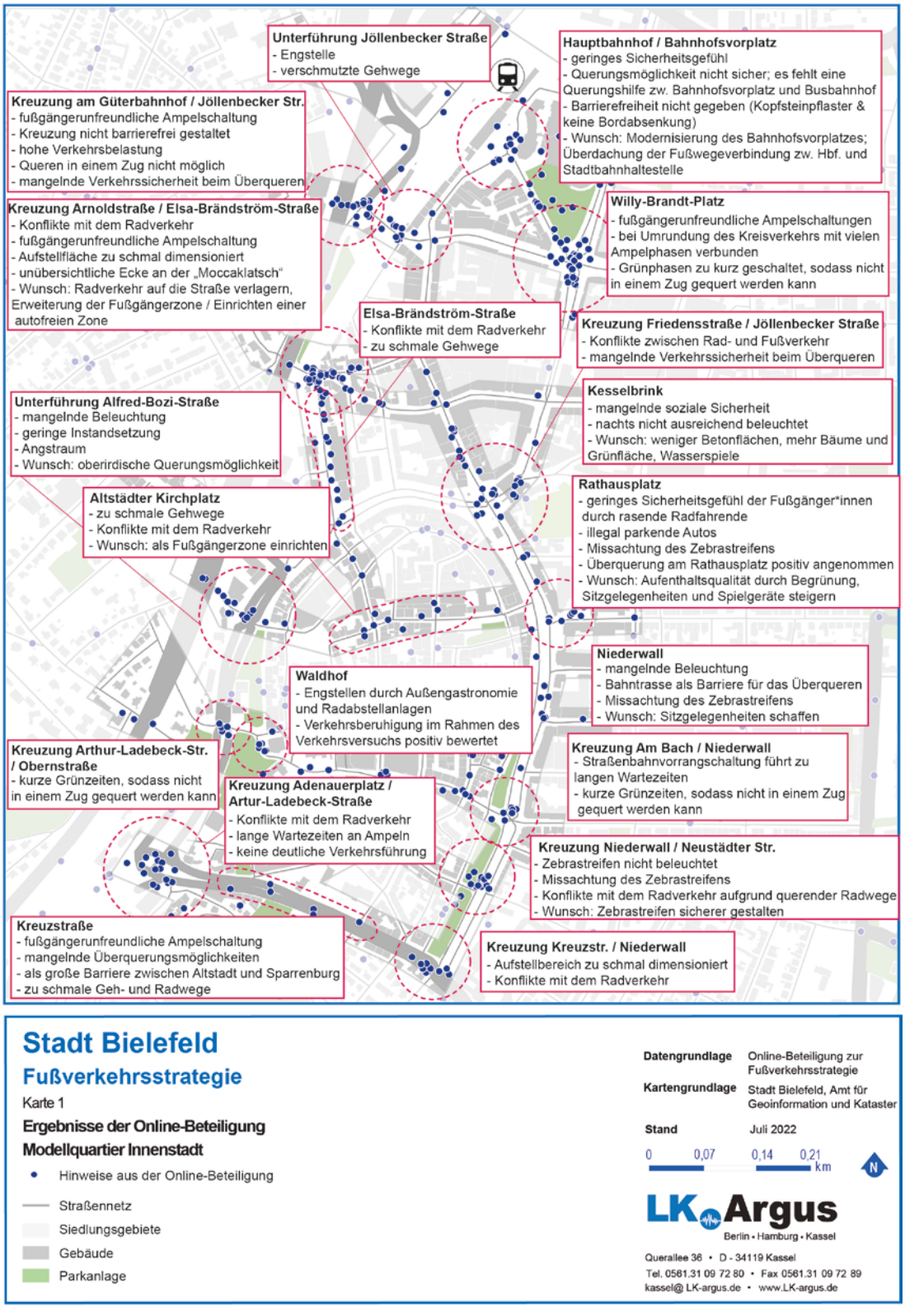
Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie werden verschiedene Beteiligungsformate u. a. gesamtstädtisch eine Online-Beteiligung und im Modellquartier ein Fußverkehrscheck mit Workshop durchgeführt, um die Öffentlichkeit in den Prozess einzubinden.

3.1 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Im Zeitrahmen von 15. November bis zum 05. Dezember 2021 wurde eine Online-Befragung durchgeführt, in der Einschätzungen zur Situation für die Fußgänger*innen sowie Hinweise auf Defizite und Wünsche zur Verbesserung abgefragt wurden. Anhand einer interaktiven Karte konnten die Teilnehmenden auf Problemstellen, Wünsche und positive Beispiele in Bielefeld hinweisen. Von den insgesamt 2.113 Einträgen wurde der Großteil zur Innenstadt abgegeben. Wie in Karte 1 dargestellt, lassen sich die Hinweise zu einzelnen Problemstellen zusammenfassen. Diese betreffen vor allem Kreuzungen und Unterführungen.

Die Hinweise aus der Online-Beteiligung dienen als Grundlage für die Vorbereitung des Fußverkehrschecks mit Workshop und fließen in die Bestands- und Defizitanalyse ein.

- **Karte 1:** Ergebnisse der Online-Beteiligung Modellquartier Innenstadt



Siehe auch Kartenanhang

3.2 Fußverkehrscheck mit Workshop

Der Fußverkehrscheck mit Workshop dient als planerisches Werkzeug, bei dem mit lokalen Akteuren und interessierten Bürger*innen die Situation für Fußgänger*innen beleuchtet und konkrete Maßnahmen erarbeitet werden sollen. Er fand am Samstag, den 26. März 2022 von 11:00 bis 15:20 Uhr statt. Nach einer Begrüßung auf dem Rathausvorplatz teilten sich die elf Teilnehmenden in zwei Gruppen auf und begingen zwei unterschiedliche Routen durch die Innenstadt. Während die eine Route den Nordteil inklusive des Bahnhofumfeldes beinhaltete, ging die zweite Route Richtung Süden vorwiegend über die Ränder der Altstadt. Unterwegs wurden an verschiedenen Stationen Problemstellen im Fußwegenetz diskutiert aber auch auf positive Aspekte hingewiesen.

Nach einer Mittagspause ging es im anschließenden Workshop im Ratssaal ins Detail. In Kleingruppen wurden die Defizite und positiven Beispiele auf einer Karte verortet und weiter ausgeführt. Daraus wurden in einem zweiten Schritt erste Maßnahmenvorschläge entwickelt und priorisiert. Für die Teilnehmenden wichtige Themenfelder waren Konflikte mit dem Radverkehr, Barrierefreiheit und Hindernisse sowie Querungsanlagen.

- **Abbildung 1:** Impressionen aus dem Fußverkehrscheck mit Workshop





Das Protokoll zum Fußverkehrscheck mit Workshop ist als Anlage angehängt.

- **Anlage:** Fußverkehrscheck mit Workshop Modellquartier Innenstadt. Ergebnisdokumentation

Die Ergebnisse fließen in die Ausarbeitung der Analyse ein. Die durch die Teilnehmenden angesprochenen Punkte finden sich dementsprechend in der Karte 3 im Kapitel Bestandsaufnahme und in der Karte 4 unter Defizitanalyse wieder. Die Maßnahmenvorschläge wurden in die Maßnahmenentwicklung eingebunden.

4 Anforderungen an Fußverkehrsanlagen

Im Folgenden werden die Anforderungen an Fußverkehrsanlagen aufgeführt, die als Bewertungsgrundlage für die Analyse dienen. Diese berücksichtigen die spezifischen Bedingungen in der Innenstadt und werden nach Längs- und Querverkehr differenziert. Zudem bestehen weitere Anforderungen wie z. B. an die Barrierefreiheit und an ÖPNV-Haltestellen.

4.1 Längsverkehr

4.1.1 Gehwege

Gemäß den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) sind an angebauten Straßen Anlagen für den Fußgängerverkehr überall erforderlich. Die Grundausstattung soll trotz Lücken in der Bebauung im Zuge der ansonsten angebauten Straße gegeben sein. Ausnahmen sind möglich

- an Wohnwegen mit sehr geringen Verkehrsstärken und offener Wohnbebauung und
- an einseitig angebauten Straßen (Gehwege sind nur einseitig erforderlich).[8]

4.1.2 Dimensionierung

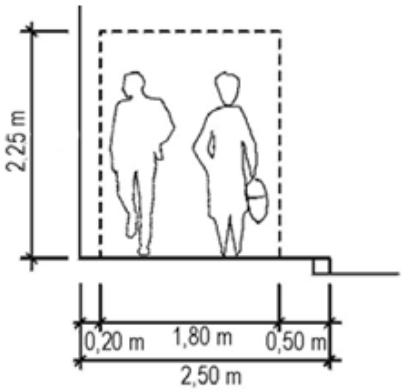
Die empfohlene Regelbreite für einen dem Fußverkehr gewidmeten Seitenraum beträgt 2,50 m[9]. Dieser soll einbaufrei bleiben, um ausreichend Raum für den Fußverkehr zu schaffen (siehe Abbildung 2).

---

8 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 12 und 16

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

- **Abbildung 2:** Dimensionierung eines Seitenraums im Regelfall[10]



Generell gilt es den Gehweg „frei von Hindernissen“[11] zu halten. Das heißt, dass beispielsweise auch durch Tische und Stühle außengastronomischer Angebote die für Fußgänger*innen nutzbare Breite des Gehwegs von 2,50 m nicht unterschritten werden darf.

Dabei ist die Regelbreite als Mindestmaß anzusehen, das bei geschlossener Bebauung mit geringer Dichte ausreichend ist. Entsprechend der EFA nimmt die erforderliche Seitenraumbreite mit der Nutzungsdichte zu. Weiterhin sind bei örtlichen Besonderheiten in Straßenräumen Zuschläge für beispielsweise Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum zu berücksichtigen (dargestellt in Abbildung 3).

- **Abbildung 3:** Richtwerte für Breitenzuschläge zum Seitenraum[12]

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

[10] 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

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

[12] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 16

In Ausnahmefällen kann die Regelbreite unterschritten werden. Das ist möglich in Abhängigkeit des Straßentyps (siehe Kapitel 5.1). Die unterschiedlichen Straßentypen wurden bei der Bewertung der Gehwegbreiten wie folgt berücksichtigt:

- Hauptstraßen: Die Regelbreite von 2,50 m darf nicht unterschritten werden.
- Wohnstraßen: Entsprechend EFA ist auf Wohnstraßen mit offener oder geschlossener Bebauung, geringer Dichte und mit geringer Verkehrsstärke ein Fahrbahnabstand von 30 cm ausreichend. Zudem kann der Hausabstand von 20 cm durch die niedrigere Einfriedung wegfallen. So ergibt sich gegenüber dem Regelfall (vgl. Abbildung 2) eine Seitenraumbreite von 2,10 m. Bei Wohnstraße mit mittlerer oder hoher Dichte gilt die Regelbreite von 2,50 m.[13]
- Wohnwege: Auf befahrbaren Wohnwegen mit offener Bebauung sowie äußerst geringer Verkehrsbelastung kann auf die Anlage gesonderter Gehwege verzichtet werden.[14]

Aufgrund baulicher Gegebenheiten kann es punktuell zu Engstellen kommen. Durch geeignete Maßnahmen gilt es auch hier sicher zu stellen, dass die Dimensionierung des Seitenraums der Regelbreite oder zumindest dem abgeminderten Regelfall von 2,10 m entspricht.[15]

Wird der Gehweg durch eine temporäre Arbeitsstelle unterbrochen, ist eine 2,00 m breite (mindestens jedoch 1,00 m breite) und barrierefreie Umgehung auf derselben Straßenseite bereit zu stellen.[16]

4.1.3 Anforderungen zur Vermeidung von Konflikten im Seitenraum

Konflikte des Fußverkehrs mit anderen Verkehrsarten im Seitenraum sind insbesondere Gehwegparken (legal und illegal) sowie Konflikte mit dem Radverkehr. Im Folgenden sind die Anforderungen zur Vermeidung dieser Konflikte dargestellt.

---

13 Vgl. Ebd.
14 Vgl. Ebd.
15 Vgl. Ebd., S. 17
16 Vgl. Ebd., S. 31

Gehwegparken:

- „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt."[17]
- Die RASt setzen für Personen im Rollstuhl einen Breitenbedarf von 110 cm sowie ein Begegnungsabstand von 20 cm an. Dies ergibt eine erforderliche Restbreite der Fußverkehrsflächen von 2,40 m neben parkenden Fahrzeugen auf Gehwegen.[18]
- Illegales Gehwegparken (ohne entsprechende Anordnung) ist unabhängig von der verbleibenden Gehwegbreite nicht zulässig.[19]

Radverkehr:

- Eine gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr soll vermieden werden. Sie kommt nur in Frage, wenn eine getrennte Führung nicht zu realisieren ist und eine gemischte Führung von Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn nicht vertretbar ist.[20] Grundsätzlich sind gemeinsame Geh- und Radwege innerorts nur im Ausnahmefall vorzusehen und kommen nur dann in Betracht, „[…] wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist."[21] Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen innerorts gilt eine Mindestbreite von 2,50 m.[22] Handelt es sich bei dem Weg um eine Hauptverbindung des Radverkehrs, gilt das als Ausschlusskriterium für eine gemeinsame Führung[23].
- Die Option „Radverkehr frei" ist einem gemeinsamen Geh- und Radweg vorzuziehen, um Konflikte zwischen schnellen Radfahrenden und langsamen Fußgänger*innen zu vermeiden.[24] Wie bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg darf die Mindestbreite von 2,50 m nicht unterschritten werden und ist in Abhängigkeit der Verkehrsstärken größer zu wählen.[25]

---

17 VwV-StVO zu Anlage 2, lfd. Nr. 74 Parkflächenmarkierungen

18 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, S. 19

19 Vgl. StVO §12

20 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 13

21 VwV 1.I. zu Zeichen 240 StVO

22 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 13

23 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 27

24 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 13

25 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 27

- Bei getrennten Geh- und Radwegen soll die Breite des Gehwegs mindestens 2,50 m betragen.[26] Dabei ist eine Abgrenzung durch die bauliche Anlage eines Trennstreifens notwendig, um ein unbeabsichtigtes Betreten des Radweges durch blinde und sehbehinderte Fußgänger*innen zu verhindern. Der Trennstreifen soll mindestens 30 cm breit sein.[27]
- Generell soll die Radverkehrsführung übersichtlich sein und klar gekennzeichnet werden, vor allem wenn der Radweg den Gehweg kreuzt.

4.1.4 Ausstattung von Gehwegen

Eine angenehme Begehbarkeit von Wegen wird maßgeblich von der Oberfläche sowie von Querneigungen bestimmt.

Die Oberfläche des Gehwegs soll leicht und angenehm begehbar, rutschsicher und möglichst eben sein.[28]

Querneigungen:[29]

- Querneigungen von Gehwegen sollen maximal 2 % betragen. Dies gilt auch bei Grundstückszufahrten, Gehwegüberfahrten oder Absenkungen zur Fahrbahnquerung.
- Generell ist eine höhenmäßige Durchgängigkeit in Längsrichtung sowie quer zu Laufrichtung anzustreben. Die Breite zur Höhenüberwindung zwischen Fahrbahn und Gehweg ist gering zu halten.

4.2 Querverkehr

Die sich für den Fußverkehr ergebenden Einschränkungen in der Querbarkeit (z. B. durch Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, mehrstreifige Fahrbahnen, Bahntrassen und Zäune auf Mittelstreifen) sind durch regelmäßige Querungsanlagen zu mindern.

---

[26] Vgl. Ebd., S. 24

[27] Vgl. DIN 18040-3:2014-12, S. 15

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

[29] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 14;
Vgl. DIN e. V. (Hrsg.), DIN 18040-3:2014-12, S. 9

4.2.1 Querungsbedarfe

Querungsmöglichkeiten sollen möglichst in kurzen Abständen, etwa alle 100 m bis max. 200 m angelegt werden. Grundsätzlich sind Querungsanlagen an Straßen mit hohen Kfz-Verkehrsstärken, zwei Fahrstreifen bis 8,50 m Fahrbahnbreite, überbreiten zweispurigen Fahrbahnen und an Straßen mit mehr als zwei Fahrstreifen einzusetzen.[30]

Ein besonderer Querungsbedarf besteht an Knotenpunkten und auf Strecken, wenn eine der folgenden Bedingungen vorliegt:

- „beidseitig geschlossene Wohnbebauung
- Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe
- punktuell besondere Quellen und Ziele im Fußgängerverkehr, wie z. B. wichtige infrastrukturelle Einrichtungen
- Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte des ÖPNV und
- wichtige Gehwegeverbindungen quer zur kreuzenden Straße.“[31]

4.2.2 Grundsätzliche Anforderungen an Querungsanlagen

An Querungsanlagen sollen ausreichend Aufstellflächen gegeben sein. Darüber hinaus sollen möglichst Sichtbeziehungen sichergestellt werden. Direkte Querungsmöglichkeiten und kurze Querungsdistanzen sind ebenfalls von Bedeutung.

4.2.3 Barrierefreiheit von Querungsanlagen

Eine barrierefreie Gestaltung von Querungen wird durch folgende Elemente erzielt.

- Taktile Leitelemente wie z. B. Auffindestreifen, Richtungsfelder und Aufmerksamkeitsfelder dienen insbesondere blinden und sehbehinderten Menschen als Orientierung.
- Auditive Signalgeber helfen beim Auffinden des Signalgebermastes und der Fußgängerfurt.

---

30 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 17ff.

31 Ebd., S. 14

- An Querungsstellen sind differenzierte Bordhöhen vorzusehen: Nullabsenkung für mobilitätseingeschränkte und Bordkante mit mindestens 6 cm für sehbehinderte Menschen.[32]

4.2.4 Anforderungen an verschiedene Formen von Querungsanlagen

- Mittelinseln: Sie sollen mindestens 2,50 m breit sein.[33]
- Fußgängerüberwege:[34]
  - An bedeutenden Wegebeziehungen, die eine komfortable Querungsmöglichkeit erfordern, kommen Fußgängerüberwege besonders infrage (z. B. Wege zum Bahnhof oder wichtigen Versorgungsbereichen).
  - Zudem können Fußgängerüberwege an Einmündungsbereichen untergeordneter Straßen sinnvoll sein, wenn bei hohen Fußgängerstärken auch gegenüber dem aus der Nebenstraße kommenden Kfz-Verkehr Vorrang gewährleistet werden soll.
  - Fußgängerüberwege sollen in Gehrichtung des Fußverkehrs angelegt werden.
  - In Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind Fußgängerüberwege möglich, jedoch sollen anderen Querungsanlagen bevorzugt werden.
- Lichtsignalanlagen (LSA) mit Fußgängerfurten: Zur Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit gilt es bei der Konzeption von lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten sowie auch bei Fußgängerfurten abseits von Verkehrsknoten die Belange des Fußverkehrs zu berücksichtigen:
  - Sperrzeiten sollen nicht mehr als 30 s, an Bedarfsampeln nach Anforderung nicht mehr als 7 s betragen.
  - Bei Lichtsignalanlagen mit Mittelinseln sollen Zufußgehende die Fahrbahn in einem Zug (ohne Zwischenhalt auf Mittelinseln) queren können, d. h. ein sogenannter gebrochener Lauf soll vermieden werden.[35]
  - Freigabezeiten sollen mindestens 5 s betragen.[36]

---

32 Vgl. DIN e. V. (Hrsg.) DIN 18040-3:2014-12, S. 19

33 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S.21

34 Vgl. Ebd., S.22

35 Vgl. Ebd., S.23

- Unterführungen: [37]
  - Unterführungen, bei denen ein Niveauwechsel erforderlich ist, sollen durch ebenerdige Querungsmöglichkeiten ersetzt werden. Solange dies nicht realisiert ist, ist auf eine barrierefreie Gestaltung zu achten. Das bedeutet, bestehende Treppenanlagen müssen um Rampen oder Aufzüge ergänzt werden.
  - Fußgängerunterführungen sollen mindestens 3,00 m breit sein. Bei einer gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr beträgt die Mindestbreite 4,00 m. Eine Flächentrennung, die gestalterisch klar erkennbar ist, ist empfehlenswert.
  - Zudem ist auf eine ansprechende Gestaltung mit möglichst natürlicher Beleuchtung zu achten.

4.3 Weitere wichtige Anforderungen

4.3.1 Barrierefreiheit

Ein wichtiges Kriterium der Barrierefreiheit ist, dass mindestens zwei von drei Sinnen (Hören, Sehen, Tasten) angesprochen werden. Viele Anforderungen für die Barrierefreiheit sind bereits in den vorherigen Punkten (v. a. unter den Aspekten Ausstattung von Gehwegen und Anlagen für den Querverkehr) beschrieben. Folgende weitere Anforderungen sind zu berücksichtigen:

- Bordabsenkungen sind in regelmäßigen Abständen mindestens jedoch an Straßeneinmündungen auch unabhängig von Querungsanlagen vorzusehen.[38]
- Treppenanlagen allein sind nicht als barrierefrei anzusehen. Es gilt Alternativen wie Rampen zu schaffen.[39]
- Längsneigungen sollen grundsätzlich max. 3 % betragen. Bei Längsneigungen von 6 % (z. B. an Rampenanlagen) sind in regelmäßigen Abständen ebene Erholungsbereiche für mobilitätseingeschränkte Personen vorzusehen.[40]

---

36 Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) (Hrsg.) 2012: Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. In: Verkehrstechnik. Heft V217. Wirtschaftsverlag NW. Bergisch Gladbach

37 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 27f

38 Vgl. DIN e. V. (Hrsg.) DIN 18040-3:2014-12, S. 18

39 Vgl. Ebd., S. 21

40 Vgl. DIN e. V. (Hrsg.) DIN 18040-3:2014-12, S. 8

- Insgesamt sollen bei der Ausstattung der Gehwege die Ansprüche von Menschen auf Rollen (z. B. Rollator, Rollstuhl, Inliner) berücksichtigt werden. Die Fortbewegung dieser Menschen ist insbesondere auf Straßen mit Kopfsteinpflaster problematisch.

4.3.2 Haltestellenausstattung

Haltestellen sind bedeutende Schnittstellen zwischen Fußverkehr und ÖPNV. Folgende Ausstattungsmerkmale sollen gegeben sein:

- Witterungsschutz,
- Sitzgelegenheiten und
- ausreichend dimensionierte Warteflächen ohne Einschränkung der Gehwegbreite[41] (Mindestbreite von 2,50 m).

Zudem sind an Haltestellen im Sinne der Barrierefreiheit taktile Elemente vorzusehen.[42]

4.3.3 Beleuchtung

Die Beleuchtung auf Straßen und Plätzen ist für die Sicherheit und den Wohlfühlfaktor der Zufußgehenden von hoher Bedeutung. Gemäß den EFA ist für öffentliche Verkehrsflächen „innerorts aus der Verkehrssicherungspflicht und zum Schutz vor krimineller Bedrohung generell eine ausreichende Beleuchtung erforderlich. Wesentlich ist eine gute Erkennbarkeit der jeweiligen baulichen Anlage, der Verkehrszeichen, der Markierungen sowie der Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger, da diese über keine eigene Beleuchtung verfügen.“[43]

Die Anforderungen nach der DIN 5044 für Straßenbeleuchtung, der DIN 67523 für Fußgängerüberwege und der DIN 67524 für Unterführungen sind zu beachten.[44]

---

41 Vgl. Ebd., S. 16 und 28

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

43 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 30

44 Vgl. Ebd.

4.3.4 Straßenraumausstattung und Service

Um den Komfort und die Attraktivität für den Fußverkehr zu steigern, gibt es neben den bereits genannten Elementen weitere Aspekte, die es zu beachten gilt.

- Wegweisung: Zur Orientierung ortsunkundiger Fußgänger*innen soll eine einheitliche und gut lesbare Wegweisung angebracht werden. Diese soll zu wichtigen Nahzielen wie Einkaufszentren, Sportplätzen und zentralen Haltestellen führen. Wegweiser sind unmittelbar an Verzweigungsstellen in einer Höhe von mindesten 2,25 m anzubringen. Informationstafeln sollen in einer Höhe von 1,00-2,00 m stehen.[45]
- Sitzgelegenheiten: Vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen sind Sitzgelegenheiten wichtig. Diese können deren Reichweite deutlich vergrößern. An wichtigen Fußwegeverbindungen sind Sitzgelegenheiten in einem maximalen Abstand von 300 m aufzustellen.[46]
- Sanitäranlagen: Im städtischen Kernbereich sollen in regelmäßigen Abständen Sanitäranlagen angeboten werden (z. B. an größeren ÖPNV-Haltestellen). Diese sind barrierefrei zu gestalten und auf Infotafeln zu verzeichnen bzw. sollen durch Wegweiser leicht auffindbar sein.[47]

[45] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 33

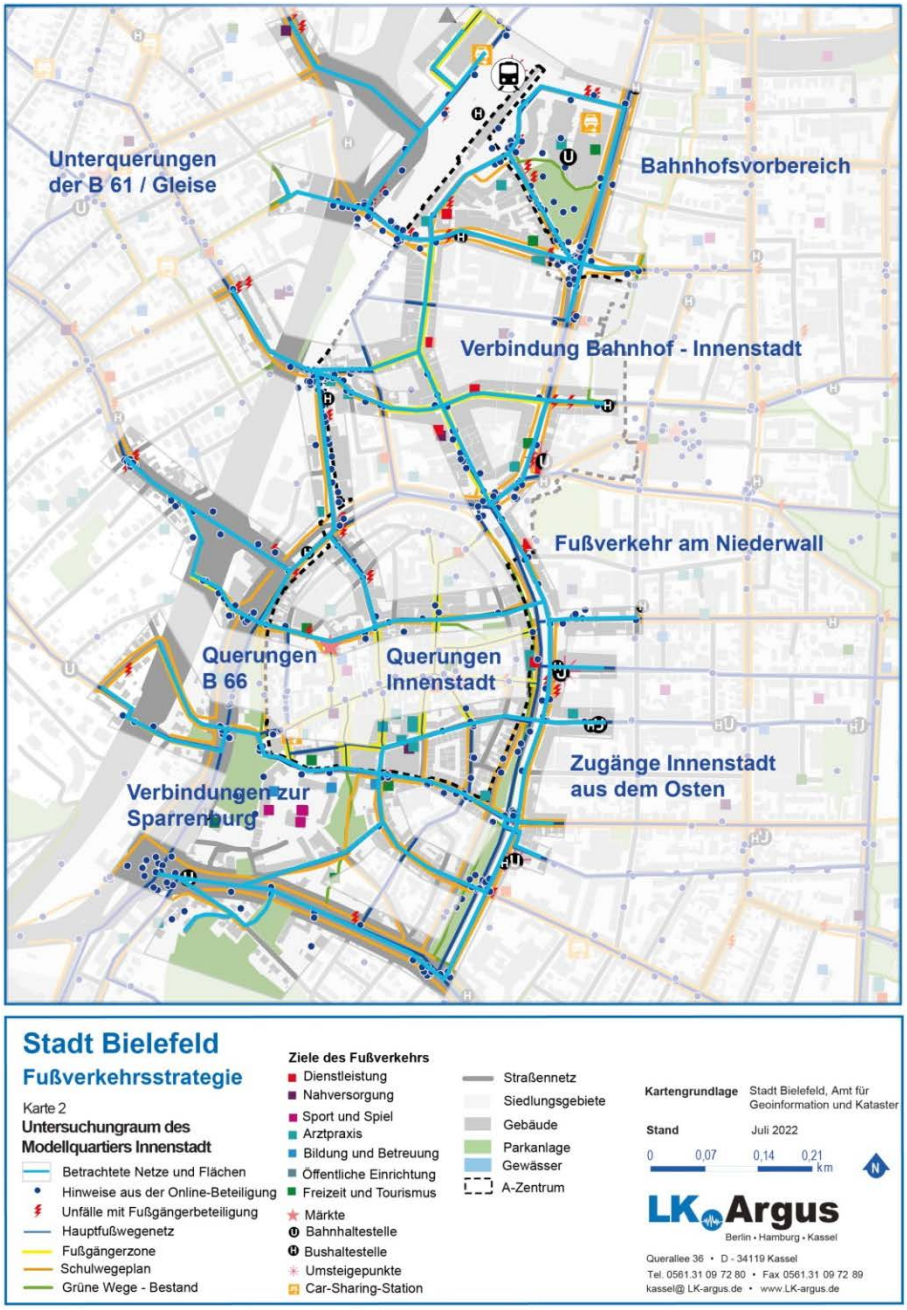
[46] Vgl. Ebd., S. 32

[47] Vgl. Ebd.

5 Bestandsaufnahme

Für die Bestandsaufnahme wird ein Betrachtungsnetz definiert, das mit der Stadt Bielefeld abgestimmt wurde (s. Karte 2). Dieses umfasst Fußwegeverbindungen im Altstadtbereich sowie im nördlich angrenzenden Gebiet bis zum Hauptbahnhof. Der Fokus liegt dabei auf den Zugängen zur Altstadt von den angrenzenden Stadtgebieten aus. Des Weiteren werden die Verbindung vom Bahnhof zur Altstadt sowie von der Altstadt zur Sparrenburg und eine Ost-West-Querung durch die Innenstadt genauer untersucht.

- **Karte 2:** Untersuchungsraum des Modellquartiers Innenstadt



Siehe auch Kartenanhang

Dabei wird die Fußverkehrsinfrastruktur im Längs- und Querverkehr analysiert. Auch Haltestellen als wichtige Ziele und Verknüpfungspunkte des Fußverkehrs werden in die Analyse eingebunden. Das Thema Barrierefreiheit wird sowohl beim Längs- und Querverkehr berücksichtigt als auch im Detail ergänzend untersucht.

Der Fokus der Bestandskarte am Anfang von Kapitel 5.1 liegt auf baulichen Aspekten sowie Konflikten mit anderen Verkehrsarten. Eher subjektive und gestalterische Gesichtspunkte wie Angsträume und Aufenthaltsqualität sind kartografisch nicht dargestellt. Sie werden dennoch (textlich) berücksichtigt und finden sich in der Ableitung der Maßnahmen wieder.

5.1 Ergebnisse der Bestandsaufnahme

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme in den einzelnen Unterkapiteln zusammenfassend beschrieben. In Karte 3 auf Seite 19 sind sie grafisch dargestellt

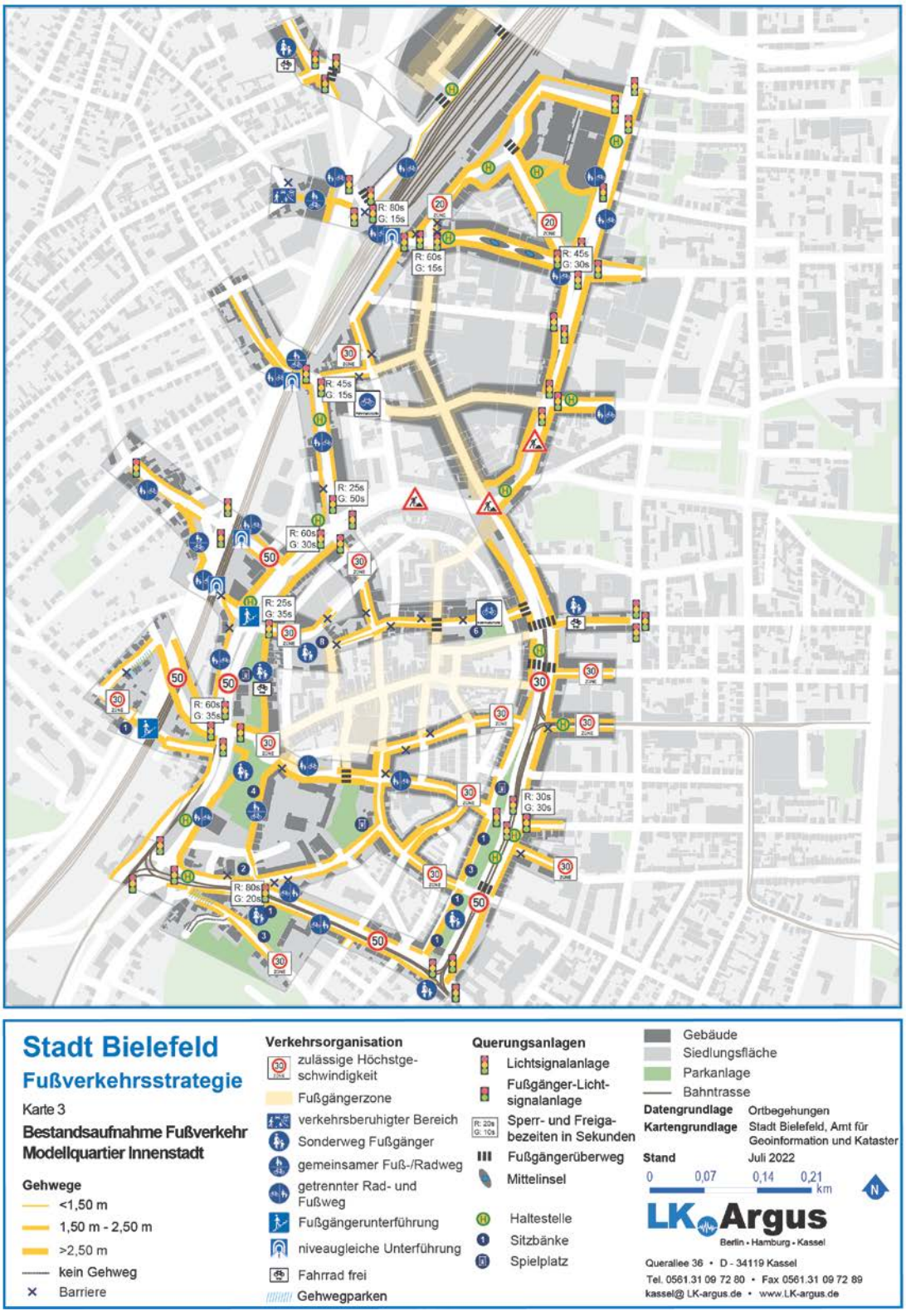
5.1.1 Straßennetz und Verkehrsorganisation

Das Straßennetz im Modellquartier ist unterteilt in die Kategorien Hauptstraßen und Erschließungsstraßen.

- Hauptstraßen: Das Modellquartier Innenstadt umfasst entsprechend MIV-Konzept folgende Hauptstraßen[48]: Joseph-Massolle-Straße, Am Güterbahnhof, Jöllenbecker Straße, Herforder Straße, Feilenstraße, Paulusstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Elsa-Brändström-Straße, Nikolaus-Dürkopp-Straße, Niederwall, Moltkestraße, Von-der-Recke-Straße, Stapenhorststraße, Alfred-Bozi-Straße, Oberntorwall, Artur-Ladebeck-Straße, Kreuzstraße. Die Hauptstraßen bündeln die Kfz-Verkehre im Modellquartier Innenstadt und weisen Verkehrsbelastungen zw. 3.000 (Joseph-Massolle-Straße) und 20.000 (Kreuzstraße) Kfz/24 h auf. Auch der öffentliche Nahverkehr wird über diese abgewickelt (Stadtbahn- und Busverkehr). Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind im Regelfall 50 km/h innerorts, einige Streckenabschnitte weisen eine reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf (Nikolaus-Dürkopp-Straße, Niederwall streckenweise).
- Erschließungsstraßen: Abseits der Hauptstraßen ist der Verkehr überwiegend in Tempo 30-Zonen organisiert. Weiterhin sind einige Straßen als

[48] Vgl. INOVAPLAN GmbH (2021): Erstellung eines Konzeptes für den motorisierten Individualverkehr, S. 36
Die Nahariyastraße ist laut MIV-Konzept ebenfalls eine Hauptstraße. Aufgrund der sehr geringen Kfz-Verkehrsstärke wird diese hier jedoch abweichend als Erschließungsstraße definiert.

- **Karte 3:** Bestandsaufnahme Fußverkehr Modellquartier Innenstadt



Siehe auch Kartenanhang

Fußgängerzone ausgewiesen und einzelne Straßen als Fahrradstraßen. Im untersuchten Innenstadtbereich befinden sich überwiegend Straßen mit gemischter Wohn- und Geschäftsnutzung. Wohnstraßen mit ausschließlicher Wohnnutzung und offener Bebauung (entsprechend EFA) im Modellquartier sind die Wertherstraße (zwischen den Einmündungen Moltkestraße und Hochstraße), der Albrecht-Delius-Weg und Am Sparrenberg. Ein Abschnitt der Straße Am Sparrenberg (die Sackgasse) ist als befahrbarer Wohnweg einzustufen.

5.1.2 Gehwege

- An den untersuchten Straßen sind meist straßenbegleitende Gehwege beidseitig vorhanden. Ausnahmen bilden die Straßen Am Güterbahnhof, Friedenstraße und Am Sparrenberg. An diesen Straßen sind nur einseitig Gehwege oder kein Gehweg vorhanden.
- Neben den straßenbegleitenden Gehwegen gibt es selbstständig geführte Gehwege oder Geh- und Radwege. Diese befinden sich überwiegend in Grünzügen.
- Der Großteil der Gehwege weist eine Gehwegbreite von 1,50-2,50 m auf, in Abschnitten werden auch größere Breiten erreicht. Teilweise liegt eine Gehwegbreite von weniger als 1,50 m vor wie z. B. an der Moltkestraße.
- Der Radverkehr wird teilweise zusammen mit dem Fußverkehr geführt. Dabei sind einige Seitenräume als getrennte Geh- und Radwege ausgewiesen. Ein Beispiel hierfür ist die Kreuzstraße. Zudem gibt es vereinzelt auch gemeinsame Geh- und Radwege wie den Nebelswall östlich des Skulpturenparks, der ein selbstständig geführter Weg ist. Gehwege mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ befinden sich zum Teil in der Jöllenbecker Straße, in der Viktoriastraße und am Oberntorwall.
- An der Moltkestraße und der Straße Am Sparrenberg ist einseitiges Gehwegparken zugelassen.
- Auf den Gehwegen befinden sich mitunter Barrieren in Form baulicher Hindernisse. Das können Stromkästen, Straßenschilder, Poller, Mauervorsprünge und ähnliches sein. Aber auch mobile Hindernisse wie Baustellen und Müllcontainer stellen in der Innenstadt Barrieren für Fußgänger*innen dar.

5.1.3 Querungsanlagen

- Vor allem an Kreuzungen mit Hauptstraßen befinden sich Lichtsignalanlagen mit Fußgängerfurten. Aber auch abseits der Hauptstraßen – in der Arndtstraße und der Viktoriastraße – gibt es signalisierte Knotenpunkte. Die

Lichtsignalanlagen weisen mitunter Sperrzeiten für Fußgänger*innen von über 30 s auf. Die Freigabezeiten der gemessenen LSA liegen bei mindestens 15 s. Die Abstände zwischen den einzelnen LSA beträgt häufig etwa 200 m oder weniger. Mitunter sind größere Abstände festzustellen, z. B. in der Kreuzstraße und der Feilenstraße. Dort gibt es teilweise Querungsanlagen anderen Typs.

- Fußgängerüberwege gibt es mehrere am Niederwall, weitere z. B. auch in den Straßen Am Bahnhof, Waldhof sowie Altstädter Kirchplatz/Hagenbruchstraße.
- Mittelinseln als ungesicherte Querungsanlage ohne Vorrang für den Fußverkehr befinden sich ausschließlich in der Feilenstraße.

5.1.4 ÖPNV

- Die Bahntrassen der Stadtbahn verlaufen oberirdisch über die Kreuzstraße, den Niederwall und die Nikolaus-Dürkopp-Straße. Hier befinden sich in regelmäßigen Abständen Haltestellen. Ab der Haltestelle Rathaus Richtung Norden verläuft die Stadtbahn unterirdisch mit den Halten Jahnplatz und Hauptbahnhof.
- Darüber hinaus liegen zahlreiche Bushaltestellen auf den Hauptstraßen, die die Altstadt umgrenzen, sowie auf den Hauptstraßen im nördlichen Innenstadtbereich und dem Bahnhofsvorplatz.

5.1.5 Straßenraum/Aufenthaltsqualität

- Im Bezug zur Aufenthaltsqualität spielen die Fußgängerzonen eine große Rolle. Sie bieten Raum zum Shoppen, Schlendern und Verweilen. Aber auch für Alltagswege stellen sie attraktive Straßenräume ohne Kfz-Verkehr dar. Hier, aber auch in anderen Straßen, prägen Außengastronomie sowie Geschäftsauslagen das Bild der Innenstadt.
- Des Weiteren gibt es Plätze und Grünanlagen, die als Erholungs- und Begegnungsraum dienen. Sie sind zum Teil über das Netz der Grünen Wege verbunden wie beispielsweise über die Straßen Oberntorwall und Niederwall. Aber auch selbstständige Wege wie der Nebelswall, der nicht Bestandteil der Grünen Wege ist, bieten hohe Aufenthaltsqualität. An den Plätzen und Grünanlagen befinden sich die meisten der in der Innenstadt vorhandenen Sitzgelegenheiten.
- Andere Freiflächen wie der Rathausplatz bieten kaum Verweilmöglichkeiten oder Aufenthaltsqualität und auch der Bereich rund um den Zugang zur Stadtbahnhaltestelle Hauptbahnhof weist wenig gestalterische Qualität auf.

- Spielplätze sind vereinzelt in den Grünanlagen vorhanden, u. a. im Grünzug am Oberntorwall, am Niederwall und im Park der Menschenrechte an der Kindermannstraße.
- Die Hauptstraßen[49] weisen unterschiedliche Straßenqualitäten für den Fußverkehr auf. Einige Straßen wie Alfred-Bozi-Straße/Oberntorwall und Niederwall stellen mit Straßenbäumen und Grünstreifen für Fußgänger*innen einen attraktiven Straßenraum dar. In anderen Straßen ist der Kfz-Verkehr sehr dominant, sodass sie wenig Aufenthaltsqualität bieten. Das betrifft unter anderem die Jöllenbecker Straße.
- Die Erschließungsstraßen werden nicht so stark vom fahrenden Kfz-Verkehr dominiert, sodass die Aufenthaltsqualität generell als höher einzustufen ist. Dennoch nimmt der ruhende Verkehr zum Teil viel Fläche ein und Vegetation ist kaum vorhanden.
- Die untersuchten Wege sind alle beleuchtet, sodass der Straßenraum auch abends und nachts für Fußgänger*innen nutzbar ist.

5.2 Typisierung der Straßenräume

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme werden die untersuchten Straßenräume typisiert. Wichtige Aspekte sind hierbei die Zuordnung zur Netzkategorie im Fußverkehr, die Funktionen der Straßenräume für die anderen Verkehrsarten und die Randnutzungen. Hieraus ergeben sich sowohl differenzierte Bestandsbeschreibungen für die Straßenraumtypen sowie spezifische Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur.

In den folgenden Unterkapiteln werden die Straßen beschrieben und den Typen zugeordnet. Die Zuordnung orientiert sich dabei an den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), wobei Fußgängerzonen als eigener Typ ergänzt wurden. Eine Übersicht über die Haupt- Erschließungsstraßen des Hauptfußwegenetzes sowie deren Typisierung gibt Tabelle 1. Dabei werden den beiden Kategorien Hauptstraße (HS) und Erschließungsstraße (ES) typische Entwurfssituationen zugeordnet.

- **Tabelle 1:** Typisierung der Straßen des Hauptfußwegenetzes

Straßenname	Kategorie	Typische Entwurfssituation	Parken ①, ②	Radverkehr
Alfred-Bozi-Str./Oberntorwall	HS	Verbindungsstraße		Hauptroute

[49] Entsprechend Definition im MIV-Konzept (Vgl. INOVAPLAN GmbH (2021): Erstellung eines Konzeptes für den motorisierten Individualverkehr, S. 36)

Straßenname	Kategorie	Typische Entwurfssituation	Parken ①, ②	Radverkehr
Artur-Ladebeck-Str.	HS	Verbindungsstraße		
Kreuzstr.	HS	Verbindungsstraße	(ein-/beidseitig)	
Nikolaus-Dürkopp-Str.	HS	Verbindungsstraße		Hauptroute
Am Güterbahnhof	HS	Verbindungsstraße		
Feilenstr.	HS	Verbindungsstraße	(einseitig)	Hauptroute
Jöllenbecker Str.	HS	Verbindungsstraße		Hauptroute
Stapenhorststr.	HS	Verbindungsstraße		
Paulusstr.	HS	Verbindungsstraße		Hauptroute
Herforder Str.	HS	Geschäftsstraße	(einseitig)	
Niederwall	HS	Geschäftsstraße	(ein-/beidseitig)	
Elsa-Brändström-Str.	HS	Quartiersstraße		Hauptroute
Friedrich-Ebert-Str.	HS	Quartiersstraße	einseitig	
Joseph-Massolle-Str.	HS	Quartiersstraße	(einseitig)	
Altstädter Kirchplatz	ES	Geschäftsstraße	beidseitig	Hauptroute
Bahnhofstraße	ES	Geschäftsstraße		
Goldstr.	ES	Geschäftsstraße		
Hagenbruchstr.	ES	Geschäftsstraße		
Notpfortenstr.	ES	Geschäftsstraße		
Obernstr.	ES	Geschäftsstraße		Hauptroute
Ritterstr.	ES	Geschäftsstraße		Hauptroute
Welle	ES	Geschäftsstraße	ein-/beidseitig	
Am Bach	ES	Quartiersstraße	(ein-/beidseitig)	Hauptroute
Arndtstr.	ES	Quartiersstraße		Hauptroute
Friedenstr.	ES	Quartiersstraße	einseitig	
Herbert-Hinnendahl-Str.	ES	Quartiersstraße	einseitig (quer)	Hauptroute
Karl-Eilers-Str.	ES	Quartiersstraße	ein-/beidseitig	
Klosterstr.	ES	Quartiersstraße		Hauptroute
Nahariyastr.	ES	Quartiersstraße	mittig	Hauptroute
Neustädter Str.	ES	Quartiersstraße	einseitig	Hauptroute
Steinstr.	ES	Quartiersstraße	einseitig	Hauptroute
Waldhof	ES	Quartiersstraße		
Breite Str.	ES	Sammelstraße	ein-/beidseitig	
Brunnenstr.	ES	Sammelstraße	ein-/beidseitig	Hauptroute

Straßenname	Kategorie	Typische Entwurfssituation	Parken ①, ②	Radverkehr
Hans-Sachs-Str.	ES	Sammelstraße	(einseitig)	
Hermannstr.	ES	Sammelstraße		Hauptroute
Kindermannstr.	ES	Sammelstraße		
Ravensberger Str.	ES	Sammelstraße	einseitig	
Rohrteichstr.	ES	Sammelstraße	(einseitig)	Hauptroute
Albrecht-Delius-Weg	ES	Wohnstraße	einseitig	Hauptroute
Am Sparrenberg	ES	Wohnstraße	einseitig	Hauptroute
Wertherstr.	ES	Wohnstraße	beidseitig	

① Wenn nicht anders angegeben, sind die Parkplätze als Längsstreifen ausgebildet
② ( ) die Parkstreifen sind nur streckenweise vorhanden.

5.2.1 Hauptstraßen

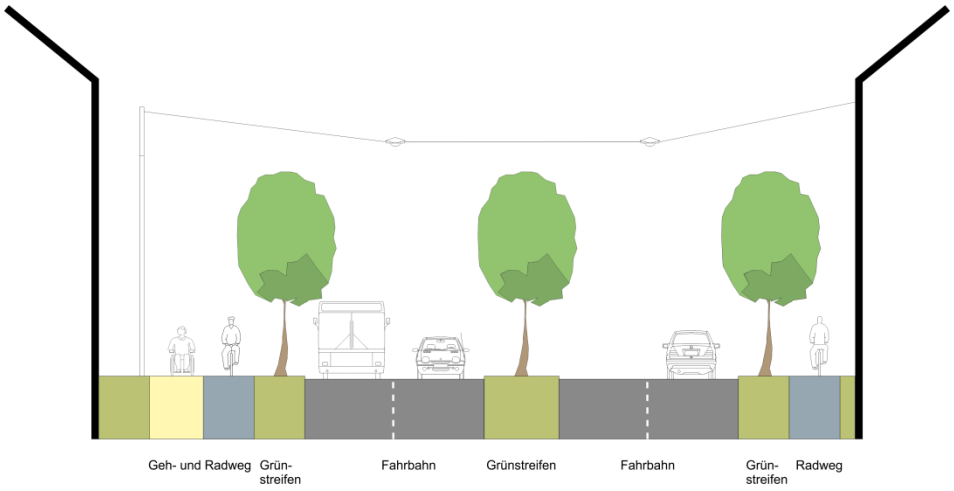
Hauptstraßen werden in Abhängigkeit der Funktion, der Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung) sowie der Länge unterteilt in die drei Typen Verbindungsstraße, Geschäftsstraße und Quartiersstraße.

Verbindungsstraßen

Aufgrund ihrer verbindenden Funktion für den Kfz-Verkehr und ihrer Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe sind die folgenden Hauptstraßen als Verbindungsstraßen klassifiziert. Darüber hinaus sind alle sowohl Teil des Hauptfußwegenetzes als auch Hauptrouten des Radverkehrs und stellen ÖPNV-Achsen dar.

Alfred-Bozi-Straße und Oberntorwall verlaufen parallel zueinander westlich und nördlich der Altstadt. Von der Kreuzung Obernstraße/Von-der-Recke-Straße bis zur Einmündung Stapenhorststraße sind sie ein Teil der Bundesstraße B 66. Verschiedene Buslinien sind in diesen unterwegs. Trotz der hohen Verkehrsbelastung weist der Straßenraum durch mehrere Grünstreifen inklusive Stadtbäume eine gewisse Attraktivität für den Fußverkehr auf. So sind die Straßen auch Teil des Netzes der Grünen Wege. Eine Besonderheit ist die Fußverkehrsführung, die auf der östlichen Straßenseite größtenteils räumlich getrennt vom Radverkehr läuft. Zum Teil befinden sich ein Grünzug und ein Gebäude zwischen dem Radweg und dem Gehweg. Auf dem in Abbildung 4 dargestellten Schnitt ist der Gehweg auf der Ostseite nicht mehr eingezeichnet, da er sich hinter dem Gebäude befindet. Auf der westlichen Seite befindet sich ein getrennter Geh- und Radweg ohne bauliche Trennung.

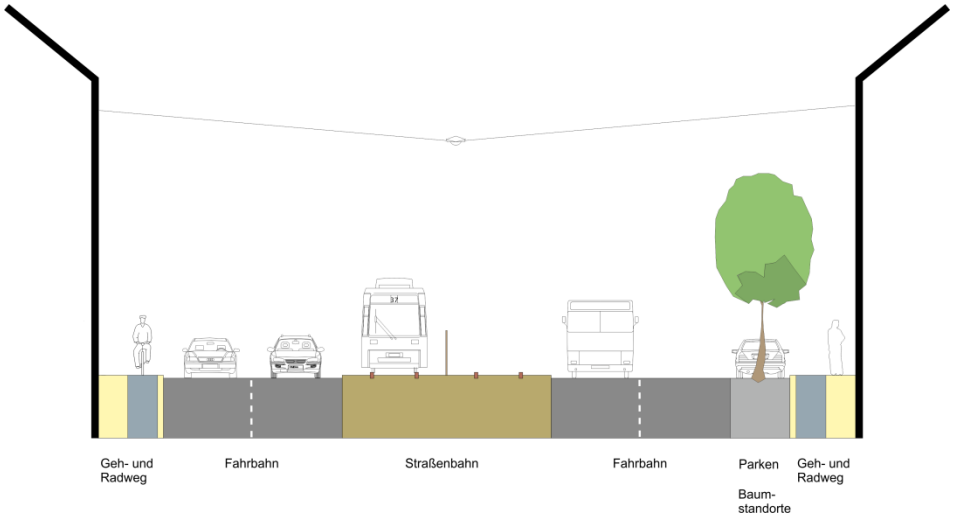
- **Abbildung 4:** Straßenquerschnitt Alfred-Bozi-Straße und Oberntorwall



An der Kreuzung Obernstraße/Von-der-Recke-Straße gehen Alfred-Bozi-Straße und Oberntorwall Richtung Süden in die Artur-Ladebeck-Straße über. Diese ist ebenfalls Teil der B 66 und weist einen ähnlichen Straßenquerschnitt mit gleichem Straßenraumtyp auf. Lediglich der Radverkehr wird zum Teil auf der Straße geführt und mittig verläuft eine Trasse der Stadtbahn, sodass der Grünstreifen breiter ist. Die Stadtbahntrasse wird jedoch aktuell in diesem Abschnitt nicht genutzt.

Ab dem Adenauerplatz verläuft die B 66 in Ost-West-Richtung auf der Kreuzstraße. Hier verkehren zusätzlich zum Busverkehr regelmäßig Stadtbahnen. Zwischen den richtungsbezogenen Stadtbahntrassen befindet sich ein Zaun. Auf der südlichen Straßenseite gibt es einen Parkstreifen, der durch einzelne Straßenbäume unterbrochen ist. Der Radverkehr wird beidseitig als getrennter Geh- und Radweg geführt.

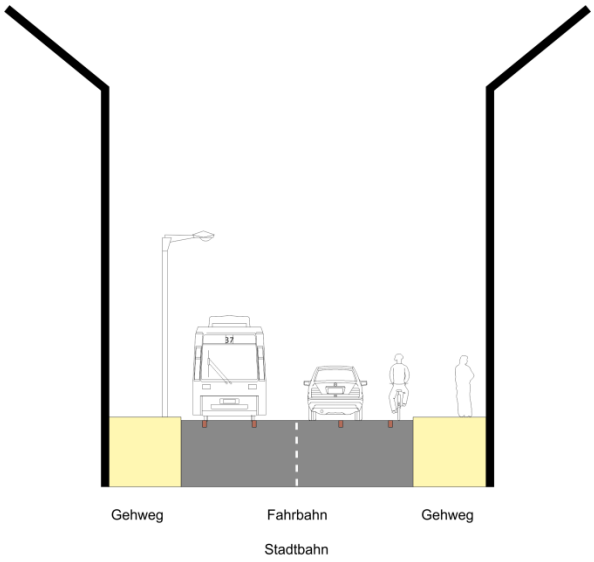
- **Abbildung 5:** Straßenquerschnitt Kreuzstraße



Hauptstraße und zugleich Teil des Hauptfußwegenetzes ist auch die Nikolaus-Dürkopp-Straße. Für den Radverkehr spielt sie nur eine untergeordnete Rolle;

gesonderte Radverkehrsanlagen gibt es keine. Eine Stadtbahntrasse verläuft durch die Straße, jedoch halten nur vereinzelt Bahnen an der sich dort befindenden Haltestelle. Der Straßenraum ist im Vergleich zu den meisten anderen Hauptstraßen eher schmal. Vegetation in Form von Straßenbäumen oder Grünstreifen ist keine vorhanden.

- **Abbildung 6:** Straßenquerschnitt Nikolaus-Dürkopp-Straße



Weitere Straßen des Typs Verbindungsstraße sind Am Güterbahnhof, die Feilenstraße, die Jöllenbecker Straße, die Paulusstraße und die Stapenhorststraße. Bis auf die Paulusstraße haben sie zwei Fahrspuren pro Richtung; der Kfz-Verkehr dominiert den Straßenraum. Am Güterbahnhof ist als Bundesstraße klassifiziert. Die Jöllenbecker Straße ist ab der Kreuzung Am Güterbahnhof/ Mindener Straße Richtung Norden Teil der Landestraße L 783. Die Stapenhorststraße ist von der Einmündung Alfred-Bozi-Straße bis zum Ostwestfalendamm Teil der B 66, danach geht sie in die L 785 über.

<u>Anforderungen an Verbindungsstraßen:</u>

- Dimensionierung der Gehwege: Durch die konkurrierenden Flächenansprüche der unterschiedlichen Verkehrsarten ist vor allem auf eine ausreichende Dimensionierung für den Fußverkehr zu achten. Vor allem an Bushaltestellen darf es nicht zu Engstellen kommen.
- Konflikte im Seitenraum: Eine klare Trennung vom Radverkehr ist erforderlich. Vorhandene Parkstreifen dürfen nicht zu Lasten der Gehwegbreite erhalten bleiben.
- Querungen: Hohe Kfz-Verkehrsbelastungen auf mehrstreifigen Fahrbahnen erfordern gesicherte und fußgängerfreundliche Querungsanlagen in regelmäßigen Abständen. Vor allem bei Stadtbahntrassen sind sichere Querungsanlagen notwendig.

- Aufenthaltsqualität: Auch für Fußgänger*innen überwiegt die Verbindungsfunktion dieses Straßentyps, sodass Verweilen nicht im Vordergrund steht. Dennoch soll auf eine hohe Umfeld- und Gestaltqualität in Form von Vegetation geachtet werden.

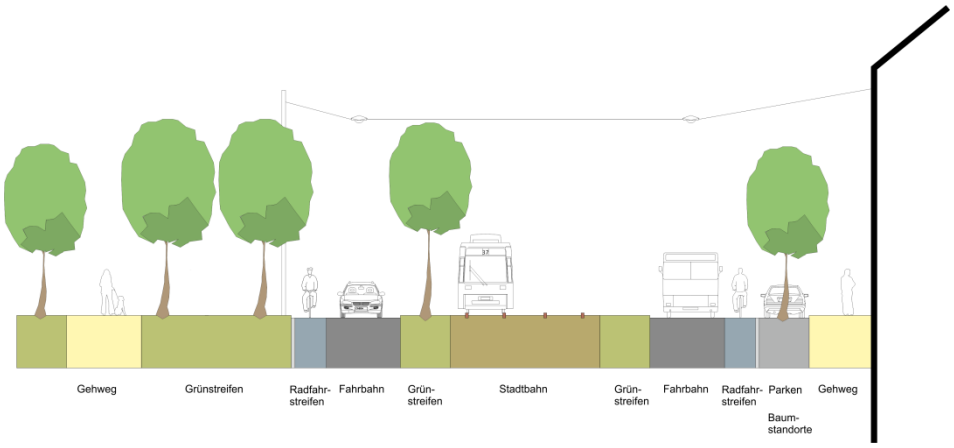
Geschäftsstraßen

Die Hauptstraßen des Typs Geschäftsstraße sind wie die Verbindungsstraßen alle zugleich Teil des Hauptfußwegenetzes als auch Hauptrouten des Radverkehrs. Hauptcharakteristik des Typs ist der dichte Geschäftsbesatz, der bei der Nutzung gegenüber dem Wohnen deutlich überwiegt.

Auf der Hauptstraße Niederwall wird der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen geführt. Auf der Ostseite ist dieser durch einen Parkstreifen vom Gehweg getrennt. Wie bei der Kreuzstraße verläuft mittig zwischen den Fahrbahnen die Stadtbahntrasse, aber ohne Zaun zwischen den Richtungsgleisen.

Aufenthaltsqualität gewinnt der Straßenraum vor allem durch den Grünzug auf der westlichen Seite, durch den der Gehweg verläuft. Der gesamte Niederwall ist Teil des Netzes der Grünen Wege. Auf der östlichen Seite befinden sich im Erdgeschoss der Gebäude überwiegend Geschäfte mit Auslagen und Gastronomie mit Außenbestuhlung im Seitenraum.

- **Abbildung 7:** Straßenquerschnitt Niederwall

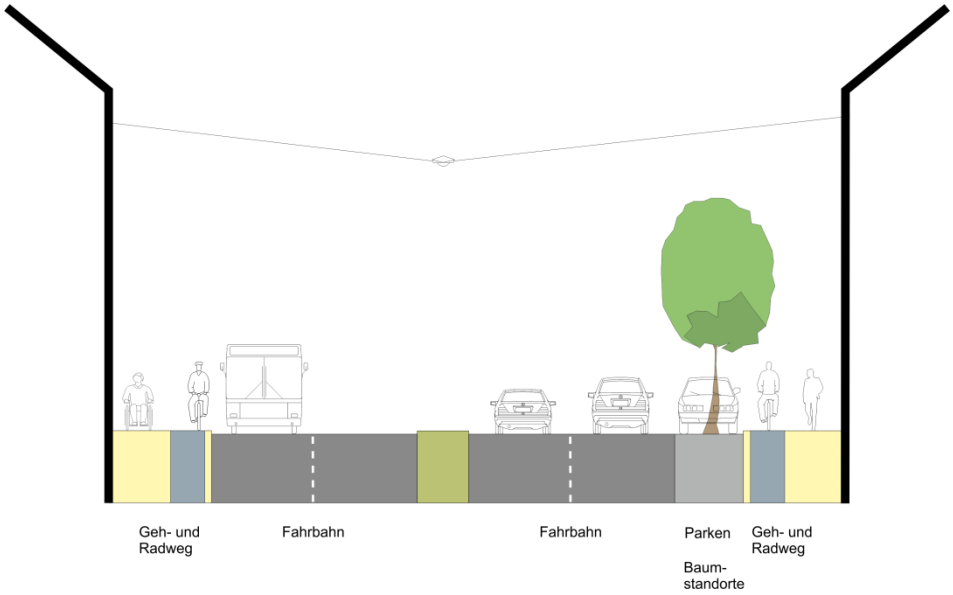


In dem Teil der Herforder Straße, der sich im Untersuchungsraum befindet, verläuft die Stadtbahn unterirdisch. Jedoch ist sie wie die anderen Hauptstraßen Teil des Busliniennetzes. Für den Radverkehr ist im Seitenraum ein getrennter Geh- und Radweg ausgewiesen. Streckenweise gibt es einen mittigen Grünstreifen sowie einseitig Längsparkplätze, die sich mit Straßenbäumen abwechseln.

Der Bereich in der Nähe zur Altstadt ist geprägt durch eine Geschäftsnutzung im Erdgeschoss, die sich zum Teil in Form von Verkaufsschildern und Auslagen

auf den Gehweg erstreckt. Dieser ist mit zum Teil über 3,00 m im Vergleich zu vielen anderen Hauptstraßen breit dimensioniert.

- **Abbildung 8:** Straßenquerschnitt Herforder Straße



Anforderungen an Geschäftsstraßen: Die Anforderungen sind vergleichbar zu denen der Verbindungsstraßen. Zusätzlich ist Folgendes zu beachten:

- Dimensionierung der Gehwege: Trotz Auslagen und Außengastronomie gilt es einen mindestens 2,50 m breiten Gehweg frei von Hindernissen zu halten.
- Konflikte im Seitenraum: Der Lieferverkehr soll im Straßenquerschnitt mitgedacht werden.
- Aufenthaltsqualität: Die in Geschäftsstraßen höheren Anforderungen an die Aufenthaltsqualität sollen zusätzlich zur Vegetation vor allem durch ausreichende Dimensionierung von Aufenthaltsbereichen sowie durch Sitzmöglichkeiten und weiteres Stadtmobiliar gewährleistet werden.

Quartiersstraßen

Weitere Hauptstraßen, die Teil des Hauptfußwegenetzes sind, sind die Elsa-Brändström-Straße, die Friedrich-Ebert-Straße und die Joseph-Massolle-Straße. Sie werden aufgrund ihrer geringen Länge, ihrer untergeordneten Rolle im Netz der Hauptstraßen sowie ihrer Nutzungsmischung aus Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung als Quartiersstraßen eingestuft. In allen drei Straßen verkehren Busse. Die Elsa-Brändström-Straße und die Joseph-Massolle sind zudem Radhauptrouten. Radfahrende werden zumeist im Seitenraum auf einem getrennten Geh- und Radweg geführt.

Der Straßenquerschnitt ist im Vergleich zu den anderen Hauptstraßen eher schmal mit einer zweistreifigen Fahrbahn. Eine Ausnahme bildet die Elsa-

Brändström-Straße, die vierstreifig ausgebaut ist. Die Friedrich-Ebert-Straße ist als einzige als Einbahnstraße ausgewiesen. Parkplätze sind im Seitenraum in unterschiedlichen Formen vorhanden – einseitig als Längsparken oder als größere Parkfläche neben der Straße. Vegetation ist meist in Form von Straßenbäumen vorhanden.

Die Straßenräume der Quartiersstraßen gestalten sich durch die beschriebenen Elemente als recht unterschiedlich. Zum Teil gibt es auch innerhalb der einzelnen Straßen abschnittsweise verschiedene Querschnitte. Auf die Darstellung von Schnitten wird daher an dieser Stelle verzichtet. Dennoch lassen sich Parallelen zu bereits gezeigten Schnitten anderer Hauptstraßen feststellen.

Der Straßenquerschnitt der Elsa-Brändström-Straße ist durch die Vierstreifigkeit vergleichbar mit dem der Herforder Straße (s. Abbildung 8). Im Gegensatz zur Herforder Straße hat sie jedoch keinen mittigen Grünstreifen und keinen Parkstreifen. Straßenbäume befinden sich hingegen beidseitig auf Gehwegniveau. Die zwei anderen Quartiersstraßen weisen im Straßenquerschnitt ebenfalls eine Ähnlichkeit mit der Herforder Straße auf. Nur sind sie, wie bereits erwähnt – zweistreifig und haben mitunter andere Parkraumanordnungen.

Anforderungen an Quartiersstraßen: Die Anforderungen gleichen denen der Geschäftsstraßen.

5.2.2 Erschließungsstraßen

Neben den Hauptstraßen gibt es eine Vielzahl von Erschließungsstraßen, die Teil des Hauptfußwegenetzes sind. Sie sind überwiegend nicht direkt an das ÖPNV-Netz angebunden, aber zum Teil Hauptrouten des Radverkehrs. Die meisten weisen einen schmalen Straßenquerschnitt auf, der nur aus Fahrbahn und Gehwegen besteht. Der Radverkehr wird meist im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. In manchen Straßen gibt es einseitig oder beidseitig Parkplätze. Einzelne Straßenbäume stellen meist die einzige grüne Infrastruktur dar.

Unter den Erschließungsstraßen gibt es entsprechend der RASt verschiedene typische Entwurfssituationen. Diese unterscheiden sich vor allem in der Gebäudenutzung, die Auswirkungen auf den Seitenraum hat. Die Straßenquerschnitte der Erschließungsstraßen sind jedoch vergleichbar und beispielhaft am Ende des Unterkapitels dargestellt.

Geschäftsstraßen

Im Innenstadtbereich gibt es viele Geschäftsstraßen. Die meisten haben keine Parkstreifen im Seitenraum (z. B. Bahnhof-, Gold- und Hagenbruchstraße). Die Geschäftsstraße Welle hingegen hat einseitig Längsparkplätze im Seitenraum –

wie im Straßenquerschnitt Abbildung 9 dargestellt – und streckenweise sogar beidseitig.

Anforderungen an Geschäftsstraßen: Es soll beachtet werden, dass trotz Auslagen, Schildern und Außengastronomie ein mindestens 2,50 m breiter Gehweg frei von Hindernissen bleibt. Eine lineare Querbarkeit soll nach Möglichkeit gewährleistet werden. Dabei gilt es niedrige Geschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr sicher zu stellen.

Quartiersstraßen

Die innerstädtischen Quartiersstraßen der Kategorie Erschließungsstraße haben meist einseitige Längsparkplätze, wie z. B. Friedenstraße, Neustädter Straße und Steinstraße. Generell herrscht hier eine Nutzungsmischung aus Wohnen und Gewerbe vor.

Anforderungen an Quartiersstraßen: Es gilt besonders auf hindernisfreie Gehwege zu achten und Breitenzuschläge für Außengastronomie und Auslagen umzusetzen. Der durch die Nutzungsmischung bedingte Parkraumdruck darf nicht zu Lasten der Gehweginfrastruktur gehen.

Sammelstraßen

Einige wenige Sammelstraßen wie beispielweise die Hans-Sachs-Straße liegen in der Innenstadt. Diese zeichnen sich durch eine überwiegende Wohnnutzung aus, die um einzelne Geschäfte und Gemeindebedarfseinrichtungen ergänzt ist.

Anforderungen an Sammelstraßen: Durch den eher schmalen Straßenquerschnitt sollen Parkplätze nur Bewohnern zustehen. So bleibt Raum für mehr Straßenbäume. Querungsanlagen können der Abschnittsbildung und der Geschwindigkeitsdämpfung dienen.

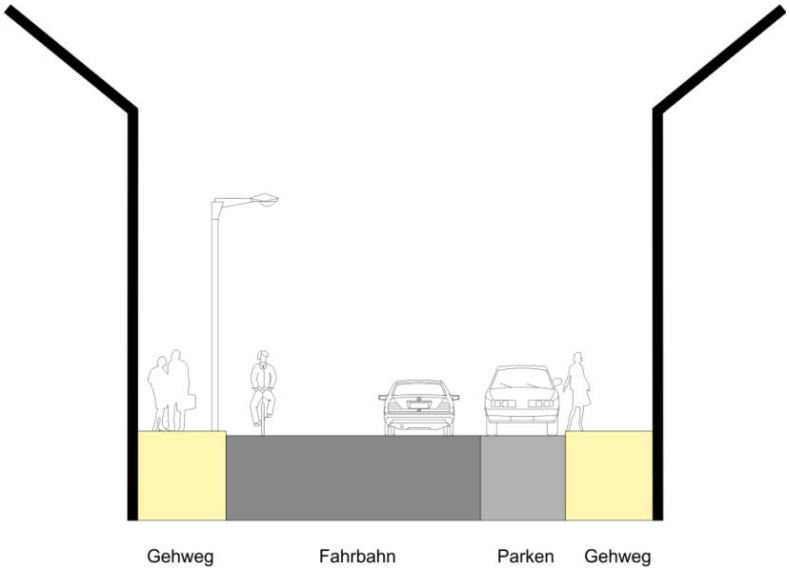
Für Sammelstraßen hat die Stadt Bielefeld einen Musterquerschnitt entwickelt. Dieser umfasst auf beiden Seiten einen 2,50 m breiten Gehweg. Daran grenzt jeweils ein 2,00 m breiter Streifen an, der Längsparkplätze und Pflanzbeete beinhaltet. Mittig befindet sich die Fahrbahn mit einer Regelbreite von 6,00 m.[50] Somit entspricht die Dimensionierung des Straßenquerschnitts den üblichen Anforderungen und erfüllt auch die Vorgabe der Regelbreite der Gehwege. Als Quergefälle der Gehwege sind hingegen 3 % vorgesehen, dies entspricht nicht der in der EFA empfohlenen maximalen Querneigung von 2 %.

[50] Vgl. Stadt Bielefeld (2019): Sammelstraße/ Verbindungsstraße -Innenstadtbereich-. Musterquerschnitt 04

Wohnstraßen

Reine Wohnstraßen im Untersuchungsraum der Innenstadt sind der Albrecht-Delius-Weg, Am Sparrenberg und die Wertherstraße. Hier gibt es keine Nutzungsüberlagerung auf dem Gehweg, sodass keine besonderen Anforderungen bestehen.

- **Abbildung 9:** Straßenquerschnitt Welle (Beispiel Erschließungsstraße)



5.2.3 Fußgängerzonen

Fußgängerzonen finden in der RASt keine Erwähnung. Dennoch sind sie vor allem in Innenstädten nicht nur wirtschaftlich, sondern auch für den Fußverkehr von großer Bedeutung.

In der Bielefelder Innenstadt ist die Stresemannstraße auf voller Länge als Fußgängerzone ausgewiesen. Weiterhin sind im Untersuchungsgebiet die Arndtstraße, Bahnhofstraße und Karl-Eilers-Straße in Abschnitten als Fußgängerzone ausgewiesen. Der niveaugleich ausgebaute Straßenraum der Fußgängerzonen weist überwiegend eine Breite von 10-15 m auf. Außengastronomie und Geschäftsauslagen nehmen einen großen Anteil der Fläche ein. Grün ist in Form einzelner Stadtbäume vorhanden.

Die Fußgängerzone in der Innenstadt ist von 20 Uhr bis 9 Uhr für den Radverkehr freigegeben. Entsprechend einiger Hinweise aus der Online-Beteiligung kommt es dadurch zu Konflikten. Ebenso gibt es zwei Zeitfenster, in denen der Lieferverkehr die Fußgängerzone befahren darf.

Anforderungen an Fußgängerzonen: Da die gesamte Straßenbreite dem Fußverkehr gewidmet ist, bestehen an die Dimensionierung keine besonderen Anforderungen. Jedoch sind hier vor allem mögliche Konflikte mit dem Radver-

kehr oder mit E-Scootern zu beachten. Des Weiteren ist die Aufenthaltsqualität von hoher Bedeutung. Daher gilt es, ausreichend Sitzmöglichkeiten, Mülleimer sowie viel Vegetation in den Straßenraum zu integrieren.

- **Abbildung 10:** Straßenquerschnitt Fußgängerzone



6 Defizitanalyse

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme werden die Defizite Fußverkehr für das Modellquartier Innenstadt herausgearbeitet. Dafür werden zunächst Bewertungskriterien auf Grundlage der Anforderungen an die Fußverkehrsanlagen (siehe Kapitel 4 Anforderungen an Fußverkehrsanlagen) entwickelt. Die Typisierung der Straßenräume (siehe Kapitel Typisierung der Straßenräume 5.2) wird hierbei berücksichtigt, soweit die verschiedenen Straßentypen unterschiedliche Anforderungen an die Fußverkehrsanlagen stellen. Im zweiten Unterkapitel folgen dann die konkreten Ergebnisse der Defizitanalyse für das Modellquartier Innenstadt.

6.1 Bewertungskriterien für die Defizitanalyse

Die folgende Tabelle 2 dient der Übersicht der Bewertungskriterien, die bei der Defizitanalyse herangezogen werden. Diese leiten sich aus den Anforderungen an die Fußverkehrsanlagen ab.

- **Tabelle 2:** Übersicht der Bewertungskriterien

	Themenfeld	Anforderungen	Bewertungskriterien
Längsverkehr	 Gehwege	Gehwege erforderlich an allen angebauten Straßen Ausnahme: Wohnwege	Haupt- und Erschließungsstraßen ohne Gehweg → fehlender Gehweg
	 Dimensionierung	Mindestbreite im Regelfall 2,50 m	Breite < 2,50 m → Gehweg zu schmal
		Mindestbreite in Wohnstraßen mit geringer Dichte 2,10 m	Breite < 2,10 m → Gehweg zu schmal
		Mindestbreite bei baulichen Engstellen 2,10 m	Breite < 2,10 m → bauliche Engstelle
		Mindestbreite bei temporären Arbeitsstellen 1,00 m	Breite < 1,00 m → temporäre Engstelle
		Mindestbreite bei Außengastronomie 2,50 m	Breite < 2,50 m → temporäre Engstelle
	 Konflikte im Seitenraum	Restbreite für den Fußverkehr neben angeordnetem Gehwegparken ≥ 2,40 m	Restfläche < 2,40 m → Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr
		Gehwegparken nur bei entsprechender Anordnung	illegales Gehwegparken → Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr
		Mindestbreite gemeinsamer Geh- und Radwege 2,50 m	Breite < 2,50 m → Konflikte mit Radverkehr
		gemeinsamer Geh- und Radweg nicht auf Radhauptrouten	gemeinsame Führung auf Radhauptrouten → Konflikte mit Radverkehr

	Themenfeld	Anforderungen	Bewertungskriterien
		klare Trennung sowie Kennzeichnung/ Beschilderung für den Rad- und Fußverkehr	undeutliche Trennung, fehlende oder widersprüchliche Kennzeichnung → Konflikte mit Radverkehr
	 Ausstattung von Gehwegen	leicht und angenehm zu begehen, rutschsicher, möglichst eben	Risse, Wellen, Wurzelbildung, Löcher, unbefestigte Oberfläche (“Trampelpfad“) → mangelnder Gehwegzustand
		Querneigung an Grundstückszufahrten und Gehwegüberfahrten max. 2 %	häufige Querneigungen des Gehwegs über 2 % → Querneigung > 2 %
Querverkehr	 Anlagen für den Querverkehr	Querungsanlagen in kurzen Abständen (100-200 m)	Abstände zwischen Querungshilfen > 200 m → fehlende Querungsanlage
		Querungsanlagen an Stellen mit besonderem Querungsbedarf	keine Querungsmöglichkeit an Stellen mit besonderem Querungsbedarf → fehlende Querungsanlage
		Bordabsenkung, taktile Leitelemente und auditive Signalgeber an Querungsstellen	fehlende Bordabsenkung, taktile Leitelemente, auditive Signalgeber → verbesserungswürdige Querungsanlage
		Mindestbreite für Mittelinseln 2,50 m	Breite der Mittelinsel < 2,50 m → verbesserungswürdige Querungsanlage
	 Lichtsignalanlagen	Sperrzeit nicht länger als 30 s	Sperrzeit >30 s → verbesserungswürdige Ampelschaltung
		Freigabezeit nicht kürzer als 5 s	Freigabezeit < 5 s → verbesserungswürdige Ampelschaltung
	 Unterführungen	Barrierefreiheit durch entsprechende Rampenanlagen	fehlende oder nicht barrierefrei ausgebildete Rampen → verbesserungswürdige Unterführung
		Mindestbreite 3,00 m	Breite < 3,00 m → verbesserungswürdige Unterführung
		Mindestbreite für Rad- und Fußverkehr 4,00 m, erkennbare Trennung	Breite < 4,00 m, fehlende Trennung → verbesserungswürdige Unterführung
		ansprechende, helle und saubere Gestaltung	mangelnde Beleuchtung, Verschmutzung → verbesserungswürdige Unterführung

	Themenfeld	Anforderungen	Bewertungskriterien
Weitere Themen	Barrierefreiheit	Bordabsenkung	fehlende Bordabsenkung → mangelnde Barrierefreiheit
		Berücksichtigung der Ansprüche der Fortbewegung auf Rollen	Treppenanlage; unebene Gehwegoberfläche → mangelnde Barrierefreiheit
		Längsneigung max. 3 %, ebene Erholungsbereiche bei höheren Neigungen	Steigungen ohne Erholungsbereiche → mangelnde Barrierefreiheit
	Haltestellen	Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und ausreichende Wartefläche	fehlender Witterungsschutz, fehlende Sitzmöglichkeiten und Warteflächen → verbesserungswürdige Haltestelle
		taktile Elemente	fehlende taktile Elemente → verbesserungswürdige Haltestelle

6.2 Ergebnisse Defizitanalyse

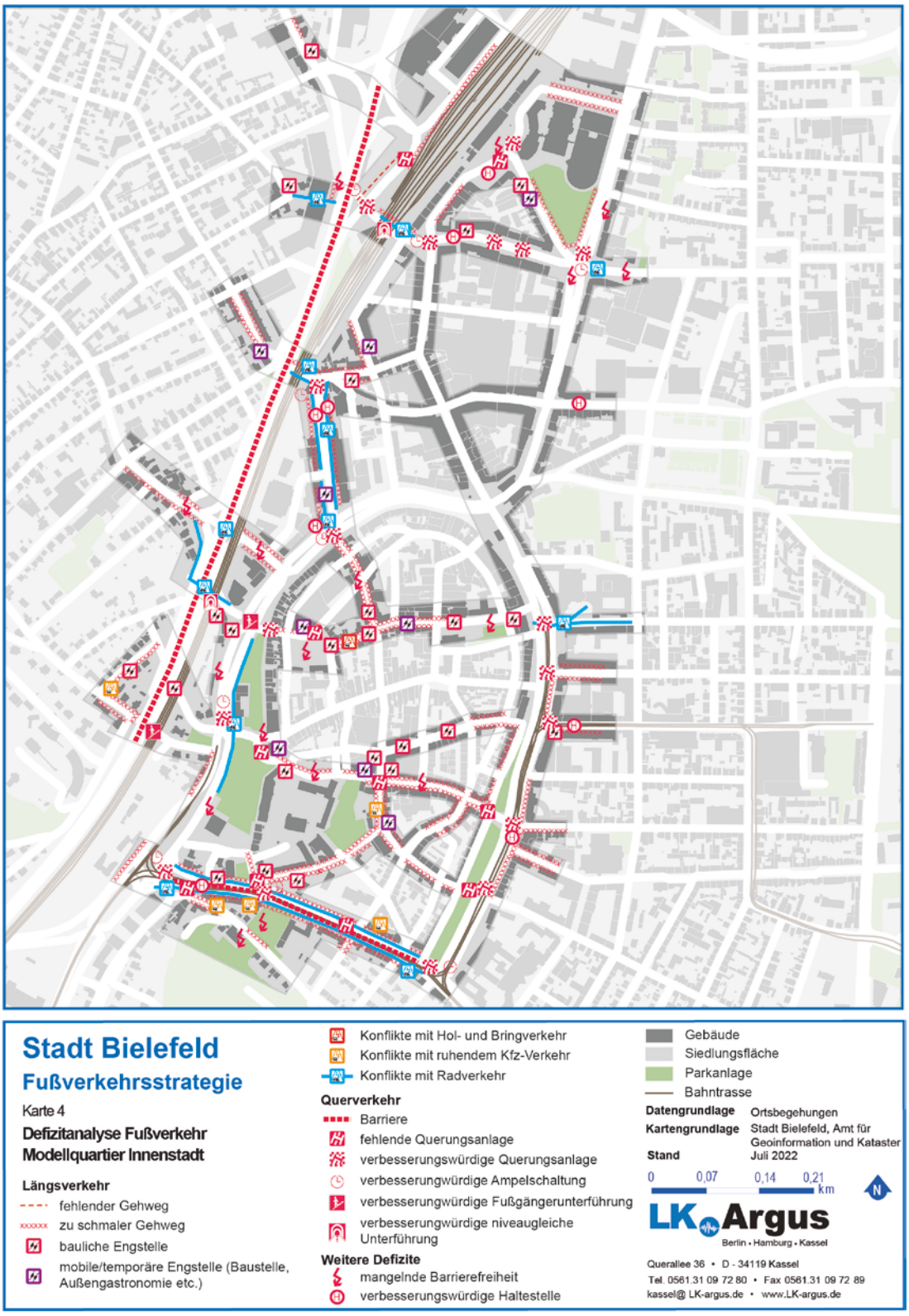
Im Folgenden sind die Defizite im Untersuchungsgebiet des Fußverkehrs in der Innenstadt dargestellt. Karte 4 auf Seite 36 gibt zunächst einen Überblick über die baulichen Mängel sowie Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Dabei sind wie bei der Bestandskarte eher subjektive und gestalterische Gesichtspunkte wie Angsträume und Aufenthaltsqualität kartografisch nicht dargestellt. Anschließend werden in Tabellen die Defizite nach den einzelnen Kategorien entsprechend der Bewertungskriterien genauer ausgeführt.

6.2.1 Längsverkehr

In den anschließenden Tabellen 3-5 werden die Defizite im Längsverkehr nach den folgenden Kategorien erläutert:

- Lücken im Gehwegnetz
- Defizite in der Dimensionierung
- Konflikte im Seitenraum

- **Karte 4:** Defizitanalyse Fußverkehr Modellquartier Innenstadt



Siehe auch Kartenanhang

- **Tabelle 3:** Modellquartier Innenstadt – Lücken im Gehwegnetz

Ort	**Defizit**
Am Güterbahnhof	fehlender Gehweg auf westlicher Straßenseite

- **Tabelle 4:** Modellquartier Innenstadt – Defizite in der Dimensionierung

Ort(e)	**Defizite**
zu schmaler Gehweg an Haupt- und Erschließungsstraßen	
Nahariyastr. Arndtstr. (westlich Ostwestfalendamm) Karl-Eilers-Str. (zwischen Einmündung Arndtstr. und Einmündung Friedenstr.) Elsa-Brändström-Str. Stapenhorststr. (zwischen Kreuzung Alfred-Bozi-Str. und Hausnr. 10) Notpfortenstr. Goldstr. Hagenbruchstr. Brunnenstr. Steinstr. Am Bach Neustädter Str. (zwischen Kreuzung Waldhof/ Am Bach und Einmündung Breite Str.) Breite Str. (zwischen Kreuzung Am Bach/ Gehrenberg und Einmündung schmale Str.) Ravensberger Str. Kindermannstr. Hans-Sachs-Str. Kreuzstr. Burgstr.	Gehweg beidseitig unter 2,50 m
Joseph-Massolle-Str. Bahnhofstr. (zwischen Einmündung Feilenstr. und Am Bahnhof) Friedenstr. (nördlich Einmündung Karl-Eilers-Str.) Niederwall (zwischen Einmündung Nikolaus-Dürkopp-Str. und Einmündung Brunnenstr.) Niederwall (zwischen Einmündung Rohrteichstr. und Einmündung Marktstr.) Nebelswall (Höhe der Hausnummern 13-16)	Gehweg auf östlicher Straßenseite unter 2,50 m
Jöllenbecker Str. (ab Hausnr. 36 Richtung Norden) Jöllenbecker Str. (zwischen Kreuzung Am Güterbahnhof/Mindener Str. und Einmündung Bahnhofstr.) Arndtstr. (Unterführung Bahntrasse) Waldhof	Gehweg auf nördlicher Straßenseite unter 2,50 m
Herbert-Hinnendahl-Str.	Gehweg auf nordöstlicher Straßenseite unter 2,50 m
Stapenhorststr. (zwischen Kreuzung Kiskerstr./ Goldbach und Hausnr. 10) Nikolaus-Dürkopp-Str. Hermannstr. Neustädter Str. (zwischen Einmündung Breite Str. und Einmündung Niederwall)	Gehweg auf südlicher Straßenseite unter 2,50 m

Ort(e)	**Defizite**
Moltkestr.	Gehweg auf östlicher Straßenseite aufgrund von Gehwegparken unter 2,40 m
Herforder Str. (ab Willy-Brandt-Platz bis Einmündung Brandenburger Str.) Niederwall (zwischen Einmündung Steinstr. und Einmündung Am Bach) Artur-Ladebeck-Str.	Gehweg auf westlicher Straßenseite unter 2,50 m
zu schmaler Gehweg an Wohnstraßen geringer Dichte	
Wertherstr. Am Sparrenberg (Höhe der Hausnr. 1-4)	Gehweg beidseitig unter 2,10 m
Am Sparrenberg (Höhe des Grünzugs)	Gehweg auf nördlicher Straßenseite unter 2,10 m
bauliche und temporäre Engstellen	
Jöllenbecker Str. (Höhe Hausnr. 34)	Hausecke → Gehwegbreite 2,20 m
Teichstr. (Höhe Spielplatz)	Stromkasten
Herbert-Hinnendahl-Str. (südwestliche Seite)	Straßenschilder, Parkuhren, Verkaufsschilder und parkende Roller auf dem Gehweg
Feilenstr. (Höhe der Hausnr. 12-14)	Grundstücksversatz, Radabstellanlagen
Friedenstr. „Casa“ Waldhof „Luttergrill“ und „Kohinoor“ Klosterplatz „Capvin by Vincenzo Capuano“ Waldhof „L’Osteria“ Neustädter Str. „Café Gemach“	Außengastronomie
Arndtstr. (Höhe Hausnr. 13)	Geschäftsauslagen
niveaugleiche Unterführung Ostwestfalendamm/ Bahntrasse (Höhe Klosterstr.)	Schranke
Alfred-Bozi-Str. (Höhe Klosterstr.)	Litfaßsäule
Klosterplatz/Hagenbruchstr.	Schranke
Altstädter Kirchplatz Hagenbruchstr.	Straßenschilder, Poller, Geschäftsauslagen
Goldstr.	Poller und Straßenbeleuchtung
Moltkestr. (östliche Seite)	Straßenschilder auf dem Gehweg
Nikolaus-Dürkopp-Str./Niederwall	LSA-Mast und Blumenkübel → Gehwegbreite unter 1,00 m
Von-der-Recke-Str. (Höhe Unterführung Bahntrasse und Ostwestfalendamm)	Straßenschilder und Parkscheinautomaten auf dem Gehweg
Welle	Straßenlaternen, Pflanzkübel, Verkaufsschilder

Ort(e)	Defizite
Waldhof (Höhe Ratsgymnasium)	Pflanzbeet
Neustädter Str. (zwischen Kreuzung Welle und Kreuzung Waldhof/Am Bach)	Grundstücksversatz, Straßen-bäume
Am Bach/Neustädter Str.	Pflanzbeet
Hans-Sachs-Str./Nebelswall	Hausecke → Gehwegbreite 30 cm
Hans-Sachs-Str. (Höhe Naturkundemuseum, südliche Seite)	Straßenschild auf dem Gehweg
Kreuzstraße (Höhe Bushaltestelle Adenauerplatz, nördliche Seite)	rausragende Mauer → Gehweg-breite 1,50 m

- **Abbildung 11:** Defizite in der Dimensionierung – schmaler Gehweg an der Notpfortenstraße (oben links), Straßenschilder auf dem Gehweg in der Moltkestraße (oben rechts), Grundstücksversatz und Radabstellanlagen in der Feilenstraße (unten links), Außengastronomie in der Friedenstraße Höhe „Casa“ (unten rechts)



- **Tabelle 5:** Modellquartier Innenstadt – Konflikte im Seitenraum

Ort	Defizite
Konflikte mit Radverkehr	
Shortcut zwischen Mindener Str. und Teichstr. niveaugleiche Unterführung Arndtstr. (nördliche Seite) Stapenhorststr. zwischen Einmündung Grünstr. und Unterführung	gemeinsamer Geh- und Radweg auf einer Hauptroute des Radverkehrs
niveaugleiche Unterführung Jöllenbecker Str. im Süden	uneindeutige Rad- und Fußverkehrsführung, Zaun verhindert Wechsel

Ort	Defizite
niveaugleiche Unterführung Jöllenbecker Str. im Norden	zu schmaler Seitenraum für den Fuß- und Radverkehr, Nutzungskonflikt weiter verschärft durch Engstellen, fehlender Trennstreifen
Willy-Brandt-Platz LSA Stapenhorststr./ Ostwestfalendamm (niveaugleiche Unterführung) LSA Adenauerplatz/Kreuzstr.	uneindeutige Rad- und Fußverkehrsführung
Arndtstr. Elsa-Brändström-Str.	zu schmaler Seitenraum für den Fuß- und Radverkehr, fehlender Trennstreifen
niveaugleiche Unterführung Ostwestfalendamm/Bahntrasse (Höhe Klosterstr.)	uneindeutige Rad- und Fußverkehrsführung, schlechte Sichtbeziehungen, überdimensionierte Fahrbahn
Fußgängerüberweg Niederwall, Viktoriastr. (Rathausplatz)	Radfahrer*innen queren am Fußgängerüberweg, ohne abzusteigen
Oberntorwall (östliche Seite)	uneindeutige Verkehrsführung bei räumlich getrenntem Geh- und Radweg → Fußgänger*innen auf dem Radweg
Kreuzstr.	zu schmaler Seitenraum für den Fuß- und Radverkehr, fehlender Trennstreifen
Kreuzstr. (Höhe Niederwall)	„Radfahrer absteigen“ wird ignoriert → Radfahrende auf dem Gehweg
Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr	
Moltkestr. (östlich) Am Sparrenberg (nördlich)	legales Gehwegparken (Am Sparrenberg auch illegales), Gehwegbreite unter 2,40 m
Neustädter Str. (westlich)	legales Gehwegparken, Gehwegbreite unter 2,40 m
Kreuzstraße (südlich)	Lieferverkehr Möbelgeschäft → illegales Gehwegparken
Kreuzstr. (nördlich)	Lieferverkehr Pizzeria → illegales Gehwegparken
Konflikte mit Hol- und Bringverkehr	
Hagenbruchstr.	Elterntaxis → Halten auf Gehwegen

- **Abbildung 12:** Konflikte im Seitenraum mit Hol- und Bringverkehr in der Hagenbruchstraße (links) und mit Radverkehr an der Unterführung Ostwestfalendamm/Bahntrasse (Höhe Klosterstraße) (rechts)





6.2.2 Querverkehr

In den anschließenden Tabellen 6 und 7 werden die Defizite im Querverkehr nach den folgenden Kategorien erläutert:

- Fehlende Querungen
- Defizite bei bestehenden Querungen.

- **Tabelle 6:** Modellquartier Innenstadt – Fehlende Querungen

Ort	Defizite
Bahnhofsvorplatz	fehlende Querung vom Hauptbahnhof zum Busbahnhof
Am Güterbahnhof	fehlende Querung an der Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Parkplatz
Ritterstr. (Höhe Kloster-platz)	fehlende Querung zum Klosterplatz, mangelnde Barrierefreiheit durch Poller und Metallketten an der Bordsteinabsenkung
Neustädter Str./Am Bach/ Waldhof	fehlende Querungen an der Kreuzung
Am Bach/Siekerwall	fehlende Querung über die Straße Am Bach
Waldhof (Höhe „L'Osteria")	fehlende Querung zum Skulpturenpark
Niederwall/Neustädter Str.	kein Vorrang für Fußgänger*innen (durchgehende Verbindung im Grünzug wünschenswert)
Gadderbaumer Str./ Kreuzstr.	fehlende Querung über die Gadderbaumer Str., breite Einmündung, schlechte Sichtbeziehungen
Hans-Sachs-Str./ Nebelswall	fehlende Querung über die Hans-Sachs-Straße, schwierige Verkehrssituation für alle Verkehrsarten
Kreuzstr. (Höhe Marienkir-che)	fehlende Querung zur Verbindung von Altstadt und Sparrenburg, großer Abstand zur nächsten Querungs-möglichkeit

- **Abbildung 13:** Fehlende Querungen an der Hans-Sachs-Straße (links) und Am Waldhof (rechts)





Tabelle 7: Modellquartier Innenstadt – Defizite bei bestehenden Querungen

Ort(e)	Defizite
Querungen mit Vorrang für den Fußverkehr	
Fußgängerüberweg Am Bahnhof	keine differenzierten Bordhöhen
LSA Am Güterbahnhof/ Jöllenbecker Str.	lange Sperrzeit, kurze Freigabezeit, keine differenzierten Bordhöhen
LSA Jöllenbecker Str./ Feilenstr./Bahnhofstr.	lange Sperrzeit, fehlende taktile Elemente, keine differenzierten Bordhöhen
LSA Willy-Brandt-Platz	lange Sperrzeit, kurze Freigabezeit, fehlende taktile Elemente, keine differenzierten Bordhöhen
LSA Elsa-Brändström-Str./Arndtstr	lange Sperrzeit, geringe Aufstellflächen, fehlende taktile Elemente, keine differenzierten Bordhöhen, Konflikte mit Radverkehr
LSA Alfred-Bozi-Str./ Oberntorwall/Elsa-Brändström-Str./ Notpfortenstr.	lange Sperrzeit, geringe Aufstellflächen, fehlende taktile Elemente, keine differenzierten Bordhöhen, Konflikte mit Radverkehr
LSA Klosterstr./Oberntorwall Fußgängerüberweg Niederwall (Höhe Restaurant „Peppers“) LSA Niederwall/Hermannstr./Am Bach Fußgängerüberweg Niederfall (Höhe Rohrteichstr.)	fehlende taktile Elemente, keine differenzierten Bordhöhen
Fußgängerüberwege Niederwall (Höhe Rathaus)	keine differenzierten Bordhöhen, Konflikte mit Radverkehr
LSA Alfred-Bozi-Str./Oberntorwall/ Obernstraße	lange Sperrzeit, gebrochener Lauf, geringe Aufstellflächen, Konflikte mit dem Radverkehr, fehlende taktile Elemente, keine differenzierten Bordhöhen
LSA (ausschließlich Tram) Nikolaus-Dürkopp-Str./Niederwall	breite Einmündung, schlechte Sichtbeziehungen, fehlende taktile Elemente, fehlende Aufstellflächen, keine differenzierten Bordhöhen
LSA Adenauerplatz	lange Sperrzeit, gebrochener Lauf, geringe Aufstellflächen, Konflikte mit dem Radverkehr, fehlende Barrierefreiheit durch Unebenheiten beim Queren der Gleise, fehlende taktile Elemente, keine differenzierten Bordhöhen
Fußgänger-LSA Kreuzstr. (Höhe Hausnr. 25)	lange Sperrzeit, geringe Aufstellflächen, fehlende taktile Elemente, keine differenzierten Bordhöhen
LSA Kreuzstr./Niederwall	lange Sperrzeit, gebrochener Lauf, geringe Aufstellflächen
Querungen ohne Vorrang für Fußverkehr	
Mittelinsel Feilenstr. (östlich)	keine differenzierten Bordhöhen
Mittelinsel Feilenstr. (westlich)	fehlende Bordsteinabsenkung, fehlende taktile Elemente, zu geringe Breite, keine differenzierten Bordhöhen

Ort(e)	Defizite
Unterführungen	
niveaugleiche Unterführung Jöllenbecker Str.	verschmutzter Gehweg, mangelnde Beleuchtung, uneindeutige Rad- und Fußverkehrsführung
niveaugleiche Unterführung Ostwestfalendamm/ Bahntrasse (Höhe Klosterstr.)	uneindeutige Rad- und Fußverkehrsführung, überdimensionierte Fahrbahn (Zufahrt Parkplätze)
Fußgängerunterführung Alfred-Bozi-Str./Oberntorwall (Höhe Klosterstr.)	keine oberirdische Querung möglich, fehlende Zwischenpodeste an den Rampen, mangelnde Beleuchtung
Fußgängerunterführung Ostwestfalendamm/Bahntrasse (Höhe Albrecht-Delius-Weg)	fehlende Barrierefreiheit durch Treppenanlagen

- **Abbildung 14:** Defizite bei bestehenden Querungen – mangelnde Barrierefreiheit an der Unterführung Alfred-Bozi-Straße (links), kurze Freigabezeit und fehlende differenzierte Bordhöhen an der LSA Am Güterbahnhof/Jöllenbecker Straße (rechts)





6.2.3 Weitere wichtige Defizite

Defizite, die sich nicht direkt dem Längs- und Querverkehr zuordnen lassen, sind in den folgenden Tabellen 8 und 9 aufgeführt. Die Kategorien hierbei sind:

- Barrierefreiheit und
- Defizite an Haltestellen.

Dabei sind unter dem Punkt Barrierefreiheit nur Defizite aufgelistet, die nicht bereits in einer anderen Kategorie beschrieben wurden.

- **Tabelle 8:** Modellquartier Innenstadt – Barrierefreiheit

Ort(e)	Defizite
Bahnhofsvorplatz	Kopfsteinpflaster beim Überqueren zum Busbahnhof und auf den Gehwegen
Notpfortenstr./Ritterstr.	fehlende Bordsteinabsenkung zur Querung der Straße

Ort(e)	Defizite
Klosterplatz	unebenes Kopfsteinpflaster, fehlende Führung für mobilitätseingeschränkte Personen, Treppenanlagen
Altstädter Kirchplatz Waldhof/Obernstr.	unebenes Kopfsteinpflaster
Herforder Str. Jöllenbecker Str. (Höhe TEDI) Willy-Brandt-Platz Paulusstr. Stapenhorststr. Alfred-Bozi-Str. Waldhof (nördliche Seite) Am Bach Artur-Ladebeck-Str.	fehlender Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg
Weg im Grünzug zwischen Kreuzstr. und Am Sparrenberg	große Steigung, fehlende Zwischenpodeste, fehlende Handläufe und Bänke
südlich von Am Sparrenberg	Treppenanlage, große Steigung, fehlende Zwischenpodeste, fehlende Bänke

- **Abbildung 15:** Mangelnde Barrierefreiheit durch unebenes und löchriges Pflaster am Klosterplatz (links) und große Steigung im Grünzug zwischen Kreuzstraße und Am Sparrenberg (rechts)




- **Tabelle 9:** Modellquartier Innenstadt – Defizite an Haltestellen

Ort(e)	Defizite
Bushaltestelle Hauptbahnhof	fehlende taktile Elemente
Bushaltestelle Bahnhofstr. Bushaltestelle Elsa-Brändström-Str. Bushaltestelle Notpfortenstr. Stadtbahnhaltestelle Nikolaus-Dürkopp-Str.	fehlender Witterungsschutz, fehlende Sitzmöglichkeiten, fehlende taktile Elemente
Bushaltestelle Jahnplatz Nord	fehlender Witterungsschutz, fehlende Sitzmöglichkeiten
Bushaltestelle Landgericht	fehlender Witterungsschutz, fehlende Sitzmöglichkeiten, fehlende Warteflächen
Bushaltestelle Adenauerplatz	fehlender Witterungsschutz, fehlende Sitzmöglichkeiten, fehlende Warteflächen, fehlende taktile Elemente

- **Abbildung 16:** Defizite an Haltestellen Bahnhofstraße (links) und Elsa-Brändström-Straße (rechts) durch mangelhaften Komfort und fehlende Barrierefreiheit





Neben den in den Karten dargestellten und den Tabellen aufgeführten Defiziten, gibt es weitere verbesserungswürdige Punkte:

- Wegweisung: Im gesamten Modellquartier fehlt eine gut lesbare und einheitlich gestaltete Wegweisung, die zu wichtigen Fußverkehrszielen führt. Die vorhandenen Schilder sind nicht einheitlich gestaltet, in ungünstigen Höhen angebracht oder mit zu kleiner Schrift versehen.
- Aufenthaltsqualität:
  - Abseits der Grünzüge weisen die Straßen zum Teil wenig **Vegetation** auf. Vor allem in den Erschließungsstraßen befinden sich nur einzelne Straßenbäume oder gar keine Straßenbegrünung.
  - **Sitzmöglichkeiten** sind überwiegend nur in Grünzügen und auf Plätzen vorhanden. Entlang wichtiger Gehwegverbindungen fehlen Bänke, Sitzmauern o. Ä., die unabhängig von gastronomischen Angeboten sind. Ebenso soll das Angebot an Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang in den Fußgängerzonen erhöht werden.
  - Andere **Ausstattungselemente** wie Sanitäranlagen, Trinkbrunnen, Mülleimer, Spiel- und Sportgeräte fehlen vielerorts – insbesondere in Fußgängerzonen und auf zentralen Plätzen.

7 Handlungsbedarfe und Maßnahmen

Zur Förderung des Fußverkehrs in der Innenstadt ist die Verbesserung der Bedingungen für diesen erforderlich. Hierfür gilt es, die durch die Analyse erfassten Defizite sukzessive durch geeignete Maßnahmen zu beheben.

Für das Modellquartier bestehen bereits Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen des INSEK entwickelt wurden. Zu nennen sind hier die Machbarkeitsstudie zum Bahnhofsumfeld, zu dem aktuell konkretere Planungen entwickelt werden, und für den Fußverkehr relevante Maßnahmenempfehlungen aus dem Radverkehrskonzept. Darüber hinaus liegen erste exemplarische Maßnahmenvorschläge aus dem Fußverkehrscheck mit Workshop vor. Die bestehenden Maßnahmenvorschläge wurden geprüft und größtenteils in die Maßnahmenempfehlungen aufgenommen.

Die im nächsten Unterkapitel dargestellten Maßnahmenempfehlungen (s. Tabelle 10) untergliedern sich in die Handlungsfelder

- Schließung von Lücken im Gehwegnetz
- Gewährleistung ausreichender Gehwegbreiten
- Verringerung der Konflikte mit anderen Verkehrsarten
- Bau neuer bzw. Verbesserung bestehender Querungsanlagen
- Sicherstellen der Barrierefreiheit im Fußgängerlängs- und -querverkehr
- Aufwertung und Sicherstellen der Barrierefreiheit an Haltestellen
- Weitere Ausstattungen im Straßenraum

Die infrastrukturellen Maßnahmen sind zudem in der Karte 5 verortet.

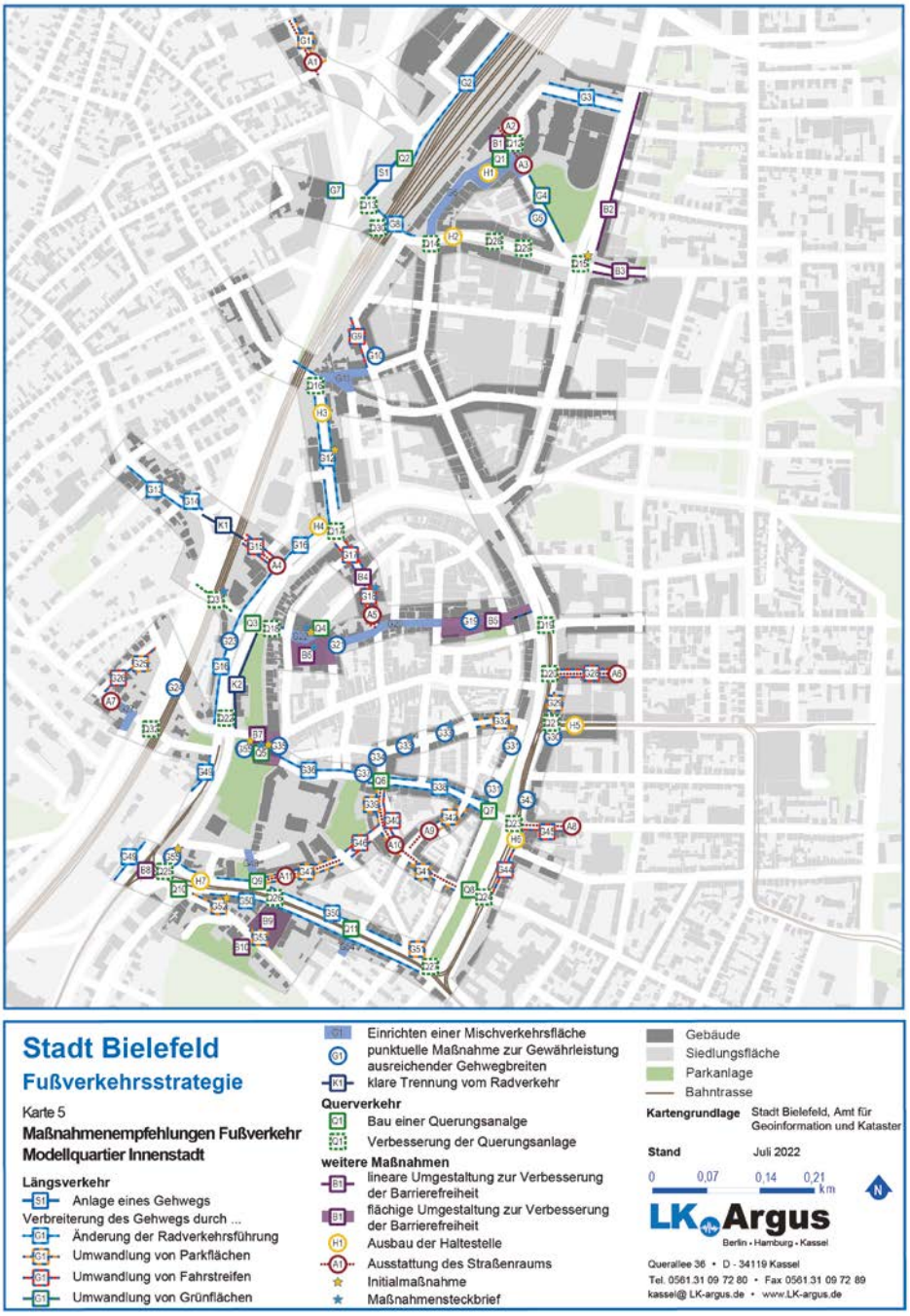
Aus dem Spektrum der Maßnahmenempfehlungen sind Initialmaßnahmen ausgewählt, die von hoher Priorität sind, von verschiedenen Seiten gewünscht wurden oder kurzfristig umsetzbar sind sowie eine möglichst große Strahlkraft auf die weitere Förderung des Fußverkehrs im Modellquartier Innenstadt haben. Diese Initialmaßnahmen sind im Kapitel 7.2 beschrieben. Kapitel 7.3 enthält Maßnahmensteckbriefe mit vertiefenden Erläuterungen für ausgewählte Maßnahmenvorschläge, die auch auf andere Quartiere übertragbar sein können.

7.1 Maßnahmenempfehlungen

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Folgenden tabellarisch aufgeführt. Für eine leichtere Verortung der Maßnahmen, wurden diese gemäß der Karte 5 durchnummeriert. Dabei folgt die Nummerierung der einzelnen Maßnahmen der Unterteilung in die genannten Handlungsfelder. Ein Sternchensymbol (*) hinter der Nummer kennzeichnet zudem die Maßnahmenempfehlungen, die aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld übernommen wurden. Befindet sich ein

Maßnahmenvorschlag im Gebiet des Projektes altstadt.raum[51] ist dies mit zwei Sternchen (**) hinter der Ortsangabe gekennzeichnet.

- **Karte 5:** Maßnahmenempfehlungen Fußverkehr Modellquartier Innenstadt



Siehe auch Kartenanhang

[51] altstadt.raum der Stadt Bielefeld ist ein Projekt zur Steigerung der Aufenthaltsqualität durch temporäre Maßnahmen. Da das Modellgebiet Innenstadt auch den Bereich der Bielefelder Altstadt umfasst, gibt es Überschneidungen der Maßnahmengebiete. Weitere Informationen gibt es unter https://altstadtraum.de/.

Tabelle 10: Maßnahmenempfehlungen für das Modellquartier Innenstadt

Nr.	Ort	Maßnahmen
S	Schließung von Lücken im Gehwegnetz	
S1	Am Güterbahnhof	Anlage eines Gehwegs an der westlichen Seite
G	Gewährleistung ausreichender Gehwegbreiten	
G1	Jöllenbecker Str. (Höhe Hausnr. 36 Richtung Norden)	Wegnahme des Längsparkstreifens auf der östlichen Seite zur Verbreiterung des Gehwegs
G2	Joseph-Massolle-Straße	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn → kein Radweg im östlichen Seitenraum
G3	Nahariyastr.	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn → beidseitig kein Radweg im Seitenraum
G4	Herbert-Hinnendahl-Str.	Befestigung eines mindestens 2,50 m breiten Gehwegs auf der nordöstlichen Seiten (in der Grünfläche) unter Berücksichtigung der Planung zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
G5		punktuelle Erweiterungen des Seitenraums zulasten von Parkflächen auf der südwestlichen Seite unter Berücksichtigung der Planung zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
G6	Bahnhofstr. (ab Einmündung Feilenstr./ Jöllenbecker Str. Richtung Norden)	Einrichten eines verkehrsberuhigten Bereiches unter Berücksichtigung der Planung zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
G7	Jöllenbecker Str. (Höhe TEDI)	Verbreiterung des Geh- und Radwegs zu Lasten von Grünflächen auf der westlichen Seite
G8*	Jöllenbecker Str. (zwischen Kreuzung Am Güterbahnhof/ Mindener Str. und Einmündung Bahnhofstr.)	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn → kein Radweg im nördlichen Seitenraum unter Berücksichtigung der Planungen der Stadt Bielefeld
G9	Friedenstr. (zwischen Einmündung Zimmerstr. und Einmündung Karl-Eilers-Str.)	Verschmälerung des Fahrstreifens (Einbahnstraße) zur Verbreiterung des Gehwegs auf der westlichen Seite
G10		punktuelle Erweiterungen des Seitenraums zulasten von Parkflächen auf der östlichen Seite
G11	Arndtstr./Karl-Eilers-Str.	Einrichten eines verkehrsberuhigten Bereiches unter Berücksichtigung der Planungen der Stadt Bielefeld
G12*	Elsa-Brändström-Str. inkl. niveaugleiche Unterführung Arndtstr. (nördliche Seite)	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn → beidseitig kein Radweg im Seitenraum unter Berücksichtigung der Planungen der Stadt Bielefeld

Nr.	Ort	Maßnahmen
G13*	Stapenhorststr. (zwischen Kreuzung Goldbach/Kiskerstr. und Kreuzung Ostwestfalendamm)	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn → kein Radweg im südlichen Seitenraum unter Berücksichtigung der Planungen der Stadt Bielefeld
G14*		Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zwischen der Kreuzung Ostwestfalendamm und der Hausnr. 10 → kein Radweg im nördlichen Seitenraum unter Berücksichtigung der Planungen der Stadt Bielefeld
G15	Stapenhorststr. (zwischen Einmündung Alfred-Bozi-Str. und Kreuzung Ostwestfalendamm)	Entfernen der Rechtsabbiegespuren zur beidseitigen Verbreiterung der getrennten Geh- und Radwege unter Berücksichtigung der Planungen der Stadt Bielefeld
G16*	Alfred-Bozi-Str. (zwischen Einmündung Elsa-Brändström-Str. und Einmündung Von-der-Recke-Str.)	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn → kein Radweg im westlichen Seitenraum unter Berücksichtigung der Planungen der Stadt Bielefeld
G17	Notpfortenstr.**	Verschmälerung der Fahrstreifen zur beidseitigen Verbreiterung der Gehwege
G18	Goldstr.**	Verschmälerung des Fahrstreifens (Einbahnstraße) zur beidseitigen Verbreiterung der Gehwege (s. Maßnahmensteckbrief)
G19	Altstädter Kirchplatz**	punktuelle Erweiterungen des Seitenraums zulasten von Parkflächen → Multifunktionsflächen
G20	Hagenbruchstr.**	kurzfristig: punktuelle Erweiterungen des Seitenraums zulasten von Parkflächen → „Begegnungsstellen“ und Multifunktionsflächen langfristig: Einrichten eines Shared Space von der Einmündung Niederstr. bis zum Klosterplatz
G21		Ersatz der Schranke am Übergang zum Klosterplatz durch versenkbare Poller
G22	Klosterplatz und Randstraßen**	Platzgestaltung unter Einbindung der Platzrandstraßen (insbesondere im Norden) mit Anwendung des Shared Space-Prinzips (s. Maßnahmensteckbrief)
G23	Alfred-Bozi-Str. (Höhe Klosterstr.)	Versetzen der Litfaßsäule in die Grünfläche
G24	Von-der-Recke-Str. (Höhe Unterführung Bahntrasse und Ostwestfalendamm)	punktuelle Erweiterungen des Seitenraums zulasten von Parkflächen → Multifunktionsflächen
G25	Moltkestraße	Erlaubnis für Gehwegparken aufheben
G26		Verschmälerung der Fahrstreifen zur Verbreiterung des Gehwegs auf der östlichen Seite
G27	Wertherstr.	Einrichten eines verkehrsberuhigten Bereiches, niveaugleicher Ausbau des Straßenraums

Nr.	Ort	Maßnahmen
G28	Brunnenstr.	Verschmälerung des Fahrstreifens (Einbahnstraße mit Busverkehr) zur beidseitigen Verbreiterung der Gehwege
G29	Niederwall (nördlich Einmündung Nikolaus-Dürkopp-Str.)	Umwandlung von Parkflächen in Gehweg- und Grünflächen auf der östlichen Seite
G30	Nikolaus-Dürkopp-Str./ Niederwall	Versetzen des LSA-Mastes und der Blumenkübel
G31	Niederwall (zwischen Einmündung Steinstr. und Einmündung Am Bach)	punktuelle Erweiterungen des Seitenraums zulasten von Kfz-Verkehrsflächen → Multifunktionsflächen
G32	Steinstr.**	Wegnahme des Längsparkstreifens auf der nördlichen Seite zur beidseitigen Verbreiterung der Gehwege
G33	Welle	punktuelle Erweiterungen des Seitenraums zulasten von Parkflächen → Multifunktionsflächen (s. Maßnahmensteckbrief)
G34	Neustädter Str. (Höhe Hausnr. 27)	punktuelle Verbreiterung des Gehwegs auf der westlichen Seite durch Umwandlung eines Teils des Längsparkstreifens in Gehwegfläche
G35	Waldhof	Begrenzung der Fläche für Außengastronomie „L'Osteria“
G36*		Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn → keine Freigabe des Gehwegs für Radverkehr auf der nördlichen Seite unter Berücksichtigung der Planungen der Stadt Bielefeld
G37		Versetzen der Fahrradständer (Höhe Restaurant „Kohinoor“)
G38*	Am Bach	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn → beidseitig kein Radweg im Seitenraum unter Berücksichtigung der Planungen der Stadt Bielefeld
G39	Neustädter Str. (zwischen Kreuzung Waldhof/Am Bach und Einmündung Niederwall)	Erlaubnis für Gehwegparken auf der westlichen Seite aufheben (zwischen Kreuzung Waldhof/Am Bach und Einmündung Kindermannstr.)
G40		Verschmälerung der Fahrstreifen zur Verbreiterung des Gehwegs auf der nördlichen Seite (zwischen Kreuzung Waldhof/Am Bach und Kreuzung Breite Str.)
G41		Wegnahme des Längsparkstreifens auf der südlichen Seite zur Verbreiterung des Gehwegs (zwischen Einmündung Kindermannstr. und Einmündung Niederwall)
G42	Breite Str. (zwischen Kreuzung Am Bach/ Gehrenberg und Einmündung Schmale Str.)	Wegnahme des Längsparkstreifens auf der westlichen Seite zur beidseitigen Verbreiterung der Gehwege

Nr.	Ort	Maßnahmen
G43	Niederwall (zwischen Einmündung Rohrteichstr. und Einmündung Marktstr.)	punktuelle Erweiterungen des Seitenraums zulasten von Parkflächen zwischen der Einmündung Hermannstr. und der Einmündung Marktstr.
G44		Wegnahme des Rechtsabbiegestreifens zur Verbreiterung des getrennten Geh- und Radwegs zwischen Hausnr. 55 und der Einmündung Hermannstr.
G45	Hermannstr.	Entfernen eines Abbiegestreifens zur Verbreiterung des Gehwegs auf der südlichen Seite
G46	Kindermannstr.	Verschmälerung der Fahrstreifen zur beidseitigen Verbreiterung der Gehwege
G47	Hans-Sachs-Str.	Umwandlung des Längsparkstreifens auf der nördlichen Seite zur beidseitigen Verbreiterung der Gehwege
G48	Nebelswall (Höhe der Hausnr. 13 bis Einmündung Hans-Sachs-Str.)	Einrichten eines verkehrsberuhigten Bereiches, niveaugleicher Ausbau des Straßenraums
G49*	Artur-Ladebeck-Str.	Prüfung, ob Führung des Radverkehrs durchgängig auf Radfahrstreifen möglich → kein Radweg im Seitenraum unter Berücksichtigung der Planungen der Stadt Bielefeld
G50*	Kreuzstr.	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn → beidseitig kein Radweg im Seitenraum unter Berücksichtigung der Planungen der Stadt Bielefeld
G51		Umwandlung des Längsparkstreifens zur Verbreiterung des Gehwegs auf der nördlichen Seite (zwischen Einmündung Siekerwall und Einmündung Siekerstr.)
G52	Am Sparrenberg	Erlaubnis für Gehwegparken aufheben
G53		Umwandlung des Längsparkstreifens zur Verbreiterung des Gehwegs auf der nördlichen Seite (Höhe Grünzug)
G54	Burgstr.	Einrichten eines verkehrsberuhigten Bereiches, niveaugleicher Ausbau des Straßenraums
G55	gesamte Innenstadt	Parkflächen für E-Scooter und andere Fahrzeuge der Kategorie Mikromobilität (z. B. Waldhof/ Skulpturenpark und Adenauerplatz)
K	Verringerung der Konflikte mit anderen Verkehrsarten	
K1	LSA Stapenhorststr./ Ostwestfalendamm (niveaugleiche Unterführung)	Aufbringen von Piktogrammen und einer farblichen Bodenmarkierung auf den Radfahrerfurten
K2	Oberntorwall (östliche Seite)	Aufbringen von Piktogramm auf dem Radweg; Beschilderung zum Gehweg
-	Kreuzstr.	verstärkte Kontrollen gegen illegales Gehwegparken

Nr.	Ort	Maßnahmen
Q	Bau neuer Querungsanlagen	
Q1	Bahnhofsvorplatz	Anlage eines Fußgängerüberwegs zum Busbahnhof unter Berücksichtigung der Planung zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
Q2	Am Güterbahnhof	Anlage eines Fußgängerüberwegs südlich des Kreisverkehrs
Q3	Alfred-Bozi-Str./ Oberntorwall/Klosterstr.	Anlage einer LSA mit Fußgängerfurt über Alfred-Bozi-Straße/Oberntorwall (statt Unterführung)
Q4	Ritterstr. (Höhe Klosterplatz)	kurzfristig: Entfernen der Poller und Metallkette, Markierung einer Gehwegvorstreckung, Absicherung durch Kunststoffelemente langfristig: s. G22
Q5	Waldhof	Anlage eines Fußgängerüberwegs auf Höhe des Restaurants „L'Osteria" (s. Maßnahmensteckbrief)
Q6	Neustädter Str./ Am Bach/Waldhof	Bau einer Mittelinsel auf der Straße Am Bach
Q7	Am Bach/Siekerwall	Bau einer Mittelinsel auf der Straße Am Bach
Q8	Neustädter Straße	Anlage eines Fußgängerüberwegs zwischen den Einmündungen Siekerwall und Niederwall
Q9	Hans-Sachs-Str./ Nebelswall	Anlage eines Fußgängerüberwegs über die Hans-Sachs-Str.
Q10	Gadderbaumer Str./ Kreuzstr.	Ausbau der Pflasterung zu einer baulichen Mittelinsel über die Gadderbaumer Str.
Q11	Kreuzstraße (Höhe Breite Str./Burgstr.)	Anlage einer LSA mit Fußgängerfurt → Verbindung zwischen Altstadt und Sparrenburg
Q	Verbesserung von Querungsanlagen mit Vorrang für den Fußverkehr	
Q12	Fußgängerüberweg Bahnhofsvorplatz	barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen unter Berücksichtigung der Planung zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
Q13	LSA Am Güterbahnhof/ Jöllenbecker Str.	Anpassung der Lichtsignalsteuerung; barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen
Q14	LSA Jöllenbecker Str./ Feilenstr./Bahnhofstr	Anpassung der Lichtsignalsteuerung; barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems
Q15	LSA Willy-Brandt-Platz	barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems; Einbau von mindestens 30 cm breiten Trennstreifen im Seitenraum, Aufbringen von Piktogrammen und einer farblichen Bodenmarkierung auf den Radfahrerfurten, Umbau in einen nicht signalsierten Kreisverkehr
Q16	LSA Elsa-Brändström-Str./ Arndtstr.	Anpassung der Lichtsignalsteuerung; Anlegen eines Blindenleitsystems, barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen; klare Verkehrsführung von Rad- und Fußverkehr, ggf. Neuorganisation der Verkehrsführung

Nr.	Ort	Maßnahmen
Q17	LSA Alfred-Bozi-Str./ Oberntorwall/ Elsa-Brändström-Str./ Notpfortenstr.	Anpassung der Lichtsignalsteuerung; barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems; Verbreiterung der Aufstellflächen an der Mittelinsel; Aufbringen von Piktogrammen und einer farblichen Bodenmarkierung auf den Radfahrerfurten
Q18	LSA Klosterstr./ Oberntorwall	barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems
Q19	Fußgängerüberweg Niederwall (Höhe Rathaus)	barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen; Erweiterung des bestehenden Fußgängerüberwegs durch eine separate Radfurt und einen zweiten Fußgängerüberweg („Doppel-Zebra“)
Q20	Fußgängerüberweg Niederwall (Höhe Restaurant „Peppers“)	barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems
Q21	LSA (ausschließlich Tram) Nikolaus-Dürkopp-Str./Niederwall	Umbau der LSA in eine LSA mit Fußgängerfurt und Signalisierung auch für Kfz-Verkehr; barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems
Q22	LSA Alfred-Bozi-Str./ Oberntorwall/Obernstr.	Anpassung der Lichtsignalsteuerung; barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems; Verbreiterung der Aufstellflächen durch Verschmälerung der Fahrsteifen
Q23	LSA Niederwall/ Hermannstr./Am Bach	barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems
Q24	Fußgängerüberweg Niederfall (Höhe Rohrteichstr.)	barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems
Q25	LSA Adenauerplatz	Anpassung der Lichtsignalsteuerung; barrierefreier Umbau mit differenzierter Bordhöhen; Aufbringen von Piktogrammen und einer farblichen Bodenmarkierung auf den Radfahrerfurten; ggf. Neuorganisation der Verkehrsführung
Q26	Fußgänger-LSA Kreuzstr. (Höhe Hausnr. 25)	Anpassung der Lichtsignalsteuerung; barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems
Q27	LSA Kreuzstr./Niederwall	Anpassung der Lichtsignalsteuerung; Verbreiterung der Aufstellflächen durch Verschmälerung der Fahrstreifen
Q	Verbesserung von Querungsanlagen ohne Vorrang für den Fußverkehr	
Q28	Mittelinsel Feilenstr. (Höhe Hausnr. 6)	barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen
Q29	Mittelinsel Feilenstr. (Höhe Hausnr. 12)	barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen, Anlegen eines Blindenleitsystems, Verbreitung der Mittelinsel

Nr.	Ort	Maßnahmen
Q	Verbesserung von Unterführungen	
Q30	niveaugleiche Unterführung Jöllenbecker Str.	Aufbringen von Piktogrammen und einer farblichen Bodenmarkierung zur Trennung von Rad- und Fußverkehr, Entfernung des Zauns; Verbesserung der Beleuchtung; Neugestaltung der Wände
Q31	niveaugleiche Unterführung Ostwestfalendamm/ Bahntrasse (Höhe Klosterstr.)	Einrichten einer Fahrradstraße mit baulich getrenntem Gehweg; Freigabe der Fahrradstraße nur für Anlieger (Parkplatz); Entfernen der Schranke, Ersatz durch versenkbare Poller (für Parkplatzanlieger) (s. Maßnahmensteckbrief)
Q32	Fußgängerunterführung Ostwestfalendamm/ Bahntrasse (Höhe Albrecht-Delius-Weg)	Bau von Aufzügen; Verbesserung der Beleuchtung; Neugestaltung der Wände
B	Sicherstellen der Barrierefreiheit im Längs- und Querverkehr	
-	gesamte Innenstadt	taktile Bodenelemente zur Wahrnehmung von Einbauten; Kenntlichmachung von Einbauten mit einer visuell stark kontrastierenden Gestaltung (z. B. Rot-Weiß-Warntafeln)
B1	Bahnhofsvorplatz	Sanierung des Kopfsteinpflasters für eine barrierefreie Oberfläche im Zuge der Planung zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
B2	Herforder Str.	Einbau eines 40 cm breiten Trennstreifens zwischen Geh- und Radweg unter Berücksichtigung der Planungen der Stadt Bielefeld
B3	Paulusstr.	Einbau eines 40 cm breiten Trennstreifens zwischen Geh- und Radweg
B4	Notpfortenstr./Ritterstr.	Schaffen von Bordsteinabsenkungen an der Einmündung
B5	Altstädter Kirchplatz	Vervollständigung barrierefreier Gehwegbahnen in der Pflasterfläche bzw. Sanierung des Kopfsteinpflasters der gesamten Fläche zur Gestaltung einer barrierefreien Oberfläche
B6	Klosterplatz	kurzfristig: Integration eines Plattenwegs in die Pflasterfläche zum Schaffen einer barrierefreien Gehwegbahn langfristig: Oberflächensanierung des Kopfsteinpflasters auf der gesamten Platzfläche (s. Maßnahmensteckbrief)
		barrierefreier Umbau der Treppenanlage
B7	Waldhof/Obernstr.	Vervollständigung barrierefreier Gehwegbahnen in der Pflasterfläche bzw. Sanierung des Kopfsteinpflasters der gesamten Fläche zur Gestaltung einer barrierefreien Oberfläche
B8	Adenauerplatz (LSA)	Sanierung/Auffüllung der Lücken der Rillen der Stadtbahntrasse
B9	Weg im Grünzug zwischen Kreuzstr. und Am Sparrenberg	Anlegen eines Gehwegs mit einer maximalen Steigung von 6 % und mit Zwischenpodesten; Anbringen von Handläufen, Sitzgelegenheiten

Nr.	Ort	Maßnahmen
B10	südlich von Am Sparrenberg	barrierefreier Umbau der Treppenanlage und Ausweisung einer stufenlosen Alternativroute
H Aufwertung und Sicherstellen der Barrierefreiheit an Haltestellen		
H1	Bushaltestelle Hauptbahnhof	Anlegen eines Blindenleitsystems im Zuge der Planung zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
H2	Bushaltestelle Bahnhofstr.	Bau einer Überdachung mit Sitzmöglichkeiten; Anlegen eines Blindenleitsystems
H3	Bushaltestelle Elsa-Brändström-Str.	Bau einer Überdachung mit Sitzmöglichkeiten; Anlegen eines Blindenleitsystems
H4	Bushaltestelle Notpfortenstr.	Bau einer Überdachung mit Sitzmöglichkeiten; Anlegen eines Blindenleitsystems
H5	Stadtbahnhaltestelle Nikolaus-Dürkopp-Str.	Bau einer Überdachung mit Sitzmöglichkeiten (auf der nördlichen Seite); Anlegen eines Blindenleitsystems
H6	Bushaltestelle Landgericht	Bau von Warteflächen mit Überdachung und Sitzmöglichkeiten
H7	Bushaltestelle Adenauerplatz	Bau von Warteflächen mit Überdachung und Sitzmöglichkeiten (auf der nördlichen Seite); Anlegen eines Blindenleitsystems
A Weitere Ausstattungen im Straßenraum		
-	gesamte Innenstadt	Anlegen eines einheitlichen, vollständigen und barrierefreien Wegweisesystems bestehend aus Infostelen und Schildern
-	gesamte Innenstadt	Schaffen von Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen
-	gesamte Innenstadt	Bau von Trinkbrunnen an großen Freiflächen, in Fußgängerzonen und an anderen zentralen Orten
-	gesamte Innenstadt	Bau von Sanitäranlagen an großen Freiflächen (z. B. Skulpturenpark, Park der Menschenrechte) und an anderen zentralen Orten
A1	Jöllenbecker Str. (Höhe Hausnr. 36 Richtung Norden)	Anlegen eines Grünstreifens im Zuge der Gehwegverbreiterung
A2	Bahnhofsumfeld	bessere Beleuchtung zur Erhöhung der sozialen Sicherheit, Bau von Sitzgelegenheiten und einer Sanitäranlage sowie Pflanzen von Straßenbäumen im Zuge der Planung zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
A3	Bahnhofsumfeld	Bau einer überdachten Fußwegeverbindung zwischen der Stadtbahnhaltestelle und dem Hauptbahnhof unter Berücksichtigung der Planung zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes

Nr.	Ort	Maßnahmen
A4	Stapenhorststr. (zwischen Einmündung Alfred-Bozi-Str. und Kreuzung Ostwestfalendamm)	Anlegen eines Grünstreifens im Zuge der Geh- und Radwegverbreiterung
A5	Goldstr.**	Anlegen eines Grünstreifens im Zuge der Gehwegverbreiterung
A6	Brunnenstr.	Pflanzen von Straßenbäumen auf dem Parkstreifen in regelmäßigen Abständen
A7	Wertherstr.	Einbringen von Vegetation
A8	Hermannstr.	Anlegen eines Grünstreifens im Zuge der Gehwegverbreiterung
A9	Breite Str. (nördlich Einmündung Neustädter Str.)	Pflanzen von Straßenbäumen auf den Parkstreifen in regelmäßigen Abständen
A10	Neustädter Str. (zwischen Kreuzung Waldhof/Am Bach und Einmündung Niederwall)	Einbringen von Vegetation
A11	Hans-Sachs-Str.	Anlegen eines Grünstreifens im Zuge der Gehwegverbreiterung

Mit den umfangreichen Maßnahmenempfehlungen kann die Situation für den Fußverkehr deutlich verbessert werden. Dennoch können nicht für alle Defizite unter den heutigen Rahmenbedingungen Maßnahmen gefunden werden. Dies hat drei Hauptgründe:

- Flächenkonkurrenz: Gerade in der Innenstadt ist der verfügbare Verkehrsraum sehr beschränkt. Bei Straßen mit geringen Querschnittsbreiten und hohen Platzansprüchen anderer Verkehrsarten wie z. B. auch des ÖPNVs ist es nicht überall möglich, Gehwege gemäß der Regelbreite auszubauen. Das betrifft beispielsweise die Arndtstraße westlich des Ostwestfalendamms und die Nikolaus-Dürkopp-Straße, in denen eine Separierung der Verkehrsarten funktionsbedingt erforderlich ist. Dies gilt auch für Haltestellen in schmalen Seitenräumen, für die keine Flächen für Wartebereiche mit Sitzmöglichkeiten bestehen (z. B. Bushaltestelle Adenauerplatz auf der Südseite).
- Kürzlich erfolgte Umbauten: Zum Teil wurden Straßen oder einzelne Verkehrsanlagen vor kurzer Zeit umgebaut, ohne die Anforderungen des Fußverkehrs umzusetzen. Ein Beispiel hierfür ist die Ravensberger Straße, die nach dem Umbau Gehwege unter 2,50 m aufweist. Dies gilt auch für Verkehrsanlagen, die kürzlich umgebaut wurden, aber nicht den Standards zur barrierefreien Gestaltung entsprechen.

- Problemstellen von geringer Länge: Auf manchen Gehwegen kommt es zu baulichen Engstellen. Handelt es sich dabei um kurze Abschnitte, die auch von Personen mit Rollstuhl oder Kinderwagen passiert werden können, kann die Unterschreitung der Regelbreite toleriert werden. Das ist zum Beispiel in der Feilenstraße auf Höhe der Hausnummern 12-14 der Fall. Ebenso ist es nicht zwingend notwendig, den Shortcut zwischen Mindener Straße und Teichstraße umzubauen. Zwar handelt es sich um eine Hauptroute des Radverkehrs mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg, jedoch ist die Stelle kurz und sehr breit.

7.2 Initialmaßnahmen für die Innenstadt

Initialmaßnahmen sollen möglichst eine große Strahlkraft auf die weitere Förderung des Fußverkehrs im Modellquartier Innenstadt haben. Sie sollen zeitnah umgesetzt werden und zugleich öffentlichkeitswirksam sein, um die Akzeptanz der Bürger*innen für langfristige Umbaumaßnahmen zu gewinnen. Folgende Initialmaßnahmen werden für das Modellquartier Innenstadt empfohlen:

- Q5 Fußgängerüberweg am Waldhof: Sowohl in der Online-Beteiligung als auch beim Fußverkehrscheck mit Workshop wurde sich eine Querungsanlage über die Straße Waldhof auf Höhe des Restaurants „L'Osteria" gewünscht. Ein Fußgängerüberweg – vorzugsweise mit Gehwegvorstreckung (vgl. Steckbrief Q5) – stellt eine schnell umsetzbare Maßnahme dar, die dem Fußverkehr Vorrang gewährt und ihm mehr Sicherheit gibt.
- Q15 LSA Willy-Brandt-Platz: Über 30 Meldungen zur Ampelschaltung der LSA am Willy-Brandt-Platz sind bei der Online-Beteiligung eingegangen. Ebenso empfinden die Teilnehmenden des Fußverkehrschecks mit Workshop die Signalisierung für Fußgänger*innen hier stark verbesserungswürdig. Zudem wird die unübersichtliche Führung kritisiert, sodass es zu Konflikten mit dem Radverkehr kommt. Als kurzfristige Maßnahme wird das Aufbringen von Piktogrammen und farblichen Bodenmarkierungen auf den Radfurten empfohlen, um die Verkehrsführung zu verdeutlichen. Da die Signalisierung wenig Potential zur Verbesserung bietet, soll der Willy-Brandt-Platz langfristig komplett umgebaut werden. Eine mögliche Lösung wäre ein nicht signalisierter Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen an den Einfahrten.
- G12 Radfahrstreifen an der Elsa-Brändström-Straße: Eine leicht umzusetzende Maßnahme zur Verbreiterung von Gehwegen ist die Verlegung des Radverkehrs in den Fahrbahnbereich. In der Elsa-Brändström-Straße kommt es im Seitenraum durch den schmal dimensionierten getrennten Geh- und Radweg immer wieder zu Konflikten. Daher soll die Markierung beidseitige Radfahrstreifen auf der zurzeit vierstreifigen Fahrbahn erfolgen – wie es auch im Rahmen des Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld ge-

plant ist. Der Seitenraum kann somit in voller Breite dem Fußverkehr zur Verfügung stehen und die Gehwege können die Mindestbreite von 2,50 m aufweisen. Zur Verdeutlichung der veränderten Radverkehrsführung sollen auf den äußeren Fahrstreifen Piktogramme aufgebracht werden. Vor Beseitigung der farblichen Markierung des derzeit bestehenden Radwegs im Seitenraum kann das Aufstellen von Schildern mit dem Zeichen 239 („Sonderweg für Fußgänger“) auf dem Gehweg die neue Verkehrsführung unterstreichen.

- G22 Shared Space am Klosterplatz: Um konkurrierenden Flächenansprüchen gerecht zu werden und die Aufenthaltsqualität von Straßenräumen zu steigern, eignet sich eine Umgestaltung nach dem Shared Space-Prinzip. Potentielle Flächen hierfür sind die Randbereiche des Klosterplatzes mit den Fahrbahnen im Norden und Westen (vgl. Steckbrief G22). Vorstellbar ist die Umsetzung einer Versuchsphase mit Verkehrsberuhigung der Randbereiche und paralleler Planung zur Umgestaltung des Klosterplatzes inklusive der Randbereiche unter Einbindung der Öffentlichkeit. Als Initialmaßnahme kann die Umgestaltung des Klosterplatzes (auch unter dem Aspekt der Barrierefreiheit) und die Gestaltung der Randbereiche nach dem Shared Space-Prinzip als Vorbild für weitere Straßenraumumgestaltungen dienen.
- G52 Aufheben des Gehwegparkens an der Straße Am Sparrenberg: Zum Teil ist legales Gehwegparken ausgeschildert, wo der Seitenraum auch ohne parkenden Autos nicht der Regelbreite entspricht. Um sich einer ausreichenden Dimensionierung der Gehwege anzunähern, gilt es die Erlaubnis zum Gehwegparken aufzuheben. Dies soll als Initialmaßnahme an der Straße Am Sparrenberg durch eine Demontage der Schilder mit vorheriger Ankündigung, begleitender Information und Überwachung umgesetzt werden.
- G55 Parkflächen für E-Scooter: Ein relativ modernes Problem stellen E-Scooter verschiedener Sharing-Anbieter auf den Gehwegen dar. Sie sind ein Hindernis vor allem für Rollstuhlfahrende oder Personen mit Kinderwagen. Um das wilde Parken zu verringern, sollen spezielle Parkflächen für die E-Scooter ausgewiesen werden. Diese könnten neben bestehenden Fahrradbügeln liegen oder auch an zentralen Stellen, an denen es noch keine Parkflächen für Mikromobilität gibt. Problemstellen, an denen als Initialmaßnahme Parkflächen eingerichtet werden sollen, sind der Adenauerplatz und der Waldhof auf Höhe des Restaurants „L’Osteria“.

7.3 Maßnahmensteckbriefe

Auf den kommenden Seiten werden folgende Maßnahmen anhand von Maßnahmensteckbriefen näher beschrieben:

- Q5 Fußgängerüberweg am Waldhof
- G33 Multifunktionsflächen auf Parkstreifen der Straße Welle
- B6 Sanierung des Belags am Klosterplatz
- G22 Shared Space am Klosterplatz
- G18 Straßenraumneuaufteilung in der Goldstraße
- Q31 Umbau der niveaugleichen Unterführung Ostwestfalendamm/Bahntrasse

Die Maßnahmensteckbriefe stellen Maßnahmenempfehlungen beispielhaft detailliert dar, die auch übertragbare Aspekte für andere Quartierskonzepte enthalten. Die Maßnahmensteckbriefe gehen in den gesamtstädtischen Maßnahmenkatalog ein.

Vorab werden anhand einer Legende zu den Maßnahmensteckbriefen die einzelnen Kriterien erläutert.

Abbildung 17: Legende Maßnahmensteckbriefe

Nr.	**Maßnahmentitel**	**Themenfelder**	
		Dimensionierung	Barrierefreiheit
		Querungen	Gehwegausstattung
		Konflikte im Seitenraum	Programme
Ziele	Zuordnung zu einem der sechs Oberziele		
	Konkrete Verortung der Maßnahme		

Priorität	Priorisierung auf Basis von Kosten, Nutzen, Aufwand und Wirkung der Maßnahme ★☆☆: geringe Priorität ★★☆: mittlere Priorität ★★★: hohe Priorität	**Kosten**	Geschätzte Umsetzungskosten € € €: gering (bis 300.000 €) € € €: mittel (bis 3 Mio. €) € € €: hoch (über 3 Mio. €)
Personal	Erforderliche personelle Ressourcen für die Maßnahmenentwicklung und -umsetzung : geringe personelle Ressourcen : mittlere personelle Ressourcen : hohe personelle Ressourcen	**Zeitrahmen**	Zeitrahmen der Umsetzung : kurzfristig (2022-2025) : mittelfristig (bis 2030) : 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

Q5 Fußgängerüberweg am Waldhof

Anlegen einer Querungsanlage zur Verbindung des Skulpturenparks mit der Altstadt

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

Waldhof/Obernstraße

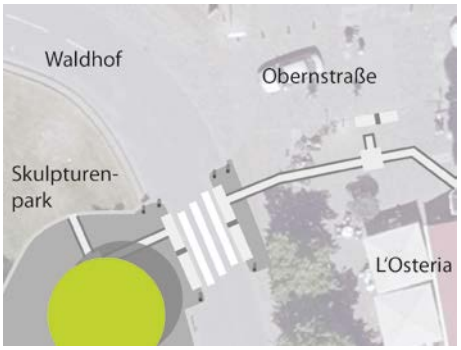
Priorität	★★★	**Zeitrahmen**	🕒🕒🕒
Personal	👤👤👤	**Kostenschätzung**	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	**Zielerreichungsgrad**	🎯🎯🎯

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 Querungsanlagent
Verbindung weiterer Maßnahmen	B7 barrierefreier Umbau der Belagsfläche, G35 Begrenzung der Fläche für Außengastronomie „L'Osteria"

G33 Multifunktionsflächen auf Parkstreifen der Straße Welle

Bündelung von Einbauten und mobilen Hindernissen

Ziel: Attraktive öffentliche Räume

Welle (Parkstreifen zw. Kreuzung Neustädter Str. und Kreuzung Gehrenberg)

Priorität	★★★	**Zeitrahmen**	
Personal		**Kostenschätzung**	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	**Zielerreichungsgrad**	

Beschreibung und Zielsetzung

An den Gehwegen der Straße Welle stellen Einbauten, Verkaufsschilder, Geschäftsauslagen, Müllcontainer und parkenden Fahrräder Hindernisse für Fußgänger*innen dar. Zudem gibt es keine Breitenzuschläge für Verweilflächen vor Schaufenstern, sodass die geforderte Seitenraumbreite unterschritten wird. Die bestehenden 2,50 m Gehweg reichen nicht aus, um einen durchgehend barrierefreien Seitenraum zu gewährleisten. Begegnungen zwischen Rollstuhlfahrenden oder Personen mit Kinderwagen können zum Problem werden.

Eine Maßnahme hierfür ist das Umwandeln von einzelnen Parkplätzen in Multifunktionsflächen – je nach Funktion der Fläche auf Fahrbahn- oder Gehwegniveau. Auf den Multifunktionsflächen befinden sich gruppiert Einbauten und mobile Gegenstände, die sonst Hindernisse auf dem Gehweg darstellen. Ein mindestens 2,50 m breiter, barrierefreier Gehweg, der den Anforderungen an Fußverkehrsanlagen entspricht, kann somit sichergestellt werden. Um der Oberflächenversiegelung entgegenzuwirken, sollen die Multifunktionsflächen mit einer wassergebundenen Decke, Rasenfugenpflaster oder Ähnlichem ausgebaut werden.

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



Bestandssituation an der Straße Welle mit Laternen und Bänken auf dem Gehweg (links, Foto: LK Argus) und Maßnahmenempfehlung für eine Multifunktionsfläche (rechts, Prinzipskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	Stuttgarter Rechtecke
Finanzierungsansatz	–
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anteil Hauptfußwegenetz mit nutzbarer Mindestgehwegbreite von 2,50 m
Verbindung weiterer Maßnahmen	–

B6 Sanierung des Belags am Klosterplatz

Erneuerung des Pflasterbelags und Integration von Platten in die Platzfläche

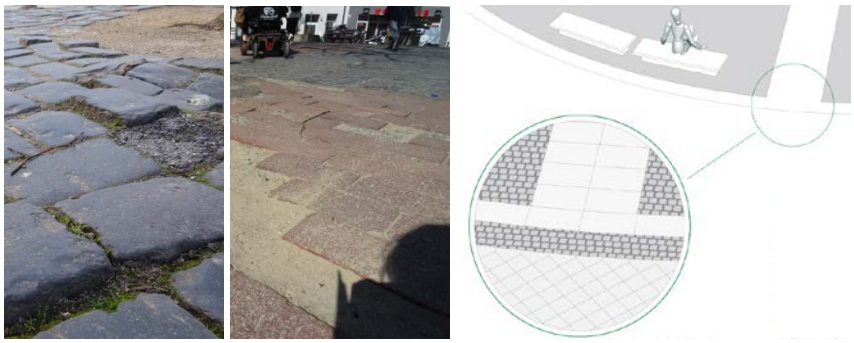
Ziel: Gleichberechtigte Teilhabe

Klosterplatz

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

Beschreibung und Zielsetzung

Der Klosterplatz im Westen der Altstadt ist ein Treffpunkt sowie Verweilort für Fußgänger*innen jeden Alters. Jedoch ist insbesondere unter dem Aspekt der Barrierefreiheit 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



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-Beispiel	Barrierefreie Altstadt (Dinkelsbühl)
Finanzierungsansatz	Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit auf Plätzen
Verbindung weiterer Maßnahmen	B6 barrierefreier Umbau der Treppenanlage, Q4 Querungsanlage über die Ritterstr., G22 Shared Space Klosterplatz

G22 Shared Space am Klosterplatz

Shared Space-Prinzip in den Randbereiche zur Erweiterung des Klosterplatzes

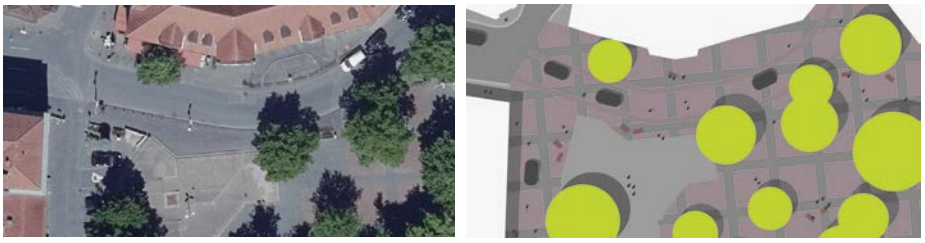
Ziel: Attraktive öffentliche Räume

Klosterplatz

Priorität	★★☆	**Zeitrahmen**	🕒🕒🕒
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. Die 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. Zudem ist es von Vorteil, die Entwicklung des Shared Space mit der Sanierung des Pflasterbelags der Platzfläche zu verbinden.



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

Best-Practice-Beispiel	Begegnungszone Frankfurter Straße (Bad Rothenfelde)
Finanzierungsansatz	Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Befragung zur Zufriedenheit
Verbindung weiterer Maßnahmen	B6 Sanierung des Klosterplatzes

G18 Straßenraumneuaufteilung in der Goldstraße

Verschmälerung der Fahrbahn zur Verbreiterung der Gehwege

Ziel: Attraktive öffentliche Räume

Goldstraße

Priorität	★★☆	**Zeitrahmen**	◔◔◔
Personal	👤👤👤	**Kostenschätzung**	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	**Zielerreichungsgrad**	🎯🎯🎯

Beschreibung und Zielsetzung

Wie bei den meisten Altstadtstraßen ist der Straßenraum der Goldstraße im nördlichen Altstadtbereich sehr schmal. Zurzeit bleibt durch die breite Fahrbahn nicht genug Platz für ausreichend dimensionierte Gehwegflächen. Um die Gehwege beidseitig gemäß der Regelbreite von 2,50 m ausbauen zu können, ist es notwendig, die Kfz-Verkehrsfläche zu verschmälern. Da die Goldstraße als Einbahnstraße ausgewiesen ist und es sich um eine Erschließungsstraße handelt, ist eine Fahrstreifenbreite von 3,50 m ausreichend.

Der Straßenraum soll umgebaut und im Zuge dessen die Fahrbahnbreite auf dieses Maß reduziert sowie die Gehwege auf 2,50 m verbreitert werden. Ein verbleibender Streifen von etwa 1,00 bis 1,50 m soll – um die Aufenthaltsqualität zu steigern und als ökologische Maßnahme – entsiegelt werden. Der Streifen kann als Grünraum und Multifunktionsfläche (z. B. für Sitzmöglichkeiten und Fahrradbügel) genutzt werden.



Luftbild Bestandssituation an der Goldstr. (links, 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 Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anteil Hauptfußwegenetz mit nutzbarer Mindestgehwegbreite von 2,50 m
Verbindung weiterer Maßnahmen	G17 Verschmälerung der Fahrstreifen Notpfortenstr.

Q31 Umbau der niveaugleichen Unterführung Ostwestfalendamm/Bahntrasse

Anlegen einer Fahrradstraße mit baulich getrenntem Gehweg

Ziel: Sicher und konfliktarm zu Fuß unterwegs

niveaugleiche Unterführung Ostwestfalendamm/Bahntrasse (Höhe Klosterstr.)

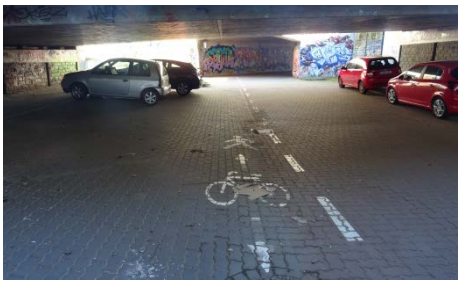
Priorität	★★★	**Zeitrahmen**	●●○
Personal	●●○	**Kostenschätzung**	€ € €
Akteure	Stadt Bielefeld	**Zielerreichungsgrad**	◎◎◎

Beschreibung und Zielsetzung

Die niveaugleiche Unterquerungsmöglichkeit von Bahntrasse und Ostwestfalendamm auf Höher 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 (links und rechts, Foto: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	Provenierstunnel (Rotterdam)
Finanzierungsansatz	Förderrichtlinien Nahmobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	Fußgängerzählung, Anzahl Maßnahmen für sichere Fußwegeverbindungen
Verbindung weiterer Maßnahmen	Q3 Anlage einer LSA über Alfred-Bozi-Str./ Oberntorwall

Tabellenverzeichnis

- Tabelle 1: Typisierung der Straßen des Hauptfußwegenetzes 22
- Tabelle 2: Übersicht der Bewertungskriterien 33
- Tabelle 3: Modellquartier Innenstadt – Lücken im Gehwegnetz 37
- Tabelle 4: Modellquartier Innenstadt – Defizite in der Dimensionierung 37
- Tabelle 5: Modellquartier Innenstadt – Konflikte im Seitenraum 39
- Tabelle 6: Modellquartier Innenstadt – Fehlende Querungen 41
- Tabelle 7: Modellquartier Innenstadt – Defizite bei bestehenden Querungen 42
- Tabelle 8: Modellquartier Innenstadt – Barrierefreiheit 43
- Tabelle 9: Modellquartier Innenstadt – Defizite an Haltestellen 44
- Tabelle 10: Maßnahmenempfehlungen für das Modellquartier Innenstadt 48

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Impressionen aus dem Fußverkehrscheck mit Workshop 6
- Abbildung 2: Dimensionierung eines Seitenraums im Regelfall 8
- Abbildung 3: Richtwerte für Breitenzuschläge zum Seitenraum 8
- Abbildung 4: Straßenquerschnitt Alfred-Bozi-Straße und Oberntorwall 25
- Abbildung 5: Straßenquerschnitt Kreuzstraße 25
- Abbildung 6: Straßenquerschnitt Nikolaus-Dürkopp-Straße 26
- Abbildung 7: Straßenquerschnitt Niederwall 27
- Abbildung 8: Straßenquerschnitt Herforder Straße 28
- Abbildung 9: Straßenquerschnitt Welle (Beispiel Erschließungsstraße) 31
- Abbildung 10: Straßenquerschnitt Fußgängerzone 32
- Abbildung 11: Defizite in der Dimensionierung 39
- Abbildung 12: Konflikte im Seitenraum 40
- Abbildung 13: Fehlende Querungen 41
- Abbildung 14: Defizite bei bestehenden Querungen 43
- Abbildung 15: Mangelnde Barrierefreiheit 44
- Abbildung 16: Defizite an Haltestellen 45
- Abbildung 17: Legende Maßnahmensteckbriefe 60

Kartenverzeichnis

- Karte 1: Ergebnisse der Online-Beteiligung Modellquartier Innenstadt 5
- Karte 2: Untersuchungsraum des Modellquartiers Innenstadt 17
- Karte 3: Bestandsaufnahme Fußverkehr Modellquartier Innenstadt 19
- Karte 4: Defizitanalyse Fußverkehr Modellquartier Innenstadt 36
- Karte 5: Maßnahmenempfehlungen Fußverkehr Modellquartier Innenstadt 47

Anlageverzeichnis

- Fußverkehrscheck mit Workshop Modellquartier Innenstadt. Ergebnisprotokoll
- Kartenanhang

Anlagen

- Fußverkehrscheck mit Workshop Modellquartier Innenstadt. Ergebnisdokument
- Kartenanhang

Fußverkehrscheck mit Workshop Modellquartier Innenstadt

Ergebnisdokumentation

Zeit: Samstag, 26. März 2022, 11:00 Uhr bis 15:20 Uhr

Ort: Innenstadt Bielefeld; Ratssaal Rathaus Bielefeld

Stadt Bielefeld
Modellquartier Innenstadt

Dokumentation Fußverkehrscheck mit Workshop

September 2022

- **Abbildung 1:** Straßenschild am Rathausplatz



1.1 Anlass

Die Stadt Bielefeld erarbeitet aktuell eine Fußverkehrsstrategie. Im Rahmen dieser finden in zwei Modellquartieren Fußverkehrschecks mit anschließenden Workshops statt. Dabei handelt es sich um ein planerisches Werkzeug, bei dem die Situation für Fußgänger*innen beleuchtet wird und konkrete Maßnahmen erarbeitet werden.

Der erste Fußverkehrscheck mit Workshop findet in der Innenstadt statt. Bielefelder Bürger*innen wurden eingeladen, über die aktuelle Fußverkehrssituation zu diskutieren sowie erste Handlungsbedarfe gemeinsam abzuleiten.

1.2 Ablauf

Tabelle 1: Ablaufplan

Wann?	Was?
11:00 – 11:15	Begrüßung Fußverkehrscheck; Vorstellungsrunde Überblick über die Begehung
11:15 – 13:00	Begehung der Routen mit verschiedenen Stationen Bewertung der Situation für Fußgänger*innen mit den Teilnehmenden
13:00 – 13:30	Pause mit Catering und Info-Ausstellung
13:30 – 13:45	Begrüßung zum Workshop und Zusammenfassung Fußverkehrscheck
13:45 – 14:15	Austausch zum Ergebnis Fußverkehrscheck: positive Beispiele + Konfliktpunkte in Kleingruppen (Arbeitsphase 1)
14:15 – 14:35	Anforderungen der Fußverkehrsinfrastruktur und mögliche Maßnahmen (Input LK Argus)
14:35 – 14:55	Maßnahmensammlung und Priorisierung Maßnahmen in Kleingruppen (Arbeitsphase 2)
14:55 – 15:20	Ergebnisse der Maßnahmensammlung in den Kleingruppen Ausblick und Abschluss

1.3 Teilnehmende

Die Veranstaltung wird von elf Personen besucht. Mit dem Gutachterteam und Vertreterinnen der Stadt sind insgesamt 17 Personen anwesend.

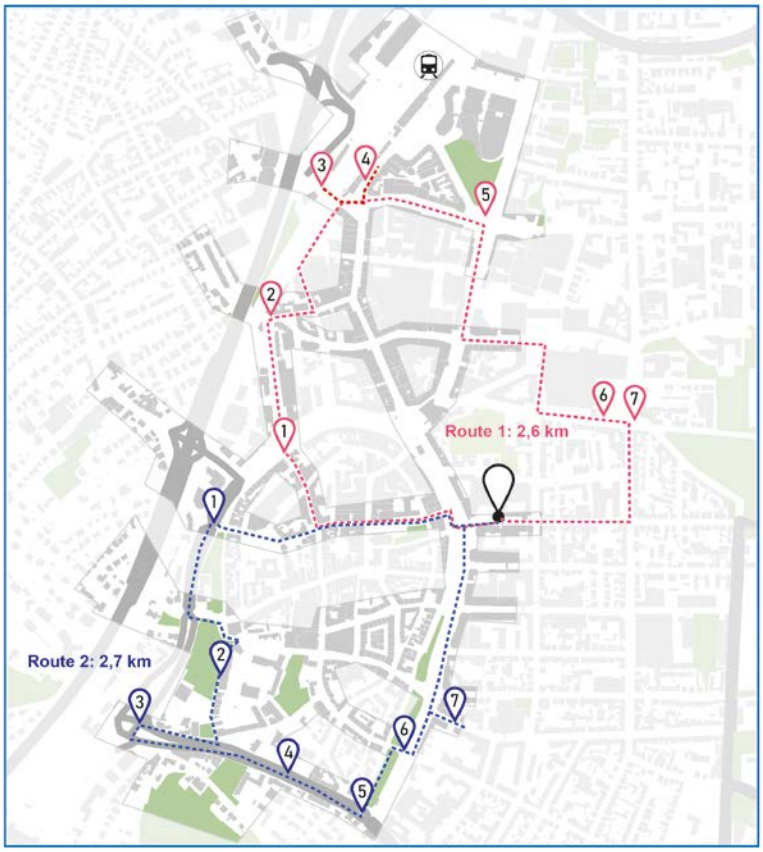
1.4 Begrüßung zum Fußverkehrscheck

Frau Choryan begrüßt die Teilnehmenden und leitet in den Fußverkehrscheck ein. Frau Janßen stellt die Arbeit und die Mitglieder des Gutachterteams vor. Zudem erläutert sie den Ablauf und den Grundgedanken des heutigen Fußverkehrschecks. Anschließend gibt es eine kurze Vorstellungsrunde der elf Teilnehmenden.

Für den Fußverkehrscheck sind zwei Routen geplant, um im begrenzten Zeitrahmen einen größeren Bereich der Innenstadt abdecken zu können. Die Teilnehmenden teilen sich eigenständig in zwei etwa gleich große Gruppen auf. Die Route 1 verläuft in nördlichen Bereich der Innenstadt. Sie wird von Frau

Arinta geleitet. Sechs Bürger*innen entscheiden sich für diese Route. Insgesamt nehmen neun Personen an der nördlichen Route teil. Die zweite Route verläuft im südlichen Teil der Innenstadt. Sie wird von Frau Janßen geleitet. Acht Personen begehen insgesamt diese Route.

- **Abbildung 2:** Übersicht der beiden Innenstadtrouten



1.5 Fußverkehrscheck Route 1 (Innenstadt Nord)

Die Route 1 des Fußverkehrschecks in der Bielefelder Innenstadt führt durch den nördlichen Teil der Innenstadt. Hierbei werden Orte wie der Kesselbrink und der Willy-Brandt-Platz sowie das Bahnhofsumfeld betrachtet.

Goldstraße

- **Abbildung 3:** Gehwegsituation in der Goldstraße



- Die Teilnehmenden bemängeln hier, dass die Gehwege nicht breit genug seien und man beim Laufen, insbesondere bei Begegnungsfällen mit Fußgänger*innen aus der Gegenrichtung, auf die Fahrbahn ausweichen müsse.

- Ein weiterer Kritikpunkt ist die hohe Geschwindigkeit der Radfahrer*innen in diesem Bereich der Innenstadt, wodurch Gefahren für Fußgänger*innen beim erforderlichen Ausweichen auf die Fahrbahn entstehen können.

- Die Kreuzung Goldstraße / Ritterstraße ist nicht barrierefrei gestaltet, da der Bordstein nur auf einer Straßenseite abgesenkt ist. Mobilitätseingeschränkte Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen können beim Queren Schwierigkeiten haben. Hierbei wird von den Teilnehmenden angemerkt, wie wichtig und notwendig barrierefreie Kreuzungen seien. Für die Stadt wäre es jedoch ein zu großer finanzieller Aufwand, wenn alle Kreuzungen barrierefrei gestaltet werden müssten.

- Sehbehinderte Menschen werden vor allem durch die zu tiefhängenden Reklameschilder beeinträchtigt und stoßen sich – soweit sie nicht von Begleiter*innen gewarnt werden, den Kopf. Daher würde diese Strecke gemieden und eine Alternative gewählt werden.

Kreuzung Alfred-Bozi-Straße/ Elsa-Brändström-Straße

- Positiv angemerkt wird an dieser Kreuzung das akustische Signal an der Ampel.
- Negativ hingegen fallen die zu kleine Aufstellfläche an der Mittelinsel sowie der Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen wie beispielsweise dem Radverkehr auf. Durch die abbiegenden Kraftfahrzeuge kann es zudem beim Queren zu gefährliche Situationen kommen. Darüber hinaus wurde bemängelt, dass die Freigabezeiten für den Fußverkehr zu kurz sind.
- Bei diesem Stopp ist die Frage über eine allgemeine Regelung bezüglich eines Blindenleitsystems aufgekommen. Hierbei werden Aspekte wie „das Blindenleitsystem als offizielles Verkehrszeichen“ oder eine Norm diskutiert.

Kreuzung Arndtstraße / Elsa-Brändström-Straße

- **Abbildung 4:** Konflikt mit dem Radverkehr an der Kreuzung Arndtstraße / Elsa-Brändström-Straße



- Bei dem Halt an der Kreuzung Arndtstraße / Elsa-Brändström-Straße werden vor allem der Konflikt mit dem Radverkehr sowie die viel zu kleine Aufstellfläche von den Teilnehmenden bemängelt (siehe Abbildung 4). Auch die fehlende Markierung und Führung des Radwegs ist hier ein erhebliches Problem, da dieser beispielsweise durch den Haltestellenbereich führt.
- Dadurch, dass dieser Bereich eine wichtige Fußwegeverbindung in die Innenstadt und eine Hauptroute des Radverkehrs darstellt und viele Knei-

pen verknüpft, ist hier ein sehr hohes Fuß- und Radverkehrsaufkommen zu verzeichnen.

- Der Platz für das Aufeinandertreffen von Gastronomie, Rad- und Fußverkehr ist an dieser Stelle nicht ausreichend. Eine Teilnehmerin sagt an dieser Stelle: „Das ärgert mich auch, dass Autos so viel Raum bekommen und wir so derart drängeln müssen“.

- Im Zuge dessen wird der Aspekt der Verlängerung der Fußgängerzone zur Diskussion gestellt. Frau Choryan merkt an, dass die Elsa-Brändström-Straße in 2024 umgestaltet und eine Fahrbahn dem Rad- und Busverkehr gewidmet wird. Zudem soll der Zugang in die Arndtstraße an dieser Stelle zukünftig - im Zuge der geplanten verkehrsberuhigten Gestaltung - für den Autoverkehr gesperrt werden. Die Teilnehmenden sehen diesen Vorschlag durchaus positiv; merken jedoch an, dass dies von den Bürger*innen wahrscheinlich nicht gut angenommen werden würde.

Unterführung Jöllenbecker Straße & Kreuzung Am Güterbahnhof / Jöllenbecker Straße

- **Abbildung 5:** Verwechslung der Fuß- und Radwege in der Unterführung Jöllenbecker Straße



- Eine Teilnehmerin meint, dass die strikte Trennung von Rad- und Fußverkehr eigentlich gut sei, in diesem Falle jedoch durch das starre Gitter zu wenige Ausweichmöglichkeiten gegeben seien. Viele Menschen würden den Rad- und Fußweg verwechseln. Wie auf der Abbildung 5 zu erkennen, befinden sich Fußgänger*innen auf dem Radweg. Hierzu wird der Vorschlag gemacht, die beiden Wege durch eine Lichtführung zu trennen, sodass ein Wechseln noch möglich ist. Darüber hinaus können Piktogramme auf dem Boden die beiden Verkehrsflächen besser kennzeichnen.

- In diesem Bereich der Innenstadt ist ein starkes Aufkommen an Fußgänger*innen zu beobachten.
- Deutlich zu erkennen ist hierbei, dass die Barrierefreiheit (in der Stadt) meist nur punktuell gegeben ist. Die Schwierigkeit liege aber auch bei der Verbindung der einzelnen Knotenpunkte.
- Hierbei werden verschiedene Szenarien diskutiert, wie sehbehinderte Menschen unterstützt werden können bspw. durch ein ständiges, leises Tickgeräusch der Ampeln oder durch dynamische akustische Signale je nach Lautstärke des Verkehrs.
- Der Gehweg an der Unterführung Jöllenbecker Straße auf der nördlichen Straßenseite ist viel zu schmal und dreckig. Dieser wird durch den Radweg und Mülltonnen weiter eingeengt und stellt eine Barriere für Fußgänger*innen dar (siehe Abbildung 6). An dieser Stelle ist ein Ausweichen auf dem Radweg erforderlich.

- **Abbildung 6:** Barrieren und zu schmale Gehwege im Bereich der Jöllenbecker Straße in Richtung Bahnhof



Bahnhofsumfeld

- Zum Bahnhofsumfeld wird die Verbindung zum Busbahnhof stark kritisiert. Dieser sei nicht gut erreichbar.
- Allgemein sind im Bereich des Bahnhofs häufig Aspekte wie: fehlende Barrierefreiheit, fehlendes Sicherheitsgefühl oder Unübersichtlichkeit genannt worden. Durch die vielen Bewegungen der Fußgänger*innen und Gruppen (insbesondere an der Stadtbahnhaltestelle) wird die Unübersichtlichkeit weiter verstärkt. Eine klare räumliche Aufteilung wird von den Teilnehmenden gewünscht.

- Die Nordseite des Bahnhofs sei, laut den Teilnehmenden, besser und übersichtlicher.

Willy-Brandt-Platz

- Die Ampelschaltung im Bereich des Willy-Brandt-Platzes wird stark kritisiert. Meist sei das Überqueren der Straße in einem Zug nicht möglich und man müsse auf der Mittelinsel warten. Zudem sind die Wartezeiten für den Fußverkehr zu lang.
- Hier kreuzt sich oft der Rad- und Fußverkehr und die Führung sei teilweise unübersichtlich.

Kesselbrink

- Der Kesselbrink wird von den Spazierenden als großer, viel belebter freier Platz wahrgenommen, auf dem sich die meisten Beteiligten auch grundsätzlich sicher fühlen.
- Ein Teilnehmender berichtet von seinen Erfahrungen und dass beeinträchtigten Menschen immer geholfen werde. Die „sozial auffälligen Menschen“ würden andere Passanten nichts tun.

Verbindung zum Ravensberger Park

- Aufgrund von Zeitmangel muss die letzte Station des Spaziergangs wegfallen, über diese Verbindung wird jedoch ersatzweise am Kesselbrink gesprochen. Hierbei ist aufgefallen, dass die Teilnehmenden die Verbindung zum Ravensberger Park als sehr gut für den Fußverkehr bewerten und diese bis zum Parkeingang barrierefrei gestaltet ist.

1.6 Fußverkehrscheck Route 2 (Innenstadt Süd)

Die Teilnehmenden der Route 2 begehen den südlichen Teil der Innenstadt. Dabei geht es vor allem darum, die Ränder der Altstadt und die Verbindung zur Sparrenburg zu untersuchen.

Rathausplatz

- Ein Thema ist der Konflikt mit Radfahrenden. Laut der Bürger*innen verhalten sich manche vernünftig, andere queren die Fläche schnell, sodass es zu Konflikten kommen kann.

- Ein weiterer Punkt ist die Aufenthaltsqualität. Da der Platz auch als Event- und Marktfläche genutzt wird, sind feste Einbauten schwer möglich. Als Lösungsvorschlag wird die Idee mobiler begrünter Container auf, die Schatten spenden und bei Bedarf weggeräumt werden können.
- Eine Person meint, dass in Bezug auf Aufenthaltsqualität wichtiger als die Platzfläche an sich eine Aufwertung der Treppenanlage wäre.
- Eine öffentliche Wasserstelle ist ebenfalls gewünscht.

Fußgängerüberwege Niederwall

- **Abbildung 7:** Fußgängerüberweg Niederwall am Rathausplatz



- Generell werden die beiden Fußgängerüberwege über den Niederwall als gut bewertet. Die meisten Autofahrenden halten nach Aussage der Teilnehmenden an. Vor allem seit der Jahnplatz gesperrt ist, hat sich die Situation entschärft.
- Konflikte gibt es nur zum Teil mit Radfahrenden, die schnell die Straße queren, obwohl sie offiziell den Fußgängerüberweg nicht überfahren dürfen. Als mögliche Lösung hierfür führt Frau Janßen den Göttinger "Doppel-Zebra" an, bei dem eine separate Furt für den Radverkehr mittig in einen Fußgängerüberweg integriert wird[1].

[1] Siehe auch https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/das-goettinger-doppel-zebra

- Ein weiteres Thema ist die Barrierefreiheit. Zwar gibt es eine Bordsteinabsenkung und taktile Elemente, aber für einen Rollstuhl wäre eine Nullabsenkung komfortabler. Eine geteilte Lösung wie der Fußgängerüberweg über den Altstädter Kirchplatz wäre eine bessere Lösung.

- **Abbildung 8:** Fußgängerüberweg über den Niederwall mit Nullabsenkung und Kante mit taktilen Leitelementen



Altstädter Kirchplatz

- Die Straße ist als Fahrradstraße ausgewiesen, die Piktogramme am Boden sind jedoch sehr schwach, die Markierung ist nur schwer sichtbar. Wenn man nicht weiß, dass es eine Fahrradstraße ist, sieht man es nicht.

- Auch der Verkehrsversuch kommt zur Sprache. Unter den Bielefelder Bürger*innen ist er ein großes Streitthema. Anstatt der Parkplätze gab es am Altstädter Kirchplatz u.a. temporär Tischtennisplatten.

- Eine Teilnehmende fragt, wie die Stadt es regelt, wenn Engstellen durch Aufsteller und Mülltonnen entstehen. Engstellen können von der Stadt genehmigt werden. Auch werden Mülltonnen auf Gehwegen "geduldet". Die Teilnehmenden wünschen sich, dass hinsichtlich des Aufstellens von Mülltonnen eine einheitliche Regelung gibt.

Hagenbruchstraße

- Hier gibt es einige Engstellen, die für mobilitätseingeschränkte Personen zum Problem werden können. Der Bürgersteig ist schmal und mit Einbauten versehen. Radfahrende schließen teilweise ihre Fahrräder an Pfosten ab, sodass noch weniger Platz bleibt. Ein Ausweichen auf die Straße ist für Rollstuhlfahrende aufgrund des hohen Bordsteins nicht möglich.
- Eine Person schlägt als Lösung eine Mischverkehrsfläche vor.
- Weiterhin stellen graue Pfosten im Gehwegbereich für sehbehinderte Menschen ein Hindernis dar, weil sie aufgrund des fehlenden Kontrastes nicht wahrnehmbar sind. Aufmerksamkeitsringe sind notwendig.

- **Abbildung 9:** Schmaler Gehweg Hagenbruchstraße



Klosterplatz

- Die Schranke zwischen Hagenbruchstraße und Klosterplatz wird als Barriere wahrgenommen, da sich hier Fußgänger*innen und Radfahrende gegenseitig behindern, wenn viel los ist. Die Eisdiele verschärft das Problem mit langen Warteschlagen. Eine mögliche Lösung wären absenkbare Poller.
- Die Oberfläche des Platzes besteht teilweise aus Kopfsteinpflaster, das sehr uneben ist. Für Rollstuhlfahrende ist das ein großes Problem, aber auch für andere Fußgänger*innen kann die Oberfläche schnell zur Stolperfalle werden.

- **Abbildung 10:** Pflaster Klosterplatz



- Weiterhin ist durch Treppenstufen im Platzbereich dieser an vielen Stellen nicht barrierefrei – auch für gehbehinderte Personen stellen diese eine Barrierefrei, da keine Handläufe vorhanden sind
- Außerdem gibt es vom Platz keine Querungsmöglichkeit über die Ritterstraße – nur direkt an der nordöstlichen Bebauung ist der Bordstein abgesenkt, diese Stelle ist aber zugestellt. Wenn man mit einem Rollstuhl unterwegs ist, muss man sich seinen Weg suchen.
- Die Klosterstraße kann erst an der Einmündung zur Alfred-Bozi-Straße gesichert an der Fußgängerfurt gequert werden.

Unterführung Alfred-Bozi-Straße und Ostwestfalendamm

- Bei manchen Teilnehmenden ist die Unterführung eins der wichtigsten Anliegen. Sie stellt eine zentrale Querung dar, die spät abends unangenehm und generell nicht schön ist.
- Eine Teilnehmende kommentiert die Situation mit der Frage, ob es noch zeitgemäß sei, dass Fußgänger*innen unter die Erde müssen.
- Die Barrierefreiheit ist auch hier nicht gegeben. Zwar gibt es Rampen, aber diese sind umwegig, lang und steil ohne Zwischenpodeste. Die Abfanggitter können für sehbehinderte Menschen schnell zum Hindernis werden, da sie ohne Leuchtmarkierungen schlecht wahrnehmbar sind – bei der Rampe südlich der Klosterstraße waren diese schwarz übermalt.
- Im Tunnelbereich abgestellte E-Scooter verschärfen die Konflikte.

- Beim zweiten Teil der Unterführung unter den Gleisen und dem Ostwestfalendamm durch wird vor allem die uneindeutige Verkehrsführung diskutiert. Es kommt zu Konflikten mit Radfahrenden, weil man nicht weiß, wo man laufen soll.
- Autos, die selten diesen Weg benutzen (es gibt nur einen (Anwohner-) Parkplatz unter dem Ostwestfalendamm), bekommen eine breite Fahrspur zugewiesen, die durch eine Schranke für die Allgemeinheit abgesperrt ist, die verhindert, dass Radfahrende auf der Fahrspur fahren können. Für Radfahrende und Fußgänger*innen, die die Unterführung viel nutzen (u.a. Schülerverkehr), bleibt kaum Platz.
- Gerade am westlichen Ende der Unterführung sind die Sichtbeziehungen durch eine enge Kurve schlecht, Konflikte sind vorprogrammiert. Die Anbindung an die Stapenhorststraße ist sehr eng für die gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr, verschärft wird die Situation durch das Gefälle. Eine deutlich sichtbare Trennung zwischen Rad und Fuß ist wichtig.
- Die alternative Route über die Stapenhorststraße ist aufgrund des Kfz-Verkehrs und der fehlenden direkten Anbindung an die Innenstadt nicht attraktiv.

- **Abbildung 11:** Unterführung Gleise und Ostwestfalendamm



Alfred-Bozi-Straße

- Auf den ersten Blick wirkt der getrennte Rad- und Gehweg breit genug. Da aber Radfahrende in beide Richtungen fahren dürfen (um zur Unterführung zu gelangen) und es Hindernisse wie eine Litfaßsäule oder Müllcontainer gibt, wird auch dieser Weg schnell zu schmal.
- Zudem ist die Trennung zwischen Geh- und Radweg für sehbehinderte Menschen nicht wahrnehmbar. Es gibt keine taktile Grenze und auch der farbliche Unterschied ist so ausgeblichen, dass er optisch nicht wahrnehmbar ist.
- Eine Teilnehmende erwähnt, dass auf der anderen Straßenseite, wo Geh- und Radweg nicht nebeneinander geführt werden, Fußgänger*innen zum Teil auf dem Radweg laufen. Dieses Problem besteht bis zum Bethel-Eck.
- Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die Straße umgebaut werden soll.
- Die Lichtsignalanlage am Knoten Alfred-Bozi-Straße / Obernstraße ist für Fußgänger*innen nicht optimal, da eine Querung ohne Unterbrechung in der Mitte nicht möglich ist. Manche Teilnehmenden fühlen sich unsicher. Eine Person bemängelt: „Fußgänger bekommen den letzten Rest [der Ampelzeiten] ab“.

Waldhof

- Die Teilnehmenden wünschen sich einen Fußgängerüberweg Höhe L’Osteria Bielefeld, um auf die Wegeverbindungen Richtung Artur-Ladebeck-Straße / Nebelswall zu gelangen. Von der Obernstraße kommend Richtung Skulpturenpark könnte man den Überweg bzw. die Bordsteinabsenkung etwas verlegen. Dadurch würde man die Engstellen durch die Außengastronomie umgehen.
- Die E-Scooter, die oft auch in diesem Bereich rumstehen, werden ebenfalls als Hindernis gesehen.
- Auch am Waldhof war der Verkehrsversuch ein großes Streitthema. Viele Bürger*innen bewerteten die Verkehrsberuhigung als positiv. Laut der Teilnehmenden kamen die Gegenstimmen von Parkhausbesitzern, Anwohnern und Eltern, die ihre Kinder dort zur Schule fahren. Bei gesperrtem Waldhof musste über den hochbelasteten Adenauerplatz und die Kreuzstraße ausgewichen werden.
- Barrierefreiheit ist durch das unebene Kopfsteinpflaster nicht gegeben.

- **Abbildung 12:** Fehlender Fußgängerüberweg über die Straße Waldhof



Nebelswall

- Eine Person macht auf die Wegweisung in „5 m Höhe“ aufmerksam. Allerdings ist dies eine Stelle, wo überhaupt eine Wegweisung besteht.
- Die gemeinsame Geh- und Radwegeführung wird diskutiert. Manche fühlen sich durch die gemeinsame Führung etwas unsicher. Andere empfinden den Weg als breit genug und daher einen gemeinsamen Geh- und Radweg in Ordnung.
- Konfliktreicher scheint die Situation zu sein, wenn man in den Weg Richtung Artur-Ladebeck-Straße abbiegt, da dort auch Autos fahren, um einen Parkplatz zu gelangen.
- Es wird angemerkt, dass das touristische Highlight, die Sparrenburg, von der Altstadt aus nicht wirklich gut erreichbar ist. Es gab auch mal die Idee, eine Seilbahn zur Sparrenburg zu bauen.
- Die Kreuzung mit der Hans-Sachs-Straße wird kritisiert. Für alle Verkehrsarten (Fuß, Rad und Auto) ist die Stelle schwierig, für die Fußgänger*innen wäre ggf. ein Zebrastreifen sinnvoll.
- Als mögliche (alternative) Route zur Sparrenburg wird ein Weg über den Park der Menschenrechte vorbei am Naturkundemuseum vorgeschlagen. Dieser ist in der aktuellen Gestaltung aber schwer auffindbar.

- Die Kreuzstraße wird in ein paar Jahren umgebaut, wenn der Überweg an einer anderen Stelle geeigneter wäre, könnte dies dann berücksichtigt werden. Der Umbau ist erforderlich, weil die neuen breiteren Stadtbahnfahrzeuge aktuell hier nicht eingesetzt werden können.

Kreuzstraße

- Die Kreuzstraße als Fußgänger*in zu kreuzen ist nur an wenigen Stellen möglich.
- Der Bürgersteig ist zu schmal, auch der parallele Radweg weist zu geringe Breiten auf. Eine mögliche Lösung ist, die Längsparkplätze zugunsten von mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr entfallen zu lassen.
- Die LSA (Ampel) am Adenauerplatz weist ebenfalls Defizite für den Fußgängerverkehr auf. Als Fußgänger muss man zum Teil lange bzw. an mehreren Stellen warten, vor allem wenn die Stadtbahn fährt. Das Queren der Gleise ist für Personen mit Handrolli sehr problematisch. Zudem sind die Aufstellflächen zu klein dimensioniert.
- Auf der südlichen Seite des Adenauerplatzes ist die Situation für Fußgänger*innen und Radfahrende unübersichtlich. Radfahrende dürfen hier in beide Richtungen fahren. Fußgänger*innen erkennen die direkte Verbindung zur Gadderbaumer Straße nicht. Personen mit Rollstuhl oder Kinderwagen können diese nicht nutzen, da sie über Stufen führt und müssen die Runde außenherum nehmen.
- Die Querung der Gadderbaumer Straße wird als abenteuerlich beschrieben.
- Die Fußwegeverbindung zur Sparrenburg ist von der Haltestelle Adenauerplatz nicht ersichtlich.
- Generell wird die Kreuzstraße für den Fußgängerverkehr durch die hohe Verkehrsbelastung und die damit verbundene Lärmbelastung sowie hohe Geschwindigkeiten als unattraktiv empfunden.
- Konflikte gibt es auch mit Anlieferverkehr am Möbelgeschäft und auf der anderen Seite mit Pizzataxis, die gerne auf dem Geh- und Radweg halten.
- Die Beschilderung zur Sparrenburg an der Grünfläche ist einigen Teilnehmenden nicht aufgefallen.
- Der Weg durch die Grünanlage zur Sparrenburg ist sehr steil und dadurch nicht barrierefrei. Es fehlen Zwischenpodeste und mehr Bänke.

- Oben an der Straße Am Sparrenberg ist es unklar, wo es weitergeht. Zudem gibt es nur einen schmalen Gehweg mit Kopfsteinpflaster. Ein abgesenkter Bordstein fehlt.
- Die Burgstraße wäre auch eine mögliche Route zur Sparrenburg. Hier ist der Gehweg ebenfalls zu schmal. Weichere Grenzen zwischen Bürgersteig und Fahrbahn (ohne Bordsteine) könnten hier eine Lösung sein.
- Außerdem stellt auch in der Achse der Burgstraße der Zaun in der Kreuzstraße eine Barriere zur Altstadt dar.
- Die LSA (Ampel) am Niederwall ist wie die andere LSA nicht günstig für Fußgänger*innen geschaltet und hat zu kleine Aufstellflächen.

- **Abbildung 13:** Fußgängerfurt Kreuzstraße/Niederwall mit zu gering dimensionierten Aufstellflächen



Niederwall

- Der Weg im Grünen westlich des Niederwalls ist attraktiv. Ein Fußgängerüberweg über die Neustädter Straße könnte die Verbindung noch attraktiver gestalten.
- Die Querung des Niederwalls (Fußgängerüberweg) und der Stadtbahntrasse Höhe Rohrteichstraße (Haltestelle Landgericht) wird von den Teilnehmenden als gut und sicher bewertet.
- Die Querung an der Kreuzung Am Bach / Hermannstraße ist signalisiert, die Stadtbahngleise durch ein Drängelgitter abgetrennt. Die Verkehrssitua-

tion ist durch abbiegende Autos komplexer. Hier gab es bereits Unfälle mit der Stadtbahn.

- Die Ravensberger Straße könnte aufgrund des Wassers und der ansprechenden Bebauung ein Highlight werden. Weiter östlich wird sie als schöner empfunden als direkt am Niederwall. Positiv wird bewertet, dass es keine starke bauliche Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg gibt.

- Durch Blumenkübel und Auslagen ist der Gehweg u.a. im Bereich südlich der Nikolaus-Dürkopp-Straße zum Teil beengt. Auch durch einen nicht gepflasterten Bereich zur Fahrbahn hin ist der Gehweg dort schmaler als im weiteren Verlauf. Zurzeit ist dieser nicht wirklich nutzbar. Nur Radfahrende schließen ihr Fahrrad dort an. Der Vorschlag, den Bereich mit der wassergebundenen Wegedecke zu pflastern und so für Fußgänger*innen nutzbar zu machen, kommt auf.

- **Abbildung 14:** Gehweg mit Blumenkübel und ungepflasterter Fläche



- Die Querung der Nikolaus-Dürrkopp-Straße ist durch die Abbiegeradien der Stadtbahn sehr lang und dadurch unangenehm bzw. nicht sicher. Durch die großen Radien biegen auch die Autos mit hoher Geschwindigkeit um die Kurve. Eine Idee wäre die Fußgänger-LSA, die aktuell nur auf Rot springt, wenn eine Stadtbahn in den Niederwall oder aus dem Niederwall abbiegt, dauerhaft für Fußgänger*innen grün zu schalten, außer wenn die Stadtbahn kommt. Für den Autoverkehr müsste ein Warn-Blinklicht eingerichtet werden.

- An der südlichen Ecke sind der Gehweg der Nikolaus-Dürrkopp-Straße und die Aufstellfläche sehr schmal. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen kann es gefährlich werden, weil sie gezwungen sind, auf die Straße auszuweichen, wenn die Gehwegbreite nicht ausreicht.

Hinweise abseits der Route

- Die Straße Am Bach ist stark vom Kfz-Verkehr belastet, zudem sind auch viele Radfahrer*innen unterwegs. Hier fehlt eine Querungsmöglichkeit insbesondere auf Höhe Siekerwall, die nächste Querung ist hier am Niederwall.

1.7 Pause mit Catering und Info-Ausstellung

Nach Abschluss des Fußverkehrschecks geht es in den Ratssaal des Rathausgebäudes. Dort gibt es eine halbstündige Pause, in der Verpflegung bereitgestellt wird.

Zudem werden an der Wand Pläne zur Information der Teilnehmenden ausgestellt. Ein Plan fasst die Ergebnisse der im Vorfeld stattgefundenen Online-Beteiligung zusammen. Die anderen zwei Karten zeigen die Bestandsaufnahme und die Defizite, die durch das Gutachterteam bereits erarbeitet wurden.

1.8 Workshop

Begrüßung zum Workshop und Zusammenfassung Fußverkehrscheck

Frau Janßen leitet die zweite Phase des Tages ein – den Workshop. Zunächst fasst sie die wichtigsten Erkenntnisse, die während der Begehung der Route 2 gewonnen wurden, zusammen. So wird auch den Teilnehmenden der anderen Gruppe ein Überblick über den südlichen Bereich gegeben. Frau Arinta wiederholt das Ganze anschließend für Route 1 im Norden.

Arbeitsphase 1: positive Beispiele + Konfliktpunkte

Für die Arbeitsphasen werden die Teilnehmenden gebeten, sich in drei Gruppen aufzuteilen. Ziel der Arbeitsphase 1 ist es, sich in der Gruppe zu positiven Beispielen und Konfliktpunkten auszutauschen und diese auf einer Karte der Innenstadt zu verorten und zu benennen. Dabei stehen den Teilnehmenden durchnummerierte Klebepunkte und Moderationskarten zu Verfügung – in grün für positive Beispiele, in rot für Problemstellen. Die Teilnehmenden werden ermutigt, sich nicht nur auf die eben begangene Route zu beschränken.

Abbildung 15: Impressionen zum Austausch der ersten Arbeitsphase



Im Folgenden sind die genannten Punkte aller drei Gruppen zusammengefasst dargestellt.

Auf dem Stadtplan in Abbildung 16 sind die positiven Beispiele und die Konfliktpunkte gruppenunabhängig durchnummeriert verortet.

In den nachfolgenden Tabellen sind die positiven Beispiele sowie die Konfliktpunkte beschrieben.

- **Abbildung 16:** Stadtkarte mit positiven Beispielen und Konfliktpunkten

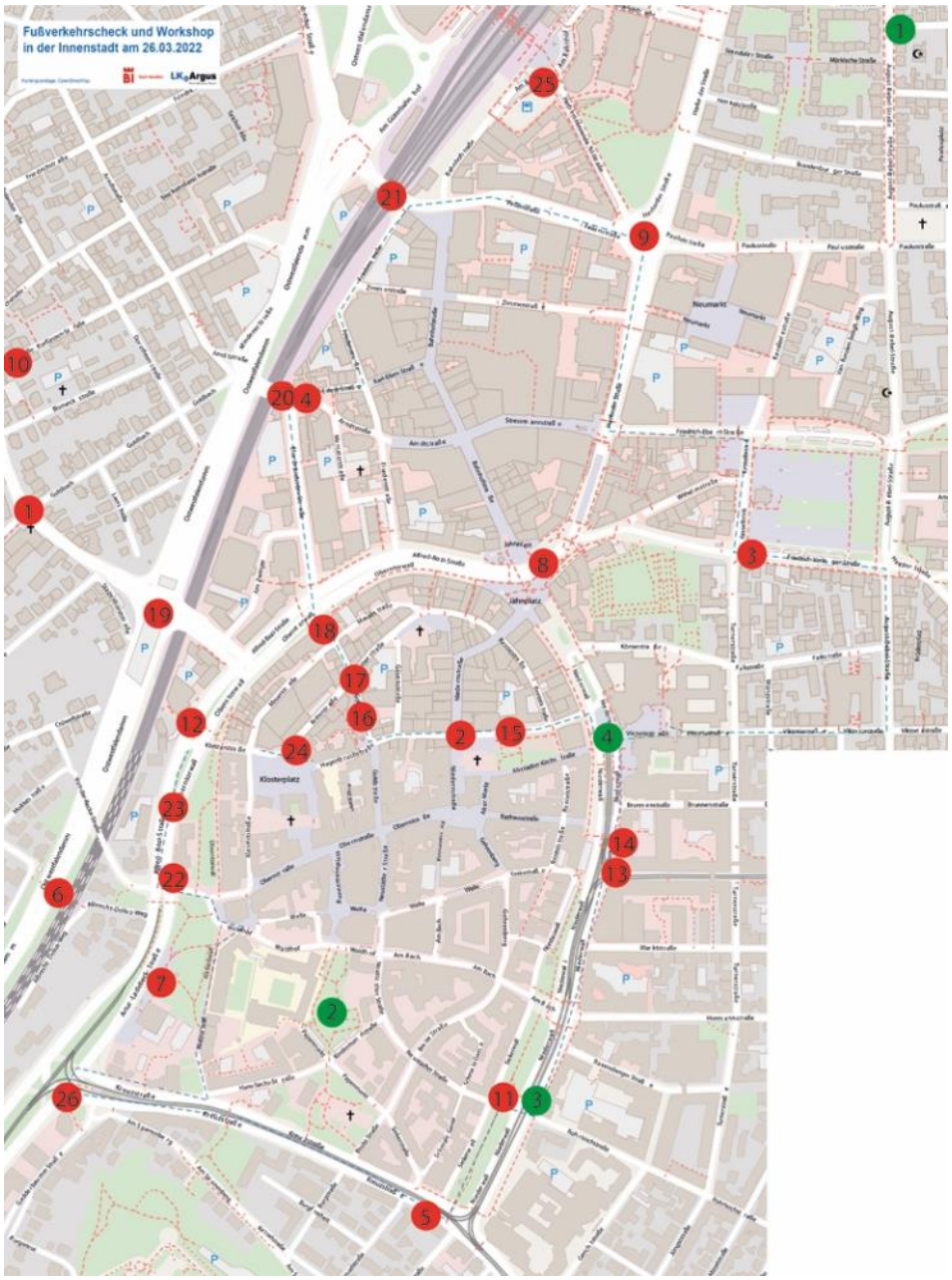


Tabelle 2: Positive Beispiele

Nr.	Ort	Aspekt
1	Buddestraße	Baumscheiben schön bepflanzt und mit Patenschaften
2	Park der Menschenrechte	angenehme, schön gestaltete Fußwegeverbindung
3	Niederwall	Überführungen Stadtbahngleise
4	Niederwall	Querung Richtung Altstädter Nikolai-Kirche

Tabelle 3: Konfliktpunkte

Nr.	Ort	Aspekt
1	Stapenhorststr./Goldbach	Fußgängerampel: Schaltung für Fußgänger*innen und Radfahrende sehr unfreundlich
2	Hagenbruchstr. (auch Renteistr.)	Leitung Autoverkehr durch Fußgängerzonen
3	Kesselbrink (komplett)	sehr lange Rotphasen für Fußgänger*innen, auch wenn kein Auto kommt
4	Karl-Eilers-Straße	Engstelle Fußgänger*innen/Radfahrende/Außengastronomie → man muss auf die Straße ausweichen
5	Kreuzstraße	Radfahrer absteigen: warum nicht da schon auf die Straße statt kompliziert später?
6	Unterführung Albrecht-Delius-Weg	unangenehme, nicht wirklich barrierefreie Unterführung, aber touristisch wichtig (Johannisberg, Bauernhausmuseum)
7	Skulpturenpark	Aufweg (Rampenanlage) zur Kunsthalle Konfliktpotential
8	Jahnplatz	Jahnplatzforum sehr unattraktiv, v.a. im Übergang zur Stadtbahn
9	Kreisverkehr Herforder Str./Paulusstr./Feilenstr.	nervig zu überqueren
10	Stapenhorststr./Große Kurfürstenstr.	Fußgängerampel Eisdiele und Juwelier: bei roter Ampel zu wenig Platz zum Warten und gleichzeitigen Queren
11	Niederwall/Neustädter Str.	Querung → Zebrastreifen?

Nr.	Ort	Aspekt
12	Unterführung Ostwestfalendamm (Höhe Klosterstr.)	Unterführung unübersichtlich, Aufteilung Verkehrsfläche
13	Niederwall/Nikolaus-Dürrkopp-Str.	Unsicherheiten – klares Sichtsignal wünschenswert zu schmaler Gehweg → Ausweichen auf Straße notwendig
14	Niederwall (Höhe Peppers)	Aufteilung Blumenkübel, Standtische → anders aufstellen z.B. wo jetzt Räder stehen
15	Hagenbruchstr.	wenig Raum für Fußgänger*innen
16	Goldstraße	keine weitere Angabe
17	Goldstr./Ritterstr.	kein Leitsystem, Bürgersteige zu schmal keine Bordsteinabsenkung, keine einheitliche Gestaltung
18	Oberntorwall (Höhe Küchen Pohl)	LSA: Aufstellfläche (Insel) sehr klein
19	Unterführung Ostwestfalendamm/Stapenhorststr.	sehr uneindeutige Fuß- und Radverkehrsführung → Gefährdung beider
20	Elsa-Brändström-Str./Karl-Eilers-Str.	mangelnde Trennung zwischen Fuß- und Radwegen schmale Aufstellfläche für Fußgänger*innen
21	Unterführung Gleise Jöllenbecker Str.	extreme Einschränkung des Fuß- und Radwegs wegen Mülltonnen Fußgänger*innen gelangen schnell auf die Radfahrseite von der Innenstadt kommend, Zaun verhindert Wechsel
22	Alfred-Bozi-Str. (Höhe Obernstr.)	LSA: ungünstige Ampelschaltung → keine durchgehende Querung möglich
23	Oberntorwall (Höhe Skulpturenpark)	keine farbliche Kennzeichnung der Radwege und Umlenkung des Fußverkehrs
24	Klosterplatz	fehlende Gehwegabsenkung zur barrierefreien Querung
25	Bahnhofsvorplatz	wuselige Situation der Verkehrsführung zwischen Hbf und Vorplatz zur Stadtbahnhaltestelle und Busplatz
26	Adenauerplatz	Fußweg nach Süden über Gadderbaumer Str. nicht erkennbar (dann wird auf dem Radweg an der Artur-Ladebeck-Str. gelaufen)

Input: Anforderungen der Fußverkehrsinfrastruktur und mögliche Maßnahmen

Frau Janßen erläutert den Teilnehmenden, was mit der Fußverkehrsstrategie erreicht werden soll, die die Stadt Bielefeld aktuell erarbeitet. Zudem gibt sie einen Überblick über die sechs bereits erarbeiteten Ziele zur Förderung des Fußverkehrs in der Stadt. Anschließend geht sie auf die Anforderungen einzelner Nutzergruppen ein, die in der Strategie berücksichtigt werden sollen. Zum Schluss listet sie Aspekte auf, die für Fußgänger*innen wichtig sind. Frau Döbler übernimmt und führt diese Aspekte weiter aus. Dabei gibt sie zu den genannten Punkten Eindrücke aus der Innenstadt wieder. Zunächst präsentiert sie je zwei Beispiele, die einer Verbesserung bedürfen; dann gute Beispiele, die als Anregung für mögliche Maßnahmen dienen können.

Arbeitsphase 2: Maßnahmen

Die Teilnehmenden sammeln in der zweiten Arbeitsphase mögliche Maßnahmen. In den drei Kleingruppen werden Maßnahmen diskutiert, an der Stadtkarte mit Klebepunkten verortet und auf Moderationskarten ausgeführt.

Abschließend priorisieren die Gruppen ihre Maßnahmen. Drei Maßnahmen werden jeweils ausgewählt, die als am wichtigsten angesehen werden. Diese Maßnahmen werden zum Schluss der Arbeitsphase dem Plenum kurz vorgestellt.

Die Maßnahmenideen der drei Kleingruppen sind im Nachfolgenden zusammenfassend auf Karte und Tabelle dargestellt.

- **Abbildung 17:** Stadtkarte mit Maßnahmenverortung

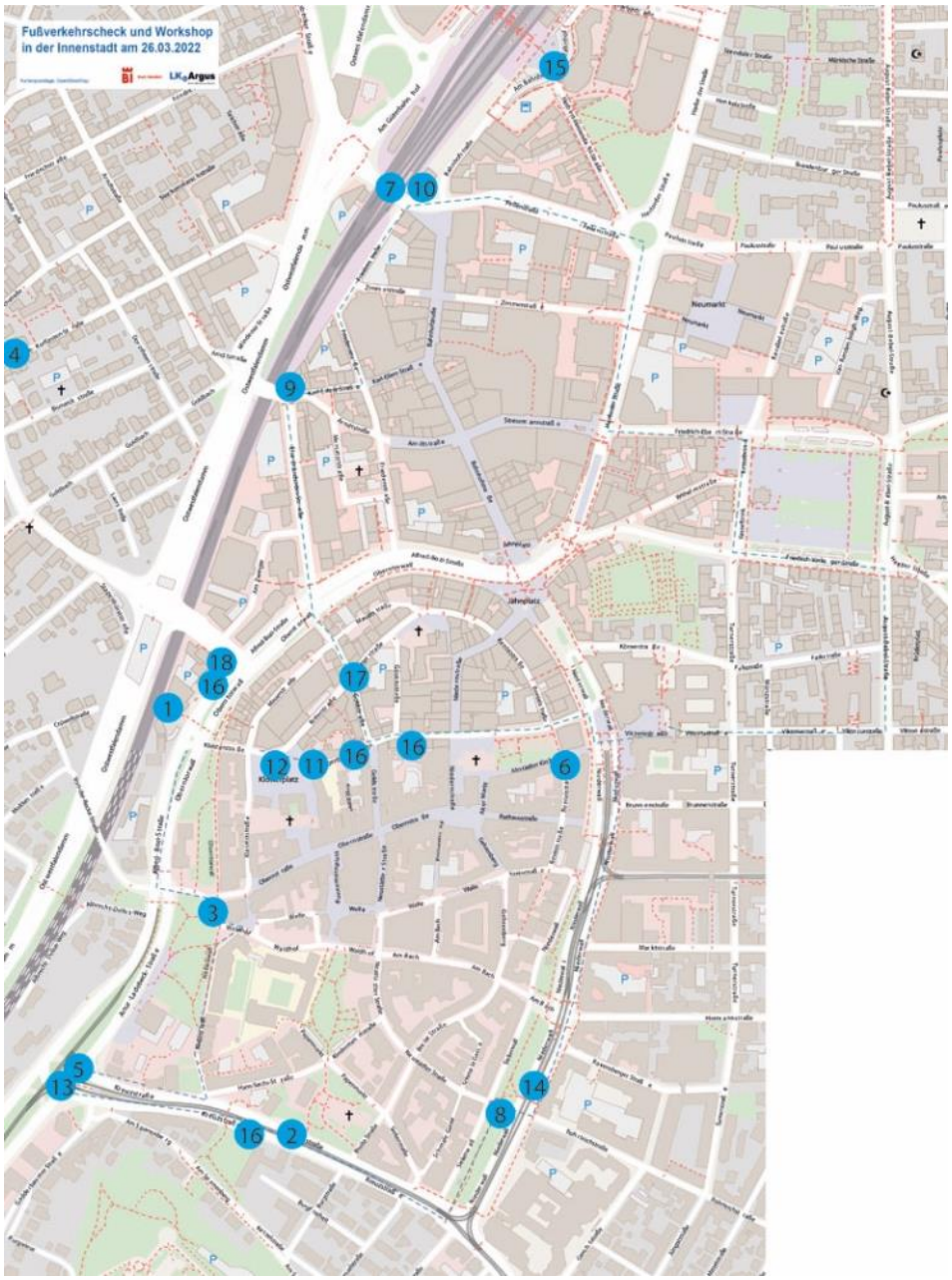


Tabelle 4: Maßnahmensammlung

Nr.	Ort	Aspekt
1*	Ostwestfalendamm (Höhe Klosterstr.)	klare Fahrbahntrennung zwischen Fußgänger*innen und Radfahrenden deutliche Kennzeichnung Autoverkehr, der auf den Parkplatz führt, dem Rad und Fuß unterordnen mehr Beleuchtung Parkbank entfernen (hier halten sich nahezu ausschließlich Alkoholiker auf)
2	Kreuzstr.	Querung → Verbindung Altstadt → Sparrenburg → Marketing für Auswärtige Fußwegeplan Freizeitwege
3*	Waldhof	Fußgängerüberweg
4	Stapenhorststr./Große Kurfürstenstr.	Fußgängerampel Eisdiele und Juwelier: weiter nach hinten verlagern für mehr Platz (die momentane Baustellenampel steht viel besser)
5	Adenauerplatz	Stellplatz für dösige Tretroller und Fahrräder markieren → Behinderung verhindern
6	Renteistr./Altstädter Kirchstr.	Klärung, wo darf man fahren → deutlicher (gilt auch an Ausfahrt Richtung Teutoburger Str. (vor dem Ordnungsamt) und Richtung Heeper Str. (hinter dem Ordnungsamt); und gilt auch Rathaus Richtung Fußgängerquerung Hagenbruchstr.)
7**	Unterführung Gleise Jöllenbecker Str.	Trennung von Geh- und Radwegen durch Piktogramme auf der Verkehrsfläche Lichtleitsystem, um Gitter zu vermeiden
8	Niederwall/Neustädter Str.	bessere Beleuchtung → Sichtbarkeit von Radfahrenden Fußgängerüberweg
9	Elsa-Brändström-Str./Karl-Eilers-Str.	Ampelsignale lauter Erweiterung der Aufstellflächen
10	Feilenstr./Jöllenbecker Str.	breiteren Gehweg
11	Klosterplatz/Hagenbruchstr.	versenkbare Poller
12	Klosterplatz	Oberflächensanierung
13	Adenauerplatz	Lücken der Schienenrillen sanieren (auffüllen)

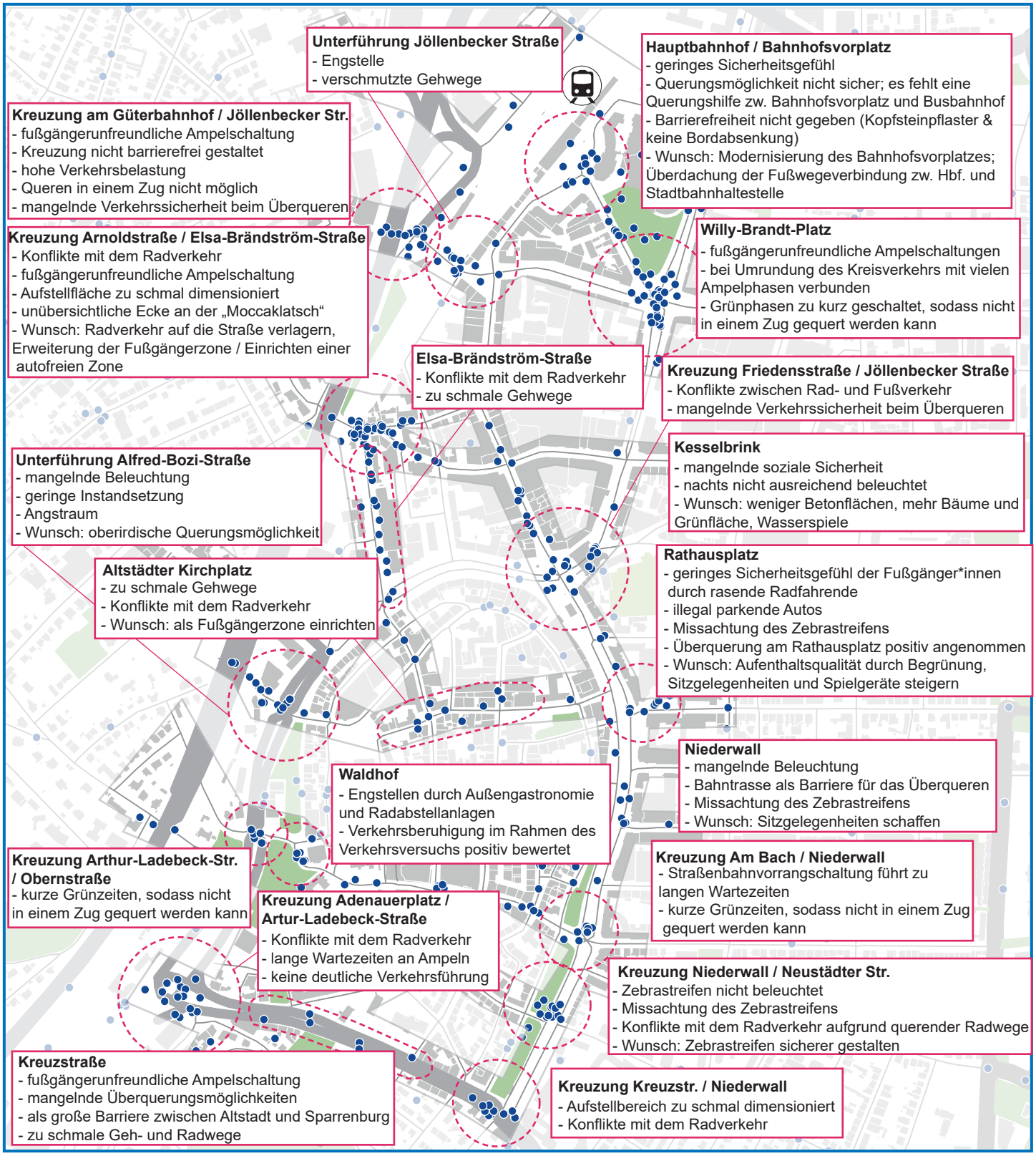
Nr.	Ort	Aspekt
14	Niederwall (Höhe Rohrteichstr.)	klarere Radwegeführung wegen Konflikten mit Fußgänger*innen
15	Bahnhofsvorplatz	Expertenrunde, damit alle Aspekte berücksichtigt werden
16**	Hagenbruchstr. Alfred-Bozi-Str. Kreuzstr.	Gehwegfläche freihalten von Hindernissen wie Plakaten, Mülleimern etc. oder Ausweichmöglichkeiten schaffen (z. B. Absenkungen) Pfosten mir Rot-Weiß-Warntafeln (Hagenbruchstr.)
17	Goldstr./Ritterstr.	Absenkung der gegenüberliegenden Bordsteinkanten
18*	Unterführung Ostwestfalendamm/Stapenhorststr.	optische und taktile Trennung von Geh- und Radwegen

* von einer Gruppe priorisierte Maßnahme; ** von zwei Gruppen priorisierte Maßnahme

Ausblick, Schlusswort und Verabschiedung

Frau Choryan und Frau Janßen bedanken sich bei allen Teilnehmenden für die intensive Mitarbeit und die Anregungen. Frau Janßen weist auf den kommenden Fußverkehrscheck und Workshop in Baumheide am 09.04.2022 hin. Die Teilnehmenden werden verabschiedet und das Programm endet gegen 15:20 Uhr.

Die Ergebnisse des Fußverkehrschecks und Workshops dienen der weiteren Ausarbeitung der Bestands- und Defizitanalyse. Des Weiteren bilden sie die Grundlage für eine Maßnahmenkonzeption im Modellquartier Innenstadt.



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 1

Ergebnisse der Online-Beteiligung

Modellquartier Innenstadt

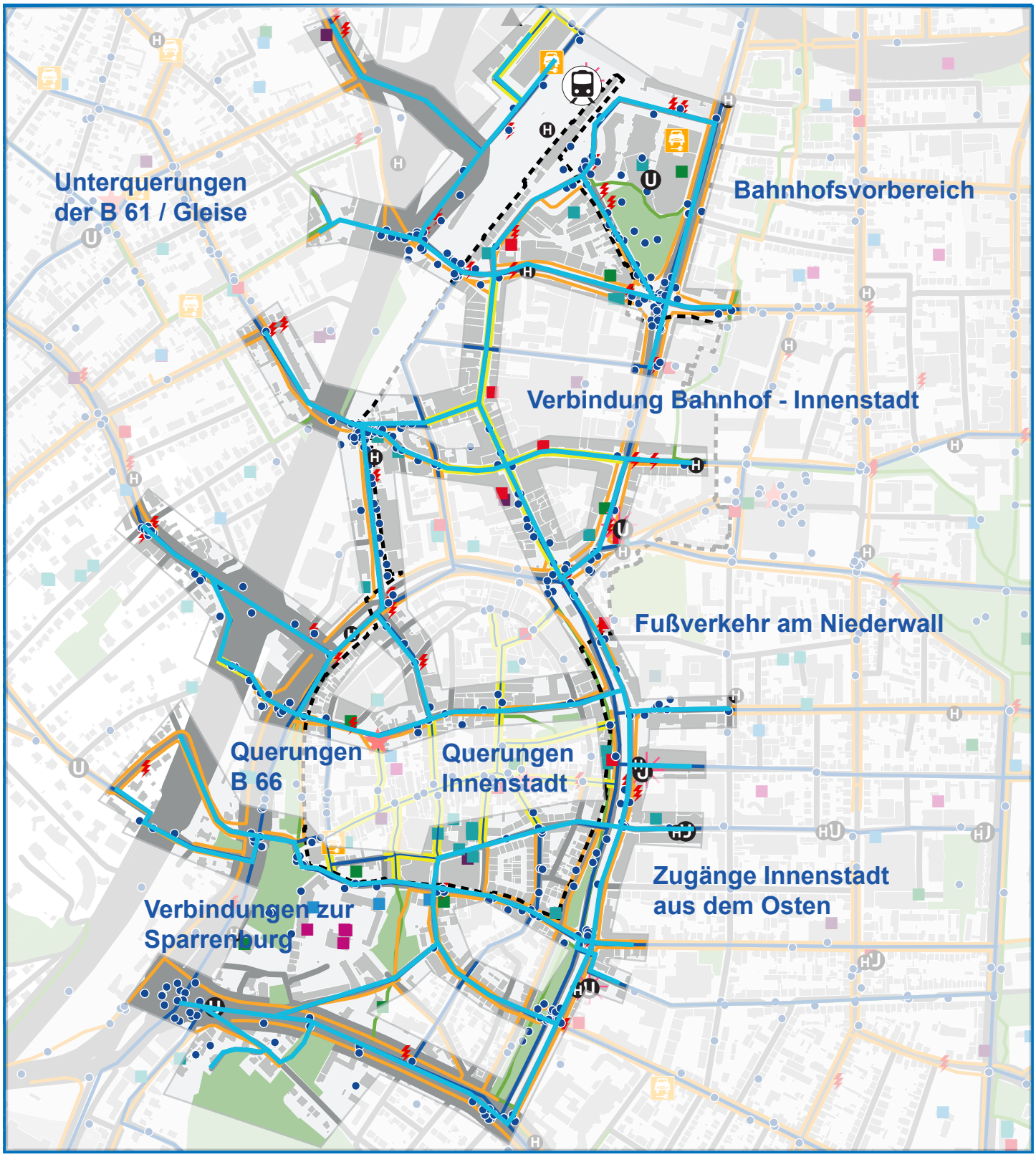
- Hinweise aus der Online-Beteiligung
- Straßennetz
- Siedlungsgebiete
- Gebäude
- Parkanlage

Datengrundlage	Online-Beteiligung zur Fußverkehrsstrategie
Kartengrundlage	Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster
Stand	Juli 2022

0 0,07 0,14 0,21 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel
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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 2

Untersuchungraum des Modellquartiers Innenstadt

- Betrachtete Netze und Flächen
- Hinweise aus der Online-Beteiligung
- Unfälle mit Fußgängerbeteiligung
- Hauptfußwegenetz
- Fußgängerzone
- Schulwegeplan
- Grüne Wege - Bestand

Ziele des Fußverkehrs

- Dienstleistung
- Nahversorgung
- Sport und Spiel
- Arztpraxis
- Bildung und Betreuung
- Öffentliche Einrichtung
- Freizeit und Tourismus
- Märkte
- Bahnhaltestelle
- Bushaltestelle
- Umsteigepunkte
- Car-Sharing-Station

- Straßennetz
- Siedlungsgebiete
- Gebäude
- Parkanlage
- Gewässer
- A-Zentrum

Kartengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

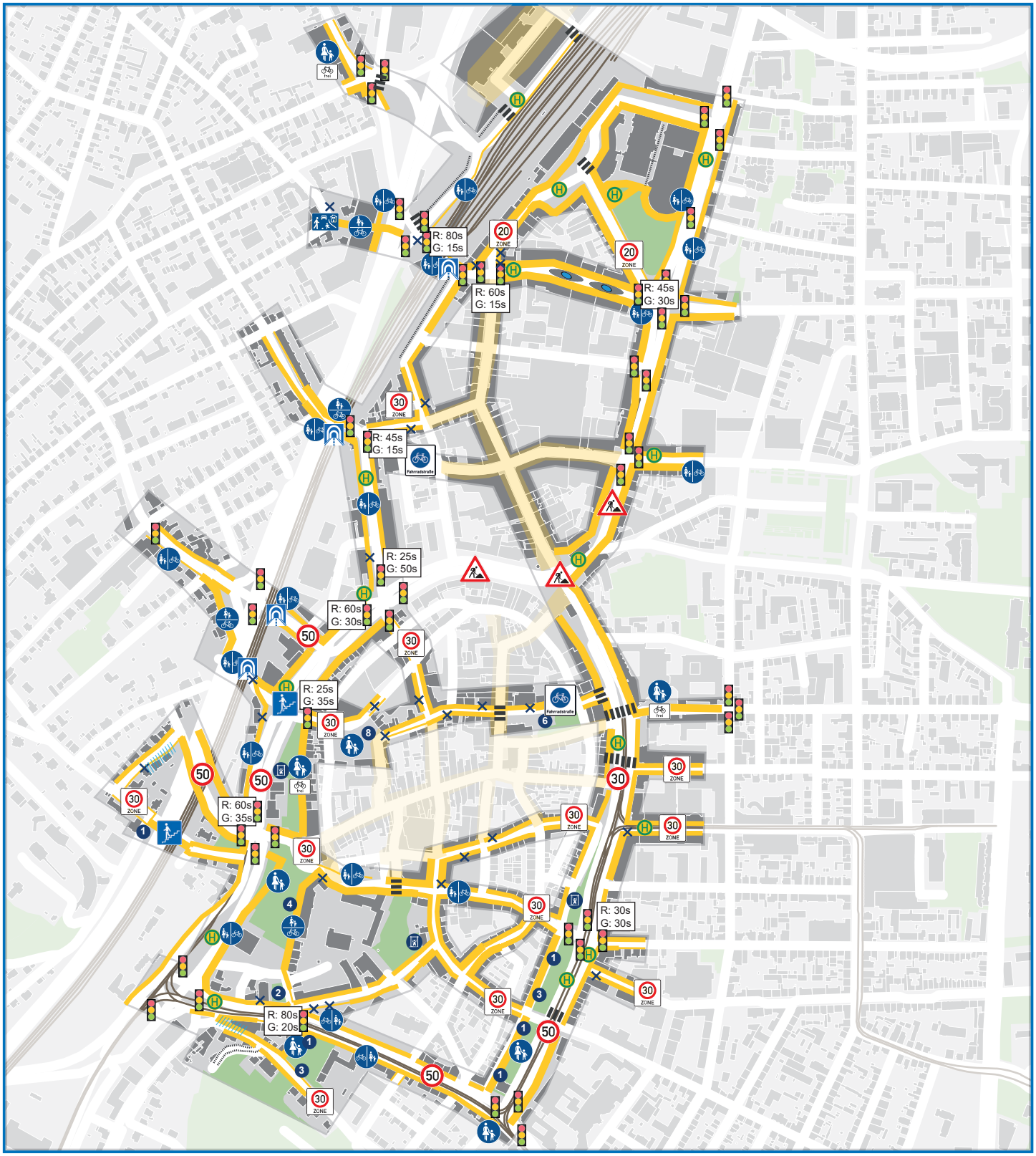
Stand Juli 2022

0 0,07 0,14 0,21 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 3

Bestandsaufnahme Fußverkehr Modellquartier Innenstadt

Gehwege

- <1,50 m
- 1,50 m - 2,50 m
- >2,50 m
- kein Gehweg
- Barriere

Verkehrsorganisation

- zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Fußgängerzone
- verkehrsberuhigter Bereich
- Sonderweg Fußgänger
- gemeinsamer Fuß-/Radweg
- getrennter Rad- und Fußweg
- Fußgängerunterführung
- niveaugleiche Unterführung
- Fahrrad frei
- Gehwegparken

Querungsanlagen

- Lichtsignalanlage
- Fußgänger-Lichtsignalanlage
- R: 20s G: 10s — Sperr- und Freigabezeiten in Sekunden
- Fußgängerüberweg
- Mittelinsel

- Haltestelle
- Sitzbänke
- Spielplatz

- Gebäude
- Siedlungsfläche
- Parkanlage
- Bahntrasse

Datengrundlage Ortbegehungen

Kartengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

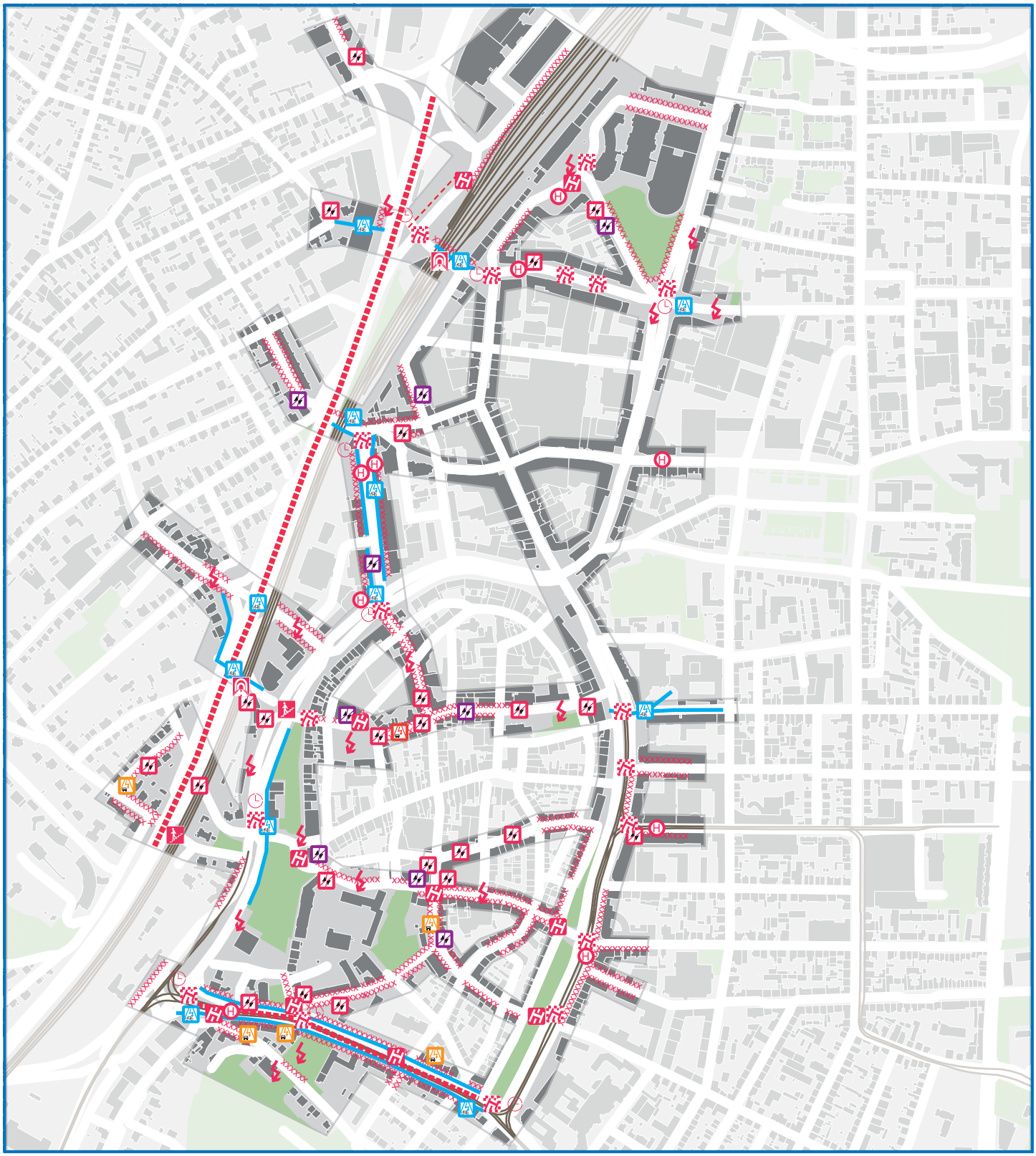
Stand Juli 2022

0 0,07 0,14 0,21 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 4

Defizitanalyse Fußverkehr
Modellquartier Innenstadt

Längsverkehr

- fehlender Gehweg
- zu schmaler Gehweg
- bauliche Engstelle
- mobile/temporäre Engstelle (Baustelle, Außengastronomie etc.)
- Konflikte mit Hol- und Bringverkehr
- Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr
- Konflikte mit Radverkehr

Querverkehr

- Barriere
- fehlende Querungsanlage
- verbesserungswürdige Querungsanlage
- verbesserungwürdige Ampelschaltung
- verbesserungwürdige Fußgängerunterführung
- verbesserungwürdige niveaugleiche Unterführung

Weitere Defizite

- mangelnde Barrierefreiheit
- verbesserungswürdige Haltestelle
- Gebäude
- Siedlungsfläche
- Parkanlage
- Bahntrasse

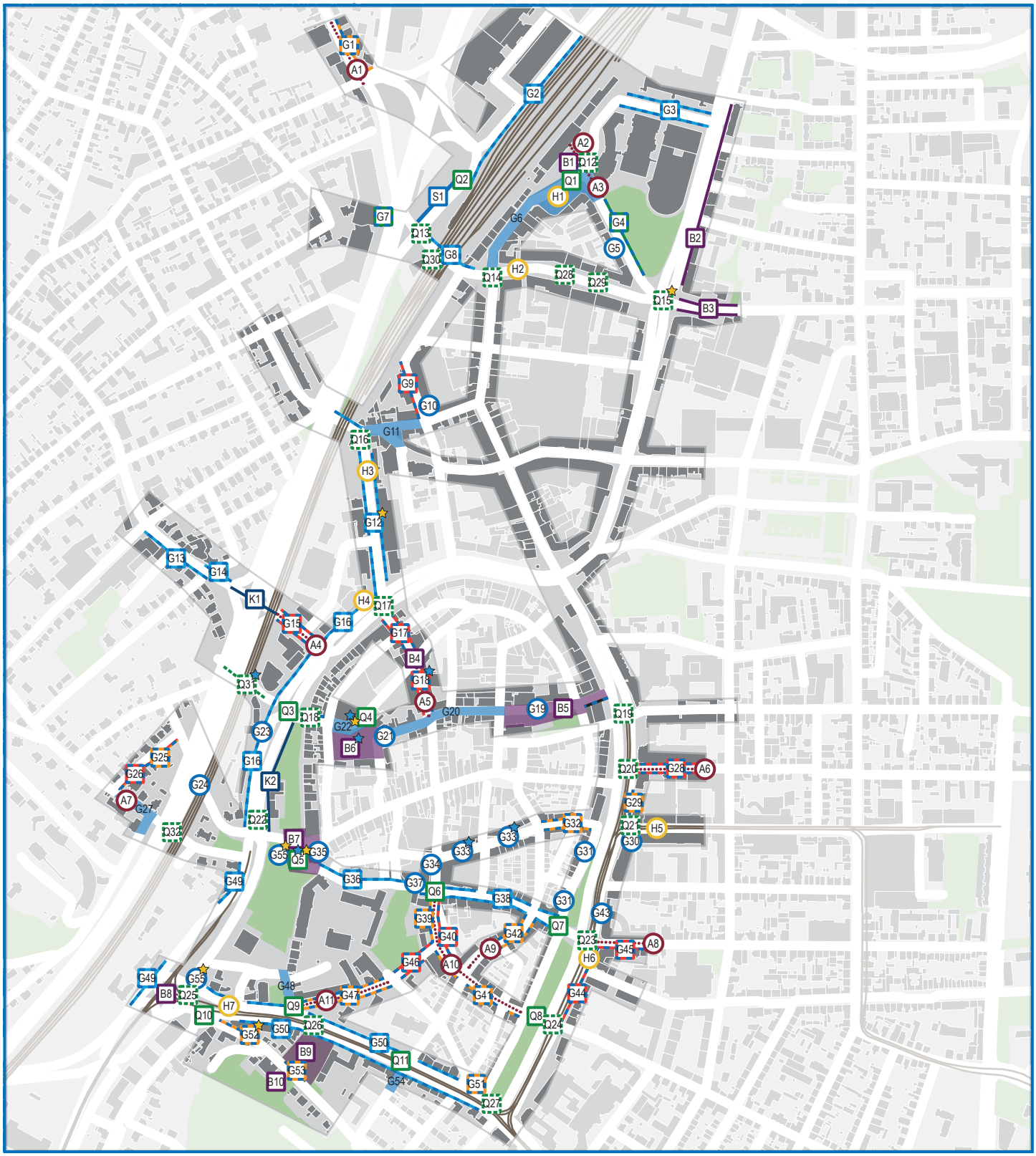
Datengrundlage Ortsbegehungen
Kartengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster
Stand Juli 2022

0 0,07 0,14 0,21 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrsstrategie

Karte 5

Maßnahmenempfehlungen Fußverkehr
Modellquartier Innenstadt

Längsverkehr

- S1 Anlage eines Gehwegs

Verbreiterung des Gehwegs durch ...

- G1 Änderung der Radverkehrsführung
- G1 Umwandlung von Parkflächen
- G1 Umwandlung von Fahrstreifen
- G1 Umwandlung von Grünflächen
- G1 Einrichten einer Mischverkehrsfläche
- G1 punktuelle Maßnahme zur Gewährleistung ausreichender Gehwegbreiten
- K1 klare Trennung vom Radverkehr

Querverkehr

- Q1 Bau einer Querungsanlage
- Q1 Verbesserung der Querungsanlage

weitere Maßnahmen

- B1 lineare Umgestaltung zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- B1 flächige Umgestaltung zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- H1 Ausbau der Haltestelle
- A1 Ausstattung des Straßenraums
- Initialmaßnahme
- Maßnahmensteckbrief

Gebäude
Siedlungsfläche
Parkanlage
Bahntrasse

Kartengrundlage Stadt Bielefeld, Amt für Geoinformation und Kataster

Stand Juli 2022

0 0,07 0,14 0,21 km

N

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

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