

Stellungnahmen zum Entwurf der Handlungsempfehlungen vom 24.06.2022

	Anmerkung	Antwort
	Handlungsempfehlungen	
Umweltamt	<u>Beleuchtung Grünanlagen</u> Generell Beleuchtung in Grünanlagen aufgrund Artenschutz begrenzt möglich. Hinweis sollte im Kapitel auftauchen.	Beim Fußwegenetz geht es überwiegend um ein Alltagsnetz, straßenbegleitende Gehwege und nicht um Wege in Grünanlagen; alltagstaugliche Wege sind zu beleuchten. Wege in Grünzügen werden unter „Grünes Wegenetz“ thematisiert. Hier Ergänzung, dass die Standards für alltagstaugliche Wege nicht erfüllt werden müssen
	<u>Ziele Grünes Wegenetz</u> Hier sollte auch das Ziel genannt werden, Lücken innerhalb des Grünen Wegenetzes z.B. durch neue Baumpflanzungen zu schließen.	Wurde ergänzt unter „Qualitätskriterien und –standards für Fußverkehrsanlagen“ und „Empfehlungen für Netzkategorien“
	<u>Sport- und Spielrouten</u> s. a. Projekt der Stadt Bielefeld (Amt für Verkehr) „Mehr Freiraum für Kinder“	Wurde als Fußnote ergänzt
	<u>Hauptfußwegenetz</u> Sofern sinnvoll und falls noch nicht erfolgt, sollte das Hauptwegenetz mit den grünen Verbindungswegen zwischen den Grün- und Parkanlagen überlagert werden.	Die Verknüpfung des Hauptfußwegenetzes (einschließlich der Überlagerungen) ist als Maßnahme definiert, um die dafür erforderlichen Vorarbeiten umzusetzen; Grundlage dafür wäre ein aktualisiertes Grünes Wegenetz
	<u>Flächen für den Fußverkehr</u> Der Sicherheitsabstand ist demnach auch durch einen Baumstandort angrenzend an die nutzbare Gehwegbreite gegeben?! In solch einem Fall wäre eine Gehwegbreite von gesamt 2,0 m als störungsfrei und komfortabel einzuordnen. Bitte entsprechenden Hinweis in das Kapitel übernehmen. Gem. Abb. 24 ist zu Straßen mit Bäumen ein Zuschlag von 2,0 – 2,5 m zu berücksichtigen. Wie ist das zu verstehen? 0,20 m + 1,80 m + min. 2,0 m und dann kommt erst die Baumscheibe? Das wären dann 4,0 m Gehwegbreite. Wenn möglich, dann zu Abb. 24 Erläuterung ergänzen	Textergänzung unter „Engstellen“
	<u>Engstellen</u> Warum auf 18 m beschränkt? Ggf. Baumstandorte betroffen. Abwägung ämterübergreifend in Einzelfällen notwendig! Bitte Hinweis entsprechenden Hinweis auf mögliche Abweichungen übernehmen.	Textergänzung: An Straßen mit Baumbestand entfällt der Sicherheitsabstand zum Kfz-Verkehr im Bereich von Baumscheiben bzw. durchgehenden baumbestandenen Grünstreifen. Anzustreben ist eine Seitenraumbreite (inkl. Baumscheibe / Baumstreifen von mindestens 4 m). Bei geringeren Seitenraumbreiten (auch im Bestand) sollten bei Gehbahnen unter 1,80 bzw. 2,00 m Lösungen für

	Anmerkung	Antwort
		Gehwegweiterungen zwischen den Baumstandorten entwickelt werden.
	<p><u>Best-Practice Multifunktionsflächen</u> Wie bereits beim letzten Treffen geäußert, ist dies hier aus grünplanerischer Sicht nicht als Best-Practice Beispiel zu werten. Ein Ziel der FVS ist die Ausstattungs- und hierdurch die Nutzungsqualität der Wege zu steigern. Dies auch durch die positive Förderung des Mikroklimas entlang der Wege, z.B. mittels Beschattung durch Bäume. Aus fachlicher Sicht ist hier daher ein Beispiel aufzuzeigen, welches dies beinhaltet und keine voll versiegelte Fläche darstellt. Hierzu ist auch auf den Belag zu achten. Bevorzugt sollte hier Rasengitter bzw. -fugenpflaster zum Einsatz kommen.</p>	Es geht bei dem - in der Fachöffentlichkeit publizierten - Beispiel um das Prinzip, die Gehwege von Einbauten zu „befreien“ – siehe auch Überschrift – sinnvolle Ergänzungen einschließlich Begrünung sind in der Fußnote benannt
	<p><u>Best-Practice Abbau Gehwegparken</u> Einzelne Stellplätze durch Baumstandorte ersetzen. Bitte als weitere Maßnahme ergänzen.</p>	Bei dem Beispiel geht es um das Freihalten der Gehwege von Parken, Einrichtung von Baumstandorten wird unter mehreren weiteren Best-Practice Beispielen genannt
	<p><u>Kasten: Gehwegbreiten</u> Im Kasten oder Fließtext bitte aufnehmen: Die Mindestbreite der Gehwege kann zugunsten von Bäumen unterschritten werden. Hierbei ist der Einzelfall zu prüfen.</p>	s. Textergänzung Engstellen
	<p><u>Best-Practice Mittelinsel</u> Evtl. noch Angabe zur Mindestbreite der Insel sinnvoll? Aus grünplanerischer Sicht ist dies ebenso kein Best-Practice Beispiel. Bitte durch Abbildung mit ergänzenden Baumstandorten ersetzen.</p>	<p>In der Abbildung sind die Maße enthalten</p> <p>Die Abbildung stellt eine Standardlösung mit den planerisch erforderlichen Elementen für eine sichere Querungsanlage dar. Weitere Ausstattungselemente sind hier nicht berücksichtigt werden und sind im Einzelfall zu prüfen – dies betrifft auch Baumstandorte</p> <p>Zur Prüfung von Baumstandorten bei Maßnahmen an der Gehweginfrastruktur siehe auch Ergänzung: Die Anpflanzung von Bäumen sowie Vegetation sollte daher bei der Planung von Straßenräumen – auch bei Ergänzungen und Erweiterungen von Fußverkehrsanlagen, z.B. Multifunktionsflächen und Gehwegvorstreckungen - von Beginn an miteinbezogen und besonders fokussiert werden.</p>

	Anmerkung	Antwort
	<u>Vegetation und grüne Infrastruktur</u> Hierzu wäre auch ein Best-Practice Beispiel wünschenswert. Z.B. Gehweg / Längsparker mit Baumstandorten / Straße.	Best-Practice ergänzt
Gesundheitsamt	<u>Attraktives Fußwegenetz</u> evt. "qualitätsgesichertes" oder "qualitativ hochwertiges"	Nicht geändert - attraktiv ist an dieser Stelle passender.
	<u>Karte Hauptfußwegenetz</u> Ich verstehe die Hervorhebung des Hauptwegenetzes, aber könnte man die für den Fußverkehr bedeutsameren Wege nicht stärker hervorheben, z.B. die Hauptverkehrswege grau/schwarz und schmaler machen oder als gestrichelte Linie?	Die Karten zum Hauptfußwegenetz waren bereits abgestimmt - eine Änderung zum jetzigen Zeitpunkt wird nicht empfohlen.
	<u>Breite Fußwege</u> Gibt es auch Vorgaben oder Fachwissen über die Neigung von Fußverkehrsflächen? Bergauf, bergab ist es natürlich nötig, aber es gibt auch Fußwege, die sind - oder haben sich mit der Zeit - zu einer Seite geneigt und können sich ungünstig z.B. für ältere Menschen mit Rollator darstellen. Bei Einfahrten benötigt man ja meist eine Neigung, gibt es da z.B. eine Regel (max. so und so viel Grad?) Wird es ggf. eine Bestandsaufnahme solch "krummer" Gehwege geben?	siehe dazu den Punkt Gehwegausstattung
	<u>Best-Practice barrierefreie Bushaltestelle</u> gibt es diese Haltestelle auch mit begrünten Dach?	siehe Best Practice bei Begrünung - dieses Beispiel zeigt die Anforderungen an Barrierefreiheit
	<u>Haushaltsbefragung</u> Die Einbindung der Kurzfassung eines Fragebogens zur Lebensqualität sollte erörtert werden, um Lebensumstände und deren subjektive Bewertung im Zusammenhang mit der Fußwege-Infrastruktur zu betrachten und daraus z.B. auch Prioritäten der Handlungsempfehlungen abzuleiten.	dies wurde nicht berücksichtigt - die Bedingungen für einzelne Verkehrsarten wurden bereits bei der letzten HHB abgefragt (s.u.), eine Überfrachtung solcher Befragungen ist zu vermeiden
	<u>Walkability-Index</u> ein solcher liegt mit Datenstand 2014 für die Stadt vor	Wurde ergänzt
	<u>Empfehlungen für geeignete Öffentlichkeitsarbeitsmaßnahmen</u> Ändern in: Empfehlungen für Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmenprogramme	Maßnahmenprogramme nicht ergänzt, im Maßnahmenkatalog enthalten
	<u>Kampagne zur Gesundheitsförderung</u> vgl. Textvorschläge	Die Vorschläge wurden übernommen: Zur Vorbeugung vor Erkrankungen und zur Förderung der Gesundheit, wird die Bewegung der Bielefelder*innen gesteigert. Breite Teile der Bevölkerung erreichen nicht die allgemeinen und spezifischen Empfehlungen für körperliche Aktivität, welche nicht nur

	Anmerkung	Antwort
		<p>Sport-, sondern auch Alltagsaktivitäten umfassen. Die bauliche Anpassung und Entwicklung der Fußwegenetze, die verhältnispräventiv die Voraussetzungen für körperliche Aktivitäten steigern können, sollte Hand in Hand gehen mit Kampagnen, die verhaltenspräventiv wirksam sind. Der Fußverkehr spielt im Themenfeld Prävention und Gesundheitsförderung eine besondere Rolle, da jeder Weg, der zu Fuß zurückgelegt wird, der auch in den Alltag integriert werden kann (z.B. beim Weg zur Arbeit), zu mehr körperlicher Aktivität führt – eines der „Big Five“-Themen der Prävention und Gesundheitsförderung.</p> <p>Daher wird eine Zufußgehen-Kampagne empfohlen. In die Kampagne kann bestehende oder zu entwickelnde Infrastruktur eingebunden (z. B. Calisthenics-Anlagen, Fußverkehrschecks) oder Maßnahmenumsetzungen (z. B. Laufrouen) integriert werden.</p> <p>Da unterschiedliche Altersgruppen unterschiedliche Angebote für mehr Zufußgehen und Bewegung benötigen, sollten Instrumente der partizipativen Bedarfserhebung projektbezogen verwendet werden, um ein passgenaues Angebot der Bewegungsförderung umzusetzen. Die Kampagne kann das ganze Jahr über vorgehalten werden, da das Zufußgehen immer möglich ist. Idealerweise spricht eine Kampagne in den Sommermonaten die meisten Menschen an.</p> <p>Mögliche Akteure sind das Gesundheitsamt (bzw. die Lenkungsgruppe Prävention und Gesundheitsförderung der Kommunalen Gesundheitskonferenz), das Sportamt sowie die Nahmobilitätsbeauftragte der Stadt Bielefeld sowie weitere Akteure der Stadtgesellschaft aus dem Gesundheitsbereich. Hierzu zählen unter anderem Krankenkassen und Sportvereine und private Anbieter (Fitnessstudios etc.).</p>
Gesund unterwegs	<u>Überschrift: Unfallvermeidung</u> ergänzen Konfliktvermeidung	Wurde übernommen
	<u>Kennzeichen attraktives Fußwegenetz: barrierefreie Gestaltung</u> Ergänzen: Sicherung der Gehwege	Wurde übernommen
	<u>Hauptfußwegenetz</u> Statt keine Umwege, keine großen Umwege	Wurde ergänzt

	Anmerkung	Antwort
	<u>Grünes Wegenetz</u> Hier fehlt die explizite Nennung der Wanderwege	das Wanderwegenetz ist nicht Thema der Fußverkehrsstrategie soweit es nicht in das Grüne Wegenetz integriert ist
	<u>Abbildung Flaniermeilen Wien</u> Bitte wenden	umgesetzt
	<u>Quell-Zielpunkte</u> Überprüfen Übereinstimmung, ergänzen: Pflegeheime	Wurde überprüft und vereinheitlicht
	<u>Unterschiedliche Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen</u> „Ihre Eigenschaften“ ist eine gewagte Verallgemeinerung, eher sollte darauf aufmerksam gemacht werden, dass es Verhaltensweisen gibt, die in den einzelnen Nutzergruppen Auswirkungen auf den Verkehr haben können.	Umformuliert: In der nachfolgenden Grafik sind Nutzergruppen des öffentlichen Raums und der Fußverkehrsinfrastruktur mit möglichen unterschiedlichen Verhaltensweisen und den daraus resultierenden Konsequenzen für den Verkehr dargestellt.
	<u>Mindestwerte</u> Statt „nach“ „nur an“	geändert
	<u>Priorität auf dem Hauptfußwegenetz</u> das ist fraglich, vielleicht muss in der neuen Haushaltsbefragung 2022 zur Mobilität auch abgefragt werden, ob die Fußgänger*innen prioritär die Hauptfußwege nutzen	das wird nicht abgefragt werden - das Hauptfußwegenetz ist ein planerisches Mittel, um priorisieren zu können - in Abhängigkeit von den zu erwartenden Fußgängermengen
	<u>Flächen für den Fußverkehr</u> Nach DIN 18040-3 ist eine lichte Höhe für Fußwege von 2,25 m statt 2,00m vorgesehen	Wurde angepasst
IHK	<u>Hauptfußwegenetz</u> Das Hauptfußnetz liegt zum großen Teil an Hauptverkehrsstraßen. Hier werden absehbar die geforderten Mindestbreiten nicht eingehalten werden können. Nebenräume sollten daher enger mit einbezogen werden.	Dies ist in den textlichen Formulierungen bereits berücksichtigt.
	<u>Qualitätsstandards/Flächen für den Fußverkehr</u> Auch hier sehen wir den Konfliktpunkt Platzmangel – es sollte sich nicht ausschließlich an den Mindestbreiten orientiert werden – sondern auch die örtlichen Gegebenheiten und die Verkehrsqualität für andere Verkehrsmittel.	Standards sind Zieldefinitionen - die Einbindung der örtlichen Gegebenheiten erfolgt im konkreten Entwurf
	<u>Reduzierung von Parkständen</u> Auch der ruhende Verkehr ist für die Erreichbarkeit Bielefelds für (auswärtige) Kunden, Mitarbeitende und Besucher maßgeblich. Daher ist ein sensibler Umgang mit dem Thema Parken angeraten. Parkplätze in Geschäftsstraßen nur moderat und in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden reduzieren.	Auch Parken im Straßenraum ist keine Selbstverständlichkeit, wenn dadurch anderen Verkehrsteilnehmer*innen keine ausreichenden Flächen zur Verfügung stehen.
	<u>Fuß- und Radverkehr</u>	Die gemeinsame Führung sollte innerorts vermieden werden

	Anmerkung	Antwort
	Trennung außerorts und innerorts auf Teilstrecken (wenn zu wenig Straßenraum verfügbar) weiterhin umsetzen.	
	<u>Umweltqualität</u> Zusätzliche Vegetation und Wasser an Hauptverkehrsstraßen halten wir aufgrund des o.g. Platzmangels für eher unrealistisch bzw. nur punktuell umsetzbar.	Unter anderem wird hier auf das Stadtplatzprogramm verwiesen. Auch auf Möglichkeiten der Begrünung bei fehlenden Flächen wird hingewiesen.
	<u>Geschwindigkeitsreduzierung</u> Vor Schulen und Kindergärten und in reinen Wohngebieten sind Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit richtig. Geschwindigkeitsreduzierungen auf den bereits heute sehr hoch frequentierten innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen führen dagegen zu Stau und Verkehrsverlagerungen in unerwünschte Bereiche. Geschwindigkeitsreduzierungen an Hauptverkehrsstraßen, die den überörtlichen Verkehr bündeln und leistungsfähig abwickeln sollen, daher nur umsetzen, wenn die Leistungsfähigkeit nicht (maßgeblich) reduziert wird.	Durch Geschwindigkeitsreduzierungen wird die Leistungsfähigkeit nicht reduziert. Siehe u.a.: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf
	<u>Best-Practice Beispiele</u> Zudem enthalten die im Bericht dargestellten Best-Practice-Beispiele nicht die im Lenkungsreis eingebrachten Hinweise. Einige Beispiele wurden seitens der Teilnehmer als eher problematisch bewertet.	Es handelt sich um Beispiele, die nicht immer in allen Punkten übertragbar sind. Die Hinweise aus der Lenkungsgruppe sind im begleitenden Text, zum Teil als Erläuterung zum Beispiel und in den konkreten, auf Bielefeld bezogenen Maßnahmenvorschlägen berücksichtigt.
Universität Bielefeld	<u>Quell- und Zielpunkte</u> Hier fehlen Universität und Fachhochschule, die sind ja weder Schulzentrum noch "nur" großer Arbeitgeber, Fehlt nicht auch das Fußballstadion?	Wurde überprüft und ergänzt

Stellungnahmen zur Fußverkehrsstrategie vom 05.08.2022

	Anmerkung	Antwort
	Fußverkehrsstrategie	
Radentscheid, ADFC	<u>Allgemeines</u> Wir begrüßen das Konzept grundsätzlich.	Zur Kenntnis genommen
	<u>Intermodalität</u> Der ÖPNV kann nur dann seinen Beitrag zur Verkehrswende leisten, wenn Menschen ihren Fußweg zur Bus- oder Stadtbahn-Haltestelle als sicher und komfortabel empfinden. Wenn Menschen dagegen der Weg zum Bus oder zur Bahn gefährlicher erscheint als eine Autofahrt zum Zielort, verspielt der ÖPNV sein Potenzial. Daher begrüßen wir ausdrücklich das Ziel, die Wege entlang der Stadtbahnlinien und der Hauptbuslinien in das Hauptwegenetz für den Fußverkehr aufzunehmen. Der dafür erforderliche Platz ist zu Lasten des Kfz-Verkehrs zur Verfügung zu stellen.	Zur Kenntnis genommen
	<u>Öffentlichkeitsarbeit</u> Eine positive Öffentlichkeitsarbeit fürs Zufußgehen begrüßen wir ausdrücklich. Punktuelle und gezielte Aktionen für eine größere Rücksichtnahme auf gemeinsamen Flächen können in Bereichen, an denen strukturelle Verbesserungen nicht möglich sind, sinnvoll sein. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) arbeitet in der Arbeitssicherheit mit einer sogenannten Maßnahmenhierarchie zur Vermeidung von Unfällen. Demnach sollten nach dem TOP-Prinzip zuerst immer die technischen Maßnahmen (T) umgesetzt werden. Wenn dies nicht ausreicht, sind organisatorische Maßnahmen (O) erforderlich. Erst zuletzt sollen geeignete, persönliche Maßnahmen (P) greifen. Überträgt man das auf Fußverkehr, müssen zuerst Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden (z.B. ausreichend breite Gehwege mit glatter Oberfläche und gesicherte Querungen), wenn die Konflikte dennoch weiterbestehen, folgen die organisatorischen Maßnahmen wie Verkehrsschauen und Bußgelder. Wenn weder die technischen und noch die organisatorischen Maßnahmen zum Erfolg führen, sind persönliche Maßnahmen wie Infostände und Werbung für Rücksichtnahme sinnvoll.	Mit der Umsetzung der Fußverkehrsstrategie sind die Maßnahmen aus den unterschiedlichen Bereichen (technisch, organisatorisch und persönlich) zeitgleich als gegenseitige Ergänzung vorgesehen.
	<u>Best-Practice Querungsanlage</u> Querungshilfen mit Gehwegvorstreckung sind wichtig für den Fußverkehr. Die Abbildung 36 „Mittelsinsel mit Gehwegvorstreckung“ im Gesamtbericht auf Seite 77	Die Abbildung 36 wurde durch eine Abbildung ohne Schutzstreifen ersetzt.

	Anmerkung	Antwort
	<p>zeigt jedoch ein schlechtes Beispiel, da die gezeigte Gestaltung mit Unterbrechung des Schutzstreifens zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr führt. Eine „Mittelsinsel mit Gehwegvorstreckung“ ist nur sinnvoll bei Straßen mit Mischverkehr (ohne Schutzstreifen) und bei breiteren Straßen mit durchgehendem Radweg, gegebenenfalls mit Zebrastreifen auch über Radweg. Bitte Abbildung 36 ändern (Schutzstreifen entfernen) oder ersetzen!</p>	
	<p><u>Wege in Grünzügen und Grünes Wegenetz</u> Für die Praxis ist eine Trennung nach Alltags- und Freizeitverkehr nicht sinnvoll zu definieren. Viele zurückgelegte Wege zeigen zugleich Merkmale von „Alltags“- und „Freizeit“-Nutzung. Wegekettten dienen vielen Zwecken zugleich. Wege in Grünzügen müssen daher ihre Funktion für den Fußverkehr zu allen Tageszeiten und Wetterbedingungen erfüllen können und sie müssen allen Menschen eine leichte und sichere Nutzung ermöglichen. Daher müssen nicht nur die Hauptwege in Grünzügen, sondern auch Verbindungswege z.B. zu angrenzenden Wohngebieten und zu Einrichtungen von Bildung, Handel, Gewerbe und Dienstleistungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine glatte Oberfläche aufweisen, die jederzeit das leichte und sichere Benutzen z.B. mit Rollstühlen, Rollatoren und Kinder-Spielrädern ermöglicht, • beleuchtet sein. Auf allen Routen in Grünzügen (nicht nur Hauptwege), die Menschen stark mit Fahrrädern nutzen, • müssen die Wege ausreichend breit sein, um Konflikte zu vermeiden, • müssen die Gehwege glatt sein, damit Fußgänger*innen nicht auf den besser zu begehenden Radweg ausweichen. 	<p>Wird im Umsetzungsprozess jeweils abgewogen</p>
Gesundheitsamt	<p><u>Strategische Handlungsfelder</u> Leitfaden S.8: Die Steigerung körperlicher Aktivität durch Förderung des Fußverkehrs sollte durch bedarfsgerechte Maßnahmen des Gesundheitsamtes begleitet werden, z.B. in ausgewählten Quartieren.</p>	<p>Geändert in: Für die Umsetzung klimaresilienter, lebenswerter und gesunder Straßenräume ist insbesondere das Umweltamt einzubinden. Ebenso soll die Steigerung der körperlichen Aktivität im Rahmen der Förderung des Fußverkehrs durch bedarfsgerechte Maßnahmen des Gesundheitsamtes begleitet werden.</p>
Bauamt	<p><u>Personelle Kapazitäten</u> Das Konzept zur Fußverkehrsstrategie erscheint sehr ambitioniert und betrifft bei vielen Maßnahmenvorschlägen Aufgaben des Bauamtes. Eine Umsetzung des umfassenden Maßnahmenpaketes bis zum Jahr 2030 erscheint mit den bestehenden Personalkapazitäten im Bauamt aber nicht realistisch. Da die Maßnahmen ausdrücklich auch eine Finanzierung über Städtebauförderung</p>	<p>Auf den entsprechenden Mehrbedarf an Personal wird hingewiesen, die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt im Nachgang in Abstimmung der Ämter und unter Berücksichtigung der personellen Kapazitäten</p>

	Anmerkung	Antwort
	anstreben und Maßnahmen der Stadterneuerung betroffen, muss auf diesen Engpass hingewiesen werden.	
	<p><u>Netze</u> Als gesamtstädtisches Konzept erscheinen die sehr detaillierten Funktionszuweisungen einzelner Wegeabschnitte als nicht sehr praxisrelevant und wirken sehr unübersichtlich. Die Funktionalitäten der einzelnen Abschnitte lassen sich gesamtstädtisch von hier auch nicht überprüfen. Teilweise fehlen aber wichtige bestehende Abschnitte wie z.B. der Bullerbachweg in der Sennestadt oder geplante Verbindungen z.B. im Ost-West-Grünzug Sennestadt. Eine an dieser Stelle eher strategische räumliche Zuordnung und deren Verzahnung mit anderen Fachplanungen (Beispiel Premiumwege Aachen) wäre aus unserer Sicht zielführender. Eine klare räumliche und zeitliche Priorisierung von Maßnahmen wäre wünschenswert.</p>	<p>Bei der Entwicklung des Hauptfußwegenetzes wurden vor allem Quellen und Ziele für Alltagswege berücksichtigt. Diese sollen möglichst mit den „Grünen Wegen“ verknüpft werden. Eine erste räumliche und zeitliche Priorisierung der Maßnahmen wurde vorgenommen, eine Detailplanung kann erst erfolgen, wenn finanzielle und personelle Kapazitäten entsprechend eingeplant wurden und die Maßnahmen auf konkrete Umsetzbarkeit überprüft wurden.</p>
	<p><u>Verzahnung Maßnahmen</u> Leider sind die Schnittstellen zu Konzepten des Bauamtes und anderer Ämter nicht immer ausreichend dargestellt. Sie werden zwar zum Teil erwähnt, dann aber bei der Ableitung der Maßnahmen nicht weiter berücksichtigt. Teilweise werden neue Maßnahmen vorgeschlagen, die sich mit laufenden Maßnahmen der Stadterneuerung decken. Als Beispiel möchte ich hier die „Flaniermeile Rabenhof“, die „Unterführung Am Lehmstich“ oder das „Stadtplatzprogramm“ aufführen. Hier bedarf es einer konkreteren Darstellung, welche Maßnahmen ergänzend durchgeführt werden sollen. Dabei sind Widersprüche zu den bestehenden Planungen zu vermeiden. Zum Teil gibt es für diese Maßnahmen bereits politische Beschlüsse über die integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepte. So hat der Rat u.a. das Stadtumbaukonzept Bielefeld beschlossen, welches die räumliche Programmatik „Der öffentliche Raum als Projekt“ formuliert und damit ausdrücklich die Aufwertung der öffentlichen Stadtplätze adressiert. Der Kesselbrink, der Neumarkt und andere Plätze wurden in diesem Zusammenhang durch die Städtebauförderung bereits erfolgreich umgestaltet. Der Klosterplatz soll perspektivisch über die Innenstadtstrategie und ein nachfolgendes INSEK Innenstadt neu geplant und aufgewertet werden. Dabei sind die Themen des Fußverkehrs selbstverständlich zu berücksichtigen. Eine vorgezogene Planung als Pilotprojekt im Rahmen der Fußverkehrsstrategie bis 2024 ist fachlich nicht sinnvoll. Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen der Fußverkehrsstrategie bedarf es</p>	<p>Die Maßnahmen sind als Maßnahmenvorschläge zu verstehen, die in bestehende Planungen soweit möglich einzubeziehen sind. Die gemeinsame ämterübergreifende Erarbeitung wird hier ausdrücklich als Erfolgsfaktor gesehen und sollte noch weiter gestärkt werden.</p>

	Anmerkung	Antwort
	insgesamt einer besseren Einordnung in konkrete räumliche Planungen und Konzepte. Insgesamt sollte die Kongruenz der Fußverkehrsstrategie zu Konzepten, Planungen und Maßnahmen des Bauamtes deutlicher herausgearbeitet werden.	

Nach Fertigstellung des Gesamtberichtes eingereicht:

Umweltamt

Abteilung Umweltplanung

360.2, 8.9.2022,

Frau Woyna, ☎ 51-2287

660

LK Argus

Fußverkehrsstrategie (FVS) Bielefeld

Stellungnahme des Umweltamtes

Mail vom 05.08.2022 von Frau Arinta

Die Stellungnahme des Umweltamtes behandelt lediglich generelle Fragen bzw. ausgewählte Punkte. Die Anmerkungen zum ersten Entwurf der Handlungsempfehlungen v. 21.07.2022 bleiben weiterhin bestehen.

Grundsätzlich wird die Erarbeitung einer konzeptionellen Grundlage für den Fußgängerverkehr in Bielefeld und damit die Förderung einer umweltfreundlichen und klimaschonenden Mobilität begrüßt. Aufgrund der notwendigen Vereinbarkeit der Fußverkehrsstrategie mit den Zielen für den Klimaschutz, der Grünplanung und dem Naturhaushalt, sind nachfolgende Sachverhalte in der weiteren Planung zu berücksichtigen:

1. Hauptfußwegenetz mit Verbindungsstrecken – Karte 9

Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie wurde ein gesamtstädtisches Hauptfußwegenetz entwickelt, mit dem eine direkte Quell- und Ziel-Wegeführung angestrebt wird. Einzelne Streckenabschnitte des Hauptfußwegenetzes verlaufen hierbei durch Grünräume und naturnahe Gebiete, die auch dem grünen Wegenetz zugehörig sind. Hierzu zählt beispielsweise die Grün- und Parkanlagen Stieghorster Grünzugs entlang der Stadtbahnlinie

2. Eine Verknüpfung des Hauptfußwegenetzes und dem Grünen Wegenetz im Sinne eines möglichst engmaschigen und sich ergänzenden Netzes, wie auch im Maßnahmensteckbrief auf Seite 135 des Gesamtberichts dargestellt, wird grundsätzlich begrüßt.

Hinsichtlich der Gestaltung des Hauptfußwegenetzes wird die Empfehlung formuliert, bei straßenunabhängig geführten Wegen eine gemeinsame Wegeführung nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen und abseits von Radhauptverkehrsrouten umzusetzen. Hierbei soll die Wegbreite mindestens 2,50 m aufweisen, andernfalls soll eine getrennte Führung angestrebt werden. Auch bei Radwegen im Seitenraum soll eine Mindestbreite für Gehwege von 2,50 m eingehalten werden (Gesamtbericht, S. 81). Park- und Grünräume erfüllen neben ihrer Erholungsfunktion auch stadtklimatische, ökologische, soziale und gesundheitliche Funktionen. Aufgrund dessen sind weitergehende Versiegelungen bzw. Eingriffe in den Baum- und Vegetationsbestand etwa durch neue Wegeführungen oder Wegverbreiterungen zu vermeiden. Zudem sind einzelne Grün- und Parkanlagen sehr schmal, sodass beispielsweise

eine getrennte Fuß- und Radverkehrsführung das Einhalten der Mindestbreiten nicht möglich ist. Bei einigen stark genutzten Park- und Grünanlagen kann eine getrennte Wegeführung in den Blick genommen werden. Wir gehen davon aus, dass solche Maßnahmen im Einvernehmen mit dem Umweltamt entwickelt werden.

2. Leitbild und Ziele für Bielefeld

2.1 Ziele für den Fußverkehr in Bielefeld

Bei dem strategischen Ziel „attraktive öffentliche Räume“ (Gesamtbericht, S. 51), sollte die Neupflanzung von Bäumen als Handlungsziel/Unterziel für Gesundheit und Wohlbefinden benannt werden. So tragen Bäume nicht nur zur Verbesserung des Stadtklimas durch die Erzeugung von Verdunstungskühle bei und absorbieren Lärm und Schadstoffe, sondern steigern zudem die Aufenthaltsqualität durch die Aufwertung des öffentlichen Raumes und der Verschattung der Gehwege an heißen Tagen. Zudem würden durch diese Benennung die Ziele des Klimaanpassungskonzeptes und des Straßenbaumkonzeptes auch in die vorliegende Fußverkehrsstrategie integriert werden. Darüber hinaus würde auch auf den benannten Indikator „Anzahl der Straßenbäume in Abschnitten des Hauptfußwegenetzes (Straßenbäume je km)“ (Gesamtbericht, S. 117) zur Evaluation der Strategie zurückgegriffen werden und eine Messung des Ziels ermöglichen.

3. Handlungsempfehlungen

3.1 Empfehlungen für Netzkategorien

Grünes Wegenetz

In Kapitel 6.1 des Gesamtberichts (S. 57) als auch im Leitfaden (S. 17) wird das Grüne Wegenetz beschrieben. Hier wird das Ziel als „Angebot von Fußwegeverbindungen innerhalb grün geprägter und naturnaher Räume“ definiert. Allerdings ist das Ziel des Netzes auch Grünräume miteinander zu verbinden, indem Verbindungswege, bei denen es sich nicht um Grünräume bzgl. von Grün geprägten Räumen handelt, zwischen den Räumen begrünt werden und somit ein zusammenhängendes grünes Wegenetz entsteht. Dies soll etwa durch die Schließung von Lücken durch Straßenbaumpflanzungen erfolgen. Es handelt sich bei dem Grünen Netz daher nicht nur um Wege innerhalb von Grünräumen, sondern auch um die Zubringer dahin, die zwischen diesen bestehen.

3.2 Qualitätskriterien und –standards für Fußverkehrsanlagen

Flächen für den Fußverkehr

In den vorliegenden Dokumenten wird eine Mindestbreite von 2,50 m für Fußverkehrsflächen definiert. Zudem wird beschrieben, dass an baulichen Engstellen eine geringere nutzbare Gehwegbreite zugelassen werden kann, diese jedoch auf eine Länge von maximal 18 m beschränkt ist (Gesamtbericht, S. 70). Fußverkehrswege sollten in Straßenräumen nicht isoliert betrachtet werden. So benötigen, neben Radfahrwegen, Baumstandorte eine gewisse Mindestbreite, um dauerhaft als diese funktionieren zu können. Durch die Formulierung einer generellen Mindestbreite für Gehwege sehen wir die Gefahr, dass abwägende Lösungen unterbunden werden. Aufgrund dessen sollte in dem Fließtext oder im Merkkasten der Hinweis formuliert werden, dass die Mindestbreite der Gehwege zugunsten von Baumstandorten

unterschriften werden kann, wobei der Einzelfall zu prüfen und eine amtsübergreifende Abwägung erfolgen sollte. Sofern gesetzlich geschützte Gehölze vorhanden sind, können Engstellen mit einer Länge über 18 m notwendig werden. Aus fachlicher Sicht ist daher eine maximale Länge von 18 m lediglich anzustreben.

Best-Practice Beispiel „Stuttgarter Rechteck“

Im Rahmen der Beschreibung der Qualitätskriterien für die Flächen des Fußverkehrs, wird auf das Best-Practice-Beispiel „Stuttgarter Rechteck“ (Gesamtbericht, S. 71) verwiesen. Dieses ist aus grünplanerischer Perspektive nicht als Best-Practice zu werten, da Potenziale der Begrünung nicht genutzt und voll versiegelte Flächen, wie dort abgebildet, zu vermeiden sind. Es wird zwar der Anspruch zu Beginn des Kapitels geäußert, dass die Best-Practice-Beispiele nicht alle Anforderungen widerspiegeln müssen, dennoch sollten sich übergeordnete Ziele der Stadtentwicklung, wie Klimaanpassung und die Minimierung von Versiegelung, in den Beispielen widerspiegeln und kreative Lösungen aufgezeigt werden, um eine konkrete Orientierung für die Praxis zu bieten. Ein Ziel der FVS ist die Ausstattungs- und hierdurch die Nutzungsqualität der Wege zu steigern. Dies kann auch durch die positive Förderung des Mikroklimas entlang der Wege, z.B. mittels Beschattung durch Bäume geschehen. Aus fachlicher Sicht ist hier daher ein Beispiel aufzuzeigen, welches dies beinhaltet und keine voll versiegelte Fläche darstellt. Hierbei ist zudem auf den Belag zu achten. Bevorzugt sollte hier Rasengitter bzw. –fugenpflaster zum Einsatz kommen.

Darüber hinaus wäre es wünschenswert, wenn das Ersetzen von einzelnen Stellplätze als Baumstandort als weitere Maßnahme aufgezeigt werden würde, da dies eine zentrale Maßnahme zur Aufwertung des Straßenraum darstellt.

Querungen

Es werden grundsätzliche Anforderungen an Querungsanlagen benannt (Gesamtbericht, S. 76). Um die Nutzungsqualität durch Verschattung im öffentlichen Raum zu steigern, sollte die Anforderung der Kombination von Querungen mit Baumstandorten mit in die Liste aufgenommen werden.

Des Weiteren wird in Abbildung 36 (Gesamtbericht, S. 77) ein Best-Practice-Beispiel für Querungsanlagen vorgestellt. Aus grünplanerischer Perspektive ist dies nicht als Best-Practice zu betrachten, da das Potenzial zur Begrünung und damit einhergehende Verschattung nicht genutzt wird. Hier wäre es wünschenswert eine Abbildung mit ergänzenden Baumstandorten darzustellen und in der Beschreibung eine Empfehlung für die Anpflanzung von Bäumen zu formulieren.

3.3 Gestaltungslinien / Straßenraumausstattung

Sicherheit und Beleuchtung

In der Fußverkehrsstrategie (sowie im Leitfaden und in den Dokumenten für die Modellquartiere) wird die Beleuchtung von Fußwegen als Anforderung an die Fußverkehrsinfrastruktur benannt (Kapitel 6.1). Hinsichtlich der Straßenraumausstattung wird zudem formuliert, dass das Bielefelder Hauptfußwegenetz möglichst durchgängig beleuchtet sein soll, auch bei straßenunabhängig geführter Wegeverbindung (Gesamtbericht, S. 91).

Hier gilt anzumerken, dass die Beleuchtung von Verkehrswegen eine der Hauptquellen für die zunehmende Lichtverschmutzung darstellt und zahlreiche schwerwiegende Auswirkungen auf Flora und Fauna mit sich bringt. So stört Licht Säugetiere, Vögel sowie Amphibien und Fische in ihrem natürlichen Lebensrhythmus. Zahlreiche Fledermausarten meiden Licht grundsätzlich, was zur Einschränkung von Lebens- und Nahrungsräumen führt. Darüber hinaus wird eine Vielzahl von nachtaktiven Insekten von künstlichem Licht, insbesondere von Quellen mit hohen Anteilen an kurzwelligem blauen oder ultravioletten Licht, angezogen und verlässt damit den eigentlichen Lebensraum. Der Verlust durch das begleitende Insektensterben hat weitreichende Auswirkungen, wie beispielsweise auf die Blütenbestäubung und Nahrungsketten. Die durch Lichtquellen der Landschaft entzogene Nahrung fehlt allen Insektenfressern. Bereits eine einzelne Lampe kann weit in den Raum reichen. Es gibt kein insektenfreundliches Licht, sondern nur Licht mit weniger negativen Auswirkungen. Das sind zurzeit Natriumdampf-Niederdrucklampen oder LED-Lampen mit warmweißer Lichtfarbe von ≤ 2700 Kelvin oder besser noch monochromes Licht ≤ 1800 Kelvin. Zudem ist der Erhalt von sogenannten Dunkelkorridoren in für Wildtiere wichtigen Lebensräumen dringend erforderlich. Das Bundesnaturschutzgesetz verbietet u.a. im § 44 wildlebende Tiere der streng geschützten Arten z.B. Fledermäuse und der europäischen Vogelarten erheblich zu stören.

Beispielsweise ist die Führung der Hauptverkehrsroute entlang der Brockhagener Straße vorgesehen. Diese führte jedoch entlang oder durch Naturschutzvorranggebiete oder Landschaftsräume mit hoher Schutzfunktion. Auch das Gebiet zwischen der Verler Straße und dem Heidegrundweg stellt einen Landschaftsraum mit mittlerer bis hoher Schutzfunktion dar. Planungsrelevante Tierarten, wie Fledermäuse, sind hier vorzufinden. Hier besteht hinsichtlich naturschutz- und artenschutzrechtlicher Belange Abstimmungsbedarf.

Im Allgemeinen ist eine Ausweitung der Beleuchtung entlang von Fußwegen im Außenbereich und in noch vergleichsweise dunklen Korridoren in Grünanlagen und/oder entlang von Gewässern, Waldrändern und größeren Hecken zu verzichten. In einem begründeten Einzelfall kann in diesen Räumen eine Beleuchtung vorgesehen werden, sofern die erforderlich und durch die Begrenzung des Umfangs, die Art und die Anordnung von Lampen, die Intensität und die spektrale Zusammensetzung der Leuchtmittel, sowie deren Zeitschaltung Beeinträchtigungen minimiert werden können. Wir gehen davon aus, dass solche Maßnahmen in Abstimmung mit dem Umweltamt entwickelt werden.

4. Empfehlungen zu Umsetzung

4.1 Maßnahmenkatalog

Im Kapitel 7.0 des Gesamtberichtes sowie in den Maßnahmenkatalogen der Modellquartiere sind alle vorgeschlagenen Maßnahmen aufgelistet. Überwiegend sind für die Maßnahmen genauere Vorhabensbeschreibungen in Form von Steckbriefen vorhanden, für einzelne Maßnahmen, wie beispielsweise bei den Modellquartieren, ist eine solche Detailschärfe noch nicht gegeben. Das Umweltamt ist bei sämtlichen Planungen und Umbaumaßnahmen innerhalb von Grün- und Parkanlagen und Schutzgebieten zu beteiligen. Hierbei sind nicht nur freiraumplanerische Belange, sondern zudem auch naturschutzrechtliche Aspekte mit einzubeziehen.

In Hinblick auf die Realisierung der Fußverkehrsstrategie gilt generell zu berücksichtigen, dass auch im Kontext des Straßenbaumkonzeptes, welches aktuell im Auftrag des Umweltamtes erstellt und voraussichtlich Anfang 2023 beschlossen wird, Potenzialräume zur Begrünung von

Straßen und Handlungsschwerpunkte ermittelt werden. Daher sollte eine Abstimmung der Einzelmaßnahmen im Rahmen der beiden Konzepte stattfinden.

4.2 Einzelmaßnahmen

Multifunktionsflächen an der Donauschwabenstraße (Modellquartier Baumheide)

Da die Donauschwabenstraße hinsichtlich der Gehweggestaltung problematische Engstellen aufweist, werden Multifunktionsflächen entlang der Straße vorgeschlagen (Gesamtbericht, S. 145). Die Donauschwabenstraße ist abschnittsweise von einer extremen Wärmebelastung von über 40 Grad am Tag betroffen. Daher sollte bei der Maßnahmenumsetzung ein besonderes Augenmerk auf die Verschattung und Verbesserung des Mikroklimas durch Begrünung gelegt werden, um den Multifunktionsflächen als Begegnung- und Aufenthaltsraum gerecht zu werden. Neben der Neupflanzung von Bäumen, könnten auch mobile Begrünungselemente oder bauliche (begrünte) Konstruktionen, Schatten spenden und zudem die Attraktivität des öffentlichen Raums steigern.

Fußgängerüberweg am Waldhof

Auf Seite 158 des Gesamtberichts sowie in dem Dokument zu dem Modellquartier Innenstadt (S. 61), wird am Waldhof ein Fußgängerüberweg zur Querung als Maßnahme vorgeschlagen. Auf der Prinzipskizze ist hierfür eine weitreichende Versiegelung eines Baumstandortes abgebildet. Eine solche Versiegelung in bestehenden Grünflächen in Kombination mit einem Baumstandort ist aus grünplanerischer Perspektive abzulehnen, da die Versickerung des Niederschlagswassers deutlich erschwert wird und zudem das Wurzelwachstum negativ beeinflusst werden kann. Es wird empfohlen die Fläche der Kronentraufe zuzüglich 1,50 m als definierten Wurzelbereich frei von Versiegelung zu halten. Eine Wegeführung, die an die bestehende Pflasterung anknüpft wäre daher wünschenswert.

Umgestaltung der Randstraßen am Klosterplatz nach dem Shared Space-Prinzip und barrierefreier Ausbau des Platzes (S. 170)

Der Klosterplatz ist gekennzeichnet durch zahlreiche Baumstandorte. Um diese langfristig zu erhalten, sollte bei der Sanierung der Oberfläche daher wasserdurchlässige Materialien mit einem hohen Fugenanteil bevorzugt werden, um den Klima- und Wasserhaushalt zu sichern und um die allgemeine Bodenversiegelung im urbanen Raum zu mindern.

Beleuchtungsprogramm

Auf Seite 176 des Gesamtberichts wird ein Beleuchtungsprogramm für das Fußwegenetz als Maßnahme vorgeschlagen. Wie zuvor hinsichtlich der Qualitätsstandards erläutert, stellt die Beleuchtung von Verkehrswegen die Hauptquelle für Lichtverschmutzung dar und kann negativen Einfluss auf Mensch und Tier haben.

Straßenbäume in der Mühlenstraße

Als eine Maßnahme wird die Pflanzung von Straßenbäumen in der Mühlenstraße vorgeschlagen, was aus umweltplanerischer Sicht begrüßt wird. Im Rahmen des Steckbriefes

(Gesamtbericht, S. 180) wird diese Maßnahme als Pilotprojekt eingestuft, in dem Maßnahmenkatalog (Gesamtbericht, S. 130) und der Zeitleiste (Gesamtbericht, S. 193) jedoch nicht. Grundsätzlich wird begrüßt, ein Pilotprojekt zum Thema Straßenbäume zu integrieren, um hierdurch ämterübergreifende Umsetzungsschritte ermitteln zu können.

Im Auftrag

Gez.

Maaß