

BIELEFELD GEHT LOS!



Auftraggeber



**Stadt Bielefeld**  
Amt für Verkehr

Amt für Verkehr  
Technisches Rathaus  
August-Bebel-Str. 92  
33602 Bielefeld  
[www.bielefeld.de](http://www.bielefeld.de)

Text und Illustration:



Berlin • Hamburg • Kassel

LK Argus Kassel GmbH  
Ludwig-Erhard-Straße 8  
34131 Kassel  
[www.LK-argus.de](http://www.LK-argus.de)

## Inhalt

### Einführung

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 zurückgelegt, 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 Spaziergehen 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.

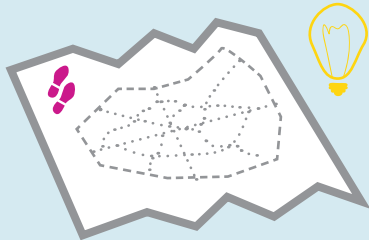




# Leitbild

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

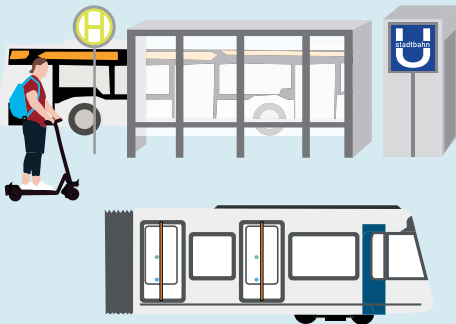


## Fußverkehr als Ausgangspunkt

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

## Kurze Wege

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



## Gut vernetzt

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

## Barrierefrei unterwegs

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



## Sicher unterwegs

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



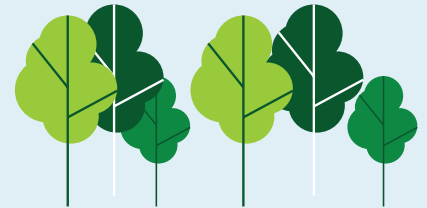


## Attraktive öffentliche Räume

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, Sanitäreinrichtungen und Spielplätzen. Die **selbstständige Mobilität** von Senior\*innen und mobilitätseingeschränkten Menschen sowie Kindern **wird gefördert** sowie die **Teilhabe** aller Gruppen **am öffentlichen Leben erhalten**.



## 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

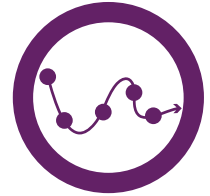


### Ziel: Förderung des Fußverkehrs als Querschnittsaufgabe



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

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



## 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



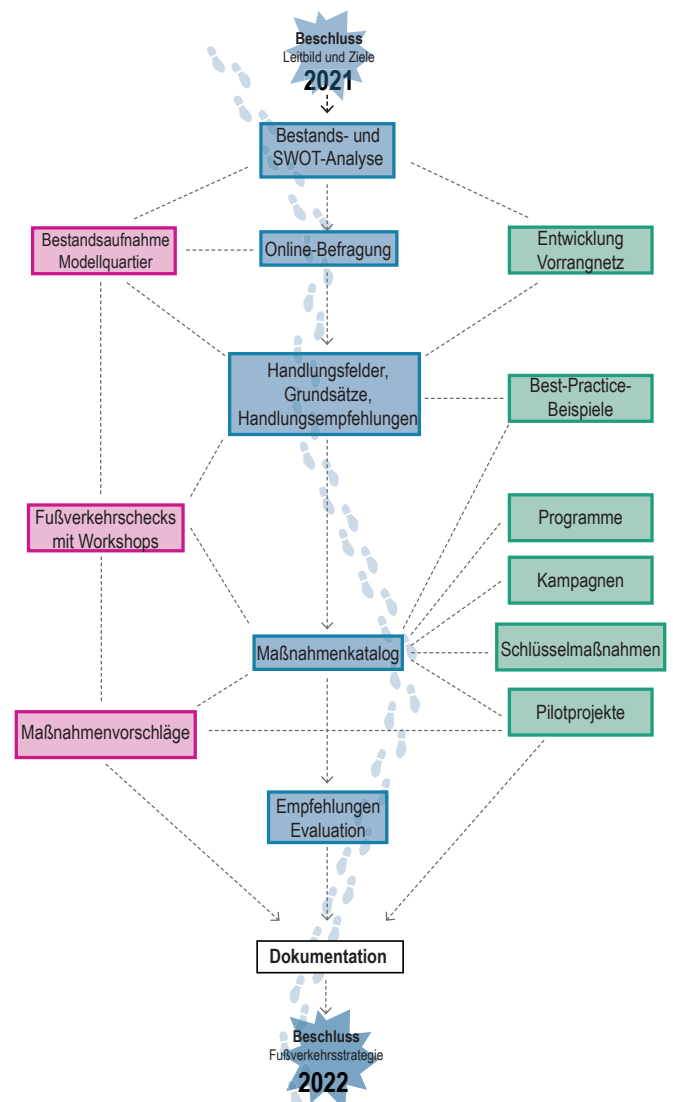
Strategische Ziele	Handlungsziele
Förderung der sozialen Teilhabe aller Menschen am öffentlichen Leben	Sicherung der soziale Teilhabe und eigenständige Mobilität für alle Menschen auf Gehwegen und Plätzen sowie bei Straßenquerungen und an Kreuzungen Schaffung von barrierefreien Zugängen der Haltestellen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

