

Fußverkehrscheck und Workshop Modellquartier Innenstadt

Ergebnisdokumentation

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

Ort: Innenstadt Bielefeld; Ratssaal Rathaus Bielefeld

Stadt Bielefeld
**Fußverkehrscheck
und Workshop**

**Modellquartier
Innenstadt**

April 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.

Stadt Bielefeld
**Fußverkehrscheck
und Workshop**

**Modellquartier
Innenstadt**

April 2022

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.

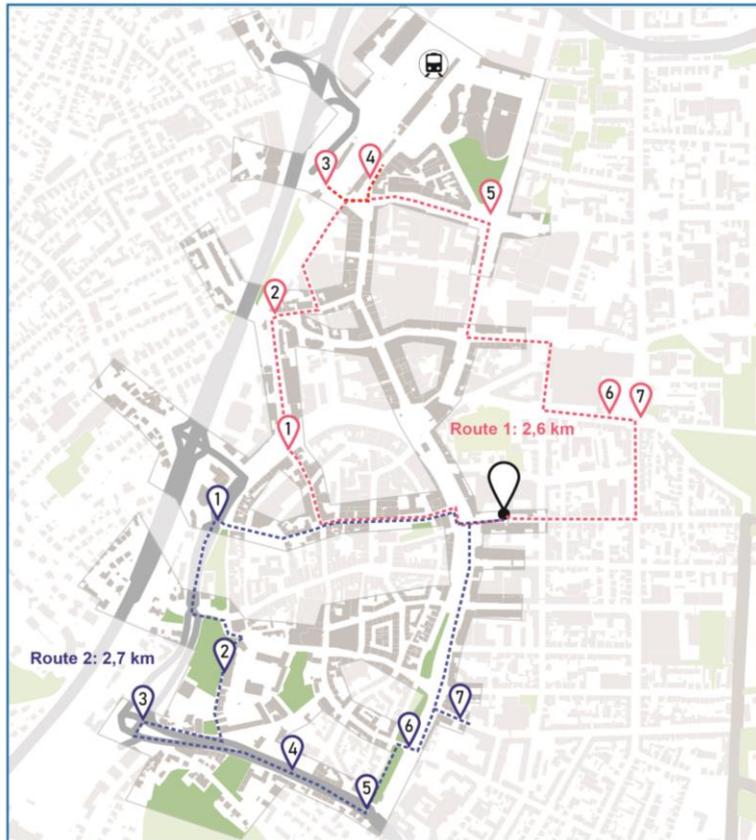
1.4 Begrüßung zum Fußverkehrscheck

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-

Stadt Bielefeld
**Fußverkehrscheck
und Workshop**

**Modellquartier
Innenstadt**

April 2022

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 Jöllennecker Straße & Kreuzung Am Güterbahnhof / Jöllennecker Straße

- **Abbildung 5:** Verwechslung der Fuß- und Radwege in der Unterführung Jöllennecker 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, so dass 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.

Stadt Bielefeld
**Fußverkehrscheck
und Workshop**

**Modellquartier
Innenstadt**

April 2022

- 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, so dass 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 wird¹.

¹ Siehe auch <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/das-goettinger-doppelzebra>

Stadt Bielefeld
**Fußverkehrscheck
und Workshop**

**Modellquartier
Innenstadt**

April 2022

- 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

Stadt Bielefeld
**Fußverkehrscheck
und Workshop**

**Modellquartier
Innenstadt**

April 2022

- 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:** Schmäler 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 Eisdielen verschärft das Problem mit langen Warteschlangen. 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 Quermöglichkeit 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



Stadt Bielefeld

Fußverkehrscheck und Workshop

Modellquartier Innenstadt

April 2022

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 ausgebleicht, 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 Radwegführung 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-

Stadt Bielefeld
**Fußverkehrscheck
und Workshop**

**Modellquartier
Innenstadt**

April 2022

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-Dürkopp-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-Dürnkopp-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 Quermöglichkeit 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

Stadt Bielefeld
**Fußverkehrscheck
und Workshop**

**Modellquartier
Innenstadt**

April 2022

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



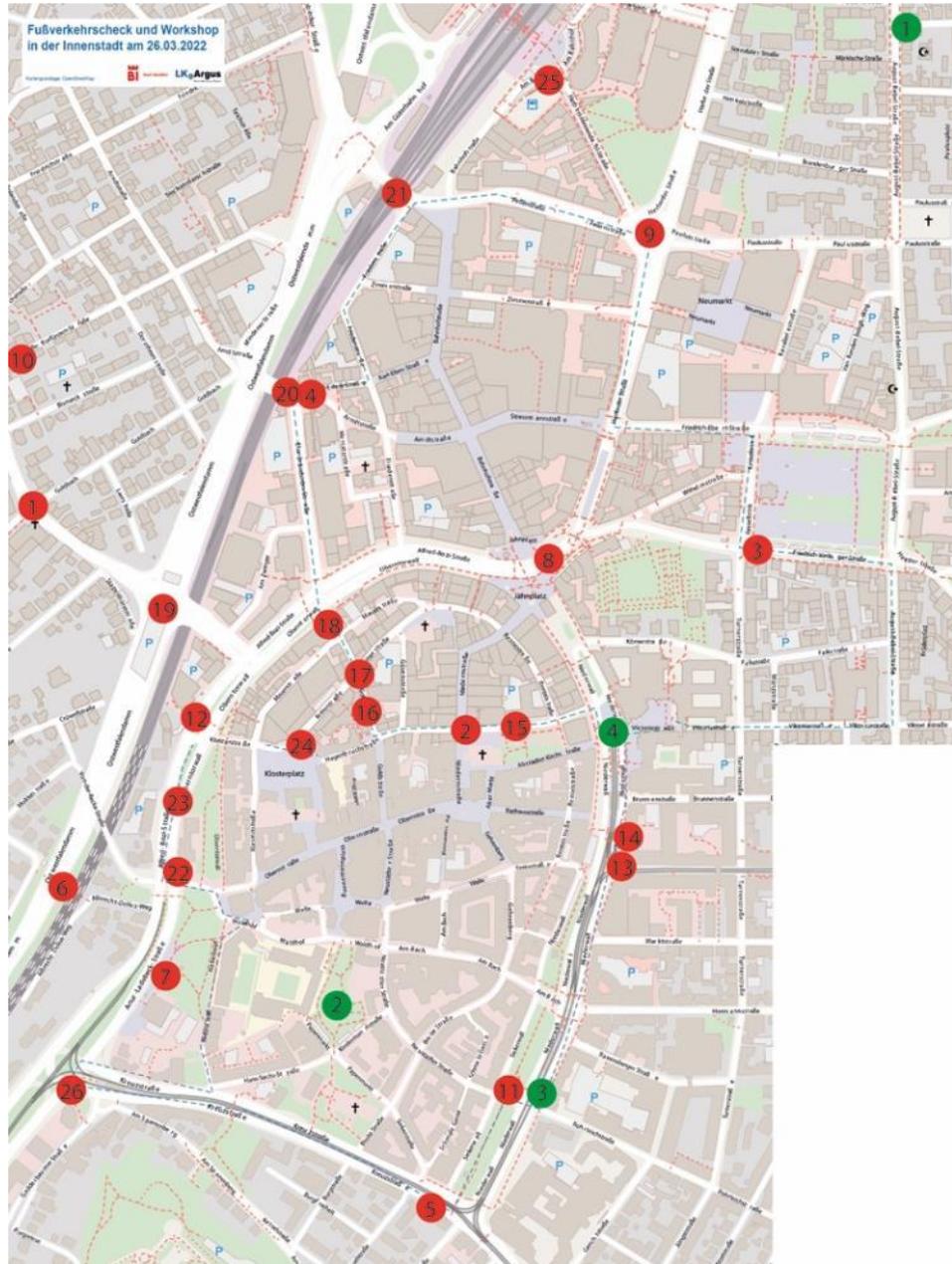
Stadt Bielefeld
**Fußverkehrscheck
und Workshop**
**Modellquartier
Innenstadt**
April 2022

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?

Stadt Bielefeld
**Fußverkehrscheck
und Workshop**
**Modellquartier
Innenstadt**
April 2022

Nr.	Ort	Aspekt
12	Unterführung Ostwestfalendamm (Höhe Klosterstr.)	Unterführung unübersichtlich, Aufteilung Verkehrsfläche
13	Niederwall/Nikolaus-Dürkkopp-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 Oberstr.)	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

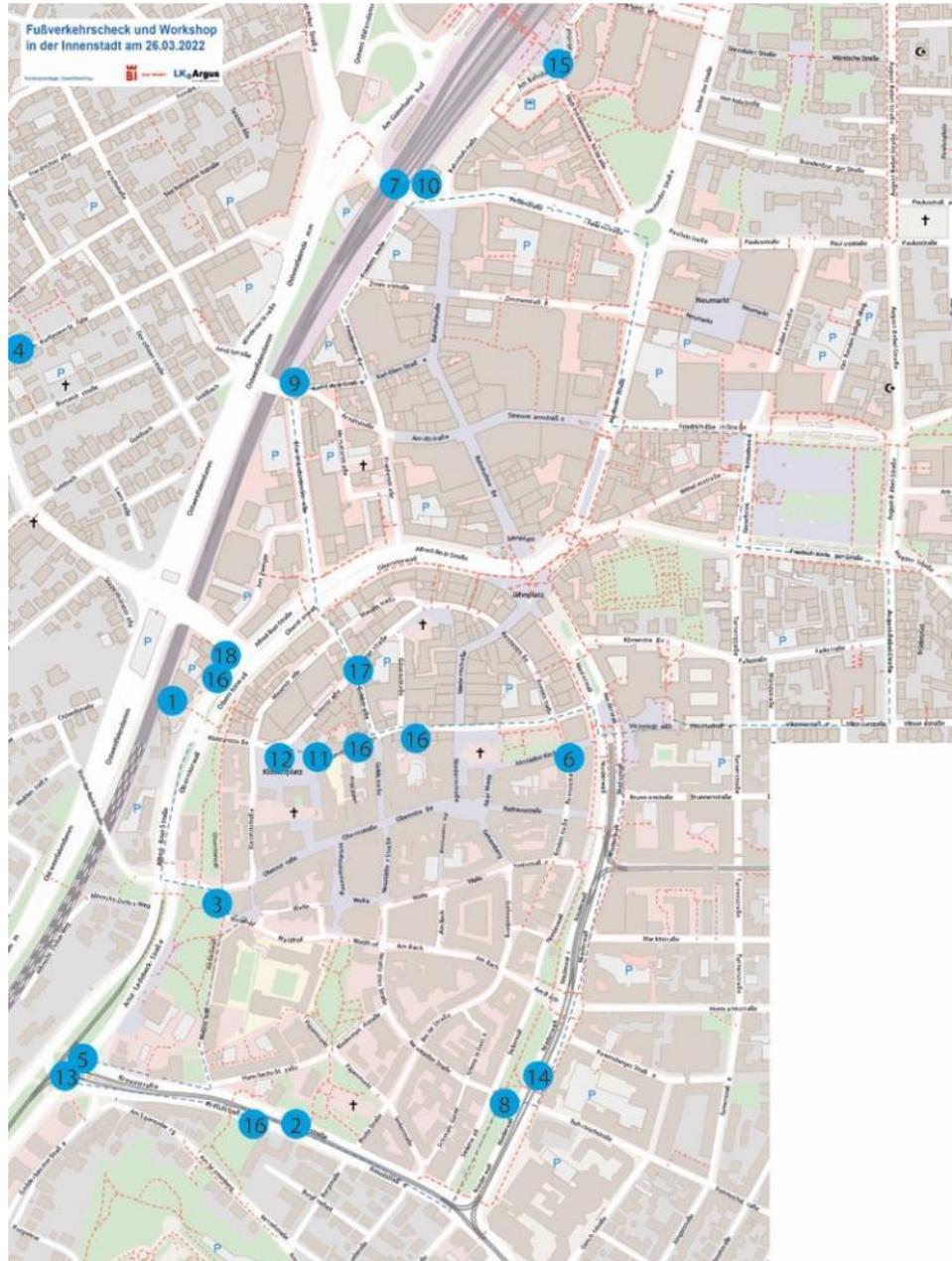
Die Teilnehmenden sammeln in der zweiten Arbeitsphase mögliche Maßnahmen. In den drei Kleingruppen werden Maßnahmen diskutiert, an der Stadtkarte mit Klebepunkten verortet und auf Moderationskarten ausgeführt.

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.

Stadt Bielefeld
**Fußverkehrscheck
und Workshop**
**Modellquartier
Innenstadt**
April 2022

● **Abbildung 17:** Stadtkarte mit Maßnahmenverortung



● **Tabelle 4:** Maßnahmensammlung

Stadt Bielefeld
**Fußverkehrscheck
und Workshop**

**Modellquartier
Innenstadt**

April 2022

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 <u>Freizeitwege</u>
3*	Waldhof	Fußgängerüberweg
4	Stapenhorststr./Große Kurfürstenstr.	Fußgängerampel Eisdielen 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 Radwegführung 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 mit 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.