



Bielefeld

21.09.2022

**7. Sitzung
Strategiegruppe Nahmobilität**

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr

Teilnehmer:

Achim Klatt

Barbara Choryan

Friederike Keller

Martin Adamski

Nicolai Adler

Jörg Beyer

Andreas Bruder

Imke Brunzema

Sven Dodenhoff

Sabine Gatzweiler

Kordula Gützlager

Dominic Hallau

Günter Hölling

Klaus-Peter Johner

Ralf Kleimann

Petra Kolip

Bernd Küffner

Jörg Landwehr

Dagmar Maaß

Maik Maschmeier

Regine Meinerts

Bernd Vollmer

Jana Wörmann

Ralf Wöstenfeld-Habig

1. Einstieg

- Begrüßung
- Vorstellung der Tagesordnung
- Genehmigung Protokoll 6. Sitzung
- Vorstellung neue Mitglieder

Neu dabei: Maik Maschmeier (neuer Leiter Ordnungsamt), Kordula Gützlag (ADFC Bielefeld, gegenseitige Vertretung mit Frau Böhm), Ralf Kleimann (Stab Dezernat 3)

Protokoll 6. Sitzung genehmigt und wird hochgeladen

Tagesordnung

1. Einstieg
2. Vorstellung Martin Adamski
3. Exkursion Teil 1
4. Exkursion Teil 2
5. Aktuelle Themen
6. Abschluss

2. Vorstellung Martin Adamski

- Persönliche Vorstellung
- Aufgabenbereiche
- Themenschwerpunkte
- Fragen?

Vorstellung Martin Adamski:

- Seit 1. März Dezernent für Umwelt, Mobilität, Klimaschutz und Gesundheit
- Diplom-Ingenieur der TU Berlin in Garten- und Landschaftsbau mit Schwerpunkt Stadtentwicklung und Städtebau
- Zuletzt Bau- und Umweltdezernent der Stadt Cuxhaven
- Vorhaben: die vielen Gestaltungsräume der Stadt Bielefeld nutzen, um die Klima- und Verkehrswende voranzubringen; hierbei handele es sich um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, für die Schwarz-Weiß-Denken beendet und Wände abgebaut werden müssen
- Aufgabenfelder für die nächsten acht Jahre: Neben Verkehr auch Umwelt, Gesundheit, Sicherheit und Ordnung sowie Umweltbetrieb
- nächste große Verkehrsprojekte: Artur-Ladebeck-Straße und altstadt.raum

Für Rückfragen an Herrn Ralf Kleimann (Ralf.Kleimann@bielefeld.de; 0521/51-3045) wenden

Strategiegruppe Nahmobilität
7. Sitzung 21.09.2022

Aufnahme eines Gruppenbildes in der Sitzung

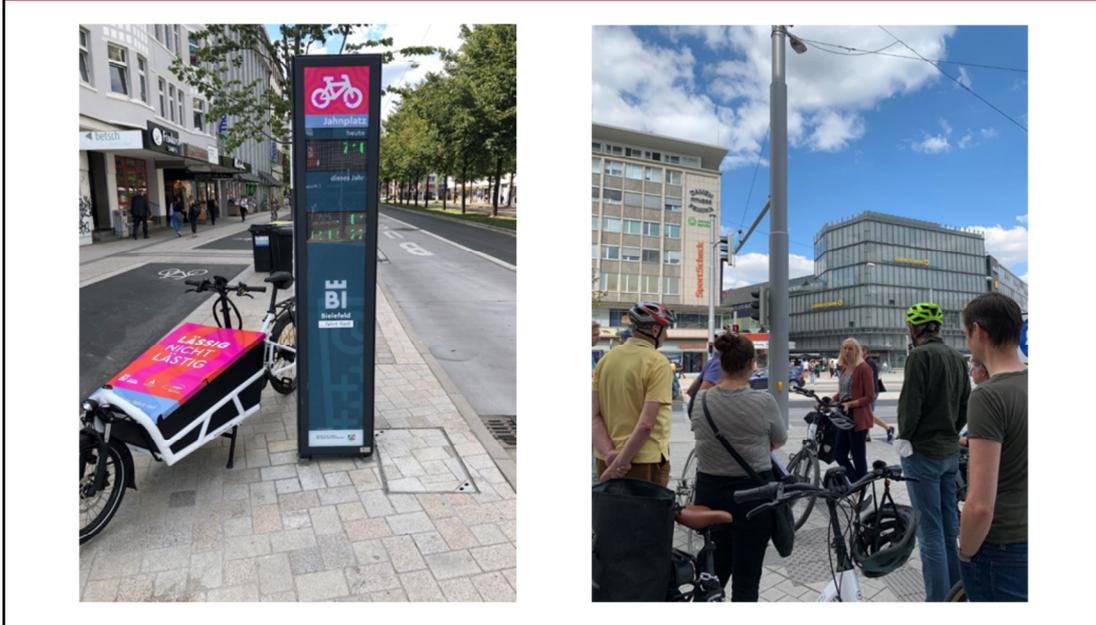
3. Exkursion Teil 1

Übersicht Stationen:

- Jahnplatz
- Bahnhofsstraße
- Bahnhofsumfeld
- Ravensberger Str.
- Rohrteichstr/Ehlentruper Weg
- Linie 4 Grünzug

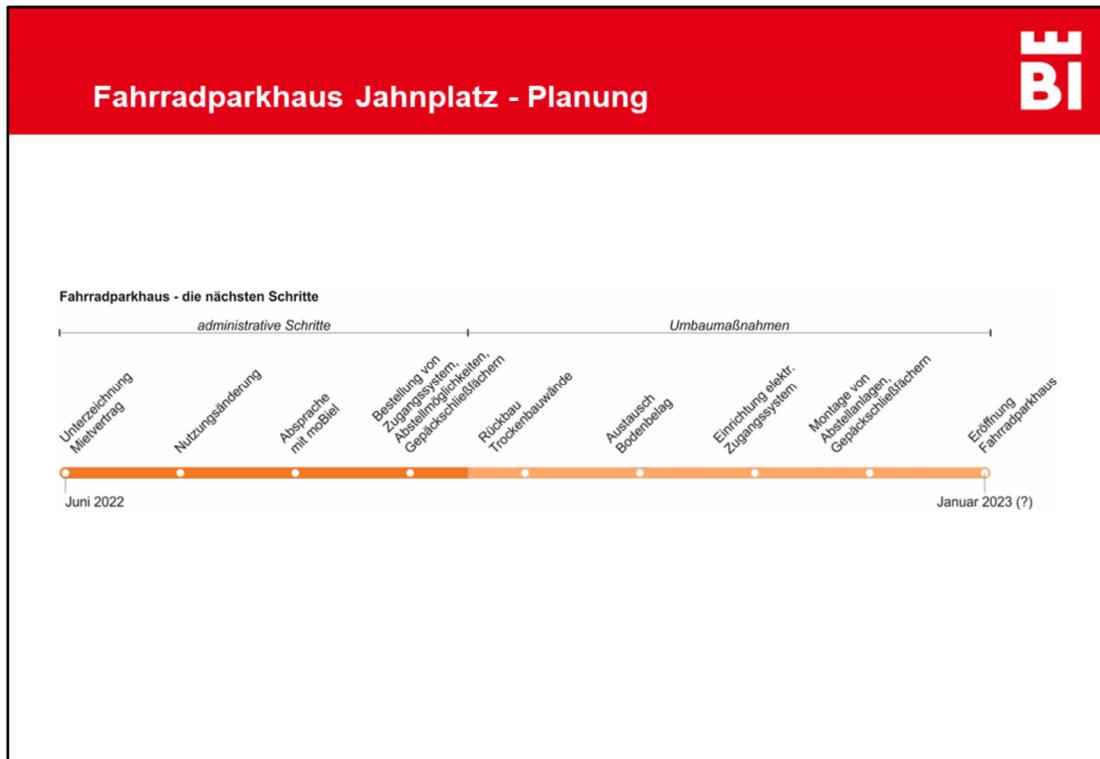


Bericht über die Stationen der Exkursion der Strategiegruppe am 02. September in Bielefeld.



- Dauerzählstelle für den Radverkehr zählt nach Abschluss des Jahnplatzumbaus ab dem 01. September
- gezählt wird der Radverkehr mittels Induktionsschleifen auf beiden Radwegen sowie auf der Fahrbahn, da die Radwege keine Benutzungspflicht haben
- die Summe des Tages und des Jahres (2022 erst ab September) werden in Echtzeit auf dem Display angezeigt
- Weitere Informationen und aktuelle Zählraten:
<https://www.bielefeld.de/radverkehrszaehlung>

Fahrradparkhaus Jahnplatz - Planung



- Ausstattung wird nun bestellt, ggf. Lieferschwierigkeiten, spätestens Frühjahr 2023 Eröffnung

- Mieter wird die moBiel GmbH

Servicezeiten durch Ansprechpartner vor Ort

- Ziel: Analog zur Radstation am Hbf. ein Serviceangebot durch einen Dienstleister (bspw. Fahrradladen)
 - Öffnungszeiten bspw. 7:00 – 19:00 Uhr
 - Ansprechpartner vor Ort
 - Reparatur von Fahrrädern und Verkauf denkbar
- Beim Auftreten von Problemen im Zeitraum von 19:00 – 07:00 Uhr – bspw. Obdachlose im Fahrradparkhaus – ist es denkbar das Fahrradparkhaus durch einen Sicherheitsdienst regelmäßig kontrollieren zu lassen

- Zugang 24 h möglich

Elektronisches Zugangssystem

- Einrichtung eines elektr. Zugangssystem mit Bedienterminal
 - Kundinnen und Kunden haben 24 h am Tag Zugang
 - Nutzbar per App (QR-Code), RFID-Karte oder PIN
- Nur registrierte Kunden erhalten Einlass
 - Kontaktdaten im System hinterlegt



- Für spontane Nutzung bei Servicepersonal melden oder auch per App schnell einsatzbereit
- ersten 24 Stunden kostenlos



Eindrücke bei der Probefahrt auf dem Jahnplatz während der Exkursion:

- Konflikte mit Fußverkehr
- Farbgestaltung nicht kontrastreich genug
- Fehlende Wegeleitführung für Stadtbahnbesuchende (auch schon im Tunnel)

Hinweis Ordnungsamt: Mülleimer wurden vor ein paar Wochen auf dezentrale Plätze verwiesen → Kontrolle durch Ordnungsamt (unter anderem auch Kaugummis und Zigaretten)



Präsentation der Marketing- und Kommunikationsstrategie durch Barbara Choryan.
Idee Strategiegruppe: Stadtbahn als Werbefläche für „Bielefeld...fährt Rad!“ bzw.
„Bielefeld...geht los!“ nutzen

Strategiegruppe Nahmobilität
7. Sitzung 21.09.2022

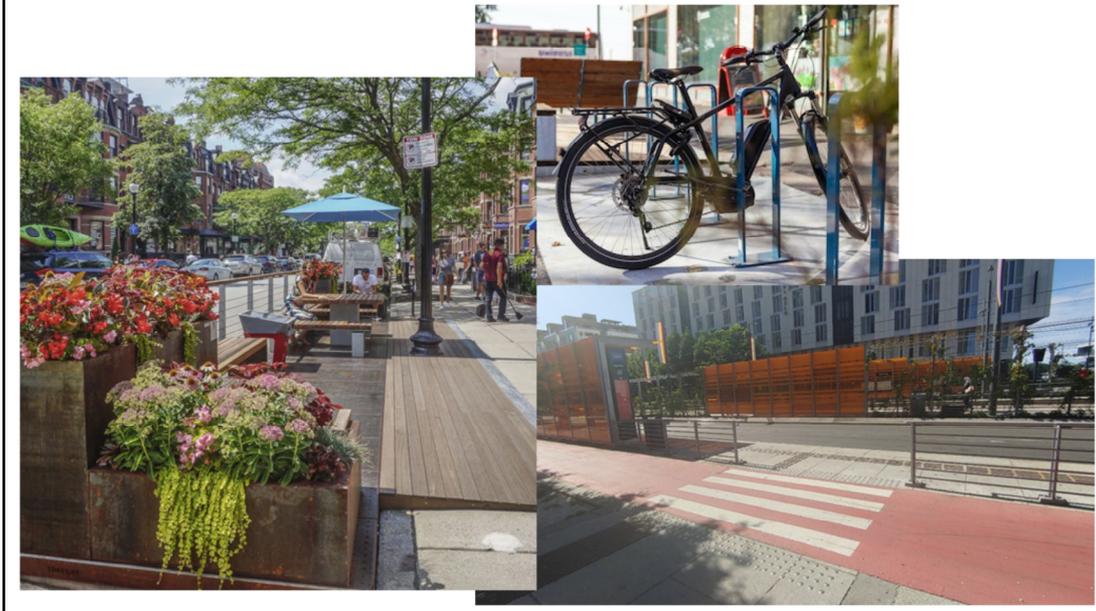
Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr und Lösungsvorschläge			
Infrastruktur		Miteinander / persönlicher Umgang	
Konflikte	Lösungsvorschläge	Konflikte	Lösungsvorschläge
	vor allem für Radverkehr ausreichend Platz schaffen, Fußverkehr berücksichtigen	Geschwindigkeit von Radfahrenden	konkrete Zuweisung von Wegen für Rad und Fuß
fehlende Aufstellflächen	optisch starker Kontrast, kleiner Niveaunterschied, Grünstreifen	Fehlende Aufmerksamkeit (z.B. Kopfhörer)	Trennung von Rad und Fuß
keine klare Trennung zwischen Rad und Fuß	Straße sicher zum Radfahren machen, geschützte Radspuren	Spontanität/"Unvorhersehbarkeiten" geringe Konsequenz für Fehlverhalten (z.B. Falschfahren)	Bestrafung/Bußgeld
Fahren auf dem Gehweg	getrennte Wege für Rad und Fuß	Abstellen von Müllimern auf Geh- oder Radwegen	erhöhte Bußgelder Mülleimer auf die Straße, Autos langsam fahren an Tagen mit Müllabholung
Grünzüge	kein Radverkehr zulassen, Piktogramme		
Fußgängerzone	konkrete Zuweisung von Wegen für Rad und Fuß		
(Zukünftig) zu wenig Raum für Rad und Fuß alle laufen/fahren auf einem Weg	gleich gute Wege, Grünzug		
Bei Querungstellen: Ampelsymbole haben keine Trennung, stehen übereinander	Freihalten von Einbauten, Parken von den Wegen nehmen		
Breite der Wege	"Slow" auf Radwege schreiben		
Führung des Radverkehrs an Haltestellen des ÖPNV			
Informationsdefizite		Sonstiges	
Konflikte	Lösungsvorschläge	Konflikte	Lösungsvorschläge
Überholen auf gemeinsamen Geh und Radwegen	klare Gestaltung	Baustellen	bessere Umleitungen
Unklares Verhalten auf Zebrastreifen/Fußgängerüberwege	Regeln kommunizieren, Piktogramme		
Fehlen klarer Verhaltensregeln	Infobroschüre (wie für Fahrradstraßen)		
Klingeln: Ja? Nein? Wann? Überhaupt klingeln? Unsicherheit! Was ist angemessen?	Tourist-Touren Fahradführerschein leichter Zugang zu Informationen Gezielte Kampagnen an Problemstellen. Besser: Infrastrukturelle Lösung. Fehlende Sensibilisierung von Fahrschülern für Belange/Gefahren des Fuß- Radverkehrs Internationalen Wettbewerb für Gestaltung von Hinweisschildern (Gegenseitige Rücksichtnahme) Radpiktogramme bei Einmündungen		







Auflistung der Ergebnisse der vorletzten Sitzung der Strategiegruppe Nahmobilität zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr.



Ideen zu baulichen Maßnahmen



Vorstellung und Sammlung von Ideen zu Kommunikationsmaßnahmen:

- Wirkungskraft von Infrastrukturmaßnahmen wird als deutlich größer eingestuft als kommunikative und marketingtechnische Maßnahmen
- Idee: konkrete Situation schildern statt allgemeine Appelle (z.B. „Wenn ich hier geklingelt hätte, wäre folgendes nicht passiert...“)
- Idee: SchülerInnenwettbewerb zur Ideenentwicklung (ggf. auch an andere Gruppen weitergeben)
- Charta „gemeinsam geht’s besser“ mit z.B. Aufklebern, die alle, die wollen, aufs Fahrrad oder auf die Regenjacke kleben können
- Hinweis: wer schon zu lange Rad fährt, kennt ggf. nicht mehr alle Regeln bzw. kennt die neuen nicht; Idee: Werbebroschüre erstellen und bei Fahrradhändlern beim Fahrradkauf mitgeben
- Idee: Quiz/Wettbewerb über Verkehrsregeln
- Idee: auch Fußverkehr in Neubürgerpaket mit aufnehmen

Weitere Vorschläge (gerne auch mit Bildmaterial) bitte an Frau Choryan



Pause

4. Exkursion Teil 2

- Eindrücke Exkursion
- Fußverkehrsstrategie
- Radstation
- Weitere Stationen Exkursion



Sammlung an Eindrücken beim Gehen durch die Fußgängerzone.

Fußverkehrsstrategie

- Vorstellung Leitfaden und Maßnahmenkatalog
- Input: Antja Janßen, LK Argus Kassel
- Weiteres Vorgehen
- Fragen?

Abschluss Fußverkehrsstrategie.

Präsentation Antje Janßen.

Abstimmung über Inhalte der Fußverkehrsstrategie:

Zustimmung: 10

Ablehnung: 2 (CDU und IHK; (noch zu viele offene Fragen und zu wenig Zeit für Stimmungsbild)

Enthaltung: 4

Anmerkung: wichtig, Fußverkehr bei anstehenden Radverkehrsmaßnahmen mitzudenken (z.B. Ehlenruper Weg)

Fußverkehrsstrategie Bielefeld



Strategiegruppe Nahmobilität am 21.09.2022

Themen

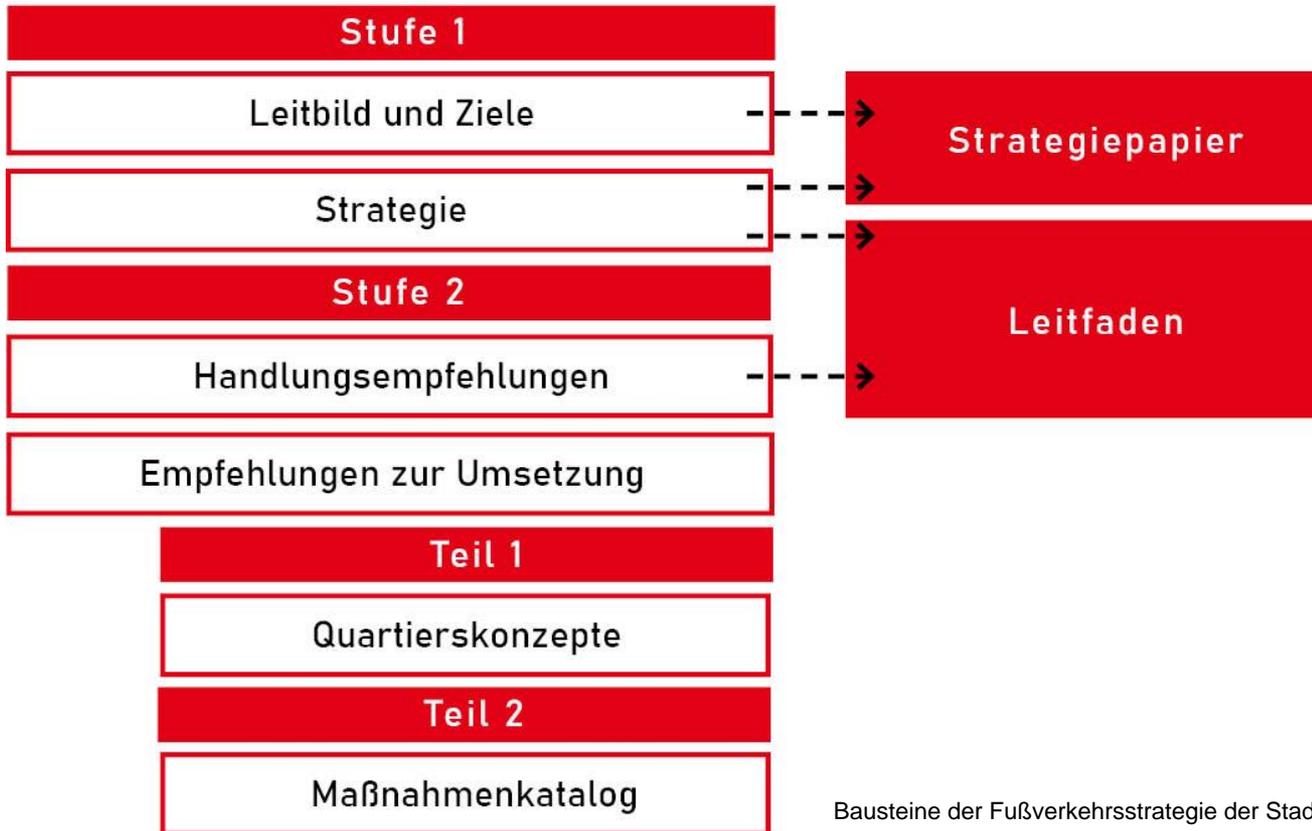
- Gesamtstrategie und Leitfaden
- Maßnahmenkatalog



Gesamtstrategie und Leitfaden



Gesamtstrategie und Leitfaden



Bausteine der Fußverkehrsstrategie der Stadt Bielefeld

Leitfaden

- Als Handlungsrahmen und Richtschnur zur Umsetzung von Leitbild und Zielen der Fußverkehrsstrategie

Gliederung und Inhalte des Leitfadens

Teil 1: Strategische Schritte zur Umsetzung	
	Strategische Handlungsfelder und Herangehensweisen
	Schritte und Meilensteine der Fußverkehrsstrategie
	Ressourcen und Arbeitsstrukturen
Teil 2: Handlungsempfehlungen	
	Netzentwicklung
	Qualitätskriterien und -standards
	Gestaltungsleitlinien / Straßenraumausstattung
	Bestandspflege der Infrastruktur
	Unfallvermeidung / Verkehrssicherheit
	Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr
	Mobilitätsdaten für den Fußverkehr und Evaluation der Strategie

Teil 1: Strategische Schritte zur Umsetzung

Strategische Handlungsfelder

- aus Leitbild und Zielen abgeleitete strategische Handlungsfelder:
 - Fußverkehrsförderung durch Stadt-, Quartiers- und Verkehrsentwicklung
 - Netzentwicklung für den Fußverkehr
 - Verbesserung der Infrastrukturen
 - Fußverkehrsunterstützende Stadträume
 - Klimaresiliente, gesunde und lebenswerte Straßenräume
 - Fußverkehrsfördernde Öffentlichkeitsarbeit
 - Monitoring zur Fußverkehrsförderung



Leitbildgrafik „Bielefeld geht los!“



Strategische Ziele der Fußverkehrsstrategie Bielefeld

Teil 1: Strategische Schritte zur Umsetzung

Strategische Herangehensweisen

- Verankerung der Fußverkehrsstrategie im Verwaltungshandeln
 - Information über die Fußverkehrsstrategie in allen Ämtern und Sensibilisierung der Mitarbeiter*innen
 - intensive Zusammenarbeit bei integrierten Handlungsfeldern besonders wichtig
- Vorbereitung und Umsetzung von Programmen zur Förderung des Fußverkehrs (top-down)
 - Programme als strategische Konzeptebene wesentliche Grundlage zur Fußverkehrsförderung
- Stärkung des Engagements in den Stadtbezirken (bottom up)
 - Maßnahmenentwicklung auf Bezirks- und Quartiersebene mit Quartierskonzepten für alle Stadtteile

Teil 1: Strategische Schritte zur Umsetzung

Schritte und Meilensteine der Fußverkehrsstrategie

- politischer Beschluss und Budget
- Anknüpfung an laufende Prozesse und Maßnahmen
- Mix aus Programmen und Maßnahmen für schnell sichtbare Erfolge und auch systematische Bewältigung komplexer Herausforderungen
 - Quick-Wins für schnelle positive Veränderungen
 - Pilotprojekte zur Erprobung von in Bielefeld bisher nicht etablierten Maßnahmen
 - Programme / Schlüsselmaßnahmen für ein systematisches Vorgehen, um kontinuierlich Verbesserungen für den Fußverkehr zu erreichen
 - Quartierskonzepte mit räumlichen Schwerpunktsetzungen für erfahrbare Verbesserungen

Teil 2: Handlungsempfehlungen

	Netzentwicklung
	Qualitätskriterien und -standards
	Gestaltungsleitlinien / Straßenraumausstattung
	Bestandspflege der Infrastruktur
	Unfallvermeidung / Verkehrssicherheit
	Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr
	Mobilitätsdaten für den Fußverkehr und Evaluation der Strategie

Teil 2: Handlungsempfehlungen



Maßnahmenkatalog



Maßnahmenkatalog

- konkrete Maßnahmenvorschläge auf Basis der Handlungsempfehlungen
- Maßnahmenkatalog mit 60 Maßnahmensteckbriefen
- Gliederung entsprechend der Handlungsfelder bzw. Handlungsempfehlungen
- Differenzierung nach 23 Programmen und 37 Maßnahmen

Nr.	Titel	Besonderheit	Priorität	Zeitraumen	Kosten
übergeordnete Programme					
I.1.	Kommunikationsstrategie „Bielefeld geht los! - gehen Sie mit“		★★★★	🕒🕒🕒	€ € €
I.2.	Quartierskonzepte mit Fußverkehrschecks	🔍	★★★★	🕒🕒🕒	€ € €
Fußwegenetze und -führung					
Programme (top down)					
II.1.	Lückenschlussprogramm	🔍	★★★★	🕒🕒🕒	€ € €
II.2.	Flaniermeilen für Bielefeld		★★★☆☆	🕒🕒🕒	€ € €
Maßnahmen (bottom up)					
II.3.	Verknüpfung der grünen Wege mit dem Alltagsnetz		★★★★	🕒🕒🕒	€ € €
II.4.	Bau eines Gehwegs im Grünzug parallel der Scheffelstraße*		★★★☆☆	🕒🕒🕒	€ € €
II.5.	Flaniermeile Rabenhof*	🚩	★★★☆☆	🕒🕒🕒	€ € €
II.6.	Flaniermeile Niederwall	🚩	★★★☆☆	🕒🕒🕒	€ € €
II.7.	Spielrouten Baumheide	🚩	★★☆☆☆	🕒🕒🕒	€ € €
II.8.	Senior*innen-Route Baumheide	🚩	★★☆☆☆	🕒🕒🕒	€ € €
Flächen für den Fußverkehr					
Programme (top down)					
III.1.	Abbau von Gehwegparken		★★★★	🕒🕒🕒	€ € €
III.2.	Programm Multifunktionsflächen		★★★☆☆	🕒🕒🕒	€ € €
III.3.	Nahmobile Zone		★★★☆☆	🕒🕒🕒	€ € €
Maßnahmen (bottom up)					
III.4.	Aufheben des Gehwegparkens Am Sparrenberg	🚶	★★★★	🕒🕒🕒	€ € €
III.5.	Multifunktionsflächen an der Donauschwabenstraße	🚩	★★☆☆☆	🕒🕒🕒	€ € €
III.6.	Verbreiterung der Gehwege durch Neuordnung Parken am Schleenweg		★★☆☆☆	🕒🕒🕒	€ € €

Übersicht zu den Maßnahmensteckbriefen im Maßnahmenkatalog

Nr.	Maßnahmentitel	
Ebene	Programm (top down)	Maßnahme (bottom up)
Handlungsfelder		
Fußwegenetze, -führung	Fuß- und Radverkehr	Vegetation und Wasser
Flächen für den Fußverkehr	Aufenthaltsbereiche	Instandhaltung, Pflege, Mängel
Gehwegausstattung/ Barrierefreiheit	Orientierung und Service	Unfallvermeidung
Querungen	Sicherheit/ Beleuchtung	Öffentlichkeitsarbeit
Besonderheit		
Schlüsselmaßnahme	Pilotprojekt	QuickWin
Ziele	Zuordnung zu einem der sechs Oberziele	
	Konkrete Verortung der Maßnahme	
Priorität	Priorisierung auf Basis von Kosten, Nutzen, Aufwand und Wirkung der Maßnahme	Kosten
★☆☆: geringe Priorität		Geschätzte Umsetzungskosten (bei Programm jährlich, bei Maßnahmen gesamt)
★★★: mittlere Priorität		€€€: gering (bis 300.000 €)
★★★★: hohe Priorität		€€€: mittel (bis 3 Mio. €)
		€€€: hoch (über 3 Mio. €)
Personal	Erforderliche personelle Ressourcen für die Maßnahmenentwicklung und -umsetzung	Zeiträumen
👤👤👤: geringe personelle Ressourcen		🕒🕒🕒: kurzfristig (2022-2025)
👤👤👤: mittlere personelle Ressourcen		🕒🕒🕒: mittelfristig (bis 2030)
👤👤👤: hohe personelle Ressourcen		🕒🕒🕒: langfristig (über 2030 hinaus)
		🕒∞: Kontinuierliche Aufgabe
Akteure	Einzubindende Akteure für die Maßnahmenumsetzung	Zielerreichungsgrad
		Bedeutung der Maßnahme zur Zielerreichung
		🎯🎯🎯: gering (wünschenswerte Maßnahme)
		🎯🎯🎯: mittel (aufbauende Maßnahme)
		🎯🎯🎯: hoch (elementare Maßnahme)
Best-Practice-Beispiele	vergleichbare gute Beispielprojekte	
Finanzierungsansatz	Förderprogramme	
Evaluation und Erfolgskontrolle	Methodik zur Messung der Zielerreichung durch die Maßnahme	
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	Maßnahmen der Fußverkehrsstrategie, die mit dieser Maßnahme in Verbindung stehen	



- Programme (top down)
- Maßnahmen (bottom up) sind beispielhaft und überwiegend Ergebnis der Modellquartiere



- Förderprogramme des Landes NRW z. B. Förderrichtlinien Nahmobilität, Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau...
- z.T. durch die Integration in bestehende Projekte

Ausgewählte Programme



Schlüsselmaßnahme

QuickWin

Schlüsselmaßnahme (Programm)

Quartierskonzepte mit Fußverkehrschecks

- Entwicklung von Quartierskonzepten für ortsbezogene Maßnahmen und zur Ergänzung des Hauptfußwegenetzes durch Quartiersnetze
- Öffentlichkeitsbeteiligung mit Fußverkehrschecks
- mindestens zwei Quartierskonzepte jährlich

I.2 Quartierskonzepte mit Fußverkehrschecks 

Ziel: Fußverkehrsförderung als zentrale Querschnittsaufgabe

 Quartiere in Bielefeld

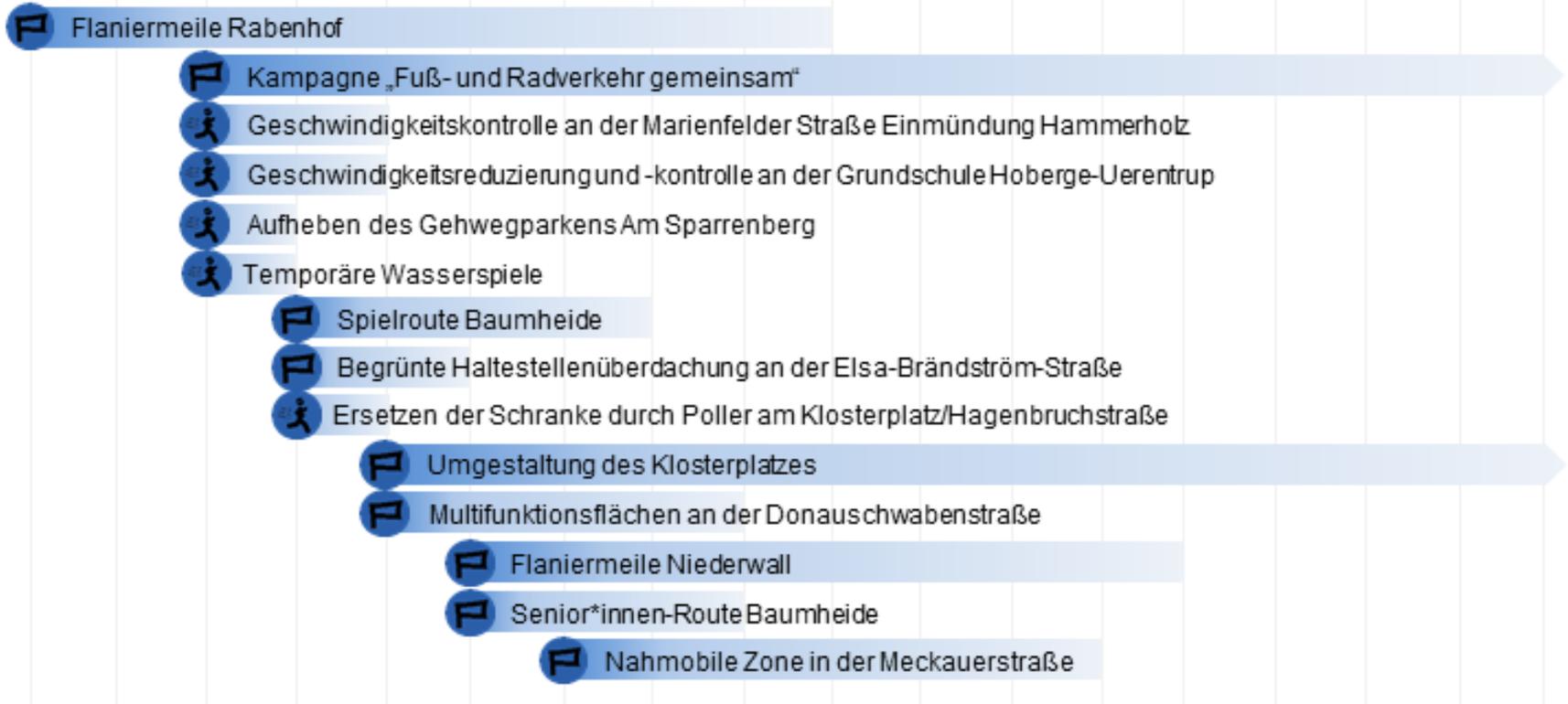
Priorität	★★★	Zeiträumen	LLL
Personal	●●●	Kostenschätzung	€€€
Akteure	Stadt Bielefeld, Bezirke Bewohner*innen	Zielerreichungsgrad	🎯🎯🎯



Fußverkehrscheck mit Workshop in der Bielefelder Innenstadt (Fotos: LK Argus)

Best-Practice-Beispiele	Modellquartiere Innenstadt und Baumheide der Fußverkehrsstrategie Bielefeld Quartiersnetz (Bonn)
Finanzierungsansatz	Wettbewerb für „Fußverkehrs-Checks“ des Zukunftsnetzes Mobilität NRW
Evaluation und Erfolgskontrolle	durchgeführte Fußverkehrsaktionen Planungsprozesse mit besonderer Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs Fußverkehrsanteil am Modal Split
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	XIII.2 Kampagne „Bewegung im Quartier“

Ausgewählte Maßnahmen



 Pilotprojekt

 QuickWin

Pilotprojekt (Maßnahme)

Flaniermeile Niederwall

- Pilotprojekt für die Etablierung von Flaniermeilen in allen Stadtbezirken
- Bestand bietet bereits hohe Aufenthaltsqualität und gute Voraussetzungen für eine Flaniermeile
- Weitere Qualifizierung durch Verbreiterung der Gehwege und Ergänzung von Sitzmöglichkeiten und Spielelementen

II.6 Flaniermeile Niederwall



Ziel: Attraktive öffentliche Räume

📍 Mitte (Modellquartier Innenstadt): Niederwall

Priorität ★★☆☆

Zeitraumen ⌚⌚⌚

Personal 👤👤👤

Kostenschätzung €€€

Akteure Stadt Bielefeld
Bielefeld Marketing GmbH (City.Team)

Zielerreichungsgrad 🎯🎯🎯



Bestandssituation am Niederwall (Fotos: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel

Flaniermeilen (Wien)

Finanzierungsansatz

Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung NRW

Evaluation und Erfolgskontrolle

Anteil des Hauptfußwegenetzes mit einer nutzbaren Mindestgehwegbreite von 2,50 m
Anzahl der Sitzmöglichkeiten in Abschnitten des Hauptfußwegenetzes (Sitzmöglichkeiten je km)
Zufriedenheit mit der Qualität des öffentlichen Raums

Verbindung mit weiteren Maßnahmen

II.2 Flaniermeilen für Bielefeld
V.2 Programm Gehwegüberfahrt

QuickWin (Maßnahme)

Ersetzen der Schranke durch Poller am Klosterplatz/Hagenbruchstraße

- Schranke stellt eine Barriere dar, insbesondere bei höherem Fußverkehrsaufkommen
- Schnell umzusetzende und kostengünstige Maßnahme

IV.5 Ersetzen der Schranke durch Poller am Klosterplatz/Hagenbruchstraße 

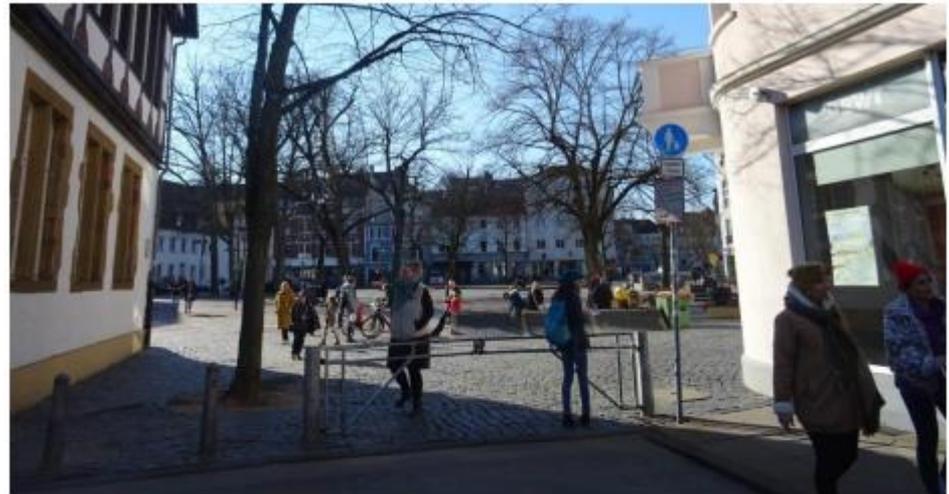
Ziel Gleichberechtigte Teilhabe

📍 Mitte (Modellquartier Innenstadt): Klosterplatz/Hagenbruchstraße

Priorität ★★ ★ **Zeitraumen** ⌚ ⌚ ⌚

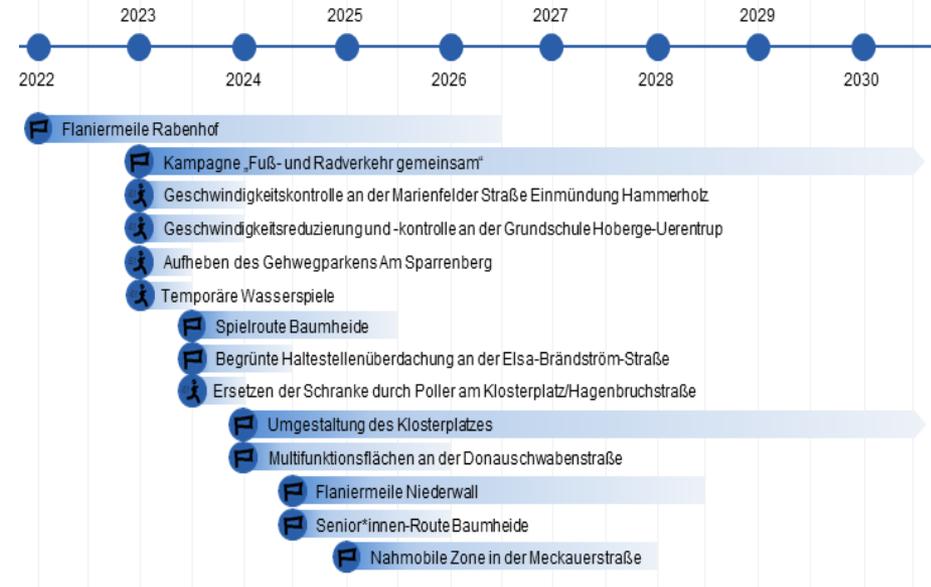
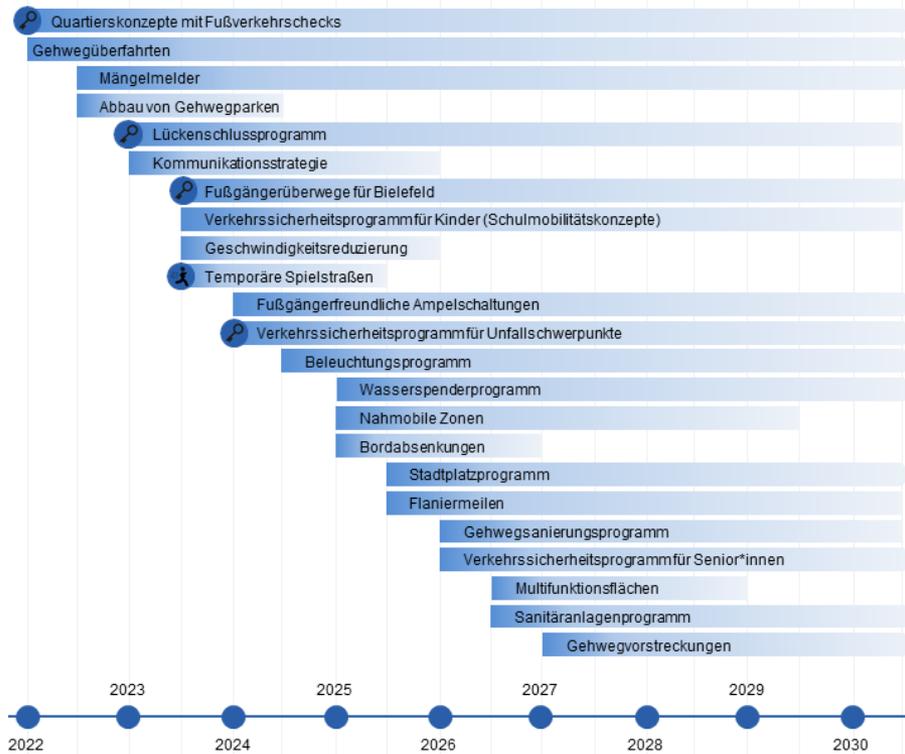
Personal 👤 👤 👤 **Kostenschätzung** € € €

Akteure Stadt Bielefeld **Zielerreichungsgrad** 🎯 🎯 🎯



Bestandssituation mit der Schranke zwischen Hagenbruchstraße und Klosterplatz (Foto: LK Argus)

Best-Practice-Beispiel	-
Finanzierungsansatz	-
Evaluation und Erfolgskontrolle	Anzahl der Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Längsverkehr
Verbindung weiterer Maßnahmen	VII.3 Umgestaltung der Randstraßen am Klosterplatz nach dem Shared Space-Prinzip und barrierefreier Ausbau des Platzes



Zeitstrahl mit
Programmen / Schlüsselmaßnahmen (oben)
sowie
Pilotprojekten und QuickWins (rechts)

Fußverkehrsstrategie Bielefeld



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Machbarkeitsstudie Bahnhofsumfeld und Machbarkeitsstudie Radstation im Bunker

Radstation im Bunker

- Vorstellung unterschiedlicher Varianten und Diskussion
- Input: Hartmut Harnisch
- Weiteres Vorgehen
- Fragen?

Präsentation Hartmut Harnisch.

Abstimmungen mit Bahnhofsumfeld: alles unterirdisch unkritisch, alles oberirdisch geht mit in das INSEK Bahnhofsumfeld und den städtebaulichen Wettbewerb

Berücksichtigung potenzieller Ausbau ICE-Strecke bei Bahnhofsumfeld

Weiteres Vorgehen: Vorzugsvariante wird entwickelt, mit Kosten versehen, mit Lenkungsgruppe abgestimmt an die Politik zum Beschluss gegeben

Rückmeldung der Strategiegruppe:

maximal 6 Prozent Steigung und Rampe statt Fahrsteig, da mehr Komfort und nicht so störungsanfällig

Vorschlag eines längeren Tunnels → Harnisch: grundsätzlich möglich, jedoch Angsträum

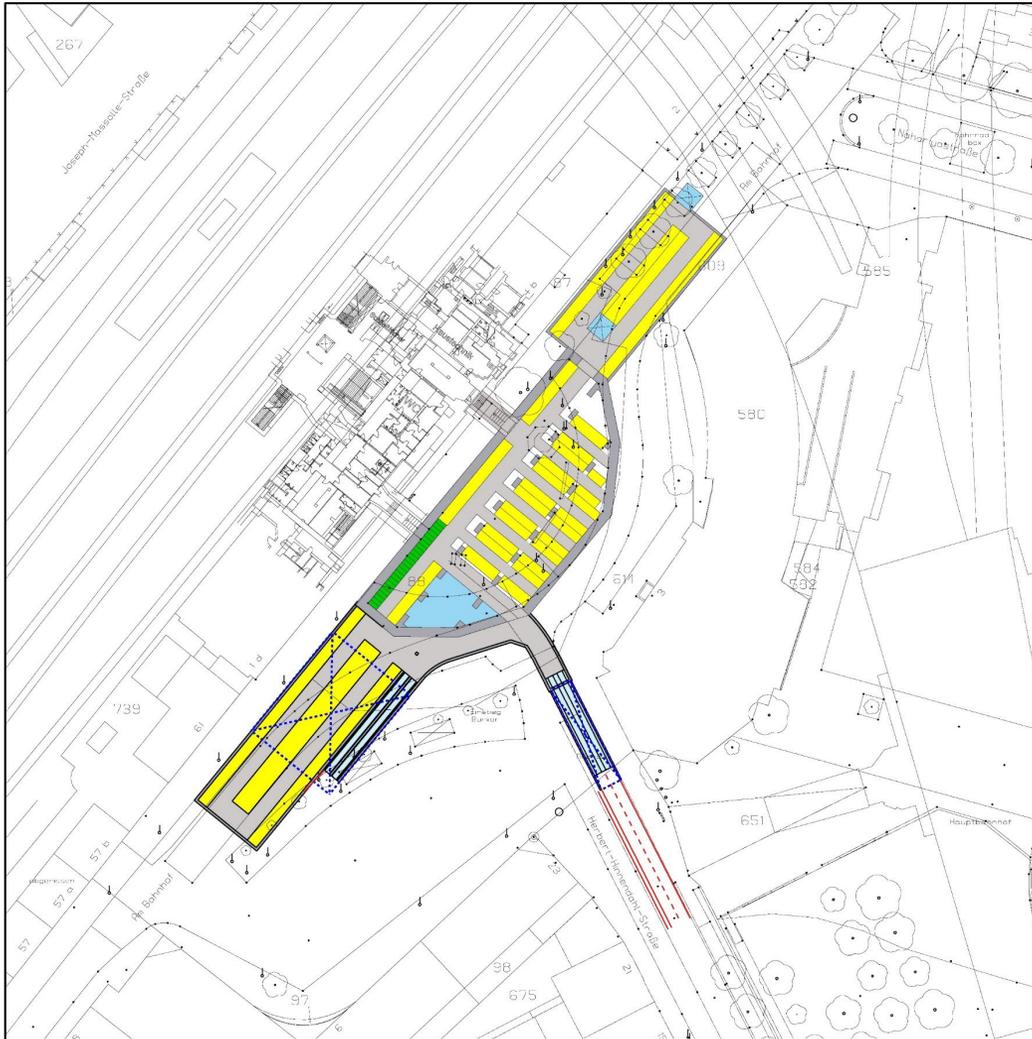
Untersuchung städtebauliches Umfeld

- Neben der Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung des Bunkers zu einem Fahrradparkhaus ist auch eine städtebauliche Untersuchung des gesamten Bahnhofsumfelds an das Büro Machleidt, Berlin, beauftragt. Diese Untersuchung wurde später beauftragt und begonnen und wird erst in der 2. Jahreshälfte 2023 abgeschlossen.
- Daher können Fragen, die Erweiterungen und oderirdische Anlagen betreffen – insbesondere bei möglichen Erweiterungen – derzeit nicht abgestimmt bearbeitet werden.
- Das Amt für Verkehr und der Gutachter haben daher festgelegt, im Rahmen der Machbarkeitsstudie das Optimum aus Radverkehrssicht aufzuzeigen, wohlwissend, dass im weiteren Verlauf der städtebaulichen Bearbeitung ergänzende Diskussionen und Anpassungen erforderlich sein können.

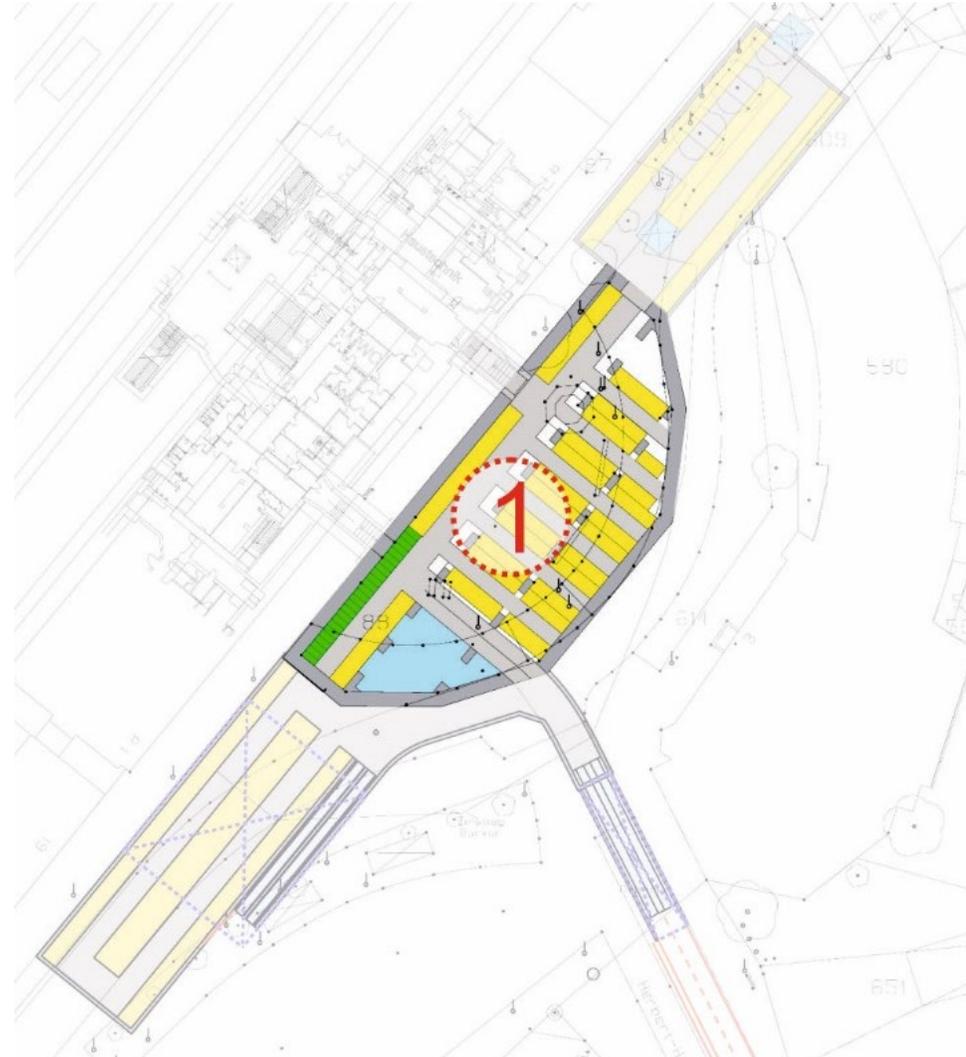
Was haben wir zugrunde gelegt?

- Auf dem Platz vor dem Leinenmeisterhaus wird der Busbahnhof in Blickbeziehung zum Eingang Hauptbahnhof angeordnet.
- Für den Radverkehr wird es im Rahmen der künftigen Straßenraumgestaltung aus allen Zufahrten eine Zu- und Abfahrt zur Radstation geben.
- Busverkehr und - sofern erforderlich - eingeschränkter MIV erfolgen im Einbahnverkehr über Herbert-Hinnendahl-Straße und Bahnhofstraße.

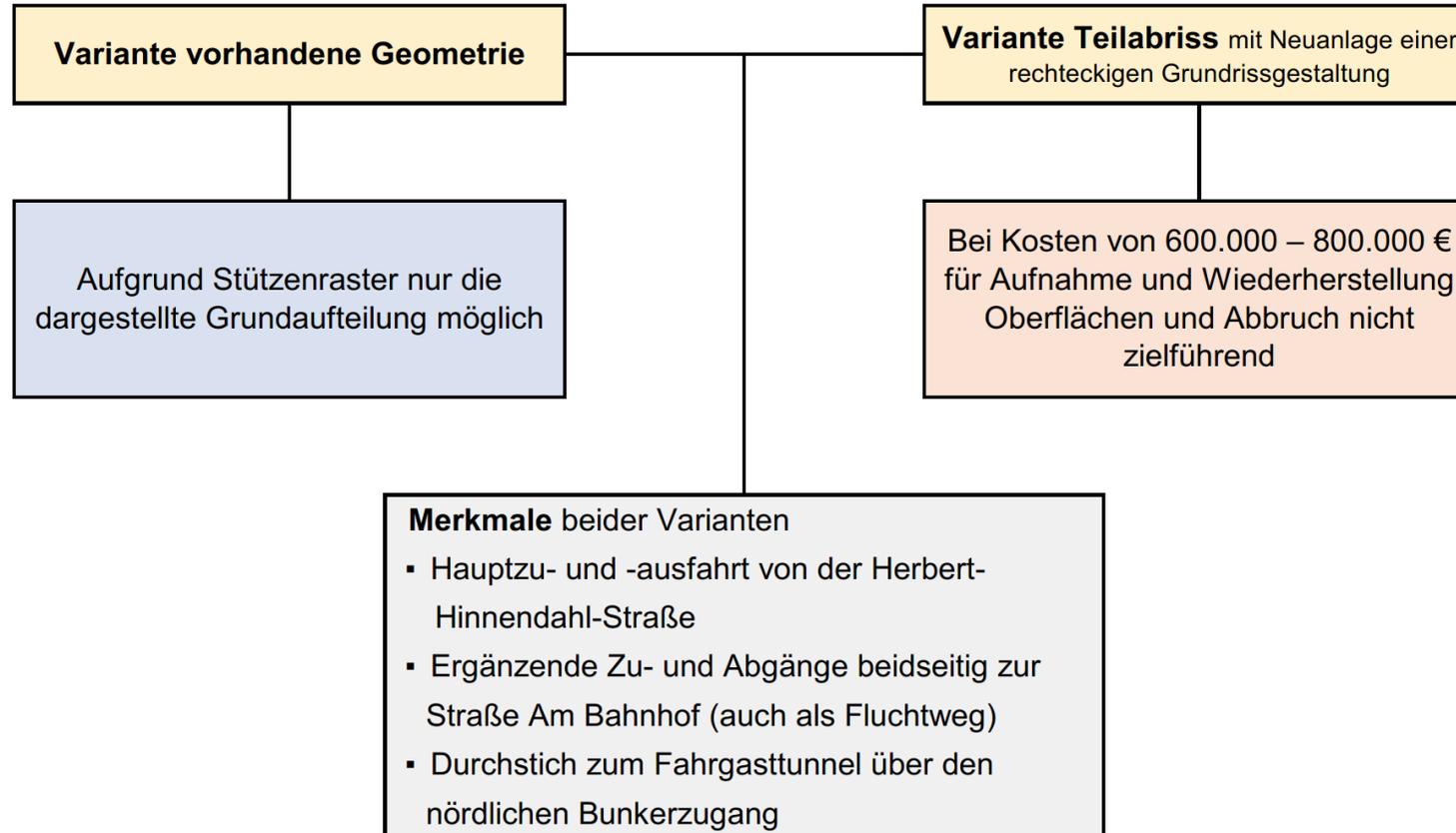
Planungsstand Juli 2020
(mit allen Varianten)



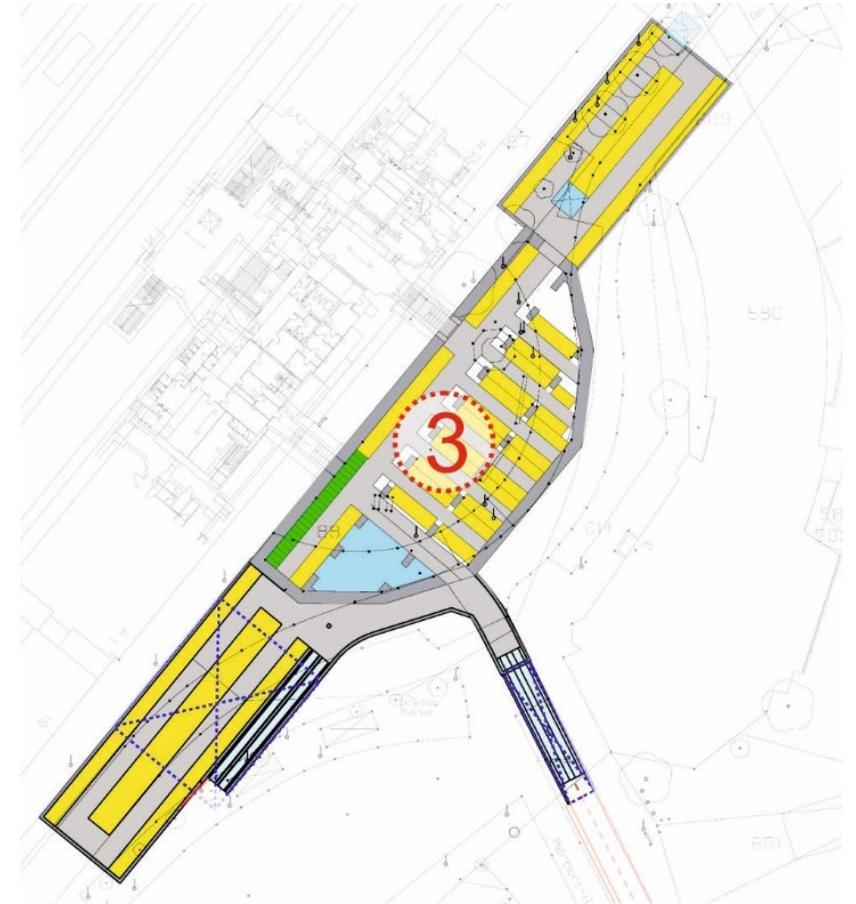
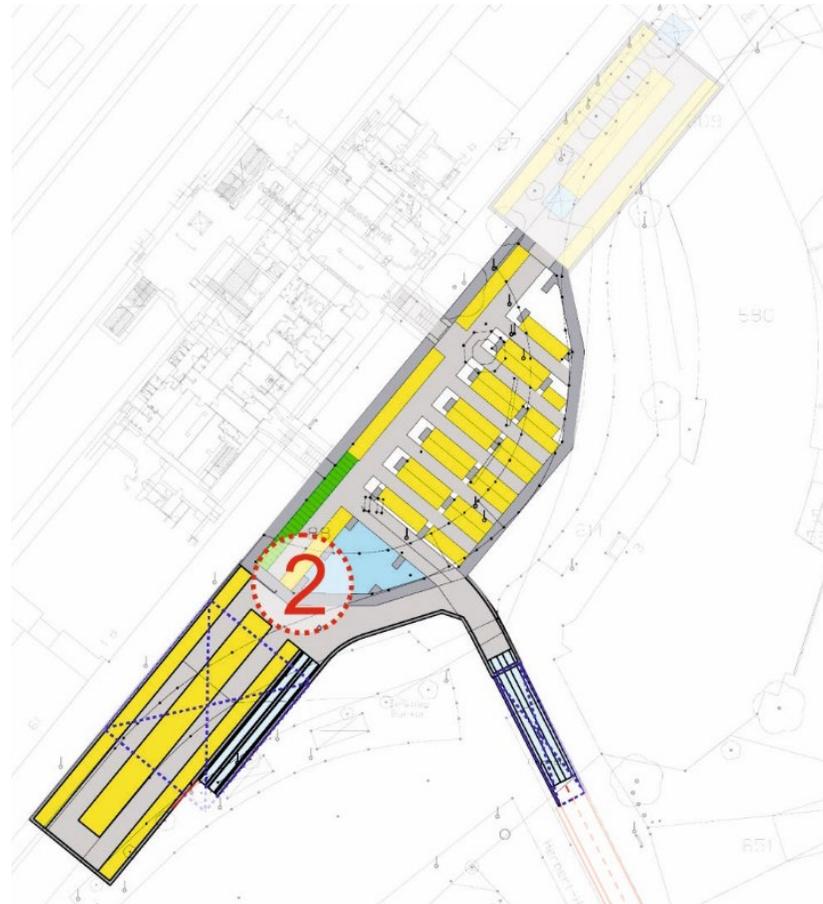
Variante 1



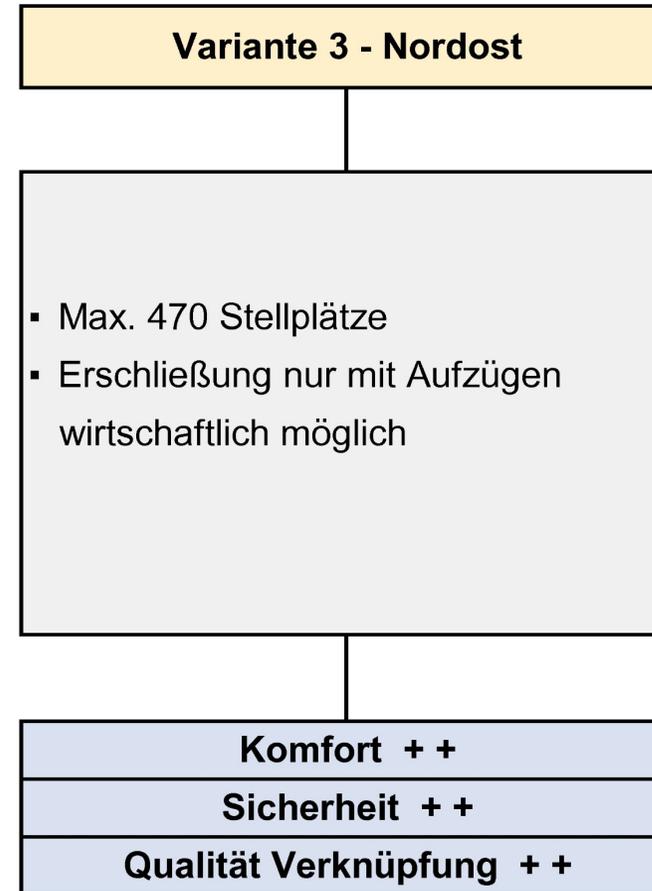
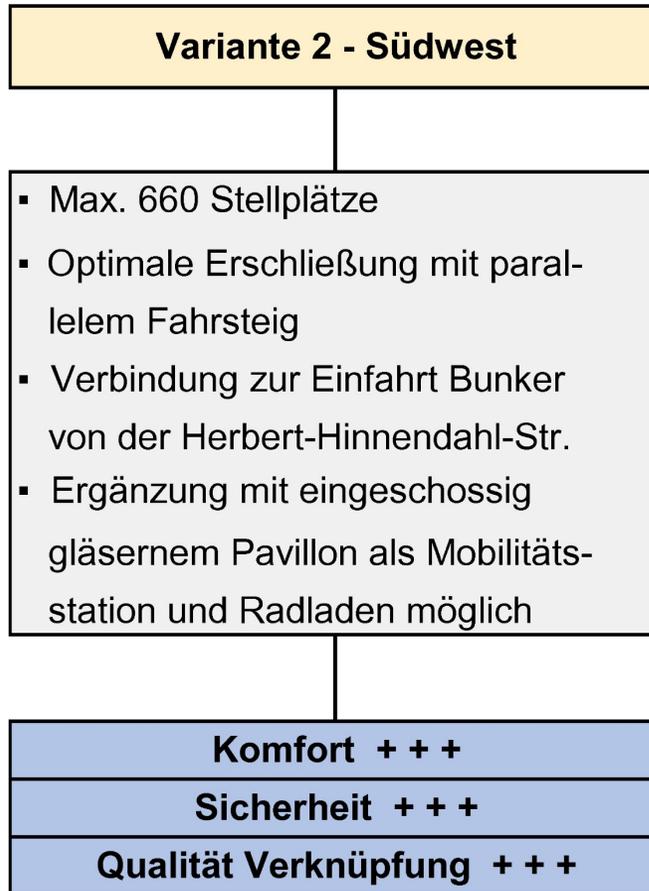
Variante 1 - Umgestaltung des Bunkers



Varianten 2 und 3



Varianten 2 und 3



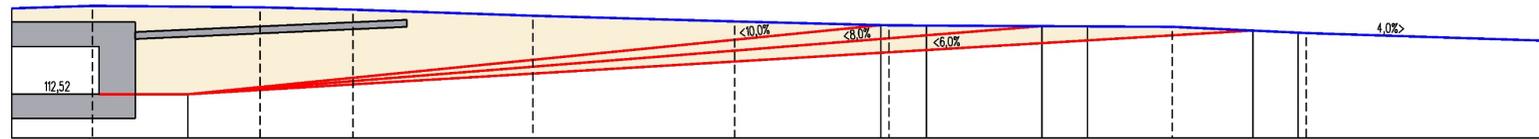
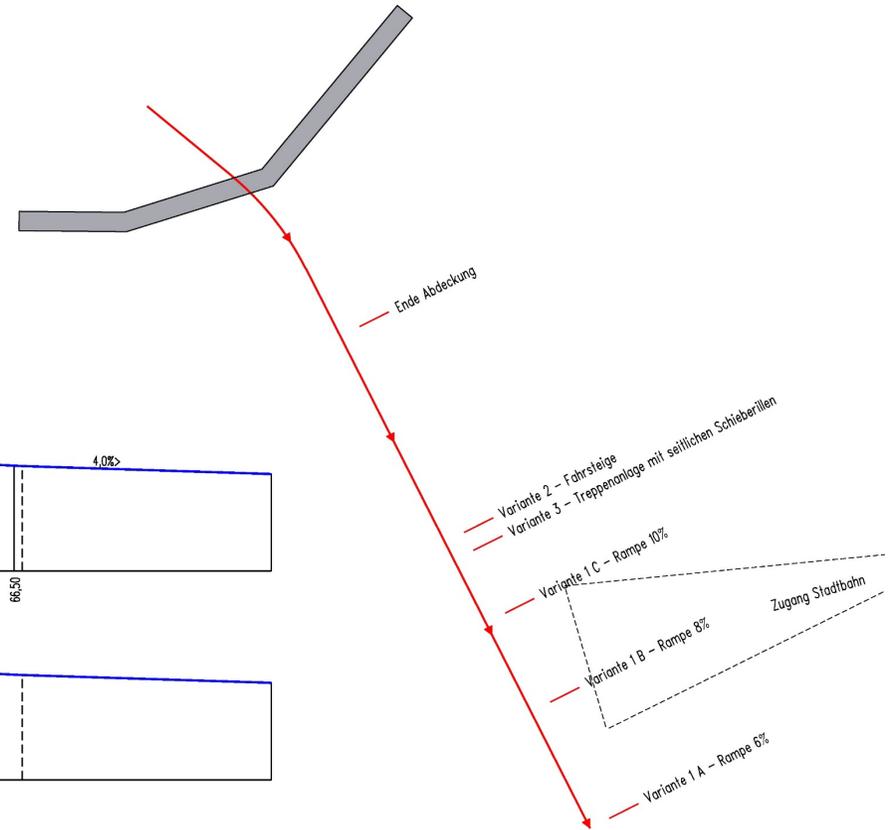
Ansicht Fassade Bahnhofsgebäude (das untere Bild zeigt den Standort eines möglichen Pavillons)



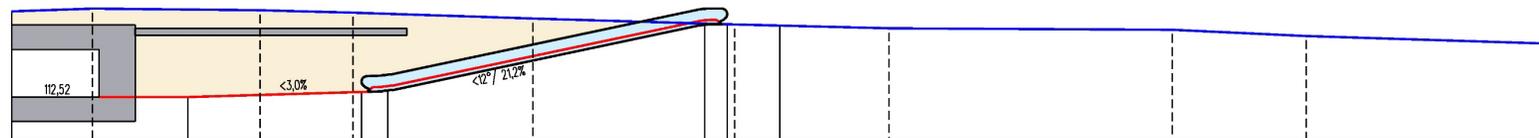
Zuwegung



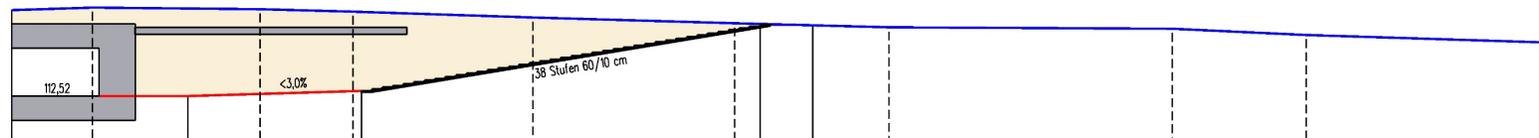
Zugangsvarianten Herbert-Hinnendahl-Straße im Vergleich



Variante 1 – Rampen unterschiedlicher Neigung

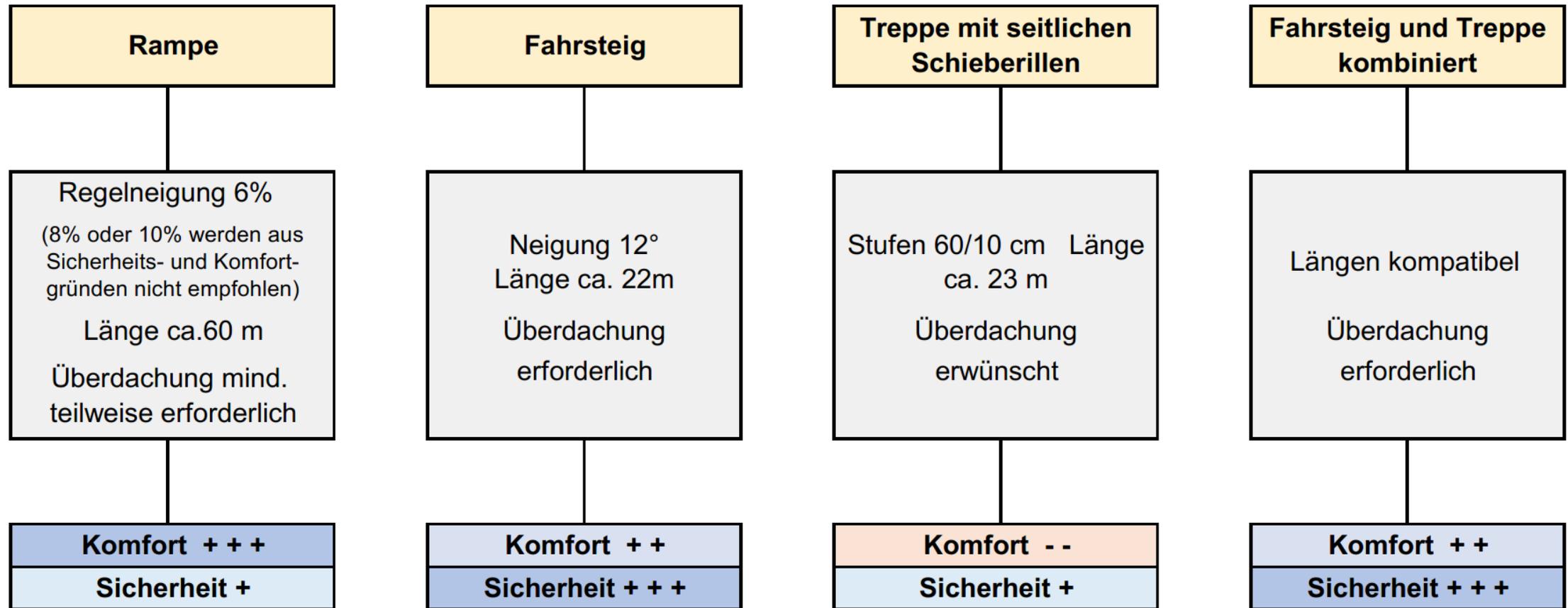


Variante 2 – Fahrsteige

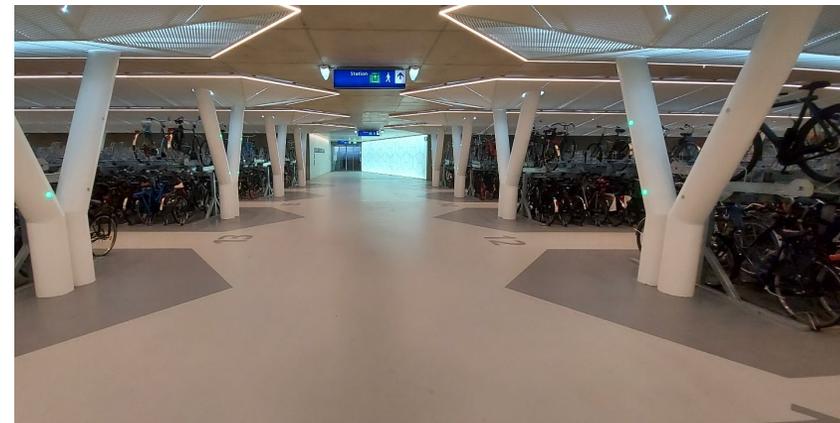
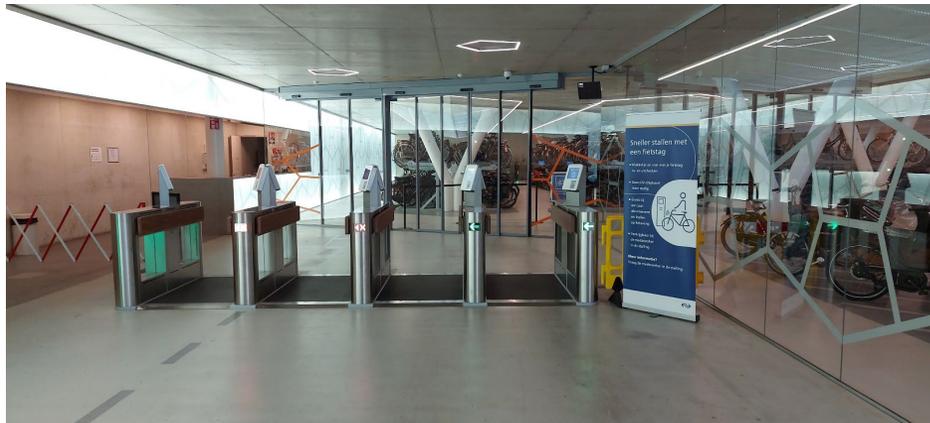


Variante 3 – Treppenanlage mit seitlichen Schieberillen

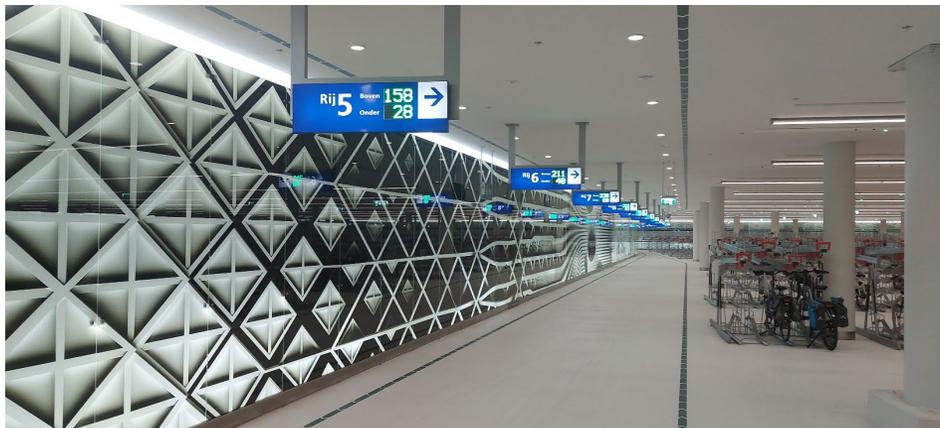
Zugangsvarianten mit Merkmalen und Bewertung



Fahrsteige, Treppen, Abfertigungseinrichtungen und Überdachungen bei realisierten Fahrradparkhäusern Strawinskylaan Amsterdam (3750 Fahrradstellplätze)



Fahrsteige, Treppen, Abfertigungseinrichtungen und Überdachungen bei realisierten Fahrradparkhäusern Koningin Julianaplein Station Centrale Den Haag (8000 Fahrradstellplätze)

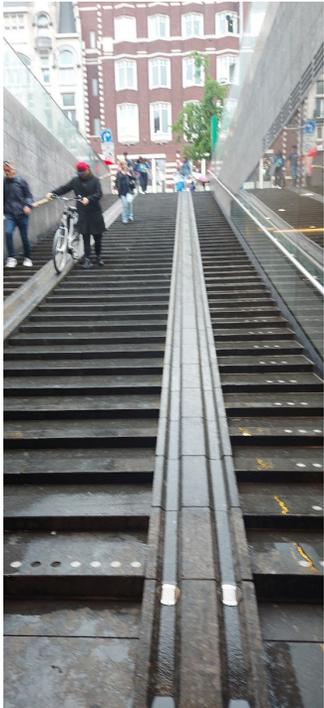


Fahrsteige, Treppen, Abfertigungseinrichtungen und Überdachungen bei realisierten Fahrradparkhäusern Station Centraal Rotterdam (5190 Fahrradstellplätze)



Treppenanlagen mit Schiebeeinrichtungen bei realisierten Fahrradparkhäusern mittlerer Größe

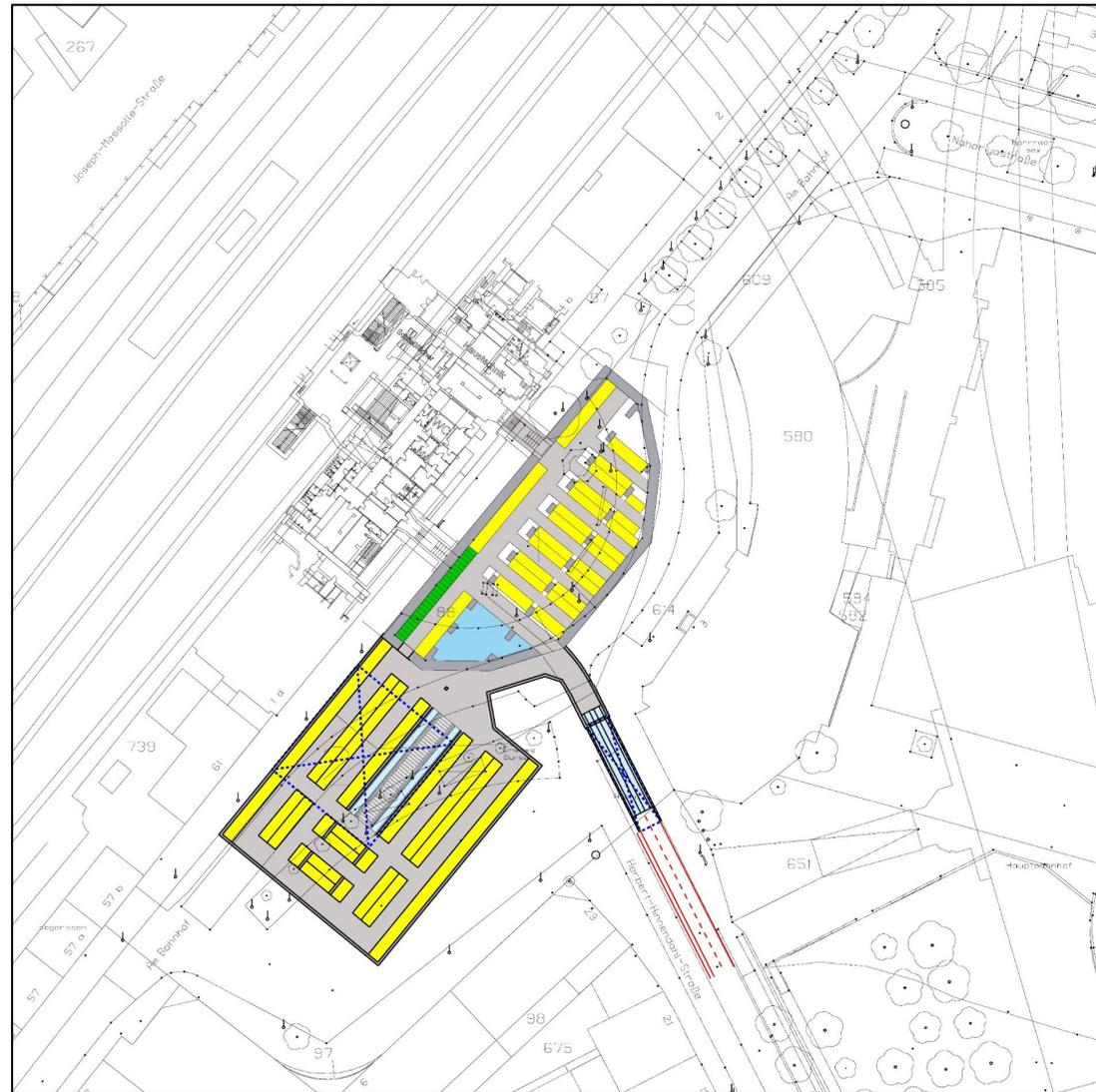
Beursplein Amsterdam



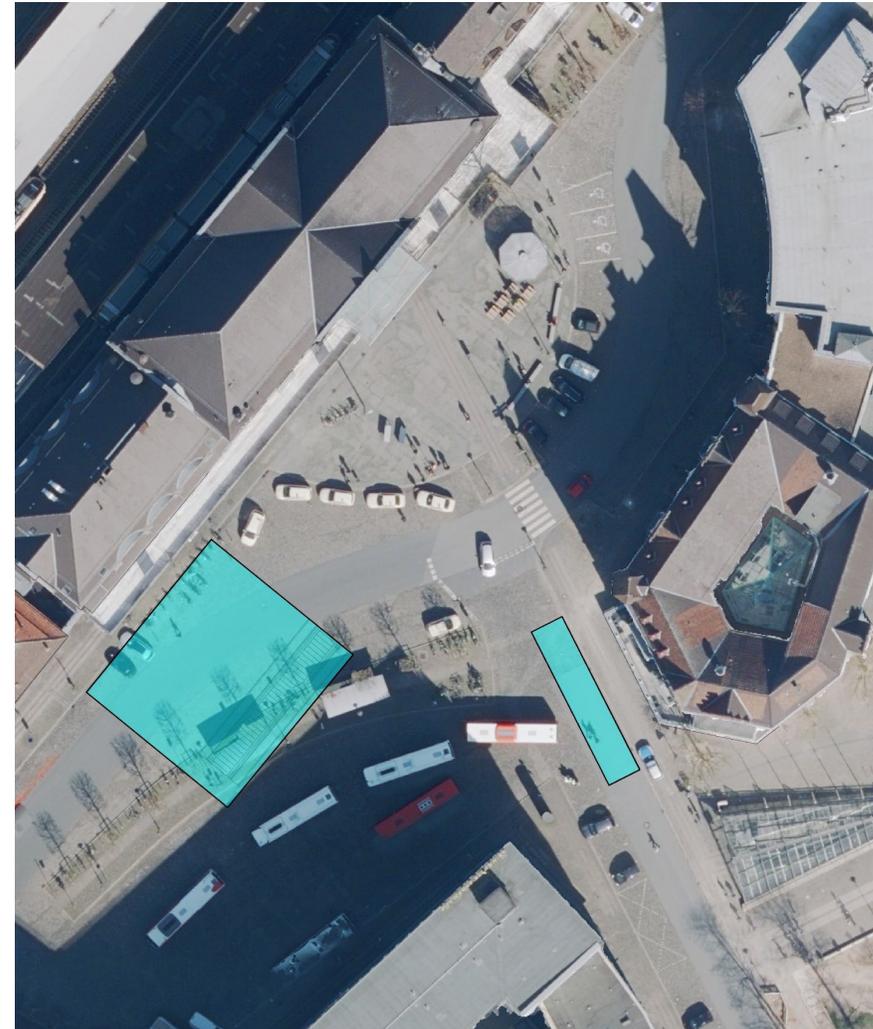
House Modernes Utrecht



Neue Variante August 2022
(stufenweise Realisierung möglich)



Neue Variante August 2022
(Luftbild mit Darstellung der an der Oberfläche
wahrnehmbaren Bauwerke und Abdeckungen)



Varianten für oberirdisches Fahrradparken

Nordöstl. Bahnhofsgebäude (ehem. Radstation)

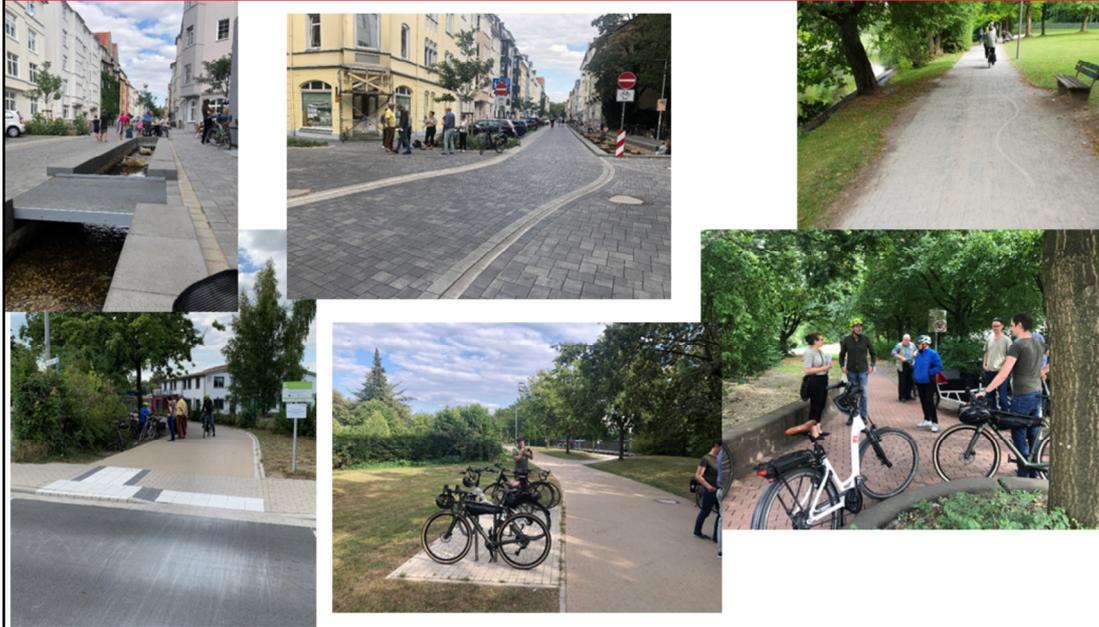
- Bahnhofsnahe, gleichzeitig starke Konkurrenzsituation zum Fahrradparken im Bunker
- DB-Nutzungen Parken (Ebene -0,5?) und Ver-/Entsorgung müssen bestehen bleiben
- Voraussichtlich hoher Investitionsaufwand

Nördl. Teilfläche Parkplatz Hauptbahnhof (Borchard+Dietrich OHG)

- Akzeptable Entfernung zum Bahnhof
- Kostengünstige Anlage überdachter Einstellplätze möglich
- Einigung mit Privateigentümer (Miete/ Pacht/ Kauf/ Entschädigung) erforderlich

Leinenmeisterhaus im Bereich des Busbahnhofs

- Akzeptable Entfernung zum Bahnhof
- Möglichkeit kann aufgrund des ausstehenden Ergebnisses der städtebaulichen Untersuchung derzeit nicht bewertet werden



Anmerkung Strategiegruppe:

Ravensberger Straße: nicht nur Miteinander von Rad- und Fußverkehr gut, sondern auch mit Kfz-Verkehr; bauliche Gestaltung gut; verdeutlicht Bedeutung von „blauer Infrastruktur“

Linie 4 Grünzug gut im ausgebauten Bereich, Weiterführung aktuell eher für Freizeitnutzung

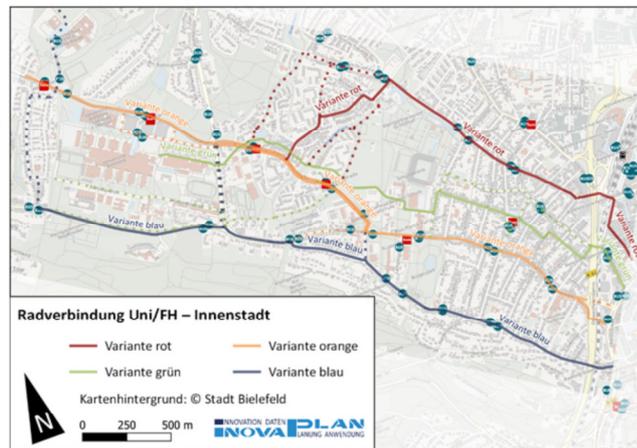
Ehlentruper Weg: Umsetzung steht kurz bevor

5. Aktuelle Themen

- UAG Machbarkeitsstudie Campus – Innenstadt
- Rückblick Veranstaltungen

UAG Machbarkeitsstudie Campus - Innenstadt

- Online-Beteiligung
19.09. bis 16.10.
- Workshop 21.10.
- Bielefeld.de/Campus-Innenstadt



Hinweis: Pflege der bestehenden Strecken wichtig, gerade vor Vollsperrung Stapenhorststraße

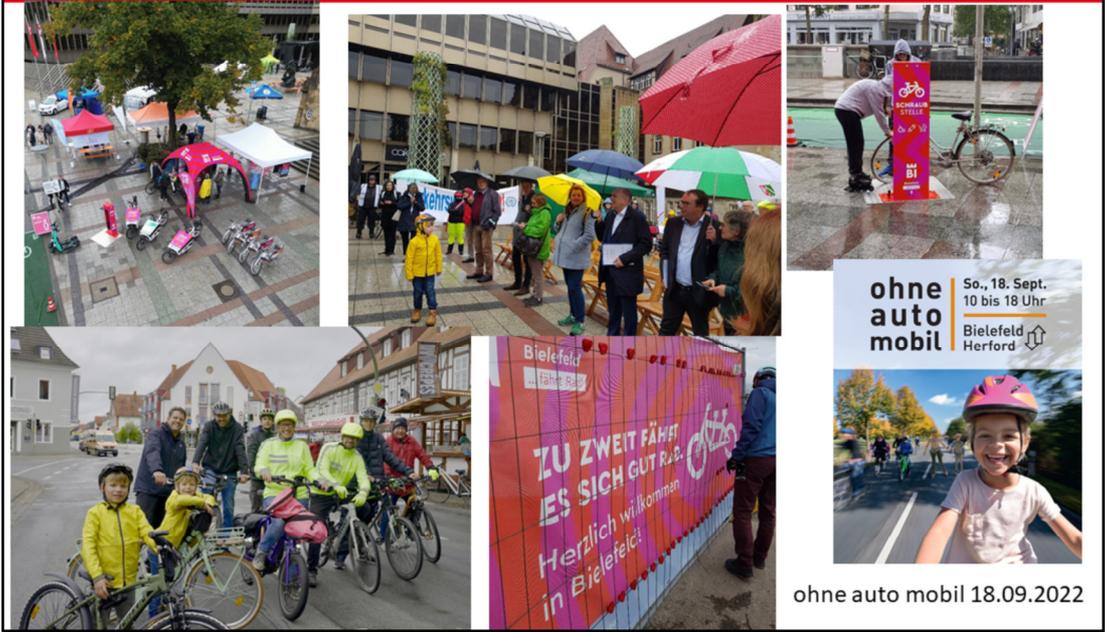
Zusätzliche Beteiligungsmöglichkeit am 28.10.2022 in der Bürgerwache (Raum 001) auf dem Siegfriedplatz

Veranstaltungen

RadKulTour 04.09.2022



Impressionen von der Aktion „RadKulTour“ am 04.09.2022



Impressionen von der Aktion „ohne auto mobil“ am 18.09.2022

6. Abschluss

- Nächste Sitzung 30.11. in Präsenz? Vorbereitung?
- Vorschläge Exkursion 2023
- Verabschiedung

Herr Johner stellt sich für die Vorbereitung der nächsten Sitzung zur Verfügung

Präsenz: 5 mal ja, 3 mal nein -> wir passen es den Gegebenheiten an -> Vorschlag hybride Sitzung

Vorschläge Exkursion (ggf. mit Übernachtung): Vorschläge gerne an Barbara Choryan senden



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Barbara Choryan

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
Nahmobilitätsbeauftragte
August-Bebel-Straße 92
33602 Bielefeld

Tel. 0521 51-6879

E-Mail: radverkehr@bielefeld.de