



HANBRUCHER STRASSE 9

D-52064 AACHEN

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

Bewertung zur Verkehrsführung in der Innenstadt von Gütersloh

Bearbeitung:

Lena Wolff, M. Sc.

Dipl.-Geogr. Angelika Reinartz

Aachen, im Februar 2021

N:\2020_20\200220_GT

RAD\Texte\Berichte\Schlussbericht\200220_be_Schlussbericht_Feb21.doc

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	4
2	Methodisches Vorgehen	6
3	Planungen Stadt Gütersloh	7
3.1	Verkehrsentwicklungsplan 1999 und Zwischenbilanz 2009	7
3.2	Masterplan klimafreundliche Mobilität 2017	8
3.3	Fahrradstraßenplanung	8
3.4	Integriertes Handlungskonzept – Teilkonzept Innenstadt 2020+	9
3.5	Umbau Berliner Straße	9
3.6	Kaiserstraße am Bahnhof	10
3.7	Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept	11
3.8	Verkehrsuntersuchung Blessenstätte/Unter den Ulmen	11
4	Bestandsaufnahme und -bewertung	13
4.1	Untersuchungsnetz	13
4.2	Grundlagen für das Verkehrsmodell	13
4.3	Bestandsaufnahme	14
4.3.1	Radverkehrsanlagen	15
4.3.2	Radverkehrsführung an Knotenpunkten	18
4.3.3	Fahrradabstellanlagen	19
4.3.4	Einbahnstraßen und Durchfahrtsbeschränkungen	22
4.3.5	Querungs- und Lichtsignalanlagen	23
4.3.6	Fußgängerzonen	24
4.3.7	Bahnhof und Busbahnhof	25
4.3.8	Fahrradstraßen	26
4.4	Mängelanalyse	27
4.5	Handlungsbedarf Radverkehr	28
4.5.1	Handlungsbedarf ruhender Radverkehr	29
5	Leitbild	29
5.1	Handlungsfeld Radverkehr	29
5.2	Hierarchisierung des Netzes	30
6	Makroskopisches Verkehrsmodell	32
6.1	Bestandsfall mit Baustelle	32
6.2	Bestandsfall ohne Baustelle	33
6.3	Erschließungsvarianten Fahrradstraßennetz	34
6.3.1	Variante 1: Fahrradstraße Nord-Süd	35
6.3.2	Variante 1a: Fahrradstraße Nord-Süd mit Einbahnstraßenabschnitt	36
6.3.3	Variante 2: Fahrradstraßen Nord-Süd und Ost-West	37
6.3.4	Variante 2a: Fahrradstraßen Nord-Süd mit Einbahnstraßenregelung und Fahrradstraße Ost-West	38
6.3.5	Variante Fahrradzone	38
6.4	Erschließungsvariante 3: Bürgerinitiative Energiewende	39
6.5	Variantenbewertung	41
6.5.1	Kfz-Verkehrsbelastung	42

		3	
	6.5.2	Bewertungsparameter ÖPNV	44
	6.5.3	Bewertungsparameter Verkehrssicherheit	45
	6.5.4	Zusammenfassung Variantenbewertung	46
	6.6	Vorzugsvariante	47
7	Handlungskonzept		48
	7.1	Fahrradstraßenkonzept	48
	7.1.1	Gestaltungsgrundsätze	48
	7.1.2	Entwurfsgrundsätze von Fahrradstraßen	49
	7.2	Maßnahmenkonzept	50
	7.2.1	Allgemeine Maßnahmen	50
	7.2.2	Einzelmaßnahmen	51
	7.3	Umsetzungsstrategie	53
	7.3.1	Priorisierung	53
	7.3.2	Bündelung von Maßnahmenpaketen	54
	7.3.3	Öffentlichkeitsarbeit	54
	7.4	Zusammenfassung und Ausblick	55
Anhang			57
	I.	Knotenstrombelastungen im Kfz- und Radverkehr	58
	II.	Thematische Karten aus der Bestandsanalyse	66
	III.	Mängelanalyse	70
	IV.	Makroskopische Verkehrsmodelle der Erschließungsvarianten	72
	V.	Fahrradstraßenkonzept	82
	VI.	Maßnahmenkonzept	84

1 Aufgabenstellung

„Die Stadt Gütersloh hat im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes 1999 und der Aufstellung des klimafreundlichen Mobilitätsplanes 2017 auch den Innenstadtbereich hinsichtlich der verkehrlichen Aspekte in den Fokus genommen (Bild 1).“

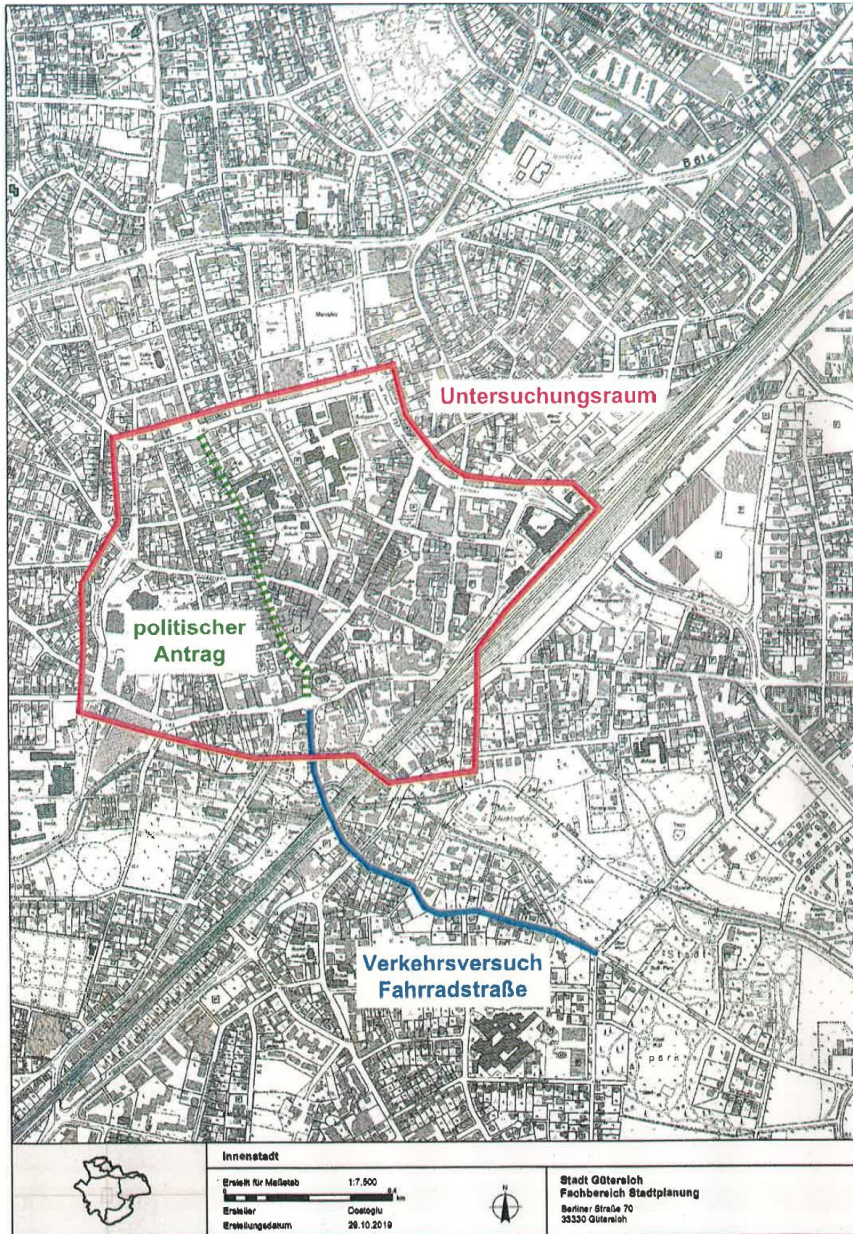


Bild 1: Untersuchungsraum (Quelle: Stadt Gütersloh, Fachbereich Stadtplanung, 29.10.2019)

In dem im Jahr 2017 verabschiedeten Mobilitätsplan ist als Maßnahme u. a. auch die Durchführung eines Verkehrsversuches zur Einrichtung einer Fahrradstraßenführung in der Hohenzollernstraße/Münsterstraße/Berliner Straße/Dalkestraße enthalten. Die Fahrradstraße auf Dalkestraße und Parkstraße wurde im September 2019 in Betrieb genommen.

Anschließend wurde bedingt durch eine größere Baumaßnahme an der Königstraße eine veränderte Verkehrsführung im Bereich

der Münsterstraße eingerichtet. Dies hat wegen der Aufhebung des Einrichtungsverkehrs zu einer Erhöhung der Verkehrsmengen im Bereich der Münsterstraße und den anschließenden Straßen geführt.

Zu diesem Zeitpunkt ist seitens der Initiative Energiewende ein Vorschlag an die Stadtverwaltung herangetragen worden, wobei nach Vorlage des „Groninger Modells“ die Innenstadt von Gütersloh in vier Teile aufgeteilt wird. Mittels Einbahnstraßenregelung wird dem motorisierten Individualverkehr (MIV) das Durchfahren des Innenstadtbereiches auf bestimmten Relationen nicht mehr ermöglicht.

Ergänzend dazu soll eine mögliche Fortführung der vorhandenen Fahrradstraße Dalkestraße über das Teilstück Berliner Straße/Münsterstraße/Hohenzollernstraße in die Betrachtung einbezogen werden.

Weitere Planungen der Stadt Gütersloh zu Baumaßnahmen innerhalb des festgelegten Untersuchungsgebietes beziehen sich auf die Fahrradstraßenplanung auf Strengerstraße und Schulstraße, sowie den Umbau im Bereich des Bahnhofs (Kaiserstraße).

Auf Grundlage einer Bestands- und Mängelanalyse im Untersuchungsnetz der Innenstadt und vorliegenden Planungsansätzen sollen in Abstimmung mit der Stadt Gütersloh Erschließungsvarianten für ein durchgängiges, komfortables und sicheres Radverkehrsnetz entwickelt werden. Die verkehrlichen Auswirkungen der Erschließungsvarianten werden anschließend mithilfe des vorliegenden Verkehrsmodells berechnet und anhand verschiedener Kriterien bewertet. Im Rahmen der Untersuchung sollen Aussagen zu der derzeit geltenden Verkehrsregelung im Zuge der Münsterstraße hinsichtlich der Verträglichkeit getroffen werden. Zudem sind die verkehrlichen Effekte der verschiedenen Erschließungsvarianten zur Verkehrsführung im Innenstadtbereich der Stadt Gütersloh darzustellen. Hauptziel ist es hierbei, die Erreichbarkeit der Stadt für den Radverkehr über durchgehend gute Wegeverbindungen zu attraktiveren, gleichzeitig aber auch die Erreichbarkeit wichtiger Innenstadtziele für den MIV zu gewährleisten. Zu wichtigen Zielen im Innenstadtbereich gehören neben dem umfangreichen Einzelhandelsangebot auch Bildungs- und Kultureinrichtungen sowie städtische Einrichtungen. Darüber hinaus ist die Erreichbarkeit verkehrsbezogener Angebote (z. B. Parkhäuser und öffentlicher Nahverkehr) für alle Verkehrsteilnehmer sicher zu stellen.

Da die Stadt Gütersloh über ein makroskopisches Verkehrsmodell verfügt, können über Modellberechnungen auch quantitativ belastbare Aussagen zu Maßnahmenwirkungen getroffen werden. Das Verkehrsmodell wurde 2008 im Rahmen der Untersuchungen zum interkommunalen Gewerbegebiet Gütersloh-Verl aufgebaut und in zahlreichen Verkehrsuntersuchungen für die Stadt Gütersloh seitens BSV immer wieder aktualisiert. Zur Modellanwendung für die vorliegende Untersuchung wurde das vorhandene Straßennetz im Untersuchungsbereich verfeinert und auf den aktuellen Zustand kalibriert. Unterschiedliche Erschließungsvarianten (gemäß politischem Antrag und sinnvolle Modifizierungen) wurden modelliert und in einem iterativen Prozess eine den geschilderten Zielsetzungen entsprechende Verkehrsführung abgeleitet.

2 Methodisches Vorgehen

Für die Berechnungen mit dem Verkehrsmodell ist die Kenntnis aktueller Verkehrsbelastungen im Untersuchungsraum erforderlich. Hierzu wurden Kfz-Verkehrsbelastungen des Innenstadtrings von der Stadt Gütersloh zur Verfügung gestellt. Zudem wurden seitens BSV Erhebungen des Kfz- und Radverkehrs innerhalb des Innenstadtrings durchgeführt.

Als Basis für die Erarbeitung des Radverkehrskonzepts und die Bewertung der angedachten neuen Verkehrsführungen wurde zunächst eine umfassende Bestandsanalyse durchgeführt und das vorliegende Verkehrsmodell verfeinert und kalibriert. Bei einer Begehung wurde das Straßennetz für den Kfz-Verkehr aufgenommen und entsprechend im Netzmodell eingepflegt bzw. vorhandene Straßen überprüft und ggf. angepasst. Für die Kalibrierung der neu eingefügten Strecken wurden von BSV Knotenstromzählungen an acht Knotenpunkten im Untersuchungsnetz durchgeführt, die durch Schleifendaten an den signalisierten Knotenpunkten des Untersuchungsnetzes ergänzt wurden.

Auf Basis der Vor-Ort-Erhebungen sowie der Analysen vorliegender Materialien und Luftbilder mit der jeweiligen Aufnahme der Daten ins GIS-System erfolgte eine umfangreiche Mängelanalyse der vorhandenen Infrastrukturen (Strecken und Knotenpunkte) für den Radverkehr. Weitere Mängel konnten im Rahmen des Vor-Ort-Aufenthaltes bei der Begehung und Befahrung des Untersuchungsnetzes sowie aus der Videodokumentation der Knotenströme an den acht erhobenen Knotenpunkten stichprobenartig und situationsabhängig ermittelt werden. Dazu zählen die Begreifbarkeit der Führungsformen (u. a. Überleitungen, Abbiegestreifen) und Verkehrsbeobachtungen (z. B. Missachtung von Verkehrsregelungen, konflikträchtigen Situationen).

Aus diesen Grundlagenanalysen konnten relevante Handlungsfelder, z. B. hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf Strecken und an Knotenpunkten sowie der Direktheit und Qualität der Führung des Radverkehrs, benannt werden.

Unter Berücksichtigung der Handlungsfelder und der analysierten Mängel wurden dann unterschiedliche Planungsvarianten für ein anforderungsgerechtes Radverkehrsnetz für die Gütersloher Innenstadt entwickelt. Die verkehrlichen Auswirkungen der Varianten wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells berechnet und mittels verschiedener Kriterien bewertet. Hierbei wurden sowohl den Anforderungen des fließenden als auch des ruhenden Radverkehrs berücksichtigt. Darüber hinaus wurden die Belange des Kfz-Verkehrs (insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit der Innenstadt) und des Fußverkehrs (u. a. Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr in hochfrequentierten Bereichen) beachtet. Für die gesamte Konzeptionierung liegt der Schwerpunkt auf der Führung des Radverkehrs. Da diese jedoch in einem bestehenden und bebauten Netz erfolgt gilt es grundsätzlich Kompromisse zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern zu finden.

Für die Umsetzung des Konzepts werden konkrete Einzelmaßnahmen benannt und im Rahmen einer Umsetzungsstrategie zu Maßnahmenbündeln zusammengefasst und priorisiert.

3 Planungen Stadt Gütersloh

Die Stadt Gütersloh hat in den vergangenen Jahren bereits einige Planungen und Konzepte entwickelt, die sich mit dem Themenschwerpunkt Mobilität beschäftigen. Die Untersuchungsgebiete variieren dabei zwischen (über-)regionaler Betrachtung, stadtweiten Untersuchungen und kleinteiligerer Gebietsbetrachtung im Rahmen umfassenderer Untersuchungen. Die Innenstadt von Gütersloh wird dabei in den meisten Konzepten mit betrachtet. Für einige Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet gibt es darüber hinaus bereits konkretere Entwurfsplanungen.

Die für das Radverkehrskonzept für die Innenstadt von Gütersloh relevanten Konzepte sind der Verkehrsentwicklungsplan, der Masterplan „klimafreundliche Mobilität“, bestehende Fahrradstraßenplanungen, das Integriertes Handlungskonzept – Teilkonzept Innenstadt 2020+ sowie regionale Konzepte und konkrete Entwurfsplanungen.

3.1 Verkehrsentwicklungsplan 1999 und Zwischenbilanz 2009

Der 1999 fertig gestellte Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt Gütersloh ist ein Gesamtkonzept für alle Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr)¹. Unter Berücksichtigung der Mängelanalyse und der Ziele aus der Stadtentwicklung wurden Maßnahmenprogramme für ein stadtverträgliches Verkehrsmanagement aufgezeigt und deren Effekte dargestellt. Für die Maßnahmenprogramme wurde unter Benennung von Prioritäten und Realisierungsstufen ein Umsetzungsprogramm erarbeitet und für ausgewählte straßenräumlichen Situationen prototypische Lösungsmöglichkeiten entwickelt.

Die Zwischenbilanz nach 10 Jahren (2009) untersucht die zwischenzeitlich umgesetzten Maßnahmen und überprüft die Gültigkeit und Prioritäten noch offener Maßnahmen.

Folgende Maßnahmen aus dem VEP wurden bereits umgesetzt:

- Dalkestraße (fahrradfreundliche Umgestaltung)
- Berliner Platz (Radverkehrsführung)
- Blessenstätte (Straßenraumumgestaltung Unter den Ulmen bis Dalkestraße)
- Blessenstätte (Radfahrstreifen und Radverkehrsanlage Nordseite)
- Friedrich-Ebert-Straße (Straßenraumumgestaltung)
- Strengerstraße (Verkehrsberuhigung und Rathausvorplatz)
- Fahrradstraße Parkstraße

Zudem enthält der VEP weitere Maßnahmen, die bislang noch nicht umgesetzt wurden. Dazu gehören:

- Fahrradstraße Baumstraße und Johann-Severin-Straße
- Kaiserstraße entlang Bahnhof
- Strengerstraße (Straßenraumumgestaltung zwischen Kaiserstraße und Eickhoffstraße)

¹ Verkehrsentwicklungsplan Stadt Gütersloh, BSV Büro für Stadt und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, 1999

Zudem im VEP 1999 enthalten ist die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Moltkestraße.

3.2 Masterplan klimafreundliche Mobilität 2017²

Der „Masterplan klimafreundliche Mobilität“ für die Stadt Gütersloh aus dem Jahr 2017 stellt die Mobilitätsstrategie für die folgenden 10 bis 15 Jahre dar. Das Augenmerk liegt dabei auf der Verkehrsentwicklung und dem Umgang mit zukünftigen Projekten bei der Stadt Gütersloh, die sich mit Klimaschutzziele und der Förderung des Umweltverbands sowie alternativen Antrieben, Intermodalität und Verkehrssicherheit befassen. Als Untersuchungsraum ist im Masterplan das gesamte Stadtgebiet von Gütersloh gewählt, das im Rahmen einer Bestandsanalyse aller Verkehrsmittel, einer CO₂-Bilanzierung und Potenzialabschätzung, Zielkonzeptionierung und weiterführend einer Maßnahmenentwicklung mit Handlungsempfehlungen untersucht und bewertet wird. Abschließend wurden Konzepte für eine Evaluierung, Controlling und Öffentlichkeitsbeteiligung erstellt.

Gemäß Masterplan ist der Radverkehr in der Stadt Gütersloh bereits stark verankert (Aktionen, Verwaltung, Konzepte). Die Stadt Gütersloh besitzt eine gut entwickelte Radverkehrsinfrastruktur, besonders im Freizeit- und Tourismusverkehr (Routenführung, Beschilderung, bauliche Qualität). Im Alltagsradverkehr besteht noch Verbesserungspotenzial.

Im Masterplan sind Maßnahmen zum ruhenden Radverkehr, zu Serviceangeboten für den Radverkehr, zur Routenführung und zum Themenkomplex Multimodalität enthalten.

3.3 Fahrradstraßenplanung

Der Verlauf der bestehenden Fahrradstraße wurde angeregt durch den Masterplan klimafreundliche Mobilität (2017) und im Rahmen von Bürgerworkshops konkretisiert. Als Hauptvoraussetzung für eine Fahrradstraße muss der Radverkehr bereits die vorherrschende Verkehrsart sein oder dies in absehbarer Zeit werden. Dalkestraße und Parkstraße wurden vor der Umsetzung der Fahrradstraße hinsichtlich der Machbarkeit hierzu untersucht.

Die Planungen der Stadt Gütersloh sehen eine Erweiterung der Fahrradstraßenführung in Richtung Norden über die Berliner Straße, Münsterstraße und Hohenzollernstraße vor. Für diesen Verlauf liegen noch keine konkreten Entwurfsplanungen vor.

Ebenfalls geplant ist eine weitere Fahrradstraßenachse über Strengerstraße, Schulstraße, den gemeinsamen Geh- und Radweg an der Altstadtschule und weiter über die Roonstraße. Für den Abschnitt Strengerstraße und Schulstraße gibt es bereits Entwurfsplanungen bei der Stadt Gütersloh, die im Arbeitskreis Mobilität am 04.09.2018 vorgestellt wurden. Die Detailplanung der Straßenabschnitte kann Bild 2 entnommen werden.

² Gütersloh in Bewegung - Masterplan klimafreundliche Mobilität, Stadt Gütersloh und Planersocietät, 2017

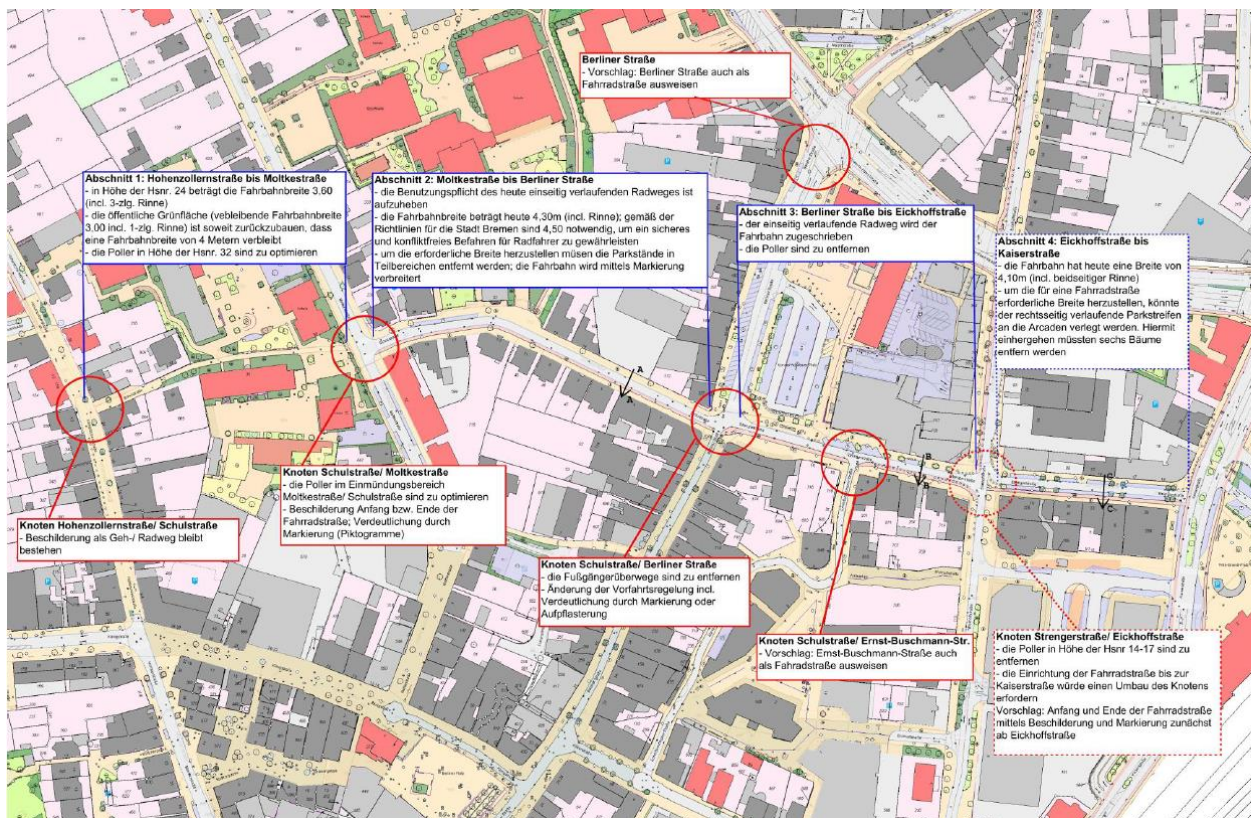


Bild 2: Fahrradstraßenplanung Schulstraße und Strengerstraße, vorgestellt im Arbeitskreis Mobilität der Stadt Gütersloh am 04.09.2018 (Quelle: Stadt Gütersloh)

3.4 Integriertes Handlungskonzept – Teilkonzept Innenstadt 2020³

Das Integrierte Handlungskonzept 2020+ aus dem Jahr 2014 stellt eine weitere Konkretisierung des Masterplans 2020+ dar. Die hier entwickelten Maßnahmen sollen in kurz- bis langfristigen Umsetzungszeiträumen realisiert werden und somit die Zukunftsperspektive für die Innenstadt bilden. Relevante Maßnahmenswerpunkte sind die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes mit Aufwertung des Willy-Brandt-Platzes einschließlich des ruhenden Radverkehrs. Des Weiteren spielt die Wegeverbindung in Richtung Fußgängerzone über Kaiserstraße und Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) sowie die Umgestaltung der Strengerstraße eine Rolle. Zudem ist die verkehrliche Untersuchung und der Umbau des Bereichs Blessenstätte zu berücksichtigen.

3.5 Umbau Berliner Straße

Zu dem Stadtentwicklungskonzept der Innenstadt gehört auch die Umgestaltung der Berliner Straße im Abschnitt zwischen Strengerstraße und Friedrich-Ebert-Straße. Hier soll die Attraktivität für Fuß- und Radverkehr durch ein vergrößertes Raumangebot erhöht werden. In diesem Zusammenhang wurden bereits Grünflächen und Wasserspiele auf dem Konrad-Adenauer-Platz angelegt, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Bei der neuen Gestaltung der Berliner Straße steht der Seitenraum ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung. Der Radverkehr soll auf der Fahrbahn im

³ Aktives Stadtzentrum Gütersloh – Integriertes Handlungskonzept – Teilkonzept Innenstadt 2020+, 2014

Mischverkehr geführt werden. Die Baumaßnahmen wurden im November 2020 fertiggestellt.

3.6 Kaiserstraße am Bahnhof

Im Rahmen eines offenen Realisierungswettbewerbs wurde im Jahr 2017 die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes und des Willy-Brandt-Platzes ausgeschrieben und prämiert⁴. Das Gestaltungskonzept basiert auf veränderten verkehrlichen Prioritäten. Wichtige Aspekte neben der Verkehrsberuhigung des Bahnhofsvorplatzes ist die Segmentierung der Verkehrsteilnehmer, um einer Mobilitätsvernetzung zu erreichen aber Konflikte zu minimieren.

Die erste Entwurfsplanung der Variante 1 für die Kaiserstraße vom 27.04.2020 sieht als übergeordnete Maßnahme eine Verlagerung des ZOB auf das heutige Postgelände und den Parkplatz am Willy-Brandt-Platz vor. Im Bereich des Bahnhofs befinden sich mögliche Standorte für eine Fahrradtiefgarage bzw. ein Fahrradparkhaus. Der Radverkehr wird in der Entwurfsplanung auf der Ostseite der Kaiserstraße auf einer Radverkehrsanlage auf Fahrbahnniveau (Radfahrstreifen) geführt. Auf Höhe der Zufahrt zum Parken unmittelbar südlich des Bahnhofsgebäudes erfolgt dazu eine Überleitung vom Seitenraum (Radweg) auf die Radverkehrsanlage auf Fahrbahnniveau. Der Entwurfsplanung für den westlichen Seitenraum der Kaiserstraße kann entnommen werden, dass im nördlichen Bereich weiterhin eine Führung im Seitenraum vorgesehen ist, die auf Höhe der Zufahrt zum ZOB im Bestand auf einen Radfahrstreifen übergeleitet wird.

Für die Einmündung Strengerstraße ist ein Hinweis auf die geplante Fahrradstraße gekennzeichnet. Eine konkrete Ausgestaltung des Ein- und Ausfahrbereichs, sowie der Abbiegebeziehungen von bzw. in die Kaiserstraße ist der vorliegenden Planung nicht zu entnehmen.

⁴ Offener Realisierungswettbewerb, competitiononline, 2017

3.7 Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept

Für die Stadt Gütersloh ergeben sich aus diesem Konzept für den Radverkehr besonders hohe Potenziale zu den Städten Bielefeld und Verl sowie zu angrenzenden Nachbarkommunen. Daraus wurden für in die einzelnen Kommunen Detailausschnitte des Radnetzes abgeleitet. Für die Innenstadt Gütersloh sind die in Bild 3 dargestellten Streckenabschnitte mit überregionaler Bedeutung enthalten. Diese werden im Verlauf der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

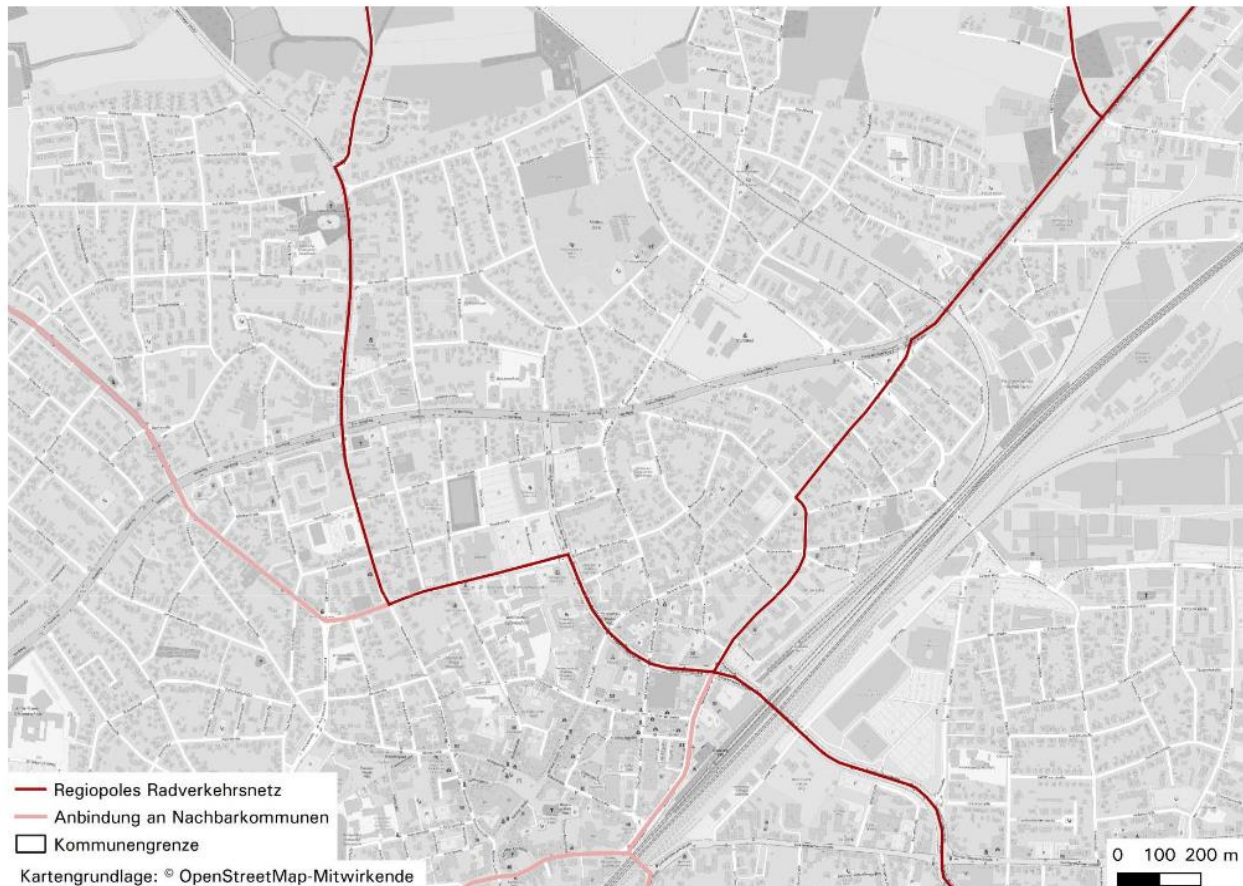


Bild 3: Detailausschnitt des Radnetzes der Regiopolregion Bielefeld -integriertes regionales Radverkehrskonzept (SHP Ingenieure, 2020)

3.8 Verkehrsuntersuchung Blessenstätte/Unter den Ulmen⁵

Die Einmündung Blessenstätte/Unter den Ulmen mit einer Regelung als abknickende Vorfahrt mit Fußgängerüberwegen in den bevorrechtigten Zufahrten, hat sich in den letzten Jahren zu einem unfallauffälligen Bereich entwickelt. Die Unfallanalyse zeigt, dass sich alle Unfälle mit Personenschaden (in den letzten fünf Jahren ausschließlich mit leichtem Personenschaden) mit Fuß- oder Radverkehrsbeteiligung auf den Fußgängerüberwegen ereignet haben. Daher soll die Gestaltung des Einmündungsbereichs zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung des Verkehrsablaufs an der Einmündung und der benachbarten Kreuzung

⁵ Verkehrsuntersuchung zum Einmündungsbereich Blessenstätte/Unter den Ulmen in Gütersloh, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, August 2020

Blessenstätte/Berliner Straße/Dalkestraße/Kirchstraße optimiert werden.

Als Lösungsmöglichkeit wurden hierzu alternative Knotenpunktarten betrachtet. Die bereits vorliegenden Untersuchungen haben gezeigt, dass die Umgestaltung zu einem Minikreisverkehr aus verkehrstechnischen Gründen und die Umgestaltung zu einer Einmündung mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen mit einer Vorfahrtbeziehung in Ost-West-Richtung und der vorfahrtrechtlichen Unterordnung der Zufahrt Unter den Ulmen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zu empfehlen sind. Daher wurde eine Umgestaltung als Einmündung mit Lichtsignalanlage überprüft. Auf Grundlage eines Knotenpunktentwurfs mit Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen und Fußgängerfurten in allen drei Zufahrten wurde unter Berücksichtigung der Knotenstrombelastungen im Kfz-Verkehr ein zweiphasiger Signalzeitenplan entwickelt (vgl. Bild 4). Dabei wurde die Koordinierung mit dem benachbarten signalisierten Knotenpunkt Blessenstätte/Berliner Straße/Dalkestraße/Kirchstraße berücksichtigt.

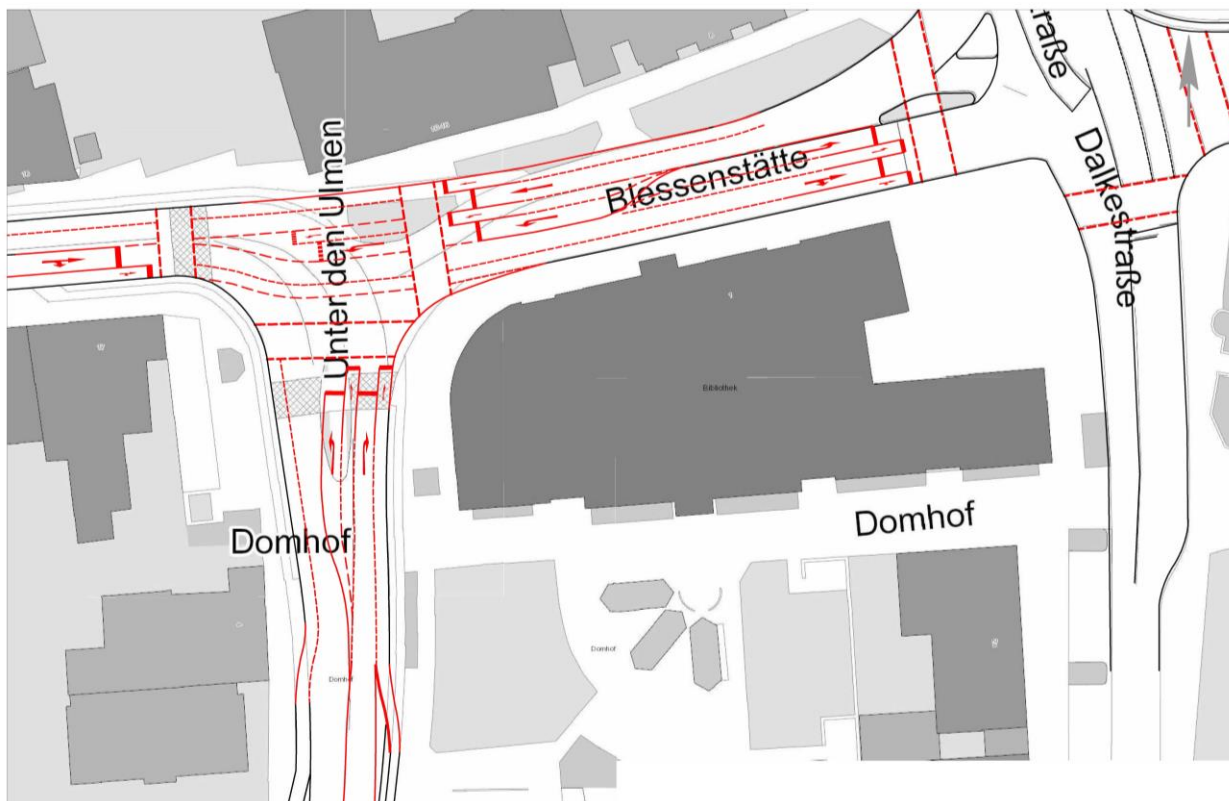


Bild 4: Entwurfsskizze für den Knotenpunkt Blessenstätte/Unter den Ulmen (Quelle: Verkehrsuntersuchung zum Einmündungsbereich Blessenstätte/Unter den Ulmen in Gütersloh, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, August 2020)

Auf Grundlage der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Einmündungsbereich Blessenstätte/Unter den Ulmen wurde eine Einmündung mit Lichtsignalanlage empfohlen. Diese Empfehlung wird für die Bearbeitung des Verkehrskonzeptes für die Innenstadt von Gütersloh übernommen.

4 Bestandsaufnahme und -bewertung

4.1 Untersuchungsnetz

Das Untersuchungsnetz wurde auf Basis des bestehenden Verkehrsmodells entwickelt. In Abstimmung mit der Stadt Gütersloh wurden weitere relevante Abschnitte gemäß dem Vorschlag der Bürgerinitiative sowie Strecken mit Verbindungsfunktion für den Kfz- und Radverkehr ergänzt.

Das Untersuchungsgebiet wird durch die Barkeystraße und Prinzenstraße im Westen, die Bismarckstraße und Friedrich-Ebert-Straße im Norden, die Kaiserstraße im Osten und die Herzebrocker Straße, Blessenstätte und Kirchstraße im Süden ringartig umschlossen.

Die Kaiserstraße stellt die östliche Grenze des Innenstadtbereichs von Gütersloh dar. Sie verläuft unmittelbar am Bahnhof Gütersloh, an den Zu-/Ausfahrten des Busbahnhofs Gütersloh und dem Parkhaus und dem Parkplatz am Bahnhof. Sie trennt den Bahnhofsvorplatz vom Innenstadtbereich (Bild 5).

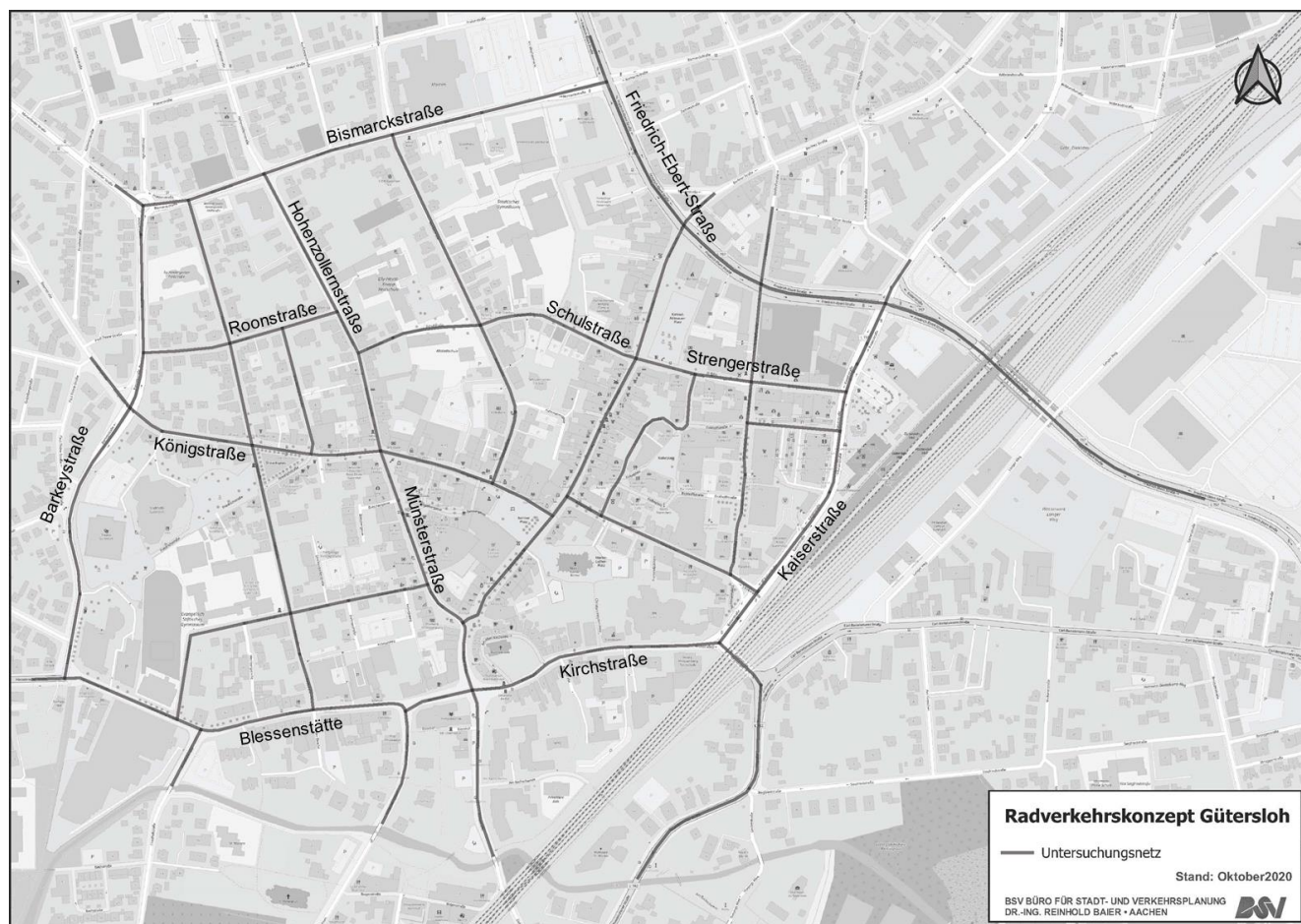


Bild 5: Untersuchungsnetz (Kartengrundlage: openstreetmap)

4.2 Grundlagen für das Verkehrsmodell

Zur Kalibrierung der neu eingefügten Strecken wurden von BSV Knotenstromzählungen an acht Knotenpunkten im Untersuchungsnetz durchgeführt (Bild 6). Ergänzt wurden diese Daten durch die Schleifendaten an den signalisierten Knotenpunkten des Untersuchungsnetzes zum Zeitpunkt der Zählungen und vom 8.10.2019. Die Verkehrserhebungen fanden am 16. und 17. Juni

2020 statt, jeweils in der morgendlichen (6:00 Uhr bis 10:00 Uhr) und nachmittäglichen (15:00 Uhr bis 19:00 Uhr) Spitzenstundengruppe. Die Ergebnisse der Zählungen sind im Anhang Bild 41 bis Bild 56 dargestellt.

Erhoben wurden der Leicht- und Schwerverkehr und der Radverkehr auf den Straßen. Ausgewertet wurde die gemeinsame Spitzenstunde zwischen 16:00 und 17:00 Uhr für den Kfz-Verkehr, die die Grundlage für das Verkehrsmodell bildet. Die Zähldaten (8-Stunden-Werte) für jede einzelne Knotenpunktzufahrt wurden mit pauschalen Faktoren auf den DTV_{w5} hochgerechnet.

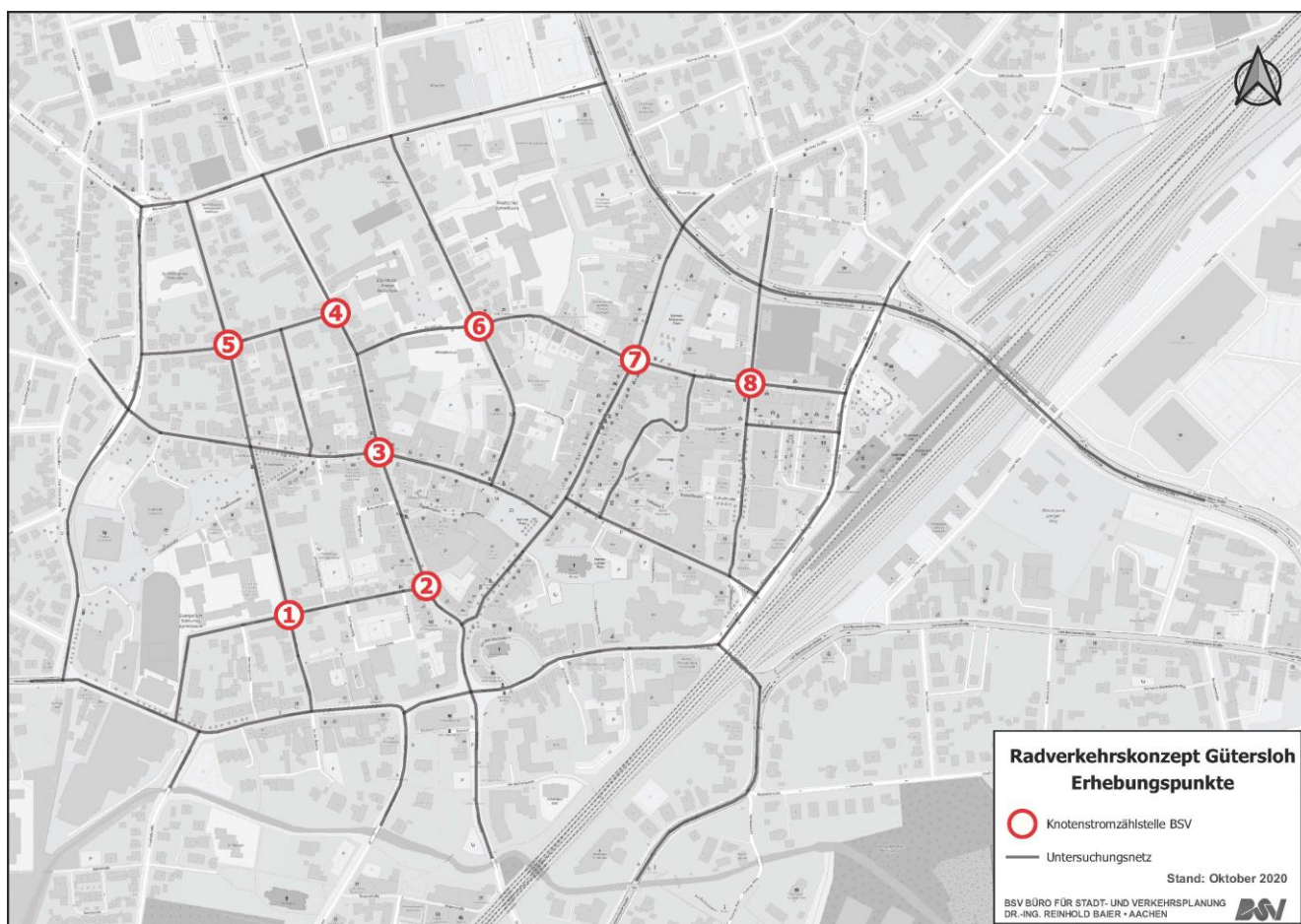


Bild 6: Erhebungsstandorte Knotenstromzählungen (Kartengrundlage: openstreetmap)

Zum Zeitpunkt des Vor-Ort-Aufenthalts und der Knotenstromzählungen war die Berliner Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Schulstraße baustellenbedingt eine Einbahnstraße von Norden nach Süden. Zudem besaß die bestehende Corona Pandemie einen Einfluss auf die Verkehrsmenge. Zum Zeitpunkt der Erhebungen bestand jedoch keine pandemiebedingte Schließung von Einzelhandel und Gastronomie. Für die weitere Analyse wurden die daraus resultierenden Auswirkungen berücksichtigt.

4.3 Bestandsaufnahme

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die benötigten Daten teilweise aus vorliegenden und frei verfügbaren Materialien entnommen, andere Informationen konnten aus Stadtgrundkarte und Luftbildern in der zur Verfügung gestellten ArcGIS Webanwendung der Stadt Gütersloh abgelesen oder gemessen werden.

Einige Informationen können jedoch grundsätzlich nur mittels Vor-Ort-Aufenthalten erhoben werden. Zur Bewertung der Situationen vor Ort wurde daher das Untersuchungsnetz mittels Fahrradbefahrung und Begehung foto- und videodokumentiert und auf der Basis relevanter Vorgaben aus StVO und technischen Regelwerken bewertet.

Alle Daten der Bestandsaufnahme wurden in das verwendete Geoinformationssystem eingepflegt. Größtenteils wurden hieraus thematische Karten mit wichtigen Inhalten zur Bestandssituation erstellt. Sie umfassen folgende Themen:

- Art der Radverkehrsführung im Bestand (Bild 7)
- Anlagen des ruhenden Radverkehrs im öffentlichen Raum (Bild 20)
- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten (Anhang Bild 57)
- Bushaltestellen und Busliniennetz (Anhang Bild 58)
- Querungshilfen nach Anlagenart (Anhang Bild 59)
- Einbahnstraßen und Durchfahrtsbeschränkungen (Anhang Bild 60)

Weitere Informationen, die in das Geoinformationssystem aufgenommen, aber nicht in einer thematischen Karte dargestellt wurden, sind beispielsweise die Breiten vorhandener Radverkehrsanlagen und Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr sowie die Fahrstreifenanzahl. Diese Informationen stehen als Grundlage für die weitere Bearbeitung zur Verfügung.

4.3.1 Radverkehrsanlagen

Im Untersuchungsgebiet besteht heute kein durchgängiges, einheitliches Netz an Führungsform für den Radverkehr (vgl. Bild 7). Zu finden sind sowohl Streckenabschnitte mit Führung im Seitenraum als auch auf Fahrbahnniveau. Im Seitenraum ist dabei zwischen getrennten Geh- und Radwegen, für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen und nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen (rote Pflasterung/Markierung) zu unterscheiden. Als Führungsformen auf Fahrbahnniveau befinden sich im Untersuchungsgebiet Radfahrstreifen und Schutzstreifen.

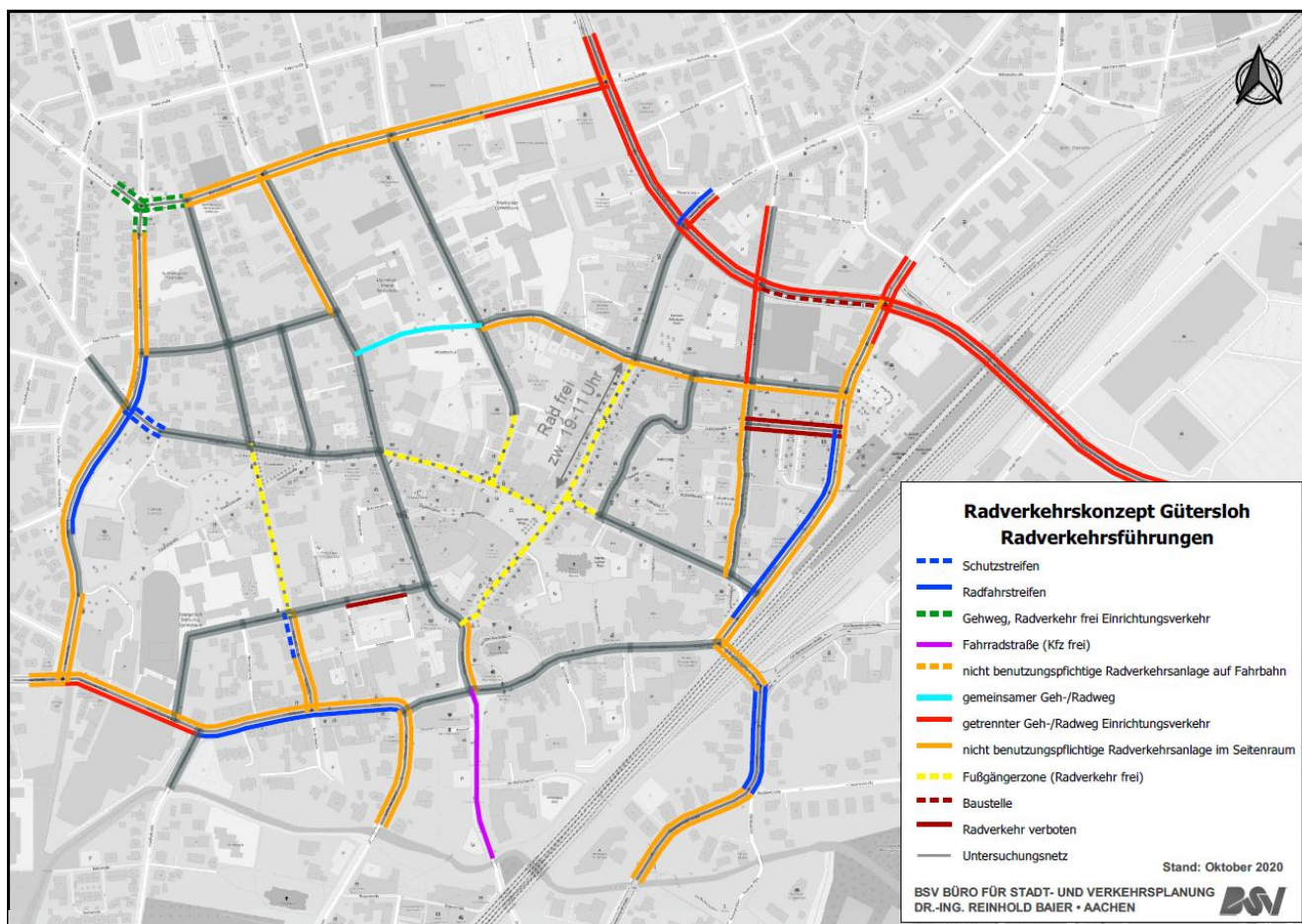


Bild 7: Radverkehrsführung im Bestand (Kartengrundlage: openstreetmap)

Nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen im Seitenraum befinden sich auf dem „Ring“, der das Untersuchungsgebiet eingrenzt, sowie als Führungsform in Gegenrichtung von Einbahnstraßen (Bild 8 und Bild 9).

Auf einigen rot gepflasterten/markierten Flächen für den Radverkehr im Seitenraum sind punktuell Piktogramme aufgebracht (Bild 10), die darauf hinweisen, dass der Radfahrende die Anlage entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung nutzt. Auf Höhe des Theaters Gütersloh (Barkeystraße) befindet sich unmittelbar hinter dem Busfahrstreifen und den Behindertenstellplätzen eine rot markierte Überleitung vom Seitenraum auf einen Radfahrstreifen. Für den Zwischenabschnitt fehlt jedoch die Beschilderung oder Markierung einer Radverkehrsanlage (Bild 11). Aufgrund der zusätzlich fehlenden Furtmarkierung über die Zu-/Ausfahrt des Parkhauses über die Friedrichstraße ist der weitere Verlauf für den Radverkehr nicht unmittelbar erkennbar.



Bild 8: nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage am Bahnhofsvorplatz Kaiserstraße



Bild 9: Radverkehrsanlage im Seitenraum entgegen einer Einbahnstraße (Hohenzollernstraße)



Bild 10: Piktogramm "Geisterradler bitte wenden"



Bild 11: Fehlende Radverkehrsanlage am Theater Gütersloh mit Überleitung auf Radfahrstreifen

Auf der Barkeystraße wird der Radverkehr auf Höhe des Theaters Gütersloh aus dem Seitenraum (keine Radverkehrsanlage vorhanden) durch Markierung und Bordabsenkung auf Fahrbahnniveau (Radfahrstreifen) geleitet (Bild 12).

Im südlichen Abschnitt der Kaiserstraße von der Eickhoffstraße bis kurz vor den Knotenpunkt Kaiserstraße/Kirchstraße wird der Radverkehr auf der Westseite auf einem Radfahrstreifen geführt. Die Überleitung vom Seitenraum auf die Fahrbahn erfolgt im Einmündungsbereich Eickhoffstraße (Zufahrt ZOB) (Bild 13). In dem Abschnitt vor dem heutigen Kinogebäude befinden sich zudem zwischen Seitenraum und Radfahrstreifen schräg angeordnete Busbuchten. Entlang der Blessenstätte zwischen dem Knotenpunkt Blessenstätte/Friedhofstraße und der abknickenden Vorfahrt in Richtung Unter den Ulmen wird der Radverkehr auf der Südseite auf einem rot eingefärbten Radfahrstreifen geführt. In diesem Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Die Überleitung vom Seitenraum auf die Fahrbahn erfolgt über eine markierte Furt über die Friedhofstraße (Bild 14). In der Zufahrt zum Knotenpunkt mit Unter den Ulmen wird der Radverkehr in den Seitenraum zurückgeführt (Bild 15).



Bild 12: Überleitung Seitenraum auf Radfahrstreifen am Theater



Bild 13: Überleitung Seitenraum auf Radfahrstreifen Kaiserstraße



Bild 14: Überleitung Seitenraum auf Radfahrstreifen auf Blessenstätte an der Einmündung Friedhofstraße



Bild 15: Überleitung Radfahrstreifen in Seitenraum auf Blessenstätte vor abknickender Vorfahrt

4.3.2 Radverkehrsführung an Knotenpunkten

In Kreuzungs- und Einmündungsbereichen des Untersuchungsnetzes werden besonders die Erkennbarkeit der Radverkehrsführung sowie die Übersichtlichkeit der verkehrlichen Gesamtsituation für alle Verkehrsarten analysiert.

An Knotenpunkten der Hauptverkehrsstraßen werden Fuß- und Radverkehr im Seitenraum überwiegend separat signalisiert. Bei Anbindung einer Erschließungsstraße mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird der Radverkehr an den meisten Knotenpunkten durch einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen geschützt oder bereits in der Knotenpunktzufahrt von der Fahrbahn in den Seitenraum geführt.

Im Knotenpunkt Prinzenstraße/Königstraße/Barkeystraße sind zahlreiche Radfurten rot markiert. In beiden Zufahrten der Königstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Im Knotenpunktbereich gibt es aufgeweitete Radaufstellstreifen bzw. vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr.

Auf den Erschließungsstraßen im Untersuchungsnetz sind überwiegend Zonen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h oder 30 km/h ausgewiesen. Dort wird der Radverkehr regelwerkskonform (entsprechend den Vorgaben von RAS⁶ und ERA⁷) im Mischverkehr geführt. In Knotenpunktbereichen gilt i.d.R.

⁶ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (Ausgabe 2006), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

⁷ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Ausgabe 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

die Rechts-Vor-Links Regelung. Auf der Moltkestraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn in einer Tempo-30-Zone geführt. Auf der Schulstraße befindet sich zusätzlich eine nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage im Seitenraum. Am Knotenpunkt dieser Straßen grenzt zudem ein gemeinsamer Geh- und Radweg in Richtung Hohenzollernstraße an. Dort befinden sich darüber hinaus Fußgängerüberwege über jede Zufahrt (Bild 16).

Die Gestaltungsformen der Radverkehrsführung in Knotenpunktbereichen im Untersuchungsnetz können Bild 16 bis Bild 19 entnommen werden.



Bild 16: Anbindung gemeinsamer Geh- und Radweg am Knotenpunkt Schulstraße/Moltkestraße



Bild 17: Führung des Radverkehrs im Knotenpunktbereich Kirchstraße/Blessenstätte/ Berliner Straße/Dalkestraße



Bild 18: Fußgängerüberweg und Radverkehrsfurten am Knotenpunkt Daltropstraße/Feldstraße



Bild 19: Abknickende Vorfahrt Unter den Ulmen/ Blessenstätte

4.3.3 Fahrradabstellanlagen

Im Rahmen eines Vor-Ort-Aufenthalts zur Bestandaufnahme wurden die vorhandenen öffentlich zugänglichen Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsnetz erhoben. Aufgenommen wurden dabei der Standort, die Art sowie die Anzahl an Abstellplätzen. Bei der Art der Abstellanlage können grundsätzlich zwei Typen (Fahrradbügel und Vorderradhalter) unterschieden werden. Grundsätzlich wird die Umsetzung von Fahrradbügeln empfohlen, da diese einen

sicheren Stand und eine Diebstahlsicherheit durch Anschließen des Rahmens ermöglichen.

In der Innenstadt von Gütersloh befinden sich im öffentlichen Raum fast ausschließlich Fahrradbügel. Vorderradhalter sind in Untersuchungsnetz ebenfalls vorhanden, diese sind jedoch durch Werbung oder ihren Standort eindeutig dem Einzelhandel oder der Gastronomie zuzuordnen und werden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung nicht dem öffentlichen Angebot an Fahrradabstellangebot zugeordnet. Aus Bild 20 können die Standorte der Fahrradbügel im Untersuchungsnetz entnommen werden. Auf Plätzen wurden die dezentral angeordneten Abstellanlagen teilweise zusammengefasst dargestellt. Insgesamt befinden sich entlang des festgelegten Untersuchungsnetzes rund 620 nutzbare Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum.

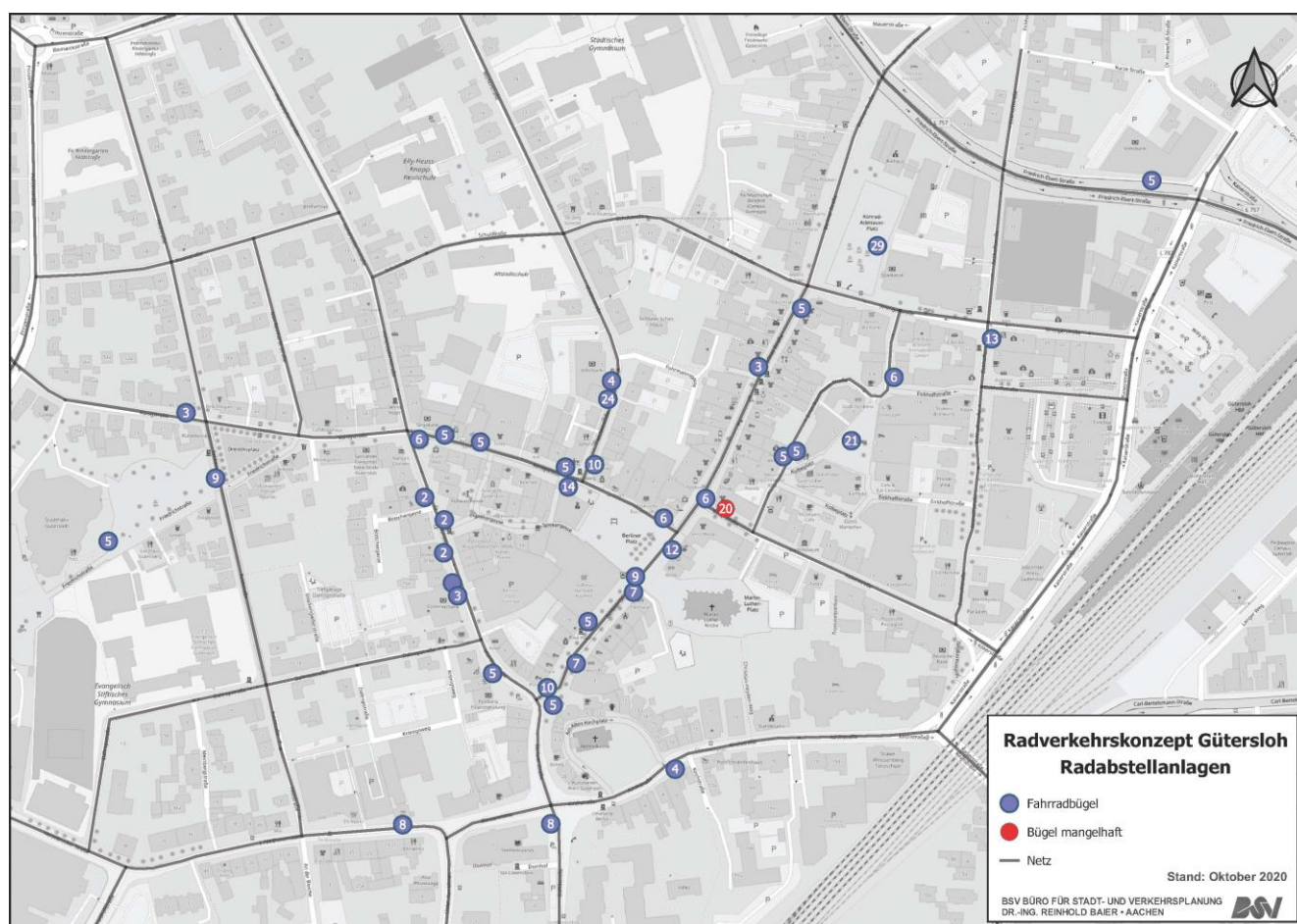


Bild 20: Standorte Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet (Kartengrundlage: openstreetmap)

Der überwiegende Teil an Abstellanlagen befindet sich in den Fußgängerzonen oder den Randbereichen dieser Zonen. Die überwiegende Gestaltungsform als schmale abgerundete Bügel in regelmäßigem Abstand zueinander ist in Bild 21 zu erkennen. Am Konrad-Adenauer-Platz (Rathaus) sind hingegen einheitliche eckige Fahrradbügel vorhanden (Bild 22). Beide Gestaltungsformen sind grundsätzlich als gut zu bewerten, da sie ein sicheres Anschließen des Rahmens ermöglichen.



Bild 21: Abgerundete Fahrradbügel am Berliner Platz



Bild 22: Eckige Fahrradbügel am Konrad-Adenauer-Platz (Rathaus)

Ergänzend zum allgemeinen, öffentlich zugänglichen Angebot an Fahrradabstellplätzen im Untersuchungsgebiet werden die Abstellanlagen am Bahnhof Gütersloh betrachtet. Hierbei erfolgte im Rahmen der Bestandsaufnahme vor Ort lediglich eine qualitative Betrachtung. Auf dem Bahnhofsvorplatz gibt es eine frei zugängliche Fahrradabstellanlage mit einem durchgängigen Metallbügel, an dem sich beidseitig Vorderradhalter befinden. Die Anlage ist nicht überdacht und eine Tafel weist mit der Überschrift „Tatort“ und einer Strichliste auf Fahrraddiebstahl hin. Auf einer weiteren Tafel wird zudem auf freie Abstellplätze im sicheren und trockenen Fahrradparkhaus hingewiesen.

Das Fahrradparkhaus auf dem Bahnhofsvorplatz gehört zur Radstation am Bahnhof Gütersloh. Für Dauerparker erfolgt die Zufahrt über eine Rampe, die sich mit Glasdach in der Mitte des Bahnhofsvorplatzes befindet. In der Radstation kann ein Fahrrad mit einer Tages-, Monats-, Halbjahres- oder Jahreskarte geparkt werden. Darüber hinaus gibt es eine Gepäckaufbewahrung. Insgesamt stehen dort 260-280 Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Diese lassen sich in Abstellplätze im Rondel und Abstellplätze in der oberirdischen Radstation unterteilen.

Die Bestandsaufnahme des Radverkehrsinfrastruktur inkl. ruhendem Radverkehr erfolgte zum Zeitpunkt des Wochenmarkts auf dem Berliner Platz (Dienstag 16.06.2020). Dabei konnte keine Überlastung, jedoch zeitweise eine sehr hohe Auslastung der Fahrradabstellplätze beobachtet werden. Auffällig war jedoch die teilweise eingeschränkte beidseitige Nutzbarkeit der Fahrradbügel. Diese resultiert unter anderem aus vorhandener Außengastronomie in direkter Nähe zu den Abstellanlagen, parkenden Fahrzeugen oder Mülltonnen im Seitenraum. Einen größeren Einfluss auf die tatsächliche Nutzbarkeit der Anlagen haben jedoch die bereits dort abgestellten Fahrräder. Hierbei ist zu erkennen, dass Fahrräder mit Korb, Satteltasche oder Kindersitz sowie E-Bikes und Lastenfahrräder eine größere Fläche in Anspruch nehmen, sodass nicht alle vorgesehen Abstellplätze genutzt werden können. Dies wird jedoch nicht als Folge von unterdimensionierten Abstellanlagen, sondern der Kombination von zufällig abgestellten Fahrrädern zum Beobachtungszeitpunkt zugeschrieben. In zentralen Bereichen und an größeren Abstellanlagen der Innenstadt wird das ge-

nerelle Angebot an Fahrradabstellplätzen als sehr gut bewertet, die Erweiterung um zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder mit größerem Platzbedarf wäre zu prüfen.

Am Tag der Bestandsaufnahmen vor Ort wurde eine sehr hohe Auslastung der Abstellanlage auf dem Bahnhofsvorplatz festgestellt, viele Räder mussten mangels Angebots außerhalb der vorhandenen Abstellanlagen stehen (Bild 23). Zusätzlich zu den frei zugänglichen Abstellanlagen werden einige Fahrräder am Außenbereich der Zufahrt zum Fahrradparkhaus abgestellt. Dort befinden sich keine Fahrradbügel oder Vorderradhalter zum Anschließen des Fahrrads (Bild 24). Die Auslastung des Fahrradparkhauses wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme aufgrund der Geschlossenheit des Systems nicht ermittelt. Für den Sommerzeitraum geben die Betreiber eine nahezu vollständige Auslastung des Fahrradparkhauses an. Selbst in den Wintermonaten (Januar 2021) liegt die Auslastung noch bei mehr als 70%⁸.



Bild 23: Frei zugängliche Fahrradabstellanlage Bahnhof Gütersloh



Bild 24: Zufahrt Fahrradparkhaus und abgestellte Fahrräder ohne Abstellanlagen auf dem Bahnhofsvorplatz

4.3.4 Einbahnstraßen und Durchfahrtsbeschränkungen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich einige Einbahnstraßen, die bis auf eine Ausnahme (Daltropstraße) in Gegenrichtung für den Radverkehr durch das Zusatzzeichen 1022-10 freigegeben sind. Die Beschilderung der Einbahnstraßen werden am Anfang und im Verlauf (an Knotenpunkten) durch das Zusatzzeichen 1000-32 ergänzt, um auf kreuzenden Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen hinzuweisen. In einem Großteil der für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen befindet sich in Gegenrichtung ein nicht benutzungspflichtiger Radweg, sodass der Radverkehr sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum entgegen der Einbahnrichtung fahren darf.

In der Daltropstraße bestehen neben der nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraße weitere verkehrliche Beschränkungen. Der Abschnitt zwischen Meinbergstraße und Feldstraße ist zu Schulzeiten durch Schranken für die Durchfahrt

⁸ Information von Stadt Gütersloh nach Rücksprache mit der ash Gütersloh gGmbH (Stand: 08.01.2021)

von Kfz- und Radverkehr gesperrt. Vom Knotenpunkt Daltropstraße/Feldstraße ist die Durchfahrt auch bei offenen Schranken verboten.

Die überwiegende Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraßen ist als sehr gut zu bewerten, da somit bereits ein durchlässiges Radverkehrsnetz besteht. Nicht freigegebene Abschnitte sind in Rahmen des Radverkehrskonzepts auf die Möglichkeit einer Freigabe zu prüfen. Einbahnstraßen, die in Gegenrichtung freigegeben sind und zusätzlich eine nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage besitzt, stellen eine Doppelstruktur dar, die grundsätzlich ein Risiko für alle Verkehrsteilnehmer besitzt, da die möglichen Fahrbeziehungen nicht eindeutig sind.

4.3.5 Querungs- und Lichtsignalanlagen

Die überwiegenden Querungsart auf den Hauptverkehrsstraßen sind Signalisierungen. Ergänzend dazu gibt es Mittelinseln mit und ohne Markierung von Fußgängerüberwegen. Im Erschließungsstraßennetz sind fast ausschließlich Fußgängerüberwege als Querungshilfe vorzufinden.

An einigen größeren signalisierten Knotenpunkten gibt es bereits eine eigene Signalisierung für den Radverkehr. Besonders an den Knotenpunkten mit der Friedrich-Ebert-Straße wird der auf einem getrennten Geh- und Radweg im Seitenraum geführte Radverkehr auch an Querungsstellen getrennt vom Fußverkehr signalisiert. Bei einer Führungsform auf der Fahrbahn (Schutzstreifen oder Fahrradstraße) bzw. auf Fahrbahnniveau (Radfahrstreifen) wird die separate Signalisierung für eine vorgeschaltete Freigabe des Radverkehrs vor dem Kfz-Verkehr genutzt. Wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr signalisiert, so ist an einigen Knotenpunkten dennoch eine separate Furt markiert.

Neben signalisierten Knotenpunkten gibt es im Untersuchungsnetz weitere Arten von Querungsanlagen. Neben Mittelinseln befinden sich im Untersuchungsgebiet insbesondere Fußgängerüberwege. Diese sind fast ausschließlich in Tempo-30-Zonen oder in Abschnitten mit Tempo 30 angeordnet. An den Knotenpunkten Strengerstraße/Eickhoffstraße (Bild 25), Schulstraße/Moltkestraße (vgl. Bild 16) sowie Münsterstraße/Hohenzollernstraße/ Königstraße (Bild 26) sind alle Arme, auf denen Kfz-Verkehr zugelassen ist, mit Fußgängerüberwegen ausgestattet.

Entlang der Kaiserstraße, auf Höhe von Bahnhof und ZOB, befindet sich ein Abschnitt mit insgesamt drei Fußgängerüberwegen als Querungsanlagen für den Fußverkehr zwischen Bahnhofsgebäude, ZOB und Innenstadt (vgl. Bild 8).

Die Querungshilfen im Hauptverkehrsstraßennetz sind trotz ihrer Vielfältigkeit als gut zu bewerten, da sie als angemessen für die jeweiligen Straßenquerschnitte und verkehrliche Situation angesehen werden. Fußgängerüberwege als Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr sind grundsätzlich als gut zu bewerten, ihr Einsatz in Tempo-30 Zonen ist gemäß Regelwerk (EFA⁹) nur bei besonderem Querungsbedarf des Fußverkehrs zulässig und der Einsatz von alternativen Querungsmöglichkeiten ist zu prüfen. Bei der Be-

⁹ Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (Ausgabe 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

standsaufnahme konnte zudem beobachtet werden, dass auch der Radverkehr die Fußgängerüberwege als Vorrangachse gegenüber dem Kfz-Verkehr nutzt und es zu unübersichtlichen Verkehrssituationen kommt. Für die Innenstadt von Gütersloh werden die Fußgängerüberwege nicht grundsätzlich als schlecht bewertet und sind eher im Gesamtzusammenhang und hinsichtlich Wegebeziehungen zu betrachten.



Bild 25: Knotenpunkt Strengerstraße/Eickhoffstraße mit baulicher Abtrennung für Rechtsabbieger aus Strengerstraße Ost



Bild 26: Knotenpunkt Münsterstraße/ Hohenzollernstraße /Königstraße mit Beginn Fußgängerzone Königstraße

4.3.6 Fußgängerzonen

Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es drei Fußgängerzonen. Eine Fußgängerzone befindet sich am Kolbeplatz. Dieser ist Teil des Untersuchungsgebietes Innenstadt, wurde jedoch nicht als eigener Netzabschnitt definiert. Eine weitere Fußgängerzone erstreckt sich vom Dreiecksplatz über die Friedrichstraße bis zum Theodor-Heuss-Platz und den mittleren Abschnitt der Feldstraße. Hier ist der Abschnitt der Feldstraße Teil des Untersuchungsnetzes und aus Richtung Norden (Königstraße) durch ein Zusatzzeichen für den Radverkehr freigegeben. Am Knotenpunkt mit der Daltropstraße ist kein Zusatzzeichen zur Freigabe des Radverkehrs angebracht. Die größte Fußgängerzone erstreckt sich über die Berliner Straße vom Knotenpunkt Münsterstraße über den Berliner Platz bis zum Knotenpunkt mit der Strengerstraße und Schulstraße, zudem vom Berliner Platz über die Königstraße bis zum Knotenpunkt Münsterstraße sowie die Moltkestraße im südlichen Abschnitt und die Spiekergasse (Bild 27). Der Großteil der Fußgängerzonen ist für den Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit freigegeben. Auf der Berliner Straße vom Knotenpunkt Kökerstraße bis zum Knotenpunkt Strengerstraße und Schulstraße ist werktags zwischen 11-19 Uhr die Durchfahrt für den Radverkehr verboten (Bild 28).

Die eingerichteten Fußgängerzonen werden als gut erkennbar und räumlich zusammenhängend bewertet. Der überwiegende Teil ist für den Radverkehr, mit Rücksicht auf den Fußverkehr, freigegeben und bietet somit eine gute Durchlässigkeit. Lediglich der Abschnitt auf der Berliner Straße, der einen geringen Straßenquerschnitt bei einer hohen Dichte an Einzelhandelsgeschäften besitzt, ist nur außerhalb der Geschäftszeiten für den Radverkehr freige-

geben. Diese Beschränkung wird im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr als notwendig bewertet.



Bild 27: Fußgängerzone Spiekergasse mit Freigabe Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit



Bild 28: Fußgängerzone Berliner Straße (Abschnitt Nord) mit Durchfahrtsverbot Radverkehr werktags zwischen 11 und 19 Uhr

4.3.7 Bahnhof und Busbahnhof

Unmittelbar an der östlichen Grenze des Untersuchungsgebietes befindet sich der Bahnhof Gütersloh. Dort verkehren Bahnlinien des Regional- und Fernverkehrs. Durch die wichtige verkehrliche Verbindungsstraße Kaiserstraße werden der Bahnhof und der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) räumlich getrennt. Auf der Westseite der Kaiserstraße zwischen Kaiserstraße und Eickhoffstraße befindet sich der ZOB von Gütersloh. Dort beginnen und enden alle Buslinien aus den umliegenden Städten und Stadtteilen. Von der Kaiserstraße aus gilt für die Zufahrt zum ZOB ein „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ ausgenommen Linienbusverkehr. Von der Eickhoffstraße aus ist die Einfahrt verboten, dies gilt sowohl für den Kfz- als auch den Radverkehr. Die Abfahrt vom ZOB erfolgt entweder über die Eickhoffstraße in Richtung Norden bzw. in Richtung Westen über die Strengerstraße oder in Richtung Süden über die Kaiserstraße. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme vor Ort verkehrte der Linienbusverkehr, aufgrund der Baustellensituation an der Berliner Straße, nicht über die Strengerstraße.

Für den Radverkehr ist der Busbahnhof somit nicht unmittelbar passierbar, was jedoch aus Sicht der Verkehrssicherheit bei hohem Linienbusverkehr als notwendige Barriere bewertet wird. Eine Erschließung erfolgt nördlich über die Strengerstraße oder die

Eickhoffstraße. Der Bahnhof ist über die Kaiserstraße erreichbar. Die Führung des Radverkehrs erfolgt hier auf nicht benutzungspflichtigen Anlagen im Seitenraum. Durch die Wegebeziehungen und die Lage von Bushaltestellen besteht hier jedoch Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr sowie auf der Westseite zwischen Rad- und Linienbusverkehr.

4.3.8 Fahrradstraßen

Die am 16. September 2019 offiziell eröffnete, zweite Fahrradstraße in der Stadt Gütersloh verläuft über die Dalkestraße von der Blessenstätte bis zur Neuenkirchener Straße und von der Neuenkirchener Straße über die Parkstraße bis zur Brunnenstraße. Die neue Vorrangroute für den Radverkehr soll, so die Stadt Gütersloh, ein Signal zur Fahrradfreundlichkeit der Stadt sein und den Radverkehr in Richtung Innenstadt weiter stärken.

Auf der Fahrradstraße ist der Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen freigegeben (siehe Zusatzzeichen Bild 29). Entlang der Fahrradstraße wird die Vorfahrtsregel „rechts-vor-links“ durch den Vorrang der Fahrradstraße aufgehoben. Am nördlichen und südlichen Beginn der Fahrradstraße wird die Beschilderung mit dem Verkehrszeichen 244.1 nach Straßenverkehrsordnung (StVO) und einem Piktogramm des gleichen Verkehrszeichens auf der Fahrbahn sowie einer Hinweistafel, die den Verkehrsteilnehmern einen Überblick über die geltenden Verkehrsregelungen auf einer Fahrradstraße (Geschwindigkeit und Vorfahrtsregelung) geben, ergänzt (Bild 29).



Bild 29: Beginn/Ende Fahrradstraße Parkstraße/Dalkestraße in Fahrtrichtung Norden

4.4 Mängelanalyse

Vorwiegend punktuell anzutreffende Mängel wurden in einer thematischen Karte verortet (Bild 30) und die Beschreibung der Einzelmängel in tabellarischer Form aufgenommen (Anhang III Tabelle 6). Die zugehörige Farbcodierung der Mängeltypen kann ebenfalls dem Anhang III Bild 61 entnommen werden.

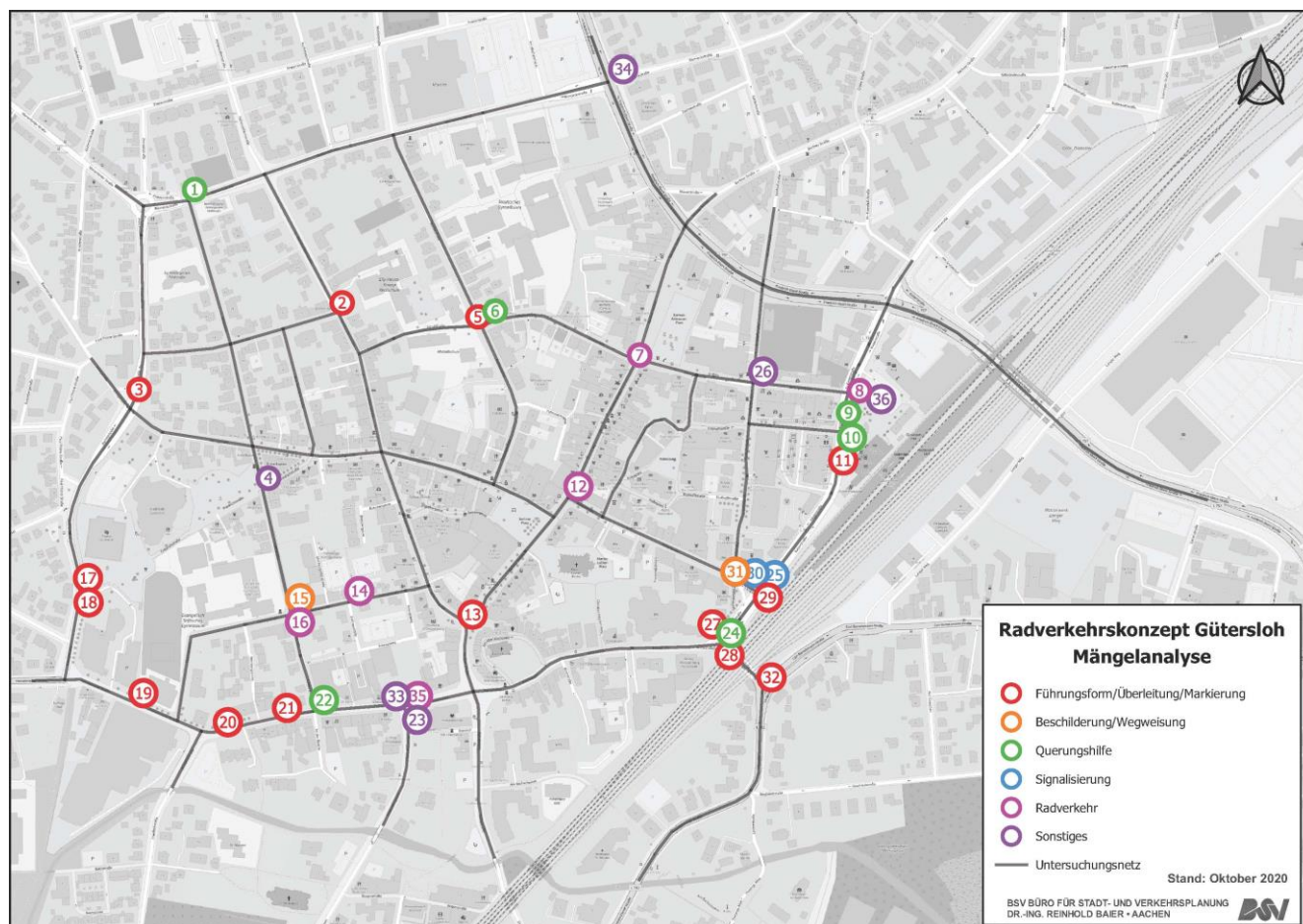


Bild 30: Thematische Karte zur Verortung der identifizierten Mängel im Untersuchungsgebiet
(Kartengrundlage: openstreetmap)

Die Plandarstellung zu den identifizierten Mängeln im Untersuchungsnetz beinhaltet Mängel zur Führungsform, Knotenpunktgestaltung, Querungsanlagen, Beschilderung bzw. Wegweisung und Signalisierung sowie allgemeine Mängel zur Durchgängigkeit bzw. Durchlässigkeit im Radverkehr und Konfliktpotenzial mit weiteren Verkehrsteilnehmern. Ergänzend zu dem Mängelplan und der tabellarischen Erläuterung befinden sich in der vorangegangenen Bestandanalyse bereits einige Fotos, die verortete Mängel in der Infrastruktur betreffen.

Einige Mängel im Untersuchungsnetz ergeben sich aus fehlenden bzw. mangelhaften Fahrbeziehungen für den Radverkehr. Dazu zählen beispielsweise das Fehlen von Querungshilfen an Einmündungen für den linksabbiegenden Radverkehr, der Wechsel von Führung im Seitenraum auf Fahrbahnniveau und umgekehrt (vgl. Bild 12 und Bild 13) sowie die Führung über Fußgängerüberwege, die bei regelkonformer Nutzung die Fahrt unterbrechen (Absteigen).

4.5 Handlungsbedarf Radverkehr

Zur Identifikation linienhaften Handlungsbedarfs wurden insbesondere die Breiten der vorhandenen Radverkehrsanlagen mit den Vorgaben in den relevanten Regelwerken (RASt und ERA) verglichen. Maßgeblich sind die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Führungsformen der getrennten Geh- und Radwege und Radfahrstreifen.

Die Mindestbreite für getrennte Geh- und Radwege beträgt 4,60 m. Diese setzt sich zusammen aus 1,60 m Mindestbreite für den Radverkehr, 2,50 m Regelbreite für den Fußverkehr und 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. In einigen Streckenabschnitten wird die Mindestbreite für eine Radverkehrsanlage erreicht, die benötigte Gesamtbreite für die Anordnung eines (benutzungspflichtigen) getrennten Geh- und Radweges jedoch nicht.

Für Radfahrstreifen gilt inklusive der Fahrstreifenbegrenzung (Breitstrichmarkierung) eine Mindestbreite von 1,85 m. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h, einem hohen Verkehrsaufkommen in Kfz- oder Radverkehr oder bei einer hohen Nutzung durch Fahrräder mit Anhängern ist eine Breite von 2,00 m vorzusehen.

Streckenabschnitte auf Blessenstätte (Unter den Ulmen bis Daltropstraße, Prinzenstraße (Nord), Kaiserstraße und Barkeystraße (Süd)) konnten nach dieser Breitenbewertung als unterdimensionierte Strecken mit Handlungsbedarf identifiziert werden.

Der Radverkehr im Untersuchungsnetz ist, bis auf einen kurzen Einbahnstraßenabschnitt in der Daltropstraße und den Busbahnhof, bereits auf allen Fahrbeziehungen zugelassen. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts sind diese Netzlücken zu prüfen. Darüber hinaus sind die zum Teil komplexen Fahrbeziehungen an Knotenpunkten für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer näher zu analysieren, da sie insbesondere für Ortsunkundige schwer zu erfassen sind. Zudem sollten Doppelstrukturen (z. B. nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen im Seitenraum zusammen mit Tempo 30) aufgrund der Begreifbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer überprüft werden.

Bei den signalisierten Knotenpunkten im Untersuchungsnetz wurde darüber hinaus die Art der Signalisierung (Fuß- und Radverkehr gemeinsam/getrennt) in Abhängigkeit von der vorhandenen Radverkehrsanlage bewertet. Bei einer separaten Signalisierung ist eine entsprechende vorgezogene Haltlinie bzw. ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen vorzusehen und ggf. ein Vorlauf bei der Freigabezeit zu prüfen.

Eine separate Führung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten auf den Hauptverkehrsstraßen sowie die Markierung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen in untergeordneten Zufahrten (Erschließungsstraßen) sind grundsätzlich als gut zu bewerten, da hier ein vergleichbar geringes Konfliktpotenzial mit dem Kfz- oder Fußverkehr besteht. Knotenpunkte, an denen Doppelstrukturen für den Radverkehr bestehen (Fahrt auf Fahrbahn und im Seitenraum erlaubt) bieten hingegen erhöhtes Risiko, da eine unübersichtliche Situation für alle Verkehrsteilnehmer entsteht.

Für das Untersuchungsnetz besteht ein Handlungsbedarf bei den Signalisierungen am Knotenpunkt Kaiserstraße/Kirchstraße sowie an der heutigen Fußgängerlichtsignalanlage an der Einmündung Kaiserstraße/Eickhoffstraße, um dem Radverkehr zukünftig alle Fahrbeziehungen zu ermöglichen.

4.5.1 Handlungsbedarf ruhender Radverkehr

Für den ruhenden Radverkehr gibt es im Untersuchungsgebiet bereits ein großes Angebot (620 erhobene Abstellplätze). Diese sind als Fahrradbügel ausgestaltet, die jedoch keinen Witterungsschutz durch Überdachungen besitzen. Hierbei sollte geprüft werden, ob ein Witterungsschutz insbesondere bei größeren Abstellanlagen mit langer Abstelldauer (z. B. für Beschäftigte) nachträglich errichtet werden kann.

Die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Radstation und Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof sind insbesondere für Gelegenheitsradfahrer oder Ortsfremde nicht unmittelbar erkennbar. Die Überlastung der Abstellanlage auf dem Bahnhofsvorplatz zeigt ein zu geringes Angebot. Die einzelnen Fahrradabstellplätze entsprechen zudem nicht den Qualitätsanforderungen an eine diebstahlsichere und komfortable Abstellmöglichkeit, sodass hier ein dringender Handlungsbedarf besteht.

5 Leitbild

Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse und der Definition von Handlungsbedarfen wurde für die weitere Konzeption ein Leitbild für das Radverkehrskonzept für die Innenstadt von Gütersloh entwickelt. Weiteren Input für das Leitbild liefern Empfehlungen aus den relevanten technischen Regelwerken (v. a. RASt und ERA) sowie rechtliche Vorgaben.

Das Leitbild setzt sich aus neun Leitzielen (LZ) für das Handlungsfeld Radverkehr zusammen. Als übergeordnetes Ziel gilt die Erreichbarkeit der Stadt für den Radverkehr über durchgehend gute Wegeverbindungen zu attraktiveren, gleichzeitig aber auch die Erreichbarkeit wichtiger Innenstadtziele für den MIV zu gewährleisten. Nachfolgend wird für das Untersuchungsnetz eine Hierarchisierung für den Radverkehr durch die Definition von Haupt- und Nebenrouten vorgenommen.

5.1 Handlungsfeld Radverkehr

- LZ 1 Nach dem Prinzip der Angebotsplanung soll ein differenziertes, dichtes und geschlossenes Alltagsnetz für Radfahrer entwickelt werden. Dabei soll sowohl das Radfahren an Hauptverkehrsstraßen gesichert als auch das Radverkehrsnetz im Innenstadtbereich der Verkehrsstärke angemessen und möglichst konfliktarm mit Fußgängern und anderen Verkehrsträgern gestaltet werden.
- LZ 2 Es wird eine kontinuierliche Führung des Radverkehrs angestrebt. Die Führung auf Radfahrstreifen (Fahrbahnniveau) oder Schutzstreifen ist auf Hauptverkehrsstraßen mit analysiertem Handlungsbedarf zu prüfen. Hierbei ist die derzeitige Führung an signalisierten Knotenpunkten zu berücksichtigen. Eine gemeinsame Führung mit dem Fußver-

kehr ist aufgrund des Konfliktpotenzials i.d.R. zu vermeiden.

- LZ 3 Auf definierten Hauptrouten des Radverkehrs wird die Einrichtung von Fahrradstraßen (siehe auch Planungen der Stadt Gütersloh) zur Beschleunigung des Radverkehrs geprüft.
- LZ 4 Sackgassen und Einbahnstraßen sollen im Haupt- und Nebenroutennetz zur Vermeidung von Umwegen für den Radverkehr durchlässig gehalten und entsprechend beschildert werden, sofern keine Sicherheitsgründe dagegensprechen.
- LZ 5 Für eine regelkonforme Nutzung und ein zügiges Vorankommen sollten als Querungshilfen für den Radverkehr auf Strecken im Hauptverkehrsstraßennetz entweder Mittelinseln oder separate Signalisierungen an Lichtsignalanlagen vorgesehen werden.
- LZ 6 Im Zuge von stark frequentierten Hauptrouten (Fahrradstraßenachsen) des Radverkehrs sollen Knotenpunkte nach Möglichkeit bevorrechtigt werden (Signalisierung für den Radverkehr oder Vorfahrtstraße).
- LZ 7 Fußgängerzonen sollen mindestens außerhalb der üblichen Ladenöffnungszeiten für Fahrräder freigegeben sein. Eine konfliktfreie Freigabe ohne zeitliche Beschränkung ist in der Bestandssituation und für den Planfall zu prüfen.
- LZ 8 Grundsätzlich soll eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs, im Sinne der stärkeren Nutzung verfügbarer Kapazitäten, auf die „Ringe“ um den Innenstadtkernbereich erfolgen, um das Erschließungsstraßennetz für den Radverkehr zu attraktivieren.
- LZ 9 An wichtigen Zielen im Stadtgebiet (Bahnhof und Busbahnhof, öffentliche Einrichtungen, Freizeitanlagen, Fußgängerzonen etc.) sollen diebstahlsichere, möglichst witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Diese sind als Fahrradbügel umzusetzen. Abstellplätze für Lastenfahrräder und Fahrradanhänger sind zu prüfen.

5.2 Hierarchisierung des Netzes

Zur Ermittlung von Hauptrouten für den Radverkehr im Untersuchungsnetz wurden anhand der durchgeführten Knotenstromerhebungen an acht Knotenpunkten Hauptfahrbeziehungen des Radverkehrs in der Bestandssituation analysiert. Weiterhin wurden vorliegende Untersuchungen zu Radverkehrsrouten und Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan sowie dem Masterplan klimafreundliche Mobilität berücksichtigt. Das so abgeleitete Haupt- und Nebenroutennetz kann Bild 31 entnommen werden.

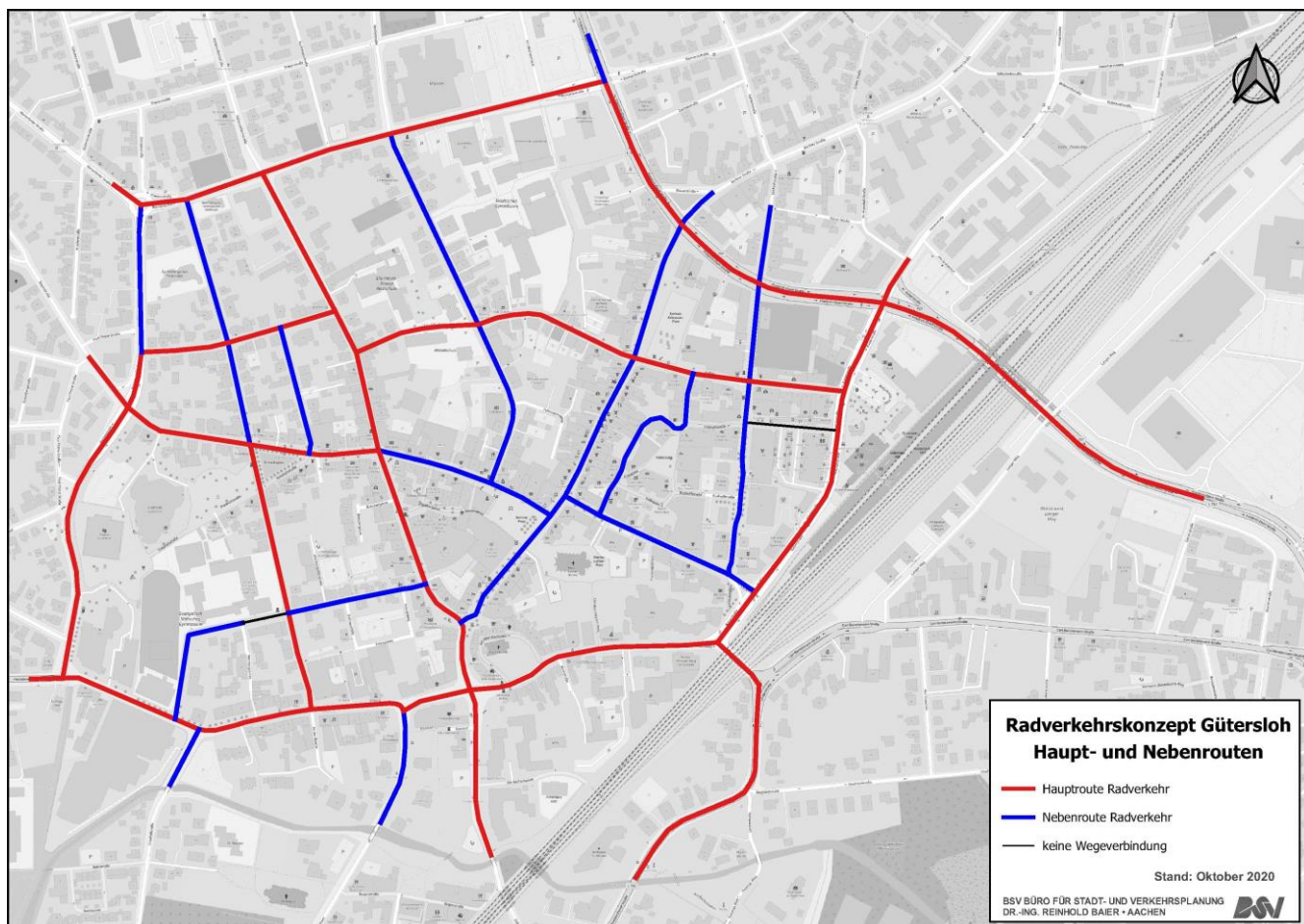


Bild 31: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet (Kartengrundlage: openstreetmaps)

Im Bestand verläuft die Hauptfahrbeziehung des Radverkehrs auf der Nord-Süd-Achse über Feldstraße, Münsterstraße und Hohenzollernstraße. In Ost-West Richtung wurde eine wichtige Fahrbeziehung über Strengerstraße und Schulstraße identifiziert.

6 Makroskopisches Verkehrsmodell

Durch die bereits erwähnte Baustellensituation in der Berliner Straße einerseits und dem immer noch vorhandenen Einfluss der Corona Pandemie wurden zwei Bestandsfälle erstellt. Der erste beinhaltet die Einbahnstraßenregelung in der Berliner Straße und eine verminderte Verkehrsmenge im Kfz-Verkehr (Bestandsfall mit Baustelle) und der zweite berücksichtigt die Berliner Straße im Zweirichtungsverkehr mit einer Erhöhung der Kfz-Verkehre (Bestandsfall ohne Baustelle).

Auf Basis des Bestandsfalls ohne Baustelle und der Erschließungsvarianten der Bürgerinitiative Energiewende wurden sukzessive unterschiedliche Erschließungsvarianten erarbeitet und die jeweiligen Wirkungen mit Hilfe des makroskopischen Verkehrsmodells überprüft. Durch diesen iterativen Prozess konnten erreichte gewünschte Effekte beibehalten bzw. verstärkt und unerwünschte behoben werden.

Im Ergebnis wird mittels qualitativer und quantitativer Kriterien eine Wertung und schließlich eine Empfehlung der Verkehrsführung im innerstädtischen Untersuchungsgebiet abgeleitet.

6.1 Bestandsfall mit Baustelle

Die erste Kalibrierung des Untersuchungsnetzes erfolgte auf Basis der durchgeführten Erhebungen mit der Baustellensituation. Hierzu erfolgt ein Vergleich von berechneten bzw. modellierten Verkehrsbelastungen mit den erhobenen Verkehrsstärken aus obigen Zählungen bzw. mit den Daten der Stadt Gütersloh (Bild 32).

Die Qualität der modellierten Verkehrsbelastungen der einzelnen Abbiegeströme an den Knotenpunkten wurde mit dem GEH-Wert ermittelt. Der GEH-Wert ist ein Qualitätsindikator, der sowohl die absoluten als auch die relativen Abweichungen zwischen gezählten und modellierten Werten berücksichtigt. Im Gegensatz zu anderen statistischen Fehlermaßen bezieht sich der GEH-Wert auf einen einzelnen Verkehrsstrom und ermöglicht so eine genauere Beurteilung der Modellqualität.

Der GEH-Wert ergibt sich nach der folgenden Gleichung:

$$\text{GEH}_{\text{FzG}} = \sqrt{\frac{2 \cdot (q_{\text{Um,FzG}} - q_{\text{Z,FzG}})^2}{q_{\text{Um,FzG}} + q_{\text{Z,FzG}}}}$$

Hierbei ist für $q_{\text{Um,FzG}}$ der Wert aus der Umlegung des Modells und für $q_{\text{Z,FzG}}$ der reale Wert der Zählung einzusetzen. Die Einheit für den Modelwert und den Realwert ist jeweils Kfz/h.

Zum Nachweis einer ausreichenden Qualität des Verkehrsmodells bzw. der ausreichenden Kalibrierung eines Analysefalls soll der GEH-Wert kleiner als 5,0 für 85% aller Zählstellen im Untersuchungsgebiet sein (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015).

Im Rahmen der Kalibrierung des Bestandsfalls mit Baustelle wurden insgesamt 77 Verkehrsströme zur Bewertung der Modellqualität betrachtet. Nach mehreren iterativen Kalibrierungsdurchgängen

mit z. B. der Überprüfung und gegebenenfalls Veränderung von Streckenparametern sowie der Anpassung von Abbiegerwiderständen an Knotenpunkten wurden die Zielanforderungen an die Modellqualität erreicht. 76 der 77 Verkehrsströme (99%) haben einen GEH-Wert <5,0.

Als Ergebnis der Kalibrierung des Verkehrsmodells ergeben sich für den Bestandsfall 2020 mit Baustelle die nachfolgend dargestellten Verkehrsbelastungen. Dargestellt wird der DTV_{w5} , also die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Freitag in Kfz/24h (gerundet auf 100er).

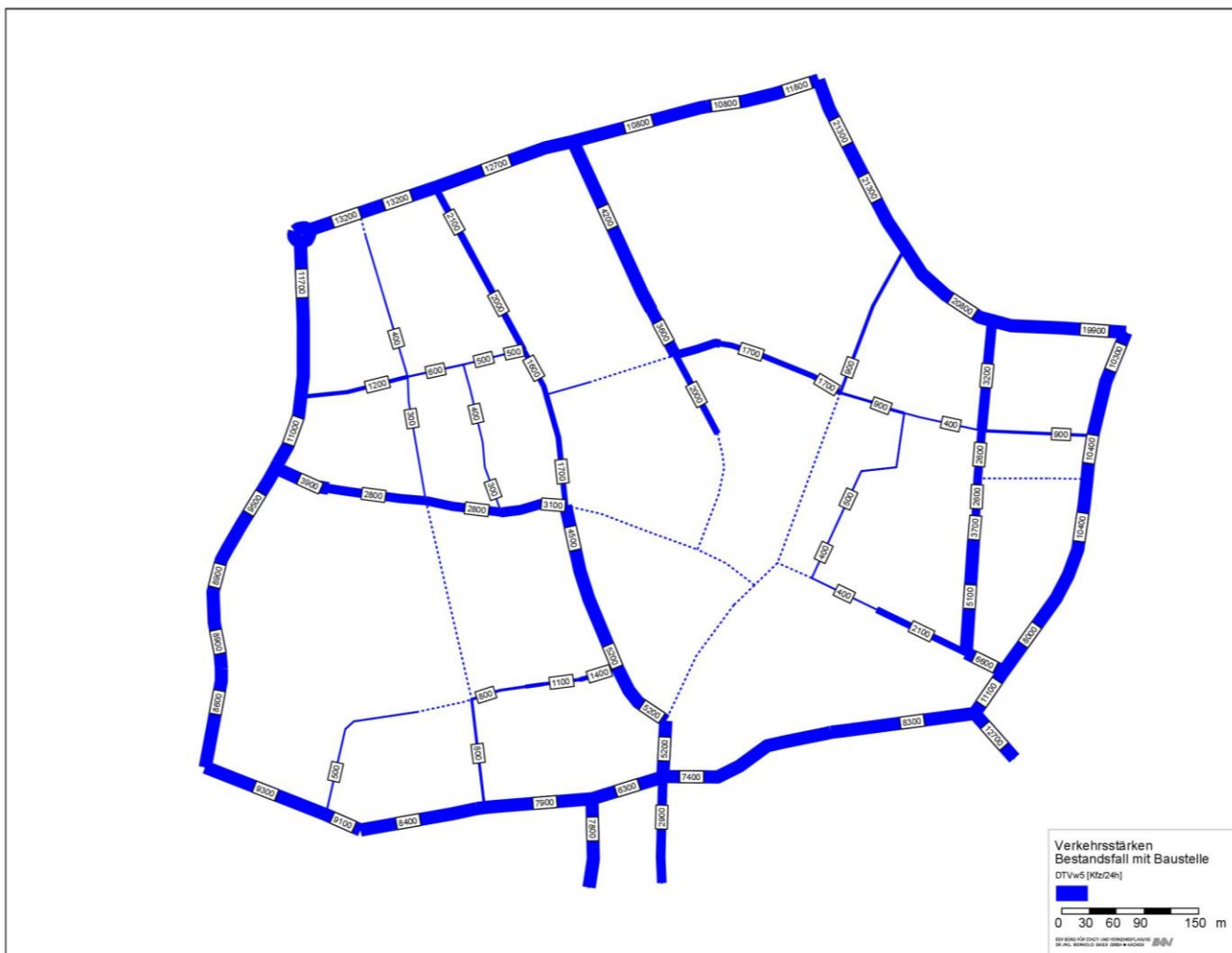


Bild 32: Kfz-Verkehrsstärken [Kfz/24h] am Werktag für das Untersuchungsnetz mit Baustelle

6.2 Bestandsfall ohne Baustelle

Aufbauend auf den vorangegangenen Rechenfall wurde die Berliner Straße im Zweirichtungsverkehr geöffnet. Wie der Vergleich der Zähldaten der Stadt Gütersloh zeigte, war zum Zeitpunkt der Erhebungen ein coronabedingter verminderter Kfz-Verkehr festzustellen. Der im vorangegangenen Rechenfall verminderte Verkehr wurde nun erhöht und auf das Straßennetz umgelegt.

Dieser Rechenfall dient nun als Grundlage für die weiteren Variantenbetrachtungen. Die Verkehrsstärken zeigt nachfolgende Abbildung (Bild 33).

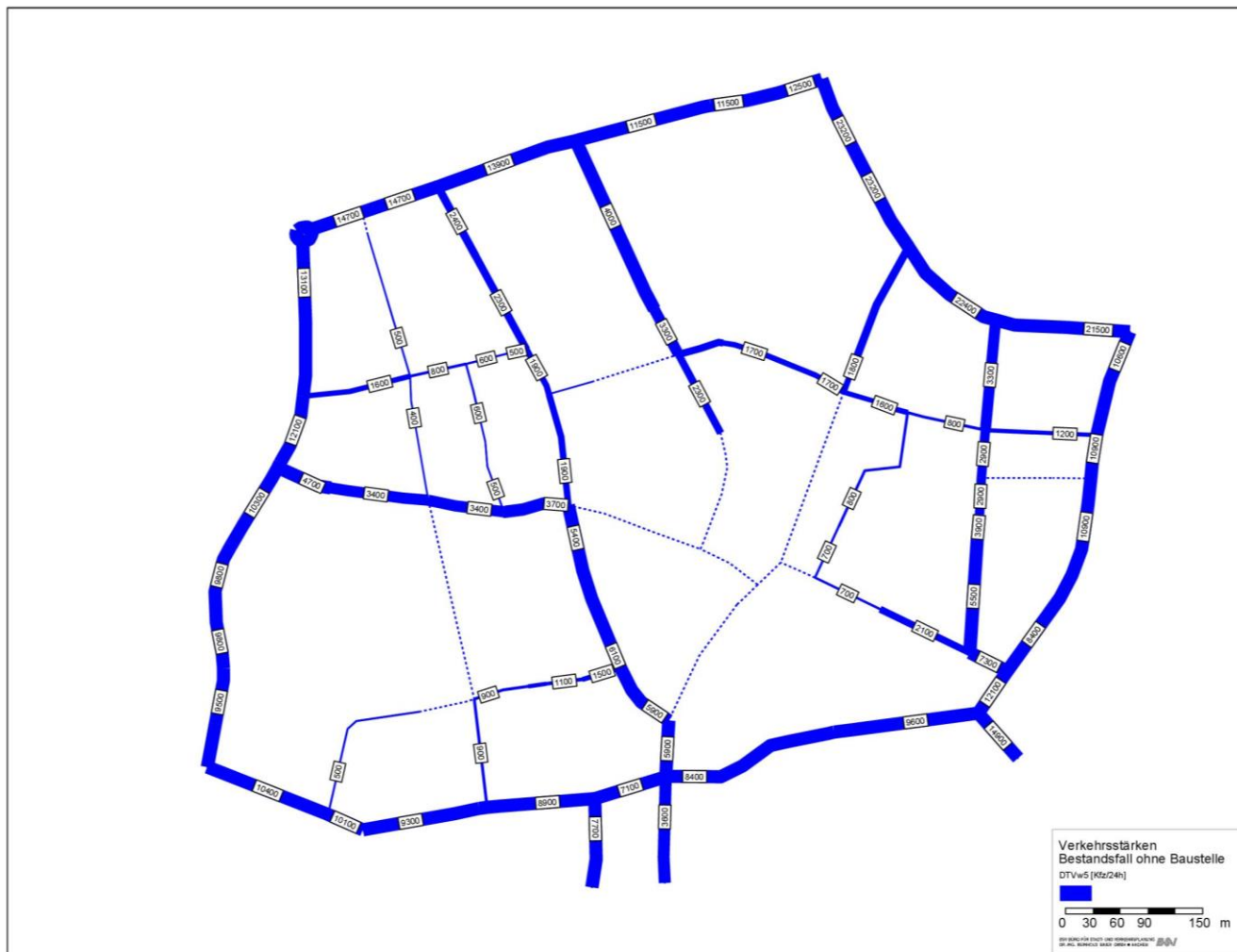


Bild 33: Kfz-Verkehrsstärken [Kfz/24h] am Werktag für das Untersuchungsnetz ohne Baustelle

6.3 Erschließungsvarianten Fahrradstraßennetz

In dem 2017 verabschiedeten Masterplan klimafreundliche Mobilität ist bereits die Führung einer Fahrradstraße über Hohenzollernstraße/Münsterstraße/Berliner Straße/Dalkestraße enthalten. Auf der Dalkestraße wurde eine Fahrradstraße als Verkehrsversuch eingerichtet. Die Weiterführung über Berliner Straße/Münsterstraße/Hohenzollernstraße wird als Erschließungsvariante im makroskopischen Verkehrsmodell analysiert. Dabei erfolgt eine zusätzliche Differenzierung bezüglich der Verkehrsführung auf der Münsterstraße. Untersucht werden hierbei Erschließungsvarianten mit und ohne Einrichtungsverkehr. Bei der Modellierung der Fahrradstraßen wird eine Vorfahrtsberechtigung gegenüber einmündenden Straßen angenommen, damit eine Bevorrechtigung und Beschleunigung des Radverkehrs auf den entsprechenden Achsen erreicht wird.

6.3.1 Variante 1: Fahrradstraße Nord-Süd

Als erste Erschließungsvariante wird die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Nord-Süd Achse durch die Innenstadt der Stadt Gütersloh untersucht. Dazu wurden für die Berliner Straße, die Münsterstraße und die Hohenzollernstraße folgende Anpassungen gegenüber dem Analysemodell vorgenommen:

- Die voraussichtliche Kapazität und durchschnittliche Kfz-Geschwindigkeit wird aufgrund des Vorrangs des Radverkehrs (nebeneinander fahren, entgegen Einbahnrichtung Kfz-Verkehr) reduziert.
- Fahrradstraße wird als Vorfahrtstraße an allen betroffenen Knotenpunkten modelliert.
- Alle weiteren bisher geltenden Verkehrsregelungen bezüglich Vorfahrt und Einbahnstraßen bleiben gleich.

Die aus diesen Anpassungen resultierenden Kfz-Verkehrsstärken können Bild 34 entnommen werden.

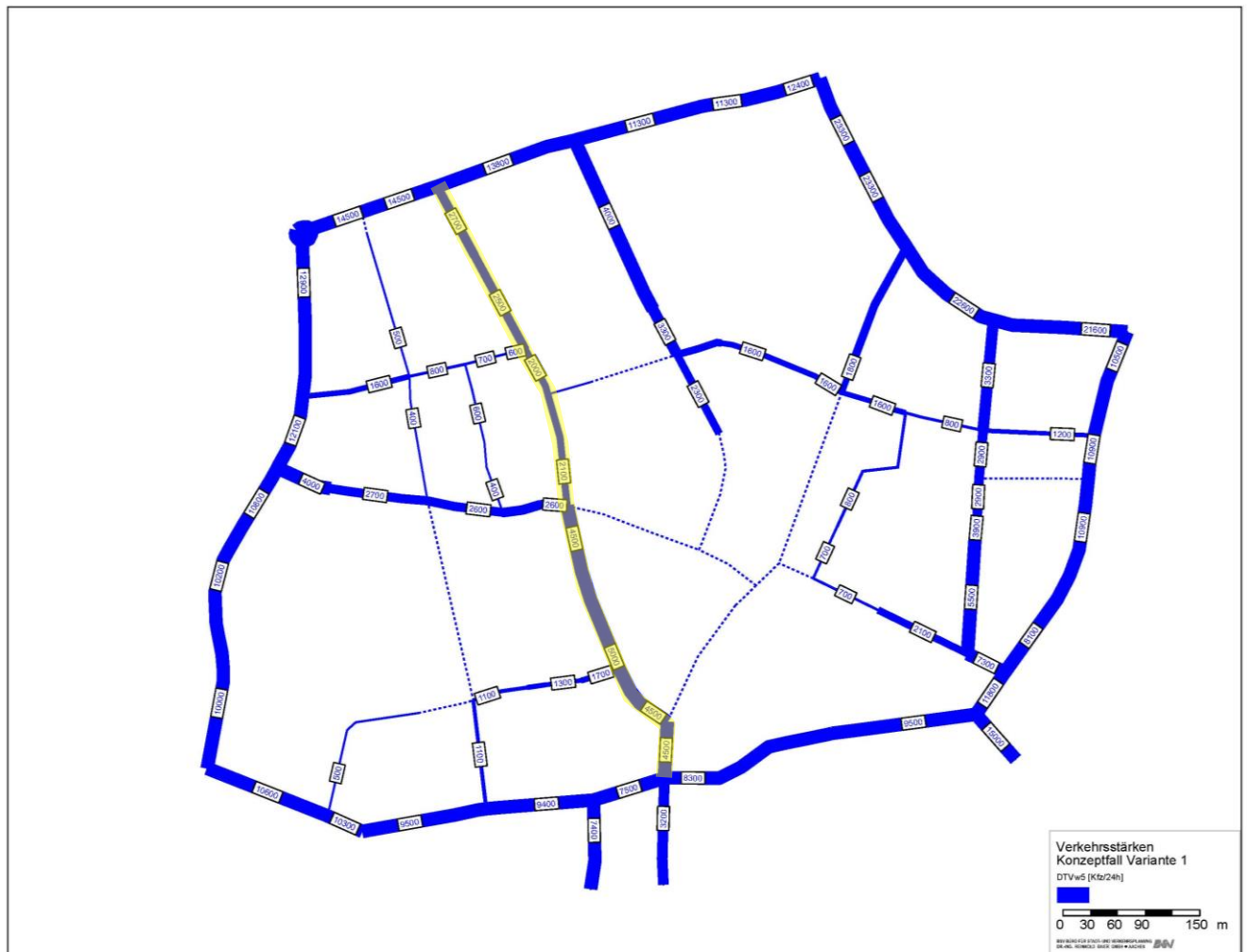


Bild 34: Kfz-Verkehrsstärken Erschließungsvariante 1 (Fahrradstraße Nord-Süd)

6.3.2 Variante 1a: Fahrradstraße Nord-Süd mit Einbahnstraßenabschnitt

In der Variante 1a wird der gleiche Fahrradstraßenverlauf über die Berliner Straße, die Münsterstraße und die Hohenzollernstraße mit Anschluss an die bestehende Fahrradstraße im Süden des Untersuchungsgebietes (Dalkestraße) gewählt. Eine zusätzliche Anpassung, die für den Kfz-Verkehr vorgenommen wurde, ist eine Einbahnstraßenregelung zwischen der Königstraße und der Zufahrt zum Parkhaus (Münsterstraße) mit Fahrtrichtung Süden.

Im Verkehrsmodell wurden dazu, ergänzend zu den Änderungen auf Variante 1, folgende Anpassungen gegenüber dem Analysemodell vorgenommen:

- Für den Abschnitt zwischen Königstraße und Zufahrt Parkhaus wurde die frühere Einbahnstraßenregelung in Richtung Süden für den Kfz-Verkehr wieder eingeführt.

Die Kfz-Verkehrsstärken für diese Anpassungen können Bild 35 entnommen werden.

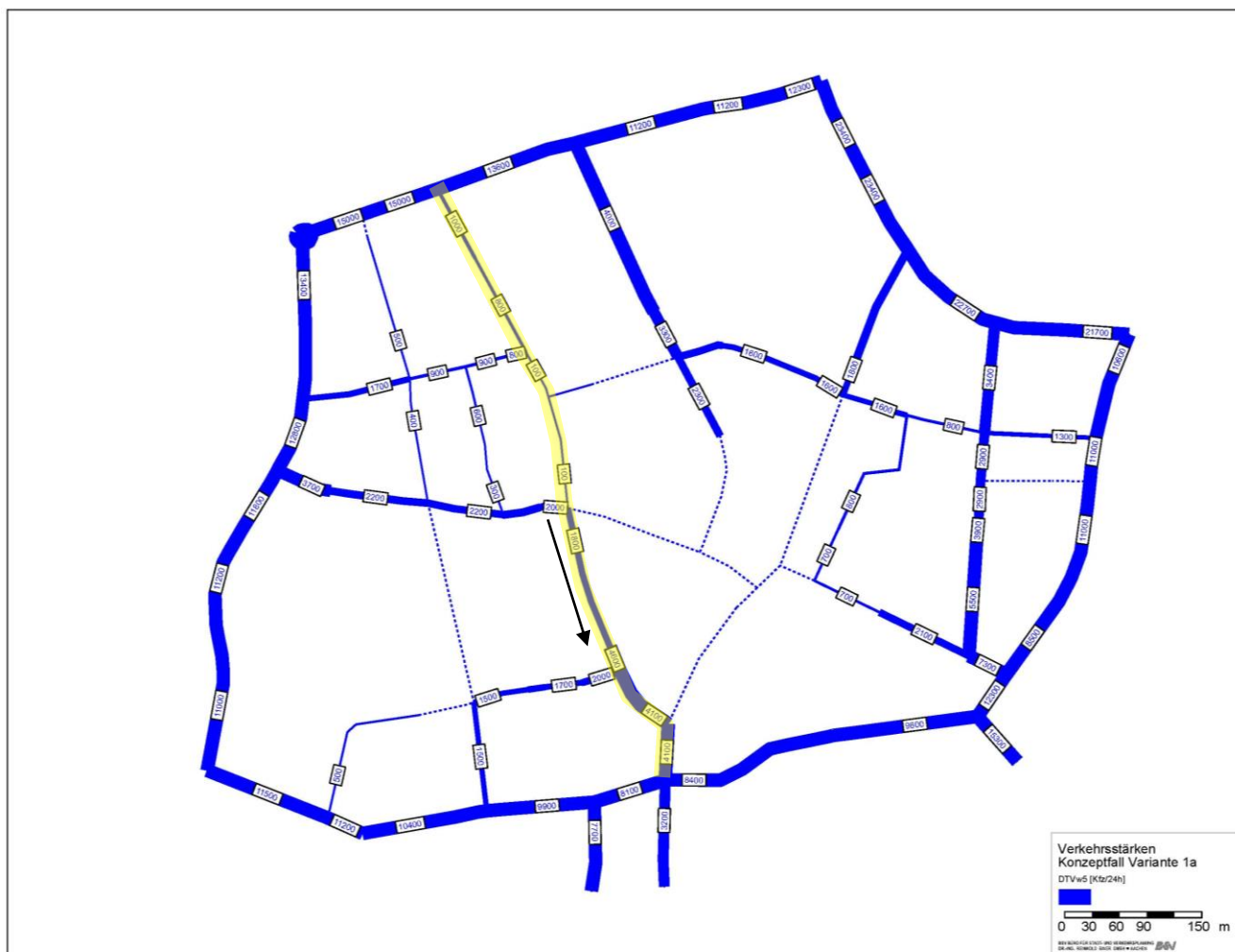


Bild 35: Kfz-Verkehrsstärken Erschließungsvariante 1a (Fahrradstraße Nord-Süd mit Einbahnstraßenabschnitt)

6.3.3 Variante 2: Fahrradstraßen Nord-Süd und Ost-West

In der Variante 2 wurde die Modellierung eines Fahrradstraßennetzes auf zwei Hauptachsen durch das Untersuchungsgebiet analysiert. Die Nord-Süd Achse entspricht dabei der Variante 1 und wird ergänzt durch eine horizontal im Untersuchungsgebiet verlaufende zweite Fahrradstraßenachse über die Strengerstraße, Schulstraße, den gemeinsamen Geh- und Radweg und im weiteren Verlauf über die Roonstraße bis zum Knotenpunkt Prinzenstraße. Die Kfz-Verkehrsstärken bei dieser Erschließungsvariante können Bild 36 entnommen werden. Für die Umsetzung im Verkehrsmodell mussten folgende Anpassungen, als Erweiterung der untersuchten Variante 1, erfolgen:

- Beide Fahrradstraßenachsen werden als Vorfahrtsstraßen an betroffenen Knotenpunkten modelliert.
- Der in der horizontalen Achse enthaltene gemeinsame Geh- und Radweg wird als solcher beibehalten.
- Im Kreuzungspunkt der Fahrradstraßen (Abschnitt Hohenzollernstraße zwischen gemeinsamen Geh- und Radweg und Roonstraße) erhält die Fahrradstraße in Nord-Süd Richtung Vorrang.

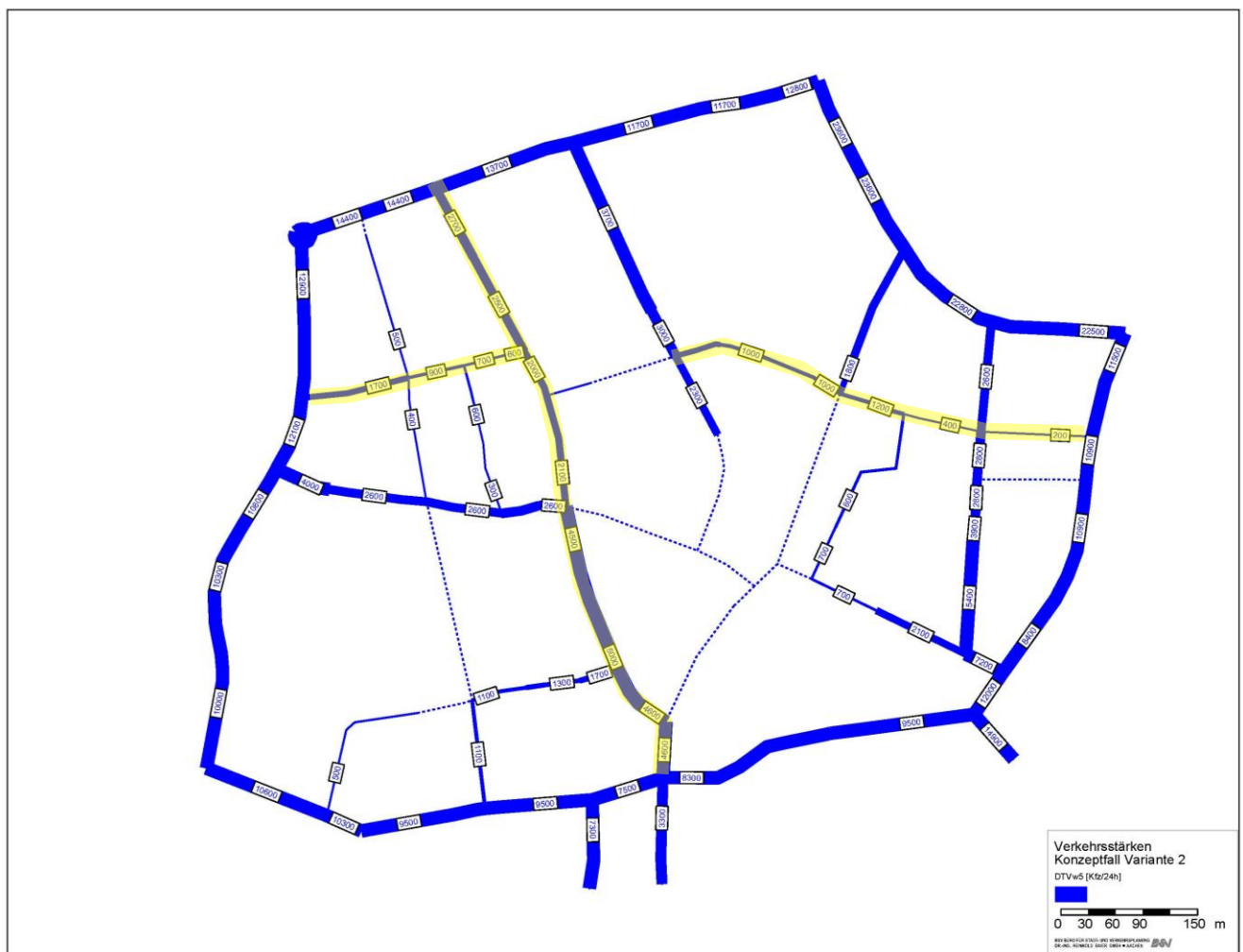


Bild 36: Kfz-Verkehrsstärken Erschließungsvariante 2 (Fahrradstraßen Nord-Süd und Ost-West)

6.3.4 Variante 2a: Fahrradstraßen Nord-Süd mit Einbahnstraßenregelung und Fahrradstraße Ost-West

Die Variante 2a besitzt den gleichen Fahrradstraßenverlauf wie die vorangegangene Variante 2. Zusätzlich wird der Einbahnstraßenabschnitt auf der Münsterstraße gemäß Variante 1a eingebunden. Die Anpassungen des Verkehrsmodells gegenüber dem Analysemodell erfolgten demnach als Kombination aus den Anpassungen für die Varianten 1a und 2. Die Kfz-Verkehrsstärken können Bild 37 entnommen werden.

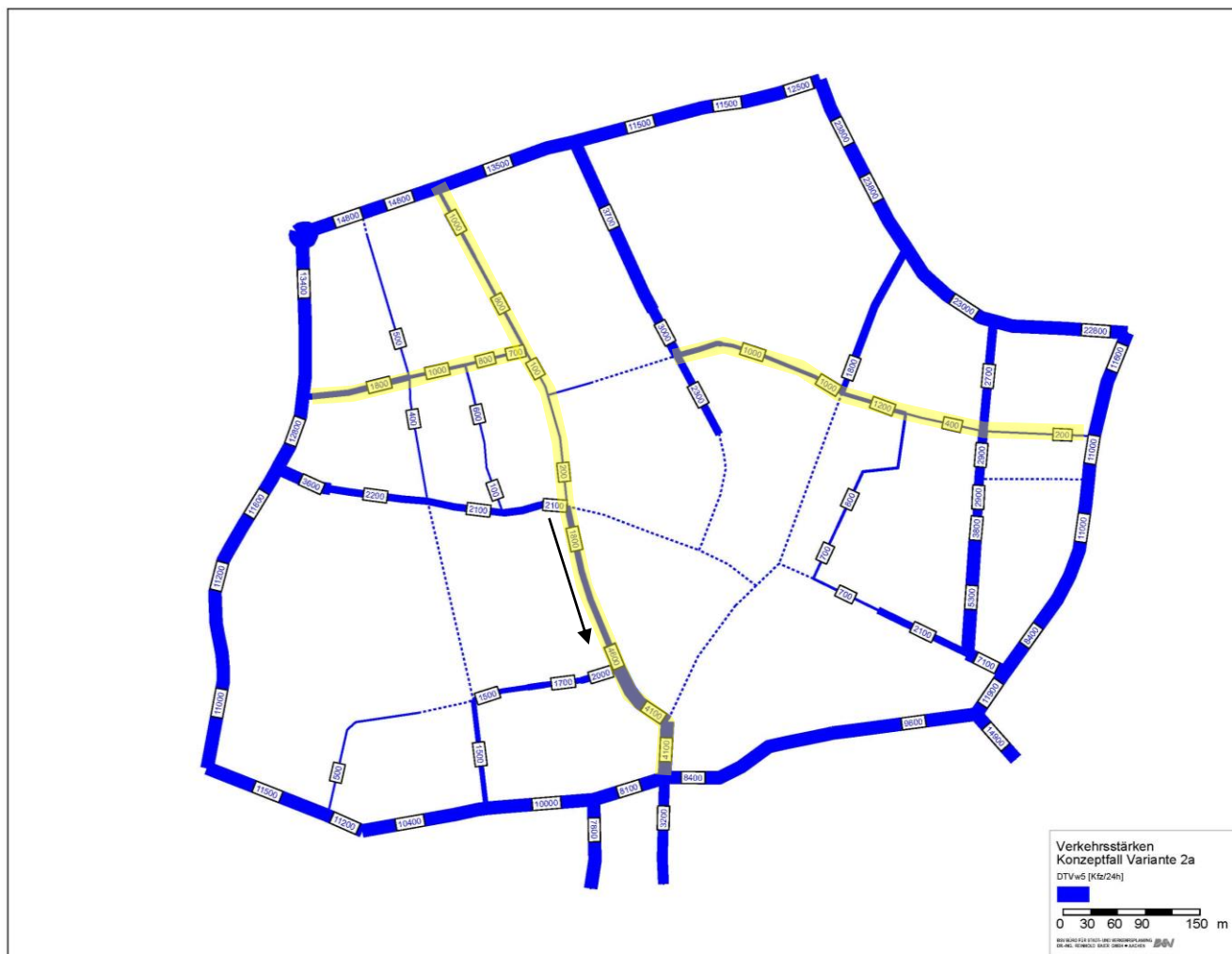


Bild 37: Kfz-Verkehrsstärken Erschließungsvariante 2 (Fahrradstraßen Nord-Süd mit Einbahnstraßenabschnitt und Fahrradstraße Ost-West)

6.3.5 Variante Fahrradzone

Die Option der Einrichtung einer Fahrradzone in der Innenstadt von Gütersloh wurde auf Grundlage eines Antrags an die Verwaltung der Stadt Gütersloh diskutiert.

Das Verkehrszeichen einer Fahrradstraße wurde im Zuge der Neuerung der Straßenverkehrsordnung 2020 eingeführt. Sie dient der Bevorrechtigung des Radverkehrs in einem Gebiet und ist vergleichbar mit einer Tempo-30-Zone. In einer Fahrradzone darf ausschließliche Radverkehr fahren. Andere Verkehrsmittel müssen darüber hinaus über ein Zusatzzeichen freigegeben werden. Vergleichbar mit einer Fahrradstraße, gilt auch in der Fahrradzone

eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und Fahrräder dürfen nebeneinander fahren. Zudem gilt in der gesamten Fahrradzone genau wie in Tempo-30-Zonen die Vorfahrtsregelung „rechts-vor-links“.

Die Umwidmung von bestehenden Tempo-30-Zonen (bzw. Tempo-20-Zonen) in Fahrradzonen ist aufgrund der Umrüstung der Beschilderung und Demarkierung von Piktogrammen als sehr kosten- und zeitintensiv zu bewerten. Zudem ist für die Innenstadt von Gütersloh eine Freigabe für weitere Verkehrsteilnehmer in einer Fahrradzone zwingend erforderlich, um die Erreichbarkeit wichtiger Innenstadtziele insbesondere für den Kfz-Verkehr weiterhin zu gewährleisten. In einer neu eingerichteten Fahrradzone würde sich lediglich ein Vorrang für den Radverkehr im fließenden Verkehr ergeben, da weiterhin die Vorfahrtsregelung „rechts-vor-links“ gelten würde. Das Ziel der Beschleunigung des Radverkehrs auf hoch frequentierten Achsen durch die Innenstadt kann durch eine Fahrradzone demnach nicht erreicht werden. Für die Untersuchung möglicher Erschließungsvarianten für die Innenstadt von Gütersloh wird die Umsetzung von Fahrradzonen daher nicht weiterverfolgt.

6.4 Erschließungsvariante 3: Bürgerinitiative Energiewende

Neben den untersuchten Erschließungsvarianten im Rahmen eines Fahrradstraßennetzes durch das Innenstadtgebiet der Stadt Gütersloh wurde im Verkehrsmodell auch der Erschließungsvorschlag der Bürgerinitiative Energiewende modelliert.

Die Erschließungsvariante der Bürgerinitiative verfolgt den Grundgedanken des Groninger Modells. Demnach soll das Innenstadtgebiet zukünftig nicht mehr für den Kfz-Verkehr durchgängig befahrbar sein. Der Vorschlag enthält eine Einteilung in drei Gebiete, zwischen denen eine Durchfahrt für den Kfz-Verkehr nicht mehr möglich ist. Fuß- und Radverkehr soll weiterhin auf allen Beziehungen möglich sein. Für den Radverkehr soll zusätzlich ein Fahrradstraßennetz durch das Innenstadtgebiet führen.

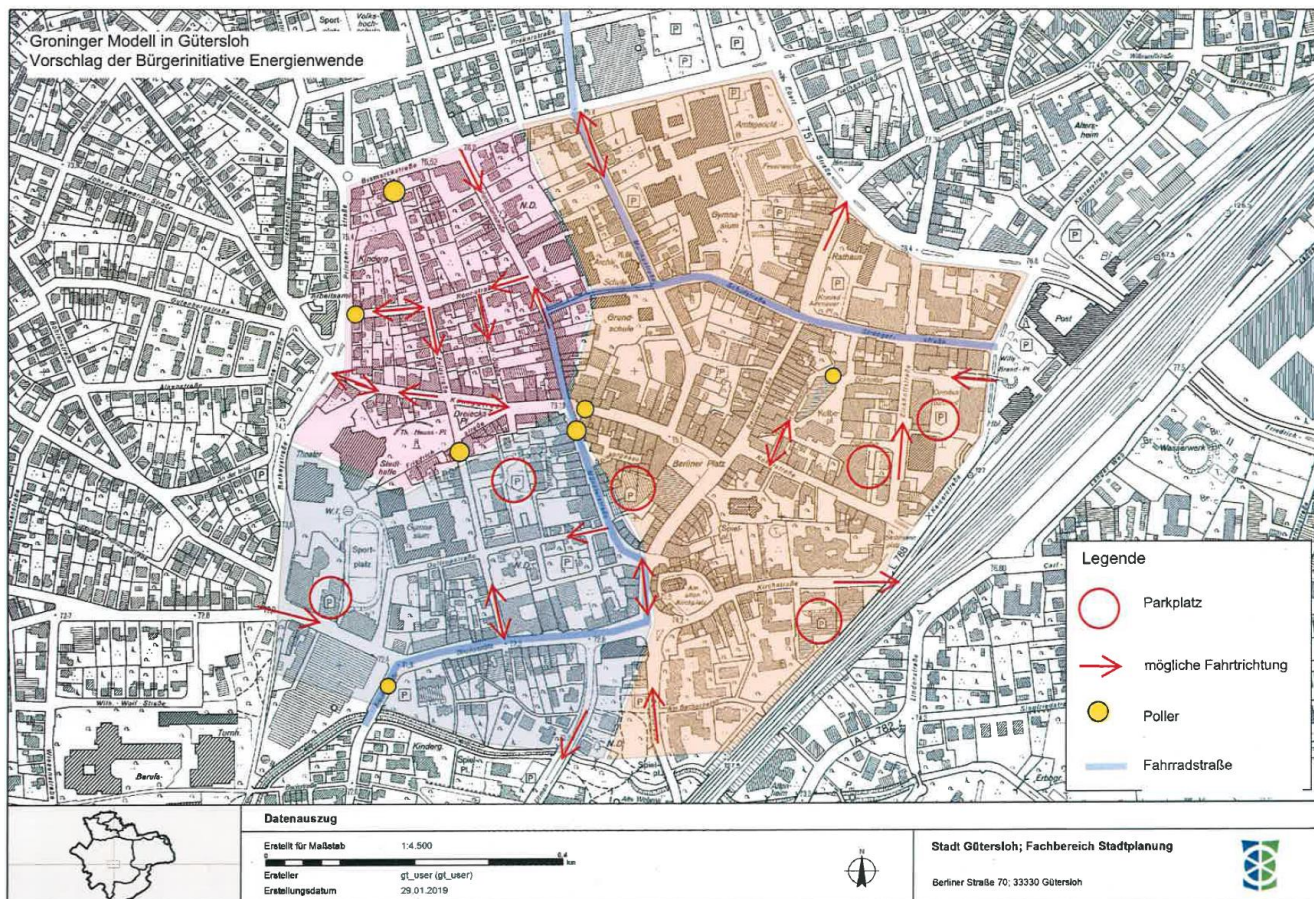


Bild 38: Groninger Modell in Gütersloh, Vorschlag der Bürgerinitiative Energiewende (Quelle: Stadt Gütersloh, Fachbereich Stadtplanung, 29.01.2019)

In Abstimmung mit der Stadt Gütersloh wurden für die Strengerstraße und Schulstraße sowie die Eickhoffstraße Nord die Verkehrsregelungen gemäß Bestandssituation beibehalten. Ebenso wurden die Fußgängerzonen aus der Bestandssituation als weiterhin bestehend angenommen.

Über zusätzliche Einbahnstraßenregelungen und Ausfahrtsbeschränkungen durch Poller ergeben sich drei Gebiete, deren jeweilige innere Erschließung für den Kfz-Verkehr gewährleistet ist, jedoch einige neue Restriktionen im Vergleich zur Bestandssituation bieten.

Die Kfz-Verkehrsstärken dieser Variante zeigt Bild 39.

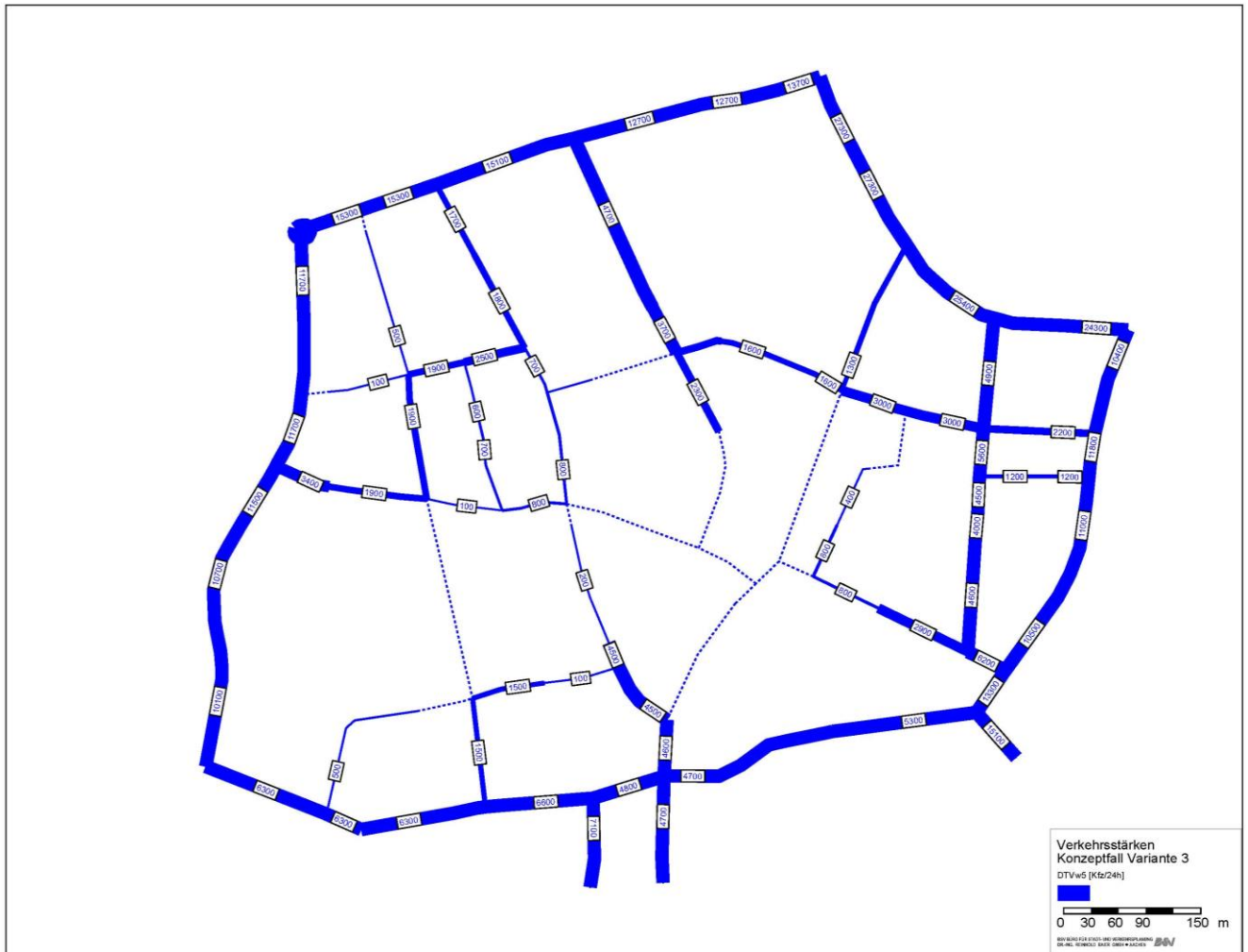


Bild 39: Kfz-Verkehrsstärken Erschließungsvariante 3 (Vorschlag Bürgerinitiative Energiewende)

6.5 Variantenbewertung

Die Bewertung der Erschließungsvarianten erfolgt zunächst anhand der Kfz-Verkehrsbelastung an ausgewählten Querschnitten, die untereinander und mit der Bestandssituation verglichen werden.

Zudem werden besonders positive bzw. negative Auswirkungen der Modellanpassungen in den einzelnen Varianten analysiert. Dazu zählt u. a. eine Betrachtung im Hinblick auf bereits geplante oder in der Umsetzung befindliche Baumaßnahmen im Untersuchungsgebiet. Weitere qualitative Bewertungskriterien sind die ÖPNV-Erschließung und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Im weiteren Verlauf der Variantenbewertung werden vereinfacht die nummerierten Bezeichnungen verwendet. Zur besseren Verständlichkeit und Nachverfolgbarkeit sind in die verkehrlichen Anpassungen der Erschließungsvarianten zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 1: Kurzbeschreibung der nummerierten Erschließungsvarianten

Erschließungsvariante	Kurzbeschreibung
Variante 1	Fahrradstraßenachse Nord-Süd über Berliner Straße/Münsterstraße/Hohenzollernstraße
Variante 1a	Fahrradstraßenachse Nord-Süd über Berliner Straße/Münsterstraße/Hohenzollernstraße mit Wiedereinführung Einbahnstraßenabschnitt auf Münsterstraße
Variante 2	Fahrradstraßenachse Nord-Süd über Berliner Straße/Münsterstraße/Hohenzollernstraße und Ost-West über Strengerstraße, Schulstraße, gemeinsamen Geh- und Radweg und Roonstraße
Variante 2a	Fahrradstraßenachse Nord-Süd über Berliner Straße/Münsterstraße/Hohenzollernstraße mit Wiedereinführung Einbahnstraßenabschnitt auf Münsterstraße und Fahrradstraßenachse Ost-West über Strengerstraße, Schulstraße, gemeinsamen Geh- und Radweg und Roonstraße
Variante 3	Nach Erschließungsvorschlag der Bürgerinitiative Energiewende

Die Kriterien werden für alle Erschließungsvarianten zusammenfassend in einer Tabelle dargestellt und zur Ableitung einer Vorzugsvariante herangezogen.

6.5.1 Kfz-Verkehrsbelastung

Anhand des Vergleichs der Kfz-Verkehrsbelastungen an ausgewählten Querschnitten kann eine erste objektive Bewertung der Erschließungsvarianten erfolgen. Die Erschließungsvarianten werden zunächst jeweils mit dem Analysefall verglichen. Die ausgewählten relevanten Querschnitte im Untersuchungsnetz können Bild 40 entnommen werden. Zu den relevanten Querschnitten zählen solche, die unmittelbar von einer Veränderung der Verkehrsführung bzw. Verkehrsregelung betroffen sind.

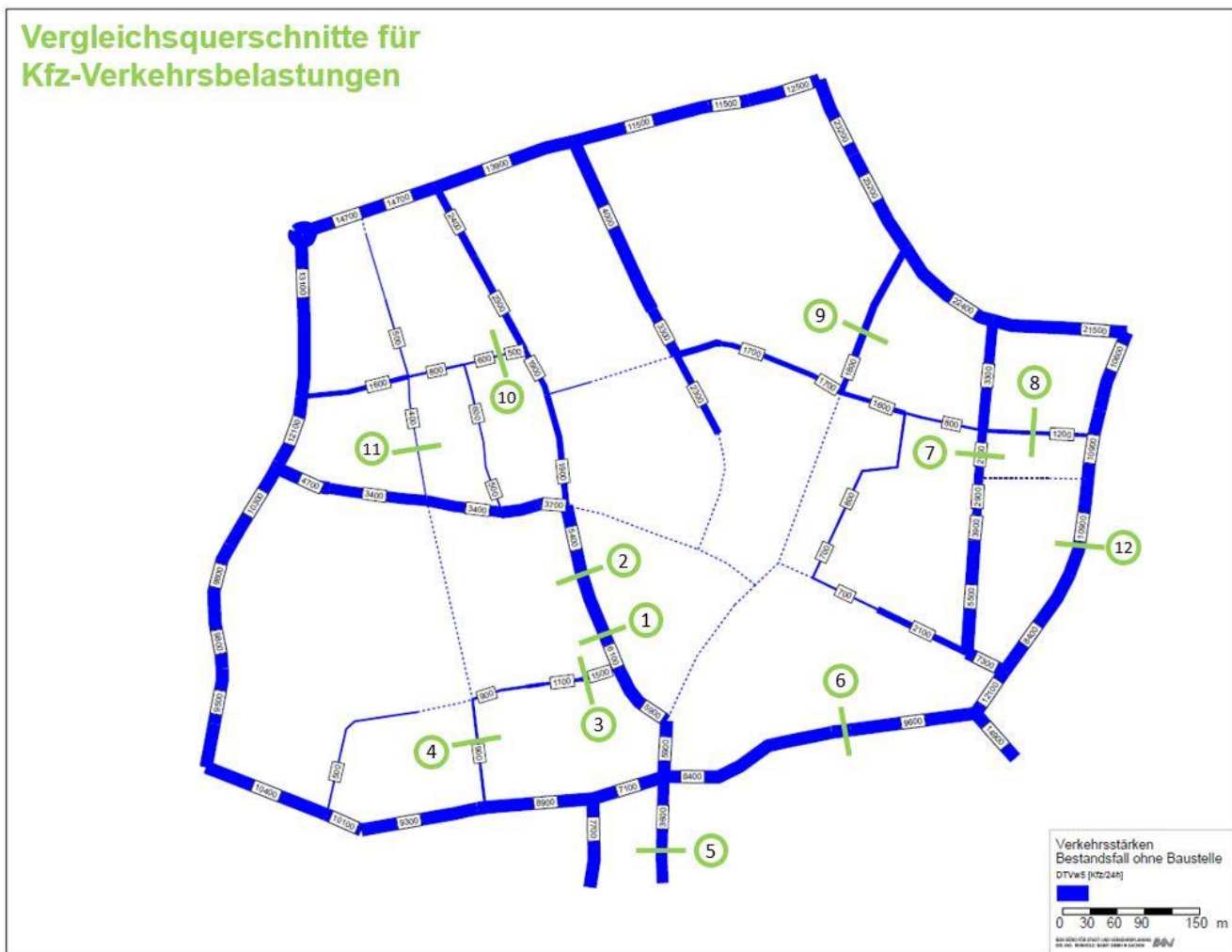


Bild 40: Verkehrsmodell der Analysevariante mit Vergleichsquerschnitten im Straßennetz

In Tabelle 2 wurden die Kfz-Verkehrsbelastungen an den ausgewählten Querschnitten im Verkehrsnetz zusammengestellt und eine Farbcodierung eingeführt, die jeweils die größte Verbesserung bzw. Verschlechterung der Kfz-Verkehrsbelastung in Bezug auf den Analysefall kennzeichnet.

Bei der Betrachtung der zukünftigen Kfz-Verkehrsbelastungen können bei bestimmten Varianten nur sehr geringe, bis keine Veränderungen im Vergleich zum Analysefall festgestellt werden. Die Varianten 1 und 2 erzeugen kaum oder nur punktuell Veränderungen der Kfz-Verkehrsbelastung. Bei den Fahrradstraßenvarianten mit Einbahnstraßenregelung (V1a und V2a) kann eine deutliche Verlagerung des Kfz-Verkehrs von dem nur noch in Richtung Süden befahrbaren Straßenabschnitt zwischen Königstraße und Parkhaus insbesondere auf die Ausweichroute über die Daltropstraße und Feldstraße im südlichen Abschnitt identifiziert werden.

Eine grüne Codierung in Tabelle 2 bedeutet dabei die im Vergleich zum Analysefall größte Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung am betrachteten Querschnitt. Eine rote Codierung kennzeichnet die Erschließungsvariante mit der im Vergleich zum Analysefall größte Kfz-Mehrbelastung am jeweiligen Querschnitt.

Tabelle 2: Kfz-Verkehrsbelastungen an ausgewählten Querschnitten für Analysefall und Erschließungsvarianten mit Bewertung der größten Entlastungen (grün) und höchsten Mehrbelastungen (rot)

Nr.	Straßenabschnitt	Variante					
		Analyse	1	1a	2	2a	3
		[Kfz/h]					
1	Münsterstraße (Daltropstraße-Parkhaus)	6.100	5.000	4.600	5.000	4.600	4.500
2	Münsterstraße (Parkhaus-Königstraße)	5.400	4.500	1.800	4.500	1.800	200
3	Daltropstraße (Zufahrt Knotenpunkt Münsterstraße)	1.500	1.700	2.000	1.700	2.000	100
4	Feldstraße (Einbahnstraße Süd)	900	1.100	1.500	1.100	1.500	1.500
5	Dalkestraße (Fahrradstraße)	3.600	3.200	3.200	3.300	3.200	4.700
6	Kirchstraße	9.600	9.500	9.600	9.500	9.600	5.300
7	Eickhoffstraße (zw. ZOB und Strengerstraße)	2.900	2.900	2.900	2.800	2.900	5.600
8	Strengerstraße Ost	1.200	1.200	1.300	200	200	2.200
9	Berliner Straße Nord	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.300
10	Roonstraße Ost	600	600	800	600	700	2.500
11	Feldstraße (zw. Roonstraße und Königstraße)	400	400	400	400	400	1.900
12	Kaiserstraße (Höhe ZOB)	10.900	10.900	11.000	10.900	11.000	11.000

Die positiven bzw. negativen Auswirkungen sind dabei auch im Netzzusammenhang und unter Berücksichtigung der absoluten Zahlenwerte der Kfz-Verkehrsbelastungen zu betrachten.

Die Kfz-Verkehrsstärken und die Differenzen der Kfz-Verkehrsstärken der einzelnen Erschließungsvarianten können ergänzend Anhang IV Bild 62 bis Bild 71 entnommen werden.

6.5.2 Bewertungsparameter ÖPNV

Die Bewertung der ÖPNV-Erschließung in den Erschließungsvarianten erfolgt anhand der Durchlässigkeit und dem Konfliktpotenzial, das durch die Anpassungen in den untersuchten Varianten entstehen würden. Dazu werden die heutigen Linienverläufe des ÖPNV im Innenstadtbereich bei einer Umsetzung der einzelnen Erschließungsvarianten analysiert.

Bei den Varianten mit Fahrradstraßen mit Vorfahrtsberechtigung und ohne Einbahnstraßenregelung auf der Münsterstraße (Variante 1 und 2) ist nur von geringen Veränderungen für den Linienbusverkehr auszugehen. Für die Erschließungsvariante 2 ergeben sich an einigen Knotenpunkten, u. a. Strengerstraße/Eickhoffstraße geänderte Vorfahrtsregelungen, deren Einfluss auf die Fahrzeit der betroffenen Buslinien im Hinblick auf einen zukünftigen Fahrplan zu prüfen und mit den Stadtwerken abzustimmen wären.

Bei den Erschließungsvarianten, in denen zusätzlich zu den Fahrradstraßenachsen die Einbahnstraßenregelung auf der Münsterstraße (wieder) eingerichtet wird (V1a und V2a), sind für den Linienbusverkehr die Durchfahrbarkeit entgegen der Einbahnrichtung zu prüfen.

Bei Erschließungsvariante 3 gemäß dem Vorschlag der Bürgerinitiative Energiewende ist infolge der Absperrungen im Knotenpunktbereich für den Linienbusverkehr über die Münsterstraße und Königstraße in beiden Fahrtrichtungen keine Durchfahrtmöglichkeit mehr gegeben. Darüber hinaus würden sich insbesondere im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes einige Beschränkungen für den Linienbusverkehr ergeben. Die Gebietseinteilung nach dem Groninger Modell bewirkt für einige Knotenpunkte eine Zweiteilung. Zudem wäre die Bedienung einiger Haltestellen nur noch in jeweils einer Fahrtrichtung möglich, wodurch gewisse Relationen mit dem ÖPNV deutlich schlechter abgewickelt werden könnten.

Grundsätzlich ist bei einer Verlagerung des MIV von dem Erschließungsstraßennetz auf das Hauptverkehrsstraßennetz und einer damit verbundenen Steigerung der Kfz-Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz eine Verlangsamung des ÖPNV auf betroffenen Streckenabschnitten möglich. Der Einfluss auf den Verkehrsablauf und die Linienfahrpläne ist gesondert zu prüfen.

6.5.3 Bewertungsparameter Verkehrssicherheit

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit sind insbesondere Knotenpunkte und zulässige Fahrbeziehungen der verschiedenen Verkehrsmittel zu bewerten. Dabei gilt es, die Erkennbarkeit der möglichen Fahrbeziehungen aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten und das Konfliktpotenzial im Kontext unterschiedlicher Rahmenbedingungen (Straßenraumgestaltung, Einbahnstraßenregelungen, Fahrradstraßen, Wegebeziehungen) zu minimieren.

In den Erschließungsvarianten 1 und 2 sind mit Ausnahme der veränderten Vorfahrtsregelungen im Zuge der Fahrradstraße und ggf. gestalterischer bzw. baulicher Anpassungen in Knotenpunktbereichen, keine umfassenden Veränderungen in der Verkehrsregelung erforderlich. Die Bewertung der Verkehrssicherheit der Erschließungsvarianten 1a und 2a entspricht größtenteils der für die Varianten 1 und 2.

Die „neue“ Verkehrssituation der Fahrradstraßen ist für alle Verkehrsteilnehmer deutlich zu kennzeichnen, insbesondere im Hinblick auf die zugelassenen Verkehrsmittel und die Vorfahrtregelung. Fahrradstraßen mit Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr sind dabei grundsätzlich möglich, der geplante Abschnitt auf der Münsterstraße ist dabei jedoch als kritisch zu bewerten, da als südliche Begrenzung die Parkhaus Ein-/Ausfahrt vorgesehen ist, die im Verlauf der Münsterstraße nicht unmittelbar erkennbar ist. Bei Einrichtung einer Fahrradstraße wäre hier im Straßenverlauf kurz nach Beginn der Fahrradstraße eine neue Beschilderung (Verbot Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Norden) anzuordnen. Diese wechselnde Verkehrsregelung würde allerdings zusätzliches Konfliktpotenzial zwischen den Verkehrsteilnehmern bedeuten.

Aus den zahlreichen neuen verkehrlichen Regelungen in Variante 3 können sich Konfliktsituationen zwischen den verschiedenen

Verkehrsteilnehmergruppen ergeben, da die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit der Wegebeziehungen aufgrund der umfangreichen Umstellungen im Vergleich zum Bestand nicht unmittelbar gewährleistet sind.

6.5.4 Zusammenfassung Variantenbewertung

Die Bewertung der Kfz-Verkehrsbelastung an ausgewählten Querschnitten für alle Erschließungsvarianten kann der farbcodierten Tabelle 2 entnommen werden. Eine Zusammenfassung der Auswirkungen der Anpassungen in den jeweiligen Erschließungsvarianten auf die ÖPNV-Erschließung, die Verkehrssicherheit und die vorliegenden Planungen der Stadt Gütersloh können darüber hinaus Tabelle 3 entnommen werden. Zur Bewertung der Planungen der Stadt Gütersloh sind dort die vorliegenden Entwurfsplanungen und Konzepte eingetragen, die in einen unmittelbaren Zusammenhang mit den entsprechenden verkehrlichen Anpassungen in den Varianten stehen.

Tabelle 3: Bewertungsparameter ÖPNV, Verkehrssicherheit und Planungen der Stadt Gütersloh für die Erschließungsvarianten

Bewertungsparameter	Erschließungsvarianten				
	V1	V1a	V2	V2a	V3
ÖPNV		Undurchlässigkeit durch Einbahnstraßenabschnitt Münsterstraße (ggf. Linienverkehr frei)		Undurchlässigkeit durch Einbahnstraßenabschnitt Münsterstraße (ggf. Linienverkehr frei)	Undurchlässigkeit Königstraße/ Münsterstraße/ Hohenzollernstraße
			Vorrang Fahrradstraße an entsprechenden Knotenpunkten		Teilung Blessenstätte/ Kirchstraße/ Berliner Straße/ Dalkestraße
					Einrichtungsverkehr Blessenstätte, Unter den Ulmen, Dalkestraße
Verkehrssicherheit		Unterbrechung der Einheitlichkeit und Durchgängigkeit durch Einbahnstraßenabschnitt		Unterbrechung der Einheitlichkeit und Durchgängigkeit durch Einbahnstraßenabschnitt	Konfliktpotenzial durch Freigabe weiterer Verkehrsmittel als Linienbusverkehr am ZOB
					Unübersichtlichkeit durch Freigabe von Fahrbeziehungen für Radverkehr, nicht aber für Kfz-Verkehr
Planungen Stadt Gütersloh	Weiterführung bestehender Fahrradstraße in Richtung Norden				Umbau Berliner Straße Nord (Zweirichtungsverkehr)
			Entwurfsplanung Strengerstraße und Schulstraße		
			Weiterführung Fahrradachse in Richtung Westen (VEP 1999)		Verkehrsuntersuchung Blessenstätte/Unter den Ulmen

6.6 Vorzugsvariante

Die Ableitung einer Empfehlung für die Innenstadterschließung erfolgt anhand eines quantitativen und qualitativen Abwägungsprozess unter Berücksichtigung der Belange der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer sowie der formulierten Handlungsziele.

Auf Grundlage der zuvor definierten Leitziele für den Radverkehr, aber auch für den Fuß- und Kfz-Verkehr und in Abstimmung mit der Stadt Gütersloh werden die Erschließungsvarianten 2 und 2a, mit durchgängigen Fahrradstraßenachsen in Nord-Süd und Ost-West Richtung als potenzielle Vorzugsvarianten festgelegt. Ausschlaggebend dafür ist Verbesserung der Verbindungsfunktion auf den Haupttrouten des Radverkehrs innerhalb der Innenstadt, insbesondere zur Beschleunigung des Radverkehrs. Für den Kfz-Verkehr wird in diesen Erschließungsvarianten die Erreichbarkeit wichtiger Innenstadtziele gewährleistet und gleichzeitig eine Umverteilung der Kfz-Verkehrsbelastung von den Erschließungsstraßen auf die Hauptverkehrsstraßen erreicht.

Im Hinblick auf die zu erwartende Kfz-Verkehrsbelastung lässt sich die Variante 2a (Fahrradstraßenachsen mit Einbahnstraßenabschnitt auf der Münsterstraße und Fahrradstraße über Strengerstraße, Schulstraße und Roonstraße) als Vorzugsvariante ablesen. Mit Variante 2a können die größten Reduzierungen der Kfz-Verkehrsbelastung auf den Haupttrouten des Radverkehrs erreicht werden.

Unter Einbeziehung der Bewertungsparameter ÖPNV und Verkehrssicherheit ist die Erschließungsvariante 2 als Vorzugsvariante zu wählen. Hierbei entsteht weniger Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern als bei der vergleichbaren Variante 2a. Da die Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung für diesen Prognosefall jedoch insbesondere für die Hohenzollernstraße deutlich unter der zu erwartenden Belastung in der Erschließungsvariante 2a liegt, wäre diese Variante als Vorzugsvariante zu wählen. Im Rahmen dieses Radverkehrskonzepts für die Innenstadt von Gütersloh wird als Vorzugsvariante zunächst die Umsetzung der Erschließungsvariante 2 empfohlen. Die tatsächliche Verkehrsbelastung (Rad- und Kfz-Verkehr) ist nach einer Testphase zu evaluieren. Auf Grundlage dieser Zwischenergebnisse ist die (Wieder-)Einführung einer Einbahnstraßenregelung (Variante 2a) für den Kfz-Verkehr zu diskutieren.

7 Handlungskonzept

Auf Basis der umfangreichen Analysen und der Ableitung von Handlungsbedarfen, den Ergebnissen aus der makroskopischen Verkehrsmodellierung und des festgelegten Leitbildes erfolgte die Entwicklung eines Handlungskonzepts. Dabei beinhaltet das Handlungskonzept zum einen die Konkretisierung eines Fahrradstraßenkonzepts sowie die Ausarbeitung von Einzelmaßnahmen für Streckenabschnitte im Untersuchungsgebiet, die einen besonderen Handlungsbedarf erfordern.

7.1 Fahrradstraßenkonzept

Für die Verkehrsführung in der Innenstadt von Gütersloh wird im Rahmen des Handlungskonzepts ein Fahrradstraßennetz auf zwei Hauptverbindungsachsen als Vorzugsvariante vorgesehen. Dabei wird eine Bevorrechtigung der Fahrradstraßen gegenüber Nebenstraßen angestrebt, um den Komfort und die Attraktivität als Hauptverbindung zusätzlich zu steigern.

Als Grundlage dafür werden zunächst Gestaltungsgrundsätze für Fahrradstraßen in der Innenstadt von Gütersloh definiert. Die Kennzeichnung der bestehenden Fahrradstraße entlang der Dalkestraße im Süden des Untersuchungsgebietes beschränkt sich auf die Beschilderung und Piktogramme auf der Fahrbahnoberfläche an Beginn und Ende der Fahrradstraße. Für die Innenstadt von Gütersloh wird eine umfassendere Ausgestaltung angestrebt, um Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden und die geänderten Verkehrsregelungen für alle unmittelbar begreifbar zu machen. Dazu wird im Folgenden ein Vorschlag für die Dimensionierung, Markierung und Beschilderung gemacht. Als Grundlage dient insbesondere die „Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen“ des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (Unfallforschung der Versicherer (UDV)) aus dem Jahr 2016. Ergänzend dazu werden die „Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ der Stadt Aachen (2018) sowie das Fahrradstraßenkonzept der Stadt Bonn¹⁰ herangezogen.

7.1.1 Gestaltungsgrundsätze

Die Oberfläche von Fahrradstraßen ist im Regelfall mit Asphalt umzusetzen. In Ausnahmefällen ist eine Pflasterung möglich, diese muss jedoch mit dem Rad sicher und witterungsunabhängig gut befahrbar sein. Zudem sind im Verlauf von Fahrradstraßen nach Möglichkeit keine Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwege vorzusehen, um die angestrebte Beschleunigung des Radverkehrs auf der Achse der Fahrradstraße zu gewährleisten.

Parkstände entlang einer Fahrradstraße sind grundsätzlich zulässig. Aus Verkehrssicherheitsgründen ist ein Sicherheitsraum zwischen dem Radverkehr und dem ruhenden Kfz-Verkehr vorzusehen. Darüber hinaus sollte maximal einseitiges Parken nach Möglichkeit in Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs auf der rechten Seite vorgesehen werden.

¹⁰ Projekt zur Fahrradhauptstadt 2020 Fahrradstraßenkonzept; AB Stadtverkehr GbR-Büro für Stadtverkehrsplanung, Mai 2012

Ein weiterer Gestaltungsgrundsatz ergibt sich aus der Bestandssituation im Untersuchungsgebiet in der Innenstadt von Gütersloh. Dort befinden sich im Zuge der vorgeschlagenen Fahrradstraßen im Bestand nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen entgegen der Einbahnrichtung für den Kfz-Verkehr. Diese sollten bei der Umsetzung der Fahrradstraßen entweder dem Fußverkehr zugeschlagen werden oder im Zuge der notwendigen Fahrbahnverbreiterungen der Fahrbahn entfallen.

7.1.2 Entwurfsgrundsätze von Fahrradstraßen

Die bauliche Umsetzung von Fahrradstraßen in der Innenstadt von Gütersloh ist sowohl mit Blick auf die Bestandssituation als auch unter Einhaltung erforderlicher Mindestbreiten für maßgeblichen Begegnungsverkehr zu planen. Im Steckbrief zu Fahrradstraßen (Anhang V Tabelle 7) sind alle erforderlichen Maße und Gestaltungsmerkmale enthalten. Die Mindestbreite der Fahrgasse einer Fahrradstraße beträgt 4,00 m.

Für die in den Erschließungsvarianten untersuchten Fahrradstraßenachsen wurden in Abhängigkeit der zulässigen Fahrbeziehungen des Kfz-Verkehrs und der vorhandenen Parkstände sowie unter der Maßgabe einer durchgängigen Gestaltung Empfehlungen zu Mindestfahrgassenbreiten abgeleitet. Die minimalen Fahrgassenbreiten (Klammerwerte) ergeben sich aus einem reduzierten Sicherheitsraum zu Parkständen am Fahrbahnrand (Tabelle 4).

Der südliche Abschnitt auf der Berliner Straße und der Münsterstraße ist weiterhin im Zweirichtungsverkehr von allen Verkehrsmitteln befahrbar. Die Zufahrt Berliner Straße zum übergeordneten Knotenpunkt ist als Beginn/Ende einer Fahrradstraße (s. Steckbrief zu Fahrradstraßen) zu gestalten. Auf der Hohenzollernstraße bleibt der Einrichtungsverkehr für den Kfz-Verkehr erhalten.

Tabelle 4: Empfehlungen zur Fahrgassenbreite der Fahrradstraße auf der Nord-Süd Achse

Fahrradstraßenachse Nord-Süd			
Straße	Straßenabschnitt	Fahrgassenbreite (min. Fahrgasse)	Parken
Berliner Straße	Kirchstraße/Blessenstätte bis Münsterstraße	Bestand	nein
Münsterstraße		6,10 m	beidseitig
Hohenzollernstraße	Königstraße bis Roonstraße	4,00 m	nein
Hohenzollernstraße	Roonstraße bis Bismarckstraße	4,75 m (4,50 m)	einseitig

Die Fahrradstraße auf der Ost-West Achse ist unterbrochen durch einen Abschnitt, der als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen ist. Für die Strengerstraße und die Schulstraße wird eine Fahrgassenbreite von 5,35 m (4,60 m + 0,75 m Sicherheitsraum) empfohlen. Der maßgebliche Begegnungsfall ist hierbei ein Pkw und zwei nebeneinander fahrende Fahrräder, da diese Straßenabschnitte die Hauptachsen zu Schulstandorten und der Fußgängerzone (Berliner Straße) sind und bereits im Bestand stark durch den Radverkehr genutzt werden. Für die Schulstraße bedeutet die Umsetzung einer Fahrbahnbreite von 5,35 m eine durchgängige bauliche Anpassung. Diese Anpassung wird aufgrund der Durch-

gängigkeit der Fahrgasse auf der Fahrradstraßenachse empfohlen. Alle empfohlenen Fahrgassenbreiten für die Fahrradstraßenachse Ost-West können Tabelle 5 entnommen werden

Tabelle 5: Empfehlungen zur Fahrgassenbreite der Fahrradstraße auf der Ost-West Achse

Fahrradstraßenachse Ost-West			
Straße	Straßenabschnitt	Fahrgassenbreite (min. Fahrgasse)	Parken
Strengerstraße	Kaiserstraße bis Eickhoffstraße	5,35 m	einseitig
Strengerstraße	Eickhoffstraße bis Ernst-Buschmann-Straße	5,35 m	einseitig (Schräg)
Strengerstraße	Ernst-Buschmann-Straße bis Berliner Straße	5,35 m	einseitig (Schräg)
Schulstraße	Berliner Straße bis Kurve	5,35 m (4,75 m)	nein
Schulstraße	Kurve bis Moltkestraße	5,35 m (4,75 m)	einseitig
Roonstraße	Hohenzollernstraße bis Max-Reinhardt-Straße	5,35 m	einseitig
Roonstraße	Max-Reinhardt-Straße bis Feldstraße	5,35 m	einseitig
Roonstraße	Feldstraße bis Prinzenstraße	5,35 m	einseitig

An Knotenpunkten mit Hauptverkehrsstraßen, die von der Einrichtung einer Fahrradstraße betroffen sind, ist der Beginn/ das Ende der Fahrradstraße deutlich durch Beschilderung, Fahrgassenmarkierung und Piktogramme zu kennzeichnen. Der ein- und ausfahrende Radverkehr ist dabei durch eine geschützte Führungsform zu sichern (vgl. Steckbrief Fahrradstraße). Zusätzlich ist zu gewährleisten, dass insbesondere der Radverkehr auf allen Fahrbeziehungen möglichst sicher und konfliktarm in die Fahrradstraße ein bzw. aus der Fahrradstraße ausfahren kann. Die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen für die entsprechenden Knotenpunkte können dem Maßnahmenkonzept entnommen werden.

7.2 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept für das Untersuchungsgebiet in der Innenstadt von Gütersloh gliedert sich in allgemeine Maßnahmen und Einzelmaßnahmen. Zu den allgemeinen Maßnahmen zählen grundsätzliche Empfehlungen für das Untersuchungsgebiet, die nicht punktuell verortet werden können oder als übergeordnete Maßnahmen zu betrachten sind. Die Einzelmaßnahmen hingegen sind Punkt- und Streckenmaßnahmen, die in einer thematischen Plandarstellung konkret verortet und mithilfe eines Maßnahmenkataloges spezifiziert werden.

7.2.1 Allgemeine Maßnahmen

Innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich einige Radverkehrsanlagen im Seitenraum, die durch rote Pflasterung oder Markierung gekennzeichnet, jedoch nicht als benutzungspflichtige Anlage beschildert sind (Radweg, getrennter Geh- und Radweg). Ein Großteil der nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im

Seitenraum besitzt gemäß den technischen Regelwerken (RASt, ERA) keine ausreichende Führungsbreite zur Anordnung eines getrennten Geh- und Radweges (Mindestbreiten Gehweg: 2,50 m, Radweg: 1,60 m. Sicherheitsraum zur Fahrbahn mind. 0,50 m). In einigen Streckenabschnitten wird die Mindestbreite für den Radverkehr erreicht, die benötigte Gesamtbreite für die Anordnung eines getrennten Geh- und Radweges jedoch nicht. Sofern hier eine Führungsform auf Fahrbahnniveau umsetzbar ist, wird diese als Einzelmaßnahme vorgeschlagen. Bei vorhandener Mindestbreite der Führung des Radverkehrs (mind. 1,60 m), zu geringen Fahrbahnbreiten, einer hohen Anzahl an Fahrstreifen und/oder zu hoher Kfz-Verkehrsbelastung wird die Beibehaltung der nicht benutzungspflichtige Führung im Seitenraum empfohlen. Zudem ist unter den gleichen Voraussetzungen von der Aufhebung einer bestehenden Benutzungspflicht abzusehen.

Bei Einrichtung einer Radverkehrsanlage auf Fahrbahnniveau und reinem Gehweg im Seitenraum ist in einigen Fällen aus Verkehrssicherheitsgründen die Benutzung der farblich gekennzeichneten Führungsform im Seitenraum zu unterbinden (Beschilderung als Gehweg mit Z 239). Mittel- bis langfristig sollte z. B. im Zuge von Umbaumaßnahmen eine Entfernung der roten Flächen erfolgen.

Grundsätzlich sollte es aus Gründen der Begreifbarkeit und damit auch der Verkehrssicherheit angestrebt werden, Doppelstrukturen für den Radverkehr zu vermeiden. Dies gilt bei Einbahnstraßen, die in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben sind, aber auch für Streckenabschnitte mit Angeboten sowohl im Seitenraum als auch auf Fahrbahnniveau (auch in Knotenpunkten).

7.2.2 Einzelmaßnahmen

Die Konzipierung der nachfolgenden Einzelmaßnahmen erfolgte für alle Strecken und Knotenpunkte mit den zuvor festgestellten Mängeln. Um ein tragfähiges und umsetzbares Konzept zu kreieren, wurden stets die Belange der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer betrachtet und abgewogen. Teilweise Einschränkungen bzw. Kompromisslösungen sowohl für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV als auch für den Rad- und Fußverkehr lassen sich dadurch an einigen Stellen nicht vermeiden.

Die Entwicklung der Maßnahmen erfolgte mit Hilfe der im GIS hinterlegten Informationen für jeden Streckenabschnitt und Knotenpunkt. Diese wurden im Einzelnen betrachtet und dann unter Berücksichtigung der Bestandssituation sowie der vorliegenden Planungen der Stadt Gütersloh passende Maßnahmen abgeleitet. Hierbei wurden immer wieder die während der Bestandsanalyse erstellten Videoaufzeichnungen herangezogen, um passgenaue Empfehlungen für die jeweilige straßenräumliche Situation erarbeiten zu können.

Die Maßnahmen wurden mit einer Nummerierung versehen, die sich in einer zugehörigen Excel-Datei wiederfinden. Die Maßnahmentabelle (Anhang VI Tabelle 8) dient der Erläuterung und Konkretisierung der in den entsprechenden thematischen Karten dargestellten Maßnahmen (Anhang VI Bild 72).

Die Maßnahmentabelle setzt sich aus den folgenden acht Spalten zusammen, die verbale Erläuterungen oder festgelegte Attribute zu den jeweiligen Einzelmaßnahmen enthalten:

- Maßnahmennummer
- Maßnahmenart
- Streckenabschnitt
- übergeordnete Maßnahme
- Maßnahme Seitenraum
- Maßnahme Fahrbahn
- Maßnahmentyp
- Priorität

Die Nummer und die Bezeichnung des Streckenabschnitts (oder Knotenpunkts) dienen zur Verortung der jeweiligen Maßnahmen in der Plandarstellung bzw. in der Örtlichkeit. Die Maßnahmenart unterscheidet zwischen punktuellen Maßnahmen und Streckenmaßnahmen. Der Maßnahmentyp (Fahrradstraße, Umgestaltung, Markierung, Beschilderung, etc.) gibt Auskunft über die übergeordnete Kategorie der Einzelmaßnahme und damit in einigen Fällen bereits über den Aufwand bei der Umsetzung. So gestalten sich beispielsweise Markierungslösungen oder Beschilderungsmaßnahmen in der Regel weniger aufwändig als Umbaumaßnahmen. Die übergeordnete Maßnahme knüpft an den Maßnahmentyp an und konkretisiert die Einzelmaßnahme bereits. Die Anpassungen, die für eine Umsetzung der übergeordneten Maßnahmen notwendig sind, werden daraufhin differenziert in Seitenraummaßnahmen und Fahrbahnmaßnahmen ausformuliert. Als letzte Eigenschaft jeder Einzelmaßnahme wird die Priorisierung festgelegt. Dabei wird zwischen Sofortmaßnahmen, mittelfristigen und langfristigen Maßnahmen unterschieden.

Insgesamt wurden für das Untersuchungsgebiet der Innenstadt von Gütersloh 64 Einzelmaßnahmen entwickelt. Davon beziehen sich 40 Maßnahmen auf Knotenpunkte oder punktuelle Anpassungen und 24 Maßnahmen auf Streckenabschnitte.

Maßnahmen ruhender Radverkehr

Für den ruhenden Radverkehr wurde im Untersuchungsgebiet bereits ein großes Angebot festgestellt. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme war im öffentlichen Raum keine maximale Auslastung erkennbar. Ein Großteil der Abstellanlagen befindet sich in den freigegebenen Fußgängerzonen. Lediglich auf der Berliner Straße zwischen Kökerstraße und Strengerstraße ist der Radverkehr zu den üblichen Geschäftszeiten untersagt. Als Maßnahmen für den ruhenden Radverkehr wird daher die Einrichtung von größeren Fahrradabstellanlagen an den Eingängen zu dieser Fußgängerzone bzw. eine Erweiterung dort vorhandener Anlagen empfohlen, damit einem regelwidrigen Verhalten (Radfahren trotz Durchfahrtsverbot) entgegengewirkt wird. Nach Möglichkeit sind diese witterungsgeschützt (Überdachung) zu gestalten.

Für zentrale Abstellanlagen am Berliner Platz und am Rathaus der Stadt Gütersloh ist zudem die Einrichtung einer Ladeinfrastruktur für E-Bikes und die Errichtung von Gepäckschließfächern als weitere Fahrradbezogene Service- und Dienstleistungsangebote zu prüfen.

Maßnahmen für den Standort Bahnhof Gütersloh und die zugehörige Radstation werden in diesem Konzept nicht separat entwickelt, da im Rahmen der Entwurfsplanung für die Kaiserstraße und im Masterplan bereits Empfehlungen und Planungen vorliegen. Auf Grundlage der qualitativen Bestandsaufnahme der frei zugänglichen Abstellanlage am Bahnhof sowie den Informationen von der ash Gütersloh gGmbH, als Betreiber der Radstation und des Fahrradparkhauses bezüglich der hohen bis sehr hohen Auslastung der geschlossenen Fahrradabstellanlage, wird hier eine Erweiterung und ggf. Neustrukturierung der Fahrradabstellplätze empfohlen.

7.3 Umsetzungsstrategie

Die Umsetzung des entwickelten Verkehrskonzepts für die Innenstadt von Gütersloh ist abhängig von verschiedenen Rahmenbedingungen. Eine möglichst zeitnahe öffentlichen Wahrnehmung von Maßnahmen, die Integration in bereits laufende städtische Projektierungen, die Auswirkungen auf den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr oder auf das städtische Grün (und damit die öffentliche Akzeptanz) spielen ebenso eine entscheidende Rolle für den Erfolg wie die finanzielle und personelle Ausstattung des Projekts.

Auch verkehrliche und sicherheitsrelevante Faktoren sind bei der Festlegung von Maßnahmenpaketen entscheidend. So sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit beispielsweise markierungstechnische Maßnahmen an Streckenabschnitten immer in Zusammenhang mit den erforderlichen empfohlenen Maßnahmen an den anschließenden Knotenpunkten umgesetzt werden.

7.3.1 Priorisierung

Zur Erarbeitung des Umsetzungsprogramms werden die erarbeiteten Maßnahmen in drei Priorisierungsgruppen eingeteilt (Maßnahmen im Sofortprogramm, mittel- und langfristige Maßnahmen). Wesentliche Kriterien für die Priorisierung sind;

- Verkehrssicherheit (Welche Maßnahmen sollten vorrangig zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden?),
- Integration in bereits laufende städtische Projekte,
- Belange des motorisierten Individualverkehrs (Erreichbarkeit wichtiger Innenstadtziele) und des Linienbusverkehrs (bestehende Linienführungen),
- Wirtschaftlichkeit (Verhältnis der potenziellen Wirksamkeit zum Aufwand),
- Öffentliche Akzeptanz,
- (Finanzbedarf),

Die ersten drei Kriterien für eine Priorisierung wurden bereits im Rahmen der Wahl einer Vorzugsvariante näher betrachtet. Maßnahmen zur Beschilderung und Markierung werden aus verkehrlichen und finanziellen Gesichtspunkten als Sofortprogramm definiert. Die Priorisierung für die Einzelmaßnahmen ist der Maßnahmentabelle im Anhang VI Tabelle 8 zu entnehmen. Rund ein Drittel der Maßnahmen werden mit sofortiger Umsetzung empfohlen. Für einen geringen Teil der Maßnahmen wird ein langfristiger Umset-

zungshorizont, insbesondere im Hinblick auf zukünftige Umbaumaßnahmen vorgesehen. Für den überwiegenden Anteil der Maßnahmen wird eine mittelfristige Umsetzung empfohlen.

7.3.2 Bündelung von Maßnahmenpaketen

Im Rahmen des Umsetzungsprogramms gilt es, sinnvolle Maßnahmenpakete zusammenzufassen, um Einzelmaßnahmen, die hinsichtlich der Linienführung oder aus Verkehrssicherheitsaspekten zusammengehören, auch gemeinsam umzusetzen.

Eine Bündelung ist insbesondere bei den Maßnahmen, die auf die Einrichtung der beiden Fahrradstraßen bezogen sind, sinnvoll, da deren Umsetzung als Gesamtheit zu betrachten ist. Eine einheitliche und durchgängige Gestaltung der Straßenräume ist hierfür dringend erforderlich. Die in den Maßnahmenpaketen zusammengefassten Abschnitte beziehen sich auf die entsprechenden Streckenmaßnahmen und die im Verlauf der Abschnitte empfohlenen punktuellen Einzelmaßnahmen. Darüber hinaus sollte die Errichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen unabhängig von weiteren Maßnahmen umgesetzt bzw. geprüft werden.

Maßnahmenpaket 1: Fahrradstraße Nord-Süd

- Abschnitt 1.1: Berliner Straße und Münsterstraße
- Abschnitt 1.2: Hohenzollernstraße
- Abschnitt 1.3: Knotenpunkt Königstraße/Berliner Straße/Hohenzollernstraße

Maßnahmenpaket 2: Fahrradstraße Ost-West

- Abschnitt 2.1: gemeinsamer Geh- und Radweg
- Abschnitt 2.2: Schulstraße
- Abschnitt 2.3: Strengerstraße (Berliner Straße bis Eickhoffstraße)
- Abschnitt 2.4: Strengerstraße (Eickhoffstraße bis Kaiserstraße)
- Abschnitt 2.5: Roonstraße

Maßnahmenpaket 3: Markierungen (z.B. Furten oder Schutzstreifen)

Maßnahmenpaket 4: Anpassung Signalisierung und Beschilderung

Maßnahmenpaket 5: Kaiserstraße (Bahnhofsumfeld)

Maßnahmenpaket 6: Blessenstätte/Unter den Ulmen

7.3.3 Öffentlichkeitsarbeit¹¹

Um die öffentliche Wahrnehmung des Radverkehrs zu fördern, muss nicht nur die Infrastruktur verbessert, sondern auch die Lust am Radfahren durch Öffentlichkeitsarbeit geweckt werden. Die Stadt Gütersloh sollte sich nicht gegenüber dem verstärkten Informationsbedürfnis in der Gesellschaft und der steigenden Zahl an Kommunikationsmöglichkeiten verschließen, sondern diese strategisch nutzen. Ähnlich wie im Produktmarketing müssen auch in

¹¹ Textbaustein „Öffentlichkeitsarbeit“ wurde am 15.01.2021 vom Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung der Stadt Gütersloh nachrichtlich übernommen

der Radverkehrsförderung Emotionen erschaffen und vermittelt werden. Das vorliegende Konzept und die Umsetzung der Maßnahmen sollte deshalb durch eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Besonderer Aufmerksamkeit bedarf hierbei der Bereich der Aufklärungsarbeit, denn vielfach fehlt in der Gesellschaft das Wissen über korrekte Verhaltensweisen im Straßenverkehr und vor allem auf Fahrradstraßen. Auf Grundlage der bisherigen Aktivitäten und Erfahrungen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Gütersloh wird empfohlen, folgende Medien zu nutzen, um die Maßnahmen bekannt zu machen und über Verkehrsregeln aufzuklären:

- Die städtische Webseite
- Die Social-Media-Kanäle der Stadt
- Flyer und Banner
- Der jährliche Fahrradtag
- Pressemitteilungen
- Die Kommunikationskanäle der Fahrradverbände

7.4 Zusammenfassung und Ausblick

Im Rahmen der Untersuchung sollte, vor dem Hintergrund der vorhandenen Planungen innerhalb des definierten Untersuchungsgebietes in der Innenstadt von Gütersloh und der aktuellen verkehrlichen Entwicklungen, eine Aussage zu den derzeit geltenden Verkehrsregelungen hinsichtlich der Verträglichkeit getroffen werden. Dazu wurden unterschiedliche, mit der Stadt Gütersloh abgestimmte, Erschließungsvarianten erarbeitet. Alle Varianten verfolgten dabei die Zielsetzungen zuvor definierter Leitziele, die zusätzlich zum Hauptziel der Attraktivierung der Wegeverbindungen für den Radverkehr unter Gewährleistung der Erreichbarkeit wichtiger Innenstadtziele für den MIV, erarbeitet wurden.

Auf Grundlage einer umfangreichen Bestandsanalyse sowie der Analyse weiterer vorliegender Materialien konnten vorhandene Mängel in der Führung des Radverkehrs im Untersuchungsnetz identifiziert werden.

Die zu untersuchenden Erschließungsvarianten wurden mittels makroskopischen Verkehrsmodells analysiert. Für eine Variantenbewertung ergab sich aus der Modellierung unmittelbar der Parameter der Kfz-Verkehrsbelastung. Mithilfe weiterer Bewertungsparameter (Einfluss auf den ÖPNV und Verkehrssicherheit) wurde eine Vorzugsvariante für die verkehrliche Erschließung der Innenstadt von Gütersloh abgeleitet.

Als Vorzugsvariante wird zunächst die Umsetzung von zwei Fahrradstraßen (Nord-Süd-Achse über Berliner Straße/Münsterstraße/Hohenzollernstraße und Ost-West-Achse über Strengerstraße, Schulstraße, gemeinsamen Geh- und Radweg und Roonstraße) gemäß der Erschließungsvariante 2 empfohlen. In einem zeitlichen Abstand nach der Umsetzung wird darüber hinaus eine Evaluierung der Auswirkungen hinsichtlich der zuvor gewählten Bewertungsparameter empfohlen, um erneut die zusätzliche Wiedereinführung der Einbahnstraßenregelung auf der Münsterstraße zu diskutieren.

Im Rahmen eines Handlungskonzeptes wurde daraufhin eine Fahrradstraßenkonzept für die Vorzugsvariante entwickelt, das Gestaltungs- und Entwurfsgrundsätze für die Fahrradstraßenach-

sen festlegt. Zudem wurde ein Maßnahmenkonzept mit Einzelmaßnahmen, zur Behebung der im Untersuchungsnetz vorgefundenen Mängel im Radverkehrssystem, entwickelt. Diese Maßnahmen beziehen sich sowohl auf den fließenden Radverkehr, unter Berücksichtigung aller weiteren Verkehrsteilnehmer, als auch auf den ruhenden Radverkehr. Alle Einzelmaßnahmen besitzen zudem eine Priorisierung und sind für die Umsetzung in Maßnahmenpakete gebündelt worden. Somit ergeben sich Sofortmaßnahmen und Maßnahmen die kurz- oder langfristig, insbesondere bei zukünftigen Baumaßnahmen, umzusetzen sind.

Das hier erarbeitete Konzept für die Verkehrsführung in der Innenstadt mit Schwerpunkt auf den Radverkehr, dient als Grundlage für weitere Konzept- und Entwurfsplanungen von Teilabschnitten innerhalb des betrachteten Untersuchungsgebietes. Insbesondere die weitere Planung der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes mit der Verlegung des Busbahnhofs, der Umgestaltung von Bahnhofsvorplatz und Kaiserstraße sowie daraus resultierender möglicher neuer Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr können an das erarbeitete Maßnahmenkonzept anknüpfen.

Unter Berücksichtigung der Förderung des Radverkehrs für die Gesamtstadt Gütersloh ist zudem der weitere Verlauf der für die Innenstadt untersuchten Fahrradstraßenachsen über die Grenzen des Untersuchungsgebiets hinaus zu prüfen. In Richtung Süden besteht diese Weiterführung der Radverkehrsachse bereits über die bestehende Fahrradstraße auf der Dalkestraße. In Richtung Westen ist die Weiterführung von eingerichteten Fahrradstraßen in der Innenstadt über die Baumstraße und die Johann-Severin-Straße bereits im VEP aus dem Jahr 1999 vorgesehen.

Im Hinblick auf die Beschleunigung oder Komfortsteigerung für den Radverkehr auch auf den umgebenden Hauptverkehrsstraßen, wird die Prüfung der Einrichtung einer Protected Bike Lane¹² auf der Friedrich-Ebert-Straße (z. B. im Rahmen eines Pilotversuchs) angeregt. Hierbei wäre die Machbarkeit u. a. in Bezug auf die sinnvolle Fahrtrichtung und die Abbiegebeziehungen an den betroffenen Knotenpunkten sowie der Einfluss auf die Qualität des Verkehrsablaufs konkret zu untersuchen.

¹² Unter einer Protected Bike Lane ist ein Radfahrstreifen zu verstehen, der durch bauliche Maßnahmen vom Kfz-Verkehr getrennt auf Fahrbahnniveau eingerichtet wird. Dies erfolgt i.d.R. zulasten eines Fahrstreifens für den Kfz-Verkehr.

Anhang

I. Knotenstrombelastungen im Kfz- und Radverkehr

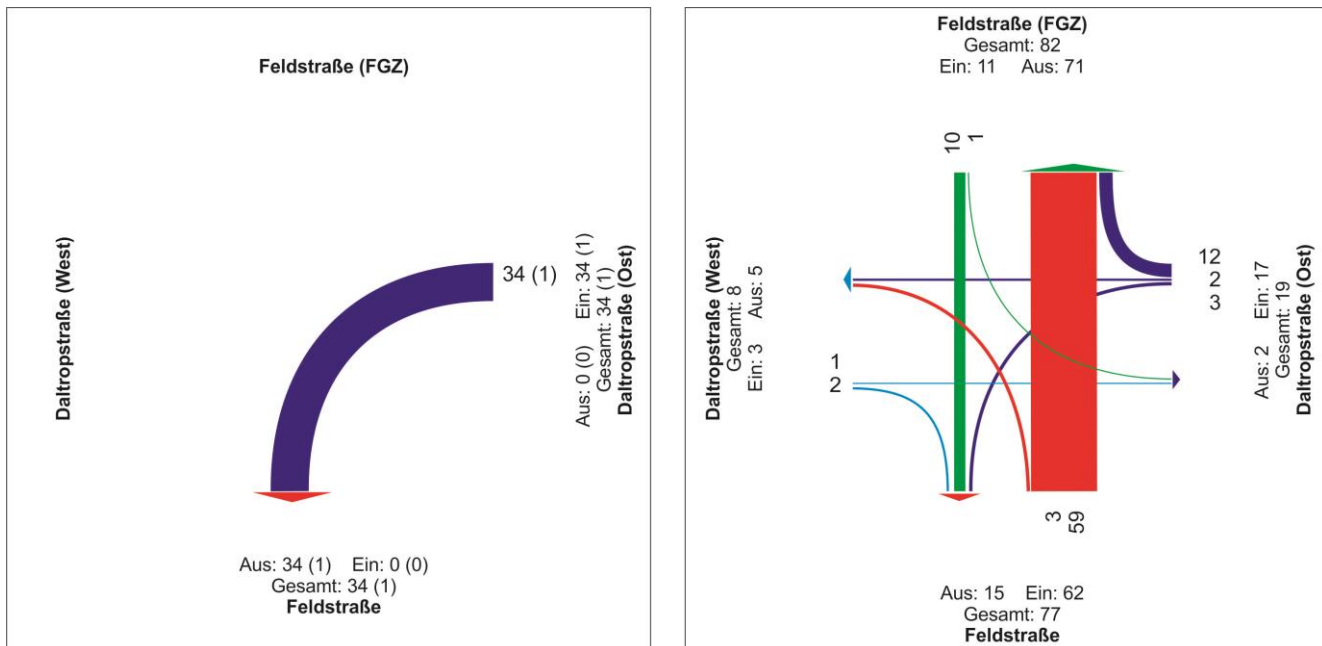


Bild 41: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 1 in der vormittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 09:00 Uhr und 10:00 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 07:45 Uhr und 08:45 Uhr Fahrräder/h

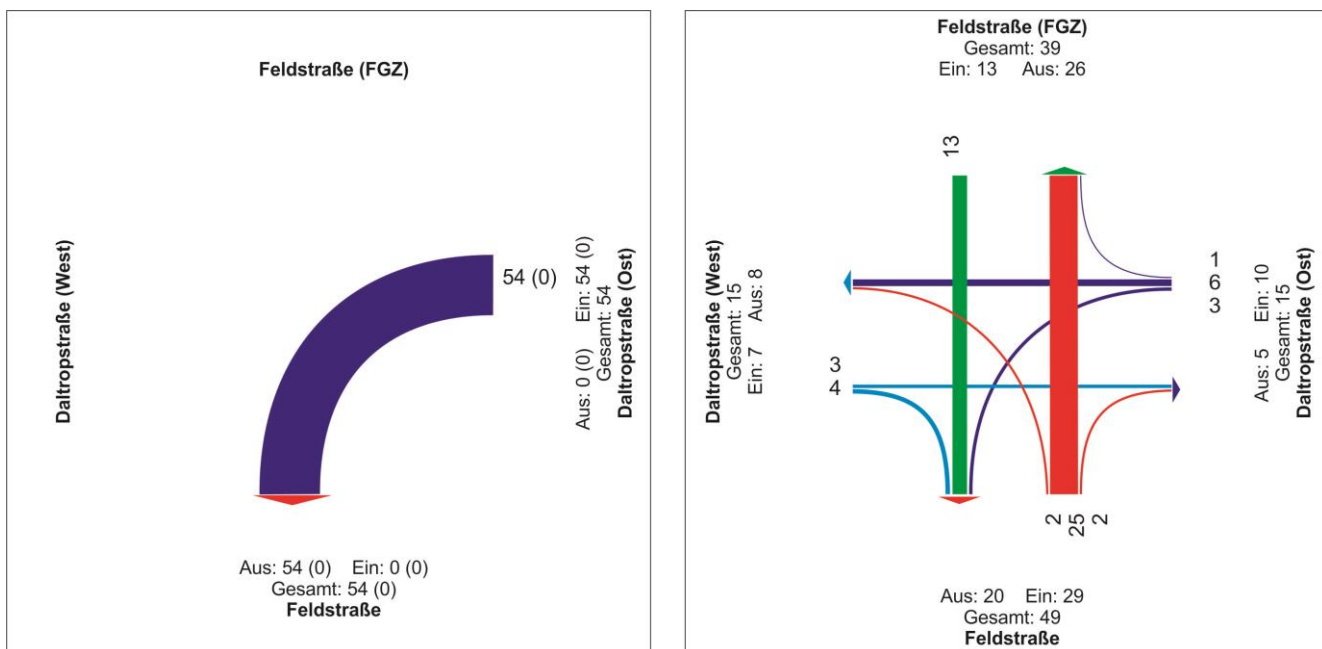


Bild 42: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 1 in der nachmittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 16:45 Uhr und 17:45 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 15:15 Uhr und 16:15 Uhr Fahrräder/h

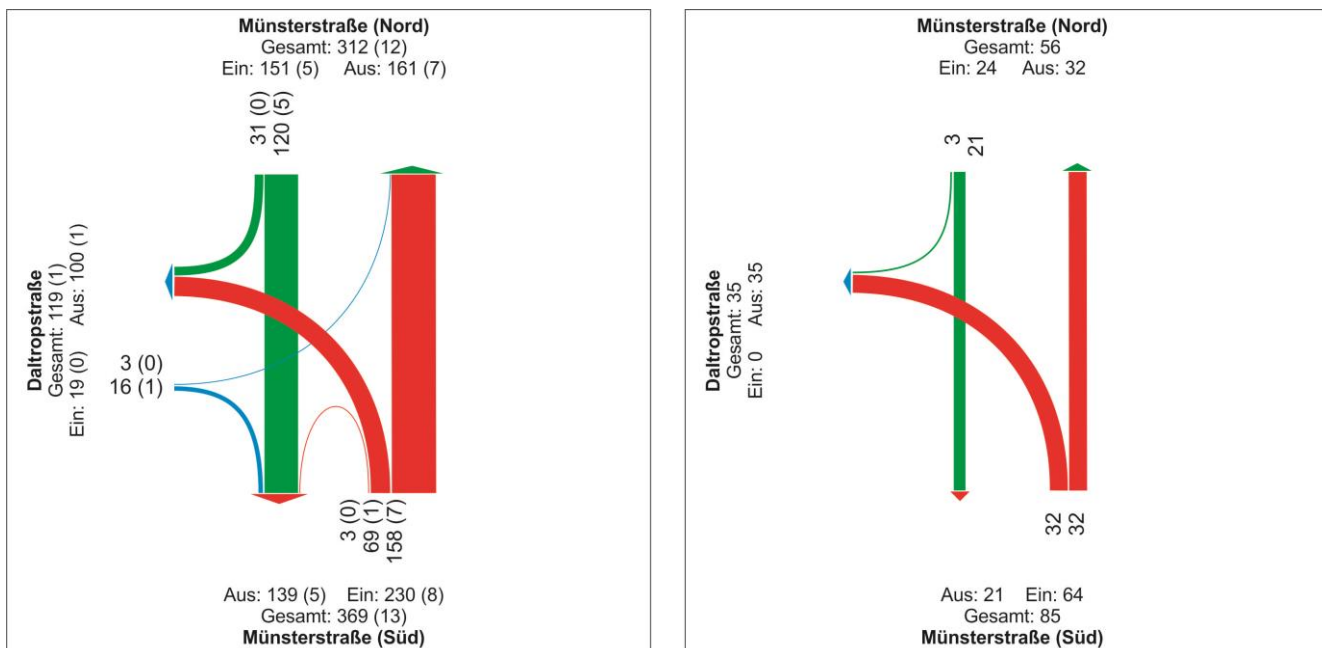


Bild 43: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 2 in der vormittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 07:45 Uhr und 08:45 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 07:45 Uhr und 08:45 Uhr Fahrräder/h

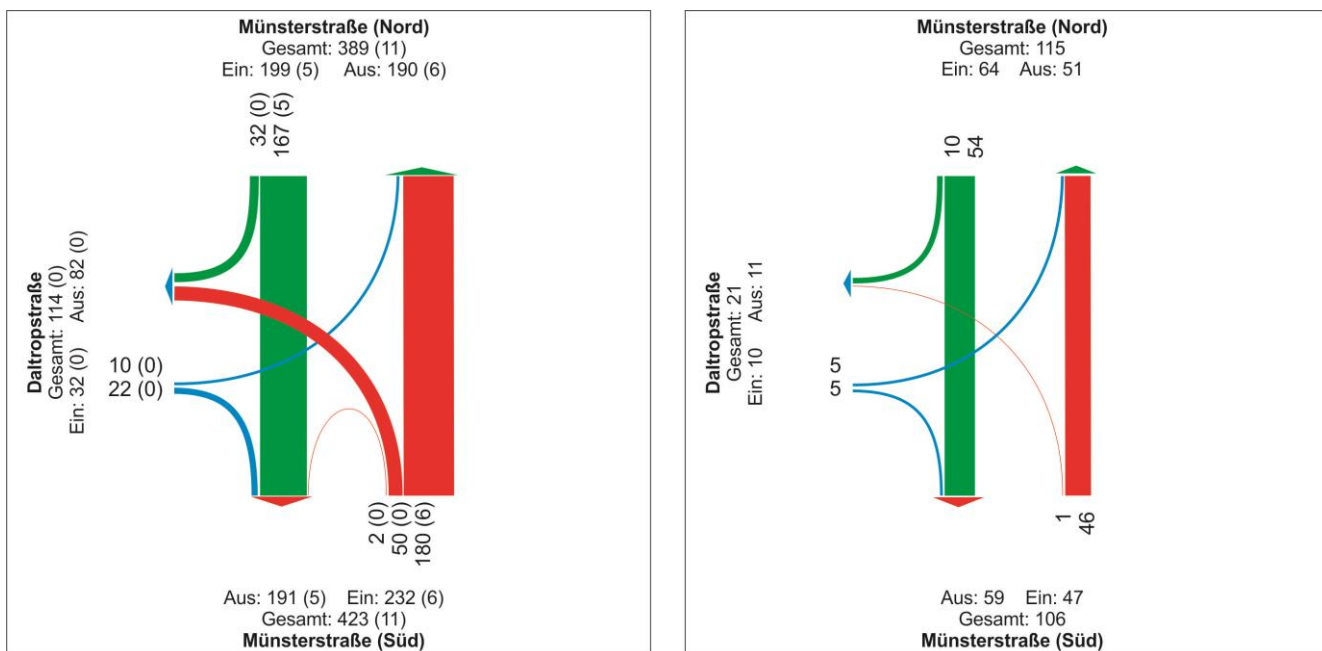


Bild 44: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 2 in der nachmittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 16:00 Uhr und 17:00 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 15:00 Uhr und 16:00 Uhr Fahrräder/h

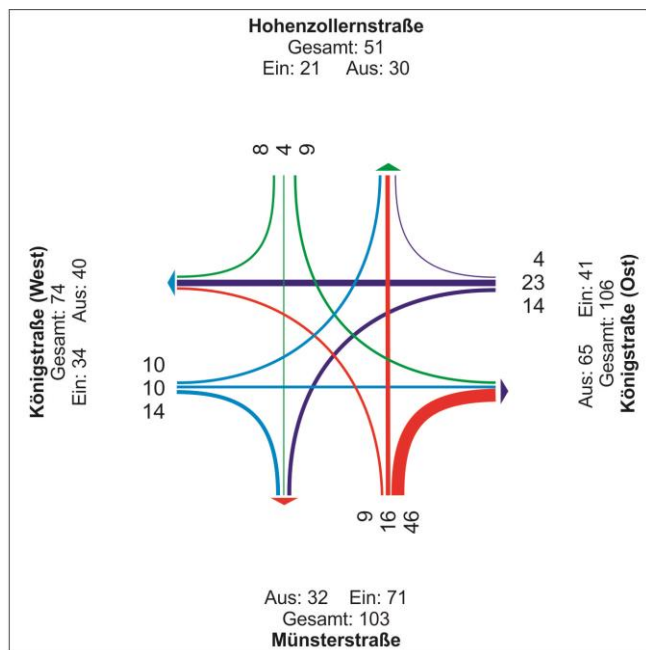
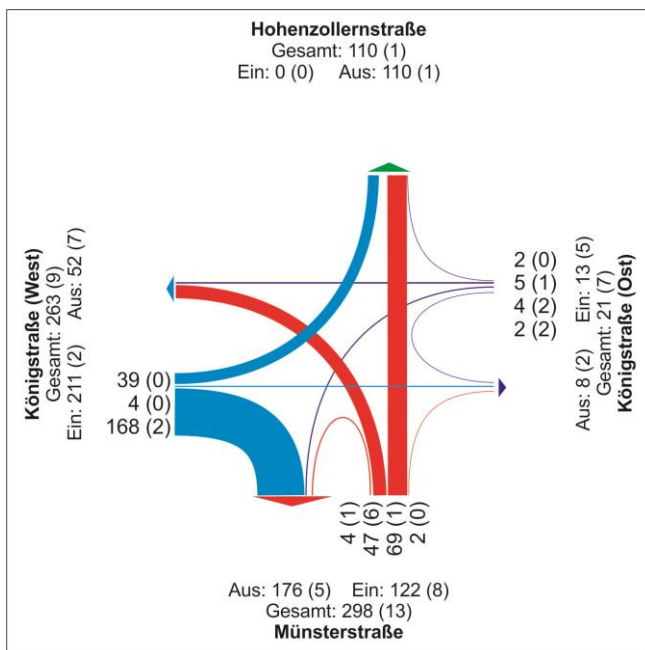


Bild 45: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 3 in der vormittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 07:45 Uhr und 08:45 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 09:00 Uhr und 10:00 Uhr Fahrräder/h

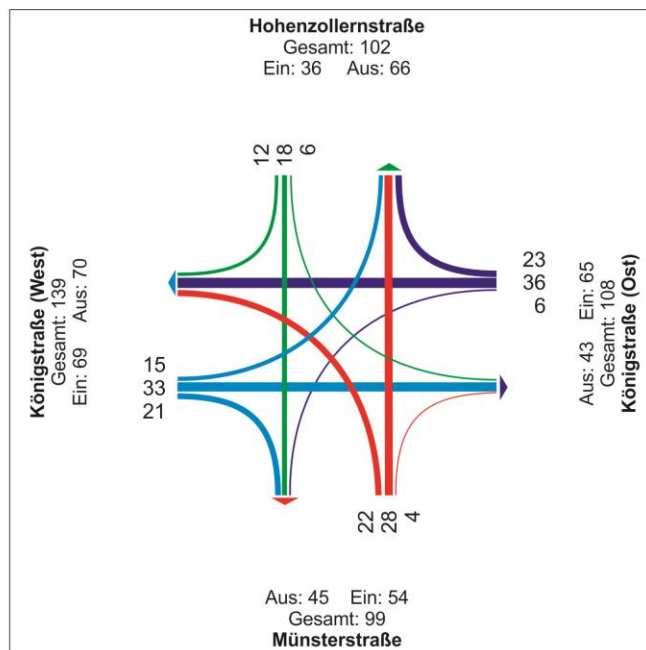
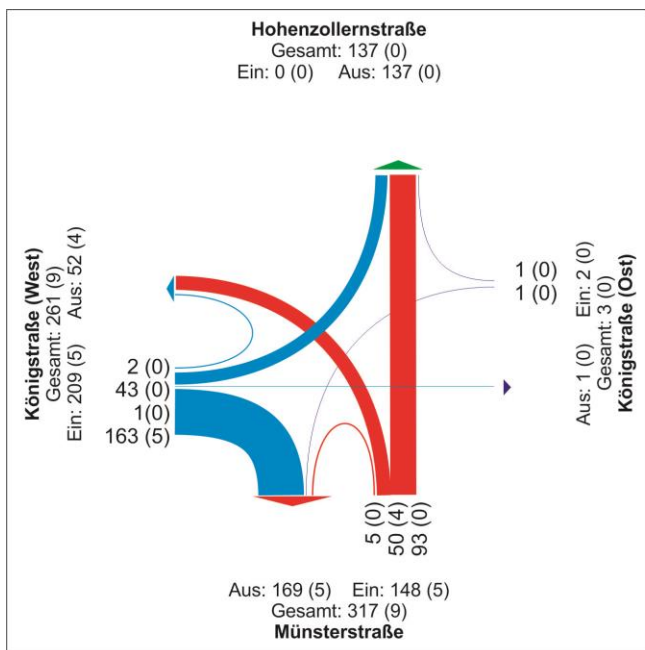


Bild 46: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 3 in der nachmittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 15:45 Uhr und 16:45 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 15:00 Uhr und 16:00 Uhr Fahrräder/h

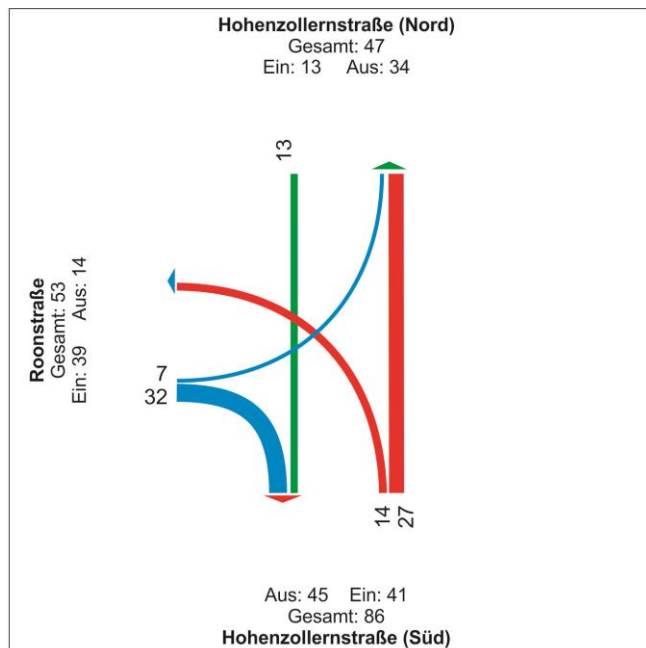
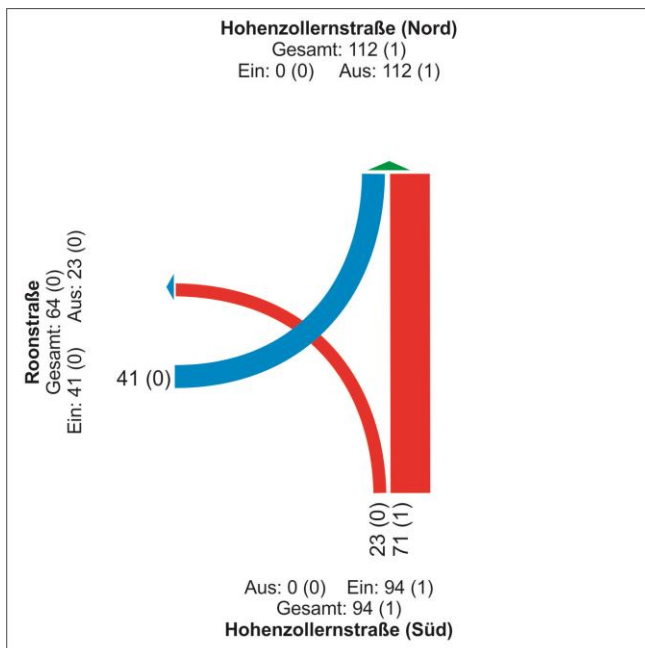


Bild 47: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 4 in der vormittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 08:00 Uhr und 09:00 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 07:30 Uhr und 08:30 Uhr Fahrräder/h

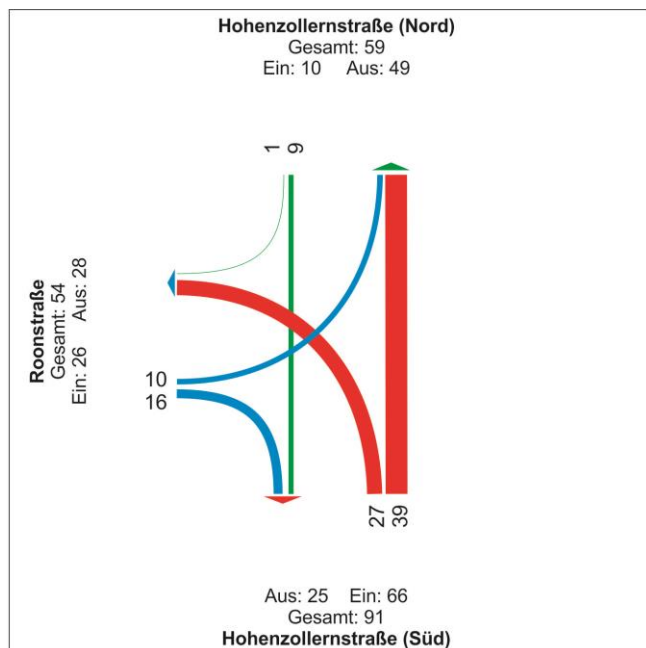
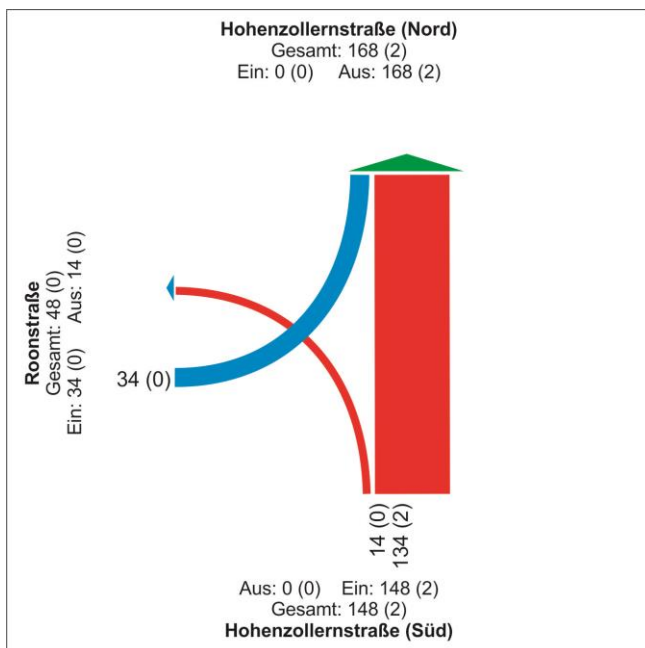


Bild 48: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 4 in der nachmittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 17:00 Uhr und 18:00 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 15:00 Uhr und 16:00 Uhr Fahrräder/h

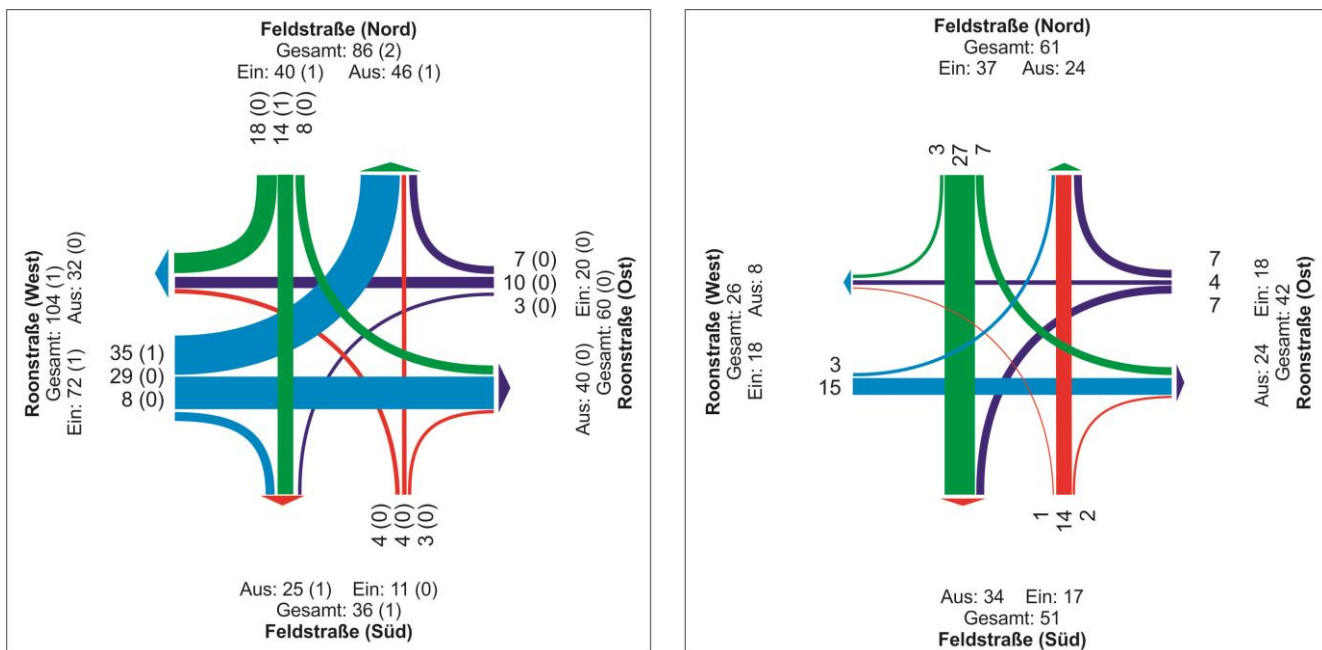


Bild 49: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 5 in der vormittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 08:00 Uhr und 09:00 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 07:45 Uhr und 08:45 Uhr Fahrräder/h

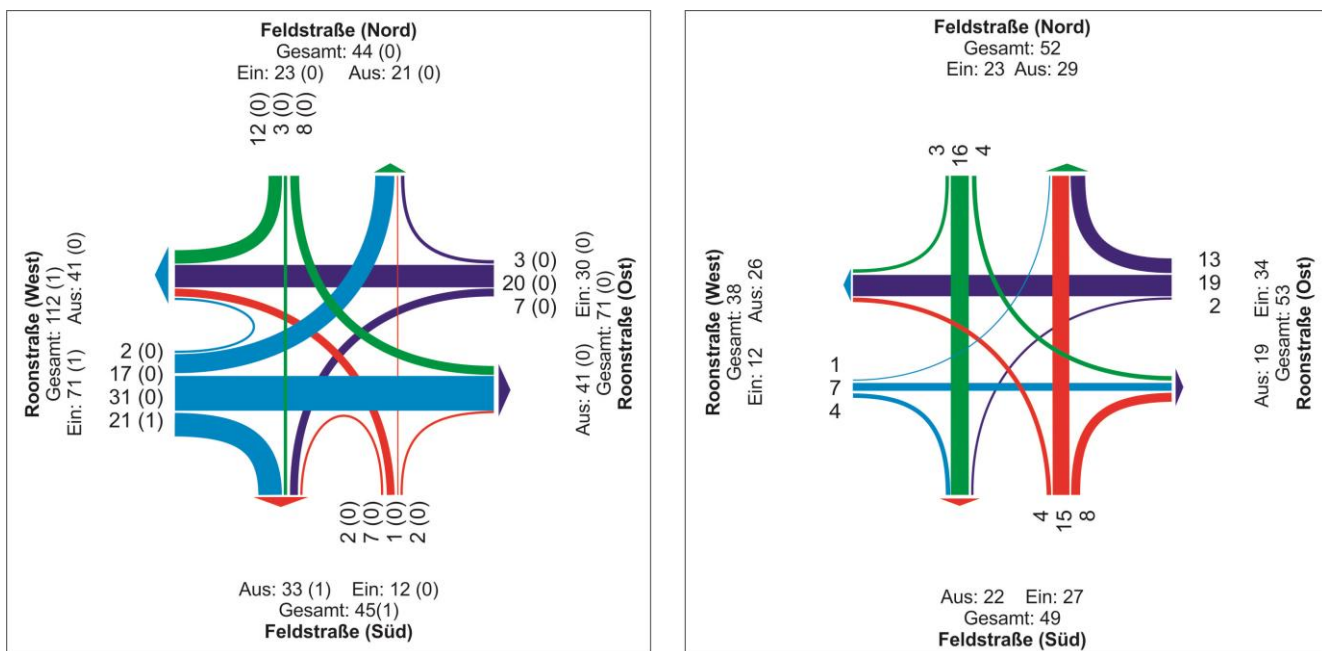


Bild 50: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 5 in der nachmittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 16:15 Uhr und 17:15 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 15:45 Uhr und 16:45 Uhr Fahrräder/h

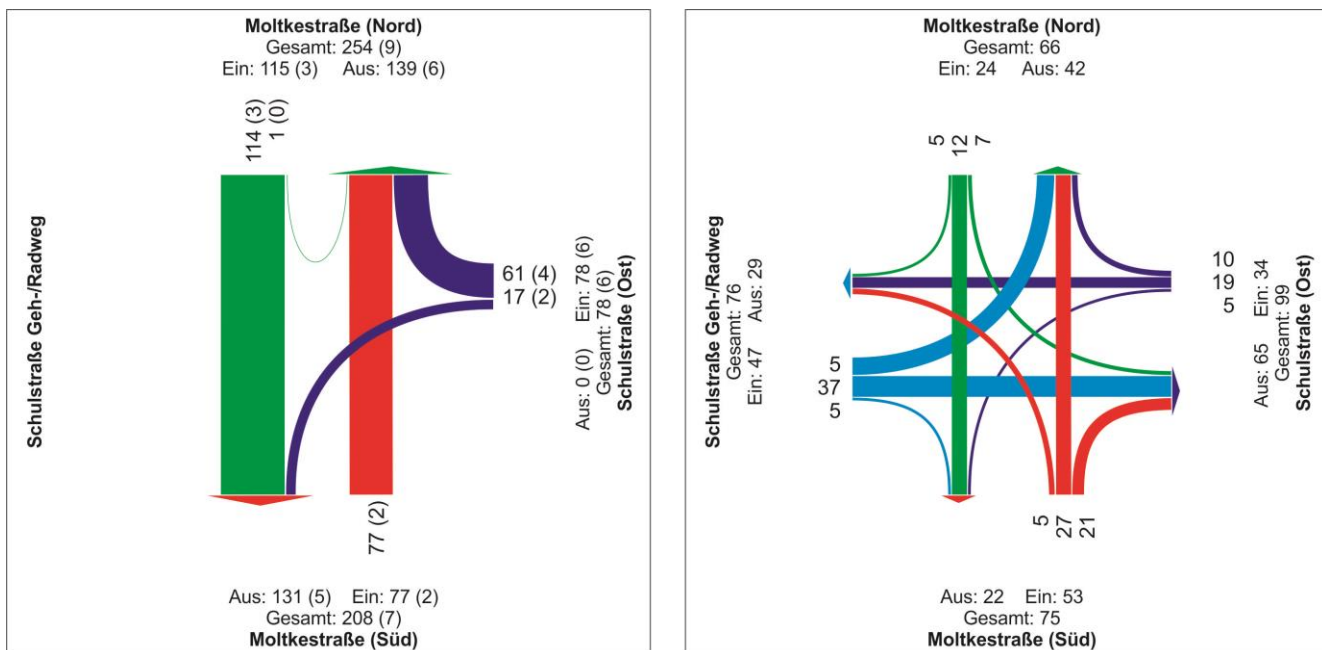


Bild 51: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 6 in der vormittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 07:45 Uhr und 08:45 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 07:45 Uhr und 08:45 Uhr Fahrräder/h

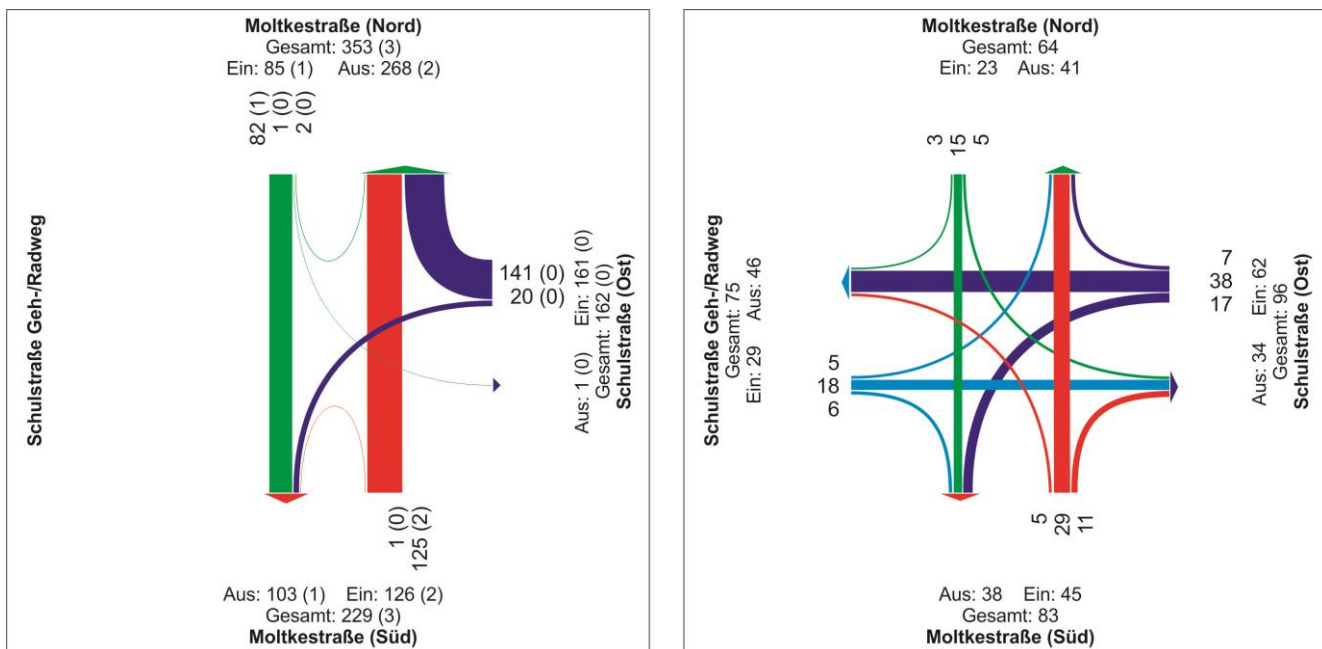


Bild 52: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 6 in der nachmittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 16:45 Uhr und 17:45 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 16:45 Uhr und 17:45 Uhr Fahrräder/h

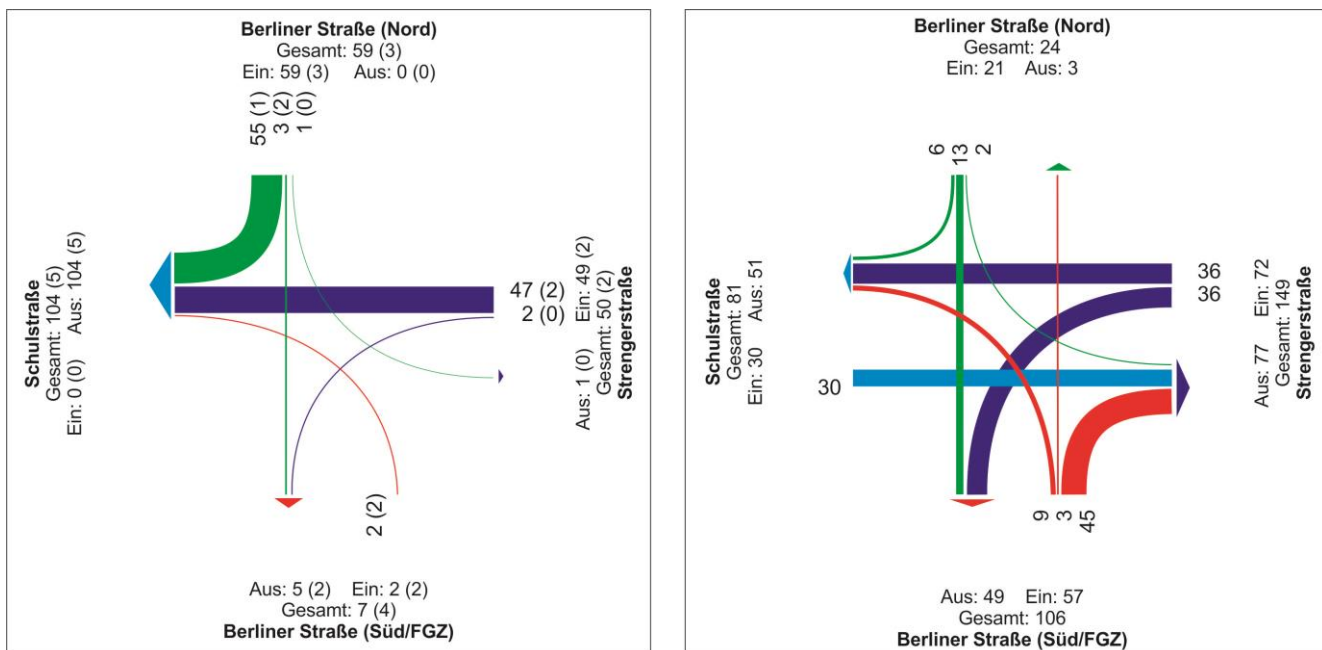


Bild 53: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 7 in der vormittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 09:00 Uhr und 10:00 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 07:30 Uhr und 08:30 Uhr Fahrräder/h

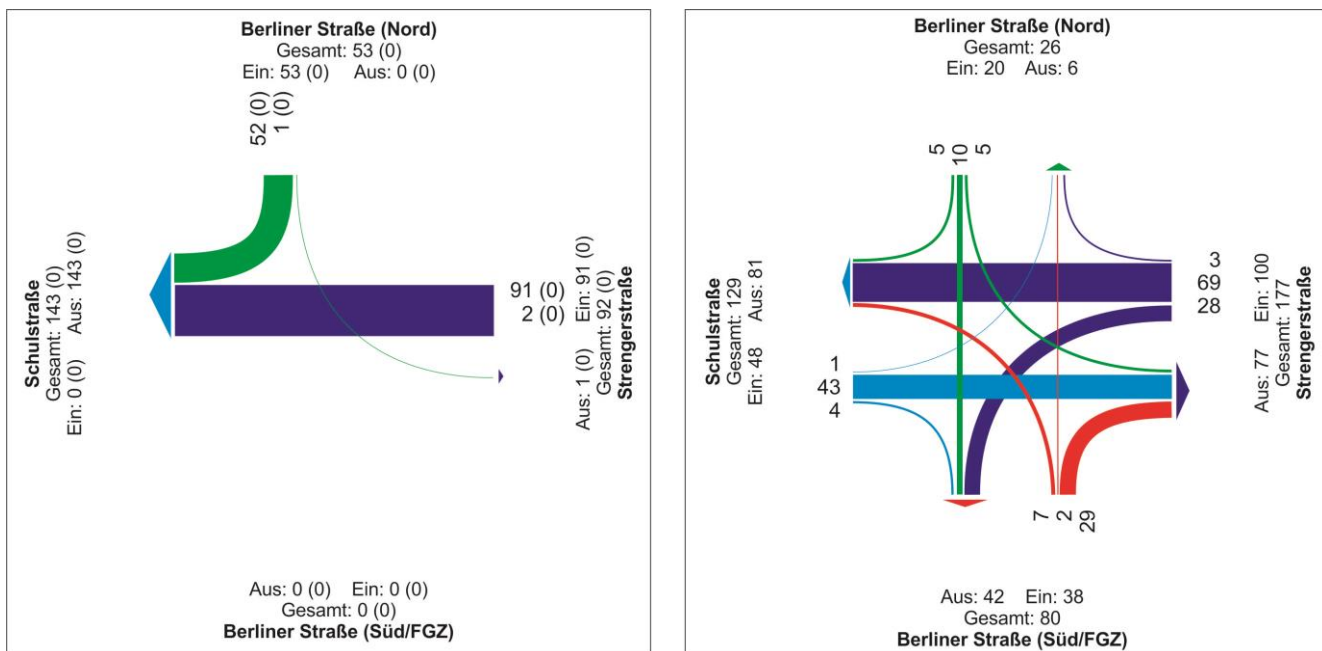


Bild 54: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 7 in der nachmittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 16:45 Uhr und 17:45 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 16:00 Uhr und 17:00 Uhr Fahrräder/h

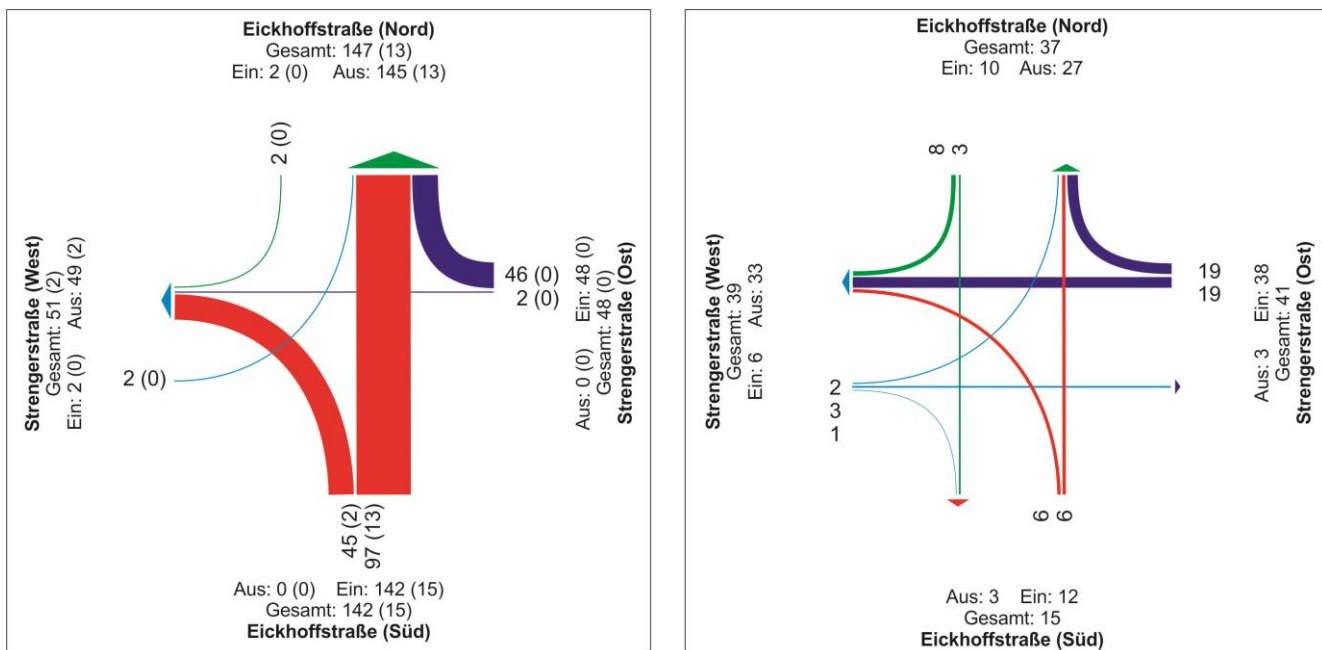


Bild 55: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 8 in der vormittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 09:00 Uhr und 10:00 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 07:15 Uhr und 08:15 Uhr Fahrräder/h

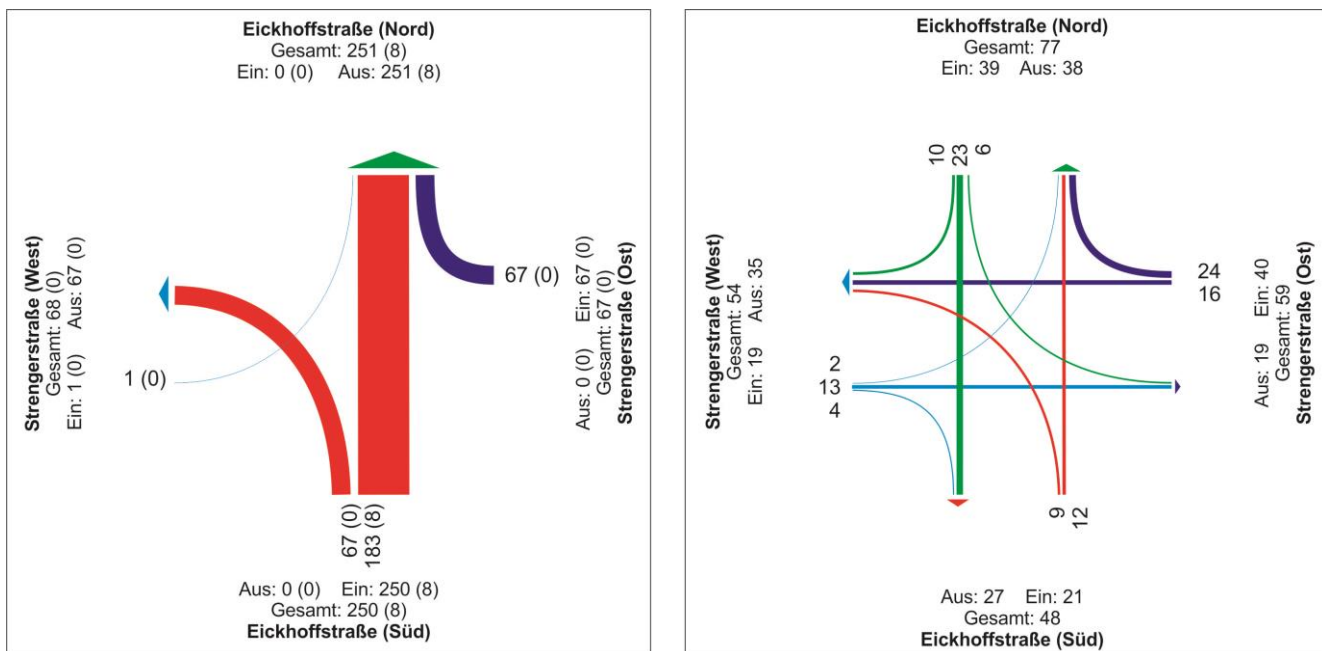


Bild 56: Knotenstrombelastung Knotenpunkt 8 in der nachmittäglichen Spitzenstunde für den Kfz-Verkehr (links) zwischen 16:45 Uhr und 17:45 Uhr in Kfz/h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge) und den Radverkehr (rechts) zwischen 15:30 Uhr und 16:30 Uhr Fahrräder/h

II. Thematische Karten aus der Bestandsanalyse

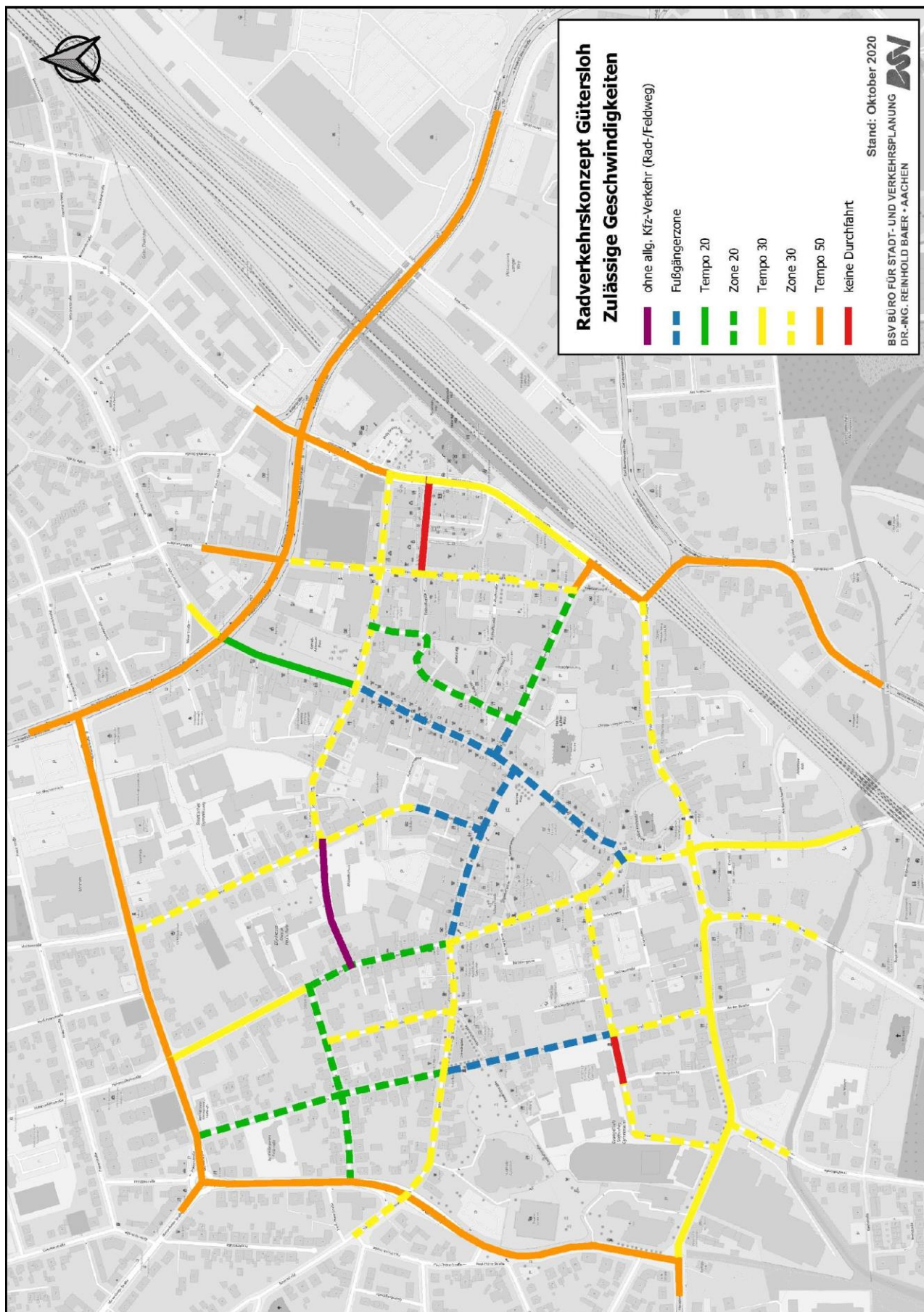


Bild 57: zulässige Höchstgeschwindigkeiten

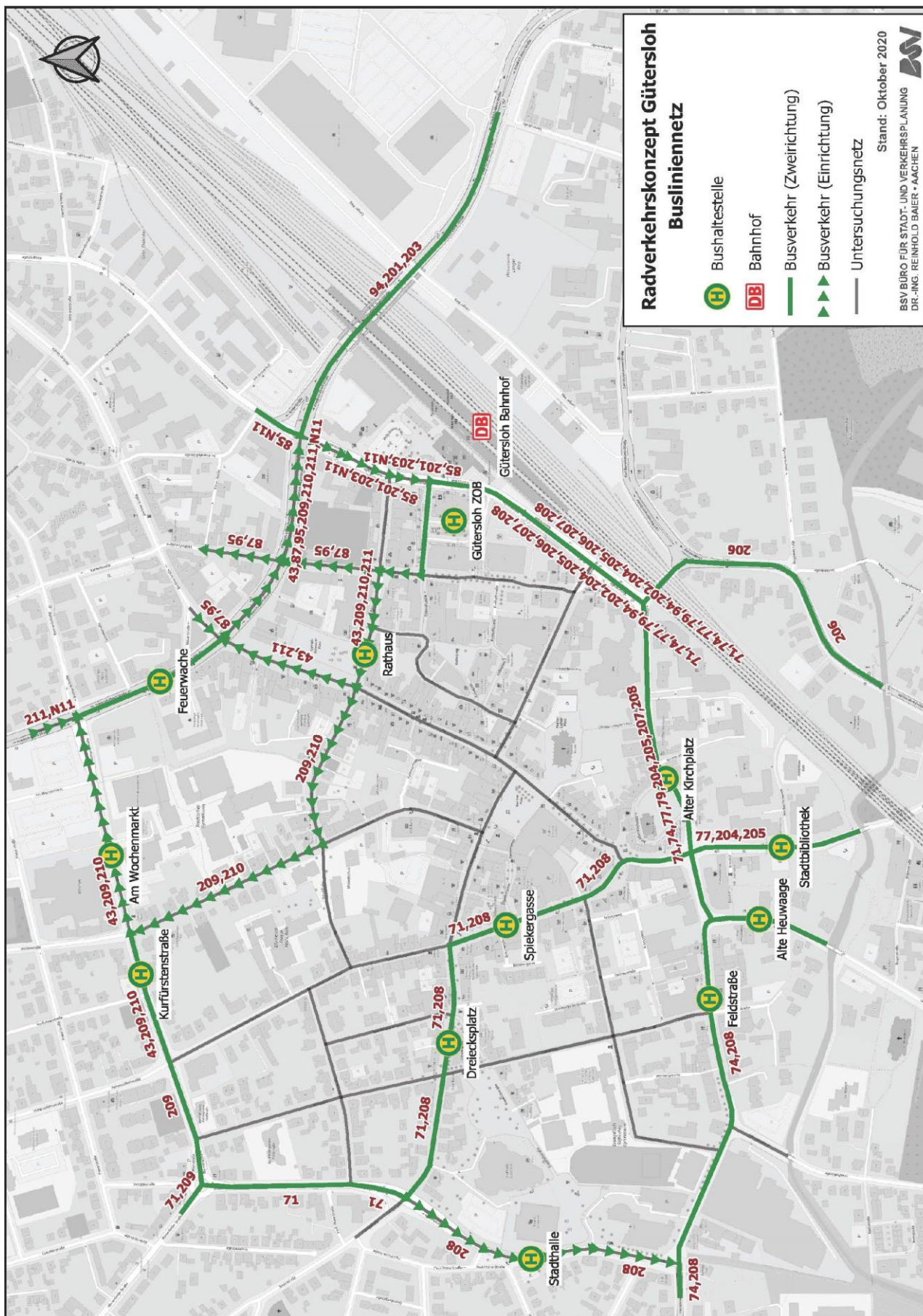


Bild 58: Busliniennetz und Bushaltestellen

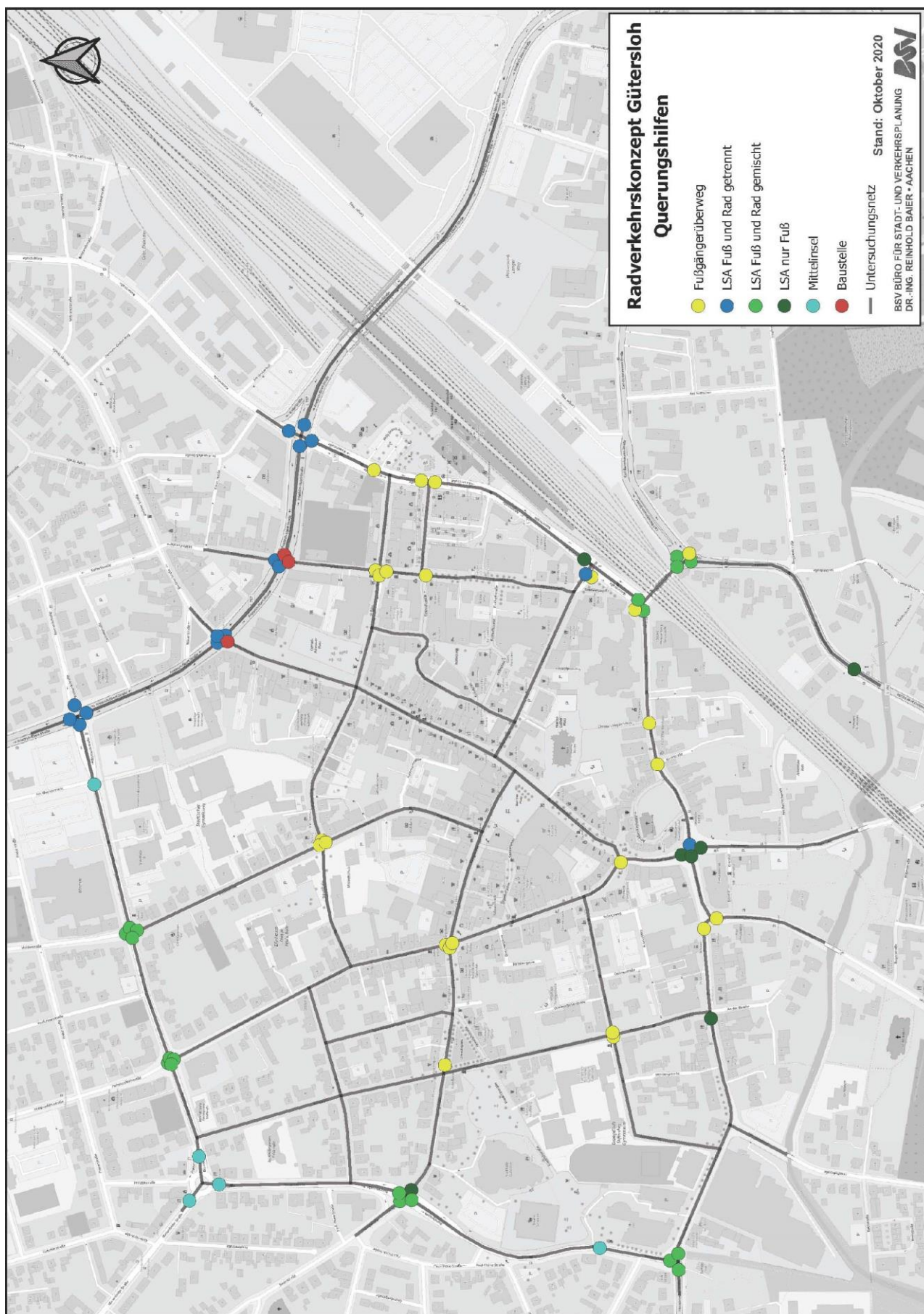


Bild 59: Art der Querungshilfen

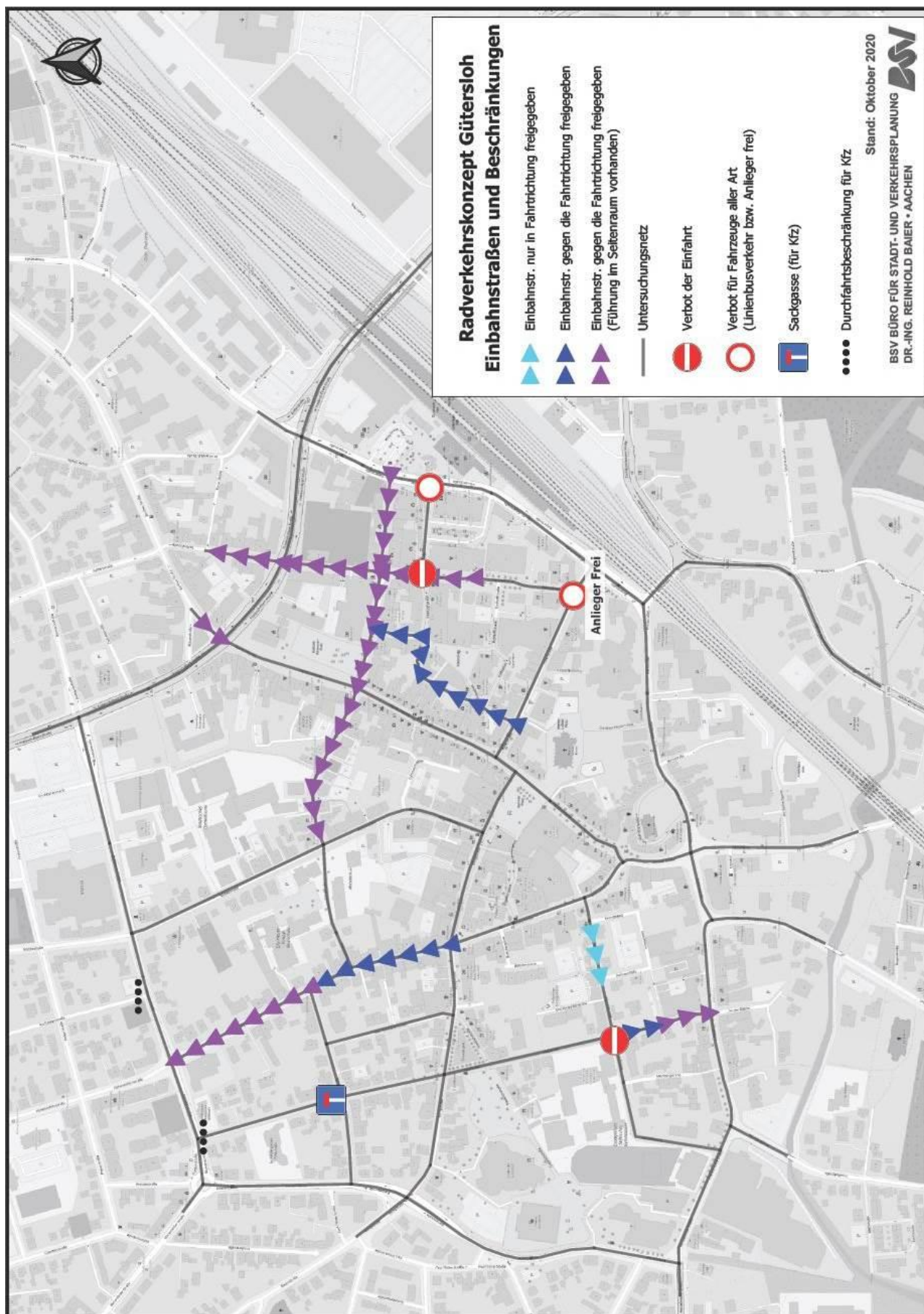


Bild 60: Einbahnstraßen und Beschränkungen

III. Mängelanalyse

Tabelle 6: Tabellarische Erläuterung zur Mängelanalyse

Nummer	Art	Ort	Beschreibung Mangel	Ist-Zustand
1	3	Feldstraße/Bismarckstraße	Querungshilfe für Fahrbeziehung Süd nach West bzw. Ost nach Süd fehlt (lange Wartezeiten), da unübersichtliche Verkehrssituation wegen nahegelegenen Kreisverkehr und Überleitung Fahrbahn in Seitenraum an Einmündung Feldstraße	Radverkehrsführung in Seitenraum, keine Querungshilfe auf Höhe Einmündung Feldstraße
2	1	Hohenzollernstraße/Roonstraße	Führungsform Radverkehr entgegen Einbahnrichtung, Wechsel von n. bp. Anlage im Seitenraum auf Fahrbahn (Furt an Knotenpunkt führt auf Gehweg)	Furt als Überleitung von Radverkehrsführung im Seitenraum auf Gehweg
3	1	Prinzenstraße/Königstraße Zufahrt Nord	Roteinfärbung Führung Radverkehr, mehrere nicht benutzungspflichtige Anlagen (Radverkehr Geradeaus im Seitenraum mit Furt oder auf Fahrbahn mit Überleitung von Seitenraum auf aufgeweiteten Radaufstellstreifen); Unübersichtlich aus Zufahrt Prinzenstraße sowohl für Rad-, als auch Kfz-Verkehr	Doppelstrukturen Radverkehrsführung (Markierungen Fahrbahn und Seitenraum)
4	6	Friedrichstraße/Feldstraße FGZ	FGZ für Radverkehr freigegeben, "Vorfahrt" an Knotenpunkt unklar, ggf. auf kreuzenden Radverkehr hinweisen	Knotenpunkt in Fußgängerzone mit Zusatzschild "Rad frei"
5	1	Schulstraße/Moltkestraße	Versatz Knotenpunkt und gemeinsamer Geh-/Radweg unübersichtlich, konfliktrichtig	Versatz zwischen Zufahrt Schulstraße und Geh- und Radweg
6	3	Schulstraße/Moltkestraße	Fußgängerüberwege werden von Radverkehr genutzt und Vorfahrtsregelung/Vorrang unübersichtlich; Beobachtung: Radverkehr "missachten" Wartepflicht bei Einfahrt in Kreuzung	Fußgängerüberwege an allen drei Zufahrten
7	5	Berliner Straße FGZ Nord-KP Strengerstraße	Verbot Radverkehr 11-19 Uhr, wegen Erreichbarkeit Abstellanlagen prüfen	Zeitliche Beschränkung für den Radverkehr
8	6	Kaiserstraße Bushaltestelle Ostseite	Konfliktpotenzial Rad/Fuß wg. N. bp. Radweg vor Wartehäuschen Bushaltestelle (keine Aufenthaltsfläche Fahrgäste)	Führung Radverkehr im Seitenraum zwischen Wartebereich Bushaltestelle und Fahrbahn
9	3	Kaiserstraße FGÜ Mitte	Gesamtlänge FGÜ	Fußgängerüberweg über Kfz-Fahstreifen und Radverkehrsanlage im Seitenraum
10	3	Kaiserstraße FGÜ Süd	Gesamtlänge FGÜ, Führung FGÜ über n.bp. Radweg, Sichtbeziehungen Kfz und Fußgänger wg. Taxen nicht gewährleistet	Fußgängerüberweg über Kfz-Fahstreifen und Radverkehrsanlage im Seitenraum
11	1	Kaiserstraße vor Kino	Sichtbeziehungen unklar	Radfahstreifen zwischen schrägen Bushaltestellen und Fahstreifen
12	5	Berliner Straße FGZ Nord-KP Kökerstraße	Verbot Radverkehr 11-19 Uhr, wegen Erreichbarkeit Abstellanlagen prüfen	Zeitliche Beschränkung für den Radverkehr
13	1	Berliner Straße an KP Münsterstraße/Berliner Straße	Überleitung nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage im Seitenraum von Süden kommend auf Berliner Straße endet an Knotenpunkt ohne Überleitung auf Fahrbahn oder Hinweis auf zu schmalen Seitenraum im weiteren Verlauf	Führung Radverkehr aus Fahrradstraße in Berliner Straße in Seitenraum markiert
14	5	Daltropstraße: Krönigsweg-Krönigsweg	keine Freigabe für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung	Einbahnstraße nicht für Radverkehr freigegeben in Gegenrichtung
15	2	Feldstraße (Beginn FGZ Süd)	Zusatzzeichen "Rad frei" fehlt (an Beginn FGZ Nord vorhanden)	keine Freigabe der Fußgängerzone durch Zusatzschild "Rad frei"
16	5	Daltropstraße: Meinbergstraße-Feldstraße	keine Durchlässigkeit für Radverkehr und aus Richtung Feldstraße auch keine Durchfahrt, wenn Schranken geöffnet	Absperrung durch Schranken
17	5	Barkeystraße (Höhe Stadthalle/Theater)	Radverkehrsanlage Ostseite fehlt (endet an Parkplatzzufahrt und beginnt wieder hinter Bushaltestelle mit Überleitung von Seitenraum auf Fahrbahn)	keine Radverkehrsanlage auf Ostseite
18	1	Barkeystraße Zufahrt Parkhaus (Friedrichstraße)	keine Furt für Radverkehr markiert	Ende der Radverkehrsanlage auf Ostseite ohne Kennzeichnung des weiteren Verlaufes
19	1	Herzebrocker Straße Höhe Sporthalle (Nordseite)	Überleitung Seitenraum Fahrbahn für geradeaus und Abknicken im Seitenraum für rechtsabbiegen, Hinweis fehlt (Situation nicht erkennbar)	Überleitung Radverkehr von Seitenraum auf Fahrbahn für Geradeaus und Verschwenkung für Rechtsabbieger weiter im Seitenraum
20	1	Blessenstätte Einmündung Friedhofstraße	Überleitung n. bp. Seitenraum auf Fahrbahn (Linksabbiegestreifen) von Osten kommend unmittelbar hinter Parkbuchten, nicht erkennbar für Radverkehr, Gefahrenpotenzial Sichtverhältnis Kfz-/Radverkehr wegen Kurve und parkenden Fahrzeugen	Überleitung Radverkehr aus Seitenraum auf Fahrbahn hinter Parkbuchten
21	1	Blessenstätte (Hnr. 30 - 36, Nordseite)	Verschwenkung n. bp. Radverkehrsanlage wegen Parkbuchten, Sicht- und Platzverhältnisse Radverkehr besonders an Beginn und Ende der Verschwenkung sehr kritisch	Führung Radverkehr in Seitenraum (schmal) zwischen Parkbuchten und Grünstreifen

22	3	Blessenstätte/Feldstraße	LSA Fußverkehr unmittelbar westlich von Einmündung, Einbiegen in Feldstraße entgegen Einbahnrichtung (auf Fahrbeziehung West - Nord) schwierig und schlecht erkennbar für Kfz-Verkehr, (ggf. Querungshilfe ggf. anpassen oder Radverkehr anderweitiges queren ermöglichen)	Führung Radverkehr auf Radfahrstreifen (Südseite), direktes Abbiegen in Feldstraße (Seitenraum entgegen Einbahnstraße) vorgesehen
23	6	Blessenstätte/Unter den Ulmen	Abknickende Vorfahrt Unfallhäufungsstelle Fuß- und Radverkehr (Sichtverhältnisse); Hinweis: Verkehrsuntersuchung BSV 2020	Wechsel der Führung des Radverkehrs im Seitenraum und auf Radfahrstreifen; Fußgängerüberwege als Querungshilfen
24	3	Kirchstraße/Kaiserstraße	Signalisierung nicht an allen Querungsstellen auch für Radverkehr; FGÜ "zwingt" Radverkehr zum absteigen	Fußgängerüberweg als Querungshilfe zur Mittelinsel mit LSA
25	3	Kaiserstraße/Eickhoffstraße (Kökerstraße)	Anpassung Signalisierung auch für Radverkehr (Fahrbeziehung von Süden kommend in Eickhoffstraße oder	LSA mit Signalisierung für Fußverkehr
26	6	Strengerstraße/Eickhoffstraße	Unübersichtliche Verhältnisse (Radverkehr alle Fahrbeziehungen, Kfz- Verkehr Einbahnrichtungen mit Vorfahrtsregelung trotz 30er-Zone, Fußverkehr mit FGÜ teilweise in totem Winkel)	Beschränkungen der zulässigen Fahrbeziehungen im Kfz-Verkehr; alle Wegebeziehungen für Radverkehr zulässig; Fußgängerüberwege über 3 von 4 Zufahrten
27	1	Kaiserstraße/Kirchstraße	Führung Radverkehr von Radfahrstreifen (Kaiserstraße) in Seitenraum im Knotenpunktbereich auf Fahrbahn Kirchstraße (Tempo 30)	Wechsel der Führung des Radverkehrs von Radfahrstreifen in Seitenraum zurück auf Fahrbahn (Kaiserstraße in Kirchstraße)
28	1	Kaiserstraße/Kirchstraße	Linksabbiegender Radverkehr von Kaiserstraße in Unterführung wird indirekt über den FGÜ im Bypass geführt	Indirektes Linksabbiegen für Radverkehr aus Kaiserstraße in Unterführung
29	1	Kaiserstraße/Kökerstraße	Sichtbarkeit Radverkehr auf Radfahrstreifen an LSA (Fahrrichtung Süd) durch Haltlinie auf gleicher Höhe nicht gewährleistet	Haltlinie Radfahrstreifen auf gleicher Höhe mit Haltlinie Kfz-Fahrstreifen
30	4	Kaiserstraße/Kökerstraße	Vorlauf Signalisierung Radverkehr zu kurz für ausreichende Sicherheit gegenüber Rechtsabbieger Kfz	Kurze Vorlaufzeit für Radverkehr an Signalanlage
31	2	Kökerstraße in Kaiserstraße	Beschilderung/Wegweisung Radverkehrsführung nicht erkennbar; Rechtsabbieger entweder bis Knotenpunkt Kökerstraße/Ekaiserstraße und über Furt in Seitenraum oder über "Querspange" Einbahnstraße im Seitenraum bleiben; Linksabbieger unklar, da Führung in Richtung Norden in Seitenraum	Führung des Radverkehrs aus Kökerstraße nicht beschildert oder markiert
32	1	Lindenstraße in Kaiserstraße	Indirektes Linksabbiegen Radverkehr über FGÜ; Führung auf Fahrbahnniveau wäre geeignet für frühzeitiges Einordnen als Linksabbieger im fließenden Verkehr	Indirektes Linksabbiegen für Radverkehr aus Lindenstraße in Unterführung
33	6	Blessenstätte/Unter den Ulmen	Überleitung von Radfahrstreifen in Seitenraum kritisch wegen Platzverhältnissen und Sichtbeziehungen im Kurvenbereich	Überleitung Radfahrstreifen in Seitenraum kur vor Kurvenbereich
34	6	Friedrich-Ebert-Straße/Bismarckstraße	rundum separate Signalisierung Fuß- und Radverkehr mit "Doppelstruktur" aus Bismarckstraße Ost, da Führung Radverkehr auf Fahrbahn (Mischverkehr) mit rot eingefärbtem aufgeweiteten Radaufstellstreifen und roter Einfärbung im Seitenraum ab kurz vor LSA mit eigener Signalisierung Radverkehr als Geradeausfahrer über Furt aus Seitenraum	Doppelstrukturen Radverkehrsführung (Markierungen Fahrbahn und Seitenraum)
35	5	Blessenstätte/Unter den Ulmen	Führung Radverkehr West-Ost und Ost-Süd erfolgt über FGÜ; häufig "regelwidrige" Benutzung durch Befahren durch Radverkehr	Fußgängerüberwege als Querungshilfen
36	6	Vorplatz Bahnhof	Unterdimensionierung Fahrradabstellanlage oberirdisch, frei zugänglich; Mindert Aufenthaltsqualität und -fläche für den Fußverkehr	"Wildes" Parken von Fahrrädern auf Bahnhofsvorplatz







Art	Farbe	Mangel
1		Führungsform/Überleitung/Markierung
2		Beschilderung/Wegweisung
3		Querungshilfe
4		Signalisierung
5		Durchlässigkeit/Durchgängigkeit Radverkehr
6		Sonstiges

Bild 61: Farbcodierung und Nummerierung der Mängel

IV. Makroskopische Verkehrsmodelle der Erschließungsvarianten

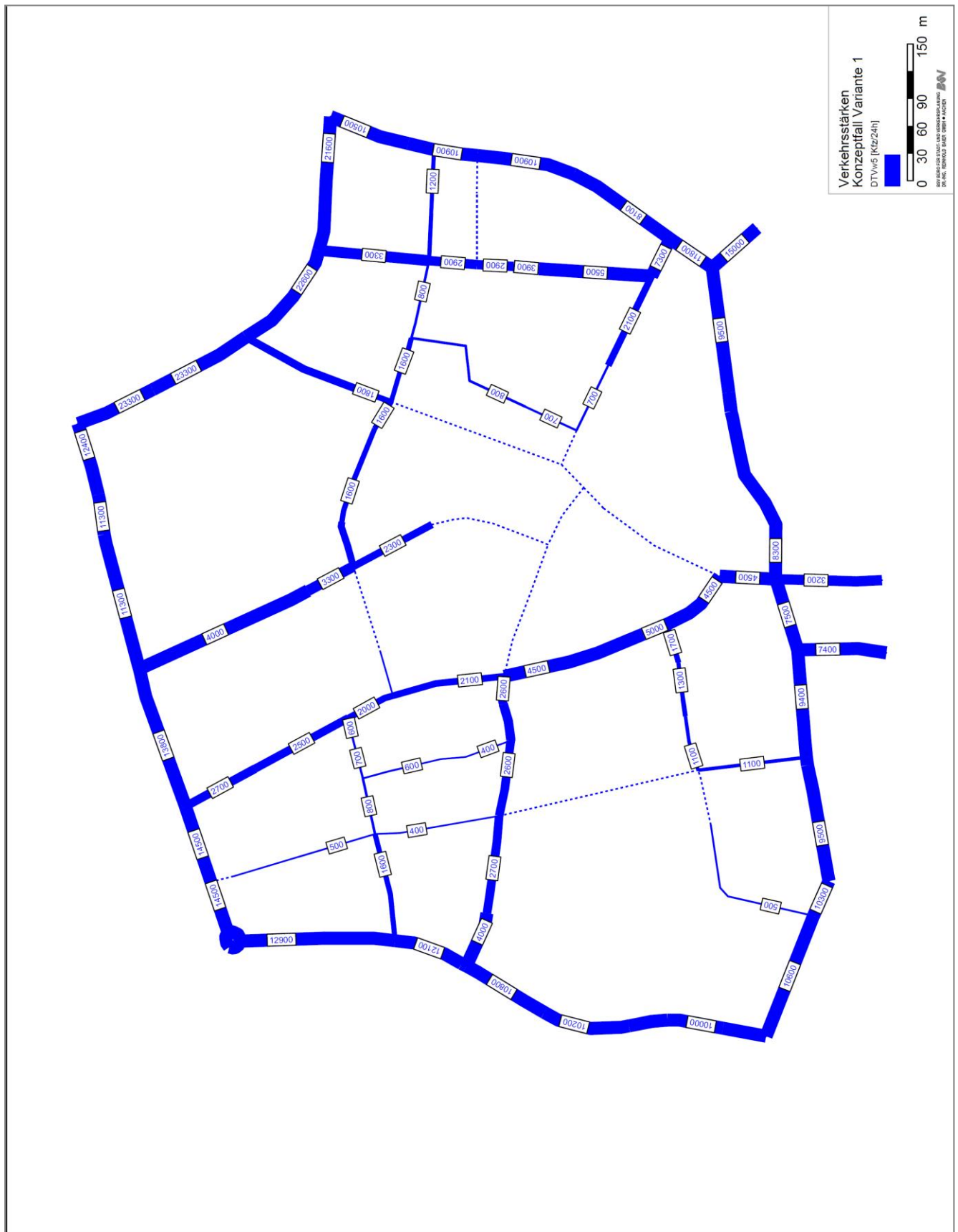


Bild 62: Erschließungsvariante 1: Kfz-Verkehrsstärken

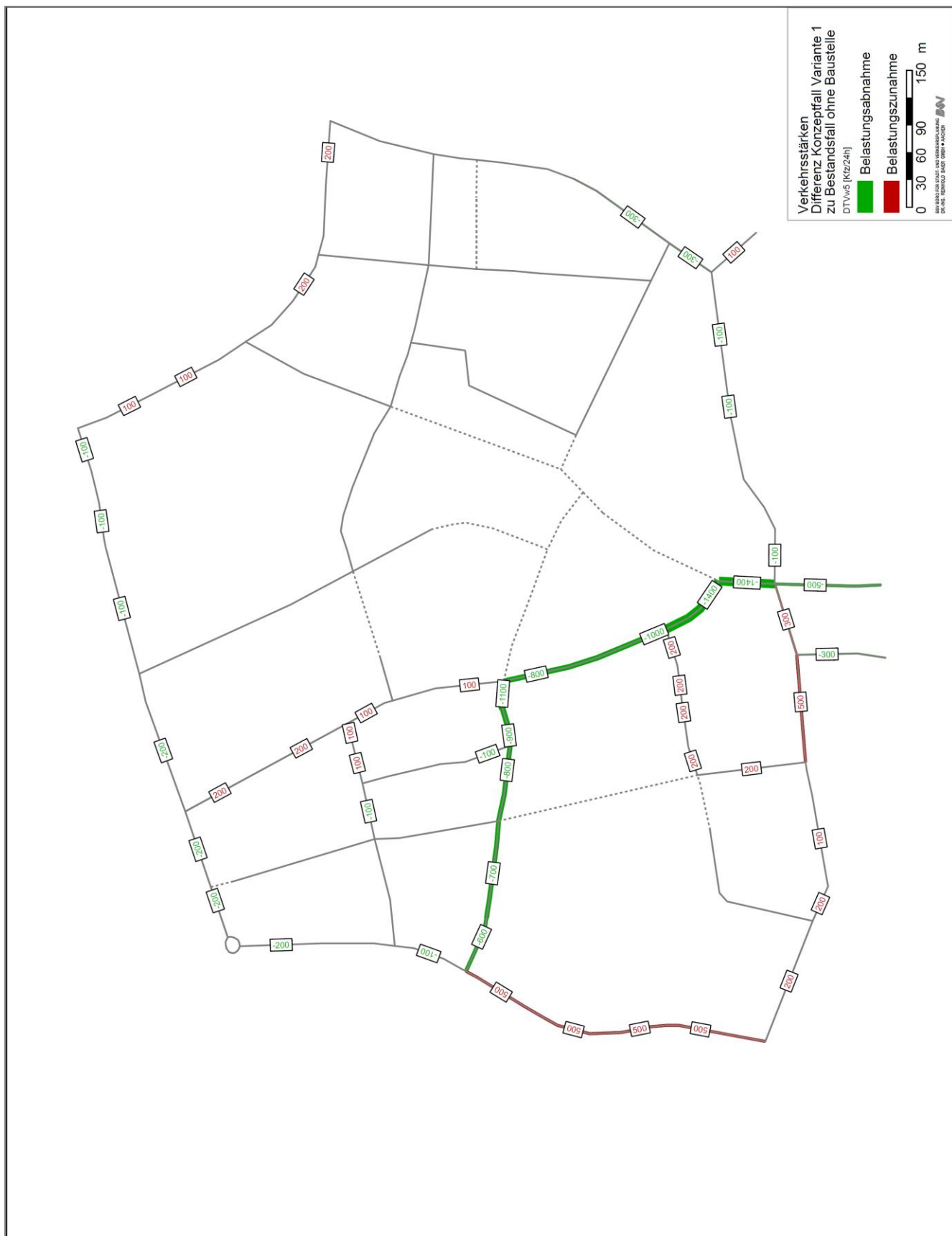


Bild 63: Erschließungsvariante 1: Differenzen der Kfz-Verkehrsstärken

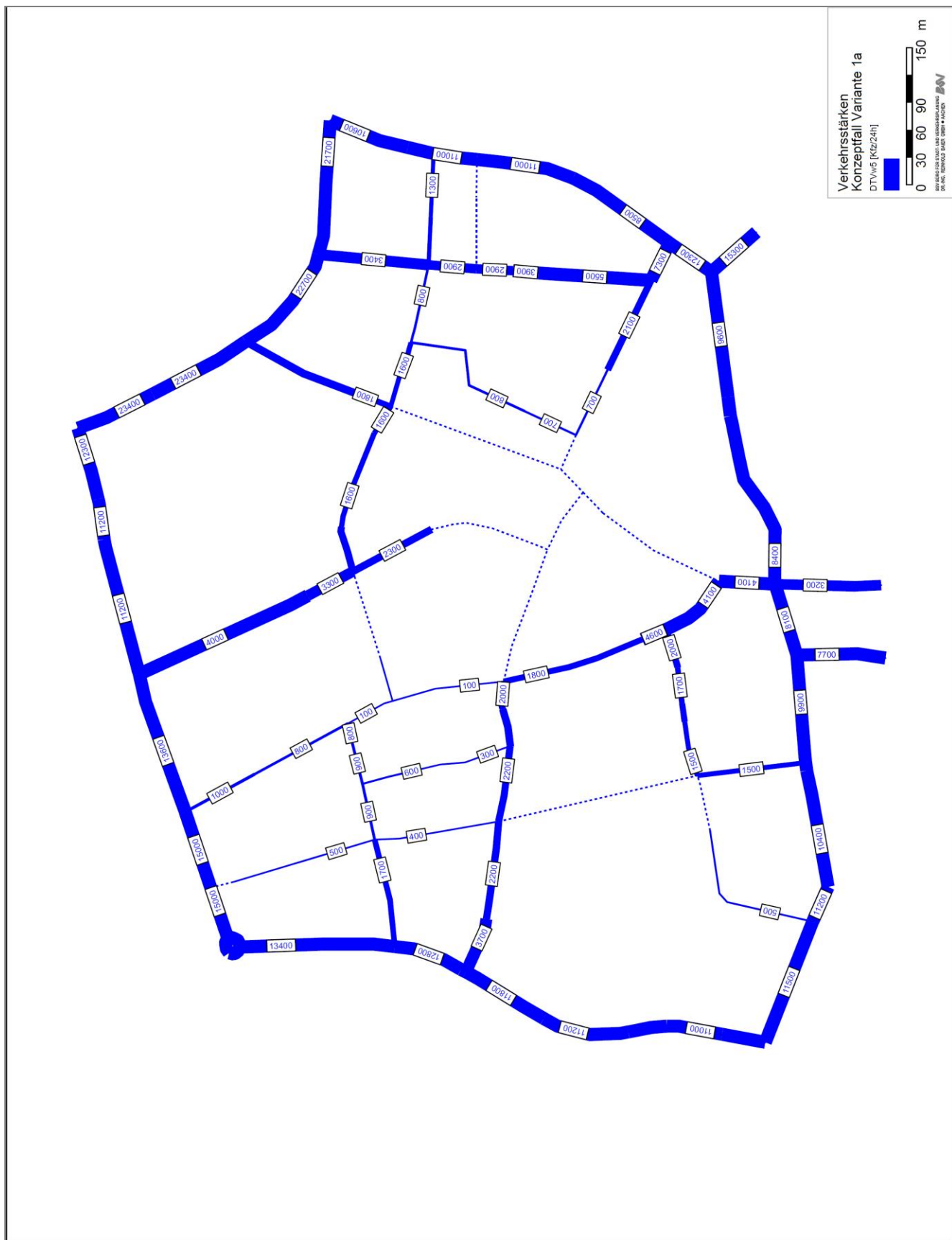


Bild 64: Erschließungsvariante 1a: Kfz-Verkehrsstärken

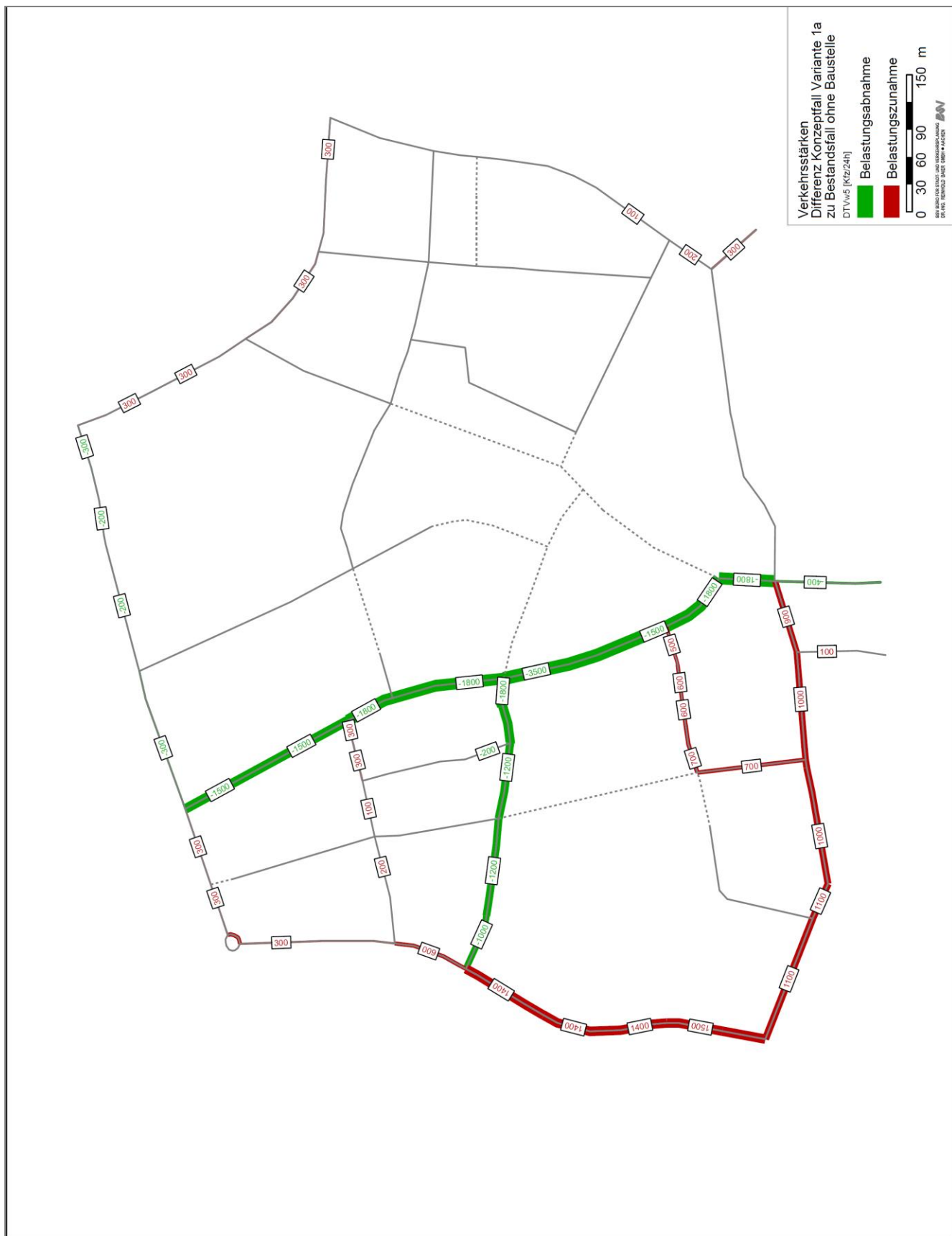


Bild 65: Erschließungsvariante 1a: Differenzen der Kfz-Verkehrsstärken

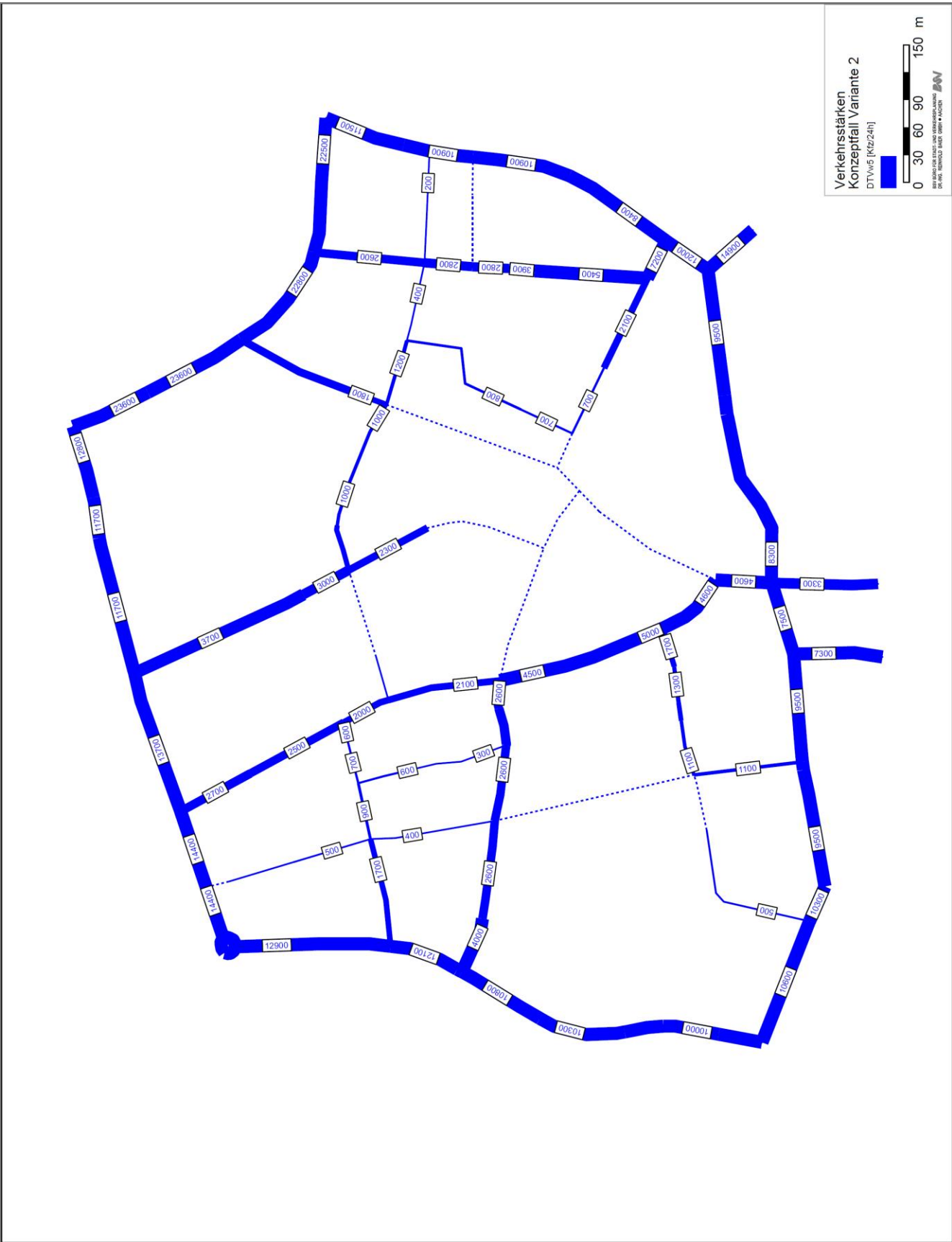


Bild 66: Erschließungsvariante 2: Kfz-Verkehrsstärken

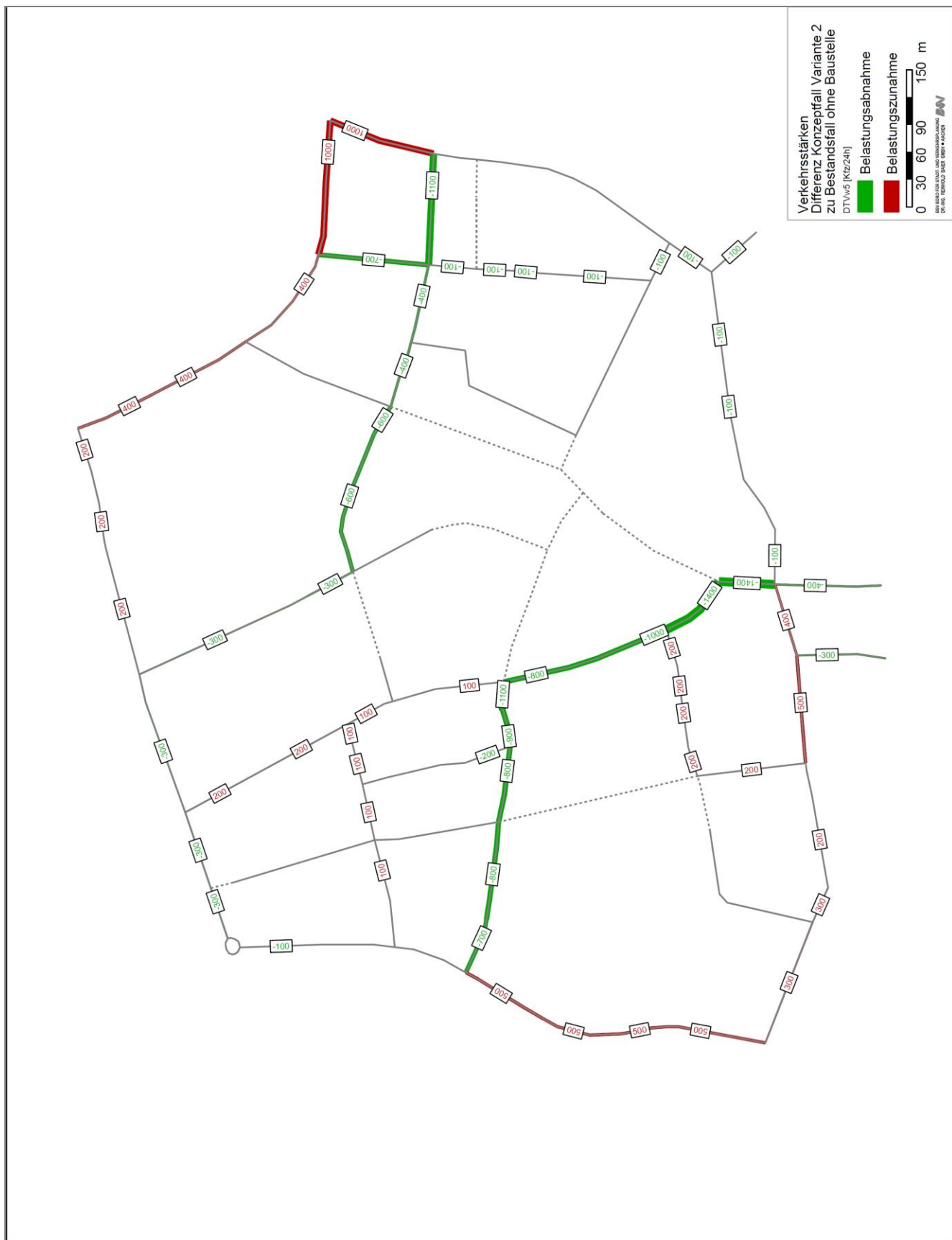


Bild 67: Erschließungsvariante 2: Differenzen der Kfz-Verkehrsstärken

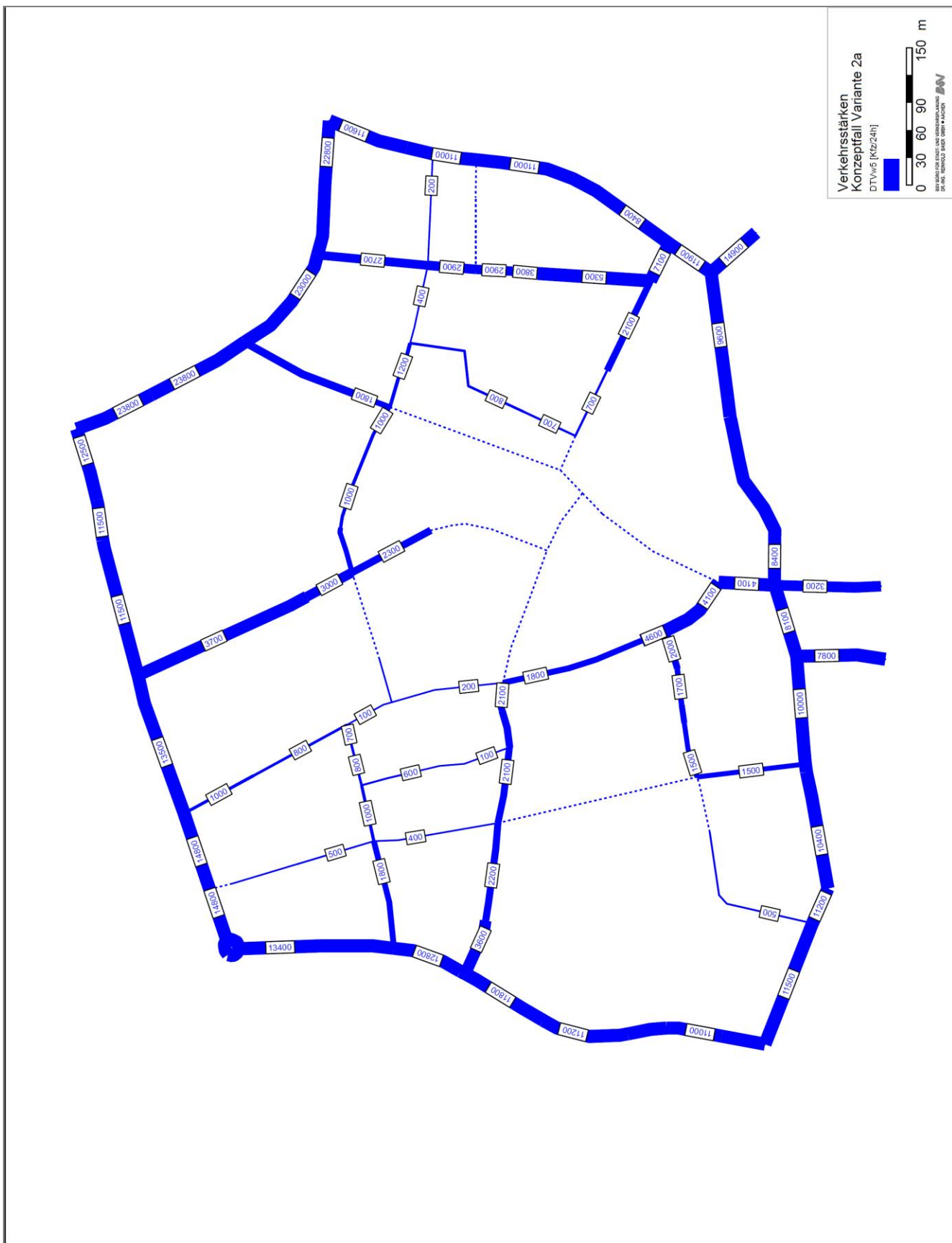


Bild 68: Erschließungsvariante 2a: Kfz-Verkehrsstärken

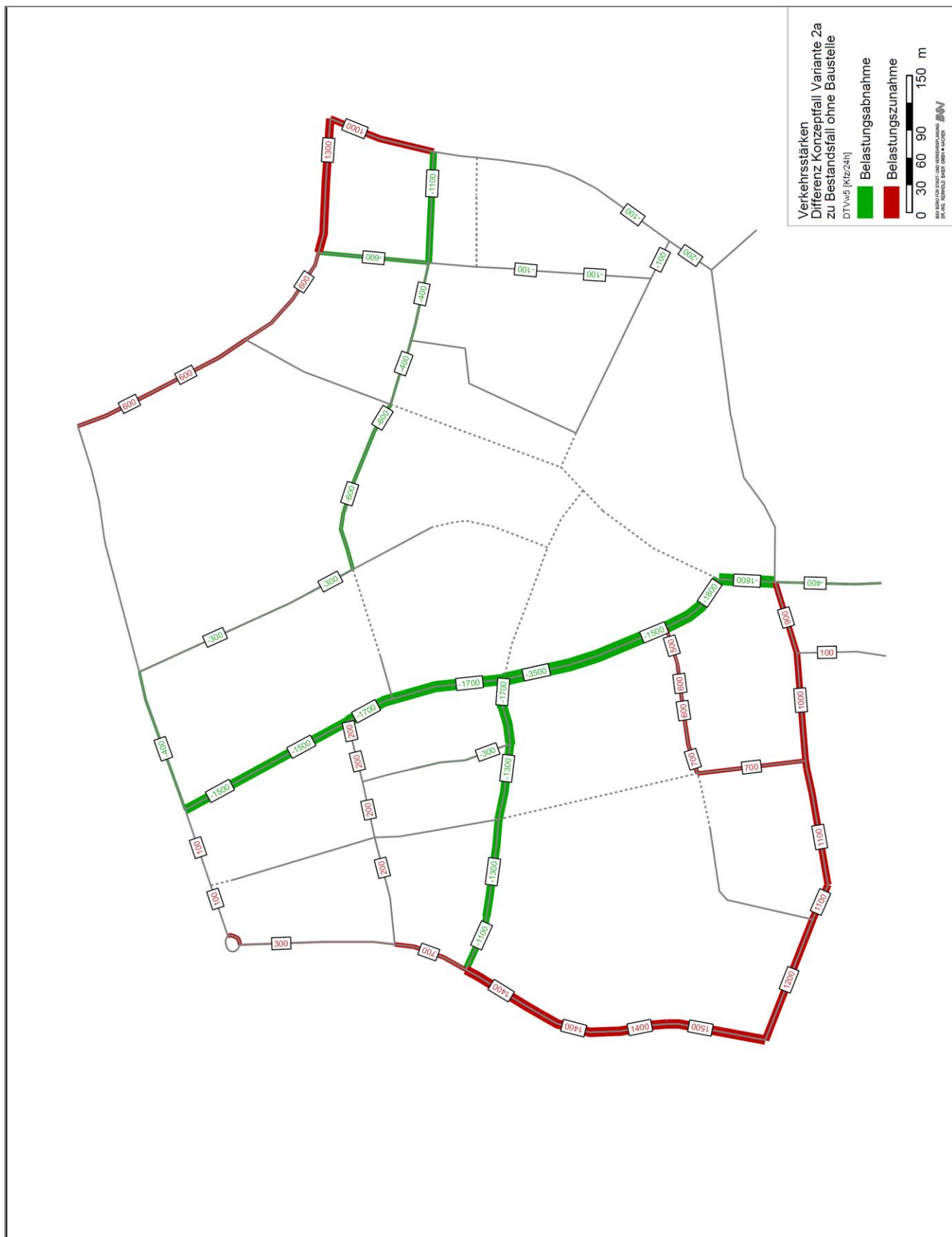


Bild 69: Erschließungsvariante 2a: Differenzen der Kfz-Verkehrsstärken

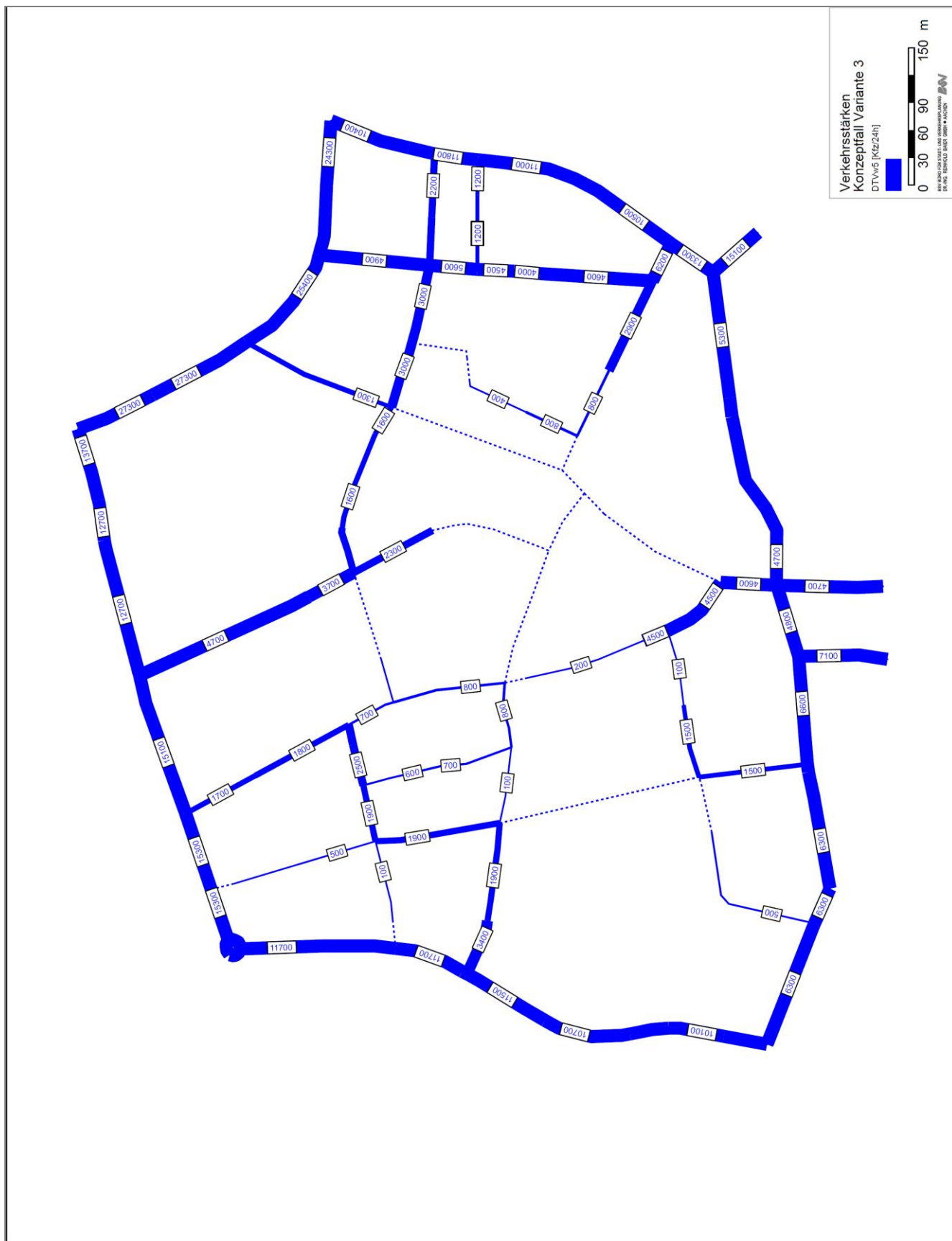


Bild 70: Erschließungsvariante 3: Kfz-Verkehrsstärken

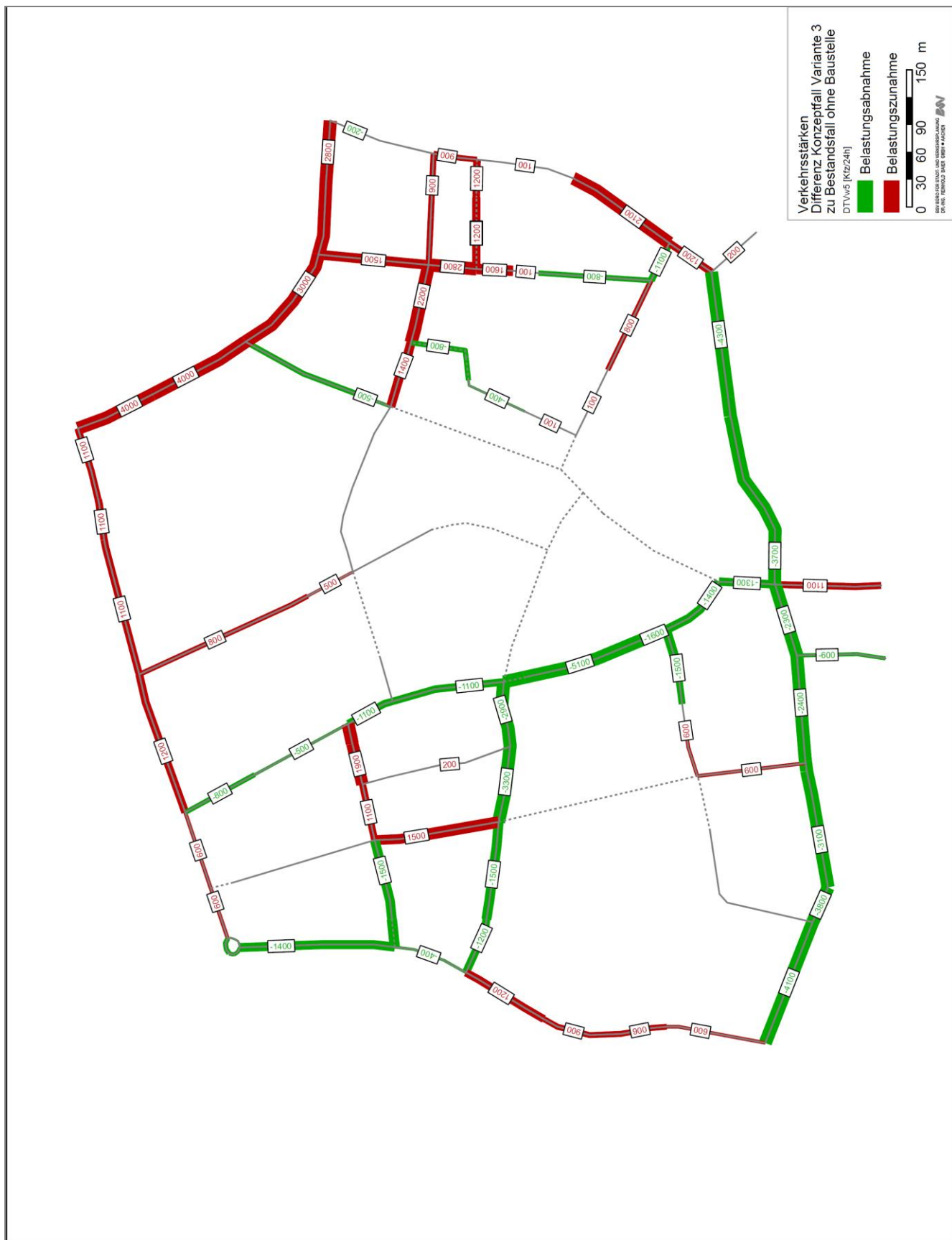


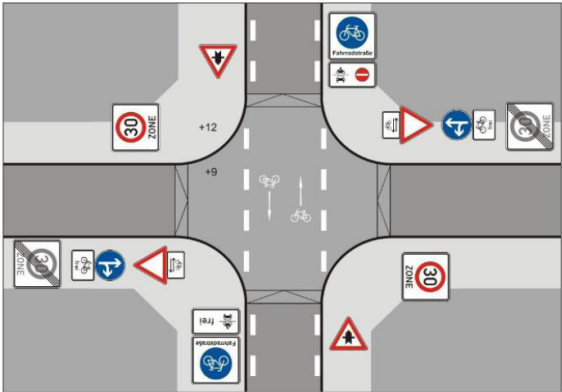


Bild 71: Erschließungsvariante 3: Differenzen der Kfz-Verkehrsstärken

V. Fahrradstraßenkonzept

Tabelle 7: Steckbrief Fahrradstraße Innenstadt Gütersloh

Radverkehrsnetz	
RN1	Fahrradstraße
Mangel/Wunsch/Potenzial	Handlungsempfehlung
<p>Das Radverkehrsnetz sollte einen möglichst durchlässigen Charakter besitzen. Zusätzlich gilt es die Erschließungs- sowie Verbindungsfunktion des Straßennetzes für den Radverkehr möglichst qualitativ hochwertig zu gestalten.</p> <p>Fahrradstraßen dienen der Bevorrechtigung des Radverkehrs auf Hauptverbindungsstrecken im Radverkehrsnetz und werden i.d.R. bei besonders hohem Radverkehrsaufkommen ausgewiesen.</p>	<p>Verkehrszeichen 244.1 StVO und 244.2 StVO</p>  <p>Fahrradstraße Fahrradstraße</p>  <p>Anlieger frei frei frei</p> <p>Zeichen 1020-30 Zeichen 1024-10 Zeichen 1022-12</p> <p>Quelle: UDV</p>  <p>Quelle: Fahrradstraßenkonzept Bonn, AB Stadtverkehr GbR</p>
Kurzbeschreibung	
<p>Fahrradstraßen sind nach ERA (2010) ausgewiesene Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Andere Fahrzeuge sind nur durch Zusatzzeichen zugelassen (ggf. auch nur in eine Richtung). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Kraftfahrzeugverkehr muss mit Rücksichtnahme auf den Radverkehr ggf. die Geschwindigkeit weiter verringern. Fahrräder dürfen auf Fahrradstraßen nebeneinander fahren.</p> <p>Ein guter Verkehrsfluss mit hoher Reisegeschwindigkeit kann erreicht werden, wenn die Fahrradstraße an einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt. Diese Vorfahrtsregelung ist von den örtlichen Gegebenheiten abhängig und bedarf ggf. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs. In diesem Zuge ist die Markierung von Fußgängerüberwegen zur Querung einer Fahrradstraße zu vermeiden.</p> <p>Mögliche Maßnahmen zur Kennzeichnung der Fahrradstraße sind Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn, farbliche Markierungen auf der Fahrbahn sowie bauliche Maßnahmen.</p> <p>Die Umsetzbarkeit der (Einrichtung einer Fahrradstraße) ist im Einzelfall zu entscheiden. Die Rahmenbedingungen sind in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) aufgeführt.</p>	

Bemessung und Gestaltung

Für ausreichende Sicherheit und Konfliktfreiheit sind bei Fahrradstraßen Mindestbreiten der Fahrgasse einzuhalten. Konfliktträchtige Situationen entstehen am häufigsten aufgrund von Überholvorgängen und Parkmanövern des Kfz-Verkehrs. Die Mindestfahrgassenbreiten ergeben sich laut „Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen“ des UDV (2016) aus den Lichtraumprofilen der Begegnungsfälle gemäß RAS 06. Schmale Fahrgassen verhindern das Überholen des Radverkehrs durch Kfz, verringern jedoch ebenfalls den Sicherheitsabstand zu Parkständen.

Empfohlen wird eine **Fahrgassenbreite von 4,00 m** für die Begegnungsfälle je zwei Fahrräder sowie ein Fahrrad und ein Pkw (Begegnen oder Überholen). Für den Begegnungsfall Zwei Fahrräder begegnen einem Pkw empfiehlt der UDV eine **Fahrgassenbreite von 4,60 m**. Zu Parkständen (Längsparken) ist zudem ein **Sicherheitsraum von 0,75 m** einzuhalten. Größere Fahrgassenbreiten sind wegen der Gefahr von überhöhten Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und riskanten Überholmanövern zu vermeiden.

Die Führungsbreite kann durch bauliche Anpassungen oder durch Markierung einer Fahrgasse erfolgen. Für die empfohlenen Fahrradstraßen in der Innenstadt von Gütersloh wird eine Gestaltung mit durchgängiger Markierung der Fahrgasse mit unterbrochener Breitstrichmarkierung (Strichbreite sollte dabei 0,25 m in 1,00 m Abständen betragen) sowie Kennzeichnung der Fahrbeziehungen des Radverkehrs durch Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen (insbesondere in Knotenpunktbereichen). Beginn und Ende der Fahrradstraße sind durch Beschilderung (Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 StVO) und Piktogramm der entsprechenden Verkehrszeichen zu kennzeichnen. In Einmündungs- und Kreuzungsbereichen kann die durchgängige Fahrgassenmarkierung durch eine Roteinfärbung, Aufpflasterung des Knotenpunktbereiches oder Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in der untergeordneten Zufahrtsstraße ergänzt werden.

An übergeordneten Knotenpunkten (Hauptverkehrsstraßen) ist die Fahrradstraße zu unterbrechen. An signalisierten Knotenpunkten ist eine sichere Ein- und Ausfahrt des Radverkehrs über die Markierung von Schutzstreifen und einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen für den ausfahrenden Radverkehr zu gewährleisten. Dabei gilt es für alle Verkehrsteilnehmer die zulässigen Fahrbeziehungen zu verdeutlichen.

VI. Maßnahmenkonzept

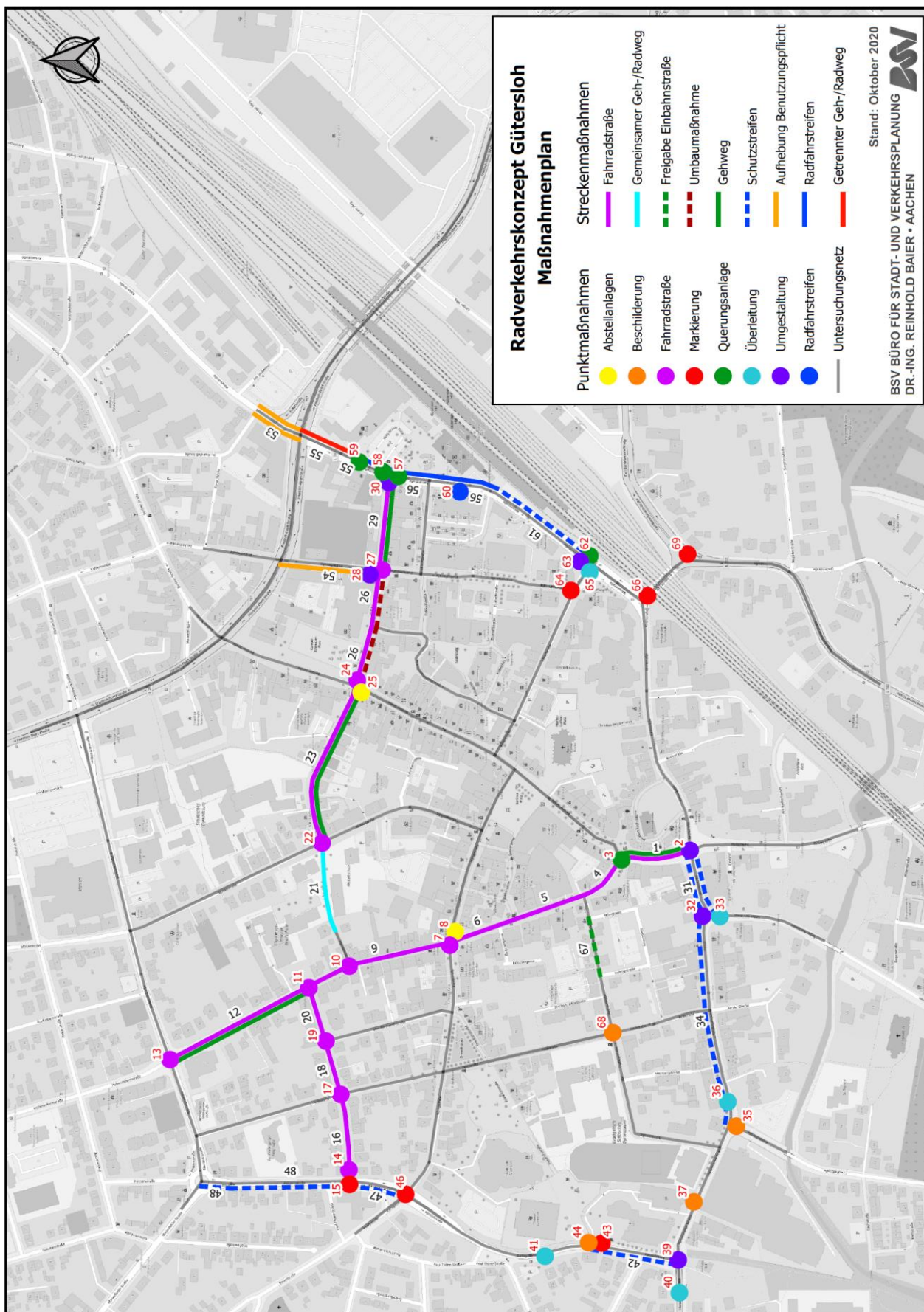


Bild 72: Maßnahmenplan

Tabelle 8: Maßnahmentabelle

NR.	Art	Streckenabschnitt	übergordnete Maßnahme	Maßnahme Seitenraum	Maßnahme Fahrbahn	Typ	Priorität
							1. sofort 2. mittelfristig 3. langfristig
1	Strecke	Berliner Straße - Blesensstätt - Münsterstraße		Zuschlag nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage (Ostseite) zu Gehweg (Beschleunigung Gehweg)	Beschleunigung und Markierung Beginn/Ende Fahrradstraße	Fahrradstraße	mittelfristig
2	Punkt	Berliner Straße - Blesensstätt/Dalkestraße/Kirchstraße			Markierung Radfurt aus Fahrradstraße (Dalkestraße) auf Fahrbahn Richtung Berliner Straße statt Seitenraumführung; Aufgeweiteter Radaufstellstreifen aus Kirchstraße für weitere Führung auf Fahrbahn	Ungestaltung	mittelfristig
3	Punkt	Berliner Straße/Münsterstraße			Demarkierung Fußgängerüberweg, wegen Fahrradstraße; als Alternative für den querenden Fußverkehr wird die Errichtung einer Mittelinsel empfohlen (Fahrbahnbreite ausreißend)	Querung	mittelfristig
4	Strecke	Münsterstraße - Berliner Straße - Daltropstraße		Hinweis auf Vorrang Fahrradstraße aus untergeordneten Zufahrten; Hinweis auf Einbahnstraße Hohenzollernstraße in Richtung Norden (wie Bestand)	Markierung Fahrradstraße	Fahrradstraße	mittelfristig
5	Strecke	Münsterstraße - Daltropstraße - Spiekergrasse		zusätzliche Fahrradabstellanlagen am Eingang zur Fußgängerzone; hier wäre eine Errichtung von qualitativ hochwertigen Abstellanlagen zu prüfen (Überdachung)	Markierung Fahrradstraße	Fahrradstraße	mittelfristig
6	Strecke	Münsterstraße - Spiekergrasse - Königstraße			Markierung Fahrradstraße	Fahrradstraße	mittelfristig
7	Punkt	Münsterstraße/Königstraße/Hohenzollernstraße			ggf. bauliche Maßnahme (Aufpflasterung) aus Königstraße zur Kennzeichnung Vorrang Fahrradstraße	Fahrradstraße	mittelfristig
8	Punkt	Münsterstraße/Königstraße/Hohenzollernstraße			Demarkierung Fußgängerüberweg; Als Alternative zu Sicherung des querenden Fußverkehrs wird im Knotenpunktbereich eine Aufpflasterung empfohlen	Abstellanlage	mittelfristig
9	Strecke	Hohenzollernstraße: Königstraße - Roonstraße			Markierung Fahrradstraße mit neuer Aufteilung der Flächen von Fahrbahn (Bestand nur 4,00m); Parken und Grünbestand kann abschrittweise erhalten bleiben, wenn ausreichende Fahrgasse und Seitenraumbreite vorhanden sind	Fahrradstraße	mittelfristig
10	Punkt	Hohenzollernstraße:GRRW		Hinweis auf kreuzenden Radverkehr (Hohenzollernstraße) für Fuß- und Radverkehr aus dem gemeinsamen Geh- und Radweg	Vorfahrtberechtigung Hohenzollernstraße	Fahrradstraße	mittelfristig
11	Punkt	Hohenzollernstraße/Roonstraße		ggf. Entfall Grünbestand im Knotenpunktbereich und Parkstände in Zufahrt Süd zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und der erlaubten Fahrbeziehungen für Kfz- und Radverkehr	Demarkierung bestehender Furt für Radverkehr im Seitenraum entgegen Einbahnrichtung	Fahrradstraße	mittelfristig
12	Strecke	Hohenzollernstraße: Roonstraße - Bismarckstraße		Entfall nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage in Gegenrichtung der Einbahnstraße (wird Gehweg zugeschlagen)	Markierung Fahrradstraße (mit Sicherheitsraum von 0,5m zum einseitigem Parken); Parkstände entfallen ggf. dort wo die Mindestbreite der Fahrgasse (4,00m) der Fahrradstraße nicht eingehalten werden kann	Fahrradstraße	mittelfristig
13	Punkt	Hohenzollernstraße/Bismarckstraße: Zufahrt Hohenzollernstraße (aus Süden)		Beschleunigung reiner Gehweg entgegen Einbahnrichtung (Westseite); Überleitung des Radverkehrs von Seitenraum auf Schutzstreifenabschnitt in Fahrtrichtung Süden; Markierung Überleitung in Seitenraum aus Hohenzollernstraße in Bismarckstraße Ost für rechtsabbiegenden Radverkehr (Geradeaus gemeinsam mit Kfz-Verkehr)	Nur ein Fahrstreifen für Geradeaus/Rechts und Linksabbieger; Markierung aufgeweiteter Radaufstellstreifen für aufzufahrenden Radverkehr und Schutzstreifen oder Radfahrstreifen für einfahrenden Radverkehr zu Kennzeichnung der Fahrt entgegen der Einbahnrichtung für den Kfz-Verkehr	Fahrradstraße	mittelfristig
14	Punkt	Roonstraße/Prinzenstraße		Überleitung Radverkehr aus Roonstraße in Seitenraum Prinzenstraße in Richtung Norden; Beschleunigung Beginn Fahrradstraße	Beschleunigung und Markierung Beginn/Ende Fahrradstraße (da Knotenpunkt ohne Signalisierung)	Fahrradstraße	mittelfristig
15	Punkt	Prinzenstraße Höhe Roonstraße		Schutzstreifen	Schutzstreifen für Linksabbieger an Knotenpunkt Prinzenstraße/Königstraße/Barkstraße bereits vor Einmündung Roonstraße in vollständiger Breite markieren, sodass auch linksabbiegender Radverkehr in Roonstraße bereits geschützt abbiegen kann	Markierung	sofort
16	Strecke	Roonstraße: Prinzenstraße - Feldstraße			Markierung Fahrradstraße mit ggf. Entfall beidseitigem Parken	Fahrradstraße	mittelfristig
17	Punkt	Roonstraße/Feldstraße			Vorrang Fahrradstraße Roonstraße kennzeichnen, ggf. mit baulicher Anpassung	Fahrradstraße	mittelfristig
18	Strecke	Roonstraße: Feldstraße - Max-Reinhardt-Straße			Markierung Fahrradstraße mit Entfall einseitiges Parken zugunsten Fahrbahnbreite für Fahrradstraße	Fahrradstraße	mittelfristig
19	Punkt	Roonstraße/Max-Reinhardt-Straße			Vorrang Fahrradstraße Roonstraße kennzeichnen, ggf. mit baulicher Anpassung	Fahrradstraße	mittelfristig
20	Strecke	Roonstraße: Max-Reinhardt-Straße - Hohenzollernstraße			Beschleunigung und Markierung Verlauf Fahrradstraße	Fahrradstraße	mittelfristig
21	Strecke	Schulstraße: Hausnummer 32 - Moltkestraße			(Planungen Stadt/Gütersloh)	Geh- und Radweg	sofort
22	Punkt	Schulstraße/Moltkestraße		(Beschleunigung und) Beleuchtung gemeinsamer Geh- und Radweg Beginn (Baumbestand beeinträchtigt Erkennbarkeit)	Demarkierung Fußgängerüberweg über Schulstraße; Fußgängerüberwege entlang Fahrradstraßenachse können erhalten bleiben, ggf. versetzen; bauliche Ausgestaltung der Vorrangachse gemeinsamer Geh- und Radweg und Fahrradstraße auf Schulstraße (Bordabsenkung, Fahrgassenmarkierung, Beleuchtung)	Fahrradstraße	mittelfristig
23	Strecke	Schulstraße: Moltkestraße - Berliner Straße		Entfall nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage in Gegenrichtung der Einbahnstraße (wird Gehweg zugeschlagen)	Entfall einseitiges Parken bei Umsetzung einer Mindestfahrbahnbreite für Fahrradstraßen (Beibehaltung als Bestand); eine Verbleibende der Fahrradstraße durch Markierung kommt aufgrund des vorhandenen Bordes zu den Parkständen in Fahrtrichtung rechts nicht in Betracht	Fahrradstraße	mittelfristig
24	Punkt	Schulstraße/Berliner Straße/Strengenerstraße			Vorrang Fahrradstraßen Schulstraße und Strengenerstraße kennzeichnen; Maßnahme anpassen an Gestaltung Umbaumaßnahme der Berliner Straße 2020	Fahrradstraße	mittelfristig
25	Punkt	Schulstraße/Berliner Straße/Strengenerstraße		zusätzliche Fahrradabstellanlagen am Eingang zur Fußgängerzone (Anreiz zur Vermeidung widersprüchlichen Befahrens der Fußgängerzone mit dem Fahrrad); hier wäre eine Errichtung von qualitativ hochwertigen Abstellanlagen zu prüfen (Überdachung)		Abstellanlage	sofort
26	Strecke	Strengenerstraße: Berliner Straße - Eickhoffstraße		Entfall nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage in Gegenrichtung der Einbahnstraße	Markierung Fahrradstraße; nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage wird Fahrbahn der Fahrradstraße zugeschlagen; ggf. Kennzeichnung nur durch Markierung möglich, da im Bestand nur Rinnle vorhanden; Bepflanzung von Schragparkständen prüfen (Sichtbeziehungen, ausreichende Fahrbahnbreite)	Fahrradstraße	mittelfristig

NR. Art	Streckenabschnitt	übergeordnete Maßnahme	Maßnahme Seitenraum	Maßnahme Fahrbahn	Typ	Priorität
27 Punkt	Strengerstraße/Eickhoffstraße	Fahrradstraße		Vorrang Fahrradstraße Strengerstraße kennzeichnen; Hinweis auf kreuzenden Radverkehr aus beiden Richtungen	Fahrradstraße	mittelfristig
28 Punkt	Strengerstraße/Eickhoffstraße	Umgestaltung Knotenpunkt		Umgestaltung Knotenpunkt; Rückbau bauliche Führung Rechtsabbieger; Markierung Fahrradstraße; Demarkierung Fußgängerüberweg über Fahrradstraße (Strengerstraße)	Umgestaltung	mittelfristig
29 Strecke	Strengerstraße; Eickhoffstraße - Kaiserstraße	Fahrradstraße	Entfall nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage in Gegenrichtung der Einbahnstraße (wird Gehweg zugeschlagen)	Markierung Fahrradstraße; Verbreiterung Fahrbahn (im Bestand 4,00 m mit beidseitigem Parken) für Fahrradstraße mit Reduzierung auf einseitiges Parken (Umbau); Markierung breitere Fahrbahn aufgrund von Bord und Baumbestand nicht möglich; Maßnahme nicht gemäß Entwurfsplanung, da dort vorgesehene Gehwegbreite von 1,70 m bzw. 1,80 m bei zu erwartendem hohen Fußverkehrsaufkommen zu schmal	Fahrradstraße	mittelfristig
30 Punkt	Strengerstraße/Kaiserstraße	Umgestaltung Knotenpunkt		Beschilderung und Markierung Fahrradstraße; Anpassung Einmündung Strengerstraße (Beginn Fahrradstraße) für einfahrenden Kfz-Verkehr und ein- und ausfahrenden Radverkehr; Abbiegestreifen für Linksabbieger Kfz-Verkehr und Radverkehr aus Richtung Süden Kaiserstraße	Umgestaltung	mittelfristig
31 Strecke	Blessenstraße; Berliner Straße - Unter den Ulmen	Schutzstreifen		Markierung von getrennten Schutzstreifen für geradeaus/rechts sowie linksabbiegenden Radverkehr an beiden Knotenpunktzuräumen gemäß Verkehrsuntersuchung BSV August 2020	Schutzstreifen	mittelfristig
32 Punkt	Blessenstraße; Unter den Ulmen	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt gemäß Empfehlung BSV aus Verkehrsuntersuchung August 2020 (Schutzstreifen und LSA)	Umgestaltung Knotenpunkt gemäß Empfehlung BSV aus Verkehrsuntersuchung August 2020 (Schutzstreifen und LSA)	Umgestaltung	langfristig
33 Punkt	Unter den Ulmen; Zufahrt Knotenpunkt Blessenstraße	Überleitung	Beidseitige Überleitung zwischen Seitenraum und Schutzstreifen in der Zufahrt zum Knotenpunkt Blessenstraße/Unter den Ulmen (aus Süden)	Beidseitige Überleitung zwischen Seitenraum und Schutzstreifen in der Zufahrt zum Knotenpunkt Blessenstraße/Unter den Ulmen (aus Süden)	Überleitung	langfristig
34 Strecke	Blessenstraße; Unter den Ulmen - Friedhofstraße	Schutzstreifen	Einseitiger Schutzstreifen auf Nordseite, nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage entfällt zugunsten Gehweg bzw. Parkständen oder Grünstreifen (dort wo Anlage zwischen Parken und Grünstreifen muss gewährleistet werden, dass zukünftig keine Nutzung durch Radverkehr mehr möglich ist)	Einseitiger Schutzstreifen auf Nordseite, nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage entfällt zugunsten Gehweg bzw. Parkstände oder Grünstreifen (dort wo Anlage zwischen Parken und Grünstreifen muss gewährleistet werden, dass zukünftig keine Nutzung durch Radverkehr mehr möglich ist)	Schutzstreifen	sofort
35 Punkt	Blessenstraße; ab Friedhofstraße	Beschilderung	Überleitung von Schutzstreifen in Seitenraum für weitere Führung in Seitenraum	optionale Beschilderung des Radfahrstreifen Südseite in Fahrtrichtung Ost	Beschilderung	sofort
36 Punkt	Blessenstraße; Überleitung Nordseite (hinter Parkständen)	Überleitung		Überleitung von Schutzstreifen in Seitenraum für weitere Führung in Seitenraum (zwingend gewährleisten, dass kein Radverkehr auf heutiger nicht benutzungspflichtiger Anlage neben Parkständen verkehrt, fehlende Sichtbeziehungen!)	Überleitung	sofort
37 Punkt	Herzbrocker Straße; Überleitung Radverkehr geradeaus (vgl. Hausnr. 10)	Beschilderung	Hinweisschild auf Gabelung der Radfahrstreifen (geradeausfahrender Radverkehr auf Fahrbahn und Rechtsabbieger in Seitenraum verschwenkt)	Hinweisschild auf Gabelung der Radfahrstreifen (geradeausfahrender Radverkehr auf Fahrbahn und Rechtsabbieger in Seitenraum verschwenkt)	Beschilderung	sofort
39 Punkt	Herzbrocker Straße/Barkostraße	Umgestaltung Knotenpunkt	Seitenraum Barkostraße West und Herzbrocker Straße (westliche Zufahrt) Nord nur für Fußverkehr	aufgeweiteter Radfahrstreifen für geradeaus aus Herzbrocker Straße Ost fahrenden Radverkehr statt vorgezogener Halblinie (sichere Führung über Knotenpunkt) bis Überleitung in Seitenraum; Furmarkierung Radverkehr Einfahrt in Herzbrocker Straße West (dort gemeinsam mit Kfz-Verkehr, wegen geringer Fahrfreibleibe)	Umgestaltung	mittelfristig
40 Punkt	Herzbrocker Straße; Höhe Hausnr. 18	Überleitung	Überleitung Radverkehr auf Fahrbahn in Seitenraum, gilt für Rechtsabbieger aus Barkostraße und geradeaus aus Herzbrocker Straße Ost	Überleitung Radverkehr auf Fahrbahn in Seitenraum, gilt für Rechtsabbieger aus Barkostraße und geradeaus aus Herzbrocker Straße Ost	Überleitung	mittelfristig
41 Punkt	Barkostraße; Höhe Hausnr. 24 Westseite	Überleitung	Überleitung von Seitenraum auf Fahrbahn wegen schlechter Sichtverhältnisse auf Gehweg (Achtung Fußverkehr) auf Höhe Mittelinsel; Zufahrt Knotenpunkt Barkostraße/Herzbrocker Straße auf Fahrbahn, da Linksabbieger bereits direkt geführt	Überleitung auf Gehweg auf Höhe Mittelinsel; Zufahrt Knotenpunkt Barkostraße/Herzbrocker Straße auf Fahrbahn	Überleitung	mittelfristig
42 Strecke	Barkostraße; Zufahrt Parkhaus - Herzbrocker Straße	Schutzstreifen	reiner Gehweg	Schutzstreifen auf Westseite ab Überleitung Höhe Hausnr. 24 für direkten Linksabbiegen an Knotenpunkt und Entschärfung Konfliktpotenzial mit Fußverkehr im Seitenraum am Knotenpunkt; auf schmalem Rechtsabbiegestreifen gemeinsam mit Kfz-Verkehr	Schutzstreifen	mittelfristig
43 Punkt	Barkostraße; Zufahrt Parkhaus	Furmarkierung	Markierung Furt für Radverkehr über Zufahrt; Entfernung Betonblöcke für Verbreiterung Durchfahrtsbreite für Radverkehr, ggf. Ersatz durch Poiler (schmalere Befahrbarkeit durch Kfz weiterhin zu unterbinden)	Markierung Furt für Radverkehr über Königstraße West; Demarkierung aufgeweiteter Redaufstellstreifen Prinzenstraße (nur noch Rotmarkierung der Fahnsreifen für den Radverkehr mit vorgezogener Halblinie); Demarkierung Rotinfärbung der Überleitung von Seitenraum auf Geradeaus-Fahrsreifen für Radverkehr (hier durchgängige Breite von 1,50m des Schutzstreifens bis zur vorgesehener Halblinie)	Markierung	sofort
44 Punkt	Barkostraße; Zufahrt Parkhaus - Theater	Freigabe Radverkehr	Freigabe Gehweg für Radverkehr; Entfernung von Hindernissen (z.B. Betonblöcke); ggf. Hinweis auf möglichen Radverkehr für Fußverkehr von Busparkständen	Freigabe Gehweg für Radverkehr; Entfernung von Hindernissen (z.B. Betonblöcke); ggf. Hinweis auf möglichen Radverkehr für Fußverkehr von Busparkständen	Beschilderung	sofort
46 Punkt	Prinzenstraße/Königstraße/Barkostraße; Zufahrt Prinzenstraße	Umgestaltung Knotenpunkt	Anpassung Signalisierung; Radverkehr in Seitenraum über Königstraße West nicht mehr zugelassen	Demarkierung Furt für Radverkehr über Königstraße West; Demarkierung aufgeweiteter Redaufstellstreifen Prinzenstraße (nur noch Rotmarkierung der Fahnsreifen für den Radverkehr mit vorgezogener Halblinie); Demarkierung Rotinfärbung der Überleitung von Seitenraum auf Geradeaus-Fahrsreifen für Radverkehr (hier durchgängige Breite von 1,50m des Schutzstreifens bis zur vorgesehener Halblinie)	Markierung, Signalisierung	mittelfristig
47 Strecke	Prinzenstraße; Roonstraße - Königstraße	Schutzstreifen	Entfall nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage im Seitenraum (Westseite) zugunsten Gehweg; Einplanung; Beschilderung Gehweg (mittel- bis langfristig Einplanung rats. Platzassoz. 0)	Einseitiger Schutzstreifen auf Westseite in Zufahrt Prinzenstraße des Knotenpunktes Prinzenstraße/Königstraße/Barkostraße; früherer Beginn Schutzstreifen für linksabbiegenden Radverkehr am signalisierten Knotenpunkt (kurz vor Einmündung Roonstraße) zur gleichzeitigen Führung des linksabbiegenden Radverkehrs in Roonstraße (vgl. Maßnahme 15)	Schutzstreifen	mittelfristig
48 Strecke	Prinzenstraße; Kreisverkehr - Roonstraße	Schutzstreifen	Entfall nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage im Seitenraum (Westseite) zugunsten Gehweg; Einplanung; Beschilderung Gehweg (mittel- bis langfristig Einplanung rats. Platzassoz. 0)	Einseitiger Schutzstreifen auf Westseite	Schutzstreifen	sofort
53 Strecke	Kaiserstraße; Dr.-Kraefelstraße - Friedrich-Ebert-Straße	nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage (Seitenraum)	Aufhebung Benutzungspflicht der getrennten Geh- und Radwege auf beiden Seiten wegen Unterdimensionierung (deutlich < 1,60m)		Benutzungspflicht	sofort

NR. Art	Streckenabschnitt	übergeordnete Maßnahme	Maßnahme Seitenraum	Maßnahme Fahrbahn	Typ	Priorität
54	Strecke Eickhoffstraße: Strengerstraße - Friedrich-Ebert-Straße	nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage (Seitenraum)	Aufhebung Benutzungspflicht des getrennten Geh- und Radweges auf der Westseite, beibehalten nicht benutzungspflichtiger Radverkehrsanlage trotz Tempo-30 Zone (dort i.d.R. Mischverkehr) wegen geringer Fahrbahnbreite und wechselnden zulässigen Fahrbeziehungen (Fahrrichtungen) des Kfz-Verkehrs (auch im Verlauf Eickhoffstraße zwischen Kökerstraße und Strengerstraße)		Benutzungspflicht	sofort
55	Strecke Kaiserstraße: Parkplatzzufahrt Willy-Brandt-Platz Nord - Friedrich-Ebert-Straße (Ostseite)	getrennter Geh-/Radweg	ab Zufahrt Anordnung getrennter Geh-/Radweg (Ostseite), da ausreichende Führungsbreite vorhanden und Zufahrt zu komplexem Knotenpunkt	Radfahrstreifen Ostseite, dazu Entfall Taxistände und Haltebuch Linienbusverkehr: Umbau im Zuge Umbaumaßnahmen des Bahnhofsvorplatzes	getrennter Geh- /Radweg Radfahrstreifen	sofort
56	Strecke Kaiserstraße: Höhe Zufahrt ZOB Süd - Parkplatzzufahrt Willy-Brandt-Platz Nord	Radfahrstreifen	Entfall nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage im Seitenraum (Ostseite) Beschilderung reiner Gehweg; bei Umbaumaßnahme Entfall Rotmarkierung	Linienbusverkehr: Umbau im Zuge Umbaumaßnahmen des Bahnhofsvorplatzes	Radfahrstreifen	langfristig
57	Punkt Kaiserstraße: Südlich Einmündung Strengerstraße	Querungsanlage		Mittelinsel zu Querung der Kaiserstraße für Fußverkehr vom Bahnhofsvorplatz (siehe Planung)	Querung	langfristig
58	Punkt Kaiserstraße: Nördlich Einmündung Strengerstraße	Querungsanlage		Mittelinsel zu Querung der Kaiserstraße für die zukünftigen Nutzer des neuen ZOB Standortes	Querung	langfristig
59	Punkt Kaiserstraße: Zufahrt ZOB Nord - Parkplatzzufahrt Willy-Brandt-Platz Nord	Querungsanlage		Demarkierung Fußgängerüberwege (Ersatz durch Mittelinsel)	Querung	langfristig
60	Punkt Kaiserstraße: Höhe Kino	Radfahrstreifen		Sicherheitsraum und Sichtbeziehungen des Linienbusverkehrs in schrägen Busbuchten zu Radfahrstreifen prüfen, in Zusammenarbeit mit Verengung ZOB anpassen	Radfahrstreifen	sofort
61	Strecke Kaiserstraße: Kökerstraße - Bahnhofsgebäude (Ostseite)	Schutzstreifen		im Zuge der Entwurfsplanung zur Verlagerung des ZOB mögliche Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnmiveau auf Ostseite prüfen, da nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage im Seitenraum unterdimensioniert	Schutzstreifen	langfristig
62	Punkt Kaiserstraße: F.LSA nördlich Kökerstraße	Signalisierung	Signalisierung Radverkehr ergänzen (LSA einzige Querungsmöglichkeit für Radverkehr aus Süden von Kaiserstraße in Kökerstraße)		Querung	sofort
63	Punkt Kaiserstraße/Kökerstraße: Zufahrt Kaiserstraße Nord	Umgestaltung Knotenpunkt		Verschwerkung Radfahrstreifen und Markierung eines Rechtsabbiegestreifens (Kfz und Rad gemeinsam) in Kökerstraße (Radfahrstreifen zwischen Rechtsabbieger und Geradeaus mit vorgezogener Haltime); hinter Einmündung Kökerstraße Aufteilung Radfahrstreifen in Geradeaus und Rechtsabbieger	Umgestaltung	sofort
64	Punkt Kökerstraße/Eickhoffstraße	Furtmarkierung	Überleitung nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage im Seitenraum auf Fahrbahn im Einmündungsbereich Kökerstraße (Furt), damit Radverkehr im Knotenpunkt Kaiserstraße/Kökerstraße im Mischverkehr geführt wird		Markierung	sofort
65	Punkt Kaiserstraße/Kökerstraße	Überleitung	Bordabsenkung gegenüber Einmündung Kökerstraße; Überleitung Radverkehr aus Kökerstraße in Fahrtrichtung Norden auf Kaiserstraße muss von Fahrbahn in Seitenraum geführt werde		Überleitung	sofort
66	Punkt Kaiserstraße/Kirchstraße	Umgestaltung Knotenpunkt	Überleitung nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlage im Seitenraum auf Fahrbahn im Einmündungsbereich Kökerstraße (Furt), damit Radverkehr im Knotenpunkt Kaiserstraße/Kökerstraße im Mischverkehr geführt wird		Markierung	mittelfristig
67	Strecke Daltropstraße: Krönigsweg - Krönigsweg	Freigabe Radverkehr	Unterführung, Entfall von einem Kfz-Abbiegestreifen (Leistungsfähigkeit und Rückstauängen in Kaiserstraße prüfen) mit Überleitung in Seitenraumführung mit Beginn der Unterführung		Freigabe Einbahnstraße	sofort
68	Punkt Feldstraße/Daltropstraße	Beschilderung	Freigabe Fußgängerzone für den Radverkehr, da Beschilderung an nördlicher Zufahrt vorhanden		Beschilderung	sofort
69	Punkt Lindenstraße/Kaiserstraße/Carr-Bertelsmann-Straße	Furtmarkierung		Markierung Furt für Radverkehr neben Fußgängerüberweg in Bypass Lindenstraße Richtung Carr-Bertelsmann-Straße; Beschilderung Z 205 oder 206 und ZZ 1010-52 für Kfz-Verkehr; Rotmarkierung der Furt mit Fahrradpiktogramm	Markierung	sofort