

# Nahmobilitätskonzept Gütersloh - MOBI

Netzgestaltung & Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligungen





## I. Vorbehaltsnetz



## II. Fußverkehr



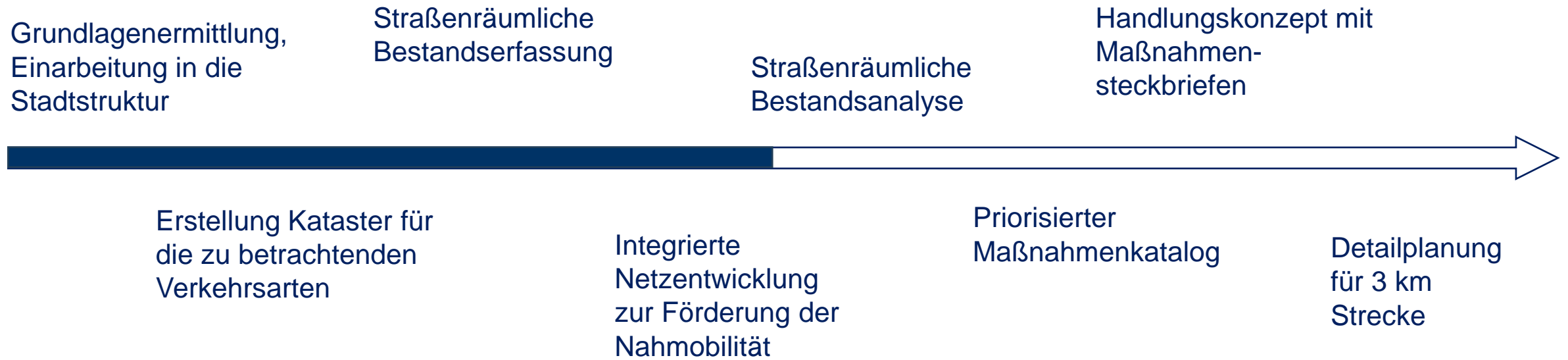
## III. Radverkehr



## IV. Kfz-Verkehr



# Auftragsinhalte: Ablauf Nahmobilitätskonzept





# Ablauf Nahmobilitätskonzept: Beteiligungsformate

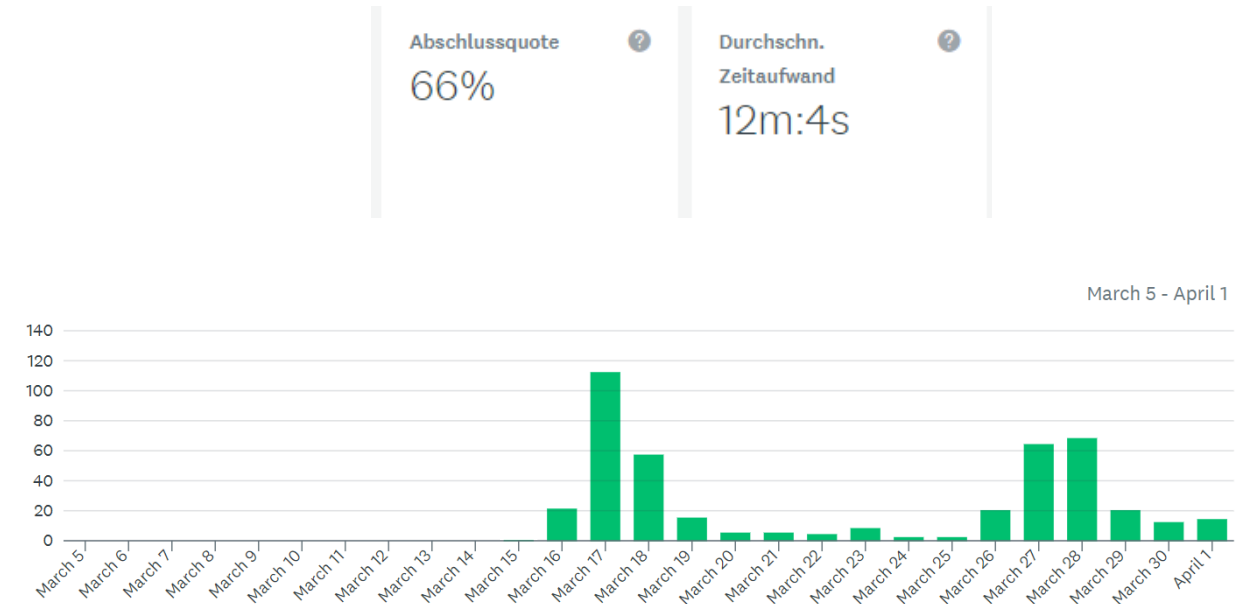
Durchführung einer Öffentlichkeitsveranstaltung  
am 14.03.2024

Teilnehmende: ~ 40



Durchführung einer Online Umfrage vom  
16.03 – 01.04.2024

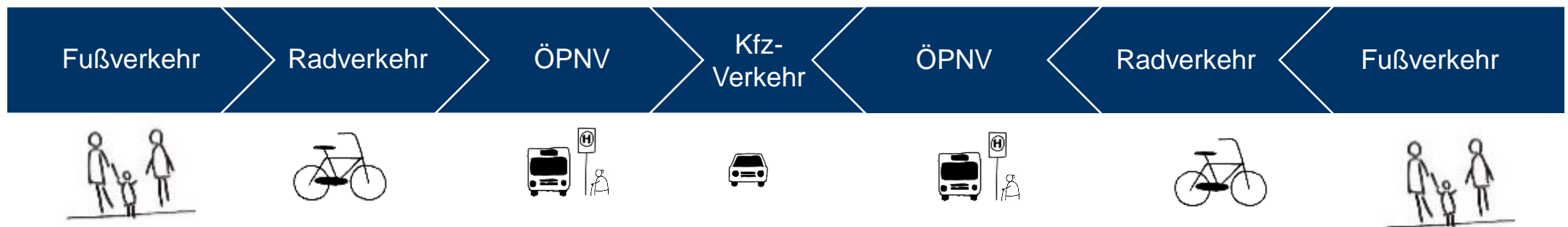
Teilnehmende: 446





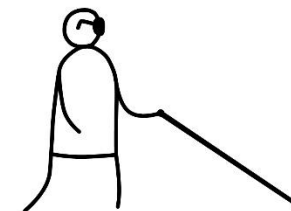
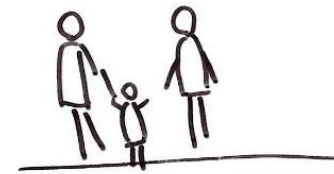
## Vorbehaltsnetz Definition

- Innerörtliche Straßen und Wege, die einem bestimmten Verkehrsmittel vorbehalten werden
- Gestaltung des Straßenraums zentral auf dieses Verkehrsmittel
- Für andere Verkehrsmittel sind alternative Wege vorgesehen oder sie müssen sich hier unterordnen
  
- Wege, die in keinem Vorbehaltsnetz enthalten sind, werden entsprechend „von außen nach innen“ geplant, also nach folgender Priorität:





## Fußverkehr





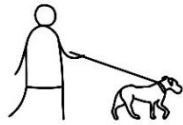
# Zielvorstellung Fußverkehrsnetz

Das Fußverkehrsnetz dient dazu, ...

- die Erreichbarkeit der nahräumlichen zentralen Versorgungsbereiche, der nahräumlichen Schulen sowie der Innenstadt – ausgehend vom Bahnhof, anderer ÖPNV-Haltestellen und Parkplätze – mit einem attraktiven, lückenlosen und barrierefreien Angebot für den Fußverkehr zu verbessern
- die Anbindung wichtiger Ziele des alltäglichen Lebens im Stadtgebiet (z.B. Arbeit, Einkauf, Freizeit, ...) auf zentralen Achsen in unterschiedlichen Qualitäten für den Fußverkehr zu gewährleisten
- eigenständige Mobilität für alle Personengruppen zu ermöglichen und motorisierten Verkehr zu vermeiden (z.B. Kfz-Fahrten < 3-5 Kilometern, Elterntaxi, ...)
- die Mobilität aller zu fördern und die Wahl des Verkehrsmittels gleichberechtigt zu gestalten (Flächenverteilung im Straßenraum, Aufenthaltsqualität)
- die Verkehrssicherheit für Zufußgehende zu erhöhen und die Vision-Zero für alle Fußverkehrsgruppen zu realisieren



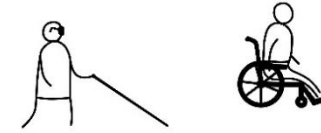
# Fußverkehrsgruppen



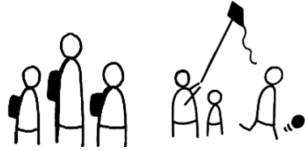
Spaziergängerinnen und Spaziergänger



Einkaufende



Personen mit  
Mobilitätseinschränkung



Kinder & Jugendliche



Erwerbstätige Personen



Reisende Personen



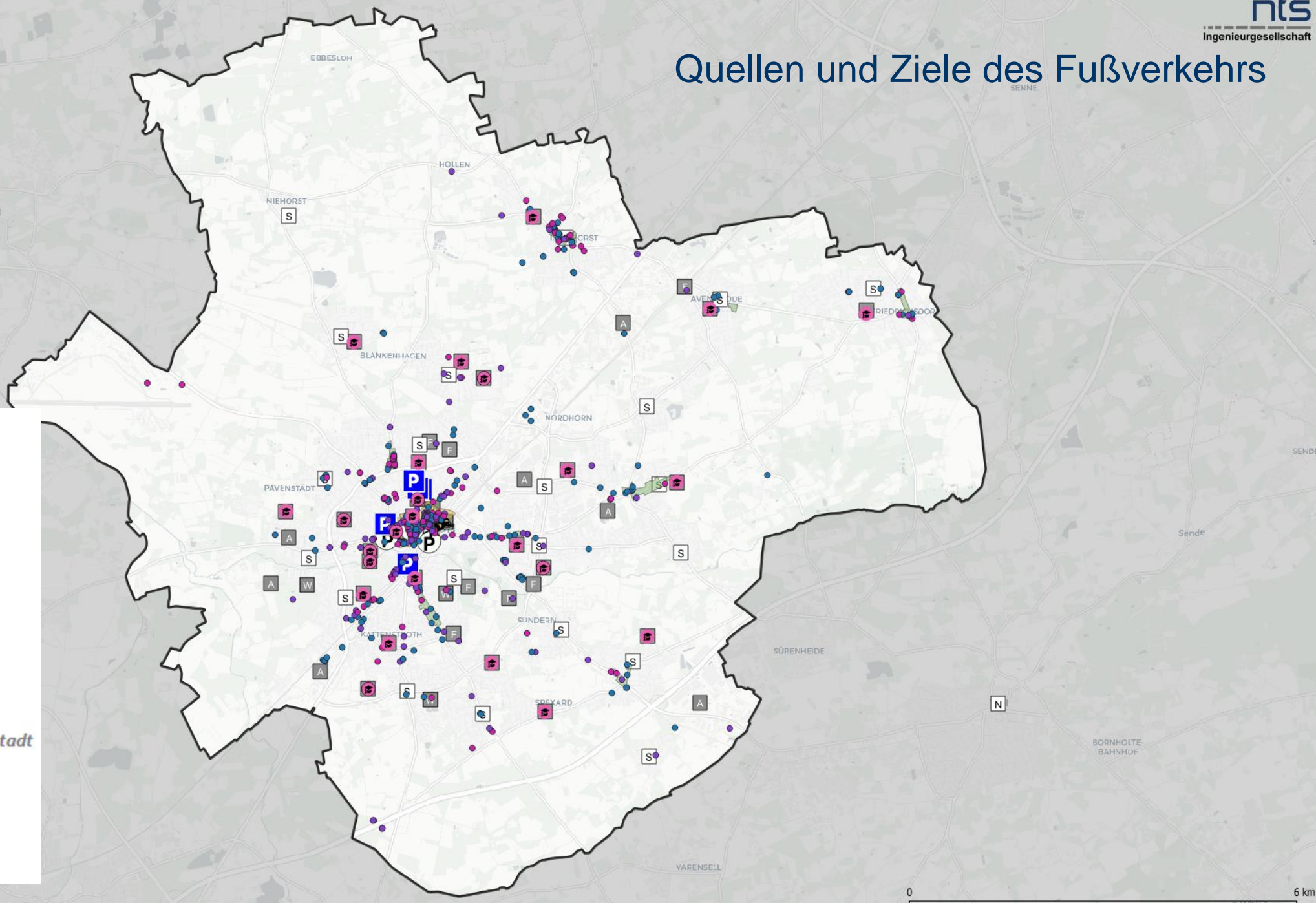
Sportlerinnen und Sportler



Seniorinnen und Senioren



# Quellen und Ziele des Fußverkehrs



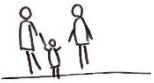
## Legende

- Einzelhandel
- Gastronomie
- Dienstleistung
- Weiterführende Schule
- Grundschule
- N** Quellen
- F** Ziele
- railway\_station
- Zentrale Versorgungsbereiche
- Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt
- P** Parkhaus
- P** Parkplatz
- P** Tiefgarage

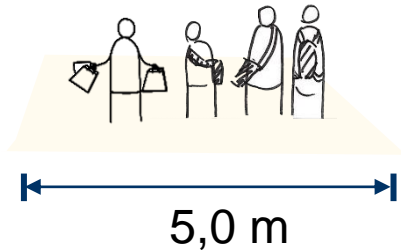


## Einteilung des Fußwegenetzes in unterschiedliche Wegetypen

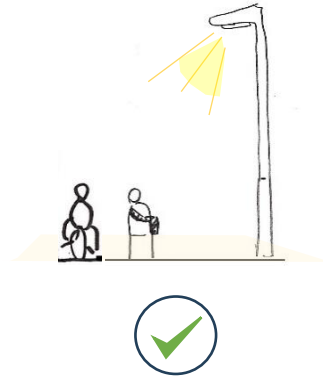
Nr.	Wegequalität	Bezeichnung	Erklärung
1	Premium Qualität	Fußverkehrszone	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zentrale Routen innerhalb der Innenstadt</li><li>• Bündelung des Fußverkehrs</li><li>• Höchster Anspruch an die Qualität, insbesondere bzgl. Barrierefreiheit</li></ul>
2	Sehr gute Qualität	Zentrale innerörtliche Zone	<ul style="list-style-type: none"><li>• Wichtige Routen innerhalb der Innenstadt</li><li>• Herausgehobene Bedeutung des Fußverkehrs</li></ul>
		Quartiersmeile	<ul style="list-style-type: none"><li>• Abschnitte in zentralen Versorgungsbereichen mit hohem Fußverkehrsanteil aufgrund von Einkaufsmöglichkeiten, Plätzen, Cafés, Haltestellen usw.</li><li>• Hoher Anspruch an die Qualität, insbesondere bzgl. Querungsmöglichkeiten und Barrierefreiheit</li></ul>
3	Gute Qualität	Schulwege	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbindung der Wohngebiete/wichtigen Haltestellen mit den Schulen</li></ul>
		Fußverkehrsmeile	<ul style="list-style-type: none"><li>• Wichtige Streckenabschnitte für den Fußverkehr vom Innenstadtbereich bis in die angrenzenden Stadtteile, zusammenhängende stadtteilübergreifende Verbindungen</li><li>• Anbindung von wichtigen Zielen &amp; fußverkehrsintensiven Einrichtungen (Seniorenheim, Parkplätze) außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen</li></ul>
4	Mindeststandard	Weitere innerörtliche Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sonstige Fußwege (u.a. in Wohngebieten)</li></ul>
5	Ausreichende Qualität	MIV-unabhängige Querverbindungen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reine Fußwege zur Vernetzung zwischen öffentlichen Straßenräumen, bspw. Pättken im Innenstadtbereich</li><li>• Oft naturbelassen, verlaufen durch Grünflächen oder zwischen privaten Grundstücken</li><li>• Anspruch an die Barrierefreiheit</li></ul>



# Fußverkehrsnetz Qualitätskriterien Fußverkehrszone



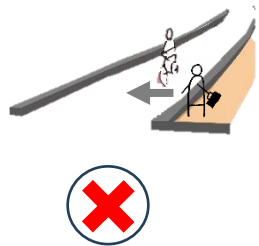
Mindestgehwegbreite



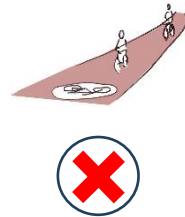
Beleuchtung



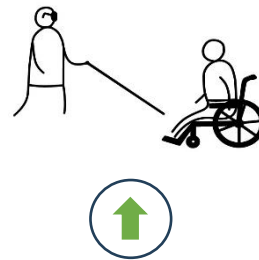
Kfz-Verkehr



Querungsmöglichkeiten



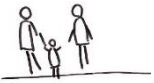
Radverkehr



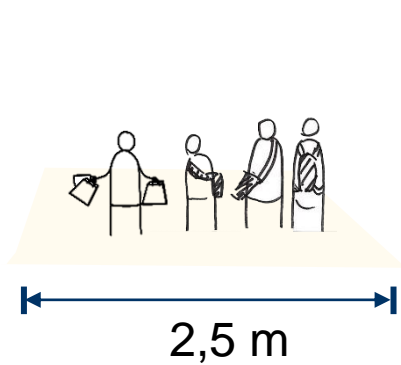
Anspruch an  
Barrierefreiheit



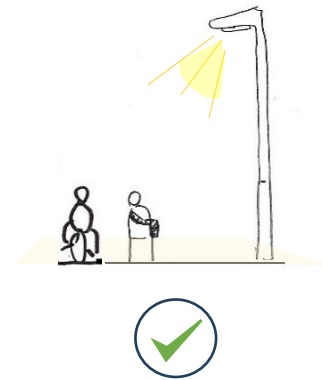
Aufenthalts-  
möglichkeiten



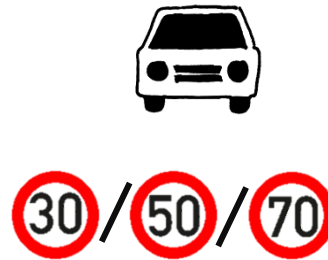
# Fußverkehrsnetz Qualitätskriterien Mindeststandard



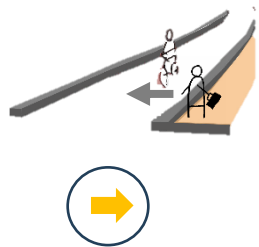
Mindestgehwegbreite



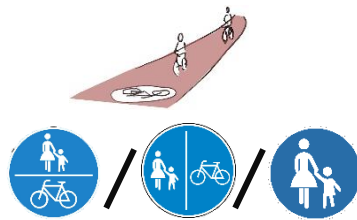
Beleuchtung



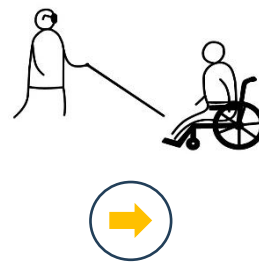
Kfz-Verkehr



Querungsmöglichkeiten



Radverkehr



Anspruch an  
Barrierefreiheit



Aufenthalts-  
möglichkeiten

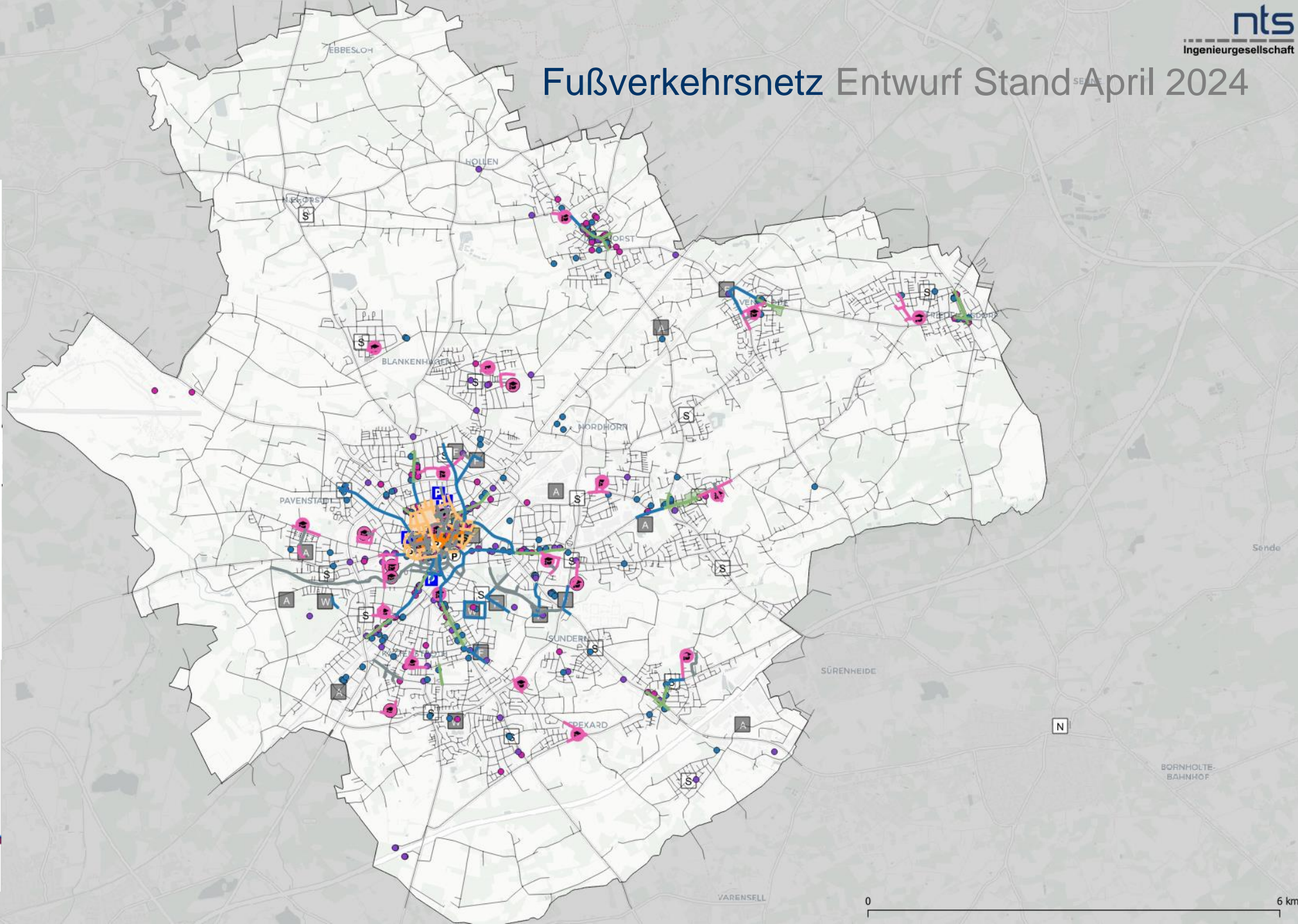


Harse N hkel

# Fußverkehrsnetz Entwurf Stand April 2024

## Legende

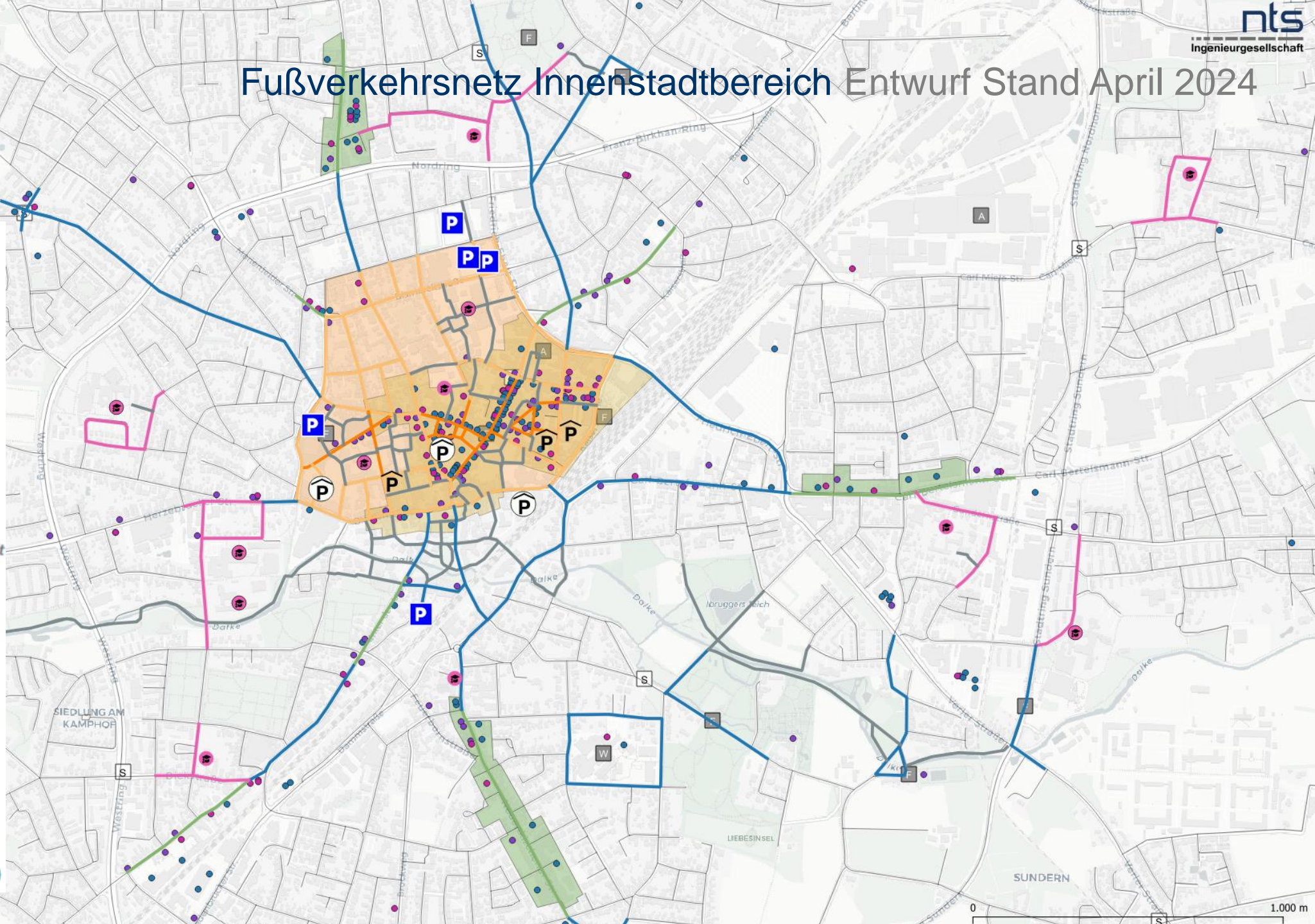
- Einzelhandel
- Gastronomie
- Dienstleistung
- Weiterführende Schule
- Grundschule
- N** Quellen
- F** Ziele
- railway\_station
- bus\_stop
- Zentrale innerörtliche Zone**
- Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt*
- Parkhaus
- Parkplatz
- Tiefgarage
- Zentrale Versorgungsbereiche*
- Fußverkehrszone**
- Zentrale innerörtliche Zone**
- Quartiersmeile**
- Schulwege**
- Fußverkehrsmeile**
- MIV-unabhängige Querverbindungen**
- Mindeststandard (übriges Straßennetz)**



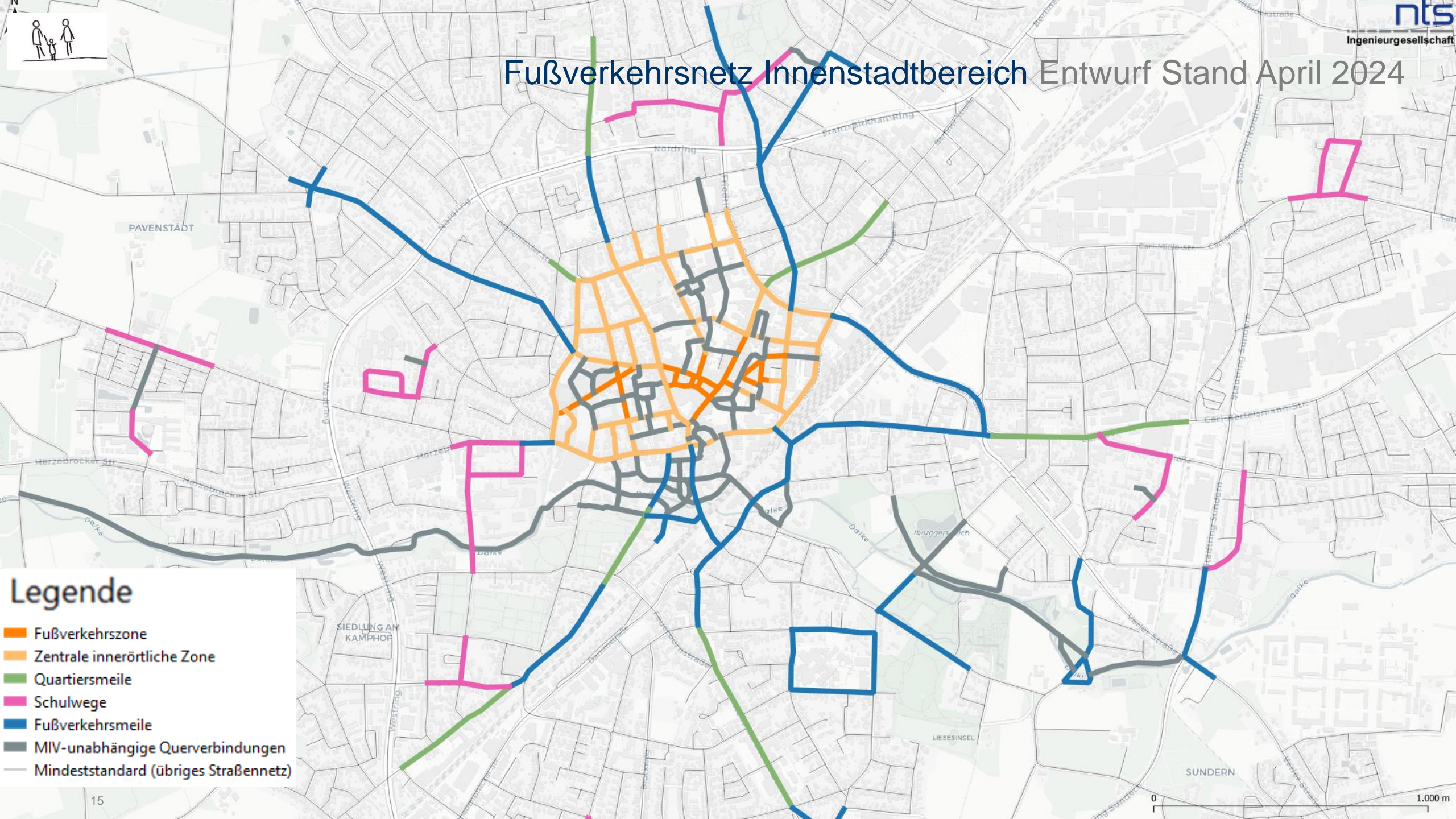
# Fußverkehrsnetz Innenstadtbereich Entwurf Stand April 2024



- ## Legende
- Einzelhandel
  - Gastronomie
  - Dienstleistung
  - Weiterführende Schule
  - Grundschule
  - N** Quellen
  - F** Ziele
  - railway\_station
  - bus\_stop
  - Zentrale innerörtliche Zone**
  - Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt*
  - Parkhaus
  - Parkplatz
  - Tiefgarage
  - Zentrale Versorgungsbereiche*
  - Fußverkehrszone
  - Zentrale innerörtliche Zone
  - Quartiersmeile
  - Schulwege
  - Fußverkehrsmeile
  - MIV-unabhängige Querverbindungen
  - Mindeststandard (übriges Straßennetz)



## Fußverkehrsnetz Innenstadtbereich Entwurf Stand April 2024



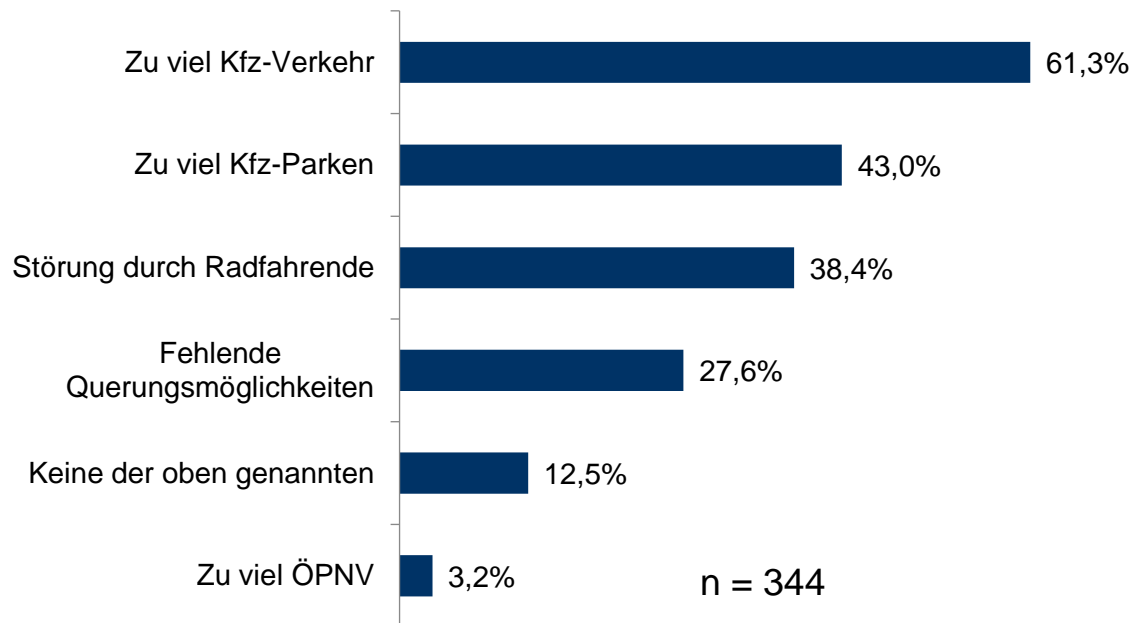




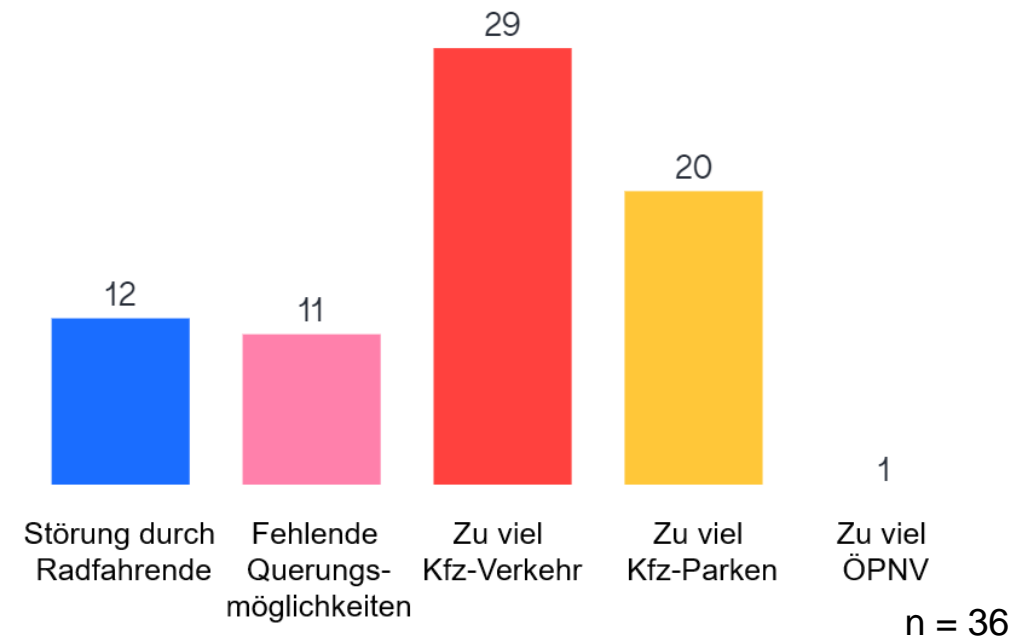


**Nehmen Sie als gehende Person eine oder mehrere der folgenden Thematiken im Bereich der zentralen innerörtlichen Zone wahr?**

Ergebnisse Online-Umfrage:



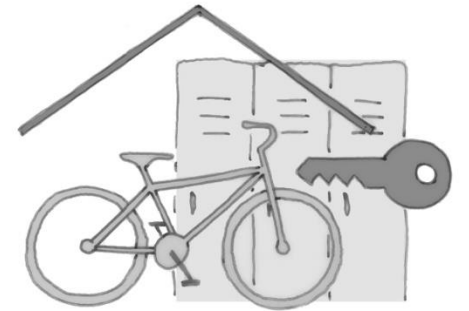
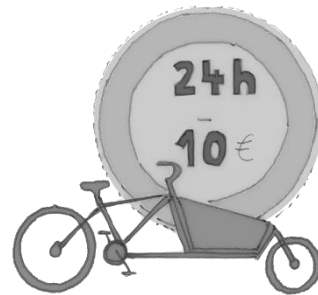
Ergebnisse Öffentlichkeitsveranstaltung:



**Fazit nts:**

➤ Häufigster Störungsfaktor für den Fußverkehr in innerörtlicher Zone ist der Kfz-Verkehr

# Radverkehr





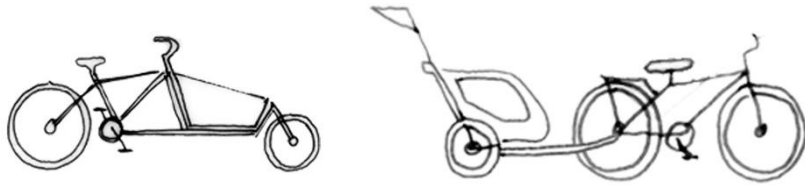
# Zielvorstellung Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz dient dazu, ...

- quartiersbezogenen und stadtweiten Radverkehr aufzunehmen
- die Erreichbarkeit der nahräumlichen, stadtweiten und überörtlichen Ziele mit einem lückenlosen Angebot für den Radverkehr zu verbessern
- die Anbindung wichtiger Ziele des alltäglichen Lebens im Stadtgebiet (z.B. Arbeit, Einkauf, Freizeit, ...) auf zentralen Achsen in unterschiedlichen Qualitäten für den Radverkehr zu gewährleisten
- eigenständige Mobilität für alle Personengruppen zu ermöglichen und motorisierten Verkehr zu vermeiden (z.B. Elterntaxi zur Schule, in der Freizeit, ...)
- die Mobilität aller zu fördern und die Wahl des Verkehrsmittels gleichberechtigt zu gestalten (Flächenverteilung und Aufenthaltsqualität auf wichtigen Straßenzügen des Stadtgebietes)
- die Verkehrssicherheit für Radfahrende zu erhöhen und die Vision-Zero für alle Radverkehrsgruppen zu realisieren



# Radverkehrsgruppen



Personen mit Lastenrädern  
und Fahrradanhängern



Personen mit Mobilitäts-  
einschränkungen und Sonderfahrrad



Freizeitfahrende  
(große Gruppen)



Personen mit Pedelec etc.  
(hohe Geschwindigkeiten)



Personen mit E-Scooter



Sportlerinnen und Sportler /  
schnelle Radfahrende  
(z.B. Rennrad)



Alltagsradfahrende



Schüler /  
Schülerinnen /  
Kinder



Orientierung an bestehenden Planungen und Konzepten:

- Alltagsradwegekonzept
- Radschnellweg OWL 2.0
- Fahrradstraßen (Bestand & Planung)

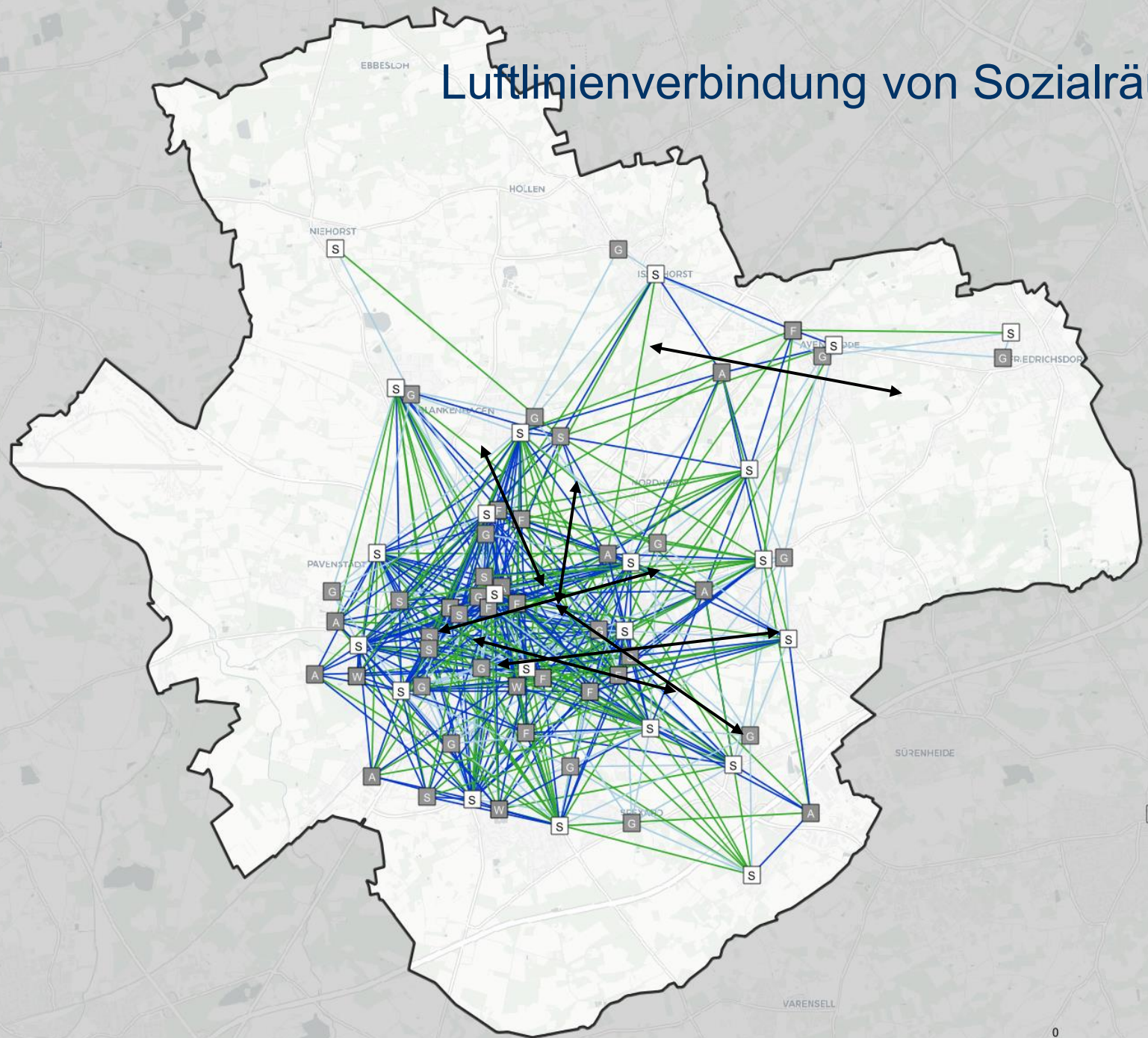
Zur Einordnung der Bedeutung von Straßenzügen für den Radverkehr werden verschiedene Attribute berücksichtigt:

- 1) Anbindung Versorgungsbereiche
- 2) Anbindung Quellen und Ziele
- 3) Abdeckung aus Wunschliniennetz (Luftlinienverbindung)
- 4) Einzugsgebiet Einwohnerzahlen
- 5) Maschenweite (Einwohnenden Erreichbarkeit 90% innerhalb 200m)
- 6) Festgelegt als Kfz-Vorbehaltsnetz

➤ Die Attribute können bei der Einteilung des Radverkehrsnetzes unterschiedlich stark gewichtet werden



# Luftlinienverbindung von Sozialräumen $\leq 3,9$ km

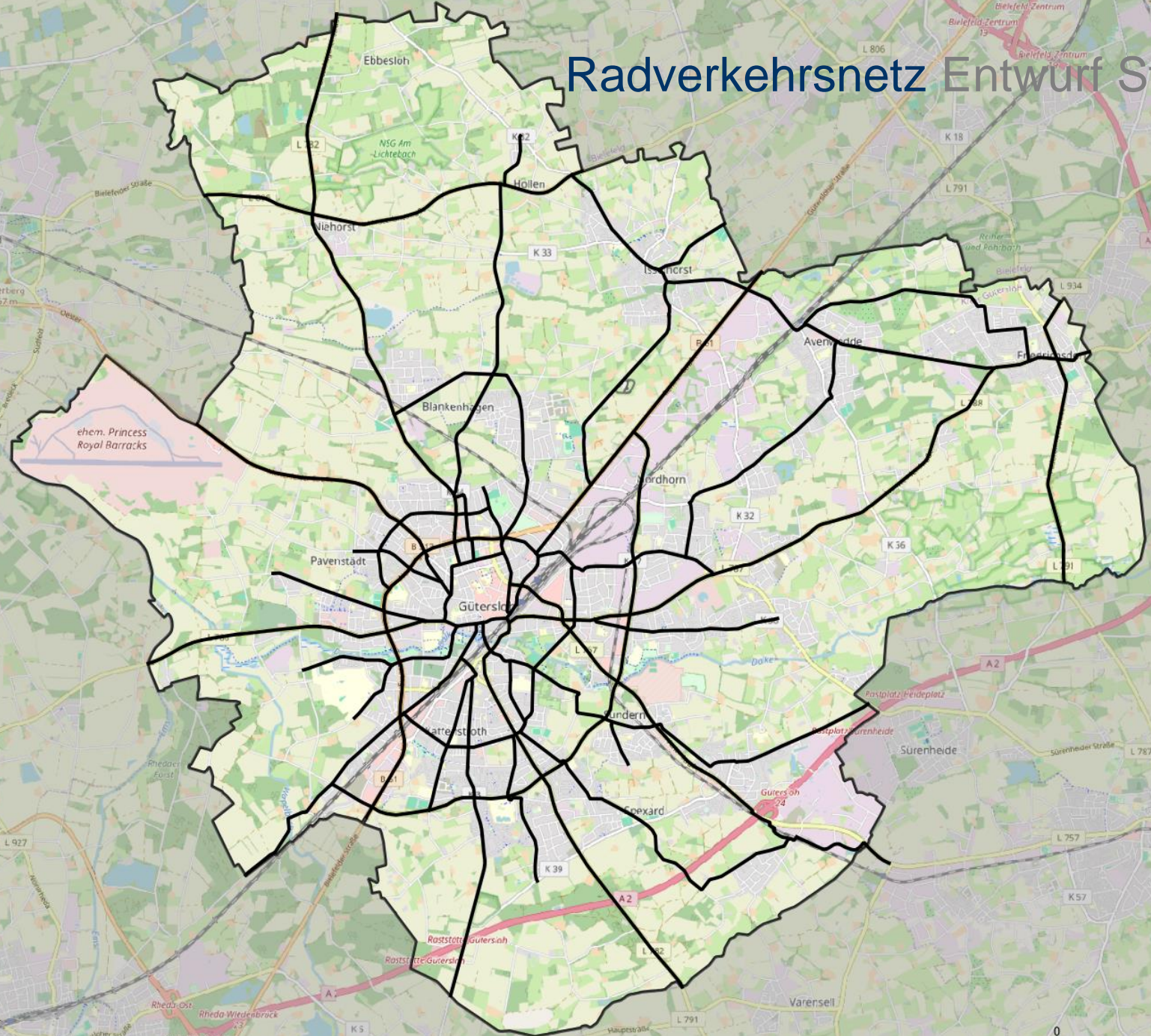


**Legende**


- Routenhäufungen
- $\leq 2,9$  km Grundschule
- $\leq 2,9$  km andere Ziele
- $\leq 3,9$  km



# Radverkehrsnetz Entwurf Stand April 2024



**Legende**

 Radverkehrsnetz



# Zukünftiges Radverkehrsnetz

## Radschnellweg

- Überregionale Verbindungsfunktion
- Entfernungen größer 15 km

## Veloroute

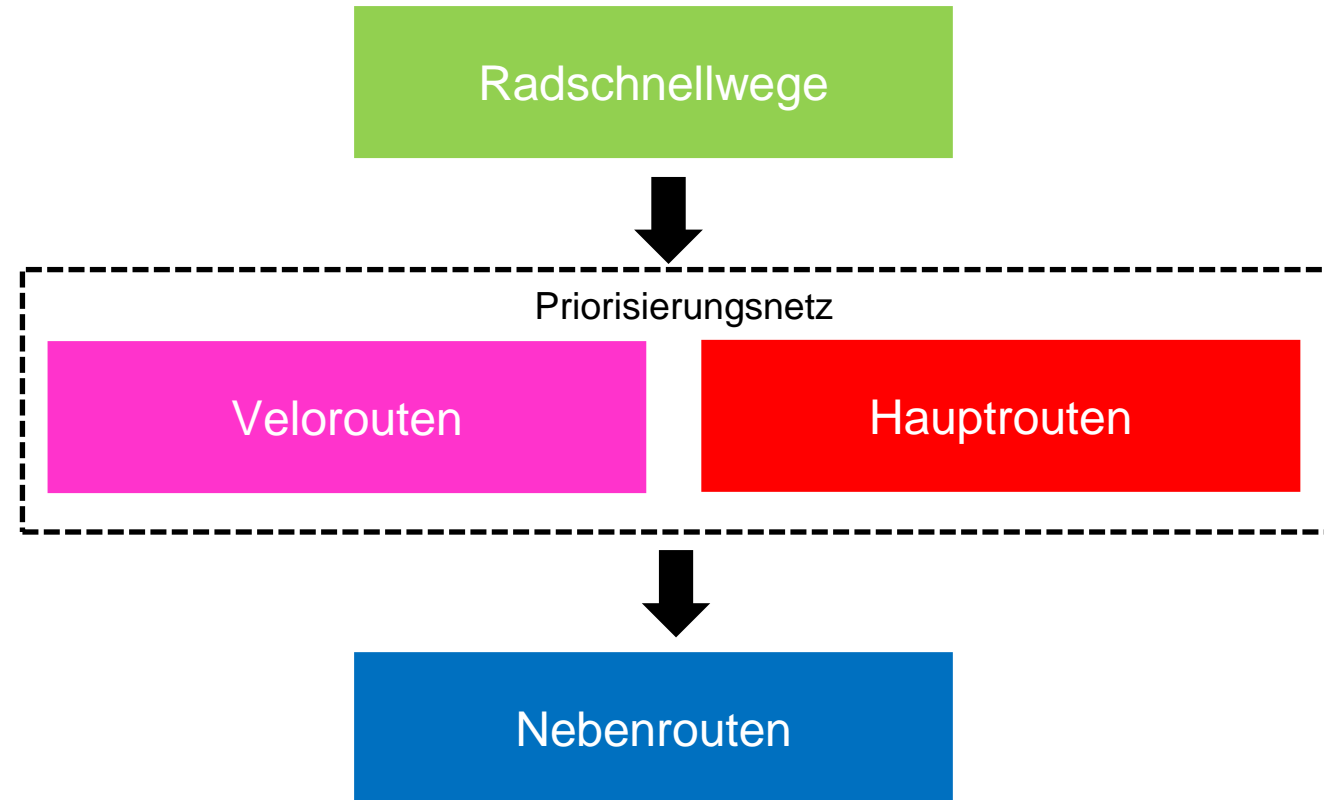
- Sozialraumübergreifende Verbindungen
- Entfernungen bis 15 km
- Möglichst abseits der Hauptverkehrsstraßen

## Hauptroute

- Anbindung von Nachbargemeinden
- Radweg insbesondere an Hauptverkehrsstraßen
- Entfernungen größer 15 km

## Nebenroute

- Verbindungen zwischen Routen
- Anbindung sonstiger Ziele
- Entfernungen bis 5 km

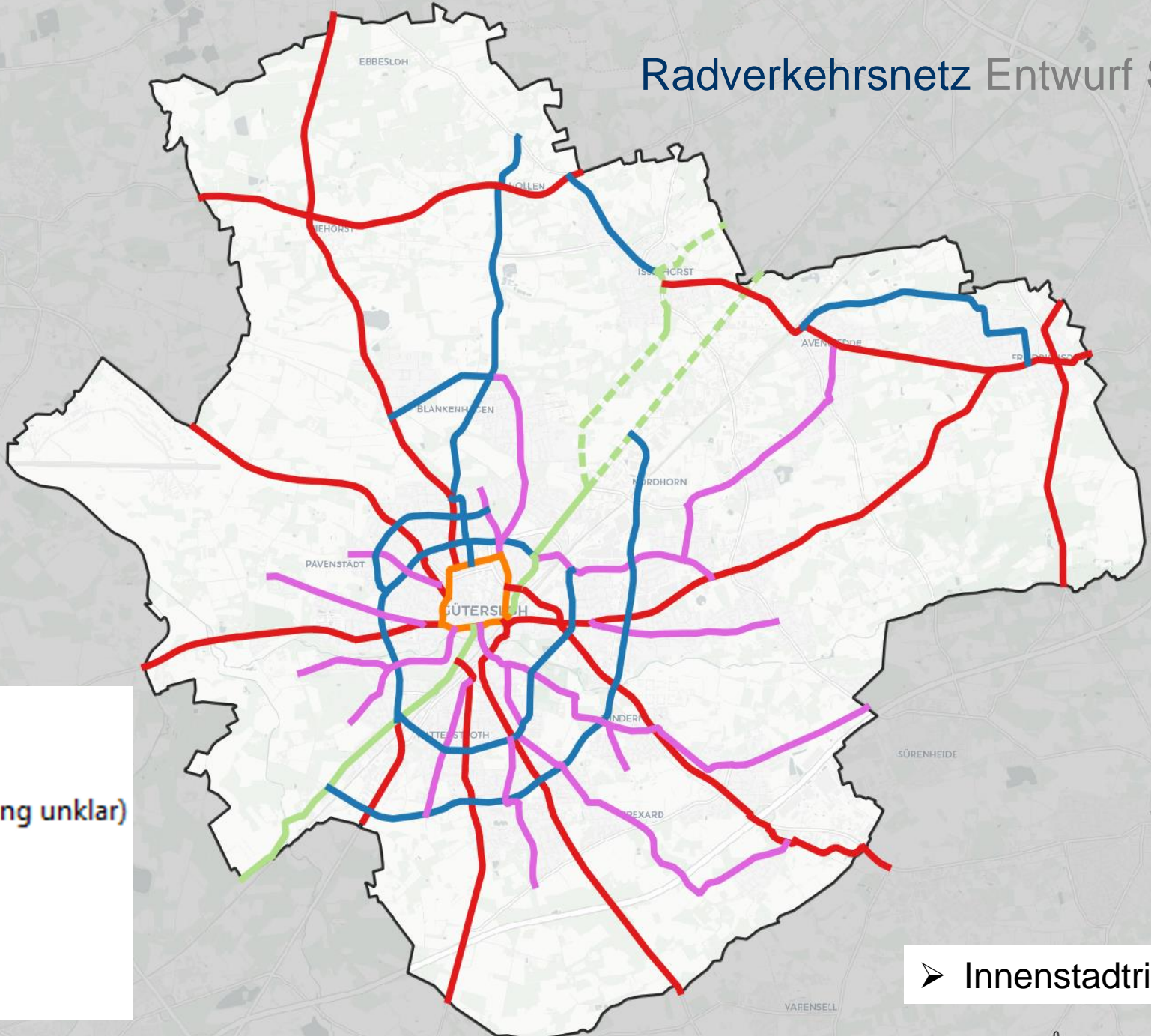


*Diese Hierarchie bezieht sich auf die angestrebten Qualitäten, nicht auf die Umsetzungsreihenfolge*





# Radverkehrsnetz Entwurf Stand April 2024



### Legende

- Radschnellweg
- - - Radschnellweg (Fortführung unklar)
- Veloroute
- Hauptroute
- Nebenroute
- Innenstadtring

➤ Innenstadtring mit Verteilerfunktion



## Wenn dies ein mögliches Radverkehrsnetz ist, fehlt Ihnen eine wichtige Wegeverbindung?

### Ergebnisse Online-Umfrage:

- TWE-Strecke als Radschnellweg
  - Isselhorst-Avenwedde-Spexard
  - Gütersloh-Verl
  - Neuenkirchener Straße
  - Querverbindungen Innenstadt
- n = 128

### Ergebnisse Öffentlichkeitsveranstaltung:

nein  
isselhorst-steinhagen  
fahrradzone innenstadt

---

n = 3

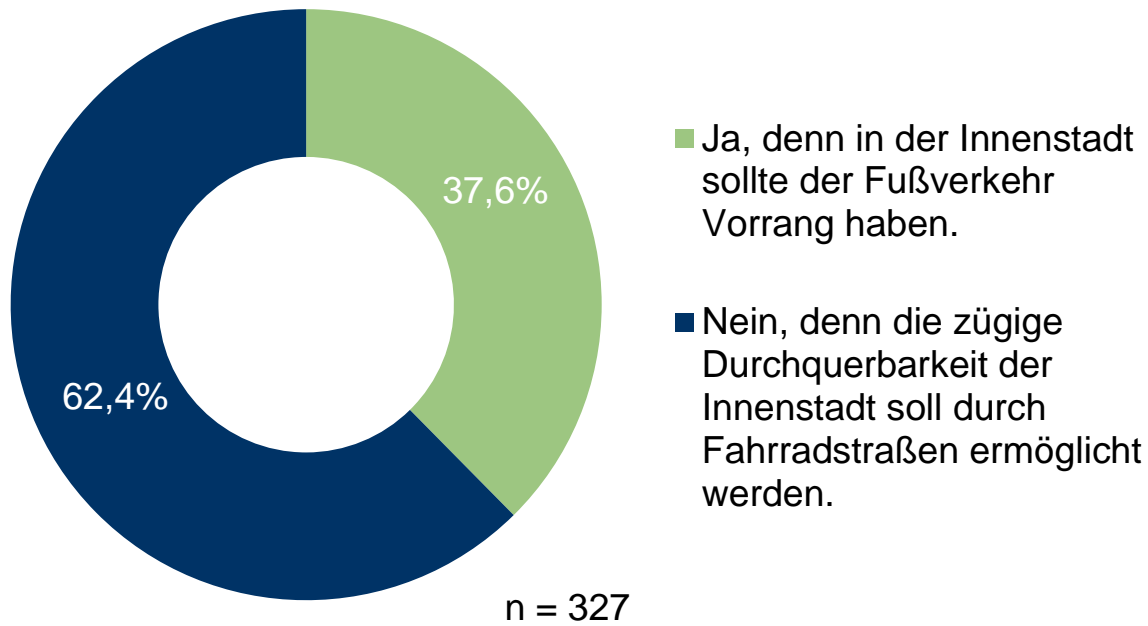
### Fazit nts:

- Entwurf Radverkehrsnetz weitestgehend deckungsgleich mit Anmerkungen

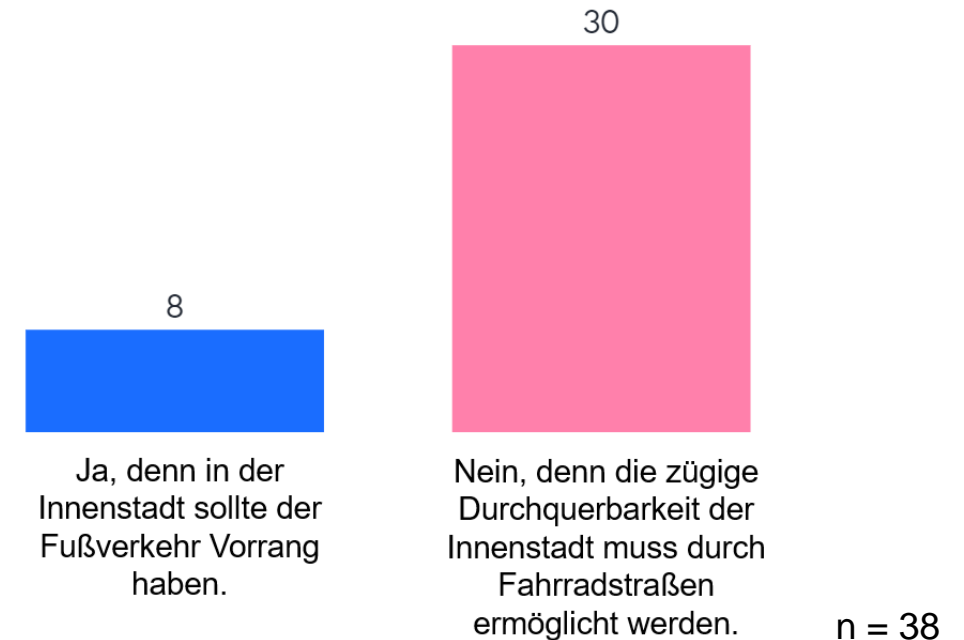


## Ist die Erreichbarkeit der Innenstadt aus Ihrer Sicht für den Radverkehr mit dem Innenstadtring zufriedenstellend gegeben?

Ergebnisse Online-Umfrage:



Ergebnisse Öffentlichkeitsveranstaltung:



### Fazit nts:

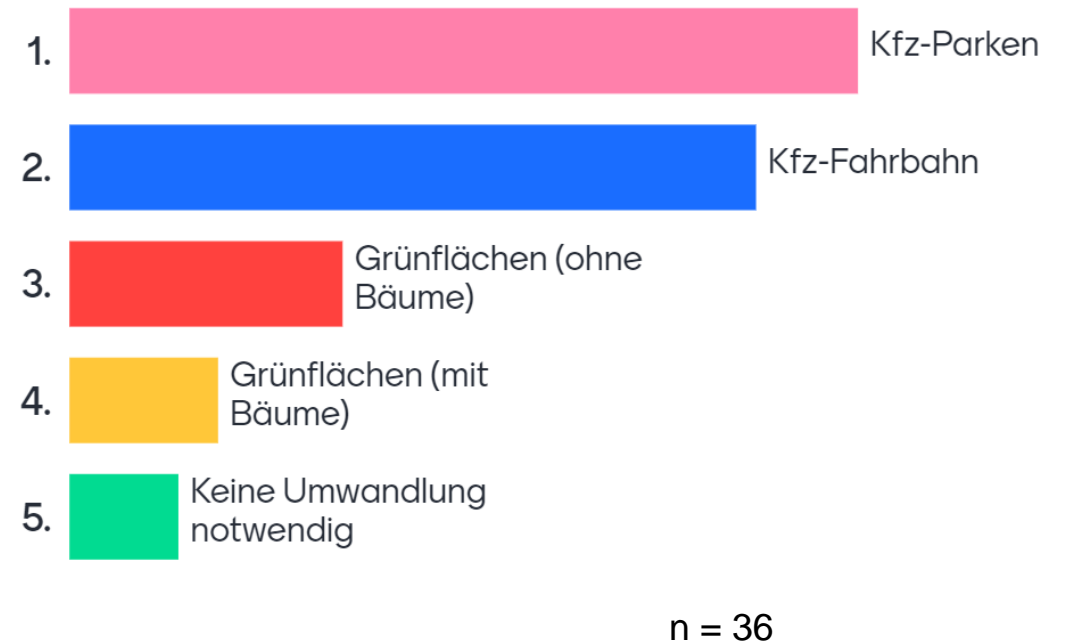
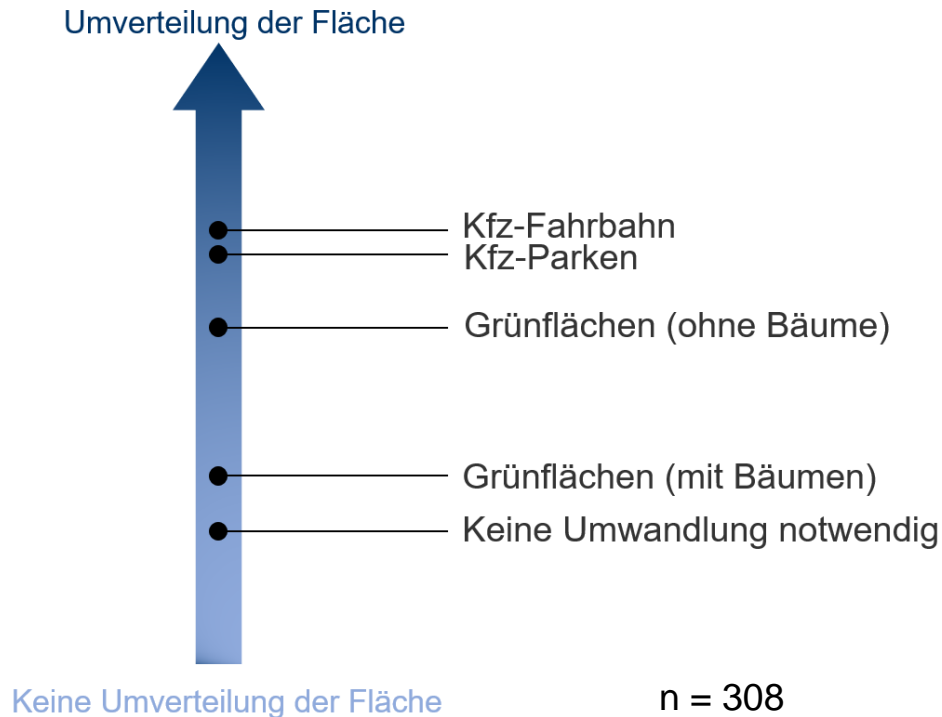
- Teilnehmende sehe keine ausreichende Erreichbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr mit einem Innenstadtring



Wenn Sie dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum ermöglichen möchten, aus welchem Bereich würden Sie die Flächen nehmen?

Ergebnisse Online-Umfrage:

Ergebnisse Öffentlichkeitsveranstaltung:

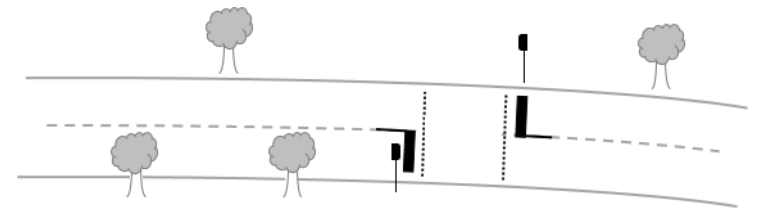


Fazit nts:

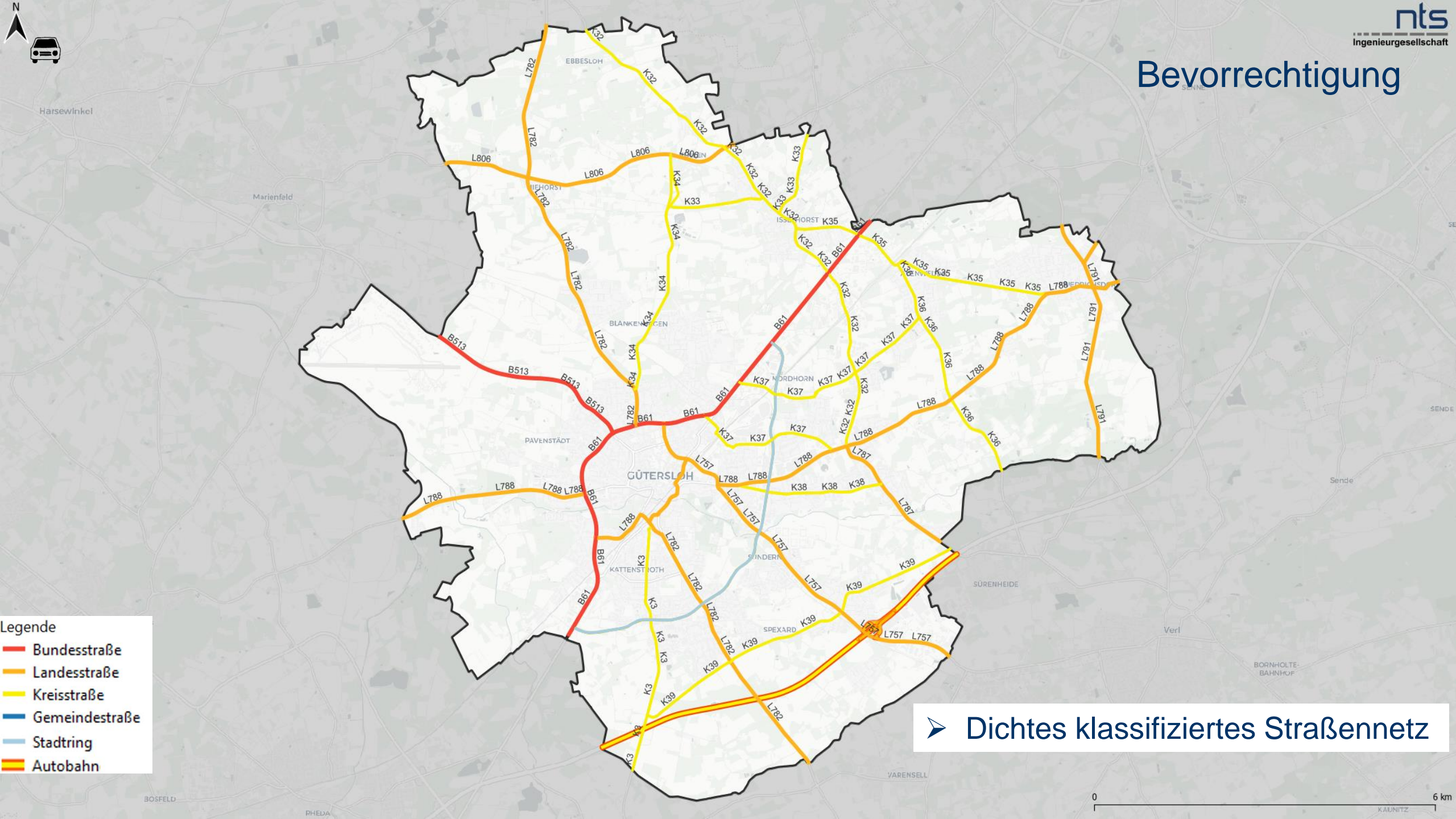
➤ Teilnehmenden würden Raum für Fuß- und Radverkehr vom Kfz nehmen



## Kfz-Verkehr (fließend)



# Bevorrechtigung



Legende

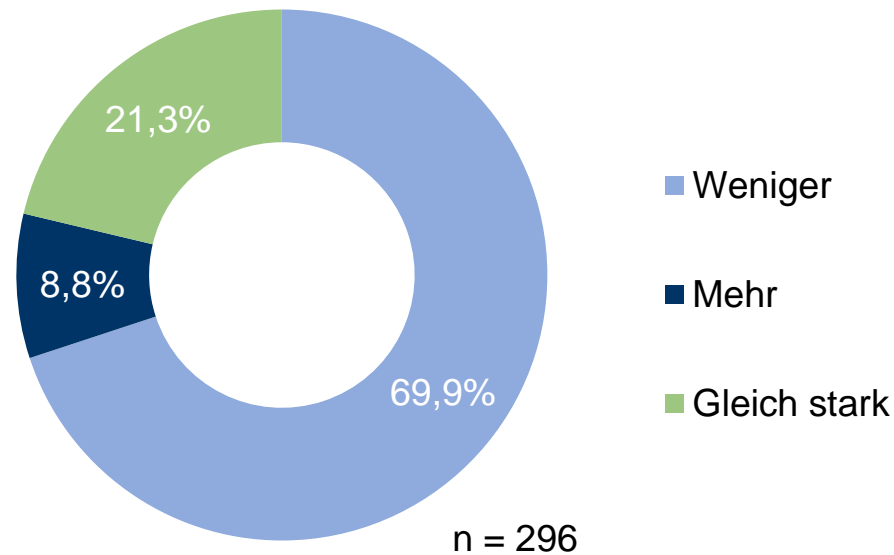
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße
- Stadtring
- Autobahn

➤ Dichtes klassifiziertes Straßennetz

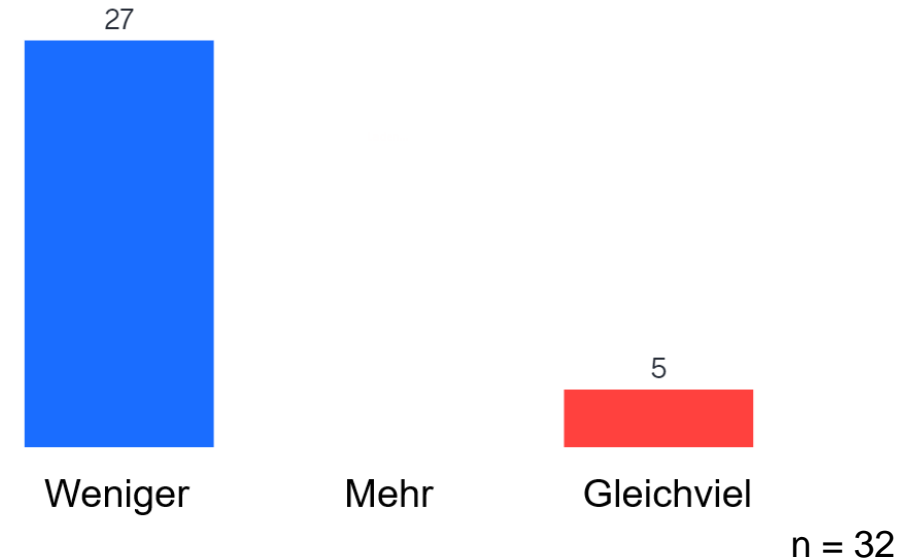


Soll der Kfz-Verkehr zukünftig weniger, mehr oder gleich stark bevorzugt werden wie aktuell?

Ergebnisse Online-Umfrage:



Ergebnisse Öffentlichkeitsveranstaltung:



Fazit nts:

- Zukünftig weniger Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs gewollt von Teilnehmenden



## Definition Vorbehaltsnetz & Vorgehensweise

Das Kfz-Vorbehaltsnetz dient dazu, ...

- quartiersfremde Kfz-Verkehre aufzunehmen
- Durchgangsverkehre abzuwickeln
- die Erreichbarkeit der Stadt zu gewährleisten
  - Hohe Verbindungsfunktion: bis zum Rand des zu verbindenden Ortes
  - Niedrige Verbindungsfunktion: anschließende Verbindung Richtung Hauptzentrum (RIN 2008)
- die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete zu gewährleisten
- Stadtteile zu verbinden
- Besondere Verbindungs- und Bündelungsfunktion

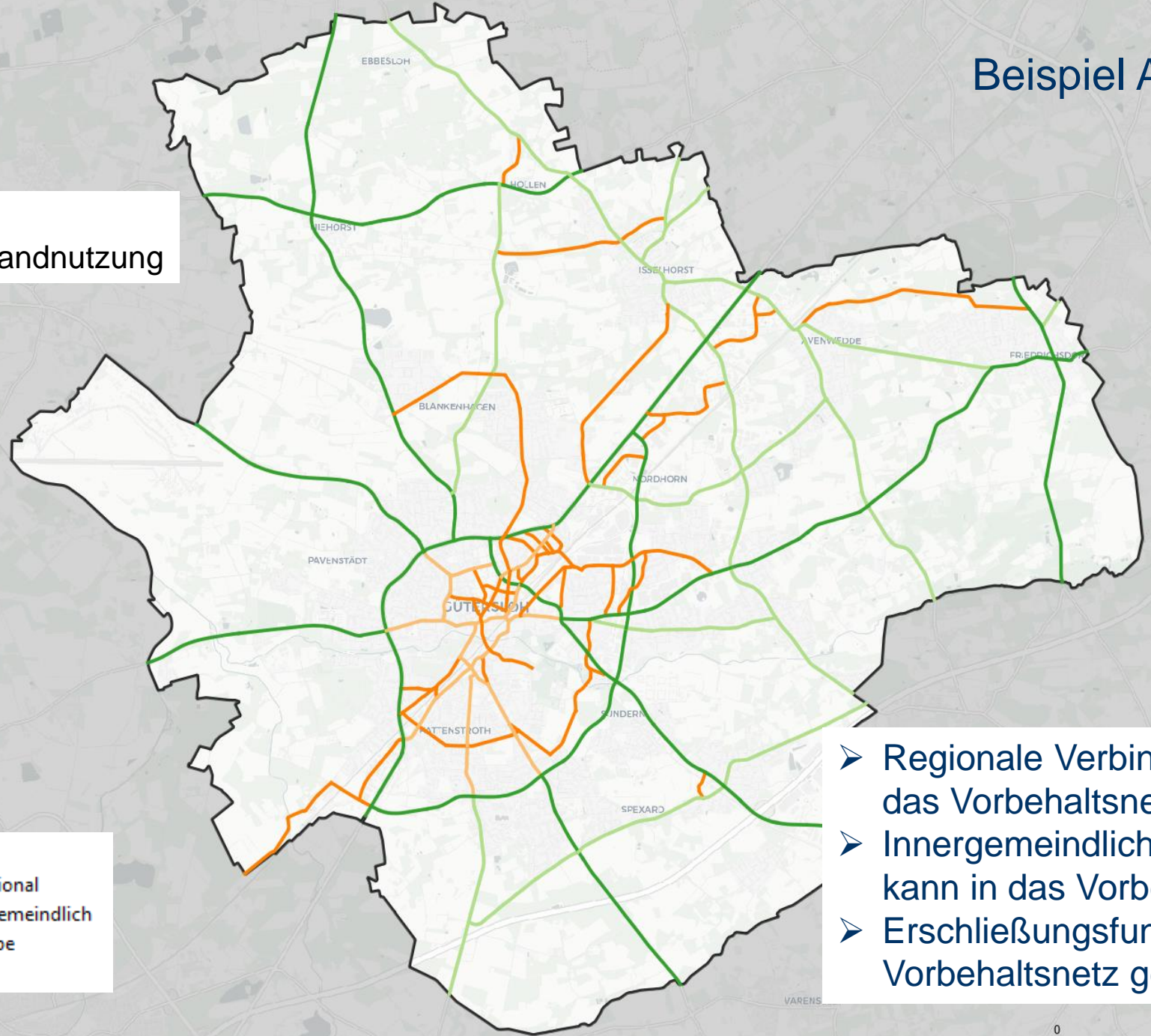
Zur Einordnung der Bedeutung von Straßenzügen für den Kfz-Verkehr werden verschiedene Attribute berücksichtigt:

- 1) Klassifizierung
- 2) Lage in Versorgungsbereichen
- 3) Zulässige Kfz-Höchstgeschwindigkeit
- 4) Kfz-Verkehrsstärke
- 5) Nutzung durch Linienbusverkehr
- 6) Straßenräumliche Randnutzung
- 7) Verbindungs- und Erschließungsfunktion



# Beispiel Attribut: Funktion

Grundlage:  
• Straßenkategorie & Randnutzung



- Legende
- Verbindungsfunktion regional/ überregional
  - Verbindungsfunktion inner-/zwischenkommunal
  - Erschließungsfunktion Wohnen/Gewerbe
  - Erschließungsfunktion Innenstadt

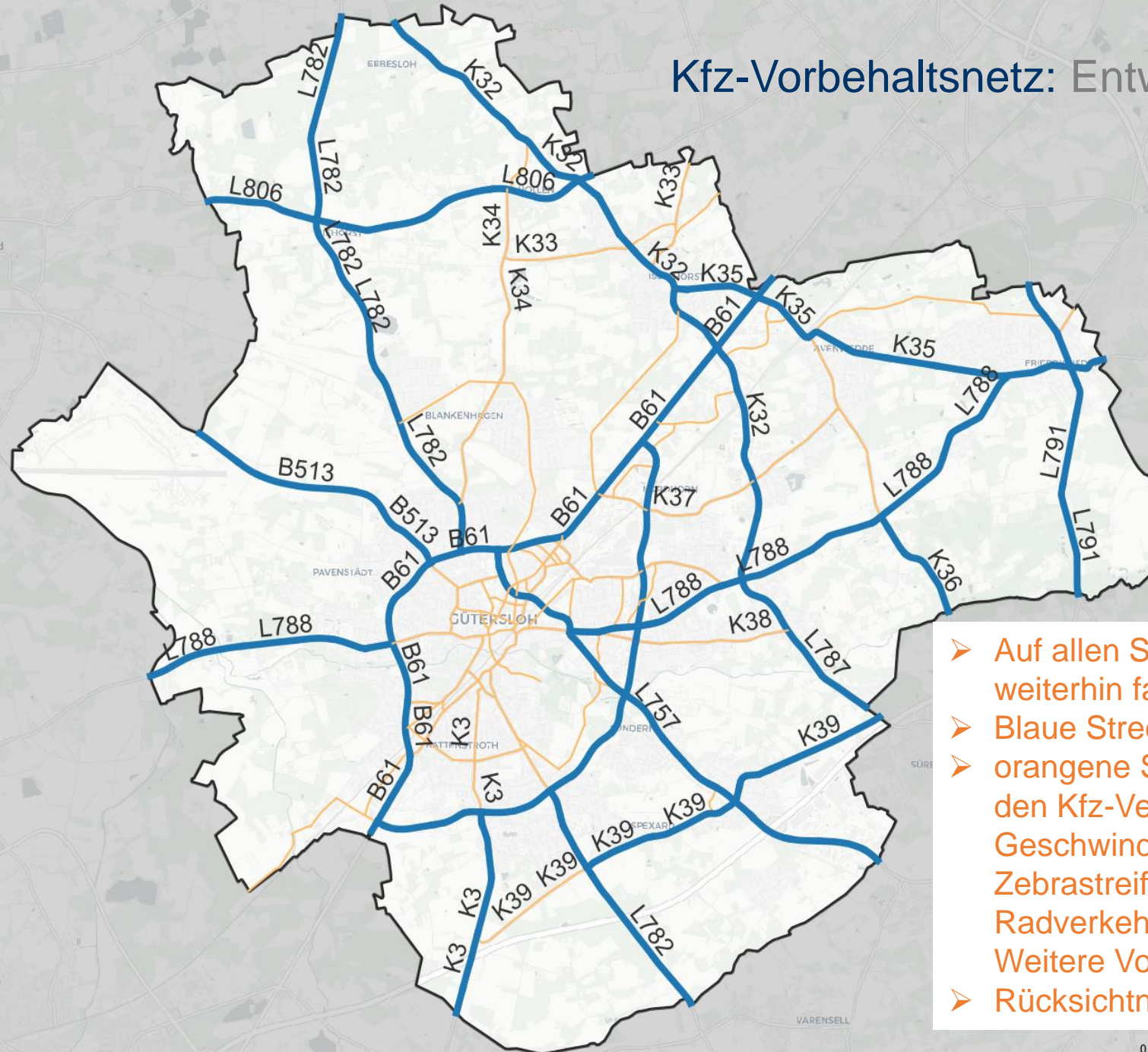
- Regionale Verbindungsfunktion muss in das Vorbehaltsnetz
- Innergemeindliche Verbindungsfunktion kann in das Vorbehaltsnetz
- Erschließungsfunktion nicht für Vorbehaltsnetz geeignet



Harsewinkel

Herzebrock

# Kfz-Vorbehaltsnetz: Entwurf Stand April 2024



- Auf allen Strecken darf der Kfz-Verkehr weiterhin fahren
- Blaue Strecken: Kfz-Verkehr mit Priorität
- orangene Strecken: Einschränkungen für den Kfz-Verkehr durch Geschwindigkeitsreduzierungen, Zebrastreifen, Fahrbahnverengungen oder Radverkehr auf der Fahrbahn möglich. Weitere Vorfahrtsstraßen möglich
- Rücksichtnahme erforderlich

**Legende**

- Kfz-Vorbehaltsnetz
- Kein Kfz-Vorbehaltsnetz



Herzsewinkel

Marienfeld

EBBESLOH

BLANKENHROEN

PAVENSSTADT

GÜTERSLOH

STATTENROTH

K3

Herzebrock

34SFELD

RHEDA

VARENSELL

0

KAUNITZ

6 km

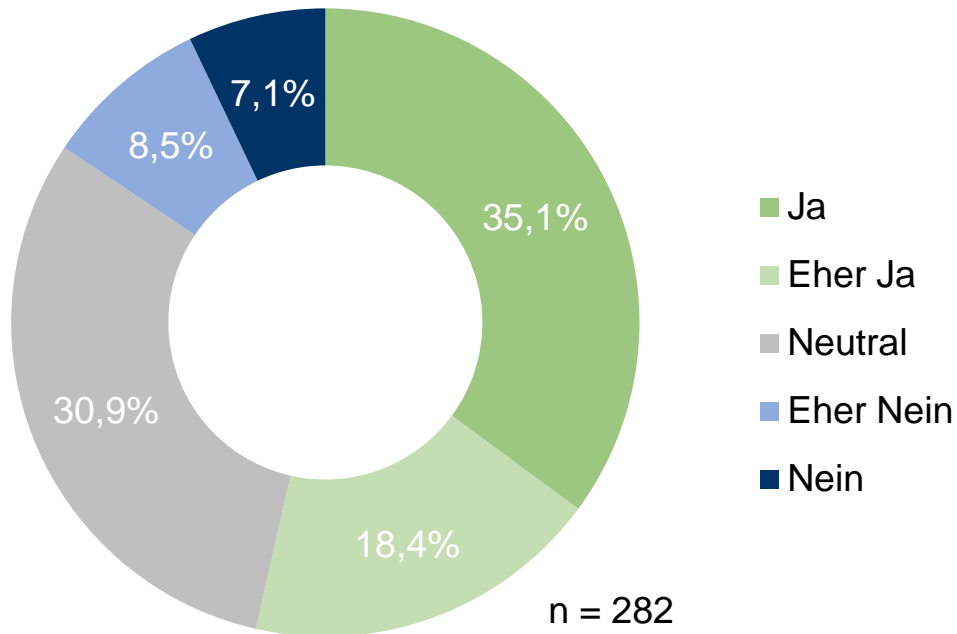
SENNESTADT

SENOE

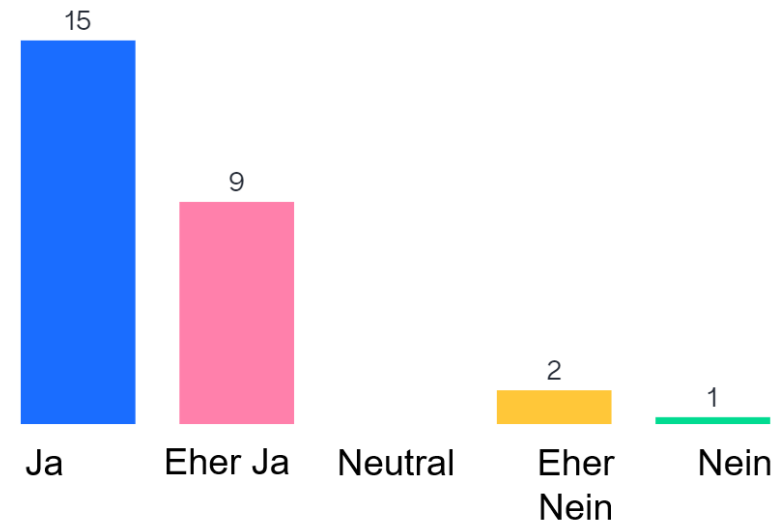


## Finden Sie das oben vorgestellte Kfz-Vorbehaltsnetz ausreichend?

Ergebnisse Online-Umfrage:



Ergebnisse Öffentlichkeitsveranstaltung:



n = 27

### Fazit nts:

- Entwurf Kfz-Vorbehaltsnetz entspricht weitestgehend den Vorstellungen der Teilnehmenden



Ausblick



- Bewertung der untersuchten Strecken und Knotenpunkte
- Beschluss der Netze für Kfz-, Rad- und Fußverkehr
- Entwicklung eines priorisierten Maßnahmenkatalogs
- Entwicklung eines Handlungskonzepts mit Maßnahmensteckbriefen
- Weitere Bürgerveranstaltung
- Detailplanung für 3 Kilometer Strecke

	2023												2024							
	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	
Grundlagenermittlung B 1.1																				
Straßenräumliche Bestandsaufnahme und -bewertung B 1.2																				
Netzentwicklung Kfz-Vorbehaltsnetz B 2.1																				
Ausarbeitung einer qualitativ hochwertigen Radinfrastruktur mit angemessenen Führungsformen B 2.3																				
Netzbeurteilung Fußverkehr B 2.4																				
Entwicklung von Maßnahmenswerparaten B 2.5																				
Detailplanung von Führungsformen und Straßenraumgestaltung für 3 km Strecke (gem. HOA) B 3																				
Verwaltung FB 32 B 4.1																				
Politik interfraktioneller AK B 4.3																				
Politik Mobilitätsausschuss B 4.4																				
Öffentlichkeit B 4.5																				
Stakeholder B 4.6																				

## Nächsten Termine:

04.06.2024

Politik (Mobilitätsausschuss)

Netzgestaltung Innenstadt & Ergebnisse straßenräumliche Bestandserfassung und Bewertung  
Zwischenergebnisse

Vrsl. Ende Juni 2024

Öffentlichkeit

## Sie haben noch Fragen?



Ihre Ansprechpersonen sind  
Anna Hennerkes  
T. 0 25 01 / 27 60 – 62  
anna.hennerkes@nts-plan.de

Marvin Mirwald  
T. 0 25 01 / 27 60 – 138  
marvin.mirwald@nts-plan.de

### **Nutzungsrechte**

Bicycle Parking by azapron from <https://thenounproject.com/browse/icons/term/bicycle-parking>

Bike Rack by Gerardo Martín Martínez from <https://thenounproject.com/browse/icons/term/bike-rack>

bicycle rack by luis pachon from <https://thenounproject.com/browse/icons/term/bicycle-rack>

u-lock by Eliricon from <https://thenounproject.com/browse/icons/term/u-lock>

Hintergrundkarte „basemap.de“ BKG 3-2023

Hintergrundkarte „Positron“ Map tiles by CartoDB, under CC BY 3.0. Data by OpenStreetMap, under ODbL.

ÖPNV Haltepunkte, Parkplatzstandorte © Openstreetmap-Mitwirkende