

Nahmobilitätskonzept Gütersloh

Auftragsinhalte und Tiefe der Bestandsanalyse





I. Wer wir sind



II. Auftragsinhalte



III. Vorgehensweise



IV. Tiefe der Bestandsanalyse



V. Ausblick



Wer wir sind: Projektteam

Geschäftsleitung **Dipl.- Ing. Olaf Timm**

Projektleitung

M.Sc. Anna Hennerkes

Projektbearbeiter / Stellv. Projektleitung

M.Sc. Marvin Mirwald

Teamassistenz

Nina Mecklenborg



Wer wir sind: Mitarbeitende

- » Ingenieure
- » Landschaftsarchitekten
- » Geographen
- » Architekten
- » Techniker Bauzeichner
- » Kaufm. Angestellte

130

MitarbeiterInnen 2023





Wer wir sind: 50 Jahre Erfahrung

Knowhow » hohe Leistungsstandards » technische Innovationen » Leidenschaft » Kompetenz » Mitarbeiteridentifikation





Auftragsinhalte: Ablauf Nahmobilitätskonzept

Grundlagenermittlung,
Einarbeitung in die
Stadtstruktur

Straßenräumliche
Bestandserfassung
und -analyse

Priorisierter
Maßnahmenkatalog

Detailplanung
für 3 km
Strecke



Erstellung Kataster für
die zu betrachtenden
Verkehrsarten

Integrierte
Netzentwicklung zur
Förderung der
Nahmobilität

Handlungskonzept mit
Maßnahmen-
steckbriefen



Auftragsinhalte: Zielvorstellungen

Stärkung der Innenstadt



Verbesserung Erreichbarkeit der Schulen und Hochschulen

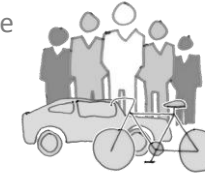


Bessere Anbindung der Arbeitsplätze



Gerechte Flächenverteilung aller Verkehrsgruppen

Gutes Miteinander auf der Straße



Steigerung des Anteils des Umweltverbunds

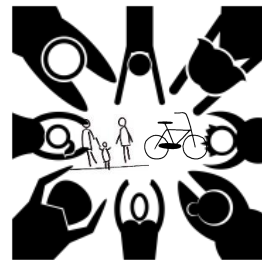


Förderung der Gesundheit der Gütersloher Bürger

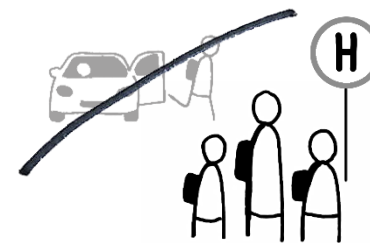


Keine getötete und verletzte Radfahrende & Gehende **Vision Zero**

Rad- und Fußverkehr für **ALLE**



Gute Verknüpfung Mit dem ÖPNV



kein **Elterntaxi** Schulweg mit Rad oder zu Fuß

Viele barrierefreie Strecken

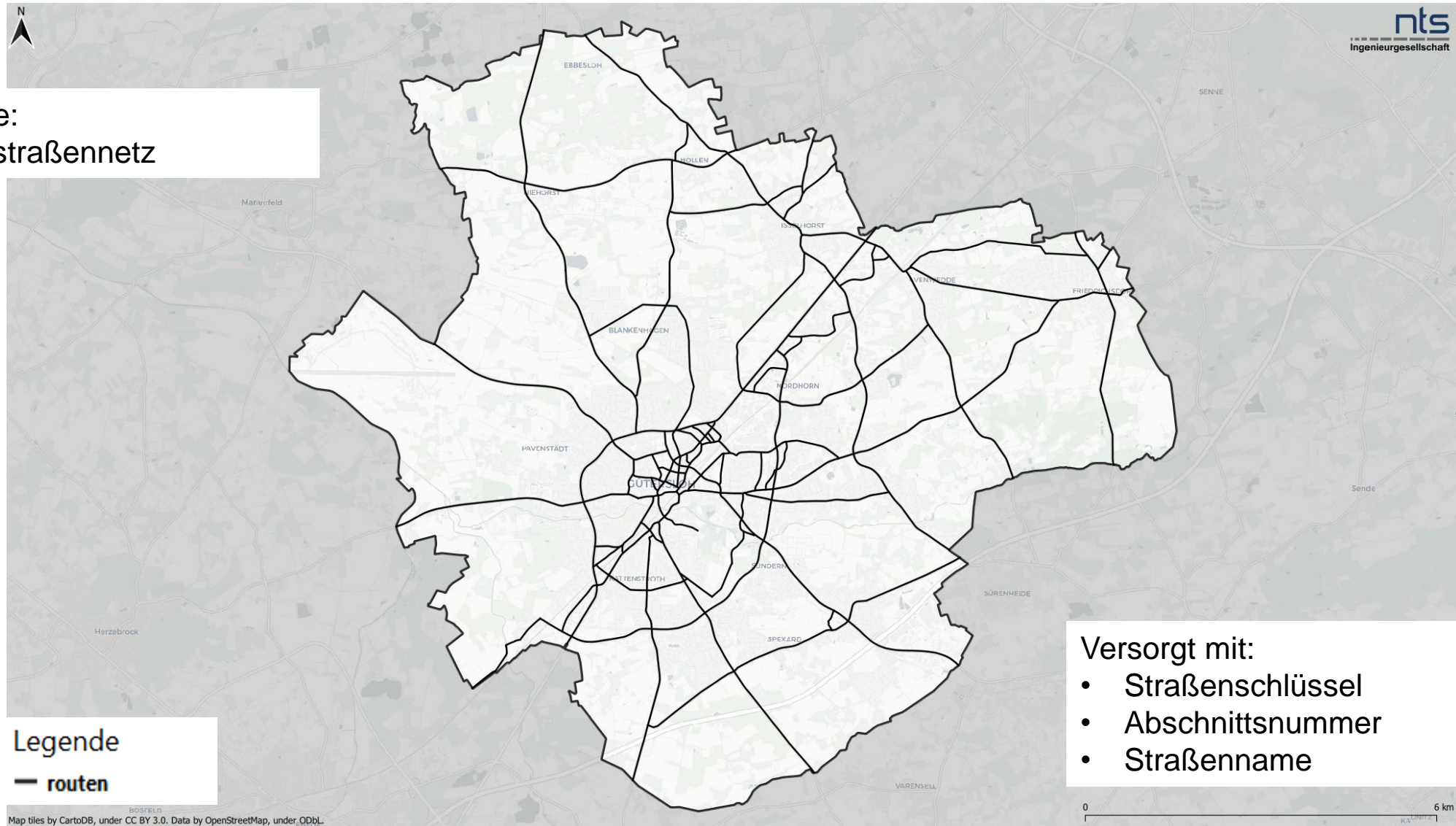




Auftragsinhalte: Untersuchungsnetz

Grundlage:

- Hauptstraßennetz





1) Analyse bestehender Konzepte und Planwerke mit Bezug zu Mobilität und Verkehr

➤ Sekundärdatenanalyse*

	Flächennutzungsplan – Stadt Gütersloh (2020)
	Ländliches Wegenetzkonzept – Stadt Gütersloh (2020)
	Masterplan klimafreundliche Mobilität – Stadt Gütersloh (2017)
	Einzelhandels- und Zentrenkonzept – Stadt Gütersloh (2017)
	Alltagsradwegekonzept – Kreis Gütersloh (2020)
	Mobilitätsstrategie – Kreis Gütersloh (2016)
	Integriertes regionales Radverkehrskonzept – Regiopoleregion Bielefeld (2020)
	Haushaltsbefragung Stadt Gütersloh (2023)
	Bewertung zur Verkehrsführung in der Innenstadt von Gütersloh – Stadt Gütersloh (2021)
	Machbarkeitsuntersuchung Radschnellweg OWL 2.0 – Stadt Bielefeld (2023)

*Auflistung nicht abschließend



Bestandsanalyse: Der erste Eindruck

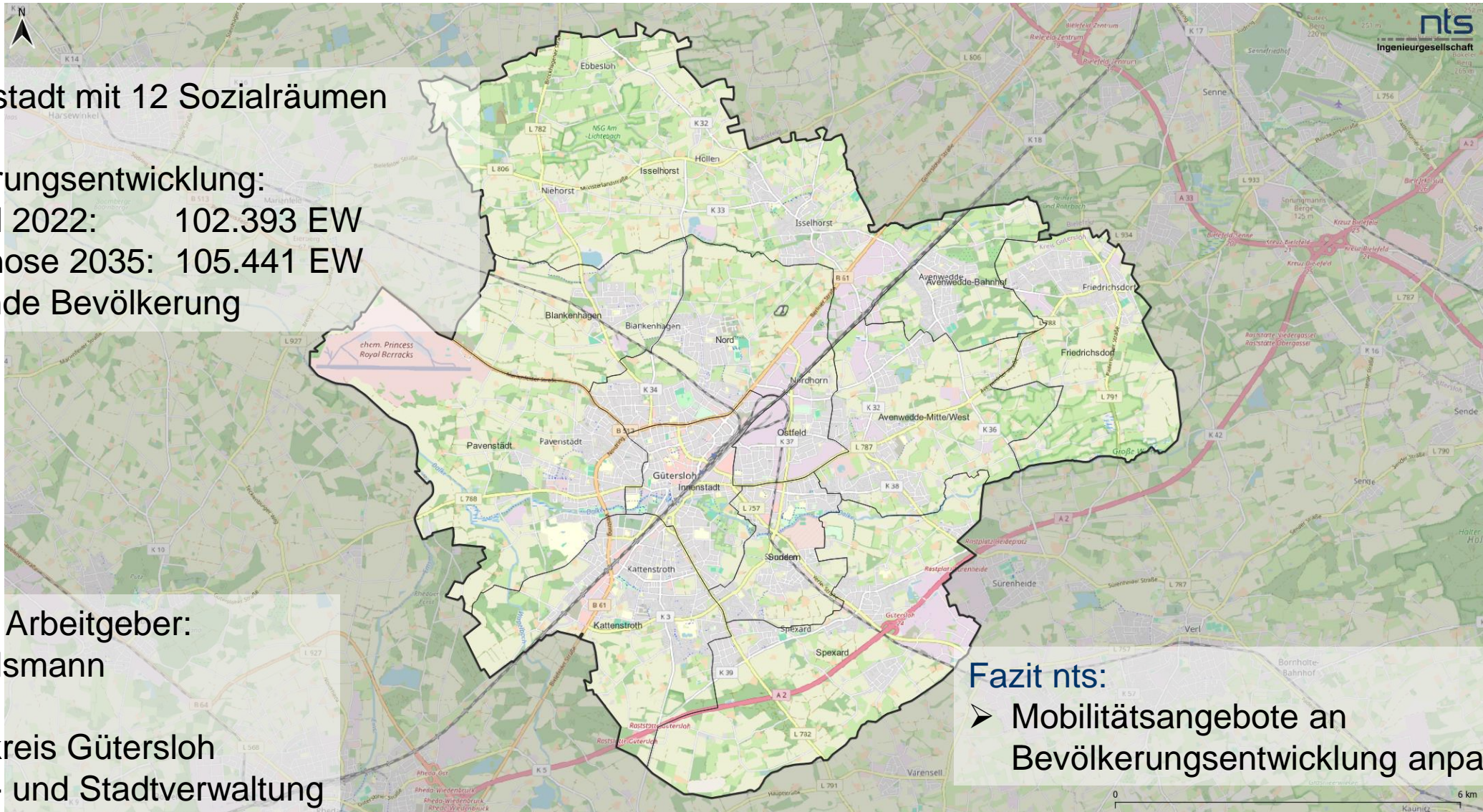
- Großstadt mit 12 Sozialräumen

Bevölkerungsentwicklung:

- Stand 2022: 102.393 EW
- Prognose 2035: 105.441 EW
- Alternde Bevölkerung

Größere Arbeitgeber:

- Bertelsmann
- Miele
- Wertkreis Gütersloh
- Kreis- und Stadtverwaltung



Fazit nts:

- Mobilitätsangebote an Bevölkerungsentwicklung anpassen

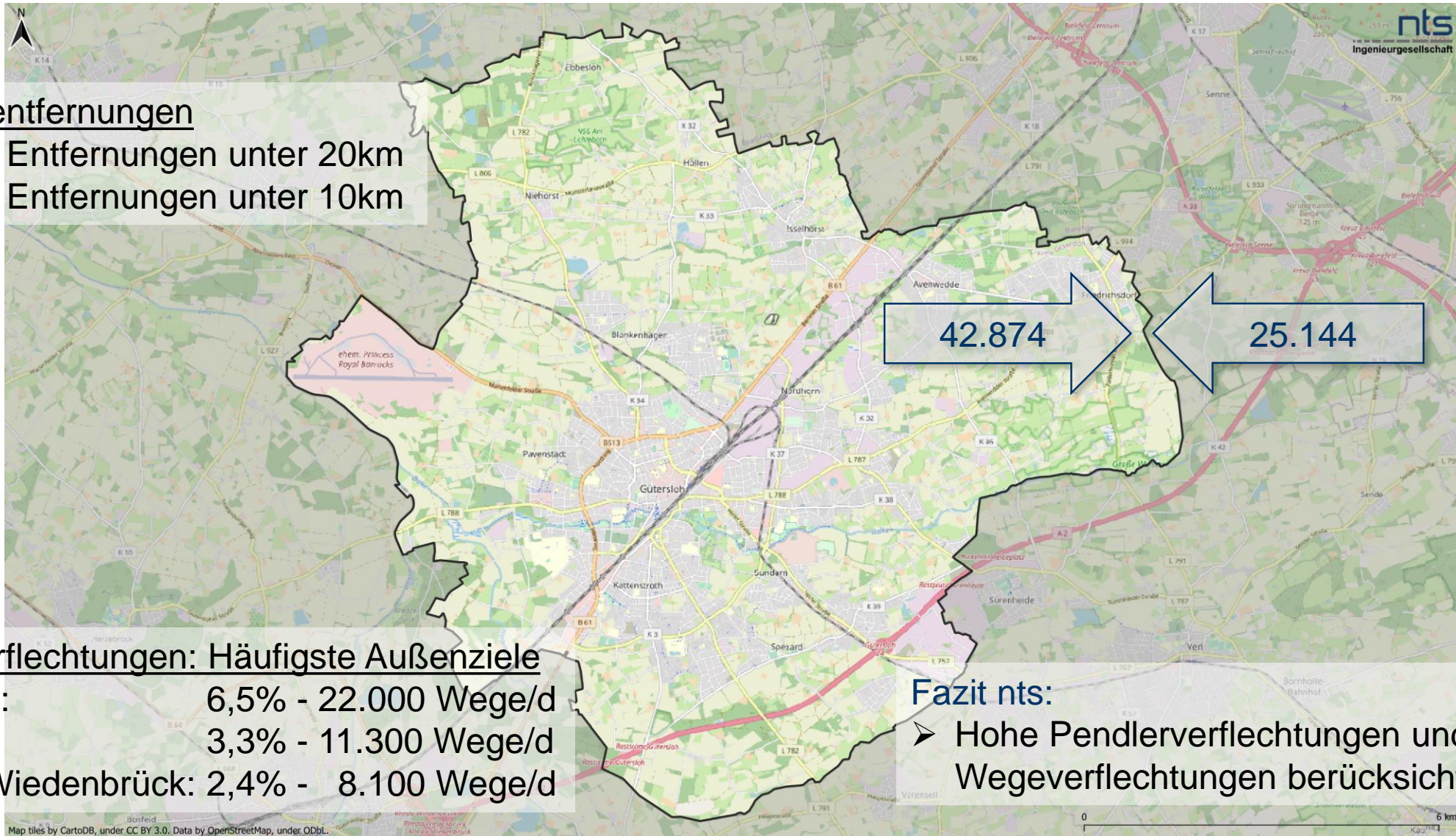


Bestandsanalyse: Wege- und Pendlerverflechtungen

Pendlerentfernungen

75% der Entfernungen unter 20km

20% der Entfernungen unter 10km



Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele

Bielefeld: 6,5% - 22.000 Wege/d

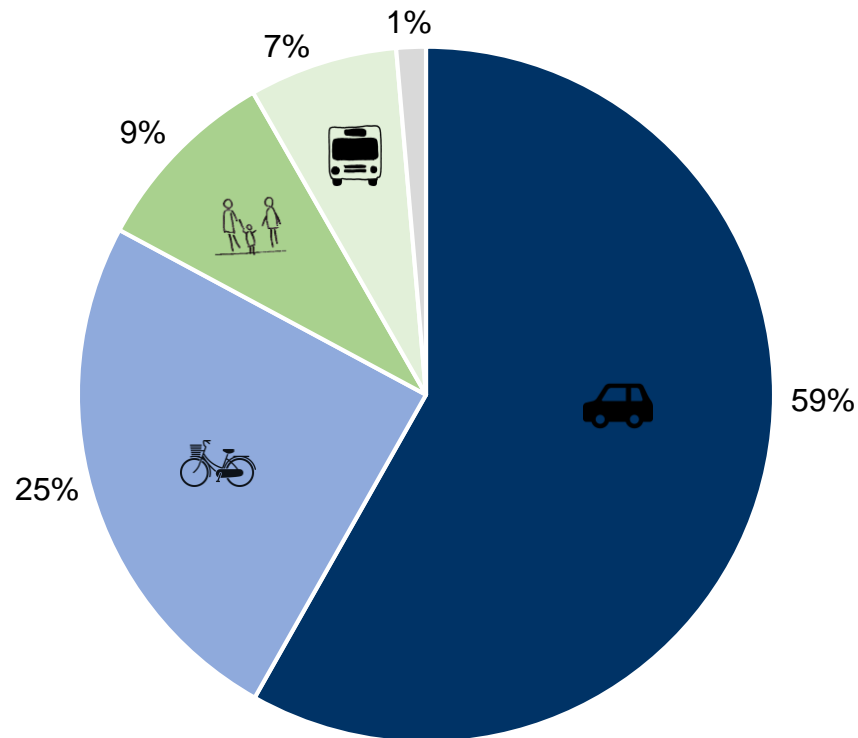
Verl: 3,3% - 11.300 Wege/d

Rheda-Wiedenbrück: 2,4% - 8.100 Wege/d

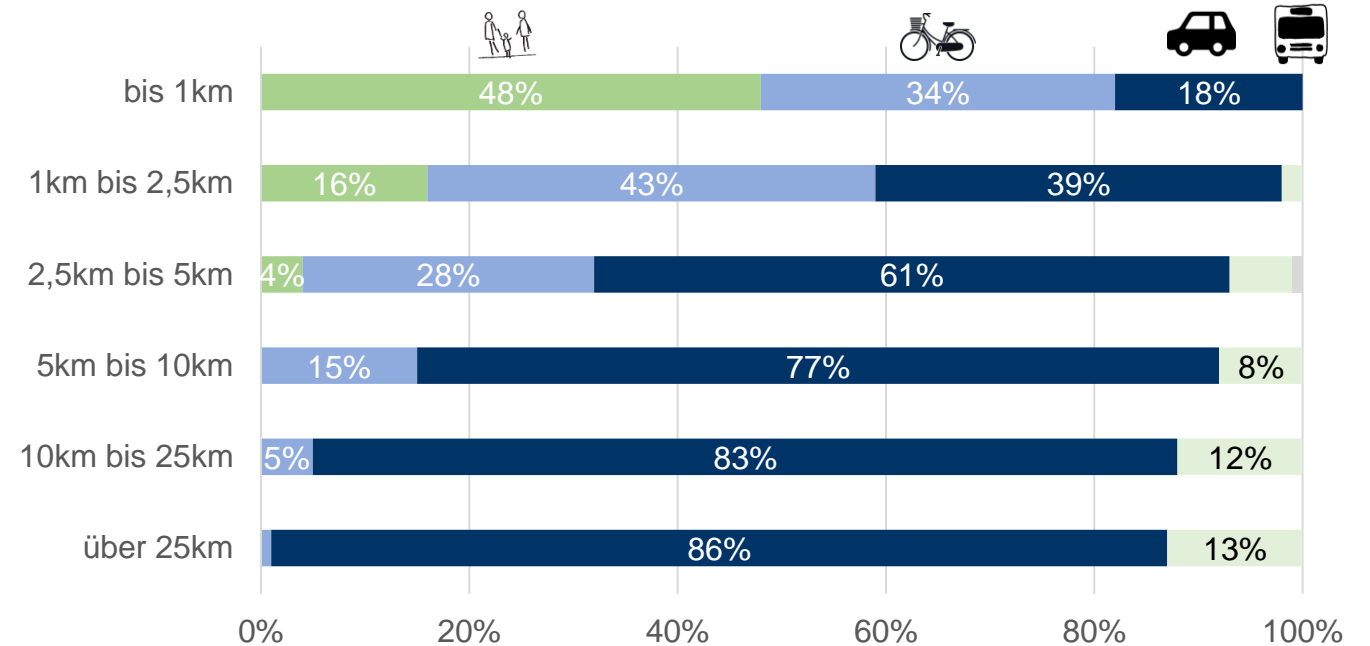


Bestandsanalyse: Verkehrsmittelwahl

Modal-Split der Stadt Gütersloh (2023)



Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge



Fazit nts:

- MIV spielt eine entscheidende Rolle bei der Verkehrsmittelwahl in Gütersloh
- Vorhandenes Potenzial zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, besonders auf kurzen, „zumutbaren“ Entfernungen



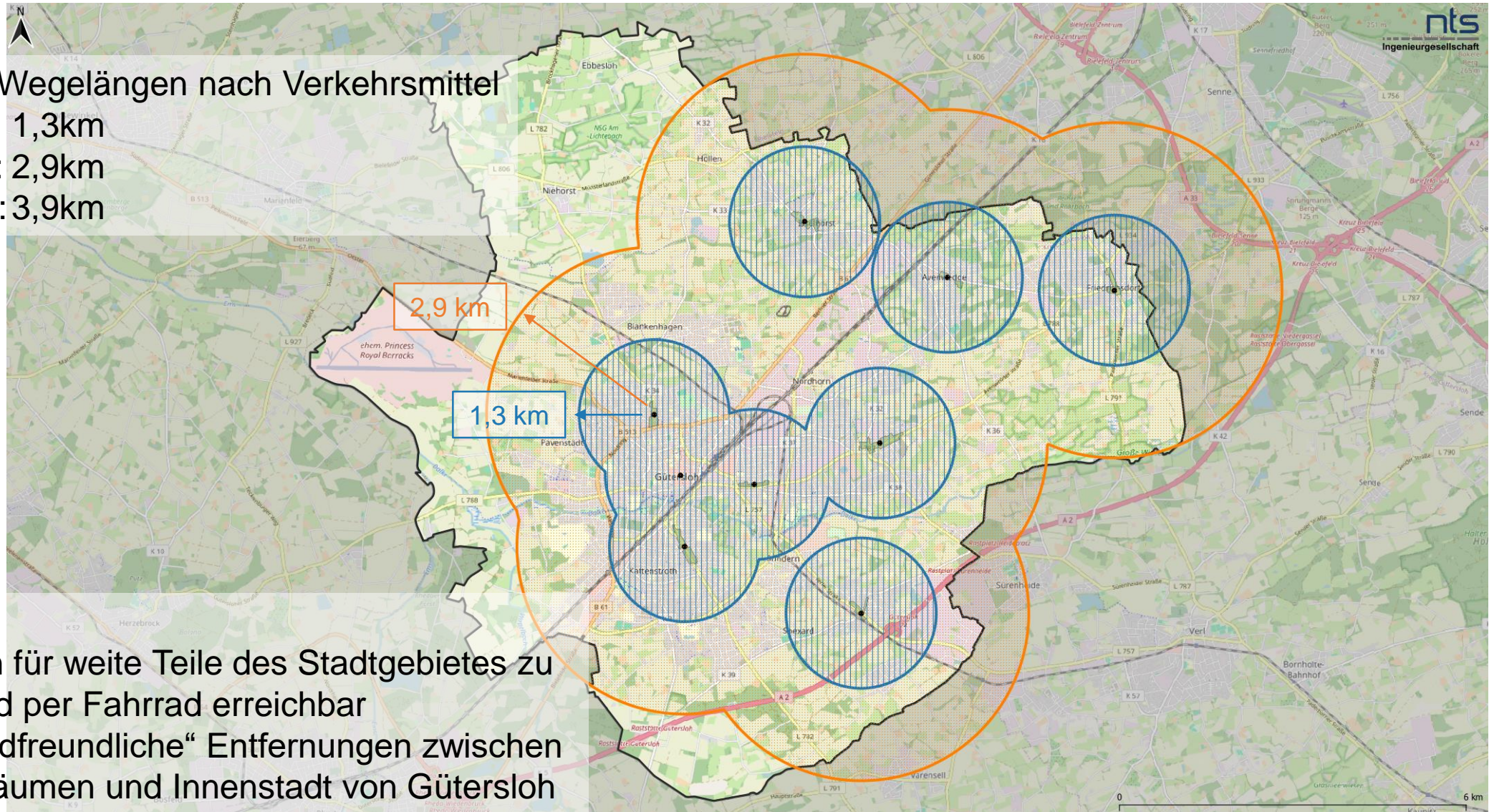
Bestandsanalyse: Erreichbarkeit der Zentren

Mittlere Wegelängen nach Verkehrsmittel

Zu Fuß: 1,3km

Fahrrad: 2,9km

Pedelec: 3,9km



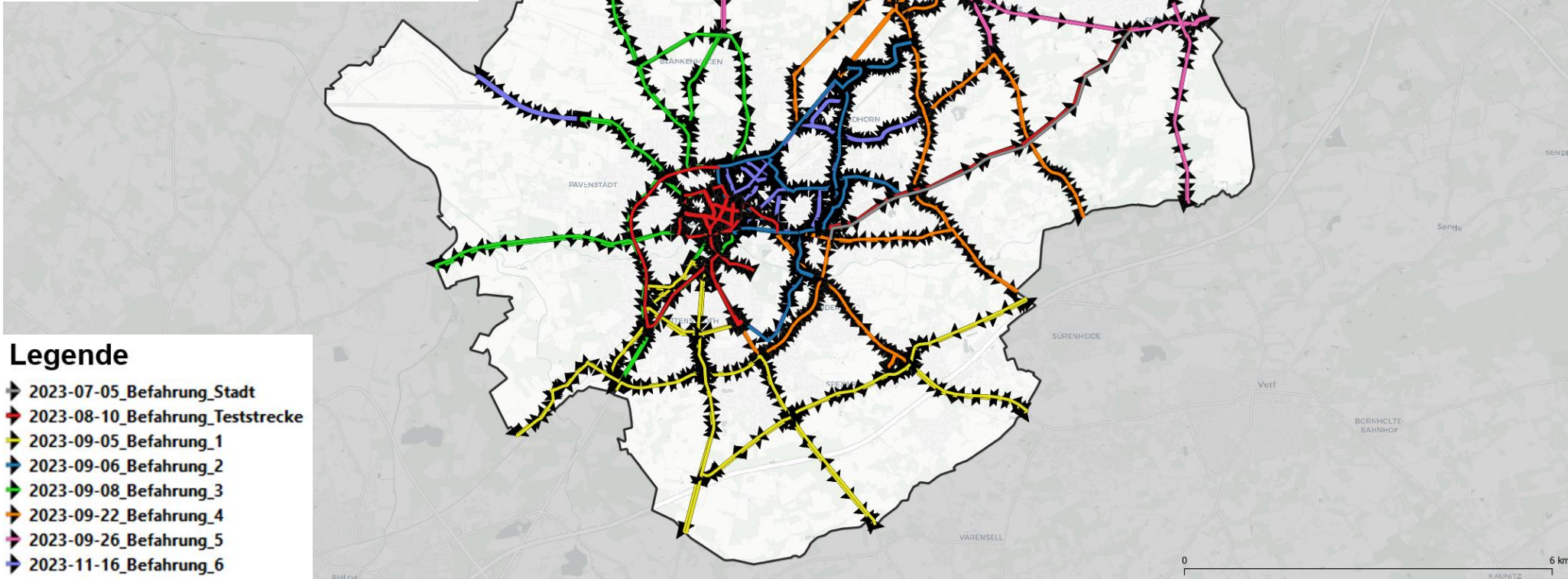
Fazit nts:

- Zentren für weite Teile des Stadtgebietes zu Fuß und per Fahrrad erreichbar
- „Fahrradfreundliche“ Entfernungen zwischen Sozialräumen und Innenstadt von Gütersloh



2) Befahrung des Untersuchungsnetzes

- Befahrung mit dem Fahrrad in beide Fahrtrichtungen
- Aufnahme von Fotos alle 2 Sekunden
- Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h





3) Erstellung Kataster

- Welche Attribute müssen erhoben werden zur Bewertung der Strecken?

Kfz-Verkehr

- Verkehrsbelastung
- Klassifizierung
- Zulässige Kfz-Höchstgeschwindigkeit
-

Radverkehr

- Radverkehrsführungsform
- Übergänge von Radverkehrsführungsformen
- Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung
- Engstellen auf Radverkehrsanlagen
- Seitenraumerfassung
- Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn
- Sicherheitstrennstreifen zu Kfz-Parkständen
-

Fußverkehr

- Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung
- Engstellen auf Fußverkehrsanlagen
- Querungsmöglichkeiten
- Nebenanlagenbreite
-



Alte Verler Straße



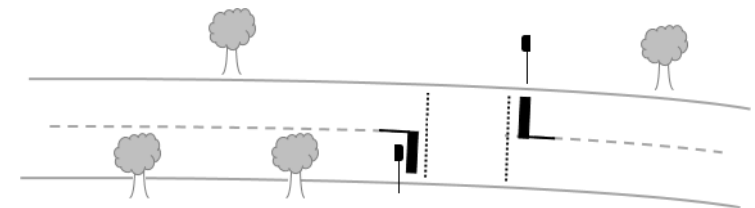
3) Erstellung Kataster

- Welche Attribute müssen erhoben werden zur Bewertung der Knotenpunkte?
 - Dreiecksinsel
 - Taktile Elemente
 - Separate Führung des Fuß- und Radverkehrs
 - Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung
 - Fußgängerüberweg
 - Roteinfärbung der Radverkehrsfurt
 - Eigenes Signal für Radverkehr
 - Haltelinie
 - Aufstellbereich des Radverkehrs für indirektes Linksabbiegen
 - Radfahrschleuse / vorgezogener Aufstellbereich
 - Furt ausreichend von Kreisfahrbahn abgerückt
 - Führung des Radverkehrs vor und nach dem Kreisverkehr
 -



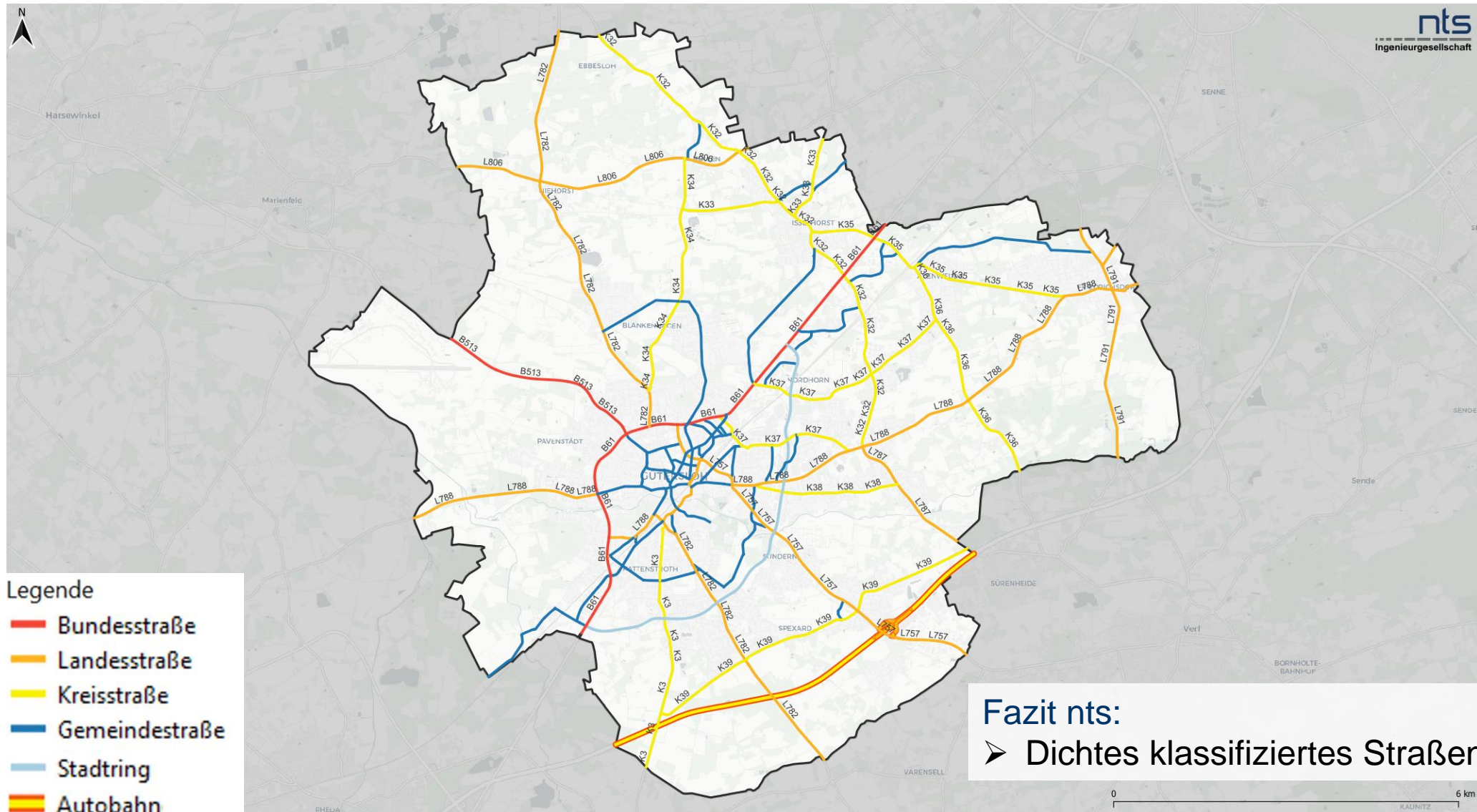
KP Königstraße / Prinzenstraße / Barkeystraße

Kfz-Verkehr





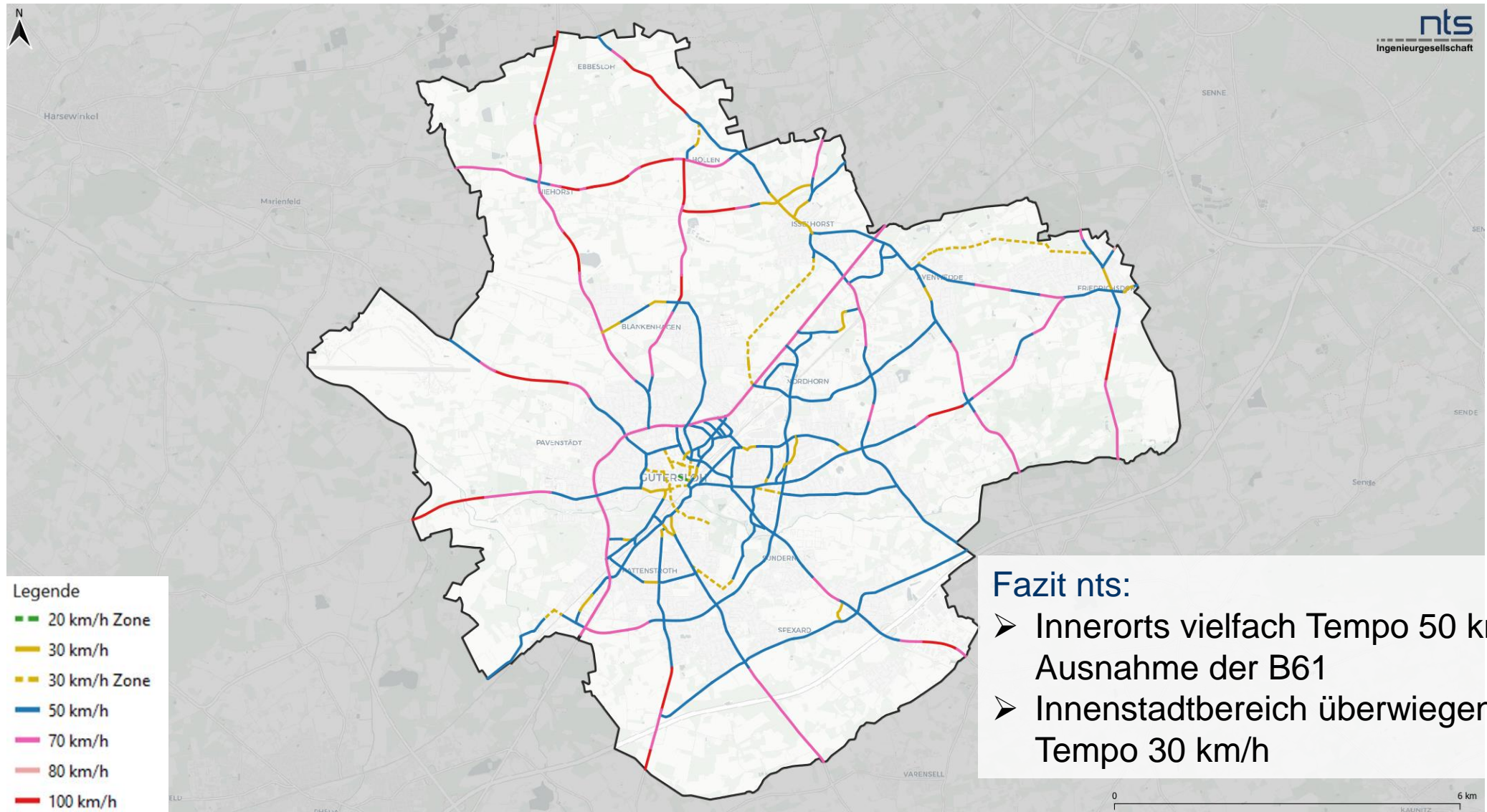
Bestandsanalyse: Klassifizierte Straßennetz



Fazit nts:
➤ Dichtes klassifiziertes Straßennetz



Bestandsanalyse: Zulässige Kfz-Höchstgeschwindigkeiten



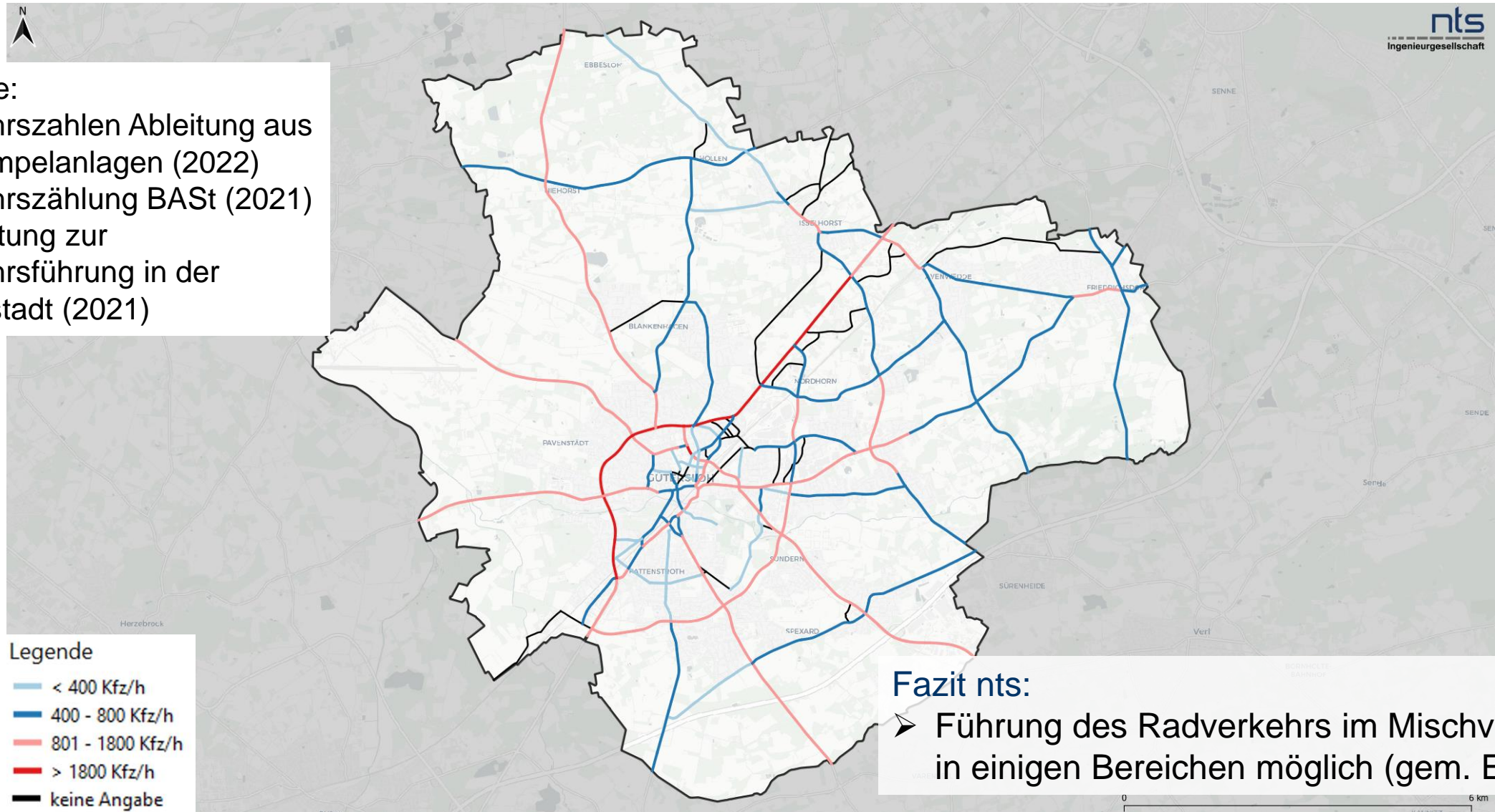
* Einbahnstraßen finden in dieser Abbildung keine Berücksichtigung



Bestandsanalyse: Verkehrsstärke [Kfz/h]

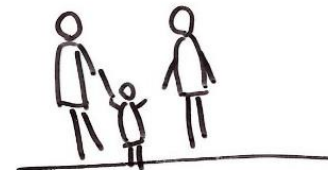
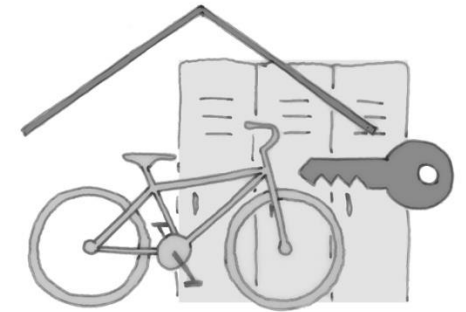
Grundlage:

- Verkehrszahlen Ableitung aus 140 Ampelanlagen (2022)
- Verkehrszählung BASt (2021)
- Bewertung zur Verkehrsführung in der Innenstadt (2021)



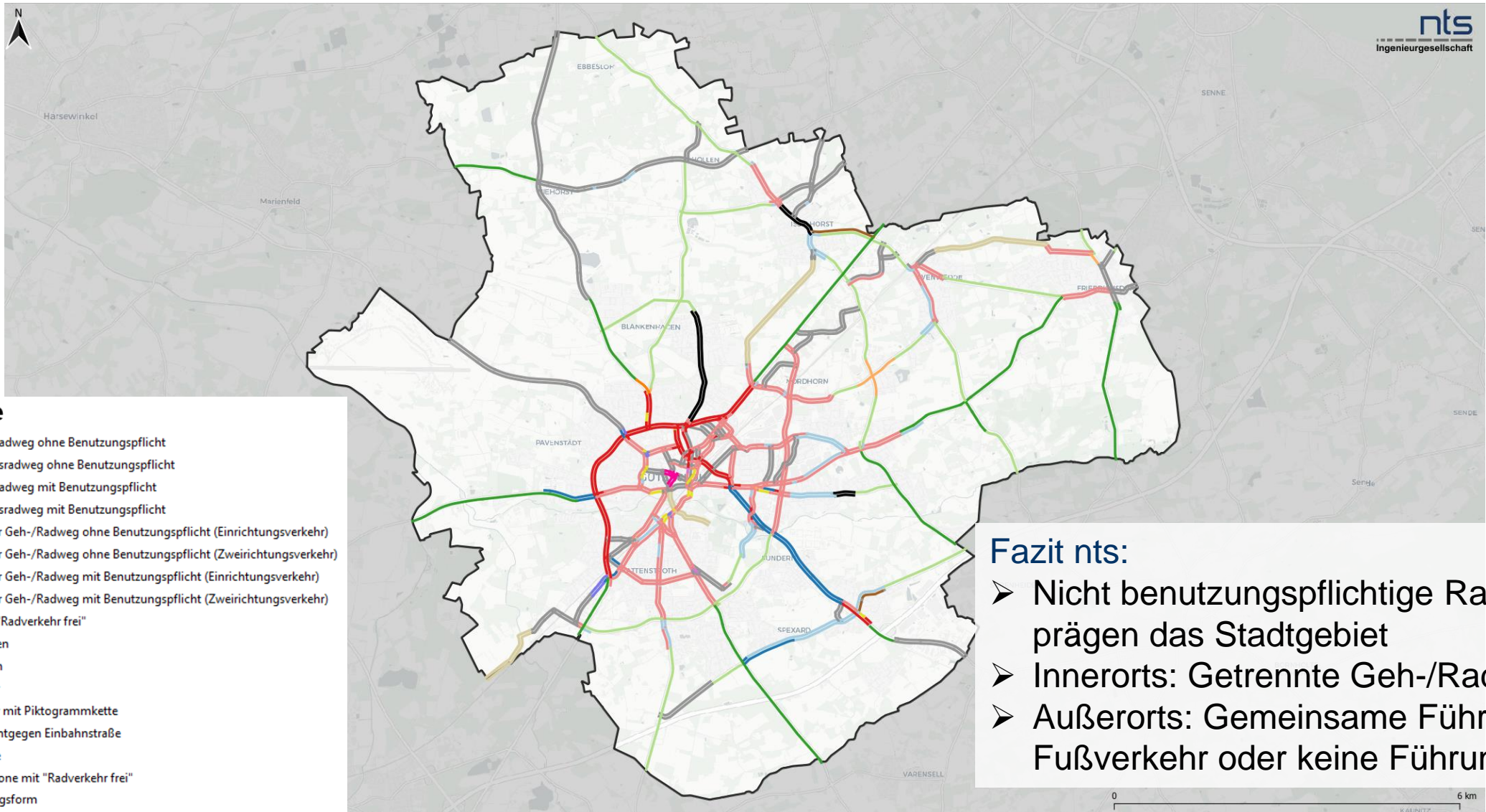


Rad- & Fußverkehr



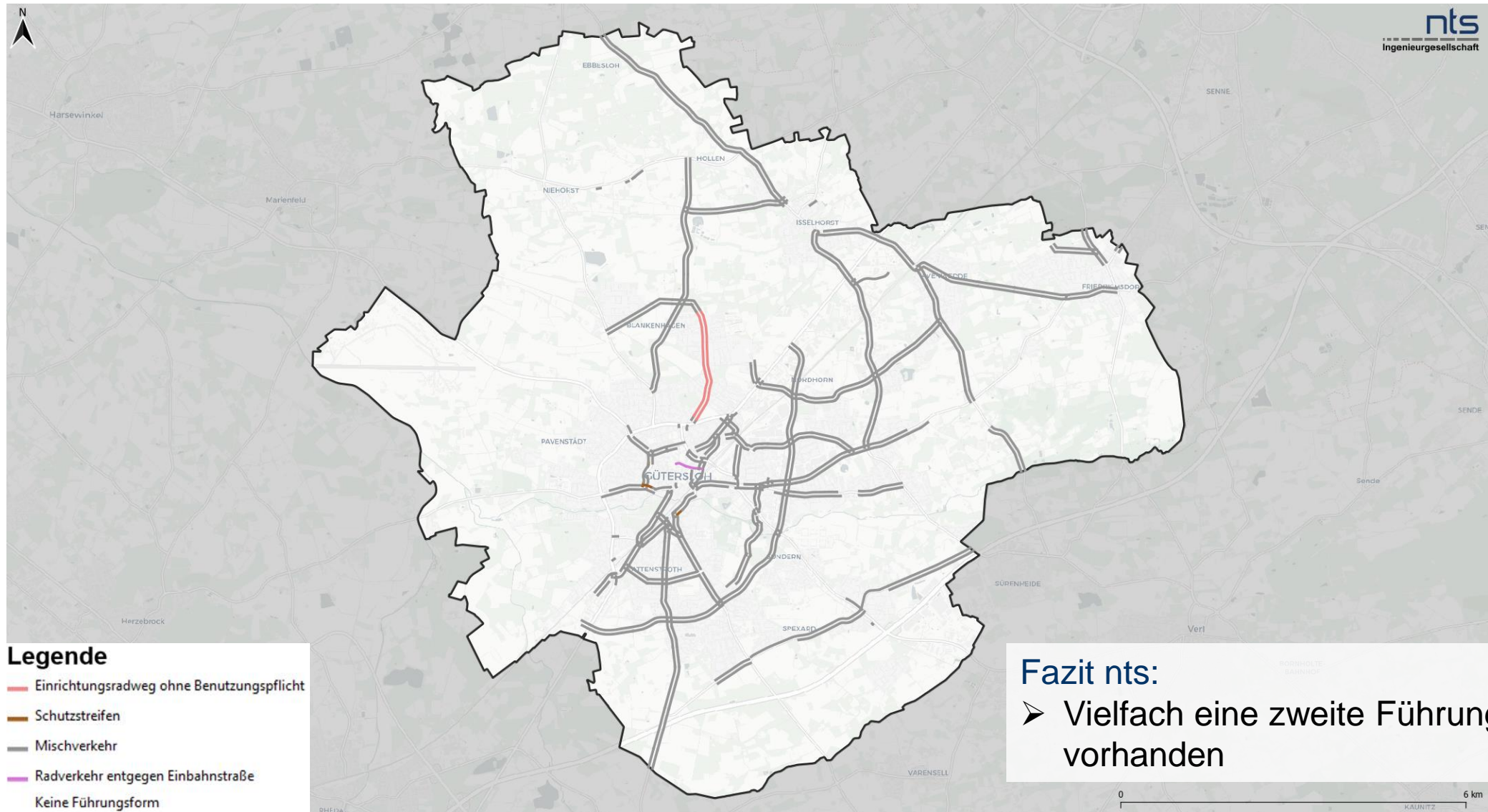


Bestandsanalyse: Erste Radverkehrsführungsform





Bestandsanalyse: Zweite Radverkehrsführungsform





Bestandsanalyse: Führungsformen



Einrichtungsradschwergewicht mit Benutzungspflicht –
Alte Verler Str.



Einrichtungsradschwergewicht ohne Benutzungspflicht –
Neuenkirchener Str.



Radfahrstreifen – Sundernstraße



Gehweg mit „Radverkehr frei“ –
Hans-Böckler-Str.



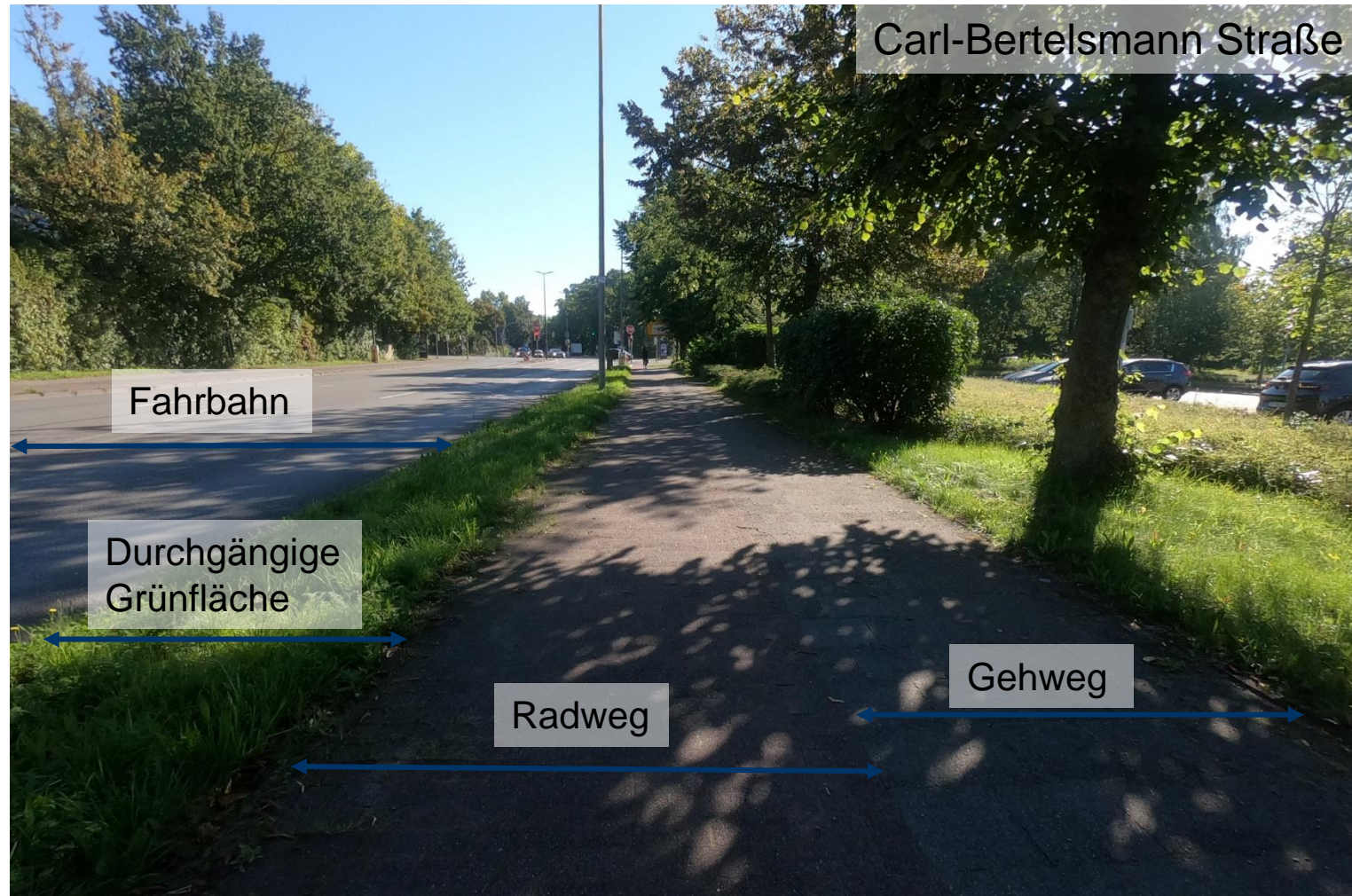
Gemeinsamer Geh-/Radweg mit
Benutzungspflicht (Einrichtungsverkehr) –
Wiedenbrücker Str.



Schutzstreifen – Am Hüttenbrink



Bestandsanalyse: Breitenmessung



- Breite der Grünfläche wie Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn überprüfen



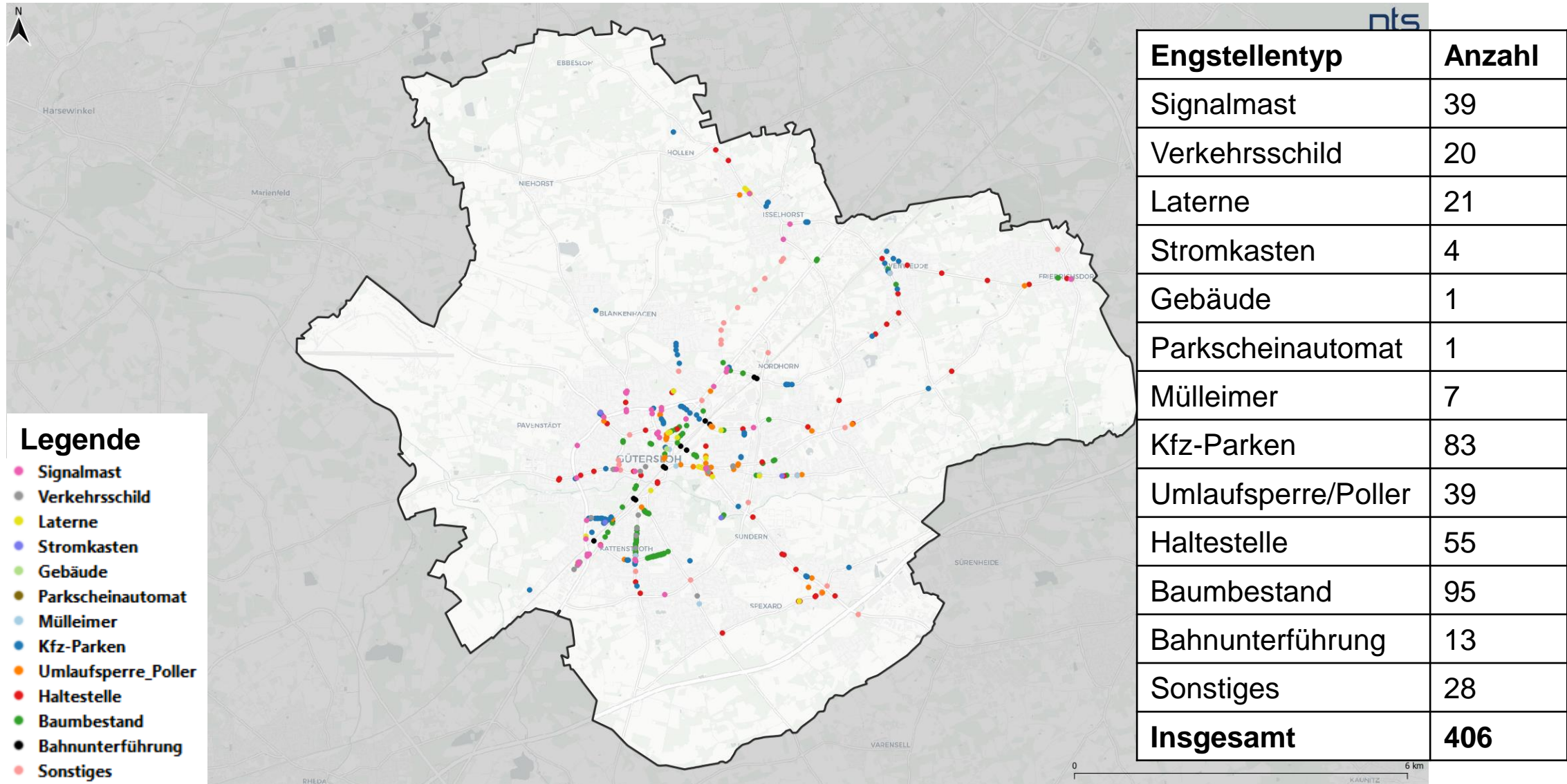
Bestandsanalyse: Breitenmessung



- Breite der Grünfläche wie Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen überprüfen

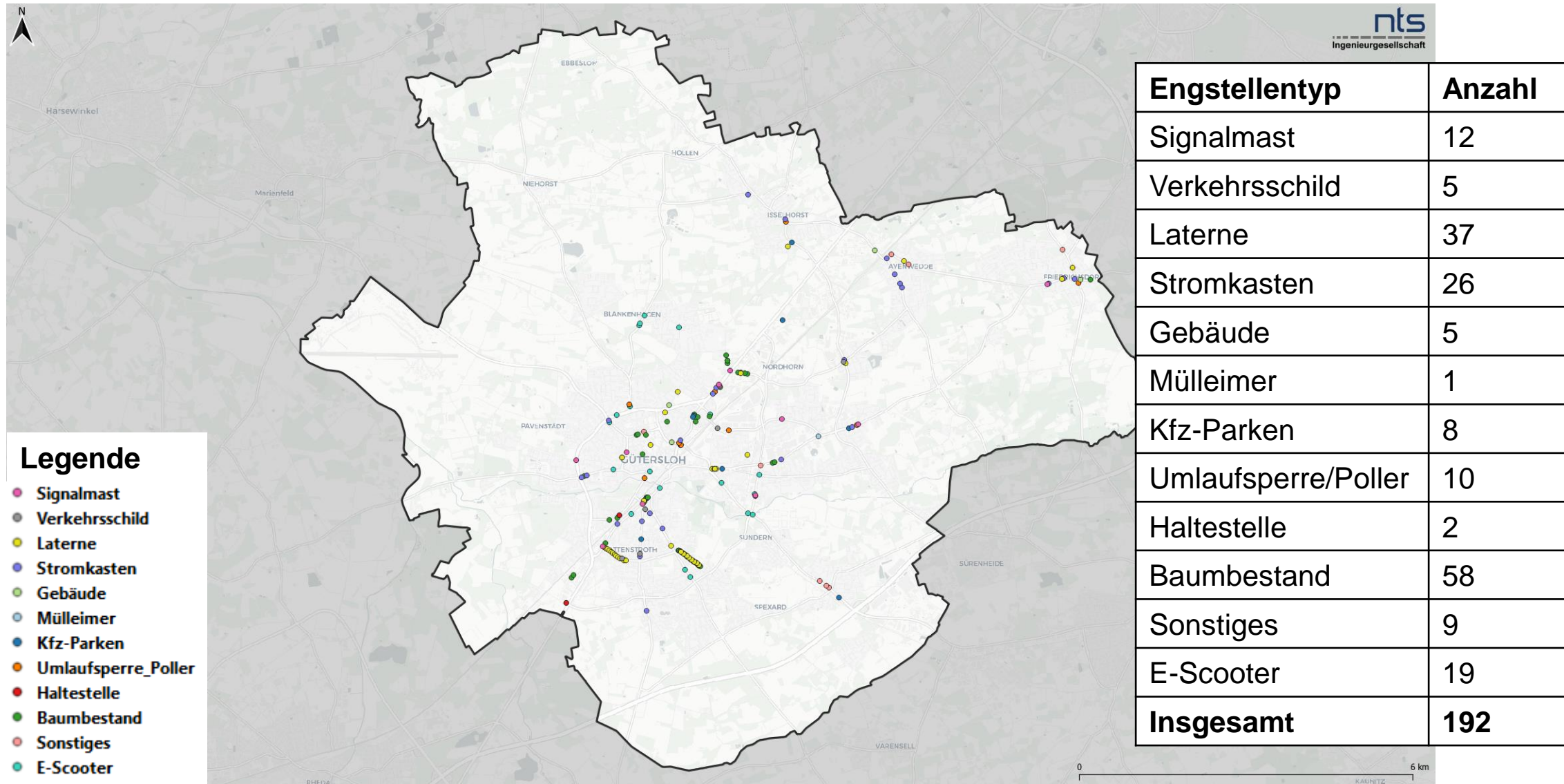


Bestandsanalyse: Engstellen Radverkehr





Bestandsanalyse: Engstellen Fußverkehr





Bestandsanalyse: Engstellen Gesamt

Signalmast - Berliner Straße



Laterne - Neuenkirchener Str.



Baumbestand - Feuerbornstraße



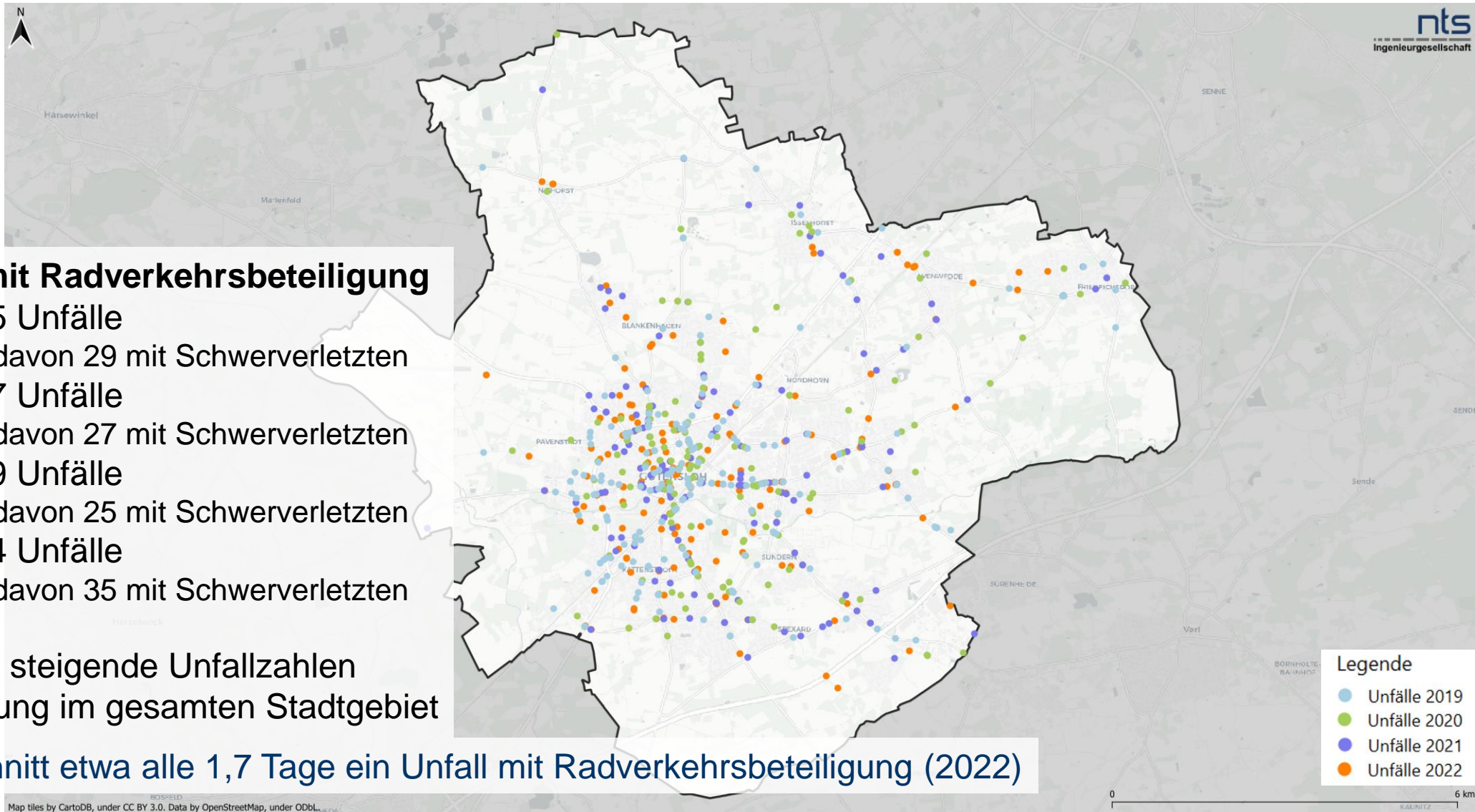
Umlaufsperrung - Verler Str.

Fazit nts:

- Vielzahl an Engstellen für Rad- und Fußverkehr vorhanden
- Einschränkung hinsichtlich Wegequalität und Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden



Bestandsanalyse: Unfalldaten Radverkehr



Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung

2019: 195 Unfälle

davon 29 mit Schwerverletzten

2020: 157 Unfälle

davon 27 mit Schwerverletzten

2021: 179 Unfälle

davon 25 mit Schwerverletzten

2022: 214 Unfälle

davon 35 mit Schwerverletzten

- Zuletzt steigende Unfallzahlen
- Verteilung im gesamten Stadtgebiet

➤ Im Schnitt etwa alle 1,7 Tage ein Unfall mit Radverkehrsbeteiligung (2022)



Bestandsanalyse: Unfalldaten Fußverkehr

Fazit nts:

- Zukünftig schwächere Verkehrsteilnehmenden im Straßenraum stärker schützen

Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung

2019: 31 Unfälle

davon 6 mit Schwerverletzten

2020: 21 Unfälle

davon 6 mit Schwerverletzten

2021: 23 Unfälle

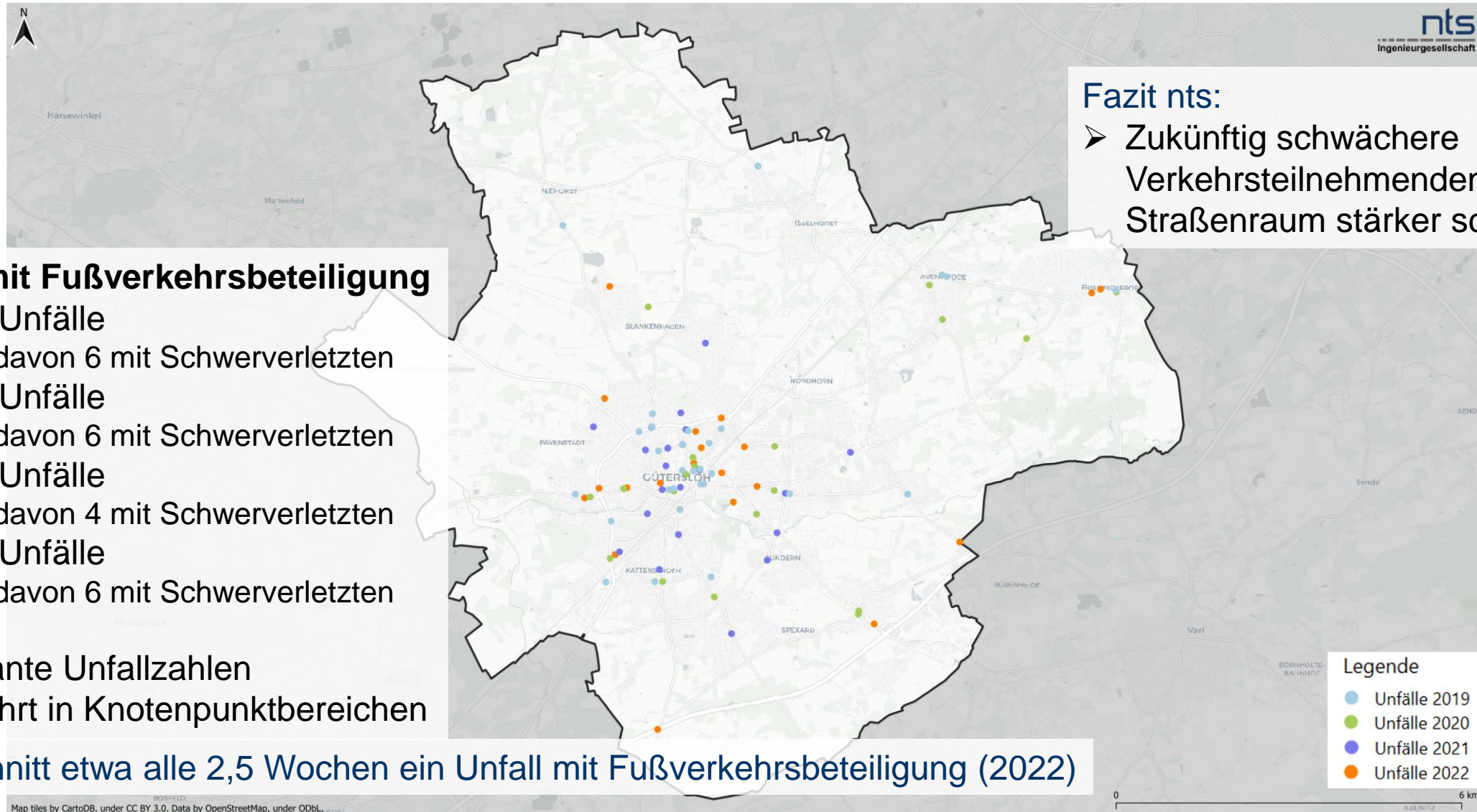
davon 4 mit Schwerverletzten

2022: 21 Unfälle

davon 6 mit Schwerverletzten

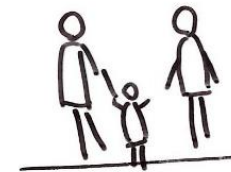
- Konstante Unfallzahlen
- Vermehrt in Knotenpunktbereichen

- Im Schnitt etwa alle 2,5 Wochen ein Unfall mit Fußverkehrsbeteiligung (2022)





Knotenpunkt Betrachtung





Bestandsanalyse: Knotenpunkt Betrachtung

Lichtsignalanlage	
1) Separate Führung des Fuß- und Radverkehrs	<i>Vollständig vorhanden</i>
2) Roteinfärbung der Radverkehrsfurten	<i>Vollständig vorhanden</i>
3) Eigenes Signal für den Radverkehr	<i>Vollständig vorhanden</i>
4) Haltelinie	<i>Nicht vorhanden</i>
5) Dreiecksinsel	<i>Nicht vorhanden</i>
6) Aufstellbereich des Radverkehrs für indirektes Linksabbiegen	<i>Nicht vorhanden</i>
7) Radfahrerschleuse	<i>Nicht vorhanden</i>
8) Radverkehrsunfälle	<i>6 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung</i>

- Betrachtung der notwendigen Attribute in Abhängigkeit des Knotenpunkttyps





Vorgehensweise: Bewertungsmatrix

4) Anwendung einer Bewertungsmatrix

- Was soll bewertet werden?
 - Bewertung für Fuß- und Radverkehr
 - Erfassung des Kfz-Verkehrs hinsichtlich Netzgestaltung
 - Bewertung entlang von Strecken und separat in Knotenpunktbereichen
 - Aufstellung von Bewertungsmaßstäben



Nordhorner Straße



KP: Nordring/Marienfelder Straße

Radverkehr

Nummer	Kategorie	Bewertung
Strecke		
S1	Eignung der Radverkehrsführungsform	0
		1
		2
S2	Breite inkl. Markierungsstreifen	0
		1
		2
S3	Sicherheitstrennstreifen zu Kfz-Parkständen	0
		1
		2
S4	Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	0
		1
		2
S5	Radverkehrsunfälle	0
		1
		2
S6	Engstellen	0
		1
		2
S7	Begreifbarkeit der Radverkehrsführungsform	0
		1
		2
S8	Übergänge von Radverkehrsführungsformen	0
		1
		2

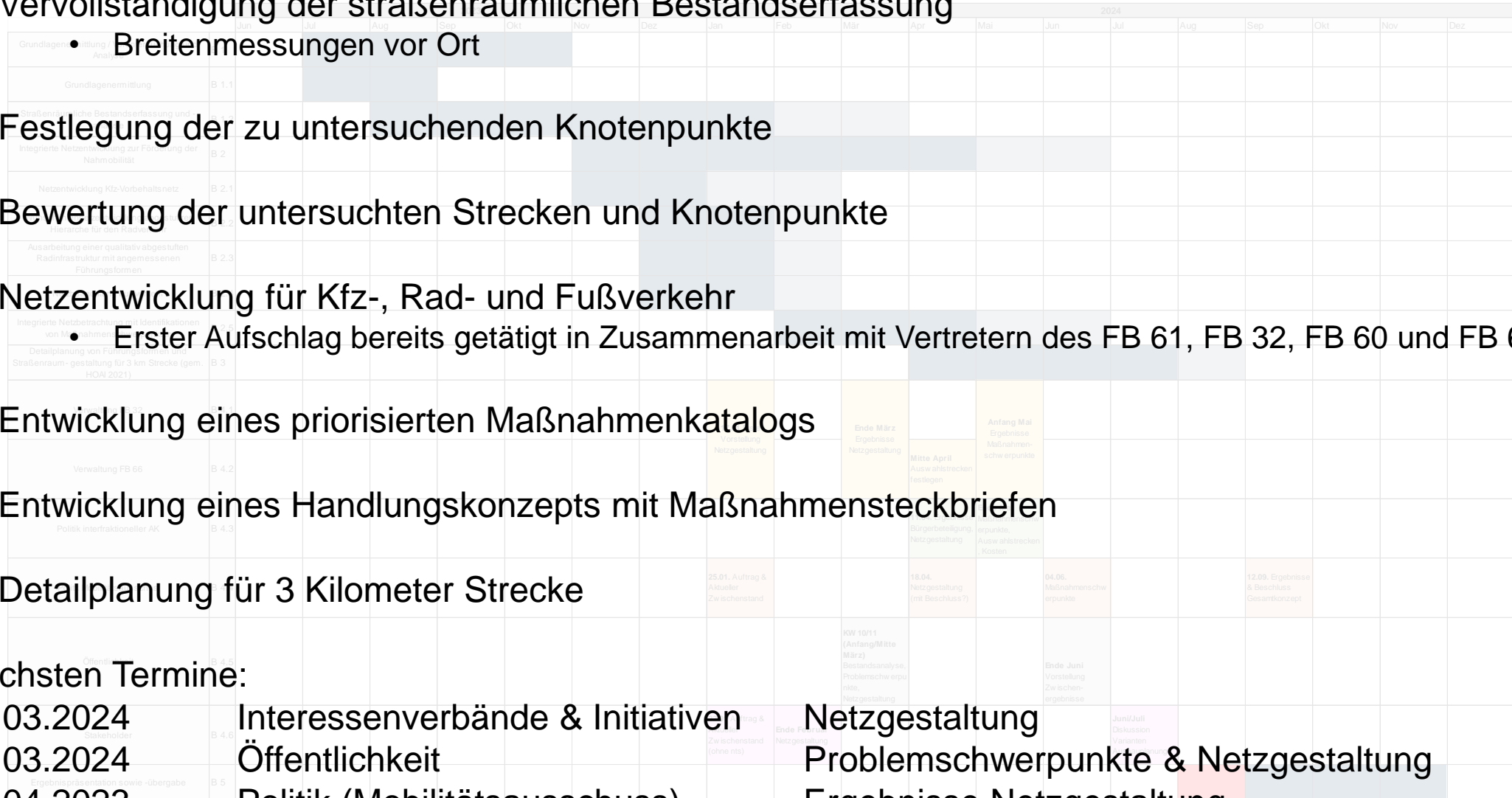
Knotenpunkte		
<i>Lichtsignalanlage</i>		
K1	Separate Führung des Fuß- und Radverkehrs	0
		1
		2
K2	Roteinfärbung der Radverkehrsfurten	0
		1
		2
K3	Eigenes Signal für Radverkehr	0
		1
		2
K4	Haltelinie	0
		1
		2
K5	Dreiecksinsel	0
		1
		2
K6	Aufstellbereich des Radverkehrs für indirektes Linksabbiegen	0
		1
		2
K7	Radfahrerschleuse / vorgezogener Aufstellbereich, Aufstellbereich für direktes Linksabbiegen	0
		1
		2
K8	Radverkehrsunfälle	0
		1
		2
<i>Vorfahrtgeregelter Kreuzung / Einmündung</i>		
K2	Roteinfärbung der Radverkehrsfurten	0
		1
		2
K8	Radverkehrsunfälle	0
		1
		2

* Liste nicht abschließend

Ergebnis: Bewertung hinsichtlich Verkehrssicherheit und/oder Handlungsbedarf



- Vervollständigung der straßenräumlichen Bestandserfassung



- Festlegung der zu untersuchenden Knotenpunkte
- Bewertung der untersuchten Strecken und Knotenpunkte
- Netzentwicklung für Kfz-, Rad- und Fußverkehr

• Erster Aufschlag bereits getätigt in Zusammenarbeit mit Vertretern des FB 61, FB 32, FB 60 und FB 66

- Entwicklung eines priorisierten Maßnahmenkatalogs
- Entwicklung eines Handlungskonzepts mit Maßnahmensteckbriefen
- Detailplanung für 3 Kilometer Strecke

Nächsten Termine:

- 07.03.2024 Interessenverbände & Initiativen
- 14.03.2024 Öffentlichkeit
- 18.04.2023 Politik (Mobilitätsausschuss)
- Netzgestaltung
- Problemschwerpunkte & Netzgestaltung
- Ergebnisse Netzgestaltung

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