

## A.1 Verlängerung und Aufwertung des Pättkensystems

### Kurzbeschreibung:

Die Stadt Gütersloh verfügt über gute Fußverkehrsverbindungen. Ein Alleinstellungsmerkmal der Stadt stellt das System der sogenannten „Pättkes“ dar. Dabei handelt es sich um historische Wegebeziehungen, die den alten Stadtkern der Stadt Gütersloh durchziehen und entlang von alten Gärten und Gebäuden Abkürzungen ermöglichen. Sie wurden auch in der bisherigen Stadtentwicklung wertgeschätzt und sollen daher weiterverfolgt werden. Dies sieht auch bereits das Integrierte Handlungskonzept Teilkonzept Innenstadt 2020+ vor. So dienen die Pättkes als Ergänzung zum übergeordneten Wegenetz, wodurch sich „ein differenziertes und feinverzweigtes Wegenetz [ergibt], welches auch die Qualitäten der Blockinnenbereiche erschließt“<sup>47</sup>. Es ist somit die weitere Anlage neuer Pättkes sowie die Qualifizierung und barrierefreie Ausgestaltung der vorhandenen zu prüfen.

### Bausteine:

- Bestandsaufnahme
- Identifizierung von Lücken und Schwachstellen (z. B. nicht barrierefrei)
- Erstellung eines Konzeptes zur Qualifizierung
- Umsetzung des Konzeptes

### Kriterienbewertung:

### Anmerkung:

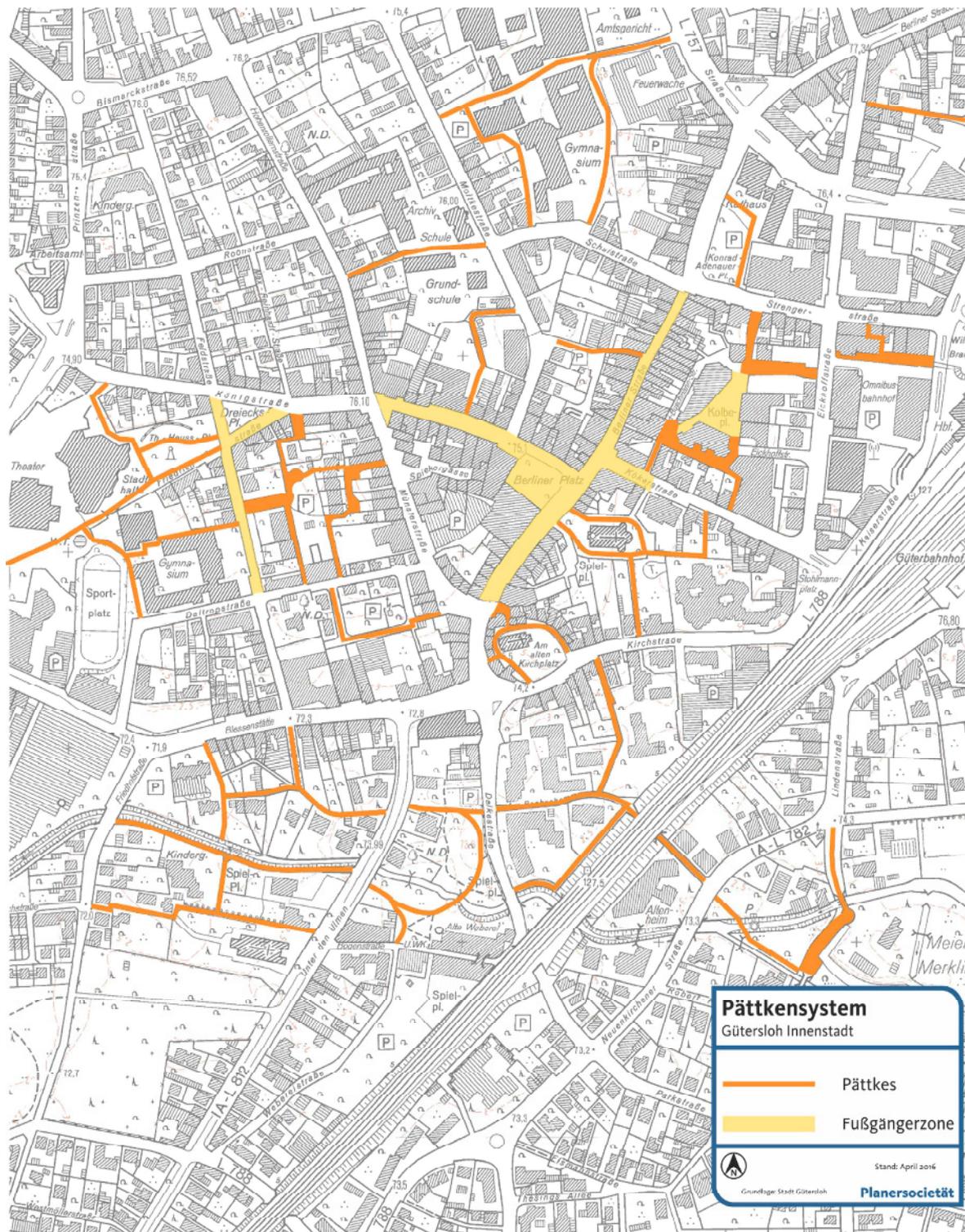
CO <sub>2</sub> -Reduktion:	X	41 t/a
Kostenaufwand:	X	Ca. 200.000€, bereits im IHK Teilkonzept Innenstadt 2020+ der Stadt enthalten
Personalaufwand:		
Kooperationsaufwand:		
Regionale Wertschöpfung:		
Weiterer Nutzen:		Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Erreichbarkeit
<b>Priorität: Hoch</b>		<b>Umsetzungshorizont: kurzfristig</b>

### Kommentare:

- ist die Karte von 2016 noch aktuell?
- wie breit sind die Wege: geeignet für Fuß-, Rad- und MIV?
- sind Pättken mit MIV "Pättken"?
- wie kann man diese Wege ausschildern?

<sup>47</sup> Stadt Gütersloh 2014, S. 34

Abbildung 17: Pättkessystem in der Gütersloher Innenstadt



Quelle: Planersocietät nach Stadt Gütersloh 2014

Schwierigere Querungssituationen ergeben sich im Bereich der Barrieren Bahnlinie sowie B61. In der Online-Beteiligung wurden hier immer wieder die Ampelschaltungen und entsprechend lange Wartezeiten für Fußgänger bemängelt.

Als bedeutende Fußwegeverbindung in Richtung des Stadtparks sind hier zum einen die Lindenstraße und zum anderen Am Bachschemm zu nennen. Die Unterführungen sind dabei sehr dunkel

gestaltet bzw. werden während der Dunkelheit nicht ausreichend ausgeleuchtet. Sie können daher als Angsträume wahrgenommen werden und damit die Attraktivität des gesamten Weges und auch eine freie Verkehrsmittelwahl einschränken. Auch im Zuge des Integrierten Handlungskonzeptes – Teilkonzept Innenstadt 2020+ wurde bereits über eine verbesserte Anbindung des südlich des Bahndamms gelegenen Stadtbereichs diskutiert (Maßnahme 7).

**Abbildung 18: Unterführung der Bahnlinie in Richtung Carl-Bertelsmann-Straße**



Quelle: Planersocietät

Ähnliche Problematiken ergeben sich an der Barriere der B61. Auch wenn hier anstelle von Unterführungen wie am Ohlbrocksweg / Johann-Sewerin-Straße Überführungen gewählt wurden ergeben die verwendeten Materialien in Zusammenhang mit verschachtelter Bauweise sowie unzureichender Ausleuchtung potenziell die Gefahr der Ausbildung von Angsträumen.

**Abbildung 19: Überführung über B61 zwischen Ohlbrocksweg und Johann-Sewerin-Straße**



Quelle: Planersocietät

Die Aufenthaltsqualität hingegen ist insbesondere im Zentrum der Stadt Gütersloh als hoch einzuschätzen. Vor allem der Berliner Platz ist mit seinen zahlreichen Verweilmöglichkeiten und dem Wasserband ist ein gutes Beispiel für erfolgreiche Umgestaltungen und Aufwertungen. Im weite-

ren Verlauf der Fußgängerzone könnte dennoch die Schaffung weiterer Verweilmöglichkeiten geprüft werden. Dies gilt insbesondere auch im Zuge von Wegeverbindungen (z.B. Bahnhof-Innenstadt bzw. ZOB-Innenstadt), um vor allem älteren Menschen die Wege „zu verkürzen“.

#### Abbildung 20: Hohe Aufenthaltsqualität am Berliner Platz



Quelle: Planersocietät

Ein Augenmerk sollte dabei auch auf der Qualifizierung der Eingangssituationen in die Stadt Gütersloh für Fußgänger liegen. Gemeint sind vor allem Plätze (auch Parkplätze) in Innenstadtnähe. Beispielsweise weist der Bahnhofsvorplatz derzeit in seiner Gesamtgestaltung nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf. So wurde auch bereits im Integrierten Handlungskonzept -Teilkonzept Innenstadt 2020+ der Stadt festgestellt, dass der Platz in seiner heutigen Form „sowohl städtebaulich als auch gestalterisch ein unbefriedigendes Bild [bietet]“<sup>9</sup>. Er wird somit „seiner Funktion im Stadtgefüge und als Entree in die Stadt nicht gerecht“<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Stadt Gütersloh 2014, S. 29

<sup>10</sup> Stadt Gütersloh 2014, S. 29

## A.9

## Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

**Kurzbeschreibung:**

Ein sicheres und attraktives Wegenetz ist Grundvoraussetzung für eine häufigere Nutzung des Rades als Verkehrsmittel. Aus diesem Grunde wurde im Rahmen des Masterplans klimafreundliche Mobilität für die Stadt Gütersloh zunächst ein Zielnetz für den Radverkehr mit Grünen Achsen Haupt- und Nebenrouten entwickelt. Oberste Priorität hat dabei die Einrichtung und Ausgestaltung der Grünen Achsen. Sie sollen als innerstädtische „Premiumrouten“ das besonders komfortable vorankommen in Richtung Innenstadt und abseits der Hauptverkehrsstraßen gewährleisten. Der besondere Komfort wird dabei sowohl durch die, dem Kfz-Verkehr, bevorrechtigte Führungsform (z. B. als Fahrradstraße), als auch durch eine Verbesserung der Radfahrsituation an Knotenpunkten sichergestellt. Problematisch ist dabei vor allem die Überführung über die B61. Die derzeitige Lösung mittels Brücken ist, auch aufgrund des baulichen Zustands der Brücken, suboptimal und entspricht keinen „premium“ Qualitätsansprüchen.

In Innenstadtnähe, innerhalb der Straßen Blessenstätte, Kaiserstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Bismarckstraße, Prinzenstraße, Barkeystraße, soll der Radverkehr dann in die Fläche geführt werden. Ohne konkrete Routenführung wird der Radverkehr hier im Straßenraum bevorzugt, ohne dabei jedoch den Fußverkehr einzuschränken.

Im gesamten Radverkehrsnetz sollte darüber hinaus die Auflösung von Radwegebenutzungspflichten, anhand des „Leitfadens zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflichten in der Stadt Gütersloh“ geprüft werden.

Das weitere Routennetz kann anhand der tatsächlichen Nachfrage nach Routen aufgebaut und priorisiert werden (vgl. A.10).

Für das Radfahren über größere Entfernungen und zur Anbindung von Gütersloh an die Nachbarkommunen kann das Radverkehrsnetz durch Radschnellwege ergänzt werden (vgl. A.11).

**Bausteine:**

- Weiterentwicklung des Radwegenetzes und Herstellung des Zielnetzes (mit Priorität auf den „Grünen Achsen“)
- Überprüfung und gegebenenfalls Änderung der Führungsformen
- Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht (auch in Zusammenarbeit mit Polizei, ADFC und VCD)
- Aufbau eines Wegweisungssystems

**Kriterienbewertung:****Anmerkung:**

CO <sub>2</sub> -Reduktion:		bewertet i.R. von Maßnahme A.7
Kostenaufwand:	X	Hoch, da bauliche Qualifizierung Infrastruktur, Ausbau und Pflege der Wegweisung
Personalaufwand:	XX	Mittel
Kooperationsaufwand:	XX	Mittel: Stadt Gütersloh, ADFC
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Imagegewinn, Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit, Lebensqualität

**Priorität: Hoch****Umsetzungshorizont: kurz- bis mittelfristig****Kommentar:**

- statt der geplanten Fahrradstraßen, sofort eine Innenstadt-Fahrradzone
- um das Mohnsparkquartier eine Fahrradzone errichten
-

auch bezüglich der baulichen Qualität der Wege. Die Gesamtsituation für den Alltagsverkehr dagegen weist noch Entwicklungsbedarf auf, dessen Nutzungspotenzial den erforderlichen Aufwand rechtfertigt. So sind die strukturellen Bedingungen hinsichtlich der Entfernungen zur Innenstadt innerhalb der Stadt Gütersloh dahingehend günstig, dass viele potenzielle Quellen und Ziele innerhalb eines Radius von fünf Kilometern liegen. Dieser Entfernungsbereich wird allgemein als akzeptable Einsatzgrenze des Fahrrads bewertet. Aufgrund der zunehmenden Verbreitung und Nutzung von Fahrrädern mit elektronischer Unterstützung (Pedelecs/E-Bikes) kann sogar mit einer Steigerung der zurückgelegten Entfernung gerechnet werden. Tendenziell wird der Radverkehr aufgrund der zunehmenden Anzahl an Pedelecs schneller werden. Hierdurch verschärfen sich auch die Unfallfolgen.

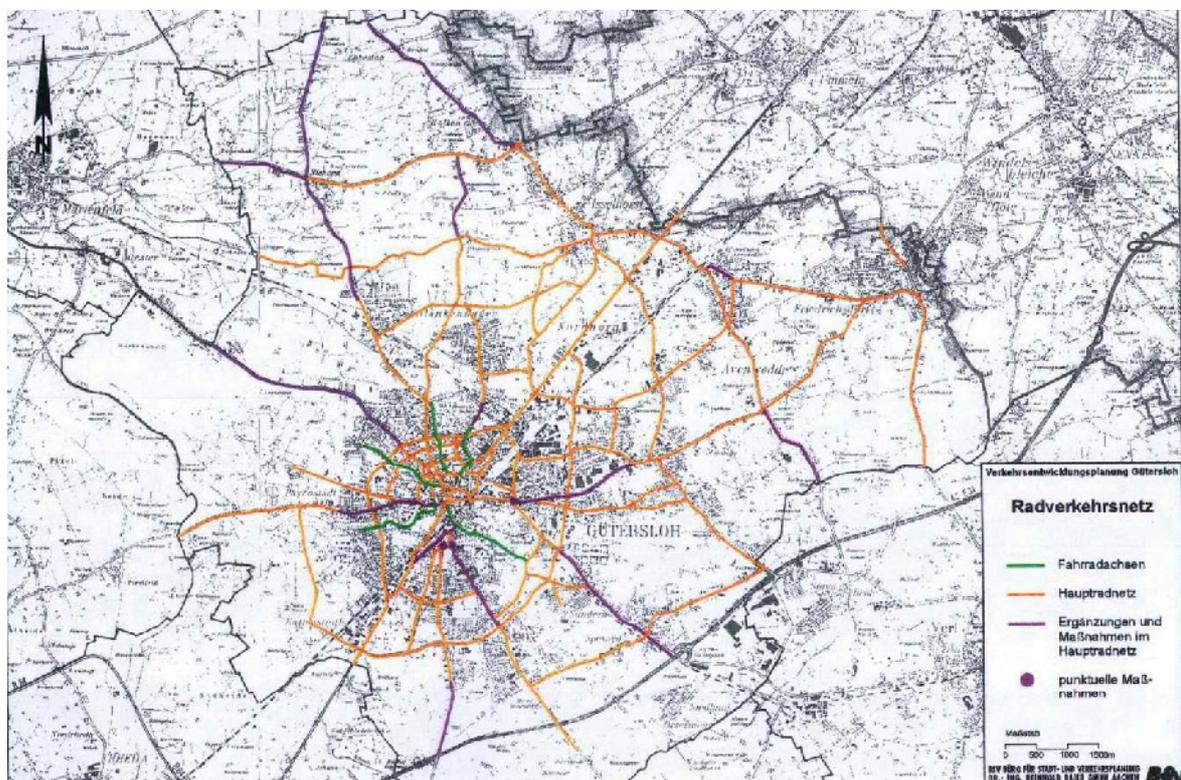
### 3.3.1 Radverkehrsnetz

Im Radverkehrsnetz kommt den Hauptrouten aufgrund der Bündelungsfunktion eine besondere Bedeutung zu. Insofern sind Mängel in der Bestandssituation gravierend.

Bereits im VEP der Stadt Gütersloh des Jahres 1999 wurde ein konkretes Radverkehrsnetz für die Stadt Gütersloh entwickelt. Dieses besteht aus zwei Netzelementen:

- Fahrradachsen
- Hauptradnetz

Abbildung 22: Radverkehrsnetz laut VEP 1999



Quelle: BSV 1999

Die Fahrradachsen waren dabei als eine neue Qualitätsstufe im bestehenden Netz vorgesehen. So sollte „auf ausgewählten Straßen innerhalb des Ringes [...] der Radfahrer weitgehend bevorrechtigt bis zur Fußgängerzone in der Innenstadt geführt werden“<sup>13</sup>.

In der Praxis fällt auf, dass diese „Premiumqualität“ bisher leider nicht herausgearbeitet wurde. Überdies finden sich die gesamten im Radverkehrsnetz dargestellten Alltagsrouten so nicht wieder. Hier mangelt es vor allem an entsprechender Beschilderung.

Als Barrieren für den Radverkehr sind, ebenso wie im Fußverkehr, vor allem die Bahnlinie sowie der Ring in Form der B 61 zu nennen.

Die Verkehrsbeziehungen in die bzw. Anknüpfungspunkte zu den Nachbarkommunen sind unbedingt zu berücksichtigen, v.a. in Ost-West-Richtung (jenseits der Wege für Freizeitradler), z.B. Berliner Straße (B 61) in Richtung Bielefeld sowie Wiedenbrücker Straße (B 61) in Richtung Rheda-Wiedenbrück.

### ***Bauliche Qualität des Netzes***

Die Nutzung von Radwegen wird vielfältig eingeschränkt. Hierzu gehört als häufigstes Defizit eine geringe bzw. im Vergleich zu den Standards zu geringe Breite (z.B. Berliner Straße / Nordring / Westring) sowie Gefahrenpotenzial durch die Freigabe der Gehwege für Radfahrer. Zu den punktuellen Einschränkungen gehören Haltestellenbereiche. Darüber hinaus befindet sich der Zustand der Oberfläche von Radwegen teils in einem schlechtem Zustand (z.B. aufgewölbte Platten, große Wasseransammlungen nach Niederschlag) oder der Lichtraum wird eingeengt durch aus dem Seitenraum wachsende Pflanzen. Dies wurde unter anderem auch in der Online-Beteiligung bemängelt. Genannt wurden hier der Radweg an der Hülsbrockstraße, auf Höhe Edisonstraße, der Radweg an der Isselhorster Straße, der Radweg an der Buschstraße, der Radweg an der Brockhäger Straße „zwischen Ortsausgang bis mindestens Blankenhagener Weg“, der Radweg an der GÜthstraße sowie an der Hollerstraße.

Hinsichtlich der baulichen Qualität wird allerdings auch deutlich, dass es unterschiedliche Gruppen von Radfahrer/-innen mit je eigenen Bedürfnissen gibt: einerseits Radfahrer/-innen, die ein zügiges Vorankommen in den Vordergrund stellen (bei vorhandenen Radverkehrsanlagen, wozu auch Markierungslösungen gehören wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen, aber auch im Mischverkehr auf der Fahrbahn), andererseits Radfahrer/-innen, die ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis auf "klassischen" Radwegen auf dem Hochbord erfüllt sehen und eine eher geringe Fahrgeschwindigkeiten haben. Hier findet bereits seit einiger Zeit eine rege, emotionale und kontrovers geführte Diskussion statt.

### ***Wegweisung***

Die wegweisende Beschilderung entspricht dem Standard des Radverkehrsnetzes NRW. Das Radroutennetz in Gütersloh ist insbesondere im Freizeit- bzw. Tourismusbereich gut entwickelt. Ins-

---

<sup>13</sup> BSV 1999, S. 53 f.

gesamt verlaufen mehrere beschilderte Radrouten durch das Stadtgebiet bzw. berühren dies, u.a. der EmsRadweg, einer der beliebtesten Radwanderwege Deutschlands. Allerdings könnte die Stadt trotz guter infrastruktureller Anbindung mit einer optimierten, besser erkennbaren Wegweisung noch besser mit den Radfernwegen verknüpft werden. Über das Radverkehrsnetz NRW hinaus findet sich in Gütersloh keine Radverkehrswegweisung für den Alltagsradverkehr. Hier zeigt sich Handlungspotenzial.

### 3.3.2 Abstellanlagen

Fahrradabstellanlagen in Zielnähe mit einer funktionalen Ausstattung sind Grundlage für eine hohe Akzeptanz. Im Bereich der Innenstadt von Gütersloh wird ein großer Teil der Fahrradabstellanlagen als Anlehnbügel vorgehalten, die jedoch nicht überdacht sind. Auch wurde in Akteursgesprächen, wie auch im Zuge der weiteren Beteiligungsverfahren, das Fehlen von Möglichkeiten der Aufbewahrung z.B. von Einkäufen, Taschen oder Helmen genannt. Gepäckschließfächer, die auch und gerade für Fahrradtouristen hilfreich sein können, sind tatsächlich derzeit in Gütersloh nicht zu finden. So sind die im Jahr 2010 errichteten Fahrradboxen aufgrund mangelnder Nachfrage und in Verbindung damit schlechtem Zustand sowie unsachgemäßer Nutzung vorübergehend demontiert worden. Darüber hinaus sind temporäre Engpässe an Abstellanlagen bei Großveranstaltungen zu verzeichnen.

Auch im Bereich des Hauptbahnhofs fehlt es an komfortablen, überdachten und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen. Im Zuge dessen kommt es hier in erheblichem Maße zu wild abgestellten Fahrrädern. Darüber hinaus ist der Ort der Installation von Fahrradabstellanlagen als nicht unerheblich zu erachten, da weite Wege durch eine Fußgängerzone bis zum Erreichen einer Fahrradabstellanlagen die Attraktivität mindern.

An Schulen besteht ein deutliches Sicherheitsdefizit für abgestellte Fahrräder, das die Nutzung beeinträchtigt. Neben Überwachungskameras wird in der sozialen Kontrolle ein wichtiges Mittel zur Prävention gesehen. Damit könnte der problematischen Verkehrssituation an Schulen begegnet werden, die durch den Bring- und Hol-Autoverkehr hervorgerufen wird. Der Radverkehr kann aber auch eine Alternative für Schüler/-innen sein, welche die teils stark genutzten bis überfüllten Busse vermeiden wollen.

Ein Fehlen von Abstellanlagen ist darüber hinaus in den Stadtteilzentren zu identifizieren und wurde verstärkt auch im Zuge der Beteiligungsformate formuliert. Auch hier wurde darüber hinaus das Fehlen von Gepäckschließfächern bemängelt.

**Abbildung 23: Wild abgestellte Fahrräder auf dem Bahnhofsvorplatz**



Quelle: Planersocietät

**Tabelle 5: Finanzbedarf von Städten und Gemeinden für verschiedene Aufgabenbereiche je nach Ausgangsposition (in € pro Einwohner-/in und Jahr)<sup>31</sup>**

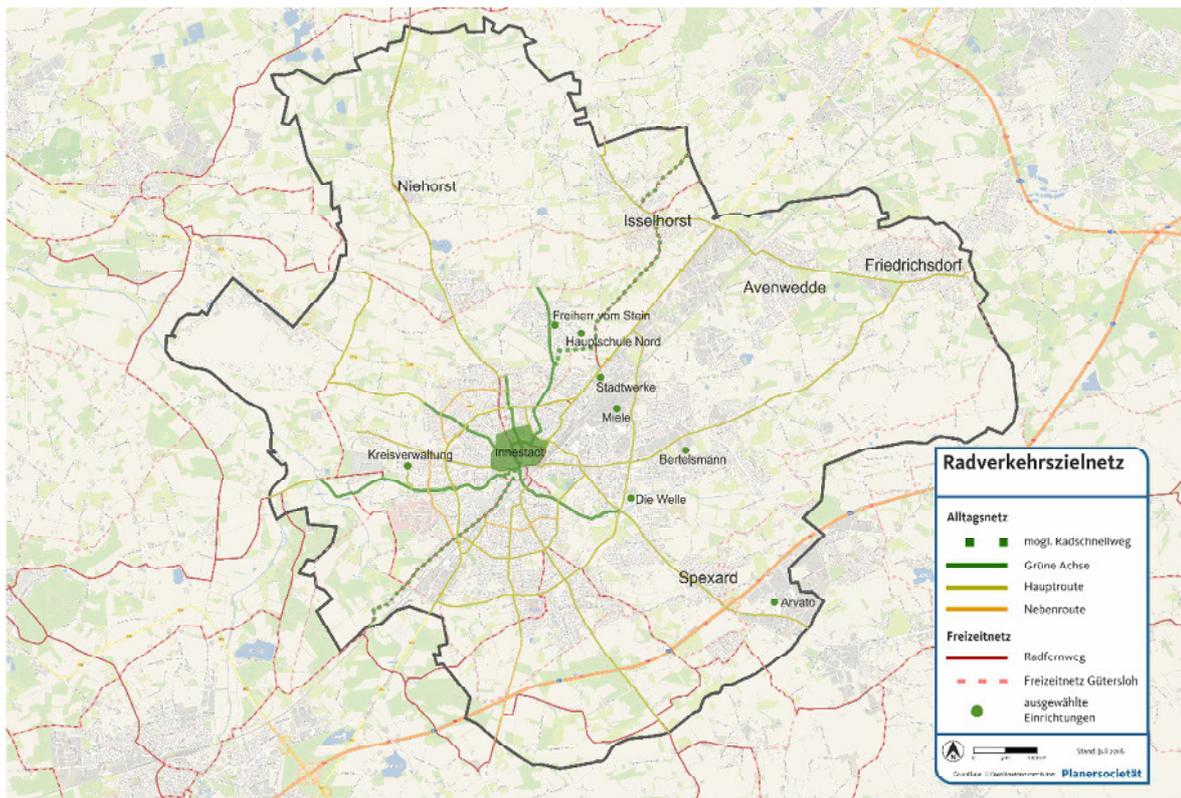
	Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	Infrastruktur (betriebliche Erhaltung)	Summe (Spalte 1+2)	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.-a. Kommunikation)	Weitere Maßnahmen (Fahrradverleihsystem, Fahrradstation)	Gesamtsumme (Spalten 3-6 gerundet)
<b>Aufsteiger</b>	8-12	1,70	9,70-13,70	1,20-1,50	0,50	1-2	13-18
<b>Vorreiter</b>	12	3	15	0,10-0,80	1	2	18-19

Quelle: Planersocietät auf Grundlage BMVBS 2012

### *Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes*

Ein sicheres und attraktives Wegenetz ist Grundvoraussetzung für die Nutzung des Rades als Verkehrsmittel. Daher wurde für die Stadt Gütersloh das Grundgerüst eines Zielnetzes entwickelt (vgl. Maßnahme A.9). Es dient als Rückgrat für den alltäglichen Radverkehr und stellt die innerstädtischen Verbindungen und Anknüpfungspunkte an die Umlandgemeinden sowie das regionale Radverkehrsnetz dar. Auf den Haupttrouten des Zielnetzes ist insbesondere auf die Alltagstauglichkeit (Beleuchtung, asphaltierte Wege, Verkehrssicherheit) zu achten. Darüber hinaus ist es sinnvoll, nach der Ausweisung des Zielnetzes die Routen entsprechend zu beschildern und ein Wegweisungssystem aufzubauen.

<sup>31</sup> Spannbreiten entsprechend unterschiedlichen Ausgangssituationen bzw. Perspektiven.

**Abbildung 61: Erstes Zielnetz im Radverkehr für die Stadt Gütersloh**

Quelle: Planersocietät auf Grundlage von openstreetmap

Das hier dargestellte Zielnetz besteht im Wesentlichen aus drei Netzelementen, den Radschnellwegen, den Grünen Achsen sowie den Haupttrouten. Neben- und Ergänzungsrouten sollten als weitere Netzelemente in einem gesonderten Radverkehrskonzept betrachtet und untersucht bzw. auf Grundlage einer Heatmap (vgl. Maßnahme A.10) entwickelt werden.

Bei den drei Netzelementen Radschnellweg, Grüne Achse und Hauptroute handelt es sich um eine Hierarchisierung. Dabei stellt der Radschnellweg die höchste Qualitätsstufe mit besonderer Verbindungsqualität in die Nachbarkommunen dar (vgl. Abschnitt Radschnellweg), während die Grünen Achsen als Premiumrouten im innerstädtischen Radverkehr zu verstehen sind. In der Priorisierung der Umsetzung sollten die Grünen Achsen an erster Stelle stehen und besonders zeitnah umgesetzt werden.

#### *Breitenanforderungen und Radwegebenutzungspflicht*

Die Radverkehrsplanung in Deutschland wird durch gesetzliche Vorschriften und Regelwerke bestimmt. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie die zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) enthalten neben den maßgeblichen Verkehrszeichen und Verhaltensregeln auch gesetzliche Mindeststandards für Radwegebenen und legen fest, wann Radwege benutzungspflichtig sind. Für die Entwurfsplanung sind darüber hinaus die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu beachten und nach Möglichkeit anzuwenden. Dazu zählen neben den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) insbesondere die „Empfehlungen

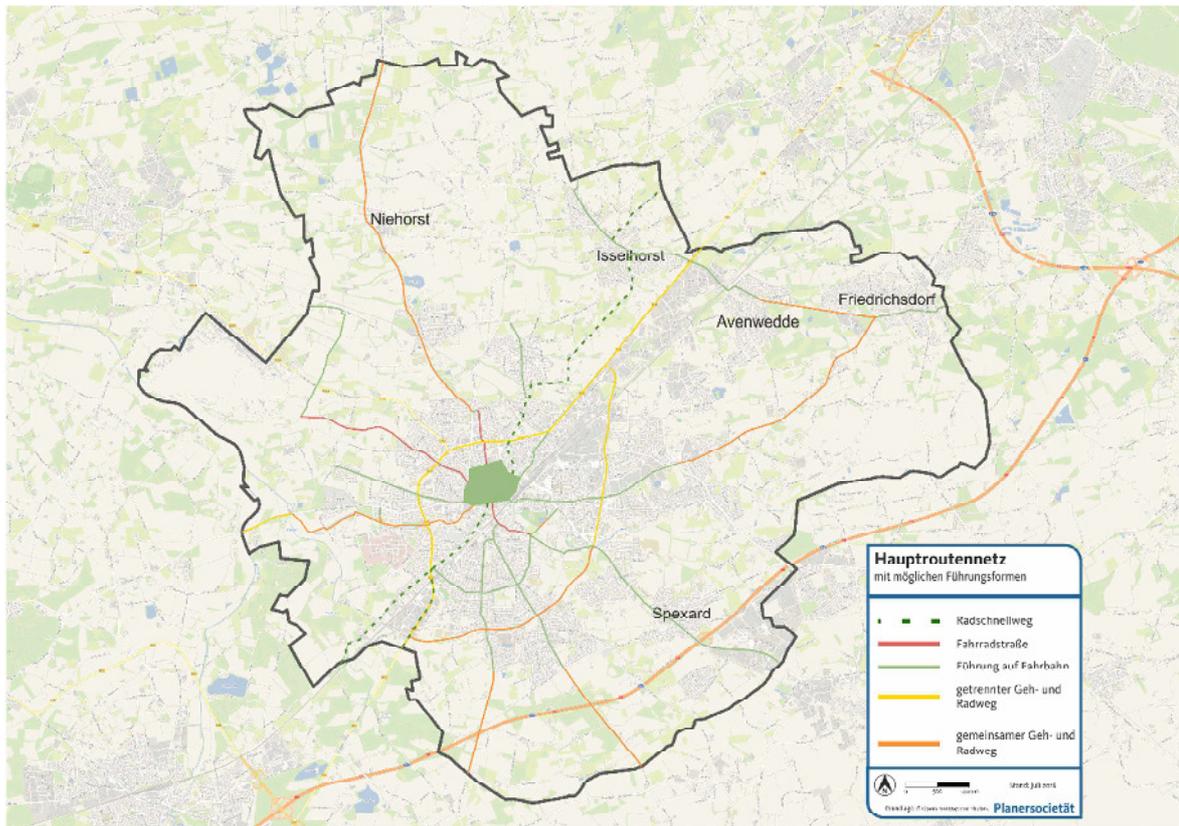
für Radverkehrsanlagen“ (ERA). Sie beinhalten detaillierte Planungsempfehlungen für eine sichere und komfortable Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur und beschreiben den aktuellen Stand der Technik. In der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) wird ausdrücklich auf die Berücksichtigung der ERA 2010 bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen hingewiesen (vgl. VwV StVO zu § 2, Abs. 4 Satz 2, 5).

Zu beachten ist hinsichtlich Benutzungspflichten vor allem der durch die Stadt Gütersloh erarbeitete „Leitfaden zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht der Stadt Gütersloh“. Dieser gibt einen Überblick über die genannten Regelwerke und legt dezidiert die Kriterien zur Bewertung von Gefahrenlagen fest. Darüber hinaus fasst er bauliche Anforderungen an benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen zusammen.

### *Radverkehrsführung in Gütersloh*

In Gütersloh sind bisher baulich getrennte Radverkehrsanlagen (Bordsteinradwege) vorherrschend. Dies betrifft insbesondere auch die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit den Fußgängern. Dadurch hat sich eine „Kultur des Bordsteinradfahrens“ entwickelt, die zum Teil auch als „Geisterfahren“ in Gegenrichtung etabliert ist. Die Erkenntnisse der Unfallforschung aber auch Ansprüche der Radfahrer an eine schnelle und komfortable Verbindung haben aber dazu geführt, dass der Radverkehr in der Regel im Fahrbahnraum geführt wird, ggfs. unter Einsatz von Schutz- oder Radfahrstreifen. In Bereichen mit starkem Fußverkehr lassen sich so Konflikte mit Radfahrern im Seitenraum vermeiden. Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn erhöht die Sichtbeziehungen insbesondere in Einmündungsbereichen, der Kfz-Verkehr hat die Radfahrenden besser im Blick, was die Verkehrssicherheit nachweislich erhöht. Gleichzeitig zeigen die Erfahrungen der letzten Jahre, dass die Situation im Mischverkehr auf der Fahrbahn von Radfahrenden häufig subjektiv unsicherer wahrgenommen wird. Entsprechend sensibel ist mit der Frage der Radverkehrsführung umzugehen und auch nutzergerechte Lösungen zu entwickeln.

In Gütersloh ist das Radfahren auf der Fahrbahn bereits heute auf vielen Straßen möglich. Eine Radwegebenutzungspflicht wird von der Straßenverkehrsbehörde nur dann angeordnet, wenn es aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich ist. Hier sollte die Öffentlichkeit weiterhin über die aktuellen Regelungen der Straßenverkehrsordnung informiert werden.

**Abbildung 62: Haupttroutennetz mit möglichen Führungsformen**

Quelle: Planersocietät auf Grundlage von openstreetmap

Es werden daher konkrete Führungsformen für das Zielnetz vorgeschlagen (vgl. Anhang C).

Fahrradstraßen sind primär dem Radverkehr vorbehaltene Fahrbahnen, die speziell gekennzeichnet sind. Fahrradfahrer sind auf diesen Straßen bevorzugt und dürfen nebeneinander fahren. Andere Fahrzeuge (z.B. Kraftfahrzeugverkehr, Inline-Skater) können ausnahmsweise zugelassen werden, sofern dies durch ein entsprechendes Zusatzzeichen geregelt ist. Auf Fahrradstraßen gilt für alle Fahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Durch den Kfz-Verkehr dürfen Radfahrer weder behindert noch gefährdet werden, bei Bedarf müssen Autofahrer ihre Geschwindigkeit reduzieren. In Kreuzungssituationen gilt - wie auch in Tempo 30-Zonen - die Vorfahrtregelung rechts vor links. Um ein zügiges Radfahren zu gewährleisten, ist es aber wichtig die Vorfahrt im Zuge von Fahrradstraßen zu klären. Dies ist beispielsweise durch die Aufpflasterung von Einmündungen zu Gehwegüberfahrten und damit durchgezogenen Bordsteinen erreichbar.

Damit sind Fahrradstraßen auch ausdrücklich eine mögliche Führungsform von Radschnellwegen, weshalb sie zum Teil als vorgeschlagene Führungsform aufgenommen sind. Da dies aber in einer dezidierten Machbarkeitsstudie weiter untersucht werden müsste, werden nachfolgend nur jene Fahrradstraßen dargestellt, die unabhängig eines möglichen Radschnellwegs eingerichtet werden sollten.

**Abbildung 63: Zeichen 244.1 Fahrradstraße mit Zusatz Kfz-Verkehr frei**

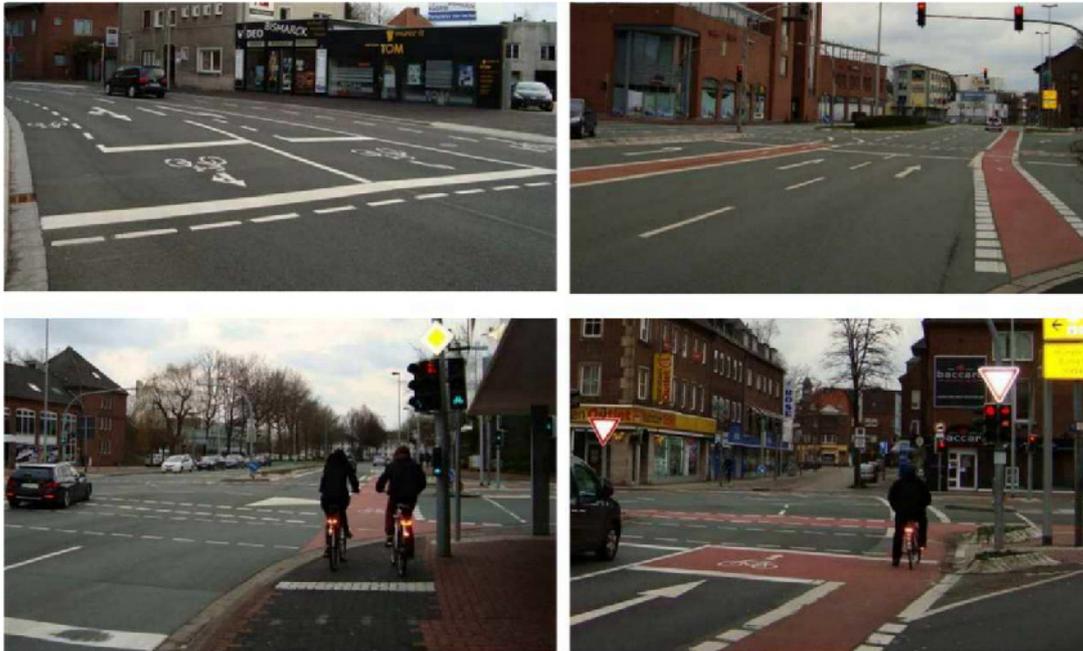
Quelle: Planersocietät

**A.12 Fahrradfreundliche Knotenpunkte**

**Kurzbeschreibung:**

Der Radverkehr in Gütersloh wird oftmals indirekt oder gemeinsam mit dem Fußverkehr über LSA an Kreuzungen geführt. An vielen Knotenpunkten kann daher eine für den Radverkehr optimierte Gestaltung vorgenommen werden. Hierzu zählen unter anderem die Einrichtung von Aufstellflächen, eigenen Abbiegestreifen bzw. aufgeweiteten Radaufstellstreifen und Radfahrschleusen.

**Möglichkeiten der direkten Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten**



Dabei sollten in der Stadt Gütersloh vorrangig die Knotenpunkte der Grünen Achsen sowie der Hauptverkehrsstraßen (siehe auch Maßnahme A.9) überprüft und bei Bedarf angepasst werden. Dies gilt nicht allein für die Führung sondern, wenn möglich, auch die Signalisierung („Grüne Welle“) des Radverkehrs.

Auch bereits in der Online-Befragung angesprochen wurde hier beispielsweise der Knotenpunkt Westfalenweg/Dammstraße/Wiedenbrücker Straße, der hinsichtlich der Führung des Radverkehrs optimiert werden sollte.

**Bausteine:**

- Bestandsaufnahme der Knotenpunkte
- Ermittlung des Umgestaltungsbedarfs, auch in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren
- Umgestaltung der Kreuzungsbereiche mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit
- In Abhängigkeit von der Größe des Knotenpunktes liegen die Kosten zwischen 15.000 und bis zu 150.000 Euro. Große Knotenpunkte können auch bis zu 600.000 Euro und mehr kosten.

**Kriterienbewertung:**

**Anmerkung:**

CO <sub>2</sub> -Reduktion:		bewertet i.R. von Maßnahme A.7
Kostenaufwand:	XX	Gering bis mittel je Knotenpunkt
Personalaufwand:	XXX	Gering, da Vergabe an Dritte
Kooperationsaufwand:	XX	Mittel: Stadt Gütersloh, Polizei, ADFC
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit

**Priorität: Hoch**

**Umsetzungshorizont: kurz- bis mittelfristig**

Neben diesem „Grund“-Prinzip können die weiteren Anforderungen blinder Menschen mit einem einheitlichen Leitsystem abgedeckt werden. Diese erfüllen durch verschiedene Elemente (z. B. Rippen- und Noppenplatten) unterschiedliche Funktionen (Warn-, Entscheidungs- und Leitfunktion; vgl. FGSV 2011: 32ff.).

**Abbildung 58: Barrierefreie Querungsstelle, die sowohl Seh- als auch Gehbehindertengerecht wirkt**



Quelle: Planersocietät

In Gütersloh sollte ein Leitsystem vor allem im Bereich der Innenstadt eingerichtet werden. Dazu sollte das Leitsystem in einem ersten Schritt ausgehend vom Bahnhof den gesamten Bereich von Innenstadt sowie den ZOB erschließen (vgl. Maßnahme A.6).

### *Lichtsignalanlagen*

Wartezeiten an Ampelanlagen werden von Fußgängern und Radfahrern oftmals als zu lang empfunden. Hierzu zählen in Gütersloh insbesondere Kreuzungsbereiche der B 61, aber auch die Lichtsignalanlagen (LSA) im Bereich der Spexarder Straße, der Verler Straße, der Friedrich-Ebert-Straße sowie der Carl-Bertelsmann-Straße.

Viele LSA in Gütersloh schalten für Fußgänger und Radfahrer/-innen nur nach Betätigung eines Signalgebers (Tasters) auf Grün. Die Grünanforderung über einen Taster bei parallel zum Kfz-Verkehr verlaufenden Fußgängerströmen ist i. d. R. mit Zeitverlusten verbunden, wenn die Grünanforderung für den aktuellen Umlauf zu spät kommt und auf den nächsten gewartet werden muss. Hinsichtlich der Einschränkungen für den Fußverkehr soll die Notwendigkeit der bestehenden Grünanforderungen sukzessive überprüft werden. In den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) wird die Schaltung einer Fußgängerfreigabezeit auf Fußgängeranforderung nur für in dem Fall empfohlen, dass äußerst selten Querungen von Fußgängern auftreten. Generell sollte dann auch eine Fußgängeranforderung möglichst kurzfristig, also vor der Freigabe des Querverkehrs, berücksichtigt werden<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> Vgl. FGSV 2002

Nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) sollten folgende Aspekte besonders beachtet werden:

- Vermeidung längerer Wartezeiten, da Fußgänger nach ca. 40 Sekunden die Sperrzeit häufiger missachten.
- Auch bei Straßen mit „Grüner Welle“ können nicht ausgelastete Fahrzeugphasen für Fußgänger durch einen Phasenabbruch gemäß "Richtlinien für Lichtsignalanlagen" (RiLSA)<sup>29</sup> genutzt werden.
- Sind Mittelinseln vorhanden ist aus Sicherheitsgründen dafür zu sorgen, dass Fußgänger möglichst ohne Halt auf der Mittelinsel die Straße in einem Zug queren können (in diesem Zuge sind auch die besonderen Bedürfnisse älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen zu beachten)<sup>30</sup>.

In der Stadt Gütersloh sollte die Einhaltung der EFA insbesondere an den folgenden Straßen und Knotenpunkten überprüft werden:

- Im Verlauf der B 61
- Im Verlauf des Stadtrings
- Im Verlauf der Friedrich-Ebert-Straße, vor allem an der LSA
  - im Kreuzungsbereich Berliner Straße
- Im Verlauf der Verler Straße insbesondere an der LSA
  - im Kreuzungsbereich
- Im Verlauf der vor allem an der LSA
  - Im Kreuzungsbereich Annenstraße
- Im Verlauf der Spexarder Straße insbesondere an der LSA
  - im Kreuzungsbereich Gertrudenweg

Weitere Hinweise sind auch der Onlinebeteiligung während der Erarbeitung des Masterplans zu entnehmen.

### *Sitzrouten*

Nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen benötigen Orte, an denen sie sich ausruhen und verweilen können. Auch viele andere Personengruppen brauchen für ihre Mobilität auch „Orte der Immobilität“. Dies gilt in besonderem Maße in Bereichen, die wichtige Zielorte im Alltag darstellen und in denen hohe Ansprüche an die Aufenthaltsfunktion des Straßenraums zu stellen sind. Der Innenstadtbereich sowie Stadtteilzentren sind an dieser Stelle besonders relevant. Aber nicht nur vor Ort, sondern auch auf Wegen aus den Quartieren in Richtung Stadtteilzentrum sollten ausreichende Gelegenheiten zum Ausruhen und Verweilen vorhanden sein. Es gilt einerseits

<sup>29</sup> vgl. FGSV 2010-2

<sup>30</sup> In Bezug darauf hat die Stadt Singapur das Projekt „Green Man +“ gestartet, bei dem Menschen über 60 Jahre sowie körperlich behinderte Menschen eine spezielle Karte bekommen. Mit dieser kann an LSA die Grünphase für Fußgänger um bis zu 13 Sekunden verlängert werden. Weitere Informationen unter: [http://www.onemotoring.com.sg/publish/onemotoring/en/on\\_the\\_roads/traffic\\_management/green\\_man\\_plus.MainPar.64124.collapsePar.25666.File.tmp/Green\\_Man\\_Plus.pdf](http://www.onemotoring.com.sg/publish/onemotoring/en/on_the_roads/traffic_management/green_man_plus.MainPar.64124.collapsePar.25666.File.tmp/Green_Man_Plus.pdf)

**Abbildung 64: Fahrradstraßen in Kiel und in Nijmegen**

Quelle: Planersocietät

### *Fahrradfreundliche Knotenpunkte*

Einige Kreuzungen in Gütersloh sind mit dem Fahrrad umständlich und unkomfortabel zu überqueren. Dies gilt vor allem für die B 61, aber auch für weitere Knotenpunkte der Hauptverkehrsstraßen.

Möglichkeiten zur Verbesserung bestehen in der Umgestaltung der Knotenpunkte oder, wenn es aufgrund der verkehrlichen Belastung möglich ist, in der Schaffung von Kreisverkehren. Letztere bieten auch für Radfahrer Vorteile, da die Kreuzungen direkter überquert werden können. Die Sicherheit der Radfahrer wird durch die Fahrbahnführung erhöht, da Radfahrer so besser im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs sind. Untersuchungen zeigen, dass aktuelle innerörtliche Kreisverkehre gegenüber unsignalisierten und signalisierten Kreuzungen auch für Radfahrer in vielen Fällen sicherer sind, wenn Radfahrer im Mischverkehr geführt werden<sup>32</sup>.

Nach den ERA 2010 sollten außerdem folgende Maßnahmen für die fahrradfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten ergriffen werden:

- Verringerung der Abbiegegeschwindigkeit durch einen engeren Kurvenradius
- Vorrang des Radverkehrs bei der Querung von Rechtsabbiegefahrbahnen durch eine direkte Führung und ggf. Blinklicht
- Markierung und ggf. Einfärbung von Radverkehrsfurten
- Führung des geradeaus fahrenden Radverkehrs auf der Fahrbahn (Mischverkehr, Rad- oder Schutzstreifen)
- Führung des geradeaus fahrenden Radverkehrs auf Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen über nicht oder gering abgesetzte Radverkehrsfurten
- Bei Zweirichtungsraddwegen sind Radverkehrsfurten durch die Markierung des Fahrradsymbols sowie die entsprechende Beschilderung (Zeichen 205 StVO mit Zusatzzeichen 1000-33) zu kennzeichnen.

<sup>32</sup> Vgl. UDV 2012

Der Radverkehr in Gütersloh wird oftmals indirekt oder gemeinsam mit dem Fußverkehr über LSA an Kreuzungen geführt. An vielen Knotenpunkten kann eine für den Radverkehr optimierte Gestaltung vorgenommen werden. Eigene Aufstellflächen, eigene Abbiegestreifen bzw. ausgeweitete Radaufstellstreifen und Radfahrschleusen dienen vor allem dazu, links abbiegende Radfahrer zu sichern. Sie können in Kombination mit Radfahr- und Schutzstreifen sowie auch Radwegen organisiert werden. Vorgeschaltete Radfahrerampeln verschaffen Radfahrer/-innen einen Zeitvorsprung beim Einfahren in Kreuzungen und verbessern damit ihre Wahrnehmung durch den Kfz-Verkehr. Leistungsverluste der Kreuzungen für den Kfz-Verkehr können vermieden werden, wenn die im Vergleich zum Kfz-Verkehr langsameren Radfahrer ein Vorlaufgrün bereits in den letzten Sekunden der Räumungsphase der kreuzenden Kfz-Ströme erhalten. Auch kann ihre Freigabezeit früher enden als die des gleichgerichteten Kfz-Stroms.

Eine Umgestaltung von Knotenpunkten wird in der Stadt Gütersloh auch im Zuge der Einrichtung des Zielnetzes für den Radverkehr empfohlen (vgl. Maßnahme A.12). Hierbei vorrangig zu nennen sind die Knotenpunkte:

- Wiedenbrücker Straße / Dammstraße / Westfalenweg
- Neuenkirchener Straße / Dalkestraße / Parkstraße (hinsichtlich der Beschleunigung des Radverkehrs bei Wegebeziehung Parkstraße – Dalkestraße, Fußstützen etc.)
- Rhedaer Straße / Unter den Ulmen / Wiedenbrücker Straße (hinsichtlich der Beschleunigung des Radverkehrs und damit zur weiteren Attraktivierung und Herausstellung der Fahrradstraße im Verlauf der Rhedaer Straße / Unter den Ulmen)

Darüber hinaus sollten die Grünen Achsen in ihrer Stellung priorisiert werden, das heißt sie sollten, wenn möglich, an den Kreuzungspunkten bevorrechtigt („Grüne Welle“) werden um ein möglichst schnelles Vorankommen gewährleisten zu können.

Zu beachten sind dabei auch die Hinweise des „Leitfaden zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht der Stadt Gütersloh“.

### *Radschnellwege*

Neben den innerstädtischen Verbindungen sind auch solche in die angrenzenden Städte zu berücksichtigen. Besondere Bedeutung haben dabei die Verbindungen zu den Städten Bielefeld, Rheda-Wiedenbrück und Verl, da diese den bei weitem höchsten Pendleranteil ausmachen. Auch bereits in der Mobilitätsstrategie des Kreises Gütersloh wird die Einrichtung einer Radschnellverbindung zwischen zwei kreisangehörigen Kommunen als Pilotprojekt (P-1.1) angeregt. Die Stadt Gütersloh sollte ein derartiges Projekt daher mit dem Kreis Gütersloh abstimmen und diesen entsprechend unterstützen. Dabei sollte zunächst eine Machbarkeitsstudie erarbeitet werden, anhand derer das konkrete Potenzial einzelner Verbindungen sowie mögliche Kosten eines Aus- und Umbaus sowie das Kosten-Nutzen-Verhältnis, auch mit verschiedenen Führungsvarianten, abgeschätzt werden können (vgl. Maßnahme A.11). In die Betrachtung mit einzubeziehen sind dabei auch die dargestellte und im Rahmen der verschiedenen Beteiligungsformate genannte Streckenführung. Dabei würde es sich im Falle eines vierspurigen Ausbaus der B 61 anbieten, den Radschnellweg entlang dieser Hauptverkehrsstraße zu führen.

## A.14 Programm zum Ausbau von Radabstellanlagen

**Kurzbeschreibung:**

Neben einer gut ausgebauten Radwegeinfrastruktur ist auch die Bereitstellung öffentlicher Radabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten zur Radverkehrsförderung relevant, wobei die Barrierefreiheit bei deren Anlage zu berücksichtigen ist. Das Fehlen sicherer und geschützter Radabstellanlagen kann dazu führen, dass das Rad gar nicht erst genutzt wird.

Daher sollte die Stadt Gütersloh ein Programm zum Auf- und Ausbau von Radabstellanlagen auflegen. Hierin können nicht nur Ausbauziele festgelegt werden, auch die Finanzierung kann damit sichergestellt werden. Das Programm sollte dabei auch die Radstation am Hauptbahnhof berücksichtigen.

Der Bereich der Innenstadt ist für den Normalbedarf weitgehend mit einer ausreichenden Anzahl an Radabstellanlagen ausgestattet. Ergänzungen bieten sich in der Innenstadt beispielsweise an der Stadthalle an. Problematisch wird es hingegen während Großereignissen. Hier sollten mobile Radabstellanlagen angeschafft werden, wie dies in mehreren anderen Städten bereits erfolgreich praktiziert wird (z.B. Paderborn).

Punktuell fehlen im erweiterten Stadtgebiet qualitativ hochwertige Abstellanlagen am Hauptbahnhof, an weiteren wichtigen ÖV-Haltepunkten, an Schulen und öffentlichen Einrichtungen sowie in einigen Ortsteilzentren. Die Qualität und ggf. die Anzahl dieser Anlagen ist zu verbessern. Gute Abstellanlagen erfüllen folgende Mindestanforderungen:

- Ein Fahrrad muss sicher und fest im Ständer stehen (auch beim Beladen und mit Kind im Kindersitz), ohne dabei beschädigt zu werden.
- Der Ständer muss mit allen gängigen Fahrradtypen mit den unterschiedlichsten Reifengrößen etc. funktionieren.
- Es muss die Möglichkeit bestehen den Fahrradrahmen mit einem soliden Bügelschloss am Fahrradständer festzuschließen.

Darüber hinaus sollte, zumindest an wichtigen Zielorten (z.B. Bhf, ZOB, Rathaus), eine Überdachung der Abstellanlage erfolgen. Auch die Einrichtung Ladeinfrastruktur ist punktuell wünschenswert, um auch der steigenden Verbreitung von Pedelecs Rechnung tragen zu können.

Als Erweiterung des Angebots können darüber hinaus Gepäcksafes installiert werden. Dies ist zum einen für Radtouristen hilfreich, kann darüber hinaus aber auch von Einkäufern, die mit dem Rad in die Stadt gekommen sind genutzt werden.

Die Unterhaltung und Pflege der Radabstellanlagen ist sicherzustellen.  
(vgl. auch IHK Teilkonzept Innenstadt 2020+ Maßnahme 27)

**Bausteine:**

- Bestandsaufnahme und Bewertung der Radabstellanlagen
- Identifizierung von Schwachstellen
- Auf- und Ausbau von Radabstellanlagen und weiteren Serviceeinrichtungen (z.B. Gepäcksafes)
- Unterhaltung der Radabstellanlagen

**Kriterienbewertung:****Anmerkung:**

CO <sub>2</sub> -Reduktion:		Nicht quantifizierbar, Umsetzung des Aufbaus von Radabstellanlagen über Gesamtmaßnahme erfasst
Kostenaufwand:		Je nach Art der Abstellanlage zwischen 60€ und 750€ pro Stellplatz
Personalaufwand:	XXX	Gering
Kooperationsaufwand:	***	Gering
Regionale Wertschöpfung:	**	Mittel bei Umsetzung
Weiterer Nutzen:		Erhöhung Radverkehrsanteil, Förderung der Multimodalität

**Priorität: hoch****Umsetzungshorizont: kurz- bis mittelfristig****Kommentare:**

- Abstand zwischen den Bügeln vergrößern, damit zwei Fahrräder Platz finden
- Wo werden dringend Plätze benötigt?

gesamt verlaufen mehrere beschilderte Radrouten durch das Stadtgebiet bzw. berühren dies, u.a. der EmsRadweg, einer der beliebtesten Radwanderwege Deutschlands. Allerdings könnte die Stadt trotz guter infrastruktureller Anbindung mit einer optimierten, besser erkennbaren Wegweisung noch besser mit den Radfernwegen verknüpft werden. Über das Radverkehrsnetz NRW hinaus findet sich in Gütersloh keine Radverkehrswegweisung für den Alltagsradverkehr. Hier zeigt sich Handlungspotenzial.

### 3.3.2 Abstellanlagen

Fahrradabstellanlagen in Zielnähe mit einer funktionalen Ausstattung sind Grundlage für eine hohe Akzeptanz. Im Bereich der Innenstadt von Gütersloh wird ein großer Teil der Fahrradabstellanlagen als Anlehnbügel vorgehalten, die jedoch nicht überdacht sind. Auch wurde in Akteursgesprächen, wie auch im Zuge der weiteren Beteiligungsverfahren, das Fehlen von Möglichkeiten der Aufbewahrung z.B. von Einkäufen, Taschen oder Helmen genannt. Gepäckschließfächer, die auch und gerade für Fahrradtouristen hilfreich sein können, sind tatsächlich derzeit in Gütersloh nicht zu finden. So sind die im Jahr 2010 errichteten Fahrradboxen aufgrund mangelnder Nachfrage und in Verbindung damit schlechtem Zustand sowie unsachgemäßer Nutzung vorübergehend demontiert worden. Darüber hinaus sind temporäre Engpässe an Abstellanlagen bei Großveranstaltungen zu verzeichnen.

Auch im Bereich des Hauptbahnhofs fehlt es an komfortablen, überdachten und diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen. Im Zuge dessen kommt es hier in erheblichem Maße zu wild abgestellten Fahrrädern. Darüber hinaus ist der Ort der Installation von Fahrradabstellanlagen als nicht unerheblich zu erachten, da weite Wege durch eine Fußgängerzone bis zum Erreichen einer Fahrradabstellanlagen die Attraktivität mindern.

An Schulen besteht ein deutliches Sicherheitsdefizit für abgestellte Fahrräder, das die Nutzung beeinträchtigt. Neben Überwachungskameras wird in der sozialen Kontrolle ein wichtiges Mittel zur Prävention gesehen. Damit könnte der problematischen Verkehrssituation an Schulen begegnet werden, die durch den Bring- und Hol-Autoverkehr hervorgerufen wird. Der Radverkehr kann aber auch eine Alternative für Schüler/-innen sein, welche die teils stark genutzten bis überfüllten Busse vermeiden wollen.

Ein Fehlen von Abstellanlagen ist darüber hinaus in den Stadtteilzentren zu identifizieren und wurde verstärkt auch im Zuge der Beteiligungsformate formuliert. Auch hier wurde darüber hinaus das Fehlen von Gepäckschließfächern bemängelt.

**Abbildung 23: Wild abgestellte Fahrräder auf dem Bahnhofsvorplatz**



Quelle: Planersocietät

Die LBO NRW erlaubt Abstellplatzungen für bestimmte Bereiche, „...soweit die Sicherheit oder Ordnung des öffentlichen Verkehrs oder die Beseitigung städtebaulicher Missstände dies erfordert.“ (vgl. LBO § 51); nicht allerdings die Aufstellung gesamt kommunaler Fahrradabstellplatzungen. In der nächsten Landesbauordnung soll wieder die Möglichkeit geschaffen werden Fahrradabstellplatzungen für das gesamte Gebiet der Kommune aufzustellen und somit einen Schwerpunkt beim Handlungsfeld Fahrradparken zu setzen.

### Radstation

Neben den öffentlichen Abstellmöglichkeiten besteht in der Stadt Gütersloh darüber hinaus eine Radstation am Hauptbahnhof. Die Radstation Gütersloh bietet derzeit rund 250 Stellplätze und ist von Mo-Fr 5.30 bis 19.00 Uhr geöffnet. Weitere Service-Leistungen der Radstation umfassen Fahrrad- und Pedelecverleih, Fahrradreparaturen sowie das Aufladen von E-Bike Akkus.

**Abbildung 24: Radstation Gütersloh Hbf**



Quelle: Planersocietät

Der Zustand der Radstation sowie die Zugangssituation sind derzeit jedoch nicht optimal. So ist die mit Personal besetzte Radstation im Eingangsbereich des Hauptbahnhofs nicht ausgeschildert und aufgrund ihrer nicht einsehbaren Lage (um die Ecke) schlecht aufzufinden. Der Abgang in die Radstation, die über eine Chipkarte für Dauerkunden rund um die Uhr zugänglich ist und repräsentativ direkt im Eingangsbereich des Bahnhofs liegt, ist aus einem Material, das insbesondere bei Nässe schnell rutschig wird. Auch im Integrierten Handlungskonzept – Teilkonzept Innenstadt 2020+ der Stadt wird bereits festgestellt, dass „die jetzige Fahrradstation am Bahnhof [...] zu sanieren und die Erschließung neu zu organisieren“<sup>14</sup> ist.

<sup>14</sup> Stadt Gütersloh 2014, S. 94