

# Fußverkehr & Barrierefreiheit

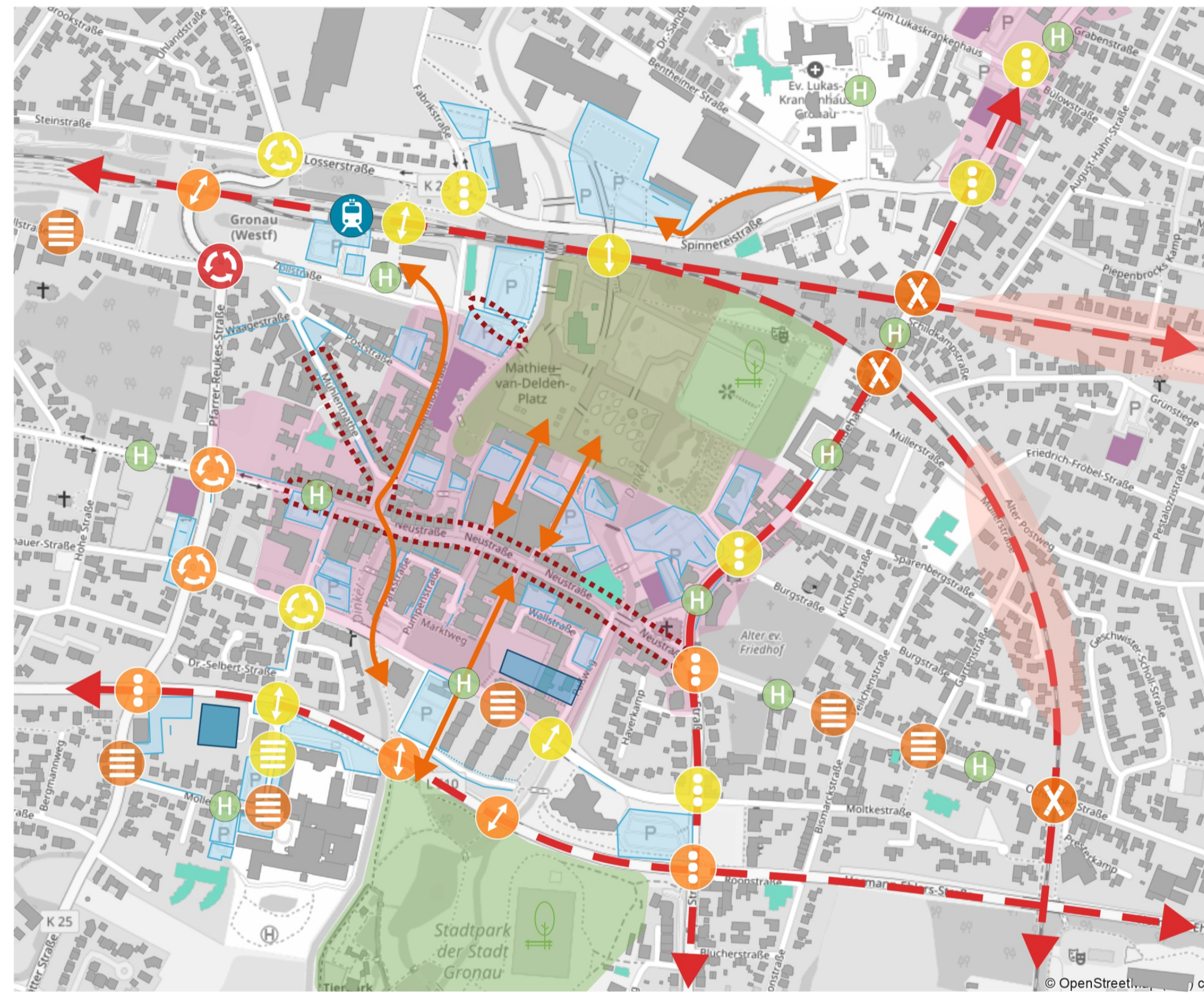
# Mobilitätskonzept Gronau

## Detailauswertung im Zentrum Gronau

- Brachfläche des ehemaligen Hertie-Areals wirkt sich negativ auf die Aufenthaltsqualität aus (geringe Fußverkehrsfrequenz, veraltetes Stadtmobil)
  - Wegeverbindung zwischen Zentrum und Bahnhof nicht intuitiv (fehlende Sichtachse, unzureichende Beschilderung)
  - Parkplätze im öffentlichen Straßenraum führen zu Parksuchverkehren und mindern die Aufenthaltsqualität

### Potentiale:

- attraktive Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität und zentrumsnahe Erholung (LAGA-Gelände, Udo-Lindenberg-Platz sowie Stadtpark)
- Aktuelle Umgestaltung der Neustraße und Teil der Bahnhofstraße stärkt Aufenthaltsqualität und Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt
- Viele Begrünungs- und Sitzelemente sowie auch Außergastronomie tragen zur Belebung des Zentrum bei
- weitere Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Fußgängerfreundlichkeit kann zur Belebung des Zentrums beitragen



### Qualitäten im Zentrum Gronau

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>↔ Fußwegeverbindung mit deutlichen Mängeln</li> <li>↔ Barriere</li> <li>↔ Barriere mit hohem Handlungsbedarf</li> <li>⋯ Bereich mit erhöhtem Konfliktpotential (zwischen Ansprüchen der Verkehrsarten und Nutzungen)</li> <li>ⓘ LSA (kein/mittlerer/hohes Handlungsbedarf)</li> <li>⊙ Kreisverkehr (kein/mittlerer/hohes Handlungsbedarf)</li> <li>⊗ Bahnübergang (kein/mittlerer/hohes Handlungsbedarf)</li> <li>↕ Unter-/Überführung (kein/mittlerer/hohes H.-bedarf)</li> <li>⊘ Querungen (kein/mittlerer/hohes H.-bedarf)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>🚉 Bahnhof</li> <li>🚏 Bushaltestelle</li> <li>🅅 Parkstände (im öffentlichen Raum)</li> <li>🅆 Parkbauten</li> <li>🏫 Sensible Einrichtungen (Kitas, Schulen, Seniorenheime)</li> <li>🏠 Nahversorger</li> <li>🏪 Nahversorgungszentren</li> <li>🌳 Grün- und Naherholungsflächen</li> </ul> |
|---|--|

## Detailauswertung im Zentrum Epe



### Qualitäten im Zentrum Epe

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>↔ Fußwegeverbindung mit deutlichen Mängeln</li> <li>↔ Barriere</li> <li>↔ Barriere mit hohem Handlungsbedarf</li> <li>⋯ Bereich mit erhöhtem Konfliktpotential (zwischen Ansprüchen der Verkehrsarten und Nutzungen)</li> <li>ⓘ LSA (kein/mittlerer/hohes Handlungsbedarf)</li> <li>⊙ Kreisverkehr (kein/mittlerer/hohes Handlungsbedarf)</li> <li>⊗ Bahnübergang (kein/mittlerer/hohes Handlungsbedarf)</li> <li>⊘ Querungen (kein/mittlerer/hohes Handlungsbedarf)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>🚉 Bahnhof</li> <li>🚏 Bushaltestelle</li> <li>🅅 Parkstände (im öffentlichen Raum)</li> <li>🅆 Parkbauten</li> <li>🏫 Sensible Einrichtungen (Kitas, Schulen, Seniorenheime)</li> <li>🏠 Nahversorger</li> <li>🏪 Nahversorgungszentren</li> <li>🌳 Grün- und Naherholungsflächen</li> </ul> |
|--|--|

Das Zentrum Epe setzt sich aus der Fußgängerzone Merschstraße und dem zentralen Amtsweg mit Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen zusammen.

- öffentlicher Raum ist durch das Pkw-Parken geprägt
- Barrierewirkung der umliegende Hauptverkehrsstraßen (hohe Kfz-Belastung, teils schmale Fußwege)

### Potentiale:

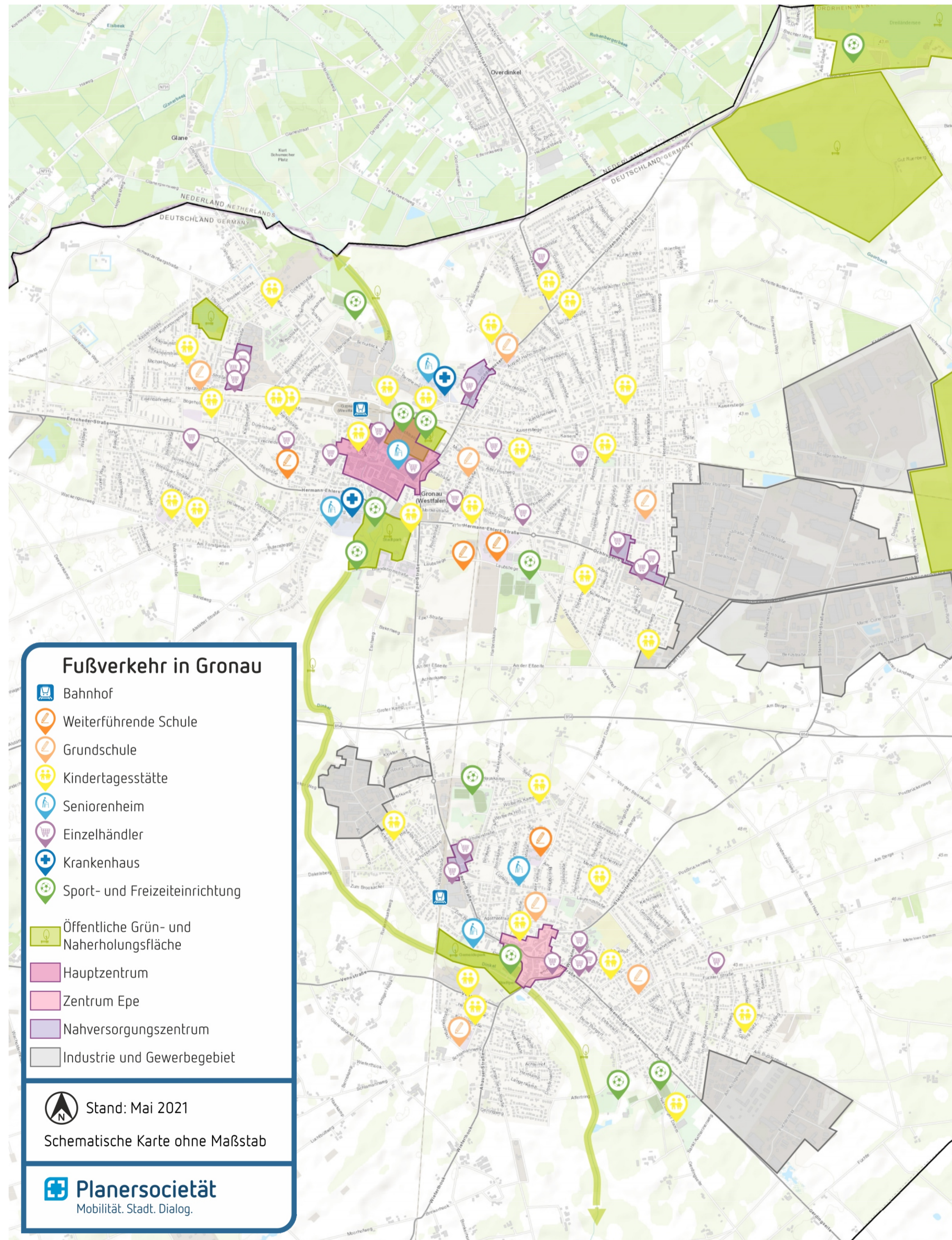
- Aufwertung des öffentlichen Raumes durch Modernisierung (Sitzgelegenheiten, Möblierung, Begrünung, ...)
- Verkehrsentslastung
- noch bessere Anbindung an den Erholungs- und Freizeitraum Dinkel
- Schaffung attraktiver, straßen-unabhängiger Wegeverbindungen nach Gronau und zum Freibad

## Wichtige Bereiche des Fußverkehrs

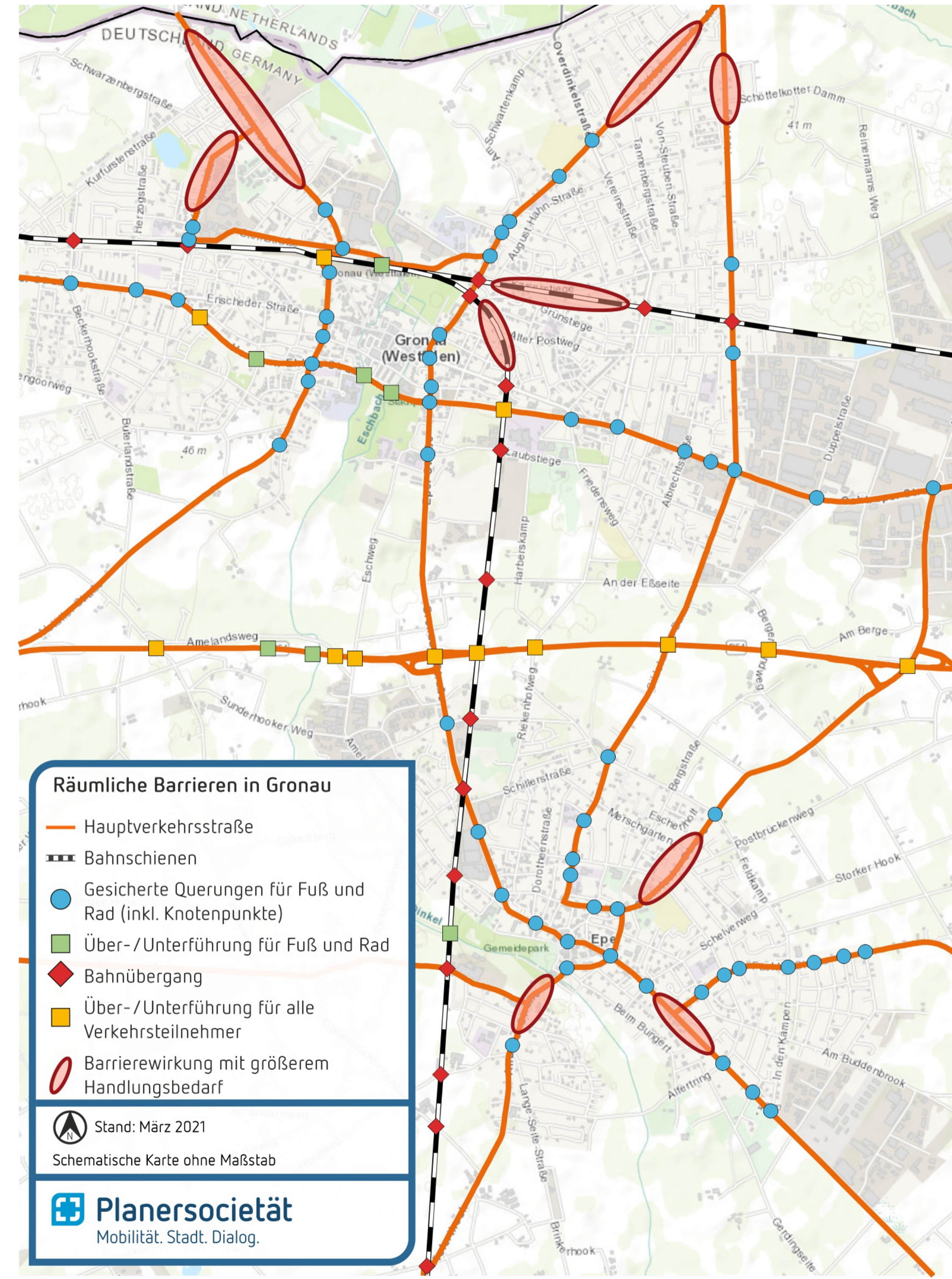
Orte mit hohem Fußverkehrsaufkommen und Bereiche, die von besondere vulnerablen Personengruppen frequentiert werden, bedürfen erhöhter Aufmerksamkeit:

- die Fußgängerzonen,
- die zentralen Hauptverkehrsstraßen,
- die Wegeverbindungen zum Bahnhof
- Wege zu Naherholungsgebieten
- Wege zu Nahversorgungszentren
- Umfeldern von Kindergärten, Schulen und Seniorenheimen

Hier kommt zukünftig einer verstärkt fußgängerfreundlichen Straßenraumgestaltung eine höhere Bedeutung zu.



## Räumliche Barrieren im Stadtgebiet



Hauptverkehrsstraßen und Bahnschienen stellen für zu Fuß Gehende Barrieren dar

- hohe Kfz-Verkehrsmengen
- erhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
- bauliche Barriere (z. B. Bahntrassen)

Gesicherte Querungsmöglichkeiten bzw. Durchlässe mindern die Trennungswirkung von Barrieren

Bereiche mit Barrieren und größerem Handlungsbedarf:

- Losserstraße
- Nahversorgungszentrum Königstraße
- Gildehauser Straße
- Heerweg
- Steinfurter Straße
- Nienborgerstraße
- Ahauser Straße / Kardinal-von-Galen-Ring

## Fußverkehr in Zahlen

### Wer geht denn noch zu Fuß?

Rund 13 % der Wege der Einwohnenden Gronaus werden ausschließlich zu Fuß gegangen. Je dritte Person legt (fast) täglich Wege zu Fuß zurück.

### Welche Wege werden zu Fuß gegangen?

Vor allem Freizeitwege (31 %) und kurze Wege bis zu einer Länge von 2 km werden häufig zu Fuß gegangen. Aufgrund der kompakten Siedlungsstrukturen Gronaus und Epes bestehen somit gute Voraussetzungen für den Fußverkehr.

### Barrierefreiheit ist unverzichtbar

Insbesondere für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind barrierefreie Gehwege unabdingbar. In der Mobilitätsbefragung gaben 8 % der Personen an, durch z. B. eine Geh- oder Sehbehinderung in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein.

### Gesünder als zu Fuß geht's nicht

WHO empfiehlt: 10.000 Schritte täglich zur Gesundheitsvorsorge

## Qualitäten und Anforderungen

### zu Fuß Gehen

- ... ist kostenlos.
- ... ist selbstbestimmte Mobilität (z. B. für Kinder).
- ... ist leise und verursacht keine Emissionen.
- ... ist kommunikativ.
- ... kann die Stadt beleben.
- ... gehen schafft Urbanität.

### Um für Fußverkehr attraktiv zu sein, braucht es...

- ... kurze Wege.
- ... kompakte Siedlungsstrukturen.
- ... sichere und attraktive Fußwege.
- ... ausreichend Raum für zu Fuß Gehende.
- ... geringe Wartezeiten an Ampeln und Querungen.

## Stärken und Schwächen in Gronau



Attraktive Naherholungsgebiete (Stadtpark, LAGA-Areal, Gemeindepark) und kompakte Siedlungsstruktur, Potenzial für „Stadt der kurzen Wege“



Die Vorgaben der Barrierefreiheit werden bei Neuplanungen umgesetzt



Barrierewirkungen durch Hauptverkehrsstraßen sowie Bahnschienen; die Trennwirkung der Hermann-Ehlers-Straße wird zumindest in zentralen Bereichen durch Unterführungen gemindert



Straßenunabhängige schmale Gassen als autofreie und kurze Wegeverbindungen ergänzen das Fußverkehrsnetz, sind jedoch zum Teil nicht befestigt oder ohne Wegweisung bzw. Beschilderung



Konflikte von Fuß- und Radverkehr durch teilweise nicht eindeutige Wegführung oder schmale Geh- oder Radwege



Zentrale Plätze teilweise durch Flächen des Parkens geprägt, geringe Aufenthaltsqualität in Bereichen mit Parksuchverkehr und um das ehemalige Hertie-Gelände, teilweise Instandsetzungsbedarf der Gehwege und Stadtmöblierung

## Zukunftsthemen

### Demografischer Wandel

Anteil der älteren Menschen in der Gesellschaft nimmt zu:

- Weiterer barrierefreier Ausbau von Kreuzungen, Straßenquerungen und Wegen
- Instandsetzung der Stadtmöblierung, insb. Sitzgelegenheiten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



### Aufenthaltsqualität

Gronau als fußgängerfreundliche Stadt weiterentwickeln:

- Entwicklung von Flaniererrouten und Alltagsrouten
- Erhöhung der Aufenthalts- und Verweilqualitäten in den Zentren Gronau und Epe



### Nahmobilitätsförderung

Gronau als fußgängerfreundliche Stadt weiterentwickeln:

- Verbesserung der Wegführung zwischen zentralen Orten
- Minderung der Trennwirkung von innerörtlichen Hauptverkehrsachsen und der Schienentrasse

