

**Gütersloh ist eine Stadt der kurzen Wege.
Der Anteil des Radverkehrs steigt bis 2020 von
24% auf 30%.**

5. Tempo 30 ist das Stadttempo der Zukunft

- Tempo 30 hat viele Vorteile: Verkehrssicherheit, Bremsweg, Achtsamkeit, Reaktionszeit, Fehlertoleranz, Lärminderung, Abgasminderung.
- Tempo 30 erhöht die Akzeptanz für klimafreundliche Nahmobilität.

Straßen mit hohen Unfallzahlen im Radverkehr



6. Magistralen

- Es werden Magistralen zu allen Ortsteilen als Fahrradstraßen oder Radschnellwege den Anforderungen eines zukünftig wachsenden Radverkehrs entsprechend eingerichtet. Nebeneinander radeln wird möglich! An Knotenpunkten der Magistralen haben Radfahrende Vorrang.

7. Finanzielle und personelle Ausstattung

- Für die Aufgaben werden entsprechend den Empfehlungen des nationalen Radverkehrsplans (8-19 EUR pro Einwohner) für Gütersloh 1 Mio. EUR jährlich bereitgestellt.

Die AG Verkehrswende setzt sich seit 2012 für eine Optimierung der Verkehrsinfrastruktur für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) in Gütersloh ein. Wir haben festgestellt, dass 80% der



Unfälle zwischen Auto und Fahrrad auf den Radwegen geschehen und 80% der Verursacher die Autofahrer sind. Jetzt gilt es, das Unfallrisiko durch veränderte Strukturen zu minimieren. Das von uns angeregte Beispiel Kahlertstraße zeigt, dass mit einfachen

Maßnahmen Unfälle verhindert werden können.

Setzen Sie sich mit uns für eine lebenswerte Mobilität in unserer Stadt ein!

**Die AG Verkehrswende trifft sich jeden
3. Mittwoch des Monats in der Alten Weberei
in Gütersloh um 19:30 Uhr.
Interessenten sind herzlich willkommen!**

Besuchen Sie unsere Seiten im Netz:

wiki.fee-owl.de

Kontakt: kurt.gramlich@fee-owl.de

Quellen:

Klimaschutzkonzept der Stadt Gütersloh
Zielmarken zur Radverkehrsförderung in Bielefeld
Appell: Bielefeld eine Stadt zum Gehen und Radfahren
Bundesumweltamt Studie zum Klimaschutz
BYPAD: www.bypad.org

Druck unterstützt durch den ADFC Kreisverband Gütersloh e.V.
V.i.S.d.P.: Kurt Gramlich, Hohenzollernstr. 23c, 33330 Gütersloh
Stand: 2.1.2017



Arbeitsgruppe Verkehrswende der
Bürgerinitiative Energiewende Gütersloh:

Stadt der Zukunft - gemeinsam für eine lebenswerte und klimafreundliche Nahmobilität in der Stadt

Wir alle würden gerne in Städten mit höherer Lebensqualität wohnen.

Klar ist schon heute: Bürgerinnen und Bürger fühlen sich in Städten mit einem hohen Anteil an Fuß-, Fahrrad- und öffentlichem Verkehr besonders wohl.

Klar ist deshalb auch: Die Stadt der Zukunft ist ein Lebensraum mit weniger Autos auf den Straßen. Bereits das einstimmig beschlossene Klimaschutzkonzept der Stadt Gütersloh beinhaltet die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs insbesondere auf das Fahrrad, den Fußverkehr und den ÖPNV.



Zitat

*"Seit dem 1.1.2015 wird das Klimaschutzkonzept mit den folgenden Leitzielen umgesetzt:
Im innerstädtischen Verkehr wird das Fahrrad zum wichtigsten Verkehrsmittel. 10% der heutigen PKW-Fahrten sollen bis 2022 durch das Fahrrad und den ÖPNV ersetzt werden. In alle Aktivitäten müssen die Bürgerinnen und Bürger einbezogen werden. Dies soll im Rahmen eines Gütersloher Klimabeirates erfolgen.
Die Stadt sieht sich als Vorbild und Organisatorin der Gütersloher Klimaschutzaktivitäten."*

Zwei Ziele - ein Weg in die Zukunft.

Lebensqualität und Sicherheit

Wir alle, nicht nur Kinder und Senioren, brauchen ein fehlertolerantes Verkehrssystem, in dem Unachtsamkeiten nicht tödliche oder schwere Verletzungen zur Folge haben.



Sich angstfrei zu Fuß oder mit dem Fahrrad durch die Stadt bewegen zu können, halten wir für ein wichtiges Ziel. Das fördert unsere Gesundheit, unsere Lebensfreude und die Aufenthaltsqualität in unserer Stadt.

Klimaschutz

Der Verkehr trägt zu einem Drittel zur CO₂-Belastung bei. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, muss die Mobilität der Zukunft so schnell wie möglich CO₂-frei werden. Das bedeutet die Förderung von Fahrrad, Zufußgehen und ÖPNV.



Zur Förderung des Fahrradfahrens und Zufußgehens schlägt die AG Verkehrswende der Bürgerinitiative Energiewende Gütersloh ein 7-Punkte Programm vor:

1. Verkehrssicherheit

- Bis 2020 20% weniger verletzte RadfahrerInnen gegenüber 2010.
- Erhebung und Berichterstattung erfolgen bis 2020 quartalsweise, danach halbjährlich. Unfallursachen werden kurzfristig beseitigt.
- Die Bearbeitung der Straßenzüge erfolgt nach Unfallhäufigkeit. Schulwegpläne werden überprüft und aktualisiert.



- Wir brauchen Straßenverhältnisse, die es erlauben, angstfrei auf der Fahrbahn Rad zu fahren.

2. Mängelbeseitigung

- Die Radwege-Benutzungspflicht wird gemäß der aktuellen STVO aufgehoben.
- Radwegschäden werden kurzfristig beseitigt. Insbesondere die in der ADFC- und RADar! Datenbank genannten Mängel werden spätestens drei Monate nach Meldung beseitigt.
- Es wird auf eine durchgängige, klar erkennbare Wegführung geachtet, um zügiges Radfahren zu ermöglichen.

- Alltagswege zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen werden so gestaltet, dass die vom Autoverkehr ausgehenden Risiken minimiert werden.

3. Öffentlichkeitsarbeit

- Der Lernprozess zu einer klimafreundlichen Nahmobilität wird durch laufende Kampagnen gestaltet. Die Vorzüge von Rad- und Fußverkehr können z.B. erlebt werden durch:
 - autofreie Ratssitzungen (Klimaschutzkonzept)
 - autofreie Sonntage im Stadtbereich.



- PARK(ing)Day
- Europäische Mobilitätswoche
- Stadtradeln.
- Schulen / Kitas werden durch besondere Aktionen eingebunden.

4. Arbeitsstrukturen herstellen - - Umsetzung ermöglichen

- Ein BYPAD* Verfahren wird durch die Stadt gestartet. (*Bicycle Policy Audit)
- Im anschließenden Gremium wird der Lernprozess als Querschnittsaufgabe gestaltet. Darin arbeiten Verkehrsinitiativen, die Abteilungen Planung, Umwelt, Ordnung, Stadtmarketing, Polizei und interessierte Gruppen zusammen.