Protokoll
4. Sitzung des Arbeitskreises Mobilität im Ratssaal der Stadt Gütersloh
Beginn: 03.07.2017 17.00 – Ende 19.00 Uhr

Teilnehmer/innen
Dr. Zirbel, Michael (FB Stadtplanung)
Wewer, Michael (FB Stadtplanung)
Pulsfort, Katharina (FB Stadtplanung)
Hanitzsch, Jutta (Stadtwerke Gütersloh)
Honerkamp, Stefan (VVOWL)
Daum, Angelika (GNU)
Ortmeier, Kim Nadine (Kreis Gütersloh)
Hanneforth, Georg (CDU)
Dr. Krümpelmann, Thomas (CDU)
Hardung, Tassilo (BfGT)
Sellenschütter, Martin (Bündnis 90/Die Grünen)
Niemann-Hollatz, Birgit (Bündnis 90/Die Grünen)
Diekötter, Gabriele (Bündnis 90/Die Grünen)
Böhm, Ines (Bündnis 90/Die Grünen)
Rosenthal, Hans-Peter (Bündnis 90/Die Grünen)
Runte, Annette (Behindertenbeirat)
Jentsch, Jürgen (Seniorenbeirat)

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Evaluation Stadtbuskonzept
3. Sachstandsbericht Masterplan klimafreundliche Mobilität
4. Verschiedenes

1. Begrüßung:

Herr Dr. Zirbel begrüßt die anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur vierten Sitzung des Mobilitätsarbeitskreises. Er beschreibt die Funktion des Arbeitskreises als einen nicht öffentlichen Fachkreis, in dem unterschiedliche mobilitätsbezogene Themen behandelt werden. Über die Inhalte der Sitzung wird im August im Planungsausschuss berichtet.

2. Evaluation Stadtbuskonzept

Seit Oktober 2015 fährt der Stadtbus in Gütersloh ein neues Linienkonzept. Frau Hanitzsch stellt zunächst die Vorteile des neuen Konzeptes gegenüber der alten Konzeption vor. Ziel war es seinerzeit, schnellere Verbindungen zu schaffen und eine höhere Erschließung zu generieren. Die Einführung eines einheitlichen 30-Miuten-Taktes

an allen Betriebstagen erleichtert den Fahrgästen die Nutzung des ÖPNVs. Darüber hinaus wurden für die Abendstunden mit dem ALT (Anruf-Linien-Taxi) und dem AST (Anruf-Sammel-Taxi) zwei Bedarfsverkehre eingerichtet.
Im Weiteren stellt Frau Hanitzsch die positiven und negativen Rückmeldungen seitens der Fahrgäste bzgl. des neuen Konzeptes vor und erläutert die Maßnahmen, die bereits in Kooperation mit der Stadt hinsichtlich einer optimierten LSA-Steuerung geleistet wurden. Außerdem wurden auch Maßnahmen ordnungsrechtlicher Natur ergriffen, um die Verspätungen der Stadtbusse möglichst gering zu halten.
Anhand der beförderten Personen vor Einnahmenausgleich zeigt sich, dass das neue Konzept positiv zu bewerten ist und die Fahrgastzahlen vom Jahr 2014 (3.683.000) gegenüber 2016 (3.757.400) um 2,02% gestiegen sind.
Hinsichtlich der Ticket-Verkäufe fällt auf, dass es eine Verschiebung der Ticketverkäufe zu Lasten der 4er Tickets gegeben hat. Zuwächse gab es hingegen vor allem bei den Zeitfahrkarten für Jedermann. In dieser Kategorie wurde im Jahr 2016 das neue 60plusAbo angeboten (Hinweis: 60plusAbo wurde zum 01.04.2015 eingeführt), während im Jahr 2014 nur das 9-Uhr-Tagesticket angeboten wurde.

Frau Hanitzsch erklärt, dass es bei der Entwicklung des neuen Stadtbuskonzeptes intensive Diskussionen hinsichtlich des ÖPNVs in den Abendstunden gegeben hat. Das ALT (Anruf-Linien-Taxi) wird vor allem auf den Linien 201 und 211 genutzt, während die Nachfrage auf den anderen Linien eher gering ist. Um ALT und AST besser zu vermarkten, wurde ein Video zur Funktionsweise von AST und ALT erstellt und eine direkte Anruffunktion von AST und ALT in die SWG-APP „GT-FAIR-NETZT“ einprogrammiert. Die Ergebnisse einer Kundenbefragung zur Bekanntheit von ALT und AST werden in der kommenden Sitzung des AK Mobilität vorgestellt.

Herr Dr. Zirbel stellt heraus, dass die Ergebnisse positiv zu bewerten sind und sich der Aufwand, der mit der Erarbeitung und Einführung des neuen Konzeptes entstanden ist, gelohnt habe.

Herr Jentsch weist darauf hin, dass einige Busfahrer den Bus an den Haltestellen nicht absenken würden, was den Einstieg für Menschen mit Rollatoren wenig komfortabel macht. Außerdem ist ihm aufgefallen, dass sich die Busse zwar gefüllt hätten, dies aber aktuell in erster Linie auf die von der Stadt Gütersloh aufgenommenen Flüchtenden zurückzuführen sei.

Frau Hanitzsch erklärt, dass der gesamte Fuhrpark mit Niederflurbussen bestückt ist und die Fahrer grundsätzlich dazu angehalten sind, die Busse für den Einstieg abzusenken. Sie wird die Problematik im Rahmen der nächsten Busfahrerschulung thematisieren.

Frau Runte weist darauf hin, dass viele Rollatornutzer sehr mobil sind und ihre Gehhilfe in den Bus tragen würden. Dem Busfahrer bleibe häufig gar nicht die Zeit, den Bus vorher abzusenken.
Ein Problem für Rollstuhlfahrer bestehe jedoch bei Schulschluss. Die Schüler sind wenig rücksichtvoll und für den Rollstuhlfahrer bleibt unter Umständen kein Platz im Bus frei. In Berlin würden die Busfahrer härter durchgreifen und darauf achten, dass Rollstuhlfahrer auch eine Chance bekommen, einen Platz im Bus zu bekommen. Darüber hinaus sei an

den Bushaltestellen selber kein Hinweis zu finden, dass die Bedarfsverkehre AST und ALT auch für Rollstuhlfahrer nutzbar sind.

Frau Hanitzsch weist darauf hin, dass die Busfahrer regelmäßig Schulungen bekommen würden und die Mitarbeiter für die Problematik sensibilisiert werden sollen. Das Angebot der Bedarfsverkehre sei für Rollstuhlfahrer nutzbar und darauf wird man auch künftig an den Haltestellen hinweisen.

Frau Daum kritisiert, dass die von Frau Hanitzsch genannten Fahrgastzahlen nicht mit den Zahlen aus dem Geschäftsbericht und den in der Presse genannten Zahlen übereinstimmen würden.

Frau Hanitzsch erklärt, dass die im Geschäftsbericht genannten Zahlen die Fahrgastzahlen nach dem Einnahmeausgleich darstellen, während sie die Zahlen vor dem Einnahmenausgleich aufgeführt hat. Gütersloh ist Mitglied im Verkehrsverbund der Sechser, was dazu führt, dass die Fahrgäste auf ihrer Wegestrecke von A nach B gegebenenfalls die Leistung von mehreren Verkehrsunternehmen nutzen. Vor diesem Hintergrund müssen die Stadtwerke einen Teil ihrer Einnahmen an andere Verkehrsunternehmen abgeben. In der Präsentation sind die Fahrgastzahlen auf Grundlage der von den Stadtwerken Gütersloh in Gütersloh verkauften Tickets dargestellt.

Frau Daum bittet zukünftig um eine verständlichere Darstellung der Zahlen.

Frau Niemann-Hollatz hinterfragt, ob eine Steigerung von 2% als Erfolg zu bewerten sei und welches Ziel man sich seinerzeit hinsichtlich der jährlichen Steigerung gesetzt habe. Angesichts der Bedarfsverkehre stelle sich ihr außerdem die Frage, ab welcher Nachfrage es sich lohnen würde, einen Bus fahren zu lassen.

Frau Hanitzsch erklärt, dass sie sich seinerzeit eine größere Steigerungsrate erhofft hatten und noch Verbesserungspotenzial für das Stadtbuskonzept besteht.

Herr Honerkamp betont, dass eine Steigerung von 2% ein Erfolg sei. Man müsse grundsätzlich zwei verschiedene Fahrgastgruppen unterscheiden. Da die Schüler ohnehin den Bus nutzen würden stellt sich die Frage, ob im Rahmen einer differenzierten Analyse zwischen der Gruppe der Schüler und der Gruppe der „freiwilligen ÖPNV-Nutzer“ unterschiedliche Entwicklungen ausgemacht werden können. Darüber hinaus weist er darauf hin, dass die Anschlüsse zum SPNV nicht mehr gegeben sind.

Frau Hanitzsch nimmt diese Frage mit und wird in der nächsten Sitzung des AK Mobilität darauf zurückkommen.

Herr Hardung merkt an, dass Schüler aus Isselhorst häufig mit Verspätung am ZOB ankommen würden und hinterfragt, ob die Möglichkeit bestünde, diese Verspätung auf einer Anzeigentafel an den entsprechenden Haltestellen anzeigen zu lassen.

Frau Hanitzsch erklärt, dass der Betreiber moBiel den Fahrplan geändert habe und die Linie innerhalb von Isselhorst verlängert wurde. Am ZOB würde ein Verstärkerfahrzeug stehen, das noch einige Minuten auf die Schüler wartet. Bei zu großer Verspätung der

Regionallinie, muss auch dieser Bus abfahren, damit die Schüler im Bus rechtzeitig zur Schule (JKG) kommen.

Herr Honerkamp weist darauf hin, dass der Betreiber dieser Linie die Verspätungen online zur Verfügung stellt.

Frau Hanitzsch ergänzt, dass auch künftig die SWG diese Informationen bereitstellen können und hierfür aktuell die Voraussetzungen geschaffen werden.

Frau Hanitzsch berichtet im Weiteren über die Testphase der Linie 211. Im Rahmen des neuen Linienkonzeptes wurde die Linie bis nach Niehorst weitergeführt. Auf Antrag des Bürgervereins Blankenhagen wurde diese Linie im Bereich Blankenhagen geändert.
Im Ergebnis zeigt sich, dass die durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste in dem Bereich Blankenhagen unter der Woche (Mo-Fr) im ersten Quartal 2017 (801 Fahrgäste) verglichen mit dem ersten Quartal 2016 (720 Fahrgäste) um 11,23% zugenommen hat. An den Wochenenden ist die positive Entwicklung mit einer Steigerung von 31,20% an Samstagen und 82,96% an Sonntagen noch auffälliger. Eine differenzierte Betrachtung nach den Haltestellen macht aber auch deutlich, dass es eine Verlagerung bei der Haltestellenwahl gegeben hat und sich die Fahrgäste auf die neuen Haltestellen aufteilen.
Im 1. Quartal 2017 kamen 10% der Fahrten mit einer Verspätung am ZOB an. Diese beläuft sich durchschnittlich auf 3,7 Minuten gegenüber der im Fahrplan angegebenen Zeit.

Hinsichtlich der Fahrkartenverkäufe zeigt sich, dass an den Haltestellen in Blankenhagen eine Zunahme der Fahrgastausweise (Einzelticket , 4erTickets für Kinder und Erwachsene oder auch Tagestickets) von 13,8% bzw. von 10,4% (bereinigt um die Tarifmaßnahme) festgestellt werden kann.

Frau Daum kritisiert das neue Stadtbuskonzept in seiner Gesamtheit und weist darauf hin, dass andere Buskonzepte im „Durchmesserverkehr“ fahren und dadurch deutlich attraktiver für die Nutzer sei. Das neue Konzept könne den zunehmenden Individualverkehr nicht auffangen. Außerdem ist der ZOB an seine Grenzen gestoßen und könne die elf Linien nicht mehr abwickeln. Hinzukomme, dass in Gütersloh keine Linienplaner beschäftigt werden.

Herr Dr. Zirbel fasst zusammen, dass die Anmerkungen von Frau Daum als ein Statement zum neuen Stadtbuskonzept zu verstehen sind. Um auf diese Diskussion einzugehen, müsste man jedoch wieder dort anfangen wo man vor Jahren bereits angefangen habe.

Herr Honerkamp empfiehlt, die Fahrradpauschale abzuschaffen, den Fahrausweispreis zu senken und die Anschlüsse zum SPNV zu verbessern.

Frau Niemann-Hollatz kann die Kritik vom Frau Daum nachvollziehen und weist darauf hin, dass im Masterplan klimafreundliche Mobilität zahlreiche Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNVs aufgelistet sind, die nun entsprechend umgesetzt werden müssen.

3. Sachstandsbericht Masterplan klimafreundliche Mobilität

Am 28. März 2017 wurde der Masterplan klimafreundliche Mobilität im Planungsausschuss als Handlungsrahmen für die Verkehrsentwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre beschlossen. Frau Pulsfort fasst den Erarbeitungsprozess rückblickend zusammen und stellt heraus, dass auf Antrag von CDU und Bündnis 90/Die Grünen für die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs insgesamt 2,5 Mio. Euro in den Haushalt eingestellt wurden. Gegenwärtig werden Gespräche mit dem Tiefbauamt geführt, um eine Konzeption für die Verwendung der finanziellen Mittel zu erarbeiten. Die Konzeption sollen im Herbst dem Planungsausschuss vorgestellt werden.
Im Weiteren zeigt Frau Pulsfort die Maßnahmen auf, die aktuell für die Umsetzung vorbereitet werden:

<u>Optimierung der verkehrlichen Anbindung des Flugplatzgeländes</u>
Am Standort des alten Flugplatzgeländes wird ein interkommunales Gewerbegebiet entstehen, das geografisch auch an die Städte Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz grenzt. Die Stadt Harsewinkel hat bereits die Erarbeitung eines strukturbasierten Verkehrsmodells zur Ermittlung der Auswirkungen des neuen Gewerbegebietes auf das Stadtgebiet in Auftrag gegeben. Da es sinnvoll ist, im Rahmen dieses Verkehrsmodells auch die Auswirkungen auf das Gebiet der Stadt Gütersloh zu ermitteln, wurden Gespräche mit der Stadt Harsewinkel geführt und ein Angebot von dem beauftragtem Büro für eine Erweiterung des Verkehrsmodells eingeholt.

<u>Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes</u>
Eine weitere Maßnahme, die der Masterplan eine hohe Priorität beimisst, ist die Ausgestaltung der Grünen Achsen. Aktuell erarbeitet der FB 61 ein Konzept für die Achse Dalkestraße/Parkstraße. Damit für den Radfahrer eine Premiumqualität gewährleistet werden kann, soll das Konzept die Kriterien „Fahrradfreundliche Oberflächen“, „Fahrradfreundliche Knotenpunkte“, „ausreichend Platz zum Nebeneinanderfahren und Überholen“, „Beleuchtung“ sowie „Null-Absenkungen“ erfüllen.

<u>Neue Fahrradabstellanlagen</u>
Neben einer gut ausgebauten Radwegeinfrastruktur ist auch die Bereitstellung öffentlicher Radabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten notwendig. Es wurden zunächst Standorte für neue Abstellanlagen in den an die Fußgängerzone angrenzenden Bereichen ZOB, Konrad-Adenauer-Platz, Königstraße, Kökerstraße und Theater/Stadthalle identifiziert.

<u>Machbarkeitsstudie Radschnellweg</u>
Gütersloh ist Mitglied der Ostwestfälisch-Lippischen Regiopolregion mit der Regiopole Bielefeld. Die gemeinsame Zielsetzung des Städtebundes ist es, eine stärkere Wahrnehmung und Berücksichtigung in der Raumplanung auf Bundes- und Landesebene zu erreichen. Vor diesem Hintergrund haben sich die Verwaltungsvorstände der Städte Bielefeld, Herford und Gütersloh darauf verständigt, eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellweg zwischen diesen Städten in Auftrag zu geben.

Durchführung des Auditierungsverfahrens BYPAD
Das Auditierungsverfahren BYPAD ist ein Hilfsmittel, mit dem die bisherige Radverkehrspolitik hinsichtlich ihrer Stärken und Schwächen überprüft und optimiert werden kann. Im Rahmen eines modularen Systems findet eine Bewertung des Status Quo in neun verschiedenen Themenfeldern statt. Aufbauend auf die Analyse von Stärken und Schwächen wird ein Qualitätsplan mit Zielvorstellungen erarbeitet. Das Verfahren soll im Herbst dem Planungsausschuss vorgestellt werden.

Bike Citizens App (A.7)
Bike Citizens ist eine Navigationssystem für Radfahrer, das als App auf das eigene SmartPhone installiert werden kann. Die von den Nutzern freigegebenen und anonymisieren Nutzerdaten werden in sog. Heatmaps aufgezeichnet und können (ab einer Nutzergruppe von ca. 200 Personen) für Analysen zum Verhalten der Radfahrer herangezogen werden. Diese Maßnahme soll im Herbst dem Planungsausschuss vorgestellt werden.

Herr Rosenthal erklärt, dass die genannten Maßnahmen nicht zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split führen. Es wäre wichtiger, dem Radfahrer mehr Verkehrsfläche einzuräumen und an mehreren Knotenpunkten Aufstellflächen für Radfahrer (Beispiel Königstraße) aufzutragen. Der Radfahrer soll zunehmend in das Bewusstsein der Autofahrer rücken, wie es beispielsweise künftig auf dem Stadtring der Fall sein wird.

Herr Dr. Krümpelmann weist darauf hin, dass der Verkehrsversuch in der Kahlertstraße gezeigt hat, dass seitens der Radfahrer nur wenig Interesse besteht, auf der Fahrbahn zu fahren.

Herr Hardung stimmt Herrn Dr. Krümpelmann zu und weist darauf hin, dass man mit Maßnahmen wie der Freigabe des Stadtrings nicht mehr Personen für das Radfahren begeistern kann.

Frau Niemann-Hollatz weist darauf hin, dass es nicht Aufgabe der Verwaltung sei, eine Priorisierung der Maßnahmen vorzunehmen und den Einsatz der finanziellen Mittel zu planen. Die Grünen möchten, dass das BYPAD-Verfahren durchgeführt wird, um unter Beteiligung von Politik und Radverkehrsverbänden gemeinsam ein Konzept für den Einsatz der Mittel zu erarbeiten.

Frau Daum erklärt, dass die meisten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung an Einmündungen passieren würden. Eine Freigabe des Stadtrings hätte jedoch wiederum Konsequenzen für das Stadtbuskonzept, da ein Busfahrer ein Radfahrer nicht mit ausreichend großem Sicherheitsabstand überholen könne. Dadurch würden weitere Verspätung entstehen. Weiterhin hinterfragt sie, ob die vorhandenen finanziellen Mittel auch für die Reparatur bestehender Radwege eingeplant werden.

Herr Wewer entgegnet, dass es Anträge aus der Politik zum Bau neuer Radwege gäbe und auch seitens der Bürger der Wunsch nach Reparaturen bestehender Radwege geäußert würde. Wie Frau Pulsfort anfangs sagte, sei man hier in Gesprächen mit dem Tiefbauamt.

4. Verschiedenes

Herr Wiese erkundigt sich, ob eine Möglichkeit bestehen würde, Schülern aus Sicht einer mobilitätseingeschränkten Person die Situation an den Bushaltestellen vor Augen zu führen um auf diese Weise eine Verbesserung der Situation für Rollstuhlfahrer herbeizuführen.

Frau Hanitzsch erklärt, dass die Stadtwerke prüfen, ob das Thema im Rahmen der Busschule behandelt werden kann.

Herr Dr. Zirbel fasst abschließend zusammen, dass sich zukünftig eine andere Form der Mobilität entwickeln wird. Schließlich bekommt das Thema E-Mobilität immer mehr Bedeutung. Auf der anderen Seite wird die Stadtgesellschaft immer älter.

Er bedankt sich für die Teilnahme an dem Arbeitskreis und beendet die Sitzung.