

### öffentliche Mitteilungsvorlage

Organisationseinheit	Datum	Drucksachen-Nr.
Stadtplanung	23.11.2022	<b>505/2022</b>

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungstermin
Mobilitätsausschuss	19.01.2023

### Tagesordnungspunkt:

Masterplan klimafreundliche Mobilität – Ziele und Rahmenbedingungen einer quantifizierten Mobilitätsstrategie

### Inhalt:

<b>Personelle Auswirkungen</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Nein</b>	<input type="checkbox"/> <b>Ja</b>
Art	Im Zeitraum/ab Zeitpunkt	Anzahl der Stellen und Bewerber
<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	<input type="checkbox"/> <b>Nein</b>	<input type="checkbox"/> <b>Ja</b>
Art	Im Zeitraum/ab Zeitpunkt	Haushaltsbelastung Euro
		Veranschlagt unter Produkt-Nr. u. -bezeichnung
<b>Beschlusskontrolle</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Nein</b>	<input type="checkbox"/> <b>Ja</b>
Falls ja:		
Verantwortlicher Fachbereich:	61	Umsetzung bis zum:

### I Rückblick Ersteinschätzung Masterplan klimafreundliche Mobilität – MOBI 5. Mai 2022

In der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 5. Mai 2022 wurde von der Verwaltung eine Ersteinschätzung zum „Masterplan klimafreundliche Mobilität“ (MKM) in Form einer Präsentation vorgetragen ([https://ratsinfo.guetersloh.de/vorgang/?\\_UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZZXdaBVH5B4L6Llw-IFa5AjY](https://ratsinfo.guetersloh.de/vorgang/?_UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZZXdaBVH5B4L6Llw-IFa5AjY); Drucksachen-Nr.:161/2022). Durch Gegenüberstellung mit dem Planinstrument „Verkehrsentwicklungsplan“ bzw. einem integrierten Verkehrskonzept nach Maßgabe des europarechtlichen Standards (sustainable urban mobility plan) wurde festgestellt, dass auf Basis einer beschreibenden Bestandsanalyse der Verkehrssituation in Gütersloh überwiegend allgemeine strategische Ziele für bekannte Handlungsfelder erarbeitet wurden.

Die von der Verwaltung erarbeitete Tabellenübersicht zum Stand der Umsetzung der Ziele in Gütersloh zeigte, dass noch zahlreiche Konzepte für die 48 Handlungsfelder auszuarbeiten sind. Dabei fehlt noch der Bezug zu messbaren Zielen, die systematisch verfolgt und evaluiert werden sollten.

### II Konzeptionelle Arbeiten und Umsetzungsplanung im Jahr 2023

Der „Masterplan klimafreundliche Mobilität“ (MKM) hatte in Anlehnung an den Verkehrsentwicklungsplan 1999 den Innenstadtbereich hinsichtlich der KFZ-Verkehrsführung und Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr als wichtigen Baustein der zukünftigen Verkehrsentwicklung identifiziert und im Handlungsbaustein A „Annähern und Aufsteigen“ beschrieben.

Im Jahr 2021 wurde das durch das Büro BSV erarbeitete **Innenstadtverkehrskonzept** beschlossen, das erneut den Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt in Blick nimmt (Drucksachen-Nr.313/2021).

Vor dem Hintergrund der im Masterplan klimafreundliche Mobilität dargelegten Bedarfe für weitere konzeptionelle Arbeiten sowie der bisherigen politischen Diskussion und Antragslage wurden im Jahr 2022 außerdem weitere Konzepte bearbeitet bzw. zur Bearbeitung und/ oder externen Vergabe vorbereitet.

<b>Geplantes Konzept zur Bearbeitung</b>	<b>Bezug 48 Handlungsfelder im Masterplan klimafreundliche Mobilität</b>
1. Leistungsausweitung kommunaler ÖPNV, neun Leistungspakete mit einem kalkulierten Mehraufwand von ca. 1,9 Mio. Euro	B.02 Stadtbuskonzept weiter entwickeln
2. Konzept zum innerstädtischen Ausbau und zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen	A.07 Aufbau System Radverkehr A.15 Verkehrsversuche zur Förderung Nahmobilität – Umsetzung Fahrradstraße
3. Konzept zum flächenhaften Ausbau der Ladeinfrastruktur	D.09 Ausbau Ladeinfrastruktur A.05 verträgliche Straßenraumgestaltung
4. Nahmobilitätskonzept – Konzept eines integrierten Verkehrsnetzes zur Förderung der Nahmobilität	A.05 verträgliche Straßenraumgestaltung A.06 Konzept Barrierefreiheit, zentrale Achsen Fußverkehr A.07 Aufbau System Radverkehr A.09 Weiterentwicklung Radwegenetz A.11 Machbarkeit Radschnellweg OWL 2.0 C.07 Gestaltung Ortseingänge C.08 Geschwindigkeitsreduzierung D.05 Schulwegpläne Fuß- und Radverkehr
5. Beteiligungs- und Umsetzungskonzept „Lasst uns laufen“ an sechs Gütersloher Grundschulen	D.03 Schulisches Mobilitätsmanagement D.04 Klimaschleuse mit Zufahrtssperren
6. Modal-Split-Erhebung 2023	Punkt 8 „Evaluations- und Controlling-Konzept“

### **Zu 1. Weiterentwicklung des Stadtbuskonzeptes:**

In Zusammenarbeit von Verwaltung und Stadtbus GmbH Gütersloh wurde das Stadtbuskonzept im Hinblick auf eine Verdichtung des Netzes und einer qualitativen Angebotsverbesserung überarbeitet und ein Maßnahmenpaket im Umfang von 1,9 Mio Euro vorgeschlagen (vgl. Drucksachen-Nr.:338/2022). Vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltslage wird jedoch kein Beschluss zu der Realisierung der Maßnahme gefasst (vgl. Drucksachen-Nr.338/2022 1. Erg.).

### **Zu 2. Konzept zum Ausbau und zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen**

In Gütersloh sind bereits einige Fahrradstraßen realisiert bzw. befinden sich in der straßenverkehrsrechtlichen Umsetzung. Das Innenstadtkonzept schlägt konkrete bauliche Maßnahmen zur Umsetzung von zwei Fahrradstraßen in der Innenstadt in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung vor, die eine konkrete Ausbauplanung erfordern. Im November 2022 wurde der „Leitfaden Fahrradstraßen“ durch die Arbeitsgemeinschaft fuß- und radverkehrsfriendlicher Städte (AGFS) veröffentlicht. Die AGFS konstatiert, dass vielen Fahrradstraßen die einheitliche und vor Ort selbst erklärende Gestaltung fehlt und bestätigt damit die aktuelle Rechtsprechung. Fahrradstraßen sollen gemäß dem Richterspruch die für Fahrradstraßen geltende Rechtslage eindeutig erkennen lassen und dem Radverkehr eine sichere Fahrradnutzung – auch nebeneinander - ermöglichen. Die Verwaltung hat demzufolge noch 2022 ein Konzept zum Ausbau der beiden innerstädtischen Fahrradstraßen und zur grundsätzlich einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen in Gütersloh beauftragt.

### **Zu 3. Konzept zum flächenhaften Ausbau der Ladeinfrastruktur**

Zum Jahresbeginn 2022 haben die Stadtwerke Gütersloh angelehnt an eine bundesweite Studie einen Ausbaupfad zur Entwicklung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur vorgelegt. Die Verwaltung wurde beauftragt, eine standortbezogene Zuarbeit zu leisten. Mit Unterstützung des Landes NRW werden nicht nur Investitionen in die Infrastruktur, sondern auch kommunale Ladeinfrastrukturkonzepte gefördert (vgl. progres.nrw- Emissionsarme Elektromobilität). Diese Konzepte ermöglichen die flächenhafte Betrachtung von öffentlich verfügbarem Parkraum auch außerhalb der Innenstadt und sollen ein strategisches Vorgehen zur Elektrifizierung des Straßenverkehrs sicherstellen. Angestrebt werden kleinräumige Aussagen zur Entwicklung der zukünftigen Anzahl von Elektroautos, zum Ladebedarf außerhalb der privaten Lademöglichkeiten und zur Umsetzung konkret geeigneter Standorte in den Sozialräumen Güterslohs. Außerdem soll die Gestaltung von Sondernutzungsgenehmigungen des öffentlichen Straßenraums eine bedarfsorientierte flächenhafte Verteilung der Ladepunkte im Stadtgebiet sicherstellen. Die Vergabe an ein Gutachterbüro erfolgt auf Grundlage des Zuwendungsbescheids des Landes NRW kurzfristig.

### **Zu 4. Nahmobilitätskonzept – Konzept eines integrierten Verkehrsnetzes zur Förderung der Nahmobilität**

Der Fuß- und Radverkehr ermöglicht eine Fortbewegung in der näheren Umgebung und im Stadtgebiet und trägt als nicht-motorisierter Verkehrsanteil zur nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität bei. Um das Miteinander von Fußgängern, Radfahrern und motorisiertem Kfz- und Busverkehr in den meist beengten Straßenräumen der Siedlungsflächen besser zu organisieren und sicherer zu machen sollen zunächst eigene Verkehrsnetze für alle Verkehrsarten entwickelt und auf Konflikte geprüft und ein integriertes Gesamtnetz entwickelt werden. Ziel ist es, der Nahmobilität in den städtischen Straßenräumen und auf innerörtlichen Straßen bei der Aufteilung des Straßenraums und der verkehrsrechtlichen Führung ein attraktives Angebot zu verschaffen. Das neue Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), nämlich die technischen Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung bisherigen Regelwerks zur Erreichung von Klimaschutzziele (E-Klima 2022) soll dabei maßgeblich berücksichtigt werden. Die

Auftragsvergabe ist für Anfang 2023 vorgesehen. Das Konzept soll die systematische Grundlage für Ausbauplanungen bzw. Verkehrsversuche zugunsten der Nahmobilität sein.

### Zu 5. **Beteiligungs- und Umsetzungskonzept „Lasst uns laufen“ an sechs Gütersloher Grundschulen**

Im Frühjahr 2018 startete das Projekt "Lass(t) uns laufen! Weniger Elterntaxis an meiner Schule", das der Kreis Gütersloh und die Verkehrswacht Kreis Gütersloh in Zusammenarbeit mit der Kreispolizei und den Kommunen durchführten. In eigener Regie der Stadt Gütersloh wurden weitere sechs Grundschulen gewonnen, die dieses Projekt des schulischen Mobilitätsmanagements nun umsetzen wollen. Gemeinsam sollen individuelle Lösungen mit Hilfe von Elternbefragungen, Information auf Schulveranstaltungen und Vor-Ort-Terminen zur Auswahl und Umsetzung von Hol- und Bringzonen im Umfeld der Schulen entwickelt werden. Erkenntnisse und Konzeptvorschläge werden im Zuge der Entwicklung des Nahmobilitätskonzeptes wechselseitig ausgetauscht werden.

### Zu 6. **Modal-Split-Erhebung 2023**

Mit Hilfe von Modal-Split-Erhebungen und entsprechenden Wegeprotokollen der zu Befragenden in Gütersloh kann das Verkehrsverhalten und die Anzahl der Wege sowie die zurückgelegten Entfernungen nach Verkehrsarten kontinuierlich abgebildet und Entwicklungen nachgehalten werden. Mit dem Beitritt zur AGFS sind inhaltliche Vorgaben zu beachten, die eine finanzielle Förderung durch das Land NRW ermöglichen. Modal-Split-Erhebungen sind ein wichtiger Baustein zur Evaluation von Umsetzungsmaßnahmen d.h. zur Beantwortung der Frage, wie sich konkrete infrastrukturelle Maßnahmen und weitere Verhaltensanreize mit Hilfe des Mobilitätsmanagements und der Öffentlichkeitsarbeit auf das Verkehrsverhalten in Gütersloh auswirken.

---

Die Verwaltung wird in den kommenden Sitzungen des Mobilitätsausschusses zu den konzeptionellen Arbeiten einerseits und der Umsetzungsplanung andererseits ausführlicher informieren und notwendige Entscheidungen vorbereiten.

Die vorgenannten Gutachten setzen Grundlagendaten voraus, die derzeit von der Verwaltung entweder gesammelt und aufbereitet oder deren Erfassung systematisch vorbereitet wird (vgl. Punkt IV). Darüber hinaus werden in den jeweiligen Leistungsanforderungen digitale Daten zur Weiterbearbeitung durch die Verwaltung eingefordert.

### **III kurzfristige Ansätze zur Bearbeitung und Maßnahmenumsetzung**

Viele Einzelmaßnahmen werden in bekannten Gremien (AGFR, **Klimabeirat**, Mobilitätsausschuss) vorgeschlagen und diskutiert. Im Sinne einer konstruktiven Kommunikation und mit Blick auf kurzfristige Umsetzungserfolge für den Radverkehr könnten auch die zahlreichen Hinweise und Anregungen des **Mängelmelders** des ADFC Kreis Gütersloh systematisch überprüft und aktualisiert werden. Wünschenswert wäre eine geodatenspezifische Bearbeitung und Visualisierung. Darauf aufbauend kann gemeinsam eine verkehrsplanerische Einordnung (Zuständigkeiten, verkehrsrechtliche Bewertung, Arbeits- und Finanzaufwand usw.) stattfinden und Maßnahmen zur Umsetzung eingeplant werden.

Auch die Bereisung der Stadt durch das Bewertungsgremium der AGFS zeigte auf, dass kleinteilige Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr ohne großen baulichen Aufwand kurzfristig umsetzbar wären und eine beachtliche Wirkung entfalten könnten. Insbesondere im Innenstadtkonzept (BSV 2021; Drucksachen-Nr.190/2021) finden sich zahlreiche detaillierte Hinweise für kleinteilige Korrekturen und Verbesserungen der Fuß- und Radwegeinfrastruktur.

Beispielhaft für kurzfristige Ansatzpunkte seien genannt:

- Überprüfung der Beschilderung in der Innenstadt wie die Beschilderung von Sackgassen ohne Hinweis für die Durchgängigkeit für Fuß- und Radverkehr (Straßenrechtliche Anordnung für eine rechtssichere Nutzung)
- Überprüfung von Hindernissen wie Poller und Umlaufsperrern für den Fuß- und Radverkehr (bauliche Umgestaltung ohne großen tiefbautechnischen Aufwand)
- Entwicklung einer nahmobilitätsfreundlichen Lösung im Bereich der Schrankenanlage Daltropstraße zwischen den Schulgebäuden des Evangelischen stiftischen Gymnasiums (ESG)
- Überarbeitung und Sicherstellung einer nachhaltigen Pflege der touristischen Wegeführung (Radhauptnetz NRW und entsprechende Vorgaben) im Sinne der Erreichbarkeit der Stadt Gütersloh
- Markierungslösungen zugunsten einer sicheren Radverkehrsführung z.B. am Knoten Prinzenstraßen/ Roonstraße und Kökerstraße/ Eickhoffstraße

Im Zuge der Aufstellung des Nahmobilitätskonzeptes wird die kurzfristige Maßnahmenumsetzung fachkundig begleitet werden. Eine lückenlose verkehrssichere Anbindung des Fuß- und Radwegnetzes in der Innenstadt mit Anschlüssen außerhalb der Innenstadt sowie die zukunftsfähige Ausgestaltung von Führungsformen mit Hilfe von kleineren Umbauten (Entfernung von Pollern, Umpflasterungen, Bordsteinkanten, Wegebreiten) und von Markierungen (Markierungsmaße, Farbgebung, Strichstärke) in der Innenstadt und an bekannten Schwachpunkten werden ebenfalls angestrebt.

#### IV Digitale Daten - Grundlagen schaffen

Für die messbare Bewertung der Ausgangslage, die Zieldefinition und Evaluierung ist eine Digitalisierung von Verkehrsdaten unumgänglich. Insbesondere müssen innerhalb der Verwaltung Datengrundlagen für die konzeptionelle Arbeit, die Kommunikation der Verwaltungsstellen untereinander und die Kommunikation nach außen (Politik, Bürgerschaft) geschaffen werden. Zuletzt wurden im Rahmen des **neuen kommunalen Finanzmanagements im Jahr 2011 Straßeninfrastrukturdaten systematisch erhoben und bewertet**. In verschiedenen Bereichen der Verwaltung wurden zudem anlassbezogen weitere Daten zu straßenrechtlichen Anordnungen und rechtlichen Eigenschaften von Straßen und Wegen (z.B. Baulastträgerschaft, Widmung u.a.) gesammelt. Eine systematische Digitalisierung und Organisation der Datenpflege steht noch aus.

Die Digitalisierung verkehrsbezogener Daten gilt allgemein als wichtige qualitative Kommunikationsgrundlage und Umsetzungsbeschleuniger von geplanten Maßnahmen.



Folgende grundlegenden Datenerfassungen und –erhebungen werden angestrebt:

4.1. **Aufbau eines makroskopischen Verkehrsmodells**: Berechnung und Abbildung von bestehenden Verkehren und potentiellen Verlagerungen im gesamten Straßennetz von Gütersloh.

Für den Aufbau sind Grundlegendaten erforderlich zur Angebots- und Nachfragesituation: tägliche Verkehrsbelastung, Verteilung potentieller Verkehrsnachfrage im Stadtgebiet (Arbeitsplätze, Einwohner, Infrastrukturziele), Anteil Lkw, Verkehrsmatrizen zur Bestimmung von Durchgangsverkehrsanteilen usw. Das im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans 1996 aufgestellte Verkehrsmodell ist nicht mehr verfügbar und entspräche nicht mehr den heutigen Anforderungen (Straßennetz, Strukturaufbau u.a.).

In Baden-Württemberg werden seit kurzem **Klima-Mobilitätspläne mit Landesmitteln gefördert**, in denen ein makroskopisches Verkehrsmodell zwingend aufzustellen und für die Darstellung von Emissionsänderungen ausgelegt und verwendet werden muss. So können auf den stark frequentierten Wegebeziehungen innerhalb einer Kommune oder in das Umland Simulationen der Ver-

kehrsverlagerung oder der Elektrifizierung bzw. der **Reduktion der CO2-Emissionen** angefertigt werden.

**4.2. straßenräumliche Bestandsaufnahme:** **digital geografische Erfassung** des verfügbaren (öffentlichen) Straßenraumes mit Straßenraumaufteilung (Breiten und Gestaltung Fahrbahn, Fuß- und Radwege, Grünflächen, Straßeninventar) sowie der straßenrechtlichen Anordnungen, Markierungen und Beschilderungen und fachbereichsübergreifende Bereitstellung.

Aktuell strebt die Verwaltung die Überführung von vormals erfassten Daten in ein Verkehrsmanagement-System an. Innerhalb der Verwaltung muss die kontinuierliche Aktualisierung mit klar definierten personellen Verantwortlichkeiten in einem vertretbaren Maß organisiert werden. Auf der aktualisierten Datenbasis kann in Abgleich mit den technischen Regelwerken einzelfallbezogen oder systematisch der Bestand bewertet und Umgestaltungspotenziale gefunden und genutzt werden.

**4.3. Netzbedeutung und Funktion des Straßen- und Wegenetzes:** Systematische Erfassung der Netzfunktionen für die Verkehrsträger nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), den Richtlinien für Stadtstraßen (RASt) und den Empfehlungen für die Anlage von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (ERA).

Neben der Klassifizierung von Straßen nach Straßen- und Wegegesetz NRW sowie nach dem Bundesfernstraßengesetz haben Straßen im übrigen Straßennetz unterschiedliche Verkehrsfunktionen. Insbesondere die Einordnung der funktionalen Bedeutung der Straßen in kommunaler Straßenbaulast der Stadt Gütersloh kann über die Erschließungsbeitragssatzung nicht ausreichend abgebildet werden. Eine Einordnung nach einheitlichen Bewertungskriterien (vgl. Bestandserfassung nach Punkt 1 und 2) und eine digitale Erfassung der jeweiligen Verbindungs- und Erschließungsfunktionen nach einschlägigen Richtlinien erfolgte bislang nicht.

**4.5 statistische Analyse im Verkehrsbereich:** quantitative Erhebung der Verkehrsflächen in Gütersloh nach Verkehrsart und Zuordnung der Finanzausgaben im Haushalt.

Derzeitige Ausgaben für den zielorientierten Straßenumbau, insbesondere zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, sowie weitere Plan- und Maßnahmenpakete zum Erreichen von strategischen Zielen sollten im **Finanzhaushalt** ablesbar sein. Eine entsprechende haushaltsrechtliche Darstellung kann dann in Bezug zu den kommunalen Liegenschaften der Straßeninfrastruktur oder zur Einwohnerzahl gesetzt werden (vgl. **Stadt Aachen: es sollen statt jährlich 4 Euro zukünftig 40 Euro pro Einwohner und Jahr für die Förderung des Radverkehrs ausgegeben werden**).



## **V. Entwicklung einer überprüfbaren Mobilitätsstrategie**

Wie dargestellt, soll das Nahmobilitätskonzept für den Straßenraum bzw. das Straßen- und Wegenetz in Gütersloh eine grundlegende Struktur entwerfen, die weitere Ausbauplanungen bzw. **Verkehrsversuche** anstößt. Einer notwendigen Abwägung der Umsetzbarkeit bzw. der Gewichtung von Belangen für unterschiedliche Verkehrsarten fehlt aber auch hier noch die **quantitative und politisch übergreifende Zielvorgabe**. Wie bereits aufgezeigt, löst der MKM die aus umfassend dargelegten Zielen erwachsenen planerischen Zielkonflikte nicht. Diese Problemlage schlägt sich bis heute wiederholt in politischen Diskussionen der zuständigen kommunalen nieder.

Insofern bedarf es einer konkretisierten Mobilitätsstrategie, die Ziele aus dem Masterplan klimafreundliche Mobilität aufgreift, allerdings in messbaren Größen veranschaulicht bzw. in Standards überführt und an einem **Gesamtziel der Klimafreundlichkeit** ausrichtet.

Die Stadt Gütersloh verfolgt seit längerer Zeit das Ziel, den Klimaschutz voranzubringen (Klimaschutzkonzept 2013, Fortschreibung in Bearbeitung seit 2022) und die Mobilität in Gütersloh umweltfreundlicher zu gestalten (Masterplan klimafreundliche Mobilität 2017). Mit dem Beitritt zur AGFS im Jahr 2022 hat die Stadt Gütersloh sich nun auch nach außen zu einer besonderen Förderung der Nahmobilität von Gütersloher Bürger\*innen als Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV = Private PKW, Private Krafträder) verpflichtet.

Eine überprüfbare Mobilitätsstrategie könnte sich also auf **quantifizierte Ziele des Klimaschutzes** als auch auf quantifizierte Ziele zur Stärkung der Nahmobilität beziehen.

### 5.1 Mobilitätsstrategie – mögliche Ausrichtung auf den Klimaschutz

Im Masterplan wird eine konsequente Förderung des Radverkehrs (Radverkehr als System) ein hohes Potenzial zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen zugesprochen, ohne sie zu quantifizieren. Ähnliche Klimaschutzeffekte werden dem Ausbau der Waldeisenbahn (Reaktivierung der TWE), der Weiterentwicklung des Stadtbuskonzeptes sowie der Elektrifizierung der eingesetzten Busse auf Basis von regenerativen Energien zugeschrieben.

Um die Mobilität in Gütersloh klimagerecht auszurichten, wäre zunächst eine entsprechende differenzierte **Datengrundlage der bestehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor nötig**. Eine nur zum Teil nachvollziehbare CO<sub>2</sub>-Bilanzierung der durch den Gütersloher Verkehr tatsächlich verursachten Treibhausgase leitet sich im MKM 2017 aus lokalen und bundesweiten Kennwerten (Kfz-Zulassungszahlen, durchschnittliche Fahrleistung, Fahrzeugklasse, Antriebsart u.a.) ohne erkennbaren Bezug zur Gütersloher Verkehrssituation ab.

Eine nachvollziehbare Herleitung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich bietet das Beispiel der Stadt Aachen. Mit Hilfe einer Modal-Split-Untersuchung wurden die in **Gütersloh** zurückgelegten Wege nach Entfernungsklassen und die Fahrleistung der Bürgerschaft nach Wahl des Verkehrsmittels erhoben und daraus ableitend eine CO<sub>2</sub>-Bilanzierung vorgenommen (vgl. Stadt Aachen, „Klimaorientierte Mobilitätsszenarien 2030“, Juni 2020, Quelle: <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=21788> ).

In Anlehnung an die Vorgaben des **Bundes-Klimaschutzgesetzes** wurden für Aachen dann konkretisierte Reduktionsziele für Nutzergruppen des motorisierten Verkehrs aufgestellt. Das dort politisch als Maßgabe beschlossene Szenario „Mobilitätswende“ legt dar, welches verkehrliche Maßnahmenpaket in Aachen einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion leisten soll. Dabei werden die **CO<sub>2</sub>-Minderungspotentiale ebenso bilanziert** wie die notwendigen Investitionen und Personalkosten zur Erreichung der Ziele.

Neben dem Maßnahmenpaket des Radentscheids 2019 sieht das 2020 beschlossene Szenario „Mobilitätswende 2030“ für Aachen zusätzlich diverse tarifrechtliche und linienbezogene Qualitätsverbesserungen im ÖPNV, die kommunale Förderung des Antriebswechsels und den Ausbau des Parkraummanagements vor. Dafür wurden für die Haushaltsjahre 2021 bis 2025 Gelder in Höhe von **272 Mio.** Euro eingestellt.

Derzeit wird das Klimaschutzkonzept der Stadt Gütersloh fortgeschrieben. Der Verkehrsbereich wird auch vor dem Hintergrund der **Interessen des Klimabeirates ein wichtiger Baustein** werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Bilanzierung der aktuellen Klimaeffekte des Verkehrs in Gütersloh für das Jahr 2023 nicht vorgesehen. Der Fachbereich Stadtplanung plant im Ergebnis der aktuell geplanten Modal-Split-Erhebung daher eine **eigene CO<sub>2</sub>-Bilanzierung für den Sektor Verkehr** erstellen zu lassen und eine entsprechende Mobilitätsstrategie zu entwickeln. Diese soll in das fortzuschreibende Klimaschutzkonzept einfließen.

## 5.2 Mobilitätsstrategie – mögliche Ausrichtung auf die Nahmobilität

Der Masterplan klimafreundliche Mobilität empfahl den Beitritt der Stadt Gütersloh zur AGFS in NRW (vgl. Masterplan klimafreundliche Mobilität, Maßnahme A.8), was im Jahr 2022 erfolgreich gelang.

Die AGFS verfolgt das grundsätzliche Ziel, die städtischen Mobilitätsbedürfnisse auf die Nahmobilität auszurichten mit einem perspektivischen Anteil von **60% an allen zurückgelegten Wegen** (vgl. AGFS „Nahmobilität 2.0“, Seite 13, Februar 2015). Hingegen strebt das Land NRW mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz von 2021 eine Steigerung des Weegeanteils des Radverkehrs an den Wegen aller Verkehrsarten von derzeit durchschnittlich 10 % auf 25% an.

Anders als das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung legt der Nationale Radverkehrsplan Deutschland (NRVP 2021) nur unverbindliche Zielgrößen zur Förderung des Radverkehrs vor, eine Zielgröße für den Modal-Split wird nicht formuliert.

Statistisch zeigt die bundesweit repräsentative Mobilitätsbefragung in Großstädten Deutschlands (vgl. Mobilität in Deutschland, MID Ergebnisbericht, Erhebung 2017), dass **noch mehr als 40 % der Wege in einer Entfernung von bis zu fünf Kilometern mit einem Kraftfahrzeug zurückgelegt werden** (vgl. UBA 2022, Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#gtgt-schnell> ). Diese Erkenntnis legt gleichzeitig dar, wie groß das Potenzial zur Verlagerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den nicht elektrifizierten Radverkehr ist. Weitere Potenziale ergeben sich auf **Strecken über 5 Kilometer bis zu Entfernungen von 15 Kilometern durch eine gesteigerte Nutzung von Pedelecs.**

Die geplante Modal-Split-Erhebung in Gütersloh wird das Potenzial in Gütersloh konkretisieren und daraus Zielszenarien ableiten lassen.



## 5.3 Zusammenfassung und geplantes Vorgehen

Die im Masterplan klimafreundliche Mobilität dargestellten Handlungsfelder sind für Gütersloh zu konkretisieren und bzgl. Bauvolumen, Investitions- und Personalaufwand im Hinblick auf einen Zielhorizont zu quantifizieren. Die Verwaltung plant konkrete Maßnahmenbündel in unterschiedlicher Dichte und Ausprägung als Zukunftsszenarien zu formulieren. Die Szenarien sollen sich an die **Klimaschutzziele von Bund und Land** anlehnen und für Gütersloh einen realistischen und zukunftsfähigen Weg der Umsetzung aufzeigen. Grundlage hierfür sind weitere Konzeptkonkretisierungen und eine aktuelle Datenbasis für die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsgeschehen. Überschlägige Kostenschätzungen für konkret benannte und quantifizierte Maßnahmenumsetzungen in den Handlungsfeldern sollen der künftigen Finanzplanung im Themenfeld Mobilität für mindestens fünf Jahre dienen.

In Vertretung

Nina Herrling  
**Anlagenliste:**  
(keine)