12 Verkehr

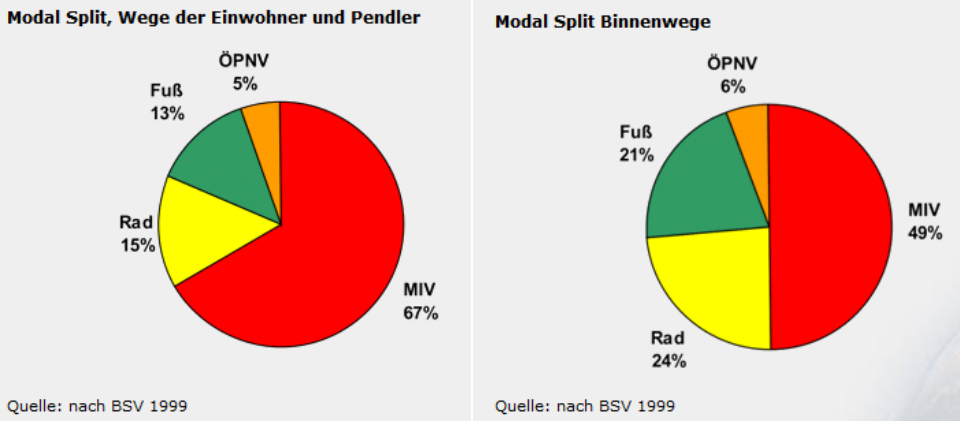
Handlungsoptionen für Gütersloh im Bereich Verkehr müssen sich auf den örtlichen Verkehr beziehen, da nur hier Einflussmöglichkeiten bestehen. Die wesentlichen Potenziale zur Verringerung der CO_2-Emissionen im örtlichen Verkehr beruhen auf

- der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs insbesondere auf Fahrrad und Fußgängerverkehr sowie den ÖPNV
- der Verbrauchsoptimierung der PKW im Rahmen von Neukäufen.

12.1 Der VEP Gütersloh

Der letzte VEP für Gütersloh stammt aus dem Jahr 1999. Im Jahr 2010 wurde eine Zwischenbilanz erstellt, um zu überprüfen inwieweit der VEP von 1999 umgesetzt wurde. Besonders die damals vorgeschlagenen Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung des Fahrradverkehrs wurden weitestgehend umgesetzt. So ist beispielsweise das Radwegenetz innerorts vervollständigt worden und auch außerorts wurden Radwege an klassifizierten Straßen errichtet. Gehwegvervollständigungen in den Randbereichen und sichere Überquerungshilfen für Hauptverkehrsstraßen erleichtern nun den Fußgängerverkehr. Zudem wurde die Innenstadt umgestaltet.

Über den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Modal-Split in Gütersloh liegen folgende Daten aus dem Jahr 1999 vor.



Anhand der Grafiken kann man erkennen, dass die Pendler überwiegend mit dem PKW fahren, da der Modal Split für die Binnenwege einen deutlich geringeren Anteil des MIV aufweist als der Modal Split für die Einwohner und die Pendler zusammen. Auffällig sind der sehr geringe Anteil des ÖPNV und der vergleichsweise hohe Anteil der Fahrradfahrer und Fußgänger. Bei den Binnenwegen wurden so 45 % der Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.

Im Jahr 2010 wurde eine Zwischenbilanz zum VEP von 1999 gezogen. Hierfür wurden keine neuen Berechnungen angestellt, sondern lediglich Tendenzen für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens formuliert. So wurde mit einer leichten Zunahme der durchschnittlichen Reiseweiten bis 2015 um jährlich 2 % gerechnet. Auch die Mobilität soll um 2-3 % pro Jahr zugenommen haben. Demnach müsste der Verkehr insgesamt zugenommen haben, da mehr Menschen mobil sind und weitere Strecken zurücklegen.

Derzeit gibt es keine aktuelle Erhebung des Modal Split. Es ist zu empfehlen, eine solche Bestandsaufnahme zu machen um die Wirksamkeit der Veränderungen im Modal-Split nachvollziehen zu können. Die Erfassung sollte alle 5 Jahre wiederholt werden.

12.2 Motorisierter Individualverkehr

Optimierung des Verbrauchs von PKW

Ein wesentlicher Effekt zur CO2-Minderung dürfte von der Absenkung des spezifischen Kraftstoffverbrauchs der Fahrzeuge ausgehen. Im Rahmen der EU-weiten Rahmenbedingungen ist ein deutliches Absenken der spezifischen CO2-Emissionen zu erwarten. Derzeit liegt der mittlere CO2-Ausstoß von PKW bei 190 g/km. Für Neuwagen ist ein Wert von 130 g/km einzuhalten. Für 2020 ist ein Wert von 90 g/km für Neuwagen geplant. Bereits heute sind PKW mit einem spezifischen CO2-Ausstoß von 90 g/km verfügbar. Dieser Trend wird zwar ohnehin festzustellen sein, allerdings kann er vor Ort durch entsprechende Informationskampagnen gefördert werden. Diese Kampagnen sollten vor allem dazu anregen, kleinere, verbrauchsärmere PKW zu kaufen. Begleitet werden sollten diese Informationen mit Aktionen zum sparsamen Verhalten beim Autofahren.

Alternative Antriebe beim motorisierten Individualverkehr (MIV)

Die Entwicklung von Elektrofahrzeugen (MIV) steht erst am Anfang. Derzeit sind sie auf Grund ihrer geringen Reichweite und der hohen Kosten keine Alternative zum verbrauchsarmen Diesel/Benzin-PKW. Zudem steht bisher keine Batterietechnik in ausreichendem Umfang zur Verfügung, um Elektro-PKW in nennenswerter Anzahl betreiben zu können. Wenn überhaupt, eignen sich Elektrofahrzeuge derzeit nur für geringe Reichweiten, d. h. im Nahverkehr. Hier stehen sie in direkter Konkurrenz zum Fahrrad, ÖPNV bzw. zu verbrauchsarmen Kleinwagen.

Beim Elektroantrieb ist auf die Art der Erzeugung des Stroms zu achten. Elektrofahrzeuge, die mit herkömmlichem Strom (Strommix Deutschland) betrieben werden, verursachen in der Regel höhere CO2-Emissionen als sparsame Klein-PKW mit Diesel- oder Benzinantrieb. Elektrofahrzeuge sind daher in den nächsten 10 Jahren kein Mittel zur Reduzierung der CO2-Emissionen in Gütersloh. Hintergrundinformationen sind trotzdem sinnvoll. Im Rahmen von allgemeinen Informationen sollte aber insbesondere auf das Thema des zu verwendenden Stromanbieters eingegangen werden.

Vermeidung von Fahrten

Viele Fahrten mit dem PKW sind überflüssig. Dies gilt z. B. für das Bringen von Schülern zur Schule durch ihre Eltern oder Fahrten, bei denen sich mehrere Personen zusammenschließen können (Kirchgang). In Zusammenarbeit mit Schulen bzw. Kirchengemeinden können entsprechende Informationskampagnen bzw. Aktionen zur Bildung von Fahrgemeinschaften gestartet werden.

Car-Sharing

In Gütersloh gibt es kein gewerbliches Car-Sharing Angebot. Allerdings gibt es ein privates Car-Sharing-Angebot auf der Internetplattform www.tamyca.de auf der Privatpersonen ihr eigenes Fahrzeug zu Zeiten in denen sie es selbst nicht benötigen, vermieten können. Auf dieser Plattform sind bereits einige Personen aus Gütersloh angemeldet.

Durch Car-Sharing ist es möglich, auf die Anschaffung eines eigenen PKW zu verzichten. Da der Zugriff auf einen eigenen PKW damit aufwändiger wird, ist ein für den Klimaschutz wichtiger Zusatzeffekt, dass kleinere Fahrten mit dem Fahrrad oder zu Fuß statt mit dem PKW zurückgelegt werden.

Die Stadt sollte sich mit einem Anbieter von Car-Sharing in Verbindung setzen, um ein solches Angebot in Gütersloh zu schaffen, da offensichtlich bei einigen Bürgerinnen und Bürgern das Interesse bereits vorhanden ist.

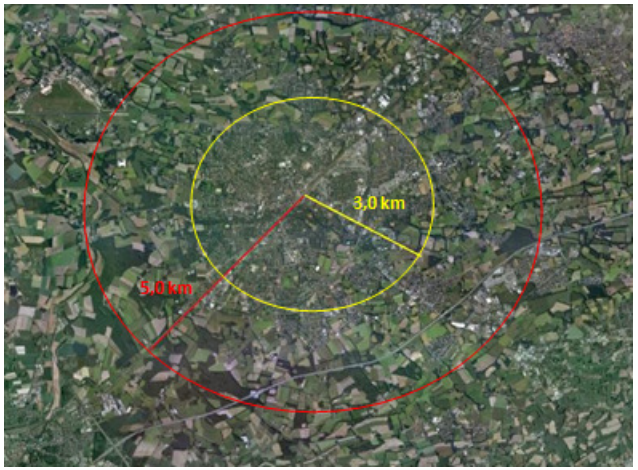
12.3 ÖPNV

Derzeit stellen Schüler einen wesentlichen Anteil (ca. 40 %) der Busnutzer. Eine Steigerung der Fahrgastzahlen ist im Schülerverkehr nicht möglich; diese Steigerung ist vielmehr nur durch neue Fahrgäste zu erreichen, die bisher den PKW genutzt haben. Sollen bisherige PKW-Nutzer zum Umstieg auf den ÖPNV bewegt werden, so ist dies nur durch ein verbessertes Angebot möglich. Ob der ÖPNV an Stelle des PKW genutzt wird, hängt mit den Kosten (Parkgebühren, Buspreise) sowie der Bedienhäufigkeit der Haltestellen zusammen. Oft wird der Bus nicht genommen, weil der Zeitaufwand hierfür im Vergleich zum PKW zu hoch ist. Eine signifikante Steigerung der Fahrgastzahlen hat damit zur Voraussetzung, dass Busfahren schneller wird.

Für Gütersloh wird ein Handlungsprogramm zur Stärkung des Stadtbussystems in Gütersloh erarbeitet, das Schritt für Schritt umgesetzt werden soll. Zu nennen sind die Anpassung der Taktzeiten, eine Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur und die Verbesserung von Angebot und Marketing.

Bei der Neubeschaffung von Bussen sollten die Kriterien Energieeffizienz und Schadstoffausstoß berücksichtigt werden Zu empfehlen ist die Anschaffung von Bussen, die die Euro-Norm 6 einhalten. Geprüft werden sollte auch der Einsatz von Hybridbussen.

12.4 Fahrrad



Gütersloh: Stadt der kurzen Wege

Gütersloh ist auf Grund der Topografie gut für die Fahrradnutzung geeignet. Viele Wege können auf Grund der geringen Entfernungen weitestgehend mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Der Stadtkern von Gütersloh liegt innerhalb eines 3-km-Radius vom Bahnhof.

Durch E-Bikes (Pedelecs) wird der Radius für Fahrräder von 3-5 km auf bis zu 10 km im Alltag erweitert. Zudem spielt Gegenwind dann keine negative Rolle mehr. Damit kann durch E-Bikes auch für die Fahrten zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt auf den PKW verzichtet werden. Auch Nachbarstädte sind erreichbar.

Gelber Kreis: 3-km-Radius

Roter Kreis: 5-km-Radius

Der Umstieg vom PKW auf das Fahrrad kann durch entsprechende Kampagnen unterstützt werden. Zudem sollten organisatorische Voraussetzungen für eine stärkere Radnutzung geschaffen werden. Dies hat nicht nur Vorteile bzgl. der CO_2-Minderung, sondern auch bzgl. der örtlichen Umweltbelastungen z. B. durch Feinstaub und Lärm.

Besonders die Fahrradverbindungen für Viel- und Alltagsfahrradfahrer sollten verbessert werden, da hier der Umstieg vom MIV auf das Fahrrad zu CO_2-Einsparungen führt. Möglichkeiten hierfür könnten sein schnelle und komfortable Fahrradverbindungen mit möglichst ebenen und glatten Oberflächen, für Fahrradfahrer vorteilhafte Ampelschaltungen, das Einrichten einer Fahrradstraße z.B. im Innenstadtbereich, den Radfahrern die Entscheidungsfreiheit lassen,

ob sie auf der Straße oder dem Fahrradweg fahren, da es teilweise sicherer ist auf der Straße zu fahren, weil man von den anderen Verkehrsteilnehmern besser gesehen wird.

Problemzonen herausfinden

Verkehrsplanung erfolgt in der Regel durch Personen, die nicht Fahrrad fahren, sondern eher autoorientiert sind. Sinnvoll ist es, diejenigen, die vorrangig das Fahrrad nutzen, bei der Beurteilung der Radverbindungen einzubinden. Eine entsprechende Untersuchung sollte von Kindern in Zusammenarbeit mit Eltern und den Schulen durchgeführt werden.

Der ADFC Gütersloh hat auf seiner Internetseite eine Mängeldatenbank eingerichtet, in der Bürgerinnen und Bürger Mängel melden können und diese vom ADFC an die entsprechenden Gremien und Behörden weiter. Diese Datenbank wird regelmäßig in Anspruch genommen und viele Mängel konnten auf diesem Weg bereits beseitigt werden.

Pedelecs

Auch der Trend zum Elektrofahrrad (Pedelecs) eröffnet neue Perspektiven, auf das Auto verzichten zu können. Bereits heute nutzen viele Gütersloher das Pedelec. Die täglichen Einkäufe, aber auch Strecken bis zu 10 km können auch von bisher weniger geübten Fahrradfahrern leicht zurückgelegt werden. Hierdurch kann im innerörtlichen Verkehr – zumindest bei trockenem Wetter – weitestgehend auf das Auto verzichtet werden. Selbst Strecken in benachbarte Städte wie Verl und Rheda-Wiedenbrück sind noch mit einem Fahrrad bzw. Pedelec zu bewältigen. Insofern hat Gütersloh gute Voraussetzungen, um einen Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu forcieren. Da man mit den Pedelecs leichter höhere Geschwindigkeiten erzielen kann, ist es wichtig, dass die Fahrradwege möglichst eben und gerade verlaufen um das Unfallrisiko zu reduzieren. Auch müssten die Fahrradwege breiter gestaltet werden um ein sicheres Fahren zu ermöglichen.

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind laut ADFC Gütersloh zahlreich im Stadtgebiet vorhanden, so z.B. am Bahnhof, wo sich auch die Radstation befindet.

Marketing für das Fahrrad

Für die Radnutzung muss geworben werden. Auch die Stadt hat in diesem Zusammenhang, insbesondere als Arbeitgeber, eine Vorbildfunktion. Maßnahmen für ein Marketing für das Fahrrad können sein:

- Schaffung einer Vereinbarung mit Unternehmen, indem die Fahrradnutzung beworben bzw. gefördert wird
- Kooperation mit Fahrradhändlern zur Bewerbung von Pedelecs
- Anschaffung von Dienstfahrrädern/Pedelecs seitens der Stadt und von Unternehmen, deren Mitarbeiter/innen viele Wege in Gütersloh zurücklegen
- Beteiligung an Aktionen wie z. B. der AOK oder dem „Stadtradeln“
- Einbindung der Kirchengemeinden und Vereinen
- Bewerbung des Fahrrades als gesundheitsfördernd („Fahrrad statt Muckibude“)
- Durchführung einer autofreien Ratssitzung pro Jahr

12.5 Übersicht über die Handlungsoptionen

Bereich	Beschreibung	Mittel	Zielgruppe	Handlungsträger
Modal Split	Erhebung Modal-Split	Erhebung alle 5 Jahre	Politik Verwaltung	Stadt
Absenken des spez. Verbrauchs von Fahrzeugen	Kauf von CO_2 armen PKW mit weniger als 100 g/km CO_2	Informationskampagne in Kooperation mit dem örtlichen KFZ-Handel	Autokäufer	Klimabeirat KFZ-Handel
spritsparender Autofahren	Spritspar-Training führt zu CO_2-ärmerer Fahrweise	Spritspar-Training und Informationen für Gruppen (Bürger, Stadtbe-dienstete, Betriebsangehörige)	Autofahrer (Private, Stadtbedienstete und Betriebsangehörige)	Stadt, Betriebe
Autofahrten vermeiden	Das Auto soll öfter stehen bleiben	Aktionstage: „Ohne Auto zur Arbeit“ in der Verwaltung und in Betrieben	Mitarbeiter	Stadt Betriebe
		• Eltern fahren ihre Kinder nicht mehr mit dem Auto zur Schule oder in Fahrgemeinschaften • Walking-Bus • Kirchengemeinden organisieren Fahrgemeinschaften zur Kirche	Eltern Kirchenmitglieder	Schulen Kirchen
Car-Sharing	Einführung eines Car-Sharing-Angebots in Gütersloh	Kontaktaufnahme mit Anbietern	Bürger/innen	Stadt Car-Sharing-Anbieter
ÖPNV	Umsetzung des Stadtbuskonzeptes	• Schrittweise Umsetzung der im Stadtbuskonzept entwickelten Maßnahmen • Energieeffizienz als Kriterium bei der Beschaffung von Bussen	Politik Bürger/Innen	Stadtwerke Stadt
Fahrrad	Förderung des Fahrrades	• Schnelle Beseitigung von Mängeln und gefahrenpunkten • Schaffung sicherer Radverbindungen • Marketingkampagnen für das Fahrrad • Werbung für Pedelecs • Pedelecs als Dienstfahräder der Stadt und von Unternahmen	Bürgerinnen und Bürger	Stadt Fahrradhandel Umweltverbände Krankenkassen Unternehmen