

Stadt Gütersloh

Masterplan klimafreundliche Mobilität

Impressum

Auftraggeber

Stadt Gütersloh Fachbereich Stadtplanung Friedrich-Ebert-Straße 54 33330 Gütersloh

Auftragnehmer



Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner Gutenbergstr. 34 44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0 Fax: 0231/589696-18

info@planersocietaet.de www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dipl. Ing. Anne Mechels (Projektleitung) Sebastian Schröder-Dickreuter (Dipl. Ing.) Dennis Stocksmeier (M.Sc. Raumplanung)

Dortmund, im Dezember 2016

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

AŁ	bildungsv	erzeichnis	4		
Та	bellenverz	reichnis	6		
ΑŁ	okürzungsv	verzeichnis	7		
1	Einleitung				
2	Methodik – Aufbau und Vorgehensweise				
	2.1 Dat	engrundlage	11		
	2.2 Plai	nungsdialog	11		
	2.3 Gre	mien und Akteure	12		
	2.4 Öffe	entliche Beteiligung	14		
3	Bestano	lsanalyse	18		
	3.1 Unt	ersuchungsraum	18		
	3.1.1	Demografische Entwicklung	21		
	3.1.2	Pendlerverflechtungen	22		
	3.1.3	Mobilität in Gütersloh	24		
	3.1.4	Stärken und Schwächen im Untersuchungsraum	25		
	3.2 Fuß	verkehr und Nahmobilität	25		
	3.2.1	Fußwegenetz	26		
	3.2.2	Barrierefreiheit	31		
	3.2.3	Stärken und Schwächen im Fußverkehr	32		
	3.3 Rac	lverkehr	32		
	3.3.1	Radverkehrsnetz	33		
	3.3.2	Abstellanlagen	35		
	3.3.3	Stärken und Schwächen im Radverkehr	36		
	3.4 Öff	entlicher Verkehr	37		
	3.4.1	Stadtbuskonzept 2015	37		
	3.4.2	Haltestellen	40		
	3.4.3	Verknüpfung	41		
	3.4.4	Barrierefreiheit	43		
	3.4.5	Tarifstruktur	44		
	3.4.6	Reaktivierung der Teutoburger Waldeisenbahn	44		
	3.4.7	Stärken und Schwächen im ÖPNV	45		
	3.5 Kfz-	und Wirtschaftsverkehr	46		
	3.5.1	Ruhender Kfz-Verkehr	48		
	3.5.2	Geschwindigkeitsregelung	51		

	3.5.3	Elektromobilität	53
	3.5.4	Stärken und Schwächen im Kfz-Verkehr	54
	3.6 Ver	kehrssicherheit	55
	3.6.1	Entwicklung der Unfalllage in der Stadt Gütersloh	56
	3.6.2	Aktuelle Unfalllage 2012-2014	60
	3.6.3	Stärken und Schwächen in der Verkehrssicherheit	64
	3.7 Zus	ammenfassende Chancen- und Mängelanalyse	64
4	CO ₂ -Bila	nzierung und Minderungspotenziale	66
	4.1 Ver	kehrliche CO2-Bilanzierung	67
	4.1.1	Entwicklung des Energieverbrauchs	67
	4.1.2	Entwicklung im Güterverkehr	68
	4.1.3	Entwicklung im Personenverkehr	69
	4.1.4	CO2-Ausstoß nach Energieträgern und Fahrzeugkategorien	72
	4.1.5	CO2-Ausstoß pro Einwohner-/in	72
	4.2 Ref	erenzszenario	73
5	Zielkonz	ept	75
6	Maßnah	nmen und Handlungskonzept	78
	6.1 Han	dlungsfeld A – ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN	79
	6.1.1	Fußverkehr und Barrierefreiheit	79
	6.1.2	Förderung des Radverkehrs als System	84
	6.2 Han	dlungsfeld B – EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN	96
	6.2.1	Einladen zum Busfahren	96
	6.2.2	Multimodalität	98
	6.3 Han	dlungsfeld C – ANFAHREN UND HANDELN	100
	6.3.1	Kfz-Verkehr verträglich gestalten	100
	6.3.2	Alternativ liefern	104
	6.4 Han	dlungsfeld D – ORGANISIEREN UND ELEKTRIFIZIEREN	105
	6.4.1	Mobilitätsmanagement	105
	6.4.2	Mobilität elektrifizieren	109
7	Maßnah	menkatalog und Maßnahmenwirkung	112
	7.1 Krit	erien für die Maßnahmenbewertung	112
	7.2 För	derung und Finanzierung	116
	7.3 Mai	Rnahmenkatalog	118
	7.3.1	Themenfeld A – ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN	118
	7.3.2	Themenfeld B – EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN	138
	7.3.3	Themenfeld C – ANFAHREN UND HANDELN	149
	7.3.4	Themenfeld D – ORGANISIEREN UND ELEKTRIFIZIEREN	161
	7.3.5	Umsetzung des Maßnahmenkatalogs	171

	7.4	Klimaschutzszenario	174
8	Eva	luations- und Controlling-Konzept	176
9	Öffe	entlichkeitsarbeitskonzept und Aktivierungsstrategie	178
10	Zus	ammenfassung und Ausblick	180
Qu	Quellenverzeichnis		
	Intern	net	В
An	hang		c
	Anhar	ng A: Auswertung der Onlinebeteiligung "Gütersloh interaktiv"	D
	Anhar	ng B: Unfallreiche Straßen in der Stadt Gütersloh (2012-2014)	CC
	Anhar	ng C: Führungsformen im Zielnetz des Radverkehrs	DD
	Anhar	ng D: Qualitätsanforderungen an Radschnellwege des Landes NRW	GG

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ablauf des Masterplan klimafreundliche Mobilität	. 10
Abbildung 2: Partizipative Maßnahmenentwicklung und -abstimmung	. 12
Abbildung 3: Akteure und Netzwerke/Arbeitsgruppen	. 14
Abbildung 4: Diskussion an den Thementischen	. 15
Abbildung 5: Ausstellung erster Ergebnisse der Bestandsanalyse	. 15
Abbildung 6: Workshop "Benutzen statt Besitzen" und "Schulisches Mobilitätsmanagement"	. 16
Abbildung 7: Übersichtskarte Auswertung Online-Beteiligung (Ausschnitt)	. 17
Abbildung 8: Auswertung Online-Beteiligung	. 17
Abbildung 9: Räumliche Lage der Stadt Gütersloh	. 19
Abbildung 10: Bebauungsstruktur Gütersloh	. 20
. Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung ausgewählter Kommunen im Kreis Gütersloh ab 1962	. 21
Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Gütersloh nach Altersklassen	. 22
Abbildung 13: Pendlerströme und -verflechtungen Stadt Gütersloh	. 23
Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl im Kreis und der Stadt Gütersloh	. 24
Abbildung 15: Modal Split im Kreis Gütersloh nach Entfernungen	. 26
Abbildung 16: Knotenpunkt Moltkestraße und Schulstraße	. 27
Abbildung 17: Pättkessystem in der Gütersloher Innenstadt	. 28
Abbildung 18: Unterführung der Bahnlinie in Richtung Carl-Bertelsmann-Straße	. 29
Abbildung 19: Überführung über B61 zwischen Ohlbrocksweg und Johann-Sewerin-Straße	. 29
Abbildung 20: Hohe Aufenthaltsqualität am Berliner Platz	. 30
Abbildung 21: Taktiler Leitstreifen am Rathaus der Stadt Gütersloh	. 31
Abbildung 22: Radverkehrsnetz laut VEP 1999	. 33
Abbildung 23: Wild abgestellte Fahrräder auf dem Bahnhofsvorplatz	. 35
Abbildung 24: Radstation Gütersloh Hbf	. 36
Abbildung 25: Liniennetz im Stadt- und Regionalverkehr	. 38
Abbildung 26: Einzugsradius der Haltestellen	. 39
Abbildung 27: Neugestaltung von Haltestellen	. 40
Abbildung 28: Carsharing am Rathaus	. 41
Abbildung 29: Standorte Fahrradverleihsystem und Carsharing	. 42
Abbildung 30: ZOB als zentraler Umsteigepunkt	. 42
Abbildung 31: Klassifiziertes Straßennetz und Nebenstraßennetz der Stadt Gütersloh	. 47
Abbildung 32: Kfz-Stellplatzangebot und Bewirtschaftung	. 49
Abbildung 33: Auslastung der Kfz-Stellplätze zur Spitzenstunde	. 50
Abbildung 34: Straßennetz mit Geschwindigkeiten über 30 km/h	. 52
Abbildung 35: Tempo 20-Zone Innenstadt Gütersloh	. 52
Abbildung 36: Produktportfolio Ladefoxx	. 53
Abbildung 37: Elektromobilität in Gütersloh	. 54
Abbildung 38: Anzahl verunglückter Personen	. 56
Abbildung 39: Spezifische Verunglücktenrate 2014 (Verunglückte je 1.000 Einwohner)	. 57

Abbildung 40: Verunglückte Kinder als Fußgänger (links) und als Radfahrer (rechts)	58
Abbildung 41: Auszug aus dem Kinderunfallatlas	58
Abbildung 42: Unfälle mit Beteiligung von Kindern als Fußgänger und Radfahrer	59
Abbildung 43: Unfallkategorien der Verkehrsunfälle in der Stadt Gütersloh (2012-2014)	60
Abbildung 44: Ausschnitt aus Anlage 3 zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen	61
Abbildung 45: Unfallbelastete Streckenabschnitte und Unfallhäufungsstellen	62
Abbildung 46: Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger/-innen und/oder Radfahrer/-innen	62
Abbildung 47: Nutzungshemmnisse im Umweltverbund	65
Abbildung 48: Entwicklung der Energieverbräuche (in GWh/a) 2007-2014 im Verkehrsbereich .	67
Abbildung 49: Entwicklung der Energieverbräuche (in GWh/a) 2007-2014 im Güterverkehr	68
Abbildung 50: Entwicklung der CO₂-Emissionen (in t/a) 2007-2014 im Güterverkehr	69
Abbildung 51: Entwicklung der Fahrleistungen (in Mio. Pkm/a) 2007-2014 im Personenverkehr	r 70
Abbildung 52: Entwicklung der CO₂-Emissionen (in t/a) 2007-2014 im Personenverkehr	71
Abbildung 53: CO2-Ausstoß (in t) 2014 im Verkehrsbereich	72
Abbildung 54: CO ₂ -Ausstoß pro Einwohner/-in im Verkehr	73
Abbildung 55: CO ₂ -Emissionen in t im Verkehr für das Referenzszenario	74
Abbildung 56: Zielkonzept für den Masterplan klimafreundliche Mobilität	75
Abbildung 57: Mobilitätspyramide	78
Abbildung 58: Barrierefreie Querungsstelle	81
Abbildung 59: Multifunktionale und auffällige Sitzgelegenheiten	83
Abbildung 60: Baustein einer Sitzroute im Frankfurter Nordend	83
Abbildung 61: Erstes Zielnetz im Radverkehr für die Stadt Gütersloh	87
Abbildung 62: Hauptroutennetz mit möglichen Führungsformen	89
Abbildung 63: Zeichen 244.1 Fahrradstraße mit Zusatz Kfz-Verkehr frei	89
Abbildung 64: Fahrradstraßen in Kiel und in Nijmegen	91
Abbildung 65: Möglicher Verlauf eines Radschnellweges (Rheda-Wiedenbrück - Bielefeld)	93
Abbildung 66: Marler Ampelgriff (links), vorgelagerter Anforderungstaster (rechts)	94
Abbildung 68: AlleWetterTicket (VKU Unna) und Mobilkarte (Stadtwerke Osnabrück)	97
Abbildung 67: PatenTicket im VRS-Netz, Köln	97
Abbildung 69: Mobilstation Bahnhof Offenburg (links) und mobil.punkt Bremen (rechts)	99
Abbildung 70: Erschließungsvarianten Konversionsfläche Flughafen	101
Abbildung 71: Reaktions- und Bremsweg Tempo 30	103
Abbildung 72: Auslieferung Gemüsekiste (links) und Lieferdienst (rechts) mit Lastenrädern	105
Abbildung 73: Strategie Mobilitätsmanagement	106
Abbildung 74: Walking Bus Kapellenschule	107
Abbildung 75: Ladesäule am Rathaus in Gütersloh	111
Abbildung 76: Übersicht der Maßnahmenkriterien	112
Ahhildung 77: Mögliche CO-Reduktion in t im Verkehr mit Klimaschutzszenario	175

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verknüpfung Stadtverkehr - SPNV in Relation von/nach Bielefeld	43
Tabelle 2: Kfz-Stellplatzangebot	48
Tabelle 3: Städtvergleich Kfz-Stellplatzangebot	48
Tabelle 4: Annahmen Referenzszenario	74
Tabelle 5: Finanzbedarf von Städten und Gemeinden für verschiedene Aufgabenbereiche	86
Tabelle 6: Umsetzungsorientierte Zusammenstellung der Maßnahmen	172
Tabelle 7: Annahmen Klimaschutzszenario	174
Tabelle 8: Klimaschutzziele der Europäischen Union	175
Tabelle 9: Beispielhafte Indikatoren als Messgröße zur Evaluation	177

Abkürzungsverzeichnis

AGFS Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemein-

den in Nordrhein-Westfalen

AK Arbeitskreis

ALT Anruf-Linien-Taxi
AST Anruf-Sammel-Taxi

B+R Bike & Ride

CO₂ Kohlenstoffdioxid

DFI Dynamische Fahrgastinformation

EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen

ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

FGÜ Fußgängerüberweg Fkm Fahrzeugkilometer GWh Gigawattstunden

ISEK Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Kfz Kraftfahrzeug

LBO NRW Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen

LSA Lichtsignalanlage

MIV Motorisierter Individualverkehr NRVP Nationaler Radverkehrsplan

ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

ÖV Öffentlicher Verkehr

PBefG Personenbeförderungsgesetz

Pkw Personenkraftwagen

P+R Park & Ride

SPNV Schienenpersonennahverkehr

tkm Tonnenkilometer

TWE Teutoburger Waldeisenbahn
VEP Verkehrsentwicklungsplan

VVOWL Verkehrsverbund OstWestfalenLippe

ZOB Zentraler Omnibusbahnhof

1 Einleitung

Der Mobilitätsbereich steht derzeit vor neuen Herausforderungen. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der erforderlichen Finanzierung der Infrastruktur sowie der er-höhten Mobilitätskosten, der zunehmenden Knappheit fossiler Energie und den erhöhten Anforderungen aus dem Klimaschutz sind Alternativen und eine neue Mobilitätskultur zu entwickeln. Die Stadt Gütersloh stellt sich diesen Aufgaben und legt mit dem "Masterplan Klimafreundliche Mobilität" eine Mobilitätsstrategie vor, welche den Handlungsrahmen für die Verkehrsentwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre formuliert. Damit werden Möglichkeiten und zukünftige Projekte der Stadt zur Förderung der Nahmobilität, des Radverkehrs, des Öffentlichen Personen(nah)verkehrs, der Verkehrssicherheit, der intermodalen Schnittstellen, der Elektromobilität sowie zur Entwicklung der Straßeninfrastruktur und des Verkehrsmanagements aufgezeigt.

Der Masterplan widmet sich der Frage, in welche Richtung sich das Verkehrsverhalten der Bevölkerung und des Wirtschaftsverkehrs verändern soll. Dementsprechend bildet er ein programmatisches und verkehrspolitisches Konzept, an dem im Rahmen des partizipativen Entwicklungsprozesses knapp 100 Akteure¹ beteiligt wurden.

Dabei ist der Masterplan integrativ und verkehrsmittelübergreifend angelegt, im Sinne einer modernen Stadt- und Verkehrsplanung gewinnen neben den einzelnen Verkehrsträgern Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr vor allem auch die Querschnittsthemen Inter- und Multimodalität, Elektromobilität sowie Mobilitätsmanagement zunehmend an Bedeutung. Gleichzeitig setzt der Masterplan nicht bei null an, sondern greift bestehende Untersuchungen, Konzepte und Erhebungen auf, um die Erkenntnisse unterschiedlicher Planwerke mit-einander zu verknüpfen und eine integrierte Betrachtung verschiedener Fachplanungen und thematischer Anknüpfungspunkte (z. B. Klimaschutz, Lärmminderung, soziale Teilhabe) zu gewährleisten.

Mit der Mobilitätsstrategie des Kreises Gütersloh "Mobilität stärken | Verkehr optimieren" wurde in diesem Jahr bereits ein Konzept zur Mobilitätsentwicklung auf Kreisebene verabschiedet. Mit der Strategie zeigt der Kreis Handlungsspielräume auf und definiert bereits auf regionaler Ebene Zielvorstellungen bis zum Jahr 2030. Mit der kreisweiten Strategie besteht für die Stadt Gütersloh somit eine übergeordnete strategische Ausrichtung der zukünftigen Mobilitätsentwicklung als Bezugs- und Orientierungspunkt. Dies ermöglicht eine aufeinander abgestimmte und ausgewogene Mobilitätsplanung hinsichtlich unterschiedlicher Verwaltungsebenen, Umsetzungsmaßstäben sowie Konkretisierungsschärfen.

1

Akteursgespräche, Teilnehmer/innen Auftaktveranstaltung, Workshops und Abschlussveranstaltung

Der "Masterplan Klimafreundliche Mobilität" soll:

- als Rahmen für zukünftige Planungs- und Finanzierungsentscheidungen dienen,
- Spielraum für politische Schwerpunktsetzungen bieten und gleichzeitig stabiler Rahmen für das operative Verwaltungshandeln sein,
- der gesellschaftlichen Konsensfindung zu langfristigen Zielen dienen und transparente Regeln für den Umgang mit Zielkonflikten benennen,
- eine Erfolgskontrolle der strategischen Ziele und eine kontinuierliche Fortschreibung unter sich verändernder Randbedingungen ermöglichen.

2 Methodik - Aufbau und Vorgehensweise

Der Projektaufbau des Masterplans gliedert sich in vier einzelne Bearbeitungsphasen (vgl. Abbildung 1), welche durch das Partizipationsverfahren begleitet wurden (vgl. Kap. 2.4). In der Analysephase wurden die bestehenden Datengrundlagen zusammengetragen, gesichtet und hinsichtlich der verkehrsrelevanten Bedarfe für die weitere Arbeit ausgewertet. Damit wurde der Status Quo der Verkehrssituation in Gütersloh analysiert, um im Ergebnis die wesentlichen Stärken und Schwächen sowie Trends und Herausforderungen für Gütersloh zu benennen (vgl. Kap. 3).

Für die strategische Ausrichtung des Masterplans hinsichtlich der zukünftigen Mobilitätsentwicklung wurde ein Zielkonzept auf Grundlage bestehender Planungskonzeptionen und Strategien sowie der Erkenntnisse aus der Analyse entwickelt (vgl. Kap. 5). Gemeinsam mit dem Auftraggeber sowie dem Arbeitskreis Mobilität wurden die sechs Zielfelder und die dazugehörigen Unterziele diskutiert und formuliert. Ausgehend vom Zielkonzept wurden anschließend die Handlungsstrategien und einzelnen Maßnahmen benannt und in einem Handlungskonzept mit einer Prioritätenreihung dargestellt (vgl. Kap. 6 und Kap. 7). Für die Sicherstellung einer zielorientierten Umsetzung des Handlungskonzepts wurde abschließend ein Controlling aufgezeigt (vgl. Kap. 8).

Der gesamte Planungsprozess wurde durch eine partizipative Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Neben der engen Abstimmung mit dem Auftraggeber und dem Arbeitskreis Mobilität wurden parallel die Öffentlichkeit sowie wesentliche Schlüsselakteure aktiv in den Prozess eingebunden (vgl. Abbildung 1).

Abstimmung Verwaltung und AK Mobilität Beteiligung/Info Bürger und Akteure B. CO₂ Bilanz / Potenziale A. Analysephase C. Maßnahmenkatalog/ D. Controllingkonzept Analyse Verkehr, Klimaschutz Erstellung Bilanz, Handlungsplan Kommunikationsstrategie Erarbeitung Maßnahmen aufbauend Zielsetzung, Erarbeitung und Stadtentwicklung. Indikatoren und Auswertung Unterlagen, ggf. Minderungspotenziale auf Analysen und Workshops. Instrumentarium ergänzender Erhebungen sowie und Szenarienerstellung, Handlungsplan mit Wirkungen. Controllingprozess, Strategie Öffentlichkeitsarbeit, Expertengespräche, Wirkungsanalysen Kosten, Arbeitsaufwand, Dokumentation der Ergebnisse Wertschöpfung und Umsetzung Einstieg Umsetzung gespräche Daten-Workshop "Zum Busfahren einladen" analysen 2. Bürgerwerkstatt Entwurf Masterplan

Abbildung 1: Ablauf des Masterplan klimafreundliche Mobilität

Quelle: Planersocietät

2.1 Datengrundlage

Der Masterplan klimafreundliche Mobilität kann auf wesentliche, vorangegangenen Grundlagen und Konzepten aufbauen:

- Integriertes Klimaschutzkonzept (2013)
- Mobilitätsbefragung der Städte und Gemeinden im Kreis Gütersloh (2014)
- Wegebeziehungen mobilitätseingeschränkter Menschen (2013)
- Flächennutzungsplan 2020 (2015)
- Verkehrsentwicklungsplan (1999)
- Revision des Verkehrsentwicklungsplans (2009)
- Stadtbuskonzept (2015)
- Lärmaktionsplan (2015)
- Stadtentwicklungskonzept Gütersloh 2010 (2002)
- Integriertes Handlungskonzept Teilkonzept Innenstadt 2020+ (2014)
- Gewerbeentwicklungskonzept Stadt Gütersloh (2015)
- Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Gütersloh (2008) sowie 1. Änderungsbericht (2010)
- Rahmenpläne und Entwicklungskonzepte der Stadtteile: Avenwedde (2010), Pavenstädt (2011), Spexard (2010), Blankenhagen (2010)
- Demografiebericht Kreis Gütersloh (2015)
- Standardisierte Bewertung zur Reaktivierung der Teutoburger-Wald-Eisenbahn (2010)
- Verkehrsgutachten zur Entwicklung des Flughafengeländes (2014)
- Verkehrsuntersuchung zur Erschließung des Gewerbegebietes Am Hüttenbrink in Gütersloh (2009)
- Verkehrsgutachten Ortsumgehung Friedrichsdorf (2008) sowie begleitendes Karten- und Berichtsmaterial
- Parkraumuntersuchung (2012)
- Passantenfrequenzzählung Innenstadt Gütersloh (2015)

Die vorliegenden Konzepte und Unterlagen wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme gesichtet und ausgewertet. Die Erkenntnisse sind in die Analyse eingeflossen.

2.2 Planungsdialog

Um ein tragfähiges Handlungskonzept zu erarbeiten wurden unterschiedliche Beteiligungsformate für einen erfolgreichen Planungsdialog herangezogen (vgl. Abbildung 2). Hierdurch konnten neben den politischen Entscheidungsträgern auch ein breites Spektrum unterschiedlicher (Schlüssel-)Akteure sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger aktiv in die Diskussionen involviert werden.

Auftaktveranstaltung

Workshop

Workshop

Workshop

Workshop

Workshop

Workshop

Abschlussveranstaltung

AK Mobilität

Abbildung 2: Partizipative Maßnahmenentwicklung und -abstimmung

Quelle: Planersocietät

2.3 Gremien und Akteure

In unterschiedlichen Gremien wurden Akteure, Entscheidungsträger, Interessensvertretungen und Fachleute an der Erarbeitung des Masterplans beteiligt. In der Analysephase wurde eine Grundlage mit Experteninterviews, den sogenannten Akteursgesprächen, geschaffen.

Der Fachbereich Stadtplanung, in dem auch die Verkehrsplanung der Stadt Gütersloh angesiedelt ist, bildete das fachliche Beratungsgremium und stellte für das Gutachterteam die erste Konsultationsebene für die Projektbearbeitung dar. In regelmäßiger Rückkopplung zur Arbeit des Gutachterteams wurde die Vorgehensweise inhaltlich abgestimmt.

Arbeitskreis Mobilität

Um die wesentlichen Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung sowie verkehrspolitisch relevante Akteure und Interessensvertreter/-innen kontinuierlich in den Prozess einzubinden wurde der im Rahmen des Stadtbuskonzeptes etablierte Arbeitskreis Mobilität (AK Mobilität) in zwei Terminen (15.12.2015 und 19.04.2016) über den Erarbeitungsfortschritt des Masterplans informiert. Im Sinne eines Qualitätsmanagements wurden die Zwischenergebnisse kommuniziert, reflektiert sowie die weitere Verfahrensweise abgestimmt.

Darüber hinaus kann der Arbeitskreis als Multiplikator im Rahmen der Umsetzung dienen.

Der AK Mobilität setzt sich aus folgenden Vertretungen zusammen:

- Verwaltung Stadt Gütersloh
- CDU
- SPD
- Bündnis 90 / Die Grünen
- Bürger für Gütersloh
- Unabhängige Wählergemeinschaft
- Linke
- Kreis Gütersloh

- Stadtwerke Gütersloh
- Seniorenbeirat
- Behindertenbeirat
- Jugendparlament
- Klimaschutzbeauftragter Stadt Gütersloh
- Forum Erneuerbare Energien
- Gemeinschaft für Natur und Umweltschutz
- BUND

Akteursgespräche

In der Phase der Bestandsaufnahme wurden relevante Akteure, Fachleute und Interessensvertreter/-innen aus den unterschiedlichen Bereichen (klimafreundlicher) Mobilität in das Projekt eingebunden. So konnte in Experteninterviews das in der Stadt und der Region vorhandene Knowhow abgefragt und Erfahrungen genutzt werden. Die Gespräche bilden eine wichtige Grundlage für die Vernetzung, auch im Hinblick auf die Umsetzung.

Insgesamt wurden 17 Gespräche mit Akteuren bzw. Akteursgruppen zu unterschiedlichen Themen im Bereich Mobilität geführt. Diese Experteninterviews umfassten eine Dauer von 60 bis 90 Minuten und wurden telefonisch oder vor Ort geführt. Den Gesprächen lag ein Gesprächsleitfaden zugrunde, mit dem neben allgemeinen Fragen zum Einstieg in das Gespräch, laufende oder geplante Projekte sowie Projektideen angesprochen wurden. Dabei wurden auch Einschätzungen zu Erfolgsfaktoren und Hemmnissen sowie Erfahrungen in Netzwerken und Kooperation abgefragt.

Die Gespräche wurden für die Auswertung intern dokumentiert. Die aussagekräftigen Erkenntnisse im Hinblick auf die Bestandsaufnahme (Stärken, Schwächen, durchgeführte Projekte) sind in die Analyse eingeflossen. Mit den Experteninterviews wurde eine wichtige Grundlage für die nächsten Bearbeitungsschritte geschaffen. So konnten auch benannte Projektansätze und -ideen in die Maßnahmenentwicklung einfließen.

Verkehrs- und Stadtplanung Klimaschutzmanager Gleichstellungsbeauftragte Wirtschaftsförderung Seniorenbeirat Herausforderungen? Behindertenbeirat Stärken und Erwartungen? Schwächen? Handwerkskammer **ADFC Experteninterviews** Laufende Aktivitäten? Gütersloh Ideen und Marketing Vorschläge? Forum Kooperation Erneuerbare Energien und Netzwerke? Verkehrssicherheit, Polizei **ADAC** Elektromobilität, Stadtwerke Stadtbus, Stadtwerke Regionalbus, VVOWL

Abbildung 3: Akteure und Netzwerke/Arbeitsgruppen

Quelle: Planersocietät

2.4 Öffentliche Beteiligung

Als Möglichkeit für eine öffentliche Beteiligung sind mehrere Veranstaltungen angeboten worden. Die Diskussionen wurden konstruktiv genutzt, haben den Blick auf die lokale Situation und Vor-Ort-Potenziale geschärft und so zu einer Konkretisierung der Maßnahmenkonzeption beigetragen. Umfassende Dokumentationen der Veranstaltungen sind online² zu finden.

Auftaktveranstaltung

Am 16. März 2016 fand die Auftaktveranstaltung "Gütersloh in Bewegung" in den Räumen der Stadtwerke Gütersloh statt. Neben der Information über die bisherige Bestandsanalyse, wurde den Teilnehmer/-innen vor Ort auch die Möglichkeit gegeben, sich an der Diskussion zu beteiligen und Anregungen einzubringen. Mit der Ausstellung des elektromobilen Fahrzeugpools (Pedelecs, E-Scooter, Elektroautos) der Stadtwerke sowie weiterem Informationsmaterial (z. B. Broschüren der AGFS) wurde klimafreundliche Mobilität anschaulich und erlebbar präsentiert.

Die Veranstaltung wurde als Mobilitätscafé durchgeführt, wobei die Diskussion an Thementischen durch einen plenaren Teil mit Input-Vortrag eingerahmt wurde. Kern der Veranstaltung war die Begegnung zwischen den Teilnehmer/-innen und den Bearbeitern (Gutachterteam und Mitarbeiter/-innen der Stadt), die insbesondere im zweiten Teil des Abends im Mittelpunkt stand. Hier

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjc2NDEz.x4s

wurden in vier Arbeitsgruppen die wesentlichen Zwischenergebnisse der Bestandsanalyse diskutiert.

Abbildung 4: Diskussion an den Thementischen

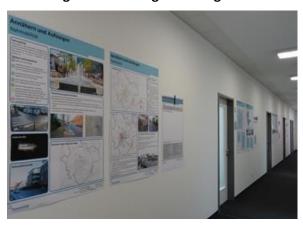


Quelle: Planersocietät

Insgesamt nahmen gut 30 Personen (plus Veranstalter und Gutachterteam) an der Veranstaltung "Gütersloh in Bewegung" teil. Die Anregungen ergänzten die Bestandsanalyse und gaben Hinweise zur Maßnahmenentwicklung.

Im Nachgang zur Auftaktveranstaltung wurde die Möglichkeit zur Beteiligung fortgesetzt. Neben einer Online-Beteiligung (siehe unten) wurden die Poster mit den ersten Ergebnissen der Bestandsanalyse in den Räumen der Stadtverwaltung (z. Zt. Friedrich-Ebert-Straße 54) vom 21. März bis zum 1. Mai ausgestellt. Auch hier hatten die Besucher/-innen die Möglichkeit – neben den dokumentierten Anmerkungen aus der Auftaktveranstaltung – weitere Kommentare zu den Themen zu hinterlassen.

Abbildung 5: Ausstellung erster Ergebnisse der Bestandsanalyse





Quelle: Stadt Gütersloh

Workshops

Eine Weiterführung der Diskussion zur Entwicklung von Maßnahmen fand in Form von Workshops statt. Hierbei wurden zusammen mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie Experten aus Politik und Verwaltung zu ausgewählten Themen konkrete Handlungsstrategien und Maßnahmen identifiziert und diskutiert sowie umsetzungsrelevante Akteure benannt.

Am 09. Juni 2016 wurde zu den Themen "Benutzen statt Besitzen" und "Schulisches Mobilitätsmanagement" eingeladen, während die Veranstaltung am 20. Juni 2016 die Themen "Radverkehr – Grüne Achsen" sowie "Zum Busfahren einladen" als Diskussionsgegenstand hatte. Der erste Termin wurde von insgesamt 15 Teilnehmer/-innen besucht, an der zweiten Veranstaltung haben sich 21 Teilnehmer/-innen beteiligt.

Abbildung 6: Workshop "Benutzen statt Besitzen" und "Schulisches Mobilitätsmanagement"



Quelle: Planersocietät

Das Gutachterteam führte in jedes Themenfeld mit einem Mobilitätsimpuls ein und stellte anhand von Best-Practice-Beispielen Handlungsansätze vor, bevor die jeweiligen Schwerpunkte anhand von Leitfragen diskutiert wurden.

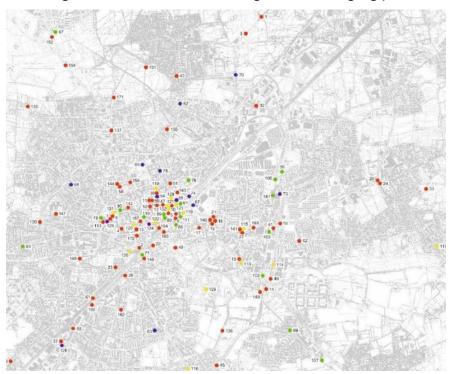
Onlinebeteiligung

Im direkten Anschluss an die Auftaktveranstaltung "Gütersloh in Bewegung" wurde auf der Internetseite der Stadt Gütersloh eine interaktive Online-Beteiligung zum Masterplan durchgeführt. In der Zeit vom 17. März bis zum 1. Mai konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger Anmerkungen (z. B. Chancen, Mängel, Hinweise) zu den folgenden Themen auf einer Karte (Stadtgebiet Gütersloh) verorten:

- Fußgängerverkehr,
- Fahrradverkehr,
- Öffentlicher Personennahverkehr,
- Motorisierter Individualverkehr,
- Kfz-Parken,
- Barrierefreiheit und

Sonstige Meldungen.

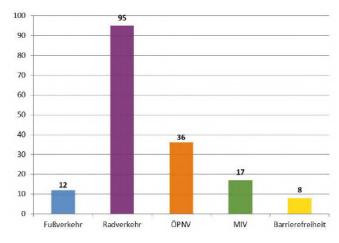
Abbildung 7: Übersichtskarte Auswertung Online-Beteiligung (Ausschnitt)



Quelle: Stadt Gütersloh

Insgesamt konnten in dem Zeitraum 168 Beiträge gezählt werden, wovon sich mehr als die Hälfte auf das Thema Radverkehr beziehen. Knapp 70 % der Anmerkungen beziehen sich bei der Beteiligung unmittelbar auf die Nahmobilität in Gütersloh (Fuß- und Radverkehr sowie Barrierefreiheit).

Abbildung 8: Auswertung Online-Beteiligung³



Quelle: Planersocietät, Datengrundlage: Stadt Gütersloh

Eine durch die Stadtverwaltung kommentierte Liste der Meldungen findet sich in Anhang A.

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

_

Hinsichtlich der Auswertung wurden einzelne Kategorien und Unterthemen (z.B. sonstiges) geclustert und zu den wesentlichen Verkehrsmitteln zusammengefasst.

3 Bestandsanalyse

Für eine umfassende Bewertung des Status Quo zur Mobilitätssituation in Gütersloh werden die Stärken und Schwächen zu den unterschiedlichen Themenfeldern analysiert. Nach einer Gesamtbetrachtung zum Untersuchungsraum, mit der die Rahmenbedingungen der Mobilität in Gütersloh erfasst werden, werden die unterschiedlichen Verkehrsträger betrachtet. Dabei nimmt die Analyse bewusst zunächst den Fuß- und Radverkehr in den Blick und wendet sich dann weiter über den Öffentlichen Verkehr dem Kfz-Verkehr zu. Abschließend werden die Querschnittsthemen betrachtet, bevor ein Fazit zur Bestandsanalyse gezogen wird.

3.1 Untersuchungsraum

Die Stadt Gütersloh liegt im gleichnamigen Kreis Gütersloh, zu dem weitere 12 Kommunen zählen. Mit Verl, Rietberg, Rheda-Wiedenbrück, Herzebrock-Clarholz, Harsewinkel sowie Steinhagen grenzen sechs kreisangehörige Kommunen direkt an die Stadt Gütersloh. Östlich liegt die kreisfreie Stadt Bielefeld.

Nieder sachsen Borgholz-Werther hausen Halle Versmold Steinhagen Bielefeld Harsewinkel Kreis Lippe Gütersloh Schloß Holte-Stukenbrock Herzebrock-Clarholz Verl Rheda-Rietberg Wiedenbrück Kreis Paderborn Kreis Langen-Warendorf berg

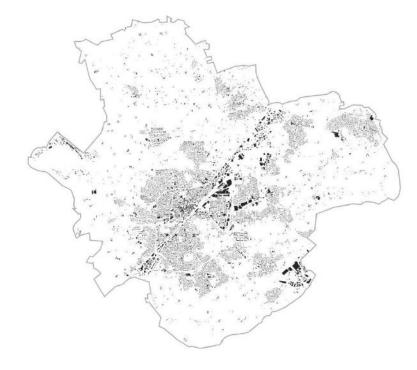
Abbildung 9: Räumliche Lage der Stadt Gütersloh

Quelle: Planersocietät

Die Stadt teilt sich in insgesamt in acht Stadtteile auf, wobei der Stadtteil Gütersloh wiederrum acht Bauernschaften/Ortsteile aufweist:

Abbildung 10: Bebauungsstruktur Gütersloh

- Niehorst
- Ebbesloh
- Hollen
- Isselhorst
- Friedrichsdorf
- Avenwedde
- Spexard
- Gütersloh
 - o Blankenhagen
 - Flughafen
 - Kattenstroth
 - Kernstadt
 - Nordhorn
 - Pavenstädt
 - Sundern



Quelle: Planersocietät

Neben kompakten Stadtstrukturen in der Kernstadt weist die Stadt gleichzeitig auch ländlich geprägte Gebiete auf, womit Gütersloh durch ein heterogenes und teilweise disperses Siedlungsgefüge charakterisiert ist.

Die Bundeautobahn A2 mit der Anschlussstelle Gütersloh bindet die Stadt Gütersloh in West-Ost-Richtung an das Fernstraßennetz an. In nördlicher Richtung bündelt die B513 die überregionalen Verkehre. Eine weitere Bundesstraße, die Gütersloh durchläuft, ist die B61, welche auch die beiden Nachbarkommunen Bielefeld und Rheda-Wiedenbrück miteinander verbindet. Darüber hinaus bietet die Bundesstraße 61 den Anschluss an die A2 in westlicher Richtung sowie östlich von Gütersloh an die A33.

Über den Hauptbahnhof Gütersloh und den Bahnhof Isselhorst-Avenwedde ist die Stadt Gütersloh auch an das Regional- und Fernbahnnetz angebunden. Die in West-Ost-Richtung verlaufende Bahnlinie bietet Verbindungen in Richtung Hamm bzw. Dortmund im Westen sowie Bielefeld, Bad Oeynhausen und Hannover im Osten. Neben stündlichen IC und zwei ICE-Halten am Tag am Hauptbahnhof Gütersloh, wird der Bahnhof ebenfalls durch Regionalexpress- und Regionalbahnlinien bedient. Der Bahnhof Isselhorst-Avenwedde wird hingegen nur durch Regionalbahnlinien angefahren. Über das Regionalbusnetz ist Gütersloh darüber hinaus mit der Region verbunden.

3.1.1 Demografische Entwicklung

Mit ca. 98.000 Einwohner/-innen stellt Gütersloh die bevölkerungsreichste Kommune im Kreis dar. Die Stadt Gütersloh ist in den vergangenen Jahren und Jahrzenten durch ein stetiges Bevölkerungswachstum geprägt. Zwar ist die Entwicklung im Vergleich zu den übrigen kreisangehörigen Kommunen eher schwach ausgebildet, dennoch ist ein steter Anstieg der Einwohnerzahlen zu verzeichnen.

220 200 180 160 140 120 100 2000 1970 1975 1980 1985 1995 2005 2010 2015 1990 Gütersloh, Kreis Gütersloh, Stadt Rheda-Wiedenbrück, Stadt Langenberg Rietberg, Stadt Schloß Holte-Stukenbrock, Stadt Verl, Stadt Harsewinkel, Stadt

Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung ausgewählter Kommunen im Kreis Gütersloh ab 1962 (1962=100)

Quelle: Kreis Gütersloh/pro Wirtschaft GT 2016

Eine Bevölkerungsvorausberechnung im Auftrag des Kreises Gütersloh zusammen mit der pro Wirtschaft GT GmbH hat die Entwicklung im Kreis sowie für die einzelnen Gemeinden und Städte bis zum Jahr 2035 in zwei Varianten 4 dargestellt. Demnach setzt sich das Bevölkerungswachstum weiter fort, im Vergleich zum Jahr 2016 verzeichnet die Stadt Gütersloh bis 2035 einen Zuwachs von ca. 10 % auf gut 109.000 Einwohner/-innen. Hierbei gilt es allerdings zu beachten, dass die Bevölkerungsstruktur aktuell und vor allem in den kommenden Jahren ebenfalls einem Wandel unterliegt. Während die Altersgruppen unter 45 Jahren im gleichen Betrachtungszeitraum ein mäßiges Wachstum (4 – 10 %) aufweisen, nimmt die Anzahl der über 65-jährigen im Vergleich zu

⁴ Die Varianten unterscheiden sich in unterschiedlich stark/schwach ausgeprägten Annahmen bei der Zahl der Zuzüge je Gemeinde. Der Übersichtlichkeit halber wird an dieser Stelle nur auf die obere (progressivere Entwicklung) Variante eingegangen.

2016 bis zum Jahr 2035 um 44 % zu. Während diese Altersgruppe aktuell noch die drittstärkste Gruppe an der Gütersloher Bevölkerung stellt, bildet sie im Jahr 2035 die stärkste Altersklasse.

Mit Blick auf das zukünftige Mobilitätsverhalten im Kontext der demografischen Entwicklung bleibt festzuhalten, dass die Stadt Gütersloh vor der Herausforderung steht, in Zukunft ein altersgerechtes Mobilitätsangebot bei der Planung zu berücksichtigen. Gleichzeitig muss einkalkuliert werden, dass die zukünftige Seniorengeneration primär durch eine Pkw-orientierte Mobilitätsbiografie bzw. eine hohe Führerscheinbesitzquote geprägt ist, welche auch im hohen Alter einen entsprechenden Einfluss auf das individuelle Verkehrsverhalten haben wird.

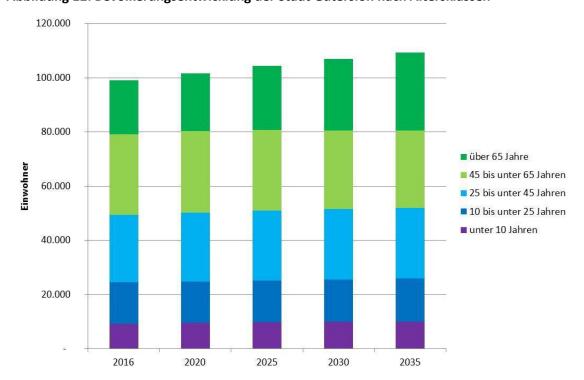


Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Gütersloh nach Altersklassen

Quelle: Planersocietät nach Daten von Kreis Gütersloh/pro Wirtschaft GT 2016

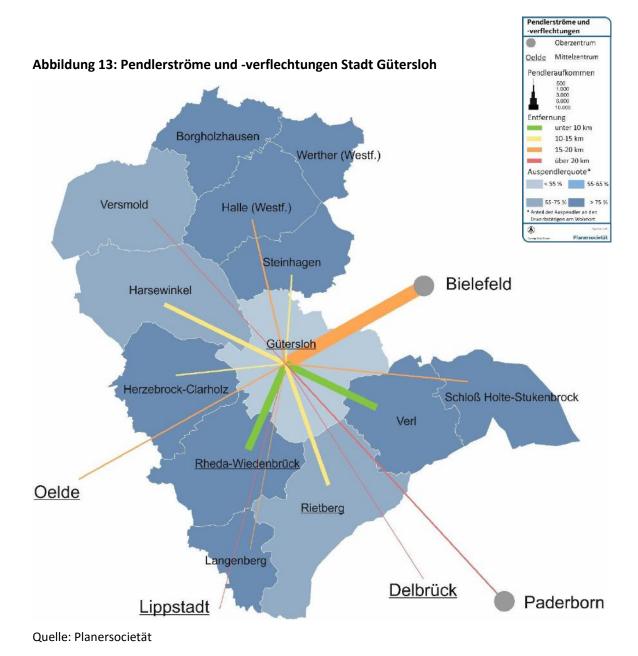
3.1.2 Pendlerverflechtungen

Mit einem Pendleraufkommen von über 200.000 Personen pro Tag werden starke Herausforderungen an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur in Gütersloh gestellt. Mit Blick auf die in Gütersloh ansässigen, weltweit agierenden Unternehmen und den damit verbundenen Transportverkehren werden zusätzlich hohe Ansprüche an die Qualität und Bestandserhaltung der Straßeninfrastruktur gestellt.

Gütersloh weist insgesamt ein positives Pendlersaldo auf und kann dementsprechend als Einpendlerstadt bezeichnet werden. Die Pendlerbeziehung in Richtung Bielefeld ist mit über 10.000 Pendler/-innen pro Tag erwartungsgemäß die stärkste Pendlerachse, während im Vergleich die Pendlerströme zu anderen Ober- und Mittelzentren außerhalb des Kreises (z. B. Padeborn, Lippstadt) eher schwach ausgeprägt sind. Auffällig ist, dass die Pendlerströme mit einem Aufkommen von

mindestens 3.000 Pendler/-innen pro Tag (z. B. Harsewinkel, Verl) an ÖPNV-Achsen mit Direktverbindungen (SPNV und Bus) liegen, sodass auf diesen Bezügen eine Alternative zur Pkw-Nutzung besteht. Zudem weisen die starken kreisinternen Pendlerbeziehungen (Verl, Rheda-Wiedenbrück, Rietberg, Harsewinkel) Entfernungen von unter 15 km auf, womit die Strecken im potenziellen Einsatzbereich des Fahrrads oder Pedelecs liegen.

Im Rahmen einer Befahrung vor Ort wurde zudem ersichtlich, dass in unmittelbarer Nähe zur Anschlussstelle A2 ein Mitfahrerparkplatz (Park-Drive) als Angebot für Pendler zur Bildung von Mitfahrgelegenheiten existiert, welche – zum Zeitpunkt der Besichtigung sowie nach Aussagen im Rahmen des Beteiligungsprozesses – gut angenommen wird.



3.1.3 Mobilität in Gütersloh

Aktuelle Daten zum Mobilitätsverhalten der Gütersloher Bevölkerung liegen über die 2014 vom VVOWL durchgeführte Mobilitätsbefragung der Städte und Gemeinden im Kreis Gütersloh vor. Hierbei wurde u. a. auch die Verkehrsmittelwahl der Gütersloher Bevölkerung abgefragt. Jede/r vierte befragte Person stammt aus der Stadt Gütersloh, welche damit auch den größten Anteil der Stichprobe (befragte Personen) stellt.

Die Verkehrsmittelwahl, der so genannte Modal Split, ist eine wichtige Kenngröße für das Verkehrsgeschehen einer Stadt. Fast die Hälfte der Wege werden mit dem Pkw (als Fahrer-/in oder Mitfahrer-/in) oder dem motorisierten Zweirad (Motorrad/-roller) zurückgelegt. Die übrigen 52,5 % entfallen auf den Umweltverbund, davon mit knapp 29 % der größte Anteil auf den Fahrradverkehr. Nur jeder zehnte Weg wird zu Fuß zurückgelegt, während 13,6 % der Wege mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden.

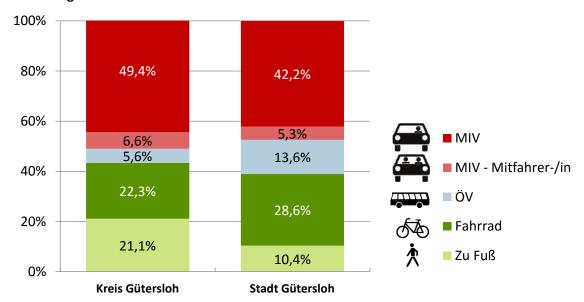


Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl im Kreis und der Stadt Gütersloh

Quelle: Planersocietät nach Daten von VVOWL

Im Vergleich zum gesamten Kreis Gütersloh weist die Stadt insbesondere bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie im Radverkehr deutlich höhere Anteile bei der Verkehrsmittelwahl auf und ist diesbezüglich relativ gut aufgestellt. Trotz der teilweise kompakten Stadtstrukturen und somit kurzen Wegestrecken fällt der Fußverkehrsanteil am Modal Split im Vergleich zum Kreis wie auch zum Bundesdurchschnitt mit ca. 25 %⁵ eher gering aus.

vgl, BMVBS 2008

3.1.4 Stärken und Schwächen im Untersuchungsraum

Durch die Struktur im Untersuchungsraum zeigen sich damit folgende Stärken und Schwächen:

- + starke Ost-West-Achse im Schienen- und Straßenverkehr
- + Anbindung an den Schienenfernverkehr (Köln Leipzig)
- o Taktung Bahn-Fernverkehr: IC stündlich, ICE 2 x täglich
- o vergleichsweise schwache Anbindung in südlicher Richtung (Paderborn)
- Bevölkerungswachstum
- o zunehmend ältere werdende Bevölkerungsstruktur, Herausforderung: altersgerechtes Mobilitätsangebot
- + positives Pendlersaldo: "Einpendlerstadt" (starker Wirtschaftsstandort)
- + Fahrrad- und Pedelec-freundliche Entfernungen auf starken Pendlerachsen als Chance
- Park+Drive-Parkplatz an der Anschlussstelle A2

3.2 Fußverkehr und Nahmobilität

Nahmobilität umfasst die Mobilität, die im Nahraum stattfindet. Dazu zählen der Fußverkehr wie auch der Radverkehr. Das Zufußgehen wird dabei als selbstständige Verkehrsart angesehen, die als Basis jeder Mobilität dient. Nahmobilität ist nichtmotorisiert, damit CO2-neutral und klimafreundlich. Aktive Mobilität trägt wesentlich zur Urbanität und Lebensqualität in Städten bei.

Dabei befasst sich die Nahmobilität in großem Maße auch mit Fragen der Teilhabe, unabhängig von ÖPNV oder Pkw. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist es wichtig eine selbstständige Mobilität von Kindesbeinen an und bis ins hohe Alter hinein gewährleisten zu können. Dazu muss eine entsprechende Qualität im Netz gegeben sein sowie die Barrierefreiheit beachtet und umgesetzt werden. Nahmobilität braucht eine Infrastruktur, die bewegungsanimierend ist und dabei nicht allein dem Zweck der Fortbewegung sondern auch dem Verweilen, der Begegnung und dem Aufenthalt dient.

Dass die Nahmobilität nach wie vor großes Potenzial besitzt wird Anhand der Modal Split-Daten des Kreises Gütersloh deutlich. Selbst Entfernungen von weniger als einem Kilometer werden noch zu 42% mit dem Pkw zurückgelegt. Entfernungen von ein bis zwei Kilometern bereits zu 53%, Entfernungen von zwei bis fünf Kilometer zu 72%. All diese Entfernungen lassen sich zu großen Teilen auf die Nahmobilität verlagern. Auch im Entfernungsbereich von 5-10 km lässt sich mit entsprechenden Maßnahmen ein Teil der Wege auf das Fahrrad verlagern. Mit einem Pedelec erweitert sich der Aktionsradius auf 15-20 km.

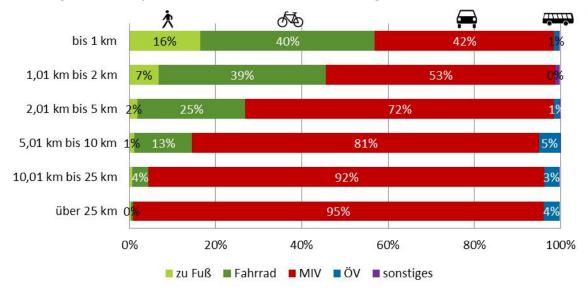


Abbildung 15: Modal Split im Kreis Gütersloh nach Entfernungen

Quelle: Planersocietät nach Daten von VVOWL

Insgesamt fällt auf, dass der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split mit gut 10% deutlich geringer ausfällt, als in anderen deutschen Städten vergleichbarer Größe (25%⁶). Überdies fällt der Anteil des Fußverkehrs ab einer Entfernung von unter einem Kilometer drastisch ab. Dabei können auch Entfernungen bis zwei Kilometer im Allgemeinen noch gut zu Fuß bewältigt werden.

3.2.1 Fußwegenetz

Insbesondere im Bereich der innerstädtischen Fußgängerzone der Stadt Gütersloh besitzt der Fußverkehr eine hohe Relevanz. Aber auch in der näheren Umgebung der Fußgängerzone befinden sich einige wichtige Ziele, wie Schulen, die Stadthalle oder auch das Theater Gütersloh. Dabei sind vor allem innerhalb des Rings (Westring/Nordring/Stadtring Kattenstroth/Stadtring Sundern/Stadtring Nordhorn) viele und größtenteils gute Fußwegeverbindungen festzustellen. Dabei wird der Fußgänger häufig auch durch Querungshilfen wie beispielsweise eine Vielzahl von Fußgängerüberwegen (FGÜ, umgangssprachlich Zebrastreifen) unterstützt.

_

⁶ BMVBS 2010

Abbildung 16: Knotenpunkt Moltkestraße und Schulstraße



Quelle: Planersocietät

Darüber hinaus weist die Stadt Gütersloh ein System sogenannter "Pättkes" auf. Dabei handelt es sich um historische Wegebeziehungen, die den alten Stadtkern der Stadt Gütersloh durchziehen und entlang von alten Gärten und Gebäuden Abkürzungen ermöglichen. Sie wurden auch in der bisherigen Stadtentwicklung wertgeschätzt und sollen daher weiterverfolgt werden. Dies sieht auch bereits das Integrierte Handlungskonzept – Teilkonzept Innenstadt 2020+ vor. So dienen die Pättkes als Ergänzung zum übergeordneten Wegenetz, wodurch sich "ein differenziertes und feinverzweigtes Wegenetz [ergibt], welches auch die Qualitäten der Blockinnenbereiche erschließt"⁷.

-

⁷ Stadt Gütersloh 2014, S. 34

Pättkensystem Gütersloh Innenstadt Pättkes Fußgängerzone

Abbildung 17: Pättkessystem in der Gütersloher Innenstadt

Quelle: Planersocietät nach Stadt Gütersloh 2014

Schwierigere Querungssituationen ergeben sich im Bereich der Barrieren Bahnlinie sowie B61. In der Online-Beteiligung wurden hier immer wieder die Ampelschaltungen und entsprechend lange Wartezeiten für Fußgänger bemängelt.

Als bedeutende Fußwegeverbindung in Richtung des Stadtparks sind hier zum einen die Lindenstraße und zum anderen Am Bachschemm zu nennen. Die Unterführungen sind dabei sehr dunkel

gestaltet bzw. werden während der Dunkelheit nicht ausreichend ausgeleuchtet. Sie können daher als Angsträume wahrgenommen werden und damit die Attraktivität des gesamten Weges und auch eine freie Verkehrsmittelwahl einschränken. Auch im Zuge des Integrierten Handlungskonzeptes – Teilkonzept Innenstadt 2020+ wurde bereits über eine verbesserte Anbindung des südlich des Bahndamms gelegenen Stadtbereichs diskutiert (Maßnahme 7).

Abbildung 18: Unterführung der Bahnlinie in Richtung Carl-Bertelsmann-Straße



Quelle: Planersocietät

Quelle: Planersocietät

Ähnliche Problematiken ergeben sich an der Barriere der B 61. Auch wenn hier anstelle von Unterführungen wie am Ohlbrocksweg / Johann-Sewerin-Straße Überführungen gewählt wurden ergeben die verwendeten Materialien in Zusammenhang mit verschachtelter Bauweise sowie unzureichender Ausleuchtung potenziell die Gefahr der Ausbildung von Angsträumen.

Abbildung 19: Überführung über B61 zwischen Ohlbrocksweg und Johann-Sewerin-Straße



Quelle: Planersocietät

Die Aufenthaltsqualität hingegen ist insbesondere im Zentrum der Stadt Gütersloh als hoch einzuschätzen. Vor allem der Berliner Platz ist mit seinen zahlreichen Verweilmöglichkeiten und dem Wasserband ist ein gutes Beispiel für erfolgreiche Umgestaltungen und Aufwertungen. Im weiteren Verlauf der Fußgängerzone könnte dennoch die Schaffung weiterer Verweilmöglichkeiten geprüft werden. Dies gilt insbesondere auch im Zuge von Wegeverbindungen (z.B. Bahnhof-Innenstadt bzw. ZOB-Innenstadt), um vor allem älteren Menschen die Wege "zu verkürzen".





Quelle: Planersocietät

Ein Augenmerk sollte dabei auch auf der Qualifizierung der Eingangssituationen in die Stadt Gütersloh für Fußgänger liegen. Gemeint sind vor allem Plätze (auch Parkplätze) in Innenstadtnähe. Beispielsweise weist der Bahnhofsvorplatz derzeit in seiner Gesamtgestaltung nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf. So wurde auch bereits im Integrierten Handlungskonzept -Teilkonzept Innenstadt 2020+ der Stadt festgestellt, dass der Platz in seiner heutigen Form "sowohl städtebaulich als auch gestalterisch ein unbefriedigendes Bild [bietet]"⁸. Er wird somit "seiner Funktion im Stadtgefüge und als Entree in die Stadt nicht gerecht"⁹.

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Stadt Gütersloh 2014, S. 29

Stadt Gütersloh 2014, S. 29

3.2.2 Barrierefreiheit

Insgesamt ist das Maß an Barrierefreiheit in der Stadt Gütersloh derzeit auf einem guten Stand. Allerdings kann insbesondere für sehbehinderte Menschen eine Verbesserung der Infrastruktur erfolgen. Stellenweise sind hier bereits gute Ansätze vorhanden, es mangelt jedoch an einer Vernetzung. Dies wurde auch in der Online-Beteiligung angemerkt. So wurde klargestellt, dass eine klare Anbindung der Innenstadt an den Bahnhof bzw. ZOB durch taktile Elemente erfolgen müsse, um auch blinden und sehbehinderten Menschen den Weg zu erleichtern.

Ebenfalls wurde punktueller Handlungsbedarf benannt. So wurde an verschiedenen Stellen angemerkt, dass eine glatte Pflasterung hilfreich wäre. Dies ist zum Beispiel Der Fall

- Auf dem Christian Heyden Weg,
- Zur Verbindung des Dreiecksplatzes mit dem Theater und
- Auf der Bogenstraße.

Die weiteren in der Onlinebeteiligung genannten Mängel liegen der Stadtverwaltung vor und sollten überprüft und beseitigt werden.

Positiv zu nennen sind die Bestrebungen der Stadt Gütersloh die Barrierefreiheit nicht nur im öffentlichen Raum, sondern auch im Einzelhandel der Innenstadt auszuweiten. Hier befindet sich ein Programm seitens der Gütersloh Marketing bereits im Aufbau.



Abbildung 21: Taktiler Leitstreifen am Rathaus der Stadt Gütersloh

Quelle: Planersocietät

Auch hinsichtlich der Barrierefreiheit sind dabei die Überführungen, Brinkstraße/Moltkestraße sowie Ohlbrocksweg/Johann-Sewerin-Straße, über die B61 nur eingeschränkt als barrierefrei zu bewerten. Laut "Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen" (H BVA) können Rampen, die steiler

als 6% sind "nicht mehr von allen Menschen mit Rollstuhl und Rollator benutzt werden"¹⁰. Die beiden Brücken weisen allerdings ca. 10% bzw. ca. 8% Steigung auf. Hierauf müsste mindestens mittels Beschilderung hingewiesen werden. Die Vorgaben der H BVA werden hier somit nicht berücksichtigt.

3.2.3 Stärken und Schwächen im Fußverkehr

Die Stärken und Schwächen im Fußverkehr werden wie folgt zusammengetragen:

- + Stadt der kurzen Wege
- + erhebliches Potenzial zur Steigerung des Fußverkehrsanteils am Modal Split (derzeit in Gütersloh 10 %, Bundesdurchschnitt liegt bei 25 %)
- + gute Beschilderung für den Fußverkehr, ausgehend von der Innenstadt
- + hohe Aufenthaltsqualität in der Innenstadt, z. B. Fußgängerzone, Berliner Platz
- + vielerorts Querungshilfen vorhanden, der Fußgängerüberweg gehört zum Straßenbild
- o Verbesserungspotenzial hinsichtlich der Barrierefreiheit, insbesondere für Menschen mit Sehbehinderungen, aber bereits gute Ansätze
- Konfliktpotenzial durch Freigabe von Fußwegen für den Radverkehr

3.3 Radverkehr

Der Radverkehrsanteil am Modal Split ist laut der Mobilitätsbefragung des Kreises Gütersloh in der Stadt Gütersloh mit insgesamt gut 30% bereits sehr gut und deutlich über dem Durchschnitt anderer Kommunen vergleichbarer Größe in Deutschland (9,6%). Die Stadt Gütersloh hat in der Verwaltung eine Zuständigkeit für den Radverkehr etabliert. Zum Teil werden Aktivitäten auch in enger Abstimmung mit im Bereich Radverkehr engagierten Akteuren wie dem ADFC durchgeführt. Einmal jährlich findet ein Aktionstag unter dem Motto "Fahr Rad, jeden Tag" statt und es werden Broschüren herausgegeben.

Vor dem Hintergrund der vorhandenen institutionellen Radverkehrsförderung ist Gütersloh damit gemäß Nationalem Radverkehrsplan 2020 (NRVP 2020) als Aufsteiger¹¹ in der Entwicklung des Radverkehrs einzustufen und hat das Potenzial sich zum Vorreiter zu entwickeln. Allerdings ist in der Entfernungsklasse 5,01 bis 10 km bei einem derzeitigen Radverkehrsanteil von 13% durchaus noch Potenzial erkennbar. Dies ist auch vor dem Hintergrund der stark steigenden Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes zu sehen.

Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur der Stadt Gütersloh ist insbesondere für den Freizeitund Tourismusverkehr gut entwickelt, sowohl hinsichtlich Routenführung und Beschilderung als

¹⁰ FGSV 2011, S. 47

Der NRVP 2020 bietet Entwicklungsstufen (Einsteiger, Aufsteiger, Vorreiter) an, die es ermöglichen, Kommunen in Abhängigkeit ihrer Ausgangssituation zur Radverkehrsförderung einzuordnen. Damit werden differenziert die Herausforderungen und Potenziale für die Weiterentwicklung des Radverkehrs beschrieben.

auch bezüglich der baulichen Qualität der Wege. Die Gesamtsituation für den Alltagsverkehr dagegen weist noch Entwicklungsbedarf auf, dessen Nutzungspotenzial den erforderlichen Aufwand rechtfertigt. So sind die strukturellen Bedingungen hinsichtlich der Entfernungen zur Innenstadt innerhalb der Stadt Gütersloh dahingehend günstig, dass viele potenzielle Quellen und Ziele innerhalb eines Radius von fünf Kilometern liegen. Dieser Entfernungsbereich wird allgemein als akzeptable Einsatzgrenze des Fahrrads bewertet. Aufgrund der zunehmenden Verbreitung und Nutzung von Fahrrädern mit elektronischer Unterstützung (Pedelecs/E-Bikes) kann sogar mit einer Steigerung der zurückgelegten Entfernung gerechnet werden. Tendenziell wird der Radverkehr aufgrund der zunehmenden Anzahl an Pedelecs schneller werden. Hierdurch verschärfen sich auch die Unfallfolgen.

3.3.1 Radverkehrsnetz

Im Radverkehrsnetz kommt den Hauptrouten aufgrund der Bündelungsfunktion eine besondere Bedeutung zu. Insofern sind Mängel in der Bestandssituation gravierend.

Bereits im VEP der Stadt Gütersloh des Jahres 1999 wurde ein konkretes Radverkehrsnetz für die Stadt Gütersloh entwickelt. Dieses besteht aus zwei Netzelementen:

- Fahrradachsen
- Hauptradnetz

The state of the s

Abbildung 22: Radverkehrsnetz laut VEP 1999

Quelle: BSV 1999

Die Fahrradachsen waren dabei als eine neue Qualitätsstufe im bestehenden Netz vorgesehen. So sollte "auf ausgewählten Straßen innerhalb des Ringes […] der Radfahrer weitgehend bevorrechtigt bis zur Fußgängerzone in der Innenstadt geführt werden"¹².

In der Praxis fällt auf, dass diese "Premiumqualität" bisher leider nicht herausgearbeitet wurde. Überdies finden sich die gesamten im Radverkehrsnetz dargestellten Alltagsrouten so nicht wieder. Hier mangelt es vor allem an entsprechender Beschilderung.

Als Barrieren für den Radverkehr sind, ebenso wie im Fußverkehr, vor allem die Bahnlinie sowie der Ring in Form der B61 zu nennen.

Die Verkehrsbeziehungen in die bzw. Anknüpfungspunkte zu den Nachbarkommunen sind unbedingt zu berücksichtigen, v.a. in Ost-West-Richtung (jenseits der Wege für Freizeitradler), z.B. Berliner Straße (B61) in Richtung Bielefeld sowie Wiedenbrücker Straße (B61) in Richtung Rheda-Wiedenbrück.

Bauliche Qualität des Netzes

Die Nutzung von Radwegen wird vielfältig eingeschränkt. Hierzu gehört als häufigstes Defizit eine geringe bzw. im Vergleich zu den Standards zu geringe Breite (z.B. Berliner Straße/Nordring/Westring) sowie Gefahrenpotenzial durch die Freigabe der Gehwege für Radfahrer. Zu den punktuellen Einschränkungen gehören Haltestellenbereiche. Darüber hinaus befindet sich der Zustand der Oberfläche von Radwegen teils in einem schlechtem Zustand (z.B. aufgewölbte Platten, große Wasseransammlungen nach Niederschlag) oder der Lichtraum wird eingeengt durch aus dem Seitenraum wachsende Pflanzen. Dies wurde unter anderem auch in der Online-Beteiligung bemängelt. Genannt wurden hier der Radweg an der Hülsbrockstraße, auf Höhe Edisonstraße, der Radweg an der Buschstraße, der Radweg an der Brockhäger Straße "zwischen Ortsausgang bis mindestens Blankenhagener Weg", der Radweg an der Güthstraße sowie an der Hollerstraße.

Hinsichtlich der baulichen Qualität wird allerdings auch deutlich, dass es unterschiedliche Gruppen von Radfahrer/-innen mit je eigenen Bedürfnissen gibt: einerseits Radfahrer/-innen, die ein zügiges Vorankommen in den Vordergrund stellen (bei vorhandenen Radverkehrsanlagen, wozu auch Markierungslösungen gehören wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen, aber auch im Mischverkehr auf der Fahrbahn), andererseits Radfahrer/-innen, die ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis auf "klassischen" Radwegen auf dem Hochbord erfüllt sehen und eine eher geringe Fahrgeschwindigkeiten haben. Hier findet bereits seit einiger Zeit eine rege, emotionale und kontrovers geführte Diskussion statt.

Wegweisung

Die wegweisende Beschilderung entspricht dem Standard des Radverkehrsnetzes NRW. Das Radroutennetz in Gütersloh ist insbesondere im Freizeit- bzw. Tourismusbereich gut entwickelt. Ins-

_

¹² BSV 1999, S. 53 f.

gesamt verlaufen mehrere beschilderte Radrouten durch das Stadtgebiet bzw. berühren dies, u.a. der EmsRadweg, einer der beliebtesten Radwanderwege Deutschlands. Allerdings könnte die Stadt trotz guter infrastruktureller Anbindung mit einer optimierten, besser erkennbaren Wegweisung noch besser mit den Radfernwegen verknüpft werden. Über das Radverkehrsnetz NRW hinaus findet sich in Gütersloh keine Radverkehrswegweisung für den Alltagsradverkehr. Hier zeigt sich Handlungspotenzial.

3.3.2 Abstellanlagen

Fahrradabstellanlagen in Zielnähe mit einer funktionalen Ausstattung sind Grundlage für eine hohe Akzeptanz. Im Bereich der Innenstadt von Gütersloh wird ein großer Teil der Fahrradabstellanlagen als Anlehnbügel vorgehalten, die jedoch nicht überdacht sind. Auch wurde in Akteursgesprächen, wie auch im Zuge der weiteren Beteiligungsverfahren, das Fehlen von Möglichkeiten der Aufbewahrung z.B. von Einkäufen, Taschen oder Helmen genannt. Gepäckschließfächer, die auch und gerade für Fahrradtouristen hilfreich sein können, sind tatsächlich derzeit in Gütersloh nicht zu finden. So sind die im Jahr 2010 errichteten Fahrradboxen aufgrund mangelnder Nachfrage und in Verbindung damit schlechtem Zustand sowie unsachgemäßer Nutzung vorübergehend demontiert worden. Darüber hinaus sind temporäre Engpässe an Abstellanlagen bei Großveranstaltungen zu verzeichnen.

Auch im Bereich des Hauptbahnhofs fehlt es an komfortablen, überdachten und diebstahlsicheren

Fahrradabstellanlagen. Im Zuge dessen kommt es hier in erheblichem Maße zu wild abgestellten Fahrrädern. Darüber hinaus ist der Ort der Installation von Fahrradabstellanlagen als nicht unerheblich zu erachten, da weite Wege durch eine Fußgängerzone bis zum Erreichen einer Fahrradabstellanlagen die Attraktivität mindern.

An Schulen besteht ein deutliches Sicherheitsdefizit für abgestellte Fahrräder, das die Nut-

Abbildung 23: Wild abgestellte Fahrräder auf dem Bahnhofsvorplatz



zung beeinträchtigt. Neben Überwachungskameras wird in der sozialen Kontrolle ein wichtiges Mittel zur Prävention gesehen. Damit könnte der problematischen Verkehrssituation an Schulen begegnet werden, die durch den Bring- und Hol-Autoverkehr hervorgerufen wird. Der Radverkehr kann aber auch eine Alternative für Schüler/-innen sein, welche die teils stark genutzten bis überfüllten Busse vermeiden wollen.

Ein Fehlen von Abstellanlagen ist darüber hinaus in den Stadtteilzentren zu identifizieren und wurde verstärkt auch im Zuge der Beteiligungsformate formuliert. Auch hier wurde darüber hinaus das Fehlen von Gepäckschließfächern bemängelt.

Die LBO NRW erlaubt Abstellsatzungen für bestimmte Bereiche, "...soweit die Sicherheit oder Ordnung des öffentlichen Verkehrs oder die Beseitigung städtebaulicher Missstände dies erfor-

dert." (vgl. LBO § 51); nicht allerdings die Aufstellung gesamter kommunaler Fahrradabstellsatzungen. In der nächsten Landesbauordnung soll wieder die Möglichkeit geschaffen werden Fahrradabstellsatzungen für das gesamte Gebiet der Kommune aufzustellen und somit einen Schwerpunkt beim Handlungsfeld Fahrradparken zu setzen.

Radstation

Neben den öffentlichen Abstellmöglichkeiten besteht in der Stadt Gütersloh darüber hinaus eine Radstation am Hauptbahnhof. Die Radstation Gütersloh bietet derzeit rund 250 Stellplätze und ist von Mo-Fr 5.30 bis 19.00 Uhr geöffnet. Weitere Service-Leistungen der Radstation umfassen Fahrrad- und Pedelecverleih, Fahrradreparaturen sowie das Aufladen von E-Bike Akkus.

Abbildung 24: Radstation Gütersloh Hbf





Quelle: Planersocietät

Der Zustand der Radstation sowie die Zugangssituation sind derzeit jedoch nicht optimal. So ist die mit Personal besetzte Radstation im Eingangsbereich des Hauptbahnhofs nicht ausgeschildert und aufgrund ihrer nicht einsehbaren Lage (um die Ecke) schlecht aufzufinden. Der Abgang in die Radstation, die über eine Chipkarte für Dauerkunden rund um die Uhr zugänglich ist und repräsentativ direkt im Eingangsbereich des Bahnhofs liegt, ist aus einem Material, das insbesondere bei Nässe schnell rutschig wird. Auch im Integrierten Handlungskonzept – Teilkonzept Innenstadt 2020+ der Stadt wird bereits festgestellt, dass "die jetzige Fahrradstation am Bahnhof [...] zu sanieren und die Erschließung neu zur organisieren"¹³ ist.

3.3.3 Stärken und Schwächen im Radverkehr

Die Stärken und Schwächen im Radverkehr werden im Folgenden übersichtlich zusammengestellt:

- + bereits gute Fahrradkultur, hoher Anteil des Radverkehrs am Modal Split (29 %)
- + dichtes Radverkehrsnetz mit zahlreichen touristischen Routen

-

¹³ Stadt Gütersloh 2014, S. 94

- z. T. fehlen direkte Verbindungen für den Alltagsradverkehr (insbesondere für Pendler in angrenzende Kommunen)
- o Infrastruktur entspricht nicht überall dem Stand der Technik
- Wegweisung basiert auf touristischem System und ist verbesserungswürdig, Grüne Achsen und Hauptachsen sind nicht erkennbar
- + Kahlertstraße (Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt) als gutes Pilotprojekt
- + engagierte Akteure als Multiplikatoren für den Radverkehr
- + hohes Potenzial für Kombination Rad und Bahn im Alltagsradverkehr
- + viele qualitativ hochwertige Abstellanlagen in der Stadt vorhanden
- o Radstation mit Service-Angeboten, aber Zustand und Zugangssituation mit Optimierungspotenzial
- Radabstellanlagen auf Bahnhofsvorplatz überfüllt, qualitativ nicht auf dem Stand der Technik

3.4 Öffentlicher Verkehr

Der Öffentliche Verkehr bietet als Teil des Umweltverbundes eine Mobilität für Alle als Alternative zum Auto. Der Stadtverkehr Gütersloh, der im Zuständigkeitsbereich der Stadt Gütersloh als Aufgabenträger liegt, umfasst den städtischen Busverkehr, der am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) gegenüber des Hauptbahnhofs einen Verknüpfungspunkt mit dem Regionalverkehr und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie dem Öffentlichen Fernverkehr hat. Ein zweiter Haltepunkt im SPNV befindet sich mit dem Bahnhof Isselhorst-Avenwedde im Stadtgebiet von Gütersloh. Mit einem Anteil von 13,6 % am Modal Split ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Gütersloh bereits gut aufgestellt. Besonders geprägt wird der Busverkehr in Gütersloh durch den Schüler/-innen-Verkehr, der immerhin einen Anteil von 43 % an den Fahrgastzahlen ausmacht¹⁴.

3.4.1 Stadtbuskonzept 2015

Das aktuelle Stadtbuskonzept ist am 05. Oktober 2015 eingeführt worden. Erste Überlegungen zur Überarbeitung des Stadtbuskonzepts gab es bereits im Jahr 2009. Vorgaben sind aus den Planungen zur Reaktivierung der Teutoburger Waldeisenbahn (TWE) entstanden, da zur deren Finanzierung Einsparungen im Stadtverkehr erreicht werden sollten. Eine erste Konzeption wurde im Jahr 2010 vorgelegt und in den folgenden Jahren weiterentwickelt. Bis 2014 konnte in Gütersloh jedoch keine Einigung zur Konzeption des Stadtverkehrs erzielt werden, so dass im Jahr 2014 drei öffentliche Veranstaltungen durchgeführt wurden. Die Diskussion betraf Themen und Vorschläge zu Durchmesserlinien, einer Ringlinie, den Spätverkehr sowie die Tarifstruktur. Im November 2014 wurde das neue Stadtbuskonzept beschlossen und gleichzeitig der Arbeitskreis Mobilität eingerichtet, der die Einführung und Weiterentwicklung des Stadtbuskonzeptes begleiten soll.

vgl. Nahverkehrsplan Kreis Gütersloh,

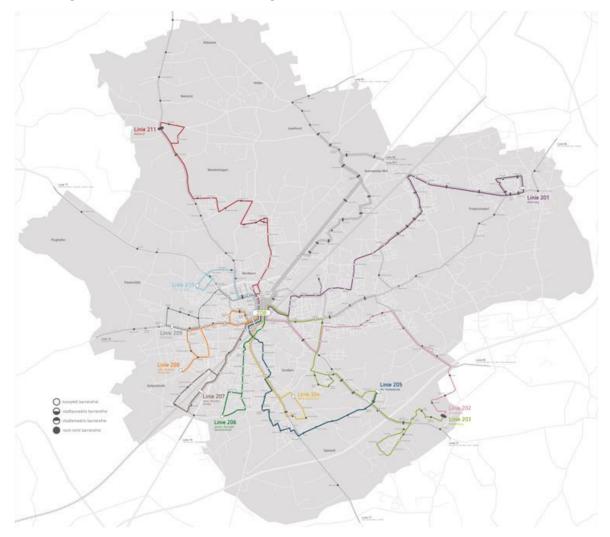


Abbildung 25: Liniennetz im Stadt- und Regionalverkehr

Quelle: Stadtwerke Gütersloh

Mit dem Stadtbuskonzept wurde die Linienkonzeption erneuert. Elf Linien erschließen das Stadtgebiet radial und in direkter Linienführung. Damit wurden bisherige Schleifenfahrten aufgehoben und die Fahrzeit in die Innenstadt reduziert. Der überwiegende Teil des Siedlungsgebietes ist mit einem 300 m-Einzugsradius der Haltestellen gut erschlossen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die fehlende Busanbindung des Ortsteils Isselhorst an den Bahnhof Issehorst-Avenwedde bemängelt. Da Isselhorst mit dem Regionalverkehr erschlossen wird, wurde im Rahmen der Konzeptentwicklung in Abstimmung mit dem Regionalverkehr eine Lösung angestrebt, die jedoch nicht erreicht werden konnte.

Mit dem neuen Stadtbuskonzept wurde für alle Stadtbus-Linien ein 30 Minuten-Takt an den Werktagen mit Abfahrtszeiten am ZOB zu den Minuten:03 und:33 eingeführt. Mit der Vereinheitlichung ist neben vereinzelten Taktverdichtungen (z. B. im Bereich Auf dem Stempel/Pavenstädt) allerdings zum Teil auch eine Reduzierung der Bedienung (von 20- auf 30-Minuten-Takt) einhergegangen.

Abbildung 26: Einzugsradius der Haltestellen

Quelle: Planersocietät

Der Linienverkehr wird montags bis samstags bis ca. 20 Uhr bedient. Der Spätverkehr in den Abendstunden wird als Bedarfsverkehr angeboten. Bis ca. 22 Uhr fährt ein Anruf-Linien-Taxi (ALT) stündlich im Verlauf der Stadtbuslinien. Anschließend fährt bis ca. 1 Uhr ebenso wie in den Vormittagsstunden am Sonntag das Anruf-Sammel-Taxi (AST) im Stunden-Takt, das gegen einen Aufschlag von 3 Euro eine Haustürbedienung umfasst. Für die Fahrten im Bedarfsverkehr ist eine telefonische Anmeldung bis spätestens 30 Minuten vor Fahrtantritt erforderlich.

Durch den hohen Anteil des Schüler/-innen-Verkehr treten Spitzen in der Nachfrage zu Schulbeginn und -ende auf, so dass die Fahrzeuge entsprechend ausgelastet sind. Aufgrund von Beschwerden aus der Elternschaft wurden bereits Fahrgastzählungen durchgeführt, in deren Ergebnis nach Informationen des Fachbereichs Jugend und Bildung nachgewiesen wurde, dass die Fahrzeuge nicht unzulässig voll sind. Auch am ZOB kommt es in der Umsteigesituation zu den Spitzenzeiten zu unübersichtlichen Situationen.

Um die Lage in den Morgenstunden zu entzerren, wurde bereits vor 10 Jahren eine Anpassung und Staffelung der Schulanfangszeiten geprüft. Dieser Ansatz kam jedoch für Gütersloh aufgrund der Kooperation der Schulen und der damit notwendigen Abstimmung der Unterrichtszeiten nicht in Frage.

Auf einzelnen Relationen, auf denen die Nachfrage zusätzliche Kapazitäten rechtfertigt, werden Verstärkerfahrten für Schüler/-innen eingesetzt wie z.B. von Friedrichsdorf zur Janusz-Korczak-Schule.

Der Schulträger bietet bei Rückgabe des Schülertickets von Schüler/-innen, die aufgrund der Länge des Schulwegs Anspruch auf Fahrtkostenerstattung¹⁵ haben, eine Fahrradpauschale an. Durch die Inanspruchnahme der Fahrradpauschale werden ca. 80.00-90.000 Euro/Jahr Kosten beim Schulträger eingespart. Gleichzeitig stehen diese Mittel den Stadtwerken nicht für Investitionen in zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung.

Verstärkerfahrten werden auch mit den Miele-Linien, die auf die Betriebszeiten von Miele abgestimmt sind, für die Beschäftigtenverkehre angeboten.

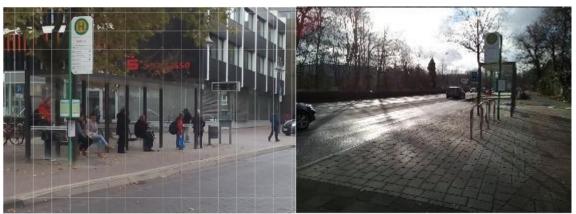
3.4.2 Haltestellen

Vor Einführung des neuen Stadtbuskonzepts wurde im Jahr 2015 auch die Infrastruktur der Haltestellen im Stadtgebiet erneuert. Die umfassende Gestaltung von 123 Haltestellen umfasste Fahrgastunterstände und z. T. Fahrradabstellanlagen. Im Zuge der veränderten Linienführung wurden auch einige Haltestellen neu eingerichtet, wie z. B. am Kreishaus und am LWL-Klinikum.

Am ZOB ebenso wie an zwei weiteren Standorten sind mit DFI-Anzeigen¹⁶ vorhanden. Außerdem besteht am ZOB bereits ein kostenloser WLAN-Hotspot, der durch die BITel betrieben wird.

Für die Gestaltung der Aushangfahrpläne wurde auch in Abstimmung mit dem Behindertenbeirat ein Farbkonzept entwickelt, dass die Wiedererkennung der Linien nach Farben vereinfacht.

Abbildung 27: Neugestaltung von Haltestellen



Quelle: Planersocietät

-

Der Schulträger übernimmt gemäß Schülerfahrkostenverordnung die Kosten unter bestimmten Bedingungen (Sek I > 3,5km, Sek II > 5km) ohne Eigenbeteiligung der Schüler/innen.

DFI: Dynamische Fahrgast-Information

3.4.3 Verknüpfung

Die Akzeptanz des ÖPNV ist abhängig von der Erreichbarkeit der Haltestellen, aber auch der Verknüpfungsqualität an den Umsteigepunkten. Am Hauptbahnhof Gütersloh ist kein P+R-Angebot vorhanden. Am Bahnhof Isselhorst-Avenwedde besteht zwar die Möglichkeit des kostenfreien Parkens, das jedoch nicht offiziell als P+R-Angebot kommuniziert wird.

Für das Abstellen von Fahrrädern an Haltestellen, welche in der Regel für einen längeren Zeitraum während der Abwesenheit der Fahrgäste geparkt werden, sind witterungsgeschützte und sichere Abstellanlagen erforderlich. Am Bahnhof Gütersloh bietet die Radstation eine besondere Servicequalität, jedoch auch noch Entwicklungspotenzial. Darüber hinaus sind zwar an beiden Bahnhöfen auch B+R-Anlagen in Form von Anlehnbügeln vorhanden, allerdings wird kein Witterungsschutz angeboten. Nur an einzelnen Haltestellen sind im Stadtverkehr Radanlehnbügel vorhanden. Der Ausbau von B+R-Anlagen wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung, insbesondere für die Ortsteile außerhalb der Kernstadt, als Potenzial benannt.

Bemerkenswerterweise gibt es in Gütersloh mit nextbike ein Fahrradverleihsystem, das mit drei Standorten am Hauptbahnof, an der Bertelsmann Stiftung und an der inmediaONE GmbH vertreten ist. Darüber hinaus wird auch Carsharing in Gütersloh angeboten. Mit drei Stationen (Bahnhof Gütersloh, Rathaus, Zentrale Akademie für Berufe im Gesundheitswesen) und je einem Fahrzeug stellt Ford Carsharing ein stationsgebundenes Carsharing zur Verfügung.

FORD FORD

Abbildung 28: Carsharing am Rathaus

Quelle: Planersocietät

Standorte Fahrradverleihsystem

Standort nextbike

Standort Ford
Carsharing

Stadtring
Nebenstraßennetz

Stand: Juli 2016

Stand: Juli 2016

Planersocietät

Abbildung 29: Standorte Fahrradverleihsystem und Carsharing

Quelle: Planersocietät

Der ZOB ist als zentraler Umsteigepunkt direkt gegenüber des Hauptbahnhofs gelegen. Hier verkehren zur Minute :03 und :33 die Linien des Stadtverkehrs, während der Regionalverkehr die Abfahrtszeiten um :15 und :45 belegt. Die Anzahl der Abfahrtpositionen ist so begrenzt, dass für einzelne Linien die Zuordnung nicht sachlich begründet und daher nur suboptimal ist. Der heutige ZOB stößt entsprechend an seine Kapazitätsgrenze und lässt für eine Weiterentwicklung im Bus-ÖPNV oder den Fernbusverkehr keine Spielräume.

Abbildung 30: ZOB als zentraler Umsteigepunkt





Quelle: Planersocietät

Am ZOB bietet das Stadtbus Servicezentrum der Stadtwerke als zentrale Anlaufstelle eine persönliche Beratung.

Für die Verknüpfung zwischen Bus und SPNV sind zwischen ZOB und Hauptbahnhof vier Minuten Fußweg zurückzulegen. Der SPNV wird mit drei Fahrten pro Stunde und Richtung bedient (2x ERB, RE). Für die am stärksten nachgefragte Relation Richtung Bielefeld ist jedoch nur eine Verbindung

für den Umstieg von/zum Stadtverkehr günstig. Insbesondere in den Abendstunden, wenn der Bedarfsverkehr stündlich zur Minute :33 ab ZOB fährt, ist die Verknüpfung nur noch mit einer SPNV-Verbindung gewährleistet. Diese Problematik wurde auch in der Öffentlichkeitsbeteiligung mehrfach beschrieben und damit deutlich gemacht, dass die Verlässlichkeit der Wegekette im ÖPNV für eine Akzeptanz der Nutzung ganztägig erforderlich ist.

Tabelle 1: Verknüpfung Stadtverkehr - SPNV in Relation von/nach Bielefeld

nach Bielefeld			
Stadtverkehr an ZOB	:28	:58	:28
SPNV ab Gütersloh Hbf	:34	:18	:49
Umsteigezeit	6 Min.	20 Min.	21 Min.
von Bielefeld			
von Bielefeld SPNV an Gütersloh Hbf	:07	:27	:38
	:07	:27	:38

Quelle: Planersocietät

Die Einschränkungen für die Verknüpfung von/nach Bielefeld wurden als Kompromiss in Kauf genommen, um auch eine Anbindung von/nach Rheda-Wiedenbrück zu gewährleisten. Diese ist mit den Fahrzeiten des Stadtverkehrs nun ebenfalls mit vertretbaren Umsteigezeiten gegeben.

3.4.4 Barrierefreiheit

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wird die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022 vorgegeben. In Gütersloh ist diese durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen im Fuhrpark des Stadtverkehrs bereits gegeben. Auch der Bedarfsverkehr ALT und AST wird mit rollstuhlgerechten Fahrzeugen barrierefrei gefahren. Die Praxistauglichkeit wurde im Arbeitskreis Mobilität durch den Behindertenbeirat bestätigt. Mit der Neugestaltung von 123 Haltestellen im Jahr 2015 ist die Stadt Gütersloh in der Umsetzung einer barrierefreien Infrastruktur engagiert und bereits relativ weit fortgeschritten. Der Status Quo des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen wird im Liniennetzplan des Stadtverkehrs außerdem vorbildlich und nutzerfreundlich kommuniziert. Auch die Lesbarkeit der Aushangfahrpläne ist im neuen Layout gut gegeben, so dass insgesamt die Kooperation in der Umsetzung des Stadtbuskonzepts mit dem Behindertenbeirat als konstruktiv bewertet werden kann.

3.4.5 Tarifstruktur

Der Stadtverkehr der Stadt Gütersloh ist in den Verbundtarif "Der Sechser" integriert. Damit werden vielfältige Tarifangebote angeboten, die jedoch in ihrer Komplexität für potenzielle Nutzer/innen kompliziert wirken. Wie in der Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben wurde, wirkt der "Tarifdschungel" für unerfahrene Fahrgäste durchaus als Nutzungshemmnis. Grundsätzlich wurde das Preisniveau im ÖPNV kritisiert und Vorschläge im Hinblick auf eine Reduzierung der Fahrpreise eingebracht, die von einer Subventionierung, über eine Preis-Mengen-Strategie (auch z. B. als Versuchsphase) bis hin zu einem fahrscheinlosen und abgabefinanzierten ÖPNV reichten.

In diesem Zusammenhang wird auch das Sechser-Abo im Stadtverkehr als relativ teuer wahrgenommen. So kostet die Preisstufe 1 in Gütersloh 52,30 Euro, was gegenüber Bielefeld (54,50 Euro) mit einer deutlich höherwertigen Angebotsqualität unverhältnismäßig erscheint.

Gleichzeitig gibt es mit dem 9 Uhr-Tagesticket ein interessantes Angebot für Gelegenheitsfahrer, das auch als Gruppenticket angeboten wird. Mit dem 60plusAbo können Senior/-innen für nur 45 Euro/Monat im Kreis Gütersloh und für 59 Euro/Monat im Gesamtnetz des Verkehrsverbundes unterwegs sein.

Für Arbeitgeber steht im Verbundtarif "Der Sechser" das Jobticket zur Verfügung, mit dem Beschäftigten ein vergünstigtes Abo angeboten werden kann. Bei Miele ist das Jobticket seit Jahren im Einsatz.

Die Stadtwerke bieten zu Beginn des neuen Schuljahres Fünftklässlern und ihren Eltern ein ElternKind-Ticket an, mit dem für drei Wochen die Hin- und Rückfahrt mit dem Stadtbus zur neuen Schule gemeinsam eingeübt werden kann.

Ab 2017 wird im Verkehrsraum Westfalen-Lippe der WestfalenTarif eingeführt. Damit wird neben vier weiteren Verbundtarifen auch "Der Sechser" in den neuen Gemeinschaftstarif überführt. Die bisherigen Tarife werden so vereinheitlicht und in den landesweiten NRW-Tarif integriert.

3.4.6 Reaktivierung der Teutoburger Waldeisenbahn

Die Schienenverbindung, die Gütersloh als Nord-Süd-Achse quert, wird aktuell nur für den Güterverkehr genutzt. Seit Ende der 90er Jahre wird die Reaktivierung der Strecke für den SPNV zwischen Verl, Gütersloh und Harsewinkel verfolgt. Zuletzt hat der Rat der Stadt Gütersloh im Oktober 2010 einen Beschluss gefasst, das Projekt zu unterstützen und sich mit 300.000 Euro für 20 Jahre an den jährlichen Betriebskosten zu beteiligen. Im Jahr 2014 ist die Vorplanung erfolgt, die aktuell in eine Ausführungsplanung überführt wird.

Im Stadtgebiet von Gütersloh sind mit den aktuellen Planungen sechs Bahnhaltepunkte vorgesehen, die im Stundentakt angefahren werden. Außerdem ist die Anbindung an den Hauptbahnhof mit einer Einschleifung inzwischen gelöst. Nach Kostenschätzungen in 2016 beträgt die Gesamtsumme, die mit der Reaktivierung für die Stadt Gütersloh anfallen würde 3,675 Mio. Euro, wovon

nach Abzug der Drittmittelfinanzierung und Förderung ca. 490.000 Euro verbleiben. Die Konsequenzen, die aus der Reaktivierung der TWE für den Stadtbusverkehr in Gütersloh folgen (Veränderung der Linienführung, Reduzierung des Fahrtenangebots o.ä.), sind noch nicht abschließend konkretisiert. Allerdings ist vorgesehen, die Busverbindungen im Regionalverkehr von/nach Harsewinkel und Verl zu streichen. Mit der TWE geht eine Reduzierung der Reisezeiten im ÖV sowie eine Erhöhung der Pünktlichkeit und damit der Anschlusssicherheit am Hauptbahnhof Gütersloh einher. Auf der Schiene werden 3.500 Fahrgäste pro Tag erwartet (vgl. Standardisierte Bewertung, IVV 2010). Damit sind Verlagerungen vom Motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Verkehr zu erreichen, die insgesamt zu einer Reduzierung der CO2-Emissionen und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen. Aus Sicht der Stadt Gütersloh können folgende Punkte in der bisherigen Planung optimiert werden. So erscheint ein zusätzlicher Halt südlich der Bundesautobahn 2 zur Erschließung des Gewerbegebiets bei Bertelsmann sinnvoll. Außerdem wäre die Erschließungswirkung des straßengebundenen Regionalverkehrs mit einer größeren Haltestellendichte grundsätzlich beizubehalten.

Für 2017 wird eine Nutzen-Kosten-Bewertung erwartet, die für die weitere Entwicklung als Grundlage entscheidend ist.

3.4.7 Stärken und Schwächen im ÖPNV

Abschließend werden hier die Stärken und Schwächen im ÖPNV-Angebot der Stadt Gütersloh im Folgenden kompakt zusammengefasst:

- + Stadtbuskonzept 2015 macht den Stadtverkehr schlanker, attraktiver und schneller
- + klare Linienkonzeption im Stadtverkehr mit Einführung kürzerer Linienwege und Fahrzeiten
- + gute räumliche Erschließung durch Haltestelleneinzugsbereiche gegeben
- o 30 Minuten-Takt für Stadtbus suboptimal, aber wirtschaftlich angemessen
- o Spätverkehr als Bedarfsverkehr (ALT/AST)
- o ZOB als zentraler Umsteigepunkt, aber begrenzte Entwicklungsoptionen wegen Kapazitätsgrenze
- unübersichtliche Situationen zu den Spitzenzeiten am ZOB, insbesondere zu Schulbeginn und -ende
- o z. T. ungünstige Verknüpfung zwischen Stadtbus/SPNV zwischen Stadtbus und Bahnhof v. a. in der Relation von/nach Bielefeld und in den Abendstunden
- + Radstation am Hauptbahnhof mit Entwicklungspotenzial
- + Bike+Ride-Möglichkeiten an beiden Bahnhöfen vorhanden, Qualität jedoch verbesserungswürdig
- o nur an ausgewählten Bushaltestellen B+R-Anlagen
- + Neugestaltung von Haltestellen mit Fahrgastunterständen in 2015
- + Farbkonzept und gute Lesbarkeit der Aushangfahrpläne, Darstellung barrierefreier Haltestellen im Liniennetzplan

- + barrierefreie Niederflurfahrzeuge im Linienverkehr, auch ALT- und AST-Angebot mit rollstuhlgerechtem Fahrzeug
- o Einsatz von schadstoffarmen Dieselfahrzeugen im Stadtbusverkehr
- o Verbundtarif "Der Sechser" mit vielfältigen Angeboten, Tarifgestaltung wird aber als Nutzungshemmnis wahrgenommen
- o Reaktivierung der Teutoburger Waldeisenbahn für den SPNV zur Zeit in der Nutzen-Kosten-Analyse

3.5 Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Mit der Anbindung an das überregionale Straßennetz ist Gütersloh sehr gut in das bundes- und europaweite Fernstraßennetz eingebettet. Vor allem für Wirtschaftsstandorte stellt die gute Erreichbarkeit einen wichtigen Standortfaktor dar. Die Erreichbarkeit der Gütersloher Innenstadt mit dem Kfz kann als gut bezeichnet werden. Einerseits ermöglicht der Stadtring eine leistungsfähige Umfahrung der Innenstadt, so dass vor allem der Durchgangsverkehr in West-Ost-Richtung abseits der Kernstadt abgewickelt wird. Andererseits kann die Innenstadt über radial zulaufende Landes- und Kreisstraßen direkt angefahren werden. Gleichzeitig bildet der Stadtring aber auch eine Barriere für die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr, dessen punktuelle Querungsmöglichkeiten Optimierungsbedarf aufweisen.

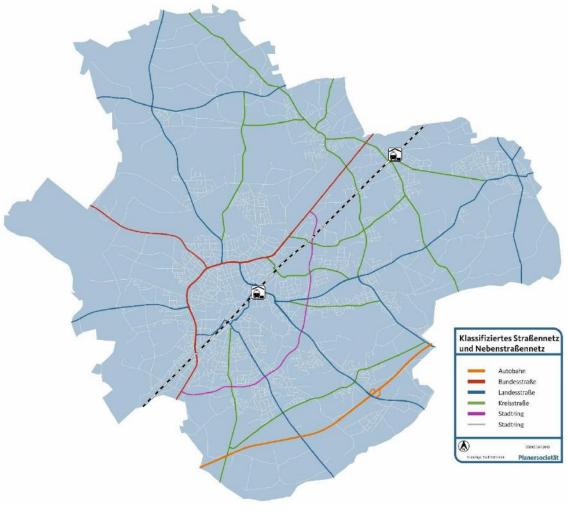


Abbildung 31: Klassifiziertes Straßennetz und Nebenstraßennetz der Stadt Gütersloh

Quelle: Planersocietät, Datengrundlage: Stadt Gütersloh

Im Vergleich zur West-Ost-Achse ist die straßengebundene Anbindung in südlicher Richtung (z. B. Paderborn) über die Verler und Neuenkirchener Straße eher schwach ausgeprägt, so dass es v. a. auf der Verler Straße zu berufsbedingten Hauptverkehrszeiten in Kombination mit Schwerverkehren häufig zu Überlastungen kommt. Da die Stadt Gütersloh nur abschnittsweise Baulastträger der Verler Straße ist, sind Handlungsoptionen mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW abzustimmen. Die Bundesstraße 61 – als wichtige Verbindungsachse zwischen Gütersloh und Bielefeld liegt ganz im Verantwortungsfeld des Bundes. So wurde mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 der 4-streifige Ausbau des Abschnitts zwischen den beiden Städten in die Liste der Vorhaben mit "Vordringlichem Bedarf" bzw. "Vordringlichem Bedarf-Engpassbeseitigung" aufgenommen, womit die Umsetzung oder der Umsetzungsbeginn bis 2030 vorgesehen ist¹⁷. Ein entsprechender Ausbau birgt dabei die Gefahr vor allem im innerstädtischen Bereich zu einer Überlastung der vorhandenen Verkehrsachsen sowie zu einer Verschärfung der emissionsbedingten Beeinträchtigungen (Luftund Lärmbelastung) und zu einer Erhöhung der Trennwirkung gegenüber dem nichtmotorisierten Verkehr zu führen.

¹⁷ vgl. BMVI 2016

3.5.1 Ruhender Kfz-Verkehr

In der Gütersloher Innenstadt stehen insgesamt über 4.200 Kfz-Stellplätze zur Verfügung, wovon mehr als drei Viertel (ca. 3.200) des Angebotes kostenpflichtig bewirtschaftet wird. Demnach kann das Stellplatzangebot für den MIV als großzügig bewertet werden, wie auch der Vergleich mit ähnlich großen Städten zeigt.

Tabelle 2: Kfz-Stellplatzangebot

	Kostenpflichtig	Frei	Parkscheibe	zeitweise frei	k. A.	Gesamt
Stellplätze	3.282	593	307	57	12	4.251
Anteil	77 %	14 %	7 %	1 %	1 %	100 %

Quelle: Parkraumuntersuchung Stadt Gütersloh 2012

Tabelle 3: Städtvergleich Kfz-Stellplatzangebot

	Einwohner	Kfz-Stellplätze (kostenpflichtig)		
Gütersloh	97.586	ca. 3.200		
Cottbus	99.687	ca. 3.000		
Iserlohn	93.537	ca. 2.300		

Quelle: Internetauftritte der Städte

Mehr als die Hälfte der kostenpflichtigen Kfz-Stellplätze befinden sich in Parkhäusern oder Tiefgaragen (ca. 1.750), darüber hinaus fällt ein Großteil des Angebots auf öffentliche Parkpaletten/ebenen nahe der Fußgängerzone, wie z. B. der Marktplatz oder an der Weberei. Neben den kostenpflichtigen Parkmöglichkeiten werden unweit der Gütersloher Innenstadt auch vereinzelt kostenfreie Kfz-Stellplätze – welche sich primär im Straßenraum befinden – angeboten. Mit einem Anteil von ca. 14 % am gesamten Angebot ist immerhin fast jeder siebte Parkplatz kostenfrei zu nutzen, wodurch Besucher/-innen mit dem Pkw eine attraktive Alternative zu den kostenpflichtigen Angeboten, aber auch zur Anreise mit dem Umweltverbund bereitgestellt wird. Damit verursachen entsprechende – v. a. kostenfreie, aber auch ebenerdig einfach zugängliche – Angebote potenziellen Parksuchverkehr, wodurch es zu Beeinträchtigungen in unmittelbarer Nähe der Einkaufs- und Fußgängerzone kommt.

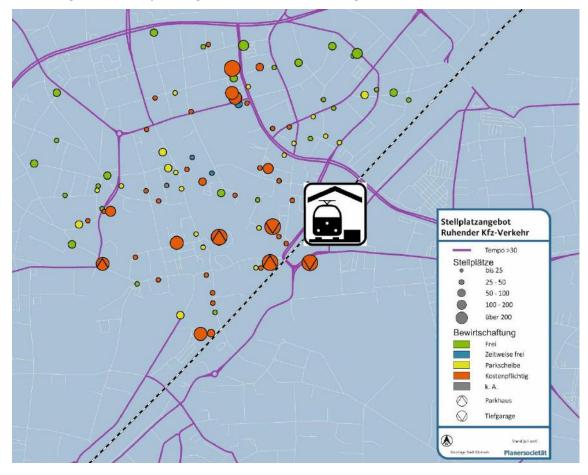


Abbildung 32: Kfz-Stellplatzangebot und Bewirtschaftung

Quelle: Planersocietät; Datengrundlage: Parkraumuntersuchung Stadt Gütersloh 2012

Die Gebühren sind nicht einheitlich gestaltet, sie orientieren sich aber grob an der Lage zum Stadtzentrum (Fußgängerzone). Während bei einem Teil der kostenpflichtigen Parkplätze (z. B. Marktplatz) eine Tagesgebühr von 1 Euro zu zahlen ist, wird auf dem "teuersten" Parkplatz (Konrad-Adenauer-Platz) eine Gebühr von 1,80 Euro pro Stunde bei einer Höchstparkdauer von einer Stunde veranschlagt. Darüber hinaus liegen die übrigen Gebühren bei einem Stundensatz von 1 Euro bzw. einer Mindestgebühr von 50 Cent pro 30 Minuten. Da alle Parkmöglichkeiten mit einem Tagessatz von 1 Euro innerhalb eines Radius von 600 m um das Stadtzentrum (Berliner Platz) liegen, stellt dies – neben den kostenfreien Abstellmöglichkeiten – ein weiteres attraktives Angebot für Besucher/-innen oder Beschäftigten in der Innenstadt dar, welche mit dem Kfz anreisen.

Die Anzahl der Parkplätze für Menschen mit Behinderung beläuft sich auf insgesamt 51 im innerstädtischen Bereich der Stadt Gütersloh. Der überwiegende Teil entfällt hierbei auf die kostenpflichtigen Parkplätze. Mit je sechs Parkflächen bieten der Konrad-Adenauer- und der Willy-Brandt-Platz pro Parkbauten die meisten Kfz-Stellplätze an, die übrigen Angebote verteilen sich in direkter Nähe zur Fußgängerzone.

Auslastung

Zur Bewertung der Parkraumnachfrage wird auf die tagesbezogene Auswertung einer Parkraumuntersuchung der Stadt Gütersloh aus dem Jahr 2012 zurückgegriffen¹⁸. Diese berücksichtigte die Analyse neben den kostenpflichtigen auch die kostenfreien Kfz-Stellplätze im Bereich der Gütersloher Innenstadt¹⁹. Die stellplatzbezogene Auswertung zeigt, dass für die im Innenstadtbereich angebotenen Parkmöglichkeiten eine sehr differenzierte Nachfrage auftritt.

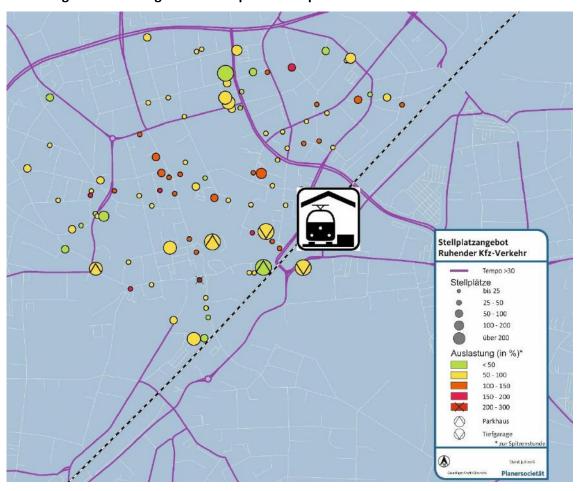


Abbildung 33: Auslastung der Kfz-Stellplätze zur Spitzenstunde

Quelle: Planersocietät; Datengrundlage: Parkraumuntersuchung Stadt Gütersloh 2012

Während die Parkhäuser und Tiefgaragen mit einer 50 bis 85 %igen Auslastung zur Spitzenstunde noch Kapazitäten frei haben, zeigen v. a. die Parkplätze mit eher kleineren Kapazitäten von zwei bis 66 Kfz-Stellplätzen teilweise deutliche Überlastungszahlen. Dies ist zum Zeitpunkt der Erhebung – oder auch als regelmäßiger Verstoß – auf wildes bzw. illegales Parken auf nicht dafür vorgesehenen Flächen zurückzuführen. Hiermit sind erhebliche Beeinträchtigungen gegenüber umliegenden Nutzungen bzw. anderen Nutzergruppen (z. B. Fuß- und Radverkehr) verbunden, wo-

¹⁸ Stadt Gütersloh 2012

Ebenso wurden private Parkplätze (z. B. Kunden- oder Betriebsparkplätze) in die Auswertung einbezogen, welche hier vernachlässigt werden, da im Rahmen des Masterplans der Fokus auf den öffentlich zugänglichen Kfz-Stellplätzen liegt.

rauf auch im Rahmen der Onlinebeteiligung hingewiesen wurde. Überlastungen von Parkierungsanlagen wurden vor allem bei kostenfreien Anlagen erfasst, so dass die Inkaufnahme von Beeinträchtigungen anderer Verkehrsteilnehmer/-innen in Abhängigkeit zur Vermeidung von Kosten
liegt. Während die größeren kostenpflichtigen Parkplätze am Rand des Stadtzentrums (Webereiparkplatz, Wochenmarkt, Bismarckstraße) ebenfalls eine fast 100 %ige Auslastung aufweisen, verzeichnet die größte Parkfläche am Marktplatz mit einer Auslastung unter 50 % eine hohe Anzahl
an verfügbaren Kfz-Stellplätzen. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Fußgängerzone stehen
demnach – trotz der Aus- bzw. Überlastung einzelner Parkmöglichkeiten – insgesamt noch ausreichend freie Kapazitäten zur Verfügung.

3.5.2 Geschwindigkeitsregelung

Im Stadtgebiet lässt sich eine konsequente Geschwindigkeitsberuhigung vor allem in Wohngebieten erkennen. Neben dem klassifizierten Straßennetz weisen auch einzelne Haupt- und Sammelstraßen bzw. Straßenabschnitte mit Verbindungsfunktion zwischen klassifizierten Straßen eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h auf. Auf diese Weise schützt die Stadt Gütersloh sensible Bereiche vor Durchgangsverkehr und den damit verbundenen Beeinträchtigungen wie Luft- und Lärmemissionen während gleichzeitig die Verkehrssicherheit in diesen Bereichen erhöht wird.

Gleichzeitig weisen die Bundesstraßen wie auch weitere Ausfallstraßen (z. B. Brockhagener und Neuenkirchener Straße) aber auch Geschwindigkeitsregelungen von 60 oder 70 km/h auf. Dies trifft primär auf Abschnitte in peripheren bzw. anbaufreien Bereichen zu, allerdings gelten diese Regelungen ebenfalls auf Abschnitten der Bundesstraße 61 im Kernstadtbereich. Damit wird die Trennwirkung des teilweise vierspurig ausgebauten Straßenraums gegenüber querendem Fußund Radverkehr erhöht und Risiken in der Verkehrssicherheit im innerstädtischen Verkehr in Kauf genommen.

Geschwindigkeiten
über 30 km/h

Autobahn
Bundestrafe
Lesstrafe
Lesstrafe
Lesstrafe
Laubyt- und
Haupt- und
Sammelstrafen
Sammelstrafen
Sammelstrafen
Sammelstrafen
Sammelstrafen
Sammelstrafen
Sammelstrafen
Sammelstrafen
Sammelstrafen

Abbildung 34: Straßennetz mit Geschwindigkeiten über 30 km/h

Quelle: Planersocietät; Datengrundlage: Stadt Gütersloh



Abbildung 35: Tempo 20-Zone Innenstadt Gütersloh

Quelle: Planersocietät

3.5.3 Elektromobilität

Gemeinsam mit zwei Unternehmen sowie der Stadt Lemgo entwickelten die Stadtwerke Gütersloh das Ladesystem "Ladefoxx" für den Stadtwerke-Verbund "Ostwestfalen Lippe E-Motion". Unter einem einheitlichen Corporate Design stehen Interessenten eine breite Palette unterschiedlicher Lademöglichkeiten hinsichtlich Ausstattung, Anschluss und optionaler Erweiterung je nach Aufstellort zur Verfügung. Im Rahmen des Infrastrukturausbaus können die Stadtwerke bereits auf ein gut funktionierendes Kooperationsnetzwerk mit privaten Akteuren zurückgreifen.

Abbildung 36: Produktportfolio Ladefoxx

Quelle: Webseite Ladefoxx

Neben Gütersloh ist die Ladeinfrastruktur noch in 15 weiteren Städten und Gemeinden vertreten. Über eine eigens hierfür entwickelte App können die Standorte gefunden werden und teilweise ist hierüber auch die Bedienung der Ladesäulen möglich (z.B. in Lemgo). Aktuell fallen noch keine Kosten für die Nutzung der Ladefoxx-Infrastruktur an.

Neben der Ladeinfrastruktur nehmen die Stadtwerke Gütersloh auch eine Vorreiterrolle bei der Implementierung von Elektrofahrzeugen in die firmeneigene Flotte ein. Durch die Anschaffung von vier Elektroautos, einem Plug-In Hybrid²⁰, drei Pedelecs/E-Bikes sowie einem Elektro-Roller konnten mittlerweile drei konventionell betriebene Pkw substituiert werden.

Darüber hinaus stehen zwei Pedelecs an der Radstation am Bahnhof Gütersloh zum Verleih bereit, welche ebenfalls von den Stadtwerken Gütersloh zur Verfügung gestellt werden.

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Pkw mit Hybridmotor, dessen Batterie über eine externe Quelle (Stromanschluss) "aktiv" aufgeladen werden kann.

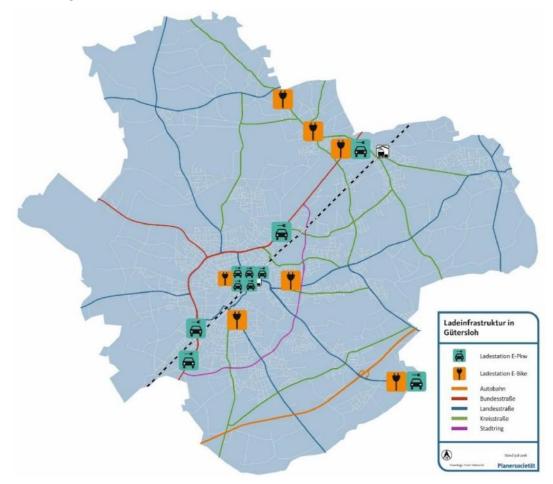


Abbildung 37: Elektromobilität in Gütersloh

Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: Stadt Gütersloh

3.5.4 Stärken und Schwächen im Kfz-Verkehr

An dieser Stelle werden die Stärken und Schwächen im Kfz-Verkehr stichpunktartig zusammengetragen:

- + gute Anbindung an das überörtliche Straßennetz, vor allem in westlicher, östlicher und nördlicher Richtung
- regelmäßige Überlastung der Verler Landstraße
- + Stadtring ermöglicht gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz
- o Stadtring als Kfz-orientierter Straßenraum: Trennwirkung für Nahmobilität bzgl. der Erreichbarkeit der Innenstadt
- + konsequente Geschwindigkeitsberuhigung vor allem in Wohngebieten
- + Vorreiter bei Ausbau von Ladeinfrastruktur für E-Pkw im Netzwerk Ostwestfalen-Lippe
- + Stadtwerke als Vorbildakteur im Bereich Elektromobilität in der Fahrzeugflotte
- + konsequentes Parkraumkonzept mit weiterem Optimierungspotenzial
- o hohe Aus- bzw. Überlastung der im Innenstadtbereich angebotenen Kfz-Stellplätz, aber auch noch freie Kapazitäten
- Konflikte mit falsch parkenden Kfz für andere Nutzungen, insbesondere Nahmobilität

3.6 Verkehrssicherheit

Menschen machen Fehler. Um ein Fehlverhalten auffangen zu können muss das Verkehrssystem daher so gestaltet werden, dass dieses nicht zu lebensbedrohlichen Verletzungen seiner Nutzer führt. Dies ist der Grundgedanke der "Vision Zero". Auch die EU-Kommission verfolgt dieses Ziel und will daher bis zum Jahr 2020 die Zahl der Verkehrstoten halbieren. Dadurch hat das Thema Verkehrssicherheit auch in Deutschland verstärkte Beachtung erlangt. Allerdings beinhaltet Verkehrssicherheit dabei in einer umfassenden Betrachtung sämtliche Einzelaspekte, welche die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer/-innen beeinflussen. Diese allgemeine Definition umfasst somit nicht nur die Sicherheit vor Verkehrsunfällen, sondern auch die Sicherheit gegen Kriminalität oder andere Risiken bei der Nutzung von Verkehrsmitteln bzw. beim Bewegen im öffentlichen Raum. Des Weiteren kann sich eine umfassende Betrachtung nicht alleine auf die objektive Sicherheitslage beschränken, die sich bspw. in Unfallzahlen oder geahndeten Verkehrsverstößen manifestiert. Es ist vielmehr auch die subjektiv empfundene bzw. erlebte Sicherheit im Verkehr und damit auch im öffentlichen Raum (Fuß- und Radverkehr) zu berücksichtigen.

Die nachfolgende allgemeine Bestandsanalyse zur Verkehrssicherheit in Gütersloh kann allerdings nur eine Betrachtung der objektiven Verkehrsunfallsicherheit im Stadtgebiet leisten. Ziel dessen ist es im Rahmen des Masterplans strategische Handlungsfelder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu identifizieren, aus denen wiederum, bspw. im Bereich der einzelnen Verkehrsmittel, Maßnahmen bzw. Maßnahmenprogramme abgeleitet werden können.

Zur Bewertung der Verkehrssicherheit und zur Ermittlung von Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet von Gütersloh wurden Daten der Kreispolizeibehörde Gütersloh, zu Vergleichszwecken auch Daten des Statistischen Landesamtes NRW genutzt. Die Unfallanalyse umfasst für die übergeordnete Analyse den Zeitraum 2000-2014, für die Analyse der verorteten Unfälle den Zeitraum 2012-2014, der damit den in der Fachliteratur empfohlenen Umfang von mindestens drei Untersuchungsjahren erfüllt.

Insgesamt muss darauf hingewiesen werden, dass die Aussagen hier auf Grundlage der amtlichen Unfallstatistik erfolgt, also nur der polizeilich gemeldeten bzw. erfassten Unfälle, und eine mutmaßlich nicht unerhebliche Dunkelziffer nicht berücksichtigt. Es kann aber angenommen werden, dass bei nahezu allen Unfällen mit Sach- und insbesondere mit Personenschaden die Polizei hinzugezogen wird.

3.6.1 Entwicklung der Unfalllage in der Stadt Gütersloh

Im Zeitraum von 2000 bis 2014 ereigneten sich in der Stadt Gütersloh zwischen 511 und 681 Unfälle²¹ pro Jahr. Insgesamt ist eine positive Tendenz zu erkennen, da die Zahl der verunglückten Personen zurückgeht. Allerdings ist seit dem Jahr 2010 wieder ein leichter Anstieg an verunglückten Personen zu verzeichnen.

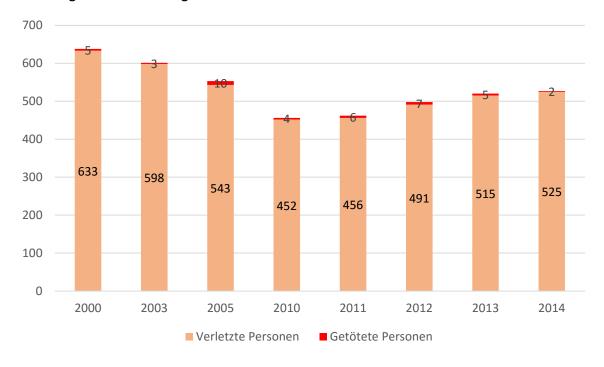


Abbildung 38: Anzahl verunglückter Personen

Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage IT.NRW

Dies steht im Gegensatz zum Bundestrend (stetige Abnahme der Verunglücktenzahlen). Im Bundesgebiet hat sich die Zahl der verletzten Personen zwischen 2003 und 2014 von über 460.000 auf ca. 390.000 relativ stetig um ca. 17% reduziert. In der Stadt Gütersloh hingegen ist die Zahl der verletzten Personen insgesamt zwischen 2003 und 2014 um ca. 13% zurückgegangen, allerdings ist seit dem Tiefstand im Jahr 2010 auch ein Wiederanstieg um ca. 16% zu verzeichnen.

Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen ist im Bundesgebiet zwischen 2003 und 2014 relativ stetig von über 6.600 Personen pro Jahr auf ca. 3.300 Personen pro Jahr gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 49 %. In der Stadt Gütersloh war die Entwicklung aufgrund der geringeren Fallzahlen durch stärkere Schwankungen geprägt, weshalb eine genaue Aussage zur Entwicklung nicht möglich ist. Ein deutlicher Rückgang ist hierbei allerdings nicht zu verzeichnen.

Bei der spezifischen Verunglücktenrate im Vergleich mit anderen Städten der Region für das Referenzjahr 2014 weist die Stadt Gütersloh eine hohe Anzahl Verunglückter je 1.000 Einwohner/innen auf. Die Stadt liegt damit auch deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt von 4,8 Ver-

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Diese Zahl bezieht sich ausschließlich auf Unfälle mit Personenschaden sowie schwerwiegende Unfälle mit Sachschäden

unglückten pro 1.000 Einwohner-/Einwohnerinnen sowie des Landes NRW mit 4,3 (beides aus dem Jahr 2012).

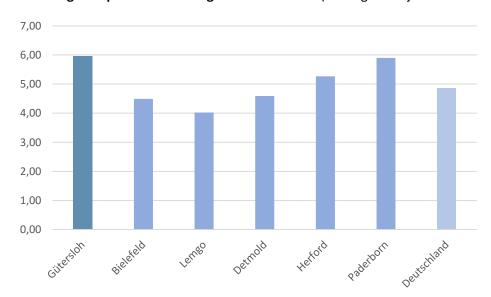


Abbildung 39: Spezifische Verunglücktenrate 2014 (Verunglückte je 1.000 Einwohner)

Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage IT.NRW

Den größten Anteil bei Unfällen mit Personenschaden haben die Personengruppen 65 Jahre und älter mit ca. 27% sowie der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren mit ca. 30%.

Entwicklung der Kinderunfälle

Zusätzlich zur Betrachtung der allgemeinen Unfallentwicklung wurde auch die Entwicklung der Unfälle mit der Beteiligung von Kindern betrachtet. Betrachtet werden in der Statistik "Kinderunfälle" die Altersgruppe der Personen unter 15 Jahren. Grundlagen dafür sind der aktuelle Kinderunfallatlas aus dem Jahr 2012, der die Verkehrsunfälle des Zeitraumes 2006 bis 2010 betrachtet, und der Vorgängeratlas, der die Unfälle des Zeitraumes 2001 bis 2005 betrachtet (vgl. Neumann-Opitz / Bartz / Leipnitz (2008) und (2012)).

In den Unfallatlanten werden die Ergebnisse nach Ranglisten sowie in Gemeindetabellen nach Städte- bzw. Gemeindegrößenklassen differenziert dargestellt. Die Werte für die Stadt Gütersloh werden dabei zusammen mit 107 weiteren Städten mit Einwohnerzahlen von 50.000 bis 100.000 Einwohnern aufgeführt. Die Unfallsituation wird dargestellt durch die Zahl der Kinderunfälle, die Zahl der verunglückten Kinder je 1.000 der Altersgruppe und die Zahl der verunglückten Kinder je 1.000 der Altersgruppe differenziert nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung (zu Fuß, mit dem Rad, im Pkw).

Der Kinderunfallatlas 2010 weist für Gütersloh in Bezug auf alle im Straßenverkehr verunglückten Kinder eine mittlere bis höhere Unfallbelastung von 3,40 verunglückten Kindern je 1.000 der Altersgruppe auf. Die Stadt Gütersloh liegt damit auf Rang 72 unter den betrachteten 107 Mittelstädten.

Differenziert nach der Art der Verkehrsbeteiligung wurde für die Stadt Gütersloh eine geringe Unfallbelastung von Kindern im Fußverkehr mit 0,52 verunglückten Kindern je 1.000 der Altersgruppe festgestellt. Gütersloh nimmt damit die 11. Position der Rangliste ein. Eine hohe Unfallbelastung musste jedoch im Radverkehr festgestellt werden. Gütersloh kommt damit nur auf Rang 91 der betrachteten Mittelstädte.

Abbildung 40: Verunglückte Kinder als Fußgänger (links) und als Radfahrer (rechts)

Rang		VU/1.000	VU
- 4	Lingen (Ems)	0,28	- 11
2	Nordhorn	0,34	14
3	Bocholt	0,43	25
4	Willich	0,44	18
5	Rüsselsheim	0,48	22
6	Pulheim	0,49	19
7	Tübingen	0,50	26
8	Bad Salzuflen	0,51	19
9	Meerbusch	0,51	20
10	Sankt Augustin	0,51	2
11	Gütersloh	0,52	38
12	Rheine	0,55	- 01
13	Minden, Westf.	0,57	35
14	Passau	0,58	16
15	Lüneburg	0,58	28

Rang		VU/1.000	VU	
82	Marl, Westf.	1,83	112	
83	Neubrandenburg	1,84	62	
84	Wilhelmshaven	1,88	92	
85	Grevenbroich	1,91	90	
86	Cuxhaven	1,91	62	
87	Hilden	1,92	71	
88	Düren	1,94	136	
89	Ibbenbüren	1,97	84	
σv	Lunen	2,00	100	
91	Gütersloh	2,06	151	
- 02	Phono	2,21	127	
93	Norderstedt	2,30	110	
94	Offenburg	2,33	101	
95	Friedrichshafen	2,33	95	
96	Lingen (Ems)	2,35	92	

Quelle: Neumann-Opitz/Bartz/Leipnitz (2012)

Betrachtet man nun die Entwicklung, so fällt auf, dass zwar die absolute Anzahl an verunglückten Kindern steigt (von 188 auf 250), die Zahl der verunglückten Kinder je 1.000 jedoch von 3,95 auf 3,40 sinkt. Insgesamt ist die Entwicklung in Gütersloh positiver als im Bundesdurchschnitt. So ist die Entwicklung der Gesamtunfallbelastung in Gütersloh um ca. 15% unter der des Bundesdurchschnitts. Insgesamt verbessert sich die Stadt Gütersloh leicht von Rang 78 auf Rang 72.

Abbildung 41: Auszug aus dem Kinderunfallatlas

107 Städte 50.000 bis 100.000 Einwohner	Unfallkennziffer VU Kinder/1.000 2006-2010			Entwicklung der Unfallbelastung 2003-2005 zu 2008-2010 – Abweichung vom Bundes- durchschnitt in %				
	gesamt	Fußg.	Radf.	in Pkw	gesamt	Fußg.	Radf.	in Pkw
Grevenbroich	3.77	0,78	1.91	1,08	42.15	32 65	48,58	44,07
Gummerspach	2,57	1.07	U,34	0,76	0.20	-11,99	40,01	137,34
Gütersloh	3,40	0,52	2,08	0,83	-14,95	-16,36	-9,89	-27,12
Hamoin	0,00	0,00	0,00	0.000	0,00	199100	40,01	-
Hanau	3,14	1,01	0,92	1,21	3,70	11.48	47.21	-25,1

Quelle: Neumann-Opitz/Bartz/Leipnitz (2012)

Der Vergleich zu den anderen betrachteten Mittelstädten zwischen 50.000 und 100.000 Einwohner/-innen differenziert nach der Art der Verkehrsbeteiligung zeigt zwischen den beiden Betrachtungszeiträumen 2000 - 2005 und 2006 - 2010

- einen geringen Rückgang bei den als Fußgänger/-innen verunglückten Kindern pro 1.000 von ca. 20% (= Verbesserung von Rang 16 auf Rang 11),
- einen geringen Rückgang bei den als Radfahrer/-innen verunglückten Kindern pro 1.000 von ca. 16% (= Verbesserung von Rang 100 auf Rang 91) und
- einen nur unterdurchschnittlichen Rückgang bei den in Pkw verunglückten Kindern von ca. 4%
 (= gleichbleibend auf Rang 46).

Betrachtet man die Unfälle mit Beteiligung von Kindern im Fuß- und Radverkehr, im Betrachtungszeitraum 2012-2014, so fallen keine überdeutlichen Clusterungen rund um die Schulen auf.

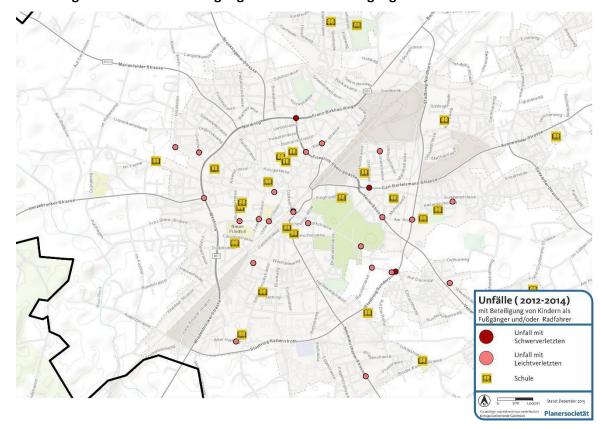


Abbildung 42: Unfälle mit Beteiligung von Kindern als Fußgänger und Radfahrer

Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Kreispolizeibehörde Gütersloh

3.6.2 Aktuelle Unfalllage 2012-2014

Für eine differenzierte Betrachtung des Unfallgeschehens in Gütersloh wird eine allgemeine Analyse der Unfalllage 2012 - 2014 sowie vertiefte Analysen zu unfallreichen Streckenabschnitten und Unfallhäufungsstellen durchführt. Dabei liegt der Fokus der Auswertungen auf Unfällen mit verletzten und getöteten Personen.

Die Grundlage für diese Auswertung bilden die Unfalldatensätze 2012 - 2014, die von der Kreispolizeibehörde Gütersloh zur Verfügung gestellt wurden.

Für die Analyse der aktuellen Unfalllage in Gütersloh wurden die polizeilichen Unfalldaten für den Zeitraum von 2012 bis 2014 betrachtet. Durch die Betrachtung eines 3-Jahres-Zeitraumes können die Analysen statistisch besser abgesichert werden, da jährliche Schwankungen ausgeglichen werden und die betrachteten Fallzahlen höher sind.

In den Jahren 2012 bis 2014 sind in der Stadt Gütersloh insgesamt 8.503 Straßenverkehrsunfälle durch die Polizei aufgenommen worden. Die überwiegende Zahl der erfassten Unfälle sind dabei Unfälle ausschließlich mit Sachschaden (ca. 86%). Unfälle mit Personenschaden machen hingegen nur einen Anteil von ca. 14% aus und liegen damit in etwa im bundesweiten Durchschnitt (ca. 13%²²).

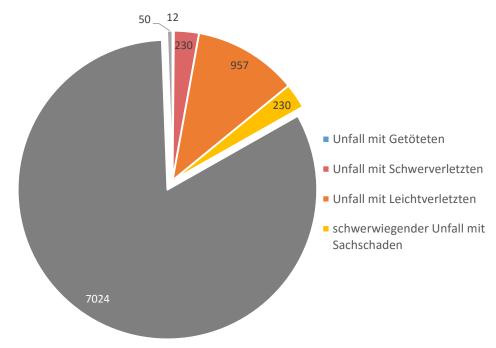


Abbildung 43: Unfallkategorien der Verkehrsunfälle in der Stadt Gütersloh (2012-2014)

Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Kreispolizeibehörde Gütersloh

Insgesamt wurden im Zeitraum 2012 bis 2014 1.199 Unfälle mit Personenschaden, d.h. durchschnittlich ca. 870 Unfälle pro Jahr, erfasst. Dabei wurden bei 957 Unfällen Unfallbeteiligte aus-

_

Statistisches Bundesamt

schließlich leichtverletzt. Bei 230 Unfällen wurden hingegen Personen schwer und bei 12 Unfällen Personen tödlich verletzt.²³

Unfallhäufungsstellen und unfallreiche Streckenabschnitte

Unfallhäufungsstellen sind entsprechend der Anlage 3 zu Aufgaben der Unfallkommission NRW Knotenpunkte, für die innerhalb eines Jahres drei Unfälle des gleichen Grundtyps mit Getöteten, Schwerverletzten, Leichtverletzten oder schweren Sachschaden erfasst wurden oder innerhalb von drei Jahren drei Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten oder fünf Unfälle mit Fußgänger- oder Radfahrerbeteiligung und Getöteten, Schwer- oder Leichtverletzten zu verzeichnen sind²⁴.

Abbildung 44: Ausschnitt aus Anlage 3 zur Identifikation von Unfallhäufungsstellen

Untersuchungsabschnitt



Quelle: Website MBWSV

In der Stadt Gütersloh können je nach Betrachtungsweise (1-Jahres-Betrachtung oder 3-Jahres-Betrachtung) verschiedene Knotenpunkte als Unfallhäufungsstellen identifiziert werden. In der 1-Jahres-Betrachtung zählen hierzu die Knotenpunkte Carl-Miele-Straße / Stadtring Nordhorn, Friedrich-Ebert-Straße / Bismarckstraße, Neuenkirchener Straße / Stadtring Kattenstroth, Neuenkirchener Straße / Südring, Nordring / Brockhäger Straße, Nordring / Marienfelder Straße, Westring / Herzebrocker Straße sowie Westring / Rhedaer Straße. Einige dieser Knotenpunkte finden sich auch in der 3-Jahres-Betrachtung wieder, die meisten variieren jedoch. In der 3-Jahres-Betrachtung zählen als Unfallhäufungsstellen die Knotenpunkte Carl-Miele-Straße / Annenstraße, Carl-Miele-Straße / Langer Weg, Haller Straße / Isselhorster Straße, Nordring / Brockhäger Straße, Verler Straße / Stadtring Sundern sowie Westring / Rhedaer Straße.

-

Schwerverletzte sind Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden. Getötete sind Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben. Leichtverletzte sind alle verletzten Personen, die weder getötet noch schwerverletzt wurden. (vgl. Webseite Destatis)

Webseite MBWSV

Drift/DatAcystelle gend 4 juhresBertanburg

Unfillhäufungstelle gend 5 juhresBertanburg

Unfillhäufungstelle gend 5

Abbildung 45: Unfallbelastete Streckenabschnitte und Unfallhäufungsstellen

Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Kreispolizeibehörde Gütersloh

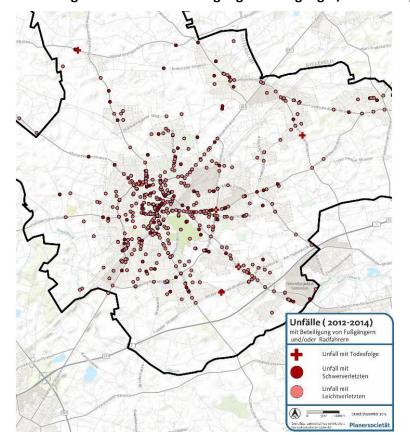


Abbildung 46: Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger/-innen und/oder Radfahrer/-innen

Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Kreispolizeibehörde Gütersloh

Neben diesen Unfallhäufungsstellen konnten weitere unfallreiche Straßen identifiziert werden (vgl. Anhang B). Wenig überraschend handelt es sich dabei jedoch zumeist um solche mit einem hohen Verkehrsaufkommen und zumeist um Unfälle ohne Personenschaden. Der Anteil von Unfällen mit Personenschaden liegt hier zwischen ca. 15% und maximal ca. 24% und weist damit im gesamtstädtischen Vergleich einen überdurchschnittlich hohen Anteil auf, wobei auch dann in der Mehrzahl leichte Verletzungen vorliegen. Insgesamt handelt es sich bei den Unfalltypen vor allem um Unfälle im Längsverkehr, Abbiegeunfälle sowie Unfälle beim Einbiegen / Kreuzen. Besonders viele Unfälle weist dabei die Verler Straße auf, was jedoch auch über ihre Länge zu erklären ist. Betrachtet man die Anzahl der Unfälle pro Streckenkilometer, so weisen die Kaiserstraße (324 Unfälle/km), die Hans-Böckler-Straße (253 Unfälle/km) sowie die Friedrich-Ebert-Straße (215 Unfälle/km) die höchsten Werte auf. Ein ähnliches Bild ergibt sich, wenn man nun noch die Unfallschwere, in Form der Unfälle mit Personenschaden, in die Betrachtung einbezieht. Auch hier steht die Kaiserstraße mit 42 Unfällen mit Personenschaden pro km an erster Stelle. Es folgen die Friedrich-Ebert-Straße (28,7 Unfälle mit PS/km) sowie der Nordring (27,8 Unfälle mit PS/km).

Zum Teil ist auf diesen Straßen ein erheblicher Anteil an Radfahrer/-innen an den Verletzten zu verzeichnen. Der höchste Anteil ist dabei mit fast 75 % auf der Carl-Bertelsmann-Straße festzustellen (vgl. Anhang B). Darüber hinaus fällt auf, dass die Zahl der beteiligten und insbesondere der verletzten Fußgänger/-innen gering ausfällt.

Insgesamt fällt auf, dass, bezogen auf die Gesamtstadt, der Anteil der Unfälle mit Fußgänger- bzw. Radfahrerbeteiligung unter dem jeweiligen Anteil am Modal Split liegen. So sind bei einem Modal Split-Anteil des Fußverkehrs von 10% nur an 1,45% der Unfälle der Jahre 2012-2014 Fußgänger beteiligt. Der Modal Split-Anteil des Radverkehrs ist mit 29% noch deutlich höher. Dennoch lag die Beteiligung von Radfahrer/-innen an Verkehrsunfällen im Betrachtungszeitraum bei wesentlich geringeren 9,24%. Dies ändert sich jedoch, wenn sich die Betrachtung auf Unfälle mit Personenschaden fokussieren. Hier ist der Anteil an Fußgänger/-innen mit 9,42% in etwa auf einem Stand mit dem Modal Split. Hinsichtlich des Radverkehrs stellt sich dies jedoch anders dar. So sind in 48,12% der Unfälle mit Personenschaden im Betrachtungszeitraum Radfahrer/-innen verwickelt.

Betrachtet man die Lage aller Unfälle (vgl. Anhang B), so fällt auf, dass die Mehrzahl der Unfälle innerorts vorfällt. In den Jahren 2012-2014 ereigneten sich zwischen ca. 83% und ca. 88% der Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften. Lediglich ca. 3% bis 4% ereigneten sich hingegen auf den Autobahnen auf Stadtgebiet von Gütersloh.

3.6.3 Stärken und Schwächen in der Verkehrssicherheit

Abschließend können folgende Stärken und Schwächen für das Thema Verkehrssicherheit in Gütersloh festgehalten werden:

- + Die Entwicklung der Unfallbelastung ist in Gütersloh insgesamt positiver als im Bundesdurchschnitt
- o Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern schwankt in den letzten drei Jahren, Tendenz nicht auszumachen
- Gütersloh weist eine vergleichsweise mittlere bis h\u00f6here Unfallbelastung von Kindern im Stra\u00dfenverkehr auf
- Die Zahl der beteiligten Radfahrer zeigt absolut eine leicht steigende Tendenz

3.7 Zusammenfassende Chancen- und Mängelanalyse

In einer zusammenfassenden Betrachtung der Bestandsanalyse kann festgestellt werden, dass Gütersloh bereits ein hohes Niveau im Bereich der Nahmobilität erreicht hat. Die Bedingungen in der Stadt der kurzen Wege für den Fußverkehr sind gut, weisen aber noch Potenziale für eine systematische Weiterentwicklung auf, um das Zufußgehen auch im Modal Split entsprechend zu positionieren. Das Radfahren ist in Gütersloh alltäglich. Hier ergeben sich weitere Potenziale durch eine Qualifizierung der Infrastruktur im Zuge eines Radverkehrsnetzes. Auch als Zu- und Abbringer zur Haltestelle bzw. Bahnhof kann das Rad in Gütersloh weiter gestärkt werden und so im Mobilitätsverbund auch zur Stärkung des ÖPNV beitragen.

Mit der Einführung des neuen Stadtbuskonzepts 2015 sind die Weichen für einen schlanken und schnellen ÖPNV gestellt worden. Mit wachsender Erfahrung im Betrieb ist das Konzept nun kontinuierlich in Abstimmung mit dem Arbeitskreis Mobilität weiterzuentwickeln. Die Infrastruktur ist mit der Gestaltung vieler Haltestellen erneuert worden. Auch im Bereich der Barrierefreiheit ist der Stadtverkehr in Bezug auf Fahrzeuge und Information gut aufgestellt. Potenziale zur Attraktivitätssteigerung ergeben sich in der Verknüpfung, der Tarifgestaltung und Kommunikation. Auch im Spätverkehr sind Potenziale zu prüfen.

Die Nutzung der Verkehrsmittel im Umweltverbund, der die klimafreundliche Mobilität nämlich das Zufußgehen, das Radfahren und die Öffentlichen Verkehrsmittel umfasst, ist abhängig von der Akzeptanz. Im Beteiligungsverfahren zum Masterplan klimafreundliche Mobilität wurden Erfahrungen mit Nutzungshemmnissen im Umweltverbund mehrfach beschrieben. Für eine Maßnahmenentwicklung zur Stärkung des Umweltverbundes ist es daher relevant, sich auch mit den Hemmnissen auseinanderzusetzen und hier Lösungen zu entwickeln.

Abbildung 47: Nutzungshemmnisse im Umweltverbund



Quelle: Planersocietät

Gesamtstädtisch betrachtet ist die Stadt Gütersloh sehr gut an die regionalen und überregionalen Verkehrsachsen angebunden. Vor allem für den Wirtschaftsstandort Gütersloh sind hier bereits gute Voraussetzungen hinsichtlich der Erreichbarkeit für den Güterverkehr erfüllt. Als "Einpendlerstadt" spielen die Verkehrsanbindungen aber auch für die starken Pendlerströme eine wichtige Rolle, welche teilweise jedoch zu hohen Verkehrsbelastungen und Stauproblematiken führen. Mit dem Stadtring ermöglicht die Stadt eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt, wo ein ausreichendes Angebot an Kfz-Stellplätzen vorhanden ist. Gleichzeitig bildet der Stadtring als stark Kfzorientierter Straßenraum eine Barriere hinsichtlich der Erreichbarkeit der Innenstadt für den nichtmotorisierten Verkehr. Die konsequente Geschwindigkeitsberuhigung in Wohngebieten und im Umfeld der Fußgängerzone zeigt bereits die bestehenden Ansatzpunkte zur verträglichen Bündelung von Verkehrsströmen im Gütersloher Stadtgebiet. Mit den Stadtwerken existiert in Gütersloh ein Vorbildakteur im Bereich der Elektromobilität, im Besonderen bezüglich des Ausbaus der Ladeinfrastruktur sowie der Integration von E-Fahrzeugen in die unternehmenseigene Flotte.

Auch im Bereich der Kommunikation und des Mobilitätsmanagements gibt es in Gütersloh mit Aktionstagen, Carsharing und Bikesharing bereits Erfahrungen. Hier kann angeknüpft werden, um den Bereich des Mobilitätsmarketings und der Organisation hin zur Multimodalität weiter auszubauen.

4 CO₂-Bilanzierung und Minderungspotenziale

Zur Bilanzierung wurde das Onlinetool "ECORegion smart DE" herangezogen. In das Tool waren bereits die Daten der Jahre 1990 bis 2013 eingepflegt. Es musste also lediglich eine Eingabe für das Jahr 2014 vorgenommen werden. Zur Bilanzierung werden die Kfz-Zulassungsdaten benötigt, die kostenfrei beim Kraftfahrtbundesamt (KBA) abgerufen werden können und entsprechend in ECORegion eingepflegt wurden. Um die CO₂-Bilanz im Verkehr zu berechnen, wurden die Werte von 2007 bis 2014 sowie die Beschäftigten- und Bevölkerungsdaten der Stadt Gütersloh, wie sie bereits im Tool eingepflegt waren, für denselben Zeitraum genutzt.

Die Software ECORegion erlaubt die Feststellung und den Vergleich der Bilanzen verschiedener Sektoren (Wirtschaft, Haushalte, Verkehr), lässt aber auch eine differenziertere Betrachtung der einzelnen Sektoren zu. So werden innerhalb des Bereichs Verkehr die Werte für die verschiedenen Verkehrsträger sowie für die verschiedenen im Verkehrsbereich eingesetzten Energieträger unterschieden.

Die für die Stadt Gütersloh vorliegenden Zulassungsdaten ermöglichen eine spezifische Bilanz in den Bereichen motorisierter Individualverkehr (MIV) und Straßengüterverkehr. Alle anderen Daten werden von ECORegion anhand der eingespeisten Beschäftigten- und Bevölkerungszahlen beruhend auf nationalen Durchschnittswerten automatisch generiert.

Im Bereich Personenfernverkehr werden die Werte für Flugverkehr und Schienenfernverkehr ebenfalls aus der Startbilanz generiert, da bei einer Bilanzierung nach dem Verursacherprinzip auch für Kommunen z. B. ohne Straßenbahn, U-Bahn oder Flughafen davon ausgegangen wird, dass die Einwohner/-innen der Kommune diese Verkehrsmittel dennoch nutzen (außerhalb des betrachteten Gebiets) und somit auch in diesem Bereich einen CO₂-Ausstoß verursachen.

Auch für den Güterverkehr per Schiff und Bahn sind deutschlandweite Durchschnittswerte vorgegeben. Diese können bei entsprechender Datenlage zwar geändert werden, allerdings liegen kleinräumige Daten hierzu nicht vor. Durch die Anwendung des Verursacherprinzips werden die Güterverkehre – vergleichbar mit dem Personenfernverkehr – ebenfalls anhand der Bevölkerungsund Beschäftigtenzahlen generiert.

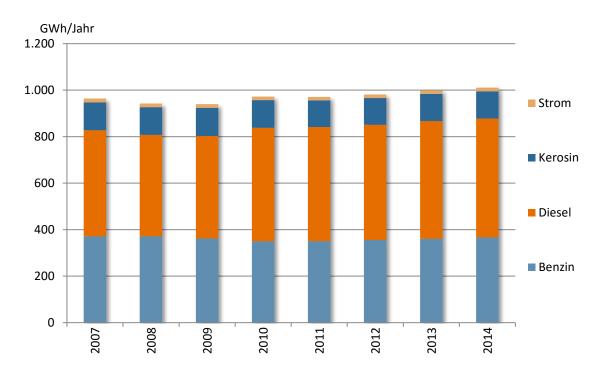
4.1 Verkehrliche CO2-Bilanzierung

4.1.1 Entwicklung des Energieverbrauchs

Die Betrachtung des gesamten Energieverbrauchs der Energieträger zeigt im abgebildeten Zeitverlauf eine relative Konstanz und steigt von 2007 (964 GWh) bis 2014 (1.011 GWh) lediglich um ca. 5%. Im Mittel schwanken die Werte um 973 GWh.

Differenziert nach Energieträgern betrachtet zeigt sich, dass während die Werte des Benzinverbrauchs relativ konstant bleiben, die des Dieselverbrauchs um ca. 10% ansteigen.

Abbildung 48: Entwicklung der Energieverbräuche (in GWh/a) 2007-2014 im Verkehrsbereich, differenziert nach Energieträgern



Quelle: Planersocietät nach Daten aus ECORegion (Stand: 19.11.2015)

Diese Änderung kann auf die noch immer andauernde verstärkte Hinwendung der Verbraucher/innen zu Diesel-Pkw²⁵ zurückgeführt werden.

Der Kerosinverbrauch bleibt ebenfalls relativ konstant und sinkt leicht von 120 GWh im Jahr 2007 auf 117 GWh im Jahr 2014.

Auch der Stromverbrauch, welcher bislang vor allem durch den Schienenverkehr verursacht wird, stagniert über den gesamten Zeitraum auf einem relativ niedrigen Niveau von ca. 16 GWh.

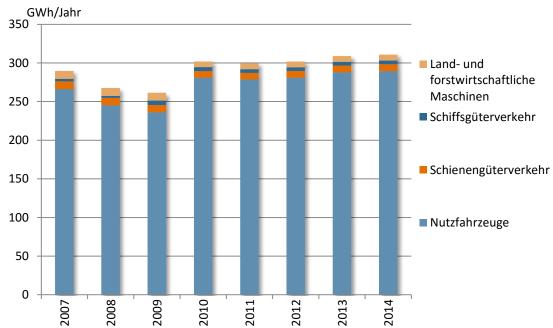
2

http://www.veh-ev.de/files/110706-energiemarkt-prognose.pdf

4.1.2 Entwicklung im Güterverkehr

Im Güterverkehr wird zur Angabe der Fahrleistung normalerweise die Einheit Tonnenkilometer pro Jahr (tkm/a) genutzt. Da in ECORegion jedoch die Fahrleistungen der Nutzfahrzeuge in Fahrzeugkilometern pro Jahr (Fkm/a) und die des Schienen- und Schiffsgüterverkehrs in tkm/a dargestellt werden, können diese Zahlen nicht einfach aufaddiert werden. Aus diesem Grund wird im Folgenden der Verbrauch (GWh/a) genutzt, um die Entwicklung im Güterverkehr zwischen 2007 und 2014 darzustellen. Zusätzlich wird auch die Entwicklung des CO₂-Ausstoßes dargestellt. Für eine langfristige CO₂-Bilanzierung ist diese Gegenüberstellung relevant, da bei Verwendung CO₂-ärmerer Antriebsarten der CO₂-Ausstoß sinkt, während der Energieverbrauch gleich bleibt bzw. auch sinken oder ggf. sogar steigen kann.

Abbildung 49: Entwicklung der Energieverbräuche (in GWh/a) 2007-2014 im Güterverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien



Quelle: Planersocietät nach Daten aus ECORegion (Stand: 19.11.2015)

t CO2/Jahr
120.000
100.000
80.000
80.000
80.000
Schienengüterverkehr
40.000
Nutzfahrzeuge

2011

2012

Abbildung 50: Entwicklung der CO₂-Emissionen (in t/a) 2007-2014 im Güterverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien

Quelle: Planersocietät nach Daten aus ECORegion (Stand: 19.11.2015)

2009

2008

0

Beide Grafiken sind in ihrem Verlauf nahezu identisch. Die relativ großen Schwankungen zwischen den Jahren 2007 und 2008 sowie der starke Anstieg von 2009 auf 2010, jeweils bei den Nutzfahrzeugen, kann vor allem mit den Zulassungsdaten des KBA erklärt werden. Vom Jahr 2007 auf das Jahr 2008 ist hier ein Rückgang der zugelassenen Lastkraftwagen (Lkw) um gut 6% zu verzeichnen. Vom Jahr 2009 auf das Jahr 2010 wiederum liegt beinahe eine Verdoppelung der zugelassenen Sattelzugmaschinen (großen Lkw) von 209 auf 405 vor. Ob es sich dabei um einen Fehler in den Daten des KBA handelt oder der Fuhrpark an Sattelzugmaschinen in der Stadt Gütersloh von einer oder mehreren Firmen stark erhöht wurde, kann dabei nicht nachvollzogen werden.

Alle anderen Werte hingegen sind eher unauffällig. So sinken sowohl die Energieverbräuche, als auch die CO₂-Emissionen des Schienengüterverkehrs im Betrachtungszeitraum leicht. Der Schiffsgüterverkehr hingegen steigt leicht an.

4.1.3 Entwicklung im Personenverkehr

Für die Darstellung der Entwicklung im Personenverkehr werden die Fahrleistungen in Mio. Personenkilometern pro Jahr (Pkm/a) sowie die CO₂-Emissionen herangezogen.

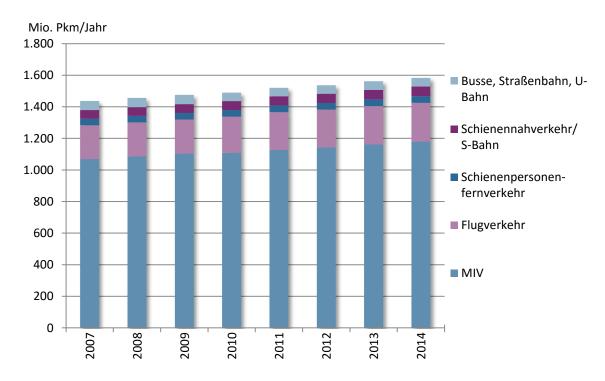
Die Entwicklung zeigt, dass die Fahrleistungen im Personenverkehr seit 2007 weiterhin steigen. Dies gilt vor allem für den MIV. Hier ist im Betrachtungszeitraum ein Anstieg von ca. 10% zu verzeichnen. Mit Werten zwischen 1.070 und 1.180 Mio. Pkm/a bzw. zwischen 176.500 und 186.000 t CO_2/a weist der MIV darüber hinaus mit Abstand die höchsten Werte auf. Ebenfalls gestiegen sind die Fahrleistungen im Flugverkehr, die von 2007-2014 sogar um ca. 14% gestiegen sind. Mit

Werten zwischen 13 und 33 Mio. Pkm/a weist der Flugverkehr damit nach dem MIV die zweithöchsten Fahrleistungen auf.

Die jährlichen Fahrleistungen der Verkehrsträger im ÖPNV (Linienbusse, Straßenbahn/U-Bahn, Schienennahverkehr) nehmen zwischen 2007 und 2014 dagegen nur wenig zu und weisen Werte zwischen 110 und 115 Mio. Pkm/a auf. Damit sind in diesem Bereich die geringsten Fahrleistungen im Personenverkehr zu verzeichnen.

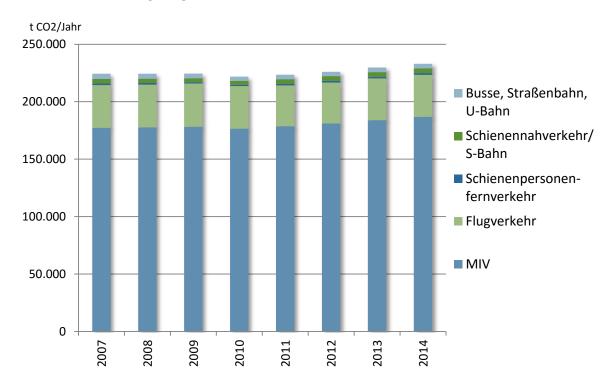
Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei der Betrachtung der CO_2 -Emissionen. Hier liegen die Verkehrsträger des ÖPNV mit Werten zwischen 7.200 und 8.300 t CO_2 /a weit unter den Werten des MIV.

Abbildung 51: Entwicklung der Fahrleistungen (in Mio. Pkm/a) 2007-2014 im Personenverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien



Quelle: Planersocietät nach Daten aus ECORegion (Stand: 19.11.2015)

Abbildung 52: Entwicklung der CO₂-Emissionen (in t/a) 2007-2014 im Personenverkehr, differenziert nach Fahrzeugkategorien



Quelle: Planersocietät nach Daten aus ECORegion (Stand: 19.11.2015)

4.1.4 CO2-Ausstoß nach Energieträgern und Fahrzeugkategorien

Der Gesamtausstoß im Verkehr belief sich im Bilanzjahr 2014 auf rund 335.000 t, wovon 233.000 t (69,5%) auf den Personen- und 102.000 t (30,5%) auf den Güterverkehr entfallen.

200.000 186.802 180.000 160.000 140.000 120.000 94.409 100.000 80.000 60.000 36.559 40.000 20.000 3.986 3.980 3.958 2.508 1.532 1.563 0 land- & forstwirtschaftl. Maschinen Schienenpersonenfernverkehr Busse, Straßenbahn, U. Bahn Schienennahverkehr/S-Bahn Schienengüterverkehr Nutzfahrzeuge

Abbildung 53: CO2-Ausstoß (in t) 2014 im Verkehrsbereich, differenziert nach Fahrzeugkategorien

Quelle: Planersocietät nach Daten aus ECORegion (Stand: 19.11.2015)

Die Betrachtung der CO₂-Ausstöße nach Fahrzeugkategorien zeigt, dass der MIV mit rund 187.000 t und die Nutzfahrzeuge mit rund 95.000 t die jeweils höchsten Anteile am Personenbzw. Güterverkehr aufweisen.

4.1.5 CO2-Ausstoß pro Einwohner-/in

Der CO₂-Ausstoß pro Einwohner-/in in der Stadt Gütersloh im Bereich Verkehr ist im gesamten Betrachtungszeitraum nur leicht gestiegen, schwankt jedoch relativ konstant um einen Mittelwert von 3,33 t CO₂/a. Dabei lag das Minimum im Jahr 2009 bei 3,22 t CO₂. Das Maximum stellt das Jahr 2014 mit 3,41 t CO₂ dar. Damit liegt die Stadt Gütersloh weit über dem bundesdeutschen Durchschnitt an CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich von rund 2,4 t CO₂/a. Wie problematisch dieser hohe CO₂-Ausstoß pro Einwohner-/in ist wird vor allem dann deutlich, wenn man sich die laut Umweltbundesamt (UBA) verträgliche Quote über <u>alle</u> Bereiche, also neben dem Verkehr unter anderem auch Konsum, Ernährung sowie Heizen und Warmwasser, anschaut. Dieser noch klimaverträgliche Zielwert liegt bei 2,5 t CO₂ insgesamt pro Einwohner-/in und damit weit unter dem Wert, der in der Stadt Gütersloh allein im Teilbereich Verkehr ausgestoßen wird.

3
2
1

bundesdeutscher Durchschnitt

(im Bereich Verkehr)

Zielwert

(über alle Bereiche)

Abbildung 54: CO₂-Ausstoß pro Einwohner/-in im Verkehr in Gütersloh, im bundesdeutschen Durchschnitt sowie der verträgliche Zielwert über alle Bereiche

Quelle: Planersocietät nach Daten aus ECORegion (Stand: 19.11.2015) sowie des UBA

4.2 Referenzszenario

Gütersloh

(im Bereich Verkehr)

Das Referenzszenario beschreibt eine mögliche Entwicklung der CO₂-Emissionen der Stadt in der Annahme, dass keinerlei Maßnahmen getroffen werden, die eine klimafreundliche Entwicklung der Mobilität fördern. Das Szenario geht lediglich von allgemeinen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Trends aus, die sich auf EU-, Bundes- und Landesebene abzeichnen. Dazu wurde auf Grundlage vergleichbarer, bundesweiter Studien und Prognosen, der Bevölkerungsprognose des Kreises Gütersloh sowie fachkundiger Einschätzungen die grundlegende Veränderung der im Modell variablen Mobilitätsdaten bis 2030 festgelegt. Die maßgeblichen Größen dabei sind insbesondere die demografische Entwicklung, die Zulassungszahlen von Pkw pro Einwohner-/in sowie tendenzielle Veränderungen im Verkehrsverhalten (Verlagerung von Wegen vom Pkw auf den Umweltverbund). Darüber hinaus findet der steigende Anteil innovativer Fahrzeugtechnologien Niederschlag und findet über die Verringerung des CO₂-Ausstoßes der Kfz-Flotte (also aller in der Stadt zugelassener Kfz) Eingang in das Szenario.

Somit finden folgende Parameter Eingang in die Berechnung des Referenzszenarios:

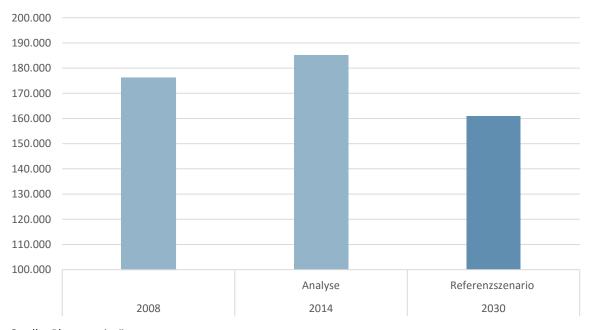
Tabelle 4: Annahmen Referenzszenario

		Tendenz	2030 (im Vergleich zu 2014)		
Demo- grafie	Einwohnerzahl		Bevölkerungsanstieg (+12%)		
	Altersstruktur	₹	fortschreitende Alterung der Gesellschaft		
Mobilitäts- verhalten	Wege/Person und Tag	-	Leichter Anstieg der Anzahl der Wege/Person		
	Pkw-Verfügbarkeit		Pkw-Dichte nimmt zu (+12%)		
	Fahrleistung	*	Zunahme der Wegelängen, Fahrleistung steigt aufgrund von zunehmender Seniorenmobilität (+14%)		
Antriebstechnik		*	Minderung des CO ₂ -Ausstoßes im MIV (Flott durchschnitt: 118 g CO ₂ / km), Umsetzung und Fo schreibung der EU-Vorgaben bei Neufahrzeug steigende Anteile an Elektro-/ Hybridfahrzeug (Nutzung regenerativer Energien)		

Quelle: Planersocietät

Im Ergebnis der Berechnungen zeigt sich, dass, falls die Stadt keinerlei Maßnahmen ergreift, der CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2030, trotz Bevölkerungsanstieg, von 185.000 tCO₂ im Jahr 2014 auf 161.000 tCO₂ sinken wird (-8,5%). Diese Reduktion wird allein über den technischen Fortschritt in der Fahrzeugtechnologie realisiert.

Abbildung 55: CO₂-Emissionen in t im Verkehr für das Referenzszenario²⁶



Quelle: Planersocietät

²⁶ Dabei wird allerdings lediglich auf den Pkw-Verkehr Bezug genommen.

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

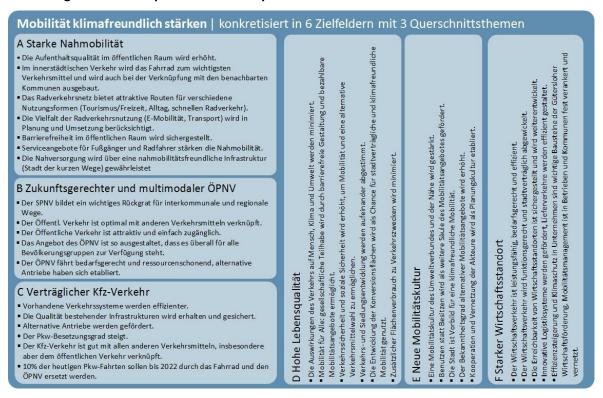
5 Zielkonzept

Die Ziele definieren die inhaltliche Ausrichtung des Masterplans klimafreundliche Mobilität Sie wurden aus den Zielen vorliegender Konzepte – um potenzielle Zielkonflikte mit bestehenden Planwerken zu vermeiden – abgeleitet und zusammen mit dem Auftraggeber und dem Arbeitskreis Mobilität diskutiert und abgestimmt. So wurden u. a. folgende Konzeptionen und Berichte herangezogen:

- Einzelhandels- und Zentrenkonzept (2008)
- Gewerbeentwicklungskonzept (2015)
- Klimaschutzkonzept Gütersloh (2013)
- Nahverkehrsplan Kreis Gütersloh (2007)
- Demografiebericht (2008)
- Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh (2016)

Das Oberziel die Mobilität klimafreundlich zu stärken wird ergänzt und konkretisiert durch sechs Zielfelder, darunter drei Querschnittsthemen (Zielfelder D, E und F). Anhand messbarer Indikatoren die Ziele auch zur Evaluation in der Umsetzung.

Abbildung 56: Zielkonzept für den Masterplan klimafreundliche Mobilität



Quelle: Planersocietät

A Starke Nahmobilität

- A1 Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird erhöht.
- A2 Im innerstädtischen Verkehr wird das Fahrrad zum wichtigsten Verkehrsmittel und wird auch bei der Verknüpfung mit den benachbarten Kommunen ausgebaut.
- A3 Das Radverkehrsnetz bietet attraktive Routen für verschiedene Nutzungsformen (Tourismus/Freizeit, Alltag, schnellen Radverkehr).
- A4 Die Vielfalt der Radverkehrsnutzung (E-Mobilität, Transport) wird in Planung und Umsetzung berücksichtigt.
- A5 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum wird sichergestellt.
- A6 Serviceangebote für Fußgänger und Radfahrer stärken die Nahmobilität.
- A7 Die Nahversorgung wird über eine nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur (Stadt der kurzen Wege) gewährleistet

B Zukunftsgerechter und multimodaler ÖPNV

- B1 Der SPNV bildet ein wichtiges Rückgrat für interkommunale und regionale Wege.
- B2 Der Öffentliche Verkehr ist optimal mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft.
- B3 Der Öffentliche Verkehr ist attraktiv und einfach zugänglich.
- Das Angebot des ÖPNV ist so ausgestaltet, dass es überall für alle Bevölkerungsgruppen zur Verfügung steht.
- B5 Der ÖPNV fährt bedarfsgerecht und ressourcenschonend, alternative Antriebe haben sich etabliert.

C Kfz-Verkehr verträglich gestalten

- C1 Vorhandene Verkehrssysteme werden effizienter.
- C2 Die Qualität bestehender Infrastrukturen wird erhalten und gesichert.
- C3 Alternative Antriebe werden gefördert.
- C4 Der Pkw-Besetzungsgrad steigt.
- C5 Der Kfz-Verkehr ist gut mit allen anderen Verkehrsmitteln, insbesondere aber dem öffentlichen Verkehr verknüpft.
- C6 10 % der heutigen Pkw-Fahrten sollen bis 2022 durch das Fahrrad und den ÖPNV ersetzt werden.

D Lebensqualität erhöhen

- D1 Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Klima und Umwelt werden minimiert.
- D2 Mobilität für Alle: gesellschaftliche Teilhabe wird durch barrierefreie Gestaltung und bezahlbare Mobilitätsangebote ermöglicht.
- D3 Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit wird erhöht, um Mobilität und eine alternative Verkehrsmittelwahl zu ermöglichen
- D4 Verkehrs- und Siedlungsentwicklung werden aufeinander abgestimmt.
- Die Entwicklung der Konversionsflächen wird als Chance für stadtverträgliche und klimafreundliche Mobilität genutzt.
- D6 Zusätzlicher Flächenverbrauch zu Verkehrszwecken wird minimiert.

E Mobilitätskultur entwickeln

- E1 Eine Mobilitätskultur des Umweltverbundes und der Nähe wird gestärkt.
- E2 Benutzen statt Besitzen wird als weitere Säule des Mobilitätsangebotes gefördert.
- E3 Die Stadt ist Vorbild für eine klimafreundliche Mobilität.
- E4 Der Bekanntheitsgrad alternativer Mobilitätsangebote wird erhöht.
- E5 Kooperation und Vernetzung der Akteure wird als Planungskultur etabliert.

F Starker Wirtschaftsstandort

- F1 Der Wirtschaftsverkehr ist leistungsfähig, bedarfsgerecht und effizient.
- F2 Der Wirtschaftsverkehr wird funktionsgerecht und stadtverträglich abgewickelt.
- F3 Die Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten ist sichergestellt und wird weiterentwickelt.
- F4 Innovative Logistiksysteme werden gefördert, Lieferverkehre werden effizient gestaltet.
- F5 Effizienzsteigerung und Klimaschutz in Unternehmen sind wichtige Bausteine der Gütersloher Wirtschaftsförderung. Mobilitätsmanagement ist in Betrieben und Kommunen fest verankert und vernetzt.

6 Maßnahmen und Handlungskonzept

Das Mobilitätsverhalten unterliegt einem Wandel, immer mehr Pkw-Wege vor allem im urbanen Raum werden substituiert. Dabei gewinnt die Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes an Bedeutung. In diesem Sinne ist Multimodalität weiter zu stärken.

Für eine Übersicht der zahlreichen Optionen im Mobilitätsverhalten, ist eine Mobilitätspyramide hilfreich. Diese verdeutlicht die Bedeutung der Aktiven Mobilität. Das Zufußgehen und Radfahren bilden die Basis. Gütersloh als Stadt der kurzen Wege hat ideale Voraussetzungen für eine Mobilitätskultur der Nähe. Das Fahrrad wird - insbesondere durch Elektrounterstützung - zunehmend aber auch für längere Distanzen genutzt. Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat für eine klimafreundliche Mobilität. Die Herausforderung besteht darin, den Anteil des nichtmotorisierten und kollektiven Verkehrs zu erhöhen und den verbleibenden motorisierten Verkehr verträglich zu gestalten.

Aktive Mobilität

Flegne Körpekraft
Ale Enfermungen differenziert

Flegne Körpekraft
Ale Enfermungen differenziert

Abbildung 57: Mobilitätspyramide

Quelle: Netzwerk Slowmotion

Der Masterplan klimafreundliche Mobilität zeigt dafür vier Handlungsfelder auf:

A ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN

Nahmobilität | Fußverkehr | Radverkehr

CANFAHREN UND HANDELN

Kfz-Verkehr | Wirtschaftsverkehr

B EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN

Bus | Bahn | Inter- und Multimodalität

D ORGANISIEREN UND ELEKTRIFIZIEREN

Mobilitätsmanagement | Elektromobilität

6.1 Handlungsfeld A – ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN

6.1.1 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Das Zu-Fuß-Gehen nimmt vor dem Hintergrund einer Nahmobilitätsförderung und einer alternden Bevölkerung eine wichtige Rolle ein. Alle Wege – auch die Fahrt mit dem Auto, dem Rad oder dem Bus – beginnen und enden zu Fuß. Heute werden in Gütersloh 10% aller Wege der Bevölkerung zu Fuß zurückgelegt. Dieser Fußverkehrsanteil liegt deutlich unter dem landesweiten Durchschnitt von NRW (22,7%) sowie unter dem MID-Durschnitt vergleichbarer Gemeindegrößen (25%).

Vor diesem Hintergrund ist das Ziel, den Fußverkehr in seiner aktuellen Position zu stärken sowie auf zukünftige Herausforderungen vorzubereiten (demografischer Wandel). Hierzu gehören insbesondere die Attraktivität der Wege, die Verkehrssicherheit sowie die Barrierefreiheit.

Zu Fuß gehen ist kostenlos, produziert weder Schadstoffe noch Lärm und Fußgänger benötigen von allen Verkehrsmitteln den geringsten spezifischen Flächenbedarf. Zudem sichert das Zu-Fuß-Gehen die selbstständige Mobilität v. a. für bestimmte Gruppen, wie z. B. Kinder, Senioren oder Mobilitätsbeeinträchtigte. Letztendlich fördert die Bewegung auch die Gesundheit und das Wohlbefinden. Fußgänger tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Voraussetzungen hierfür sind kurze, ausreichend breite, sichere und möglichst barrierefreie Wege sowie geringe Restriktionen bei Fahrbahnquerungen.

Fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßenräumen

Zu Fuß bewegt man sich gerne durch Räume, die einen Erholungs- und Freizeitwert haben oder eine besondere städtebauliche Qualität aufweisen. Hierzu gehört auch die Berücksichtigung des entsprechenden Platzbedarfs von Fußgänger/-innen, Familien mit Kinderwagen und mobilitätseingeschränkten Personen, die durch Gehhilfen höhere Anforderungen an den Straßenraum stellen. Eine fußgängerfreundliche Gestaltung der Stadt- und Straßenräume ist weiter zu entwickeln.

Eine barrierefreie, fußgängerfreundliche Straßenraumgestaltung steht, wie auch bereits im ISEK angedeutet, im Mittelpunkt der zukünftigen Umgestaltungen. Dies gilt vor allem für die Durchlässe der Barrieren wie die Bahntrasse sowie die B 61 (vgl. Maßnahme A.13).

Bei Verkehrsräumen für Fußgänger/-innen sollten folgende Oberflächeneigenschaften gegeben sein: fest, griffig, eben und fugenarm bzw. engfugig (FGSV 2011: 30). Dies ermöglicht die allgemeine Leichtigkeit in der Fortbewegung vor allem für gehbehinderte Menschen. Neben der Oberflächenbeschaffenheit spielt für sehbehinderte Personen die visuelle Kontrastbildung eine entscheidende Rolle (hell-dunkel, reflektierend-reflexionsarm; vgl. FGSV 2011: 31).

Barrierefreiheit

"Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen […], wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind" (§ 4 BGG).

Zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums ist zu berücksichtigen, dass es vielfältige Arten und Grade von Mobilitätseinschränkungen gibt und sich z.T. auch mehrere Behinderungsarten überlagern. Um Mobilität für möglichst alle Menschen zu ermöglichen, sollte das Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip angewendet werden, das heißt, es werden immer mindestens zwei Sinne angesprochen (optisch, akustisch, taktil).

Viele Bedingungen, die nicht mobilitätseingeschränkte Personen die Nutzung eines Weges komfortabler machen, sind für Gehbehinderte oftmals eine generelle Voraussetzung. So können nur Wege, die ausreichend breit und eben sind sowie weder Schwellen, Stufen oder größere Steigungen aufweisen, von Gehbehinderten (ohne fremde Hilfe) bewältigt werden. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass sich die Gruppe der Gehbehinderten selbst aus Personen mit ganz unterschiedlichen Behinderungsarten und Hilfsmitteln zusammensetzt (z. B. Rollstühle zum Schieben, elektrische Rollstühle, Rollatoren, Gehhilfen mit Unterarmstützen usw.; vgl. HSVV 2006: 23/24).

Die Funktionsstörungen von sensorisch beeinträchtigten Personen (Hör- und Sehbehinderte) müssen durch andere Wahrnehmungen und Sinne ausgeglichen werden. Blinde Menschen sind auf ihren Hör- und Tastsinn (hauptsächlich mittels Langstock) angewiesen. Sehbehinderte nutzen oftmals noch das restliche Sehvermögen und benötigen daher starke Kontraste. Gehörlose und Schwerhörige können alle akustischen Warn- und Gefahrensignale nicht oder nur eingeschränkt wahrnehmen und sind in erster Linie auf ihr Sehvermögen angewiesen; bei ihnen kommt erschwerend hinzu, dass ihre Behinderung von den Mitmenschen i. d. R. nicht auf Anhieb erkannt werden kann (vgl. HSVV 2006: 25).

Maßnahmen sind allerdings nur als Teil eines zusammenhängenden Netzes zweckdienlich. Dabei bestimmt der Grad der Vollständigkeit die Nutzbarkeit eines Netzes. Eine Schwachstelle kann als Netzlücke dazu führen, das ganze Wege für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht nutzbar sind und ggf. gewisse Ziele nicht oder nur mit erheblichem Umweg erreicht werden können.

Es ist darauf hinzuweisen, dass eine barrierefreie Straßenraumgestaltung i. d. R. auch die Nutzung für den "normalen", nicht mobilitätseingeschränkten Fußgänger komfortabler gestaltet, z. B. durch ausreichend Bewegungsraum, ebene Wege oder das Fehlen von Schwellen, Unebenheiten, Stufen und größere Steigungen. Insbesondere Menschen mit Kinderwagen, Rollkoffer o.ä. können davon profitieren. Bei der Anwendung eines Mehr-Sinne-Prinzips wird daher auch vom Begriff "Design für alle" gesprochen.

Für blinde Menschen stellt die innere Leitlinie die wichtigste Orientierung auf Gehwegen dar. Dies ist die von der Fahrbahn abgewandte, ertastbare Gehwegbegrenzung, z. B. ein Gebäude oder eine Mauer (vgl. FGSV 2011: 27/28, HSVV 2006: 27/28).

Neben diesem "Grund"-Prinzip können die weiteren Anforderungen blinder Menschen mit einem einheitlichen Leitsystem abgedeckt werden. Diese erfüllen durch verschiedene Elemente (z. B. Rippen- und Noppenplatten) unterschiedliche Funktionen (Warn-, Entscheidungs- und Leitfunktion; vgl. FGSV 2011: 32ff.).

Abbildung 58: Barrierefreie Querungsstelle, die sowohl Seh- als auch Gehbehindertengerecht wirkt



Quelle: Planersocietät

In Gütersloh sollte ein Leitsystem vor allem im Bereich der Innenstadt eingerichtet werden. Dazu sollte das Leitsystem in einem ersten Schritt ausgehend vom Bahnhof den gesamten Bereich von Innenstadt sowie den ZOB erschließen (vgl. Maßnahme A.6).

Lichtsignalanlagen

Wartezeiten an Ampelanlagen werden von Fußgängern und Radfahrern oftmals als zu lang empfunden. Hierzu zählen in Gütersloh insbesondere Kreuzungsbereiche der B 61, aber auch die Lichtsignalanlagen (LSA) im Bereich der Spexarder Straße, der Verler Straße, der Friedrich-Ebert-Straße sowie der Carl-Bertelsmann-Straße.

Viele LSA in Gütersloh schalten für Fußgänger und Radfahrer/-innen nur nach Betätigung eines Signalgebers (Tasters) auf Grün. Die Grünanforderung über einen Taster bei parallel zum Kfz-Verkehr verlaufenden Fußgängerströmen ist i. d. R. mit Zeitverlusten verbunden, wenn die Grünanforderung für den aktuellen Umlauf zu spät kommt und auf den nächsten gewartet werden muss. Hinsichtlich der Einschränkungen für den Fußverkehr soll die Notwendigkeit der bestehenden Grünanforderungen sukzessive überprüft werden. In den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) wird die Schaltung einer Fußgängerfreigabezeit auf Fußgängeranforderung nur für in dem Fall empfohlen, dass äußerst selten Querungen von Fußgängern auftreten. Generell sollte dann auch eine Fußgängeranforderung möglichst kurzfristig, also vor der Freigabe des Querverkehrs, berücksichtigt werden²⁷.

Nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) sollten folgende Aspekte besonders beachtet werden:

²⁷ Vgl. FGSV 2002

- Vermeidung längerer Wartezeiten, da Fußgänger nach ca. 40 Sekunden die Sperrzeit häufiger missachten.
- Auch bei Straßen mit "Grüner Welle" können nicht ausgelastete Fahrzeugphasen für Fußgänger durch einen Phasenabbruch gemäß "Richtlinien für Lichtsignalanlagen" (RiLSA)²⁸ genutzt werden.
- Sind Mittelinseln vorhanden ist aus Sicherheitsgründen dafür zu sorgen, dass Fußgänger möglichst ohne Halt auf der Mittelinsel die Straße in einem Zug queren können (in diesem Zuge sind auch die besonderen Bedürfnisse älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen zu beachten)²⁹.

In der Stadt Gütersloh sollte die Einhaltung der EFA insbesondere an den folgenden Straßen und Knotenpunkten überprüft werden:

- Im Verlauf der B61
- Im Verlauf des Stadtrings
- Im Verlauf der Friedrich-Ebert-Straße, vor allem an der LSA
 - im Kreuzungsbereich Berliner Straße
- Im Verlauf der Verler Straße insbesondere an der LSA
 - im Kreuzungsbereich
- Im Verlauf der vor allem an der LSA
 - Im Kreuzungsbereich Annenstraße
- Im Verlauf der Spexarder Straße insbesondere an der LSA
 - im Kreuzungsbereich Gertrudenweg

Weitere Hinweise sind auch der Onlinebeteiligung während der Erarbeitung des Masterplans zu entnehmen.

Sitzrouten

Nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen benötigen Orte, an denen sie sich ausruhen und verweilen können. Auch viele andere Personengruppen brauchen für ihre Mobilität auch "Orte der Immobilität". Dies gilt in besonderem Maße in Bereichen, die wichtige Zielorte im Alltag darstellen und in denen hohe Ansprüche an die Aufenthaltsfunktion des Straßenraums zu stellen sind. Der Innenstadtbereich sowie Stadtteilzentren sind an dieser Stelle besonders relevant. Aber nicht nur vor Ort, sondern auch auf Wegen aus den Quartieren in Richtung Stadtteilzentrum sollten ausreichende Gelegenheiten zum Ausruhen und Verweilen vorhanden sein. Es gilt einerseits den Aktionsradius von mobilitätseingeschränkten und älteren Personen zu erhöhen und andererseits die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums zum Aufenthalt für alle zu steigern.

²⁸ vgl. FGSV 2010-2

In Bezug darauf hat die Stadt Singapur das Projekt "Green Man +" gestartet, bei dem Menschen über 60 Jahre sowie k\u00f6rperlich behinderte Menschen eine spezielle Karte bekommen. Mit dieser kann an LSA die Gr\u00fcnphase f\u00fcr Fu\u00dfg\u00e4gnger um bis zu 13 Sekunden verl\u00e4ngert werden. Weitere Informationen unter: http://www.onemotoring.com.sg/publish/onemotoring/en/on_the_roads/traffic_management/green_man_plus.MainPar.64124.collapsePar.25666.File.tmp/Green_Man_Plus.pdf

Abbildung 59: Multifunktionale und auffällige Sitzgelegenheiten (rechts: Fußgängerzone Gütersloh)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 60: Baustein einer Sitzroute im Frankfurter Nordend



Quelle: Planersocietät

Möglichkeiten zum Verweilen und Ausruhen auf dem Weg sollten dabei nicht ausschließlich durch klassische und vereinzelte Sitzelemente, sondern auch durch multifunktionale oder künstlerisch gestaltete Sitzgelegenheiten ergänzt werden. Ein Sitzwürfel kann beispielsweise gleichzeitig auch

als Spielobjekt für Kinder genutzt werden. Weitere multifunktionale Elemente wie z. B. Sitzmauern erweitern die Möglichkeiten und können auch städtebauliche Akzente setzen.

- In regelmäßigen Abständen angeordnet entstehen auf diese Weise Sitzrouten durch die Stadt, die einerseits die Hin- und Rückwege zum Zielort bequemer und barrierefreier machen und andererseits die Aufenthaltsqualität vor Ort selbst steigern.
- Die multifunktionalen Sitzmöglichkeiten dienen in dieser Hinsicht als "Trittsteine" auf wichtigen Wegen im Quartier.
- Die Sitzrouten k\u00f6nnten eine Erweiterung der erneuten Etablierung G\u00fcterslohs als "Stadt ohne Stufen" bilden.

Bei der Einrichtung von Sitzrouten sollte öffentliches und privates Engagement angeregt und auch der lokale Einzelhandel als Partner gewonnen werden. Potenziale für Sitzrouten sind daher auch im Innenstadtbereich vorhanden (vgl. Maßnahme A.2). In Gütersloh bieten sich vor allem die folgenden Bereiche an:

- Die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und ZOB und dem Berliner Platz
- Die Verbindung des Innenstadtbereichs und des Stadtparks
- Theater und Stadthalle, mit Verbindung zum Innenstadtbereich
- Der Innenstadtbereich mit Anschluss an das Rathaus

Auch die Schaffung von öffentlich zugänglichen Toiletten stellt für viele ältere Menschen erst die Voraussetzung dar, sich im öffentlichen Raum selbstständig bewegen zu können. Dies muss nicht unbedingt immer über öffentliche Toilettenanlagen geschehen, sondern kann auch durch Projekte wie "Nette Toilette" erfolgen, bei dem Gastronomen und Einzelhändler über Aufkleber anbieten, dass ihre Toilette auch öffentlich genutzt werden kann. Dieses Projekt wird auch in der Stadt Gütersloh bereits seit dem Jahr 2013 verfolgt, sollte jedoch besser vermarktet werden und eine größere Präsenz finden.

6.1.2 Förderung des Radverkehrs als System

Die Entwicklung des Radverkehrs als preiswerte und umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist ein vordringliches Anliegen des Masterplans klimafreundliche Mobilität der Stadt Gütersloh. Die Stadt Gütersloh hat dabei dank ihrer Raumstruktur und relativ kurzen Wege sowie der geringen Topographie günstige Voraussetzungen zum weiteren Ausbau dieser Verkehrsmittelnutzung am Modal Split.

Handlungsbedarf wird in Gütersloh in den folgenden Bereichen gesehen:

- Schaffung von Strukturen für den Radverkehr
 - Organisatorische Strukturen
 - Finanzielle Strukturen
- Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes hinsichtlich Vernetzung, Attraktivität und Sicherheit
 - Zielnetz und Netzergänzungen inkl. Wegweisung

- Breitenanforderungen und Radwegebenutzungspflicht (Bewertung anhand des Leitfadens der Stadt)
- Knotenpunktgestaltung
- weitere infrastrukturelle Maßnahmen
- Abstellsituation / Fahrradparken
- Begleitende Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit (weiche Maßnahmen)

Damit ist eine Förderung des Radverkehrs als System erforderlich (vgl. Maßnahme A.7), wie sie auch im Nationalen Radverkehrsplan 2020 beschrieben wird.

Für eine systematische Radverkehrsförderung sind organisatorische Strukturen unerlässlich. Der Aufgabenbereich der Radverkehrsbeauftragten sollte klar definiert sein und eine Beteiligung an allen Planungen, die den Radverkehr tangieren, grundsätzlich erfolgen. Darüber hinaus ist eine kontinuierliche Abstimmung des Vorgehens zur Radverkehrsförderung mit allen verkehrspolitisch, insbesondere Radverkehrs-relevanten Akteuren sinnvoll. Hierzu kann einerseits der AK Mobilität genutzt werden, andererseits bietet sich die Fortsetzung der Kooperation an, die zum Pilotprojekt in der Kahlertstraße stattgefunden hat. Zur Weiterentwicklung der Kompetenzen ist außerdem der Austausch mit anderen Kommunen wichtig. In NRW ist seit 1993 die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreis und Gemeinden e. V. (AGFS NRW) etabliert, die inzwischen auch als Vorbild für vergleichbare kommunale Kooperationen in anderen Bundesländern dient. Sie setzt sich für die Vernetzung, die inhaltliche und fachliche Weiterentwicklung sowie die Unterstützung der Mitgliedskommunen durch z. B. Kampagnen, Materialien ein. Nachdem sich die AGFS zunächst der Förderung des Radverkehrs verschrieben hatte, ist der Fokus inzwischen auf die Nahmobilität und damit den Fußverkehr erweitert. Das Ziel der AGFS ist die Entwicklung zukunftsfähiger, belebter und wohnlicher Städte durch optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung. Die Mitglieder der AGFS verstehen sich als Modellstädte (z. Zt. 78 Mitglieder). Der Masterplan klimafreundliche Mobilität sieht vor, dass die Stadt Gütersloh sich um eine Mitgliedschaft in der AGFS NRW bemüht (vgl. Maßnahme A.8).

Die Qualität der Radverkehrsförderung hängt wesentlich von den zur Verfügung stehenden Mitteln ab. Hier sollte die Stadt Gütersloh einen jährlichen Etat zur Förderung des Radverkehrs festlegen.

Tabelle 5: Finanzbedarf von Städten und Gemeinden für verschiedene Aufgabenbereiche je nach Ausgangsposition (in € pro Einwohner-/in und Jahr)³⁰

	Infra- struktur (Um- /Neubau und Er- haltung)	Infra- struktur (betrieb- liche Er- haltung)	Summe (Spalte 1+2)	Abstell- anlagen	Nicht in- vestive Maß- nahmen (ua. Kommu- nikation)	Weitere Maß- nahmen (Fahrrad- verleih- system, Fahrrad- station)	Gesamt- summe (Spalten 3-6 ge- rundet)
Aufsteiger	8-12	1,70	9,70- 13,70	1,20-1,50	0,50	1-2	13-18
Vorreiter	12	3	15	0,10-0,80	1	2	18-19

Quelle: Planersocietät auf Grundlage BMVBS 2012

Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Ein sicheres und attraktives Wegenetz ist Grundvoraussetzung für die Nutzung des Rades als Verkehrsmittel. Daher wurde für die Stadt Gütersloh das Grundgerüst eines Zielnetzes entwickelt (vgl. Maßnahme A.9). Es dient als Rückgrat für den alltäglichen Radverkehr und stellt die innerstädtischen Verbindungen und Anknüpfungspunkte an die Umlandgemeinden sowie das regionale Radverkehrsnetz dar. Auf den Hauptrouten des Zielnetzes ist insbesondere auf die Alltagstauglichkeit (Beleuchtung, asphaltierte Wege, Verkehrssicherheit) zu achten. Darüber hinaus ist es sinnvoll, nach der Ausweisung des Zielnetzes die Routen entsprechend zu beschildern und ein Wegweisungssystem aufzubauen.

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

-

³⁰ Spannbreiten entsprechend unterschiedlichen Ausgangssituationen bzw. Perspektiven.

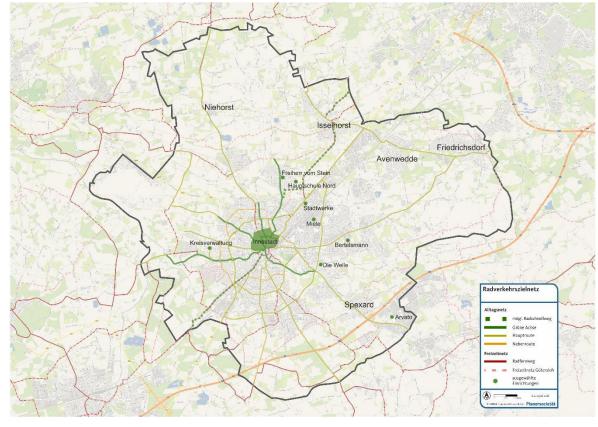


Abbildung 61: Erstes Zielnetz im Radverkehr für die Stadt Gütersloh

Quelle: Planersocietät auf Grundlage von openstreetmap

Das hier dargestellte Zielnetz besteht im Wesentlichen aus drei Netzelementen, den Radschnellwegen, den Grünen Achsen sowie den Hauptrouten. Neben- und Ergänzungsrouten sollten als weitere Netzelemente in einem gesonderten Radverkehrskonzept betrachtet und untersucht bzw. auf Grundlage einer Heatmap (vgl. Maßnahme A.10) entwickelt werden.

Bei den drei Netzelementen Radschnellweg, Grüne Achse und Hauptroute handelt es sich um eine Hierarchisierung. Dabei stellt der Radschnellweg die höchste Qualitätsstufe mit besonderer Verbindungsqualität in die Nachbarkommunen dar (vgl. Abschnitt Radschnellweg), während die Grünen Achsen als Premiumrouten im innerstädtischen Radverkehr zu verstehen sind. In der Priorisierung der Umsetzung sollten die Grünen Achsen an erster Stelle stehen und besonders zeitnah umgesetzt werden.

Breitenanforderungen und Radwegebenutzungspflicht

Die Radverkehrsplanung in Deutschland wird durch gesetzliche Vorschriften und Regelwerke bestimmt. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie die zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) enthalten neben den maßgeblichen Verkehrszeichen und Verhaltensregeln auch gesetzliche Mindeststandards für Radwegebreiten und legen fest, wann Radwege benutzungspflichtig sind. Für die Entwurfsplanung sind darüber hinaus die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu beachten und nach Möglichkeit anzuwenden. Dazu zählen neben den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) insbesondere die "Empfehlungen

für Radverkehrsanlagen" (ERA). Sie beinhalten detaillierte Planungsempfehlungen für eine sichere und komfortable Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur und beschreiben den aktuellen Stand der Technik. In der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) wird ausdrücklich auf die Berücksichtigung der ERA 2010 bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen hingewiesen (vgl. VwV StVO zu § 2, Abs. 4 Satz 2, 5).

Zu beachten ist hinsichtlich Benutzungspflichten vor allem der durch die Stadt Gütersloh erarbeitete "Leitfaden zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht der Stadt Gütersloh". Dieser gibt einen Überblick über die genannten Regelwerke und legt dezidiert die Kriterien zur Bewertung von Gefahrenlagen fest. Darüber hinaus fasst er bauliche Anforderungen an benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen zusammen.

Radverkehrsführung in Gütersloh

In Gütersloh sind bisher baulich getrennte Radverkehrsanlagen (Bordsteinradwege) vorherrschend. Dies betrifft insbesondere auch die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit den Fußgängern. Dadurch hat sich eine "Kultur des Bordsteinradfahrens" entwickelt, die zum Teil auch als "Geisterfahren" in Gegenrichtung etabliert ist. Die Erkenntnisse der Unfallforschung aber auch Ansprüche der Radfahrer an eine schnelle und komfortable Verbindung haben aber dazu geführt, dass der Radverkehr in der Regel im Fahrbahnraum geführt wird, ggfs. unter Einsatz von Schutzoder Radfahrstreifen. In Bereichen mit starkem Fußverkehr lassen sich so Konflikte mit Radfahrern im Seitenraum vermeiden. Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn erhöht die Sichtbeziehungen insbesondere in Einmündungsbereichen, der Kfz-Verkehr hat die Radfahrenden besser im Blick, was die Verkehrssicherheit nachweislich erhöht. Gleichzeitig zeigen die Erfahrungen der letzten Jahre, dass die Situation im Mischverkehr auf der Fahrbahn von Radfahrenden häufig subjektiv unsicherer wahrgenommen wird. Entsprechend sensibel ist mit der Frage der Radverkehrsführung umzugehen und auch nutzergerechte Lösungen zu entwickeln.

In Gütersloh ist das Radfahren auf der Fahrbahn bereits heute auf vielen Straßen möglich. Eine Radwegebenutzungspflicht wird von der Straßenverkehrsbehörde nur dann angeordnet, wenn es aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich ist. Hier sollte die Öffentlichkeit weiterhin über die aktuellen Regelungen der Straßenverkehrsordnung informiert werden.

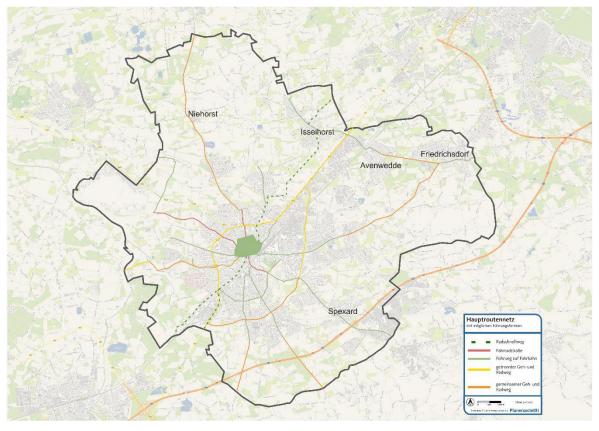


Abbildung 62: Hauptroutennetz mit möglichen Führungsformen

Quelle: Planersocietät auf Grundlage von openstreetmap

Es werden daher konkrete Führungsformen für das Zielnetz vorgeschlagen (vgl. Anhang C).

Fahrradstraßen sind primär dem Radverkehr vorbehaltene Fahrbahnen, die speziell gekennzeichnet sind. Fahrradfahrer sind auf diesen Straßen bevorrechtigt und dürfen nebeneinander fahren. Andere Fahrzeuge (z.B. Kraftfahrzeugverkehr, Inline-Skater) können ausnahmsweise zugelassen werden, sofern dies durch ein entsprechendes Zusatzzeichen geregelt ist. Auf Fahrradstraßen gilt für alle Fahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Durch den Kfz-Verkehr dürfen Radfahrer weder behindert noch gefährdet werden, bei Bedarf müssen Autofahrer ihre Geschwindigkeit reduzieren. In Kreuzungssituationen gilt - wie auch in Tempo 30-Zonen - die Vorfahrtregelung rechts vor links. Um ein zügiges Radfahren zu gewährleisten, ist es aber wichtig die Vorfahrt im Zuge von Fahrradstraßen zu klären. Dies ist beispielsweise durch die Aufpflasterung von Einmündungen zu Gehwegüberfahrten und damit durchgezogenen Bordsteinen erreichbar.

Abbildung 63: Zeichen 244.1 Fahrradstraße mit Zusatz Kfz-Verkehr frei



Quelle: Planersocietät

Damit sind Fahrradstraßen auch ausdrücklich eine mögliche Führungsform von Radschnellwegen, weshalb sie zum Teil als vorgeschlagene Führungsform aufgenommen sind. Da dies aber in einer dezidierten Machbarkeitsstudie weiter untersucht werden müsste, werden nachfolgend nur jene Fahrradstraßen dargestellt, die unabhängig eines möglichen Radschnellwegs eingerichtet werden sollten.

Für die Stadt Gütersloh werden vorgeschlagen:

- Die Achse Ohlbrocksweg, Johann-Sewerin-Straße, Baumstraße: Als eine der Grünen Achsen soll dem Radfahrer hier eine "premium" Qualität zur Verfügung gestellt werden. Die Höchstgeschwindigkeit ist zwar bereits auf Tempo 30 beschränkt, eine Stärkung der Achse soll darüber hinaus durch die Einrichtung einer Fahrradstraße (mit Vorfahrtregelung) geschaffen werden.
- Die Achse Brinkstraße, Moltkestraße: Auch hier soll als Teil der Grünen Achsen dem Radfahrer eine "premium" Qualität zur Verfügung gestellt werden. Die Höchstgeschwindigkeit ist bereits auf Tempo 30 beschränkt. Als Achse zum Schulstandort Städtisches Gymnasium und zum direkten Anschluss an die Innenstadt kann auch hier durch die Einrichtung einer Fahrradstraße (mit Vorfahrtregelung) dem Radverkehr ein höherer Stellenwert eingeräumt werden.
- Die Achse Eickhoffstraße, Kahlertstraße: Die Straßen Eickhoffstraße und Kahlertstraße stellen eine Hauptachse des Schülerverkehrs von der Hauptschule Nord und der Freiherr vom Stein Realschule dar. Mit Umgestaltung dieser Straßen zu einer Fahrradstraße wird die Wichtigkeit der Achse sowie des Radverkehrs gestärkt, eine attraktive Strecke zum "Schulzentrum" geschaffen und die Verkehrssicherheit im Schulverkehr weiter gestärkt.
- Die Achse Dalkestraße, Parkstraße soll als Teil der Grünen Achsen dem Radfahrer hier ebenfalls in "premium" Qualität zur Verfügung gestellt werden. Die Höchstgeschwindigkeit ist bereits auf Tempo 30 beschränkt. In einem Teilbereich, in Höhe der Brunnenstraße, befindet sich ein verkehrsberuhigter Bereich. Auch wird gerade die Dalkestraße sowohl von vielen Einwohner/-innen als auch von Experten als informelle Fahrradstraße wahrgenommen und immer wieder als gutes Beispiel der Koexistenz zwischen MIV und Radverkehr angebracht.

Grundsätzlich erfordert die Einrichtung einer Fahrradstraße nur wenige gestalterische Maßnahmen, neben der Beschilderung und sinnvollerweise weiterer Kennzeichnung durch den Auftrag eines Symbols auf die Fahrbahn. Allerdings kann, insbesondere im Zusammenhang der Führung von Radschnellwegen über Fahrradstraßen, eine stärkere Umgestaltung geprüft werden. Diese verdeutlicht allen Verkehrsteilnehmer/-innen visuell den Stellenwert des Radverkehrs und kann überdies zur Wiedererkennung beitragen.

Abbildung 64: Fahrradstraßen in Kiel und in Nijmegen





Quelle: Planersocietät

Fahrradfreundliche Knotenpunkte

Einige Kreuzungen in Gütersloh sind mit dem Fahrrad umständlich und unkomfortabel zu überqueren. Dies gilt vor allem für die B 61, aber auch für weitere Knotenpunkte der Hauptverkehrsstraßen.

Möglichkeiten zur Verbesserung bestehen in der Umgestaltung der Knotenpunkte oder, wenn es aufgrund der verkehrlichen Belastung möglich ist, in der Schaffung von Kreisverkehren. Letztere bieten auch für Radfahrer Vorteile, da die Kreuzungen direkter überquert werden können. Die Sicherheit der Radfahrer wird durch die Fahrbahnführung erhöht, da Radfahrer so besser im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs sind. Untersuchungen zeigen, dass aktuelle innerörtliche Kreisverkehre gegenüber unsignalisierten und signalisierten Kreuzungen auch für Radfahrer in vielen Fällen sicherer sind, wenn Radfahrer im Mischverkehr geführt werden³¹.

Nach den ERA 2010 sollten außerdem folgende Maßnahmen für die fahrradfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten ergriffen werden:

- Verringerung der Abbiegegeschwindigkeit durch einen engeren Kurvenradius
- Vorrang des Radverkehrs bei der Querung von Rechtsabbiegefahrbahnen durch eine direkte Führung und ggf. Blinklicht
- Markierung und ggf. Einfärbung von Radverkehrsfurten
- Führung des geradeaus fahrenden Radverkehrs auf der Fahrbahn (Mischverkehr, Rad- oder Schutzstreifen)
- Führung des geradeaus fahrenden Radverkehrs auf Radwegen bzw. gemeinsamen
 Geh- und Radwegen über nicht oder gering abgesetzte Radverkehrsfurten
- Bei Zweirichtungsradwegen sind Radverkehrsfurten durch die Markierung des Fahrradsymbols sowie die entsprechende Beschilderung (Zeichen 205 StVO mit Zusatzzeichen 1000-33) zu kennzeichnen.

³¹ Vgl. UDV 2012

Der Radverkehr in Gütersloh wird oftmals indirekt oder gemeinsam mit dem Fußverkehr über LSA an Kreuzungen geführt. An vielen Knotenpunkten kann eine für den Radverkehr optimierte Gestaltung vorgenommen werden. Eigene Aufstellflächen, eigene Abbiegestreifen bzw. ausgeweitete Radaufstellstreifen und Radfahrerschleusen dienen vor allem dazu, links abbiegende Radfahrer zu sichern. Sie können in Kombination mit Radfahr- und Schutzstreifen sowie auch Radwegen organisiert werden. Vorgeschaltete Radfahrerampeln verschaffen Radfahrer/-innen einen Zeitvorsprung beim Einfahren in Kreuzungen und verbessern damit ihre Wahrnehmung durch den Kfz-Verkehr. Leistungsverluste der Kreuzungen für den Kfz-Verkehr können vermieden werden, wenn die im Vergleich zum Kfz-Verkehr langsameren Radfahrer ein Vorlaufsgrün bereits in den letzten Sekunden der Räumungsphase der kreuzenden Kfz-Ströme erhalten. Auch kann ihre Freigabezeit früher enden als die des gleichgerichteten Kfz-Stroms.

Eine Umgestaltung von Knotenpunkten wird in der Stadt Gütersloh auch im Zuge der Einrichtung des Zielnetzes für den Radverkehr empfohlen (vgl. Maßnahme A.12). Hierbei vorrangig zu nennen sind die Knotenpunkte:

- Wiedenbrücker Straße / Dammstraße / Westfalenweg
- Neuenkirchener Straße/Dalkestraße/Parkstraße (hinsichtlich der Beschleunigung des Radverkehrs bei Wegebeziehung Parkstraße – Dalkestraße, Fußstützen etc.)
- Rhedaer Straße/Unter den Ulmen/Wiedenbrücker Straße (hinsichtlich der Beschleunigung des Radverkehrs und damit zur weiteren Attraktivierung und Herausstellung der Fahrradstraße im Verlauf der Rhedaer Straße/Unter den Ulmen)

Darüber hinaus sollten die Grünen Achsen in ihrer Stellung priorisiert werden, das heißt sie sollten, wenn möglich, an den Kreuzungspunkten bevorrechtigt ("Grüne Welle") werden um ein möglichst schnelles vorankommen gewährleisten zu können.

Zu beachten sind dabei auch die Hinweise des "Leitfaden zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht der Stadt Gütersloh".

Radschnellwege

Neben den innerstädtischen Verbindungen sind auch solche in die angrenzenden Städte zu berücksichtigen. Besondere Bedeutung haben dabei die Verbindungen zu den Städten Bielefeld, Rheda-Wiedenbrück und Verl, da diese den bei weitem höchsten Pendleranteil ausmachen. Auch bereits in der Mobilitätsstrategie des Kreises Gütersloh wird die Einrichtung einer Radschnellverbindung zwischen zwei kreisangehörigen Kommunen als Pilotprojekt (P-1.1) angeregt. Die Stadt Gütersloh sollte ein derartiges Projekt daher mit dem Kreis Gütersloh abstimmen und diesen entsprechend unterstützen. Dabei sollte zunächst eine Machbarkeitsstudie erarbeitet werden, anhand derer das konkrete Potenzial einzelner Verbindungen sowie mögliche Kosten eines Aus- und Umbaus sowie das Kosten-Nutzen-Verhältnis, auch mit verschiedenen Führungsvarianten, abgeschätzt werden können (vgl. Maßnahme A.11). In die Betrachtung mit einzubeziehen sind dabei auch die dargestellte und im Rahmen der verschiedenen Beteiligungsformate genannte Streckenführung. Dabei würde es sich im Falle eines vierspurigen Ausbaus der B 61 anbieten, den Radschnellweg entlang dieser Hauptverkehrsstraße zu führen.

Die Streckenführung nach Bielefeld ist dabei etwas schwieriger, auch hier wurden jedoch bereits zu prüfende Vorschläge durch die Öffentlichkeit eingebracht. Einer davon betrifft einen südlich der Bahnstrecke verlaufenden Weg, der hinsichtlich seiner Ertüchtigung geprüft werden könnte. Eine weitere Möglichkeit wäre die Führung auf bestehenden Wegen sowie, größtenteils, entlang der bereits vorhandenen Beschilderung. Eine mögliche Führung wäre dann über die Kahlertstraße, Strotheide und Am Schlangenbach auf den Postweg zu führen. Anschließend wird über die Hallerstraße auf die Steinhagener Straße und Ummelner Straße geführt. Hinter der Stadtgrenze geht es weiter über die Erpestraße und die Almestraße bis zur Alten Landstraße. Über die Umlostraße und den Fichtenweg geht es weiter auf die Brockhagener Straße. Über Niemöllers Hof und Marienfelder Straße geht es weiter bis zur Carl-Severing-Straße und schließlich nördlich der B61 auf die Lange Breede.

Abbildung 65: Möglicher Verlauf eines Radschnellweges nach Rheda-Wiedenbrück³² und/oder Bielefeld

Quelle: Planersocietät

In beiden Fällen müsste im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, neben dem Potenzial, vor allem auch geprüft werden inwieweit die Qualitätsanforderungen an Radschnellwege des Landes NRW (vgl. Anhang D) eingehalten werden können. Diese Qualitätsanforderungen sind wichtig, um die Verlagerungseffekte voll ausschöpfen zu können und die Radschnellwege als Premiumrouten zu etablieren.

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

_

³² Hier in gestrichelt mit alternativer Führung entlang der B 61 im Falle eines vierspurigen Ausbaus

Weitere Infrastrukturelle Maßnahmen

Neben den bereits genannten Verbesserungsmöglichkeiten können noch weitere infrastrukturelle Maßnahmen ergriffen werden. So könnte bei der Entwicklung des Paul-Westerfrölke-Weges zur Grünen Achse der Ausbaugrad der Oberfläche erhöht werden. Aus Sicht des Radverkehrs würde sich eine Asphaltdecke anbieten. Diese würde zum einen den Komfort im Alltagsverkehr erhöhen und zum anderen die Sicherstellung des betrieblichen Unterhalts (z.B. Winterdienst) vereinfachen. Aufgrund der Bedeutung der Strecke im Radverkehrszielnetz der Stadt Gütersloh wäre eine entsprechende Anpassung wünschenswert.

Auch die Beschleunigung des Radverkehrs ist ein wesentliches Element der Radverkehrsförderung. Dabei geht es primär nicht darum die Höchstgeschwindigkeit am Rad zu erhöhen, sondern darum ein flüssiges, zügiges und möglichst unterbrechungsfreies Fahren zu ermöglichen. Mit Hilfe dessen sollen schließlich Reduzierungen der Fahrtzeit generiert werden. Das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat hierzu aktuell eine Studie veröffentlicht, die sich mit dem Faktor Zeit im Radverkehr beschäftigt³³und auch die Monetarisierung von Zeit behandelt.

Darüber hinaus geht es aber auch um die Steigerung des Komforts. Anforderungstaster sind für den Radverkehr wenig komfortabel, da er zunächst halten muss, um eine Freigabe zu erhalten. Daher ist nach Möglichkeit auf Taster zu verzichten. Ist dies nicht möglich, sollte der Einsatz von den Kreuzungen vorgelagerten Tastern geprüft werden. Diese können auf die Ampelanlage abgestimmt werden, so dass der Radfahrer Grün erhält, wenn er die Kreuzung erreicht. Diese vorgelagerten Anforderungstaster sind besonders radfahrerfreundlich und sollten v.a. auf den Hauptrouten eingesetzt werden, wenn Anforderungstaster notwendig sind.

Abbildung 66: Marler Ampelgriff (links), vorgelagerter Anforderungstaster (rechts)





Quelle: Planersocietät (links), Stadt Lemgo, Website NRVP (rechts)

Um den Komfort für Radfahrer bei Wartezeiten zu erhöhen wird der "Marler Ampelgriff" empfohlen. Diese kostengünstige Lösung (ca. 60 € pro Griff) bietet dem Radfahrer zumindest eine angenehmere Wartezeit. Die Kosten können durch Werbung oder Patenschaften weiter reduziert werden. Um auch mehreren Radlern das Warten zu erleichtern können nach dänischem Vorbild

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

³³ http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/radfahren_zeitfaktor.pdf

ebenso Ampeltrittbretter installiert werden. Sie bieten auch den Vorteil, dass sie direkt am Fahrbahnrand angebracht werden können und damit auch für Fahrradstraßen in Betracht kommen.

Abstellsituation/Fahrradparken

Das Fehlen geeigneter komfortabler, diebstahlsicherer und wenn möglich überdachter Abstellplätze wird aus Nutzersicht häufig als Hemmnis für eine verstärkte Radnutzung genannt. Abstellanlagen an den Quell- und Zielorten sowie an ÖV-Umsteige- und Haltepunkten in einer entsprechenden Anzahl und Qualität sind daher ein wesentliches Element der Förderung des Radverkehrs (vgl. Maßnahme A.14).

Die Zahl der Abstellanlagen wurde vor allem am Hauptbahnhof der Stadt Gütersloh, am Theater und an der Stadthalle sowie in der unteren Berliner Straße bemängelt. Dies gilt vor allem auch für witterungsgeschützte Stellplätze sowie Gepäcksafes für Fahrradtouristen.

Darüber hinaus sollte bei einer Neu- bzw. Umgestaltung der Radstation am Hauptbahnhof eine verbesserte Wahrnehmbarkeit, d. h. Beschilderung der Radstation vorgesehen werden (vgl. Maßnahme B.9).

Begleitende Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit (weiche Maßnahmen)

Die Stärkung des Radverkehrs bedeutet eine Gesundheitsförderung, Stärkung der lokalen Nahversorgung, Entlastung vom Kfz-Verkehr und damit die Reduktion von Luftschadstoffen, CO₂ und Lärm. Diese positiven Effekte des Radverkehrs sind Bestandteil des Marketings und der Öffentlichkeitsarbeit ebenso wie der Aspekt, dass Radfahren Spaß macht.

Um Ressourcen zu bündeln sollten gemeinsame Aktivitäten mit Interessenverbänden (AOK, IHK, ADFC, VCD etc.) und dem Einzelhandel verstärkt aufgenommen werden.

Hierzu empfiehlt es sich, das Radverkehrsmarketing als Bestandteil einer umfassenden Strategie zur klimafreundlichen Mobilität einzubetten. Marketingmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs können sein:

- Einbindung des Einzelhandels z.B. mit einem Radfahrerfrühstück, einem Wettbewerb "fahrradfreundliches Geschäft", Schließfächern für Stadtbummler, Lufttankstellen, Fahrradparken mit Service, einem Fahrradstadtplan etc.
- Teilnahme am Stadtradeln
- Aufbau bzw. Ausweitung von "Cycling-Bus" im Schülerverkehr

6.2 Handlungsfeld B – EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN

Der Öffentliche Verkehr ist Teil der Daseinsvorsorge und soll Teilhabe ermöglichen. Der ÖPNV wird daher in Zukunft in der Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern und -angeboten multimodal zum Mobilitätsverbund weiterentwickelt.

Teutoburger Waldeisenbahn

Als wichtige Richtungsentscheidung für die zukünftige Gestaltung des Öffentlichen Verkehrs in Gütersloh steht die Frage nach der Reaktivierung der Teutoburger Waldeisenbahn (TWE) bevor. Für Anfang 2017 wird eine Nutzen-Kosten-Analyse erwartet, die als Grundlage für eine fundierte Bewertung dienen wird. Außerdem könnte eine Änderung des ÖPNV-Gesetzes NRW zu einer anderen Aufteilung der Betriebskosten führen, die eine finanzielle Entlastung der Stadt Gütersloh mit sich bringt.

Der Masterplan klimafreundliche Mobilität kann daher aktuell zwar auf die Bedeutung des Projektes hinweisen, jedoch noch keine Empfehlung geben (vgl. Maßnahme B.1).

Stadtbuskonzept

Das neue Stadtbuskonzept ist jüngst eingeführt worden. Erste Erfahrungen können ausgewertet und zur Optimierung genutzt werden. Es ist daher vorgesehen, das Stadtbuskonzept unter Einbeziehung des AK Mobilität weiterzuentwickeln (vgl. Maßnahme B.2). Dazu gehören insbesondere Maßnahmen zur Busbeschleunigung zur Vermeidung von Verspätungen und Anpassungen in der Linienführung. Auch Verbesserungen im Spätverkehr werden vorgeschlagen. Um die Wahrnehmung des Stadtbuskonzepts 2015 zu verbessern, soll dieses perspektivisch noch konsequenter beworben werden (vgl. Maßnahme B.3).

Eine besondere Herausforderung im Stadtverkehr ist die Schülerbeförderung. Hier sind mit einem geplanten neuen Gesamtschulstandort im nördlichen Stadtgebiet Erleichterungen für die Schulwege absehbar³⁴. Andererseits sollen bewährte Ansätze wie das ElternKindTicket und die Fahrradpauschale fortgeführt und ggf. ehrenamtliche Umsteigehelfer am ZOB eingesetzt werden (vgl. Maßnahme B.4).

6.2.1 Einladen zum Busfahren

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist für viele Bürger/-innen mit Hemmnissen verbunden. Es fehlt die Erfahrung mit Fahrplänen, Ticketautomaten, Umsteigesituationen. Auch das Einsteigen und Aussteigen in Bus und Bahn führt zu Verunsicherungen. Ehrenamtliche Mobilitätspaten können Menschen dabei helfen und so das Bus- und Bahnfahren erleichtern (vgl. Maßnahme B.5):

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

vgl. Beschlussvorlagen 262/2016 und 89/2016

an Fahrkartenautomaten, mit Fahrplänen, bei Informationen im Internet, und auch beim Überwinden von Barrieren im Kopf. Das Prinzip der Mobilitätspaten ist nicht neu. In den Kreisen Minden-Lübecke und Herford gibt es bereits seit 2004 Mobil-Agenten. Auch die Regional

Verkehr Münsterland (RVM) hat einen ersten Versuch mit MobilitätsPaten gestartet. In Köln wurde bereits im Jahr 2008 ein Forschungsprojekt mit einem PatenTicket durchgeführt³⁵. Hier wurde die Erfahrung von Stammkunden genutzt, indem ein PatenTicket für unerfahrenere Freunde oder Bekannte für drei Monate kostenlos zur Verfügung gestellt wurde. Im Ergebnis hat sich ein Drittel der Patenkinder im Anschluss ein Aktiv60Ticket zugelegt. Eine andere Möglichkeit, um ungeübte Fahrgäste an das Busfahren heranzuführen sind Busschulen, die z. B. mit Schulklassen oder auch Gruppen von Senior/-innen durchgeführt werden können.

VRS-Netz, Köln

Abbildung 67: PatenTicket im

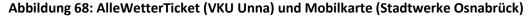
Quelle: www.patenticket.de

atenTicket

Tarifangebote

Als wesentliches Nutzungshemmnis werden im ÖPNV insbesondere die Tarifstrukturen wahrgenommen. Perspektivisch sind daher attraktive Ticket-Angebote im Sinne einer Preis-

Mengen-Strategie zu schaffen (vgl. Maßnahme B.10). Chipkarten mit Best-Price-Abrechnung ermöglichen Vereinfachungen auch für Gelegenheitskunden. Von besonderem Interesse ist die Kundenbindung durch ein Abonnement. Um mit "Ihr Plus zum Abo" dem Kunden Wertschätzung auszudrücken, sieht der Kreis Gütersloh in seiner Mobilitätsstrategie ein Angebot des Verbundes vor, dass bei Vorlage des Abos Vergünstigungen bei Kooperationspartnern oder die Erweiterung des Geltungsbereichs umfasst. Mit Schnupperangeboten kann die Aufmerksamkeit von Neukunden gewonnen und gleichzeitig Erfahrungen zur Wirksamkeit von Ticket-Angeboten gesammelt werden (vgl. Maßnahme B.11).







Quelle: www.rundblick-unna.de (li.); Werbefilm der Stadtwerke Osnabrück auf www.youtube.de (re.)

http://www.kvb-koeln.de/german/tarife/tickets/patenticket.html

Praxisbeispiele zeigen vielfältige Möglichkeiten auf. So hat beispielsweise die RVM anlässlich des 20. Geburtstags einer Schnellbuslinie im Jahr 2013 eine Herbstferienaktion unter dem Motto "20 Jahre – 20 Tage – 20 Euro" durchgeführt und das 9 Uhr-Tagesticket vergünstigt angeboten. Im Ergebnis wurden 12 % mehr Tickets verkauft und es wurden 44 % Fahrgäste befördert, während lediglich 2 % weniger Einnahmen generiert wurden. Andernorts gibt es das Frühstück mit Busticket (VKU, Schwerte), das HappyHourTicket (Bogestra, Bochum) oder das WeihnachtsTicket (Essen). Inzwischen werden aber auch multimodale Tarife angeboten wie den AlleWetter-Fahrschein (VKU, Kreis Unna), das FaltradAbo (Stadtwerke Münster) oder das Mobilitätsticket Umweltabo XXL, mit denen eine Kombination der Verkehrsmittel mit einem Ticket vermarktet wird.

6.2.2 Multimodalität

Das Mobilitätsverhalten unterliegt einem Wandel, immer mehr Pkw-Wege vor allem im urbanen Raum werden substituiert. Dabei machen intermodale Schnittstellen die Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sichtbar und gewinnen an Bedeutung. Auf der einen Seite werden in den Bereichen Information und Tarif/Ticketing (s. o.) intermodale Angebote geschaffen, auf der anderen Seite werden Mobilstationen als Infrastrukturelement entwickelt.

Mobilstation

Abhängig von Lage, Potenzial und Akteuren vor Ort finden sich unterschiedliche Ausprägungen von Mobilstationen in Bezug auf Ausstattung, Gestaltung, Verkehrsangebot etc.. Während einzelne Akteure so neue Ansätze in der Praxis erproben, wird das Thema der Multimodalität von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur³⁶ bewegt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit sieht die Förderung der Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen vor³⁷. Damit wird auch auf Bundesebene das Potenzial intermodaler Schnittstellen zur Förderung nachhaltiger Mobilität und somit zur Reduktion von Treibhausgasemissionen erkannt.

Hinweise zur Einrichtung von Mobilstationen, zum Planungsablauf sowie zu möglichen Ausstattungselementen und weitere Informationen finden sich im Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen des Zukunftsnetz Mobilität NRW19. Die Herstellung der Infrastruktur von Mobilitätsstationen wird als investive Maßnahme im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Umweltbundesamtes gefördert. Die Förderbedingungen sehen die Module Carsharing (zertifiziert mit Blauem Engel), Radabstellanlagen, ÖPNV-Haltestelle und evtl. Taxi vor.

Projekt 'Bewertung von Multimodalitätsstrategien für Verkehrsunternehmen, -verbünde und Kommunen' im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, laufend seit Sommer 2015

neue 'Kommunalrichtlinie' beinhaltet die Förderung investiver Kosten u. a. zur Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen sowie zur Errichtung von Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Verkehr

Abbildung 69: Mobilstation Bahnhof Offenburg (links) und mobil.punkt Bremen (rechts)





Quelle: Planersocietät

Der Kreis Gütersloh hat sich dem Thema Mobilstationen in seiner Mobilitätsstrategie gewidmet und auch ein Pilotprojekt vorgesehen. Konkret wird der Hauptbahnhof in Gütersloh als Option vorgeschlagen (Maßnahme M-3.3, Pilotprojekt P-3.1).

Mit dem heutigen ZOB sind die Entwicklungsmöglichkeiten des Busverkehrs begrenzt. Die Stadt Gütersloh hat sich, auch zur Sicherung städtebaulicher Potenziale, das Vorkaufsrecht am Gelände der ehemaligen Post gesichert. Mit einer Neugestaltung des ZOB in direkter Nähe zum Hauptbahnhof könnten vielfältige Synergie genutzt werden (vgl. Maßnahme B.7). So entstehen Spielräume zur räumlichen Verknüpfung der Mobilitätsangebote, die eine optimale Ausgangssituation als Mobilstation darstellen (vgl. Maßnahme B.6). Darüber hinaus sind aber auch die weiteren Haltestellen im Stadtgebiet von Gütersloh in ihrer Qualität weiterzuentwickeln. Dazu gehören Dynamische Fahrgastinformationen und Wlan-Netzwerke an ausgewählten Haltestellen.

Bike + Ride

Insbesondere soll aber die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV gestärkt werden. Das Rad hat als flexibler Zu- und Abbringer zur Haltestelle oder zum Bahnhof aufgrund der fahrradfreundlichen Entfernungen in Gütersloh besonderes Potenzial. So ist das Fahrrad nicht nur Konkurrenz sondern vielmehr als Partner im Mobilitätsverbund zu verstehen. Abstellanlagen an Bushaltestellen bieten sich allerdings v. a. in den Ortsteilen außerhalb der Kernstadt und an den Bahnhöfen an. Mit einer Bike+Ride-Nutzung gehen i. d. R. längere Abstellzeiten einher, die einen Witterungsschutz für die Fahrräder erforderlich machen. Am Hauptbahnhof bietet die Radstation zwar bereits das sichere Fahrradparken an, sollte aber weiter qualifiziert werden (vgl. Maßnahme B.9).

Fernbus

Die dynamische Entwicklung auf dem Fernbusmarkt gibt Anlass, auch in Gütersloh Perspektiven für den Fernbushalt in den Blick zu nehmen. Mit der perspektivischen Neugestaltung des ZOB (vgl. B.7) ist die Ansiedlung des Fernbushalts am Hauptbahnhof mit entsprechenden Service-Qualitäten (Wartehalle, Toiletten etc.) anzustreben.

6.3 Handlungsfeld C – ANFAHREN UND HANDELN

Mit über 80% Anteil an den verursachten CO₂-Emissionen im Bereich des Personenverkehrs in Gütersloh kommt dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eine besondere Bedeutung im Kontext klimafreundlicher Mobilität zu. Das Ziel der Emissionsreduktion im MIV ist mit großen Herausforderungen sowie Ansprüchen verknüpft und kann auf unterschiedlichen Herangehensweisen verfolgt werden. Neben rein restriktiven Maßnahmen – welche i. d. R. effektiv, aber schwer tragfähig und damit realisierbar sind – gilt es attraktive und zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote und –alternativen zu entwickeln, um den Pkw- und Wirtschaftsverkehr verträglicher und zugleich effizienter abzuwickeln.

6.3.1 Kfz-Verkehr verträglich gestalten

Als Mittelstadt mit einem positiven Pendlersaldo sowie der Lage an der überregionalen Achse der Bundesautobahn A2 kommt dem Kfz-Verkehr und somit dem Straßennetz v. a. im Kontext eines relativ stark ausgeprägten (berufsbedingten) Pendleraufkommens eine nicht zu vernachlässigende Bedeutung zu, wie die Bestandsanalyse aufzeigt. Die Verbindungsfunktion im klassifizierten Straßennetz ist entsprechend den Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (FGSV 2008) zu gewährleisten und entsprechende Reisezeiten anzubieten. Neben dem Erhalt der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes sowie der Bündelungsfunktion des Kfz-Verkehrs gilt es hierbei ebenso Beeinträchtigungen weitestgehend zu reduzieren und bspw. die verträgliche Abwicklung des Kfz-Aufkommens zu optimieren.

Straßeninfrastruktur

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) wurde der vierspurige Ausbau der B 61 zwischen Bielefeld und Gütersloh sowie Rheda-Wiedenbrück und Gütersloh auf einer Strecke von 9,9 km mit einem Gesamtinvestitionsvolumen für ca. 39,1 Mio. Euro für die Realisierung bis zum Jahr 2030 beschlossen. Im Sinne des klassifizierten Straßennetzes obliegt die Baulast und somit die Zuständigkeit von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen sowie Bundesstraßen) in der Regel beim Bund. Vergangene Leistungsfähigkeitsuntersuchungen (2014 – 2015) haben bereits gezeigt, dass die betroffenen Knoten im zweispurigen Bereich keine entsprechende Leistungsfähigkeit erbringen und dies im Kontext prognostizierter steigender Verkehrszahlen einer Optimierung bedarf.

Eine singuläre Betrachtung der jeweiligen Straßenabschnitte außerhalb von Gütersloh ohne die Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Straßennetz sowie sonstiger städtebaulicher Absichten im Gütersloher Stadtgebiet ist hinsichtlich einer verträglichen Abwicklung der Kfz-Verkehre jedoch nicht zielführend. Die B 61 erfüllt als wesentliche Ost-West-Achse in Gütersloh eine überregional bedeutende Zu- und Abbringer- sowie Bündelungsfunktion und weist im städtischen Straßennetz zahlreiche Knotenpunkte mit weiteren Verkehrsachsen gleicher Bedeutung auf (Bundes- und Landesstraßen). Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit einer gesamtheitlichen Betrachtung des Ausbauvorhabens im Kontext der Gütersloher Straßenverkehrsinfrastruktur. Darüber hinaus bedarf es – hinsichtlich der Bedeutung als überregionale Verkehrsachse - einer konsensualen Abstimmung und Einschätzung der Städte Bielefeld, Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück, um eine verträglich Abwicklung zukünftiger Kfz-Verkehre auch interkommunal zu gewährleisten (vgl. Maßnahme C1).

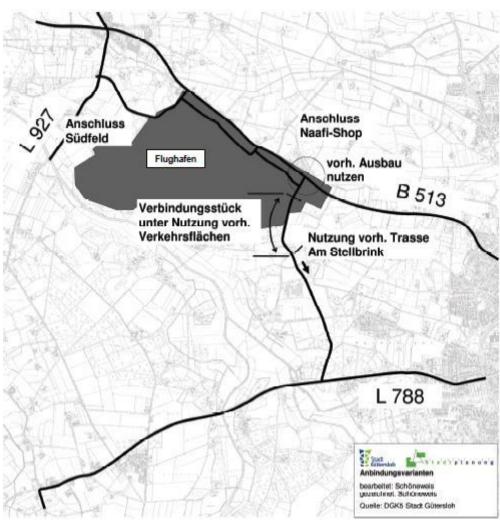


Abbildung 70: Erschließungsvarianten Konversionsfläche Flughafen

Quelle: Stadt Gütersloh

Mit einer im Jahr 2014 durchgeführten ersten Abschätzung hinsichtlich des Verkehrsaufkommens im Zuge der Entwicklung des Flughafengeländes und der damit verbundenen Auswirkungen auf das bestehende Straßennetz wurden bereits erste Erschließungsvarianten des Geländes in

Abhängigkeit von drei Größenannahmen des zu entwickelnden Geländes (30, 60 oder 90 ha) beschrieben. Vor allem die Erschließung in südöstlicher Richtung über die B 513 oder die L 788 gerät im Kontext der Planung für den vierspurigen Ausbau der B 61 (siehe oben) aktuell wieder in den Fokus hinsichtlich verkehrlicher Auswirkungen und der Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte. Gleichzeitig sind entsprechende Einflüsse auf das nördlich gelegene Straßennetz im Raum Marienfeld und Harsewinkel zu erwarten, welche in der vergangenen Abschätzung noch nicht Gegenstand der Betrachtungen war. Diesbezüglich wird eine Aktualisierung der vorhandenen Datengrundlagen empfohlen sowie eine Vergrößerung des Betrachtungsraumes auf das weiterführende Straßennetz (vgl. Maßnahme C2). Darüber hinaus gilt es weitergehende Untersuchungen stets im Kontext der Planungen des BVWP zu betrachten, um potenzielle Konflikte und Wechselwirkungen mit zunehmenden Kfz-Zahlen frühzeitig zu identifizieren.

Mit je ca. 10.000 Kfz/Tag zeichnet sich die Ortsdurchfahrt Friedrichsdorf (L 788 sowie L 791) durch ein hohes Verkehrsaufkommen aus. Während die L 791 (Paderborner, Brackweder und Ummelner Straße) in südlicher Richtung die Gemeinde Verl und in nördlicher Richtung die B 61 anbindet, verbindet die L 788 (Avenwedder Straße) den Stadtteil mit der Kernstadt Gütersloh, so dass hier zwei Landesstraße mit wichtigen Verbindungsfunktionen in Friedrichsdorf aufeinander treffen. Gerade im Ortskern, welcher den Mittelpunkt des öffentlichen Lebens darstellt und einen im Vergleich hoch frequentierten Bereich durch den Fuß- und Radverkehr darstellt, treffen hohe Kfz-Mengen auf zahlreiche weitere Nutzungsansprüche, so dass es in der Regel zu Nutzungskonflikten kommt. Eine Ortsumfahrung des Stadtteils Friedrichsdorf führt dabei zu spürbaren Entlastungen im öffentlichen Straßenraum des bebauten Gebietes (vgl. Maßnahme C3). Neben der Reduzierung lokaler Emissionen im Ortskern sowie des Abbaus der Trennwirkung durch geringere Verkehrsmengen kann die ehemalige Ortsdurchfahrt hinsichtlich einer Steigerung der Aufenthaltsqualität wieder entsprechend gestaltet und belebt werden.

Geschwindigkeitsreduzierung

Im Rahmen des Kfz-Verkehrs ist auch die Verkehrssicherheit ein relevanter Aspekt, um die Verkehre miteinander verträglich abzuwickeln. Im Kontext der Bemühungen einer verträglichen Abwicklung des motorisierten Verkehrs sowie einer Verbesserung der Verkehrssicherheit ist die Reduzierung der Geschwindigkeit aktuell bundesweit und international zunehmend in der Fachdiskussion. Auch Änderungen der StVO und somit Vereinfachungen zur Anordnung von Tempo 30 im Zuge von Hauptverkehrsstraßen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer/-innen (Kinder und Senioren) wurden politisch diskutiert und stehen kurz vor der Verabschiedung (vgl. Webseite BMVI). Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit, kann die Reduzierung der Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr ebenso zu einem besseren Verkehrsfluss führen, da sich das Tempo unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer/-innen annähert. Gleichzeitig wirkt sich dies positiv auf die Reaktionszeit und den Bremsweg aus, wodurch sich generell die individuelle Übersichtlichkeit verbessert, häufiges abruptes Abbremsen und Anfahren vermieden wird und somit weniger CO₂-Emissionen ausgestoßen werden.

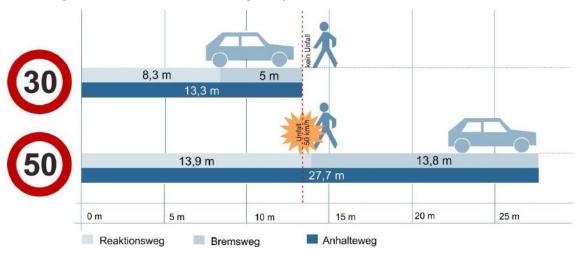


Abbildung 71: Reaktions- und Bremsweg Tempo 30

Quelle: Planersocietät nach VCD

Im Rahmen der StVO-Novelle empfiehlt das Handlungskonzept eine genaue Prüfung zur Anordnung von Tempo 30 auf Streckenabschnitten im Umfeld sensibler Einrichtungen (vgl. Maßnahme C.8). Im Zusammenspiel mit weiteren Maßnahmen des Handlungskonzeptes (z. B. Maßnahme D.3 – schulisches Mobilitätsmanagement) können positive Wechselwirkungen hinsichtlich der Bündelung und gemeinsamen Realisierung von klimafreundlichen Maßnahmen genutzt werden.

Ruhender Kfz-Verkehr und intermodale Verknüpfung

In der Kernstadt ist der öffentliche Raum knapp und damit umso wertvoller. Rund um die Fußgängerzone ist eine Vielzahl von (kostenfreien) Kfz-Stellplatzanlagen vorhanden. Die Analyse zeigte, dass die Anlagen im Zentrum teilweise Aus- bzw. auch überlastet sind, während andernorts noch (kostenpflichtige) Kapazitäten frei sind. Weitere große Stellplatzanlagen sind daher derzeit in der Kernstadt nicht notwendig und vor dem Hintergrund der Förderung des Umweltverbundes im Zielkonzept nicht anzustreben. Vielmehr gilt es in Zukunft, die Reserven des vorhandenen Stellplatzangebots zu nutzen. Grundsätzlich sollte in der Kernstadt von Gütersloh der Parkraum aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit bewirtschaftet sein, um auch Parkraum für Kunden und Besucher der Fußgängerzone zur Verfügung zu stellen (vgl. Maßnahme C9). Entsprechend einem dem Planungsausschuss vorliegenden Beschluss zur Parkraumbewirtschaftung übernimmt das Handlungskonzept die entsprechenden Empfehlungen und schlägt zudem eine Ausweitung der Bewirtschaftung auf die bisher noch kostenfreien Stellplätze sowie eine Tarifstruktur bzw. Kostenhöhe in Abhängigkeit der Entfernung zur Fußgängerzone vor.

Neben einer Substitution der Wege mit Kfz, bedarf es bei einer verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs auch eines integrativen Zusammenspiels des MIV mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln im Sinne intermodaler Wegeketten. Um vor allem die stark frequentierten Pendlerachsen – auch im innerstädtischen Bereich – von den Auswirkungen des Kfz-Verkehrs zu entlasten, stellen Park+Ride- sowie Park+Drive-Plätze gute Ansätze dar, den privaten Pkw abzustellen, um den Weg mit dem öffentlichen Verkehr oder in einer Mitfahrgemeinschaft klimafreundlich fortzusetzen. Mit zwei Bahnhöfen auf Gütersloher Stadtgebiet existieren bereits zwei intermodale Schnittstel-

len, welche mit den Pkw angefahren werden können. Jedoch fehlten hierbei entsprechende Werbe- und Kommunikationsmaßnahmen (z. B. offizielle Beschilderung, Informationen) hinsichtlich der vorhandenen Optionen sowie Vorteile, die sich aus der intermodalen Nutzung des privaten Pkw ergeben, wodurch Bedarf hinsichtlich der qualitativen Optimierung im Zusammenspiel mit einer entsprechenden Kommunikation gesehen wird (vgl. Maßnahme C.10). Zudem können sich vor allem im Kontext der Maßnahme B.7 (Neugestaltung des ZOB) sowie B.6 (Mobilstationen) nutzbare und öffentlichkeitswirksame Synergieeffekte ergeben.

In Gütersloh ist bisher mit Ford Carsharing ein stationsgebundener Anbieter mit drei Fahrzeugen an drei Standorten (Bahnhof Gütersloh, Rathaus, Zentrale Akademie für Berufe im Gesundheitswesen) vorhanden. Carsharing im Verbund mit dem Bus-/Bahn- und Radverkehr hat sich in den Großstädten zu einer Alternative zum eigenen Pkw entwickelt. In Klein- und Mittelstädten und im ländlichen Raum ist Carsharing eher als Ergänzung zu sehen und damit als ein Mittel, um die Zahl der Zweitwagen zu begrenzen. Gleichwohl lohnt sich die Förderung des Carsharings, da Untersuchungen ergeben, dass ein Carsharing-Fahrzeug ca. 4-8 private Pkw ersetzen kann (vgl. NV NRW 2014). Für eine Erweiterung des Carsharing-Angebotes in Gütersloh zielt das Handlungskonzept darauf ab, frühzeitig fundierte Zahlen und Belege hinsichtlich Standort- und Nachfragepotenzialen zu erbringen (vgl. Maßnahme C.11). Dabei ist das potenzielle Einsatzfeld bzw. die potenzielle Zielgruppenorientierung weit gestreut, da die weitere Implementierung von Carsharing-Fahrzeugen über ein betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Maßnahme D.6), über private Akteursgruppen oder auch stadtteilbezogene Carsharing-Fahrzeuge vorstellbar ist.

6.3.2 Alternativ liefern

Mit Blick auf den Wirtschaftsverkehr in Gütersloh, soll die Lieferkette vor Ort im Sinne des Klimaschutzes optimiert werden. Vor allem im städtischen Kerngebiet können durch die Substitution konventionell betriebener Kfz durch Elektrofahrzeuge erhebliche CO₂-Einsparungen erzielt werden. Dies bezieht sich jedoch primär auf leichte Nutzfahrzeuge bzw. den Transport von handhabbaren Warengruppen, da sich Elektroantriebe im Lkw-Sektor noch in der Testphase befinden. Auf Bundesebene wurde ein ähnliches Projekt (Einsatz von Lastenrädern im Kurierdienstsektor) bereits durchgeführt, wissenschaftlich begleitet und erfolgreich – im Sinne von CO₂-Einsparungen und der praxistauglichen Substitution von Pkw – abgeschlossen (vgl. Webseite DLR). Neben dem klimafreundlichen Effekt kann durch einen städtischen CO₂-sparsamen Lieferverkehr ein entsprechendes Image für die Region aufgebaut sowie nach außen kommuniziert werden und somit den Wirtschaftsstandort weiter stärken. Eine aktuelle Studie des Bundes benennt zudem ausgewählte Handlungsempfehlungen auf kommunaler Ebene für die Förderung von Lastenrädern im Güterverkehr (vgl. BMVI 2016a).

Der Kreis Gütersloh hat die Thematik bereits in seiner Mobilitätsstrategie über ein Pilotprojekt verankert und sieht es vor zusammen mit einer Modellkommune erste Erfahrungswerte diesbezüglich zu sammeln und auszuwerten, um die Ergebnisse später für weitere Kommunen zur Verfügung zu stellen. Der Masterplan sieht eine entsprechende Bewerbung als Modellkommune beim Kreis Gütersloh vor (vgl. Maßnahme C.6). Neben der Vorreiterrolle im Kreis hinsichtlich der

Bemühung um eine klimafreundliche Lieferkette im innerstädtischen Bereich sowie den damit verbundenen Entlastungen (Emissionen) im Stadtzentrum, kann die Stadt Gütersloh auch im bundesweiten Vergleich bezüglich alternativer Wirtschaftsverkehre einen großen Sprung nach vorne machen.

Abbildung 72: Auslieferung Gemüsekiste (links) und Lieferdienst (rechts) mit Lastenrädern





Quelle: Webseite pedalpiraten (links) und Webseite cyclelogistics (echts)

Neben alternativen Lieferketten benennt der Kreis Gütersloh auch für die Routenführung von Lkw-Verkehren eine entsprechende Maßnahme in der Mobilitätsstrategie (Maßnahme M-5.4). Im Sinne der Abwägung und Abstimmung unterschiedlicher Konzepte sieht der Masterplan auch an dieser Stelle eine entsprechende Übernahme der Maßnahme im Sinne der Zuarbeit von Seiten der Stadt zu Händen des Kreises vor (vgl. Maßnahme C.5). Durch ein kreisweites Lkw-Routing besteht die Möglichkeit der Einflussnahme von Seiten der Gemeinden und des Kreises hinsichtlich des Schutzes sensibler/bewohnter Bereiche vor Emissionen des Lkw-Verkehrs sowie zum Erhalt bzw. zur besseren Auslastung der bestehenden Straßenverkehrsinfrastruktur.

6.4 Handlungsfeld D – ORGANISIEREN UND ELEKTRIFIZIEREN

6.4.1 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement greift den ganzheitlichen Ansatz auf attraktive und zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote und –alternativen in Verbindung mit einer begleitenden Kommunikationsarbeit zu entwickeln. Im Kern wird dabei das Ziel verfolgt, Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel oder (Mitfahr-) Angebote zu verlagern. Neben der Bereitstellung neuer Infrastrukturen und Nutzungsmöglichkeit selbst, findet im Rahmen des Mobilitätsmanagements zusammen mit unter-

schiedlichen Akteuren eine stete Informations-, Beratungs- und Motivationsbegleitung statt. Die begleitende Kommunikationsarbeit stellt dabei eine tragende Säule des Mobilitätsmanagements dar. Sie dient der Aufklärung über bestehende bzw. beabsichtigte Mobilitätsalternativen und deren Funktionsweisen sowie der Erläuterung der dadurch entstehenden Vorteile für die Nutzer/innen. Dabei werden folgende Betrachtungsmaßstäbe verfolgt:

- Kommunales Mobilitätsmanagement
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Schulisches Mobilitätsmanagement

Abbildung 73: Strategie Mobilitätsmanagement



Quelle: Planersocietät nach dena "effizient mobil"

Kommunales Mobilitätsmanagement

Das kommunale Mobilitätsmanagement bildet die Basis für die Aktivitäten in diesem Bereich. Grundlage sollte eine gemeinsam entwickelte Strategie der Bürger/-innen, Verwaltung, ortsansässiger Betriebe und öffentlicher Einrichtungen sein. Sinnvoll ist auch die Abstimmung und Koordinierung von Kampagnen unter dem Dach des Mobilitätsmanagements. Information und Beratung von Schulen und Betrieben sowie der eigenen Mitarbeiter/-innen der Verwaltung sind Aufgabe des kommunalen Mobilitätsmanagements (vgl. Maßnahme D.1). Darüber hinaus sind z. B. im Rahmen von Neubürgerpaketen auch Informationen an die Bürger/-innen zu vermitteln (vgl. Maßnahme D.2). Schulen und Betriebe sind entweder eigenständig oder durch entsprechende fachliche Unterstützung zu informieren und beraten wiederum im Rahmen des schulischen bzw. betrieblichen Mobilitätsmanagements Schüler/-innen, Beschäftigte, Eltern etc. über Alternativen zum Pkw. Mobilitätsmanagement ist als Daueraufgabe anzusehen. Zur Betreuung des Mobilitätsmanagements sind personelle Ressourcen erforderlich. Sinnvoll ist eine Vernetzung des Mobilitätsmanagements mit anderen Handlungsfeldern wie die der Verkehrssicherheit, der Lärmaktionsplanung, mit Klimaschutzkonzepten oder den Handlungsfeldern Nahmobilität und ÖPNV sowie der Parkraumbewirtschaftung oder Verkehrsberuhigung. Diese Themenfelder stehen in teilweise engem Ziel- und Wirkungszusammenhang und können daher auch personell verknüpft werden.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Neben der Verlagerung der Verkehrsmittelwahl liegt der Fokus im schulischen Mobilitätsmanagement primär auf der Sensibilisierung der Schüler/-innen hin zu einer klima"bewussteren" Mobilität. Darüber hinaus spielen hier auch verkehrssicherheitsrelevante Faktoren vor Schulen eine wichtige Rolle. Gerade der schulische Kontext bietet das Potenzial heranwachsende Verkehrsteilnehmer/-innen frühzeitig an eine aktive, selbstbestimmte und klimafreundliche Mobilität zu gewöhnen und diese in der individuellen Mobilitätsbiographie zu verankern. Die Wichtigkeit dieses Aspektes zeigt sich u. a. in der Vielzahl an sogenannten "Elterntaxis", welche zu Schulbeginn regelmäßig zu unübersichtlichen Situationen im Straßenraum führen, was auch im Workshop zum schulischen Mobilitätsmanagement am 09. Juni 2016 bestätigt wurde (vgl. Dokumentation Workshops). Hierfür können "Elternhaltestellen" eingerichtet werden, welche die – aufgrund des Mobilitätsmanagements reduzierten – Hol- und Bringfahrten möglichst verträglich organisieren, indem gut mit dem Pkw erreichbare Haltepunkte in fußläufiger Entfernung zur Schule eingerichtet werden, an denen die Schüler/-innen abgesetzt bzw. abgeholt werden können. Dies ermöglicht zumindest kurze selbstständige Wege zu Fuß und erhöht die Verkehrssicherheit vor dem Schuleingang. Ein adäquater Ansatz die Schüler/-innen bereits zu Beginn der Schulzeit an einen alternativen Schulweg zum Auto zu gewöhnen, stellt der "Walking Bus" dar, welcher bereits an einigen Schulen in Gütersloh zum Einsatz kommt, so dass bereits gesammelte Erfahrungen an andere Schulen weitergegeben werden können. Hierbei treffen sich die Kinder an eigens dafür eingerichteten "Haltestellen" und setzen von dort ihren Schulweg in Begleitung älterer Schüler/-innen oder Eltern als "Busfahrer" auf einer festgelegten Route ("Buslinie") gemeinsam fort. An darauf folgenden Haltestellen "steigen weitere Kinder hinzu".



Abbildung 74: Walking Bus Kapellenschule

Quelle: Planersocietät

Weitere potenzielle Maßnahmen im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements u. a. sind:

- Klimaschleuse (vgl. Maßnahme D.4)
- Sichere/witterungsgeschützte Radabstellanlagen
- Walking Bus

- Elternhaltestellen
- Erstellung von Schulwegeplänen (vgl. Maßnahme D.5)
- Öffentlichkeitsveranstaltungen, Informationspakete für neue Schüler/-innen

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Im betrieblichen Mobilitätsmanagement stellt das jeweilige Unternehmen der Belegschaft alternative Verkehrsmittel für dienstgebundene Fahrten (auch An- und Abreise) zum privaten Pkw zur Verfügung (vgl. Maßnahme D.6). Je nach räumlicher Lage und Anbindung an die existierende Verkehrsinfrastruktur kann das potenzielle Repertoire relativ breit gefächert sein. Vor allem (kommunale) Verwaltungen, größere Betriebe oder öffentliche Einrichtungen können mit der Einführung eines Mobilitätsmanagements eine Vorbildfunktion übernehmen und gesammelte Erfahrungen an weitere interessierte Institutionen weitergeben.

Verkehrsmittel	Angebote
ÖPNV	Firmenabo
OPINV	Busshuttle zu relevanten Betriebszeiten (Anfang und Ende)
	JobRad (Leasing-Angebot über den Arbeitgeber)
Fahrrad	Pedlecs/Fahrräder für Dienst- und Werksfahrten
railitau	Sichere/witterungsgeschützte Radabstellanlagen
	Duschen/Umkleideräume
	Flottenmanagement der Dienstfahrzeug
Kfz	(effizientere Auslastung, private Nutzung ermöglichen)
	Carsharing für Dienstwagenflotte nutzen
	betriebsinterne Mitfahrplattform einrichten

Quelle: Planersocietät

Betriebliches Mobilitätsmanagement ermöglicht es Unternehmen zudem ein modernes und klimafreundliches Image aufzubauen und dadurch eine positive Selbstdarstellung im Wettbewerb um Fachkräfte nach außen zu tragen. Darüber hinaus können weitere Vorteile auf Seiten der Arbeitgeber sowie der Arbeitnehmer beobachtet werden:

Nutzen für Arbeitgeber	Nutzen für Arbeitnehmer
Kostenersparnis, Reduktion von Betriebskosten	Kostenersparnis
Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit	Steigerung der eigenen Fitness und Leis- tungsfähigkeit
Gesündere/leistungsfähigere Mitarbeiter/-innen	Stressabbau durch Bewegung
Steigerung Betriebsklima	Bewegung in den Alltag integrieren

Quelle: Planersocietät

6.4.2 Mobilität elektrifizieren

Elektrisch angetriebene Kfz tragen zur Lärmminderung bei und reduzieren die lokal verkehrsbedingten Abgasemissionen im Straßenverkehr. Fahren Elektroautos zudem mit regenerativ erzeugter Energie, verbessert sich deren spezifische CO₂-Bilanz zusätzlich. Im Hinblick auf den aktuellen Stand der Technik im Bereich der Elektromobilität weisen Elektrofahrzeuge eine geringere Reichweite (mit einer Batterieladung) auf, als konventionell angetriebene Kfz (mit einer Tankfüllung), wodurch sich u. a. eine gesellschaftliche Akzeptanz für die private Nutzung nur langsam durchsetzt. Hinzu kommt der (noch) vergleichsweise höhere finanzielle Aufwand beim Kauf eines Elektro-Pkw. Dennoch kann der intelligente Einsatz elektrischer Antriebe bspw. in Flotten oder emissionsstärkeren Fahrzeugen lokale Umfeldbeeinträchtigungen minimieren.

Auch beim Fahrrad (Pedelecs) bringt die elektrische Unterstützung Vorteile mit sich: neben der Reichweitenerhöhung bei relativ geringerem Aufwand, bieten Pedelecs die Chance, den Lastentransport vom Kfz auf das Fahrrad zu verlagern sowie eine breitere Masse an Nutzer/-innen (v. a. ältere Personen, Pendler/-innen) anzusprechen. Die derzeitige Marktdurchdringung von Pedelecs (2,5 Mio.³⁸) zeigt bereits die starke Nutzung deutschlandweit und weist eine wesentlich höhere Dynamik als bei E-Autos auf.

Elektrofahrzeuge erlebbar machen

Die Möglichkeit zwei Pedelecs an der Radstation zu leihen und somit zu testen, unterstützt bereits die Kommunikation der Einsatzmöglichkeiten für Pedelecs insbesondere für die Alltagmobilität. Für eine weitergehende und vor allem sichtbare Förderung von Pedelecs im öffentlichen Raum empfiehlt das Handlungskonzept eine quantitative Aufstockung der verfügbaren Pedelecs an der Radstation (vgl. Maßnahme D.7). Darüber hinaus wird Potenzial in der zunehmenden Erweiterung hinsichtlich der angebotenen Modelle gesehen. Mit einem Elektro-Lastenrad im Verleih wird das Angebotsportfolio attraktiv erweitert, da interessierte Nutzer/-innen ein Pedelec für Transportzwecke (z. B. Einkauf, Kindertransport) als Alternative zum Pkw testen können, wodurch sich wiederrum der individuelle Horizont potenzieller Einsatzmöglichkeiten erweitert.

Die Praxistauglichkeit von Elektro-Pkw im Flotteneinsatz wird in Gütersloh durch die Stadtwerke seit einiger Zeit schon täglich bewiesen. Zudem verfügt die Flotte der Kreisverwaltung Gütersloh mittlerweile ebenfalls über drei Elektro-bzw. Hybridfahrzeuge, welche den Mitarbeiter/-innen für Dienstfahrten zu Verfügung stehen. Neben der effizienteren und umweltfreundlicheren Nutzung der Flottenfahrzeuge für die Nutzer/-innen selbst, wird parallel der realistische Einsatz von E-Autos im öffentlichen Stadtbild demonstriert und in die Öffentlichkeit getragen. Die Stadtverwaltung kann mit der Anschaffung weiterer Elektroautos eine Vorbildfunktion einnehmen (vgl. Maßnahme D.8) und gleichzeitig zusammen mit den Stadtwerken vor Ort einen gemeinsamen Erfahrungs- und Wissenspool über den Einsatz von Elektrofahrzeugen im Flottenmanagement aufbau-

³⁸ Stand: März 2016

en³⁹. Dies unterstreicht das Engagement der Stadt und stärkt die Glaubwürdigkeit in der öffentlichen Wahrnehmung hinsichtlich der Förderung klimafreundlicher Mobilität.

Der Einsatz von elektrisch betriebenen Bussen im ÖPNV nimmt aktuell bundesweit Fahrt auf. U. a. liegt das auch an der im Juni 2015 verabschiedeten "Förderrichtlinie Elektromobilität" des Bundes, über die eine Förderung als Forschungs- und Entwicklungsvorhaben oder im Rahmen eines integrierten Elektromobilitätskonzeptes möglich ist. Aufgrund der emissionsintensiven Dieselantriebe konventioneller Busse zeigen Elektroantriebe im direkten Vergleich erhebliche klimarelevante und zunehmend auch finanzielle (z. B. Wartungs- und Instandhaltungskosten, Strompreise) Einsparpotenziale, so dass die Amortisation der anfänglich hohen Kaufpreise durch einen langjährigen Betrieb möglich ist. Durch eine Anschaffung dehnen die Stadtwerke in Ergänzung zu ihren elektrisch betriebenen Flottenfahrzeugen zudem ihr Engagement im Bereich des Stadtbusverkehrs aus (vgl. Maßnahme D.10). Hierbei gilt es jedoch zu beachten, dass der erfolgreiche Einsatz von E-Bussen von zahlreichen Parametern abhängt, bspw. seien hier genannt:

- Batteriegröße (Reichweite)
- Umlauflängen der Buslinien⁴⁰
- Lebenszykluskosten Elektrobus
- Energiekosten
- benötigte Ladeinfrastruktur und Flächenverfügbarkeit
- Klimatisierung (z. B. elektrische Vollklimatisierung oder Teilklimatisierung mit Dieselheizung)

Aufgrund der genannten Abhängigkeiten für den Einsatz eines Elektrobusses wird eine Potenzialanalyse empfohlen, welche unter Berücksichtigung der technischen und finanziellen Einsatzmöglichkeiten die Rahmenbedingungen für einen E-Bus im Gütersloher Stadtbuskonzept darlegt (vgl. Maßnahme D.10).

Ladeinfrastruktur

Über einen weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Pkw in Gütersloh wird die Elektromobilität zusätzlich in den Fokus der öffentlichen Wahrnehmung gerückt. Obwohl die Reichweiten elektrisch angetriebener Fahrzeuge für eine Mehrheit der alltäglich zurückgelegten Wegelängen mit dem Auto ausreichen, ist die subjektive Ungewissheit mit dem Auto evtl. liegen zu bleiben oder bestimmte Strecken nicht bewältigen zu können ein wesentlicher Faktor, sich kein elektrisch angetriebenes Auto anzuschaffen. So kann ein angebotsorientierter Ausbau helfen die entsprechende Skepsis abzuschwächen und Vertrauen aufzubauen (vgl. Maßnahme D.9). Gleichzeitig kann durch eine geschickte Kommunikation und Werbung des Infrastrukturausbaus die Stadt Gütersloh – mit bereits sieben Ladesäulenstandorten – als zukunftsorientierter Standort entlang der Transitstrecke der Autobahn A2 gestärkt werden. Wie bereits im Kontext des Ladesystems "Lade-

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

³⁹ Auch der Einsatz von Elektro-Diensträdern insbesondere als Ersatz für Kraftfahrzeuge ist in diesem Zusammenhang sinnvoll

Die Umlaufpläne setzen sich aus den einzelnen Linienfahrten und den damit zusammenhängenden Betriebsfahrten zwischen Einsatzort und Busdepot zusammen.

foxx" praktiziert, sollten sich die zukünftigen Standorte ebenfalls an halb-öffentlichen Räumen orientieren, wodurch sich ein breites und heterogenes Kooperationsnetzwerk mit privaten Akteuren im Bereich der Elektromobilität aufbauen und verstetigen kann. Darüber hinaus sollte zur aktiven Förderung elektrisch angetriebener Pkw im dicht besiedelten Kernstadtbereich Gebrauch von den im Elektromobilitätsgesetz der Bundesregierung verankerten Optionen zur privilegierten Kfz-Stellplatz-Nutzung im öffentlichen Raum durch E-Pkw in Verbindung mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur gemacht werden.

Abbildung 75: Ladesäule am Rathaus in Gütersloh



Quelle: Planersocietät

7 Maßnahmenkatalog und Maßnahmenwirkung

7.1 Kriterien für die Maßnahmenbewertung

Bei der Bewertung der Kriterien ist darauf hinzuweisen, dass ein Konzept im Rahmen des Klimaschutzes, und vor allem seine abgeschätzten CO₂-Reduktionspotenziale, immer auch das Mitdenken der späteren notwendigen Umsetzung beinhaltet. Alle Felder in der Kriterienbewertung, in denen eine Bewertung (gering/mittel/hoch) zwar vorgenommen, nicht jedoch mit genauen Werten hinterlegt wurde, wurden seitens der Gutachter auf Basis von Erfahrungswerten eingeschätzt.

Die Maßnahmen werden im Rahmen des Masterplans klimafreundliche Mobilität nach einheitlichen Kriterien in einer 3er Skala (gering/mittel/hoch) bewertet.

Abbildung 76: Übersicht der Maßnahmenkriterien

Quantitative Kriterien	CO2-Reduktion			Kostenaufwand	Personalaufwand
X	Gering	< 50 t	Hoch	> 100.000 €	> 1.000 Std.
XX	Mittel	50 - 100 t	Mittel	20.000 - 100.000 €	200 - 1.000 Std.
XXX	Hoch	> 100 t	Gering	< 20.000 €	< 200 Std

Qualitative Kriterien	Kooperations- aufwand	Regionale Wertschöpfung
*	Hoch	Gering
**	Mittel	Mittel
***	Gering	Hoch

Quelle: Planersocietät

Dabei stehen die Kreuze für eine quantitative Bewertung und die Punkte für eine qualitative Bewertung des Kriteriums. Grundsätzlich gilt, je mehr Kreuze bzw. Punkte eine Maßnahme in den jeweiligen Kriterien erhält, desto besser ist diese Maßnahme zu bewerten. In der Tabelle ist zudem ersichtlich, welche Werteklassen den Einschätzungen zugrunde gelegt wurden. Diese wurden individuell für den Maßnahmenkatalog angelegt und die Maßnahmen somit miteinander in Beziehung gesetzt.

Hierbei ist jedoch zu beachten, dass den Werten für CO₂-Reduktion sowie Kosten- und Personalaufwand die Gesamtlaufzeit der Maßnahme zugrunde gelegt wurde. So können Maßnahmen bspw. die gleiche Anzahl an Personalstunden pro Jahr aufweisen; sie bekommen jedoch eine unterschiedliche Einschätzung, da sich die Laufzeiten unterscheiden.

CO₂-Reduktion

Die Energie- und darauf aufbauend die CO₂-Minderungspotenziale werden auf Basis der vorgeschlagenen Maßnahme und vor dem Hintergrund der Laufzeit der Maßnahme abgeschätzt. Viele der Maßnahmen bieten dabei einzeln kein eigenes großes Wirkungspotenzial, jedoch können sie den Ausgangspunkt für entsprechend wirkungsvollere Folgemaßnahmen und -investitionen darstellen. Von einer Quantifizierung dieser indirekten Wirkung bzw. eines angenommenen Wirkungspotenzials der Maßnahme wird abgesehen. Zudem ist es möglich, dass vor allem das Kriterium CO₂-Reduktion nicht umfassend quantifiziert werden kann. So ist es beispielsweise nicht möglich, die Einzelwirkung von Kampagnen abzubilden.

Die Bewertung des CO₂-Minderungspotenzials einer Maßnahme erfolgt nach Kenntnisstand der Gutachter sowie bestehenden Rahmenfaktoren. Unter dieser Annahme erzielt die entsprechende Maßnahme im Jahr 2017 durchgeführt genau denselben Effekt als würde sie erst im Jahr 2020 realisiert, auch wenn im Zeitverlauf bis 2025 u.a. ein weiterer Ausbau der erneuerbaren Energien (und somit Verschiebungen im bundesdeutschen Energie-Mix) erfolgt, der die CO₂-Äquivalente eingesparter Energie verändert.

Aufgrund der politischen Zielsetzungen sowie der zentralen Ausrichtung auf den Klimaschutzeffekt werden Maßnahmen mit hoher Einsparwirkung entsprechend hoch bewertet. Die Einteilung in die Abstufungen der Bewertungskriterien erfolgt in Relation zur Wirkung aller restlichen Maßnahmen.

Kostenaufwand

Unter diesem Kriterium werden die Sachkosten der Maßnahme (ohne Personalkosten) in € abgeschätzt. Die Kostenangaben beziehen sich dabei auf die von der umsetzenden Kommune aufzubringenden Investitionen und nicht auf die Kosten etwaiger weiterer Akteure, sofern deren Mitarbeit Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahme ist.

Der Bewertung in gering, mittel oder hoch werden bei den konzeptionellen Maßnahmen die Kosten für das Konzept bei einer externen Vergabe (ein einmaliger Betrag) zugrunde gelegt. Bei den Maßnahmen zur Umsetzung hingegen werden die Kosten auf die Laufzeit der Maßnahme berechnet. Dies bedeutet, dass bspw. eine Maßnahme für die 5.000 € im Jahr benötigt werden, bei einer Laufzeit von 5 Jahren, die Bewertung "Mittel" erhält, da die Gesamtinvestitionen 25.000 € betragen. Finanziell günstig zu realisierende Maßnahmen (vor dem Hintergrund der Gesamtlaufzeit der Maßnahme) werden entsprechend hoch bewertet.

Personalaufwand

Mit dem Kriterium des Personalaufwandes wird der Zeitaufwand einer Maßnahme in Personenarbeitstagen abgebildet. Analog zum Kostenkriterium beziehen sich hierbei die Zeitangaben auf die von der umsetzenden Kommune aufzubringende Arbeitszeit von Verwaltungsmitarbeiter/-

innen und nicht auf die Gesamtarbeitszeit etwaiger weiterer Akteure, sofern deren Mitarbeit/innen Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahme ist.

Aufgezeigt wird der Personalaufwand bei externer Vergabe und bei eigener Bearbeitung. Der Bewertung der Personalkosten in gering/mittel/hoch wurde bei den Konzepten der Personalaufwand der externen Vergabe zzgl. 30 % für den Begleitaufwand durch die Stadt Gütersloh zugrunde gelegt. Zusätzlich zur zeitlichen Bewertung wurde eine monetäre Quantifizierung der reinen Personalkosten anhand eines Stundensatzes von 46 Euro (EG 12) vorgenommen. In den Maßnahmen zur Umsetzung (hellblau) wurden – analog zum Kostenaufwand – die Personalkosten wieder auf die Gesamtlaufzeit der Maßnahme bezogen.

Eine Maßnahme mit geringem Personalaufwand (über die Gesamtlaufzeit) wird analog zum Kostenkriterium entsprechend hoch bewertet.

Kooperationsaufwand

Dieses qualitative Kriterium betrachtet, mit wie vielen bzw. welchen Akteuren die Stadt voraussichtlich im Rahmen einer Maßnahme in Kontakt treten bzw. eine Kooperation eingehen muss/sollte. Für die mittelfristige Perspektive der Maßnahme sowie ggf. die Aufteilung von Verantwortung für einzelne Bereiche ist die Akteursbeteiligung jenseits der kommunalen Verwaltung von zentraler Bedeutung.

Maßnahmen mit geringer Akteursbeteiligung erhalten eine hohe Bewertung, da diese Maßnahmen aus Sicht der Stadt einen geringeren Koordinationsaufwand haben. Nichtsdestotrotz ist es für die Maßnahmen entscheidend, dass alle entsprechend relevanten Akteure beachtet und ggf. eingebunden werden, auch wenn dies zunächst einen Mehraufwand bedeutet. Ein hoher Kooperationsaufwand ist daher nicht per se negativ, da bei einer größeren Zahl von beteiligten Akteuren die Maßnahme auch eine breitere Basis und mehr Multiplikatoren erhält.

Regionale Wertschöpfung

Bei diesem qualitativen Kriterium wird die potenzielle Wirkung der Maßnahme auf die regionale Wertschöpfung der Kommune betrachtet. Im Mittelpunkt stehen hier besonders regional erzeugte Geldströme, welche den ortsansässigen Akteuren zugutekommen. Investitionen im Bereich des Klimaschutzes sind hierbei besonders ergiebig, wenn die Umsetzung der Maßnahme mit lokalen Akteuren, wie z.B. ortsansässigen Handwerksbetrieben, durchgeführt wird und die Mittel so nicht in andere Regionen fließen. Somit bezieht sich die Einschätzung zur regionalen Wertschöpfung auch immer auf eine nachfolgende Umsetzung. Maßnahmen mit einem hohen Potenzial an lokal erzeugten Geldströmen bzw. unter Beteiligung lokaler Akteure entsprechend hoch bewertet.

Weiterer Nutzen

Neben den "klassischen" Bewertungskriterien der Wirkung hinsichtlich des Klimaschutzes bzw. der Verringerung der CO₂-Emissionen, des Kostenaufwandes, des Personal- und Kooperationsaufwandes sowie der regionalen Wertschöpfung wurde darüber hinaus der weitere Nutzen abgeschätzt. Das Kriterium des weiteren Nutzens als qualitatives Kriterium wurde eingeführt um auch den Nutzen von Maßnahmen hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung darstellen zu können. Dies ist nicht unerheblich, da der Masterplan klimafreundliche Mobilität eine Grundlage für die Verkehrsplanung der Stadt Gütersloh für die nächsten Jahren darstellt und hierbei, neben der klimafreundlichen Mobilität auch weitere Kriterien Berücksichtigung finden, die durch die Zielsetzungen bestimmt werden. Dazu gehören unter anderem der Nutzen hinsichtlich:

- Lebensqualität, z. B. Steigerung der Aufenthaltsqualität, Belebung der Innenstadt
- Verkehrssicherheit,
- Verbesserung der Erreichbarkeit,
- Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur, Multimodalität, Mobilitätserziehung,
- Teilhabe, z. B. Barrierefreiheit, Demografischer Wandel,
- Zielgruppenorientierung: z. B. Familienfreundlichkeit,
- Imagegewinn.

Umsetzungshorizont

Hinsichtlich des Umsetzungshorizonts wird eine zeitliche Reihung festgelegt, die wie folgt charakterisiert ist:

kurzfristig: bis 5 Jahre

mittelfristig: bis 10 Jahre

langfristig: über 10 Jahre

Bei der zeitlichen Einordnung wurden die Begrenztheit der finanziellen und personellen Ressourcen sowie der zum Teil erforderliche planerische Vorlauf ebenso berücksichtigt wie die potenziell notwendige Unterstützung durch andere Baulastträger und Akteure. Die Umsetzungshorizonte stellen daher eine Richtschnur für das weitere Handeln dar. Bei entsprechenden Möglichkeiten durch Fördermittel oder Bereitschaft anderer Akteure können Maßnahmen auch vorgezogen werden. Ebenso kann es zu Verschiebungen beispielsweise aufgrund mangelnder Bereitschaft bei anderen Akteuren oder verminderter finanzieller Ressourcen bei der Stadt kommen.

Prioritäten

Im Ergebnis der Maßnahmenbewertung erfolgt eine Einstufung nach Prioritäten. Damit wird aufgezeigt, welche Relevanz die jeweilige Maßnahme im Gesamtkontext des Masterplans klimafreundliche Mobilität hat.

- Hoch: Maßnahmen, die mit hoher Priorität bewertet werden, sind im Rahmen des Masterplans zur Zielerreichung unerlässlich. Sie sind als ein "Muss" für die Umsetzung zu verstehen und mit entsprechender Dringlichkeit zu behandeln.
- Mittel: Maßnahmen, die mit einer mittleren Priorität eingestuft werden, sind für die Zielerreichung wichtig.
- Niedrig: Maßnahmen der niedrigen Prioritätenstufe sind eine Option, die das gesamte Maßnahmenbündel abrunden. Sie können nachrangig behandelt werden, allerdings stellen sie für den Effekt einer neuen Mobilitätskultur innovative Impulse dar.

7.2 Förderung und Finanzierung

Das Maßnahmenprogramm kann mit Hilfe einer Reihe von Fördermöglichkeiten umgesetzt werden. Hierzu zählt die Klimaschutzinitiative, aber auch weitere Förderprogramme im Bereich Mobilität/Verkehr sowie des Städtebaus, von denen einige beispielsweise vorgestellt werden. Neben den offiziellen Fördermöglichkeiten ist es ebenso möglich Projekte oder Vorhaben mittels finanzieller Beteiligungen privater oder kommunaler Institutionen zu finanzieren. Vor allem im Rahmen des Sponsorings von bspw. Fahrzeugen oder Mobiliar im öffentlichen Raum können sogenannte Win-Win-Situationen entstehen: das Projekt kann realisiert werden und die finanzielle Unterstützung einer klimafreundlichen Mobilität ermöglicht einen Imagegewinn, welcher in die öffentliche Wahrnehmung getragen wird.

Mittelbereitstellung aus dem Entflechtungsgesetz/GVFG

Bei den Mitteln aus dem Entflechtungsgesetz (ehemals Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) handelt es sich um Zuwendungen des Bundes, die als jährliche Beträge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden fließen. Die Mittel werden für die Infrastruktur des ÖPNV und den Neu-, Aus- und Umbau von Straßen für den Kfz-Verkehr, den Rad- und den Fußverkehr eingesetzt, stehen aber nicht für die Unterhaltung zur Verfügung. Je nach Art des Vorhabens besteht eine Fördermöglichkeit zwischen 60 bis 90 %. Das GVFG-Großvorhabenprogramm beschreibt ein Bundesprogramm zur Förderung kommunaler ÖPNV-Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten von über 50 Mio. Euro, bei dem die Mittel projektbezogen gewährt werden. Im Herbst 2015 wurde die Fortsetzung des GVFG-Programms bis zum Jahr 2030 beschlossen.

Regionalisierungsmittel

Regionalisierungsmittel sind eine Zuweisung des Bund als jährliche Beiträge zur "Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Perso-

nennahverkehr" ⁴¹. Die Mittel werden insbesondere für Leistungen und Investitionen des SPNV und für Investitionen des ÖPNV verwandt. Zusammen mit der Entscheidung über die Fortführung der GVFG-Mittel (s.o.) wurde auch die Fortsetzung der Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2030 beschlossen.

Klimaschutzinitiative

Im Rahmen der Klimaschutzinitiative des BMU können Projekte aus unterschiedlichen Bereichen gefördert werden, die dem Leitbild der CO₂-Neutralität folgen. Hierbei kann es sich (Stand: 2015) u. a. um Klimaschutzkonzepte (Fördersatz bis 65 %), Klimaschutzteilkonzepte (Fördersatz bis 65 %), den Einsatz von Klimaschutzmanagern (Fördersatz bis 65 %) oder die Umsetzung von Maßnahmen durch den Klimaschutzmanager mit mindestens 70 % CO₂-Einsparung (Fördersatz bis 50 %, höchstens 200.000 €), Fifty-Fifty-Projekten (Fördersatz bis 65 %) und weitere Maßnahmen handeln⁴². Darüber hinaus werden weitere Maßnahmen zur klimafreundlichen Mobilität gefördert. So zum Beispiel bauliche und infrastrukturelle Investitionen wie die Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen (als Bestandteil eines bestehenden Klimaschutzkonzeptes oder Klimaschutzteilkonzeptes), die Einrichtung von Wegweisungssystemen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die Alltagsmobilität sowie eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur wie die Ergänzung vorhandener Wegenetze für den Radverkehr oder die Errichtung hochwertiger Radabstellanlagen (soweit dies Bestandteil eines bestehenden Radverkehrskonzeptes ist)⁴³.

Anträge für die Förderung zur Durchführung einer ausgewählten Klimaschutzmaßnahme im Rahmen einer laufenden beratenden Begleitung bei der Umsetzung eines Klimaschutz(teil)konzeptes können jederzeit gestellt werden⁴⁴.

Nationaler Radverkehrsplan

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) werden nicht investive Maßnahmen in Form von Modellprojekten mit bis zu 80 % gefördert. Hierzu gehören Konzepte für Öffentlichkeitsarbeit, Öffentlichkeitsarbeit für den Alltagsradverkehr, Öffentlichkeitsarbeit für den Radtourismus, Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheitsarbeit sowie der Aufbau von Serviceangeboten.

Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Aktuell laufen verschiedene Projekte auf Bundesebene zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (bis Herbst 2016). Beispielsweise das Projekt Mobil.Pro.Fit. in verschiedenen

Antragsteller können Gemeinden, Städte und Landkreise sowie die von diesen gebildeten Verbänden und sonstige Zusammenschlüsse, öffentliche, gemeinnützige und kirchliche Träger von Kindertagesstätten, Schulen, Hochschulen und Kirchen sein.

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

⁴¹ \$1 Regionalisierungsgesetz

Der Fördersatz liegt bei bis zu 50% (oder max. 350.000 Euro), finanzschwache Kommunen können unter bestimmten Voraussetzungen eine Förderquote von bis zu 62,5% erhalten.

vgl. http://www.klimaschutz.de/de

Modellregionen, darunter z. B. in Bielefeld sowie im Kreis Gütersloh. Bei einem Erfolg wird das Projekt zukünftig auf weitere Regionen/Kommunen ausgeweitet werden.

Darüber hinaus erarbeitet das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit seit Anfang 2015 eine Förderrichtlinie zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements⁴⁵. Dies soll mit einem eigenen Förderprogramm hinterlegt werden und so die Treibhausgasemissionen durch eine Steigerung der Nutzung des ÖPNV sowie eine verbesserte Auslastung von Pkw im Pendlerverkehr zu reduzieren.

Elektromobilität

Im Bereich der Elektromobilität gibt es zahlreiche Möglichkeiten über Darlehen und Zuschüsse Elektromobilität zu fördern. Sie richten sich allerdings größtenteils an Unternehmen. Diese können aber im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement auf die Unterstützungsmöglichkeiten aufmerksam gemacht werden (z. B. Förderrichtlinie Elektromobilität, Technologiewettbewerb IKT für Elektromobilität III). So existiert seit Juni 2015 die vom Bund erlassene Förderrichtlinie Elektromobilität, welche neben der Beschaffung von Elektrofahrzeugen und dem Aufbau von Ladeinfrastruktur (Förderungsquote projektabhängig) auch die Erarbeitung kommunaler Elektromobilitätkonzepte (80 %ige Förderquote) sowie die Unterstützung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben (z. B. Elektrifizierung im ÖV und Güterverkehr) (80-90 %-ige Förderquote) zum Gegenstand hat.

7.3 Maßnahmenkatalog

Im Folgenden werden die Projektskizzen je Themenfeld vorangestellt.

7.3.1 Themenfeld A – ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN

45

http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Aktionsprogramm_Klimaschutz/aktionsprogramm_klimaschutz_2020_broschuere_bf.pdf

A.1 Verlängerung und Aufwertung des Pättkensystems

Kurzbeschreibung:

Die Stadt Gütersloh verfügt über gute Fußverkehrsverbindungen. Ein Alleinstellungsmerkmal der Stadt stellt das System der sogenannter "Pättkes" dar. Dabei handelt es sich um historische Wegebeziehungen, die den alten Stadtkern der Stadt Gütersloh durchziehen und entlang von alten Gärten und Gebäuden Abkürzungen ermöglichen. Sie wurden auch in der bisherigen Stadtentwicklung wertgeschätzt und sollen daher weiterverfolgt werden. Dies sieht auch bereits das Integrierte Handlungskonzept Teilkonzept Innenstadt 2020+ vor. So dienen die Pättkes als Ergänzung zum übergeordneten Wegenetz, wodurch sich "ein differenziertes und feinverzweigtes Wegenetz [ergibt], welches auch die Qualitäten der Blockinnenbereiche erschließt"⁴⁶. Es ist somit die weitere Anlage neuer Pättkes sowie die Qualifizierung und barrierefreie Ausgestaltung der vorhandenen zu prüfen.

Bausteine:

- Bestandsaufnahme
- Identifizierung von Lücken und Schwachstellen (z. B. nicht barrierefrei)
- Erstellung eines Konzeptes zur Qualifizierung
- Umsetzung des Konzeptes

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	Χ	41t/a
Kostenaufwand:	Х	Ca. 200.000 €, bereits im IHK Teilkonzept Innenstadt 2020+ der Stadt enthalten
Personalaufwand:		
Kooperationsaufwand:		
Regionale Wertschöpfung:		
Weiterer Nutzen:		Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Erreichbarkeit
Priorität: Hoch		Umsetzungshorizont: kurzfristig

_

Stadt Gütersloh 2014, S. 34

A.2 Einrichtung von Sitzrouten

Kurzbeschreibung:

Hierbei geht es vor allem um die weitere Qualifizierung und Ergänzung der bereits bestehenden Strukturen. Denn nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen benötigen Orte an denen sie sich ausruhen und verweilen können. Auch viele andere Personengruppen benötigen für ihre Mobilität "Orte der Immobilität". Damit kann auch der Aktionsradius von mobilitätseingeschränkten und älteren Personen erhöht werden. Darüber hinaus wird die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums zum Aufenthalt für alle gesteigert. Dabei sollte auch darauf geachtet werden, dass nicht nur klassische und vereinzelte Sitzelemente genutzt werden, sondern diese auch durch multifunktionale oder künstlerisch gestaltete Sitzelemente, auch in Zusammenhang mit den Spielrouten (vgl. A.3), ergänzt werden.

Besondere Berücksichtigung bei der Ausbildung von Sitzrouten sollten dabei die Wegeverbindungen zwischen Hauptbahnhof und Fußgängerzone/Berliner Platz, sowie Fußgängerzone und Stadtgarten/Botanischem Garten finden.

Ein gutes Beispiel hierfür bietet die Stadt Griesheim (bei Darmstadt). Unter dem Titel "Besitzbare Stadt" wurden hier, mit Hilfe von Befragungen verschiedener Akteure, Wege und Orte in der Stadt identifiziert und mit vorhandenen Bänken abgeglichen. Dies trägt auch dazu bei älteren Menschen die Teilnahme am öffentlichen Leben weiter zu ermöglichen.

 $(we itere\ Information en\ unter:\ http://www.griesheim.de/Besitzbare-Stadt.1413.o.html)$

- Gewinnung von Partnern (z.B. lokaler Einzelhandel, Gastronomie, Unternehmen als Sponsoren etc.)
- Erstellung eines Konzeptes zur Herstellung von Sitzrouten
- Aufbau der Sitzrouten
- Instandhaltung und Bewerbung der Sitzrouten (Flyer, Internet)

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:		Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XXX	Gering, da nur Zuschuss für Stühle/Bänke sowie Flyer (8.000 €), ggf. über Sponsoren einwerben oder Tou- rismusmittel
Personalaufwand:	XX	Mittel (160 Stunden Koordination im Durchführungs- jahr)
Kooperationsaufwand:	**	Mittel: Stadt Gütersloh Stadtmarketing, Seniorenbeirat, Beirat für Menschen mit Behinderungen, Kliniken, Gastronomie, Ladenbesitzer
Regionale Wertschöpfung:	**	Mittel
Weiterer Nutzen:		Demografischer Wandel, Aufenthaltsqualität, Belebung der Innenstadt, Familienfreundlichkeit
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: mittelfristig

A.3 Einrichtung von Spielrouten

Kurzbeschreibung:

Kindern wird im öffentlichen Raum immer weniger Platz eingeräumt. Um Kindern das zu Fuß gehen wieder näher zu bringen und der "Generation Rücksitz" entgegen zu wirken, muss nicht nur ein hohes Maß an Verkehrssicherheit gegeben sein, den Kindern muss auch tatsächlich Raum gegeben werden. Wege werden von Kindern oftmals als eintönig und langweilig wahrgenommen. Dies kann durch die Anlage verschiedenster Elemente geändert und aufgebrochen werden.

Ein gutes Beispiel bietet auch hierfür die Stadt Griesheim (bei Darmstadt). Unter dem Titel "Bespielbare Stadt" wurden hier mit Hilfe einer Fragebogenaktion wichtige Orte in der Stadt identifiziert. Darüber hinaus markierten Schulkinder ihren Schulweg mit Kreide. Entlang dieser Schulwege wurden dann auf freien Flächen Spielobjekte angelegt.

Diese Maßnahme kann auch in Verbindung mit den Maßnahmen A.2 (Sitzrouten) und D5 (Schulwegpläne) durchgeführt werden. Darüber hinaus können die Ergebnisse des IHK Teilkonzept Innenstadt 2020+ Maßnahme 3 "Kinderfreundliche Innenstadt" genutzt werden.

(weitere Informationen unter: http://www.griesheim.de/Bespielbare-Stadt.1029.o.html)

- Gewinnung von Partnern (z.B. lokaler Einzelhandel, Gastronomie, Unternehmen als Sponsoren etc.).
- Erstellung eines Konzeptes zur Herstellung von Spielrouten
- Aufbau der Spielrouten
- Instandhaltung und Bewerbung der Spielrouten (Flyer, Internet)

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:		Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XXX	Gering, da nur Zuschuss für bespielbare Elemente so- wie Flyer (8.000 €), ggf. über Sponsoren einwerben oder Tourismusmittel
Personalaufwand:	XX	Mittel (160 Stunden Koordination im Durchführungs- jahr)
Kooperationsaufwand:	**	Mittel: Stadt Gütersloh Stadtmarketing, Schulen, Ladenbesitzer
Regionale Wertschöpfung:	**	Mittel
Weiterer Nutzen:		Aufenthaltsqualität, Belebung der Innenstadt, Famili- enfreundlichkeit
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: langfristig

A.4 Anbindung des Medienviertels

Kurzbeschreibung:

Bereits das IHK Teilkonzept Innenstadt 2020+ der Stadt Gütersloh stellt fest, dass "Die Anbindung des südlich des Bahndamms gelegenen Stadtbereiches und des Areals Güterbahnhof gestalterisch und städtebaulich unbefriedigend" ist. Dabei handelt es sich um einen sehr zentralen und attraktiven Stadtteil.

Frühere Untersuchungen legten auch die Anlage eines neuen Fußgängertunnels nahe und wurden intensiv diskutiert. Aufgrund der städtebaulich neuen Entwicklung ist dies allerdings nicht mehr möglich. Diskutiert wird jedoch bereits eine mögliche Öffnung und Qualifizierung des Gepäcktunnels. Dies sollte geprüft und die Planungen weiter verfolgt werden (vgl. auch IHK Teilkonzept Innenstadt 2020+ Maßnahme 7).

Kriterienbewertung:	Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	Rein private Maßnahme, daher unbekannt (vgl. IHK S. 74)
Personalaufwand:	
Kooperationsaufwand:	
Regionale Wertschöpfung:	
Weiterer Nutzen:	Verbesserung der Erreichbarkeit
Priorität: Niedrig	Umsetzungshorizont:

Verträgliche Straßenraumgestaltung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Kurzbeschreibung:

A.5

Die Stadt Gütersloh verfügt bereits, insbesondere im Bereich der Innenstadt, über eine gute Straßenraum- und Aufenthaltsqualität. Dennoch kann diese punktuell, vor allem zu Gunsten des nicht motorisierten Individualverkehrs, verändert und aufgewertet werden. Dies gilt insbesondere zwischen B61, Bahn, Kaiserstraße und Nordring. In diesem Zusammenhang wurden auch bereits im Integrierten Handlungskonzept Innenstadt 2020+ einige Maßnahmen zur weiteren Verbesserung genannt. Da das Thema der Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität aber, neben rein städtebaulichen Aspekten, auch die Nahmobilität fördern kann, sollen diese Maßnahmen an dieser Stelle zumindest nachrichtlich übernommen werden.

- Maßnahme 8: Aufwertung des Bahnhofsumfelds Willy-Brand-Platz
- Maßnahme 9: Konrad-Adenauer-Platz
- Maßnahme 10: Aufwertung des Bahnhofumfelds Kaiserstraße/Strengerstraße/ZOB
- Maßnahme 12: Aufwertung des Pättkensystems
- Maßnahme 13: Büskerplatz
- Maßnahme 14: Umbau Bereich Blessenstätte/Südtor
- Maßnahme 15: Umgestaltung Kökerstraße
- Maßnahme 16: Umgestaltung Fußgängerzone Abschnitt Königstraße
- Maßnahme 17: Aufwertung Spiekergasse
- Maßnahme 18: Aufwertung Umfeld Martin-Luther-Kirche

Diese Maßnahmen haben das Hauptziel, die Aufenthaltsqualität und damit die Nahmobilität in der Stadt Gütersloh insgesamt zu stärken und fließen damit in andere Maßnahmen ein.

A.6 Erstellung und Umsetzung eines Konzeptes zur Barrierefreiheit

Kurzbeschreibung:

Der Stand der Barrierefreiheit, zumindest für mobilitätseingeschränkte Personen, ist weitgehend in Ordnung. Allerdings sollte die Qualität des Wegenetzes weiter verbessert werden. Dazu gehören sowohl die punktuelle Verbesserung der Oberflächengestaltung (fest, griffig, eben und fugenarm bzw. engfugig), als auch die Einrichtung eines Leitsystems für blinde bzw. sehbehinderte Menschen. Dabei ist vor allem zu beachten, dass die Maßnahme nur dann erfolgreich und zweckdienlich ist, wenn ein zusammenhängendes Netz aufgebaut wird. Eine Schwachstelle kann dazu führen, dass ganze Wege für mobilitätseingeschränkte Personen nicht nutzbar sind. Ein Leitsystem sollte in einem ersten Schritt vor allem in der Innenstadt, ausgehend vom Bahnhof den gesamten Bereich von Innenstadt sowie den ZOB erschließend, aufgebaut werden.

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	X	Ca. 4t/a
Kostenaufwand:	XX	spätere Umsetzung hoch Förderung: Städtebauförderung
Personalaufwand:	XXX	Gering (4 Stunden/Woche für 1 Mitarbeiter für ½ Jahr)
Kooperationsaufwand:	**	Mittel: Stadt Gütersloh, Seniorenbeirat, Beirat für Menschen mit Behinderungen, Kliniken
Regionale Wertschöpfung:	***	Hoch bei Umsetzung
Weiterer Nutzen:		Demografischer Wandel, Familienfreundlichkeit, Belebung der Innenstadt
Priorität: Hoch		Umsetzungshorizont: kurzfristig

Netz &

Infrastruktu

Dienstleis

tung &

Service

Kommuni

kation &

Öffentlich

keitsarbei

A.7 Aufbau des "System Radverkehr"

Kurzbeschreibung:

Spätestens seit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 des Bundeministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVI) ist immer wieder vom "System Radverkehr" die Rede. Danach ist nicht ausschließlich eine fahrradfreundliche Infrastruktur ausschlaggebend, sondern darüber hinaus auch in-

tensive Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sowie entsprechende Services und Dienstleistungen.

Erforderlich hierzu ist selbstverständlich auch eine entsprechende Bereitstellung finanzieller Mittel.

Neben diesen "äußeren" Rahmenbedingungen müssen jedoch auch die "inneren" Rahmenbedingungen gegeben sein. Die Verwaltung der Stadt muss neben den personellen Kapazitäten auch die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung haben. Hier sollte die Stadt Gütersloh einen jährlichen Etat zur Förderung des Radverkehrs festlegen.

Darüber hinaus muss auch das nötige Know-How vorhan-

den sein bzw. erreicht werden. Dafür müssen auch innerhalb der Verwaltung entsprechende Strukturen geschaffen werden. Hilfestellung hierzu können das Auditing Programm BYPAD sowie als langfristiger und ganzheitlicher Partner auch im Hinblick auf den Fußverkehr, die Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) bringen (vgl. A.8).

Aber auch die bereits vorhandenen Strukturen sowie das vorhandene Know-How sollten (besser) genutzt werden. Beispielhaft steht hierfür die bestehende Mängeldatenbank des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC) in der auf einer Onlinekarte Mängel im Radverkehr aufgezeigt werden können. Hier könnte beispielsweise auch auf der Website der Stadt Gütersloh mit einer Verknüpfung auf die Möglichkeit hingewiesen werden.

Bausteine:

- Aufstellung eines umfassenden Radverkehrskonzepts auf Grundlage der Vorarbeiten zum Masterplan klimafreundliche Mobilität
- Ausbau des derzeitigen Netzes zum Zielnetz und Herstellung der vorgeschlagenen Führungsformen (vgl. A.9)
- Beteiligung der Bürger/-innen, Vereine und Institutionen über ein Internetportal oder eine Beteiligungskampagne
- Ausarbeitung eines Erhaltungsmanagements
- Stetige Beseitigung von Mängeln und Netzlücken sowie Überprüfung des Netzes
- Erarbeitung eines Marketing- und Kommunikationskonzepts und begleitende Öffentlichkeitsarbeit
- ggf. Wegweisung
- Bewerbung AGFS (vgl. A.8)

Die Bewertung umfasst alle weiteren Radverkehrsmaßnahmen A.8 - A.14 im Sinne einer Förderung des Radverkehrs als System.

Kriterienbewertung		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	XXX	286t/a
Kostenaufwand:	X	Hoch bei konsequenter Radverkehrsförderung bis zu 18€/a pro Einwohner ⁴⁷
Personalaufwand:	X	Hoch: 20 Wochenstunden, entspricht ½ Jahr
Kooperationsaufwand:	***	Hoch: Stadt Gütersloh, Einzelhändler, private Bauher- ren, Stadtwerke, ADFC
Regionale Wertschöpfung:	***	Gering und hoch bei Umsetzung
Weiterer Nutzen:		Knowhow, Netzwerkbildung, Verkehrssicherheit, Er- reichbarkeit, Belebung der Innenstadt, Lebensqualität, Imagegewinn

BMVBS 2012, S. 63

Priorität: hoch	Umsetzungshorizont: kurzfristig
A.8	Teilnahme am BYPAD und Beitritt zur AGFS

Kurzbeschreibung:

Um Radverkehrsförderung effektiv betreiben zu können müssen auch entsprechende Strukturen geschaffen werden bzw. vorhanden sein. Ein Hilfsmittel um den Stand der Radverkehrspolitik bewerten zu können und Qualitätsziele zu formulieren bietet das Auditing System BYPAD. Im Rahmen eines modularen Systems findet eine Bewertung des Status Quo von der Steuerung der Politik und Koordinierung, über Finanzen und Personal bis hin zu Kommunikation und Partnerschaften statt. Jedem der insgesamt neun Module wird dann eine Entwicklungsstufe zugeordnet. Auf Grundlage dessen sind in einem Qualitätsplan verbindliche Qualitätsziele für jedes Modul festzulegen und die Radverkehrspolitik systematisch zu evaluieren und laufend zu verbessern.

Ziel der Teilnahme am BYPAD soll sein, die Stadt Gütersloh hinsichtlich einer Aufnahme in die AGFS zu qualifizieren und sich hierfür zu bewerben.

- Teilnahme an BYPAD
- Qualifizierung für die AGFS
- Bewerbung um Aufnahme in die AGFS

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:		bewertet i.R. von Maßnahme A.7
Kostenaufwand:	XXX	ca. 2.000 € für das BYPAD, 2.500 €/Jahr für Mitgliedschaft AGFS
Personalaufwand:	XXX	Gering
Kooperationsaufwand:	*	Hoch: Kooperation der radverkehrsrelevanten Akteure ist Bestandteil des BYPAD und Ziel der AGFS
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Knowhow, Netzwerkbildung, Imagegewinn
Priorität: hoch		Umsetzungshorizont: kurzfristig

A.9 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Kurzbeschreibung:

Ein sicheres und attraktives Wegenetz ist Grundvoraussetzung für eine häufigere Nutzung des Rades als Verkehrsmittel. Aus diesem Grunde wurde im Rahmen des Masterplans klimafreundliche Mobilität für die Stadt Gütersloh zunächst ein Zielnetz für den Radverkehr mit Grünen Achsen Haupt- und Nebenrouten entwickelt. Oberste Priorität hat dabei die Einrichtung und Ausgestaltung der Grünen Achsen. Sie sollen als innerstädtische "Premiumrouten" das besonders komfortable vorankommen in Richtung Innenstadt und abseits der Hauptverkehrsstraßen gewährleisten. Der besondere Komfort wird dabei sowohl durch die, dem Kfz-Verkehr, bevorrechtigte Führungsform (z. B. als Fahrradstraße), als auch durch eine Verbesserung der Radfahrersituation an Knotenpunkten sichergestellt. Problematisch ist dabei vor allem die Überführung über die B 61. Die derzeitige Lösung mittels Brücken ist, auch aufgrund des baulichen Zustands der Brücken, suboptimal und entspricht keinen "premium" Qualitätsansprüchen.

In Innenstadtnähe, innerhalb der Straßen Blessenstätte, Kaiserstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Bismarckstraße, Prinzenstraße, Barkeystraße, soll der Radverkehr dann in die Fläche geführt werden. Ohne konkrete Routenführung wird der Radverkehr hier im Straßenraum bevorzugt, ohne dabei jedoch den Fußverkehr einzuschränken.

Im gesamten Radverkehrsnetz sollte darüber hinaus die Auflösung von Radwegebenutzungspflichten, anhand des "Leitfadens zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflichten in der Stadt Gütersloh" geprüft werden.

Das weitere Routennetz kann anhand der tatsächlichen Nachfrage nach Routen aufgebaut und priorisiert werden (vgl. A.10).

Für das Radfahren über größere Entfernungen und zur Anbindung von Gütersloh an die Nachbar-kommunen kann das Radverkehrsnetz durch Radschnellwege ergänzt werden (vgl. A.11).

- Weiterentwicklung des Radwegenetzes und Herstellung des Zielnetzes (mit Priorität auf den "Grünen Achsen")
- Überprüfung und gegebenenfalls Änderung der Führungsformen
- Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht (auch in Zusammenarbeit mit Polizei, ADFC und VCD)
- Aufbau eines Wegweisungssystems

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:		bewertet i.R. von Maßnahme A.7
Kostenaufwand:	Х	Hoch, da bauliche Qualifizierung Infrastruktur, Ausbau und Pflege der Wegweisung
Personalaufwand:	XX	Mittel
Kooperationsaufwand:	XX	Mittel: Stadt Gütersloh, ADFC
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Imagegewinn, Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit, Lebensqualität
Priorität: Hoch		Umsetzungshorizont: kurz- bis mittelfristig

A.10 Projekt "Radwende"

Kurzbeschreibung:

Die Stadt Wiesbaden hat im ADFC Fahrradklimatest teilweise weniger gute Bewertungen bekommen. Dies liegt nicht ausschließlich an der Infrastruktur, sondern laut den Initiatoren des Projektes "Radwende" auch an der fehlenden Lobby. Deshalb wurde das Projekt gegründet, um Radfahrer/-innen und Radfahren im wahrsten Sinne des Wortes sichtbar zu machen.



Es soll dazu dienen die konkrete und tatsächliche Nutzung der Infrastruktur zu visualisieren. Dazu werden mittels einer App die Wege mitgezeichnet und anschließend auf der Karte dargestellt. Dienen soll das Projekt zum einen als tatsächliche Planungsgrundlage für die Radverkehrsinfrastruktur, zum anderen wird es als Lobbyinstrument für den Radverkehr eingesetzt.

Das Projekt kann sogar um Parameter des Wohlfühlens erweitert werden. So wurden beispielsweise im Projekt EmoCycling der TU Kaiserslautern anhand verschiedener Parameter Punkte und Strecken verortet, auf denen Radfahrer häufig Stress ausgesetzt sind. Diese neuralgischen Punkte können sowohl Handlungsbedarfe visualisieren, als auch bei der Priorisierung in der Umsetzung helfen.

- Teilnahme bzw. Übernahme der "Radwende App"
- Bewerbung und Verbreitung der App (evtl. mittels zielgruppenbezogener direkter Ansprache wie Schulen etc.)
- Weiterentwicklung des Radwegenetzes und Herstellung des Zielnetzes (Prioritäten werden über die Heatmap gesetzt)
- Entsprechende Anpassung der Radverkehrsinfrastruktur
- Aufnahme in das Wegweisungssystem

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:		bewertet i.R. von Maßnahme A.7
Kostenaufwand:	XXX	Gering
Personalaufwand:	XXX	Gering
Kooperationsaufwand:	XX	Mittel: Stadt Gütersloh, ADFC, Radstation, weitere radverkehrsrelevante Akteure als Multiplikatoren
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Imagegewinn, Partizipation
Priorität: niedrig		Umsetzungshorizont: kurzfristig

A.11 Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen

Kurzbeschreibung:

Insbesondere soll auch der Alltagsradverkehr der Stadt Gütersloh weiter gestärkt werden. Dies soll jedoch nicht allein innerhalb der Stadt sowie der Stadtgrenzen geschehen, sondern auch darüber hinaus. Um eine echte Alternative zum Pkw Verkehr darzustellen, muss die Radverkehrsinfrastruktur dabei durchgängig eine hohe Qualität aufweisen. Dies gilt auch und besonders für die Berufspendlerverkehre zwischen den Städten. Aufgrund der hohen Qualität eines Radschnellweges und auch in Verbindung der Nutzung von Pedelecs, kann die Fahrzeit mit dem Fahrrad deutlich reduziert werden. Der Kreis Gütersloh hat mit seiner Mobilitätsstrategie bereits das Pilotprojekt "Radschnellverbindung zwischen zwei kreisangehörigen Kommunen" auf den Weg gebracht. Die Stadt Gütersloh sollte dies unterstützen und sich in Hinsicht auf die Verbindung Gütersloh - Rheda-Wiedenbrück positionieren. Als weitere mögliche Verbindungen für die Stadt Gütersloh käme die Verbindung in Richtung Bielefeld sowie zur Stadt Verl in Frage. Das konkrete Potenzial sowie mögliche Wegeführungen werden im Zuge der Machbarkeitsstudie erarbeitet und dargestellt.

Überdies würde sich die Möglichkeit bieten das Projekt, bei entsprechender Abstimmung mit den anderen Projektpartnern, in das Großprojekt des Radschnellweges OWL einzubetten und darzustellen.

- Durchführung der Machbarkeitsstudie Radschnellweg
- Anbindung an das lokale und regionale Netz prüfen und sichern
- Umsetzung der Planung
- ggf. Einbettung in das Gesamtprojekt RSW OWL

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:		Maßnahme selbst keine Reduktion, Umsetzung eines Radschnellwegs nach Rheda-Wiedenbrück ca. 62t/a
Kostenaufwand:	XX	Bei externer Vergabe ca. 80.000€
Personalaufwand:	XX	ca. 240 Stunden während Machbarkeitsstudie, mittel für die spätere Umsetzung
Kooperationsaufwand:	*	Hoch: Kreis Gütersloh, Stadt Gütersloh, Stadt Rheda- Wiedenbrück, ggf. Straßen.NRW, Bahn etc.
Regionale Wertschöpfung:	***	Hoch bei Umsetzung
Weiterer Nutzen:		Verkehrssicherheit, Verbesserung der inneren und äußeren Erreichbarkeit
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: kurzfristig

A.12 Fahrradfreundliche Knotenpunkte

Kurzbeschreibung:

Der Radverkehr in Gütersloh wird oftmals indirekt oder gemeinsam mit dem Fußverkehr über LSA an Kreuzungen geführt. An vielen Knotenpunkten kann daher eine für den Radverkehr optimierte Gestaltung vorgenommen werden. Hierzu zählen unter anderem die Einrichtung von Aufstellflächen, eigenen Abbiegestreifen bzw. aufgeweiteten Radaufstellstreifen und Radfahrerschleusen.

Möglichkeiten der direkten Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten









Dabei sollten in der Stadt Gütersloh vorrangig die Knotenpunkte der Grünen Achsen sowie der Hauptverkehrsstraßen (siehe auch Maßnahme A.9) überprüft und bei Bedarf angepasst werden. Dies gilt nicht allein für die Führung sondern, wenn möglich, auch die Signalisierung ("Grüne Welle") des Radverkehrs.

Auch bereits in der Online-Befragung angesprochen wurde hier beispielsweise der Knotenpunkt Westfalenweg/Dammstraße/Wiedenbrücker Straße, der hinsichtlich der Führung des Radverkehrs optimiert werden sollte.

- Bestandsaufnahme der Knotenpunkte
- Ermittlung des Umgestaltungsbedarfs, auch in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren
- Umgestaltung der Kreuzungsbereiche mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit
- In Abhängigkeit von der Größe des Knotenpunktes liegen die Kosten zwischen 15.000 und bis zu 150.000 Euro. Große Knotenpunkte können auch bis zu 600.000 Euro und mehr kosten.

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:		bewertet i.R. von Maßnahme A.7
Kostenaufwand:	XX	Gering bis mittel je Knotenpunkt
Personalaufwand:	XXX	Gering, da Vergabe an Dritte
Kooperationsaufwand:	XX	Mittel: Stadt Gütersloh, Polizei, ADFC
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit
Priorität: Hoch		Umsetzungshorizont: kurz- bis mittelfristig

A.13 Prüfung zur Sanierung der Fuß- und Radverkehrsbrücken

Kurzbeschreibung:

Derzeit ist die Nord-Süd-Fahrtbeziehung im Bereich der B 61 für den entfernungssensiblen Fuß- und Radverkehr vor allem auf die größeren Ausfallstraßen beschränkt. Abseits davon finden sich im Zuge der Grünen Achsen und im Anschluss an die Innenstadt zwischen Brinkstraße und Moltkestraße sowie Ohlbrocksweg und Johann-Sewerin-Straße zwei Fuß- und Radverkehrsbrücken. Diese erfüllen jedoch in ihrem derzeitigen baulichen Zustand nicht die Qualitätskriterien einer Premiumroute. Überdies erfüllen sie nicht die Vorgaben der H BVA in Bezug auf Barrierefreiheit.

Daher soll mit einem Verkehrsgutachten geprüft werden, wie eine Querung der B61 barrierefrei und fahrradfreundlich hergestellt werden kann. Dabei ist auch eine Lösung als plangleiche LSA zu prüfen. Auch weitere Brücken im Stadtgebiet, so zum Beispiel über die Dalke sollten in diese Überprüfung aufgenommen werden.

- Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörden
- Erstellung eines Gutachtens zur barrierefreien Gestaltung der Querungssituation
- Durchführung der Umgestaltung bzw. Sanierung

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:		bewertet i.R. von Maßnahme A.7
Kostenaufwand:	XXX	Gering für Gutachten, voraussichtlich hoher Kosten- aufwand für bauliche Umsetzung
Personalaufwand:	XXX	Gering
Kooperationsaufwand:	***	Gering
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Barrierefreiheit, Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit
Priorität: Hoch		Umsetzungshorizont: mittelfristig

A.14 Programm zum Ausbau von Radabstellanlagen

Kurzbeschreibung:

Neben einer gut ausgebauten Radwegeinfrastruktur ist auch die Bereitstellung öffentlicher Radabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten zur Radverkehrsförderung relevant, wobei die Barrierefreiheit bei deren Anlage zu berücksichtigen ist. Das Fehlen sicherer und geschützter Radabstellanlagen kann dazu führen, dass das Rad gar nicht erst genutzt wird.

Daher sollte die Stadt Gütersloh ein Programm zum Auf- und Ausbau von Radabstellanlagen auflegen. Hierin können nicht nur Ausbauziele festgelegt werden, auch die Finanzierung kann damit sichergestellt werden. Das Programm sollte dabei auch die Radstation am Hauptbahnhof berücksichtigen.

Der Bereich der Innenstadt ist für den Normalbedarf weitgehend mit einer ausreichenden Anzahl an Radabstellanlagen ausgestattet. Ergänzungen bieten sich in der Innenstadt beispielsweise an der Stadthalle an. Problematisch wird es hingegen während Großereignissen. Hier sollten mobile Radabstellanlagen angeschafft werden, wie dies in mehreren anderen Städten bereits erfolgreich praktiziert wird (z.B. Paderborn).

Punktuell fehlen im erweiterten Stadtgebiet qualitativ hochwertige Abstellanlagen am Hauptbahnhof, an weiteren wichtigen ÖV-Haltepunkten, an Schulen und öffentlichen Einrichtungen sowie in einigen Ortsteilzentren. Die Qualität und ggf. die Anzahl dieser Anlagen ist zu verbessern. Gute Abstellanlagen erfüllen folgende Mindestanforderungen:

- Ein Fahrrad muss sicher und fest im Ständer stehen (auch beim Beladen und mit Kind im Kindersitz), ohne dabei beschädigt zu werden.
- Der Ständer muss mit allen gängigen Fahrradtypen mit den unterschiedlichsten Reifengrößen etc. funktionieren.
- Es muss die Möglichkeit bestehen den Fahrradrahmen mit einem soliden Bügelschloss am Fahrradständer festzuschließen.

Darüber hinaus sollte, zumindest an wichtigen Zielorten (z.B. Bhf, ZOB, Rathaus), eine Überdachung der Abstellanlage erfolgen. Auch die Einrichtung Ladeinfrastruktur ist punktuell wünschenswert, um auch der steigenden Verbreitung von Pedelecs Rechnung tragen zu können.

Als Erweiterung des Angebots können darüber hinaus Gepäcksafes installiert werden. Dies ist zum einen für Radtouristen hilfreich, kann darüber hinaus aber auch von Einkäufern, die mit dem Rad in die Stadt gekommen sind genutzt werden.

Die Unterhaltung und Pflege der Radabstellanlagen ist sicherzustellen.

(vgl. auch IHK Teilkonzept Innenstadt 2020+ Maßnahme 27)

- Bestandsaufnahme und Bewertung der Radabstellanlagen
- Identifizierung von Schwachstellen
- Auf- und Ausbau von Radabstellanlagen und weiteren Serviceeinrichtungen (z.B. Gepäcksafes)
- Unterhaltung der Radabstellanlagen

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:		Nicht quantifizierbar, Umsetzung des Aufbaus von Radabstellanlagen über Gesamtmaßnahme erfasst
Kostenaufwand:		Je nach Art der Abstellanlage zwischen 60€ und 750€ pro Stellplatz
Personalaufwand:	XXX	Gering
Kooperationsaufwand:	***	Gering
Regionale Wertschöpfung:	**	Mittel bei Umsetzung
Weiterer Nutzen:		Erhöhung Radverkehrsanteil, Förderung der Multimodalität
Priorität: hoch		Umsetzungshorizont: kurz- bis mittelfristig

A.15 Verkehrsversuche zur Förderung der Nahmobilität

Kurzbeschreibung:

Gleich in mehreren Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Forderung nach einer stärkeren Berücksichtigung und Bevorrechtigung des NMIV im Innenstadtbereich um die Fußgängerzone formuliert. Auch bereits im IHK Teilkonzept Innenstadt 2020+ der Stadt Gütersloh wurde dies in mehreren Maßnahmen thematisiert. Dabei ging es vor allem auch um die Umsetzung des Shared Space Gedankens auf verschiedenen Straßen und Straßenabschnitten.

Um die Auswirkungen solcher Umsetzungen besser einschätzen und auch deren Wirksamkeit überprüfen zu können wird vorgeschlagen eine Reihe von Verkehrsversuchen durchzuführen.

Die Möglichkeit zur Durchführung von Verkehrsversuchen leitet sich aus der Straßenverkehrsordnung (StVO) ab. Denn gemäß § 45 StVO können Straßenverkehrsbehörden "die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...] zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen."

Der Beginn des Verkehrsversuchs sollte soweit möglich in den Ferien, einer verkehrsärmeren Zeit liegen, um eine höhere Akzeptanz erreichen zu können. Die Dauer des Versuchs sollte mindestens 8-12 Wochen umfassen, um Aussagen zu den damit verbundenen Effekten treffen zu können.

Der Verkehrsversuch wird begleitet und laufend evaluiert. Dabei sollte auch die Einhaltung der Geschwindigkeit überprüft werden.

Außerdem sollten Verkehrszählungen durchgeführt werden, um zu prüfen wie die Öffnung der Straße angenommen wird. Dies sollte einmal kurz nach Beginn und einmal kurz vor Ende des Verkehrsversuches geschehen. Die Verkehrszählungen sollten um visuelle Beobachtungen ergänzt werden. Wichtige Fragestellungen sind unter anderem:

- Gibt es oder entstehen Unsicherheiten auf Seiten von Fußgängern?
- Gibt es Gefahrenstellen?
- Wie ist die Interaktion zwischen MIV und NMIV?
- Verändert sich die Interaktion zwischen MIV und NMIV?

Bereits vor Beginn des Versuchs sollten verschiedene Akteure wie Stadtwerke, Polizei, ADFC, VCD, Verkehrswacht oder Verkehrsunternehmen kontaktiert werden. Überdies sollte im Vorfeld wie auch begleitend eine intensive und mehrstufige Öffentlichkeitsarbeit stattfinden.

Anstelle des großflächigen Verkehrsversuchs Shared Space Zone können auch verschiedene einzelne Teilstücke (Straßen, Straßenzüge, Straßenabschnitte) im Rahmen von Verkehrsversuchen als Shared Space ausgewiesen werden. Dies würde allerdings den Nachteil mit sich bringen, dass weniger Aussagen über die Zusammenhänge des Straßennetzes getätigt werden können.

Priorität: mittel

A.15-1 Durchführung von Verkehrsversuchen zur Fahrradstraße

Kurzbeschreibung:

Die Nahmobilität soll in der Stadt Gütersloh gestärkt werden. In diesem Sinne wurde auch in mehreren Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Stärkung des NMIV gegenüber dem MIV, vor allem rund um die Fußgängerzone gefordert. Auch im Zusammenhang mit der Einrichtung der Grünen Achsen wurde gefordert, diese in Innenstadtnähe "in die Fläche zu bringen" und dem Radverkehr und der Nahmobilität insgesamt eine höhere Bedeutung beizumessen. Dabei würden die Grünen Achsen z. B. als Fahrradstraßen an die Innenstadt geführt und dann ohne weitere feste Routenführung in die Fläche entlassen.

Bereits jetzt sind einige der an die Fußgängerzone angrenzenden Straßen als Tempo 20 Zone ausgewiesen (z.B. Hohenzollernstraße). Dieses Prinzip könnte grundsätzlich übernommen werden, dem NMIV mittels der Ausweisung als Shared Space allerdings noch mehr Rechte und ein höherer Stellenwert eingeräumt werden. Hierbei sollte durch die Stadtverwaltung geprüft werden, welche Straßen oder Straßenabschnitte sich für die Durchführung entsprechender Verkehrsversuche eignen. Anschließend sollten diese durch die Stadt, gegebenenfalls mit wissenschaftlicher Begleitung und Unterstützung, durchgeführt werden.

- Aufstellung eines Konzepts für den Verkehrsversuch, in Abstimmung mit Polizei, Stadtwerken, Schulen, VCD etc.
- Definition von Erfolgszielen
- Durchführung von Verkehrszählungen und -beobachtungen
- Bekanntmachung des Verkehrsversuchs
- Anpassung der Beschilderung
- Laufende Evaluierung, inklusive Verkehrszählungen und -beobachtungen (kurz nach Beginn und kurz vor Ende)
- Bei Erfolg dauerhafte Etablierung des Shared Space

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:		Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:		
Personalaufwand:	XXX	bei eigener Bearbeitung ca. 60 Stunden für 1 Mitarbeiter für die Vorbereitung des Verkehrsversuchs, während des Versuchs ca. 4 Stunden pro Woche und zur Dokumentation und Evaluierung ca. 40 Stunden (plus Helfer für Verkehrszählungen)
Kooperationsaufwand:	**	Stadt Gütersloh, Stadtwerke Gütersloh
Regionale Wertschöpfung:		
Weiterer Nutzen:		
Priorität: mittel		Umsetzungshorizont: mittelfristig

A.15-1.1 Durchführung des Verkehrsversuchs Fahrradstraße Hohenzollern Straße/Münsterstraße/Berliner Straße/Dalkestraße

Kurzbeschreibung:

Anstelle eines großflächigen Verkehrsversuchs kann auch die Nord-Süd-Achse Hohenzollernstraße/Münsterstraße/Berliner Straße/Dalkestraße im Rahmen eines Verkehrsversuchs umgestaltet werden. Möglich wären hier sowohl die Beschilderung als Fahrradstraße, wie auch als Shared Space.

Teile der Hohenzollernstraße sind bereits auf Tempo 20 reduziert und die Dalkestraße bereits stark durch den Radverkehr frequentiert. Dabei wird, so wurde in allen Gremien berichtet, durch den Kfz-Verkehr auch bereits verstärkt Rücksicht auf den auf der Fahrbahn fahrenden Radverkehr genommen. Mit Hilfe eines Verkehrsversuchs könnten darüber hinaus objektive Daten gesammelt und Bewertungen vorgenommen werden. Dabei könnte zum Beispiel auch untersucht werden, ob oder in wie fern eine Umwidmung des Straßenzuges zu einer Fahrradstraße negative Auswirkungen auf den ÖPNV haben. Da verschiedene Stadtbuslinien auf dem südlichen Abschnitt Dalkestraße/Berliner Straße/Münsterstraße verlaufen, könnten aufgrund verminderter Fahrgeschwindigkeiten Fahrzeitverluste auftreten.

Bausteine:

- 1) Aufstellung eines Konzepts für den Verkehrsversuch, in Abstimmung mit Polizei, Stadtwerken, Schulen, VCD etc.
- 2) Definition von Erfolgszielen
- 3) Durchführung von Verkehrszählungen und –beobachtungen
- 4) Bekanntmachung des Verkehrsversuchs
- 5) Anpassung der Beschilderung
- 6) Laufende Evaluierung, inklusive Verkehrszählungen und -beobachtungen (kurz nach Beginn und kurz vor Ende)
- 7) Bei Erfolg dauerhafte Etablierung des Shared Space

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:		Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:		
Personalaufwand:	XXX	bei eigener Bearbeitung ca. 60 Stunden für 1 Mitarbeiter für die Vorbereitung des Verkehrsversuchs, während des Versuchs ca. 4 Stunden pro Woche und zur Dokumentation und Evaluierung ca. 40 Stunden (plus Helfer für Verkehrszählungen)
Kooperationsaufwand:	**	Stadt Gütersloh, Stadtwerke Gütersloh
Regionale Wertschöpfung:	•	
Weiterer Nutzen:		

Umsetzungshorizont: kurzfristig

A.15-2 Durchführung des Verkehrsversuchs Shared-Space

Kurzbeschreibung:

Die Kökerstraße ist im äußersten westlichen Teil als Fußgängerzone ausgewiesen, im überwiegenden restlichen Teil ist sie für den Kfz-Verkehr freigegeben. Allerdings wird im IHK Teilkonzept Innenstadt 2020+ festgestellt, dass Erscheinungsbild und Materialien nicht mehr zeitgemäß seien. Dort sei das Gesamtbild "von einem banalen bis vernachlässigten Charakter geprägt"⁴⁸. Im Rahmen einer Umgestaltung kann hier im hinteren Bereich der Straße, außerhalb des Bereichs der Fußgängerzone, ein Shared-Space Bereich eingerichtet werden. Weitere Shared-Space-Verkehrsversuche sind möglicherweise in der Strengerstraße, Schulstraße und Moltkestraße umsetzbar.

Bausteine:

- 1) Aufstellung eines Konzepts für den Verkehrsversuch, in Abstimmung mit Polizei, Stadtwerken, Schulen, VCD etc.
- 2) Definition von Erfolgszielen
- 3) Durchführung von Verkehrszählungen und -beobachtungen
- 4) Bekanntmachung des Verkehrsversuchs
- 5) Anpassung der Beschilderung
- 6) Laufende Evaluierung, inklusive Verkehrszählungen und -beobachtungen (kurz nach Beginn und kurz vor Ende)
- 7) Bei Erfolg dauerhafte Etablierung des Shared Space.

Kriterienbewertung: vgl. A.15-1

-

⁴⁸ Stadt Gütersloh 2014, S. 82

A.16 Fahrradfreundliche Infrastruktur

Kurzbeschreibung:

Die Infrastruktur für Radfahrer entspricht in Gütersloh nicht an allen Stellen den gängigen Richtlinien. Der Grund hierfür ist, dass die Radwege teilweise zu einer Zeit entstanden sind, in der andere Breitenanforderungen galten und die Oberflächenbeschaffenheit einen geringeren Stellenwert in der baulichen Ausführung von Radwegen hatte, als es heute der Fall ist.

Ein Beispiel hierfür findet sich in der Berliner Straße, in dem Bereich zwischen Eickhoffstraße und Dr. Kranenfuß-Straße. Der gepflasterte Radweg auf der rechten Seite stadtauswärts ist sehr schmal. Die Fugen zwischen den Steinen bedingen einen höheren Rollwiderstand. Hinzukommt, dass die in regelmäßigen Abständen gepflanzten Bäume und parkende Pkws die Benutzung des Radweges beeinträchtigen. Weiterhin befinden sich in dem Bereich gastronomische Einrichtungen mit Außenbestuhlung, die den Straßenraum zusätzlich einengen. An derartigen Stellen sind zukünftig andere, auf die heutigen Anforderungen an den Verkehrsraum abgestimmte Lösungen zu entwerfen und umzusetzen.

- 1) Realisierung eines fahrrad- und fußgängerfreundlichen Konzepts in einem Teilbereich der Berliner Straße als Pilotprojekt
- 2) Identifizierung von weiteren Schwachstellen im Radverkehrsnetz
- 3) Sukzessive Anpassung der Radverkehrsinfrastruktur

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:		Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:		
Personalaufwand:	Х	Gering, da ein Änderungskonzept bereits vorliegt
Kooperationsaufwand:	*	Stadt Gütersloh
Regionale Wertschöpfung:		
Weiterer Nutzen:		Verkehrssicherheit
Priorität: mittel		Umsetzungshorizont: kurzfristig

7.3.2 Themenfeld B – EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN

B.1 Richtungsentscheidung zur Teutoburger Waldeisenbahn

Kurzbeschreibung:

Die Relation in die Nachbargemeinden Verl und Harsewinkel sind im Pendlerverkehr - nach der Ost-West-Achse Bielefeld / Rheda-Wiedenbrück - im Kreis Gütersloh am stärksten nachgefragt. So zeichnen sich auch die Einfallachsen Verler Straße und B513 Marienfelder Straße als Straßenräume mit hohen Verkehrsbelastungen aus.

Seit 1999 wird die Reaktivierung des Personennahverkehrs auf der Strecke der Teutoburger Waldeisenbahn (TWE) zwischen Verl, Gütersloh und Harsewinkel verfolgt. Zuletzt hat der Rat der Stadt Gütersloh im Oktober 2010 einen Beschluss gefasst, das Projekt zu unterstützen und sich mit 300.000 Euro für 20 Jahre an den jährlichen Betriebskosten zu beteiligen. Eine Änderung des ÖPNV-Gesetzes NRW könnte allerdings zu einer anderen Aufteilung der Betriebskosten führen. Im Stadtgebiet von Gütersloh sind mit den aktuellen Planungen sechs Bahnhaltepunkte vorgesehen, die im Stundentakt angefahren werden. Außerdem ist die Anbindung an den Hauptbahnhof mit einer Einschleifung inzwischen gelöst.

Nach Kostenschätzungen in 2016 beträgt die Gesamtsumme, die mit der Reaktivierung für die Stadt Gütersloh anfallen würde 3,675 Mio. Euro, wovon nach Abzug der Drittmittelfinanzierung und Förderung ca. 490.000 Euro verbleiben. Die Konsequenzen, die aus der Reaktivierung der TWE für den Stadtbusverkehr in Gütersloh folgen (Veränderung der Linienführung, Reduzierung des Fahrtenangebots o.ä.), sind noch nicht abschließend konkretisiert. Allerdings ist vorgesehen, die Busverbindungen im Regionalverkehr von/nach Harsewinkel und Verl zu streichen. Mit der TWE geht eine Reduzierung der Reisezeiten im ÖV sowie eine Erhöhung der Pünktlichkeit und damit der Anschlusssicherheit am Hauptbahnhof Gütersloh einher. Auf der Schiene werden 3.500 Fahrgäste pro Tag erwartet (vgl. Standardisierte Bewertung, IVV 2010). Damit sind Verlagerungen vom Motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Verkehr zu erreichen, die insgesamt zu einer Reduzierung der CO2-Emissionen und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen.

Um für die Stadt Gütersloh eine optimale Wirkung durch die Reaktivierung der TWE zu erreichen, sollten mit Konkretisierung der Planungen folgende Punkte berücksichtigt werden. Zur Anbindung des Gewerbegebiets südlich der Autobahn A2 sollte hier ein weiterer Haltepunkt bei Bertelsmann vorgesehen werden. Um außerdem die bessere Erschließungswirkung der Busverbindungen aufrecht zu erhalten, sollten diese im Stundentakt mit dem SPNV überlagert werden, so dass zwei Fahrten pro Stunde komplementär angeboten werden. Die Reaktivierung der TWE wurde Ende August 2016 im Planungsausschuss beraten. Im Wesentlichen wurde Folgendes diskutiert: Für 2017 wird eine Nutzen-Kosten-Bewertung erwartet. Erst auf dieser Grundlage ist eine Entscheidung zur Reaktivierung der TWE fundiert möglich. Daher wird mit dem Masterplan klimafreundliche Mobilität zwar auf die Bedeutung des Projektes für die Stadt Gütersloh hingewiesen, jedoch keine Empfehlung gegeben.

Bausteine:

Priorität: Hoch

1) Politische Entscheidungsfindung auf Grundlage der Nutzen-Kosten-Analyse im Frühjahr 2017

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	XXX	372 t/a (Diesel, nicht elektrifiziert)
Kostenaufwand:	xxx	300.000 €/a Betriebskosten-Anteil Stadt Gütersloh (für 20 Jahre) entsprechend der aktuellen Rahmenbedingur gen, 490.000 € Eigenanteil für Investitionen in Infra- struktur
Personalaufwand:		
Kooperationsaufwand:		
Regionale Wertschöpfung:		
Weiterer Nutzen:		

Umsetzungshorizont:

B.2 Stadtbuskonzept weiterentwickeln

Kurzbeschreibung:

Das Stadtbuskonzept ist im Oktober 2015 neu eingeführt worden, welches zum Ziel hat den Stadtbus "schlanker, attraktiver, schneller" zu machen. Damit ist u.a. die Linienkonzeption angepasst und ein einheitlicher 30-Minuten-Takt eingerichtet worden. Gleichzeitig wurde der Spätverkehr mit einem Anruf-Linien-Taxi (20 bis 22 Uhr) und einem Anruf-Sammel-Taxi (22 bis 1 Uhr) auf Bedarfsverkehr im Stundentakt umgestellt. Die Planungen zum neuen Stadtbuskonzept haben 2009 begonnen und sind in Gütersloh über mehrere Jahre kontrovers diskutiert worden. Zuletzt wurden 2014 zwei öffentliche Workshops durchgeführt und der Mobilitäts-Arbeitskreis eingerichtet. Der Mobilitäts-Arbeitskreis soll die Weiterentwicklung des Stadtbuskonzepts begleiten, so dass alle relevanten Akteure in den Optimierungsprozess eingebunden sind. Projektbezogen kann bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen auch eine Bürgerbeteiligung erfolgen.

Linienführung

Erste Erfahrungen nach einem halben Jahr Betrieb zeigen vereinzelte Verbesserungsmöglichkeiten in der Busbeschleunigung oder Linienführung. Anpassungen sind im laufenden Betrieb und nach entsprechender Auswertung der Erfahrungen umzusetzen.

<u>Bedarfsverkehr</u>

Die Nachfrage nach einem halben Jahr Betrieb im Spätverkehr zeigt tendenziell steigende Nutzerzahlen auf relativ niedrigem Niveau. Überdurchschnittlich ist die Nachfrage auf den beiden Linien 201 (Friedrichsdorf) und 211 (Niehorst) mit ca. 130 Fahrgästen pro Monat.

Um das Angebot im Spätverkehr zu verbessern, sollte die Anbindung in den Abendstunden auf den SPNV ausgerichtet werden. Insbesondere im Anschluss an die Nahverkehrszüge aus Richtung Bielefeld ist es erforderlich eine Anbindung im Stadtverkehr ohne längere Wartezeiten zu gewährleisten, um Heimwege im öffentlichen Verkehr zu ermöglichen. Daher wird vorgeschlagen die Abfahrt im Spätverkehr zumindest ab 22 Uhr auf die Minute :15 zu verschieben. Außerdem könnte auf die Anrufpflicht am ZOB grundsätzlich verzichtet werden, um das Nutzungshemmnis der telefonischen Anmeldung zu verringern. Gleichzeitig bleibt diese für alle anderen Haltestellen jedoch erforderlich. Um zu erproben, inwiefern perspektivisch ein verbessertes Angebot im Spätverkehr im Sinne einer Angebotsplanung auch zu einer verstärkten Nachfrage beitragen kann, sollten die Linien 201 und 211 genutzt werden, indem an den beiden Wochenendabenden freitags und samstags bis 22 Uhr ein Linienverkehr angeboten wird.

Bausteine:

 Erfahrungen im Betrieb des neuen Stadtbuskonzepts auswerten und für Anpassungen (z. B. Busbeschleunigung, Linienführung, Lage der Haltestellen) nutzen

- 2) Mobilitäts-Arbeitskreis in Optimierung des Stadtbuskonzepts einbeziehen
- 3) Verknüpfung des ALT/AST mit dem SPNV verbessern durch geänderte Abfahrtszeiten
- 4) Verzicht auf die Anrufpflicht am ZOB

5) Erprobung von Angebotsverbesserungen auf den Linien 201 und 211 mit Linienverkehr bis 22 Uhr an den Wochenendabenden freitags und samstags

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	XXX	Ca. 364 t/Jahr
Kostenaufwand:	XXX	Mögl. kostenneutral
Personalaufwand:	XX	Mittel: 20 Wochenstunden, entspricht 1/2 Jahr
Kooperationsaufwand:	**	Mittel: Stadt Gütersloh, Stadtwerke, Taxiunternehmen, ggf. Kreis Gütersloh bzw. VVOWL
Regionale Wertschöpfung:	***	
Weiterer Nutzen:		Erreichbarkeit, Imagegewinn, Teilhabe, Verkehrssi- cherheit
Priorität: Hoch		Umsetzungshorizont: kontinuierlich

-

Ab 22 Uhr treten mit der Ankunft des RE aus Bielefeld zur Minute :07 ca. 20 Minuten Wartezeit am ZOB auf, aus Richtung Rheda-Wiedenbrück kommend treten sogar Wartezeiten von ca. 40 Minuten ein.

B.3 Marketing für das Stadtbuskonzept

Kurzbeschreibung:

Die Einführung des neuen Stadtbuskonzepts im Oktober 2015 ist mit Marketingmaßnahmen begleitet worden. Der Webauftritt der Stadtwerke, das neue Design der Haltestellen sowie das Farbkonzept, das sich im Liniennetzplan und in den Fahrplänen findet, sind qualitativ hochwertig gestaltet. Dennoch wurde in den Beteiligungsveranstaltungen zum Masterplan deutlich, dass die Wahrnehmung des Stadtbusses verbessert werden kann.

Eine bessere Kommunikation und Information soll daher das vorhandene Stadtbusangebot bekannter machen. Insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkung sind die Informationen weiter zu verbessern. Auch Angebote wie die Fahrradmitnahme sind zu bewerben. Die Präsenz des Stadtverkehrs im Stadtgeschehen soll erhöht werden. Zu einer erfolgreichen Außendarstellung gehört auch ein aufmerksames Beschwerdemanagement.

Mit dem Masterplan klimafreundliche Mobilität werden Projekte vorgeschlagen, die z.T. zwar nur zeitlich begrenzt sind, die aber zum Busfahren einladen sollen. Schnupperangebote, eine attraktive Haltestellengestaltung oder die Unterstützung durch Mobilitätspaten öffnen den Stadtbus für neue Fahrgäste. Damit werden Anlässe geschaffen, die genutzt werden sollen um den Stadtbus auch ins Gespräch zu bringen. In regelmäßigen Abständen und wiederholend kann der Stadtbus damit in der Stadt an Präsenz gewinnen.

Das qualitätsvolle Kommunikationskonzept kann dazu weiterentwickelt werden. Der Online-Auftritt der Stadtwerke zum Stadtbus sollte durch eine vereinfachte Navigation noch übersichtlicher gestaltet werden. Die Stadt selbst kann online das Thema klimafreundliche Mobilität allgemein und insbesondere den Stadtbus offensiver darstellen. Dabei sind auch die Potenziale sozialer Netzwerke zu nutzen. Das Stadtbus Servicezentrum am ZOB bietet eine persönliche Beratung. Die Marke Stadtbus soll hier mit Informationsmaterialien (Poster, Flyer, Broschüren) sowie in der Infrastruktur (Haltestellen, Mobilstationen) mit einem Corporate Design kommuniziert werden. Über die telefonische Beratung außerhalb der Öffnungszeiten mit der Sechser-Hotline ist gut zu informieren und die Möglichkeit von Fahrkartenautomaten am ZOB zu prüfen.

Präsenz kann der Stadtbus außerdem auch auf Veranstaltungen (Stadt-/teilfesten o.ä.) zeigen.

- 1) Anlässe nutzen, um den Stadtbus ins Gespräch zu bringen
- 2) Navigation im Online-Auftritt der Stadtwerke zum Stadtbus vereinfachen
- 3) Online-Auftritt der Stadt Gütersloh zum Thema klimafreundliche Mobilität ausbauen
- 4) persönliche Beratung im Stadtbus Servicezentrum
- 5) Wahrnehmung des Stadtbuskonzepts durch Corporate Design erhöhen
- 6) Präsenz bei Veranstaltungen zeigen

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XXX	Gering
Personalaufwand:	XXX	Gering, im laufenden Geschäft
Kooperationsaufwand:	***	Gering
Regionale Wertschöpfung:	**	Mittel
Weiterer Nutzen:		Erhöhung ÖPNV-Anteil, Imagegewinn, Zielgruppenori- entierung, Mobilitätskultur
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: kontinuierlich

B.4 Schülerverkehre

Kurzbeschreibung:

Einen wesentlichen Anteil an den Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr haben mit 43 % (vgl. NVP Kreis Gütersloh) die Schüler/-innen. Entsprechend hoch ist die Auslastung insbesondere morgens zu Schulbeginn, bewegt sich aber im Rahmen des Zulässigen. Die Schulstandorte sind grundsätzlich über das ganze Stadtgebiet verteilt, insbesondere die weiterführenden Schulen liegen aber überwiegend zentral bzw. im südlichen Stadtgebiet. Für Schüler/-innen aus den nördlichen Stadtteilen sind damit aufgrund des Linienkonzepts der Radiallinien zu den südlich gelegenen Standorten mit dem regulären Stadtbus außerdem grundsätzlich Umstiege am ZOB erforderlich. Hier entstehen zum Teil unübersichtliche bis gefährliche Situationen.

Inzwischen werden in den Morgenstunden einzelne Verstärkerfahrten eingesetzt. Andererseits gibt es immer wieder Bemühungen von Eltern zusätzliche Fahrten mit durchgehenden Schulbussen für ihre Kinder durchzusetzen. Dies ist gerade vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit kritisch abzuwägen und bei ausreichenden Kapazitäten im regulären Stadtbus aus Sicht der Verkehrsträger zu vermeiden. Gleichzeitig bestehen bereits unterschiedliche Ansätze zur Erleichterung der Situation. Aktuell wird die Errichtung einer neuen Gesamtschule im nördlichen Stadtgebiet geplant, die Schüler/-innen aus dem nördlichen Stadtgebiet zukünftig kürzere Schulwege zu dieser Schulform ermöglicht. Eine möglichst direkte Erreichbarkeit der neuen Gesamtschule auch aus anderen Bereichen der Stadt, z. B. aus dem Osten (Avenwedde-Friedrichsdorf), wird seitens des Schulträgers als sinnvoll angesehen.

Die Stadtwerke bieten zu Beginn des neuen Schuljahres Fünftklässlern und ihren Eltern ein ElternKind-Ticket an, mit dem für drei Wochen die Hin- und Rückfahrt mit dem Stadtbus zur neuen Schule gemeinsam eingeübt werden kann. Dieses Angebot sollte beibehalten werden. Die Stadt Gütersloh zahlt an Schüler/-innen, die eigentlich aufgrund der Länge des Schulwegs einen Anspruch auf Fahrtkostenerstattung haben, eine Fahrradpauschale bei Rückgabe des Schülertickets. Damit werden die Busse entlastet, die Gesundheit durch Bewegung gefördert und Kosten beim Schulträger eingespart (aktuell um ca. 80.000-90.000 Euro/Jahr). Auch dieser Ansatz sollte fortgesetzt werden.

Zur Unterstützung in der Umsteigesituation am ZOB wurden vor einigen Jahren außerdem Umsteigehelfer eingesetzt. Dieses Modell sollte wiederbelebt werden und kann insbesondere für Schüler/-innen mit Förderbedarf oder neu Hinzugezogene eine wichtige Hilfestellung darstellen. Eine andere Variante sind Busbegleiter, die die Fahrt der Schüler/-innen begleiten. Das Engagement ist ehrenamtlich und könnte über das Ehrenamtsbüro koordiniert werden.

- 1) Information für interessierte Eltern zum neuen Gesamtschulstandort auch in Bezug auf Mobilität als Standortvorteil
- 2) ElternKindTicket fortführen und bewerben
- 3) Fahrradpauschale beibehalten und bewerben
- 4) ehrenamtliche Umsteigehelfer am ZOB und/oder Busbegleiter gewinnen, Koordination z.B. über das Ehrenamtsbüro
- 5) Verstärkerfahrten nur bei Kapazitätsengpässen im regulären Stadtbus und bei ausreichender Nachfrage auf der jeweiligen Relation

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XXX	Gering in Bezug auf Kommunikation, Einsparungen durch Fahrradpauschale, excl. Verstärkerfahrten
Personalaufwand:	XXX	Gering, im laufenden Geschäft
Kooperationsaufwand:	**	Mittel: Stadt Gütersloh, Stadtwerke, Schulen, ggf. Ehrenamtsbüro
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Erreichbarkeit, Mobilitätskultur/-erziehung, Verkehrssicherheit, Zielgruppenorientierung
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: kontinuierlich

B.5 Mobilitätspaten und Busschulen

Kurzbeschreibung:

Die Komplexität des ÖPNV ist für viele unerfahrene Nutzer/-innen ein Hemmnis. Bus und Bahn fahren der Umgang mit Fahrplänen, Routenplanern, Tarifen und Ticketautomaten sowie das Umsteigen - erfordert Übung. Mobilitätspaten sollen beim Fahren mit Bus und Bahn unterstützen und erleichtern so den Zugang zum Öffentlichen Verkehr. Sie bieten Beratung an und begleiten bei den ersten Fahrten. Eine Erweiterung des Beratungsangebotes durch gezielte Schulungen für Neunutzer/-innen oder Senior/-innen ist möglich. Vergleichbare Modelle gibt es z. B. im Kreise Herford mit den MobilAgenten oder im Kreis Steinfurt mit den MobilitätsPaten.

Mobilitätspaten engagieren sich ehrenamtlich. Sie werden geschult und mit der erforderlichen Technik (Smartphone/Tablet mit Internet-Zugang) ausgestattet. Der Kontakt zu Mobilitätspaten kann per Email oder telefonisch hergestellt werden. Eine Koordinierung und Betreuung der Mobilitätspaten wird von den Stadtwerken als Verkehrsunternehmen als Aufgabenträger gewährleistet. Als Aktionsangebot können Patentickets vermarktet werden. Für einen begrenzten Zeitraum von beispielsweise drei Monaten wird Abo-Kunden (z. B. für die Zielgruppe der Senior/-innen im Abo60Plus) ein zweites Ticket kostenfrei zur Verfügung gestellt, um unerfahrene Freunde oder Bekannte an die ÖPNV-Nutzung heranzuführen. Damit wird die Erfahrung der Stammkunden genutzt, um neue Nutzer/-innen zu gewinnen. Ein Forschungsprojekt in Köln hat gezeigt, dass sich im Anschluss ein Drittel der Patenkinder ein Senioren-Ticket zugelegt hat. Die Aktion Patenticket kann dazu genutzt werden, Stammkunden auch als ehrenamtliche Mobilitätspaten für ein kontinuierliches Engagement zu gewinnen.

Der Kreis Gütersloh hat mit seiner Mobilitätsstrategie die Mithilfe von ÖPNV-Paten (Maßnahme M-3.2) vorgesehen. In der Umsetzung bietet sich eine Abstimmung und Kooperation an.

Außerdem sollen Gruppen gezielt mit Schulungen informiert werden. Sogenannte Busschulen werden beispielsweise in Senioreneinrichtungen durchgeführt, um eine Verbesserung des Services sowie der Sicherheit zu erreichen. In der Zusammenarbeit mit Schulen ermöglichen Busschulen eine selbstverständliche Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

- 1) Entwicklung eines Konzepts für Mobilitätspaten, Abstimmung mit dem Kreis Gütersloh, Umsetzung vorbereiten: Informationsmaterial erstellen, Kontakt einrichten für Terminvereinbarungen (Telefon, Email z.B. beim Stadtbus Servicezentrum am ZOB)
- 2) Umsetzen des Aktionsangebots Patenticket (z.B. für Senior/-innen, Abo60Plus)
- 3) Gewinnen von engagierten Mobilitätspaten
- 4) Schulung der Mobilitätspaten (Verkehrsangebot und Nutzungsmöglichkeiten) und Ausstattung mit Informationsmaterialien, Smartphone/Tablet
- 5) Mobilitätspaten als Ansprechpartner bei Problemen/ Schwierigkeiten/ Fragen mit dem Mobilitätsangebot (z.B. ältere Menschen, Neubürger/-innen)
- 6) Koordinierung der Mobilitätspaten über die Stadtwerke
- 7) Zusammenarbeit mit Schulen und Senioreneinrichtungen zur Durchführung von Busschulen

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XXX	Niedrig, da nur Informationsmaterial und technische Ausstattung (Smartphones oder Tablets) erforderlich
Personalaufwand:	XXX	Niedrig, v. a. Koordination des Ehrenamts
Kooperationsaufwand:	**	Mittel, Abstimmung zwischen Stadtverwaltung, Stadtwerken, ggf. Ehrenamtsbüro und Ehrenamtlern
Regionale Wertschöpfung:	**	Mittel
Weiterer Nutzen:		Erhöhung ÖPNV-Anteil, Imagegewinn, Knowhow, Mobilitätskultur
Priorität: Niedrig / mittel		Umsetzungshorizont: mittelfristig

B.6 Mobilstationen

Kurzbeschreibung:

Die Mobilitätsstrategie des Kreises Gütersloh schlägt die Weiterentwicklung von zentralen Haltestellen zu Verknüpfungspunkten multimodaler Mobilität in Form von Mobilstationen (Maßnahme M-3.3, Pilotprojekt P-3.1) vor. Ein Trend hin zu inter- und multimodalem Verkehrsverhalten wird bundesweit beobachtet und umfasst die Kombination von Verkehrsmitteln (z. B. Rad und ÖPNV) oder bedeutet, dass das Verkehrsmittel je nach Tag oder Tagesablauf gewählt wird. Mobilstationen tragen dieser veränderten Mobilität Rechnung und stellen eine funktionale und sichtbare Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote (SPNV, Fahrrad, ÖPNV, Carsharing etc.) dar. Wichtig ist dabei auch, dass es verschiedene Typen von Mobilstationen gibt. Nicht alle Mobilstationen müssen dabei, vor allem in einem Netz von Stationen, sämtliche möglichen Ausprägungen enthalten. Vielmehr können sie sich auch gegenseitig ergänzen. Wichtig dabei sind allerdings der Widererkennungswert, sowie die sichtbare Verknüpfung der einzelnen Elemente. Neben den Mobilitätsangeboten selbst sind die Gestaltung/Aufenthaltsfunktion, Information und Service weitere wichtige Elemente der Verknüpfungspunkte.

In einem ersten Schritt wird vorgeschlagen den Hauptbahnhof sowie den Bahnhof Isselhorst-Avenwedde in Kooperation mit dem Kreis Gütersloh als Modellkommune zu Mobilstationen zu entwickeln. Am Hauptbahnhof von Gütersloh sind die bereits umfangreich vorhandenen Mobilitätsangebote damit auch gestalterisch zu integrieren und durch Serviceangebote (wie z. B. WC) zu ergänzen. Mit diesem Erfahrungshintergrund kann das Knowhow dann auch im Bereich des Stadtbusverkehrs ausgeweitet werden. Mit der Erneuerung von 123 Haltestellen Im Stadtgebiet von Gütersloh im Jahr 2015 ist eine gute Ausgangssituation geschaffen worden, die (Warte-)Situation und damit den Zugang zum ÖPNV attraktiver zu gestalten. An ausgewählten Haltestellen wurden Fahrradabstellanlagen erneuert. Dies ist insbesondere für Haltestellen außerhalb der Kernstadt weiter auszubauen.

Die Stadtwerke beabsichtigen außerdem an den folgenden Haltestellen jeweils eine Dynamische Fahrgastinformation (DFI) zu installieren: Am Hüttenbrink, Die Welle, Finanzamt, Hans-Böckler-Straße, LWL-Klinikum Gütersloh, Miele-Werke, Elisabeth-Hospital, Klinikum Gütersloh. Derzeit wird geprüft, ob es unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Infrastruktur technisch möglich sowie finanziell vertretbar ist, diese mit WLAN auszustatten. Denkbar wäre, dies auch zusätzlich an den Haltestellen Rathaus und Spiekergasse zu prüfen. Damit könnten hier zukünftig die Wartezeiten kurzweilig oder effektiv genutzt werden und so wichtige Haltestellen zu Smart Stations etabliert werden.

- Bemühung als Modellkommune im Kreis Gütersloh für den Hauptbahnhof Gütersloh und den Bahnhof Isselhorst-Avenwedde
- 2) Auswahl von passenden Ausstattungselementen für die jeweilige Mobilstation
- 3) Identifizierung von Akteuren, Prüfen der Flächenverfügbarkeit
- 4) Klärung der Finanzierung, Festlegung der Betreiberstrukturen, detaillierte Planung
- 5) Ausbau von B+R an Haltestellen außerhalb der Kernstadt
- Ausbau von DFI und nach Möglichkeit von WLAN-Netzen an wichtigen Haltestellen

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	Х	Hoch, aber Fördermöglichkeiten über GVFG, ÖPNV- Fördermittel, Kommunalrichtlinie, Städtebauförde- rung
Personalaufwand:	XX	Mittel
Kooperationsaufwand:	*	Hoch: Stadt Gütersloh, Kreis Gütersloh bzw. VVOWL, DB, TWE, Stadtwerke, Fernbusbetreiber, Taxiunternehmen, Radstation, Carsharing-Anbieter, Nextbike
Regionale Wertschöpfung:		
Weiterer Nutzen:		Multimodalität, Erreichbarkeit, Mobilitätskultur, Synergieeffekte mit anderen Maßnahmen, Imagegewinn
Priorität: Hoch		Umsetzungshorizont: kurzfristig

B.7 Perspektive für den ZOB prüfen

Kurzbeschreibung:

Der heutige ZOB ist gegenüber des Hauptbahnhofs gelegen, der zentrale Umsteigepunkt in Gütersloh. Die Stadtbuslinien verkehren hier im Halbstundentakt (Minute :03 und :33) ebenso wie der Regionalverkehr (Minute :15 und :45). Die Anzahl der Abfahrtpositionen ist so begrenzt, dass für einzelne Linien die Zuordnung nicht sachlich begründet und daher nur suboptimal ist. Bereits heute kommt es in den Spitzenzeiten morgens und mittags im Schülerverkehr zu unübersichtlichen Situationen. Der heutige ZOB stößt entsprechend an seine Kapazitätsgrenze und lässt für eine Weiterentwicklung im Bus-ÖPNV oder ggf. einen Fernbushalt keine Spielräume.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Stadt Gütersloh das Vorkaufsrecht am ehemaligen Post-Gelände nördlich des Hauptbahnhofs gesichert. Damit besteht die Möglichkeit, den ZOB zu verlagern und funktional neu zu gestalten sowie zukunftsorientiert ausreichend zu dimensionieren. Mit der Schaffung eines neuen Verkehrsbauwerks könnten auch die Handlungserfordernisse einer barrierefreien Gestaltung bis 2022 (nach PBefG) umgesetzt werden.

Die direkte Nähe zum Hauptbahnhof würde eine verbesserte Verknüpfung und gestalterische Einbeziehung des ZOB als Mobilstation ermöglichen (vgl. B.6).

Gleichzeitig entstehen mit der Verlagerung des ZOB Potenziale, um die wichtige Achse zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt / Fußgängerzone attraktiver zu gestalten.

Gegebenenfalls kann auch durch die teilweise Verlagerung von Nutzungen (z. B. Regionalverkehr, Fernbushalt) die Situation optimiert werden.

In diesem Sinne sind die Perspektiven für den ZOB mit einer Machbarkeitsstudie hinsichtlich Chancen aber auch Risiken sowie des Kostenaufwands zu prüfen.

- Anforderung an einen neuen ZOB definieren, Berücksichtigung von Optionen zur Weiterentwicklung des ÖPNV, Abstimmung mit den relevanten Partnern und Akteuren
- 2) Machbarkeitsstudie zu den Perspektiven des ZOB
- 3) gestalterische und funktionale Integration des neuen ZOB in die Entwicklung einer Mobilstation
- 4) Aufwerten der Achse zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt für den Fußverkehr

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	Х	Hoch (Kosten noch nicht abschätzbar), Fördermög- lichkeiten über GVFG, ÖPNV-Fördermittel, Kommunal- richtlinie, Städtebauförderung
Personalaufwand:	XX	Mittel: Vergabe der Planung an Dritte
Kooperationsaufwand:	*	Hoch: Stadt Gütersloh, Stadtwerke, Kreis Gütersloh bzw. VVOWL, Fernbusbetreiber, Taxiunternehmen
Regionale Wertschöpfung:	***	Hoch: Neugestaltung des Bahnhofsvorfelds als Entree zur Stadt, Aufwertung Anbindung Hbf - Innenstadt
Weiterer Nutzen:		Synergieeffekte mit anderen Maßnahmen, Multimodalität, Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: langfristig

B.8 Fernbushalt in Gütersloh

Kurzbeschreibung:

Mit der Liberalisierung des nationalen Fernbusverkehrs hat sich der Markt seit Anfang 2013 rasant entwickelt. So sind die Fahrgastzahlen seit 2012 von 3,0 Mio. auf 21,8 Mio. (2015) Reisende gestiegen. Im Jahr 2014 hatten Fernbusse bereits einen Marktanteil von 11 % im Fernlinienverkehr. Bisher sind in Gütersloh nur einzelne Fernbuslinien vertreten (z. B. von/nach Berlin und Amsterdam), die am ZOB Halt machen. Die nächste Fahrtmöglichkeit besteht ab Bielefeld.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung im Fernlinienverkehr (Steigerung des Marktanteils von 5,9 % (2013) auf 11 % (2014)) ist es im Interesse der Stadt Gütersloh, mehr Fernbushalte zu akquirieren und so direkte Destinationen von und nach Gütersloh anbieten zu können.

Viele Kommunen beschäftigen sich aktuell mit der Frage der Gestaltung von Fernbusbahnhöfen und deren Lage im Stadtgebiet. Dabei sind die Vor- und Nachteile einer zentralen Lage am Hauptbahnhof im Hinblick auf die Erreichbarkeit für die Fahrgäste gegenüber einer Lage in Autobahnnähe abzuwägen. In Gütersloh bietet es sich mit der Entwicklung des Hauptbahnhofs zur Mobilstation an, den Fernbushalt zentral mit anderen Verkehrsangeboten zu bündeln und so die Verknüpfung und damit Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Mit der perspektivischen Neugestaltung des ZOB (vgl. B.7) ist die Ansiedlung des Fernbushalts am Hauptbahnhof mit entsprechenden Service-Qualitäten (Wartehalle, Toiletten etc.) anzustreben.

Gleichzeitig ist die Dynamik des Fernbusmarktes zu beobachten, so dass rechtzeitig Provisorien geschaffen werden können, falls bis zur Realisierung eines neuen ZOB die vorhandenen Kapazitäten an ihre Grenzen stoßen. In diesem Fall würde sich eine autobahnnahe Lage z.B. an der Verler Straße anbieten.

- Abstimmung und Planung zur Standortwahl für Fernbushalte, Anbindung mit Stadtbus gewährleisten
- 2) Berücksichtigung von Fernbushalten bei der Neugestaltung des ZOB am Hauptbahnhof (vgl. B.7)
- 3) Kontaktaufnahme und Abstimmung zur Abfahrtposition mit potentiellen Fernbusbetreibern
- 4) Beobachtung des Fernbusmarktes, ggf. rechtzeitig Provisorium schaffen
- 5) spätestens nach Neugestaltung des ZOB Akquise von weiteren Fernbuslinien mit Halt in Gütersloh

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	X	Hoch, im Idealfall Bestandteil eines neuen ZOB
Personalaufwand:	XXX	Gering
Kooperationsaufwand:	**	Mittel: Stadt Gütersloh, Fernbusbetreiber, ggf. Stadtwerke, Kreis Gütersloh bzw. VVOWL
Regionale Wertschöpfung:	**	Mittel
Weiterer Nutzen:		Erreichbarkeit, Multimodalität
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: mittelfristig

B.9 Radstation qualifizieren

Kurzbeschreibung:

Die Radstation am Hauptbahnhof Gütersloh bietet mit 250 Stellplätzen sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder von Pendler/-innen aber auch im Freizeit- oder Tourismusradverkehr. Neben der persönlichen Beratung (Radtouren, Ausflugsziele etc.) und Service (Reparatur, Wartung, Reinigen, Gepäckaufbewahrung, E-Bike-Ladestation) in den Öffnungszeiten von 5:30-19:00 Uhr steht auch eine Fahrradgarage für Kunden mit Chipkarte rund um die Uhr zur Verfügung.

Die Radstation ist gut ausgelastet, während auf dem Bahnhofsvorplatz noch eine Vielzahl von Fahrrädern - im weitesten Sinne ungeschützt - abgestellt werden.

Das Fahrrad hat als flexibler Zu- und Abbringer zum Bahnhof hohes Potenzial, allzumal die Stadtstruktur von Gütersloh fahrradfreundliche Entfernungen ermöglicht. Eine Erweiterung der Radstation und Steigerung der Attraktivität ist daher in den Fokus zu nehmen. Einerseits ist die Lage der Servicestation abseits vom Bahnhofseingang besser auszuschildern und in der Wahrnehmung zu stärken. Andererseits ist die Fahrradgarage mit der spiralförmigen Zufahrtsrampe zwar ein architektonisch interessantes Bauwerk, der bauliche Zustand sowie die räumliche Situation in der Zufahrt (eng, bei Nässe rutschig, relativ dunkel, Sackgasse ohne Ausweichmöglichkeit) und auch der Treppe führt jedoch zu einer negativen Wahrnehmung. Ein rutschsicherer Bodenbelag im Bereich der Rampe ist erforderlich. Außerdem könnte durch eine innovative Beleuchtung das Gebäude aufgewertet und besser inszeniert werden. Perspektivisch ist mit der Weiterentwicklung des Hauptbahnhofs zur Mobilstation auch die Radstation gestalterisch zu integrieren und Erweiterungsoptionen zu berücksichtigen (vgl. auch IHK Teilkonzept Innenstadt 2020+ Maßnahme 27).

- 1) Evaluierung zur Verbesserung der Servicequalität
- 2) Beschilderung der öffentlichen Radstation mit Service zur Steigerung der Wahrnehmung im Eingangsbereich des Bahnhofs
- 3) Inszenierung und Aufwertung der Fahrradgarage durch innovatives Beleuchtungskonzept
- 4) Potenzialanalyse zur Abschätzung des Stellplatzbedarfs
- 5) Erweiterung der Kapazitäten der Radstation
- 6) gestalterische Einbeziehung der Radstation in die zu entwickelnde Mobilstation am Hauptbahnhof (vgl. B.6)

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	Х	Hoch, da bauliche Maßnahmen erforderlich
Personalaufwand:	XXX	Gering, Unterstützung des Betreibers der Radstation
Kooperationsaufwand:	***	Gering: Stadt Gütersloh, Betreiber der Radstation
Regionale Wertschöpfung:	***	
Weiterer Nutzen:		Multimodalität, Imagegewinn, Mobilitätskultur, Tou- rismus
Priorität: Hoch		Umsetzungshorizont: kurzfristig

B.10 Weiterentwicklung der Ticket-Angebote

Kurzbeschreibung:

Der Stadtbusverkehr Gütersloh liegt im Verbundgebiet des Verkehrsverbunds Ostwestfalen-Lippe und ist damit integriert in den Gemeinschaftstarif Der Sechser, worüber auch die Preisstufe 1 für Fahrten innerhalb von Gütersloh abgestimmt ist. Insbesondere das Monats-Abo erscheint jedoch in Relation zu Bielefeld im Kosten-Nutzen-Verhältnis als unverhältnismäßig teuer.

Perspektivisch sollte im Sinne einer Preis-Mengen-Strategie geprüft werden, wie Fahrten in der Preisstufe 1 günstiger angeboten werden können. Dabei ist vor allem das Jahres-Abonnement attraktiver zu gestalten, um Fahrgäste zu binden. Aber auch im Gelegenheitsverkehr sind Vereinfachungen durch Chipkarten mit Best-Price-Abrechnung zeitgemäß.

Um die Bedeutung des ÖPNV zu betonen und dem Kunden Wertschätzung auszudrücken, sieht die Mobilitätsstrategie des Kreises "Ihr Plus zum Abo" (Projekt P-3.2) vor. Damit sollen Abo-Kunden bei Vorlage des Abos Vergünstigungen bei Kooperationspartnern z. B. im Schwimmbad, Theater, Museum oder im Einzelhandel erhalten. Als Plus zum Abo kann auch ein erweiterter Geltungsbereich oder die Mitnahme von einem weiteren Fahrgast (und Kindern) am Wochenende dienen.

Mit der Entwicklung des Hauptbahnhofs zu einer Mobilstation (vgl. B.6) sollte in Kooperation mit den Partnern im Verkehrsverbund auch über ein multimodales Tarifangebot nachgedacht werden, das die Kombination der Verkehrsangebote (Bahn, Bus, Carsharing, Bikesharing, Radstation, Taxi) mit einer Mobilitätskarte ermöglicht (vgl. Mobilitätsstrategie des Kreises, Maßnahme M-3.1).

- 1) Vergünstigungen bei Kooperationspartnern für Abo-Kunden anbieten als "Ihr Plus zum Abo"
- 2) Erweiterung des Geltungsbereichs und/oder Mitnahme eines zweiten Fahrgasts am Wochenende in Abo integrieren
- 3) Prüfen der Einführung einer Chipkarte mit Best Price-Abrechnung für Gelegenheitsfahrer/-innen
- 4) langfristig Regulierung der Ticketpreise (Preisstufe 1), v. a. im Jahres-Abo
- 5) Kooperation im Verkehrsverbund zur Einführung einer Mobilitätskarte

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XXX	Gering, da Preis-Mengen-Strategie
Personalaufwand:	XXX	Gering
Kooperationsaufwand:	*	Hoch: Stadt Gütersloh, Stadtwerke, Verkehrsverbund, ggf. Veranstalter oder Sponsoren
Regionale Wertschöpfung:	**	Mittel
Weiterer Nutzen:		Steigerung des ÖPNV-Anteils, Imagegewinn, Multimo- dalität, Zielgruppenorientierung
Priorität: Hoch		Umsetzungshorizont: mittelfristig

B.11 Schnupperangebote

Kurzbeschreibung:

Mit Schnupperangeboten sollen neue Fahrgäste gewonnen und die Aufmerksamkeit für den Stadtbus erhöht werden. Dabei wirkt die Preis-Mengen-Strategie, indem mehr Fahrgäste zu günstigeren Preisen fahren. So werden die Ticket-Einnahmen beibehalten während Neukunden an den ÖPNV herangeführt werden.

Zum Beispiel können (Gruppen-)Tagestickets zum halben Preis während der Ferien oder des Weihnachtsmarkts angeboten werden. Diese Aktionen können durch Zusatzangebote ergänzt werden. In den Ferien könnten Ausflugsziele für Familien mit dem Ticketangebot beworben werden. Beim Weihnachtsmarkt bieten sich Glühwein- bzw. Punsch-Gutscheine oder ein Paketbus für die Zwischenlagerung von Einkäufen ggf. mit Bringservice an.

Weitere Gelegenheiten, die sich in Gütersloh zur Kombination mit Tarifaktionen anbieten sind die Michaeliswoche, die lange Nacht der Kunst oder verkaufsoffene Sonntage. Auch Kombitickets mit Eintrittskarten für Theater- oder Museumsbesuche können als Motivation genutzt werden, das Auto stehen zu lassen.

Um die Kundenbindung der Stadtwerke zu stärken und so Neukunden anzusprechen, könnten mit der Jahresabrechnung (Strom, Gas, Wasser) auch Schnupper-Fahrscheine für den Stadtbus versandt werden.

- 1) Ticketaktionen im Sinne einer Preis-Mengen-Strategie erproben, z. B. vergünstigtes Tagesticket als WeihnachtsTicket, FerienTicket
- 2) Kombitickets aus Eintrittskarte (Theater, Museum) und Stadtbus
- 3) Schnuppertickets mit der Jahresabrechnung der Stadtwerke versenden, Kundenbindung stärken

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XXX	Gering, da Preis-Mengen-Strategie
Personalaufwand:	XXX	Gering
Kooperationsaufwand:	**	Mittel: Stadtwerke, ggf. Veranstalter oder Sponsoren
Regionale Wertschöpfung:	**	
Weiterer Nutzen:		Steigerung des ÖPNV-Anteils, Imagegewinn, Multimo- dalität, Zielgruppenorientierung
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: kurzfristig

7.3.3 Themenfeld C – ANFAHREN UND HANDELN

C.1 4-spuriger Ausbau Bundesstraße 61 zwischen Rheda-Wiedenbrück Gütersloh und Bielefeld

Kurzbeschreibung:

Laut dem Bundesverkehrswegeplan 2030 wird der vierspurige Ausbau der B 61 zwischen Bielefeld und Rheda-Wiedenbrück mit vordringlichem Bedarf für die Realisierung bis 2030 beschlossen. Hinsichtlich der verkehrlichen Bedeutung sowie der überregionalen Funktion der Bundesstraße 61 hat diese Maßnahme erhebliche Auswirkungen (Verkehrsfluss, Leistungsfähigkeit, Luft- und Lärmemissionen, Trennwirkung) auf die im Zuge des Straßenverlaufs bestehenden Knotenpunkte sowie der entsprechenden Verkehrsachsen auf die angrenzende Bebauung und die weiteren Umfeldnutzungen.

Die B 61 weist in dem bereits vierspurig ausgebautem Bereich ein Verkehrsaufkommen von bis zu 36.000 Kfz pro Tag (DTVw) auf und wie vorangegangene Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zeigten, bestehen an den Knotenpunkten der B 61 keine weiteren Leistungsreserven. Zudem ist zu beachten, dass der Stadtring (mit zwei Anschlüssen an der B 61) eine herausragende Bedeutung für die Erschließung der Stadt Gütersloh aus südlicher Richtung aufweist, wodurch die Verkehrsachsen in Richtung Süden (z.B. Verler Straße, Neuenkirchener Straße) ebenfalls durch ein entsprechendes Verkehrsaufkommen geprägt sind.

Demnach gilt es den Ausbau der B 61 nicht in Bezug auf die singuläre Verkehrsachse (West-Ost-Achse) zu betrachten, sondern:

- als Gesamtkonzept mit der Stadt Bielefeld und Rheda-Wiedenbrück und den hiermit in Verbindung stehenden Verkehrsaufkommen sowie deren Aus-/Wechselwirkungen,
- als stadtweit relevantes Vorhaben mit Bezug auf die in Abhängigkeit zur B 61 stehenden Verkehrsachsen der Stadt Gütersloh, den dortigen Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen Auswirkungen,
- im Kontext der betroffenen Knotenpunkte, deren Leistungsfähigkeiten/-reserven und den Optionen hinsichtlich von Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen der Knotenpunkte.

Zusammenfassend gilt es für die großräumige Betrachtung des vierspurigen Ausbaus der B 61 eine umfassende Erhebung der Verkehrsnachfrage zu ermitteln, um die potenziellen verkehrlichen Auswirkungen abschätzen zu können. Zudem sollte die zukünftige Lückenschließung der A 33 und die damit verbundenen Verkehrsströme bzw. Auswirkungen in die Betrachtung einbezogen werden.

Darüber hinaus bedarf es anhand von weiter- bzw. tiefergehenden Untersuchungen, die potenziellen klimarelevanten Auswirkungen durch einen Ausbau abzuschätzen und in weitere Abwägungsprozesse einzubeziehen. Durch das aktuelle Verkehrsaufkommen auf der B 61 bestehen bereits entsprechende Luft- und Lärmbelastungen, welche sich negativ auf die angrenzenden Nutzungen und beteiligten Verkehrsteilnehmer/-innen auswirken. Eine Belastungserhöhung sollte demnach vermieden werden. Im Zuge der beschränkten Leistungsfähigkeiten der betroffenen Knotenpunkte und der damit verbundenen baulichen Auswirkungen sind ebenso städtebauliche Aspekte mit in die weitere Betrachtung einzubeziehen. Dies trifft vor allem auf dicht bebaute Knotenpunkte mit direkt angrenzender Bebauung und einer geringen (weiteren) Flächenverfügbarkeit zu.

- Abstimmung mit den Städten Bielefeld und Rheda-Wiedenbrück hinsichtlich einer ganzheitlichen Betrachtung des Vorhabens
- Modellbezogene Analyse des Vorhabens und Identifikation der verkehrlichen Auswirkungen auf das übrige Straßennetz
- Leistungsfähigkeitsnachweise der betroffenen Knotenpunkte und Ableitung von potenziellen Maßnahmen
- 4) Identifikation und Abschätzung klimarelevanter sowie städtebaulicher Auswirkungen im Zuge eines vierspurigen Ausbaus

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	/	BVWP
Personalaufwand:	Х	Hoch
Kooperationsaufwand:	*	Hoch: Gütersloh, Bielefeld, Rheda-Wiedenbrück, Stra- ßen.NRW, BMVI
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Erreichbarkeit
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: langfristig

C.2 Optimierung der verkehrliche Anbindung des Flughafengeländes im Rahmen von Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung

Kurzbeschreibung:

Im Rahmen der Entwicklung von Gewerbe- und Industrieflächen auf dem Flughafengelände hat die Stadt Gütersloh im März 2014 eine erste Abschätzung der verkehrliche Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz erarbeitet, welches mit einer aktualisierten Datengrundlage auf einer Machbarkeitsstudie von 2002 aufbaut.

Neben der Optimierung von Knotenpunkten (B 513/B 61 und B 513/L 927) als grundsätzliche Verbesserungsmaßnahme im Straßennetz spielt die zu beabsichtigte Größe der Flächenentwicklung und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur eine entscheidende Rolle hinsichtlich Verkehrsaufkommen und verträglicher Abwicklung der Verkehre.

Bei einer Flächenentwicklung von ca. 30 ha sind keine wesentlichen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz zu erwarten, sodass mit der oben genannten Knotenpunktoptimierung eine verträgliche Abwicklung zukünftiger Verkehre gewährleistet ist. Da von einer zukünftig größeren Fläche auszugehen ist, ist eine verkehrsräumliche Betrachtung unter Einbeziehung der angrenzenden Stadt- und Gemeindegebiete vorzunehmen. Dazu sollte die zukünftig zu erwartende Verkehrsnachfrage mit einem gesamtstädtischen strukturbasierten Verkehrsmodell ermittelt werden.

Dies bedeutet, dass die vorhandene Datenbasis aktualisiert und ggf. ausgeweitet werden muss, um potenzielle Aus- und Wechselwirkungen auf das Verkehrsnetz im großräumigen Umfeld des Geländes abschätzen und entsprechende Empfehlungen formulieren zu können.

Bausteine:

- 1) Festlegung der beabsichtigten Flächenentwicklung
- 2) Aktualisierung der vorhandenen Datenbasis und Ausweitung der auf die weiterführende Straßeninfrastruktur (im Falle einer Flächenentwicklung von > 30ha)
- 3) Erstellung eines Verkehrsmodells auf Grundlage der neuen Datenbasis

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XXX	Gering
Personalaufwand:	XX-XXX	Gering bis Mittel: abhängig von externer oder interner Gutachtenerstellung
Kooperationsaufwand:	***	Gering
Regionale Wertschöpfung:	***	
Weiterer Nutzen:		Wirtschaftsstandort

Laufzeit:

C.3 Ortsumfahrung Friedrichsdorf

Kurzbeschreibung:

Der Ortsteil Friedrichsdorf und die dort lebende Bevölkerung ist durch die Zufahrten der L 788 sowie der L 791 in west-östlicher sowie in nord-südlicher Richtung und den damit verbundenen Verkehrsbelastungen (jeweils ca. 10.000 Kfz pro Tag) erheblichen Beeinträchtigungen ausgesetzt. Bei ausbleibenden verkehrsrelevanten Tätigkeiten und der Berücksichtigung struktureller Veränderungen (z.B. Entwicklung der Einwohnerzahlen) in Gütersloh und benachbarten Gemeinden bis zum Jahr 2020 würden sich die Belastungszahlen im Ortsteil Friedrichsdorf nur geringfügig reduzieren.

Eine Ortsumgehung im südlichen und östlichen Gebiet des Siedlungsbereiches reduziert dagegen nachweislich die Verkehrsbelastung im Ortskern Friedrichsdorf um ca. 75 % und ermöglicht dadurch umfangreiche Optimierungsmaßnahmen im öffentlichen Straßenraum des Ortsteils. Neben Entlastungen hinsichtlich luft- und lärmbedingter Emissionen im Ortskern verringert sich aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens auch die Trennwirkung der Avenwedder, Paderborner und Brackweder Straße in Friedrichsdorf, sodass hier Maßnahmen zur Optimierung der Aufenthaltsqualität ansetzen können. Neben der verkehrlichen Funktion einer Straße (Weg von Punkt A nach Punkt B) erfüllt der öffentliche Raum auch eine soziale Funktion, indem er Platz für soziale Interaktionen bietet. Diese wird durch eine attraktive Aufenthaltsqualität bspw. mit Möglichkeiten zum Sitzen und Spielen sowie Begrünung gefördert. Diese Option wird durch die Ortsumgehung und der damit verbundenen Reduktion des Verkehrsaufkommens ermöglicht.

Die Ortsumfahrung Friedrichsdorf führt demnach zu einer klima- und umweltrelevanten Entlastung des Ortskerns und ermöglicht einen Handlungsspielraum zugunsten der Förderung der Aufenthaltsqualität, der städtebaulichen Attraktivität und insgesamt zur Erhöhung der Lebensqualität im Ortsteil Friedrichsdorf.

Bausteine:

/

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	X	Hoch (ca. 8 Mio. €), Baulastträger: Straßen.NRW
Personalaufwand:	XX	Mittel
Kooperationsaufwand:	*	Hoch: Stadt Gütersloh, Straßen.NRW, Stadtteil Friedrichsdorf
Regionale Wertschöpfung:	**	
Weiterer Nutzen:		Straßenraumverträglichkeit, Lebensqualität, Steige- rung der Aufenthaltsqualität
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: mittelfristig

C.4 Neugestaltung/-konzeptionierung der Verler Straße

Kurzbeschreibung:

Mit bis zu 23.000 Kfz pro Tag bzw. über 26.000 Kfz pro Tag im Bereich der Anschlussstelle BAB A2 stellt die Verler Straße eine durch den Kfz-Verkehr stark belastete Einfallstraße mit Verbindungsfunktion zwischen der Gütersloher Innenstadt und dem südöstlich gelegenen Ortsteil Spexard bzw. der Gemeinde Verl dar. Die teilweise nur zweispurige Führung des Kfz-Verkehrs in Zusammenhang mit dem hohen Verkehrsaufkommen – v. a. zu Zeiten des Berufsverkehrs – führt hierbei regelmäßig zu Überlastungen und Staus. Zudem weist die Verler Straße abschnittsweise einen stark Kfz-orientierten Charakter hinsichtlich der Aufteilung verfügbarer Flächen für die Verkehrsmittel auf. Hieraus ergeben sich erhebliche (klimarelevante) Beeinträchtigungen (v. a. Luft und Lärm) gegenüber der Umfeldnutzungen sowie der anderen Verkehrsteilnehmer/-innen (v. a. Rad- und Fußverkehr). Mit dem Beschluss die Verler Straße in dem Abschnitt zwischen der Anschlussstelle A 2 und der Wiedenbrücker Straße hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse zu optimieren besteht von Seiten der Stadt Gütersloh zusammen mit der Stadt Verl sowie dem Landesbetrieb Straßen NRW bereits die Planung den Verkehrsfluss – im Sinne eines dreispurigen Fahrbahnausbaus – zu verbessern und im Zuge dessen auch die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte zu erhöhen. Vor allem im Kontext der beabsichtigten Entwicklung des Gewerbegebietes Hüttenbrink und der damit zu erwartenden Zunahme des Verkehrsaufkommens ist eine Optimierung der aktuellen Situation erforderlich, um eine verträgliche Abwicklung der Verkehre in Zukunft zu gewährleisten. Darüber hinaus besteht der Beschluss im Zuge der Optimierung der Ortsdurchfahrt Spexard (Max-Planck-Straße – Ohmstraße), die Verler Straße in Bezug auf Straßenraumgestaltung sowie Querungsmöglichkeiten zu verbessern und die Situation für den ruhenden Kfz-Verkehr verträglicher zu gestalten.

Die Planungsabsichten sollen im weiteren Verlauf der Verler Straße fortgeführt werden. Aufgrund der heterogenen Bebauung (anbaufrei, einseitig bebaut, zweiseitig bebaut) und angrenzender Nutzungen bedarf es hier einer Einteilung in homogene Abschnitte, um adäquate Lösungsansätze zu formulieren. Vor allem in angebauten Bereichen der Verler Straße (z. B. Osthusweg – Sunderköttersweg) sollen die Entwurfsplanungen für die Ortsdurchfahrt Spexard als Vorbildentwurf übernommen und an die lokalen Gegebenheiten angepasst werden, um auch eine homogene Straßenraumgestaltung in angebauten Bereichen der Verler Straße sicherzustellen. Dabei sind auch die Planungen zu den Mansergh Barraks zu berücksichtigen. Die Belange und Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs im Längs- sowie Querverkehr hinsichtlich der Flächenaufteilung und Wegeführung werden entsprechend berücksichtigt und gewährleisten ausgewogene Nutzungsvoraussetzungen für alle Verkehrsteilnehmer/innen. Hierzu zählen u. a.:

- In großen Teilen ausreichend breite Rad- und Gehwege/Flächen für den nichtmotorisierten Verkehr
- Querungshilfen (z. B. Mittelinseln, Zebrastreifen), um die Trennwirkung der Verler Straße v. a. in angebauten Bereichen zu minimieren
- Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen (z.B. Oberflächengestaltung)
 Hierbei gilt es zu beachten keine zusätzlichen Verkehrsflächen zu schaffen, sondern die bestehenden Flächen für eine Neukonzeptionierung zu nutzen. So kann insbesondere der abschnittsweise vorhandene Mehrzweckstreifen am Fahrbahnrand für andere Nutzungsansprüche zur Verfügung gestellt werden (z. B. Fahrbahnverschwenk aufgrund einer neuen Mittelinsel, zusätzliche Abbiegespur zur Beschleunigung des fließenden Kfz-Verkehrs, Radweg/Radfahr- oder Schutzstreifen).

- 1) Umgestaltung der Verler Landstraße im Zuge der Ortsdurchfahrt Spexard
- 2) Identifikation von Straßenabschnitten mit angrenzender Bebauung und besonderen Ansprüchen des Fußund Radverkehrs im Quer- und Längsverkehr (siehe auch Handlungsfeld Annähern und Aufsteigen) sowie bestehenden Beeinträchtigungen des fließenden Kfz-Verkehrs
- Konzepterarbeitung für die identifizierten Straßenabschnitte unter Verwendung der Entwurfsgestaltung der Ortsdurchfahrt Spexard als Vorbildentwurf
- 4) Vorlage/Weitergabe der Konzeptionen an den zuständigen Baulastträger Straßen NRW

Kriterienbewertung:	·	Anmerkung:	
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar	
Kostenaufwand:	XX	Mittel	
Personalaufwand:	XX		
Kooperationsaufwand:	**	Mittel: Stadt Gütersloh, Straßen.NRW	
Regionale Wertschöpfung:	**		

Weiterer Nutzen:	Erreichbarkeit, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit
Priorität: Mittel	Umsetzungshorizont: mittelfristig

C.5 Lkw-Führungsnetz /Lkw-Routing

Kurzbeschreibung:

Gütersloh weist eine starke Wirtschaftsstruktur auf und ist durch global agierende Akteure (z. B. Miele) wesentlich in das weltweite Logistiknetzwerk eingebunden. Die unmittelbare Lage an wichtigen Fernverkehrsachsen (BAB A2, Schienenfernverkehr) bietet hierfür sehr gute Voraussetzungen für Betriebe und Unternehmen in Gütersloh. Durch die damit verbundenen Lkw-Verkehre (vor allem schwere Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen) ergeben sich jedoch starke Belastungen der Straßenverkehrsinfrastruktur (Abnutzung, Straßenschäden) sowie klimarelevante Beeinträchtigungen (Luft- und Lärmemissionen) insbesondere in Siedlungsbereichen. Im Hinblick auf die bis 2030 prognostizierten Zunahmen im straßengebundenen Güterverkehr (Transportaufkommen und Verkehrsleistung) gewinnt die Bedeutung der Lkw-Verkehre und die entsprechend verträgliche Abwicklung besonders in verdichteten Räume zunehmend an Bedeutung⁵⁰. Gleichzeitig spielt die gute Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten eine essentielle Rolle für die Stadt Gütersloh als Wirtschaftsstandort.

Mit dem Ziel die Siedlungsbereiche hinsichtlich der Beeinträchtigungen von Seiten des Güterverkehrs zu entlasten, wurde im Rahmen der Mobilitätsstrategie des Kreises Gütersloh die Maßnahme formuliert ein Lkw-Routing auf Kreisebene zu implementieren. Mittels definierter und den jeweils lokalen Gegebenheiten angepassten Vorrangrouten sollen die Lkw-Verkehre effizient und verträglich gesteuert werden. Für ein kreisweit funktionierendes Netz ist der Kreis hinsichtlich der Empfehlung von Routen auf die Zuarbeit von den Kommunen angewiesen, während der Kreis eine organisatorische Funktion übernimmt. Im Rahmen des Masterplans wird die entsprechende Zuarbeit von Seiten der Stadt Gütersloh für den Kreis empfohlen. Die bereits vorhandenen, aber nicht ausgeschilderten Vorrangrouten im Stadtgebiet Gütersloh können an den Kreis weitergetragen werden, um diese in ein kreisweites Routing-Netzwerk einzupflegen, welche im weiteren Verlauf für Navigationssysteme bereitgestellt werden kann. Neben der Entlastung der Siedlungsbereiche kann dies ebenso zu ökonomischen Vorteilen (z. B. Vermeidung von Umwegen und Einsparung von Spritkosten) der Unternehmen beitragen.

- 1) Kontakt mit Kreis hinsichtlich Art und Maß der Übergabe (z. B. Form, Begründung, Grad der Definition)
- 2) eindeutige Definition von Vorrangrouten im Stadtgebiet Gütersloh
- 3) Weitergabe der Daten an den Kreis Gütersloh
- 4) Information der in Gütersloh ansässigen Unternehmen und Betrieb

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XXX	Gering
Personalaufwand:	X	Gering
Kooperationsaufwand:	***	Hoch: Stadt Gütersloh, Kreis Gütersloh, IHK
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Wirtschaftsstandort, Entlastung Wohnstandorte, Sen- kung Betriebskosten
Priorität: Gering		Umsetzungshorizont: kurzfristig

⁵⁰ BMVI 2014

C.6 Alternativer innerstädtischer Lieferverkehr

Kurzbeschreibung:

Im Bereich der Lieferdienste mit "handhabbaren" Warengruppen (z.B. Kurier- und Lieferdienste) tragen Lastenräder mit Elektrounterstützung sowie kleine Elektro-Pkw einen großen Anteil zu einer umweltfreundlichen Lieferkette bei. Gleichzeitig werden die Umfeldnutzungen bzw. dicht bebauten und stark frequentierten Bereiche (z.B. Innenstadt) hinsichtlich Luft- und Lärmbelastung entlastet sowie die Aufenthaltsqualität erhöht. Eine aktuelle Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) kommt zu dem Ergebnis, dass ca. 0,8 bis 3,6 % der Fahrleistung des Wirtschaftsverkehrs auf Lastenfahrräder verlagert werden kann⁵¹. Die Studie empfiehlt dabei u. a. folgende Handlungsempfehlungen für die kommunale Ebene:

- Distributionskonzepte mit Lastenrädern unterstützen
- Lokale Lastenrad-Netzwerke bilden
- Beraten und informieren
- Lastenrad-Verleihprogramme initiieren

Für die Mobilitätsstrategie des Kreises Gütersloh existiert bereits eine entsprechende Maßnahme auf Kreisebene, welche für eine ausgewählte Modellkommune zum Einsatz kommen soll. Demnach wird empfohlen, dass sich die Stadt Gütersloh als Modellkommune für den Einsatz alternativer Verkehrsmittel für den innerstädtischen Lieferverkehr bewirbt und sich als "Vorreiterkommune" im Bereich klimafreundliche Lieferkette kreisweit präsentiert. Neben der repräsentativen Außendarstellung ermöglicht das Pilotprojekt zudem den Aufbau eines Wissenspools hinsichtlich der lokal CO₂-freien Abwicklung von Wirtschaftsverkehren, welcher für die Vermittlung von Know-How an weitere interessierte Kommunen oder Interessensverbände (z.B. IHK, Wirtschaftsförderung) genutzt werden kann. Für die Umsetzung sind potenzielle Unternehmen und Einrichtungen anzusprechen, um entsprechendes Interesse sowie Einsatzmöglichkeiten von bspw. Lastenrädern zu identifizieren. Im Rahmen der Fahrzeuganschaffung ist zu klären ob und inwiefern mehrere Akteure gegebenenfalls gemeinsam als Konsortium teilnehmen und zusammen die Kosten tragen, um die finanzielle Belastung zu reduzieren. Die Fahrzeuge können dann – unter wissenschaftlicher Begleitung der Stadt Gütersloh – von den beteiligten Akteuren im Wechsel temporär genutzt werden. Die Stadt Gütersloh fungiert hierbei als Vermittler zwischen den Akteuren und Organisator des Projektablaufs sowie der Projektauswertung. Begleitend ist zur Entlastung der innenstädtischen Bereiche die zeitliche Zufahrtsbeschränkung für den motorisierten Lieferverkehr konsequent zu überwachen.

- 1) Interessensbekundung beim Kreis Gütersloh als Modellkommune
- 2) Ansprache und Identifikation interessierter Unternehmen/Betriebe/Einzelhändler
- Kooperation mit Fahrradläden für Kooperation (Verkauf) und Sponsoring
- Fahrzeuganschaffung und ggf. -verleih

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	X	Gering
Kostenaufwand:	XXX	Gering: ca. 4.500 € pro E-Lastenrad
Personalaufwand:	XX	Mittel
Kooperationsaufwand:	**	Mittel: Stadt Gütersloh, Wirtschaftsförderung GT, ggf. IHK, Liefer-, Kurier- und Pflegedienste
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Mobilitätskultur, Imagegewinn, Steigerung der Aufenthaltsqualität
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: kurzfristig

⁵¹ BMVI 2016, S. 51ff

C.7 Gestaltung Ortseingänge

Kurzbeschreibung:

Die Siedlungsstruktur der Stadt Gütersloh kann einerseits als kompakt (Kernstadt) sowie andererseits als dispers (Ortsteile) charakterisiert werden. Die jeweiligen Ortseinfahrten repräsentieren dabei häufig den individuellen Charakter bei der Ein- und Ausgangssituation. Neben verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten bei der Einfahrt in ein Siedlungsgebiet gilt es ebenso, gestalterisch ansprechende und identitätsstiftende Situationen herzustellen sowie den querenden nichtmotorisierten Verkehr – ausgehend von einseitig begleitenden Radwegen – entsprechend zu berücksichtigen. Für die Gestaltung können hierbei unterschiedliche Ansätze verfolgt werden, wie z.B.:

- Geschwindigkeitstrichter für die frühzeitige Sensibilisierung der Kfz-Fahrer/-innen
- Gestalterische Ansätze, wie Fahrbahneinengungen oder-verschwenke, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen
- Querungshilfen (z.B. Mittelinsel) für den Fuß- und Radverkehr
- Optische Aufwertung durch Markierungslösungen oder Begrünung

Ausgehend von der VEP-Zwischenbilanz von 2009 werden folgende Ortseingänge nachrichtlich übernommen und mit Querverweisen auf Wechselwirkungen mit weiteren Maßnahmen hingewiesen:

- Brockhäger Straße (Blankenhagen sowie Knotenpunkt Nordring) (siehe auch Maßnahme C1)
- Marienfelder Straße (Knotenpunkt Stadtring) (siehe auch Maßnahme C1 und C2)
- Neuenkirchener Straße (Knotenpunkt Stadtring)
- Herzebrocker Straße (Knotenpunkt Westring) (siehe auch Maßnahme C1)
- Verler Straße (Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße) (siehe auch Maßnahme C4)

Darüber hinaus wird im Rahmen dieser Maßnahme die Prüfung der Ortseingänge weiterer Ortsteile empfohlen. Ein besonderer Fokus sollte hierbei auf entsprechenden Geschwindigkeitsunterschieden inner- und außerorts (z.B. Tempo 50 und Tempo 70) sowie auf den Bedarf querender Fuß- und Radverkehre liegen:

- Avenwedde
- Isselhorst
- Friedrichsdorf (siehe auch Maßnahme C3)
- Spexard (siehe auch Maßnahme C4)
- Niehorst

- 1) Überprüfung der aktuellen Situation der aus dem VEP nachrichtlich übernommenen Ortseingangssituationen
- 2) Prüfung der Ortseingangssituation der genannten Ortsteile v. a. hinsichtlich gefahrener Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr und Querungsbedarf
- 3) Identifikation und Abstimmung/Beteiligung von Interessens- und Zielgruppen (z. B. Radverkehr, Schülerverkehre, Behindertenbeirat, Seniorenbeirat)
- 4) Umsetzung

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XX	Mittel: 20.000-40.000 pro Ortseingang
Personalaufwand:	XX	Mittel: in Abhängigkeit zum Baulastträger
Kooperationsaufwand:	***	Gering
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Verkehrssicherheit, Steigerung der Aufenthaltsqualität
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: mittelfristig

C.8 Geschwindigkeitsreduzierung

Kurzbeschreibung:

Mit der durch das Land NRW gesetzten Zielsetzung "Vision Zero", sollen die Straßenverkehrssysteme so gestaltet sein, dass zukünftig möglichst keine Menschen tödlich oder schwer verletzt werden. Hierzu zählt u. a. auch die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30. Mit der Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 wird die Unfallschwere minimiert und damit die Verkehrssicherheit v. a. für den nichtmotorisierten Verkehr erhöht. Die Reaktionszeit und der Bremsweg von Seiten des Kfz-Verkehrs spielen hierbei eine erhebliche Rolle. Geringere Geschwindigkeiten tragen neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch zu einer verträglichen Organisation der Verkehre sowie zur Lärmreduzierung bei. Diese beträgt laut dem Umweltbundesamt ca. 3 db(A), was einer Halbierung des Verkehrs bei Tempo 50 entspricht.

Die Stadt Gütersloh weist bereits eine konsequente Geschwindigkeitsberuhigung abseits der Hauptverkehrsstraßen und vor allem in Wohngebieten aus. Das Bundeskabinett hat im Sommer 2016 dem Änderungsentwurf der StVO zugestimmt, wodurch auch der Rechtsrahmen als Anordnungsvoraussetzung für Tempo 30-Strecken vereinfacht wird, sodass dies im Zuge von Hauptverkehrsstraßen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Kinder und Senior/-innen) ermöglicht wird⁵². Im wahrscheinlichen Falle einer Zustimmung durch den Bundesrat wird die Novelle noch im Jahr 2016 in Kraft treten. Vor diesem Hintergrund sollen in Gütersloh im Umfeld von sensiblen Einrichtungen (Kita, Kindergarten, Schulen, Senioreneinrichtungen...) Streckenabschnitte für die Einrichtung von Tempo 30 geprüft und ggf. eingerichtet werden.

- Prüfen der Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30 auf Streckenabschnitten im Umfeld sensibler Einrichtungen
- 2) Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XXX	Gering: 200-300€ pro Schild
Personalaufwand:	XXX	Gering: im laufenden Geschäft
Kooperationsaufwand:	***	Gering
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Verkehrssicherheit, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Zielgruppenorientierung, Lärmreduzierung
Priorität: Hoch		Umsetzungshorizont: kurzfristig

Webseite BMVI

C.9 Effizienter Umgang mit vorhandenem Kfz-Parkraumangebot

Kurzbeschreibung:

Im fußläufigen Umfeld der Gütersloher Innenstadt (Fußgängerzone) steht ein ausreichendes Angebot an Kfz-Stellplätzen zur Verfügung. Der nahe der Innenstadt gelegene Parkplatz "Am Marktplatz" stellt hierbei mit einem kundenfreundlichen Tagessatz von 1,00 Euro ein äußerst attraktives Angebot für Besucher/-innen des Stadtzentrums dar. Aktuell liegt dem Planungsausschuss ein Beschluss zur Überarbeitung der Tarifierung bzw. der Parkraumbewirtschaftung vor:

- Das Niveau der Parkgebühreneinnahmen wird nicht reduziert
- Die Tagespauschale am Marktplatz (1 Euro) bleibt erhalten
- Eine Brötchentaste wird nicht eingeführt, als Gegenvorschlag wird die Mindestparkgebühr gesenkt (z. B. 20 Cents für 10 Minuten). Eine Brötchentaste erlaubt ein kurzzeitiges (z. B. 15 Minuten) kostenloses Parken, ermöglicht jedoch auch mittels mehrerer Parkplatzwechsel ("Parkplatz-Hopping") über einen längeren Zeitraum kostenfrei zu parken, was zusätzlich den Klimaschutzzielen (CO₂-Emissionen) wiedersprechen würde.

Der Masterplan übernimmt die Empfehlungen der Beschlussvorlage und formuliert weitere, ergänzende Maßnahmen für den ruhenden Kfz-Verkehr. Aufgrund des günstigen und attraktiven Parkplatzangebotes am Marktplatz, soll die Parkraumbewirtschaftung auf aktuell noch kostenfreie Parkplätze im Bereich der Innenstadt ausgeweitet werden. Neben den hierdurch steigenden Einnahmen der Stadt Gütersloh, kann zudem der teilweise starken Überlastung einzelner Parkplätze durch Falschparker entgegengewirkt werden. In diesem Zusammenhang bedarf es zudem einer Verschärfung der Parkraumüberwachung, um illegales Parken zu vermeiden und somit die betroffenen Straßenräume und Nutzungsansprüche zu entlasten. Zudem wird empfohlen, die Kostenfestsetzung der Parkplatznutzung an die Nähe zur Fußgängerzone zu koppeln und eine entsprechende Tarifstruktur ("Zonen") um das Stadtzentrum herum festzusetzen, um auch hierdurch weitere günstige Parkplatzangebote am Rand des Stadtzentrums anzubieten und dadurch den Parksuchverkehr – und die damit verbundenen Beeinträchtigungen des Umfeldes – in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone zu reduzieren.

- 1) Umsetzung der Vorschläge aus der Beschlussvorlage zur Beibehaltung des Gebührenniveaus sowie der Tagespauschale am Marktplatz und der Senkung der Mindestparkgebühr
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf bisher noch kostenfreie Kfz-Stellplätze im Innenstadtbereich
- 3) Verschärfung der Parkraumüberwachung
- 4) Kostenfestsetzung der Parkgebühren in Abhängigkeit der Entfernung zur Fußgängerzone ("Tarifzonen")

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XXX	
Personalaufwand:	xxx	Gering: im laufenden Geschäft
Kooperationsaufwand:	***	Gering
Regionale Wertschöpfung:	**	
Weiterer Nutzen:		Steigerung Aufenthaltsqualität, Förderung Erreichbar- keit der Innenstadt zu Fuß und mit dem Rad
Priorität: Hoch		Umsetzungshorizont: kurzfristig

C.10 Optimierung von Verknüpfungspunkten mit dem MIV

Kurzbeschreibung:

Park+Ride ist v. a. für Pendler ein attraktives Angebot den privaten Pkw in einer intermodalen Wegekette zusammen mit ÖPNV nutzen zu können anstatt längere Wege nur mit dem Pkw zurücklegen zu müssen und somit die CO₂-Emissionen pro Kopf zu senken.

Mit den Bahnhöfen Gütersloh und Isselhorst-Avenwedde existieren bereits zwei intermodale Schnittstellen, an denen die Nutzung des Pkw und der Bahn miteinander verknüpft werden können. Allerdings sind diese Parkplätze nicht als offizielle Park+Ride-Anlagen ausgeschildert bzw. werden nicht als diese beworben. Für die Förderung intermodaler Wegeketten mit dem Pkw und ÖPNV werden die bestehenden Angebote entsprechend ausgeschildert und in diesem Zusammenhang aktiv beworben, um weitere potenzielle Nutzer/-innen anzusprechen und zu gewinnen. Insbesondere im Rahmen der Diskussion um eine potenzielle Verlagerung des ZOB (siehe Handlungsfeld "Einsteigen und Umsteigen") kann eine forcierte Werbung hinsichtlich Park+Ride-Möglichkeiten den Bahnhof Gütersloh als intermodaler Verknüpfungspunkt auch für den MIV hervorheben.

Darüber hinaus besteht in unmittelbarer Nähe zur A 2 ein Park+Drive-Parkplatz, welcher stark genutzt wird. Diese "Mitfahrerparkplätze" ermöglichen anhand gut gelegener Treffpunkte (i. d. R. von Bundes(fern)straßen) die einfache Bildung von Fahrgemeinschaften, wodurch sich der Pkw-Besetzungsgrad erhöht. Hierdurch werden die CO₂-Emissionen sowie Kosten pro Kopf (z. B. für Treibstoff) gesenkt und gleichzeitig die Straßeninfrastruktur entlastet.

Eine weitere Park+Drive-Einrichtung wird nahe der A 33 östlich von Friedrichsdorf empfohlen, um auch für die östlich gelegenen Ortsteile sowie für die Pendlerverkehre in südöstlicher Richtung ein attraktives Angebot für Fahrgemeinschaften und die damit verbundenen Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades bzw. der Senkung der pro-Kopf-Emissionen zu schaffen. Die Ortsumfahrung Friedrichsdorf (siehe Maßnahme 3) kann dafür genutzt werden, einen entsprechenden und gut erreichbaren Ort für einen Park+Drive-Parkplatz zu identifizieren.

- 1) Beschilderung für Park+Ride-Parkplätze
- 2) Bewerben der Standorte als intermodale Verknüpfungspunkte und der damit verbundenen Vorteile (z. B. Kosten, klimafreundliche und moderne Mobilität) bei Betrieben/Unternehmen
- 3) Identifikationen eines geeigneten Park+Drive-Standortes östlich von Friedrichsdorf sowie deren Realisierung

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	Х	Hoch, inklusive Bau Park+Drive
Personalaufwand:	xxx	Gering
Kooperationsaufwand:	***	Gering: Stadt Gütersloh und Straßen.NRW
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Multimodalität, Mobilitätskultur, Zielgruppenorientie- rung
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: kurzfristig

C.11 Ausweitung von Carsharing

Kurzbeschreibung:

Carsharing ermöglicht den Verzicht auf einen privaten (Zweit-)Wagen und bringt unter bestimmten Rahmenbedingungen wirtschaftliche Vorteile für die private oder gewerbliche Nutzung. Vor allem im urbanen Raum wird neben der Alternative zum privaten Pkw auch eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme erreicht und durch die regelmäßige Nutzung eines solchen Angebotes entwickelt sich ein klimafreundliches – im Sinne der bewussteren Autonutzung und des Verzichts auf ein dauerhaft verfügbaren Pkw – Mobilitätsverhalten, was wiederrum zu einer Entlastung des öffentlichen Straßenraums führt.

Mit Ford Carsharing existiert in Gütersloh bereits ein Anbieter, welcher an drei Stationen jeweils ein Fahrzeug zur Verfügung stellt. Bevor das aktuelle Angebot weiter ausgeweitet wird, gilt es zu prüfen, inwieweit die bestehenden Fahrzeuge in Gütersloh genutzt werden, um die Rentabilität des Angebotes zu gewährleisten. Darüber hinaus gilt es, die Nachfrage in Ortsteilen ohne Carsharing-Angebot zu prüfen, um ggf. bisher unbekanntes Nutzerpotenzial (Zielgruppen) und prioritäre Siedlungsbereiche zu identifizieren. So können auch Betriebe als potenzielle Nutzer für das Modell Carsharing gewonnen werden: Carsharing-Anbieter sind in der Regel für die Weiterentwicklung ihres Angebots betriebswirtschaftlich orientiert und insofern auf eine Grundauslastung ihrer Fahrzeuge angewiesen. Durch die Kooperation mit Unternehmen, die auf Carsharing-Fahrzeuge für ihre Fahrzeugflotte zurückgreifen, kann dies gewährleistet werden. Das Unternehmen greift damit auf eine rentable Dienstleistung zurück und kann in der Außenwirkung sein Image stärken. Außerhalb der für das Unternehmen reservierten Zeiten, wird das Fahrzeug den Ortsteilbewohnern zur Verfügung gestellt.

- 1) Identifizieren von interessierten Unternehmen sowie potenziellen Zielgruppen/Nachfragepotenzialen
- 2) Abstimmung der Carsharing-Strukturen und Herstellen der Infrastruktur
- 3) Inbetriebnahme des Carsharing-Angebotes und Vermarktung
- 4) Auswertung der Erfahrungen und ggf. Verstetigung

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XX	Mittel
Personalaufwand:	XX	Mittel
Kooperationsaufwand:	**	Mittel: Stadt Gütersloh, Unternehmen, private Akteursgruppen
Regionale Wertschöpfung:	**	
Weiterer Nutzen:		Multimodalität, Mobilitätskultur, Zielgruppenorientie- rung, Innovation, Knowhow
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: mittelfristig

D.1 Aufbau und Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements

Kurzbeschreibung:

Ein Mobilitätsmanagement als strategischer Ansatz dient dazu, die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu beeinflussen und trägt zu einer effizienteren Nutzung von bestehenden oder zu ergänzenden Infrastrukturen bei. Es berücksichtigt dabei sowohl Infrastruktur als auch Öffentlichkeitsarbeit und Service. Der Ansatz des Mobilitätsmanagements ist einerseits ein zielgruppenspezifischer Ansatz (z.B. Neubürger/-innen) und andererseits auch ein Ansatz der sich auf bestimmte Verkehrserzeuger (Miele, Bertelsmann) bezieht. Wichtig ist hierbei daher vor allem auch die Ansiedlung des Mobilitätsmanagements in der Verkehrsplanung.

Relevant sind folgende Handlungsfelder:

- Ansprache von Neubürger-/rinnen Betriebliches Mobilitätsmanagement (inkl. Krankenhäuser)
- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Intermodale Beratungsangebote
- Kampagnen und Aktionstage
- Verkehrssicherheit
- Öffentlichkeitsarbeit
- Netzwerkarbeit

Die Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements erfordert entsprechende Strukturen in der Verwaltung, aber auch in der Zusammenarbeit mit externen Akteuren, die im Handlungsfeld Mobilität in der Kommune tätig sind. Der Erfolg eines kommunalen Mobilitätsmanagements ist abhängig von etablierten Strukturen in der Verwaltung, die weiter betrieben, modifiziert und umgesetzt werden sollen.

Bausteine:

- 1) Aufgaben Mobilitätsmanagement definieren und notwendigen Arbeitsaufwand abschätzen
- 2) Konkrete Teilziele und Arbeitspläne erarbeiten (z.B. Vorstellung von Angeboten und Projekten der Stadt im Handlungsfeld Verkehr bei der Bürgerschaft und externen Akteuren), z.B. mittels öffentlichkeitswirksamer Veranstaltung, betriebliches Mobilitätsmanagement nach innen und außen, Neubürgermarketing usw.

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:		Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:		Siehe Personalaufwand
Personalaufwand:	XX	Mittel, aber 65 % Förderung i.R. Klimaschutzinitiative BMUB
Kooperationsaufwand:	*	Hoch, nahezu alle Verwaltungseinheiten, Bürger, Betriebe, IHK, Schulen, Mobilitätsdienstleister
Regionale Wertschöpfung:		
Weiterer Nutzen:		Bessere Auslastung bestehender Infrastrukturen, Netzwerkbildung, Mobilitätskultur
Priorität: hoch		Umsetzungshorizont: kurzfristig

7.3.4 Themenfeld D – ORGANISIEREN UND ELEKTRIFIZIEREN

D.2 Neubürgermarketing

Kurzbeschreibung:

Jede-/r Gütersloher Neubürger-/in muss seine Wege neu organisieren und ist daher offener für entsprechende Beratungs- und Serviceangebote. Daher kann jede-/r Neubürger-/in bei seiner Wohnsitzanmeldung Informationsmaterial der Stadt erhalten. Dieses sollte u.a. Informationen über die
Mobilitätsmöglichkeiten enthalten und das Themenfeld "alternative Mobilität" beinhalten. Die
"nachhaltige und klimafreundliche Mobilität" ist ein wichtiges Thema der Stadt und kann so direkt
von ihr nach außen getragen werden. Das Infopaket sollte über alle Verkehrsträger im Umweltverbund informieren und durch ein Schnupperticket, Probefahrt mit dem Pedelec, kostenloser Carsharing-Tag o. ä. ergänzt sein. Eine persönliche Beratung kann im Rahmen des bereits stattfindenden
Neubürgerempfangs stattfinden.

Es besteht die Möglichkeit abhängig vom Stadtteil gesonderte Informationen beizulegen; z.B. können auch Spaziergänge durch die Stadtteile oder in die Umgebung für das Paket entwickelt werden, die Anreize zur Entdeckung des eigenen Stadtteils für Neubürger/-innen geben.

Darüber hinaus kann im Rahmen der noch immer dringlichen Erreichung und Integration von Flüchtlingen spezielles, an diese Zielgruppe gerichtetes, Informationsmaterial angeboten werden.

- 1) Entwicklung eines Konzepts für die Informationen eventuell in Zusammenarbeit mit einem Grafikbüro
- 2) Abstimmung mit den Stadtwerken über Schnuppertickets, eventuell mit Autohäusern oder Fahrradhändlern über Probetage für E-Mobilität
- 3) Einführung des Pakets mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit
- 4) Evaluation des Pakets nach einem Jahr und Anpassung des Angebots

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	XX	Ca. 55t/a
Kostenaufwand:	XX	Mittel: ca. 8.000 € Konzeption und ca. 2,50 € je Neubürger-/in. Nicht kalkuliert sind hierbei die Kosten für Tickets, die das Verkehrsunternehmen zur Verfügung stellen müsste. Dazu kommen noch Druckkosten und Kosten für Materialien, die dem Paket beigefügt würden; bisher keine Fördermittel bekannt; Kooperation mit ÖV-Unternehmen
Personalaufwand:	XX	Mittel: 120 Stunden Konzeption und pro Jahr weitere 24 Stunden durch Mitarbeiter-/in
Kooperationsaufwand:	**	Mittel: Stadt Gütersloh, Stadtwerke Gütersloh, VVWOL, weitere Mobilitätsdienstleister
Regionale Wertschöpfung:	**	Mittel
Weiterer Nutzen:		Mobilitätskultur, Multimodalität, Familienfreundlichkeit, Wettbewerbsvorteil
Priorität: hoch		Umsetzungshorizont: kurzfristig

D.3 Schulisches Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung:

Schulen sind Verkehrserzeuger an denen die Etablierung eines Mobilitätsmanagements sinnvoll ist. Hier kann neben der umweltfreundlicheren Abwicklung des Verkehrs, insbesondere der Bring- und Holfahrten ("Elterntaxi") ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten bereits in früher Kindheit geprägt werden, indem dieses neben der "typischen" Verkehrserziehung in den Unterricht mit einfließt und so neben sicherheitsrelevanten und gesundheitsfördernden Aspekten auch der Umweltaspekt angesprochen wird. Im Schulischen Mobilitätsmanagement (SMM) sollte neben dem Verkehrsverhalten der Kinder vor allem auch das derer Eltern, der Lehrer/-innen sowie sonstiger Angestellter betrachtet werden.

Das SMM sollte von Seiten der Stadt durch einen festen Ansprechpartner unterstützt werden. Dieser hilft den verschiedenen Schulen bei der Entwicklung und Umsetzung ihrer Mobilitätskonzepte. Im Rahmen dieser sind verschiedene Maßnahmen möglich. Neben der Einrichtung einer Klimaschleuse (siehe D.4) können weitere Maßnahmen sinnvoll sein, wie z.B.

- die Ausgabe eines Informationspakets zum Thema Mobilität (wie ist der beste/sicherste Schulweg, wo sind die nächsten Haltestellen etc.) an neue Schüler-/in,
- die Erstellung von Schulwegplänen, die die sichersten Fuß- und Radwege zur jeweiligen Schule ausweisen
- oder der Ausbau von Radabstellmöglichkeiten an den Schulen.

Diese sollten möglichst an bereits bestehende Aktionen und Maßnahmen in den Schulen (z.B. Kindermeilenkampagne oder Walking Bus) anknüpfen und deren Lage sowie Organisationsform mit einbeziehen. Generell sollte zudem die Rolle der Lehrer als Vorbild (vor allem für jüngere Kinder) genutzt und auch Einfluss auf das Bringverhalten der Eltern genommen werden.

Eine Ausweitung des SMM auf andere Bildungseinrichtungen wie Kindergärten ist in Erwägung zu ziehen.

- 1) Beauftragten für schulisches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung benennen
- Einrichtung einer Arbeitsgruppe der relevanten Akteure (Schulamt, Schüler-/Elternvertretungen, Polizei)
- 3) Initiierung von ersten Pilotprojekten mit dem Charakter der Übertragbarkeit
- 4) Begleitende Öffentlichkeitsarbeit
- 5) Evaluation und Übertragung auf andere Schulen/andere Bildungseinrichtungen.

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	XXX	ca. 100t/a
Kostenaufwand:		Keiner, bisher keine Fördermittel bekannt
Personalaufwand:	XXX	ca. 80 Stunden pro Jahr für 1 Mitarbeiter zur In- formation der Schulen, wenn diese die Umsetzung von Maßnahmen selbst übernehmen
Kooperationsaufwand:	**	Mittel: Stadt Gütersloh, ggf. Kreis Gütersloh, Schulen, Polizei, Verkehrswacht
Regionale Wertschöpfung:	*	Gering
Weiterer Nutzen:		Mobilitätserziehung, Verkehrssicherheit
Priorität: hoch		Umsetzungshorizont: kurzfristig

D.4 Klimaschleuse

Kurzbeschreibung:

Der Verkehr um Schulen herum ist neben dem Fuß- und Radverkehr der Schüler oft geprägt vom Holund Bringverkehr der Eltern (sog. "Elterntaxi"), wodurch es gerade im nahen Umfeld von Schulen zu einer erhöhten Unfallgefahr kommen kann. Dies wiederum ermutigt eventuell einige Eltern, den eigenen Nachwuchs auch mit dem Pkw zur Schule zu bringen, damit dieser nicht den gefährlichen Weg zu Fuß oder mit dem Rad bewältigen muss.

Als Ausweg aus diesem Teufelskreis kann die Einrichtung einer sogenannten Klimaschleuse dienen. Dabei wird in einem bestimmten Abstand zur Schule die Zufahrt zu dieser gesperrt bzw. bestimmte Stellen zum "Kinder-Herauslassen" festgelegt, so dass die Schüler den Rest des Weges alleine zu Fuß bewältigen müssen. Das Nutzen der Klimaschleuse könnte belohnt werden, so dass Schüler beim Betreten der Schleuse z.B. einen Apfel/einen Müsliriegel oder ähnliches geschenkt bekommen.

Eine Klimaschleuse reduziert die Pkw-Wege und somit auch die Luft- und Lärmbelastung im Schulumfeld und festigt zudem den Gang zur Schule als Normalität bei den Schülern. Darüber hinaus werden die Eltern für das Thema sensibilisiert und einige auch dazu bewegt, die Funktion als Elterntaxi einzustellen.

Das Projekt wurde bereits mehrfach erfolgreich in Österreich und zurzeit auch in der Region Rhein-Main im Schulischen Mobilitätsmanagement eingesetzt.

Bausteine:

- 1) Interessierte Schulen gewinnen und informieren
- 2) Standorte für Klimaschleuse mit den Schulen festlegen
- 3) Polizei ansprechen
- 4) Betreuung der Klimaschleusen durch Polizei

Kriterienbewertung: über Maßnahme D.3 bewertet

D.5 Schulwegpläne für Fuß- und Radverkehr erarbeiten

Kurzbeschreibung:

In Zusammenarbeit mit Schüler/-innen der jeweiligen Schulen werden Schulwegepläne für den Radund Fußverkehr erarbeitet, die ständig evaluiert und angepasst werden. Die Schulwegepläne enthalten sichere Routen für den Rad- und Fußverkehr sowie Hinweise auf Querungsstellen und mögliche Gefahrenpunkte. Zur Erarbeitung sollten mit den Schüler/-innen Ortsbegehungen durchgeführt werden. Schulwegpläne helfen den Kindern und Eltern sichere und komfortable Wege zur Schule aufzuzeigen. Dabei könnte eine Bereitstellung auch in mehreren Sprachen erfolgen.

Die Maßnahme kann in schulisches Mobilitätsmanagement integriert werden (vgl. D.3). Sie ist aber auch als Einzelmaßnahme wirksam.

- 1) Kontakte mit den Schulen herstellen und Verantwortliche benennen. Fachleute kontaktieren, die bei den Plänen beraten können (Netzwerk verkehrssicheres NRW, ADFC, Verkehrswacht etc.).
- 2) Mit Schüler/-innen zusammen (möglichst Schüler/-innen verschiedener Altersgruppen) Pläne überprüfen und aktualisieren.
- 3) Qualität des Plans laufend sichern (regelmäßig evaluieren), Plan über Homepage und Verteilung in der Schule bekannt machen.

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:		Nicht quantifizierbar, vgl. aber D.3
Kostenaufwand:	XXX	Gering je Schule bzw. Stadtteil
Personalaufwand:	XXX	Gering, Vergabe an Dritte
Kooperationsaufwand:	**	Mittel: Stadt Gütersloh, Schulen, Fachleute
Regionale Wertschöpfung:	*	
Weiterer Nutzen:		Verkehrssicherheit, Mobilitätserziehung, Mobilitäts- kultur, Partizipation
Priorität: hoch		Umsetzungshorizont: kurz- bis mitelfristig

D.6 Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

Kurzbeschreibung:

Für die Stadt Gütersloh als Einpendlerstadt mit ihren vielen großen Unternehmen ist Mobilitätsmanagement ein vielversprechender Ansatz. So bietet sich der Ansatz den bis heute stark MIV-geprägten Pendlerverkehr zu reduzieren.

Daher sollte, auch in Anschluss an das BMM des Kreises, ein Mobilitätsmanagement für Unternehmen in Gütersloh aufgebaut werden. So finden aktuell bereits von Seiten des Kreises Gespräche zusammen mit Gütersloher Unternehmen hinsichtlich gemeinschaftlicher und betriebsübergreifender Mitfahrerplattformen statt. Dabei könnten auch Experten zu bestimmten Themen (z.B. Elektromobilität) referieren. Die Stadt kann zur Motivation und Information neben direkter Ansprache beispielsweise eine Mobilitätsmesse anbieten auf der sich Unternehmen informieren. Auch gezielte Beratungen zur Zusammensetzung der Fahrzeugflotte mit unterschiedlichen Fahrzeugen und Antriebsarten sowie zum Sharing der Flotte mit einem anderen Unternehmen oder die Integration in ein Carsharing-System sind denkbar.

Im Rahmen eines BMM sind verschiedenste Maßnahmen möglich, um die durch Unternehmen erzeugten Verkehre verträglicher abzuwickeln, wobei sich neben dem Beitrag zum Klimaschutz auch finanzielle Vorteile ergeben können. Der Arbeitgeber kann Kosten durch die Reduktion der zu unterhaltenden Stellplätze und Dienstwagen sparen und die Gesundheit der Mitarbeiter/-innen wird durch bewegungsintensivere Fortbewegungsarten erhöht, was zusätzlich krankheitsbedingte Kosten spart. Dies ist auch ein Nutzen für den Arbeitnehmer, für den ebenfalls finanzielle Vorteile entstehen können, z.B. durch eine geringere Nutzung des eigenen Pkw oder sogar die Einsparung eines (Zweit-)Wagens. In einem BMM sollten alle Verkehrsträger Berücksichtigung finden und neben den Verkehren durch die Mitarbeiter/-innen (Pendler/-innen) und den Güter-/Lieferverkehren ebenso die Kundenverkehre sowie Dienstreisen/-wege betrachtet und optimiert werden.

Zur Reduzierung der Pendlerverkehre der Mitarbeiter/-innen könnte z.B. eine Fahrgemeinschaftsbörse eingerichtet werden, die auch firmenübergreifend (z.B. für ein Gewerbegebiet) Anbieter und Suchende von Pendlerfahrten zusammen bringt und so den MIV reduziert. Alternativ wäre auch eine verstärkte Bewerbung von bestehenden Fahrgemeinschaftsbörsen wie z.B. mitpendler.de o.ä. möglich. In der Stadt Dortmund wurde nachgewiesen, dass Einsparungen bei den Dienstwegen und dem Fuhrpark von bis zu 30 % möglich sind. Dies betrifft sowohl die monetären als auch die CO₂-Einsparungen.

- 1) Ansprechpartner in der Stadt festlegen
- 2) Partner Mobilitätsdienstleister ansprechen und gewinnen
- 3) Unternehmen ansprechen und für das Thema sensibilisieren
- 4) Unternehmen bei der Konzepterstellung begleiten und beraten
- 5) Ggf. Fördergelder akquirieren

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	XXX	1.487t/a (entspricht bei 0,19t pro Beschäftigten 10% der Beschäftigten in Gütersloh)
Kostenaufwand:	XXX	Kosten für Materialien (ca. 5.000 € pro Jahr) oder In- anspruchnahme von Experten für Vorträge auf Infove- ranstaltungen (ca. 2.000 € im Jahr), aktuell laufende Förderprogramme auf Bundesebene und in NRW (Mobil.Pro.Fit), die ggf. in den kommenden Jahren weiter an Bedeutung gewinnen werden.
Personalaufwand:	X	Hoch: mind. 320 Stunden/Jahr für 1 Mitarbeiter-/in
Kooperationsaufwand:	***	Hoch: IHK, Unternehmen und Kliniken, Stadt Gütersloh, Kreis Gütersloh
Regionale Wertschöpfung:	***	Hoch: Standortvorteil für Unternehmen
Weiterer Nutzen:		Mobilitätskultur, Verkehrssicherheit, Netzwerkbildung
Priorität: hoch		Umsetzungshorizont: kurzfristig

D.7 Anzahl der Leih-Pedelecs aufstocken

Kurzbeschreibung:

Elektromobilität ist in den vergangenen Jahren durch ein stetiges Wachstum geprägt, allerdings – je nach Anwendungsbereich – in unterschiedlicher Ausprägung. So sind die E-Bike-Verkäufe von einem deutlichen Boom gekennzeichnet, allein im Jahr 2015 wurden bundesweit 535.000 E-Bikes verkauft, wodurch der Gesamtbestand auf mittlerweile 2,5 Mio. angewachsen ist⁵³. Zudem existiert bereits eine Vielzahl von Modellen, auf die interessierte Nutzer/-innen zurückgreifen können (z. B. Trekkingräder, Mountainbikes, Lastenräder), wodurch unterschiedliche Zielgruppen aus allen Altersgruppen angesprochen werden. Im Vergleich zu "normalen" Fahrrädern vergrößern Pedelecs den potenziellen Aktions-/Bewegungsradius bei vergleichsweise geringem Kräfteaufwand. Trotz des Marktbooms ist die Anschaffung eines Pedelecs im Vergleich dennoch mit erheblichen Investitionen verbunden, s dass ein Leihangebot die Möglichkeit eröffnet, ein Pedelec im Privatbesitz ausgiebig testen zu können.

In Verbindung mit der Maßnahme Radstation ausbauen (Handlungsfeld Einsteigen und Umsteigen) soll die Anzahl der Leih-Pedelecs quantitativ und modellabhängig aufgestockt werden. Dies wird durch ein umfassendes zielgruppenorientiertes Marketing (Tourismus) in Verbindung mit den zahlreichen touristischen Radrouten in und um Gütersloh begleitet. Auf diese Weise dient diese Maßnahme vor allem der Förderung des Fahrradtourismus in Gütersloh. Neben der Anzahl der Pedelecs soll auch das Angebotsportfolio aufgewertet werden, indem anfangs ein Elektro-Lastenrad zum Verleih angeboten wird. Hierdurch kann vor allem auch Privatpersonen bzw. Haushalten ein alternatives Verkehrsmittel für Transporte (z. B. Groß- oder Getränkeeinkauf, Kindertransport) zur Verfügung gestellt werden, wodurch auch hierbei interessierten Nutzer/-innen die Möglichkeit gegeben wird, ein Fahrzeuge zu testen, ohne dabei ein finanzielles Risiko eingehen zu müssen. Gleichzeitig können weitere Serviceangebote, wie der Verleih von Zubehör (z. B. Regenschutz) das Leihangebot zusätzlich attraktivieren. Mit der Erweiterung des Leihangebotes in Zusammenhang mit dem Ausbau der Radstation werden die Einsatzmöglichkeiten unterschiedlicher Fahrräder/Pedelecs - v. a. gegenüber wenig erfahrenen Radfahrer/-innen - am Bahnhof prominent präsentiert. Nach erfolgreichem Einsatz eines Lastenrades in der Leihflotte können weitere Standorte für Leih-Lastenräder zielgruppen- und einsatzorientiert (z. B. Discounter, Wohnsiedlungen) identifiziert werden

- 1) quantitative Erweiterung des Pedelec-Angebotes
- 2) Anschaffung eines Elektro-Lastenrads
- 3) umfassendes Bewerben des neuen Angebotes (z. B. Tourismuszentrale, Bahnhof, ZOB)
- 4) Anschaffung weiterer (E-)Lastenräder unterschiedlicher Typen (2- und 3-Rad) bei erfolgreicher Nutzung des E-Lastenrads

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XXX	Gering
Personalaufwand:	XXX	Gering, im laufenden Geschäft
Kooperationsaufwand:	*	Gering: Kooperation mit Stadtwerken besteht bereits
Regionale Wertschöpfung:	**	
Weiterer Nutzen:		Mobilitätskultur, Knowhow
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: kurzfristig

⁵³ Vgl. Webseite ZVI

D.8 Elektrofahrzeuge in kommunaler (Verwaltungs-)Flotte

Kurzbeschreibung:

Elektroautos fahren lokal CO2-frei und sind vor allem im städtischen Verkehr im Vergleich zu konventionell betriebenen Fahrzeugen leiser. Damit bringt die Elektromobilität wichtige positive Effekte in den Bereichen Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärmschutz.

Aufgrund der u. a. subjektiv wahrgenommenen geringen Reichweite von Elektrofahrzeugen, finden elektrisch angetriebene Pkw im privaten Bereich noch wenig Beachtung. Mit einer Reichweite von ca. 100 km können Elektroautos aber eine Vielzahl von Dienstfahrten der kommunalen Verwaltungen ohne Zwischenladung bewältigen. Die in der Flotte der Stadtwerke Gütersloh befindlichen Elektrofahrzeuge beweisen die Praxistauglichkeit bereits in Gütersloh. Auch der Einsatz von Elektro-Diensträdern ist für kurze Wege (bis ca. 15-20 km) eine Option für die Substitution von Kraftfahrzeugen.

Mit festen Stellplätzen und dem damit garantierten Zugang zu einer Ladesäule bieten kommunale Flotten zudem sehr gute Voraussetzungen für die Anschaffung von Elektroautos. Hierdurch kann die Verwaltung – neben den Stadtwerken – einen Vorbildcharakter im Bereich Klimaschutz einnehmen und die generelle Praxistauglichkeit von Elektrofahrzeugen im Alltag sichtbar nach außen tragen. Die im Rahmen des Einsatzes gesammelten Informationen und Erfahrungen seitens der Verwaltung können zudem für die Beratung interessierter Unternehmen dienlich sein, so dass ihnen als Akteur im Rahmen elektromobiler Flotten auch eine Schlüsselposition zukommt. In diesem Sinne ist es denkbar, dass die Stadt Gütersloh ihre Fahrzeugflotte mit weiteren Elektrofahrzeugen und dazugehörigen Ladesäulen aufstockt

- 1) Anschaffung weiterer Elektrofahrzeugen für Fuhrpark der Verwaltung
- 2) Installation einer Ladesäule
- 3) Vorbildfunktion wahrnehmen: Erfahrungen sammeln, auswerten und teilen
- 4) offensive Beratung in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken anbieten

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	X	ca. 2t pro Fahrzeug und Jahr
Kostenaufwand:	XX	Gering bis Mittel (Fahrzeugabhängig)
Personalaufwand:	XXX	Gering, im laufenden Geschäft
Kooperationsaufwand:	***	Gering: Stadt Gütersloh, Stadtwerke, Autohaus
Regionale Wertschöpfung:	**	Mittel
Weiterer Nutzen:		Imagegewinn, Innovation, Knowhow, Vorbildfunktion
Priorität: Hoch		Umsetzungshorizont: kurzfristig

D.9 Ausbau Ladeinfrastruktur

Kurzbeschreibung:

Mit der Erweiterung des Ladesäulennetzes in unmittelbarer Nähe zur Transitstrecke der BAB A2 entsteht für die Stadt Gütersloh ein Standortvorteil und ein zukunftsorientiertes Image im Bereich der Elektromobilität. Gütersloh kann diesbezüglich bereits auf Erfahrungen zurückgreifen. Zusammen mit zwei weiteren Unternehmen und der Stadt Lemgo haben die Stadtwerke das System "Ladefoxx" mit einem eigenen Corporate Design der Ladesäulen entwickelt. Mit sieben Standorten weist die Stadt Gütersloh bereits die meisten Lademöglichkeiten in dem Netzwerk Ostwestfalen-Lippe auf. Ein weiterer angebotsorientierter Ausbau von Ladestationen für elektrische Pkw Gütersloh begegnet der weiter vorherrschenden Skepsis gegenüber der Reichweite von E-Fahrzeugen.

Um eine konsequent nachhaltige Energieversorgung zu gewährleisten, werden die Ladesäulen weiterhin mit regenerativer Energie betrieben. Die weiteren Standorte orientieren sich an den wesentlichen Zielverkehren des Kfz-Verkehrs, wie z. B.:

- Parkplätze und Parkhäuser in der Innenstadt (halb-öffentlich)
- Parkplätze in Nahversorgungszentren/Einkaufzentren (halb-öffentlich)
- punktuelle Parkplätze im öffentlichen Straßenraum in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone (öffentlich)

Für Lademöglichkeiten im halb-öffentlichen Raum gilt es die entsprechenden Kooperationspartner-/in (Eigentümer-/in des Grundstücks) zu identifizieren und anzusprechen. Mit dem Elektromobilitätsgesetz der Bundesregierung wurde den Kommunen die Möglichkeit eröffnet, mittels ordnungsrechtlicher Maßnahmen Elektroautos ausgewählte Prioritäten in der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur einzuräumen worunter auch die privilegierte Nutzung von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum fällt. Zudem gilt es laut der dieses Jahr in Kraft getretenen Ladesäulenverordnung des Bundes, bestimmte Standards zu erfüllen (z. B. Stecker-Typ) und die Einrichtung von Ladesäulen der Bundesnetzagentur zu melden.

Park+Ride sowie Park+Drive-Parkplätze bieten sich für die Installation von Ladestationen nicht an. Einerseits sind in der Regel die Hin- und Rückwege zu diesen Anlagen im Zuge intermodaler Wegeketten mit der Reichweite von Elektroautos unproblematisch und somit kein Ladevorgang erforderlich. Außerdem werden Ladevorgänge nicht automatisch beendet, so dass die Ladestation während der gesamten Parkdauer belegt sind und damit nur Einzelnutzern zur Verfügung steht. Darüber hinaus wird ebenso kein Bedarf für einen flächendeckenden Ausbau von Lademöglichkeiten für Pedelecs gesehen, da die Akkuladungen i. d. R. eine Reichweite von ca. 80 km aufweisen und für den Alltagsradverkehr als ausreichend begutachtet werden. Dennoch sollten punktuell im Rahmen von öffentlichkeitswirksamen Service-Einrichtungen bzw. Abstellanlagen für den Radverkehr Lademöglichkeiten für Pedelecs zur Verfügung gestellt werden.

- 1) Kooperation mit weiteren privaten Akteuren ausbauen, Abstimmung mit interessierten Institutionen
- 2) Akquise weiterer Standorte, Identifikation prioritärer Stellplätze für Elektroautos mit Ladeinfrastruktur
- 3) Bauliche Umsetzung und Vermarktung

Kriterienbewertung:		Anmerkung:
CO ₂ -Reduktion:	k.A.	Nicht quantifizierbar
Kostenaufwand:	XXX	Gering (je Ladesäule)
Personalaufwand:	XXX	Gering, im laufenden Geschäft
Kooperationsaufwand:	**	Mittel: Stadt Gütersloh, Stadtwerke, private Akteure
Regionale Wertschöpfung:	**	Mittel
Weiterer Nutzen:		Erreichbarkeit, Imagegewinn
Priorität: Mittel		Umsetzungshorizont: mittelfristig

D.10 Elektrobus

Kurzbeschreibung:

Elektromobilität macht den Busverkehr lokal CO2-emissionsfrei. Der Einstieg in die Elektromobilität ermöglicht den Aufbau von Knowhow, das Sammeln von Erfahrungen und hat eine wichtige Vorbildfunktion. Die klimaschonende Technologie und moderne, neue Fahrzeuge sind ein Imagegewinn für den Stadtbusverkehr und können entsprechend mit Prestige vermarktet werden. Elektrobusse haben zudem großes Potenzial, Geräusch- und Schadstoffemissionen zu senken, was insbesondere im Stadtverkehr einen willkommenen Zusatznutzen darstellt.

Die Stadtwerke präsentieren sich in Gütersloh als Vorbildakteur im Bereich Elektromobilität und dehnen ihr Engagement zukünftig auch in den Stadtbusverkehr aus. Mit einer Studie, die als Elektromobilitätskonzept durch das Bundesverkehrsministerium gefördert werden könnte, können die Potenziale für Elektrobusse im Stadtbusverkehr von Gütersloh analysiert werden. Damit kann aufgezeigt werden, unter welchen Rahmenbedingungen (Fahrzeugtyp, Ladetechnik, Linie etc.) Elektrobusse betrieben werden können und trifft Aussagen zur Wirtschaftlichkeit.

Als Ziel sollte zunächst (mindestens) ein Elektrobus angeschafft und mit regenerativer Energie (z. B. KlimaStrom, Stadtwerke Gütersloh) betrieben werden. Mit wachsenden Erfahrungen können perspektivisch weitere Fahrzeuge hinzukommen und der Stadtbusverkehr so auf Elektromobilität umgestellt werden.

Bausteine:

 Potenzialanalyse für Elektromobilität im Stadtbusverkehr Gütersloh (zu 80 % gefördert als Elektromobilitätskonzept durch das Bundesverkehrsministerium)

- 2) Erfahrungen sammeln mit Testfahrten von Elektrofahrzeugen
- 3) ggf. Einstieg in die Elektromobilität auf einer ersten Linie, um Knowhow aufzubauen
- 4) Ausbau der Elektromobilität im Stadtbusverkehr

Kriterienbewertung: Anmerkung: Hoch bei Umsetzung (ca. 350.000 t/Jahr pro Bus⁵⁴) CO₂-Reduktion: XXX Gering für Potenzialanalyse, Hoch für Anschaffung Kostenaufwand: XXX Elektrobus (ca. 450.000 €) mit BMVI-Förderung Personalaufwand: XXX Gering, Auftragsvergabe an Dritte *** Kooperationsaufwand: Gering: Stadt Gütersloh, Stadtwerke ** Regionale Wertschöpfung: Weiterer Nutzen: Imagegewinn, Innovation, Knowhow, Vorbildfunktion Priorität: Hoch **Umsetzungshorizont:** kurzfristig

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Strom aus erneuerbaren Energien, CO₂-Reduktion u. a. abhängig von Streckenlänge, Topografie, Fahrgastzahlen, Witterung (Heizbedarf),

7.3.5 Umsetzung des Maßnahmenkatalogs

Die Umsetzung des umfangreichen Maßnahmenkatalogs erfordert nicht nur finanzielle sondern auch personelle Ressourcen. Nach der Erarbeitung des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität ermöglicht es der Fördermittelgeber daher, eine geförderte Personalstelle für einen Klimaschutzmanager Mobilität einzurichten. Langfristig ist in der Abteilung Stadtplanung eine zusätzliche Stelle für den Bereich der ÖPNV-Planung vorgesehen. Der ÖPNV soll perspektivisch multimodal und damit zum Mobilitätsverbund weiterentwickelt werden. Die Umsetzung des Maßnahmenkonzepts stellt einen wichtigen Baustein auf diesem Weg dar. Insofern soll zunächst ein kommunales Mobilitätsmanagement der Verkehrsplanung (Abteilung Stadtplanung) als Steuerungseinheit zugeordnet werden. Eine Verstetigung der Personalstelle wird zur Weiterentwicklung des ÖPNV angestrebt.

Als Grundlage für eine systematische Umsetzung des umfangreichen Maßnahmenkatalogs dient dabei die Bewertung der Einzelmaßnahmen. Im Ergebnis wurde eine Priorisierung vorgenommen sowie eine zeitliche Einordnung für den Umsetzungshorizont aufgezeigt.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Grad der Umsetzungsreife bei den im Handlungskonzept enthaltenen Maßnahmen sehr unterschiedlich ist. Zum Teil haben die Maßnahmen noch konzeptionellen Charakter und bedürfen einer weiteren Konkretisierung und planerischen Vorbereitung. Gleichzeitig sind auch Maßnahmen enthalten, die direkt in eine Umsetzung überführt werden können.

In der folgenden Tabelle werden die hinsichtlich einer Umsetzungsstrategie relevanten Kriterien (Priorisierung, Zeitrahmen, Kostenschätzung) zusammengefasst.

Tabelle 6: Umsetzungsorientierte Zusammenstellung der Maßnahmen

						tzungsho		Kos	stensch	itzung
Nr.	Projekt	Drio	ricio		kurz- fristig		lang- fristig	hoch	mittel	gering
A	ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN	PIIO	113161	ung	ITISTIB	1113618	1113618		ļ	
A.1	Verlängerung und Aufwertung des Pättkensystems				\Longrightarrow			Х		
A.2	Einrichtung von Sitzrouten					\rightarrow				XXX
A.3	Einrichtung von Spielrouten									XXX
A.4	Anbindung des Medienviertels									71,71,71
A.5	Verträgliche Straßenraumgestaltung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität									
A.6	Erstellung und Umsetzung eines Konzeptes zur Barrierefreiheit		-	-	\longrightarrow				хх	
A.7	Aufbau des "System Radverkehr"			=	\Rightarrow			Х		
A.8	Teilnahme am BYPAD und Beitritt zur AGFS	-	-	=	\rightarrow					XXX
A.9	Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes					\longrightarrow		Х		
A.10	Projekt "Radwende"				\Rightarrow					XXX
A.11	Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen	-	-		\Longrightarrow				хх	
A.12	Fahrradfreundliche Knotenpunkte					\Rightarrow			ХХ	
A.13	Prüfung zur Sanierung der Fuß- und Radverkehrsbrücken über die B 61	-	-			\Longrightarrow				ххх
A.14	Programm zum Ausbau von Radabstellanlagen					\rightarrow				
A.15	Verkehrsversuche zur Förderung der Nahmobilität	-	-							
A.15-1	Durchführung von Verkehrsversuchen zur Fahrradstraße					\rightarrow				
A.15-1.1	Durchführung des Verkehrsversuchs Fahrradstraße Hohenzollern Straße /Münsterstraße / Berliner Straße / Dalkestraße				\longrightarrow					
A.15-2	Durchführung des Verkehrsversuchs Shared-Space Kökerstraße	-	-			\Longrightarrow				
A.16	Fahrradfreundliche Infratsruktur	-	-		\rightarrow					
В	EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN									
B.1	Richtungsentscheidung zur Teutoburger Waldeisenbahn	-	-	-						XXX
B.2	Stadtbuskonzept weiterentwickeln		=	=						XXX
B.3	Marketing für das Stadtbuskonzept						\Rightarrow			XXX
B.4	Schülerverkehre									XXX
B.5	Mobilitätspaten und Busschulen					\Rightarrow				XXX
B.6	Mobilstationen	=	=	=	\Rightarrow			Х		
B.7	Perspektive für den ZOB						\Rightarrow	Χ		
B.8	Fernbushalt in Gütersloh		-			\Rightarrow		Х		
B.9	Radstation qualifizieren			-	\Rightarrow			Х		
B.10	Weiterentwicklung der Ticket-Angebote		-	-		\rightarrow				XXX
B.11	Schnupperangebote									XXX

					Umsetzungsh				stenschä	itzung	
	Nr.	Projekt	Prio	risie	rung	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig	hoch	mittel	gering
	С	ANFAHREN UND HANDELN									
	C.1	4-spuriger Ausbau Bundesstraße 61 zwischen Rheda-Wiedenbrück Gütersloh und Bielefeld	-					\longrightarrow			
	C.2	Optimierung der verkehrliche Anbindung des Flughafengeländes im Rahmen von Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung									XXX
	C.3	Ortsumfahrung Friedrichsdorf					\Rightarrow		Х		
	C.4	Neugestaltung/-konzeptionierung der Verler Straße	-				\Longrightarrow			хх	
	C.5	Lkw-Führungsnetz /Lkw-Routing				\Rightarrow					XXX
	C.6	Alternativer innerstädtischer Lieferverkehr		-		\longrightarrow					xxx
	C.7	Gestaltung Ortseingänge					\Rightarrow			ХХ	
	C.8	Geschwindigkeitsreduzierung				\rightarrow					XXX
	C.9	Effizienter Umgang mit vorhandenem Kfz-Parkraumangebot		-		\longrightarrow					XXX
(.10	Optimierung von Verknüpfungspunkten mit dem MIV	-			\rightarrow			Х		
(C.11	Ausweitung von Carsharing					\Rightarrow			ХХ	
	D	ORGANISIEREN UND ELEKTRIFIZIEREN									
ı	D.1	Aufbau und Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements	-	-	-	\Longrightarrow				хх	
	D.2	Neubürgermarketing				\Rightarrow				XX	
	D.3	Schulisches Mobilitätsmanagement		=		\Rightarrow					
	D.4	Klimaschleuse				\Rightarrow					
	D.5	Schulwegpläne für Fuß- und Radverkehr erarbeiten		-			\rightarrow				XXX
	D.6	Betriebliches Mobilitätsmanagement			=	\Rightarrow					XXX
	D.7	Anzahl der Leih-Pedelecs aufstocken									XXX
	D.8	Elektrofahrzeuge in kommunaler (Verwaltungs-)Flotte	-			\Longrightarrow				хх	ххх
	D.9	Ausbau Ladeinfrastruktur	ш								XXX
	0.10	Elektrobus		=					Х		XXX

Quelle: Planersocietät

7.4 Klimaschutzszenario

Das Klimaschutzszenario beschreibt eine mögliche Entwicklung der CO₂-Emissionen der Stadt Gütersloh in der Annahme, dass sämtliche Maßnahmen des Masterplans umgesetzt werden. Die Annahmen zur Demografie sind, aufgrund der Vergleichbarkeit, die gleichen wie im Referenzszenario. Die Werte zum Mobilitätsverhalten wurden entsprechend aufgrund der Umsetzung und erfolgreichen Etablierung einer veränderten Mobilitätskultur angepasst. Hinsichtlich der Antriebstechnik wurden nur leicht abweichende Annahmen getroffen, die sich auf den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der Flotte beziehen.

Somit finden folgende Parameter Eingang in die Berechnung des Klimaschutzszenarios:

Tabelle 7: Annahmen Klimaschutzszenario

		Tendenz	2030 (im Vergleich zu 2014)
oc- ie	Einwohnerzahl		Bevölkerungsanstieg (+12%)
Demo- grafie	Altersstruktur		fortschreitende Alterung der Gesellschaft
-5	Wege/Person und Tag	-	Leichter Anstieg der Anzahl der Wege/Person
Mobilitäts. verhalten	Pkw-Verfügbarkeit	-	Pkw-Dichte nimmt zu (+10%)
Mob	Fahrleistung		Zunahme der Wegelängen, Fahrleistung steigt aufgrund von zunehmender Seniorenmobilität (+10%)
Antriek	ostechnik	*	Minderung des CO ₂ -Ausstoßes im MIV (Flotten- durchschnitt:118 g CO ₂ / km), Umsetzung und Fort- schreibung der EU-Vorgaben bei Neufahrzeugen, steigende Anteile an Elektro-/ Hybridfahrzeugen (Nutzung regenerativer Energien)

Quelle: Planersocietät

Die Betrachtung der möglichen CO₂-Reduktion findet hier im Verhältnis zum Jahr 2008 statt. Als Vergleichsjahr wird deshalb das Jahr 2008 gewählt, da die Europäische Union im Weißbuch des Jahres 2011 explizite Klimaschutzziele hinsichtlich einer CO₂-Reduktion, auch im Teilbereich Verkehr, bis zum Jahr 2030 bzw. 2050 ausgegeben hat. Hinzu kommen die qualitativen Zielsetzungen des 2015 beschlossenen Abkommens von Paris, das eine Begrenzung der Erderwärmung auf deutlich unter 2°C sowie Netto-Null-Treibhausgasemissionen in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts vorsehen.

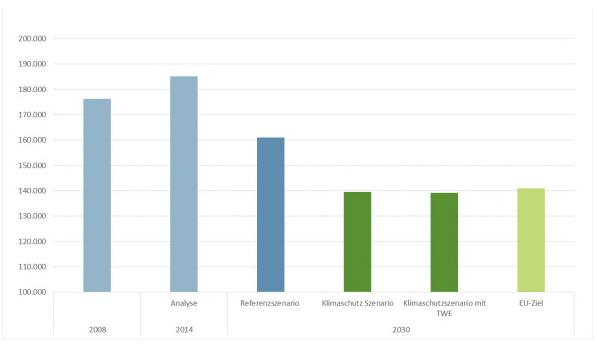
Tabelle 8: Klimaschutzziele der Europäischen Union

	Ziel bis 2020	Ziel bis 2030	Ziel bis 2050
Insgesamt	-20% CO ₂	X	-80-95 % CO ₂
Verkehr	X	-20% CO $_2$ (im Vergleich zu 2008)	-60 % CO ₂

Quelle: Planersocietät nach Weißbuch der EU

Werden die im Klimaschutzszenario enthaltenen Maßnahmen umgesetzt, können gegenüber dem Referenzszenario erheblich stärkere Reduktionen erreicht werden. So werden im Klimaschutzszenario im Jahr 2030 139.000 t CO₂ durch den Kfz-Verkehr emittiert, was einer Reduktion von 19% im Vergleich zum Jahr 2008 entspricht. Das Ziel der Europäischen Union wäre damit erreicht. Im Vergleich zum Referenzszenario beträgt die Reduktion durch die Umsetzung aller Maßnahmen und vor allem die Etablierung einer neuen Mobilitätskultur rund 13%.

Abbildung 77: Mögliche CO₂-Reduktion in t im Verkehr mit Klimaschutzszenario⁵⁵



Quelle: Planersocietät

Dabei wird allerdings lediglich auf den Pkw-Verkehr Bezug genommen.

8 Evaluations- und Controlling-Konzept

Für eine erfolgreiche, nachvollziehbare und kontrollierte Umsetzung des Handlungskonzepts bedarf es einer verifizierten Evaluation des Umsetzungsfortschritts. Aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen (z. B. Mobilitäts-/Energiekosten, Bevölkerungsentwicklung) ist die wirksame Realisierung eines langfristig angelegten Handlungskonzepts keineswegs von vornherein garantiert, da verkehrsrelevante Maßnahmen stets im Kontext zu gesellschaftlichen, ökonomischen und umweltbedingten Rahmenbedingungen betrachtet werden müssen. Aufgrund der Schwierigkeit zukünftige ausschlaggebende Veränderungen abzusehen und ein entsprechendes – flexibles – Handlungskonzept zu formulieren, dient ein begleitendes Evaluations- und Controlling-Konzept dazu, Abweichungen in der Maßnahmenwirkung und Zielerreichung im Umsetzungsprozess frühzeitig zu erkennen, um dann adäquat reagieren zu können.

Dementsprechend gilt es, ein messbares Indikatorensystem zu entwickeln, welches als Kontrollinstrument hinsichtlich der Wirkung der Maßnahmenumsetzung dient. Für eine geeignete Evaluierung, ob und auch wie erfolgreich bzw. effektiv eine Maßnahme umgesetzt ist, wird das definierte Zielkonzept herangezogen. Anhand der Oberziele mit den jeweiligen Unterzielen kann der Zielerreichungsgrad nachvollziehbar geprüft werden, um dann ggf. nachjustieren zu können. Hierbei ist zu beachten, dass für den Evaluierungsprozess entsprechende Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten.

Darüber hinaus bedarf es einer transparenten Gestaltung des Bewertungsprozesses. Eine regelmäßige Überprüfung und Darlegung der Ergebnisse in Evaluationsberichten ermöglicht hierbei die kontinuierliche Rückkopplung der Umsetzung in Politik und Öffentlichkeit. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber potenziellen Änderungen aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen.

Für eine belastbare Erfolgskontrolle des fortschreitenden Umsetzungsprozesses bedarf es einer regelmäßigen Überprüfung und Darlegung der Ergebnisse in Evaluationsberichten. Dies ermöglicht in turnusmäßigen Intervallen von fünf Jahren die Rückkopplung der Umsetzung in Politik und Öffentlichkeit, führt einen transparenten Prozess fort und erlaubt die Justierung einzelner Stellschrauben im Falle von identifizierten Zielabweichungen. Die Regelmäßigkeit erlaubt eine erneute (potenzielle) Konfiguration in kleinen Schritten ohne den bisherigen Verlauf vollständig überprüfen zu müssen.

Tabelle 9: Beispielhafte Indikatoren als Messgröße zur Evaluation

Zielfeld	Mögliche Indikatoren	Zeitintervall	
	Auswertung Mobilitätserhebung (Fuß-/ Radver-kehrsanteil)	Alle 5 Jahre	
Starke Nahmobilität	Fuß- und Radverkehrszählungen	Alle 5 Jahre	
	Anzahl und Belegung von Radabstellanlagen/B+R	Alle 5 Jahre	
	Passantenbefragungen	Alle 5 Jahre	
	Fahrgastzählungen	Alle 5 Jahre	
Zukunftsgerechter und multimodaler ÖPNV	Auswertung Mobilitätserhebung (Anteil ÖPNV, Multimodalität)	Alle 5 Jahre	
	Fahrzeitanalysen (Pünktlichkeit)	Jährlich	
	Verkehrsmengen auf ausgewählten Strecken	Alle 5 Jahre	
	Verkehrsflussmessungen (Testfahrten)	Jährlich	
Verträglicher Kfz- Verkehr	Pkw-Besetzungsgrad/Statistik zu Fahrgemeinschaften	Jährlich	
	Auslastung von P+D/P+R-Anlagen	Jährlich	
	Anzahl Elektroautos	Jährlich	
	Anzahl zielgruppenspezifischer Projekte	Jährlich	
Hohe Lebensqualität	Tempoüberwachung an besonderen Schwerpunkten	Jährlich	
	Auswertung der Unfallstatistiken	Jährlich	
	langfristige Auswertung Mobilitätserhebung	Alle 5 Jahre	
Neue Mobilitätskultur	Nutzerstatistik und –befragung zu Leihangeboten	Jährlich	
	Kampagnen, Aktionstage oder -angebote	Jährlich	
	Anzahl Arbeitsplätze	Jährlich	
Starker Wirtschafts-	Auswertung Einwohnerzahlen	Jährlich	
standort	Pendlerstatistik	Jährlich	
	Nutzerzahlen Jobticket	Jährlich	

Quelle: Planersocietät

9 Öffentlichkeitsarbeitskonzept und Aktivierungsstrategie

Die Erstellung des Masterplans klimafreundliche Mobilität wurde bereits durch einen aktiven Planungsdialog begleitet. Neben der Verwaltung, Politik und Akteuren in Schlüsselpositionen, wurde auch der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben, sich in den Planungsprozess einzubringen. Dies sollte zukünftig im Rahmen der Realisierung des Handlungskonzepts beibehalten und ggf. optimiert werden, sodass die Transparenz des Masterplans erhalten bleibt und die "Ergebnisse" sichtund erlebbar werden. Grundlage ist eine kontinuierliche Pressearbeit, die erreichten Meilensteine zum Anlass nimmt mit dem Thema klimafreundliche Mobilität in die Öffentlichkeit zu gehen und den Prozess so transparent zu machen.

Darüber hinaus hängt der Umsetzungserfolg von Maßnahmen stark von der Akzeptanz – und damit der Nutzung – von Seiten der betroffenen Bevölkerung sowie Akteuren vor Ort ab. Um hierfür bereits von Beginn an einen erfolgsversprechenden Ansatz zu verfolgen, bedarf es einer kontinuierlichen Kommunikationsstrategie, welche im Rahmen des Konzepts einheitlich gestaltet und kommuniziert wird. Eine erfolgreiche Strategie kann dabei auf zwei wesentlichen Säulen basieren:

Vorbild sein

Politische Entscheidungsträger sowie prominente Akteure vor Ort (z. B. Unternehmen, Institutionen) können im Rahmen der Konzeptrealisierung eine Vorbildfunktion einnehmen und diese als sogenannte "early Adopters⁵⁶" im Sinne von "Tue Gutes und rede darüber" nach außen tragen. Hierdurch können drei Effekte zugunsten des Masterplans sowie der jeweiligen Akteure ausgelöst werden:

- Bekanntmachung neuer Mobilitätsangebote/Techniken durch die sichtbare Nutzung im öffentlichen Raum
- Aufzeigen der praxistauglichen Nutzung der Technik/des Angebots im Alltag
- Verknüpfung eines positiven klimafreundlichen Images des Akteurs gegenüber der Öffentlichkeit

So können z. B. Firmen im Rahmen der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements Elektrofahrzeuge (Pkw und/oder Pedelecs) in die hauseigene Flotte einführen, Schulen bieten ihren Schüler/-innen alternative Anfahrtswege zum "Elterntaxi" an und kurzstreckenintensive Dienstleistungen nutzen Lastenpedelecs als Lieferfahrzeuge. Die Realisierung solcher Projekte zeigt klimafreundliche Mobilität im öffentlichen Leben, veranschaulicht die Praxistauglichkeit und weckt Interesse bei anderen Akteuren bzw. der Bevölkerung.

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

_

frühzeitige Anwender: i. d. R. Personen, die die neuesten Techniken oder die neuesten Varianten von Produkten/Angeboten nutzen

Bevölkerung aktivieren – Veranstaltungen, Aktionen, Kampagnen

Neben der Vorbildfunktion einzelner Institutionen bedarf es parallel einer gezielten Öffentlich-keitsarbeit, bei der verschiedene Zielgruppen konkret angesprochen werden, wie z. B. öffentliche Veranstaltungen zu klimafreundlicher Mobilität oder Events, die in den Arbeitsalltag eingebunden werden können. So bieten Veranstaltungen die Möglichkeit neue Mobilitätsangebote/Techniken kennenzulernen, Funktionsweisen zu verstehen und ggf. selbst testen zu können. Hierdurch können Vorbehalte und Hemmnisse frühzeitig ausgeräumt und damit die Akzeptanz gegenüber zukünftigen Entwicklungen erhöht werden. Gleichzeitig bietet der direkte Austausch mit potenziellen Nutzer/-innen die Chance für die Projektverantwortlichen eventuelle Nachbesserungen hinsichtlich Funktionalität oder – fachlich bedingtem – voreingenommenem Selbstverständnis vorzunehmen. In gleichem Rahmen können temporäre Kampagnen oder Wettbewerbe (betriebsintern/kommunal) dazu beitragen, für klimafreundliche Fortbewegung als Alternative zum privaten Pkw zu begeistern. Hierbei ist v. a. eine Regelmäßigkeit im Sinne von sich wiederholendender Öffentlichkeitsarbeit wichtig, so dass der Gedanke der klimafreundlichen Mobilität in regelmäßigen Abständen wiederbelebt wird und sich gleichzeitig ein identitätsstiftender Wiedererkennungswert in der Stadt verankert.

10 Zusammenfassung und Ausblick

Mit dem Masterplan Mobilität stellt sich die Stadt Gütersloh den zukünftigen Herausforderungen. Der Handlungsbedarf durch die Klimaschutzziele kann dabei für eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes auch im Hinblick auf den demografischen Wandel und die Daseinsvorsorge genutzt werden. Klimafreundliche Mobilität erfordert eine intelligente Verknüpfung der Verkehrsmittel als attraktive Alternative im Umweltverbund. Ein verknüpftes Mobilitätsangebot erfordert wiederum die Kooperation und Vernetzung der Akteure zur Gewährleistung der Funktionalität und der Weiterentwicklung.

Partizipation wird daher auch im Masterplan Mobilität als Basis für ein tragfähiges und umsetzungsorientiertes Konzept verstanden. Mit dem Beteiligungsverfahren wurden einerseits Ideen und Potentiale vor Ort aufgegriffen, andererseits wurden die Akteure vernetzt und als wichtige Multiplikatoren für die zukünftige Umsetzung gewonnen. Die Stadt Gütersloh hat damit die Basis für ein tragfähiges Konzept und für eine erfolgversprechende Realisierung geschaffen. Zudem ist der Masterplan Mobilität mit der Mobilitätsstrategie des Kreises Gütersloh kompatibel.

Der Masterplan konkretisiert das Oberziel, die Mobilität klimafreundlich zu stärken, in vier verschiedenen Handlungsfeldern, die sich aus dem Planungs- und Partizipationsprozess ergeben haben:

1. ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN

Das Zufußgehen und Radfahren sind die klimafreundlichsten Fortbewegungsarten und werden als Basismobilität verstanden. Eine fußgängerfreundliche Infrastruktur und die Förderung des Radverkehrs als System gewährleisten eine Mobilitätskultur der Nähe.

2. EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN

Der Öffentliche Verkehr soll weiter gestärkt werden. Das Stadtbuskonzept 2015 wird kontinuierlich optimiert und neue Tarifangebote entwickelt. Dies wird genutzt, um die Aufmerksamkeit für den Stadtbus zu erhöhen und zum Busfahren einzuladen. Durch eine intelligente Verknüpfung der Verkehrsmittel entsteht eine Alternative zum Auto.

3. ANFAHREN UND HANDELN

Die Auswirkungen des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs müssen reduziert werden. Der Kfz-Verkehr wird auf den Hauptverkehrsstraßen gebündelt und die Straßenräume werden verträglich gestaltet. Geschwindigkeitsreduzierungen werden weiterhin konsequent angeordnet. Für Lieferdienste und Transporte werden alternative klimafreundliche Fahrzeuge eingesetzt und Lastenräder zum Verleih angeboten, wodurch verkehrsbedingte Emissionen gesenkt werden.

4. ORGANISIEREN UND ELEKTRIFIZIEREN

Die Organisation klimafreundlicher Mobilität wird zielgruppenorientiert in den Fokus genommen, um die Verlagerung auf den Umweltverbund zu forcieren. Zudem wird die

Elektromobilität ausgebaut und Vorbildakteure werden gestärkt. Voraussetzung für die Umsetzung vieler der entwickelten Projekte und die Vernetzung der Akteure und Mobilitätsprojekte sind ausreichende Personalressourcen.

Der Masterplan Mobilität ist ein Prozess, der mit Fertigstellung dieses Berichts nicht abgeschlossen wird. Vielmehr beginnen damit erst die wesentlichen Schritte der Umsetzung.

Da das Zufußgehen und Radfahren die Basis für eine klimafreundliche Mobilität bilden, steht die Förderung dieser beiden Verkehrsarten zunächst im Vordergrund. Gütersloh als Stadt der kurzen Wege hat ideale Voraussetzungen für eine Mobilitätskultur der Nähe. Für das Jahr 2017 ergeben sich aus dem Handlungsfeld ANNÄHERN UND AUFSTEIGEN folgende aus dem Masterplan klimafreundliche Mobilität abgeleitete Maßnahmen:

Umgestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes mit zusätzlichen Fahrradabstellanlagen (Umsetzung in 2017f.)

Im Rahmen der Umgestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes ab 2017, der, am Eingang zur Fußgängerzone gelegen, ein idealer Standort für weitere Fahrradabstellanlagen ist, werden deutlich mehr Fahrradbügel installiert, als es heute der Fall ist. Eine Bestandsanalyse der Fahrradabstellanlagen in den Stadtteilzentren, an wichtigen ÖV-Haltepunkten und Schulen soll im Juni/Juli 2017 erfolgen. In den nächsten Jahren kann das Programm zum Ausbau von Radabstellanlagen sukzessiv ausgeweitet werden.

Verbesserung der Situation für den Radverkehr am Bahnhof (Städtebaulicher Wettbewerb Bahnhofsumfeld 2017)

Die Radstation am Hauptbahnhof Gütersloh bietet mit 250 Stellplätzen sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder von Pendler-/innen aber auch im Freizeit- oder Tourismusradverkehr. Die Radstation ist gut ausgelastet, während auf dem Bahnhofsvorplatz noch eine Vielzahl von Fahrrädern - im weitesten Sinne ungeschützt - abgestellt werden. Eine Erweiterung der Radstation und Steigerung der Attraktivität im Bahnhofsumfeld ist für eine vermehrte Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel notwendig. Im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs müssen diese Aspekte berücksichtigt und auf eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr im Bahnhofsumfeld hingearbeitet werden.

Ausgestaltung von Grünen Achsen

(Konzepterstellung für die Achse Dalkestraße/Parkstraße/Buschstraße 2017)

Neben einer ausreichend großen Anzahl an Fahrradabstellanlagen ist ein sicheres und attraktives Wegenetz Grundvoraussetzung für eine häufigere Nutzung des Rades als umweltschonendes Verkehrsmittel. Aus diesem Grund beschreibt der Masterplan zunächst ein Zielnetz für den Radverkehr mit fünf Grünen Achsen sowie Haupt- und Nebenrouten. Die oberste Priorität hat dabei die Einrichtung und Ausgestaltung der grünen Achsen. Sie sollen künftig als innerstädtische Premiumrouten das besonders komfortable Vorankommen in Richtung Innenstadt gewährleisten, indem der Radverkehr bevorrechtigt (z.B. als Fahrradstraße) und an Knotenpunkten stärker berücksichtigt wird. Zunächst wird die Achse Dalkestraße/ Parkstraße/ Buschstraße hinsichtlich der vorhan-

denen Stärken und Schwächen überprüft und ein Konzept für die Ausgestaltung der Grünen Achse für Radfahrer erarbeitet.

Optimierung der Infrastruktur: Rampensteine statt Bordsteinabsenkungen (Konzepterstellung für die Achse Dalkestraße/Parkstraße/Buschstraße 2017)

Eine Umfrage der Bürgerinitiative "FahrRad", an der sich im Oktober 2016 352 Bürgerinnen und Bürger beteiligten, hat ergeben, dass sich knapp 75% der Befragten eine bessere Berücksichtigung des Radverkehrs in der Verkehrsführung wünschen. Ein Aspekt der in diesem Zusammenhang häufig genannt wurde ist der, dass in Gütersloh zwar überall Bordsteinabsenkungen vorhanden sind, diese jedoch teilweise für Radfahrer zu hohe Kanten aufweisen und deren Fahrkomfort mindern. Um den Fahrkomfort für Radfahrer zu erhöhen, sollen im Rahmen einer grundhaften Erneuerung Rampensteine statt Bordsteinabsenkungen an Straßenübergängen eingebaut werden. Sobald ein Konzept für eine der fünf grünen Achsen vorliegt, ist diese Maßnahme förderfähig.

Akquise von Fördermitteln aus dem Projektaufruf KommunalerKlimaschutz.NRW für eine integrierte Förderung des Radverkehrs (Erarbeitung einer Umsetzungsstrategie auf Grundlage des Masterplanes mit Zielen und ausgewählten Maßnahmen 2017, Umsetzung bei Bewilligung ab Mai bzw. August 2018)

Mit dem Projektaufruf KommunalerKlimaschutz.NRW wird das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen die Umsetzung von Maßnahmen fördern, die einem integrierten Klimaschutzkonzept oder Teilkonzept zu entnehmen sind. Zur Optimierung der Radfahrersituation besteht demnach die Möglichkeit, im Rahmen eines integrativen Ansatzes Fördermittel für die Umsetzung eines ganzen Maßnahmenbündels aus dem Masterplan klimafreundliche Mobilität zu akquirieren. Förderfähig wären in diesem Kontext beispielsweise weitere Fahrradabstellanlagen, die Ausschilderung der Grünen Achsen, die Anschaffung von Lastenrädern als alternative innerstädtische Lieferverkehre und die weitere Optimierung der Infrastruktur. Um sich für die Fördermittel zu bewerben, wird der FB Stadtplanung auf Grundlage des Masterplanes eine Umsetzungsstrategie mit Zielen und Maßnahmen formulieren. Bei entsprechender Bewilligung des Antrages würde die Umsetzung der förderfähigen Maßnahmen im Mai bzw. August 2018 beginnen.

Verlängerung und Aufwertung des Pättkensystems (Bestandsanalyse und Konzeption 2017)

Die Stadt Gütersloh verfügt über gute Fußgängerverbindungen. Ein Alleinstellungsmerkmal der Stadt stellt das System sogenannter "Pättkes" dar. Dabei handelt es sich um historische Wegebeziehungen, die den alten Stadtkern durchziehen und entlang von Gärten und Gebäuden als Ergänzung zum übergeordneten Wegenetz dienen. Im Sommer 2017 soll zunächst das bestehende Netz hinsichtlich Lücken und Schwachstellen überprüft werden. Aufbauend auf den Stärken und Schwäche der Analyse wird ein Konzept zur Qualifizierung des bestehenden Systems entwickelt. Dem barrierefreien Ausbau kommt hierbei besondere Bedeutung zu.

Aufgrund der Entwicklung von Gewerbe- und Industrieflächen auf dem Flugplatzgelände soll aus dem Handlungsfeld ANFAHREN UND HANDELN im Jahr 2017 folgende Maßnahme vorbereitet werden:

Vergabe eines Verkehrsgutachten zur Optimierung der verkehrlichen Anbindung des Flughafengeländes im Kontext mit den Nachbarkommunen

Im Rahmen der Entwicklung von Gewerbe- und Industrieflächen auf dem Flugplatzgelände hat die Stadt Gütersloh im März 2014 bereits eine erste Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz erarbeitet. Neben der Optimierung von Knotenpunkten (B513/ B61 und B513/ L 927) als grundsätzliche Verbesserungsmaßnahme im Straßennetz spielt die beabsichtigte Größe der Flächenentwicklung und die damit verbundene Auswirkung auf die Verkehrsinfrastruktur eine entscheidende Rolle hinsichtlich Verkehrsaufkommen und verträglicher Abwicklung der Verkehre. Um potenzielle Aus- und Wechselwirkungen auf das Verkehrsnetz im großräumigen Umfeld des Geländes (auch unter Einbeziehung der angrenzenden Stadt- und Gemeindegebiete) abschätzen zu können, soll die vorhandene Datenbasis im Rahmen eines Verkehrsgutachtens aktualisiert und ein Verkehrsmodell erstellt werden.

Das Handlungskonzept des Masterplanes klimafreundliche Mobilität ist grundsätzlich so konzipiert, dass es sich weiterentwickeln kann. Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation können aufgegriffen, neue Projektansätze können in die jeweiligen Handlungsfelder integriert und so adäquat angepasst werden.

Quellenverzeichnis

- **BMVBS (2008):** Mobilität in Deutschland 2008, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- **BMVI (2016):** Bundesverkehrswegeplan 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- **BMVI (2016a):** Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr (WIV-RAD), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- **BSV (1999):** Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Gütersloh. Schlussbericht, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH
- **E&u energiebüro gmbh (2013):** Integriertes Klimaschutzkonzept Gütersloh. Teil 1: CO₂-Bilanz 2011
- **FGSV (2008):** Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßenund Verkehrswesen.
- **FGSV (2011):** Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- **IVV (2010):** Standardisierte Bewertung zur Reaktivierung der Teutoburger-Wald-Eisenbahn Harsewinkel Gütersloh Verl, Erläuterungsbericht
- **Kreis Gütersloh, pro Wirtschaft GT (2016) (Hrsg.):** Demografiebericht für den Kreis Gütersloh 2015
- **NV NRW (2014)**: Handbuch Carsharing Nordrhein-Westfalen, Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen. Köln 2014
- **Stadt Gütersloh (2014):** Aktives Stadtzentrum Gütersloh. Integriertes Handlungskonzept-Teilkonzept Innenstadt 2020+
- Stadt Gütersloh (2012): Parkraumuntersuchung 04/05 2012 Auswertung Tageszählung

Internet

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (zuletzt aufgerufen: September 2016)

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/094-dobrindt-stvo-novelle.html

Cyclelogistics – Cyclelogistics – downloads (zuletzt aufgerufen: September 2016)

http://www.cyclelogistics.eu/index.php?id=39&folder_id=118

Destatis – Statistisches Bundesamt - Glossar zu Verkehrsunfällen (zuletzt aufgerufen: Juli 2016) https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsun faelle/VerkehrsunfaelleGlossarListe.html

Kapellenschule – Kapellenschule Gütersloh (zuletzt aufgerufen: September 2016) http://www.kapellenschule.de/archiv/2006/2006walking/walkingbus.htm

KBA - Kraftfahrt-Bundesamt - Personenkraftwagen am 1. Januar 2015 nach ausgewählten
Merkmalen (zuletzt aufgerufen: September 2016)
http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Ueberblick/2016_b_barometer.html?nn=
1133288

Ladefoxx – Ladefoxx - Produkte (zuletzt aufgerufen: September 2016) https://ladefoxx.de/fileadmin/user_upload/documents/ladefoxxprodukte2014.pdf

MVWSV – Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen - Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen (zuletzt aufgerufen: Juli 2016)

 $https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1\&gld_nr=9\&ugl_nr=9221\&bes_id=11704\&val=11704\&ver=7\&sg=0\&aufgehoben=N\&menu=0.\ [12.01.2016]$

Pedalpiraten – Pedalpiraten – Transporte (zuletzt aufgerufen: September 2016) http://www.pedalpiraten.at/transporte/

ZVI –Zweirad-Industrie-Verband - Zahlen – Daten – Fakten zum Deutschen E-Bike-Markt 2015, Pressemitteilung (zuletzt aufgerufen: September 2016) http://www.ziv-zweirad.de/de/news/detail/article/marktdaten-2015/

Anhang

Anhang A: Auswertung der Onlinebeteiligung "Gütersloh interaktiv"

Thema Fahrrad			
Fahrradstraßen			
1	Der Postdamm sollte/kann als Fahrradstrasse ausgewiesen werden.	Diese Anregungen wurden in den Masterplan im Rahmen der Ausbildung von grünen Achsen als Füh- rungsformen mit aufgenommen. (Maßnahme A. 9)	
2	Dalkestraße zur Fahrradstraße machen: Radfahrer haben dann Vorrang vor dem Autoverkehr.		
3	Postdamm zur Fahrradstraße machen: Radfahrer haben dann Vorrang vor dem Autoverkehr.		
4	Die Feldstr. soll Fahrradstrasse werden. Hier fahren schon jetzt mehr Radler als Autos	Da sich diese Straßen nicht auf "grünen Achsen" befinden, wird die Einrichtung von Fahrradstraßen hier zunächst nicht priorisiert. Ob die Anteile im Radverkehr tatsächlich über denjenigen im Kfz-Verkehr liegen, ist zu prüfen.	
147	Saligmansweg vor der Gesamtschule soll Fahrradstraße werden. Verkehrszählungen dürften ergeben, dass schon heute überwiegend Fahrradverkehr ist.		
Fahrra	lparken		
5	Bahnhof: Für eine attraktive Verbindung von Radverkehr und SPNV braucht man ebenerdige, sichere, überdachte, günstige und mit gutem Service (Radstation) verbundene Fahrradabstellmöglichkeiten in Form eines Radparkhauses - wie z. B. in Münster und Dortmund.	Die Vorschläge wurden in den Masterplan mit aufge- nommen und finden sich unter der Maßnahme "Qua- lifizierung der Radstation" wieder. (Maßnahme B.9)	
9	Öffnungszeiten der Radstation müssen deutlich verändert werden. Zumindest abends und am Wochenende reichen die Zeiten nicht aus. Alternativ müsste es möglich sein, auch für nicht Dauerparker das Rad nach der Öffnungszeit wieder abzuholen		
6	Die Öffnungszeiten der Radstation sind insbesondere abends und am Wochenende nicht ausreichend.		
10	Die Fahrradabstellplätze vor dem Bahnhof reichen nicht aus. Dort müssen wesentlich mehr Abstellmöglichkeiten für Räder geschaffen werden.	Diese Wünsche wurden in den Masterplan mit aufgenommen. Geplant ist ein Programm zur Installation neuer Fahrradabstellanlagen. An welchen Stellen diese installiert werden, wird geprüft (Maßnahme A. 19)	
7	Stadthalle: Anzahl der sicheren Fahrradabstellplätze ist zu gering. Es müssen mehr Bügel installiert werden. Zur Förderung des Radverkehrs sind komfortable Lösungen wichtig, daher bitte überdachen.		
8	Stadthalle: Es gibt hier nicht genug Fahrradabstellplätze. Zusätzliche Bügel müssen installiert werden damit man auch abends bei Veranstaltungen in der Stadthalle die Fahrräder sicher abstellen kann.		
11	An Ende bzw. Anfang der Fußgängerzone sollte jeweils ein Fahrradstellplatz mit Anschließbügeln gebaut		

	werden	
13	Berliner Straße vor Fa Baxmann. Die Fahrspur sollte zu Fahrradparplätzen umgewandelt werden. Für die Fahrspur besteht kein Bedarf. Durch Aufstellen von geschätzt 40 Fahrradbügeln kann das ""wilde"" Parken in der Berliner Straße reduziert werden.	
157	Fahrradparkplätze in der unteren Berliner Straße ergänzen. Mit den bekannte und praktischen Bügeln können auf dem Hochbord vor Baxmann viele Parkplätze geschaffen werden	
12	Bei Neubauten (ehemals Foto Ramhorst) sollen mit überdachte verschließbare Fahrradstellplätze geschaffen werden (Landesbauordnung und Entscheidung im Rat). Ist dies für den Neubau in der Baugenehmigung berücksichtigt worden?	Die Landesbauordnung enthält gegenwärtig noch keine Ermächtigungsgrundlage für eine Fahrradstellplatzsatzung, mit der diese Aspekte verbindlich geregt werden könnten. Die derzeitig verlaufenden Revisionen zur Landesbauordnung sehen vor, diese Ermächtigungsgrundlage wieder mit in die LBA aufzunehmen. Für diesen Fall liegt bereits eine fertige Stellplatzsatzung vor.
Ampels	chaltung	
		Der Stadtring und die Verler sind in einer Grünen
14	Verler Straße/ Stadtring Sundern: An dieser Kreuzung wechselt der benutzungspflichtige Radweg aus Richtung Sundern von links nach rechts. Vorschlag: Einführung einer ""Rund-um-Grün-Phase"" für Radfahrer u. Fußgänger, damit der Radwegwechsel ohne längere Wartezeiten absolviert werden kann.	Welle für PKW geschaltet, so dass die Radfahrer jeweils mit der entsprechend geschalteten Kfz-Richtung Grün bekommen. Eine Rundum-Grün-Schaltung für Radfahrer würde zu deutlichen Qualitätsverlusten in der Abwicklung des Gesamt-Verkehrs und zu deutlich erhöhten Rückstauungen führen. Da dann immer auch alle Kfz halten müssten, gäbe es keine Grüne Welle mehr. Dies führt durch unnötige Standzeiten/ Wartezeiten/ Anfahrten von LKW, PKW, usw.

		wird diese Signalisierung früher abgebrochen, um mit dem Beginn der Grünphase der Nebenrichtung be- reits den Querungsbereich verlassen zu haben. Wür- de erst mit dem Rot für den Kfz-Verkehr der Fußgän- ger abgebrochen, müssen deutlich längere Schutzzei- ten berücksichtigt werden, bis der Kfz-Verkehr der jeweils folgenden Richtung Grün erhält.
16	Carl-Bertelsmann-Straße/Stadtring Sundern: Ampelschaltung diskriminiert Radfahrer. In Fahrrichtung Gütersloh gibt eine deutlich kürzere Grünphase für Radfahrer (und Fußgänger)	Radfahrsignalisierungen stehen immer im Zusammenhang mit den Grünzeiten für Kfz in der jeweiligen Richtung.
17	Zum Überqueren der Carl-Bertelsmann-Straße müssen Fußgänger immer Grün mittels eines Tasters anfordern.	die Mindestgrünzeit für den Kfz-Verkehr in der Hauptrichtung auf der Carl-Bertelsmann-Straße ist so
27	Kampstraße: Anforderungskontakt für Fahrradfahrer auf der Carl Bertelsmann-Straße beseitigen. Fahrradverkehr fließt mit KFZ-Verkehr	eingestellt (10 Sek), dass dort auch der Radfahrer/Fußgänger immer Grün bekommen kann, da die Querungszeit für Fußgänger kleiner als die Mindestgrünzeit ist. Damit wieder der Hauptrichtung bei geringerem Verkehr aus der Nebenrichtung (Kampstraße/ Annenstraße) möglichst schnell Grün gegeben werden kann, ist in der Nebenrichtung eine Mindestgrünzeit von lediglich (wie an fast allen Kreuzungen) von 5 Sek festgesetzt worden. Da die Fußgänger aber hier zum Queren mehr Zeit als die Mindestgrünzeit zum Queren benötigen, wird die Mindestgrünzeit dann verlängert, wenn die Fußgänger an der LSA Grün anfordern. Würde also jedes Mal hier auch der Fußgänger Grün bekommen, so würde weniger Grün der deutlich höher belasteten Hauptrichtung zur Verfügung stehen, da unnötig Zeit abläuft, wenn aus der Nebenrichtung wenig/ keine Kfz kommen.
19	Durch das Dauerrot an der Abbiegespur zur Holzstraße gibt es für Radfahrer und Fußgänger keine Möglich- keit die Friedrich-Ebert-Straße in einem Zuge zu Überqueren. So werden übrigens reichlich Rotsünder pro- duziert. Die meisten Fußgänger und Radfahrer überqueren die Einmündung bei Rot. Um einen PKW Rück- stau in die Friedrich-Ebert-Strasse zu verhindern ist diese Art der Diskriminierung des Rad- und Fußverkehr	Würde die LSA jedes Mal Rot werden, auch wenn kein Radfahrer kommt, was deutlich weniger sind als Rechtsabbiegende Kfz, so wäre es eine Diskriminierung der Autofahrer? Was denn nun? Hier fahren an

	nicht notwendig. Soviel PKW-Verkehr herrscht dort nicht, schon gar nicht in den nicht Geschäftszeiten von Porta und Brockmeier	einem normalen Wochentag 1177 Kfz gegenüber 377 Mal an der LSA gedrückt und Grün angefordert.
20	Osnabrücker Landstraße/ Avenwedder Straße: Kein Grün ohne Anforderung für Radfahrer (und Fußgänger) die aus Richtung Verl kommend die Carl-Bertelsmann-Straße überqueren wollen. Der Grund ist schon klar: Möglichst viele Linksabbieger ungehindert abbiegen lassen. Es zeigt aber auch klar die Denkweise der Verkehrsplaner. So werden übrigens reichlich falschfahrende Radfahrer produziert. Viele fahren dann auch der linken Seite die Carl-Bertelsmann-Straße stadteinwärts.	Aufgrund des deutlich höheren Verkehrsaufkommens auf der Avenwedder/ Carl-Bertelsmann-Straße würde durch die bei jedem Grün der Fußgänger/ Radfahrer in der Nebenrichtung notwendigen zusätzlich ablaufenden Schutzzeiten deutlich weniger Verkehr in der Hauptrichtung abgewickelt werden können -> dies betrifft dann alle Verkehrsteilnehmer der Hauptrichtung
18	Dauerrot für Fußgänger und Radfahrer die die Abbiegespur der Friedrich-Ebert-Straße zur Holzstraße überqueren wollen. Dadurch gibt es fast keine Möglichkeit die Holzstraße in einer Ampelphase zu überqueren.	Da auch ein großer Anteil Kfz als Abbieger von der Friedrich-Ebert-Straße in die Holzstraße fährt, würde durch eine endsprechende Schaltung jedes Mal der Kfz-Verkehr als Abbieger angehalten, auch, wenn kein Radfahrer kommt. Dann wäre die Gefahr von Auffahrunfällen durch Rückstauungen auf der Friedrich-Ebert-Straße erhöht.
21	Durch die Anforderungsampel für Fußgänger und Radverkehr an der Abbiegung Friedrich-Ebert-Str./Holzstr. erfolgt eine Grünschaltung häufig erst, wenn die ortsauswärts fahrenden PKW als Linksabbieger in die Holzstr. "freie Fahrt" haben. Es kommt daher gelegentlich zu gefährlichen Situationen.	
22	Bettelampel am Bachschemm/Neuenkirchener Straße. Hier sollten Radfahrer Vorrecht bekommen	Eine (kostenintensive) Möglichkeit, über die man nachdenken könnte, wäre eine richtungsbezogene Anforderungsschleife im Radweg für Radfahrer, die aus dem Stadtpark/ vom Bachschemm kommen.
23	Osnabrücker Landstraße/ Avenwedder Straße: Diese Ampel ist immer rot, wenn man von der Neuenkirchener Str. die Feuerbornstr. nutzt und über die Dammstraße fährt. Die Ampelkreuzung dort ist übrigens auch immer rot, wenn man von der Neuenkirchener Str. kommt. So fährt man von rot zu rot.	Die LSA sind verkehrsabhängig geschaltet. Woher soll die LSA wissen wann er von wo kommt, damit er auch immer Grün bekommt, wenn er kommt! Es kommen auch andere Fahrzeuge von der anderen Seite. Die LSA ist mit der LSA Unter den Ulmen/ Feuerbornstraße koordiniert.
24	Osnabrücker Landstraße/ Avenwedder Straße: Ampelphasen überprüfen, oft gefährliche Situationen. Evtl .sind die Wechsel zu kurz?"	Man muss nicht bei Grün die gegenüber liegende Seite erreichen. Betritt/ Befährt man in der letzten Sekunde bei Grün die Fahrbahn reichen die Räumzeiten für Fußgänger aus, um die gegenüberliegende Seite zu erreichen. Zudem darf man grundsätzlich nicht in

		eine Kreuzung einfahren, wenn sich noch Fahrzeuge/ Fußgänger oder Radfahrer aus der Nebenrichtung im Kreuzungsbereich befinden. (StVO)
25	Ohmstraße/Verler Straße: Extrem lange Wartezeiten an der Ampel für ökologisch vorbildliche Verkehrsteilnehmer.	Grüne Welle auf der Verler Straße. Es besteht eine Abhängigkeit zwischen der Verler Straße und der Bundesautobahn A2. Die Fußgänger-LSA muss so geschaltet werden, dass es zur Autobahn/ bis auf die Autobahn nicht zu Rückstauungen kommt. Dies ist nur sehr schwer realisierbar. Daher dauert der Wechsel auf Grün für Fußgänger oft länger.
26	Dammstraße/Feuerbornstraße: Bettelampel. Wenn nicht rechtzeitig gedrückt wird muss eine Ampelphase abgewartet werden. Dies betrifft viele Ampeln in Gütersloh	Das ist richtig, aber nicht zu ändern, da bei jedem Mal Grün in der Nebenrichtung für Fußgänger und Radfahrer deutlich längere Schutzzeiten/ Räumzeiten ablaufen müssen bis die Hauptrichtung wieder Grün bekommt, wenn kein Fußgänger kommt. Wegen der notwendigen Räumzeiten und Schutzzeiten für Fußgänger muss das Grün für Fußgänger vor dem Kfz-Verkehr abbrechen und kann nicht gleich lang sein, da es sonst zu weiteren deutlich längeren Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer der anderen Richtungen kommt.
137	Brockhäger Straße Kreuzung Körnerstr. Ampelphase zu kurz für Fahrradfahrer	Siehe oben
138	Nordring Pavenstädter Weg Pavenstädter Weg , Fahrradgrün nur nach Anforderung. Autos haben grün, Radfahrer nicht	Siehe oben
141	Carl-Bertelsmann-Straße/Annenstraße, Ampel reagiert nur auf Anforderung. Bitte für Radfahrer immer grün, wenn auch Autos grün haben.	Siehe oben
145	Grün-Pfeil für Radfahrer Rechtsabbieger von Dalkestraße in Neuenkirchener Straße einrichten.	Aufgrund der aktuellen Schaltung und des Verkehrs- aufkommens sowie des Straßenraumes, da kein ge- trennter Rechtsabbieger auf die Neuenkirchener Straße, nicht möglich. Dann müsste auch jedes Mal eine zusätzliche Phase für die Fußgänger in Richtung Parkstraße ausgelassen werden.

schnitt durchgeführt.

33

Breite!!

34	Avenwedder Straße: Der Radweg ist in einem desolaten Zustand und müsste dringend erneuert werden.	Die Stadt Gütersloh setzt sich grundsätzlich für die Erneuerung von Radwegen ein. Jedoch gehört die Avenwedder Straße dem Land NRW. Die Stadt Gütersloh hat keinen Einfluss darauf, für welche Straßen die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel eingesetzt werden und welche Prioritäten einzelne Straßen genießen.
39	"Durchwurzelungen des Radwegs im Abschnitt Luchsweg bis Ortseingang Fdorf sollten beseitigt werden	
	Brackweder Straße: Wir benötigen dringend einen besseren Radweg, bzw. benötigen wir überhaupt einen	Die Anlage eines durchgängigen Radweges auf der Brackweder Straße ist aufgrund der teilweise sehr geringen Straßenquerschnitte nicht möglich.
35	Radweg. Somit können wir die Straße schmälern evtl. eine Einbahnstraße entwickeln und den Verkehr etwas eindämmen. Auch die Friedrichsdorfer können so motiviert werden wieder mehr Rad zu fahren. Die Situation ist für Fußgänger und Radfahrer untragbar und das seit Jahren.	In dem genannten Bereich gilt eine zulässige Höchst- geschwindigkeit von 30 km/h. Gemäß der Straßen- verkehrsordnung kann der Radfahrer hier problemlos auf der Fahrbahn fahren.
36	Der Radweg an der Isselhorster Straße ist hier durch mannigfache Wurzelaufbrüche schlecht zu befahren und generell für die Nutzung in zwei Fahrtrichtungen zu schmal	Das Problem ist bei der Stadt Gütersloh bekannt. Jedoch handelt es sich bei dem genannten Straßenabschnitt um eine Kreisstraße. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Gütersloh sind daher begrenzt.
136	Buschstraße Radweg im schlechten Zustand (zwischen Heidewaldstraße und Auf der Haar)	Der Radweg entlang der Buschstraße ist sehr schmal und von zahlreichen Wurzelaufbrüchen geprägt. Die finanziellen Mittel für eine komplette Sanierung stehen aktuell nicht zur Verfügung. Das Radfahren auf der Fahrbahn ist hier erlaubt.
151	Der vorhandene Fuß/Radweg vom Surenhofs Weg zur Tarrheide sollte bis zur Schillstraße verlängert werden. Dafür müsste nur der vorhandene Feldweg zwischen Tarrheide und Schillstraße ausgebaut werden. So können Radfahrer sicher, schnell und angenehm über den Mohns Park in die Innenstadt fahren. Attraktiv für alle Bewohner links der Kahlertstraße und von Blankenhagen.	Der Feldweg befindet sich im Besitz verschiedener Privateigentümer. Ein Ausbau ist daher nicht mög- lich.
153	Sehr unübersichtliche Radverkehrsführung am Theater Richtung Norden. Erst vom Radweg auf die Fahrbahn, dann kurz wieder auf eine Gepflasterte Fläche die nicht als Radfahrfläche identifizierbar ist, um dann 80m weiter wieder auf die Fahrbahn geführt zu werden.	Die Situation ist der Gestaltung des Theaters geschuldet.

154	Brockhäger Straße: Fahrradweg zwischen Ortsausgang bis mind. Blankenhagener Weg sehr schlecht durch Durchwurzelung. Für sportliche oder E-bike Fahrer Sturzrisiko - Einfach ziemlich unangenehm zu Befahren.	Der genannte Bereich der Brockhäger Straße gehört nicht der Stadt Gütersloh, sondern dem Land NRW. Leider können wir keinen Einfluss darauf nehmen, für welche Straßen die zur Verfügung stehenden Gelder eingesetzt werden und wann die Schäden an dem Radweg behoben werden.	
158	Güthstraße: Hinterfahrung der Fahrbahnverengung durchwurzelt und fast unpassierbar	Die Fahrbahnverengungen sind zu einer Zeit entstan-	
159	Güthstraße: Hinterfahrung der Fahrbahnverengung durchwurzelt und fast unpassierbar	den, in der andere Maße gültig waren. Ob eine Ver- besserung der Situation herbeigeführt werden kann, wird geprüft.	
171	Holler Straße: schlechter Radweg	Dass der vorhandene Radweg in dem Bereich zwischen dem Bahnübergang und dem Surenhofsweg sehr schmal ist, ist hier im Hause bekannt. Eine Überplanung liegt bereits vor. Da es sich bei der Holler Straße um eine Kreisstraße handelt, hat die Stadt Gütersloh jedoch keinen Einfluss darauf, wann diese Planung umgesetzt wird.	
Konfli	kte zwischen Pkw-Führern und Radfahrern		
40	Stadtring Sundern: Zu viele KFZ-Nutzer gefährden beim Verlassen des Welle-Parkplatzes schnelle Radfahrer, in dem sie an der Ausfahrt warten, ohne die Vorfahrt der Radfahrer zu respektieren. Gleiches gilt für die Einfahrt durch die Betonwände des Tunnels, die Wände sind höher als mein Liegerad. :-(Die Radfahrerfurt vor dem Welle-Parkplatz kann ggf. mit einem Piktogramm deutlicher hervorgehoben werden. Liegefahrräder sind im Straßenverkehr grundsätzlich schwieriger zu sehen, als "normale" Fahrräder. Hier bietet es sich an, dass sich der Fahrradfahrer eine Fahne mit einem entsprechend langem Stab an das Fahrrad montiert, ähnlich wie es bei Kinderfahrrädern gehandhabt wird.	
41	Beim Kreuzungspunkt Ottilienstr/ C-B-Str TWE und AUS- uns Einfahrt des Lidl-Parkplatzes entstehen immer wieder mindestens brenzliche Situationen. Hier Kreuzen sich Zulieferer und Kunden, Ein - und Ausfahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger und TWE mit dem ""NORMALEN Verkehr einer DER Hauptstraßen von GT. Besonders beeindruckend ist natürlich Feierabend bei Bertelsmann bei schlechtem Wetter Prüfen Sie, ob hier nicht nur eine Einfahrt sein sollte. Die Ausfahrt vom Lidl-Parkplatz könnte etwas stadtauswärts verlegt	Dieser Vorschlag wurde bereits geprüft. Im Ergebnis zeigte sich, dass hierdurch keine Verbesserung der Situation herbeigeführt wird.	

	werden.	
42	Sundernstraße: Drängeln, knappes Überholen und Hupen durch Fahrer des Motorisierten Individualverkehr in der Rush-Hour stadtauswärts.	Dass Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteil- nehmer auf vielen Straßen die Fahrbahn mitbenutzen dürfen, ist vielen Autofahrern nicht bewusst. Hier ist weitere Öffentlichkeitsarbeit notwendig.
168	Carl-Bertelsmann-Straße: Drängeln, knappes Überholen und Hupen durch Fahrer des Motorisierten Individualverkehr in der Rush-Hour in beiden Fahrtrichtungen, Gefährdungen durch Supermarktnutzer im Tiefflug-Modus (Lidl / Schenke).	
43	Gerne nutze ich als Radfahrer die Kahlertstraße und darf feststellen, dass die Mehrzahl an motorisierten Verkehrsteilnehmer Rücksicht nehmen. Auffällig ist jedoch, dass die Bereitschaft zur Rücksicht abnimmt, wenn die Verkehrsführung durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt wird. Insbesondere im Bereich des BMW-Händlers und der Bäckerei wird man als Radfahrer geschnitten und abgedrängt. Die geduldete Maßnahme zur Verkehrsberuhigung steht hier über Tage mit der Sicherheit der Radfahrer in Konkurrenz. Die künstlich geschaffenen Verkehrsinseln (Haegestr. und Magnolienweg) verleiten den ungeduldigen PKW-Fahrer insbesondere am Nachmittag dazu, den Radfahrer an den rechten Fahrbahnrand zu drängen.	
142	Hohenzollernstr. zw. Königstraße und Roonstraße. Hohenzollernstraße zu schmal für Radverkehr gegen Fahrtrichtung. Parkplätze für PKW abschaffen, oder konsequent auf rechte Seite verlegen.	Die Pkw-Stellplätze können aufgrund des ansässigen Einzelhandels nicht aufgehoben werden. Die Verlagerung der Stellplätze auf nur eine Seite ist nicht möglich, da sich im unteren Bereich ein Behindertenstellplatz befindet, der aufgrund der benötigten Maße nicht auf die anderen Seite verlegt werden kann.
162	Der Einbahnstraßenabschnitt des Westfalenwegs ist für Radfahrer im Gegenverkehr freigegeben. Dafür ist die Fahrbahn aber zu schmal. Seitliche Sicherheitsabstände können nicht eingehalten werden. Der sehr breite Bürgersteig sollte für Radfahrer in beiden Fahrtrichtungen freigegeben werden.	Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist das Radfahren auf der Fahrbahn der Regelfall. Wenn kein ausreichender Sicherheitsabstand gegeben ist, müssen Autofahrer in diesem kleinen Teilstück hinter dem Radfahrer herfahren. Der Anteil der Kfz-Fahrer ist in diesem Bereich sehr gering.
163	Parkende Autos (wahrscheinlich KFZ der Anwohner) versperren regelmäßig zumindest teilweise den Radweg an der Bruder-Konrad-Str. Bitte nicht "ein Auge zudrücken", sondern als Ordnungswidrigkeit ahnden. Das gilt auch an anderen Stellen im Stadtgebiet. Hier an der Bruder-Konrad-Straße fällt auf, dass es zur Gewohnheit geworden ist so zu parken.	Hier wird das Ordnungsamt regelmäßiger kontrollieren.

schle	chte Sichtverhältnisse	
44	Ostermannsweg/ Pavenstädter Weg: Für Autofahrer schlecht einsehbar von links kommender Fahrradverkehr	Es wird geprüft, ob das entsprechende Sichtdreieck vorhanden ist
45	Alte Heidewaldstraße: Die transparenten Lärmschutzelemente der ""Fahrradschleuse"" sollten (wenn möglich)erneuert werden. Diese lassen kaum noch eine gute Sicht bzw. einen vorausschauenden Blick auf Fußgänger und Radfahrer zu.	Ob die Lärmschutzelemente erneuert oder ggf. gereinigt werden könne, wird mit dem zuständigen FB 66 (Straßenunterhaltung) abgestimmt.
167	Mandelbaumweg: Aus Sicht des Radfahrers eine gefährliche Ausfahrt: Sichtbehinderung der Autofahrer, die auf die Nordhorner Str. wollen, durch eine hohe Hecke, verleitet viele zum bedenkenlosen Überqueren des Radweges und Haltens erst vor der Straße. Empfehlung: an dieser und weiteren derartigen Stellen vorm Radweg eine breite auffällige Fahrbahnmarkierung, ein STOP-Zeichen und ein deutlicher Hinweis auf den Radweg anbringen.	Es wird geprüft ob das notwendige Sichtdreieck vorhanden ist.
fehle	nde Verbindungen	
47	Das Fahren über den Busbahnhof ist nicht mehr erlaubt. Dadurch fehlt eine vernünftige Anbindung vom Bahnhof in die Innenstadt. Die Strenger Straße ist auch keine gute Alternative, da sie sehr umständlich zu erreichen ist (Hohe Bordsteinkanten, ungünstig gelegener Zebrastreifen)	Die Verbindung vom Bahnhof in Die Fußgängerzone ist für Radfahrer nicht ideal. Es besteht die Überlegung, den ZOB auf das Gelände der Post zur verlagern. In diesem Zusammenhang würden sich neue Möglichkeiten und eine Verbesserung der Situation ergeben.
48	Rhedaer Str. Ostpreußenweg Fahrradweg endet im Nichts.	Hier gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Radwege sind nicht vorhanden, da die Straßenverkehrsordnung in Tempo 30-Zonen die Benutzung der Fahrbahn vorsieht.
49	zwischen Am Bachschemm und Oststraße Ost-West-Radweg durch Gütersloh im Bereich des Stadtparks fehlt die Verbindung	Eine Verbindung ist über die Emilien- und Parkstraße gegeben. Da Der Stadtpark selber in hohem Maße von Fußgängern für Zwecke der Naherholung genutzt wird, wird die Stadt hier keinen Radweg anlegen.
	Entwicklung und Umsetzung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes aus allen Stadtteilen in die Innenstadt und zu den Schulen und Schulzentren sowie zum Busbahnhof und Hauptbahnhof.	Ein sternförmiges, auf die Innenstadt ausgerichtetes Radverkehrsnetz soll im Rahmen der "grünen Ach- sen" ausgebildet werden.
135	An der Marienfelder Str. fehlt der Radweg. Außerhalb geschlossener Ortschaft soll er erstellt werden.	Es gab bereits Bemühungen, eine Verbindung zwi-

		schen Gütersloh und Harsewinkel zu schaffen. Allerdings ist dieses Projekt seinerzeit gescheitert, da der notwendige Grunderwerb nicht getätigt werden konnte. In absehbarer Zeit kann hier keine Lösung in Aussicht gestellt werden.
139	Lintelner Straße es fehlt der Radweg	Die Lintelner Straße gehört nicht der Stadt Gütersloh, sondern dem Kreis Gütersloh. Die Stadt Gütersloh hat kaum Einfluss darauf, für welche Projekte die zur Verfügung stehenden Gelder eingesetzt werden und welche Priorität der Lintelner Straße dabei zukommt.
140	Friedrich-Ebert-Straße links abbiegen in Kaisertraße Richtung Bahnhof. Es fehlt eine Wegeführung für linksabbiegende Radfahrende. Radweg führt nur nach rechts in die Kaiserstraße.	An der Kreuzung sind Lichtsignalanlagen vorhanden, über die Radfahrer links in die Kaiserstraße gelangen können.
143	Abzweig vom Stadtring in den Hellweg an der Einfahrt zum Elisabeth Hospital fehlt für Radfahrende. Diese Strecke ist eine gute Alternative zum Fahrt auf dem Ring.	An der Einfahrt zum Elisabeth-Hospital gibt es eine
60	Stadtring Kattenstroth: Fehlende Querung in Richtung Alter Hellweg	Verbindung zum Hellweg. (Busschleuse)
144	Hohenzollernstraße stadteinwärts Kreuzung Bismarckstraße, als Radfahrer auf der Fahrbahn gibt es keine Wegführung geradeaus in die Hohenzollernstraße.	Das ist richtig. Ob die Situation hier verbessert wer-
58	Hohenzollernstraße stadteinwärts auf der Fahrbahn fahrend finde ich mich südlich der Bismarckstraße im 2spurigen Gegenverkehr, da Einbahnstraße stadtauswärts. Bitte ""Einlass"" für Fahrradfahrer markieren	den kann, wird geprüft.
Sonst	iges	
51	Der Radweg ist in der Berliner Str. nicht nur an der markierten Stelle wegen der Verschwenkungen unübersichtlich, Radfahrer werden durch Fußgänger, Autos, Mülltonnen und Ladebetreib behindert, Autos parken oft nicht nur halbseitig wie vorgeschrieben sondern ganz auf dem Gehweg, Radfahrer weichen oft sporadisch auf den Gehweg oder ganz auf die Fahrbahn aus. Abhilfe könnte ein durchgängig in der Fahrbahn geführter Radweg schaffen, für Parkbuchten würde dann in ausgewählten Bereichen noch immer ausreichend Platz zur Verfügung stehen.	Das Problem ist bekannt. Es liegt bereits ein Änderungskonzept vor.
52	Die sog. ""mittlere"" Berliner Straße ist seit Jahren tagsüber für den Radverkehr gesperrt. Das ist anachronistisch - statt den Verkehrsraum mit Stadtmöbeln und Verkaufsständen zu blockieren, sollte der Radverkehr 24Std/Tag möglich gemacht werden.	Die Stadt hat den Ansatz, die Fußgängerzone 24h/Tag für den Radverkehr zu öffnen, immer vertreten. Auf- grund eines politischen Beschlusses wurde die Durch- fahrt jedoch auf einen gewissen Zeitraum be-

		schränkt.
53	Hüttenbrink: Was an der Einmündung geplant ist zeigt eindeutig, wie die Prioritäten gesetzt werden. Wenn der motorisierte Verkehr nicht die Regeln beachtet, müssen wir den Radverkehr eben warten lassen. Auf der Vorfahrtsstraße für Radfahrer ein Stoppschild. Ein Unding. Wenn dann was passiert ist der eben selber schuld. So werden es PKW und LKW-Fahrer nie lernen.	Bei der Einmündung Hüttenbrink/Sürenheider Straße handelt es sich um eine Unfallhäufungsstelle. Die Unfallkommission hat die Maßnahmen zum Schutz der Radfahrer veranlasst. Der Knoten soll im Jahr 2017 von Straßen NRW signalisiert werden, sodass es sich hierbei um eine Übergangslösung handelt.
54	Die Geschwindigkeitsreduzierenden Schwellen in der Eichenallee sind zu breit angelegt. Sie haben keine ebene ""Furt"" für Radfahrende. Bitte umbauen.	Die Schwellen in der Eichenallee sind zu einer Zeit entstanden, in der andere bauliche Vorgaben gültig waren.
56	Große Firmen bzw. Gewerbegebiete wie z.B. Arvato sind über leistungsfähige Straßen angebunden. Leider gibt es keine ähnlich komfortable Anfahrtsmöglichkeit für Radfahrende. Hier bedarf es innovativer Lösungen auch für Radfahrende, damit zu Arbeitszeitbeginn- und -ende, wenn viel Verkehr ist, die Radfahrenden ebenfalls gut An- und Abfahren können.	Dieser Aspekt wird im Rahmen einer Weiterentwick- lung des Radwegenetzes mitberücksichtigt.
57	Neuenkirchener Straße, vom Stadtring nach Süden Radweg nur stadtauswärts, weitgehend zusammen mit dem Gehweg und schmal, da in beide Richtungen genutzt wirkliche Kollisionsgefahr. Radweg stadteinwärts anlegen	Der südliche Teil der Neuenkirchener Straße (ab Stadtring Sundern) gehört zu großen Teilen nicht der Stadt Gütersloh, sondern dem Land NRW. Die Stadt Gütersloh unterstützt den Bau von Radwegen. Allerdings haben wir keinen Einfluss darauf, für welche Projekte die Landesmittel eingesetzt werden und welche Priorität die Neuenkirchener Straße dabei hat.
59	Die temporäre Sperrung der Strengerstrasse für Radfahrer wegen der Baustelle an der Ecke EBuschmann-Straße und Umleitung hinterm Rathaus her ist ziemlich unsinnig, da diese kaum jemand benutzen wird. Das Baustellenmanagement mit der Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsraums zeigt die geringe Wertschätzung des Radverkehrs.	Die Absicherung der Baustelle ist in Abstimmung mit der Polizei erfolgt. Der Radverkehr, der die Einbahnstraße auch in Gegenrichtung befahren darf, wird mit Hilfe der Umleitung sicher an der Baustelle vorbeigeführt. Selbstverständlich steht es dem Radfahrenden auch frei, das Fahrrad auf der kurzen Strecke zu schieben und anschließend ab Ernst-Buschmann-Straße wieder zu nutzen. Im weiteren Verlauf der Baustelle ist damit zu rechnen, dass weitere öffentliche Flächen für Lieferverkehre und Handwerksfahrzeuge zur Verfügung gestellt werden müssen. Die

		Ausbaugewerke(Elektro, Sanitär, Heizung, etc.) werden teilweise zeitgleich nach Erstellung des Rohbaus arbeiten müssen. Die einzigen Flächenmöglichkeiten in diesem Bereich stellen die Parkplätze an der Strengerstraße dar.
61	Die Bahnunterführung ""Unter den Ulmen"" als Gesamtkonstrukt mit der Abbiegung Diekstraße als Gesamtwerk ist schlecht gelöst. Stadteinwärts Rechtsseitig fahrend in Höhe der Diekstraße ist nicht einmal eine Bordsteinabsenkung vorhanden um die Straße zu kreuzen. Stadtauswärts ist es sehr kompliziert geradeaus in den Westfalenweg weiterzufahren weil erst die Linksabbiegespur gekreuzt werden muss (Wobei der Rückwärtige Verkehr durch die Verschwenkung nicht einsehbar ist) und dann kommt dort eine Bettelampel. Ich selber habe angewöhnt auf der Fahrbahn zu fahren weil die Radverkehrsanlage an der Unterführung völlig ungenügend ist.	Für das Jahr 2017 ist eine Deckensanierung für den Bereich Rhedaer Straße/unter den Ulmen geplant. Die Situation für den Radfahrer wird in diesem Zusammenhang verbessert. Es wird geprüft, inwieweit die Weiterfahrt stadtaus-
160	Dammstraße/ Unter den Ulmen: Wer hier auf dem Radweg von der Eisenbahnbrücke stadtauswärts geradeaus in den Westfalenweg fahren will, lebt gefährlich. Rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge sind durch einen Blick nach links kaum zu sehen. Große Unfallgefahr. Die Rechtsabbiegespur für KFZ gehört abgeschafft.	wärts in den Westfalenweg verbessert werden kann.
148	Paul-Westerfrölke-Weg kreuzt die Wiesenstraße per Zebrastreifen. Schon heute warten Autofahrer die kreuzenden Radfahrer ab. Hier sollte die aktuelle Verkehrsregel der Ist-Situation angepasst werden. Vorrang für den Verkehr auf dem Paul-Westerfrölke-Weg durch Aufpflasterung und geänderte Vorfahrtsregelung. Das gibt Rechtssicherheit entsprechend des schon heute praktizierten Verkehrs und beschleunigt den Radverkehr auf dieser Hauptverbindung für Radfahrende	Der Paul-Westerfrölke-Weg gehört als grüne Achse zum Zielkonzept Radverkehr. Inwieweit der Radfah- rer an dem Knoten Wiesenstraße stärker bevorrech- tigt werden kann, wird geprüft. (Maßnahme A. 12 Fahrradfreundliche Knotenpunkte)
149	Kreuzung des Dalkewegs mit den Bahnschienen der TWE-Strecke ist für Fahrräder mit z.B. Kinderanhänger unpassierbar. Die Sperrgitter müssen breite Durchlässe ermöglichen. Der herannahende Bahnverkehr könnte durch eine synchrone Signalisierung mit den Bahnübergängen Verler-Straße und Stadtring zusätzlich gesichert werden.	Die beschriebenen Umlaufschranken gehören in die Zuständigkeit der TWE/ Captrain, die für die Infrastruktur und Sicherung der Bahnübergänge zuständig ist. Da die Sicherungsanlagen nach den damals gültigen Richtlinien gebaut worden sind, entsprechen diese nicht den heutigen Standards. Dies betrifft auch die Belange mobilitätseingeschränkter Personen. Die Stadt Gütersloh hat in der Vergangenheit bereits auf die Defizite hingewiesen.
170	Aufm Reck: TWE-Umlaufgitter zu klein für Fahrräder mit Anhänger / Mehrspurräder. Im Winter wird der Weg zwischen der Pension 408 und der Straße Auf dem Reck nicht geräumt, obwohl es die offizielle Umleitung zur Verler Straße / Autobahnanschlussstelle ist.	
155	Verbindung zwischen Yorckstraße und Kahlertstraße ist ein reiner Fußweg der an der Fußgängerampel endet. Es wäre wünschenswert hier Radfahren zu erlauben um die Zufahrt zum Nordbad hier zu ermöglichen. An die Regelung hält sich eh niemand.	Eine Verbindung zum Nordbad ist sowohl über die Jahnstraße, als auch über die Goethestraße gegeben.

156	Radfahrer werden auf der Moltkestraße Stadteinwärts an der Ecke Bismarckstraße auf den Fußweg verschwenkt. Dadurch kommt es gerade morgens zu starkem Gedränge an der Fußgängerampel. Da die Moltkestraße beidseitig der Bismarckstraße Zone 30 ist spricht nichts dagegen das auch Radfahrer auf der Fahrbahn verbleiben	Es ist richtig, dass Radfahrer in Tempo-30-Zonen grundsätzlich als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer die Fahrbahn nutzen dürfen. Im Bereich der Kreuzung Moltkestraße/Bismarckstraße werden die Radfahrer bewusst auf das Hochboard geführt, um den zahlreichen Schüler-/innen die zum städtischen Gymnasium fahren eine (subjektiv) sichere Querung zu ermöglichen. Wer lieber auf der Fahrbahn möchte, kann dies tun.
164	Vom Bahnhof kommend und links in die Lindenstraße fahren ist kein Vergnügen. Nehme ich den Fahrradweg habe ich sowohl Zebrastreifen als auch eine Ampel zu beachten. Bleibe ich auf der Straße muss ich mich zwischen Autos und Busse zwängen. Wünschenswert ist eine Fahrradspur für Linksabbieger.	der vorhandene Straßenquerschnitt lässt es nicht zu eine separate Spur für linksabbiegende Fahrradfahrer zu markieren.
169	Verler Straße in Höhe Berensweg: Führung des Radweges ist lebensgefährlich, da diverse LKW- und PKW-Fahrer den Radweg nach dem Verschwenken auf die asphaltierte Fahrbahn als Verlängerung der Einfädelspur betrachten. Mindest- und Sicherheitsabstände zur Seite werden nicht eingehalten: PS: Mein Fahrrad ist 1,10 Meter in der Spurweite und 60 cm hoch. Betonblumentöpfe in der Einfädelung und vor dem Radweg-Schwenk könnten Wunder wirken. Außerdem führt der Radweg mit ungenügender Markierung durch den Wartebereich des öffentlichen Nahverkehrs, was immer wieder Probleme schafft.	Für die Radfahrerführung in der Ortsdurchfahrt Spexard liegt bereits ein Änderungskonzept vor. Eine Umsetzung erfolgt voraussichtlich im Jahr 2017.
172	So wie an der Kreuzung Dalkestr./Neuenkirchener Str. sollte eine Fahrradzone vor den wartenden Autos an der Ampel an vielen anderen Kreuzungen eingerichtet werden, z.B. auch an der Kreuzung an der Bibliothek (Dalkestr./Kirchstr./Berliner Str./Blessenstätte)	Diese Anregung wurde mit in den Masterplan aufge- nommen. Bestehende Knotenpunkte sollen hinsicht- lich ihrer Radfahrerfreundlichkeit überprüft werden. (Maßnahme A. 12 Fahrradfreundliche Knotenpunkte)
Moto	risierter Individualverkehr	
Parke	n en	
62	Wenn größere Fahrzeuge auf dem Parkstreifen halten, ist eine Sicht an der Kreuzung Bäckerkamp / Kahlertstraße nach rechts in die Kahlertstraße nicht möglich.	Es wird geprüft, ob die notwendigen Sichtdreiecke eingehalten werden.
63	Die Schallückstraße ist kaum noch zu befahren, weil sooo viel Autos hier parken - die Straße ist zu eng zum Parken.	Das Ordnungsamt wird hier zunächst kontrollieren, ob die zur Verfügung stehenden Parkbereiche nicht ausreichen.
65	Vor der Post sollten 8-10 Minuten freies Parken erlaubt sein, damit das Abgeben eines Briefchens/Päckchens unproblematischer wird.	Der politische Beschluss spricht dagegen. An der Post besteht die Möglichkeit für 10 Cent ein Kurzzeitticket

		(sechs Minuten Parken) zu lösen.
66	Erhöhung der Parkgebühr auf dem Marktplatz, um das Radfahren attraktiver zu machen.	Der 1-Euro-Tagestarif auf dem Marktplatz wird von der Politik gefordert. Eine Erhöhung der Parkgebühr kann daher nicht in Aussicht gestellt werden.
67	Errichtung eine P+R Parkplatzes für Bahnreisende in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes. Wichtig ist die 24/7 Zugänglichkeit, da Züge fast immer fahren oder durch Verspätungen im Bahnverkehr das abgestellte KFZ immer zugänglich sein muss.	Im Bereich des Hauptbahnhofs stehen hierfür gegenwärtig keine Flächen zur Verfügung.
68	Die Parkraumbewirtschaftung endet derzeit in der Bohlenstraße. Dies führt dazu, dass auswärtige Parker vermehrt in der Johann-Sewerin-Straße parken. Das Erreichen des eigenen Grundstücks wird dadurch häufig erschwert. Zudem leidet optisch auch die Wohnqualität. Deshalb Plädoyer zu einer Ausweitung der bewirtschafteten Zone.	Ob die bewirtschaftete Zone hier erweitert werden kann, wird geprüft.
Durc	nfahrtsverbote	
69	In der Worth: Viel zu viele Autos, die diese Abkürzung nutzen. Bitte die Fahrer überprüfen, ob es sich um Anlieger handelt oder clevere Pendler, die keine Schilder erkennen können. PS: Geschwindigkeitskontrollen bieten sich auch an, die Zahl 30 verstehen viele Fahrer in der Rushhour auch nicht. PS: Wo bleibt der Fuß- und Radweg?	Die Straßenverkehrsordnung sieht die Anlage von Radwegen in Tempo 30-Zonen nicht vor. Radfahrer können hier als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer-/innen die Fahrbahn benutzen. Die geringen Fußgängeranteile in der Worth rechtfertigen die Anlage eines Gehweges nicht. Eine Überprüfung der gefahrenen Geschwindigkeiten wird durchgeführt.
70	Das Durchfahrtverbot auf dem Postdamm muss besser kontrolliert werden	Es werden neue Schwellen im Postdamm installiert. Diese machen eine Durchfahrt für Nicht-Anlieger weniger attraktiv.
Lkw-	Verkehre	
	Gütersloh ist umgeben von Autobahnen und Bundesstraßen. Leider bleibt erkennbar, dass gerade der regionale, bzw. überregionale Schwerlastverkehr oft die Gütersloher Straßen benutzt, um so Abkürzungen von Autobahnabfahrt zur Autobahnauffahrt zu erreichen. Dies führt besonders in Friedrichsdorf (davor in Isselhorst) und auf der Brockhäger Straße zu Überbelastungen. Dies wird auch eintreten, wenn die B 61 zwischen Bielefeld und Rheda-Wiedenbrück vierspurig ausgebaut wird. Damit sind alle Klimaziele nicht erreichbar. Von daher müssen vor allem Durchfahrverbote greifen, die den LKW Verkehr zwingen die Autobahnen zu nutzen. Dazu gehören auch entsprechende Mautstellen an den Ortseingängen.	Mit dem Ziel die Siedlungsbereiche hinsichtlich der Beeinträchtigungen von Seiten des Güterverkehrs zu entlasten wurde im Rahmen der Mobilitätsstrategie des Kreises Gütersloh die Maßnahme formuliert ein Lkw-Routing auf Kreisebene zu implementieren. Die Stadt Gütersloh wird sich an dieser Maßnahme beteiligen (Maßnahme C.5)

72	Haller Straße: Durchfahrtsverbot für LKW wirkt sich positiv auf die Lärmbelastung, das Verkehrsaufkommen und wahrscheinlich auch die Luftqualität aus. Spazieren gehen im Dorf ist nun deutlich attraktiver.	
150	Isselhorster Kirchplatz: Durchfahrverbot für LKW zwingt zu weiten Umwegen. Verkehrsverlagerung und mengenmäßig höherer Ausstoß von Abgasen.	LKW müssen aber nicht durch den Ortskern fahren.
Sonst	iges	
73	In der Sackgasse liegt ein Miele-Parkplatz. Nachmittags (Feierabend) fahren die Autos daher sehr schnell durch den Teutoburger Weg. Da hier viele Kinder spielen, ist dies ein Gefahrenpotential. Vielleicht kann dem mit Hinweisschildern auf 30km/h entgegen gewirkt werden.	Die Stadt Gütersloh wird prüfen, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit hier überschritten wird.
74	Zebrastreifen vor dem Bahnhof reduzieren oder Fußgängerverkehr unter die Straße verlegen - als Zugang könnte die ""Fahrradstation" dienen.	
132	Zebrastreifen vor dem Bahnhof reduzieren oder Fußgängerverkehr unter die Straße verlegen - als Zugang könnte die "Fahrradstation" dienen. Das hält den PKW-Verkehr in Fluss - fließendender Verkehr erzeugt weniger CO2. Vorhandene Straße nicht immer enger gestalten - Enge führt bei Autofahrern zu Stress und Aggressivität. Nicht bei jeder Straßenbaumaßnahme die Parkflächen reduzieren (s. Lindenstraße) - wenn keine Parkplätze mehr da sind kommt auch keiner mehr in die Stadt.	Wird im Rahmen des ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept) bzw. städtebaulichen Wettbewerb geprüft.
75	Tempo 30 auf der Kahlertstraße zwischen Berliner Straße und Ring einrichten. Dadurch Radverkehr auch auf der Straße machbar.	Radverkehr ist auch bei Tempo 50 auf der Fahrbahn machbar. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die zulässige Höchstgeschwindigkeit hier auf Tempo 30 reduziert werden soll. Entlang der Kahlertstraße befinden sich keine empfindlichen Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen oder Seniorenzentren.
133	Brackweder Straße/Windelsbleicher Straße: Kreisverkehr	Die Anlage eines Kreisverkehres in diesem Bereich wurde bereits im Planungsausschuss thematisiert. Jedoch lässt der zur Verfügung stehende Straßen- raum die Anlage eines Kreisverkehres nicht zu.
ÖPNV		
Linier	führung	
76	Das Wilhelm-Florin-Zentrum wird auf beiden Seiten, Kaiserstraße und Berliner Straße nicht mehr von Stadtbussen angefahren. Wo nun mit dem Neubau noch deutlich mehr mobilitätseingeschränkte Menschen dort hinziehen, muss die Linienführung der Stadtbusse hier überarbeitet werden. Zumal die Ein- und	Das Wilhelm-Florin-Zentrum wird von den Regional- linien 87 und 95 angefahren.

	Ausstiegsmöglichkeit in der Kaiserstraße für Menschen mit Rollator, Rollstuhl oder anderer Gehbehinderung nicht möglich ist. Auch ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen wollen mobil bleiben. Und gerade sie sind auf den ÖPNV angewiesen.	
77	Die Linie 206 vom Brockweg kommend hat keine Anbindung an die Innenstadt (Berliner Platz, Bibliothek). Gewohnte Fahrradwege sind so nicht mit dem Bus zu ersetzen. Bitte um die Führung über Dalkestraße/Kirchstraße	Eine Führung über die Dalkestraße/ Kirchstraße würde dazu führen, dass die Haltestelle Lindenstraße nicht bedient werden kann.
78	Stadthalle und Theater in das Busverkehrsnetz einbinden. Dabei berücksichtigen, dass nach der Veranstaltung die Besucher einerseits sofort nach Hause fahren wollen, andererseits aber auch noch ein Stündchen in der Sky-Lobby oder in andere Lokalitäten des Umfelds verweilen möchten. Vielleicht sogar Theaterkarten incl. Busfahrtkarte anbieten	Stadthalle und Theater sind über die Linie 208 in das Busverkehrsnetz eingebunden.
79	Es ist schade das der ÖPNV Rückzug weitergeht und jetzt keine Linie mehr durch den Stellbrink fährt. Bewohner der Emssiedlung sind nun noch mehr abgeschnitten. Schön wäre es gewesen eine Linie z.B. bis zur neuen Mühle oder in die Emssiedlung zu ziehen um eben auch den Ländlichen Raum abzudecken.	Die Weiterentwicklung des ÖPNV in Pavenstädt wurde als Maßnahme mit in den Masterplan aufgenommen.
Takt		
I GRE		
80	Von drei Zügen, die aus Bielefeld kommen hat nur einer eine Wartezeit von unter 20 Minuten auf den nächsten Bus. Wenn dieser Zug wenige Minuten Verspätung hat ist er auch nicht mehr zu erreichen und es entsteht eine Wartezeit von 30 Minuten. Das ist für Pendler einfach zu viel. Takt wieder auf 20 Minuten oder besser an den Bahnverkehr anpassen.	Eine Vernetzung auf Verspätungen aufzubauen ist sehr schwierig.
	nächsten Bus. Wenn dieser Zug wenige Minuten Verspätung hat ist er auch nicht mehr zu erreichen und es entsteht eine Wartezeit von 30 Minuten. Das ist für Pendler einfach zu viel. Takt wieder auf 20 Minuten	· · ·

während im normalen Taxitarif der Nachtkilometer 2 Euro kostet (abgesehen vom Grundpreis, der wird verkehr ist eine telefonische Anmeldung bis spätesaber durch das Busticket abgegolten) tens 30 Minuten vor Fahrtantritt erforderlich. Die Nummer in Restaurants auszuhängen ist sicherlich möglich. Aber alternativ kann man sie auch einfach im Handy einspeichern. Haltestellen Die Haltestelle Hermann-Simon-Str., stadtauswärts wird zu oft überfahren und dann hält der Bus erst wie-Das Problem ist bekannt. Es wird eine schraffierte der am Kreishaus. Vermutlich wird die Haltestelle von den Busfahrern übersehen oder nicht angefahren, Fläche aufgetragen, damit die Sicht nicht durch parweil dort vor der Bäckerei zu viele Autos halten und der Bus die Haltestelle nicht mehr anfahren kann. Hier kende Pkw verdeckt wird. muss ein ausreichend großer Bereich als absolutes Halteverbot ausgewiesen werden. Wenn der ZOB neu konzipiert wird (Maßnahme B.7: Die Zeit zum Umsteigen ist für ältere Menschen mit Rollator zu kurz. Die Busse halten oft unterschiedlich Perspektive für den ZOB prüfen), wird ein barriereund einige Bordsteinkanten sind zu hoch. freier Umbau fokussiert. Haltestelle attraktiver gestalten (Wartehäuschen) In allen neuen Wartehäuschen soll ein Bus Linien Netzplan ausgehängt werden. Nicht nur der SWG-Linien, sondern aller Linien die im Gütersloher Stadtgebiet unterwegs sind. Verkehrsplaner einstellen, die alle Per-Wer ist mit allen Personenbeförderern gemeint? Die sonenbeförderer in ein Linien-Netz einbinden,(s. GNU - Internetseite) dadurch die Taktzeiten erheblich ver-Stadt- und Regionalbuslinien sind in ein gemeinsakürzen und Linien verbinden. Dadurch werden Umsteigemöglichkeiten in den Stadtteilen geschaffen, Fahrmes Netz eingebunden. Die Taktzeiten können nicht strecken und Fahrzeiten verkürzt. Alle Linien kreuzen den Stadtring, auch dort Umsteigemöglichkeiten verkürzt werden, da es nicht mehr als die bekannten schaffen. Personenbeförderer gibt?! Um am Stadtring Umstei-Verkehrsplaner einstellen, die alle Personenbeförderer in ein Linien-Netz einbinden,(s. GNU - Internetseite) gemöglichkeiten zu schaffen, müssten die Linien den dadurch die Taktzeiten erheblich verkürzen und Linien verbinden. Dadurch werden Umsteigemöglichkeiten Stadtring an den gleichen Bereichen kreuzen. Dies ist in den Stadtteilen geschaffen, Fahrstrecken und Fahrzeiten verkürzt. Alle Linien kreuzen den Stadtring, bei einer sternförmigen Erschließung des Stadtgebie-

sollte von 500m auf 1.500, erhöht werden. Es kann nicht sein, dass man für 500m Taxifahrt 3 Euro zahlt,

auch dort Umsteigemöglichkeiten schaffen. Ein 1 Euro Tagesticket einführen. Einfach und schnell lesbare

Fahrpläne auch auf der Internet-Seite der Stadt GT installieren. Einen Gesamtfahrplan für alle Linien erstel-

len in gut lesbarer Schriftgröße Nachfrage anregen über wesentlich mehr Werbung.

Tarife

161

83

89

84

85

Ein 1 Euro Tagesticket einführen.

Die Weiterentwicklung der Ticketangebote wurde als

tes ausgeschlossen.

ist durchaus zumutbar. Für die Fahrten im Bedarfs-

	Einfach und schnell lesbare Fahrpläne auch auf der Internet-Seite der Stadt GT installieren. Einen Gesamtfahrplan für alle Linien erstellen in gut lesbarer Schriftgröße Nachfrage anregen über wesentlich mehr Werbung. Einführung eines Umwelttickets: Pro Person wird einmal im Jahr eine begrenzte Fahrtenzahl zum günstigen Preis (z. B. 20 Fahrten für 20 EUR) angeboten.	Maßnahme mit in den Masterplan aufgenommen. Wie Vergünstigungen im Detail aussehen werden, steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest.
TWE		
91	Wenn die Teutoburger Wald-Eisenbahn für den Personenverkehr reaktiviert wird, sollten die Züge von und nach Verl und Harsewinkel möglichst nicht wie früher am alten TWE-Bahnhof "Gütersloh Nord" halten, damit umsteigende Fahrgäste mit Anschlusszügen von und nach Bielefeld bzw. Rheda-Wiedenbrück bzw. zu und aus den Stadt- oder Regionalbuslinien der etwas umständliche Fußweg über die vielbefahrene Friedrich-Ebert-Straße erspart wird. Vor einigen Wochen war zu lesen, dass sich die Stadt Gütersloh ein Vorkaufsrecht für das Postgebäude gesichert hat. Es wäre daher nun zu überprüfen, ob die Gleise der TWE durch das derzeitige Postgelände bis zum Willy-Brandt-Platz verlängert werden könnten. So wären Hbf und ZOB für umsteigende Fahrgäste von und zur TWE schnell und sicher erreichbar.	
92	Wenn die Teutoburger Wald-Eisenbahn für den Personenverkehr reaktiviert wird, wäre der bestehende Pendlerparkplatz an der Autobahn-Anschlussstelle in Spexard zu einer Park & Ride-Station auszubauen. So könnte das innerstädtische Straßennetz entlastet werden, denn über die TWE-Strecke wären von dort aus große Arbeitgeber wie Mohndruck und Miele, die Innenstadt aber auch das zukünftige große Gewerbegebiet auf dem ehemaligen Flughafen schnell und sicher erreichbar.	Ob eine Reaktivierung der Teutoburger Wald- Eisenbahn tatsächlich durchgeführt wird, entscheidet sich erst im Frühjahr 2017. Die geplanten Haltepunk- te sind Blankenhagen, Kahlertstraße, Hauptbahnhof,
93	Reaktivierung TWE (SPNV) Gütersloh-Verl: Im Berufsverkehr bestehen mit der Nachbarstadt Verl starke Pendlerverpflechtungen: 4.801 Ein- und Auspendler mit Gütersloh sowie weitere 3.325 Pendler von und nach Verl über Gütersloh hinaus nach Bielefeld, Rheda-Wiedenbrück und Harsewinkel (Quelle: Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld, Stand 14.05.2012). Dies führt zu einer erheblichen Verkehrsbelastung auf der Verler Straße und dem nachgelagerten Straßennetz. Die Schaffung eines zeitgemäßen, vertakteten Nahverkehrsangebotes auf der TWE-Schienenstrecke ist die einzige derzeit erkennbare Möglichkeit, eine spürbare Entlastung auf dieser besonders stark belasteten Straße zu ermöglichen.	Miele, Verler Straße, Auf der Haar, Spexarder Bahn- hof
95	Reaktivierung TWE (SPNV) Gütersloh-Harsewinkel: Im Berufsverkehr bestehen mit der Nachbar-stadt Harsewinkel starke Pendlerverpflechtungen: 2.872 Ein- und Auspendler mit Gütersloh sowie weitere 1.935 Pendler von und nach Harsewinkel über Gütersloh hinaus nach Bielefeld, Rheda-Wiedenbrück und Verl (Quelle: Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld, Stand 14.05.2012). Dies führt zu einer erheblichen Verkehrsbelastung auf der B 513 (Marienfelder Straße) und dem nachgelagerten Straßennetz.	

	Die Schaffung eines zeitgemäßen, vertakteten Nahverkehrsangebotes auf der TWE-Schienenstrecke ließe sich hier eine spürbare Entlastung auf der Straße herbeiführen.
97	Blankenhagener Weg/Brockhäger Straße: Bahnstation "Blankenhagen": Im Zusammenhang mit der geplanten Reaktivierung des Personenzugverkehrs von Gütersloh nach Verl und Harsewinkel ist im NWL-Nahverkehrsplan vom Oktober 2011 (Seite 135ff) auf der Teutoburger Wald Eisenbahn-Strecke u.a. die Einrichtung einer Regionalbahnstation im Stadtteil Blankenhagen vorgesehen. Aufgrund der solitären Lage des Stadtteils und der verhältnismäßig langen Busfahrzeiten wäre die schnelle direkte Bahnverbindung zum Gütersloh Hbf und in die Innenstadt eine sinnvolle Ergänzung und Verbesserung zum aktuellen ÖPNV-Angebot.
98	Stadtring Nordhorn/Carl-Miele-Straße: Bahnstation "Carl-Miele-Straße": Im Zusammenhang mit der geplanten Reaktivierung des Personenzugverkehrs von Gütersloh nach Verl und Harsewinkel ist im NWL-Nahverkehrsplan vom Oktober 2011 (Seite 135ff) auf der Teutoburger Wald Eisenbahn-Strecke u.a. die Einrichtung einer Regionalbahnstation im Stadtteil Nordhorn vorgesehen. Angesichts von 5.300 Mitarbeitern (Stand 2014) im Miele-Stammwerk, der teilweise stark belasteten innerstädtischen Straßenzuführungen und des Parkplatzdrucks im angrenzenden Wohngebiet ist eine schnelle direkte Bahnverbindung für Pendler im Einzugsbereich der TWE-Strecke zum größten Gütersloher Industrieunternehmen eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr.
99	Auf der Haar/Henkenhof: Bahnstation "Auf der Haar": Im Zusammenhang mit der geplanten Reaktivierung des Personenzugverkehrs von Gütersloh nach Verl und Harsewinkel ist im NWL-Nahverkehrsplan vom Oktober 2011 (Seite 135ff) auf der Teutoburger Wald Eisenbahn-Strecke u.a. die Einrichtung einer Regionalbahnstation im Stadtsteil Sundern vorgesehen. Aufgrund der Einrichtungen östlich des Stadtparks (Parkbad, "Die Welle", Schulzentrum Ost) sowie der Konversionsfläche auf der nahegelegenen Nachrichtenkaserne "Mansergh Barracks" wäre alternativ ein etwas weiter nördlich gelegener Standort für die Bahnstation im Bereich Stadtring/Verler Straße/Am Anger zu prüfen.
101	Verler Straße/Am Hüttenbrink: Bahnstation "Spexard": Im Zusammenhang mit der geplanten Reaktivierung des Personenzugverkehrs von Gütersloh nach Verl und Harsewinkel ist im NWL-Nahverkehrsplan vom Oktober 2011 (Seite 135ff) auf der Teutoburger Wald Eisenbahn-Strecke u.a. die Einrichtung einer Regionalbahnstation im Stadtteil Spexard vorgesehen. Aufgrund der häufig überlasteten Verler Straße und der verhältnismäßig langen und verspätungsanfälligen Buslinien wäre die schnelle direkte Bahnverbindung zum Gütersloh Hbf und in die Innenstadt eine Verbesserung zum aktuellen ÖPNV-Angebot. Die unmittelbare Nähe zur Anschlussstelle an die Bundesautobahn A2 bietet sich zudem für "Park&Ride" an.
102	Wenn die Teutoburger Wald-Eisenbahn für den Personenverkehr reaktiviert wird, wäre im Umfeld der Kreuzung Verler Straße/Stadtring Sundern ein zusätzlicher Haltepunkt für Schüler (Geschwister-Scholl-

	Realschule, Hauptschule Ost), für Sport- und Freizeitaktivitäten (Welle, Parkbad, Botanischer Garten, etc.) und dem neuen Gebiet für Wohnen und Arbeiten (Gelände der demnächst leerstehenden britischen Kaserne) zu prüfen.	
103	Wenn die Teutoburger Wald-Eisenbahn für den Personenverkehr reaktiviert wird, wäre im Umfeld der Carl-Bertelsmann-Straße/Sundernstraße ein zusätzlicher Haltepunkt für Schüler (Geschwister-Scholl-Realschule, Hauptschule Ost) und Berufstätige (Großdruckerei Mohn Media, Seil- und Drahtwerke Gustav Wolf, etc.) zu prüfen.	
	Mit insgesamt 26.295 ermittelten Fahrten zwischen Verl und Gütersloh (zuzüglich 1.027 zwischen Verl und Harsewinkel) verdeutlicht die im März 2014 durchgeführte Mobilitätsumfrage im Kreis Gütersloh das hohe Verkehrsaufkommen im Einzugsbereich der Teutoburger Wald Eisenbahn (TWE) und untermauert den Bedarf an einer neuen Regionalbahnverbindung. Die geplante direkte Anbindung am Gütersloher Hauptbahnhof könnte zudem auch einen Teil der 4.555 Fahrten zwischen Verl und Rheda-Wiedenbrück und 7.641 Fahrten von Verl nach Bielefeld von der Straße auf die Schiene verlagern.	
	Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) hat den Ausbau der momentan nur zum Gütertransport genutzten Eisenbahnstrecke Harsewinkel-Gütersloh-Verl für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV NRW) zur Förderung angemeldet. Zum Sommer 2016 ist landesseitig mit einer positiven Grundsatzentscheidung über die Finanzierung des bis zur Stufe des Bauausführung geplanten Regionalbahnprojektes zu rechnen.	
107	Schnellstmögliche Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der TWE-Strecke. 30 Minuten Taktverkehr in beide Richtungen mit Einfädelung in den Hauptbahnhof Gütersloh.	
108	Reaktivierung TWE (Anbindung Gewerbegebiet Flugplatz): Eine intakte Eisenbahnstrecke bietet auch die Option zur Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene. Besonders interessant ist dabei, dass das geplante interkommunale Gewerbegebiet auf dem ehemaligen Flugplatz bereits über ein funktionsfähiges Anschlussgleis mit der Teutoburger Wald-Eisenbahn verbunden ist.	
166	Carl-Miele-Straße/Teutoburger Weg: Haltestelle für die TWE	
Sonst	ges	
109	Betrifft Öffentlichen Personenfernverkehr; hier die Fernbusse: Fernbusse sollten zukünftig nicht mehr in die Stadt fahren. Das verkürzt die Fahrzeit der Fernbusverbindungen und entlastet die Verkehrssituation auf innerstädtischen Straßen und am Bahnhof. Ein Busbahnhof in der Nähe der Autobahnabfahrt mit P+R Parkplatz und 15 minütiger Anbindung an einen städtischen Linienbus sollte eingeplant werden. Fernbusse	Die Fernbusse kommen auch am späten Abend in Gütersloh an, sodass eine Anbindung an den Stadt- bus nicht gewährleistet werden kann. Vor diesem Hintergrund ist ein Haltepunkt im Zentrum sinnvoller.

	als wachsender Teil des öffentlichen Verkehrs sollten in Planungen vorgesehen werden.	
110	Das Wasserband belebt den Berliner Platz. Er ist auch groß genug, dass man mit dem Rollstuhl oben drauf stehen kann und an den Sitzflächen vorbei kann, wenn dort Personen sitzen. Nur die Stufen am Ende vor Karstadt sind für manche ein Problem. Sie haben nichts zum Festhalten und müssen deshalb das ganze Wasserband wieder zurückgehen. Vielleicht kann man hier mittig einen runden Edelstahlhandlauf anbringen. Zum einen sieht jeder den Handlauf und kombiniert, dass dort Stufen sind. Und zum anderen haben unsichere Fußgänger etwas zum Festhalten.	Die Gt-Marketing erarbeitet derzeit ein Konzept für den barrierefreien Zugang zum Einzelhandel in der Gütersloher Fußgängerzone.
111	Vergleicht man die Reisezeiten per Bahn oder per Auto zu wichtigen Nachbarstädten stellt man eklatante Ungleichheiten fest (z.B. mit Googlemaps). Dauert es mit der Bahn nach Bielefeld und Herford nur etwa halb so lange wie über die Straße, so muss der Pendler aus Detmold und Paderborn mit der Hälfte mehr Zeit rechnen, wenn er die Bahn benutzt (von Zielen abseits des Bahnhofs ganz zu schweigen!)	Das Schienennetz verbindet sehr viele Bahnhöfe in zahlreichen Städten miteinander. Dabei kann die Planung nicht nur die Stadt Gütersloh ausgerichtet werden.
	Es sollten Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in den Bussen geschaffen werden, damit nicht durch den ÖPNV abgedeckte Strecken, zum Beispiel im Außenbereich, verbunden werden können. Dadurch erhöhen sich die Möglichkeiten für einen klimafreundlichen Individualverkehr.	Die Mitnahme von Fahrrädern in den Bussen ist bereits heute erlaubt.
161	Verkehrsplaner einstellen, die alle Personenbeförderer in ein Linien-Netz einbinden, (s. GNU - Internetseite) dadurch die Taktzeiten erheblich verkürzen und Linien verbinden. Dadurch werden Umsteigemöglichkeiten in den Stadtteilen geschaffen, Fahrstrecken und Fahrzeiten verkürzt. Alle Linien kreuzen den Stadtring, auch dort Umsteigemöglichkeiten schaffen. Ein 1 Euro Tagesticket einführen. Einfach und schnell lesbare Fahrpläne auch auf der Internet-Seite der Stadt GT installieren. Einen Gesamtfahrplan für alle Linien erstellen in gut lesbarer Schriftgröße Nachfrage anregen über wesentlich mehr Werbung.	Wer ist mit allen Personenbeförderern gemeint? Die Stadt- und Regionalbuslinien sind in ein gemeinsames Netz eingebunden. Die Taktzeiten können nicht verkürzt werden, da es nicht mehr als die bekannten Personenbeförderer gibt?! Um am Stadtring Umsteigemöglichkeiten zu schaffen, müssten die Linien den Stadtring an den gleichen Bereichen kreuzen. Dies ist bei einer sternförmigen Erschließung des Stadtgebietes ausgeschlossen.
Zu Fu	ß	
Ampe	elschaltung	
		Aufgrund des deutlich höheren Verkehrsaufkom-

Verler Straße/Kampstraße: Fußgänger bekommen nur Grün nach Anforderung durch Bedienung des Drückers.

Aufgrund des deutlich höheren Verkehrsaufkommens in der Hauptrichtung würde durch die bei jedem Grün der Fußgänger/ Radfahrer in der Nebenrichtung notwendigen zusätzlich ablaufenden Schutzzeiten deutlich weniger Verkehr in der Hauptrichtung abgewickelt werden können -> Dies führt dann zwangsläufig zu mehr unnötigem Kfz-Rückstau und

113

		dadurch wiederum zu unnötig höheren Umweltbelastung durch stehende/ wieder anfahrende Kfz.
114	Fußgänger, die den Stadtring überqueren wollen bekommen nur Grün nach Betätigung eines Tasters	Siehe oben
115	Zum Überqueren der Carl-Bertelsmann-Straße müssen Fußgänger immer Grün mittels eines Tasters anfordern.	Siehe oben
116	Alte Buschstraße/Neuenkirchener Straße: Die Ampelschaltung für Fußgänger und Radfahrer sollte verbessert werden. Die Fußgängerampel wird zusammen mit der Ampel an der Kreuzung Stadtring/Neuenkirchener Str. geschaltet. Im Berufsverkehr ist dies sinnvoll, um einen Rückstau zu vermeiden. In den anderen Zeiten sollten hier die Wartewartezeiten für Radfahrer und Fußgänger verkürzt werden.	Die Umlaufzeiten können nicht flexibel angepasst werden.
117	Spexarder Straße/Joachimsweg: Die Ampelschaltung ist verkehrsabhängig. Da die Spexarder Straße sehr viel befahren ist, warten Fußgänger oft mehrere Minuten lang bis sie die Straße bei grün queren können. Dies führt dazu, dass die Ampel oftmals ignoriert wird. Vorschlag: Die Wartezeit auf eine zumutbare Zeitspanne verringern, auch auf die Gefahr hin, dass der Autoverkehr (der ohnehin oft zu schnell ist) ausgebremst wird.	Das ist auch an anderen Stellen im Stadtgebiet bei Fußgänger-LSA so. Eine Änderung führt dann unweigerlich zu unnötigen Rückstauungen und Wiederanfahren und Umweltbelastungen.
118	Die Umschaltung der Ampelphasen täglich gegen 13 Uhr geht voll zulasten der Fußgänger, habe es nicht gestoppt aber gefühlt mehr als drei Minuten Warten. Das lässt sich doch sicher auch anders lösen?!	Nein, da die LSA sich bei jeder Umschaltung in ein anderes Programm wieder entsprechend synchronisieren muss, ist dies unvermeidlich, da es sonst zu Fehlschaltungen kommen kann. Auch, wenn Anlagen im Rahmen einer Grünen welle zu einem Zeitpunkt umgeschaltet werden, müssen sie sich mit den übrigen LSA erst wieder synchronisieren.
Sonst	iges	
119	Durchbruch des Fußgängertunnels unter der Bahn in Richtung Süden. Dadurch Entlastung auf dem Willy- Brand-Platz.	Die Idee wurde bereits im Rahmen der geplanten Be- bauung des Güterbahnhofs thematisiert und geprüft. Auf dem Gelände wird eine Fläche für den separaten Zugang zum ehemaligen Gepäcktunnel freigehalten, sollte dieser reaktiviert werden.
120	Das Gebäude Münsterstraße 9 steht so schräg und weit in den Fußweg an der Daltropstraße, dass man dort kaum ohne die Gefahr dort runter zu fallen, vorbei gehen kann.	Da das Haus nicht versetzt werden kann und der vorhandene Straßenraum die Anlage eines breiten Gehweges an dieser Stelle nicht zulässt, biete es sich an den Gehweg auf der anderen Straßenseite zu benut-

		zen.
121	Kaiserstraße: Drangvolle Enge in der morgendlichen Rushhour: zwischen Wartehäuschen, Kneipentischen und abgestellten Fahrrädern behindern sich Busfahrgäste und Fußgänger gegenseitig.	
127	An der Bushaltestelle D4 stehen so viele Fahrräder rum, dass für Blinde und Rollstuhlfahrer die Zugang zum Bus, aber auch das Vorbeikommen oft kaum möglich ist. Die Fahrräder werden zum Teil direkt am Haltestellenschild angekettet. Und im Sommer verengt das Mobiliar von der Kneipe das Ganze zusätzlich. Vor allem für Blinde besteht hier auch Verletzungsgefahr. Hier muss für Abhilfe gesorgt werden.	Das Problem ist bekannt. Der ZOB ist räumlich an seine Grenzen kommen. Die Stadt hat sich das Vorkaufsrecht des Postgeländes gesichert. Somit ist eine Neustrukturierung von Flächen möglich.
128	Die Möbel der Gastronomie an der Kaiserstr. Gegenüber dem Willi-Brandt-Platz behindern Fußgänger, weil sie oft kreuz und quer auf dem Gehweg stehen. Für Behinderte mit Rollstuhl oder Rollator ist oft kaum ein Durchkommen. Blinde laufen u.U. in die Möbel und verletzen sich. Auf jeden Fall müssen alle regelmäßig auf den Radweg ausweichen. Und die Situation behindert zusätzlich den Fußgängerüberweg.	
122	Die Pättkes in der Stadt und im Umland sind so attraktiv, dass sogar Gütersloh Marketing damit wirbt. Auf Privatgelände ist die Benutzung jedoch oft nur geduldet. Die Stadt sollte deshalb mit einem Fusswege-Konzept für die langfristige Sicherung von Wegerechten sorgen.	Dieser Vorschlag wurde mit in den Masterplan aufgenommen (Maßnahme A.1.: Verlängerung und Aufwertung des Pättkensystems)
Barrie	refreiheit	
123	Am Bahnhof brauchen wir klare taktile Hilfen, damit Sehbehinderte und Blinde den Weg in die Innenstadt finden. Außerdem müssen entweder die Behindertenparkplätze besser von Falschparkern freigehalten werden oder wir brauchen noch mehr Rollstuhlparkplätze. Bei der Neugestaltung wäre auch eine interaktive Informationstafel mit ertastbarem Stadtplan wünschenswert.	Wird im Rahmen des ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept) bzw. städtebaulichen Wettbewerbs berücksichtigt.
64	Behinderten-Parkplätze reduzieren, die sind immer frei, auch in der Strengerstraße.	Das ist ein subjektiver Eindruck.
124	Um den Christian Heyden Weg für Rollstuhlfahrer und Rollatornutzer befahrbar zu machen, müsste man hier einen glatt gepflasterten Streifen einbringen. Das würde den Weg auch für Radfahrer attraktiver machen. Und der weitere Weg um die Martin Luther Kirche müsste ebenfalls ausgebessert werden.	Der Weg um die Martin-Luther-Straße befindet sich wirklich in einem schlechten Zustand. Die Steine sind teilweise locker und für Rollatorbenutzer ein Hindernis. Es wird geprüft, ob eine Verbesserung der Situation, auch im Christoph-Heyden-Weg, hergestellt werden
	Für die Verbindung von Dusieskanlete zum Thester brausben wir eine elette Dflesterung eder mind eines	kann.
125	Für die Verbindung vom Dreiecksplatz zum Theater brauchen wir eine glatte Pflasterung oder mind. einen glatt gepflasterten Streifen, damit hier Gehbehinderte nicht stolpern und Rollstuhlfahrer wie Rollatornutzer ohne starke Erschütterungen den Weg bewältigen können.	Dem können wir zustimmen. Das Kopfsteinpflaster ist für Gehbehinderte ein Hindernis. Ob ein Teil des ohnehin schmalen Wegs asphaltiert werden kann, wird

90	Der Dreiecksplatz ist mit dem Bus nicht barrierefrei erreichbar und der Weg von den Haltestellen Spiekergasse oder Theater ist für Gehbehinderte und alte Menschen oft schon wieder zu weit.	geprüft.
130	Das Befahren der Bogenstraße mit dem Rollstuhl ist auf Grund des extremen Kopfsteinpflasters unmöglich. Man kann als Rollstuhlfahrer nur mit Schmerzen oder Spastiken zum Kino oder zur Weberei kommen. Hier sollte wenigstens ein ausreichend breiter Streifen glatt gepflastert werden.	
126	Wiedenbrücker Straße/ Westring: Kreuzungsbereich an den abgesenkten Bordsteinen nicht barrierefrei (alleiniges überqueren mit Rolli nicht möglich bzw. trotz Schieben gefährlich), Lage direkt an Förderschule	Es wird geprüft, ob hier eine Verbesserung der Situation herbeigeführt werden kann.
129	Stadtpark: Es wäre schön, wenn die hier befindlichen Rollstuhlparkplätze befestigt würden. Wenn der Untergrund nass ist, hängt der ganze Matsch an den Rädern. Und man verschmutzt sich die Kleidung beim Verladen. Außerdem nimmt man den Matsch mit ins Auto.	Das ist nachvollziehbar. Ob eine Verbesserung der Situation herbeigeführt werden kann, wird geprüft.
131	Die hinter der Bibliothek befindlichen Rollstuhlparkplätze kann man nur nutzen, wenn man kein Problem mit betrunkenen und ungepflegten Personen hat. Man muss an denen eng vorbei fahren, was manchmal sehr schwierig ist. Man kann die Reaktion von denen nicht einschätzen. Hier sollte öfters mal Streife gegangen werden und dafür gesorgt werden, dass dies sich als Treffpunkt wieder auflöst. Viele beschweren sich, dass man dort auf Grund dieser Situation nicht parken kann.	Das Problem ist bekannt. Die vorhandenen, Fahrradboxen und überdachten Fahrradständer, unter denen sich die sozial benachteiligten Menschen regelmäßig getroffen haben, wurden hier bereits entfernt.

Anhang B: Unfallreiche Straßen in der Stadt Gütersloh (2012-2014)⁵⁷

Straße	Unfälle gesamt / mit PS	Tote ge- samt (R/F)	SV ge- samt (R/F)	LV gesamt (R/F)	Hauptunfalltypen
Verler Straße	533 / 82	1 (1/0)	19 (7/2)	60 (15/3)	Unfall im Längsverkehr, Abbiegeunfall, sonstiger Unfall
Nordring	422 / 63	1 (0/1)	8 (2/0)	50 (22/2)	Unfall im Längsverkehr, Abbiegeunfall, sonstiger Unfall
Berliner Straße	415 / 63	0 (0/0)	7 (3/1)	46 (22/3)	sonstiger Unfall, Unfall im Längsverkehr, Unfall durch ruhenden Verkehr
Carl-Bertelsmann-Straße	334 / 51	0 (0/0)	12 (7/0)	34 (25/2)	sonstiger Unfall, Unfall im Längsverkehr, Einbiegen/Kreuzen-Unfall, Abbiegeunfall
Friedrich-Ebert-Straße	323 / 43	0 (0/0)	6 (2/1)	30 (11/3)	Unfall im Längsverkehr, sonstiger Unfall, Abbiegeunfall
Brockhäger Straße	297 / 52	0 (0/0)	6 (2/1)	29 (16/1)	sonstiger Unfall, Unfall im Längsverkehr, Einbiegen/Kreuzen-Unfall
Neuenkirchener Straße	284 / 67	0 (0/0)	6 (2/0)	57 (30/2)	sonstiger Unfall, Unfall im Längsverkehr, Einbiegen/Kreuzen-Unfall
Westring	254 / 46	0 (0/0)	12 (2/1)	30 (12/1)	Unfall im Längsverkehr, Einbiegen/Kreuzen-Unfall, sonstiger Unfall
Hans-Böckler-Straße	253 / 16	0 (0/0)	1 (0/0)	6 (4/1)	sonstiger Unfall
Marienfelder Straße	234 / 39	0 (0/0)	5 (2/1)	20 (7/2)	sonstiger Unfall, Unfall im Längsverkehr, Einbiegen/Kreuzen-Unfall, Abbiegeunfall
Herzebrocker Straße	234 / 35	0 (0/0)	7 (3/1)	20 (8/2)	sonstiger Unfall, Unfall im Längsverkehr, Abbiegeunfall
Wiedenbrücker Straße	202 / 38	0 (0/0)	3 (0/1)	30 (11/0)	Unfall im Längsverkehr, Abbiegeunfall, sonstiger Unfall

Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage der Kreispolizeibehörde Gütersloh

Abkürzungen: PS = Personenschaden; R = Radfahrer; F = Fußgänger; SV = Schwerverletzter; LV = Leichtverletzte

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Berücksichtigung fanden hier nur Straßen mit mehr als 200 Unfällen im Betrachtungszeitraum

Anhang C: Führungsformen im Zielnetz des Radverkehrs

Streckenabschnitt	Vorgeschlagene Führungsform	Beschilderung	Nötige Veränderung	
Am Schlangenbach	Fahrradstraße	244 mit Zusatz "Kfz frei"	Einrichtung der Fahrradstraße	
Auf der Kosten (zwischen Ohlbrocksweg und Nottebrocksweg)	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn	-	-	
Avenwedder Straße	Gemeinsamer Geh- und Radweg	240	-	
B61	Getrennter Geh- und Radweg	241	-	
Baumstraße (zwischen Johann- Sewerin-Straße und Königstraße)	Fahrradstraße	244 mit Zusatz "Kfz frei"	Einrichtung der Fahrradstraße	
Brinkstraße (ab Ortseingang)	Fahrradstraße	244 mit Zusatz "Kfz frei"	Einrichtung der Fahrradstraße	
Brockhäger Straße	Gemeinsamer Geh- und Radweg	240	-	
Brockweg	Mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Schutzstreifen)	_	-	
Brunnenstraße	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn	-	-	
Carl-Bertelsmann- Straße	Getrennter Geh- und Radweg	241	-	
Paul-Westerfrölke- Weg (zwischen Herzebrocker Straße und An der Bleiche)	Gemeinsamer Geh- und Radweg	240	-	
Dalkestraße	Fahrradstraße	244 mit Zusatz "Kfz frei"	Einrichtung der Fahrradstraße	
Eickhoffstraße	Fahrradstraße	244 mit Zusatz "Kfz frei"	Einrichtung der Fahrradstraße	
Friedrichsdorfer Straße (zwischen Avenwedder Straße und Güthstraße)	traße (zwischen Gemeinsamer Geh- und venwedder Straße Radweg		-	
Friedrichsdorfer Straße (zwischen Güthstraße und sselhorster Straße) Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (getrennter Geh-/Radweg ohne Benutzungspflicht)		ř	-	
Haller Straße (Isselhorster Straße bis Stadtgrenze)	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn	-	<i>;</i> -	
Herzebrocker Straße (zwischen Wilhelm- Bauman-Straße und Blessenstätte)	Mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Schutzstreifen)	-	Anlage von Schutzstreifen	
Johann-Sewerin- Straße	Fahrradstraße	244 mit Zusatz "Anlieger frei"	Einrichtung der Fahrradstraße	

Streckenabschnitt	Vorgeschlagene	Beschilderung	Nötige
Kahlertstraße	Führungsform Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Getrennter Geh- /Radweg ohne Benutzungspflicht)	-	Veränderung -
Moltkestraße	Fahrradstraße	244 mit Zusatz "Kfz frei"	Einrichtung der Fahrradstraße
Neuenkirchener Straße (ab Linteler Straße)	Linteler Straße bis Stadtring Benutzungspflichtiger Radweg; Stadtring bis Parkstraße Mischverkehr auf der Fahrbahn o. gertrenner Geh-/Radweg ohne Benutzungspflicht	-	-
Nottebrocksweg (zwischen Auf der Kosten und Stadtgrenze)	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn	-	-
Ohlbrocksweg (zwischen B61 und Holzheide)	Fahrradstraße	244 mit Zusatz "Kfz frei"	Einrichtung der Fahrradstraße
Ohlbrocksweg (zwischen Holzheide und Auf der Kosten)	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn	-	-
Oststraße (zwischen Brunnenstraße und Dalke)	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn	=	=
Oststraße (zwischen Dalke und Englische Straße)	Gemeinsamer Geh- und Radweg	240	~
Oststraße (zwischen Englische Straße und Verler Straße)	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn	-	-
Parkstraße (zwischen Buschstraße und Brunnenstraße)	Verkehrsberuhigter Bereich	325	-
Parkstraße (zwischen Brunnenstraße und Dalkestraße)	Fahrradstraße	244 mit Zusatz "Kfz frei"	Einrichtung der Fahrradstraße
Pävenstädter Weg	Fahrradstraße	Fahrradstraße	244 mit Zusatz "Kfz frei"
Postdamm	Fahrradstraße	244 mit Zusatz "Kfz frei"	Einrichtung der Fahrradstraße
Südring	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (getrennter Geh-/Radweg ohne Benutzungspflicht)	-	-
Stadtring Sundern	Getrennter Geh- und Radweg	241	-
Stadtring Nordhorn	Getrennter Geh- und Radweg	241	

Streckenabschnitt	Vorgeschlagene Führungsform	Beschilderung	Nötige Veränderung
Strothheide (zwischen Kahlertstraße und Am Schlangenbach)	Fahrradstraße	244 mit Zusatz "Kfz frei"	Einrichtung der Fahrradstraße
Ummelner Straße	Fahrradstraße	244 mit Zusatz "Kfz frei"	Einrichtung der Fahrradstraße
Verler Straße (zwischen Stadtgrenze und Stadtring Sundern)	Radfahrstreifen, sofern deren Anlage durchgängig möglich ist.		Anlage von Radfahrstreifen
Wilhelm-Baumann- Straße	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn	-	-
Windelsbleicher Straße	Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn	-	-

Anhang D: Qualitätsanforderungen an Radschnellwege des Landes NRW

Qualitätskriterium	Qualitätsanforderungen des Landes NRW						
Belag	■ in der Regel Asphalt, alte	■ in der Regel Asphalt, alternativ Pflaster (ungefasst)					
Beleuchtung	■ innerorts Beleuchtung (a	■ innerorts Beleuchtung (außerorts wünschenswert)					
Beschilderung	 Wegweisung nach den Hinweisen zur Wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW 						
Breite	Zweirichtungsrad (eigenständig geführt)	Einrichtungsradweg (straßenbegleitend)	Zweirichtungs- radweg (straßen- begleitend)	Radfahrstreifen	Fahrradstraße	Tempo 30-Zone/ -Abschnitt	
	≥ 4 Meter	3 Meter (netto)	4 Meter (netto)	3 Meter (zzgl. Si- cherheitstrenn- streifen)	3 Meter im Einrich- tungsverkehr, 4 Meter im Zweirichtungsverkehr (jeweils zzgl. Sicherheits- räume zum Parken)	In der Regel umzu- wandeln in eine Fahr- radstraße	
Direktheit	 weitestgehende Bevorrechtigung/planfreie Führung an Knotenpunkten, Priorisierung durch LSA (grüne Welle) 						
Führungsform	 Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr Freihalten von Einbauten (Ausnahme: Querungshilfen für den Fußverkehr) Grundsätzlich stehen verschiedene Führungsformen zur Verfügung Zweirichtungsradweg (eigenständig geführt) Einrichtungsradwege (straßenbegleitend) Zweirichtungsradweg (straßenbegleitend) Radfahrstreifen Fahrradstraße Tempo 30-Zone/-Straße 						
Kreuzungen	 weitestgehende Bevorrechtigung/planfreie Führung an Knotenpunkten, Priorisierung durch LSA (grüne Welle), in Tempo 30-Zonen Führung des RSW mit Vorrang an querenden Straßen innerhalb der Zone 						
Kurven	■ ≥ 20 Meter außerorts, sonst angepasst an die örtlichen Gegebenheiten						
Pflege	■ regelmäßige Reinigung und Winterdienst						