Umsetzung des Masterplans klimafreundliche Mobilität Gütersloh

Vorschläge für das Jahr 2017

Ausgehend vom Masterplan haben wir Maßnahmen ausgewählt, die mit der Priorität "hoch" und dem Umsetzungshorizont "kurzfristig" beschrieben werden. Diese sollten noch im Jahr 2017 zumindest begonnen, wenn möglich umgesetzt werden.

A.7 Aufbau des "Systems Radverkehr"	Beginn mit der Einrichtung eines Mängelbeseitigungs- Managements unter Einbezug der Bürger
A.8 Teilnahme am BYPAD und Beitritt zur AGFS	Das Bicycle Policy Audit "BYPAD" nimmt eine Bestandsaufnahme der Radverkehrsförderung vor. Der Lernprozess wird als Querschnittsaufgabe gestaltet
A.9 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes mit A.15-1.1	Es werden Premiumrouten als Fahrradstraßen oder Radschnellwege eingerichtet. Als erste Routen werden die Hohenzollernsraße – Münsterstraße- Berliner Straße – Dalkestraße sowie die XX Route (Schulen) eingerichtet Moltkestraße und Brücke über B61
A.12 Fahrradfreundliche Knotenpunkte	Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr wird erhöht, die Bearbeitung der Knotenpunkte erfolgt nach Unfallhäufigkeit Bispielhaft am Hüttenbrink?
A.13. Prüfung zur Sanierung der Fuß- und Radverkehrsbrücken über die B61	Abriss der Brücke zwichen Marienfelder Straße und Grenzweg
A.14 Programm zum Ausbau von Radabstellanlagen	
A. 16 Fahrradfreundliche Infrastruktur	Tempo 30 ist das Stadttempo der Zukunft
C.5 LKW Führungsnetz / LKW Routing	Keine LKWs in der Innenstadt, Verbesserung er gefühlten Sicherheit für Fuß- und Radverkehr
C.8 Geschwindigkeitsreduzierung	Gemäß der geänderten Straßenverkehrsordnung wird Tempo 30 vor allen Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern und Altenheimen geprüft und umgesetzt
D.1 Aufbau und Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements	Mit dem vorliegenden Konzept ist die Förderung einer Stelle möglich
D.3 Schulisches Mobilitätsmanagement D.5 Schulwegpläne für Fuß- und Radverkehr erarbeiten	Erarbeitung neuer Schulwegpläne; Schaffung einer Stelle mit Zuschussmitteln
D.6 Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)	Schaffung einer Stelle mit Fördermitteln

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-

Service keitsarbei 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 fahr-

Dienstleis

tung &

Netz &

Infrastruktu

Kommuni

kation &

Öffentlich

rad- 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 Nachbarkommunen 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.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.15-1.1 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:		

Priorität: mittel

Umsetzungshorizont: kurzfristig

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

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 Bedeutung 50. 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:	Х	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.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 wird ⁵². 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.

- 1) 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

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.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:
CO₂-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