

3.5 Handlungsfeld 4: Mobilität

Der Sektor Verkehr trägt in Deutschland als zweitgrößter Verursacher von Kohlenstoffdioxid erheblich zum Klimawandel bei. Im Jahr 2010 lag der Anteil des Verkehrs am CO₂-Ausstoß bei ca. 20 % (wovon der Straßenverkehr mit rund 19 % den Großteil ausmacht) hinter dem Energiesektor mit 51 %. Im Gegensatz zu fast allen Bereichen, in denen die CO₂-Emissionen seit 1990 erheblich zurückgehen, ist dieser Trend im Verkehrssektor nicht so stark ausgeprägt²⁵. Die Ursachen liegen auf der Hand: Zwar hat die Zahl der täglich zurückgelegten Wege nicht zugenommen, die Art und Weise, wie sie zurückgelegt werden, hat sich jedoch weg vom Fuß- und Radverkehr bzw. öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hin zum Auto verschoben. Für rund 61 % aller Wege steigen die Deutschen inzwischen in den privaten Personenkraftwagen (Pkw)²⁶. Gleichzeitig ist eine Zunahme des Verkehrsaufwandes (zurückgelegte Kilometer) festzustellen. So ist bspw. der Verkehrsaufwand im Güterverkehr (gemessen in Tonnenkilometern) zwischen 1991 und 2007 um 66 % und im Personenverkehr (gemessen in Personenkilometern) um 26 % gestiegen²⁷.

Im Kreis Gütersloh weist der Sektor Verkehr im Jahr 2010 mit 37 % den größten Anteil am Endenergieverbrauch auf. Bezogen auf die kreisweiten CO₂-Emissionen ist der Verkehr im Jahr 2010 mit rund 1,5 Mio. t für 36 % verantwortlich. Diese Anteile verdeutlichen dessen Klimarelevanz. Im Jahr 2012 sind rund 238.000 Kraftfahrzeuge im Kreis Gütersloh gemeldet, wovon rund 199.000 Personenkraftwagen sind (s. Abb. 23). Laut Angaben des Verkehrsclub Deutschland (VCD) legt jeder Bundesbürger im Schnitt 3,5 Wege (bspw. Wohnung – Arbeit, Wohnung – Supermarkt, Arbeit - Sport) pro Tag zurück, wobei ein Weg durchschnittlich 12 km beträgt²⁸.

²⁵ Website Umweltbundesamt, Difu 2011

²⁶ VCD 2007

²⁷ Difu 2011

²⁸ Statistisches Bundesamt 2011

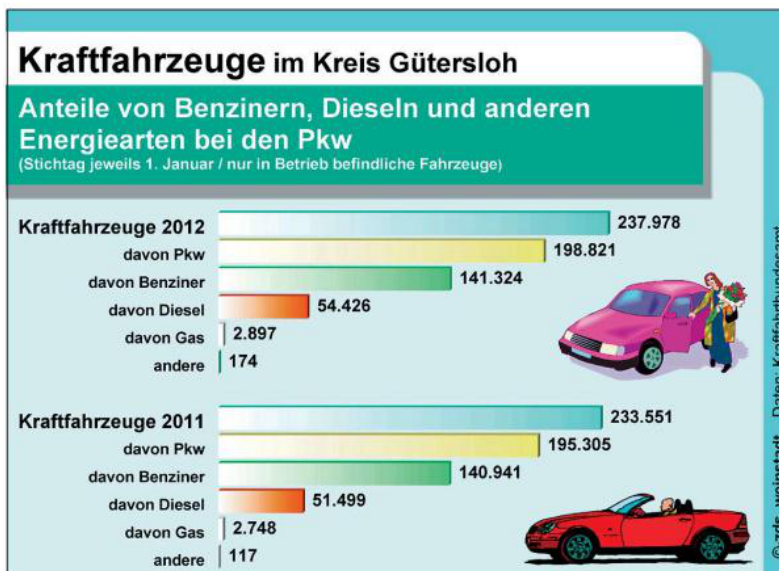


Abb. 23: Kraftfahrzeuge im Kreis Gütersloh²⁹

Da der Verkehr auch im Kreis Gütersloh eine notwendige Begleiterscheinung moderner Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften ist, „gilt es die Mobilitätsbedürfnisse und -erfordernisse des Einzelnen, der Gesellschaft und auch der Wirtschaft“³⁰ zu erfüllen. Zur Realisierung der Bedürfnisse sind u. a. im Rahmen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes Lösungswege zu entwickeln, die möglichst umweltfreundlich, ressourcenschonend und klimafreundlich sind. Oftmals ist eine umfassende Strategie erforderlich, die drei wesentliche Elemente vereint: 1. Verkehr vermeiden, 2. Verkehr verlagern und 3. Verkehr effizienter machen. Für den ersten Workshop im Handlungsfeld Mobilität dienten folgende drei Thesen als Arbeitsgrundlage:

- Kommunen im Kreis Gütersloh nur noch elektrisch unterwegs
- Kreisweites Mobilitätskonzept in OWL verabschiedet
- Modal Split im Kreis Gütersloh: Das Fahrrad liegt bei 40 %

Die Ergebnisse des ersten Arbeitstreffens wurden so zusammengefasst, dass während des zweiten Treffens fünf Projekte bearbeitet werden konnten. Die erarbeiteten Konkretisierungen hatten alle die Absicht, Maßnahmen zu entwickeln, die folgendes **Handlungsfeld-Ziel** unterstützen:

- Der CO₂-Ausstoß im Sektor Verkehr reduziert sich bis zum Jahr 2020 um 5 %.

Dieses Ziel wird durch folgende **Projekt-Ziele** ergänzt und konkretisiert, die während des zweiten Workshops erarbeitet und definiert wurden:

²⁹ Westfalen-Blatt Nr. 119, Ausgabe vom 23. Mai 2012

³⁰ Difu 2011

4.1 Mobilitätskonzept

- Der Kreis Gütersloh ist Vorreiter bei der vernetzten Mobilität.

4.2 Radmobilitätskonzept

- Der Kreis Gütersloh wird ausgezeichnet als fahrradfreundlicher Kreis.
- Neue Radschnellwege werden von Berufspendlern und Freizeitradlern intensiv genutzt.

4.3 Attraktiver ÖPNV und SPNV

- Erhöhung der Nutzerzahlen im ÖPNV und SPNV bis zum Jahr 2020 um mind. 30%.
- Der Kreis Gütersloh ist Vorreiter bei der vernetzten Mobilität.

4.4 Alternative Antriebe und E-Mobilität

- Der Kreis Gütersloh setzt technische Maßstäbe für alternative Antriebe.
- Die Anzahl der Fahrzeuge im Kreis Gütersloh mit alternativem Antrieb verzehnfacht (mind., da Ziele der Bundesregierung weit höher liegen) sich bis zum Jahr 2020.
- Im Jahr 2020 ist jedes 2. kommunale KFZ ein E-Fahrzeug, das mit Strom aus regenerativen Energien versorgt wird.

4.5 Energiesparender Individualverkehr

- Die Art des Verkehrsmittels wird von den Bürgerinnen und Bürgern im Kreis Gütersloh bewusst gewählt.

Die folgenden Projektmasken zeigen die erarbeiteten Ergebnisse.

Finanzierung/ Förderung:	Kreis Gütersloh, Kommunen des Kreises Gütersloh, VVOWL BMU-Klimaschutzinitiative
CO₂- Einsparpotential: Mögliche Ener- gieproduktion:	CO ₂ -Einsparpotential: - indirekt, durch Umstieg vom MIV auf Umweltverbund Energieproduktion: - keine

Handlungsfeld:	4. Mobilität
Projekt:	4.2. Radmobilitätskonzept
Leitprojekt:	Ja X Nein
Ziele, Zielgruppe:	<p>Handlungsfeld-Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der CO₂-Ausstoß im Sektor Verkehr reduziert sich bis zum Jahr 2020 um 5%. <p>Projekt-Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Kreis GT wird ausgezeichnet als fahrradfreundlicher Kreis. - Neue Radschnellwege werden von Berufspendlern und Freizeitradlern intensiv genutzt. <p>Zielgruppe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kreis-, Gemeinde- und Stadtverwaltungen, Radfahrer, Fahrradhändler, Bürger
Maßnahmen:	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung eines Radmobilitätskonzeptes <ul style="list-style-type: none"> ▪ Analyse, welche Radwege komfortabler gestaltet werden können ▪ Optimierung und Ausbau Radverkehrsanlagen ▪ Radverkehrsbedingungen optimieren (kurze Wege, Sicherheit, flüssiges Fahren, Vorrang vor MIV) ▪ Radwege und Fahrtrichtungen deutlicher ausschildern, kennzeichnen ▪ Radwege in den Innenstädten attraktiver gestalten - Erweiterung des Radwegenetzes <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlegen von attraktiven Radwegen zwischen den Ortsteilen unter Berücksichtigung von Klima- aber auch sozialen Aspekten (Demografie, Barrierefreiheit, Steigung, etc.) ▪ Radschnellweg zwischen Wiedenbrück und Gütersloh einrichten - Bedingungen in den Innenstädten für Radfahrer optimieren <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzahl von Abstellanlagen an zentralen Orten (Bahnhöfe, Rathäuser, Innenstadt, zentrale Einrichtungen) erhöhen. Die Abstellanlagen sollten preisgünstig, sicher sein. Die Fahrräder sollten darüber hinaus im Trockenen stehen. -> Möglichkeit: Fahrradtower. ▪ Schließfächer für Einkäufe in der Stadt installieren ▪ Einzelhändler auf fehlende Abstellmöglichkeiten für Räder aufmerksam machen - Mitnahmemöglichkeiten von Rädern im ÖPNV verbessern - Aufsetzen einer Informationskampagne: Informationen vermitteln, Infotag oder Broschüre zu Radwegen, Radfahrregeln, Sicherheit - Kooperation mit Radfahrbeauftragtem in Gütersloh - Förderung optimaler Beleuchtung der Radwege - Überprüfung bestehender Radwege -> hohe Nutzung, ggf. Ausbau -> Schnellstraße - Radschnellwege ausschildern - Bildung eines Netzwerkes, bspw. Runder Tisch „Mobilität“ - -> regelmäßiger Austausch zwischen Stadt, Polizei, Verkehrsverein, Radbeauftragtem, Bürger, etc. - Rahmenbedingungen zur Nutzung von Pedelecs und E-Bikes optimieren (Zustand der Radwege, Abstellmöglichkeiten, Sicherheit, etc.)

Arbeitsschritte/ Meilensteine:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zusammenfassung bestehender Ist-Analysen 2. Analyse bestehender Optimierungspotentiale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Radwege attraktiver gestalten ▪ Prüfung bestehender Wege zur Umstellung auf Radfahrstraßen 3. Bedingung in den Städten -> Stadt Gütersloh -> Abstimmung 4. Kreisweite Wege überprüfen -> Kreisverwaltung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung der Attraktivität der Wege 5. Projekt Radschnellweg (s.o.) 6. Schloß Holte-Stukenbrock -> Prüfung möglicher Radschnellweg
Verantwortlich:	Kreis Gütersloh – Markus Schwarzer, in Abstimmung mit KEK
Projektpartner:	Kreis Gütersloh, Kommunen, Fahrradbeauftragter der Stadt Gütersloh Martin Schöneweis, Verkehrsvereine, Fahrradhändler, Polizei, Bürger, Verkehrswacht, pro Wi
Gesamtlaufzeit:	<p>2013-2016</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zu Beginn: IST-Analysen durchführen, IST-Bestand erheben (Punkte 1 und 2 der Arbeitsschritte) -> bis Mitte 2014 - Aufbauend auf den Analysen: Potenziale ermitteln -> bis Mitte 2015 - konkrete Maßnahmenumsetzung -> fortlaufend
Kosten:	Jährlich 10.000 €
Finanzierung/ Förderung:	Kreis Gütersloh, Kommunen des Kreises Gütersloh, evtl. Förderungen für die Erstellung von Konzepten für Radschnellwege, mögliches Sponsoring (Fahrradhandel, Kreditinstitute) BMU-Klimaschutzinitiative
CO₂- Einsparpotential: Mögliche Ener- gieproduktion:	<p>CO₂-Einsparpotential:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indirekt, durch Steigerung des Radverkehrsanteils im Modal-Split zum Nachteil des MIV <p>Energieproduktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine

	<ul style="list-style-type: none"> - öffentliche Mittel um Fahrtkosten zu senken - Werksverkehr -> Fahrzeiten auf Schichtwechsel in Firmen anpassen
Arbeitsschritte / Meilensteine:	<ul style="list-style-type: none"> - Bestandsaufnahme bestehender Haltestellen aktualisieren - Marketingkonzept entwickeln -> Zielgruppen erweitern - Kundenbefragung durchführen (Fragebogen erstellen, Befragung durchführen, Auswertung mit Ergebnisermittlung) - Konzept ausarbeiten, wie ÖPNV attraktiver wird (Haltestellennetz, Kassenautomaten optimieren, etc.)
Verantwortlich:	VVOWL - Stefan Honerkamp Stadtwerke Gütersloh – Verkehrsbetriebe (Marc Lehmann)
Projektpartner:	Kommunen des Kreises, Fahrgastvertretung, externe Ingenieurbüros, interessierte Bürger, Unternehmen, Busunternehmen
Gesamtlaufzeit:	2013-2015
Kosten:	Personalkosten, Kosten für Erhebungen und Konzept
Finanzierung/ Förderung:	Infrastrukturförderung NWL, Kreis Gütersloh, Kommunen des Kreises, VVOWL, evtl. Sponsoring durch Anbieten von Werbeflächen für Unternehmen
CO₂-Einsparpotential: Mögliche Energieproduktion:	CO ₂ -Einsparpotential: <ul style="list-style-type: none"> - indirekt, durch Steigerung des Umweltverbundes und Verringerung des Anteils des MIV Energieproduktion: <ul style="list-style-type: none"> - keine

Handlungsfeld:	4. Mobilität
Projekt:	4.4. Alternative Antriebe und E-Mobilität
Leitprojekt:	Ja Nein X
Ziele, Zielgruppe:	<p>Handlungsfeld-Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der CO₂-Ausstoß im Sektor Verkehr reduziert sich bis zum Jahr 2020 um 5%. <p>Projekt-Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Kreis GT setzt technische Maßstäbe für alternative Antriebe. - Die Anzahl der Fahrzeuge im Kreis GT mit alternativem Antrieb verzehnfacht sich bis zum Jahr 2020. - Im Jahr 2020 ist jedes 2. kommunale KFZ ein E-Fahrzeug, das mit Strom aus regenerativen Energien versorgt wird. <p>Zielgruppe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kreis-, Gemeinde- und Stadtverwaltungen, Bürger, Unternehmen, Autohändler, Stadtwerke
Maßnahmen:	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau und Förderung von Elektro-Mobilität <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zweckorientierte Nutzung von E-Fahrzeugen bekannt machen: Pedelec (Botendienste <10km), E-Roller (Botendienste <20km), E-PKW (Transport 1-5 Personen, <100km), E-LKW (Transporte bis 1t, <100km) ▪ Ausschilderung von E-Tankstellen verbessern -> existierende Ladesäulen-App bewerben - Ausschließlich „grüne“ Energie für E-Mobility = Zero-Emission-Verkehr - Bau von Ladesäulen vor kommunalen Einrichtungen und Bahnhöfen - Touristische Ziele mit Ladsäulen für E-Mobile ausstatten - Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieb - Unternehmen werden motiviert, Fahrzeuge mit alternativen Antrieb anzuschaffen - Carports mit PV-Anlagen für die Eigenversorgung - Verlinkungen von den Kreis- und Kommunalseiten zu Internetseiten, die z. B. alle E-Tankstellen anzeigen, setzen, ausbauen, optimieren - Carsharing-Pools mit E-Fahrzeugen aufbauen
Arbeitsschritte/Meilensteine:	<ul style="list-style-type: none"> - Optimierung bestehender Verlinkungen, Setzen neuer Verlinkungen zu E-Mobilität-Informationsseiten, E-Ladesäulen-Finder - Aufbau einer zentralen Internetseite mit Verlinkungen zu interessanten Seiten - Anschaffen und Bewerben des 1. E-Fahrzeugs in den Kommunen -> öffentlichkeitswirksam präsentieren - Nach und nach konventionelle Flottenfahrzeuge durch E-Fahrzeuge ersetzen - E-Ladesäulen-Netz ausbauen (stark frequentierte Orte) - Einrichten einer Förderkulisse
Verantwortlich:	Stadtwerke Gütersloh – Monika Ulasiuk
Projektpartner:	Kommunen, Energieversorgungsunternehmen, Unternehmen, Berater (bspw. Ursin Wienke), Autohändler
Gesamtlaufzeit:	2013-2015, mit Option auf Verlängerung
Kosten:	Personalkosten, Kosten für E-Fahrzeuge Im Rahmen der Förderkulisse: Fördergelder

Finanzierung / Förderung:	evtl. Sponsoring durch Autohändler und Energieversorgungsunternehmen BMU-Klimaschutzinitiative
CO₂- Einsparpotential: Mögliche Ener- gieproduktion:	CO ₂ -Einsparpotenzial: - direkt, durch Substitution herkömmlicher Verbrennungsmotoren, Einsparungen durch Verwendung von regenerativ erzeugtem Strom Energieproduktion: - direkt (aber gering), falls auf E-Ladesäulen/Carports mit PV-Anlagen ausgestattet wer- den

