



## Impressum

### Auftraggeber

Kreis Gütersloh  
Der Landrat  
Herzebrocker Straße 140  
33324 Gütersloh

[www.kreis-guetersloh.de](http://www.kreis-guetersloh.de)

Ansprechpartner: Herr Frank Scheffer  
Tel.: 05241 – 85 2009  
Mail: [Frank.Scheffer@gt-net.de](mailto:Frank.Scheffer@gt-net.de)

Herr Henning Korte  
Tel.: 05241 – 85 2764  
Mail: [Henning.Korte@gt-net.de](mailto:Henning.Korte@gt-net.de)

### Auftragnehmer



**Planersocietät**

Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

### Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstr. 34  
44139 Dortmund  
Fon: 0231/589696-0  
Fax: 0231/589696-18  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

### Bearbeitung

Dipl. Ing. Gernot Steinberg (Projektleitung)  
M.Sc. Pia Lesch  
B.Sc. Dennis Stocksmeier

Dortmund, im Mai 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.

## Vorwort

Die vorliegende Mobilitätsstrategie bildet eine zukunftsfähige Basis für eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung und eine sichere, nachhaltige und multimodale Mobilität im Kreis Gütersloh. Sie ist gleichzeitig die Grundlage für eine übergreifende Zusammenarbeit von Kreis und Kommunen sowie weiteren Akteuren.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und die Voraussetzung für eine Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Mobil sein bedeutet Lebensqualität und die wollen wir im Kreis Gütersloh auch zukünftig gewohnt hoch halten. Alle Aktivitäten außerhalb der eigenen vier Wände sind mit Mobilität verbunden – egal ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Auto. Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung bzw. Verkehrspolitik bedeutet dementsprechend, eine Mobilität auch jenseits der reinen Automobilität zu gewährleisten:

die Förderung multioptionalen Verkehrsverhaltens, indem der ÖPNV, das Fahrrad und der Fußverkehr gestärkt werden und andererseits der notwendige Autoverkehr verträglich abgewickelt wird.

Verkehrsplanung wurde in der Vergangenheit lange als reine Infrastrukturplanung verstanden. Mittlerweile rücken immer stärker Strategien und Konzepte in den Vordergrund, die Wege aufzeigen, wie auf Mobilitätswünsche oder -bedürfnisse weitestgehend ohne Neubau von Infrastrukturen reagiert werden kann und bestehende Verkehrsinfrastrukturen besser ausgelastet werden. Mobilität wird umweltgerecht, sicher und effizient gestaltet, Erreichbarkeiten werden für alle Bevölkerungsgruppen gesichert und der Verkehr – sowohl der Wirtschafts- als auch der Personenverkehr – zu verursachergerechten Kosten und mit möglichst geringen Belastungen für die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung abgewickelt.

Die im Rahmen dieser Mobilitätsstrategie erarbeiteten Maßnahmen und Projekte zielen alle auf eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität ab, während sie gleichzeitig die negativen Auswirkungen von Verkehr auf Menschen und Umwelt reduzieren. Den dargestellten Kosten und dem Aufwand für die Umsetzung der Maßnahmen stehen nicht nur der individuelle Nutzen für den Einzelnen im Kreis Gütersloh gegenüber (z.B. Verbesserung der Erreichbarkeit im Kreisgebiet durch direktere Verbindungen im Radverkehr, multioptionale Verkehrsmittelwahl durch intermodale Verknüpfungspunkte, sichere Schulwege, barrierefreie Zugänge zum ÖPNV), sondern auch der gesellschaftliche Nutzen einer nachhaltigen Mobilität. Eine vermehrte Nutzung des ÖPNV sowie des Fahrrades reduziert den Ausstoß von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen, verrin-



*Sven-Georg Adenauer, Landrat*

gert die Lärmbelastungen sowie den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in den Innenstädten, aber auch in den Wohngebieten und senkt damit nachweislich die gesundheitlichen Folgewirkungen des Verkehrs und damit auch die gesellschaftlichen Kosten im Gesundheitswesen. Letzteres wird ebenfalls durch eine Verringerung der Unfallzahlen, insbesondere die Anzahl der verunglückten Fußgänger und Radfahrer, unterstützt.

Eine Veränderung in den Mobilitätsgewohnheiten erfolgt allerdings nicht von heute auf morgen, denn die Umstellung fängt bei jedem Einzelnen von uns an und ist oftmals ein langer und schwerer Prozess. Doch neue Verhaltensmuster können auch sehr förderlich sein: Die Bewegung beim Radfahren oder zu Fuß gehen stärkt das Herz-Kreislaufsystem, baut Stress ab und lässt uns die Umgebung bewusster wahrnehmen. Bei Schülern fördert sie darüber hinaus die aktive Teilnahme am Verkehrsgeschehen, das Sozialverhalten und trägt zur Mobilitätserziehung im Sinne einer nachhaltigen Mobilität bei.

Gleichzeitig entstehen große Potenziale für die lokale Wirtschaft: Für den Einzelhandel attraktive Städte und Gemeinden weisen in den Innenstädten oftmals ein geringes Pkw-Aufkommen, aber hohe Rad- und Fußverkehrsanteile auf. Dies bedeutet gleichzeitig eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität und eine dementsprechend große Attraktivität sowohl für die Wirtschaft als auch die Wohnbevölkerung.

In Skandinavien ist die Entwicklung zu moderner Mobilität schon deutlich weiter vorangeschritten. Kopenhagen ist weltweites Vorbild bei der Fahrradförderung und -nutzung und in Norwegen wird momentan ein zukünftig landesweites Verbot von allen Benzin- und Diesel-Fahrzeugen diskutiert. Auch in der Schweiz und in Österreich werden selbst in tendenziell eher ländlichen Regionen, die Chancen einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung und nachhaltigen Mobilität mit ihrem Nutzen für den Einzelnen und die Gesellschaft erkannt und entsprechende Strategien und Konzepte umgesetzt. Diese Entwicklung steht auf der Ebene von Landkreisen bzw. Kreisen in Deutschland noch eher am Anfang. Mit der kreisweiten Mobilitätsstrategie, der geplanten Umsetzung von Maßnahmen und Projekten sowie der beabsichtigten Weiterentwicklung und Fortschreibung der Strategie gehört der Kreis Gütersloh daher bundesweit zu den Vorreitern.

Ich bedanke mich bei Allen, die sich in den Erarbeitungsprozess der Strategie eingebracht haben. Nun heißt es, das Konzept auch Realität werden zu lassen und die Projekte gemäß des Mottos „Mobilität hat keine Grenzen“ in interkommunalen Kooperationen umzusetzen.



Landrat Kreis Gütersloh



# Inhaltsverzeichnis

|   |            |
|---|------------|
| <b>Vorwort</b> .....                                      | <b>i</b>   |
| <b>Inhaltsverzeichnis</b> .....                           | <b>iii</b> |
| <b>Abbildungsverzeichnis</b> .....                        | <b>v</b>   |
| <b>Tabellenverzeichnis</b> .....                          | <b>vi</b>  |
| <b>Fachliches Abkürzungsverzeichnis</b> .....             | <b>vii</b> |
| <b>1. Einführung</b> .....                                | <b>1</b>   |
| <b>2. Methodik</b> .....                                  | <b>3</b>   |
| 2.1 Dokumente und Sekundärdaten .....                     | 3          |
| 2.2 Beteiligung .....                                     | 6          |
| <b>3. Ausgangssituation im Kreis Gütersloh</b> .....      | <b>8</b>   |
| 3.1 Demografische Entwicklung .....                       | 8          |
| 3.2 Mobilität der Wohnbevölkerung .....                   | 11         |
| 3.3 Regionale Verflechtungen .....                        | 14         |
| 3.4 Verkehrsangebote und Verkehrsinfrastrukturen .....    | 16         |
| 3.4.1 Erreichbarkeit MIV und SPNV .....                   | 16         |
| 3.4.2 Radverkehr .....                                    | 17         |
| 3.4.3 Öffentlicher Verkehr .....                          | 19         |
| 3.5 Auswertung bestehender Zielsetzungen .....            | 20         |
| 3.6 Maßnahmenauswertung .....                             | 24         |
| <b>4. Stärken, Schwächen und Potenziale</b> .....         | <b>33</b>  |
| <b>5. Zielkonzept</b> .....                               | <b>36</b>  |
| <b>6. Handlungsstrategie</b> .....                        | <b>41</b>  |
| 6.1 Attraktivieren des Radfahrens im Alltagsverkehr ..... | 43         |
| 6.2 Stärkung der Nahmobilität .....                       | 59         |
| 6.3 ÖPNV - leicht verständlich und zugänglich .....       | 68         |

|           |   |            |
|-----------|---|------------|
| 6.4       | Reduzierung und verträgliche Abwicklung notwendiger MIV-Fahrten ..... | 80         |
| 6.5       | Effiziente und verträgliche Abwicklung der Wirtschaftsverkehre.....   | 96         |
| 6.6       | Anreize zur Steigerung des Anteils an Elektrofahrzeugen .....         | 110        |
| 6.7       | Kommunikation von Mobilitätsmöglichkeiten.....                        | 122        |
| <b>7.</b> | <b>Umsetzungsstrategie.....</b>                                       | <b>134</b> |
| <b>8.</b> | <b>Quellenverzeichnis .....</b>                                       | <b>I</b>   |
| <b>9.</b> | <b>Anhänge.....</b>   | <b>II</b>  |
| 9.1       | Dokumentation des Expertenworkshops vom 1.10.2015.....                | II         |
| 9.2       | Maßnahmenzusammenstellung.....  | XVI        |

## Abbildungsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Abbildung 1: Ablauf der Erstellung der Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh .....   | 4  |
| Abbildung 2: Darstellung der bestehenden Maßnahmen(-ideen) beim Kreis und den<br>kreisangehörigen Kommunen.....  | 7  |
| Abbildung 3: Räumliche Lage des Kreis Gütersloh .....  | 8  |
| Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung 2000 - 2040 .....   | 9  |
| Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung des Kreises Gütersloh nach Altersklassen .....  | 10 |
| Abbildung 6: Alterspyramide des Kreises Gütersloh 2015 (grün) und 2040 (blau) aufgeteilt in<br>männlich (links) und weiblich (rechts).....   | 10 |
| Abbildung 7: Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner.....   | 12 |
| Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl im Kreis Gütersloh.....  | 12 |
| Abbildung 9: Modal Split des Kreis Gütersloh im Vergleich.....   | 13 |
| Abbildung 10: Modal Split im Kreis Gütersloh nach Entfernungen.....  | 13 |
| Abbildung 11: Modal Split im Kreis Gütersloh nach Altersklassen .....  | 14 |
| Abbildung 12: Pendleraufkommen im Kreis Gütersloh (2013) .....   | 15 |
| Abbildung 13: Erreichbarkeit des Kreises Gütersloh .....   | 17 |
| Abbildung 14: Freizeitwegenetz im Kreis Gütersloh .....  | 18 |
| Abbildung 15: Auswahl bestehender Zielaussagen.....  | 21 |
| Abbildung 16: Bestehende Ziele: Zuordnung zu Verkehrsträgern und Oberthemen .....  | 21 |
| Abbildung 17: Bestehende Ziele: Ergänzungen und Widersprüche .....   | 24 |
| Abbildung 18: Anzahl bestehender Maßnahmenideen bezogen auf die Verkehrsträger/<br>übergeordnete Themen (n=330).....   | 25 |
| Abbildung 19: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Förderung des Radverkehrs in den<br>unterschiedlichen Themensträngen .....   | 26 |
| Abbildung 20: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Förderung des Fußverkehrs in den<br>unterschiedlichen Themensträngen .....   | 27 |
| Abbildung 21: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Förderung des ÖVs in den<br>unterschiedlichen Themensträngen .....   | 28 |
| Abbildung 22: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Reduzierung und<br>umweltfreundliche und stadtverträglichen Abwicklung des MIVs in den<br>unterschiedlichen Themensträngen ..... | 29 |

Abbildung 23: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Förderung alternativer Antriebe in den unterschiedlichen Themensträngen.....29

Abbildung 24: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs sowie zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes in den unterschiedlichen Themensträngen .....30

Abbildung 25: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Förderung der Mobilitätsteilhabe und Chancengleichheit in den unterschiedlichen Themensträngen.....31

Abbildung 26: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Förderung des Umwelt- und Klimaschutzes in den unterschiedlichen Themensträngen .....32

Abbildung 27: Zielwerte Modal Split 2030 und 2050 .....39

Abbildung 28: Zielkonzept .....40

Abbildung 29: Methodik zur Entwicklung der Handlungsansätze .....41

Abbildung 30: Zeitstrahl ..... 152

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Konzepte des Kreises sowie der kreisangehörigen Kommunen.....4

Tabelle 2: Reisezeitverhältnis auf ausgewählten Verbindungen im Kreis Gütersloh .....20

Tabelle 3: Zusammenstellung zentraler Stärken und Schwächen des Kreis Gütersloh in Bezug auf eine bedarfsorientierte und klimafreundliche Mobilität .....33

Tabelle 4: Übersicht über die Kostenrahmen der Maßnahmen und Pilotprojekte .....42

Tabelle 5: Priorisierte Maßnahmenliste ..... 139

Tabelle 6: Indikatoren für eine zielorientierte Evaluation ..... 151

## Fachliches Abkürzungsverzeichnis

|                 |   |
|-----------------|---|
| AGFS            | Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise |
| ALT             | AnrufLinienTaxi   |
| AST             | AnrufSammelTaxi   |
| B+R             | Bike and Ride   |
| CO <sub>2</sub> | Kohlenstoffdioxid   |
| ERA             | Empfehlungen für Radverkehrsanlagen   |
| FGSV            | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen                               |
| IHK             | Industrie- und Handelskammer  |
| IT.NRW          | Information und Technik Nordrhein-Westfalen   |
| MiD             | Mobilität in Deutschland  |
| MIV             | Motorisierter Individualverkehr   |
| ÖPNV            | Öffentlicher Personennahverkehr   |
| ÖV              | Öffentlicher Verkehr  |
| OWL             | Ostwestfalen Lippe  |
| Pkw             | Personenkraftwagen  |
| SPNV            | Schienengebundene Personennahverkehr  |
| VCD             | Verkehrsclub Deutschland  |
| VVOWL           | VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe   |



## 1. Einführung

Die autoorientierte Mobilität, wie sie heute praktiziert wird, stößt an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Dies macht ein Handeln in Richtung nachhaltiger Mobilität erforderlich und intelligente und vernetzte Lösungen der verschiedenen Verkehrsträger sind gefragt. Die vorliegende Mobilitätsstrategie bildet die zukunftsfähige Grundlage für eine sichere, nachhaltige und multimodale Mobilität im Kreis Gütersloh. Sie ist gleichzeitig Basis für eine übergreifende Zusammenarbeit von Kreis und Kommunen sowie weiteren Akteuren.

Der demografische Wandel, die Sicherung der Daseinsvorsorge und Erreichbarkeiten, die notwendige Finanzierung von Infrastruktur, erhöhte Mobilitätskosten, Ressourcenknappheit sowie die Anforderungen aus dem Klimaschutz setzen einerseits wichtige Rahmenbedingungen, andererseits ergeben sich aus ihnen die wesentlichen Herausforderungen für die Gestaltung der Mobilität der Zukunft im Kreis Gütersloh. Mit dem Integrierten Klimaschutzkonzept des Kreises sowie weiteren Aktivitäten im Handlungsfeld Kreisentwicklung, Verkehr und Mobilität hat der Kreis Gütersloh bereits begonnen, über verschiedene Strategien, Konzepte, Projekte sowie Einzelmaßnahmen den genannten Herausforderungen zu begegnen. Die Grundlage für eine bedarfsorientierte und klimafreundliche Mobilität, die gleichzeitig auch die oben genannten Herausforderungen berücksichtigt und bewältigt, bildet eine übergreifende Zusammenarbeit von Kreis und den kreisangehörigen Kommunen, aber auch die Einbindung weiterer Institutionen und Verbände sowie der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Gütersloh. Möglichkeiten und zukünftige Projekte des Kreises und der kreisangehörigen Kommunen zur Förderung des ÖPNV, der Nahmobilität, des Radverkehrs, der inter- und multimodalen Schnittstellen (inkl. Carsharing) sowie der E-Mobilität sind im Sinne einer kreisweiten Mobilitätsstrategie zu entwickeln. Als Grundlage für die Strategie liegen zahlreiche Konzepte und Gutachten, sowohl beim Kreis als auch den kreisangehörigen Kommunen, vor. Seitens des Kreises Gütersloh bildet das Integrierte Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2013 die wesentliche Basis für die kreisweite Mobilitätsstrategie. Im Rahmen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes wurde als quantitatives Ziel für das Handlungsfeld Mobilität und Verkehr eine CO<sub>2</sub>-Reduktion bis 2020 um 5 % für den Kreis definiert.

Ziel der Mobilitätsstrategie ist es, die Mobilität der Menschen im Kreis Gütersloh zu erhöhen und zu stärken. Gleichzeitig soll der entstehende Verkehr vor dem Hintergrund der genannten Herausforderungen optimiert und umweltverträglich abgewickelt werden.

Insgesamt steht die Mobilitätsstrategie des Kreises Gütersloh unter dem Leitmotto:

**Mobilität stärken | Verkehr optimieren**

Der Kreis Gütersloh steht vor der Aufgabe, aus der Vielzahl der in bestehenden Konzepten und Strategien enthaltenen Projektvorschläge und Maßnahmen diejenigen zu identifizieren, die eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung der Mobilität im Kreis und den Kommunen bewirken und gleichzeitig einen hohen Klimaschutzeffekt aufweisen. Diese werden überführt in die kreisweite Mobilitätsstrategie, die verkehrsmittelübergreifend und integrativ angelegt ist, wobei im Sinne der Zielsetzungen der Modal Split für den Umweltverbund weiter gestärkt werden soll. Ebenso werden verschiedene Querschnittsthemen wie Mobilitätsmanagement, Barrierefreiheit oder die Verkehrssicherheit berücksichtigt und integriert.

Festzuhalten ist, dass es sich bei der Mobilitätsstrategie nicht um einen kreisweiten Masterplan Mobilität bzw. Verkehrsentwicklungsplan handelt. Es werden die Potenziale einer bedarfsorientierten und klimafreundlichen Mobilität im Kreis Gütersloh anhand von Sekundärquellen identifiziert, die bereits vorhandenen Maßnahmen sowie Ergänzungen durch einen Expertenworkshop systematisiert, ergänzt und auf dieser Basis ein Umsetzungsfahrplan für die weitere Verkehrsentwicklungsplanung im Kreis definiert. Letztendlich liegen mit der Mobilitätsstrategie Handlungsempfehlungen, Priorisierungen von Maßnahmen sowie Maßnahmenblätter mit Umsetzungshinweisen, Wirkungen, Kosten und Zuständigkeiten vor.

Insgesamt soll die Mobilitätsstrategie:

- Spielraum für politische Schwerpunktsetzungen bieten und gleichzeitig einen Rahmen für das operative Verwaltungshandeln sein,
- basierend auf der kreisweiten Mobilitätserhebung Potenziale für die zukünftige Verkehrsentwicklung aufzeigen und
- aufbauend auf vorhandene Maßnahmen- und Projektvorschläge als Rahmen für zukünftige Planungs- und Finanzierungsentscheidungen dienen,
- weitere Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung – über klimafreundliche Mobilität hinaus – aufzeigen,
- einen Umsetzungsfahrplan und eine Projekt- und Maßnahmenpriorisierung inkl. möglicher Förderungen beinhalten sowie
- einen Weg der Kooperation und Zusammenarbeit des Kreises mit den kreisangehörigen Kommunen im Handlungsfeld Mobilität aufzeigen.



## 2. Methodik

Die Mobilitätsstrategie für den Kreis Gütersloh gliedert sich in verschiedene Projektphasen. Die Phase der Vororientierung und Vorarbeiten, mit der Analyse vorhandener Konzepte der kreisangehörigen Kommunen, der Auswertung der kreisweiten Haushaltsbefragung sowie Datenanalysen, stellt die Basis für die weitere Arbeit dar und ermöglichte es, anhand der bestehenden Strategien, Konzepten und Maßnahmen, Bedarfe für die strategische Ausrichtung der Mobilitätsstrategie zu identifizieren.

Auf Grundlage dessen wurde in enger Abstimmung mit dem Kreis, unter dem Leitmotto „Mobilität stärken, Verkehr optimieren“ ein Zielkonzept, mit Zielfeldern sowie Ober- und Unterzielen entwickelt. Diesen wurden in einem zweiten Schritt bereits bestehende Strategien, Maßnahmen und Maßnahmenideen aus den verkehrsrelevanten Konzepten des Kreises, der kreisangehörigen Kommunen und weiteren Akteuren zugeordnet. Im Rahmen eines Expertenworkshops wurde das Zielkonzept, inkl. der zugeordneten Strategien und Maßnahmen, mit den Expertinnen und Experten diskutiert, abgestimmt und um weitere Maßnahmenideen ergänzt.

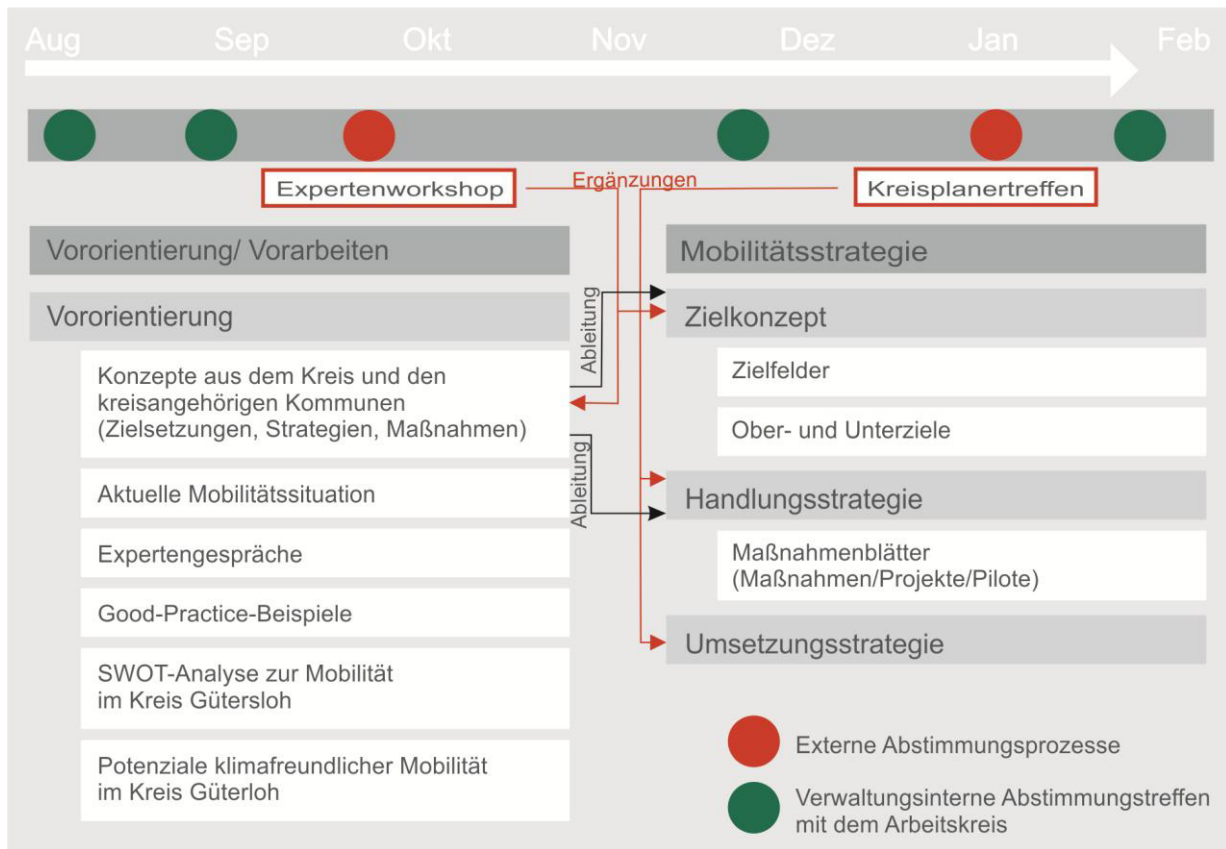
In der dritten Phase wurde schließlich die eigentliche Mobilitätsstrategie für den Kreis erarbeitet. Dazu wurde jedes der vorher identifizierten und abgestimmten Zielfelder mit konkreten Maßnahmen zur Erreichung der definierten Ziele bzw. Unterziele hinterlegt. Das Ergebnis wurde mit den Planern und Klimaschutzbeauftragten der kreisangehörigen Kommunen diskutiert. Abschließend wurde es in den Fachausschlüssen vorgestellt.

### 2.1 Dokumente und Sekundärdaten

Zunächst erfolgte eine Abfrage beim Kreis und den Kommunen zu den bereits vorhandenen mobilitätsrelevanten Zielsetzungen, Strategien, Konzepten und Maßnahmen. Diese wurden gesichtet und ausgewertet, da sie entweder bereits die Grundlage der Mobilitätsstrategie darstellen bzw. letztendlich in diese münden sollten. Parallel dazu erfolgte eine Analyse der kreisweiten Mobilitäts-erhebung hinsichtlich der Potenziale für eine klimafreundliche Mobilität und floss in die kompakte Darstellung der Ausgangssituation im Kreis Gütersloh ein. Die vom Kreis bzw. den kreisangehörigen Kommunen zur Verfügung gestellten Konzepte sind der

Tabelle 1 zu entnehmen.

Abbildung 1: Ablauf der Erstellung der Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh



Quelle: Planersocietät

Tabelle 1: Konzepte des Kreises sowie der kreisangehörigen Kommunen

| Kommune/ Institution | Name   | Jahr |
|----------------------|--|------|
| Borgholzhausen       | Integriertes Klimaschutzkonzept (Auszug Mobilität)         | 2013 |
| Stadt Gütersloh      | Verkehrsentwicklungsplan                                   | 1999 |
|                      | Revision des Verkehrsentwicklungsplans                     | 2009 |
|                      | Stadtbuskonzept (Umsetzung 2015)                           | 2014 |
| Halle (Westf.)       | Verkehrsentwicklungsplan                                   | 2008 |
| Herzebrock-Clarholz  | Einzelhandelskonzept                                       | 2006 |
|                      | Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept           | 2010 |
|                      | Integriertes Handlungskonzept                              | 2012 |
|                      | Teilaktualisierung Einzelhandelskonzept                    | 2013 |
| Rheda-Wiedenbrück    | Verkehrskonzept für den Historischen Stadtkern Wiedenbrück | 1990 |

| Kommune/ Institution          | Name  | Jahr    |
|-------------------------------|---|---------|
|                               | Masterplan 2020+  | 2010    |
|                               | Integriertes Klimaschutzkonzept                               | 2012    |
|                               | Planungen ÖPNV  | laufend |
|                               | Klimafreundliche Radverkehrsstrategie                         | laufend |
| Rietberg                      | Radverkehrskonzept  | 2009    |
|                               | Klimaschutzkonzept  | 2011    |
| Schloß Holte-Stukenbrock      | Integriertes Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzept           | 2012    |
|                               | Klimafreundliches Mobilitätskonzept für den Fuß- & Radverkehr | 2016    |
| Steinhagen                    | Integriertes Klimaschutzkonzept                               | 2011    |
|                               | Familienaudit   | 2014    |
|                               | Seniorenwegweiser   | 2015    |
| Verl                          | Verkehrsentwicklungsplan                                      | 2008    |
|                               | Einzelhandelskonzept  | 2009    |
|                               | Entwicklungskonzept   | 2010    |
|                               | Integriertes Klimaschutzkonzept                               | 2014    |
|                               | Gesamtkonzept Rad- und Fußgängerverkehr für die Stadt Verl    | 2015    |
| Vermold                       | Einzelhandelskonzept  | 2008    |
|                               | Verkehrsentwicklungsplan                                      | 2013    |
| Werther (Westfalen)           | Integriertes Klimaschutzkonzept                               | 2013    |
| Kreis Gütersloh               | Integriertes Klimaschutzkonzept                               | 2013    |
|                               | Fortschreibung des Nahverkehrsplans                           | laufend |
| IHK Ostwestfalen zu Bielefeld | Positionspapier Mobilität                                     | 2008    |

Quelle: Planersocietät

Darüber hinaus wurden vom Kreis Gütersloh die Netze der unterschiedlichen Verkehrsträger und vom VVOWL die Haushaltsbefragung zur Verfügung gestellt. Diese wurden gemeinsam mit Daten von IT.NRW zur Wohnbevölkerung und Pendlerverflechtungen im Kreis ausgewertet.

## 2.2 Beteiligung

Im Rahmen der Erstellung der Mobilitätsstrategie für den Kreis Gütersloh fanden neben den Abstimmungen mit der Verwaltung Expertengespräche sowie ein Expertenworkshop statt.

### ***Expertengespräche***

Die Expertengespräche mit ausgewählten Fachleuten in der Vororientierungsphase dienten im Wesentlichen dazu, Stärken und Schwächen im Handlungsfeld Verkehr und Mobilität im Kreis Gütersloh zu identifizieren, Erwartungen hinsichtlich Trends und Herausforderungen abzufragen sowie der Eruierung, welche Handlungsstrategien und konkreten Projekte bereits verfolgt werden bzw. ob weitergehender Handlungsbedarf besteht. So konnte das Knowhow in der Region über die eigenen Analysen hinaus genutzt werden.

Folgende Gespräche wurden hierzu durchgeführt:

- Frau Müller, ProWirtschaft GT
- Frau Becker, IHK Ostwestfalen zu Bielefeld
- Herr Gramlich, Bürgerinitiative Energiewende Gütersloh und Herr Küffner, Verkehrsclub Deutschland (VCD)
- Herr Honerkamp, VVOWL

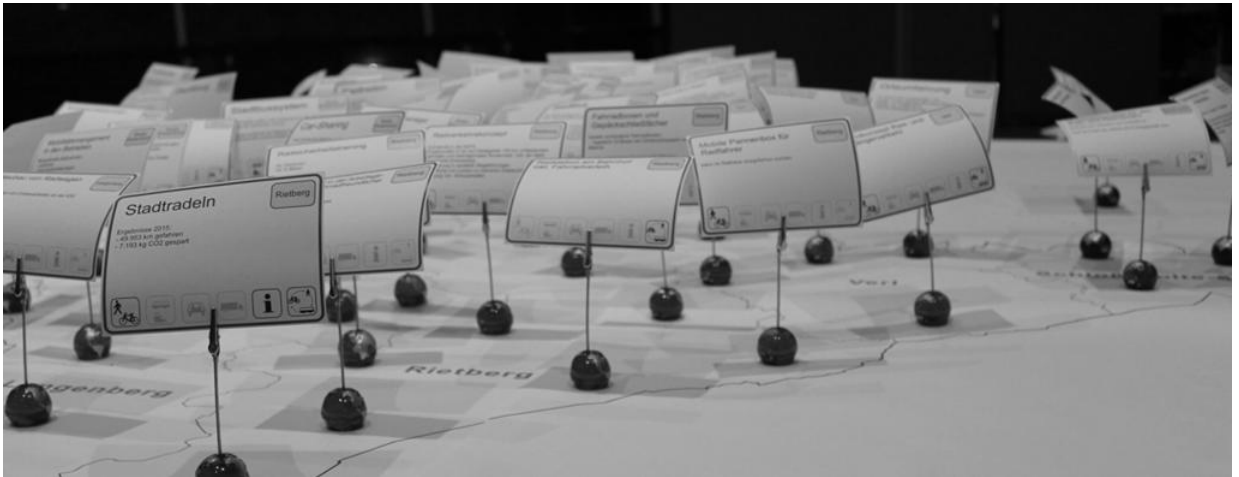
### ***Expertenworkshop***

Am 1. Oktober 2015 wurde ein Expertenworkshop durchgeführt<sup>1</sup>. Die Diskussion an den Themenständen verlief sehr konstruktiv und zeigte das Engagement der gut 60 Teilnehmer/innen, sich in den Prozess einzubringen. An mehreren moderierten Themenständen, die den jeweiligen Zielfeldern zugeordnet waren, konnten die Teilnehmenden Hinweise zu Zielsetzungen, Strategien und Maßnahmen sowie ergänzende eigene Maßnahmenideen in den Prozess einspeisen. Die hohe Beteiligung unterschiedlichster Akteure aus den Kommunen, Verbänden und Vereinen zeigte das Engagement, aber auch den Handlungsbedarf für die Mobilitätsentwicklung im Kreis Gütersloh auf. Die Dokumentation der Workshop-Ergebnisse ist im Anhang 9.1 enthalten.

---

<sup>1</sup> Eingeladen waren: Verwaltungsmitarbeiter der Städte & Gemeinden (aus den Bereichen Klimaschutz/Umwelt, Stadtplanung, Schulamt, Gesundheit etc.), Mitarbeiter der Kreisverwaltung, politische Vertreter, Umweltorganisationen, Tourismusvertreter, Verkehrsverbände, Vertreter der Wirtschaft, Polizei, Bürgerinitiativen, die Regionale Koordinierungsstelle Mobilität, Vertreter von Straßen.NRW, Universitäten, Mobilitätsmanager der Nachbarkreise sowie große, kreisansässige Unternehmen

Abbildung 2: Darstellung der bestehenden Maßnahmen(-ideen) beim Kreis und den kreisangehörigen Kommunen

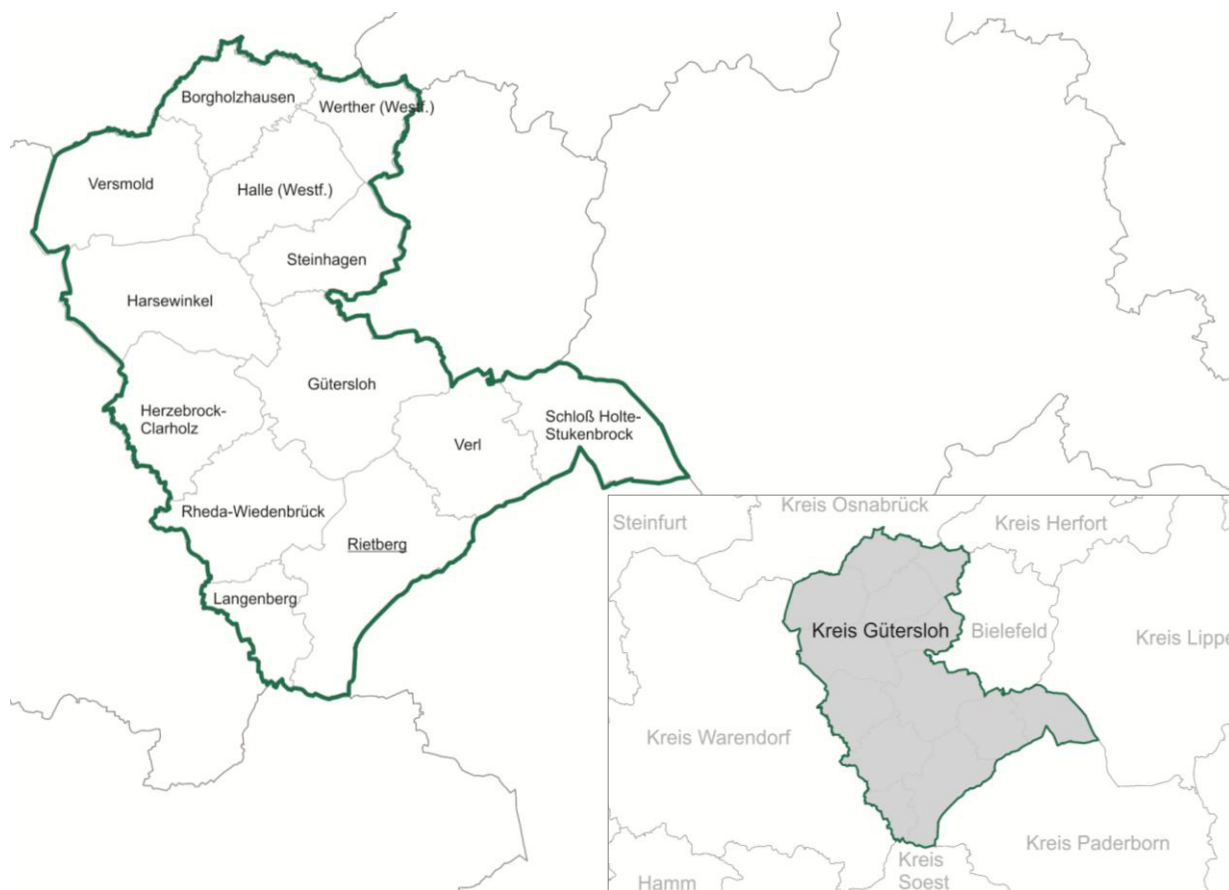


Quelle: eigenes Foto

### 3. Ausgangssituation im Kreis Gütersloh

Der Kreis Gütersloh stellt den westlichen Teil der Region Ostwestfalen Lippe dar. Angrenzende Kreise sind die Kreise Herford und Lippe sowie die kreisfreie Stadt Bielefeld im Osten bzw. Nordosten, die Kreise Paderborn und Soest im Süden sowie der Kreis Warendorf im Westen und der Landkreis Osnabrück im Norden. Der Kreis selbst besteht aus 13 Kommunen (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Räumliche Lage des Kreis Gütersloh

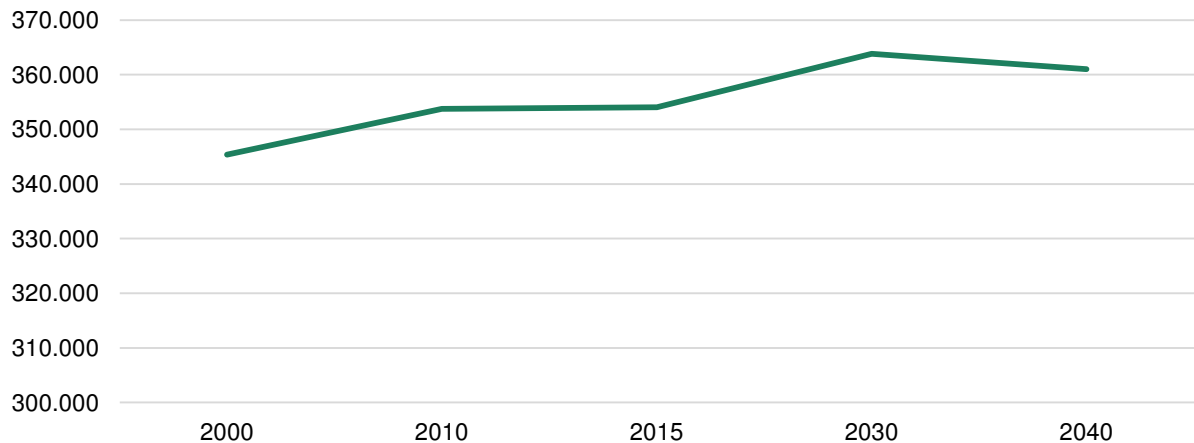


Quelle: eigene Darstellung

#### 3.1 Demografische Entwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung im Kreis Gütersloh ist seit fünfzehn Jahren von einem leichten Anstieg gekennzeichnet (2000 bis 2015: 3% oder 8.700 Einwohner). Auch für die Zukunft wird zunächst von einem weiteren Anstieg ausgegangen, ehe ab dem Jahr 2030 mit einem leichten Rückgang zu rechnen ist. Dennoch ist insgesamt mit einem geringen Anstieg der Bevölkerungszahlen von gut 2% von 2015 bis 2040 zu rechnen.

Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung 2000 - 2040



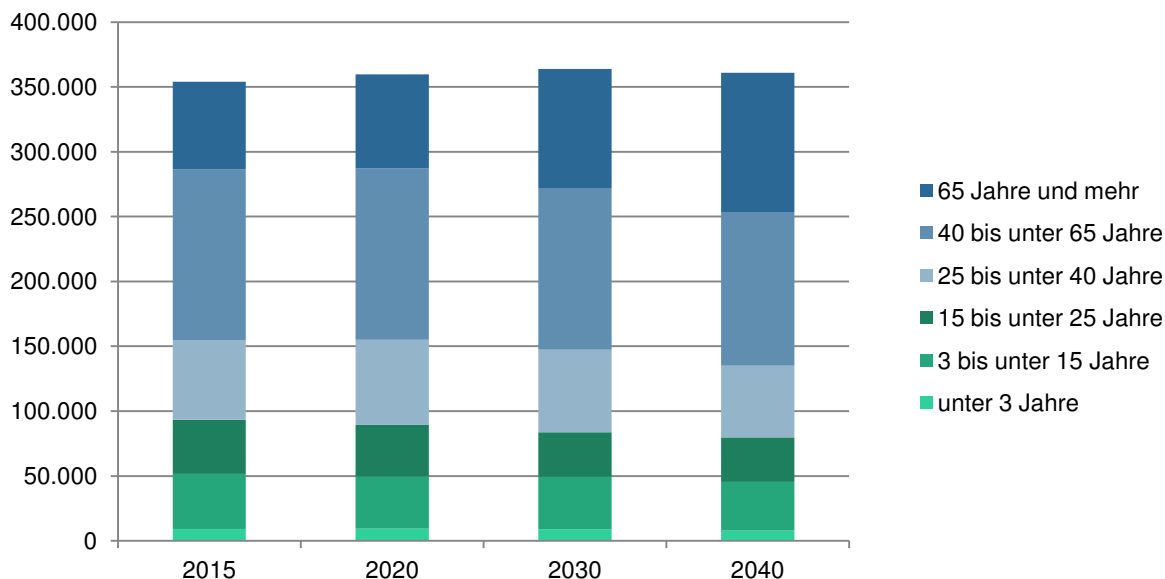
Datengrundlage: IT.NRW

In einer Bevölkerungsvorausberechnung der Universität Bielefeld in Zusammenarbeit mit der Deenst GmbH im Auftrag des Kreises Gütersloh und der pro Wirtschaft GT GmbH wird darauf noch näher eingegangen. Hierin werden eine untere sowie eine obere Variante der Bevölkerungsentwicklung festgestellt. Demnach wird sich die Einwohnerzahl im Kreis Gütersloh bis zum Jahr 2035 auf 359.960 bis 389.320 steigern. Gegenüber dem Jahr 2014 würde das einer Steigerung von gut 2% bzw. gut 9% entsprechen und damit in der oberen Variante höher ausfallen als die Annahmen des statistischen Landesamtes NRW.

Vor neue Herausforderungen wird der Kreis Gütersloh durch die sich (weiter) verändernde Altersstruktur gestellt. Bereits im Jahr 2015 sind 41% der Einwohner des Kreises 50 Jahre/ älter und gut ein Fünftel sind 65 Jahre/ älter. Bis zum Jahr 2040 wird die Zahl der Einwohner über 65 Jahren um fast 60% steigen. Somit wären im Jahr 2040 fast die Hälfte der Einwohner des Kreises Gütersloh 50 Jahre und älter, mehr als ein Viertel sogar 65 Jahre und älter. Bei jüngeren Altersklassen ist hingegen mit einem Rückgang zu rechnen. So wird sich die Zahl der unter 25 Jährigen drastisch reduzieren (-44%). In den mittleren Altersklassen (18 bis unter 65 Jahre) bzw. bei den Erwerbstätigen wird sich ebenfalls ein merklicher Rückgang einstellen (-11,3% bzw. rund 25.000 Einwohner).

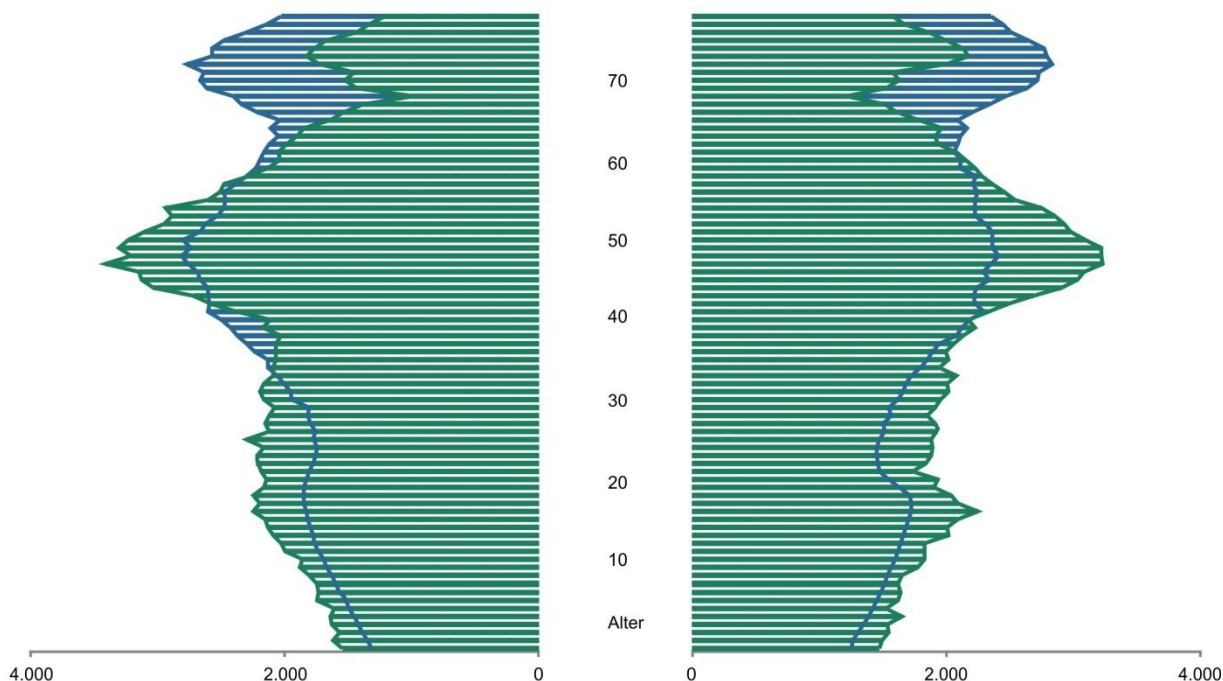
Diese Beschreibung berücksichtigt jedoch nicht die Zunahme der Aufnahme von Flüchtlingen in dem Maße von 2015. Diese zukünftigen Entwicklungen können deswegen zu differenzierten Herausforderungen führen.

Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung des Kreises Gütersloh nach Altersklassen



Datengrundlage: IT.NRW

Abbildung 6: Alterspyramide des Kreises Gütersloh 2015 (grün) und 2040 (blau) aufgeteilt in männlich (links) und weiblich (rechts)



Datengrundlage: IT.NRW

Über die Zahl und Zusammensetzung der Bevölkerung hinaus kann davon ausgegangen werden, dass sich die zukünftigen Senioren generationen in Bezug auf ihre Mobilität anders verhalten werden als die heutige. Die Senioren werden - dank des weiter zunehmenden medizinischen Fort-



schritts – eine aktivere Generation sein. Zudem wird sich die Gruppe durch eine hohe Führerscheinbesitzquoten auch bei den Frauen sowie eine Verkehrssozialisation, die auf jahrelange Erfahrungen mit dem eigenen Auto aufbaut und auch die technologischen Möglichkeiten zu nutzen weiß bzw. akzeptiert, auszeichnen. All dies lässt eine höhere Pkw-Nutzung im Alter erwarten.

In den letzten Jahren konnte durch mehrere Studien und Umfragen gezeigt werden, dass der Besitz eines eigenen Autos bei jungen Menschen in Deutschland an Bedeutung verliert und andere Statussymbole an dessen Stelle treten. Das Teilen von Fahrzeugen in Form von Carsharing gewinnt hingegen an Bedeutung. Dieses Potenzial sollte für die Ausgestaltung eines bedarfsgerechten und klimafreundlichen Verkehrs genutzt werden. Gleichzeitig könnte der Trend einer zunehmend pragmatischen bzw. flexibleren Verkehrsmittelwahl Möglichkeiten der Multimodalität eröffnen – bei einem starken Einsatz unterstützender Informations- und kommunikationstechnologischer Anwendungen. Auch durch zielgruppengerechte Angebote bzw. Ansprache im ÖPNV können Nutzerpotenziale erschlossen werden. Zudem werden höhere Anforderungen an Barrierefreiheit (z. B. an den ÖV-Haltestellen und den eingesetzten Fahrzeugen) und den Fahrkomfort (z. B. kürzere Haltestellendistanzen, Serviceleistungen, unkomplizierte Fahrradmitnahme) gestellt werden. Es gilt daher die verkehrlichen Planungen frühzeitig an diese Entwicklungen anzupassen.

### 3.2 Mobilität der Wohnbevölkerung

Im Jahr 2014 hat der Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe in Zusammenarbeit mit dem Kreis Gütersloh eine Befragung zum Thema „Mobilität“ durchgeführt. Dazu wurden alle Haushalte im Kreis Gütersloh per Postwurfsendung angeschrieben und zu Teilnahme eingeladen. Dabei wurden auf Basis eines Wegeprotokolls die Alltagswege der Bevölkerung erhoben. Insgesamt standen 9.186 verwertbare Datensätze zur Analyse der Mobilität der Bevölkerung im Kreis zur Verfügung.

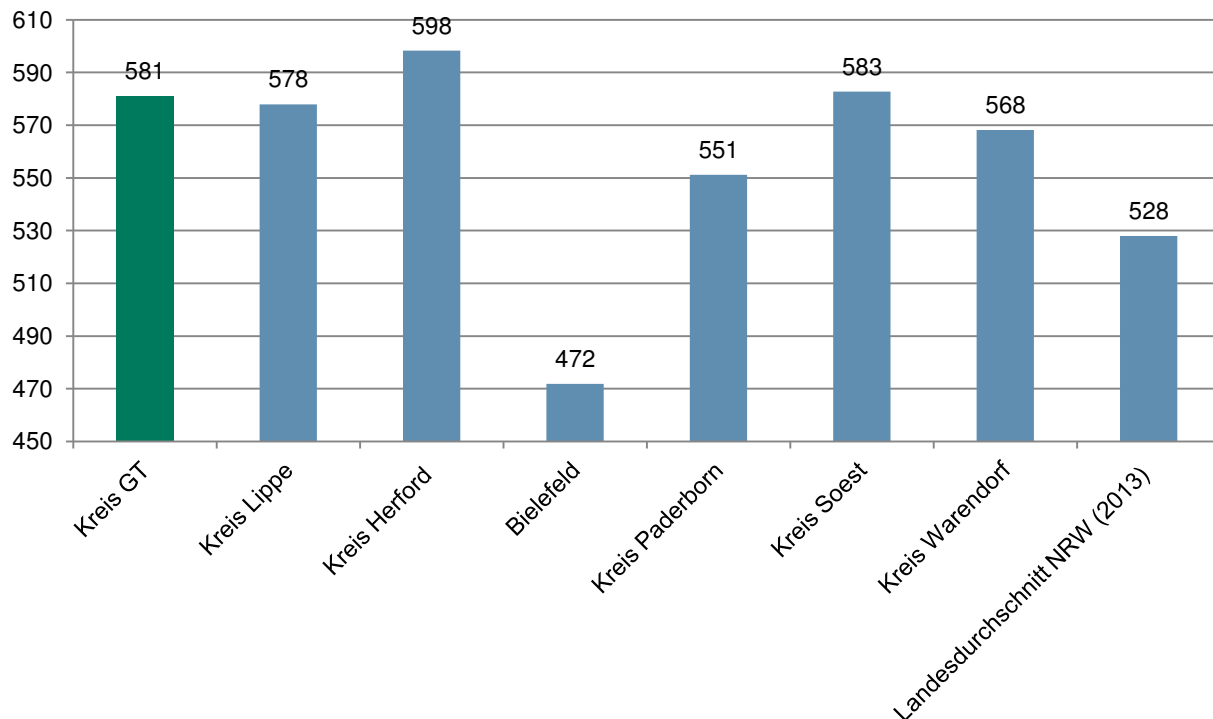
Der Kreis Gütersloh zeichnet sich insgesamt durch einen hohen Motorisierungsgrad aus. Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner lag 2013 bei etwa 581. Dieser Wert liegt deutlich über dem Landesdurchschnitt von NRW, der Anfang 2013 bei 528 lag. Insgesamt besitzen 45 % der befragten Haushalte im Kreis Gütersloh mindestens ein Auto, 9,2 % besitzen sogar drei oder mehr Pkw.

Auch die Fahrradausstattung der Haushalte im Kreis Gütersloh ist hoch. So gaben lediglich 2,8 % der Befragten an, es gebe kein Fahrrad im Haushalt. 45 % hingegen besitzen sogar drei oder mehr Fahrräder.

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) bei den durch die Bewohner des Kreises Gütersloh zurückgelegten Wegen, so fällt auf, dass der Fahrradanteil mit 22 % im Vergleich zum bundesdeutschen Referenzwert (MiD 2008) deutlich höher ausfällt. Dagegen ist der Anteil an Wegen zu Fuß mit gut 10 % deutlich geringer. Ebenfalls geringer, wenn auch nur geringfügig, ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Hier kommt noch hinzu, dass der weit überwiegende

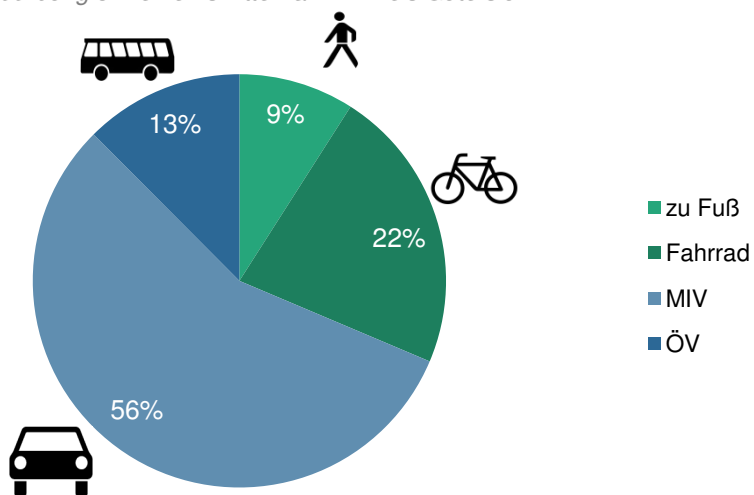
Anteil davon aus Pkw-Selbstnutzern (nur Fahrer) besteht, wohingegen nur ein sehr geringer Anteil an Mitfahrern zu verzeichnen ist.

Abbildung 7: Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner



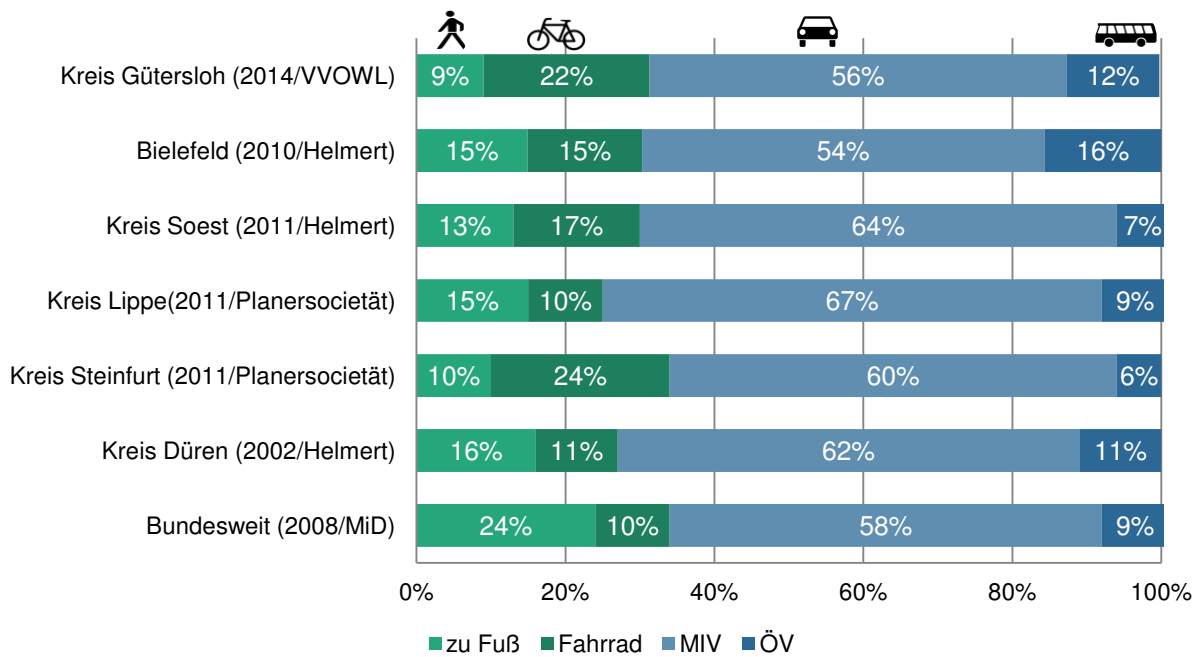
Quelle: Planersocietät auf Basis von IT.NRW

Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl im Kreis Gütersloh



Quelle: Planersocietät auf Basis des VVOWL

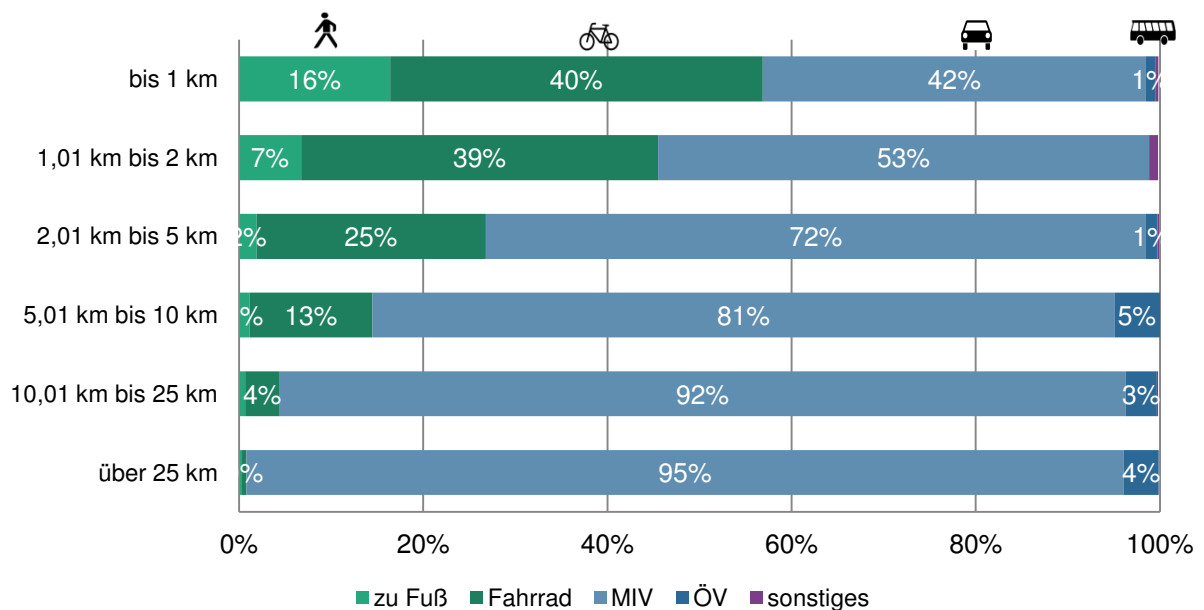
Abbildung 9: Modal Split des Kreis Gütersloh im Vergleich



Quelle: Planersocietät auf Basis des VVOWL sowie

Das Verlagerungspotenzial zugunsten des Umweltverbunds wird vor allem dann deutlich, wenn die Wegelängen differenziert betrachtet werden. So beträgt die durchschnittliche Wegelänge im Kreis gerade einmal 10,4km. Über ein Drittel der Wege sind kürzer als 2 km und ca. jeder zweite Weg ist kürzer als 5km. Dabei werden bereits Wege von unter 1-2km Länge zu mehr als 50% per MIV zurückgelegt, Entfernungen von 2 - 5 km sogar zu mehr als 70% (vgl. Abbildung 10).

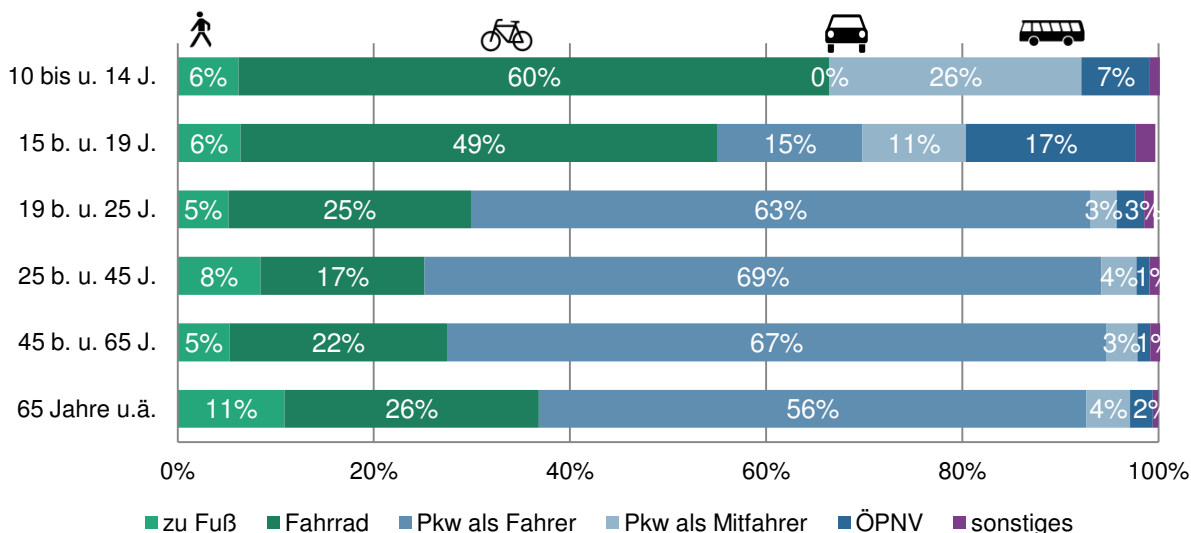
Abbildung 10: Modal Split im Kreis Gütersloh nach Entfernungen



Quelle: Planersocietät auf Basis des VVOWL

Aus den oben genannten Erkenntnissen lassen sich einige Empfehlungen ableiten. Derzeit ist vor allem die Autonutzung prägend, wohingegen andere Verkehrsträger nur eine geringe Bedeutung aufweisen. Dennoch ist der Anteil an Wegen, die mit dem Rad zurückgelegt werden, bereits positiv zu sehen. Der ÖPNV hingegen ist oftmals geprägt von Nutzern, die auf dieses System angewiesen sind (v. a. Ausbildungs- und Schülerverkehr). In den Altersklassen ab 19 Jahren hingegen ist der öffentliche Verkehr unterrepräsentiert.

Abbildung 11: Modal Split im Kreis Gütersloh nach Altersklassen



Quelle: Planersocietät auf Basis des VVOWL

Auch in diesem Bereich wird Steigerungspotenzial gesehen. Dieses ergibt sich insbesondere vor dem Hintergrund steigender Mobilitätspreise, einer höheren Sensibilität hinsichtlich der negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs, eines zunehmenden Fitnessbewusstseins sowie sich aus einer optimierten Intermodalität ergebenden Synergieeffekte. Weiterhin stellen die kurzen Wege, die momentan noch häufig mit dem Pkw zurückgelegt werden, ein großes Potenzial der Nahmobilität bzw. des nichtmotorisierten Verkehrs dar. Der hohe Radverkehrsanteil spiegelt eine hohe Akzeptanz wider und lässt in Verbindung mit E-Bikes und Pedelecs eine weitere Steigerung erwarten.

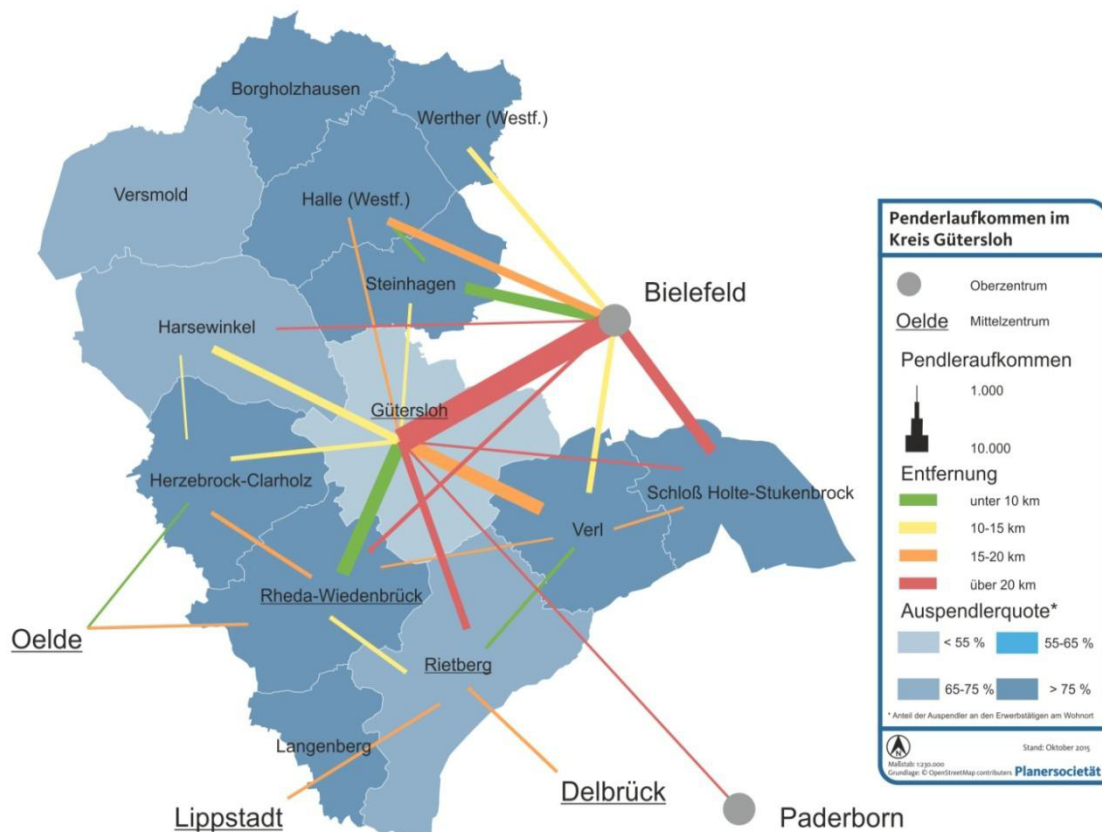
### 3.3 Regionale Verflechtungen

Bei den regionalen Verbindungen stehen die alltäglichen räumlichen Verflechtungen im Vordergrund, da diese das Verkehrsgeschehen wesentlich bestimmen. So sind etwas mehr als ein Viertel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Kreis Gütersloh Einpendler von außerhalb des Kreises. Eine herausragende Pendlerverknüpfung ist hierbei mit der Stadt Bielefeld gegeben. So werden auf dieser Relation täglich mehr als 35.000 Wege zurückgelegt. Innerhalb des Kreisgebiets konzentrieren sich die Pendlerströme auf die Stadt Gütersloh mit fast 27.000 Wegen/Tag.

Das hohe Pendleraufkommen stellt Herausforderungen sowie entsprechende Ansprüche an die regionale Verkehrsinfrastruktur und das Mobilitätsangebot vor Ort. Dadurch ergibt sich vor allem die Aufgabe der Instandhaltung, um eine entsprechende Leistungsfähigkeit zur Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. Es zeigt sich zudem, welche Bedeutung den starken SPNV-Achsen im Rahmen der Pendlerverkehre zukommt. Es besteht insgesamt ein solides Grundgerüst bei der Straßen- und Schieneninfrastruktur. Eine optimierte Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger bzw. Mobilitätsangebote stellt dabei eine Möglichkeit dar, den PendlerInnen – vor allem aus ländlichen Räumen – eine Alternative zum eigenen Pkw zu ermöglichen.

Anhand der dargestellten Pendlerverflechtungen wird deutlich, dass 75% der Pendlerströme Entfernungen von unter 20 km betreffen, gut ein Fünftel bewegt sich auf Strecken unter 10 km. Diese Streckenlängen (bis 20 km) bieten sich für die Nutzung des Fahrrads und/oder Pedelecs an<sup>2</sup>. Dennoch werden 73% der Wege zu Arbeitsplätzen mit dem Pkw als Fahrer/in zurückgelegt. In der Ausbildung überwiegt hingegen die Nutzung des Umweltverbunds mit 74%. Die Unterschiede erklären sich u. a. durch eine geringere Pkw-Verfügbarkeit, die gleichzeitige Verfügbarkeit über ein Semester-Ticket bei den Studierenden sowie durch die jeweiligen Einkommensunterschiede.

Abbildung 12: Pendleraufkommen im Kreis Gütersloh (2013)



Datengrundlage: IT.NRW

<sup>2</sup> vgl. UBA 2014

## 3.4 Verkehrsangebote und Verkehrsinfrastrukturen

Für die Analyse der Verkehrsangebote und der Verkehrsinfrastrukturen wurde auf bestehende Verkehrsdaten des Kreises zurückgegriffen. Zusätzlich wurden eigene Recherchen (beispielsweise zur Erschließung mit dem ÖV) durchgeführt. Ergänzungen fanden durch die Ergebnisse der Befragung der Experten statt.

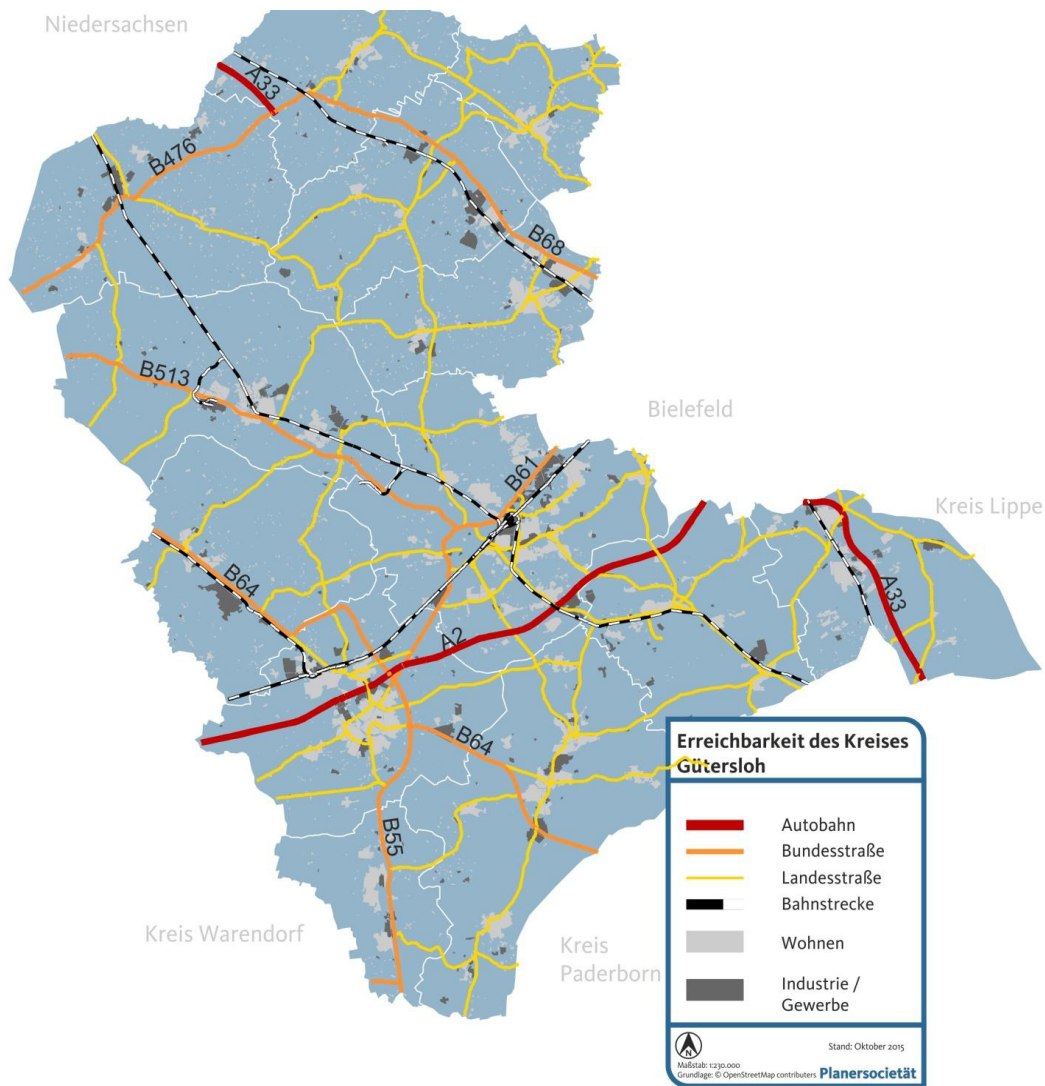
### 3.4.1 Erreichbarkeit MIV und SPNV

Die großräumige Erreichbarkeit des Kreises Gütersloh ist als gut zu charakterisieren. Im Straßenverkehr verfügt der Kreis über eine gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz. Mit der Autobahn A2 verläuft eine bedeutende Ost-West-Verbindung und eine der meist frequentierten Autobahnen Deutschlands durch das Kreisgebiet. Hinzu kommen die A33 als Verbindung zwischen der A30 im Norden und der A44 im Süden sowie mehrere Bundesstraßen (55, 61, 64, 68, 513).

Darüber hinaus verfügt der Kreis Gütersloh über Anschluss an die Hauptschienenstrecke Ruhrgebiet-Hannover-Berlin, mit Halt in Rheda-Wiedenbrück und Gütersloh. Anschluss an weitere Nebenstrecken ist ebenfalls gegeben. So bestehen Anbindungen an die Strecken Osnabrück-Bielefeld, Bielefeld-Paderborn sowie Rheda-Wiedenbrück-Münster (Westf.). Allerdings stellt Gütersloh Hauptbahnhof den einzigen Haltepunkt im Kreisgebiet mit Anschluss an Fernverkehrszüge dar. Hier halten Fernverkehrszüge zur Weiterfahrt in Richtung Düsseldorf, Köln, Oberstdorf bzw. Hannover, Berlin, Dresden sowie über Wuppertal, Köln, Frankfurt und Karlsruhe nach Basel.

Der überwiegende Teil der Gewerbe- und Industriestandorte ist an diese Fern- und Regionalverkehrsachsen, sowohl Straße als auch Schiene, angebunden. Auch die Wohnstandorte sind durch das übergeordnete Straßen- und Schienennetz gut erschlossen.

Abbildung 13: Erreichbarkeit des Kreises Gütersloh



Quelle: Planersocietät

### 3.4.2 Radverkehr

Der Radverkehr hat im Kreis Gütersloh bereits einen hohen Stellenwert. Mit einem Radverkehrsanteil am Modal Split von 22% im Kreisdurchschnitt und einem Spitzenwert von 31% in Harsewinkel steht der Kreis hier insgesamt gut dar. Der Stellenwert des Fahrrades findet sich unter anderem auch im gut ausgebauten Freizeitwegenetz wieder. Da viele Wege jedoch im Alltag zurückgelegt werden, müsste auch das Alltagsradwegenetz einen guten Ausbaustandard aufweisen bzw. das Freizeitradwegenetz auch im Alltag gut nutzbar sein. Da im Kreis Gütersloh bisher nicht zwischen einem Alltags- und Freizeitnetz differenziert wurde, kann hier keine abschließende Bewertung vorgenommen werden. Im Rahmen der Expertengespräche sowie des Expertenworkshops wurde häufig beanstandet, dass sich Radverkehrsanlagen im Kreis Gütersloh zum Teil nicht auf dem Stand der Technik (entsprechend z.B. der ERA) befänden. Dies gelte zum einen hinsichtlich der empfohlenen Breiten, zum anderen hinsichtlich der Radwegebenutzungspflicht (auch benutzungs-



pflichtige linksseitige Radwege). Insbesondere die Freigabe linker Radwege birgt ein hohes Gefahrenpotenzial sowohl hinsichtlich von Gefährdungen und Konkurrenzen des Rad- und Fußverkehrs, als auch des Radverkehrs gegenüber dem Pkw-Verkehr. Daher sind einige Kommunen (z.B. Schloß Holte-Stukenbrock) bereits auf dem Weg die Radwegebenutzungspflicht insgesamt zu überprüfen. In diesem Prozess unterstützen kann auch die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS). Mit ihrem hohen Grad an Vernetzung und Wissenstransfer könnte die AGFS dem Kreis insgesamt sowie den einzelnen Kommunen helfen die guten Voraussetzungen zum Radverkehr und das vorhandene Potenzial noch besser zu nutzen. Bisher einziges Mitglied in der AGFS aus dem Kreis Gütersloh ist jedoch die Stadt Rietberg. Seitens des Kreises wird eine Bewerbung bei der AGFS positiv diskutiert.

Neben der Mitgliedschaft in der AGFS kann auch die Durchführung eines BYPAD-Prozesses<sup>3</sup> helfen, die Situation des Radverkehrs in der Kommune auf unterschiedlichen Ebenen (z. B. Infrastruktur, Politik, Zusammenarbeit) zu untersuchen und Maßnahmen zur Verbesserung zu entwickeln. Keine der kreisangehörigen Kommunen hat bisher diesen Prozess durchlaufen.

Abbildung 14: Freizeitwegenetz im Kreis Gütersloh



Quelle: Planersocietät auf Datengrundlage des Kreises Gütersloh

<sup>3</sup> BYPAD untersucht in unterschiedlichen Modulen, wie ausgewogen die Radverkehrspolitik in einer Kommune ist und wo diese verbessert und gewährleistet werden kann.



### 3.4.3 Öffentlicher Verkehr

Wie bereits kurz beschrieben, besteht Schienenanschluss der einzelnen Kommunen des Kreises Gütersloh vornehmlich an den Regionalverkehr. Von den derzeit zehn Bahnhaltedpunkten im Kreis Gütersloh ist ausschließlich über den Gütersloh Hauptbahnhof ein Anschluss an den Fernverkehr möglich. Für den Alltagsverkehr sorgt dies dafür, dass schnelle Verbindungen – auch für Pendler – prinzipiell möglich sind. Dies führt unter anderem auch zu einem durchschnittlich guten Reisezeitverhältnis<sup>4</sup> entlang der größten Pendlerkorridore im Kreis und zu angrenzenden Kommunen<sup>5</sup>. Gemäß den „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs“<sup>6</sup> findet dabei eine Bewertung auf einer sechser Skala von ‚sehr günstig‘ bis ‚sehr schlecht‘ statt. Wendet man dies auf die untersuchten Verbindungen im Kreis Gütersloh an, so stellt man fest, dass 64 % dieser Verbindungen (Bus und Bahn) als sehr günstig bis günstig einzustufen sind. Lediglich drei der 25 untersuchten Verbindungen wären demnach nicht mehr akzeptabel. Jedoch konnten weitere, für die Verbindungsqualität relevante Kriterien wie die Direktheit der Verbindung (Häufigkeit des Umsteigens), die zeitliche Erreichbarkeit oder die Bedienungshäufigkeit im Zuge der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie nicht näher betrachtet werden.

Des Weiteren als positiv anzuführen ist die Mitgliedschaft des Kreises Gütersloh im Verbundtarif „Der Sechser“. Grundsätzlich soll dies dafür sorgen, dass nicht nur innerhalb des Kreises Gütersloh, sondern auch darüber hinaus eine einheitliche Tarifierung besteht. Dies führt in der Praxis jedoch zu teilweise unübersichtlichen Preisstufen und kann daher noch verbessert werden.

Betrachtet man exemplarisch anhand einiger Kommunen<sup>7</sup> die Bedienzeiten und Taktungen unter besonderer Berücksichtigung der Abendstunden sowie der Wochenenden so fällt auf, dass die Bedienung vor allem in den Abendstunden deutlich zurückgeht. Oftmals werden hier nach 22:00 Uhr keine Fahrten mehr angeboten, bereits früher stattfindende Fahrten werden mithilfe gesonderter Bedienformen (v.a. Taxibus und AST) durchgeführt. Dies gilt seit der Umstellung auf das neue Stadtbussystem auch für die Kreisstadt Gütersloh. Bereits ab 21:00 Uhr werden Fahrten hier durch ALT oder AST durchgeführt.

Die meisten Linien werden in 60 Minuten Taktungen bedient, einige Linien werden zumindest Werktags häufiger, in 30 Minuten Taktung, gefahren.

---

<sup>4</sup> Die Verbindungsqualität beschreibt die Leichtigkeit des Reisens zwischen Ausgangs- und Zielpunkt, wobei für eine Mehrzahl der Kunden die Reisezeit ein wesentliches Kriterium darstellt. Das Reisezeitverhältnis beschreibt dabei die Dauer einer Reise mit dem ÖV im Vergleich zum MIV, also  $t(\text{ÖV}) / t(\text{MIV})$ , wobei 1,0 die gleiche Fahrtzeit von ÖV und MIV abbilden würde.

<sup>5</sup> Verflechtungen mit einem Pendleraufkommen von mehr als 1.000 Pendlerbewegungen pro Tag

<sup>6</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2010)

<sup>7</sup> Gütersloh, Harsewinkel, Rietberg, Schloß Holte-Stukenbrock

Tabelle 2: Reisezeitverhältnis auf ausgewählten Verbindungen im Kreis Gütersloh

| Start/Ziel   | Ziel/Start          | Reisezeitverhältnis (ÖPNV / MIV) | Qualitätsstufe | Reisezeitverhältnis (ÖPNV / MIV) |
|--------------|---------------------|----------------------------------|----------------|----------------------------------|
| Gütersloh    | Bielefeld           | 0,56                             | A              | <1,0                             |
| Halle        | Steinhagen          | 0,58                             | B              | 1,0 - <1,5                       |
| Gütersloh    | Herzebrock-Clarholz | 0,74                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Gütersloh    | Harsewinkel         | 0,76                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Gütersloh    | Rietberg            | 0,86                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Halle        | Bielefeld           | 0,96                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Gütersloh    | Halle               | 1,00                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Gütersloh    | Rheda-Wiedenbrück   | 1,00                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Schloß Holte | Bielefeld           | 1,00                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Rietberg     | Lippstadt           | 1,07                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Wiedenbrück  | Rietberg            | 1,07                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Steinhagen   | Bielefeld           | 1,13                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Schloß Holte | Verl                | 1,14                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Gütersloh    | Schloß Holte        | 1,16                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Harsewinkel  | Clarholz            | 1,25                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Gütersloh    | Verl                | 1,39                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Werther      | Bielefeld           | 1,40                             | C              | 1,5 - <2,1                       |
| Clarholz     | Wiedenbrück         | 1,53                             | D              | 2,1 - <2,8                       |
| Gütersloh    | Steinhagen          | 1,67                             | D              | 2,1 - <2,8                       |
| Clarholz     | Oelde               | 1,67                             | D              | 2,1 - <2,8                       |
| Harsewinkel  | Bielefeld           | 1,68                             | D              | 2,1 - <2,8                       |
| Wiedenbrück  | Verl                | 2,38                             | D              | 2,1 - <2,8                       |
| Verl         | Bielefeld           | 2,84                             | E              | 2,8 - <3,8                       |
| Rietberg     | Verl                | 3,73                             | E              | 2,8 - <3,8                       |
| Rietberg     | Delbrück            | 7,17                             | F              | >3,8                             |

Quelle: Planersocietät auf Grundlage der Fahrplanauskunft für Westfalen-Lippe sowie der FGSV

### 3.5 Auswertung bestehender Zielsetzungen

Bei der Erarbeitung der kreisweiten Mobilitätsstrategie wurden die bestehenden Zielaussagen des Kreises sowie der kreisangehörigen Kommunen und weiterer Akteure (IHK und VVOWL) strukturiert. Insgesamt wurden 24 Dokumente auf ihre Zielaussagen hin untersucht (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1).

Die Strukturierung geschah aufbauend auf zuvor bestimmten und während der Durchsicht ergänzten Kernthemen der Integrierten Verkehrsplanung. Diese beziehen sich beispielsweise auf die Verkehrsträger und übergeordnete Ziele wie beispielsweise den Klimaschutz oder haben zusätzlich einen räumlichen Bezug (z.B. Kreisebene). Die bestehenden Ziele wurden den Kernthemen zuge-

ordnet. Die Anzahl der Nennungen eines Kernthemas verdeutlicht die Bedeutung innerhalb des Kreises und wird in Abbildung 16 anhand der Schriftgröße angezeigt.



Bei der Gesamtheit an Zielaussagen gibt es einige, **übergeordnete Zielaussagen**, die als allgemein zu berücksichtigten betrachtet werden können. Sie stehen quer zu den anderen Aussagen und müssen bei der Entwicklung des Zielkonzeptes mit bedacht werden, da sie für die Ausrichtung der Mobilität im Kreis Gütersloh eine entscheidende Rolle spielen. Sie stellen damit eine Art Überbau dar und beziehen sich auf keinen spezifischen Verkehrsträger. Die übergeordneten Zielaussagen sind:

- Energieeffizienz
- Klimaschutz
- Umweltschutz
- Reduktion des Flächenverbrauchs
- Förderung der Chancengleichheit
- Stärkung des Gesundheitsbewusstseins
- Zielgruppenspezifische und übergeordnete Ansätze
- Berücksichtigung des Demographischen Wandels
- Netzwerke und interkommunale Kooperationen aufbauen

Mit einem stärkeren Bezug zum Thema Verkehr und Mobilität ergeben sich weitere Kernaussagen, die auch übergeordnet zu betrachten sind:

- Angemessene Betrachtung aller Verkehrsträger (zu Lande)
- Verträgliche Abwicklung der bestehenden Verkehre
- Vermeidung von Verkehren – wo möglich
- Sharing-Ansätze stärken
- Alternative Antriebe fördern
- Intermodalität und Verknüpfung der Verkehrsträger ermöglichen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Mobilitätszugänge gewährleisten
- Integrierte Siedlungsentwicklung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten
- Verbesserung der Erreichbarkeiten

Weiter fanden sich **Kernaussagen, zu den unterschiedlichen Verkehrsträgern** sowie zum Wirtschaftsverkehr.

#### Öffentlicher Verkehr:

- Attraktivierung des ÖPNVs
- Attraktivierung des SPNVs (insbesondere für die überörtliche Mobilität)

#### Nahmobilität:

- Radverkehr fördern
- Fußverkehr fördern
- Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten

#### Motorisierter Individualverkehr:

- Verlagerung von Wegen im MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel
- Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr
- Erhalt und nachhaltige Entwicklung der Infrastrukturen für den motorisierten Individualverkehr

#### Wirtschaftsverkehr:

- Verknüpfung der Verkehrsträger auch im Wirtschaftsverkehr ermöglichen
- Schieneninfrastruktur für den Wirtschaftsverkehr reaktivieren
- Umwelt- und klimafreundlichen Wirtschaftsverkehr
- Wirtschaftskraft erhalten und stärken
- Radverkehr auch im Güterverkehr nutzbar machen (insbesondere auf der letzten Meile)
- Freie Wahl des Verkehrsträgers im Wirtschaftsverkehr sichern

Widersprüchliche Kernaussagen stellen einen wichtigen Betrachtungspunkt dar. Sie führen speziell auf der Ebene der Maßnahmenentwicklung zu Konflikten. Insbesondere der Ansatzpunkt, über Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr, den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu steigern, führt häufig zu Konflikten zwischen unterschiedlichen Akteuren und Interessensvertretern. Gleiches gilt für die Verbesserung der Leistungsfähigkeit, da diese mit unterschiedlichen Maßnahmen erhöht werden kann – zum Beispiel auch durch den weiteren Ausbau von Infrastrukturen.

Abbildung 17: Bestehende Ziele: Ergänzungen und Widersprüche



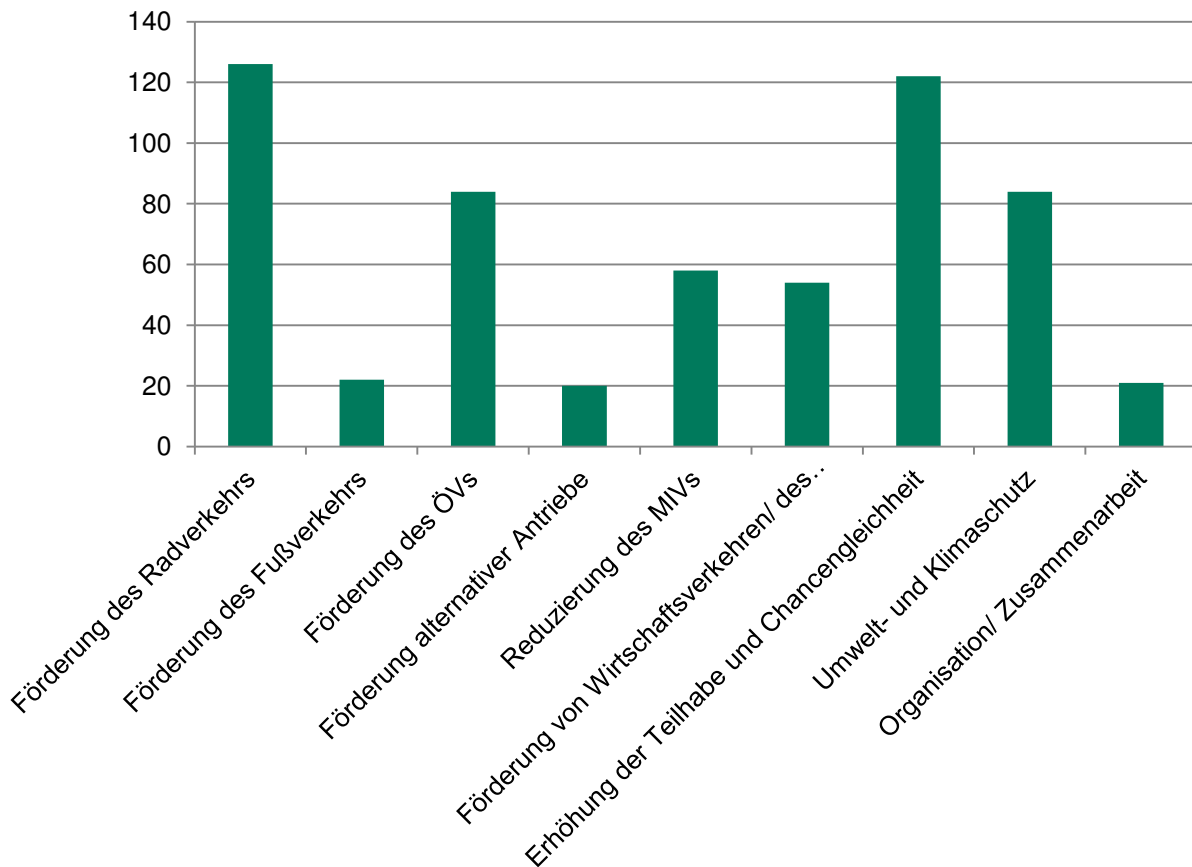
Quelle: Eigene Auswertungen und Darstellungen der Planersocietät

### 3.6 Maßnahmenauswertung

Im Rahmen der Auswertung der bestehenden Strategiepaper oder Konzepte der Kommunen (z.B. Klimaschutzkonzepte, Verkehrskonzepte) sowie des durchgeführten Expertenworkshops konnte eine Vielzahl an bereits umgesetzten Maßnahmen, aber auch Maßnahmenideen (teilweise bereits konkret) identifiziert werden (n=330).

Während gut zwei Drittel der Projektideen aus bereits bestehenden bzw. vorangegangenen Konzepten stammen, ist ein Drittel im Rahmen der Beteiligungsphase im Rahmen des Expertenworkshops erarbeitet worden. Bestimmte lokale Themen oder Maßnahmen, insbesondere aus den Handlungsansätzen Rad- und Fußverkehr, wurden aufgrund des Engagements von Einzelpersonen in die Diskussion eingebracht. Diese Themen können als Beispiel auch auf Fragestellungen in anderen Gemeinden übertragen werden. Die folgende Abbildung gibt einen ersten Überblick über die Zuordnung der Einzelmaßnahmen aus den Kommunen bzw. des Kreises zu unterschiedlichen Verkehrsträgern sowie verkehrsträgerübergreifenden Themen:

Abbildung 18: Anzahl bestehender Maßnahmenideen bezogen auf die Verkehrsträger/ übergeordnete Themen (n=330)



Quelle: Eigene Auswertungen und Darstellungen der Planersocietät

Um die bestehenden Maßnahmenansätze weiter zu strukturieren und einen detaillierteren Überblick über die inhaltlichen Schwerpunkte des zu entwickelnden Handlungskonzeptes zu erhalten, wurden die Maßnahmen folgenden Themensträngen zugeordnet.

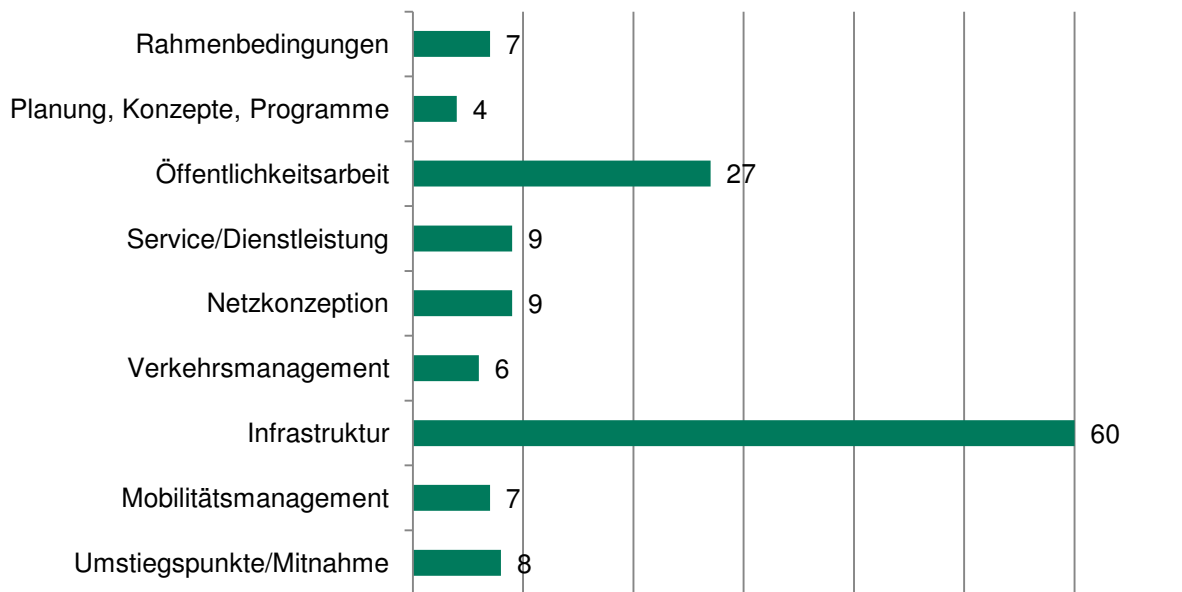
- Rahmenbedingungen
- Planung, Konzepte, Programme
- Intermodalität
- Mobilitätsmanagement
- Benutzen statt Besitzen
- Infrastruktur
- Verkehrsmanagement
- Abstellanlagen Radverkehr
- Netzkonzeption für den Radverkehr und den ÖV
- Takt/Bedienung
- Service/Dienstleistung
- Tarif
- Öffentlichkeitsarbeit
- Fahrzeuge

Bei der **Förderung des Radverkehrs** beinhaltet der Großteil der Maßnahmen den Ausbau/ die Weiterentwicklung der Radinfrastrukturen konkret vor Ort in den Kommunen, aber auch an Kreisstraßen. Etwa 1/3 der Maßnahmen entfallen auf den Ausbau/ die Anpassung von Radabstellanla-



gen. Insbesondere der Ausbau von direkten Radverkehrsverbindungen (meist entlang von Hauptverkehrsstraßen) sowie das Thema der Radstationen und Ladeinfrastrukturen für Pedelecs sind häufige Maßnahmen. Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit stehen insbesondere Aktionen, die zum Radfahren animieren (z.B. Stadtradeln) sowie Kampagnen zur Verbesserung des Images des Radverkehrs im Mittelpunkt der bestehenden Maßnahmenideen im Kreis Gütersloh.

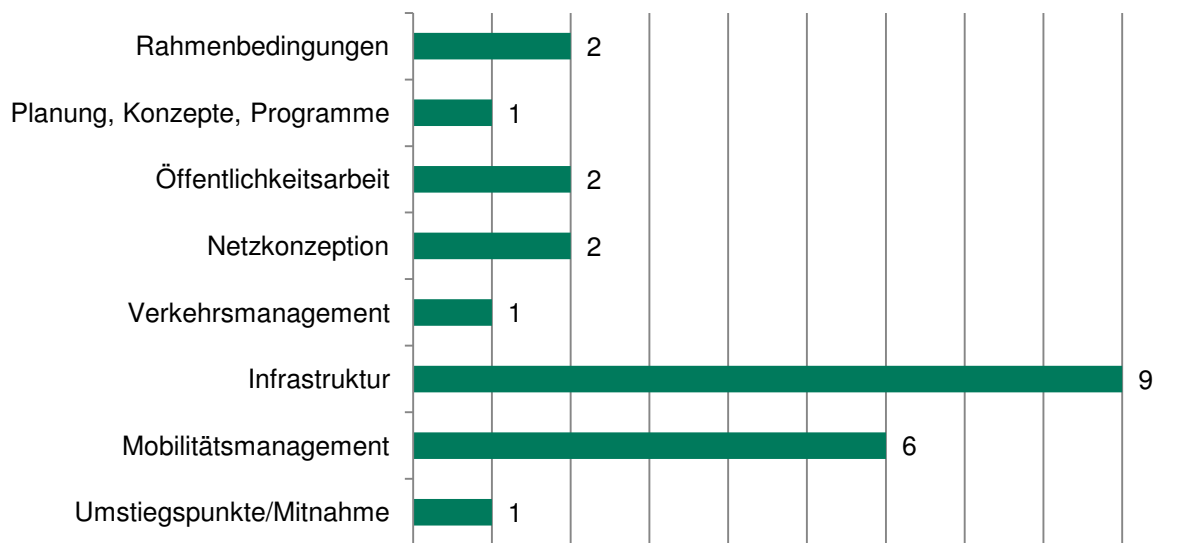
Abbildung 19: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Förderung des Radverkehrs in den unterschiedlichen Themensträngen



Quelle: Eigene Auswertungen und Darstellungen der Planersocietät

Zur **Förderung des Fußverkehrs** bestehen im Kreis Gütersloh insbesondere Ansätze für Infrastrukturmaßnahmen wie beispielsweise die verkehrsberuhigende Umgestaltung von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen und der Ausbau von Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen. Weiter sind Maßnahmen geplant, die dem Schulischen Mobilitätsmanagement zuzuordnen sind (Walking-Bus; Schulwegtraining). Auch Trainings für Senioren zum richtigen Umgang mit einem Rollator sind Maßnahmenansätze zur Förderung des Fußverkehrs sowie der Barrierefreiheit im Kreis Gütersloh.

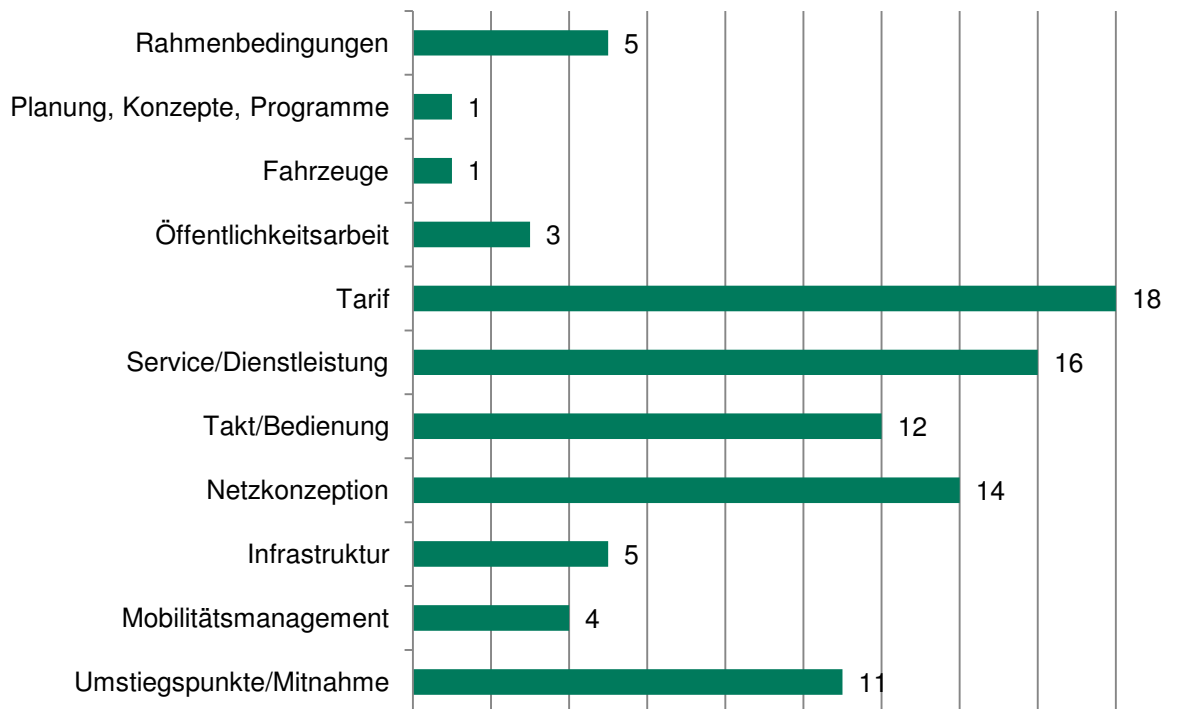
Abbildung 20: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Förderung des Fußverkehrs in den unterschiedlichen Themensträngen



Quelle: Eigene Auswertungen und Darstellungen der Planersocietät

Bei der **Förderung des Öffentlichen Verkehrs** wird erwartungsgemäß ein sehr breites Maßnahmenpektrum vorgeschlagen. Dies reicht von einer deutlichen Ausweitung der Betriebszeiten, einer Verdichtung der Takte bis hin zu einer besseren Verknüpfung der Verkehrsträger. Die Idee eines einheitlichen Tarifes oder besonderer Tarife für bestimmte Nutzergruppen (z.B. günstiges Schülerticket im Winter) sind häufig genannte Maßnahmen. Eine lückenlose Erschließung des Kreisgebietes (insbesondere auch von Gewerbegebieten) durch zusätzliche Haltestellen (auch in Kombination mit flexiblen Angeboten wie AnrufSammelTaxis oder Bürgerbussen) ist ein weiterer Maßnahmenansatz, der sowohl in mehreren Konzepten als auch im Expertenworkshop genannt wird. Bei der Taktung stehen insbesondere eine Erhöhung der bestehenden Taktungen sowie eine Anpassung der Taktung an die Pendlerströme und eine Ausweitung der Bedienzeiten Werktags nach 20:00 Uhr im Mittelpunkt. Auch der Ausbau von Bike&Ride sowie Park&Ride oder Verknüpfungen mit Carsharing-Angeboten sind bestehende Maßnahmenansätze, die zur Förderung des ÖVs genannt werden. Darüber hinaus spielte das Handlungsfeld Barrierefreiheit nicht nur im ÖPNV, sondern auch bei der Nahmobilität eine wesentliche Rolle.

Abbildung 21: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Förderung des ÖVs in den unterschiedlichen Themensträngen

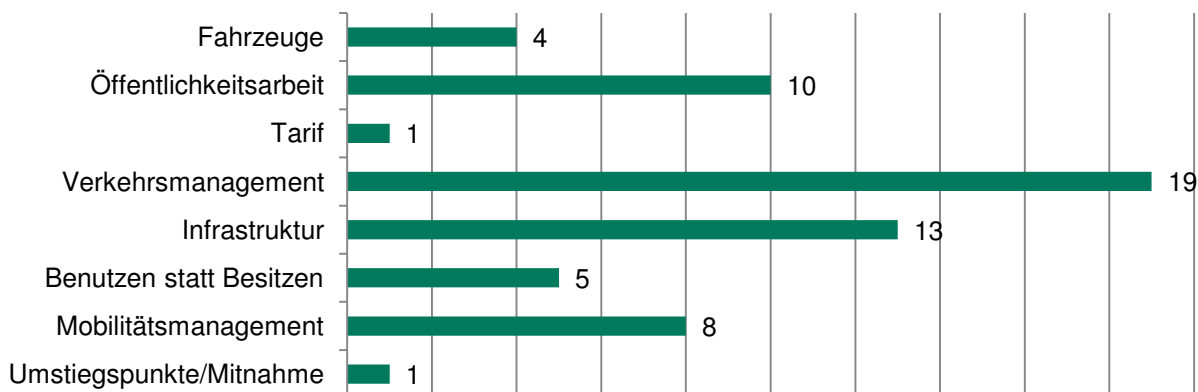


Quelle: Eigene Auswertungen und Darstellungen der Planersocietät

Die Beschleunigung und die Bevorrechtigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stehen häufig im Gegensatz zur Förderung der anderen Verkehrsteilnehmer. Nur wenige bestehende Maßnahmenideen sehen eine weitere Förderung des MIVs vor. Vielmehr enthalten die analysierten Strategiepapiere Maßnahmen, die eine **Reduzierung und eine umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung des MIVs** – einhergehend mit einer Minderung von Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern und einer Erhöhung der Lebensqualitäten – vorsehen. Die meisten Maßnahmen entfallen auf den Themenstrang Verkehrsmanagement<sup>8</sup>. Insbesondere Geschwindigkeitsreduktionen, Parkraumbewirtschaftung/ Parkraumkonzepte/ Parkleitsystem sowie die Einrichtung von Innenstädten als „grüne Zonen“ sind genannte Maßnahmenansätze. Auch im Rahmen von Öffentlichkeitsarbeit wird die Möglichkeit – beispielsweise durch Aktionstage, Wettbewerbe (eingesparte Pkw-Kilometer) sowie Informationsmaterialien und Schulungen – gesehen, den MIV umwelt- und stadtverträglich zu gestalten. Eine essenzielle Maßnahme im Rahmen des Mobilitätsmanagements, die in mehreren Klimaschutzkonzepten sowie im Expertenworkshop genannt wurde, ist die Einrichtung einer zentralen Mitfahrerplattform – für Pendler, Vereine, Gewerbegebiete etc.

<sup>8</sup> Im Verkehrsmanagement unterscheidet man zwischen: *Gebote/Verbote* durch Steuerung, Verkehrszeichen, Sperrungen; *Empfehlungen* durch Information, Wegweisung, Leittechnik sowie *Bewirtschaftung* durch beispielsweise Parkgebühren, Maut auf Autobahnen, Zufahrtsgebühren für Innenstädte

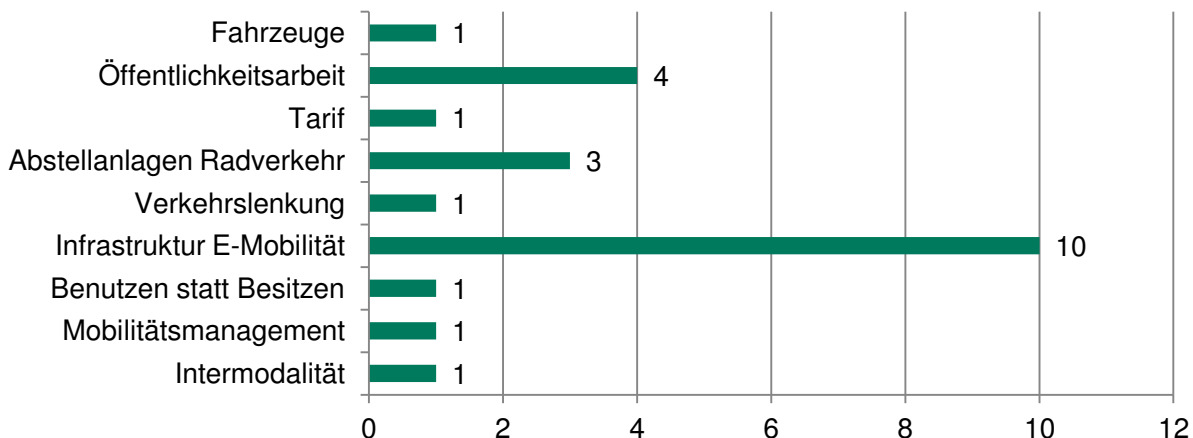
Abbildung 22: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Reduzierung und umweltfreundliche und stadtverträglichen Abwicklung des MIVs in den unterschiedlichen Themensträngen



Quelle: Eigene Auswertungen und Darstellungen der Planersocietät

Auch die **Förderung alternativer Antriebe** ist ein Handlungsfeld, das im Kreis Gütersloh in Form von unterschiedlichen Maßnahmenansätzen Berücksichtigung findet. Der Fokus wird hier auf Maßnahmen gelegt, die die Infrastruktur für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb verbessern. Die Entwicklung von Ladeinfrastrukturen für Pedelecs wurde sowohl in mehreren kommunalen Strategiepapieren als auch im Expertenworkshop benannt. Häufig besteht der Ansatz darin, an zentralen Punkten (Bahnhof, im Stadtzentrum, Rathaus) Ladesäulen für Pedelecs aufzustellen. Ladestationen für Elektrofahrzeuge (insbesondere Pkw) sowie kreisweite Ansätze werden hingegen nur selten genannt. Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit wird weiter der Bedarf gesehen, durch Informationen und Aktionstage die Berührungängste zu mindern und zum Kauf von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb zu motivieren.

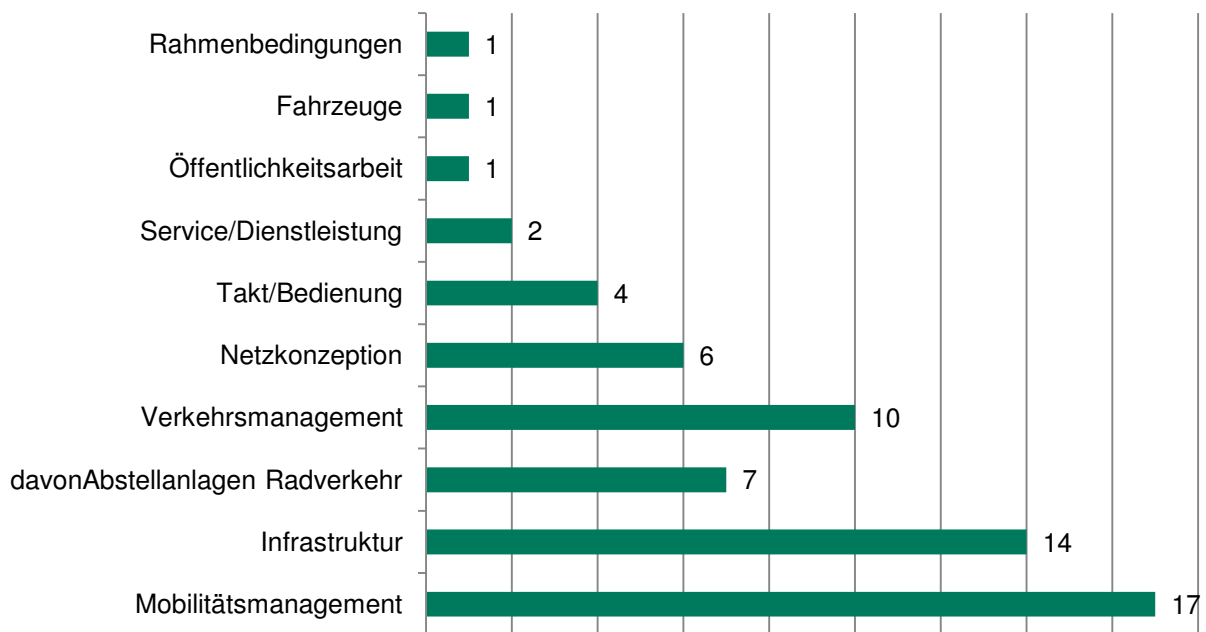
Abbildung 23: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Förderung alternativer Antriebe in den unterschiedlichen Themensträngen



Quelle: Eigene Auswertungen und Darstellungen der Planersocietät

Neben den unterschiedlichen Verkehrsträgern zielen einige Maßnahmen auch/ gleichzeitig auf die **Förderung des Wirtschaftsverkehrs sowie die Stärkung der Kommune/ des Kreises als Wirtschaftsstandort** ab. Mobilitätsmanagement, Infrastrukturentwicklung und Verkehrsmanagement sind hier die Themenstränge mit den häufig genannten Maßnahmen/ Projekten. Im Bereich des Mobilitätsmanagements sind insbesondere das Betriebliche Mobilitätsmanagement sowie Ansätze wie Pendlerplattform, JobRad und JobTicket enthalten – angesprochen sind somit hauptsächlich die Arbeitswege der Beschäftigten. Die Einrichtung von Abstellanlagen für Radfahrer sowie die gute Anbindung von Gewerbegebieten mit dem Rad und dem ÖPNV sind weitere, mehrfach vorkommende Maßnahmenansätze. Für die eigentlichen Wirtschaftsverkehre werden Maßnahmen wie eine verbesserte Wegweisung sowie Logistikzentren vorgesehen, um beispielsweise auch die Innenstädte von Wirtschaftsverkehren zu entlasten – bestenfalls werden die notwendigen Verkehre über Fahrzeuge mit alternativen Antrieben abgewickelt.

Abbildung 24: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs sowie zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes in den unterschiedlichen Themensträngen

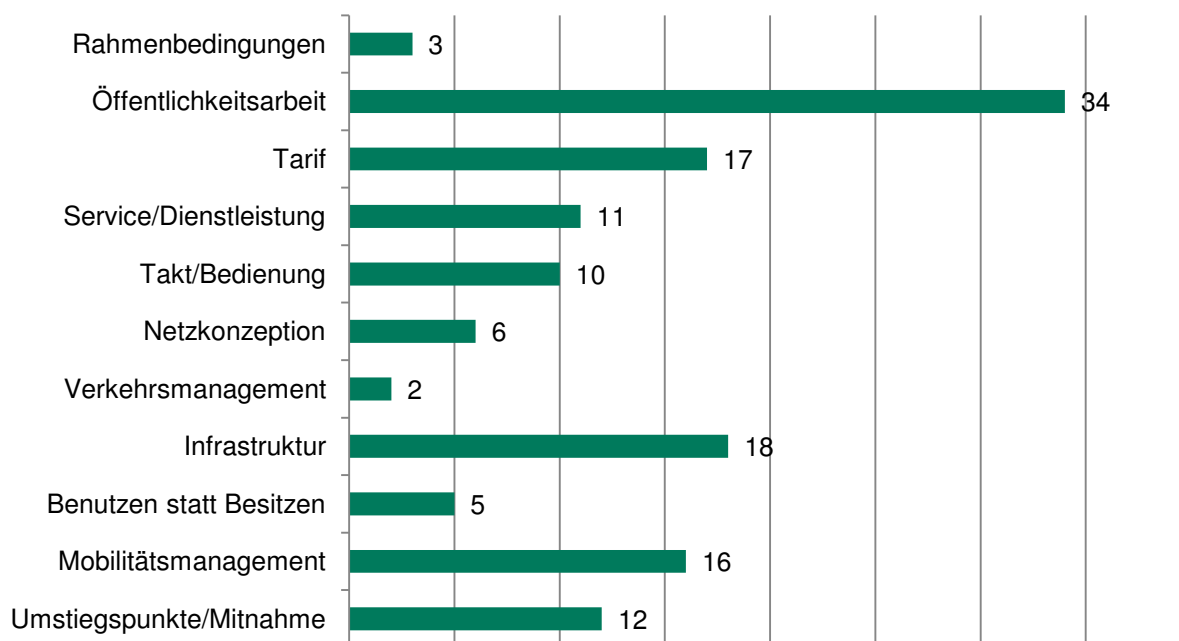


Quelle: Eigene Auswertungen und Darstellungen der Planersocietät

Ein weiterer Maßnahmenbereich zielt verstärkt darauf ab, die **Mobilitätsteilhabe und Chancengleichheit** der Bevölkerung und damit deren Mobilitätsmöglichkeiten zu erhöhen. Hierbei sind nicht nur infrastrukturelle Maßnahmen enthalten (beispielsweise der Ausbau des ÖPNV-Netzes). Insbesondere Maßnahmen, die die Einstellungen und Sichtweise der Menschen auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel verändern oder die Sicherheit erhöhen und attraktivere Mobilitätsmöglichkeiten bieten, sind zentral. Häufig genannte Maßnahmen sind beispielsweise: Sicherheitskampagnen

und Sicherheitstrainings, Bereitstellung von Informationsmaterialien zu den Mobilitätsmöglichkeiten im Kreis Gütersloh (auch für Neubürger) sowie Verhaltensregeln für ein besseres und sichereres Miteinander der Verkehrsteilnehmer. Verständliche, einheitliche und günstige Tarife im ÖV sind weitere Maßnahmen, die in mehreren Konzepten sowie im Expertenworkshop genannt wurden.

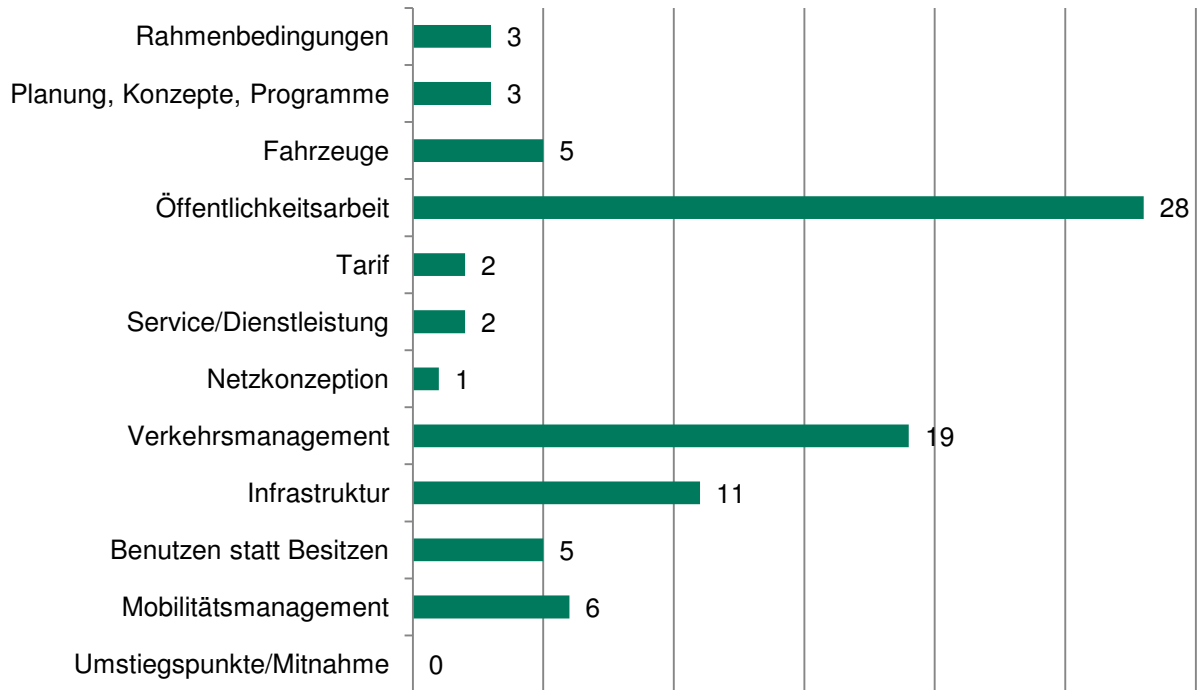
Abbildung 25: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Förderung der Mobilitätsteilhabe und Chancengleichheit in den unterschiedlichen Themensträngen



Quelle: Eigene Auswertungen und Darstellungen der Planersocietät

Viele der bestehenden Maßnahmen im Bereich Mobilität stammen aus Klimaschutzkonzepten. Dementsprechend spielt das Thema **Klima- und Umweltschutz** auch für die Entwicklung der Mobilitätsstrategie für den Kreis Gütersloh eine wichtige Rolle. Maßnahmenansätze bestehen insbesondere im Themenstrang der Öffentlichkeitsarbeit – das Bewusstsein und die Kultur für eine umwelt- und klimaschonende Mobilität soll geschärft werden. Vorgesehen/ bereits umgesetzt sind unterschiedliche Broschüren und Kampagnen. Zusätzlich bestehen eine Vielzahl an Aktionen, wie beispielsweise die Durchführung einer autofreien Ratssitzung im Jahr oder die Sperrung der Innenstadt für den Kfz-Verkehr für ein Wochenende. Auch Wettbewerbe zur reduzierten Nutzung des MIVs sind bestehende Maßnahmenansätze, ebenso Spritspartrainings. Weitere Maßnahmen zielen darauf, die Attraktivität des MIVs zu senken – beispielsweise durch Parkraumbewirtschaftung – und die Auswirkungen des stattfindenden MIV Verkehrs zu reduzieren – beispielsweise durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verkehrsberuhigungen.

Abbildung 26: Anzahl bestehender Maßnahmenideen zur Förderung des Umwelt- und Klimaschutzes in den unterschiedlichen Themensträngen



Quelle: Eigene Auswertungen und Darstellungen der Planersocietät










Ein weiteres Maßnahmenbündel gibt die **Rahmenbedingungen (Konzepte, etc.) und Organisation (Interkommunale Zusammenarbeit)** für die Umsetzung vor. Maßnahmenideen beziehen sich insbesondere auf die Organisation von Arbeitskreisen, Beiräten und Stammtischrunden, eine Kooperation und Vernetzung zwischen den kommunalen Klimaschützern/Radverkehrsbeauftragten, etc. sowie eine regelmäßige Evaluation der Erfolge z.B. durch die Erhebung des Modal-Splits.

## 4. Stärken, Schwächen und Potenziale

Betrachtet man nun zusammenfassend die Stärken und Schwächen des Kreises Gütersloh hinsichtlich einer bedarfsorientierten und klimafreundlichen Mobilität wird deutlich, dass der Kreis Gütersloh grundsätzlich eine gute Ausgangslage für eine zukunftsgerichtete Mobilität aufweist.

Insgesamt kann die derzeitige Situation im Kreis Gütersloh daher, in verkürzter Form, mit den folgenden Stärken und Schwächen charakterisiert werden:

*Tabelle 3: Zusammenstellung zentraler Stärken und Schwächen des Kreis Gütersloh in Bezug auf eine bedarfsorientierte und klimafreundliche Mobilität*

|   |    |
|--|---|
| <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hohes Pendleraufkommen in Entfernungsklassen, die ein Potenzial für den Regionalverkehr aufweisen</li> <li>▪ Besonders starke Verflechtungen entlang der SPNV-Achse</li> </ul> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz</li> </ul> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gewerbe- und Industriestandorte liegen überwiegend an Fern- und Regionalverkehrsachsen (Straße und Schiene)</li> </ul> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrradkultur grundsätzlich vorhanden</li> <li>▪ Starke Pendlerverflechtungen auch auf Wegelängen unter 10 km</li> <li>▪ Freizeitwege gut ausgebaut</li> </ul> </div> | <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sehr hohe MIV-Anteile im Pendlerverkehr (MIV-Anteil zum Arbeitsort 73 %)</li> <li>▪ Sehr hoher MIV-Anteil auch auf kurzen Wegestrecken von bis zu 5 km</li> </ul> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schienenanschluss vornehmlich an Regionalverkehr (Ausnahme Gütersloh)</li> <li>▪ Schnelle Verbindungen, vor allem mittels SPNV -&gt; Nachteil für Kommunen ohne SPNV-Anschluss</li> <li>▪ E-Mobilitätsförderung ausbaufähig</li> </ul> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fehlende schnelle und direkte Radwegeverbindungen (v.a. entlang der Hauptpendlerstrecken)</li> <li>▪ Zum Teil nicht zeitgemäße Radverkehrsinfrastrukturen</li> <li>▪ Fehlende Radabstellanlagen</li> </ul> </div> |





- Einheitliches Tarifgebiet „Der Sechser“
- Gutes Reisezeitverhältnis
- Flexible Angebote grundsätzlich vorhanden und erprobt



- Klimafreundliche Mobilität wird von allen Kommunen angestrebt und verfolgt
- Vielzahl an bestehenden Maßnahmenideen
- Motivation zum Handeln wird gesehen



- Unattraktive und konfliktreiche Infrastrukturen in zentralen Ortslagen
- Teilweise fehlende Kommunikation von Verhaltensregeln für ein gemeinsames Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsträger

- Teils unübersichtliche Preisstufen
- Teilweise geringe/ unattraktive Möglichkeiten zur Information (geringe Kommunikation von Mobilitätsangeboten)
- Reduzierte Verfügbarkeit in Abendstunden und am Wochenende
- Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln (v.a. Fahrrad)



- Teilweise konkurrierende Ziel-aussagen

Quelle: eigene Darstellung der Planersocietät

Es ist durchaus möglich, die bereits bestehenden Qualitäten durch verschiedene Maßnahmen weiter zu stärken und weiterzuentwickeln. Die oben dargestellten Schwächen bilden gleichzeitig Herausforderungen, aber auch Potenziale für die Mobilitätsentwicklung im Kreis Gütersloh.

Ein konkretes Beispiel hierfür stellt der noch immer recht hohe Modal Split - Anteil des MIV dar. So hätte eine Verlagerung von nur 10% der einfachen Wegeketten bis zu 5 km vom Pkw auf andere Verkehrsträger eine Verringerung des MIV-Anteils am Modal Split von mehr als vier Prozentpunk-

ten zur Folge. Gerade im Pendlerverkehr wird dies derzeit noch nicht ausreichend berücksichtigt, wobei gerade der Radverkehr, auch durch die zunehmende Elektrifizierung, eine echte Alternative darstellt. Der Radverkehr wurde auch in den verschiedenen Beteiligungsformaten, wie den Expertengesprächen oder dem Expertenworkshop, immer wieder als der Bereich mit den größten Potenzialen herausgestellt.

Dies gilt auch in Verbindung mit dem ÖPNV. Inter- und Multimodalität sind im Kreis Gütersloh bisher vergleichsweise wenig verbreitet. Auch hier liegt ein hohes Potenzial, sofern entsprechende Voraussetzungen (z. B. die unkomplizierte Möglichkeit der Fahrradmitnahme) geschaffen werden.

Die so identifizierten spezifischen Potenziale werden daher in einem Zielkonzept gebündelt und mit einem Handlungsprogramm bzw. einer Handlungsstrategie hinterlegt.

Insbesondere die Zielgruppe der Schülerinnen und Schüler wird durch die bereits umgesetzten Maßnahmen/ bestehenden Maßnahmenideen im Kreis Gütersloh und den kreisangehörigen Kommunen in ihrer Mobilität hin zu einer bedarfsorientierten und klimafreundlichen Mobilität gefördert. Eine weitere wichtige Zielgruppe der bereits umgesetzten Maßnahmen/ bestehenden Maßnahmenideen ist die Zielgruppe der Pendler sowie der Liefer- und Wirtschaftsverkehre. Meist sind die Maßnahmen jedoch zielgruppenunspezifisch.

Besonderer Handlungsbedarf wird insgesamt bei den Verkehrsmitteln Radverkehr und Öffentlicher Verkehr gesehen. Diesen Handlungsfeldern ist eine Vielzahl an Maßnahmen zuzuordnen. Das Themenfeld der Chancengleichheit und gleichberechtigten Teilhabe ist ein weiterer, eindeutig zu identifizierender Maßnahmen- und somit Handlungsschwerpunkt. Das übergeordnete Thema des Umwelt- und Klimaschutzes findet sich in vielen bereits umgesetzten Maßnahmen/ Maßnahmenideen wieder.

## 5. Zielkonzept

Als langfristiger Überbau der Mobilitätsstrategie gilt das Zielkonzept, welches die inhaltliche Ausrichtung definiert. Es wurde auf Grundlage der Analysen – insbesondere der bestehenden Zielaussagen – entwickelt und im Rahmen des Expertenworkshops mit den Beteiligten abgestimmt. Das Zielkonzept teilt sich unter dem zentralen Leitmotto „Mobilität stärken | Verkehr optimieren“ in drei Ebenen auf:

- Zur Erreichung dieses Leitmottos wurden sechs Zielfelder entwickelt, wobei drei Zielfelder als Querschnittsthemen entwickelt wurden.
- Die sechs Zielfelder sind differenziert in jeweils ein Oberziel sowie mehrere Unterzielen.

### Mobilität stärken | Verkehr optimieren

#### 1 Starke Nahmobilität

Bis zum Jahr 2030 werden 40 % aller Wege zu Fuß oder per Rad zurückgelegt, bis zum Jahr 2050 werden es 45 % sein.

- Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird erhöht.
- Die Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs steigt – auch bei der Verknüpfung mit den benachbarten Kommunen.
- Das Radverkehrsnetz bietet attraktive Routen für verschiedene Nutzungsformen (Tourismus / Freizeit, Alltag, schnellen Radverkehr).
- Die Belange neuerer Formen des Radverkehrs, wie E-Bikes / Pedelecs oder Lastenräder, werden in der Planung hinreichend berücksichtigt.
- Hindernisse und Hemmnisse zur Nutzung der Nahmobilität werden auf allen Ebenen abgebaut.
- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum wird sichergestellt.
- Serviceangebote für Fußgänger und Radfahrer stärken die Nahmobilität.

## 2 Zukunftsgerechter und multimodaler ÖPNV

Bis zum Jahr 2030 wird ein ÖV- Anteil am Modal Split von 20 %, bis 2050 von 25 % erreicht.

- Ein attraktiver und barrierefreier ÖV stellt eine echte Alternative zum eigenen Pkw dar.
- Der SPNV bildet ein wichtiges Rückgrat für interkommunale und regionale Wege.
- Der ÖV ist optimal mit anderen Verkehrsmitteln - insbesondere dem Fahrrad - verknüpft.
- Der ÖV ist – auch für Wege zwischen den angrenzenden Kreisen - einfach zugänglich.
- Das Angebot des ÖPNV ist so ausgestaltet, dass es überall für alle Bevölkerungsgruppen zur Verfügung steht.
- Der ÖPNV fährt bedarfsgerecht und ressourcenschonend, alternative Antriebe haben sich etabliert.
- Die Finanzierung des ÖVs ist gesichert.

## 3 Verträglicher und optimierter MIV

Bis zum Jahr 2030 werden nur noch 40 %, bis zum Jahr 2050 30 % aller Wege mit dem MIV zurückgelegt.

- Vorhandene Verkehrssysteme werden in ihrer Effizienz gesteigert.
- Die Qualität der bestehenden Infrastrukturen wird erhalten und gesichert.
- Alternative Antriebe werden gefördert.
- Der Pkw-Besetzungsgrad steigt.
- Der Kfz-Verkehr ist gut mit allen anderen Verkehrsmitteln, insbesondere aber dem öffentlichen Verkehr verknüpft.
- Der Kfz-Verkehr wird stadtverträglich, klima- und umweltschonend abwickelt.

#### 4 Starker Wirtschaftsstandort

Der Wirtschaftsstandort Kreis Gütersloh wird durch eine leistungsfähige und umweltverträgliche Mobilität weiter gestärkt.

- Der Wirtschaftsverkehr ist leistungsfähig, bedarfsgerecht und effizient.
- Der Wirtschaftsverkehr wird funktionsgerecht und stadtverträglich abgewickelt.
- Die Erreichbarkeit von Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungs-, sowie Technologie- und Wissensstandorten ist sichergestellt und wird weiterentwickelt.
- Innovative Logistiksysteme für einen bi- und trimodalen Wirtschaftsverkehr werden gefördert.
- Mobilitätsmanagement ist in Betrieben und Kommunen fest verankert und vernetzt.
- Lieferverkehre werden effizient gestaltet.

#### 5 Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer

Eine gleichberechtigte Mobilitätsteilhabe und Chancengleichheit für eine individuelle Mobilität werden sichergestellt und weiterentwickelt.

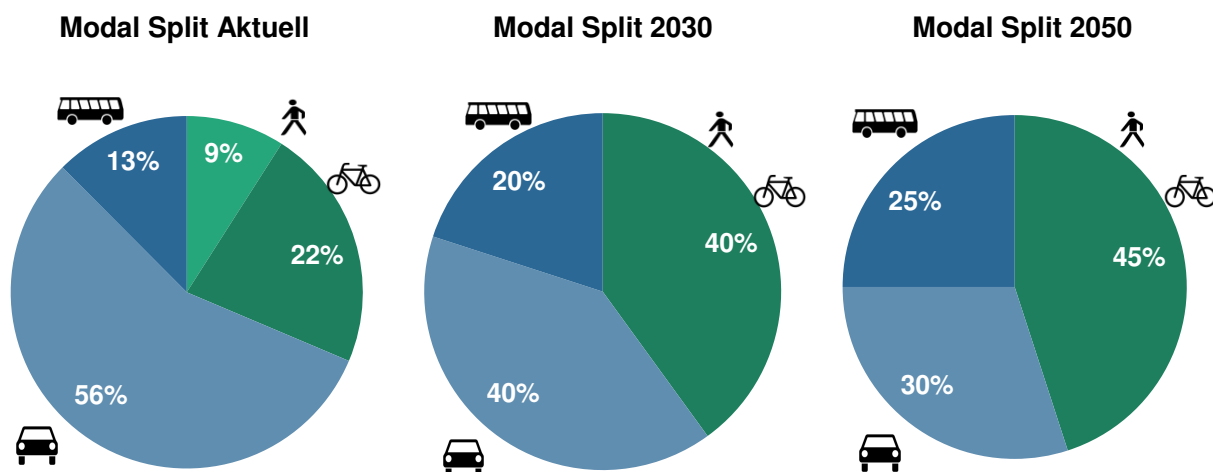
- Der Zugang zu individueller Mobilität ist für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellt.
- Die gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer ist gewährleistet.
- Die Unfallbelastung im Kreis Gütersloh wird insgesamt reduziert, insbesondere aber die Zahl der verunglückten Fußgänger und Radfahrer.
- Die verschiedenen Verkehrsmittel sind für sich und untereinander gut nutzbar und verständlich verknüpft.
- Mobilität ist bezahlbar.
- Eine leicht verständliche Orientierung als Zugang zu den einzelnen Verkehrssystemen ist gewährleistet.
- Alle Bevölkerungsgruppen sind über ihre Mobilitätsmöglichkeiten und die damit verbundenen Kosten informiert (Mobilitäts- und Umweltbewusstsein).
- Innovative Mobilitätskonzepte und neue -dienstleistungen werden gefördert.

## 6 Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität

Negative Folgen und Belastungen, die durch den Verkehr auf Siedlung, Mensch, Klima und Umwelt entstehen, werden minimiert.

- Einer Mobilitätskultur des Umweltverbundes wird gestärkt.
- Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Klima und Umwelt werden minimiert.
- Verkehrs- und Siedlungsentwicklung werden aufeinander abgestimmt.
- Zusätzlicher Flächenverbrauch zu Verkehrszwecken wird minimiert.
- Die effizientesten und umweltverträglichsten Verkehrsmittel werden genutzt.
- Der Ausstoß von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen wird entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele reduziert.
- Auch für gering verdichtete Teilräume werden alternative Mobilitätsangebote geschaffen.
- Die Stadt- und Lebensqualität wird erhöht.

Abbildung 27: Zielwerte Modal Split 2030 und 2050



Quelle: Eigene Darstellungen der Planersocietät



Abbildung 28: Zielkonzept

# Mobilität stärken | Verkehr optimieren

## Starke Nahmobilität

Bis zum Jahr 2030 werden 40 % aller Wege zu Fuß oder per Rad zurückgelegt, bis zum Jahr 2050 werden es 45 % sein.

- Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird erhöht.
- Die Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs steigt – auch bei der Verknüpfung mit den benachbarten Kommunen.
- Das Radverkehrsnetz bietet attraktive Routen für verschiedene Nutzungsformen (Tourismus / Freizeit, Alltag, schnellen Radverkehr).
- Die Belange neuerer Formen des Radverkehrs, wie E-Bikes / Pedelecs oder Lastenräder, werden in der Planung hinreichend berücksichtigt.
- Hindernisse und Hemmnisse zur Nutzung der Nahmobilität werden auf allen Ebenen abgebaut.
- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum wird sichergestellt.
- Serviceangebote für Fußgänger und Radfahrer stärken die Nahmobilität.

## Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV

Bis zum Jahr 2030 wird ein ÖV- Anteil am Modal Split von 20 %, bis 2050 von 25 % erreicht.

- Ein attraktiver und barrierefreier ÖV stellt eine echte Alternative zum eigenen Pkw dar.
- Der SPNV bildet ein wichtiges Rückgrat für interkommunale und regionale Wege.
- Der ÖV ist optimal mit anderen Verkehrsmitteln - insbesondere mit dem Fahrrad - verknüpft.
- Der ÖV ist – auch für Wege zwischen den angrenzenden Kreisen - einfach zugänglich.
- Das Angebot des ÖPNV ist so ausgestaltet, dass es überall für alle Bevölkerungsgruppen zur Verfügung steht.
- Der ÖPNV fährt bedarfsgerecht und ressourcenschonend, alternative Antriebe haben sich etabliert.
- Die Finanzierung des ÖVs ist gesichert.

## Verträglicher und optimierter MIV

Bis zum Jahr 2030 werden nur noch 40 %, bis zum Jahr 2050 30 % aller Wege mit dem MIV zurückgelegt.

- Vorhandene Verkehrssysteme werden in ihrer Effizienz gesteigert.
- Die Qualität der bestehenden Infrastrukturen wird erhalten und gesichert.
- Alternative Antriebe werden gefördert.
- Der Pkw-Besetzungsgrad steigt.
- Der Kfz-Verkehr ist gut mit allen anderen Verkehrsmitteln, insbesondere aber mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft.
- Der Kfz-Verkehr wird stadtverträglich, klima- und umweltschonend abgewickelt.

## Starker Wirtschaftsstandort

Der Wirtschaftsstandort Kreis Gütersloh wird durch eine leistungsfähige und umweltverträgliche Mobilität weiter gestärkt.

- Der Wirtschaftsverkehr ist leistungsfähig, bedarfsgerecht und effizient.
- Der Wirtschaftsverkehr wird funktionsgerecht und stadtverträglich abgewickelt.
- Die Erreichbarkeit von Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungs-, sowie Technologie- und Wissensstandorten ist sichergestellt und wird weiterentwickelt.
- Innovative Logistiksysteme für einen bi- und trimodalen Wirtschaftsverkehr werden gefördert.
- Mobilitätsmanagement ist in Betrieben und Kommunen fest verankert und vernetzt.
- Lieferverkehre werden effizient gestaltet.

## Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer

Eine gleichberechtigte Mobilitätsteilhabe und Chancengleichheit für eine individuelle Mobilität werden sichergestellt und weiterentwickelt.

- Der Zugang zu individueller Mobilität ist für alle Bevölkerungsgruppen sichergestellt.
- Die gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer ist gewährleistet.
- Die Unfallbelastung im Kreis Gütersloh wird insgesamt reduziert, insbesondere aber die Zahl der verunglückten Fußgänger und Radfahrer.
- Die verschiedenen Verkehrsmittel sind für sich und untereinander gut nutzbar und verständlich verknüpft.
- Mobilität ist bezahlbar.
- Eine leicht verständliche Orientierung als Zugang zu den einzelnen Verkehrssystemen ist gewährleistet.
- Alle Bevölkerungsgruppen sind über ihre Mobilitätsmöglichkeiten und die damit verbundenen Kosten informiert (Mobilitäts- und Umweltbewusstsein).
- Innovative Mobilitätskonzepte und neue -dienstleistungen werden gefördert.

## Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität

Negative Folgen und Belastungen, die durch den Verkehr auf Siedlung, Mensch, Klima und Umwelt entstehen, werden minimiert.

- Eine Mobilitätskultur des Umweltverbundes wird gestärkt.
- Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Klima und Umwelt werden minimiert.
- Verkehrs- und Siedlungsentwicklung werden aufeinander abgestimmt.
- Zusätzlicher Flächenverbrauch zu Verkehrszwecken wird minimiert.
- Die effizientesten und umweltverträglichsten Verkehrsmittel werden genutzt.
- Der Ausstoß von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen wird entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele reduziert.
- Auch für gering verdichtete Teilräume werden alternative Mobilitätsangebote geschaffen.
- Die Stadt- und Lebensqualität wird erhöht.

Quelle: Eigene Darstellungen der Planersocietät

## 6. Handlungsstrategie

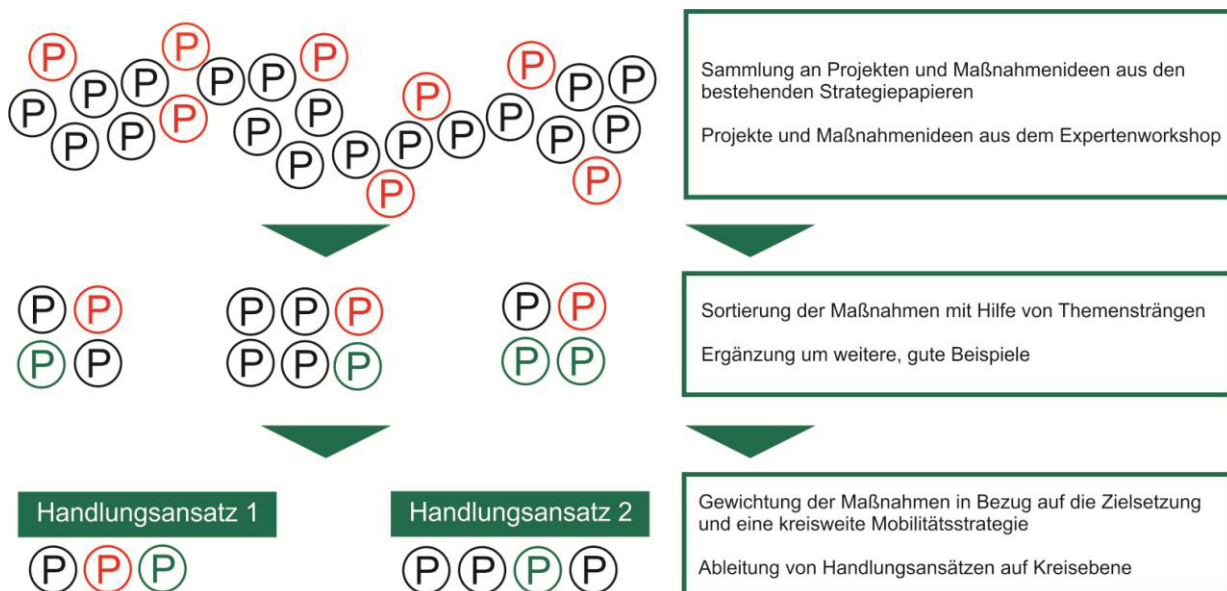
Die Handlungsstrategie stellt neben dem Zielkonzept das Kernstück der Mobilitätsstrategie für den Kreis Gütersloh dar. Die Handlungsstrategie teilt sich in sieben unterschiedliche Handlungsansätze auf. Diese wurden aus der Zusammenfassung der bestehenden Maßnahmen, der Maßnahmenideen sowie von Good-Practice-Beispielen und einer Überlagerung mit den definierten Zielfeldern entwickelt. Die folgenden Handlungsansätze können nicht einem einzelnen Zielfeld zugeordnet werden, sondern stehen quer zu diesen und können somit meist mehreren zugeordnet werden:

- 1 | Attraktivieren des Radfahrens im Alltagsverkehr
- 2 | Stärkung der Nahmobilität
- 3 | ÖPNV – leicht verständlich und zugänglich
- 4 | Reduzierung und verträgliche Abwicklung notwendiger MIV-Fahrten
- 5 | Effiziente und verträgliche Abwicklung der Wirtschaftsverkehre
- 6 | Anreize zur Steigerung des Anteils an Elektrofahrzeugen
- 7 | Kommunikation von Mobilitätsmöglichkeiten

Die Handlungsansätze teilen sich jeweils auf konkrete Maßnahmen sowie Pilotprojekte auf. Zusätzlich ist ein Ideenspeicher für den Kreis sowie die Kommunen je Handlungsansatz enthalten, in dem weitere Maßnahmenideen aus den Konzepten sowie dem Expertenworkshop enthalten sind.

Die Maßnahmen und Pilotprojekte sind in übersichtlichen Maßnahmenblättern aufbereitet.

Abbildung 29: Methodik zur Entwicklung der Handlungsansätze








Quelle: Eigene Darstellungen der Planersocietät



Zu den jeweiligen Maßnahmen finden sich Angaben zu der Zielsetzung sowie eine Projektbeschreibung inkl. Prozessbausteinen. Ein Feld gibt Auskunft über Beispiele, in denen die vorgeschlagene Maßnahme bereits umgesetzt/ vertieft geplant wurde. Weitere, für eine Umsetzung relevante Merkmale wie Akteure, Verantwortlichkeit, Kosten, Fördermöglichkeiten, Zeitrahmen, verkehrliche Effekte, Kosten sowie eine abschließende Priorisierung.

Tabelle 4: Übersicht über die Kostenrahmen der Maßnahmen und Pilotprojekte

| Kategorie   | Kostenrahmen          |
|---|-----------------------|
|  | Bis 10.000 €          |
|  | 10.000 bis 25.000 €   |
|  | 25.000 bis 100.000 €  |
|  | 100.000 bis 250.000 € |
|  | Mehr als 250.000 €    |

Die Priorisierung wurde anhand der Bewertung der Kommunen durchgeführt. Maßnahmen, die nach Einschätzung der Gutachter einfach umzusetzen sind, werden mit einem \* markiert.

## 6.1 Attraktivieren des Radfahrens im Alltagsverkehr

### Handlungsansatz 1 Attraktiveren des Radfahrens im Alltagsverkehr

Der Radverkehr spielt in den bestehenden Konzepten und Strategien des Kreises und der Kommunen eine entscheidende Rolle, um den Verkehrs zukünftig bedarfsgerecht und umweltfreundlich zu gestalten. Aktuell verläuft die Radverkehrsförderung jedoch auf kommunalem Gebiet und geht nicht über die Anschlüsse an die Nachbarkommunen hinaus.

Zukünftig ist mit den Kommunen eine abgestimmte Radverkehrsstrategie des Kreises unter Berücksichtigung kommunaler Konzepte und Strategien zu entwickeln. In dieser sollen auch Qualitätsstandards für die Infrastrukturen sowie ein Netz abgestimmt werden. Auch weitere Akteure sind in den Bearbeitungsprozess einzubeziehen. Kommunikation und Marketing sollten kreisweit stattfinden.

Der Fokus der Radverkehrsförderung wird aufgrund des hohen Potenzials auf den Alltagsradverkehr gelegt. Für diesen gilt es insbesondere schnelle und direkte sowie sichere Routen zu entwickeln. Auch das Thema der Intermodalität sollte bei der Entwicklung des Radverkehrs betrachtet werden, z.B. in Form vom Fahrradparken an Haltepunkten.

Aufgabe des Kreises ist es, den Prozess zu koordinieren und die Zusammenarbeit mit den unterschiedlichen Akteuren zu fördern. Zudem sollte der Kreis eine gemeinsame Wissensbasis schaffen.

|              |  |
|--------------|--|
| Maßnahmen    | <p>M-1.1   Kreisweites geschlossenes Netz für den Alltagsradverkehr</p> <p>M-1.2   Kreisweite Standards für Abstellanlagen</p> <p>M-1.3   Einzelhandel und Radverkehrsförderung im Alltag</p> <p>M-1.4   Qualitätschecks Radwege</p> |
| Pilotprojekt | <p>P-1.1   Radschnellverbindung zwischen zwei kreisangehörigen Kommunen</p> <p>P-1.2   Innerstädtische Fahrradstraße</p> <p>P-1.3   Neugestaltung der Radwegführung an einer klassifizierten Straße innerorts</p>                    |



### Kreis

- Mitgliedschaft des Kreises in der AGFS
- Laufende Pflege von und Winterdienst auf Radwegen
- Kreisweites Fahrradverleihsystem mit Elektromobilität
- Radfahrerzählstellen
- Wettbewerb „Fahrradfreundliche Siedlung“
- Würdigung von Fahrradfahrern mit Preisen/öffentlicher Anerkennung
- Wirtschaftswegekonzeption: Erhalt und Mehrfachnutzung

Ideenspeicher

### Kommune

- Sichere Abstellmöglichkeiten an Schulen (z.B. Fahrradwächter)
- Fahrradboxen und Gepäckschließfächer, Schließfächer für Einkäufe in der Stadt, Umwandeln von Autoparkplätzen in Fahrradparkplätze
- niveaugleiche Führung an Grundstückszufahrten und einmündenden Straßen
- Laufende Pflege von und Winterdienst auf Radwegen
- Sicherheitstrainings (für verschiedene Zielgruppen im Radverkehr)
- Rad- und Fußverkehrsstadtplan
- Mobile Pannenbox für Radfahrer

**Handlungsansatz 1    Attraktivieren des Radfahrens im Alltagsverkehr**

**Maßnahme**                      **Kreisweites geschlossenes Netz für den Alltagsradverkehr**                      *M-1.1*

**Zielsetzung**                      Die bestehenden regionalen Radverkehrsrouten sind meist auf den Freizeitverkehr ausgerichtet. Für den Alltagsverkehr gibt es aktuell kein definiertes und ausgebautes Netz. Es ist davon auszugehen, dass entlang von Haupttrouten Lücken bestehen, welche zu schließen sind.

|                            |                                       |                                   |                                    |  |  |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|--|
| <b>Starke Nahmobilität</b> | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | <b>Starker Wirtschaftsstandort</b> | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | <b>Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität</b> |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|--|


**Beschreibung**

Durch die Identifizierung, Planung und anschließende Ausschilderung soll ein Radwegenetz für den Alltagsradverkehr eingerichtet werden. Ergänzend zu dem bestehenden touristischen Netz, wird der sicherste und kürzeste Weg zwischen den Siedlungsschwerpunkten ausgewiesen. Das kreisweite Alltagsroutennetz ist keine isolierte Einzellösung, sondern ein gesamtheitliches, alle Städte und Gemeinden ein- und verbindendes Konzept.

Zunächst sind die kreisweiten Hauptströme des Radverkehrs zu identifizieren (Pendlerverbindungen, Hauptverkehrsströme, Befragungen von Zielgruppen, Zentralität der Orte), um ein möglichst bedarfsgerechtes Netz für den Alltagsverkehr entwickeln zu können. Aus dieser Analyse können auch die Bedarfe für möglichst schnelle Routen (P-1.1) abgeleitet werden. Auf den definierten Routen sind anschließend die bestehenden Situationen zu erheben, um Netzlücken bzw. Gefahrenstellen zu identifizieren und Maßnahmen zu entwickeln.

Abschließend sind die Maßnahmen zu priorisieren und eine Umsetzungsstrategie zu entwickeln. Auch der Punkt der Instandhaltung der Maßnahmen sollte in der Umsetzungsstrategie enthalten sein, um eine dauerhafte Nutzbarkeit der Wege zu gewährleisten.

Das erarbeitete Netz ist später in eine kreisweite Radverkehrsstrategie zu integrieren.

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| Bausteine          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identifizierung der Hauptrouten (z.B. anhand von Pendlerströmen, Befragungen, etc.) und Entwicklung eines Radwegenetzes für den Alltagsverkehr</li> <li>▪ Bewertung des Netzes anhand eines entwickelten Rasters</li> <li>▪ Maßnahmenentwicklung in Abstimmung mit den Kommunen und den Straßenbaulasträgern</li> <li>▪ Umsetzungsstrategie und Instandhaltung</li> </ul> |  |
| Beispiele          | Radverkehrskonzept Rhein-Sieg-Kreis; Radverkehrskonzept Kreis Unna   |  |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen, Straßen.NRW, ADFC, VCD  | <p>Fördermöglichkeiten</p> <p>Kommunalrichtlinie Klimaschutz; Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah)</p> <p>Zeitraumen</p> <p>12 Monate</p> <p>Priorisierung</p> <p>Sehr hohe Priorität</p> |
| Verantwortlichkeit | Kreis  |  |
| Effekte            | Erhöhung des Radverkehrsanteils, Reduktion des CO <sub>2</sub> -Ausstoßes  |  |
| Kostenaufwand      |   |  |

**Handlungsansatz 1    Attraktivieren des Radfahrens im Alltagsverkehr**

**Maßnahme                      Kreisweite Standards für Abstellanlagen                      M-1.2**

**Zielsetzung**                      Für die Planung und Ausgestaltung von Fahrradabstellanlagen soll eine gemeinsame Wissensbasis für alle Akteure geschaffen werden.

|                            |                                       |                                   |                             |  |  |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|--|
| <b>Starke Nahmobilität</b> | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | <b>Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität</b> |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|--|


**Beschreibung**

Das Vorhandensein von Abstellanlagen für Radfahrer sowohl am Start als auch am Ziel ihres Weges ist ein entscheidender Parameter zur Fahrradnutzung, da die Attraktivität gesteigert wird. Insbesondere bei teuren Fahrrädern (z.B. Pedelecs) ist die Qualität der Abstellanlagen (Diebstahlschutz, Wetterschutz, Sichtbarkeit) bestimmend. Oftmals fehlt den Akteuren das Wissen über allgemeine Standards und Qualitätsanforderungen, die an solche Anlagen gestellt werden. Über kreisweite abgestimmte Standards mit guten Beispielen in Form eines Leitfadens wird den Akteuren eine sinnvolle Unterstützung an die Hand gegeben. Kreisweit sollen einheitliche Standards für Abstellanlagen bzw. Grundlagen für das Thema Fahrradparken definiert und abgestimmt werden. Dies kann in Form einer Handreichung geschehen, die den Kommunen, Investoren, aber auch interessierten Hauseigentümern oder Arbeitgebern zur Verfügung gestellt werden.

Inhalte einer solchen Handreichung sind:

- Anforderungen von Radfahrern an Abstellanlagen
- Bedarfsermittlung
- Standortwahl
- Gestaltung und Ausstattung von Abstellanlagen (Anlehnbügel, Fahrradparkflächen, Abstände, Maße, Wetterschutz)
- Weitere Serviceeinrichtungen/ Ausgestaltung von Radstationen
- Planungsprozess und Akteure
- Kontaktdaten und weiterführende Literatur

Die Entwicklung einer solchen Handreichung kann als Beispiel für weitere, mögliche Handreichungen dienen (z.B. zum Thema Shared Space).

|                    |   |                     |                     |
|--------------------|---|---------------------|---------------------|
| Bausteine          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Formen einer Arbeitsgruppe aus Kreis und interessierten Kommunen (Klimamanager, Planer, Fahrradbeauftragte etc.)</li> <li>▪ Erstellung einer Handreichung mit dem Schwerpunkt der Planung und Ausgestaltung des Fahrradparkens</li> <li>▪ Kommunikation und Verteilung der Handreichung</li> </ul> |                     |                     |
| Beispiele          | <p>Leitfaden für die Planung „Fahrradparken in Berlin“<sup>9</sup>;<br/>         „Hinweise zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen“ in Potsdam<sup>10</sup>;<br/>         Handbuch „Veloparkierung“ des Schweizerischen Bundesamtes für Straßen (ASTRA)<sup>11</sup></p>   |                     |                     |
| Akteure            | Kreis, ggf. kreisangehörige Kommunen, ADFC  | Fördermöglichkeiten | Nicht bekannt       |
| Verantwortlichkeit | Kreis   |                     |                     |
| Effekte            | Knowhow im Bereich Nahmobilität, Synergieeffekte mit Radtourismus, Kreisverwaltung als Vernetzungspunkt, Förderung der Multimodalität   | Zeitraumen          | 6 Monate            |
| Kostenaufwand      |    | Priorisierung       | Mittlere Priorität* |

<sup>9</sup> [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/rad/parken/download/leitfaden\\_fahrradparken.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/rad/parken/download/leitfaden_fahrradparken.pdf)

<sup>10</sup> [http://www.mobil-potsdam.de/fileadmin/user\\_upload/bicycle/documents/infoblatt\\_fahrradabstellanlagen\\_07\\_03\\_12.pdf](http://www.mobil-potsdam.de/fileadmin/user_upload/bicycle/documents/infoblatt_fahrradabstellanlagen_07_03_12.pdf)

<sup>11</sup> <http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00482/index.html?lang=de>

**Handlungsansatz 1    Attraktivieren des Radfahrens im Alltagsverkehr**

**Maßnahme                    Einzelhandel und Radverkehrsförderung                    M-1.3**

**Zielsetzung**  
 Die Potenziale des Radverkehrs beim Einkaufen sollen erschlossen werden. Ferner kann der Einzelhandel gestärkt und die Daseinsvorsorge gesichert werden. Die Stadtverwaltung sowie Einzelhändler/ Gewerbeverein und Bevölkerung sollen für das Thema sensibilisiert werden.

|                            |                                       |                                   |                                    |  |  |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|--|
| <b>Starke Nahmobilität</b> | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | <b>Starker Wirtschaftsstandort</b> | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | <b>Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität</b> |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|--|

**Beschreibung**


Die Zielgruppe der Einkäufer stellt ein wichtiges Potenzial bei der weiteren Förderung des Radverkehrs, der Stadt der kurzen Wege, aber auch bei der Sicherung der Grunddaseinsvorsorge dar. Das grundsätzlich positive Image des Radfahrens wird genutzt, um neue Kunden zu gewinnen, das Einkaufen mit dem Rad als Alltagskultur und die Identifikation der Wohnbevölkerung mit der Stadt bzw. der Gemeinde zu stärken.

Zur Umsetzung sollte eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden, die aus kommunalen Verwaltungen und Vertretern des Stadtmarketings sowie Einzelhändlern und Gewerbevereinen bestehen sollte. Von informellen Gesprächen zwischen den Akteuren mit einem einfachen Erfahrungsaustausch über Diskussionen in der Bezirksvertretung bis hin zu Runden Tischen oder Fachgremien reicht der mögliche Organisationsrahmen.

Die Hauptaufgabe dieser Gruppe ist es, Angebote für Besucher und Kunden zu entwickeln und zu realisieren. Die Angebote können darauf abzielen, Kunden über Aktionen und Maßnahmen weiter an sich zu binden, Kunden, die bisher mit dem Auto kamen zu animieren, das Rad zu nutzen oder durch entsprechende Angebote für Fahrradfahrer neue Kunden zu gewinnen.

Mögliche Maßnahmen können sein: Gepäckaufbewahrung, Lieferservice für schwere/ große Einkäufe, Packtaschen- oder Anhängerleih, Wettbewerb fahrradfreundliches Geschäft, Brötchentüte, Rabattaktionen, Radfahrerfrühstück, Ausstellung an Aktionstagen, Fahrradpacktaschenwettbewerb, Testfahrten mit Anhängern etc.



|                     |  |
|---------------------|--|
| Bausteine           | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusammenstellen der Arbeitsgruppe</li> <li>▪ Organisation von Treffen und Entwicklung von Maßnahmen</li> <li>▪ Maßnahmenumsetzung</li> <li>▪ Evaluierung</li> </ul> |
| Beispiele           | Radpoint Bezau, Österreich <sup>12</sup> ; Broschüre Citymarketing der AGFS NRW <sup>13</sup>  |
| Akteure             | kreisangehörige Kommunen, Einzelhändler, Gewerbeverein, Stadtmarketing, ADFC   |
| Verantwortlichkeit  | Kreisangehörige Kommunen, Einzelhändler, Gewerbeverein   |
| Effekte             | Erhöhung der Lebensqualität, Marketing, Verbesserung der Erreichbarkeit Innenstadt, Vernetzung, Erhöhung des Radverkehrsanteils  |
| Kostenaufwand       |  <p>In Abhängigkeit von den Maßnahmen</p>   |
| Fördermöglichkeiten | Initiative der Einzelhändler, ggf. Sachmittel aus Budget des Klimamanagers   |
| Zeitraumen          | Mind. 12 Monate (ggf. Verlängerung)  |
| Priorisierung       | Sehr geringe Priorität   |

<sup>12</sup> <http://www.vol.at/2006/09/radpoint.pdf>

<sup>13</sup> [http://www.agfs-nrw.de/uploads/tx\\_ttproducts/datasheet/Broschuere\\_City\\_Marketing\\_Fahrrad.pdf](http://www.agfs-nrw.de/uploads/tx_ttproducts/datasheet/Broschuere_City_Marketing_Fahrrad.pdf)

Handlungsansatz 1 Attraktivieren des Radfahrens im Alltagsverkehr

**Maßnahme** **Qualitätscheck Radwege** *M-1.4*

**Zielsetzung** Die Qualität der bestehenden Radwege soll auf lange Sicht verbessert und den bestehenden Empfehlungen zum Radverkehr der FGSV angepasst werden.

|                            |                                       |                                   |                             |  |  |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|--|
| <b>Starke Nahmobilität</b> | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | <b>Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität</b> |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|--|

**Beschreibung**


Die Qualität von Radwegen hat Einfluss auf dessen Attraktivität und damit die Nutzung oder Nicht-Nutzung. Aus diesem Grunde ist die Qualität der Radwege im Kreis Gütersloh zu prüfen und ggf. anzupassen.

Die Bürgerinnen und Bürger sind als Experten in den Prozess einzubinden. Dies kann mithilfe einer Onlineplattform geschehen, bei der Problempunkte auf täglichen Radfahrten verortet und beschrieben werden können.

Im Rahmen von Fahrradbefahrungen (Bürger, Verwaltung, Polizei und weiteren interessierten Akteuren) sollen die Situationen für den Radverkehr vor Ort bewertet werden. Ergänzend sollte auch die Mängeldatenbank des ADFC genutzt werden. Der Kreis könnte die dort eingegangenen Meldungen aufnehmen und an die betreffenden Stellen weitergeben. Zu bewerten sind:

- Bestehende Führungsform (Verkehrssicherheit, Benutzungspflichten etc.) und Überprüfen der Vorgaben nach StVO
- Bestehender Wegezustand (Breiten, Schäden, Gefahrenstellen, etc.)
- Führungen an Knotenpunkten (Eindeutigkeit, Attraktivität, etc.)

Die Qualitätschecks sollten auf den Erfahrungen der Maßnahme M-1.1 aufbauen und sie gleichzeitig um die Radwege, die nicht entlang von Hauptrouten liegen, ergänzen.

|                    |   |  |
|--------------------|---|--|
| Bausteine          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entwicklung einer Handreichung und eines Bewertungsrasters für die kreisangehörigen Kommunen (ggf. auf Grundlage des Leitfadens der Stadt Mainz<sup>14</sup>)</li> <li>▪ Nutzen der Mängeldatenbank des ADFC (ggf. Marketing)</li> <li>▪ Analyse der bestehenden Radwege</li> <li>▪ Ableiten und Umsetzen von Maßnahmen</li> </ul> |  |
| Beispiele          | RADAR im Rahmen von STADTRADELN; Stadt Köln   |  |
| Akteure            | Kreis, Kreisangehörige Kommunen (Planung, Tiefbau), ADFC, Polizei   | Fördermöglichkeiten    Nicht bekannt                   |
| Verantwortlichkeit | Kreisangehörige Kommunen  |  |
| Effekte            | Erhöhung des Radverkehrsanteils, Verkehrssicherheit   | Zeitraumen    6 Monate (bei Wiederholung alle 2 Jahre) |
| Kostenaufwand      |    | Priorisierung    Hohe Priorität                        |

<sup>14</sup> [http://fee-owl.de/download/150422\\_radwege\\_leitfaden\\_mainz.pdf](http://fee-owl.de/download/150422_radwege_leitfaden_mainz.pdf)

**Handlungsansatz 1    Attraktivieren des Radfahrens im Alltagsverkehr**

**Pilotprojekt                    Radschnellverbindung zwischen zwei kreisangehörigen Kommunen                    P-1.1**

**Zielsetzung**                    Der Anteil des Alltagsradverkehrs im Kreis Gütersloh soll über eine Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes gesteigert werden. Auf einem besonders nachfragestarken Korridor im Kreis Gütersloh wird eine schnelle Radverkehrsverbindungen eingerichtet, die auch das Zurücklegen von längeren Entfernungen (> 10km) zwischen den Kommunen ermöglicht.

|                            |                                       |                                   |                                    |  |  |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|--|
| <b>Starke Nahmobilität</b> | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | <b>Starker Wirtschaftsstandort</b> | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | <b>Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität</b> |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|--|


**Beschreibung**

Auf Basis der Maßnahme M-1.1 wird eine Relation mit hohem Berufspendleranteil ausgewählt (z.B. Rheda-Wiedenbrück - Gütersloh). Eine zügige, sichere und durchgängige Befahrbarkeit der Route ist anzustreben und zu gewährleisten.

Bei der Auswahl der Trasse spielen die Pendlerverbindungen eine wichtige Rolle. Ggf. kann der Bezug und die Kooperation mit ansässigen Unternehmen an der Strecke zur weiteren Radverkehrsförderung als ein weiteres Auswahlkriterium gewählt werden.

Für die Umsetzung sind Qualitätsstandards festzulegen, die eine hohe Reisegeschwindigkeit verbindlich gewährleisten. Die ausgewählte Verbindung wird nach Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen (FGSV/ NRW) ausgebaut, mindestens aber nach den Regelstandards der ERA 2010. Besondere Anforderungen werden auch an die Knotenpunkte gestellt. Diese sind radfahrerfreundlich zu gestalten.

- Bausteine**
- Bewertung der Potenziale und Wahl der Relation
  - Betreuen der Bearbeitung und Begleiten der Abstimmung mit den Gemeinden
  - Ausführung der Planung

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| Beispiele          | Radschnellverbindungen Kreis Steinfurt; Radschnellverbindungen Osnabrück; Radschnellweg Regio.Velo, Münsterland  |  |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen, Straßen.NRW, ggf. TöBs (Träger öffentlicher Belange) ggf. Betriebe  | Fördermöglichkeiten<br>Kommunalrichtlinie Klimaschutz; Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah |
| Verantwortlichkeit | Kreis, kreisangehörige Kommunen  | Zeitrahmen<br>36 Monate  |
| Effekte            | Erhöhung des Radverkehrsanteils, Imagegewinn, klimafreundliche Beschäftigtenverkehre, Senkung CO <sub>2</sub> -Ausstoß, Lärmminde- rung, Luftreinhaltung | Priorisierung<br>Hohe Priorität  |
| Kostenaufwand      |   |  |

**Handlungsansatz 1    Attraktivieren des Radfahrens im Alltagsverkehr**

**Pilotprojekt                      Innerstädtische Fahrradstraße                      P-1.2**

**Zielsetzung**                      Der Radverkehr soll auf einer zentralen, innerstädtischen Route gefördert werden. Vielfach bestehen Vorbehalte gegen Fahrradstraßen. Durch eine realisierte und funktionierende Fahrradstraße können diese abgebaut werden und als Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs etabliert werden.

|                            |                                       |                                   |                             |  |  |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|--|
| <b>Starke Nahmobilität</b> | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | <b>Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität</b> |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|--|

**Beschreibung**

In Fahrradstraßen haben Radfahrer besondere Rechte. Sie ist im Grunde eine Straße ausschließlich für Radfahrer, die durch den Kfz-Verkehr oder anderen Fahrverkehr genutzt werden darf, sofern sie für diesen freigegeben ist. Hiermit wird dem Radverkehr eine besondere Bedeutung eingeräumt.

Für den Fahrverkehr (auch Radverkehr) gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Auch wenn eine Fahrradstraße für den Autoverkehr freigegeben wird, muss der Kfz-Verkehr sich dem Radverkehr unterordnen. Dieser darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit verringern. Zudem ist es Radfahrern erlaubt, nebeneinander zu fahren.

Bedingungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen (nach StVO):

- der Kfz-Verkehr sollte nur gering sein (z.B. für Anlieger)
- der Radverkehr ist bereits - oder alsbald zu erwarten - die vorherrschende Verkehrsart (VwV-StVO)
- alternative Führungen für den Kfz-Verkehr sollten gegeben sein

Während der Planung sowie der Umsetzung der Fahrradstraße ist eine breite Öffentlichkeitsarbeit zu empfehlen, um das neue Element zu verankern und die Bedeutungen zur Stärkung des Radverkehrs – ohne Nachteile für Pkw-Nutzer (bei Freigabe für Kfz) - zu veranschaulichen.

|                     |  |
|---------------------|--|
| Bausteine           | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Akquirieren einer Modellkommune</li> <li>▪ Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit (ggf. als Verkehrsversuch mit Vorher-Nachher-Untersuchung)</li> <li>▪ Auswahl der Straße (optimal Schulweg in bisheriger T30 Zone)</li> <li>▪ Umsetzung (Beschilderung, Markierung, Öffentlichkeitsarbeit)</li> <li>▪ Evaluierung</li> </ul> |
| Beispiele           | Stadt Essen, Stadt Karlsruhe, Stadt Kamen  |
| Akteure             | Kreisangehörige Kommunen (Planung, Tiefbau, Straßenverkehrsbehörde), ADFC  |
| Verantwortlichkeit  | Kreisangehörige Kommune  |
| Effekte             | Erhöhung der Erreichbarkeiten, Erhöhung des Radverkehrsanteils, Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten, Verkehrssicherheit, Knowhow aufbauen   |
| Kostenaufwand       |   |
| Fördermöglichkeiten | Nicht bekannt  |
| Zeitraumen          | 15 Monate (inkl. Vor- und Nacherhebung)  |
| Priorisierung       | Sehr geringe Priorität   |

Handlungsansatz 1 Attraktivieren des Radfahrens im Alltagsverkehr

Pilotprojekt

**Neugestaltung der Radwegeführung an einer klassifizierten Straße innerorts**

P-1.3

Zielsetzung

Insbesondere klassifizierte Straßen innerorts stellen für Radfahrer häufig keine attraktiven Infrastrukturen zur Verfügung, sind jedoch meist Teil der direkten Verbindung.

Starke Nahmobilität

Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV

Verträglicher und optimierter MIV

Starker Wirtschaftsstandort

Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer

Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität

Beschreibung

Eine klassifizierte Straße innerhalb einer Kommune soll exemplarisch fahrradfreundlich gestaltet werden. Häufig können die Regelwerke aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht angewandt werden, die hier empfohlenen Breiten können häufig nicht umgesetzt werden. Insbesondere innerorts treffen viele Nutzungsansprüche (Autofahrer, Radfahrer, Busverkehr, Fußgänger) aufeinander.

Gemeinsam mit den Straßenbulasträgern und weiteren Akteuren sollen die unterschiedlichen Möglichkeiten diskutiert und eine Lösung entwickelt werden. Diese kann bestenfalls auf weitere klassifizierte, innerörtliche Straßen übertragen werden.


Neben dem Gewinn für Radfahrer kann so auch Wissen und Knowhow im Kreis Gütersloh generiert werden.

Als exemplarische Straße für eine solche Umgestaltung könnte zum Beispiel die Hauptstraße in **Rheda-Wiedenbrück** dienen.

Bausteine

- Maßnahmenkonzeption und Abstimmung mit den Akteuren
- Beteiligungsverfahren mit der Bevölkerung
- Maßnahmenumsetzung/ Umbau
- Ggf. Entwicklung eines kurzen Handouts mit Empfehlungen



|                           |   |  |  |
|---------------------------|---|--|--|
| <p>Akteure</p>            | <p>Kreis, Kreisangehörige Kommunen (Planung, Tiefbau, Straßenverkehrsbehörde), ggf. Straßen.NRW, ADFC</p>                                       | <p>Fördermöglichkeiten</p>                 | <p>Kommunaler Klimaschutz, Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah</p> |
| <p>Verantwortlichkeit</p> | <p>Kreisangehörige Kommune, Kreis</p>   | <p>Zeitraumen</p> <p>15 Monate</p>         |  |
| <p>Effekte</p>            | <p>Erhöhung der Erreichbarkeiten, Erhöhung des Radverkehrsanteils, Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten, Verkehrssicherheit, Knowhow aufbauen</p> | <p>Priorisierung</p> <p>Hohe Priorität</p> |  |
| <p>Kostenaufwand</p>      |    |  |  |

## 6.2 Stärkung der Nahmobilität

### Handlungsansatz 2 Stärkung der Nahmobilität

Die Stärkung der Nahmobilität besteht aus der Umsetzung sehr kleinteiliger Maßnahmen und geschieht in der Regel in der Verantwortung der kreisangehörigen Kommunen. Die Umsetzung setzt oftmals einen hohen politischen Willen, aber auch entsprechendes Knowhow zur Argumentation für die Maßnahmen voraus. Gleichwohl zeigen sich in Ortslagen oftmals Probleme an Hauptverkehrsstraßen in den Ortszentren. Dort insbesondere in den Lagen, in denen sich Einzelhandel befindet bzw. wichtige Quellen und Ziele (z.B. Bahnhöfe oder Haltepunkte) liegen und ein hoher Querungsbedarf für Fußgänger besteht. Häufig liegen diese Straßen in der Baulast von Kreis, Land bzw. Bund. Für die Umsetzung von Maßnahmen ist in der Regel eine enge Abstimmung mit dem Kreis bzw. Straßen.NRW notwendig.

Im Handlungsfeld wurden gerade im Workshop zahlreiche Maßnahmen zum Pkw-Parken genannt. Diese zielen alle tendenziell in die Richtung, Stellplätze zu reduzieren bzw. zu bewirtschaften, um Flächen für die Fortbewegung und den Aufenthalt von Fußgängern zu schaffen, bzw. grundsätzlich den Pkw-Verkehr zu reduzieren, um die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Städten und Gemeinden zu erhöhen (vgl. hierzu *M-4.1*). Vorgeschlagen werden in diesem Handlungsansatz weniger Einzelmaßnahmen, sondern drei Pilotprojekte für kreisangehörige Kommunen mit unterschiedlicher Ausrichtung.

|               |   |
|---------------|---|
| Maßnahmen     | M-2.1   Wissensdatenbank Förderung Nahmobilität |
| Pilotprojekte | P-2.1   Fußverkehrscheck in einer Modellkommune |
|               | P-2.2   Querung von Hauptverkehrsstraßen        |
|               | P-2.3   Shared Space                            |



Ideenspeicher

- Parkraumkonzepte
- Fußgängerfreundliche Knotenpunktumgestaltungen
- Gestalterische Aufwertung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer in Unterführungen
- Sichere Fußwege auch auf Parkplätzen von großen Einzelhändlern
- Austausch der Bänke im Ortskern durch sog. Seniorenbänke
- Aktionstage: Umweltzone Innenstadt
- Ausgestaltung eines attraktiven Fußwegsystems (Netz, Infrastrukturen etc.), Mobilitätskonzept für den Fußverkehr
- Zentrale Siedlungsentwicklung (Grundversorgung), Innenentwicklung
- Einzelhandelskonzept

**Handlungsansatz 2    Stärkung der Nahmobilität**

**Maßnahme                      Wissensdatenbank Förderung Nahmobilität                      M-2.1**

**Zielsetzung**                      Das Knowhow und Wissen bei den Kommunen in Bezug auf die Möglichkeiten zur Förderung der Nahmobilität soll verbessert werden.

|                            |                                       |                                   |                             |   |   |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|---|---|
| <b>Starke Nahmobilität</b> | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | <b>Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer</b> | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|---|---|

**Beschreibung**                      Das konkrete Wissen über die Förderung der Nahmobilität fehlt in vielen Kommunen, bisher wurde der Fokus häufig auf die Förderung des Autoverkehrs gelegt.  
 Mithilfe einer kreisweiten Datenbank sollen Informationen zu Maßnahmenideen und Best-Practice-Beispielen zur Verfügung gestellt und für die kommunalen Mitarbeiter nutzbar gemacht werden. Auch Informationen zu Fördermöglichkeiten und Ansprechpartner sollten integriert werden.

- Bausteine**
- Recherche guter Beispiele und Inhalte für die Datenbank; Abstimmung mit weiteren Akteuren
  - Aufstellung der Plattform
  - Laufende Pflege

|                           |   |                            |                         |
|---------------------------|---|----------------------------|-------------------------|
| <b>Akteure</b>            | Kreis, ADFC, Vereine, ggf. Vertreter/ Verbände (z.B. Senioren, Behinderten)         | <b>Fördermöglichkeiten</b> | Nicht bekannt           |
| <b>Verantwortlichkeit</b> | Kreis   |                            |                         |
| <b>Effekte</b>            | Aufbau Knowhow, Sensibilisierung  | <b>Zeitraumen</b>          | 6 Monate                |
| <b>Kostenaufwand</b>      |  | <b>Priorisierung</b>       | Sehr geringe Priorität* |

Handlungsansatz 2 Stärkung der Nahmobilität

**Pilotprojekt** **Fußverkehrscheck in einer Modellkommune** *P-2.1*

**Zielsetzung** Grundsätzlich soll eine Sensibilisierung für das Handlungsfeld Fußverkehr bei Bevölkerung, Politik und Verwaltung – insbesondere für die Umsetzung der Barrierefreiheit – erreicht werden.


|                            |                                       |                                   |                             |   |   |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|---|---|
| <b>Starke Nahmobilität</b> | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | <b>Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer</b> | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|---|---|

**Beschreibung**

Die Maßnahme bietet die Möglichkeit, in die Förderung des Fußverkehrs einzusteigen bzw. diese weiter zu vertiefen. Ein wesentlicher Schwerpunkt aufgrund des demographischen Wandels wird zukünftig das Thema Barrierefreiheit sein. Das Engagement in der Fußverkehrsförderung kann durch die Fußverkehrschecks öffentlichkeitswirksam thematisiert werden. Die Beschäftigung mit dem Fußverkehr und der Aufbau von Akteursstrukturen bilden darüber hinaus wichtige Bausteine zur Verstetigung der Fußverkehrsförderung vor Ort.

Zielführend ist es, für den Fußverkehrscheck einen Schwerpunktbereich oder eine Zielgruppe zu definieren. Im Rahmen eines partizipativen Verfahrens wird dann die Situation des Fußverkehrs in Planungsspaziergängen und Workshops gemeinsam mit Akteuren vor Ort diskutiert. Im Anschluss werden auf dieser Basis Maßnahmenvorschläge zur Fußverkehrsförderung und Barrierefreiheit entwickelt.

Im Ergebnis steht ein Status-quo Bericht zum Fußverkehr in der Gemeinde, dem Stadtteil oder beispielsweise in einem Schulumfeld mit einer Stärken-Schwächen-Analyse, einem Handlungs- und Maßnahmenplan mit Prioritäten und Kostenplanung sowie Anregungen und Hinweise für eine Verstetigung der Fußverkehrsförderung. Durch das dialogorientierte und partizipative Vorhaben werden die Fußverkehrsförderung auf kommunaler Ebene integriert und die lokalen Akteure für das Thema sensibilisiert.

|                    |   |  |
|--------------------|---|--|
| Bausteine          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auswahl einer Modellkommune</li> <li>▪ Festlegen von Schwerpunkten in dem Fußverkehrscheck (z. B. Barrierefreiheit, Schulwege)</li> <li>▪ Durchführung von Workshops mit den unterschiedlichen Akteuren</li> <li>▪ Maßnahmenentwicklung</li> <li>▪ Evaluation</li> </ul> |  |
| Beispiele          | Fußverkehrschecks Baden-Württemberg <sup>15</sup> Fußverkehrschecks in Österreich und der Schweiz   |  |
| Akteure            | kreisangehörige Kommune, Politik, Bürger, Vereine, Verbände   | Fördermöglichkeiten<br>Ggf. Bestandteil Kommunalrichtlinie Klimaschutz (Klimaschutzteilkonzept Nahmobilität) |
| Verantwortlichkeit | kreisangehörige Kommune   |  |
| Effekte            | Knowhow aufbauen, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Netzwerkbildung, Erhöhung der Lebensqualität, Erhöhung der Erreichbarkeit, Erhöhung der Aufenthaltsqualität   | Zeitrahmen<br>9 Monate   |
| Kostenaufwand      |    | Priorisierung<br>Sehr geringe Priorität  |

<sup>15</sup> <https://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/rad-und-fuss/fussverkehr/fussverkehr-checks/>

**Handlungsansatz 2    Stärkung der Nahmobilität**

**Pilotprojekt                      Querung von Hauptverkehrsstraßen                      P-2.2**

**Zielsetzung**                      Hauptverkehrsstraßen stellen häufig Barrieren für die Nahmobilität dar. Die Qualität für den Fußverkehr an Hauptverkehrsstraßen soll erhöht und die Verkehrssicherheit verbessert werden.

|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|


**Beschreibung**

In einer ausgewählten Kommune mit einem bestehenden, hohen Querungsbedarf für Fußgänger an einer Hauptverkehrsstraße (Zentrum, Bahnhof) werden im Rahmen eines Modellprojekts die Querbarkeit und die Attraktivität für den Fuß- und ggf. Radverkehr verbessert.

Beispielhaft kann die Bahnhofstraße (K45) in Schloß Holte-Stukenbrock genannt werden, an der erhöhter Querungsbedarf sowie bestehender Handlungsbedarf im Rahmen von Beteiligungsverfahren festgestellt werden konnte. Sie dient als Durchgangsstraße und Haupteerschließungsstraße durch den Ortsteil Schloß Holte, gleichzeitig ist hier auch eine Vielzahl von Geschäften angesiedelt. Zudem stellt sie die Hauptverbindung zum Bahnhof Schloß Holte von den südlichen Stadtteilen dar.




In Abhängigkeit von den Nutzungen im Straßenraum bzw. vorhandener Querungsanlagen können unterschiedliche Maßnahmen möglich sein: Verkürzung von Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für Fußgänger, Neuanlage von Querungshilfen (Fußgängerüberwege, Mittelinseln, flächenhafte Querungsmöglichkeiten...), Geschwindigkeitsreduktionen bis ggf. hin zu Shared Space.

- Bausteine**
- Auswahl einer Modellkommune
  - Maßnahmenentwicklung und Abstimmungen mit dem Baulastträger
  - Umsetzung der Maßnahme
  - u.a. Evaluation des Modellprojekts und Übertragbarmachen auf andere Kommunen im Kreis

|                    |  |                     |  |
|--------------------|--|---------------------|--|
| Beispiele          | Bretten, Baden-Württemberg; Schweinfurt, Bayern  |                     |  |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommune, ggf. Straßen.NRW, Bürger, anliegende Geschäftsleute  | Fördermöglichkeiten | Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah<br>Ggf. Stadterneuerung, Dorfentwicklung |
| Verantwortlichkeit | Kreis, kreisangehörige Kommune   | Zeitraumen          | 6 Monate   |
| Effekte            | Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Erhöhung der Erreichbarkeiten, Knowhow im Bereich Nahmobilität aufbauen, Erhöhung der Straßenraumverträglichkeit | Priorisierung       | Geringe Priorität  |
| Kostenaufwand      |   |                     |  |





|                    |   |  |  |               |   |               |                        |
|--------------------|---|--|--|---------------|---|---------------|------------------------|
| Bausteine          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Initiierung eines Planungsdialogs mit Politik und Bürger/innen vor Ort</li> <li>▪ Entwicklung eines Konzepts zur gleichberechtigten Straßenraumgestaltung im Ortskern</li> <li>▪ Vernetzung und Austausch der beteiligten Gemeinden</li> <li>▪ Umsetzung eines Shared Space Bereichs in einer Modellkommune</li> <li>▪ Evaluation</li> </ul> |  |  |               |   |               |                        |
| Beispiele          | Schwetzingen, Baden Württemberg   |  |  |               |   |               |                        |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommune, ggf. Straßen.NRW, Bürger, anliegende Geschäftsleute   | Fördermöglichkeiten  | Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah<br>Ggf. Stadterneuerung, Dorfentwicklung |               |   |               |                        |
| Verantwortlichkeit | Kreis, kreisangehörige Kommune  | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="758 1299 1029 1512">Zeitraumen</td> <td data-bbox="1045 1299 1348 1512">18 Monate</td> </tr> </table>   |  | Zeitraumen    | 18 Monate   |               |                        |
| Zeitraumen         | 18 Monate   |  |  |               |   |               |                        |
| Effekte            | Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Erhöhung der Erreichbarkeiten, Knowhow im Bereich Nahmobilität aufbauen, Erhöhung der Straßenraumverträglichkeit  | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="758 1523 1029 1590">Kostenaufwand</td> <td data-bbox="1045 1523 1348 1590">  </td> </tr> <tr> <td data-bbox="758 1523 1029 1590">Priorisierung</td> <td data-bbox="1045 1523 1348 1590">Sehr geringe Priorität</td> </tr> </table> |  | Kostenaufwand |  | Priorisierung | Sehr geringe Priorität |
| Kostenaufwand      |    |  |  |               |   |               |                        |
| Priorisierung      | Sehr geringe Priorität  |  |  |               |   |               |                        |

## 6.3 ÖPNV - leicht verständlich und zugänglich

### Handlungsansatz 3 ÖPNV - leicht verständlich und zugänglich

*„Reisende entscheiden sich eher für einen Wechsel [vom MIV zum ÖPNV] aus Zufriedenheit [mit dem ÖPNV] als aus Unzufriedenheit [mit dem MIV]“ (USEmobility)*

Ziel des Handlungsansatzes ist es daher, Nutzungsbarrieren und -hemmnisse abzubauen und so den Zugang zum ÖPNV für jedermann zu vereinfachen. Dazu gehört unter anderem die Prüfung der Einführung von innovativen Systemen, die noch mehr an den Bedürfnissen der Bevölkerung (ggf. unter Berücksichtigung spezifischer Nutzergruppen) ausgerichtet sind, was auch für eine breite zeitliche Verfügbarkeit gilt. Die Systeme und Tarife müssen überdies einfach gestaltet und transparent sein sowie den Bürgerinnen und Bürgern kommuniziert werden. In diesem Zusammenhang könnte eine „Serviceoffensive“ stehen, mithilfe derer der ÖPNV noch attraktiver wird. Dazu gehören neben der bereits beschriebenen Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit auch die Nutzung und das Angebot neuer Techniken, wie WLAN im Bus, oder die Nutzung von elektrisch betriebenen Bussen. Überdies sollte der Nahverkehr verstärkt als System betrachtet werden. Inter- und Multimodalität, also der Umstieg von einem Verkehrsmittel auf ein anderes, sollten vereinfacht werden. Der Nahverkehr agiert hierbei als Rückgrat eines zukunftsfähigen, nachhaltigen und multimodalen Verkehrssystems.

Zur leichten Zugänglichkeit gehört insbesondere das Thema Barrierefreiheit, welches im Personenbeförderungsgesetz festgelegt ist. Neben Fahrzeugen, Bahnsteigen und Haltestellen ist insbesondere auf kommunaler Ebene auch die Zuwegung zu den Haltestellen zu berücksichtigen. Hier besteht eine enge Verknüpfung zum Pilotprojekt P-2.1.

|               |  |
|---------------|--|
| Maßnahmen     | M-3.1   Konzept zur Einführung einer Mobilitätskarte |
|               | M-3.2   Schaffung des Angebots von ÖPNV Paten        |
|               | M-3.3   Aufbau eines Netzes von Mobilstationen       |
| Pilotprojekte | P-3.1   Aufbau einer Mobilstation als Pilotprojekt   |
|               | P-3.2   Dein Plus zum Abo                            |

Ideenspeicher

- Ausbau der Barrierefreiheit
- Erarbeitung und Unterhaltung eines Haltestellenkatasters
- Vergünstigte Bustickets für Schüler im Winter
- Vereinfachung der Fahrradmitnahme im ÖV
- Fahrradbus auf fahrradtouristischen Routen
- Digitale Anzeigen von Abfahrtszeiten an Haltestellen
- Einfache und übersichtliche Fahrpläne mit größerer Schrift
- Knüpfen von Paketlieferungen an den ÖPNV
- WLAN in Bussen
- Einführen bzw. Ausweiten von Bürgerbussen
- Bustrainings für Senioren und Schüler
- Ausweitung von AST
- Begleitetes Busfahren für Senioren
- Kostenlose Tagestickets für Touristen
- Ausstattung aller Bus-Haltestellen mit einem QR-Code der zu einer Webseite verlinkt, die die Nutzer in Echtzeit über Ursache und Dauer von Verspätungen informiert.

Handlungsansatz 3 ÖPNV – leicht verständlich und zugänglich

|                 |   |              |
|-----------------|---|--------------|
| <b>Maßnahme</b> | <b>Konzept zur Einführung einer Mobilitätskarte</b> | <i>M-3.1</i> |
|-----------------|---|--------------|

**Zielsetzung**

Ziel der Mobilitätskarte ist ein vereinfachter Zugang zum ÖPNV sowie die Stärkung der Inter- und Multimodalität. Denn mit der Mobilitätskarte sollen nicht nur Bus und Bahn genutzt werden, sondern auch weitere Mobilitätsangebote (z.B. Carsharing, Leihradsysteme). Dies dient auch einer zukunftsgerichteten Ausrichtung des ÖPNV.

|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|


**Beschreibung**

Wann brauche ich welches Ticket und ist das, das gerade gekauft wird wirklich das richtige und günstigste? Bei vielen Menschen herrscht eine große Unsicherheit hinsichtlich des ÖVs. Er wird bisweilen als bürokratisch und verwirrend wahrgenommen. Es gibt verschiedene Tarife und verschiedene Tarifzonen. An Ticketschaltern für den Bus kann oftmals kein Ticket für den Zug gekauft werden und umgekehrt. Dieses Geflecht stellt ein Nutzungshemmnis dar.

Um dieses Nutzungshemmnis zu beseitigen, wird ein Konzept zur Einführung einer Mobilitätskarte, die nicht nur für Bus und Bahn genutzt werden kann, sondern darüber hinaus weitere Angebote beinhaltet und damit ein breiteres Angebot für Mobilität bietet, für den Kreis Gütersloh erarbeitet. Die Mobilitätskarte kann zum Beispiel zu einem angemessenen Preis enthalten:

- Monatskarte der Preisstufe 4 (ganzer Kreis GT)
- Kostenlose Nutzung der Radstationen
- Kostenlose Mitnahme eines Rades in den Bussen, ab 19:00 Uhr
- Werktags ab 19:00 Uhr sowie am Wochenende kostenlose Mitnahme einer weiteren Person
- *Grundgebühr und Zeitguthaben für Carsharing (optional)*

Die Mobilitätskarte kann als tatsächliche Karte in Checkkartengröße, aber auch als Version für das Mobiltelefon angeboten werden, in diesem Falle würde auch die Bezahlung über das eigene Smartphone getätigt.

|                    |   |                                      |
|--------------------|---|--------------------------------------|
| Bausteine          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Abstimmung zwischen Kreis, VVOWL und weiteren Akteuren wie den Betreibern der Radstation oder Carsharing-Anbietern.</li> <li>▪ Festlegung des genauen Angebotsumfangs</li> <li>▪ Einführung der Mobilitätskarte mit Auftakvent und begleitendem Marketing</li> </ul> |                                      |
| Beispiele          | Mobilkarte Stadt Osnabrück <sup>16</sup> , Mobilitätskarte Stadt Offenburg <sup>17</sup> , Hannover, PlusCard Stadt Münster <sup>18</sup> ; switchh Card Hamburg  |                                      |
| Akteure            | Kreis Gütersloh, VVOWL, TWE, Stadtwerke Gütersloh, BVO, Betreiber Radstation, Carsharing-Anbieter   | Fördermöglichkeiten    Nicht bekannt |
| Verantwortlichkeit | Kreis, VVOWL  |                                      |
| Effekte            | Daseinsvorsorge, Förderung der Intermodalität, Erhöhung des ÖPNV-Anteils, Netzwerkbildung, Marketing, Innovation, Klimafreundliche Verkehre, CO <sub>2</sub> -Reduktion   | Zeitrahmen    Mind. 12 Monate        |
| Kostenaufwand      |    | Priorisierung    Sehr hohe Priorität |

<sup>16</sup> <https://www.stadtwerke-osnabrueeck.de/mobilkarte/>

<sup>17</sup> <http://www.offenburg.de/html/media/dl.html?v=17749>

<sup>18</sup> <https://www.stadtwerke-muenster.de/pluscard/startseite.html>

Handlungsansatz 3 ÖPNV – leicht verständlich und zugänglich

**Maßnahme**                      **Schaffung des Angebots von ÖPNV-Paten**                      *M-3.2*

**Zielsetzung**


Mithilfe von ÖPNV-Paten wird Aufklärungsarbeit zum Thema ÖPNV geleistet. Gleichzeitig gibt man den Menschen im Kreis Gütersloh die Möglichkeit, sich Hilfestellung zum ÖPNV geben zu lassen und sich unabhängig beraten zu lassen. Dies vereinfacht den Zugang zum ÖPNV und baut Nutzungshemmnisse ab.

|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|

**Beschreibung**

Hintergrund ist es, potenzielle Kundinnen und Kunden durch ehrenamtliche Berater über das ÖPNV-Angebot zu informieren und Hilfestellung zu geben, so wie dies in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke bereits mit den MobilAgenten getan wird. Dies kann sowohl telefonisch geschehen, als auch über persönliche Termine. Die ÖPNV-Paten sind mit Informationsständen auf öffentlichen Events des Kreises aber auch einzelner Kommunen vertreten und schaffen damit auch Aufmerksamkeit für die Wichtigkeit des Themas. Dabei ist eine intensive Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen ÖPNV-Paten und Mobilitätsdienstleistern unabdingbar. Wenn möglich, dann kann die Patenschaft zielgruppenspezifisch ausgelegt werden, also Paten für Schüler, Berufspendler oder Senioren. Gute Erfahrungen gibt es bei Paten für Senioren. Bei einigen Verkehrsunternehmen wurde bereits bestehenden Kunden für einen oder zwei Monate eine weitere Karte kostenlos zur Verfügung gestellt, um weitere Person in die Nutzung des ÖPNV einzuführen und diese später als Dauerkunden zu gewinnen.

Neben dem reinen Informationsangebot kann zudem eine „Busschule“ integriert werden. Hierbei wird z.B. den Senioren des Kreises das Verhalten beim Busfahren näher gebracht, um so Unsicherheiten, aber auch mögliche Ängste zerstreuen zu können.

|                    |  |                     |                     |
|--------------------|--|---------------------|---------------------|
| Bausteine          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erfahrungsaustausch mit den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke</li> <li>▪ Abstimmung zwischen den Akteuren</li> <li>▪ Finden von Ehrenamtlichen (wenn möglich zielgruppenspezifisch)</li> <li>▪ Ausbildung der ÖPNV-Paten</li> <li>▪ Regelmäßige Schulungen</li> <li>▪ Einbindung der ÖPNV-Paten in öffentliche Events, Verlinkung auf der Homepage des Kreises sowie der kreisangehörigen Kommunen</li> </ul> |                     |                     |
| Beispiele          | MobilAgenten (Kreis Herford und Minden-Lübbecke) <sup>19</sup> , EVAG-Patenticket  |                     |                     |
| Akteure            | Kreis, TWE, VVOWL, Stadtwerke Gütersloh, BVO, Ehrenamtliche, evtl. MobilAgenten  | Fördermöglichkeiten | Nicht bekannt       |
| Verantwortlichkeit | Kreis, VVOWL   |                     |                     |
| Effekte            | Erhöhung des ÖPNV-Anteils, Imagegewinn, Knowhow aufbauen, Mobilitätskultur   | Zeitraumen          | 6 Monate            |
| Kostenaufwand      |   | Priorisierung       | Mittlere Priorität* |

<sup>19</sup> <http://www.mobilagenten.de/>



Handlungsansatz 3 ÖPNV – leicht verständlich und zugänglich

|                 |   |              |
|-----------------|---|--------------|
| <b>Maßnahme</b> | <b>Aufbau eines Netzes von Mobilstationen</b> | <i>M-3.3</i> |
|-----------------|---|--------------|

**Zielsetzung**

Die Mobilität der Zukunft erfordert in zunehmendem Maße die Vernetzung der Systeme. Immer mehr Menschen verhalten sich inter- und multimodal. Dieses Verhalten muss auch in Zukunft weiter gestärkt werden. Außerdem entspricht dies einer zukunftsgerechten Ausrichtung des ÖPNV, als tragende Säule inter- und multimodaler Verkehrssysteme und schafft damit weitere Alternativen zum eigenen Pkw.


|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|

**Beschreibung**

Die Menschen in Deutschland verändern zunehmend ihr Verkehrsverhalten. In steigendem Maße wird auf Tür-zu-Tür-Wegen nicht ausschließlich ein Verkehrsmittel genutzt. Vielmehr werden Verkehrsmittel (z.B. Rad und ÖPNV) direkt kombiniert, oder das Verkehrsmittel je nach Tag bzw. Tagesablauf gewählt. Mobilstationen dienen dazu dieser veränderten Mobilität Rechnung zu tragen. Sie 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 Wiedererkennungswert, sowie die sichtbare Verknüpfung der einzelnen Elemente.

Hinweise zur Einrichtung von Mobilstationen, zum Planungsablauf sowie zu möglichen Ausstattungselementen und weitere Informationen finden sich im Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW<sup>20</sup>.

<sup>20</sup> [http://download.vrsinfo.de/Handbuch\\_Mobilstationen\\_NRW.zip](http://download.vrsinfo.de/Handbuch_Mobilstationen_NRW.zip)

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| Bausteine          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auswertung der Ein-, Aus- und Umsteigerzahlen an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Kreis Gütersloh zur Priorisierung geeigneter Bahnhöfe und Haltepunkte (Daten VVOWL)</li> <li>▪ Auswahl von Modellkommunen</li> <li>▪ Auswahl von passenden Ausstattungselementen für die jeweilige Mobilstation</li> <li>▪ Identifizierung von Akteuren</li> <li>▪ Entwicklung einer Marke</li> <li>▪ Klärung der Finanzierung</li> <li>▪ Festlegung der Betreiberstrukturen</li> <li>▪ Identifizierung von Flächen</li> <li>▪ Detaillierte Planung</li> </ul> |  |
| Beispiele          | mobilSTation in Mettingen <sup>21</sup> ; Mobilstation in Bielefeld-Sieker, Netz an Mobilstationen Offenburg <sup>22</sup> , Mobilpunkte in Bremen <sup>23</sup> , „switchh“ in Hamburg <sup>24</sup>  |  |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen, DB, VVOWL, TWE, BVO, Betreiber Radstation, Carsharing-Anbieter  | Fördermöglichkeiten<br>GVFG, ÖPNV-Fördermittel, Kommunalrichtlinie, Städtebauförderung |
| Verantwortlichkeit | Kreis  |  |
| Effekte            | Steigerung der Intermodalität, Netzwerkbildung, Imagegewinn, Knowhow, Klimafreundliche Mobilität, Mobilitätskultur, Stärkung des Wirtschaftsstandorts  | Zeitrahmen<br>12 Monate  |
| Kostenaufwand      |   | Priorisierung<br>Hohe Priorität  |

<sup>21</sup> <http://www.rvm-online.de/inhalte/796/stmobil---mehr-mobilitaet-im-tecklenburger-land.html>

<sup>22</sup> <http://www.offenburg.de/html/media/dl.html?v=17749>

<sup>23</sup> <http://mobilpunkt-bremen.de/>

<sup>24</sup> <https://www.switchh.de/wps/portal/switchh/homepage>

**Handlungsansatz 3    ÖPNV – leicht verständlich und zugänglich**

**Pilotprojekt                    Aufbau einer Mobilstation als Pilotprojekt                    P-3.1**


**Zielsetzung**                    Auch im Kreis Gütersloh soll das inter- und multimodale Mobilitätsverhalten weiter gestärkt werden. Zu diesem Zweck soll in einem ersten Pilotprojekt eine Mobilstation zur sichtbaren Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel im Kreis Gütersloh eingerichtet werden.

|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|


**Beschreibung**                    Um dem veränderten Mobilitätsverhalten auch im Kreis Gütersloh Rechnung tragen zu können wird in einem Pilotprojekt eine Mobilstation aufgebaut. Eignen würden sich hierbei z. B. die Bahnhöfe Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück. An diesen Bahnhöfen sind bereits viele Merkmale einer Mobilstation vorhanden. SPNV, ÖPNV sowie das Fahrrad mit der Radstation sind bereits auf kurzen Distanzen erreichbar. Überdies stehen auch Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung, im Falle von Gütersloh sogar Leihfahrräder. Hier müsste somit in einem ersten Schritt lediglich eine visuelle und gestalterische Zusammenführung der Elemente stattfinden, um eine enge Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel zu verdeutlichen.

- Bausteine**
- Auswahl der Modellkommune
  - Identifizierung von Akteuren
  - Auswahl von passenden Ausstattungselementen
  - Klärung der Finanzierung
  - Definition der Betreiberstrukturen
  - Detaillierte Planung
  - Aufbau der Mobilstation/ einzelner Elemente

**Beispiele**                    Bielefeld, Offenburg, Bremen, Hamburg

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen, DB, VVOWL, TWE, BVO, Betreiber Radstation, Carsharing-Anbieter  | Fördermöglichkeiten<br>GVFG, ÖPNV-Fördermittel, Kommunalrichtlinie, Städtebauförderung |
| Verantwortlichkeit | Kreisangehörige Kommune  |  |
| Effekte            | Steigerung der Intermodalität, Netzwerkbildung, Imagegewinn, Knowhow aufbauen, Klimafreundliche Mobilität, Mobilitätskultur, Stärkung des Wirtschaftsstandorts | Zeitrahmen<br>12 Monate  |
| Kostenaufwand      |   | Priorisierung<br>Hohe Priorität  |



|                    |   |                     |                    |
|--------------------|---|---------------------|--------------------|
| Beispiele          | moBiel Bielefeld <sup>25</sup> , Bogestra AG ABOLust  |                     |                    |
| Akteure            | Kreis, TWE, VVOWL, Stadtwerke Gütersloh, BVO, weitere Kooperationspartner   | Fördermöglichkeiten | Nicht bekannt      |
| Verantwortlichkeit | Kreis   |                     |                    |
| Effekte            | Steigerung des ÖPNV-Anteils, Marketing, Kreisverwaltung als Vernetzungspunkt, Imagegewinn, Förderung von Intermodalität | Zeitraumen          | 6 Monate           |
| Kostenaufwand      |                                       | Priorisierung       | Geringe Priorität* |

<sup>25</sup> <https://www.mobiel.de/tickets/ihr-plus-zum-abo/>

## 6.4 Reduzierung und verträgliche Abwicklung notwendiger MIV-Fahrten

### Handlungsansatz 4

### Reduzierung und verträgliche Abwicklung notwendiger MIV-Fahrten

Die hohe Zahl an MIV-Fahrten im Kreis Gütersloh birgt negative Aspekte. Dies reicht von Emissionen in Form von Verkehrslärm, Luftschadstoffen und Erschütterungen bis hin zu einem hohen Flächenverbrauch. So gilt Verkehrslärm als einer der Hauptverursacher gesundheitlicher Probleme. Hinzu kommen die durch den motorisierten Verkehr ausgestoßenen CO<sub>2</sub>-Emissionen, die einen erheblichen Anteil an den klimaschädlichen Gasen in Deutschland und auch im Kreis Gütersloh ausmachen. Überdies ist der Flächenverbrauch des motorisierten Verkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sehr hoch. Anstelle von einem Autoparkplatz können beispielsweise Abstellmöglichkeiten für 10 Fahrräder geschaffen werden. Die Reduzierung des MIV kann somit auch zu einer Verbesserung der Lebensqualität beitragen. Darüber hinaus können Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsmitteln abgebaut werden, wenn weniger MIV Belastung gegeben ist und anderen Verkehrsmitteln mehr Raum gegeben bzw. eine größere Bedeutung beigemessen wird.

Grundsätzlich ist dieser Handlungsansatz nicht darauf ausgerichtet, sämtliche Pkw-Fahrten durch andere Verkehrsmittel zu substituieren, sondern insbesondere die kurzen Wege auf den Rad- und Fußverkehr zu verlagern, Fahrten verträglicher über alternative Antriebstechnologien abzuwickeln, den Pkw-Besetzungsgrad über Fahrgemeinschaften zu erhöhen und die Verknüpfung mit dem ÖPNV/SPNV zu stärken sowie ggf. über Carsharing die Pkw-Besitzquote zu reduzieren.

|              |   |
|--------------|---|
| Maßnahmen    | M-4.1   Leitfaden Parkraummanagement                          |
|              | M-4.2   Ausweitung und Etablierung von Carsharing             |
|              | M-4.3   Portal für Fahrgemeinschaften                         |
| Pilotprojekt | P-4.1   Aufbau von Carsharing in einer Modellkommune          |
|              | P-4.2   Dorfauto (ggf. als Elektromobil)                      |
|              | P-4.3   Fahrgemeinschaftsportal konkret für ein Gewerbegebiet |
|              | P.4.4   Parkraummanagement in einer Modellkommune             |



Ideenspeicher

### Kreis

- Anpassung der ÖPNV-Taktung an die Arbeitszeiten/-schichten in Unternehmen
- Senken der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
- Aktionen/ Wettbewerbe: „eingesparte Pkw-Kilometer“; „Autofrei für einen Monat“; „Fahrradfreundliche Siedlung“; „autofrei zur Schule“ bzw. „autofrei in xx“; sparsames Verhalten beim Autofahren
- Imagekampagnen: „Ohne Fahrzeug ist cool“; „ohne Auto zum Arbeitsplatz“; Kauf von sparsamen Fahrzeugen; Verhalten und Regeln im Straßenverkehr

### Kommune

- Senken der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
- Spritsparfahrtraining in Kooperation mit örtlichen Fahrschulen (z.B. für städtische Mitarbeiter)
- Mitfahrerbänke



**Handlungsansatz 4 Reduzierung und verträgliche Abwicklung notwendiger MIV-Fahrten**

**Maßnahme Leitfaden Parkraummanagement M-4.1**

**Zielsetzung** Das Knowhow beim Kreis und den Kommunen in Bezug auf die Möglichkeiten und Grenzen des Parkraummanagements soll erweitert werden.

|                            |                                       |                                   |                             |  |  |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|--|
| <b>Starke Nahmobilität</b> | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | <b>Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität</b> |
|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|--|

**Beschreibung**


Um das Wissen im Kreis Gütersloh zu verbreiten und Knowhow zu schaffen, soll ein Leitfaden entwickelt werden, der die Möglichkeiten des Parkraummanagements darstellt und erläutert.

Die Einführung eines Parkraummanagements soll einerseits den Parksuchverkehr in den Städten und Gemeinden reduzieren sowie andererseits, durch die optimierte Auslastung vorhandener Stellplätze bis hin zum Abbau von Stellplätzen, den Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs minimieren und gleichzeitig die Aufenthaltsqualitäten erhöhen.

Dies ist vor allem mithilfe eines Parkleitsystems möglich, das Kapazitäten von Anlagen des ruhenden Verkehrs angibt und noch freie Anlagen ausschildert. Darüber hinaus sollte der Parkraum bewirtschaftet werden. Je nach Lage der Anlage wird eine unterschiedliche Tarifierung vorgenommen. Parkräume in Zielnähe sind beispielsweise teurer als solche, die einen weiteren Fußweg nötig machen. Dies hat auch zur Folge, dass Vorteile des Autos (Kosten und Fahrtzeit) gegenüber anderen Verkehrsmitteln geringer ausfallen.

Die Parkraumbewirtschaftung kann rein technisch sogar soweit geführt werden, dass sich die Tarifierung nach Lage und Nachfrage in Echtzeit richtet.

- Bausteine**
- Erarbeitung eines Leitfadens mit Hinweisen zu Möglichkeiten und Grenzen der Parkraumbewirtschaftung, Zielen, Auswirkungen und Nutzen

|                    |   |   |                         |
|--------------------|---|---|-------------------------|
| Beispiele          |   | „Umweltfreundliches Parkraummanagement. Leitfaden für Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Bauträger“ des Ministeriums für ein lebenswertes Österreich, Wien <sup>26</sup> ; „Leitfaden Parkraumbewirtschaftung“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin <sup>27</sup> ; „Push and Pull. 16 gute Gründe für Parkraummanagement, Difu <sup>28</sup> |                         |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen   | Fördermöglichkeiten   | Nicht bekannt           |
| Verantwortlichkeit | Kreis   | Zeitraumen  | 12 Monate               |
| Effekte            | Aufbau Knowhow  | Priorisierung   | Sehr geringe Priorität* |
| Kostenaufwand      |  |   |                         |

<sup>26</sup>

[https://www.google.de/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjxIsSe\\_5fKAhVGcQ8KHVaUBy8QFggcMAA&url=https%3A%2F%2Fwww.bmlfuw.gv.at%2Fdam%2Fjcr%3A46ecf9b8-3084-4b87-a520-671c71fa6a54%2FLeitfaden%2520Stellplatzmanagement%2520\\_WEB.pdf&usg=AFQjCNFhqlva3lqXBzUwDZrXvmIMvTob1Q&bvm=bv.110151844,d.ZWU&cad=rja](https://www.google.de/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjxIsSe_5fKAhVGcQ8KHVaUBy8QFggcMAA&url=https%3A%2F%2Fwww.bmlfuw.gv.at%2Fdam%2Fjcr%3A46ecf9b8-3084-4b87-a520-671c71fa6a54%2FLeitfaden%2520Stellplatzmanagement%2520_WEB.pdf&usg=AFQjCNFhqlva3lqXBzUwDZrXvmIMvTob1Q&bvm=bv.110151844,d.ZWU&cad=rja)

<sup>27</sup>

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/strassen\\_kfz/parkraum/download/leitfaden\\_parkraumbewirtschaftung.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/parkraum/download/leitfaden_parkraumbewirtschaftung.pdf)

<sup>28</sup> <http://www.difu.de/publikationen/2015/push-pull.html>

**Handlungsansatz 4 Reduzierung und verträgliche Abwicklung notwendiger MIV-Fahrten**

**Maßnahme Ausweitung und Etablierung von Carsharing M-4.2**

**Zielsetzung**  
 Carsharing soll dabei helfen, Alternativen zum eigenen Pkw (bzw. zumindest zum Zweitwagen) zu schaffen, indem das Mobilitätsangebot diversifiziert wird. Das Auto soll dabei Teil einer neuen Mobilitätskultur sein und dem Nutzer als eine von mehreren Möglichkeiten der Mobilität zur Verfügung stehen.

|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|

**Beschreibung**  
 Für viele junge Menschen, insbesondere in den Städten, ist das Auto nicht mehr das Sehnsuchtsobjekt, sondern wird als eines von vielen möglichen Mitteln zur Fortbewegung gesehen. Dennoch ist ein Pkw für bestimmte Wegezwecke oder Tagesabläufe nach wie vor ein wichtiges Verkehrsmittel und ein vollkommener Verzicht für viele Menschen nicht möglich. Das Carsharing bietet die Möglichkeit, die fixen Kosten für ein eigenes Auto zu reduzieren und trotzdem wenn nötig ein Fahrzeug zur Verfügung zu haben. Dabei kann auch die Einbindung von E-Fahrzeugen geprüft werden, um den entstehenden Pkw-Verkehr noch verträglicher abwickeln zu können und darüber hinaus das Thema E-Mobilität zu stärken. Eine enge Verknüpfung sollte dabei zum ÖPNV bestehen, um diesen als Rückgrat der Mobilität weiter zu unterstützen. Dies kann vor allem auch über eine Mobilitätskarte zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel geschehen.  
 Um eine Grundauslastung der Fahrzeuge gewährleisten zu können, kann beispielsweise die Verwaltung für Dienstfahrten auf die Fahrzeuge zurückgreifen und damit den eigenen Fahrzeugpool reduzieren. Denkbar ist dieses Modell auch für ansässige Unternehmen. Um Kunden an das Carsharing heranzuführen, kann die Verwaltung bzw. ein Unternehmen die Fahrzeuge ihren Mitarbeitern abends oder an den Wochenenden zur privaten Nutzung zur Verfügung stellen.

In der Stadt Gütersloh sowie in Rheda-Wiedenbrück bestehen bereits Carsharing-Angebote. Diese können sowohl innerhalb der Stadt, als auch auf anderen Kommunen ausgeweitet werden. Beispiel für eine mögliche Ausweitung ist unter anderem das Stadtteilauto Münster, welches inzwischen auch in verschiedenen Städten außerhalb der Stadt Fahrzeuge zur Verfügung stellt.

Bausteine

- Gespräche mit dem Carsharing-Anbieter
- Identifizierung von Interessenten
- Klärung der Finanzierung
- Aufbau und Ausweitung des Systems

Beispiele

Löhne (Westf.), Bielefeld, Offenburg, Münster, Osnabrück, Handbuch Carsharing des Zukunftsnetzes Mobilität NRW (ehemals Netzwerk Verkehrssicheres NRW)<sup>29</sup>

|                    |   |                     |  |
|--------------------|---|---------------------|--|
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen, Carsharing-Anbieter (Ford)   | Fördermöglichkeiten | Ggf. durch Anbieter, Sponsoring, Betriebe und Unternehmen als Nutzer |
| Verantwortlichkeit | Kreis   |                     |  |
| Effekte            | Imagegewinn, Förderung der Intermodalität/ Multimodalität, Entlastung Parkraum, Erhöhung Flächenverfügbarkeit | Zeitraumen          | Nicht abschätzbar  |
| Kostenaufwand      | Nicht abschätzbar   | Priorisierung       | Sehr hohe Priorität  |

<sup>29</sup> <https://www.vrsinfo.de/presse/presseartikel/presse/praxisnahe-hilfestellungen-rund-ums-carsharing.html>

Handlungsansatz 4 Reduzierung und verträgliche Abwicklung notwendiger MIV-Fahrten

**Maßnahme** **Portal für Fahrgemeinschaften** *M-4.3*

**Zielsetzung**

Der Pkw-Besetzungsgrad in Deutschland ist mit durchschnittlich ca. 1,5 Personen sehr gering. Im Berufsverkehr liegt er sogar nur bei 1,2 Personen pro Pkw. Eine Steigerung dessen hätte damit auch eine verträglichere Abwicklung des Pkw-Verkehrs zur Folge, da weniger Autos fahren. Insbesondere auf täglichen Fahrten mit dem Pkw, z.B. zum Arbeitsplatz, kann der Pkw-Besetzungsgrad beispielsweise durch organisierte Fahrgemeinschaften erhöht werden.


|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|

**Beschreibung**

Fahrgemeinschaften können den Pkw-Besetzungsgrad erhöhen, bieten aber trotzdem ein gewisses Maß an Flexibilität. Darüber hinaus können, gerade auf wiederkehrenden Wegen, Kosten eingespart werden.

In Deutschland gibt es eine Vielzahl von Portalen und APPs die Fahrgemeinschaften fördern bzw. zusammenbringen sollen. Der Kreis Gütersloh sollte aktiv für die Bildung von Fahrgemeinschaften werben und ein Modell schaffen, dass möglichst viele Menschen des Kreises Gütersloh miteinander vernetzt werden.

Eine von mehreren Möglichkeiten hierfür stellt beispielsweise die Mitfahrer APP „flinc“ dar. In ihr können Fahrten nach Start, Ziel und Zeit angeboten oder gesucht werden. Dabei verbindet die APP nicht nur Menschen mit gleichem Start oder Zielpunkt sondern auch solche, bei denen die Punkte auf dem Weg liegen. Sie funktioniert sowohl über Kurz-, als auch über Langstrecken. Außerdem ist es möglich individuelle Angebote zum Beispiel für einzelne Unternehmen oder Gewerbegebiete erstellen zu lassen und so einen „internen“ Pool an Fahrten und Mitfahrgelegenheiten zu schaffen, der oftmals Hemmschwellen bei der Bildung von Fahrgemeinschaften über „bekannte“ Fahrer oder Mitfahrer senkt. Neben der Angabe zu bestehenden Fahrgemeinschaften können zusätzlich auch Informationen zu möglichen intermodalen Wegen (z. B. Möglichkeiten zur Verknüpfung mit dem ÖV) oder Alternativen zur Fahrgemeinschaft gegeben werden.

|                     |   |   |                     |   |
|---------------------|---|---|---------------------|---|
| Bausteine           | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Orientierung auf dem Markt bzgl. APPs oder Portalen</li> <li>▪ Festlegung auf Anbieter</li> <li>▪ Evtl. Abstimmung von individuellen Angeboten</li> <li>▪ Integration in MobilitätsAPP Kreis Gütersloh (M-7.1)</li> <li>▪ Bewerbung des Mitfahrerportals (Verwaltungsintern sowie für die Öffentlichkeit) oder in Unternehmen</li> </ul> |   |                     |   |
| Beispiele           | Für firmeninterne Lösungen: Lufthansa, Opel, Vaude, Hugo Boss, ...  |   |                     |   |
| Akteure             | Kreis, Anbieter von Fahrgemeinschaftsportal, Unternehmen, Gewerbegebiete, kreisangehörige Kommunen  | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="783 887 1070 1207">Fördermöglichkeiten</td> <td data-bbox="1070 887 1382 1207">Nicht bekannt</td> </tr> </table>                               | Fördermöglichkeiten | Nicht bekannt                                     |
| Fördermöglichkeiten | Nicht bekannt   |   |                     |   |
| Verantwortlichkeit  | Kreis   | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="783 1207 1070 1447">Zeitraumen</td> <td data-bbox="1070 1207 1382 1447">Entwicklung 3 Monate<br/>anschließend Daueraufgabe</td> </tr> </table> | Zeitraumen          | Entwicklung 3 Monate<br>anschließend Daueraufgabe |
| Zeitraumen          | Entwicklung 3 Monate<br>anschließend Daueraufgabe   |   |                     |   |
| Effekte             | Reduzierung von MIV-Fahrten, Senkung CO <sub>2</sub> -Ausstoß, Klimafreundliche Beschäftigtenverkehre, Kostensenkung für Pendler  | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="783 1447 1070 1527">Priorisierung</td> <td data-bbox="1070 1447 1382 1527">Geringe Priorität</td> </tr> </table>                               | Priorisierung       | Geringe Priorität                                 |
| Priorisierung       | Geringe Priorität   |   |                     |   |
| Kostenaufwand       |    |   |                     |   |

**Handlungsansatz 4 Reduzierung und verträgliche Abwicklung notwendiger MIV-Fahrten**

**Pilotprojekt Aufbau von Carsharing in einer Modellkommune P-4.1**

**Zielsetzung**  
 Mithilfe von Carsharing werden Alternativen zum eigenen Pkw geschaffen. Viele Carsharing-Kunden brauchen keinen eigenen Pkw oder verzichten auf die Anschaffung eines Zweitwagens. Überdies wird zunehmend der Umweltverbund genutzt. Mit der Förderung des Carsharings wird somit die Diversifizierung des Mobilitätsangebots vorangetrieben.

|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|

**Beschreibung**  
 Im Kreis Gütersloh stehen in mehreren Kommunen bereits Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung. Dieses Angebot sollte nach und nach ausgebaut werden. Sofern möglich, könnte dabei auf Ergebnisse der Mobilitätsbefragung gesetzt werden, wo im Kreis Gütersloh das größte Potenzial für Carsharing besteht. Ist dies nicht im Einzelnen möglich, könnte auch auf ein „Dorfauto“ Modell gesetzt werden. Hierbei wird einem Stadtteil der Pilotkommune ein Carsharing Fahrzeug zur Verfügung gestellt, das über das klassische Carsharing hinaus, mithilfe Ehrenamtlicher, auch weitere Funktionen wie begleitetes Einkaufen für Senioren oder Fahrten zum Arzt anbietet. Das Modell könnte auch in Pilotphasen von jeweils zwei Monaten durch die verschiedenen Stadtteile wechseln. Denkbar wäre hier auch die Integration eines E-Autos. Dies hätte den weiteren Vorteil der Förderung der E-Mobilität sowie die Möglichkeit sich mit der Technologie vertraut zu machen. Auch eine engere Verknüpfung mit dem ÖPNV, vorzugsweise auf Basis einer Mobilitätskarte, wäre sinnvoll und wünschenswert.

- Bausteine**
- Evaluierung der bisherigen Nutzung der bestehenden Systeme
  - Auswahl der Modellkommune
  - Identifikation von Stadtteilen oder Quartieren mit Potenzial für Carsharing oder Einrichtung eines „Dorfautos“
  - Ausweitung des Carsharings bzw. Etablierung des Dorfautos

|                    |   |                     |  |
|--------------------|---|---------------------|--|
| Beispiele          | Bielefeld, Offenburg, Münster, Osnabrück  |                     |  |
| Akteure            | Kreis, Stadt Gütersloh, Carsharing-Anbieter   | Fördermöglichkeiten | Ggf. durch Anbieter, Sponsoring, Betriebe und Unternehmen als Nutzer |
| Verantwortlichkeit | Stadt Gütersloh   |                     |  |
| Effekte            | Imagegewinn, Förderung der Intermodalität/ Multimodalität, Entlastung Parkraum, Erhöhung Flächenverfügbarkeit | Zeitraumen          | Nicht abschätzbar  |
| Kostenaufwand      | Nicht abschätzbar   | Priorisierung       | Mittlere Priorität   |



**Handlungsansatz 4 Reduzierung und verträgliche Abwicklung notwendiger MIV-Fahrten**


**Pilotprojekt Dorffauto P-4.2**

**Zielsetzung**  
 Mithilfe eines Dorffautos sollen auch in ländlichen Kommunen Alternativen zum eigenen Pkw geschaffen werden. Ähnlich dem Carsharing sollen Nutzer des Dorffautos dazu bewegt werden einen Zweitwagen abzuschaffen oder aber zumindest keinen Zweitwagen anzuschaffen. Dadurch wird auch zunehmend der Umweltverbund genutzt.

|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|

**Beschreibung**  
 Die Idee des Dorffautos, auch Bürgerautos in Städten genannt, besteht darin, ein kombiniertes Angebot für Bewohner anzubieten. Zum einen kann das Fahrzeug als „klassisches“ Carsharing-Fahrzeug nach vorheriger Anmeldung genutzt werden, zum anderen wird dies mit einem „Begleitservice“ angeboten. Das Angebot richtet sich vor allem an Senioren, die nicht mehr alleine fahren können und daher zum Beispiel zu Arztbesuchen oder zum Einkauf eine Begleitung benötigen. Ehrenamtliche führen dann nach vorheriger Buchung diese Fahrten durch.  
 Der Kreis Lippe hat in Zusammenarbeit mit der Hochschule Ostwestfalen-Lippe einige erfolgreiche Projekte hinsichtlich des Dorffautos initiiert. Dabei wurde auf eine Verknüpfung des Angebots mit E-Mobilität gesetzt. So kann auf Erfahrungen aus dem Forschungsprojekt „elektrisch.mobil.owl“ zurückgegriffen und ein entsprechendes eigenes Pilotprojekt durch den Kreis Gütersloh initiiert werden.

- Bausteine**
- Kontaktaufnahme mit der Hochschule Ostwestfalen-Lippe zum Erfahrungsaustausch
  - Auswahl einer Pilotkommune oder eines Stadtteils
  - Anwerbung von Projektpartnern und ggf. Sponsoren
  - Anwerbung von Ehrenamtlichen
  - Initiierung des Pilotprojektes

|                    |  |                                      |
|--------------------|--|--------------------------------------|
| Beispiele          | Pilotprojekt E-Bürgerauto in Talle (Kalletal), Dorfauto Gey, Eicherscheid                                    |                                      |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommune, weitere Kooperationspartner (z.B. Autohaus, Hochschule Ostwestfalen-Lippe)   | Fördermöglichkeiten Ggf. LEADER      |
| Verantwortlichkeit | Kreis  |                                      |
| Effekte            | Imagegewinn, Förderung der Intermodalität/Multimodalität, Entlastung Parkraum, Erhöhung Flächenverfügbarkeit | Zeitraumen 6 Monate                  |
| Kostenaufwand      |                           | Priorisierung Sehr geringe Priorität |

**Handlungsansatz 4 Reduzierung und verträgliche Abwicklung notwendiger MIV-Fahrten**

**Pilotprojekt** **Fahrgemeinschaftsportal konkret für ein Gewerbegebiet** *P-4.3*

**Zielsetzung**

Der Pkw-Besetzungsgrad in Deutschland ist mit durchschnittlich ca. 1,5 Personen sehr gering. Im Berufsverkehr liegt er sogar nur bei 1,2 Personen pro Pkw. Eine Steigerung dessen hätte damit auch eine verträglichere Abwicklung des Pkw-Verkehrs zur Folge, da weniger Autos fahren. Insbesondere auf täglichen Fahrten mit dem Pkw, z.B. zum Arbeitsplatz, kann der Pkw-Besetzungsgrad beispielsweise durch organisierte Fahrgemeinschaften erhöht werden.

|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|


**Beschreibung**

Fahrgemeinschaftsportale verzeichnen immer mehr Nutzer. Häufig wird auf diese jedoch bei Freizeitwegen zurückgegriffen. Pkw-Fahrer bieten ihre freien Plätze im Auto auf einer bestimmten Strecke und Uhrzeit an, andere Nutzer melden sich für die Fahrt an und steigen zu.

Dieses System lässt sich auch auf ein Gewerbegebiet übertragen. Innerhalb der Unternehmen gibt es häufig unterschiedliche Anfangszeiten und Wohnorte, sodass sich über betriebsinterne Fahrgemeinschaften hinaus, die Anzahl potenzieller Fahrgemeinschaften erhöhen lässt. Mit einem Fahrgemeinschaftsportal könnten sich Mitarbeiter finden, die zwar in unterschiedlichen Betrieben arbeiten, jedoch einen ähnlichen Arbeitsweg und Arbeitszeiten haben, und gemeinsam fahren.

Somit können direkt Kosten eingespart werden. Zudem können Kontakte zu neuen Leuten und Kontakte in die anderen Betriebe geknüpft werden.

Im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement kann eine zentrale Plattform eingerichtet werden. Durch Werbung bei den Betrieben wird das Angebot bekannt gemacht und beworben. Hemmnisse bestehen im Datenschutz, sodass die Mitarbeiter sich selbst registrieren müssen und keine zentralen Daten von den Unternehmen zur Verfügung gestellt werden können.

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| Bausteine          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einberufung eines runden Tisches zur Abstimmung</li> <li>▪ Orientierung auf dem Markt bzgl. Apps oder Portalen</li> <li>▪ Festlegung auf Anbieter</li> <li>▪ Bewerbung des Mitfahrerportals in Unternehmen</li> </ul> |  |
| Beispiele          | Für firmeninterne Lösungen: Lufthansa, Opel, Vaude, Hugo Boss, KIK Bönen, ...  |  |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen, ggf. Gewerbegebietsmanager  |  |
| Verantwortlichkeit | Kreisangehörige Kommunen, ggf. Gewerbegebietsmanager   |  |
| Effekte            | Reduzierung von MIV-Fahrten, Senkung CO <sub>2</sub> -Ausstoß, Klimafreundliche Beschäftigtenverkehre, Kostensenkung für Pendler   | Fördermöglichkeiten    Nicht bekannt<br><br>Zeitrahmen                      Entwicklung 3 Monate anschließend Daueraufgabe |
| Kostenaufwand      |   | Priorisierung                      Sehr geringe Priorität  |

**Handlungsansatz 4 Reduzierung und verträgliche Abwicklung notwendiger MIV-Fahrten**

**Pilotprojekt Parkraummanagement in einer Modellkommune P-4.4**

**Zielsetzung**

Die Einführung eines Parkraummanagements soll einerseits den Parksuchverkehr in den Städten und Gemeinden reduzieren sowie andererseits, durch die optimierte Auslastung vorhandener Stellplätze bis hin zum Abbau von Stellplätzen, den Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs minimieren und gleichzeitig die Aufenthaltsqualitäten erhöhen.

Im Rahmen einer Modellkommune sollen die Möglichkeiten und Erfolge aufgezeigt und für andere Kommunen nutzbar gemacht werden.

|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|


**Beschreibung**

Das Erreichen der Ziele ist vor allem mithilfe eines Parkleitsystems möglich, das Kapazitäten von Anlagen des ruhenden Verkehrs angibt und noch freie Anlagen ausschildert. Darüber hinaus sollte der Parkraum bewirtschaftet werden. Je nach Lage der Anlage wird eine unterschiedliche Tarifierung vorgenommen werden. Parkräume in Zielnähe sind beispielsweise teurer als solche, die einen weiteren Fußweg nötig machen. Dies hat auch zur Folge, dass Vorteile des Autos (Kosten und Fahrtzeit) gegenüber anderen Verkehrsmitteln geringer ausfallen.

Die Parkraumbewirtschaftung kann rein technisch sogar soweit geführt werden, dass die sich Tarifierung nach Lage und Nachfrage in Echtzeit richtet. Beachtung sollten auch die Hinweise des Leitfadens Parkraumbewirtschaftung finden. Besonders für den ruhenden Verkehr kann der Einsatz neuer Technologien – smartes Parkraummanagement - ein wirkungsvolles Instrument sein.

Parkraummanagement kann sich nicht nur auf öffentliche Parkflächen beschränken, sondern auch private Stellplätze einbeziehen.

Welche Maßnahmen in einer Modellkommune umzusetzen sind, sollte aufgrund einer Analyse der bestehenden Situation und Problemlage ermittelt werden. Auch eine Zielsetzung sollte formuliert werden. Darauf aufbauend können dann zielorientierte Maßnahmen entwickelt werden.

|                    |  |                     |                             |
|--------------------|--|---------------------|-----------------------------|
| Bausteine          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Akquirieren und Auswahl einer Modellkommune</li> <li>▪ Bildung eines Arbeitskreises</li> <li>▪ Analyse der bestehenden Situation</li> <li>▪ Zielsetzung</li> <li>▪ Konzept- und Maßnahmenerstellung</li> <li>▪ Maßnahmenumsetzung</li> <li>▪ Evaluierung</li> </ul> |                     |                             |
| Beispiele          | Parkraummanagement Stadt Stuttgart; Blaue Zonen Stadt München  |                     |                             |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen, Stellplatzeigentümer/ Parkhausbetreiber   | Fördermöglichkeiten | Ggf. Kommunaler Klimaschutz |
| Verantwortlichkeit | Kreis, kreisangehörigen Kommunen   |                     |                             |
| Effekte            | Je nach Zielrichtung: Reduzierung von Parksuchverkehr, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Reduzierung des Flächenverbrauchs, Erhöhung der Lebensqualität  | Zeitraumen          | 12 Monate                   |
| Kostenaufwand      |   | Priorisierung       | Sehr geringe Priorität      |

## 6.5 Effiziente und verträgliche Abwicklung der Wirtschaftsverkehre

### Handlungsansatz 5 Effiziente und verträgliche Abwicklung der Wirtschaftsverkehre

Die verträgliche Abwicklung der Wirtschaftsverkehre sowie der Pendlerverkehre stellt sowohl ein regionales als auch lokales Handlungsfeld dar. Über zielgerichtete und interkommunal abgestimmte Kooperationen innerhalb der Flächenentwicklung und im Zusammenhang mit Verkehrsentwicklung (Flächenentwicklung entlang von Verkehrsachsen) können Synergien im Sinne der Zielsetzung frühzeitig identifiziert und nachhaltig genutzt werden.

Kurze Transport- und Lieferwege bilden eine gute Grundlage für den Einsatz effizienter und alternativer Verkehrsmittel. Auf lokaler Ebene sind insbesondere Maßnahmen relevant, die die Anbindung der Gewerbegebiete mit dem ÖV und dem Radverkehr hinsichtlich der Beschäftigtenmobilität und Pendlerverkehre verbessern sowie Maßnahmen zum Thema Lieferverkehre in den Innenstädten/Zentren. Da in der Regel unterschiedliche Interessen im Wirtschaftsverkehr zu berücksichtigen sind, wird die Erstellung eines Anforderungskatalogs an den Wirtschaftsverkehr durch einen Runden Tisch (IHK; Wirtschaftsförderung, Planung, Unternehmen) oder eine Befragung von Unternehmen im Kreis Gütersloh vorgeschlagen.

Der Anforderungskatalog findet einerseits Berücksichtigung in der kreisweiten und interkommunalen Planung und andererseits kann er eine Grundlage für die Formulierung von Förderanträgen für innovative Projekte des Wirtschaftsverkehrs im Kreis bilden.

Betriebliches Mobilitätsmanagement bietet einen doppelten Nutzen: das Unternehmen kann die Betriebskosten reduzieren und einen Imagegewinn für die Außenwirkung erzielen. Für die Belegschaft bedeutet ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement Bewegung in den Alltag zu integrieren und somit auch die individuelle Fitness und Leistungsfähigkeit zu steigern.

#### Maßnahmen

M-5.1 | Unternehmensbefragung zu Mobilitätsbedürfnissen

M-5.2 | Optimierung der Anbindung von Gewerbegebieten an den ÖPNV und Radverkehr

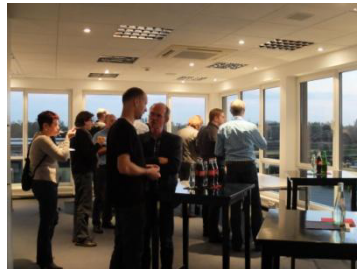
M-5.3 | Unternehmensnetzwerk ‚Betriebliche Mobilität‘

M-5.4 | Kreisweites Lkw-Routing

Pilotprojekt

P-5.1 | Verträgliche Abwicklung der Lieferverkehre im Stadtzentrum

P-5.2 | Runder Tisch in einem Gewerbegebiet



Ideenspeicher

- City-Logistik/ Smart City
- Verkehrslenkung
- Wegweisung für den Wirtschaftsverkehr
- Logistik-Verteilzentren
- Sammelpunkte für Lieferungen
- Infrastruktur
- Beseitigung oder technische Sicherung der Bahnübergänge

Kommunen:

- Innenstädte als "grüne Zonen" (Lieferungen nur mit E-Mobilen)
- Verkehrsregelungen zum Liefern/Laden
- Dynamische Echtzeitoptimierung von LSA
- Kostenloser Verleih von Lastenrädern



**Handlungsansatz 5    Effiziente und verträgliche Abwicklung der Wirtschaftsverkehre**

**Maßnahme                    Unternehmensbefragung zu Mobilitätsbedürfnissen                    M-5.1**

**Zielsetzung**                    Der Kreis Gütersloh soll als Wirtschaftsstandort weiter gestärkt werden. Hierfür sind Erkenntnisse zu den Anforderungen und den Bedürfnissen von Unternehmen im Kreis zum Handlungsfeld Mobilität zu gewinnen.

|                     |                                       |                                   |                                    |   |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|---|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | <b>Starker Wirtschaftsstandort</b> | <b>Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer</b> | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|---|---|

**Beschreibung**


Der Wirtschaftsverkehr soll im Kreis Gütersloh weiter gestärkt werden. Die Mobilitätsbedürfnisse der Unternehmen stellen eine wichtige Grundlage für die Attraktivität des Kreises Gütersloh als starker Wirtschaftsstandort dar.

Die Informationen zu den vorhandenen Unternehmen und Ansprechpartnern liegen oftmals nur bei der IHK und Wirtschaftsförderung vor. Kontakte der planenden Verwaltung zu den ansässigen Unternehmen sind oft nicht vorhanden und können hierüber geknüpft werden.

Die Ergebnisse der Befragung stellen eine Grundlage für die zukünftige weitere Kreisentwicklungs- und Verkehrsplanung dar. Für die weitere Planung entsteht ein Anforderungskatalog der betrieblichen Mobilität (von Seiten der Unternehmen sowie des Kreises). Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass nicht alle Wünsche und Bedürfnisse der Unternehmen beachtet werden können. Gleichwohl sind sie zu berücksichtigen und können beispielsweise in aufzustellende Konzepte einfließen.

Die so geknüpften Kontakte werden beispielsweise für die Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagement genutzt.

- Bausteine**
- Durchführung einer Erhebung bei den Unternehmen und Betrieben im Kreis (postalisch oder online)
  - Durchführung eines Workshops mit der IHK, Unternehmen und weiteren Akteuren aus dem Bereich Planung und Mobilität
  - Auswertung und Erstellung eines Anforderungskataloges

|                    |  |                     |                    |
|--------------------|--|---------------------|--------------------|
| Beispiele          | Kreis Warendorf; Kreis Unna; Stadt Schweinfurt   |                     |                    |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen (Wirtschaftsförderung), IHK                                | Fördermöglichkeiten | Nicht bekannt      |
| Verantwortlichkeit | Kreis  |                     |                    |
| Effekte            | Knowhow aufbauen, Kreisverwaltung als Vernetzungspunkt, Stärkung des Wirtschaftsstandortes | Zeitraumen          | 12 Monate          |
| Kostenaufwand      |           | Priorisierung       | Geringe Priorität* |

**Handlungsansatz 5 Effiziente und verträgliche Abwicklung der Wirtschaftsverkehre**

**Maßnahme** **Optimierung der Anbindung von Gewerbegebieten an den ÖPNV und/oder Radverkehr** *M-5.2*

**Zielsetzung**  
 Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (ÖV und Rad) im Kreis Gütersloh soll für die Beschäftigten (mit/ohne eigenen Pkw) verbessert werden. Somit können ihre Mobilitätsmöglichkeiten erhöht und Pendlerverkehre verträglicher gestaltet werden. Gleichzeitig können so die Standortqualitäten der Gewerbegebiete verbessert und ggf. die Fahrgastzahlen im ÖV erhöht werden.

|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|


**Beschreibung**

Viele Gewerbegebiete weisen eine schlechte ÖPNV- und Fahrrad anbindung auf. Häufig begründet sich dies durch die Lage der Gebiete an Autobahnen oder Bundesstraßen bzw. an den Rändern der Städte und Gemeinden oder die Bedienung des ÖPNV ist aufgrund der Arbeitszeiten der Beschäftigten nur sehr aufwändig möglich.

Maßnahmen zur Verbesserung können sowohl infrastrukturelle als auch nicht-investive Maßnahmen umfassen. Beispielhafte Maßnahmen sind: Anbindung durch den Bau von neuen, wichtigen Radverbindungen; Errichtung von sicheren und qualitativ hochwertigen Abstellanlagen für Radfahrer; Einrichtung von Duschen und Umkleidemöglichkeiten bei den Unternehmen; Einrichtung eines Fahrradverleihsystems für die letzte Meile (zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz); Ausweitung einer Buslinie; Erweiterung/ Anpassung der Bedienungszeiträume; Ermöglichen von LeaseRad; Radfahrpaten; Teilnahme bei STADTRADELN; etc.

Auch durch einfache Maßnahmen bieten sich Potenziale, um Beschäftigten eine Alternative zur Anreise mit dem Pkw zu ermöglichen.

Die entwickelten Maßnahmen sind im Rahmen des NVP bzw. den Radwegekonzepten der Kommunen zu berücksichtigen. Der in M-5.1 entwickelte Anforderungskatalog ist bei der Maßnahmenentwicklung zu berücksichtigen. Zusätzlich sind die Unternehmen zu beteiligen.

|                    |   |   |                 |
|--------------------|---|---|-----------------|
| Bausteine          |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Analyse der bestehenden Erreichbarkeit der Gewerbegebiete mit dem ÖV/ dem Radverkehr</li> <li>▪ Auswahl von Gewerbegebieten als Pilotgebiete</li> <li>▪ Beteiligung der ortsansässigen Unternehmen (z.B. im Rahmen eines Workshops)</li> <li>▪ Maßnahmenentwicklung und Erstellung einer Prioritätenliste</li> </ul> |                 |
| Beispiele          |   | Kreis Unna  |                 |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen, IHK  | Fördermöglichkeiten   | Klimarichtlinie |
| Verantwortlichkeit | Kreis   |   |                 |
| Effekte            | Verbesserung der Erreichbarkeit, Reduktion von MIV-Verkehren, Senkung CO <sub>2</sub> -Ausstoß, Imagegewinn, klimafreundliche Beschäftigtenverkehre, Stärkung Wirtschaftsstandort | Zeitraumen  | 9 Monate        |
| Kostenaufwand      |    | Priorisierung   | Hohe Priorität  |

**Handlungsansatz 5    Effiziente und verträgliche Abwicklung der Wirtschaftsverkehre**

**Maßnahme                    Unternehmensnetzwerk ‚Betriebliche Mobilität‘                    M-5.3**

**Zielsetzung**  
 Der Austausch zwischen Unternehmen über die Möglichkeiten zur Gestaltung und Umgestaltung der betrieblichen Mobilität soll erhöht und gefördert werden. Problemfelder und Hemmnisse sollen aufgedeckt und durch gemeinsame Ideen und das Lernen voneinander reduziert werden.

|                     |                                       |                                   |                                    |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | <b>Starker Wirtschaftsstandort</b> | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|---|

**Beschreibung**

Mit einem Unternehmensnetzwerk ‚Betriebliche Mobilität‘ soll für Unternehmen eine Plattform geschaffen werden, um einen effizienten und unverbindlichen Austausch stattfinden zu lassen. Dies sollte in Form von regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen und Treffen geschehen, bei denen Handlungsoptionen für eine effiziente und verträgliche Abwicklung der betrieblichen Mobilität aufgezeigt und gemeinsam Lösungen zur intelligenten Abwicklung der Verkehre entwickelt werden. Neben innerbetrieblichen Mobilitätsaspekten sollen auch übergeordnete Angelegenheiten auf Kreisebene thematisiert werden.

Auch das Kennenlernen der Betriebe untereinander soll durch die Netzwerktreffen gefördert werden. Zudem wird die Identifikation mit der Region gesteigert.

Die Gestaltung und inhaltlichen Schwerpunkte der Netzwerktreffen kann anhand des in M-5.1 erstellten kreisweiten Anforderungskataloges erfolgen. Unternehmen, die bereits Maßnahmen im Rahmen der betrieblichen Mobilität erfolgreich umgesetzt haben, sollen von ihren Erfahrungen berichten und weitere Unternehmen zur Überprüfung und Veränderung ihrer betrieblichen Mobilität bewegen.

Die Teilnehmer für das Netzwerk können aus den Unternehmen akquiriert werden, die bereits im Rahmen von Mobil.Pro.Fit ihre betriebliche Mobilität verbessert haben. Auch die IHK/ ProWirtschaft GT können Teilnehmer einladen. Zunächst kann eine Auswahl von ‚Leitbetrieben‘ getroffen werden.

Erkenntnisse und Erfahrungen aus den Netzwerktreffen fließen wiederum in den Anforderungskatalog mit ein, welcher dementsprechend fortgeschrieben werden kann.

Zudem stellt ein Unternehmensnetzwerk ‚Betriebliche Mobilität‘ im Kreis Gütersloh eine gute Plattform für die Fortführung von Mobil.Pro.Fit und weiterer Angebote dar.

Bausteine

- Auswahl von Unternehmen und Akquirierung (Netzwerkerstellung)
- Entwicklung von jeweiligen Schwerpunktthemen
- Netzwerktreffen
- Ggf. Umsetzung von gemeinsam entwickelten Maßnahmen

Beispiele

Unternehmensnetzwerk „Wirtschaft MOBIL“ (Vorarlberg, Österreich)

Akteure

Kreis, kreisangehörige Kommunen (Wirtschaftsförderung, Planung), IHK, Unternehmen, ggf. Mobilitätsdienstleister

Fördermöglichkeiten Nicht bekannt

Verantwortlichkeit

Wirtschaftsförderung

Effekte

Netzwerkbildung, Stärkung Wirtschaftsstandort, Klimafreundliche Beschäftigtenverkehre, Steigerung der Wirtschaftlichkeit, Know-how aufbauen


Zeitraumen Etablierung: 3 Monate  
Danach laufend

Kostenaufwand



Priorisierung Geringe Priorität



|                    |  |  |                        |
|--------------------|--|--|------------------------|
| Beispiele          |  | „Lkw Navigation“ im Ruhrgebiet <sup>30</sup> |                        |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen, IHK, Entwickler   | Fördermöglichkeiten                          | Nicht bekannt          |
| Verantwortlichkeit | Kreis  |  |                        |
| Effekte            | Stärkung Wirtschaftsstandort, Steigerung Straßenraumverträglichkeit, Entlastung von Wohnstandorten, Senkung von Betriebskosten | Zeitraumen                                   | 18 Monate              |
| Kostenaufwand      |   | Priorisierung                                | Sehr geringe Priorität |

<sup>30</sup> <http://lkw-navigation.metropoleruhr.de/projekt.html>



**Handlungsansatz 5 Effiziente und verträgliche Abwicklung der Wirtschaftsverkehre**

**Pilotprojekt**      **Verträgliche Abwicklung des Lieferverkehrs in einem Stadtzentrum**      *P-5.1*

**Zielsetzung**

Ziel des Pilotprojektes ist es, die Möglichkeiten und Hemmnisse einer verträglicheren Abwicklung der Lieferverkehre in einem Stadtzentrum zu demonstrieren. Durch die verträgliche Abwicklung soll die Aufenthaltsqualität und die Lebensqualität für die Bewohner verbessert werden. Gleichzeitig wird eine Kostenreduktion der Lieferverkehre angestrebt.

|                     |                                       |                                   |                                    |  |  |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|--|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | <b>Starker Wirtschaftsstandort</b> | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | <b>Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität</b> |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|--|--|

**Beschreibung**

In einer kreisangehörigen Kommune soll ein Modellprojekt zur Entlastung der Innenstadt von den Folgen der Lieferverkehre und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität durchgeführt werden.


Verschiedene Ansätze können hierbei umgesetzt/ kombiniert werden:

- Einhaltung fester Lieferfenster
- Anlieferung ggf. außerhalb dieser Lieferzeiten/ nur über E-Fahrzeuge oder Lastenräder

Auch Maßnahmen und Ansätze der City-Logistik können integriert werden. Grundgedanke der City-Logistik ist es, durch die Bündelung von Warenanlieferungen in die Innenstadt die gleiche Transportleistung bei verminderter Verkehrsleistung zu erzielen. Hierfür ist jedoch eine weitreichende Kooperation zwischen den Lieferanten notwendig.

Die umzusetzenden Maßnahmen sind in enger Kooperation und Abstimmung mit dem Einzelhandel und den Lieferdiensten zu entwickeln.

- Bausteine**
- Auswahl einer Modellkommune
  - Beteiligung der Akteure und Maßnahmenentwicklung
  - Umsetzung
  - Evaluierung und Übertragung/Anpassung auf weitere Kommunen

| Beispiele          |  | Modellprojekt: Nachhaltiges Lieferkonzept für die Innenstadt Hamburg |                   |
|--------------------|--|--|-------------------|
| Akteure            | Kreisangehörige Kommunen, IHK, Lieferdienste, Einzelhändler  | Fördermöglichkeiten  | Nicht bekannt     |
| Verantwortlichkeit | Kreisangehörige Kommune  |  |                   |
| Effekte            | Senkung CO2-Ausstoß, Imagegewinn, Aufbau Know-how, Innovation, Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten, Lärmminde- rung | Zeitraumen   | 15 Monate         |
| Kostenaufwand      |                                 | Priorisierung  | Geringe Priorität |


**Handlungsansatz 5 Effiziente und verträgliche Abwicklung der Wirtschaftsverkehre**

**Pilotprojekt Runder Tisch in einem Gewerbegebiet P-5.2**

**Zielsetzung**  
 Die Zusammenarbeit und gemeinsame Umsetzung von Projekten in Gewerbegebieten soll gefördert werden. Die Handlungsmöglichkeiten sollen aufgezeigt sowie gemeinsame Angebote entwickelt und genutzt werden. Die Identifikation der Unternehmen mit dem „eigenen“ Gewerbegebiet soll zusätzlich gestärkt werden. All dies soll im Rahmen eines Pilotprojektes probiert und auf andere Gewerbegebiete im Kreisgebiet übertragen werden.

|                     |  |                                   |                                    |  |   |
|---------------------|--|-----------------------------------|------------------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Verträglicher und optimierter MIV | <b>Starker Wirtschaftsstandort</b> | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|--|-----------------------------------|------------------------------------|--|---|

**Beschreibung**  
 Mit einem „Runden Tisch“ sollen den Gewerbetreibenden einerseits potenzielle Handlungsoptionen vorgestellt und andererseits konkrete Umsetzungsmöglichkeiten angegangen werden. Handlungsoptionen für eine effiziente und verträgliche Abwicklung der betrieblichen Mobilität können aufgezeigt werden.  
 Die Gestaltung und inhaltlichen Schwerpunkte der Runden Tische kann anhand des in M-5.1 erstellten kreisweiten Anforderungskataloges erfolgen. Die dort formulierten Anforderungen können im Kleinermaßstab des einzelnen Gewerbegebietes auf die spezifischen lokalen Voraussetzungen angepasst werden. Zudem können die Runden Tische genutzt werden, den Katalog zu überarbeiten und zu ergänzen.  
 Benachbarten Betrieben bietet sich die Chance entwickelte Angebote gemeinsam zu nutzen und somit auch die Beschäftigten- und Wirtschaftsverkehre zu bündeln und effizienter bzw. klimafreundlicher zu gestalten. Erkenntnisse und Erfahrungen aus solchen Synergieeffekten fließen wiederum in den Anforderungskatalog mit ein, welcher dementsprechend fortgeschrieben werden kann.  
 Zudem stellt ein Runder Tisch im Gewerbegebiet eine gute Plattform für die Fortführung von Mobil.Pro.Fit und weiterer Angebote dar.

|                     |  |   |                     |               |            |   |               |                         |
|---------------------|--|---|---------------------|---------------|------------|---|---------------|-------------------------|
| Bausteine           | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auswahl eines Gewerbegebietes als Modell</li> <li>▪ Einrichtung eines Runden Tisches in einem Gewerbegebiet einer kreisangehörigen Kommune</li> <li>▪ Information und Einladung der ortsansässigen Unternehmen (persönliche Ansprache)</li> <li>▪ Eröffnungs-Runder-Tisch</li> <li>▪ Entwicklung von jeweiligen Schwerpunktthemen</li> <li>▪ Maßnahmenentwicklung/Handlungsoptionen</li> <li>▪ Umsetzung</li> </ul> |   |                     |               |            |   |               |                         |
| Beispiele           | Stadt Dortmund; Stadt Gelsenkirchen; Stadt Bottrop   |   |                     |               |            |   |               |                         |
| Akteure             | Kreis, kreisangehörige Kommune (Wirtschaftsförderung, Planung), IHK, Mobilitätsdienstleister, Unternehmen  | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="758 1108 1013 1153">Fördermöglichkeiten</td> <td data-bbox="1045 1108 1348 1153">Nicht bekannt</td> </tr> <tr> <td data-bbox="758 1444 901 1489">Zeitraumen</td> <td data-bbox="1045 1422 1348 1523">Etablierung: 3 Monate<br/>Danach laufend</td> </tr> <tr> <td data-bbox="758 1657 917 1702">Priorisierung</td> <td data-bbox="1045 1657 1348 1702">Sehr geringe Priorität*</td> </tr> </table> | Fördermöglichkeiten | Nicht bekannt | Zeitraumen | Etablierung: 3 Monate<br>Danach laufend | Priorisierung | Sehr geringe Priorität* |
| Fördermöglichkeiten | Nicht bekannt  |   |                     |               |            |   |               |                         |
| Zeitraumen          | Etablierung: 3 Monate<br>Danach laufend  |   |                     |               |            |   |               |                         |
| Priorisierung       | Sehr geringe Priorität*  |   |                     |               |            |   |               |                         |
| Verantwortlichkeit  | Wirtschaftsförderung   |   |                     |               |            |   |               |                         |
| Effekte             | Netzwerkbildung, Stärkung Wirtschaftsstandort, Klimafreundliche Beschäftigtenverkehre, Steigerung der Wirtschaftlichkeit, Know-how aufbauen  |   |                     |               |            |   |               |                         |
| Kostenaufwand       |   |   |                     |               |            |   |               |                         |

## 6.6 Anreize zur Steigerung des Anteils an Elektrofahrzeugen

### Handlungsansatz 6

### Anreize zur Steigerung des Anteils an Elektrofahrzeugen

In den Konzepten des Kreises sowie der Kommunen nimmt die Elektromobilität aktuell keine übergeordnete Funktion für die zukünftige Verkehrsentwicklung ein. In einzelnen Kommunen gibt es bereits Ansätze, die Elektromobilität durch unterschiedliche Maßnahmen (insbesondere über Ladeinfrastrukturen) zu fördern. Neben den reinen Infrastrukturangeboten ist auch die Kommunikation des Themas einflussnehmend.

Die Komplexität des Themas Elektromobilität erfordert ein hohes Maß an Koordinierung, Öffentlichkeitsarbeit und Information, wobei gleichzeitig die Kooperation zwischen einzelnen Akteuren zu fördern ist. Der Schwerpunkt wird im Kreis Gütersloh auf das Ausprobieren und die Verstetigung der Nutzung von Elektrofahrzeugen (auch im Alltag) gelegt. Elektromobilität soll durch erfahrbare Komponenten auf emotionaler Ebene erweitert werden, um Begeisterung für Elektromobilität im Alltag der Menschen zu integrieren und ein gesellschaftsübergreifendes Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen.

Aktive Öffentlichkeitsarbeit und praxisnahes „erleben“ hilft den Zugang und die Akzeptanz gegenüber neuen Ansätzen zu fördern. Über das Pilotprojekt werden innovative Ansätze und Techniken über den praktischen Erfahrungshintergrund verständlich und erlebbar gemacht.

Darüber hinaus ist die Elektromobilität auch durch den Ausbau sowie die Kartierung und Kommunikation der Ladeinfrastrukturen im Kreis nutzbar zu machen.

Aufgabe des Kreises wird es sein, als Koordinator aufzutreten und die unterschiedlichen Kommunikationsmaßnahmen zu begleiten. Zudem sollte der Kreis als gutes Beispiel voran gehen (z.B. durch die Erweiterung des Fahrzeugpools um weitere Elektrofahrzeuge).

|               |   |
|---------------|---|
|               | M-6.1   Kostenfreies Parken für E-Autos   |
|               | M-6.2   E-Fahrzeugpool zum Ausprobieren   |
| Maßnahmen     | M-6.3   Pedelecs und E-Autos als Dienstfahrzeuge in den Verwaltungen (Kreis und Kommunen) |
|               | M-6.4   Leitfaden Elektromobilität  |
| Pilotprojekte | P-6.1   Private Nutzung des E-Fahrzeugpools des Kreises/ der Kommunen                     |



Ideenspeicher

### Kreis

- Kreisweiter Ausbau von Ladeinfrastrukturen (Beispiel Kreis Konstanz)
- Wirtschaftswegekonzeption: Erhalt und Mehrfachnutzung
- Elektromobilitätslotse (Beispiel Dortmund)
- Kreis Gütersloh wird zur E-Bike-Region (Tourismus)
- Aktionsjahr/ Aktionstag Elektromobilität
- Teilfinanzierung des Pedelecs bei Abschluss eines ÖV-Abos (Beispiel STmobil, Regionalverkehr Münsterland GmbH)
- Mobiles Schulungszentrum Elektromobilität (Schwäbisch Gmünd)
- Schauwerkstatt Elektromobilität (Beispiel Baden Württemberg)
- Online-Tool zum Vergleich zwischen konventionellen und alternativen Antrieben
- Ausstellungen zur Vorstellung von Elektromobilen

### Kommune

- Schließfächer mit Lademöglichkeit für Pedelecs in öffentlichen Verwaltungen und an touristischen Schwerpunkten

Handlungsansatz 6 Anreize zur Steigerung des Anteils an Elektrofahrzeugen

**Maßnahme** **Kostenfreies Parken für E-Autos** *M-6.1*

**Zielsetzung** Der Kauf von E-Autos für die private Nutzung soll attraktiver werden. Auf die Entscheidung für oder gegen die Nutzung des Autos hat das Thema Parken einen wichtigen Einfluss.

|                     |                                       |                                   |                             |  |  |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|--|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | <b>Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität</b> |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|--|

**Beschreibung**


Im gesamten Kreisgebiet sollte das Parken für E-Autos kostenfrei sein. Geregelt werden kann dies – dem Beispiel im Kreis Konstanz folgend – durch das Ausgeben einer zusätzlichen Plakette für E-Autos, welche in Anlehnung an die bestehenden Feinstaubplaketten entworfen werden. Diese kann dann ergänzend im Inneren der Windschutzscheibe angebracht werden.

Eine Abstimmung mit privaten Anbietern sollte angestrebt werden, um den Geltungsbereich der Plakette über die öffentlichen Parkplätze hinaus zu erweitern. Auf privaten Flächen können zudem Stellplätze für E-Autos reserviert und dann bestenfalls durch eine Ladesäule und kostenloses Laden während des Parkens ergänzt werden.

- Bausteine**
- Akquirieren von Sponsoren/ privaten Parkplatzanbietern
  - Entwickeln der Plakette und Versand an bestehende Fahrzeugbesitzer
  - Bewerben der Plakette in der Öffentlichkeit

**Beispiele** Blaue Plakette im Kreis Konstanz<sup>31</sup>

<sup>31</sup> <http://www.lra.kn.de/pb/,Lde/1254068.html>

|                    |   |                     |                    |
|--------------------|---|---------------------|--------------------|
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen, Parkraumanbieter   | Fördermöglichkeiten | Nicht bekannt      |
| Verantwortlichkeit | Kreis   |                     |                    |
| Effekte            | Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen, Lärminderung, Senkung CO <sub>2</sub> -Ausstoß, Innovation, Erfahrungswerte im Bereich E-Mobilität | Zeitraumen          | 6 Monate           |
| Kostenaufwand      |    | Priorisierung       | Geringe Priorität* |





|                    |   |                                 |
|--------------------|---|---------------------------------|
| Beispiele          | Initiative "Pedelec testfahren - Rückenwind für Mensch und Material" (Bremen); Heidelberg ( <a href="http://www.e-mobility.center/">http://www.e-mobility.center/</a> ) |                                 |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen, ADFC, ggf. Verein  | Fördermöglichkeiten Sponsoring  |
| Verantwortlichkeit | Kreis   |                                 |
| Effekte            | Abbau von Nutzungshemmnissen, Aufbau Knowhow, Erfahrungswerte im Bereich E-Mobilität  | Zeitraumen 9 Monate             |
| Kostenaufwand      | <br>je nach Fahrzeugen   | Priorisierung Geringe Priorität |

**Handlungsansatz 6     Anreize zur Steigerung des Anteils an Elektrofahrzeugen**

**Maßnahme**                      **Pedelecs und E-Autos als Dienstfahrzeuge in den Verwaltungen (Kreis und Kommunen)**                      *M-6.3*

**Zielsetzung**                      Die Verwaltungsmitarbeiter der Kommunen und des Kreises legen regelmäßig Dienstwege zurück. Diese sollen teilweise auf E-Fahrzeuge verlagert werden.

|                     |                                       |  |                             |  |  |
|---------------------|---------------------------------------|--|-----------------------------|--|--|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | <b>Verträglicher und optimierter MIV</b> | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | <b>Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität</b> |
|---------------------|---------------------------------------|--|-----------------------------|--|--|

**Beschreibung**


Jede Kommune/ der Kreis sollte seinen internen Fahrzeugpool mit Elektrofahrzeugen ergänzen und andere Fahrzeuge perspektivisch durch diese austauschen. Durch eine Erhebung des aktuellen Fahrverhaltens kann eine Abschätzung über die notwendige Anzahl an Fahrzeugen erfolgen. Innerhalb der Kommunen kommen insbesondere Pedelecs in Frage, über die Stadtgrenzen hinaus Elektroautos. Die Stadtwerke liefern für das Aufladen der Fahrzeuge Ökostrom.

Die Mitarbeiter sind anzuhalten die Fahrzeuge zu nutzen. Das Einrichten einer Reservierungsplattform soll die Nutzungen vereinfachen und übersichtlich gestalten.

Um die Motivation der Mitarbeiter weiter und nachhaltig zu steigern, kann ein monatliches Ranking/ ein Wettbewerb, wie in der Stadt Castrop-Rauxel (Wer hat im Monat die längste Strecke mit dem Pedelec zurückgelegt?) durchgeführt werden.


Bei einem jährlichen Fahrtpensum von 15.000 Kilometer können pro Elektro-Transporter gegenüber einem Fahrzeug mit herkömmlichem Antrieb rund drei Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden. Letzten Endes kann daraus auch eine Vorbildkampagne hervorgehen.

- Bausteine**
- Evaluation bestehender Fahrten
  - Beschaffen der Fahrzeuge
  - Einrichtung einer Reservierungsplattform und Kommunikation

|                    |  |                                   |
|--------------------|--|-----------------------------------|
| Beispiele          | u.a. E-Auto Kreis Gütersloh; EUV Castrop-Rauxel <sup>32</sup> ; Stadt Mannheim   |                                   |
| Akteure            | Verwaltungen von Kreis und Kommunen  | Fördermöglichkeiten Nicht bekannt |
| Verantwortlichkeit | Verwaltungen von Kreis und Kommunen  |                                   |
| Effekte            | Abbau von Nutzungshemmnissen, Imagegewinn, Erfahrungen im Bereich E-Mobilität, Lärminderung, Senkung CO <sub>2</sub> -Ausstoß, Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen | Zeitraumen 12 Monate              |
| Kostenaufwand      | <br>je nach Anzahl der Fahrzeuge   | Priorisierung Sehr hohe Priorität |

<sup>32</sup> <https://www.euv-stadtbetrieb.de/private-haushalte/klimaschutz/elektromobilitaet/>



|                    |  |                     |                         |
|--------------------|--|---------------------|-------------------------|
| Akteure            | Kreis Gütersloh  | Fördermöglichkeiten | Nicht bekannt           |
| Verantwortlichkeit | Kreis Gütersloh  | Zeitraumen          | 6 Monate                |
| Effekte            | Abbau von Nutzungshemmnissen, Imagegewinn, Erfahrungen im Bereich E-Mobilität, Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen | Priorisierung       | Sehr geringe Priorität* |
| Kostenaufwand      |   |                     |                         |

**Handlungsansatz 6    Anreize zur Steigerung des Anteils an Elektrofahrzeugen**

**Pilotprojekt**                      **Private Nutzung des E-Fahrzeugpools des Kreises/ der Kommunen**                      *P-6.2*

**Zielsetzung**                      Die Verwaltungsmitarbeiter des Kreises sollen die bestehenden E-Fahrzeuge auch im Alltag ausprobieren können. So sollen Barrieren abgebaut und die Motivation zur Anschaffung eines eigenen E-Fahrzeuges gesteigert werden.

|                     |                                       |  |                             |  |  |
|---------------------|---------------------------------------|--|-----------------------------|--|--|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | <b>Verträglicher und optimierter MIV</b> | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | <b>Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität</b> |
|---------------------|---------------------------------------|--|-----------------------------|--|--|

**Beschreibung**

Den Mitarbeitern beim Kreis Gütersloh sollen in einem ersten Pilot die vorhandenen Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Diese sollten nach Dienstende sowie am Wochenende gegen ein kleines Entgelt für die private Nutzung ausgeliehen werden.

Nach der Nutzung sollte ein kurzer Fragebogen/ Erlebnisbericht verfasst werden, in dem von den Erfahrungen berichtet wird.

Nach einer einjährigen Laufzeit sollte die Nutzung sowie die Erfahrungen und spätere private Käufe eines E-Fahrzeuges evaluiert werden.

- Bausteine**
- Ansprechpartner innerhalb der Kreisverwaltung
  - Kommunikation
  - Evaluation

**Beispiele**                      Stadt Essen

|                    |   |                     |                     |
|--------------------|---|---------------------|---------------------|
| Akteure            | Kreis Gütersloh, Mitarbeiter  | Fördermöglichkeiten | Nicht bekannt       |
| Verantwortlichkeit | Kreis Gütersloh   |                     |                     |
| Effekte            | Abbau von Nutzungshemmnissen, Erfahrungen im Bereich E-Mobilität, Senkung CO <sub>2</sub> -Ausstoß, Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen | Zeitraumen          | 3 Monate            |
| Kostenaufwand      | geringe Kosten  | Priorisierung       | Mittlere Priorität* |



## 6.7 Kommunikation von Mobilitätsmöglichkeiten

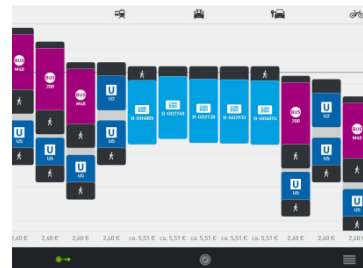
### Handlungsansatz 7 Kommunikation von Mobilitätsmöglichkeiten

Im Kreis Gütersloh gibt es bereits eine Vielzahl an Mobilitätsangeboten, die jedoch nicht den gewünschten Bekanntheitsgrad haben. Ohne das Wissen über die eigenen Mobilitätsmöglichkeiten, ist eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens kaum möglich. Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens hin zu einer verträglichen Mobilität kann nur erreicht werden, wenn das Wissen über die Möglichkeiten und die unterschiedlichen Auswirkungen des Verhaltens im Bewusstsein verankert sind. Die Vielzahl an Verkehrsmitteln gilt es in den Köpfen zu verknüpfen, um die Multimodalität und die Intermodalität weiter zu stärken.

Insbesondere das Thema Gesundheit ist vielversprechend, um das Mobilitätsverhalten der Menschen zu beeinflussen. Bei der Entwicklung von Kindern und Jugendlichen spielt Bewegung eine wichtige Rolle – sowohl für die körperliche als auch für die geistige Entwicklung. Wichtig ist es, die bestehenden Barrieren der umweltfreundlichen Verkehrsmittel für Kinder und Jugendliche abzubauen – hier sind insbesondere die Ansichten der Eltern, aber auch die bestehenden Infrastrukturen sowie die städtebaulichen Entwicklungen zu berücksichtigen.

Die Gruppe der Schüler war im Rahmen der bestehenden Maßnahmenideen die zentrale Zielgruppe, wenn Maßnahmen zielgruppenspezifisch waren.

|               |   |
|---------------|---|
| Maßnahmen     | M-7.1   MobilitätsAPP Kreis Gütersloh   |
|               | M-7.2   Kinder und Jugendliche als Wissensträger (schulisches Mobilitätsmanagement) |
|               | M-7.3   Betriebliches Mobilitätsmanagement (Mobil.Pro.Fit)                          |
| Pilotprojekte | P-7.1   Neubürgermarketing  |
|               | P-7.2   Mobilität zum Erfahren  |



Ideenspeicher

### Kreis

- Modellfamilie Mobilität
- Mehrsprachige Schulungsangebote
- Kinder machen das Busfahren ihren Eltern vor
- Informationskampagne: Mobilitätsmöglichkeiten im Kreis GT
- Neubau einer "autoarmen Siedlung"
- Kreisweites Konzept für Werbung/ Marketing/ Aktionstage/ Kampagnen
- Postkartenaktionen zu Mobilität, Klimaschutz und Verkehrssicherheit

### Kommune

- Kinderstadtplan
- Erstellung eines Seniorenwegweisers
- Schulwegpläne für Rad- und Fußverkehr

**Handlungsansatz 7 Kommunikation von Mobilitätsmöglichkeiten**

**Maßnahme**                      **MobilitätsAPP Kreis Gütersloh**                      *M-7.1*

**Zielsetzung**                      Ziel ist es, das Wissen über die bestehenden Mobilitätsmöglichkeiten und deren Kosten zu vermitteln, um das Mobilitätsverhalten hin zu einer Stärkung des Umweltverbundes zu verändern.

|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|

**Beschreibung**

Entwickelt werden soll eine APP, die insbesondere die Bevölkerung sowie mögliche Touristen im Kreis Gütersloh anspricht. Die Logos der unterschiedlichen Kommunen und des Kreises sind enthalten, die Gestaltung ist individuell.


In der APP sollen die unterschiedlichen Mobilitätsanbieter (Carsharing, Fahrradverleih, ÖV, Mitfahrzentralen etc.) sowie Verkehrsmittel (Fuß, Rad, MIV) und deren Verknüpfung integriert werden. Neben allgemeinen Informationen zur Situation vor Ort, können die Mobilitätsmöglichkeiten zwischen zwei definierten Punkten errechnet werden.

Ergänzend sind Informationen wie finanzielle Kosten, CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Zeitaufwand für die unterschiedlichen Mobilitätsmöglichkeiten aufzuführen. Die APP kann auch einen Teilbereich für besondere Zielgruppen (z.B. Sehbehinderte oder Rollstuhlfahrer) enthalten.

- Bausteine**
- Zusammentragen der unterschiedlichen Mobilitätsangebote in Kooperation mit den Kommunen
  - Entwicklung einer APP
  - Vermarktung der APP

**Beispiele**                      MobilitätsAPP Kreis Soest für Sehbehinderte Menschen ("Soester Busguide"<sup>34</sup>)

<sup>34</sup> <http://www.guide4blind.de/guide4blind/start/>

|                    |  |                     |                    |
|--------------------|--|---------------------|--------------------|
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen; VVOWL; Carsharing-Anbieter; Anbieter Fahrradverleih etc., Entwickler                                      | Fördermöglichkeiten | Nicht bekannt      |
| Verantwortlichkeit | Kreis  |                     |                    |
| Effekte            | Steigerung der Intermodalität/ Multimodalität, Imagegewinn, Erhöhung der Lebensqualität, Verbesserung der Erreichbarkeit, Knowhow aufbauen | Zeitraumen          | 12 Monate          |
| Kostenaufwand      |   | Priorisierung       | Mittlere Priorität |

Handlungsansatz 7 Kommunikation von Mobilitätsmöglichkeiten

|                 |  |              |
|-----------------|--|--------------|
| <b>Maßnahme</b> | <b>Kinder und Jugendliche als Wissensträger (Schulisches Mobilitätsmanagement)</b> | <i>M-7.2</i> |
|-----------------|--|--------------|

**Zielsetzung**

Kinder sollen sich bereits früh mit Alternativen zum Pkw für ihre Alltagsmobilität auseinandersetzen und darüber geprägt werden. Die Mobilitätskultur des Umweltverbundes kann langfristig gestärkt werden. Zudem fördert es ein sicheres Verhalten der Kinder im Straßenverkehr zur Prävention von Unfällen. Ebenso erfolgt eine bewusste Auseinandersetzung mit dem Thema Klimaschutz und CO<sub>2</sub>-Einsparung und es bleibt ihnen auch später präsent.


|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|

**Beschreibung**

Neben der Kreisverwaltung und den Betrieben können vor allem auch Schulen Ansprechpartner für Mobilitätsmanagement sein. Zur Mobilität der Kinder/Jugendlichen und Eltern (beim Holen und Bringen) fällt auch die Mobilität der Mitarbeiter in den Einrichtungen an und muss in ein Konzept einbezogen werden. Neben dem direkten erzieherischen Auftrag haben besonders Lehrkräfte eine Vorbildfunktion.

Eine besondere Chance bietet die Verknüpfung des Themas Klimaschutz mit den wesentlichen Handlungsfeldern Verkehrs-/ Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit. Zudem kann über Pilotprojekte, wie bspw. eine Fahrgemeinschaftsbörse, neben dem Hol- und Bringverkehr der Eltern auch die eigenständige Mobilität Jugendlicher an berufsbildenden Schulen umweltbewusst reduziert werden.

Im Kreis Gütersloh bestehen bereits Maßnahmen und Strukturen, auf die zukünftig aufgebaut werden kann. Aufgabe des Kreises wird die Koordination sowie die Informationsbereitstellung sein.

|                    |  |                     |  |
|--------------------|--|---------------------|--|
| Bausteine          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bestehende Maßnahmen/ Strukturen evaluieren</li> <li>▪ Untersuchung zum Schülerverkehr im Kreis</li> <li>▪ Einrichtung eines Netzwerks mit den relevanten Akteuren: z.B. Schulen, Elternorganisationen, Schülervertretung, Mobilitätsmanager, Polizei, Umweltgruppen, Klimaschutzbeauftragte</li> <li>▪ Entwicklung neuer, kreisweiter Maßnahmenideen</li> <li>▪ Finden interessierter Schulen/ Durchführung</li> </ul> |                     |  |
| Beispiele          | u.a. Schülerradroutenplaner Region FrankfurtRheinMain; smart.mobil in Kommunen der Wetterau; Schulwegeplan Baden-Württemberg <sup>35</sup>   |                     |  |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen (Schulverwaltung), Schulen/Kitas   | Fördermöglichkeiten | Ggf. über das Budget des Klimaschutzmanagers |
| Verantwortlichkeit | Kreis  |                     |  |
| Effekte            | Verkehrssicherheit, Sozialverhalten, Gesundheitsförderung, Mobilitätskultur  | Zeitrahmen          | 6 Monate<br>Danach fortlaufend               |
| Kostenaufwand      |   |                     | Priorisierung                                |

<sup>35</sup> [http://www.gib-acht-im-verkehr.de/0002\\_verkehrssicherheit/0002a\\_kinder/kinder\\_schulweg\\_schulwegplan\\_01.htm](http://www.gib-acht-im-verkehr.de/0002_verkehrssicherheit/0002a_kinder/kinder_schulweg_schulwegplan_01.htm)

Handlungsansatz 7 Kommunikation von Mobilitätsmöglichkeiten

**Maßnahme**                      **Betriebliches Mobilitätsmanagement (Mobil.Pro.Fit)**                      *M-7.3*

**Zielsetzung**                      Die Mobilität der Betriebe soll nach den Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie verbessert werden.

|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|


**Beschreibung**

Betriebliches Mobilitätsmanagement setzt bereits bei der Entstehung des Verkehrs an und senkt durch vielfältige Maßnahmen die Verkehrsnachfrage auf Berufs- und Arbeitswegen. Information, Beratung und Motivation stehen dabei im Mittelpunkt. Durch Mobilitätsmanagement sollen Alternativen zum eigenen Pkw aufgezeigt und gefördert werden. Aufgabe der Stadt ist es, Projekte mit Signalwirkung zu fördern und zu unterstützen und Unternehmen zu finden bzw. zu motivieren, sich an Modellumsetzungen zu wagen.

Einen Beitrag, um in Betrieben den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehr zu reduzieren, ist die Teilnahme am Projekt Mobil.Pro.Fit, bei dem die Unternehmen durch konkrete Beratung und den Aufbau eigener Kompetenzen ein Mobilitätsmanagementkonzept erarbeiten. Im Rahmen einer öffentlichkeitswirksamen Veranstaltung wird dann das Mobil.Pro.Fit Zertifikat an die erfolgreichen Teilnehmer verliehen.

Schwerpunkte des Programmes liegen in der Optimierung der Mitarbeiterwege (zur Arbeit), des Fuhrparks (Einsparung von Fahrzeugen) und auch der Planung von gewerblichen Fahrten (Einsparung von Kilometern).

Gemeinsam mit der Stadt Bielefeld hat der Kreis Gütersloh als eine von bundesweit elf Modellregionen am Projekt „Mobil.Pro.Fit“ teilgenommen. Bis Ende 2016 werden dabei acht Unternehmen beraten. Nach dem Ende des Modellvorhabens muss im Kreis Gütersloh ab 2017 eine Fortführung betrieblichen Mobilitätsmanagements in ähnlicher oder auch neuer Form geschaffen werden.

|                    |   |   |
|--------------------|---|---|
| Bausteine          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Akquirieren von Betrieben und Unternehmen</li> <li>▪ Durchführung (Beratung, Prüfung)</li> <li>▪ Ggf. Initiieren weiterer Projektrunden</li> </ul> |   |
| Beispiele          | Mobil.Pro.Fit. im Kreis Gütersloh, Ruhrgebiet   |   |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen (Verkehrsplanung, Wirtschaftsförderung), IHK  | Fördermöglichkeiten<br>Ggf. über das Budget des Klimaschutzmanagers |
| Verantwortlichkeit | Kreis, kreisangehörige Kommunen   |   |
| Effekte            | Reduktion CO <sub>2</sub> -Ausstoß; Imagegewinn, Aufbau Know-how, Innovation, klimafreundliche Mobilität; Gesundheitsförderung, Mobilitätskultur  | Zeitrahmen<br>6 Monate<br>Danach fortlaufend                        |
| Kostenaufwand      |    | Priorisierung<br>Sehr geringe Priorität                             |



Handlungsansatz 7 Kommunikation von Mobilitätsmöglichkeiten

**Pilotprojekt**

**Neubürgermarketing**

*P-7.1*

Zielsetzung

Die Lebensumbrüche – insbesondere bei einem Umzug – sollen genutzt werden, um eine Veränderungen im Mobilitätsverhalten (stärkere Nutzung des Umweltverbundes) zu erreichen.

|                     |                                       |                                   |                             |  |   |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Starke Nahmobilität | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV | Verträglicher und optimierter MIV | Starker Wirtschaftsstandort | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--|---|

Beschreibung

Ein Neubürgermarketing setzt dort an, wo Menschen im Rahmen einer Veränderung in ihren Lebensgewohnheiten – hier der Umzug – erneut über ihr Mobilitätsverhalten nachdenken und es ggf. aufgrund äußerer Rahmenbedingungen ändern müssen.

Um als Kreis/Kommune hier direkt anzusetzen, sollte ein Neubürgerpaket entwickelt werden, das über alle Verkehrsträger im Kreis und den Kommunen sowie ihre Verknüpfung informiert. Zudem sollte es einen Anreiz, bspw. in Form eines Schnuppertickets oder Gutscheine für Probefahrten mit einem Pedelec oder ein Carsharing-Fahrzeug, beinhalten. So werden Neubürger direkt informiert und motiviert, klimaverträgliche Verkehrsmittel an ihrem neuen Wohnort auszuprobieren.

Neben Informationen und Gutscheinen könnte das Neubürgerpaket zudem einen Stadtplan mit wichtigen Zielen und auch allen intermodalen Angeboten / Mobilpunkten beinhalten.

Synergien zum P-7.2 sind zu erwarten.


Bausteine

- Erarbeitung eines Grundkonzeptes
- Entwicklung und Produktion von Materialien zu den Verkehrsträgern des Umweltverbunds, zur multi- und intermodalen Mobilität, zu speziellen Themen im Umweltverbundes; Erstellung von Kartenmaterialien
- Entwicklung und Produktion eines Gutscheinhefts (Akquirieren von Sponsoren)

|                    |   |  |
|--------------------|---|--|
| Beispiele          | u.a. Neubürgermarketing München <sup>36</sup> , Broschüre zum Neubürgermarketing              |  |
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen, Mobilitätsdienstleister, Einzelhändler                       | Fördermöglichkeiten<br>Ggf. über das Budget des Klimaschutzmanagers<br>Ggf. Sponsoring |
| Verantwortlichkeit | Kreis   |  |
| Effekte            | Mobilitätskultur, Erhöhung der Lebensqualität, Knowhow aufbauen, Daseinsvorsorge, Imagegewinn | Zeitraumen<br>6 Monate<br>Danach fortlaufend   |
| Kostenaufwand      | ■ ■ ■ ■ ■   | Priorisierung<br>Hohe Priorität  |

<sup>36</sup> <https://www.gscheid-mobil.de/>



|                    |  |                     |   |
|--------------------|--|---------------------|---|
| Akteure            | Kreis, kreisangehörige Kommunen, Mobilitätsdienstleister, Einzelhändler  | Fördermöglichkeiten | Ggf. über das Budget des Klimaschutzmanagers<br>Ggf. Sponsoring |
| Verantwortlichkeit | Kreis  |                     |   |
| Effekte            | Mobilitätskultur, Klimafreundlicher Verkehr, Erhöhung der Lebensqualität, Knowhow aufbauen, Daseinsvorsorge, Imagegewinn | Zeitraumen          | 6 Monate<br>Danach fortlaufend                                  |
| Kostenaufwand      |   | Priorisierung       | Mittlere Priorität  |

## 7. Umsetzungsstrategie

Die Mobilitätsstrategie für den Kreis Gütersloh beinhaltet zahlreiche Projektideen unterschiedlicher Akteure und Projektträger. Bereits bei der Erstellung der Mobilitätsstrategie spielte ein partizipativer Ansatz eine wesentliche Rolle. Er wird auch bei der Umsetzung der Mobilitätsstrategie als Basis für tragfähige und umsetzungsorientierte Projekte und Maßnahmen verstanden. Mit den Analysen der Konzepte und Maßnahmen der Kommunen sowie dem Beteiligungsverfahren wurden einerseits die Potenziale vor Ort aufgegriffen, andererseits wurden die Akteure vernetzt und als wichtige Multiplikatoren sowie Ansprechpartner gewonnen. Die vielen Akteure (Kommunen, Verkehrsverbünde und Unternehmen, Verbände und Vereine, Bürgerinnen und Bürger), die bereits bei der Erstellung beteiligt waren, können ihre jeweiligen Projekte zusätzlich im Sinne der Zielsetzungen und Handlungsansätze in eigener Zuständigkeit oder in Kooperation mit anderen Akteuren im Kreis umsetzen.

Die Maßnahmenideen und Pilotprojekte sind den Handlungsansätzen: „Attraktivieren des Radfahrens im Alltagsverkehr“, „Stärkung der Nahmobilität“, „ÖPNV – leicht verständlich und zugänglich“, „Reduzierung und verträgliche Abwicklung notwendiger MIV-Fahrten“, „Effiziente und verträgliche Abwicklung der Wirtschaftsverkehre“, „Anreize zur Steigerung des Anteils an Elektrofahrzeugen“ sowie der „Kommunikation von Mobilitätsmöglichkeiten“ zugeordnet.

Die einzelnen Handlungsansätze beinhalten Anknüpfungspunkte zu den jeweils anderen und sind somit Teil einer kreisweiten - und zum Teil auch regionalen - Querschnittsaufgabe Mobilität. Radverkehr und Nahmobilität einerseits sowie der ÖPNV andererseits ergänzen sich und bilden das Rückgrat des Umweltverbundes. Die Entwicklung des ÖPNV hin zur Multimodalität und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Intermodalität) zeigen sich beispielsweise in der Maßnahme zum Aufbau von Mobilitätsstationen. Die Ausgangsbedingungen einer nachhaltigen Mobilität werden mit der Integration und gegenseitigen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung geschaffen, während über Maßnahmen des betrieblichen oder schulischen Mobilitätsmanagements eine zielgruppenorientierte, klimafreundliche Nutzung organisiert wird. Elektromobilität ist ein Querschnittsthema, relevant für alle Verkehrsarten. Durch die Möglichkeiten der Informations- und Kommunikationstechnologie entstehen einerseits neue Mobilitätsmodelle (z.B. Carsharing), die auch neue Technologien praktisch erlebbar machen, und andererseits auch Möglichkeiten, die Mobilitätsalternativen zum eigenen Pkw zu kommunizieren. Hierbei kann der Kreis Gütersloh Vorbild sein, um Impulse zu geben und Möglichkeiten aufzuzeigen. Um tatsächliches Verhalten zu verändern, sind eine zielgruppenspezifische Ansprache sowie Informationen und Beratung erforderlich, die Mobilität effizient organisieren. Auch hierfür finden sich Maßnahmen und Pilotprojekte in den enthaltenen Handlungsansätzen.

## **Koordinierungsfunktion des Kreises**

Die erarbeiteten Handlungsansätze der Mobilitätsstrategie sind in erster Linie an den Kreis Gütersloh adressiert und berücksichtigen seine Handlungsmöglichkeiten, während die unterschiedlichen Akteure zusätzlich auf der Maßnahmen- und Pilotprojektebene einbezogen werden. Der Kreis Gütersloh steuert die Umsetzung der Mobilitätsstrategie. Weitere Aufgaben bestehen darin, die Akteure zu vernetzen, fachliche Beratung sowie Knowhow aufzubauen, Unterstützung anzubieten, Aktivitäten zu koordinieren oder Vorbild zu sein. Der Kreis kann so im Rahmen der Handlungsansätze Maßnahmen und Projekte initiieren, aber auch selber umsetzen, während gleichzeitig Projekt- und Maßnahmenideen in Zuständigkeit anderer Akteure liegen.

Insgesamt enthält das Mobilitätskonzept 21 Maßnahmen sowie 18 Pilotprojekte. In etwa 75 % der Maßnahmen und Projekte liegt die Federführung beim Kreis, in 50 % ausschließlich sind die Maßnahmen ausschließlich unter Federführung des Kreises Gütersloh durchzuführen. 20 % der Maßnahmen und Projekte liegen im ausschließlichen Aufgabenbereich der Kommunen. In 5 % der Maßnahmen und Projekte hat beispielsweise die Wirtschaftsförderung die Federführung. (siehe Tabelle 5)

### **Knowhow aufbauen zur Unterstützung der Kommunen**

In Abhängigkeit von den jeweiligen Handlungsansätzen liegt die Umsetzung von Maßnahmen und Pilotprojekten oftmals in der Aufgabenhoheit der kreisangehörigen Kommunen. Gerade in den beiden Handlungsansätzen Radverkehr und Nahmobilität sind die infrastrukturellen Maßnahmen im Nahbereich sehr kleinteilig und in der Regel im alleinigen Zuständigkeitsbereich der Gemeinden und Städte. Basis für die Umsetzung dieser Maßnahmen ist neben dem politischen Willen insbesondere das fachliche Knowhow. Eine wesentliche Aufgabe des Kreises liegt darin, Knowhow für diese beiden Handlungsansätze aufzubauen, um die Bedeutung einer Kultur der Nähe in politischen Entscheidungen zu verankern und Fachwissen in der Planungspraxis zu implementieren. Über Leitfäden – beispielsweise dem zu Fahrradabstellanlagen – kann kreisweit Wissen gebündelt und verbreitet werden. Hier können interessierte Kommunen über Pilotprojekte unterstützend mit dem Kreis die Leitfäden oder Wissensdatenbanken aufbauen, von denen alle Kommunen kreisweit profitieren.

### **Der Kreis als Vorbild**

Abseits von finanziellen Anreizen oder Förderungen, bedarf es im Handlungsansatz Elektromobilität Unterstützung durch Politik und Verwaltung hinsichtlich einer konstanten Sammlung von anschaulichen Erfahrungswerten. Gleichzeitig sollte ein praxisnaher Einsatz ermöglicht und nach außen getragen werden. Die Fahrzeugflotten in den Verwaltungen, aber auch in Unternehmen stellen eine gute Möglichkeit dar, mögliche Widerstände oder Hemmnisse durch die aktive Nutzung

von E-Mobilität in Kombination mit individuellen Erfahrungen abzubauen. Hier kann der Kreis eine Vorbildrolle für Kommunen, aber auch Betriebe sowie Bürgerinnen und Bürger übernehmen.

### **Federführerschaft und Akquisition von Fördermitteln**

Der Kreis kann neben der Unterstützung durch Information und Kommunikation auch Unterstützungsleistung bei der Akquirierung von Fördermitteln leisten bzw. bei gemeinsamen Projekten die Federführerschaft übernehmen. Eine hierfür geeignete Maßnahme ist beispielsweise der Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen bzw. insgesamt die Aktivitäten zur Förderung der Multimodalität zu koordinieren. Beinhalten würde dies die Entwicklung eines Konzeptes, die kreisweite Abstimmung mit den Kommunen, den Verkehrsunternehmen und den Verbänden sowie Managementaufgaben bei der Mittelakquisition beim Land bzw. mit Unterstützung des Zukunftsnetzwerks Mobilität NRW. Weniger infrastrukturell und mehr dem Bereich Mobilitätsmanagement zugeordnet, ist die Federführerschaft für ein kreisweites Neubürgermarketing mit der Implementierung von Informationen und Angeboten für die Neubürgerinnen und Neubürger zu Mobilität und Verkehr. Der Kreis erarbeitet das Neubürgermarketing in enger Abstimmung mit den Kommunen und die einzelnen Kommunen ergänzen die kreisweiten Angebote an die zuziehenden Bürger um eigene Produkte oder Angebote (Fahrradstadtpläne, Stadtbustickets, Freizeitrouten, Schulwegepläne etc.).

### **Aufbau eines kreisweiten Mobilitätsmanagements**

Den Herausforderungen im Handlungsfeld Mobilität kann nicht allein auf lokaler Ebene begegnet werden. Mobilität und Verkehr werden in immer stärkerem Maße regionale Handlungsfelder. Regional meint dabei nicht nur über die einzelne kreisangehörige Kommune hinaus, sondern auch über die Kreisgrenzen hinaus. Aufbauend auf bereits vorhandenen Ansätzen sind mit dem landesweiten Zukunftsnetz Mobilität NRW regional Strukturen für die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen der Mobilität in NRW realisiert worden. Mit dem Aufbau eines kreisweiten Mobilitätsmanagements kann der Kreis Gütersloh als zentraler Ansprechpartner im Bereich Mobilitätsmanagement an der Schnittstelle lokal und regional fungieren. Als eine Art kreisangehörige Koordinierungsstelle der unterschiedlichen Akteure und Projekte im Bereich des Mobilitätsmanagements steht diese auch beratend für Fragen, Hilfestellungen und Unterstützung den kreisangehörigen Kommunen und weiteren Akteuren zur Verfügung.

Notwendig ist eine zentrale Stelle als hauptamtlich Verantwortliche für Mobilitätsmanagement in der Kreisverwaltung, deren Aufgaben es sind, Prozesse zu koordinieren, anzustoßen und abzustimmen sowie zwischen verschiedenen Akteuren zu moderieren und zu vermitteln. Die Zuständigkeiten und die Federführung für Projektplanung und Umsetzung liegen grundsätzlich in den Händen der jeweiligen beteiligten Fachämter. Neben der Koordinierung verwaltungsinterner Prozesse zählt zu den Aufgaben weiterhin die interne und externe Projektkommunikation und, im Sinne des kreisweiten Mobilitätsmanagements, die enge Abstimmung und Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Kommunen, dem VVOWL und weiteren Akteuren wie der IHK, den Verkehrsunterneh-

men und Verbänden. Ansprechpartner bei den kreisangehörigen Kommunen können einerseits die planenden Fachverwaltungen sein und andererseits die Klimaschutzmanager. Mit der Koordinierungsstelle Energie und Klima sowie der erfolgten Weiterbildung und Qualifizierung eines Mitarbeiters zum Mobilitätsmanager liegen beim Kreis Gütersloh gute Voraussetzungen zum Aufbau eines kreisweiten Mobilitätsmanagements vor mit beispielsweise folgenden Aufgaben, Bausteinen und Pilotprojekten:

- **Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung:** Neben der Einbeziehung verantwortlicher Akteure auf Kreisebene kann Knowhow bereitgestellt werden, das potenziellen Interessenten dabei helfen, Ideen in die Praxis umzusetzen und Wissenslücken zu schließen. Hierzu können beispielsweise auch Fachexkursionen für Verwaltungen und Politik organisiert und durchgeführt werden.
- Durchführung und Unterstützung des Kreises und der kreisangehörigen Kommunen beim betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement
- Neubürgermarketing durch Neubürgerinfos und ggf. Mobilitätsangebote zum Ausprobieren (insbesondere ÖPNV und Elektromobilität)
- Nutzen von regionalen Fachgruppen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW (u.a. Mobilstationen, Mobilitätssicherung im ländlichen Raum, Betriebliches Mobilitätsmanagement) für Beratungen und Austausch zu den unterschiedlichen Themen und Handlungsansätze, die sich auch in den Aufgaben des Netzwerkes widerspiegeln.
- Information und Akquisition von Fördermitteln bei Land, Bund und EU – Aufbau einer Förderdatenbank Mobilität in Zusammenarbeit mit den Fachämtern.
- Ausbau der kreisweiten Vernetzung der Klimaschutzmanager: Die Klimaschutzmanager dienen neben den Fachplanungen als Ansprechpartner und Multiplikatoren in der Verwaltung, während weitere Akteure vor Ort als Fürsprecher gewonnen werden können.

## **Maßnahmen- und Projektliste**

Die Mobilitätsstrategie ist ein Prozess, der mit Fertigstellung dieses Berichts nicht abgeschlossen wird. Die Handlungs- und Umsetzungsstrategie ist daher so konzipiert, dass sie sich im Rahmen der definierten kreisweiten Ziele für Mobilität und Verkehr weiterentwickeln kann. Neue Projektansätze und -ideen können in die jeweiligen Handlungsansätze integriert werden.



Eine priorisierte Maßnahmen- und Projektliste, in Absprache mit den kreisangehörigen Kommunen, hilft, den Prozess und die Anzahl der zu realisierenden Maßnahmen überschaubar und steuerbar zu halten. Die Umsetzungsstrategie enthält einen Vorschlag für eine priorisierte Maßnahmenliste. Dabei werden Maßnahmen priorisiert, deren Umsetzung mit geringem Aufwand erfolgen kann sowie Maßnahmen mit einem hohen Interesse der Kommunen an der Umsetzung (vgl. Tabelle 5).

Bei den erarbeiteten Maßnahmen und Pilotprojekten handelt es sich zum einen um Grundsatzaufgaben, zum anderen um konkrete Projekte. Die Umsetzung eines kreisweiten Mobilitätsmanagements ist eine Daueraufgabe und bedarf andauernder Aktualisierungen. Trotzdem wurde eine zeitliche Abschätzung für die Maßnahmen und Projekte vorgenommen.

Tabelle 5: Priorisierte Maßnahmenliste

| Abkürzung   | Titel   | Akteure  | Verantwortlichkeit   | Effekte   | Fördermöglichkeit   | Indikatoren für Evaluation                             | Zeitraumen                             | Kostenaufwand        | Priorisierung <sup>38</sup> |
|---|---|--|--|---|---|--|--|----------------------|-----------------------------|
| Handlungsansatz 1 Attraktivieren des Radfahrens im Alltagsverkehr |   |  |  |   |   |  |  |                      |                             |
| M-1.1   | <b>Kreisweites geschlossenes Netz für den Alltagsradverkehr</b> | Kreis<br>kreisangehörige Kommunen<br>Straßen.NRW                                     | Kreis  | Erhöhung des Radverkehrsanteils<br>Reduktion des CO2-Ausstoßes  | Kommunalrichtlinie Klimaschutz<br>Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah) | Auswertung der Mobilitäts-erhebungen                   | 12 Monate                              | 25.000 bis 100.000 € | <b>Sehr hohe Priorität</b>  |
| M-1.2   | Kreisweite Standards für Abstellanlagen                         | Kreis<br>ggf. kreisangehörige Kommunen<br>ADFC                                       | Kreis  | Knowhow im Bereich Nahmobilität<br>Synergieeffekte mit Radtourismus<br>Kreisverwaltung als Vernetzungspunkt<br>Förderung der Multimodalität | Nicht bekannt   | Auslastung der Abstellanlagen<br>Anzahl Abstellanlagen | 6 Monate                               | 10.000 bis 25.000 €  | Mittlere Priorität*         |
| M-1.3   | Einzelhandel und Radverkehrsförderung im Alltag                 | kreisangehörige Kommunen<br>Einzelhändler<br>Gewerbeverein<br>Stadtmarketing<br>ADFC | Kreisangehörige Kommunen,<br>Einzelhändler,<br>Gewerbeverein | Erhöhung der Lebensqualität<br>Verbesserung Erreichbarkeit Innenstadt<br>Vernetzung, Marketing<br>Erhöhung des Radverkehrsanteils           | Initiative der Einzelhändler<br>ggf. Sachmittel aus Budget des Klimamanagers  | Anzahl der durchgeführten Projekte                     | Mind. 12 Monate<br>(ggf. Verlängerung) | Bis 10.000€          | Sehr geringe Priorität      |

<sup>38</sup> Die Priorisierung wurde anhand der Bewertung der Kommunen durchgeführt. Maßnahmen, die nach Einschätzung der Gutachter einfach umzusetzen sind, werden mit einem \* markiert.

| Abkürzung | Titel   | Akteure  | Verantwortlichkeit                 | Effekte   | Fördermöglichkeit  | Indikatoren für Evaluation  | Zeitraumen                               | Kostenaufwand         | Priorisierung <sup>38</sup> |
|-----------|---|--|------------------------------------|---|--|---|--|-----------------------|-----------------------------|
| M-1.4     | Qualitätscheck Radwege  | Kreis<br>Kreisangehörige Kommunen (Planung, Tiefbau)<br>ADFC<br>Polizei                                  | Kreisangehörige Kommunen           | Erhöhung des Radverkehrsanteils<br>Verkehrssicherheit   | Nicht bekannt  | Radverkehrszählungen<br>Überprüfte Abschnitte nach Kommunen und in km-Strecke | 6 Monate (bei Wiederholung alle 2 Jahre) | Bis 10.000€           | <b>Hohe Priorität</b>       |
| P-1.1     | Radschnellverbindung zwischen zwei kreisangehörigen Kommunen              | Kreis<br>kreisangehörige Kommunen<br>Straßen.NRW<br>ggf. TöBs ggf. Betriebe                              | Kreis,<br>kreisangehörige Kommunen | Erhöhung des Radverkehrsanteils<br>Imagegewinn<br>Klimafreundliche Beschäftigtenverkehre<br>Senkung CO <sub>2</sub> -Ausstoß<br>Lärminderung<br>Luftreinhaltung | Kommunalrichtlinie<br>Klimaschutz<br>Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah | Anzahl und realisierter Kilometer<br>Radverkehrszählungen                     | 36 Monate                                | Mehr als 250.000 €    | <b>Hohe Priorität</b>       |
| P-1.2     | Innerstädtische Fahrradstraße   | Kreisangehörige Kommunen (Planung, Tiefbau, Straßenverkehrsbehörde)<br>ADFC                              | Kreisangehörige Kommune            | Erhöhung der Erreichbarkeiten<br>Erhöhung des Radverkehrsanteils<br>Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten<br>Verkehrssicherheit<br>Knowhow aufbauen                | Nicht bekannt  | Radverkehrszählungen<br>Auswertung<br>Unfälle                                 | 15 Monate (inkl. Vor- und Nacherhebung)  | Bis 10.000€           | Sehr geringe Priorität      |
| P-1.3     | Neugestaltung der Radwegführung an einer klassifizierten Straße innerorts | Kreis<br>Kreisangehörige Kommunen (Planung, Tiefbau, Straßenverkehrsbehörde)<br>ggf. Straßen.NRW<br>ADFC | Kreisangehörige Kommune,<br>Kreis  | Erhöhung der Erreichbarkeiten<br>Erhöhung des Radverkehrsanteils<br>Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten<br>Verkehrssicherheit<br>Knowhow aufbauen                | Kommunaler Klimaschutz   | Anzahl realisierter Abschnitte<br>Radverkehrszählungen                        | 15 Monate                                | 100.000 bis 250.000 € | <b>Hohe Priorität</b>       |

| Abkürzung                                   | Titel                                   | Akteure   | Verantwortlichkeit             | Effekte  | Fördermöglichkeit   | Indikatoren für Evaluation  | Zeitraumen | Kostenaufwand         | Priorisierung <sup>38</sup> |
|---|---|---|--------------------------------|--|---|---|------------|-----------------------|-----------------------------|
| Handlungsansatz 2 Stärkung der Nahmobilität |   |   |                                |  |   |   |            |                       |                             |
| M-2.1                                       | Wissensdatenbank Förderung Nahmobilität | Kreis ADFC Vereine ggf. Vertreter/ Verbände (z.B. Senioren, Behinderten)        | Kreis                          | Aufbau Knowhow Sensibilisierung  | Nicht bekannt   | Anzahl Klimamanager, Anzahl Radverkehrsbeauftragter                                       | 6 Monate   | Bis 10.000€           | Sehr geringe Priorität*     |
| P-2.1                                       | Fußverkehrscheck in einer Modellkommune | kreisangehörige Kommune Politik Bürger Vereine Verbände                         | Kreisangehörige Kommune        | Knowhow aufbauen Verkehrssicherheit Barrierefreiheit Netzwerkbildung Erhöhung der Lebensqualität Erhöhung der Erreichbarkeit Erhöhung der Aufenthaltsqualität      | Ggf. Bestandteil Kommunalrichtlinie Klimaschutz (Klimaschutzteilkonzept Nahmobilität) | Fußverkehrszählungen und -beobachtungen   | 9 Monate   | 10.000 bis 25.000 €   | Sehr geringe Priorität      |
| P-2.2                                       | Querung von Hauptverkehrsstraßen        | Kreis kreisangehörige Kommune ggf. Straßen.NRW Bürger anliegende Geschäftsleute | Kreis, kreisangehörige Kommune | Erhöhung der Aufenthaltsqualität Verkehrssicherheit Erhöhung der Erreichbarkeiten Knowhow im Bereich Nahmobilität aufbauen Erhöhung der Straßenraumverträglichkeit | Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah Ggf. Stadterneuerung, Dorfentwicklung         | Anzahl eingerichteter Querungsstellen Auswertung Unfallstatistik Zählungen von Fußgängern | 6 Monate   | 100.000 bis 250.000 € | Geringe Priorität           |

| Abkürzung   | Titel   | Akteure   | Verantwortlichkeit                   | Effekte  | Fördermöglichkeit  | Indikatoren für Evaluation  | Zeiträumen      | Kostenaufwand       | Priorisierung <sup>38</sup>    |
|---|---|---|--------------------------------------|--|--|---|-----------------|---------------------|--------------------------------|
| P-2.3   | Shared Space  | Kreis<br>kreisangehörige<br>Kommune<br>ggf. Straßen.NRW<br>Bürger<br>anliegende Geschäftsleute                | Kreis,<br>kreisangehörige<br>Kommune | Erhöhung der Aufenthaltsqualität<br>Verkehrssicherheit<br>Erhöhung der Erreichbarkeiten<br>Knowhow im Bereich Nahmobilität aufbauen<br>Erhöhung der Straßenraumverträglichkeit | Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah<br>Ggf. Stadterneuerung, Dorfentwicklung | Anzahl eingerichteter Bereiche<br>Auswertung Unfallstatistik<br>Fuß- und Radverkehrserhebungen<br>Zählung von Durchgangsverkehr | 18 Monate       | Mehr als 250.000 €  | Sehr geringe<br>Priorität      |
| Handlungsansatz 3 ÖPNV - leicht verständlich und zugänglich |   |   |                                      |  |  |   |                 |                     |                                |
| M-3.1   | <b>Konzept zur Einführung einer Mobilitätskarte</b> | Kreis Gütersloh<br>VVOWL<br>TWE<br>Stadtwerke Gütersloh<br>BVO<br>Betreiber Radstation<br>Carsharing-Anbieter | Kreis,<br>VVOWL                      | Daseinsvorsorge<br>Förderung der Intermodalität<br>Erhöhung des ÖPNV-Anteils<br>Netzwerkbildung<br>Marketing<br>Innovation<br>Klimafreundliche Verkehre<br>CO2-Reduktion       | Nicht bekannt  | Anzahl erreichter Nutzer<br>Anzahl neuer Abos   | Mind. 12 Monate | 10.000 bis 25.000 € | <b>Sehr hohe<br/>Priorität</b> |
| M-3.2   | Schaffung des Angebots von ÖPNV-Paten               | Kreis<br>TWE<br>VVOWL<br>Stadtwerke Gütersloh<br>BVO<br>Ehrenamtliche<br>MobilAgenten                         | Kreis,<br>VVOWL                      | Erhöhung des ÖPNV-Anteils<br>Imagegewinn<br>Knowhow aufbauen<br>Mobilitätskultur   | Nicht bekannt  | Anzahl ÖV-Paten<br>Anzahl erreichter Personen<br>Anzahl neuer Abos  | 6 Monate        | 10.000 bis 25.000 € | Mittlere<br>Priorität*         |

| Abkürzung | Titel                                      | Akteure   | Verantwortlichkeit      | Effekte  | Fördermöglichkeit   | Indikatoren für Evaluation   | Zeitraumen | Kostenaufwand        | Priorisierung <sup>38</sup> |
|-----------|--|---|-------------------------|--|---|--|------------|----------------------|-----------------------------|
| M-3.3     | Aufbau eines Netzes von Mobilstationen     | Kreis<br>kreisangehörige Kommunen<br>DB<br>VVOWL<br>TWE<br>BVO<br>Betreiber Radstation<br>Carsharing-Anbieter | Kreis                   | Steigerung der Intermodalität<br>Netzwerkbildung<br>Imagegewinn<br>Knowhow aufbauen<br>Klimafreundliche Mobilität<br>Mobilitätskultur<br>Stärkung des Wirtschaftsstandorts | GVFG<br>ÖPNV-Fördermittel<br>Kommunalrichtlinie<br>Städtebauförderung | Anzahl der eingerichteten inter-/ multimodalen Schnittstellen, Auslastungszahlen, Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds | 12 Monate  | 25.000 bis 100.000 € | <b>Hohe Priorität</b>       |
| P-3.1     | Aufbau einer Mobilstation als Pilotprojekt | Kreis<br>kreisangehörige Kommunen<br>DB<br>VVOWL<br>TWE<br>BVO<br>Betreiber Radstation<br>Carsharing-Anbieter | Kreisangehörige Kommune | Steigerung der Intermodalität<br>Netzwerkbildung<br>Imagegewinn<br>Knowhow aufbauen<br>Klimafreundliche Mobilität<br>Mobilitätskultur<br>Stärkung des Wirtschaftsstandorts | GVFG<br>ÖPNV-Fördermittel<br>Kommunalrichtlinie<br>Städtebauförderung | Kontinuierliche Erfassung der Nutzungszahlen (Anzahl Ausleihvorgänge von Carsharing-Autos oder Fahrrädern)                                 | 12 Monate  | 25.000 bis 100.000 € | <b>Hohe Priorität</b>       |
| P-3.2     | Ihr Plus zum Abo                           | Kreis<br>TWE<br>VVOWL<br>Stadtwerke Gütersloh<br>BVO<br>weitere Kooperationspartner                           | Kreis                   | Steigerung des ÖPNV-Anteils<br>Marketing<br>Kreisverwaltung als Vernetzungspunkt<br>Imagegewinn<br>Förderung von Intermodalität  | Nicht bekannt   | Anzahl erreichter Nutzer<br>Anzahl neuer Abos  | 6 Monate   | Bis 10.000€          | Geringe Priorität*          |

| Abkürzung   | Titel  | Akteure  | Verantwortlichkeit                  | Effekte  | Fördermöglichkeit  | Indikatoren für Evaluation  | Zeiträumen                                     | Kostenaufwand     | Priorisierung <sup>38</sup> |
|---|--|--|-------------------------------------|--|--|---|--|-------------------|-----------------------------|
| Handlungsansatz 4 Reduzierung und verträgliche Abwicklung notwendiger MIV-Fahrten |  |  |                                     |  |  |   |  |                   |                             |
| M-4.1   | Leitfaden Parkraummanagement                     | Kreis<br>kreisangehörige Kommunen  | Kreis,<br>kreisangehörigen Kommunen | Je nach Zielrichtung:<br>Reduzierung von Parksuchverkehr<br>Erhöhung der Aufenthaltsqualität; Reduzierung des Flächenverbrauchs; Erhöhung der Lebensqualität | Nicht bekannt  | Umsetzung   | 12 Monate                                      | Bis 10.000 €      | Sehr geringe Priorität*     |
| M-4.2   | <b>Ausweitung und Etablierung von Carsharing</b> | Kreis<br>kreisangehörige Kommunen<br>Carsharing-Anbieter (Ford)  | Kreis                               | Imagegewinn<br>Förderung der Intermodalität/ Multimodalität<br>Entlastung Parkraum<br>Erhöhung Flächenverfügbarkeit  | Ggf. durch Anbieter, Sponsoring, Betriebe und Unternehmen als Nutzer | Anzahl neuer Stationen und Fahrzeuge;<br>Anzahl der Pkw pro 1.000 EW, Neuzulassungen          | Nicht abschätzbar                              | Nicht abschätzbar | <b>Sehr hohe Priorität</b>  |
| M-4.3   | Portal für Fahrgemeinschaften                    | Kreis<br>Anbieter von Fahrgemeinschaftsportal<br>Unternehmen<br>Gewerbegebiete<br>kreisangehörige Kommunen | Kreis                               | Reduzierung von MIV-Fahrten<br>Senkung CO <sub>2</sub> -Ausstoß<br>Klimafreundliche Beschäftigtenverkehre<br>Kostensenkung für Pendler                       | Nicht bekannt  | Anzahl Fahrgemeinschaften; Erhöhung Pkw-Besetzungsgrad (Haushalts- / Unternehmensbefragungen) | Entwicklung 3 Monate anschließend Daueraufgabe | Bis 10.000€       | Geringe Priorität           |
| P-4.1   | Ausbau von Carsharing in einer Modellkommune     | Kreis, kreisangehörige Kommune,<br>Carsharing-Anbieter   | kreisangehörige Kommune             | Imagegewinn<br>Förderung der Intermodalität/ Multimodalität<br>Entlastung Parkraum<br>Erhöhung Flächenverfügbarkeit  | Ggf. durch Anbieter, Sponsoring, Betriebe und Unternehmen als Nutzer | Anzahl neuer Fahrzeuge<br>Anzahl Ausleihen;<br>Anzahl der Pkw pro 1.000 EW, Neuzulassungen    | Nicht abschätzbar                              | Nicht abschätzbar | Mittlere Priorität          |

| Abkürzung  | Titel  | Akteure   | Verantwortlichkeit                                      | Effekte   | Fördermöglichkeit                   | Indikatoren für Evaluation  | Zeiträumen                                     | Kostenaufwand        | Priorisierung <sup>38</sup> |
|--|--|---|---|---|-------------------------------------|---|--|----------------------|-----------------------------|
| P-4.2  | Dorfauto   | Kreis<br>kreisangehörige<br>Kommune<br>weitere Kooperationspartner (z.B. Autohaus, Hochschule Ostwestfalen-Lippe) | Kreis   | Imagegewinn<br>Förderung der Intermodalität/ Multimodalität<br>Entlastung Parkraum<br>Erhöhung Flächenverfügbarkeit                     | Ggf. LEADER                         | Anzahl neuer Fahrzeuge<br>Anzahl Fahrten  | 6 Monate                                       | 25.000 bis 100.000 € | Sehr geringe Priorität      |
| P-4.3  | Fahrgemeinschaftsportalkonkret für ein Gewerbegebiet | Kreis<br>kreisangehörige<br>Kommunen<br>ggf. Gewerbegebietsmanager  | Kreisangehörige Kommunen,<br>ggf. Gewerbegebietsmanager | Reduzierung von MIV-Fahrten<br>Senkung CO2-Ausstoß<br>Klimafreundliche Beschäftigtenverkehre<br>Kostensenkung für Pendler               | Nicht bekannt                       | Anzahl Fahrgemeinschaften<br>Erhöhung Pkw-Besetzungsgrad (Beschäftigtenbefragung) | Entwicklung 3 Monate anschließend Daueraufgabe | Bis 10.000€          | Sehr geringe Priorität      |
| P-4.4  | Parkraummanagement in einer Modellkommune            | Kreis, kreisangehörige Kommunen, Stellplatzeigentümer/<br>Parkhausbetreiber                                       | Kreis,<br>kreisangehörige Kommunen                      | Reduzierung von Parksuchverkehr<br>Erhöhung der Aufenthaltsqualität<br>Reduzierung des Flächenverbrauchs<br>Erhöhung der Lebensqualität | ggf. Kommunalrichtlinie Klimaschutz | Auslastung und ggf. Reduktion der Stellplätze                                     | 12 Monate                                      | 25.000 bis 100.000 € | Sehr geringe Priorität      |
| Handlungsansatz 5 Effiziente und verträgliche Abwicklung der Wirtschaftsverkehre |  |   |   |   |                                     |   |  |                      |                             |
| M-5.1  | Unternehmensbefragung zu Mobilitätsbedürfnissen      | Kreis<br>kreisangehörige<br>Kommunen<br>(Wirtschaftsförderung)<br>IHK   | Kreis   | Knowhow aufbauen<br>Kreisverwaltung als Vernetzungspunkt<br>Stärkung des Wirtschaftsstandortes  | Nicht bekannt                       | Anzahl befragter Unternehmen und Beschäftigter                                    | 12 Monate                                      | Bis 10.000€          | Geringe Priorität*          |



| Abkürzung | Titel   | Akteure  | Verantwortlichkeit   | Effekte   | Fördermöglichkeit | Indikatoren für Evaluation   | Zeitraumen                              | Kostenaufwand        | Priorisierung <sup>38</sup> |
|-----------|---|--|----------------------|---|-------------------|--|---|----------------------|-----------------------------|
| M-5.2     | Optimierung der Anbindung von Gewerbegebieten an den ÖPNV und/oder Radverkehr | Kreis<br>kreisangehörige Kommunen<br>IHK   | Kreis                | Verbesserung der Erreichbarkeit<br>Reduktion von MIV-Verkehren<br>Senkung CO <sub>2</sub> -Ausstoß<br>Imagegewinn<br>klimafreundliche Beschäftigtenverkehre<br>Stärkung Wirtschaftsstandort | Klimarichtlinie   | Anzahl der geprüften Gebiete<br>Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds | 9 Monate                                | 10.000 bis 25.000 €  | <b>Hohe Priorität</b>       |
| M-5.3     | Unternehmensnetzwerk ‚Betriebliche Mobilität‘                                 | Kreis<br>kreisangehörige Kommunen (Wirtschaftsförderung, Planung)<br>IHK<br>Mobilitätsdienstleister<br>Unternehmen | Wirtschaftsförderung | Netzwerkbildung<br>Stärkung Wirtschaftsstandort<br>Klimafreundliche Beschäftigtenverkehre<br>Steigerung der Wirtschaftlichkeit<br>Knowhow aufbauen  | Nicht bekannt     | Anzahl erreichter Unternehmen  | Etablierung: 3 Monate<br>Danach laufend | Bis 10.000€          | Geringe Priorität           |
| M-5.4     | Kreisweites Lkw-Routing   | Kreis<br>kreisangehörige Kommunen<br>IHK<br>Entwickler   | Kreis                | Stärkung Wirtschaftsstandort<br>Steigerung Straßenraumverträglichkeit<br>Entlastung von Wohnstandorten<br>Senkung von Betriebskosten  | Nicht bekannt     | Rückgang Durchgangsverkehr   | 18 Monate                               | 25.000 bis 100.000 € | Sehr geringe Priorität      |

| Abkürzung   | Titel  | Akteure  | Verantwortlichkeit      | Effekte   | Fördermöglichkeit | Indikatoren für Evaluation  | Zeiträumen                              | Kostenaufwand                               | Priorisierung <sup>38</sup> |
|---|--|--|-------------------------|---|-------------------|---|---|---|-----------------------------|
| P-5.1   | Verträgliche Abwicklung des Lieferverkehrs in einem Stadtzentrum | Kreisangehörige Kommunen<br>IHK<br>Lieferdienste<br>Einzelhändler  | Kreisangehörige Kommune | Senkung CO <sub>2</sub> -Ausstoß<br>Imagegewinn<br>Aufbau Knowhow<br>Innovation<br>Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten<br>Lärminderung                 | Nicht bekannt     | Anzahl eingesetzter umweltfreundlicher Fahrzeuge<br>Auswertung Ladevorgänge | 15 Monate                               | Bis 10.000€                                 | Geringe Priorität           |
| P-5.2   | Runder Tisch in einem Gewerbegebiet                              | Kreis,<br>kreisangehörige Kommune,<br>(Wirtschaftsförderung, Planung)<br>IHK<br>Mobilitätsdienstleister<br>Unternehmen | Wirtschaftsförderung    | Netzwerkbildung<br>Stärkung Wirtschaftsstandort<br>Klimafreundliche Beschäftigtenverkehre<br>Steigerung der Wirtschaftlichkeit<br>Knowhow aufbauen    | Nicht bekannt     | Anzahl erreichter Unternehmen und Beschäftigter<br>Umgesetzte Maßnahmen     | Etablierung: 3 Monate<br>Danach laufend | Bis 10.000€                                 | Sehr geringe Priorität*     |
| Handlungsansatz 6 Anreize zur Steigerung des Anteils an Elektrofahrzeugen |  |  |                         |   |                   |   |   |   |                             |
| M-6.1   | Kostenfreies Parken für E-Autos                                  | Kreis<br>kreisangehörige Kommunen<br>Parkraumanbieter  | Kreis                   | Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen<br>Lärminderung<br>Senkung CO <sub>2</sub> -Ausstoß<br>Innovation<br>Erfahrungswerte im Bereich E-Mobilität | Nicht bekannt     | Anzahl Stellplätze<br>Erhöhung Anteil E-Fahrzeuge pro 1000 EW               | 6 Monate                                | Bis 10.000€                                 | Geringe Priorität*          |
| M-6.2   | E-Fahrzeugpool zum Ausprobieren                                  | Kreis<br>kreisangehörige Kommunen<br>ADFC<br>ggf. Verein   | Kreis                   | Abbau von Nutzungshemmnissen<br>Aufbau Knowhow<br>Erfahrungswerte im Bereich E-Mobilität  | Sponsoring        | Anzahl Fahrzeuge<br>Anzahl Ausleihen  | 9 Monate                                | 10.000 bis 25.000 €<br>(je nach Fahrzeugen) | Geringe Priorität           |

| Abkürzung  | Titel  | Akteure  | Verantwortlichkeit                  | Effekte   | Fördermöglichkeit | Indikatoren für Evaluation   | Zeiträumen | Kostenaufwand  | Priorisierung <sup>38</sup> |
|--|--|--|-------------------------------------|---|-------------------|--|------------|--|-----------------------------|
| M-6.3  | <b>Pedelecs und E-Autos als Dienstfahrzeuge in den Verwaltungen (Kreis und Kommunen)</b> | Verwaltungen von Kreis und Kommunen  | Verwaltungen von Kreis und Kommunen | Abbau von Nutzungshemmnissen<br>Imagegewinn<br>Erfahrungen E-Mobilität<br>Lärminderung<br>Senkung CO <sub>2</sub> -Ausstoß<br>Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen | Nicht bekannt     | Anzahl der Fahrzeuge<br>Erhöhung Anteil E-Fahrzeuge pro 1000 EW<br>Auswertung der Nutzungszahlen | 12 Monate  | 25.000 bis 100.000 €<br>(je nach Anzahl der Fahrzeuge) | <b>Sehr hohe Priorität</b>  |
| P-6.1  | Leitfaden Elektromobilität   | Kreis Gütersloh  | Kreis                               | Abbau von Nutzungshemmnissen<br>Imagegewinn<br>Erfahrungen E-Mob.<br>Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen  | Nicht bekannt     | Umsetzung<br>Erhöhung Anteil E-Fahrzeuge pro 1000 EW   | 6 Monate   | Bis 10.000€  | Sehr geringe Priorität*     |
| P-6.2  | Private Nutzung des E-Fahrzeugpools des Kreises/ der Kommunen                            | Kreis Gütersloh<br>Mitarbeiter   | Kreis                               | Abbau von Nutzungshemmnissen<br>Erfahrungen im Bereich E-Mobilität<br>Senkung CO <sub>2</sub> -Ausstoß<br>Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen                     | Nicht bekannt     | Anzahl Ausleihen<br>Erhöhung Anteil E-Fahrzeuge pro 1000 EW                                      | 3 Monate   | geringe Kosten   | Mittlere Priorität*         |
| <b>Handlungsansatz 7 Kommunikation von Mobilitätsmöglichkeiten</b> |  |  |                                     |   |                   |  |            |  |                             |
| M-7.1  | MobilitätsAPP Kreis Gütersloh  | Kreis<br>kreisangehörige Kommunen<br>VVOWL<br>Anbieter Carsharing, Fahrradverleih etc.<br>Entwickler | Kreis                               | Steigerung Intermodalität/ Multimodalität<br>Imagegewinn<br>Erhöhung Lebensqualität<br>Verbesserung Erreichbarkeit<br>Knowhow aufbauen                                  | Nicht bekannt     | Umsetzung der APP<br>Nutzererfassung   | 12 Monate  | 25.000 bis 100.000 €                                   | Mittlere Priorität          |

| Abkürzung | Titel  | Akteure  | Verantwortlichkeit              | Effekte  | Fördermöglichkeit   | Indikatoren für Evaluation  | Zeiträumen                        | Kostenaufwand       | Priorisierung <sup>38</sup> |
|-----------|--|--|---------------------------------|--|---|---|-----------------------------------|---------------------|-----------------------------|
| M-7.2     | Kinder und Jugendliche als Wissens-träger (Schulisches Mobilitätsmanagement) | Kreis kreisangehörige Kommunen (Schulverwaltung) Schulen/Kitas             | Kreis                           | Verkehrssicherheit<br>Sozialverhalten<br>Gesundheitsförderung<br>Mobilitätskultur  | Ggf. über das Budget des Klimaschutzmanagers                    | Anzahl der teilnehmenden Schulen  | 6 Monate<br>Danach<br>fortlaufend | 10.000 bis 25.000 € | <b>Hohe<br/>Priorität*</b>  |
| M-7.3     | Betriebliches Mobilitätsmanagement (Mobil.Pro.Fit)                           | Kreis kreisangehörige Kommunen (Verkehrsplanung, Wirtschaftsförderung) IHK | Kreis, kreisangehörige Kommunen | Reduktion CO <sub>2</sub> -Ausstoß<br>Imagegewinn<br>Aufbau Knowhow<br>Innovation<br>klimafreundliche Mob.<br>Gesundheitsförderung<br>Mobilitätskultur | Ggf. über das Budget des Klimaschutzmanagers                    | Anzahl der teilnehmenden Unternehmen  | 6 Monate<br>Danach<br>fortlaufend | 10.000 bis 25.000 € | Sehr geringe<br>Priorität   |
| P-7.1     | Neubürgermarketing   | Kreis kreisangehörige Kommunen<br>Mobilitätsdienstleister<br>Einzelhändler | Kreis                           | Mobilitätskultur<br>Erhöhung der Lebensqualität<br>Knowhow aufbauen<br>Daseinsvorsorge<br>Imagegewinn  | Ggf. über das Budget des Klimaschutzmanagers<br>Ggf. Sponsoring | Anzahl verkaufter Abos<br>Erhöhung<br>Umweltverbund am Modal Split<br>Anzahl verkaufter Abos ÖPNV | 6 Monate<br>Danach<br>fortlaufend | 10.000 bis 25.000 € | <b>Hohe<br/>Priorität</b>   |
| P-7.2     | Mobilität zum Er-fahren  | Kreis kreisangehörige Kommunen<br>Mobilitätsdienstleister<br>Einzelhändler | Kreis                           | Mobilitätskultur<br>Klimafreundlicher Verkehr<br>Erhöhung der Lebensqualität<br>Knowhow aufbauen<br>Daseinsvorsorge<br>Imagegewinn                     | Ggf. über das Budget des Klimaschutzmanagers<br>Ggf. Sponsoring | Anzahl verkaufter Abos<br>Erhöhung<br>Umweltverbund am Modal Split<br>Anzahl verkaufter Abos ÖPNV | 6 Monate<br>Danach<br>fortlaufend | 10.000 bis 25.000 € | Mittlere<br>Priorität       |

## Evaluationskonzept

Für einen belastbaren und messbaren Erfolg der Mobilitätsstrategie bedarf es, aufgrund potenzieller veränderter Rahmenbedingung oder zuvor getroffener Annahmen, einer prozessbegleitenden Evaluierung der Strategie sowie der einzelnen Maßnahmen und Pilotprojekte; insbesondere für diejenigen, die sich in Zuständigkeit bzw. Verantwortung des Kreises Gütersloh befinden. Neben den Wirkungen der Maßnahmen, bezogen auf die Zielsetzungen der Strategie, ist ebenfalls der Umsetzungsprozess zu evaluieren, um ggf. entsprechend nachsteuern zu können.

Hierzu ist ein Indikatorensystem zu entwickeln, welches die jeweiligen spezifischen Maßnahmen der Handlungsansätze berücksichtigt. So kann für jede Maßnahme ein geeignetes Prüfungsinstrumentarium definiert werden, mit dem sich der Erfolg der Maßnahmen und Projekte bestimmen und messen lässt. Dabei ist zu beachten, dass auch eine Evaluation der Maßnahmen einer ausreichenden Bereitstellung von Ressourcen bedarf. Dies umfasst neben personellen Kapazitäten auch ein finanzielles Budget. Eine erfolgreiche Evaluation benötigt Akzeptanz, sowohl im Zusammenspiel zwischen Politik und Verwaltung als auch innerhalb der Öffentlichkeit. Hierfür muss der gesamte Prozess jedoch klar definiert werden. Dies gilt insbesondere auch für eine Steuerung innerhalb der Akteursebenen sowie eine klare Benennung und Zuteilung der Zuständigkeiten und Verantwortlichen sowohl für den Gesamtprozess als auch für die Einzelprojekte.

Die Evaluation kann durch ein regelmäßiges und umfassendes Berichtswesen zur transparenten Darstellung der aufgebrauchten Mittel, erzielten Erfolge sowie Entwicklungen in den einzelnen Handlungsfeldern aber auch Realisierungshindernissen im Prozess beitragen. Denkbar ist ein Evaluationszyklus von fünf Jahren.

Um Erfolge zu evaluieren besteht die Möglichkeit, alle fünf Jahre eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchzuführen. Darüber lassen sich Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung des Kreises Gütersloh in Zeitreihen abbilden und entsprechende Rückschlüsse auf die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen ableiten. Allerdings lassen sich dadurch die Wirkungen von Einzelmaßnahmen kaum bzw. Wechselwirkungen von Maßnahmen und Projekten nicht abbilden.

Daher wird zusätzlich ein Indikatorensystem vorgeschlagen, das die Zielfelder widerspiegelt. Für jeden Handlungsansatz wird ein Überprüfungsinstrumentarium vorgeschlagen, mit dem sich der Erfolg der jeweiligen Aktivitäten bestimmen und messen lässt.

Tabelle 6: Indikatoren für eine zielorientierte Evaluation

| Zielfelder |  | Anwendbare Indikatoren   |
|------------|--|--|
| 1          | Starke Nahmobilität                                  | Auswertung Mobilitätserhebung, Fuß-/ Radverkehrszählungen, -beobachtungen, Anzahl/Auslastung Fahrradabstellanlagen, Anzahl Radverkehrsbeauftragte, realisierte Alltags-/schnelle Radrouten, Anzahl Bordabsenkungen ... |
| 2          | Zukunftsgerechter und multimodaler ÖPNV              | Fahrgastbefragungen, -zählung, Auswertung der Mobilitätserhebung, Anzahl verkaufter Abos, Anzahl B+R-Anlagen und Radstationen/Mobilstationen ...   |
| 3          | Verträglicher und optimierter MIV                    | Verkehrsmengen auf ausgewählten Strecken, Anzahl Elektroautos und Ladestationen, Anzahl Carsharing-Fahrzeuge und Nutzerzahlen, Anzahl Elektroautos im kommunalen Fuhrpark, Pkw-Besetzungsgrad ...                      |
| 4          | Starker Wirtschaftsstandort                          | Anzahl Betriebe mit Mobilitätsmanagement, Nutzung Jobtickets, Anzahl Arbeitsplätze, Auswertung Einwohnerzahlen, Auswertung Pendlerstatistik, Anzahl innovativer Lieferkonzepte, Anzahl Fahrgemeinschaften ...          |
| 5          | Gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer | Auswertung Tarif, Anzahl zielgruppenspezifischer Projekte, Anzahl barrierefreier Haltestellen/ Fahrzeuge, Auswertung Unfallstatistik, ...  |
| 6          | Umwelt- und siedlungsverträgliche Mobilität          | Anzahl Betroffener von Lärm, Rückgang Flächenverbrauch, Anzahl neuer Bau-/Gewerbegebiete mit ÖPNV-Anschluss und Radwegen, ...  |

Abbildung 30: Maßnahmenübersicht, Dauer der Umsetzung, Priorisierung



Quelle: eigene Darstellung der Planersocietät





## 8. Quellenverzeichnis

**UBA (2014):** E-Rad macht mobil – Potenziale von Pedelecs und deren Umweltwirkung. Dessau-Roßlau

**FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2010 a):** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Ausgabe 2010. Köln.

**FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2010 b):** Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Ausgabe 2010. Köln.

## 9. Anhänge

### 9.1 Dokumentation des Expertenworkshops vom 1.10.2015

Die Diskussion an den Themenständen verlief sehr konstruktiv und zeigte das Engagement der Teilnehmer/innen, sich in den Prozess einzubringen. Durch die Aufteilung in sechs Gruppen wurden fast immer überschaubare Gruppengrößen gebildet, wodurch produktive Diskussionen möglich waren. Die Besucher wurden gebeten, ihre konzeptionellen Vorstellungen an den hierfür vorbereiteten Stellwänden zu hinterlassen, im Sinne einer Ergänzung, als Korrektiv oder Gegenmeinung zu dem von den Bearbeitern vorgetragenen Zielsetzungen<sup>39</sup>.

Aufgrund der Zeitplanung von zwei Runden à 30 Minuten hatte jede/r Teilnehmer/in die Möglichkeit sich an zwei Themenständen einzubringen. Die Themenstände wurden aus den Zielsetzungen abgeleitet. Jede Runde wurde in zwei Phasen eingeteilt: in einer ersten, kurzen Phase konnten Anmerkungen und Ergänzungen zu den formulierten Zielsetzungen gegeben werden. Daraufhin wurden Maßnahmen entwickelt, um die formulierten Ziele zu erreichen.

### Themenstand 1: Starke Nahmobilität

#### Anmerkungen zu den Zielsetzungen

- Hochwertige Räder sicher und zielnah abstellen
- Vorteile des Radverkehrs vermitteln
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Gleichberechtigung von Fuß & Rad
- Gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer stärken
- „Nicht weg gucken!“
- Kurze Wege für Radfahrer (z.B. an HVS)
- Radverkehr entsprechend der Pendlerströme attraktiv machen

#### Maßnahmenideen

- Sichere Fußwege auch auf Einzelhandelsflächen
- Walking-Bus auch schon im Kindergarten anstoßen

---

<sup>39</sup> Im Rahmen der Nachbereitung des Expertenworkshops wurden die Zielsetzungen abgeändert, sodass die im Folgenden aufgeführten Zielfelder nicht mit denen der abgestimmten Mobilitätsstrategie überein stimmen.

- Verkehrsberuhigte innerstädtische Bereiche/ Innenstadtbereiche
- Fußgängerzone als Schutzbereich
- Konsequente Anwendung der StVO, Abschaffung von verschiedenen Auslegungen
- Benutzungspflichten aufheben
- Aufmündungen an Radwegen sicher machen (baulich und durch Information)
- Pflege/ Qualität von Radwege verbessern
- Beleuchtung von Radwegen
- Winterdienst auf Radwegen
- Umbau von Knotenpunkten (Erhöhung der Sicherheit und Bevorrechtigung für den Radverkehr)
- Alternative Verkehrsführungen (z.B. Fahrradstraßen)
- Einheitliche Abstellanlagen im gesamten Kreis (Wiedererkennungswert)
- Einheitliche Regelungen bezüglich der Benutzungspflicht
- Kostenersparnisse durch den Kauf größerer Mengen (kreisweit) z.B. durch einen Katalog
- Differenziertes Netz (Alltags- und Freizeitnetz)
- Schnellnetz für den Pendlerverkehr mit Bevorrechtigung an Knotenpunkten
- Fernradweg (Beispiel Radschnellweg Ostwestfalen)
- Sichere Abstellmöglichkeiten
- Abstellanlagen am Arbeitsplatz schaffen
- Abstellanlagen an Schulen (gutes Beispiel: Fahrradwächter Gymnasium Rietberg)
- Mehr Abstellanlagen und breites Spektrum (für unterschiedliche Radtypen); Umnutzung von Pkw-Stellplätzen
- Stellplatzsatzung
- Arbeitgeber unterstützen Radfahrer (z.B. Mitarbeiterrad Stadt Halle)
- Aufklärungskampagnen für alle Auto- und Radfahrer
- Konsequentes Vorgehen gegen Verstöße (von allen Verkehrsteilnehmern)
- Neue „Straßenkultur“ durch kleine bauliche Maßnahmen (z.B. Piktogramme auf der Fahrbahn mit gleichzeitiger Aufhebung der Benutzungspflicht)
- Anpassen der Geschwindigkeiten von Auto und Rad im innerstädtischen Bereich

- Geschwindigkeiten von MIV und Rad anpassen
- *Entflechtung touristischer Routen*
- *Eigene Räume für Fußgänger und Radfahrer*
- Kreis als Vorbild
- Kreis initiiert Pilotprojekte
- Kreis als Koordinator
- Gesundheitstrend nutzen

## Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh



### Starke Nahmobilität.

Zielsetzungen

Der Kreis Gütersloh setzt sich das Ziel, dass bis zum Jahr 2030 35 %, bis 2050 40 % aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

Eine attraktive Nahmobilität ist für alle sichergestellt.

Die Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs steigt - auch bei der Verknüpfung mit den benachbarten Kommunen.

Das Radverkehrsnetz bietet attraktive Routen für verschiedene Nutzungsformen (Tourismus/Freizeit, Alltag, schnellen Radverkehr)

Die Belange neuerer Formen des Radverkehrs, wie E-Bikes/Pedelecs oder Lastenräder, werden in der Planung hinreichend berücksichtigt.

Hindernisse und Hemmnisse zur Nutzung der Nahmobilität werden auf allen Ebenen abgebaut.

Maßnahmen aus Kreis/ Kommunen

Radverkehrskonzepte (z.B. Schloß Holte-Stukenbrock\*; Rietberg)

Mitglied bei der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte (AGFS) (z.B. Rietberg; Schloß Holte-Stukenbrock\*)

Fahrradbeauftragter (z.B. Gütersloh)

Radwegeausbau an übergeordneten Straße (z.B. Herzebrock-Clarholz, Langenberg, Versmold)

Umnutzung alter Bahntrassen für Radverkehrsverbindungen (z.B. Rheda-Wiedenbrück)

Mobile Pannenservice für Radfahrer (z.B. Rietberg)

Fahrradgaragen und Gepäcksafes (z.B. Rietberg)

Radstation am Bahnhof inkl. Fahrradverleih (z.B. Halle, Rheda-Wiedenbrück, Rietberg)

zentrale Siedlungsentwicklung und wohnungsnah Grundversorgung (z.B. Verl, Herebrock-Clarholz)

## Themenstand 2: Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV

### Anmerkungen zu den Zielsetzungen

- Attraktivität = Teilhabe: von A nach B und auch wieder von B nach A
- Vorhandensein des ÖPNVs zu allen Tages- und Nachtzeiten
- Neue Nutzergruppen akquirieren
- Kundennähere Angebote
- Flexibilität in der Angebotsstruktur (auch in der Fläche)
- Verlässlichkeit schaffen
- Bessere, interkommunale Zusammenarbeit (Rufbus Informationen)

### Maßnahmenideen

- Bessere Verknüpfung von Verkehrsmitteln in Randbereichen
- Km-abhängiger Preis – je länger, desto preiswerter
- Kostenlose ÖV-Nutzung für Senioren (zeitlich begrenzt)
- ÖV-Anpassung an Pendlerströme
- Preise entwickeln, die Teilhabe ermöglichen (z.B. Sozialticket Minden-Lübbecke)
- Mehr und bessere Informationskultur, offensive Öffentlichkeitsarbeit
- ÖV-Finanzierung über Parkgebühren
- Fahrradmitnahme in Bussen
- Kommunales Carsharing – Verknüpfung mit Verkehrsanbietern (z.B. Firmenticket und Car-sharing)
- Rufbus als kundennahes Angebot
- Mehr, sichere Radabstellanlagen für eine bessere Verknüpfung
- Bessere Abstimmung mit Nachbarkommunen
- Bundesweites, alternatives, intelligentes Bezahlungssystem
- Anbindung Gewerbegebiete mit ÖV
- Fahrrad-Mitnahme
- Reaktivierung TWE-Strecke (pro & contra)
- Schülerticket

- Bestehende Tarife ausweiten und vereinfachen
- Verknüpfung von Verkehrsträgern über Preis

# Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh



## Zukunftsgerechter und multimodaler ÖV.

Zielsetzungen

Der Kreis Gütersloh setzt sich das Ziel bis zum Jahr 2030 einen ÖV-Anteil am Modal Split von 15 % zu erreichen, bis 2050 20 %.

Ein attraktiver und barrierefreier ÖPNV stellt eine echte Alternative zum eigenen Pkw dar.

Der SPNV bildet ein wichtiges Rückgrat für interkommunale und regionale Wege.

Der ÖV ist optimal mit allen anderen Verkehrsmitteln verknüpft.

Der ÖV ist - auch für Wege zwischen den angrenzenden Kreisen - einfach zugänglich.

Das Angebot des ÖPNV ist so ausgestaltet, dass es überall für alle Bevölkerungsgruppen zur Verfügung steht.

Der ÖPNV fährt bedarfsgerecht und ressourcenschonend.

Die Finanzierung des ÖV ist gesichert.

Auswahl

Maßnahmen aus Kreis/ Kommunen

Einrichtung eines Mobilitätsarbeitskreises ÖPNV- Zuständig für Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, Fahrzeuge, Haltestellen, Tarifgestaltung (z.B. Gütersloh)

Stadtbus (z.B. Gütersloh; Rheda-Wiedenbrück)

„Sechser“-Tarif (Gemeinschaftstarif für Bus & Bahn in Bielefeld und den Kreisen Gütersloh, Herford, Minden-Lübbecke und Lippe)

Einrichtung neuer Bushaltestellen (z.B. Halle\*, Gütersloh, Steinhagen\*)

Schnellbus ("schnellen 71er") (z.B. Harsewinkel)

Taxi-Bus und AnrufSammelTaxi (z.B. Harsewinkel)

Bessere Aufklärung über die regionalen Verkehrsbeziehungen (z.B. Versmold\*)

Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (z.B. Schloß Holte-Stukenbrock)

Subventionierung des bedarfsorientierten Personennahverkehrs (AnrufSammelTaxi) (z.B. Steinhagen)

## Themenstand 3: Verträglicher und optimierte MIV

### Anmerkungen zu den Zielsetzungen

- Sind 50 % MIV-Anteil tatsächlich möglich?

### Maßnahmenideen

- Höchstgeschwindigkeiten beschränken
- MIV-Fahrer aufklären: Akzeptanz von „Konkurrenz“ auf der Fahrbahn
- Einheitliche Tarifstruktur für E-Autos
- Aktionstag E-Mobilität (um Berührungsängste und „Vorurteile“ abzubauen)
- E-Autos „bevorzugen“ (z.B. kostenloses Parken)
- Ausbau P+R (kostenlos?)
- Mitfahrer/-innen Zustiegemöglichkeit (polnisches Modell)
- Möglichkeit geben Fahrgemeinschaften zu kreisweiten Veranstaltungen zu bilden
- Arbeitgeber: Parkplätze, die nahe am Standort sind, werden an Fahrgemeinschaften vergeben
- Kreis: Impuls für Carsharing geben (eigene Autos zur Verfügung stellen); Fahrzeugpool
- Mobilitätsmanagement weiter fördern
- Kreisweites Carsharing

# Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh



## Verträglicher und optimierter MIV.

### Zielsetzungen

Der Kreis Gütersloh setzt sich das Ziel, dass bis zum Jahr 2030 nur noch 50 %, bis 2050 40 % aller Wege mit dem MIV zurückgelegt werden.

Vorhandene Verkehrssysteme werden in ihrer Effizienz gesteigert.

Die Qualität der bestehenden Infrastrukturen wird erhalten und gesichert.

Alternative Antriebe werden gefördert.

Der Pkw-Besetzungsgrad steigt.

Der Kfz-Verkehr ist gut mit allen anderen Verkehrsmitteln, insbesondere aber dem öffentlichen Verkehr verknüpft.

Der Kfz-Verkehr wird stadtverträglich, klima- und umweltschonend abgewickelt.

Attraktive Alternativen zum (eigenen) Pkw sind vorhanden.

### Maßnahmen aus Kreis/ Kommunen

Spritspartraining für Verwaltungsmitarbeiter (z.B. Borgholzhausen)

Einrichtung von Kreisverkehren auch im Hauptverkehrsnetz (z.B. Versmold\*, Halle\*)

Ortsumfahrung (z.B. Herzebrock-Clarenholz\*; Verl)

Carsharing (z.B. Rheda-Wiedenbrück; Werther)

Ladestationen für Elektrofahrzeuge (z.B. Rheda-Wiedenbrück)

Informationskampagnen bzw. Aktionen zur Bildung von Fahrgemeinschaften (z.B. Rheda-Wiedenbrück\*, Steinhagen\*, Werther\*)

Pendlernetz (Kreis Gütersloh)

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in zentralen Siedlungsbereichen (z.B. Versmold\*)



## Themenstand 4: Starker Wirtschaftsstandort

### Anmerkungen zu den Zielsetzungen

- Mobilitätsmanagement ist in Betrieben und Kommunen fest verankert und vernetzt.
- Kundenverhalten Beeinflussen/ intensivieren (Anreize schaffen/ motivieren)
- Lieferverkehre in Innenstädten effizienter gestalten

### Maßnahmenideen

- Stadtplaner:
  - Lieferungen zusammenfassen/ Sammelpunkte
  - „Einfahrstrecken“ für Radfahrer in die Innenstädte
  - Mitarbeiter „einsammeln“; z.B. per Bus
  - Innenstädte als „grüne Zone“; z.B. Lieferungen nur mit E-Mobilen
  - Logistik-Verteilzentren?
  - Bei der Planung von Gewerbegebieten Radwege, ÖPNV, etc. einplanen
  - Wirtschaftswege als Verkehrswege analysieren (Instandhaltung)
  - ÖPNV mit Arbeitszeiten/-schichten takten
- Kommunen als Vorbild
  - Paketlieferungen an ÖPNV knüpfen
  - Warenlieferungen mit anderen Produkten/Leistungen verknüpfen
  - Stillgelegte Bahntrassen reaktivieren? (Kosten-Nutzen)
  - Jobrad/ Jobtickets/ Gesundheitsinitiativen (Mitarbeitermobilität)
  - Personen- und Güterverkehre zeitlich trennen (Arbeitszeit/ Homeoffice)
  - Innerbetriebliche Logistik optimieren
  - Fahrradparkplätze näher an den Eingang/ Aufladestationen
  - Fuhrpark auch privat nutzbar machen
  - Finanzielle Anreize für Unternehmen (Förderprogramm)
  - Gestaffelte Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt

# Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh



## Starker Wirtschaftsstandort.

Zielsetzungen

- Der Wirtschaftsverkehr ist leistungsfähig, bedarfsgerecht und effizient.
- Der Wirtschaftsverkehr wird funktionsgerecht und stadtverträglich abgewickelt.
- Die Erreichbarkeit von Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungs-, sowie Technologie- und Wissensstandorten ist sichergestellt und wird weiterentwickelt.
- Alternative Transportsysteme werden gefördert.
- Möglichkeiten für einen bi- und trimodalen Wirtschaftsverkehr bestehen.
- Mobilitätsmanagement ist in Betrieben und Kommunen fest verankert.

Maßnahmen

- Förderung für regionale Unternehmen zum Mobilitätsmanagement (Mobil.Pro.Fit.) (z.B. Kreis Gütersloh)
- Konsequente Wegweisung für den Wirtschaftsverkehr über die Ortsentlastungsstraße (z.B. Versmold)

Good-Practice

- Pilotprojekt „ELMO - elektromobile urbane Lieferverkehre“**
  - Erforschung batterieelektrisch angetriebener Nutzfahrzeuge in stadtnahen Bereichen
  - Strecken von unter 100 km, Einsatz von zehn Fahrzeugen (Lkw von 3,5 - 12 Tonnen)
  - NRW, Laufzeit: September 2011 bis August 2014
- Pilotprojekt „NaNu - Nachtbelieferung mit elektrischen Nutzfahrzeugen“**
  - Nutzung verkehrsarmer Nachtzeiten für den Wirtschaftsverkehr ohne Lärmschutzmaßnahmen zu beeinträchtigen (innerstädtischer Belieferungsverkehr)
  - zwei Elektro-Lkw (7,5 t), vollelektrischer Mehrschichtbetrieb mit Batteriewechselsystem
  - Berlin-Brandenburg, Laufzeit: Januar 2013 bis Dezember 2015
- Pilotprojekt „Ich ersetze ein Auto“**
  - Ersatz von konventionell betriebenen Kfz durch Elektro-Lastenräder
  - Einsatz im Kurierdienstsektor (acht Kurierdienste bundesweit)
  - Ergebnis: 42 % der von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren durchgeführten Aufträge substituiert = ca. 53-56 t CO<sub>2</sub>-Einsparung (im 21 Monaten)
  - Laufzeit: April 2012 bis Juni 2014

## Themenstand 5: Mobilitätskultur des Umweltverbundes

### Maßnahmenideen

- Bei Neuplanungen zuerst Fußgängern und Radfahrern Flächen zuweisen, dann den MIV planen
- Siedlungsstruktur und Verkehr: Verdichtung statt neuer Flächenverbrauch im Außenbereich, Siedlungsstrukturen für den Umweltverbund optimieren
- Linke Radwege abschaffen
- Orte für Veranstaltungen und Termine auf Erreichbarkeit mit Umweltverbund abstimmen; ebenso Anfangszeiten
- Sichtbarkeit von neuen Mobilitätsangeboten im öffentlichen Raum (z.B. Stadtbusse)
- Stellplätze müssen weiter von der Wohnung entfernt sein als nächste Haltestelle bzw. Fahrradabstellmöglichkeiten
- Pool „Guter-Beispiele“: z.B. Kommunikation zu Abstellanlagen mit guter Qualität
- Positives Feedback geben/Belohnung z.B. für Radfahrer (Brötchentüte, Radfahrzählstellen ...)
- Walkability
- Ohne Auto mobil von Minden bis Rheda
- Walking Bus und Elternhaltestellen
- W-LAN in Schulbussen
- Lern(Bedarfs)ampel für Autofahrer – Autofahrer muss warten und aussteigen, um „Grün“ anzufordern (Laufzeit 3 Monaten)

### Strategien und Akteure

- Motto/Logo für das gesamte Thema: Fossil Free Mobility => Wir-Gefühl bei der Bevölkerung erzeugen
- Bewusstsein schaffen, Mobilitätskultur als emotionales Thema
- Wie organisiere ich den Lernprozess? Hauptfragestellung !
- Institutionalisierung von Mobilitätskultur durch die Schaffung von Strukturen und Vernetzung der Klimamanager
- Akteure mit Interesse am Thema („Die Willigen“) offensiv ansprechen und einladen
- Vorbildfunktion durch „Prominente“; Stichwort: Landrat fährt Rad

- Politik, Planer und Tiefbauer sollten Rad fahren und den ÖPNV nutzen, um besser deren Bedürfnisse berücksichtigen zu können
- Kooperation mit TU Bielefeld (Design) für Stadtraumanalysen
- Kinder und Jugendliche motivieren indem ÖV und Radfahren positiv vermittelt werden
- Thema muss cool/sexy sein
- Gesundheitsaspekte vermitteln
- Kreative Ansätze mit Schülern, Theatergruppen ...
- Jugendliche einbeziehen
- Wertschätzung von Fußgängern, Radfahrern und ÖV-Nutzern (keine Stellplätze quer zu den Gehwegen, keine mit Werbung zugeklebten Scheiben in Bussen ...)
- Nutzung von Bussen und Bahnen muss „Normalität“ werden und nicht mit schlechtem Image oder Vorurteilen belegt sein
- Modellprojekte initiieren: z.B. bei Neubau „autoarme“ Siedlung ähnlich wie CO<sub>2</sub>-neutrale Siedlung, Shared Space
- Kommunikation guter Maßnahmen (Tue Gutes und rede darüber)

### Themenspeicher

- Vereinfachung von Regelwerken (LBO, StVO)
- Fahrradfreundlichkeit anhand der Anzahl der Radfahrer auf der Fahrbahn messen

# Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh



## Mobilitätskultur des Umweltverbundes.

Zielsetzungen

- Die Menschen nutzen für ihre Wege jeweils das effizienteste und umweltverträglichste Verkehrsmittel.
- Alle Bevölkerungsgruppen wissen über ihre Mobilitätsmöglichkeiten und die damit verbundenen Kosten Bescheid (Mobilitäts- und Umweltbewusstsein).
- Nicht der Verzicht, sondern die Freude an Bewegung steht bei der Förderung der Nahmobilität im Vordergrund.
- Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Klima und Umwelt werden minimiert.
- Die interkommunale Zusammenarbeit steigt.

Maßnahmen aus Kreis/ Kommunen

- Informations- und Aufklärungsarbeit, die auf einen bewussten Verzicht auf den Personenkraftwagen zielt (z.B. Borgholzhausen\*)
- Kindermeilen-Kampagne für KiTas und Grundschulen (z.B. Kreis Gütersloh; Rheda-Wiedenbrück)
- Klimaschutzmanager (z.B. Rheda-Wiedenbrück)
- Themenwochen Klimaschutz (Kreis Gütersloh)
- Koordinierungsstelle Energie und Klima (Kreis Gütersloh)
- Walking-Bus (z.B. Steinhagen)
- Aktionstage und Kampagnen (z.B. „Gütersloh hat's drauf“)
- Stadtradeln (z.B. Rietberg und Gütersloh)
- Neubürgerbroschüre mit Informationen zu Angeboten (Steinhagen)

## Themenstand 6: Hohe individuelle und sichere Mobilität aller

### Anmerkungen zu den Zielsetzungen

- Eine integrierte Stadtentwicklung wird umgesetzt.
- Die Erreichbarkeit zentraler Siedlungsbereiche und Arbeitsstätten ist mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet
- Reduzierung der generellen Unfallbelastungen im Kreis Gütersloh (speziell im Radverkehr)

### Maßnahmenideen

- Individuelle Mobilität
  - Einfache, günstige, übersichtliche, einheitliche Preisstrukturen
  - Mehr Mitnahmemöglichkeiten schaffen in Bus und Bahn + einfache Tarife
  - Fahrradpauschale für Schüler (Verzicht aufs Busticket) in Gütersloh
  - „Bustraining“: wie löse ich ein Ticket? Wo finde ich Abfahrtszeiten, etc.?
  - Aufklärung über Umweltfreundliche Mobilität (Polizei)
  - Sichere Abstellanlagen (Fahrradboxen)
  - Mitfahrzentrale (Mitfahr-APP) regional, kreisweit
  - Ausbau von Lademöglichkeiten für Pedelecs (PV-Module)
  - Feedbackgespräche zu vorhandenen Projekten (auch mit externen Experten)
  - Best-Practice aus anderen Ländern
  - Vernetzung zwischen Kommunen (Pendlerverkehr) ausbauen/ optimieren
  - Fernbusverbindungen ausbauen
  - Verkehrswege gleichberechtigt gestalten oder umgestalten
  - Mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer in den Innenstädten (Räumliche Ordnung), straßenbezogen
  - Autofreie Zonen; nur für Rad und Fußgänger
  - Weniger Parkplätze für Autos, dafür mehr Abstellmöglichkeiten für Radfahrer
  - Grundversorgung zurück zum Bürger; weg von der „grünen Wiese“
  - Expertenpool verschiedener Interessensvertreter (Input auch für Planer in den Kommunen)

- Sicherheit
  - Aufklärung über Verkehrsregeln (Fußgänger und Radfahrer)
  - „Verkehrscasper“
  - Schulungsangebote auch mehrsprachig anbieten
  - Sicherheit durch Sicherheit
  - Rollator-Training für alle Altersgruppen (Kreissportbund, Verkehrswacht)
  - Sicherheit bei Pedelecs und E-Mobilität ausbauen (Geräusche, Aufklären der Fußgänger)
  - StVO aktuell umsetzen (Pflicht, Freiheit, Radwege)

## Mobilitätsstrategie Kreis Gütersloh



### Hohe individuelle und sichere Mobilität aller.

Zielsetzungen

- Der Zugang zu individueller Mobilität ist für alle Bevölkerungsgruppen sichergestellt.
- Die gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer ist gewährleistet.
- Die Zahl der Verkehrstoten wird auf lange Sicht gen Null (Vision Zero) reduziert.
- Die verschiedenen Verkehrsmittel sind für sich und untereinander gut nutzbar und verständlich verknüpft.
- Mobilität ist bezahlbar.
- Die Stadt und Lebensqualität wird erhöht.
- Eine integrierte Siedlungsentwicklung wird umgesetzt.
- Die Erreichbarkeit zentraler Siedlungsbereiche ist mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet.

Maßnahmen aus Kreis/ Kommunen

- Radsicherheitstraining (z.B. speziell für Senioren oder für E-Bikes) (z.B. Rietberg)
- Verbesserung der Quermöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer (z.B. Versmold)
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in zentralen Siedlungsbereichen (z.B. Versmold\*)
- Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (z.B. Schloß Holte-Stukenbrock)
- Einrichtung neuer Bushaltestellen (z.B. Halle\*, Gütersloh, Steinhagen\*)
- Radstation am Bahnhof inkl. Fahrradverleih (z.B. Halle, Rheda-Wiedenbrück, Rietberg)
- Carsharing (z.B. Rheda-Wiedenbrück; Werther)
- Aktionstage und Kampagnen (z.B. „Gütersloh hat's drauf“)
- Neubürgerbroschüre mit Informationen zu Angeboten (Steinhagen)

## 9.2 Maßnahmenzusammenstellung<sup>40</sup>

| Maßnahme   | Status    | Umstiegsunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle                                      |
|--|-----------|------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|---|
|  |           |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |   |
| Informations- und Aufklärungsarbeit                | Idee      |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept der Stadt Borgholzhausen |
| Verkehrs- und Mobilitätserziehung                  | Idee      |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept der Stadt Borgholzhausen |
| Schulwegtraining durchführen                       | Idee      |                        | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept der Stadt Borgholzhausen |
| Aktionstag "ZuFuß zur Schule"                      | Idee      |                        | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept der Stadt Borgholzhausen |
| Wettbewerb "eingesparte Pkw-Kilometer"             | Idee      |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept der Stadt Borgholzhausen |
| Aktionswoche der Bäckereien (Bewusstsein schaffen) | Idee      |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept der Stadt Borgholzhausen |
| Broschüren (Bewusstsein schaffen)                  | Idee      |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept der Stadt Borgholzhausen |
| Aktionstage (Bewusstsein schaffen)                 | Idee      |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept der Stadt Borgholzhausen |
| Ladestationen für E-Bikes am Bahnhof               | Idee      |                        |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept der Stadt Borgholzhausen |
| Kostenlose E-Bike-Ladestation am Rathaus           | umgesetzt |                        |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept der Stadt Borgholzhausen |

<sup>40</sup> Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Insbesondere bei dem Umsetzungsstand (Status) konnte teilweise auf keine gesicherten Angaben zurückgegriffen werden.



| Maßnahme   | Status    | Umstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle                                      |
|--|-----------|-------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|---|
|  |           |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |   |
| Ausbau der Radinfrastruktur zwischen Borgholzhausen und Werther entlang der L785   | Idee      |                         |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept der Stadt Borgholzhausen |
| Ausbau der Radinfrastruktur zwischen Borgholzhausen und Melle entlang der L647   | Idee      |                         |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept der Stadt Borgholzhausen |
| Ausbau der Radinfrastruktur zwischen Borgholzhausen und Hasselteich entlang der K23  | Idee      |                         |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept der Stadt Borgholzhausen |
| Umweltberater  | umgesetzt |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept der Stadt Borgholzhausen |
| verkehrsberuhigende Umbaumaßnahmen in Teilabschnitten der Innenstadtzufahrten  | Idee      |                         |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Versmold Einzelhandelskonzept               |
| Verkehrs- und Parkleitsystem (Verkehrsortientierung für ortskundige Besucher der Innenstadt verbessern, um unnötige Verkehrswege zu vermeiden) | Idee      |                         |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          | x                  | Versmold Einzelhandelskonzept               |
| Parkraumkonzept in der Innenstadt verbessern   | Idee      |                         |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          | x                  | Versmold Einzelhandelskonzept               |
| Shared Space zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt  | Idee      |                         |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Versmold Einzelhandelskonzept               |
| Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit auf 30 km/h auf umgestalteten Abschnitt der Münsterstraße  | Idee      |                         |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Versmold Einzelhandelskonzept               |
| Radabstellanlagen in der Innenstadt  | Idee      |                         |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Versmold Einzelhandelskonzept               |
| Ausgestaltung eines attraktiven Fußwegsystems  | Idee      |                         |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Verkehrsentwicklungsplan Halle              |

| Maßnahme   | Status    | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle                           |
|--|-----------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|----------------------------------|
|  |           |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                                  |
| direkte Radwegverbindungen entlang von Hauptverkehrsstraßen                    | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Verkehrsentwicklungsplan Halle   |
| Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Kfz-Verkehr                             | Idee      |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Verkehrsentwicklungsplan Halle   |
| Ausbau der Überquerungshilfen  | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Verkehrsentwicklungsplan Halle   |
| Ausbau der LSA an Knotenpunkten  | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Verkehrsentwicklungsplan Halle   |
| Bau von Radabstellanlagen  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Verkehrsentwicklungsplan Halle   |
| Verkehrsregelungen zum Parken und Liefern/Laden                                | Idee      |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Verkehrsentwicklungsplan Halle   |
| Bau von zusätzlichen Haltepunkten in schlecht erschlossenen Gebieten           | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Verkehrsentwicklungsplan Halle   |
| Erstellung eines Seniorenwegweisers  | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         | x        |                    | Homepage der Gemeinde Steinhagen |
| Austausch der Bänke im Ortskern durch sog. Seniorenbänke                       | Planung   |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         | x        |                    | Homepage der Gemeinde Steinhagen |
| Subventionierung des bedarfsorientierten Personennahverkehrs (AnrufSammelTaxi) | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Homepage der Gemeinde Steinhagen |
| Projekt "Walking Bus"  | Idee      |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Homepage der Gemeinde Steinhagen |
| 1 autofreier Tag für alle Schulen  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Homepage der Gemeinde Steinhagen |
| Bustickets für alle Schüler ab 2 km Weg  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Homepage der Gemeinde Steinhagen |
| Erdgas-Busse   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       | x         |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Homepage der Gemeinde Steinhagen |
| Broschüre: Gütersloh – die fahrradfreundliche Stadt.                           | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Homepage der Stadt Gütersloh     |
| Ein RAD unter Freunden (Flyer zur Verkehrssicherheit)                          | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Homepage der Stadt Gütersloh     |

| Maßnahme  | Status         | Umstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle  |
|---|----------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|---|
|   |                |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |   |
| ÖPNV-Vorrangschaltung an LSA  | umgesetzt      |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Homepage der Stadt Gütersloh                                |
| grundsätzlich 30-Minuten-Takt mit festen Abfahrtszeiten an Werktagen          | umgesetzt      |                         |                      |                         |               |                    |                           |                | x              |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Homepage der Stadt Gütersloh                                |
| einheitliche Linienwege an allen Betriebstagen                                | umgesetzt      |                         |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Homepage der Stadt Gütersloh                                |
| kürzere Reisezeiten und eine gute Anbindung an Regionallinien und Bahnverkehr | umgesetzt      |                         |                      |                         |               |                    |                           |                | x              |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Homepage der Stadt Gütersloh                                |
| Einrichtung eines Mobilitätsarbeitskreises ÖPNV                               | umgesetzt      |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Homepage der Stadt Gütersloh                                |
| Neugestaltung von 120 Haltestellen  | umgesetzt      |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Homepage der Stadt Gütersloh                                |
| Verkehrsversuch: Teilweise Sperrung von Straßen für den Durchgangsverkehr     | umgesetzt      |                         |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Homepage der Stadt Gütersloh                                |
| Lichtsignalanlagen, die in Abhängigkeit vom Verkehr geschaltet sind           | umgesetzt      |                         |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Homepage der Stadt Gütersloh                                |
| Kampagnenarbeit für klimafreundliche Mobilität                                | Idee           |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |
| Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung                                   | Idee           |                         | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |
| Mobilitätsmanagement in Schulen und KiTas                                     | In Bearbeitung |                         | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |
| Vorbildkampagne – Teilnahme an der Aktion Stadtradeln                         | geplant        |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |
| Woche der klimafreundlichen Mobilität   | Idee           |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |

| Maßnahme   | Status         | Umstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle  |
|--|----------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|---|
|  |                |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |   |
| Radverkehrsstrategie erstellen   | In Bearbeitung |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           | x                            |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |
| Radfahrkurse für verschiedene Zielgruppen anbieten                                     | Idee           |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |
| Kampagnen für mehr Sicherheit  | Idee           |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |
| Bürgerbus für wenig erschlossene Gebiete   | Idee           |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              | x                 |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |
| Kampagne „Mobilität im Lebenszyklus“   | Idee           |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |
| Carsharing mit der Fahrzeugflotte eines Großunternehmens                               | umgesetzt      |                         |                      | x                       |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |
| Mobilitätsmanagement in Betrieben  | umgesetzt      |                         | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          | x       |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |
| Rad- und Fußverkehrsstadtplan erstellen  | Idee           |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |
| Wettbewerb „Autofrei für einen Monat“  | Idee           |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |
| Leitbild „Mobilität und Gesundheit“  | Idee           |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Rheda-Wiedenbrück |
| Stadtbussystem mit innerörtlichen Verbindungen und Verbindungen in die Nachbarkommunen | geplant        |                         |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Maßnahmenauflistung Rheda-Wiedenbrück                       |
| Anlage eines Radweges an der L 568 Gütersloher Straße                                  | geplant        |                         |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Maßnahmenauflistung Rheda-Wiedenbrück                       |
| Anlage eines Radweges an der K1 Hauptstraße (Kreis Gütersloh)                          | geplant        |                         |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Maßnahmenauflistung Rheda-Wiedenbrück                       |

| Maßnahme   | Status    | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle                                |
|--|-----------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|---------------------------------------|
|  |           |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                                       |
| Anlage eines Radweges vom Bahnhof Rheda (Nordseite) bis Pixeler Straße   | geplant   |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Maßnahmenauflistung Rheda-Wiedenbrück |
| Neubau „Emsradweg“ im Flora-Gelände (1. Bauabschnitt fertig gestellt)  | umgesetzt |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Maßnahmenauflistung Rheda-Wiedenbrück |
| Barrierefreier Ausbau der Gleiszugänge (MOF 2) am Bahnhof Rheda (im Bau)   | geplant   | x                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Maßnahmenauflistung Rheda-Wiedenbrück |
| Umnutzung alter Bahntrassen für Radverkehrsverbindungen  | umgesetzt |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Masterplan 2020 Rheda-Wiedenbrück     |
| Gestalterische Aufwertung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer in den innerstädtischen Unterführungen             | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Masterplan 2020 Rheda-Wiedenbrück     |
| Möblierungskatalog für Außengastronomie und für die Stadtmöblierung im öffentlichen Raum (Maßnahmenidee)   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           | x                            |                   |                              |                            |         |          |                    | Masterplan 2020 Rheda-Wiedenbrück     |
| Ausbau des Radwegenetzes an stark befahrenen Straßen im Außenbereich   | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Masterplan 2020 Rheda-Wiedenbrück     |
| Entwicklung eines zusammenhängenden Rad- und Wanderwegekonzepts und Ausbau der Beschilderung und der Wegweiser im Außenbereich                   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          | x                  | Masterplan 2020 Rheda-Wiedenbrück     |
| Tunneldurchstich am Bahnhof Rheda, um einen unmittelbaren Zugang zum Bahnhof für Fußgänger und Radfahrer aus dem Norden der Stadt zu ermöglichen | Idee      | x                        |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Masterplan 2020 Rheda-Wiedenbrück     |

| Maßnahme  | Status    | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle                      |
|---|-----------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|-----------------------------|
|   |           |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                             |
| Bündelung der Verläufe der zahlreichen überregionalen, regionalen und lokalen touristischen und freizeitorientierten (Rad-)Routen,  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          | x                  | Radverkehrskonzept Rietberg |
| niveaugleiche Führung an Grundstückszufahrten und einmündenden Straßen  | Planung   |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Radverkehrskonzept Rietberg |
| Entwicklung eines städtischen Radwegenetzes   | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Radverkehrskonzept Rietberg |
| Informationstafeln  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Radverkehrskonzept Rietberg |
| Fahrradlogo   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Radverkehrskonzept Rietberg |
| Fahrradfeste und Aktionen   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Radverkehrskonzept Rietberg |
| Arbeitskreis Radverkehr   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Radverkehrskonzept Rietberg |
| Fahrradmitnahme im ÖPNV   | Idee      | x                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Radverkehrskonzept Rietberg |
| Fahrradbus  | Idee      | x                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Radverkehrskonzept Rietberg |
| Fahrradboxen und Gepäckschließfächer  | umgesetzt | x                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Radverkehrskonzept Rietberg |
| Fahrradverleihsystem mit Elektromobilität   | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Rietberg |
| Imagekampagne zur Verringerung der Nutzung des MIV  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Rietberg |
| Minimierung des CO <sub>2</sub> -Ausstoßes der städtischen Fahrzeuge. 30 % der städtischen Pkws sollen bis 2015 einen CO <sub>2</sub> -Ausstoß von unter 120 g/km erreichen | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Rietberg |
| Bedarfsermittlung Bürgerbussystem   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              | x                 |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Rietberg |
| Schaffung eines Klimaschutznetzwerkes   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Rietberg |

| Maßnahme  | Status    | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle   |
|---|-----------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|--|
|   |           |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |  |
| Pressearbeit  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Rietberg  |
| Kampagnen   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Rietberg  |
| Informationsveranstaltungen (zielgruppenorientiert)                                       | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Rietberg  |
| Internetauftritt  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Rietberg  |
| Senken der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten   | Idee      |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | integriertes Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzept Schloß Holte-Stukenbrock |
| Fortschreibung des Nahverkehrsplans   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           | x                            |                   |                              |                            |         |          |                    | integriertes Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzept Schloß Holte-Stukenbrock |
| Knotenpunktumgestaltung zur Optimierung des Kfz-Verkehrs                                  | umgesetzt |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | integriertes Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzept Schloß Holte-Stukenbrock |
| Aufhebung der Benutzungspflichten inkl. Öffentlichkeitsarbeit                             | laufend   |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | integriertes Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzept Schloß Holte-Stukenbrock |
| Erweiterung der Abstellanlagen am Bahnhof Holte   | Idee      | x                        |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | integriertes Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzept Schloß Holte-Stukenbrock |
| Radstation am Bahnhof mit Auflademöglichkeiten für Pedelecs                               | Idee      | x                        |                      |                         | x             |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | integriertes Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzept Schloß Holte-Stukenbrock |
| Temporäre Einbahnstraße   | Idee      |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | integriertes Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzept Schloß Holte-Stukenbrock |
| Anstreben der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte (AGFS) | laufend   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | integriertes Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzept Schloß Holte-Stukenbrock |
| Aktion zum Thema Elterntaxi   | Idee      |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | integriertes Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzept Schloß Holte-Stukenbrock |
| Aktualisierung Modal-Split alle 10 Jahre  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen  |

| Maßnahme   | Status | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle                        |
|--|--------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|-------------------------------|
|  |        |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                               |
| Klimabeirat  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| Plattform für Fahrgemeinschaften (Pendler)   | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            | x       |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| jährlicher Aktionstag „autofrei zur Schule“ bzw. „autofrei in Steinhagen“  | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| vergünstigtes Busticket für Schüler im Winter  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| Verbesserung der Taktung Bus und Bahn  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                | x              |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| mehr AST-Linien und -Haltestellen  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| niedrigere Fahrpreise im überörtlichen Verkehr   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| Schaffung von Abstellplätzen mit Möglichkeit der Sicherung (Fahrradbügel und Fahrradboxen) z.B. im Ortskern vor den Geschäften | Idee   |                          |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| Pedelecs als Dienstfahräder der Gemeinde und von Unternehmen   | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| Schaffung von Ladestationen für Pedelecs   | Idee   |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| Schaffung sicherer Radverbindungen   | Idee   |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| Marketingkampagnen für das Fahrrad   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| Durchführung von Aktionstagen „Mobil ohne Auto“  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| Durchführung mindestens einer autofreien Ratssitzung pro Jahr  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| Bildung von Fahrgemeinschaften (gemeinsam mit Schulen/ Kirchengemeinden)   | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |
| Werbung für den ÖPNV   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen |



| Maßnahme   | Status    | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle                               |
|--|-----------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|--------------------------------------|
|  |           |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                                      |
| Abstellmöglichkeiten im Bereich größerer Einrichtungen   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen        |
| Fahrradboxen für Fahrräder mit Gepäcktaschen   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen        |
| Würdigung von Fahrradfahrern mit Preisen/öffentliche Anerkennung   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen        |
| Kooperation mit Fahrradhändlern zur Bewerbung von Pedelecs   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen        |
| bessere Ausschilderung von Radverbindungen,  | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen        |
| „mit dem Fahrrad zur Arbeit“   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen        |
| "Gemeinderadeln"/ "Stadtradeln"  | 0         |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen        |
| Bewerbung des Fahrrades als gesundheitsfördernd („Fahrrad statt Muckibude“),   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Steinhagen        |
| Ortsumfahrung  | umgesetzt |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Entwicklungskonzept Verl             |
| Bau der Nordost-Tangente   | geplant   |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept Verl |
| Reaktivierung der Eisenbahnlinie nach Gütersloh (Personenbeförderung)  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept Verl |
| Radverkehr: stetige Prüfung aller Entwicklungen im Bereich E-Mobilität und entsprechender Ausbau der dafür nötigen Infrastruktur (Ladesäulen, gesicherte Abstellanlagen, etc.) | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept Verl |
| Klimaschutzmanager   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept Verl |

| Maßnahme   | Status | Umstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle                               |
|--|--------|-------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|--------------------------------------|
|  |        |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                                      |
| Aufbau eines umfangreichen Informationssystems             | Idee   |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept Verl |
| Anlaufstelle und Beratungsangebot                          | Idee   |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept Verl |
| Bereitstellung von Informationsmaterial                    | Idee   |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Integriertes Klimaschutzkonzept Verl |
| regelmäßiges Erfassen des Modal-Splits                     | Idee   |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther           |
| Ampelkreuzungen durch Kreisverkehre austauschen            | Idee   |                         |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther           |
| Walking-Bus an Schulen                                     | Idee   |                         | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther           |
| Informationskampagnen zum Kauf von sparsamen Fahrzeugen    | Idee   |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     | x         |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther           |
| Aktionen zum sparsamen Verhalten beim Autofahren           | Idee   |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther           |
| Nachtbusangebot verbessern                                 | Idee   |                         |                      |                         |               |                    |                           |                | x              |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther           |
| verbesserte Fahrplaninformationen                          | Idee   |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther           |
| Bewerben bestehender Car-Sharing-Angebote                  | Idee   |                         |                      | x                       |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther           |
| Kampagnen zur Unterstützung des Umstiegs auf das Rad       | Idee   |                         |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther           |
| Verbesserung der Ampelschaltungen für den Radverkehr       | Idee   |                         |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther           |
| Einrichtung von Fahrradstraßen                             | Idee   |                         |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther           |
| Erweiterung von sicheren Abstellanlagen für den Radverkehr | Idee   |                         |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther           |

| Maßnahme  | Status | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle                             |
|---|--------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|------------------------------------|
|   |        |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                                    |
| Schaffung einer Vereinbarung mit Unternehmen, in der die Fahrradnutzung beworben/gefördert wird | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther         |
| Durchführung einer autofreien Ratssitzung pro Jahr  | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther         |
| Preissenkungen im ÖPNV (Buspreise (Regionalbusse) senken)                                       | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther         |
| innerstädtische Radverbindungen verbessern  | Idee   |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Werther         |
| Radschnellwege  | Idee   |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Auszeichnung als fahrradfreundlicher Kreis  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Preise im ÖPNV attraktivieren   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| technischen Zustand der Fahrzeuge im ÖPNV verbessern  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Anschlüsse im ÖPNV sicherstellen  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                | x              |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Taktung im ÖPNV verbessern  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                | x              |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| ÖPNV: Informationsmonitore nutzen   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Ein Ticket für Alles (auch über Smartphone erhältlich)  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| ÖPNV-Haltestelle ist näher als der nächste Parkplatz  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| App für die Abfahrtszeiten des ÖPNV entwickeln  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |

| Maßnahme  | Status | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle                             |
|---|--------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|------------------------------------|
|   |        |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                                    |
| Abfahrtszeiten an den Haltestellen über digitale Anzeigen, Projekt bei „Inklusives Gemeinwesen Kreis GT“            | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| QR-Codes anbieten auf Fahrplänen, Radkarten etc.  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Fahrpläne einfacher und übersichtlicher mit größerer Schrift gestalten, Projekt bei Inklusives Gemeinwesen Kreis GT | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         | x        |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Haltestellensauberkeit gewährleisten  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| BahnRadRouten bewerben  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          | x                  | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Reaktivierung des SPNV (TWE-Strecke)  | Idee   |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Kinder machen das Busfahren ihren Eltern vor  | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Begleitetes Busfahren für Senioren  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         | x        |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Jobtickets für Firmen anbieten  | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            | x       |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| landesweit einheitliche Preise entwickeln   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| öffentliche Mittel, um Fahrtkosten zu senken  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Fahrzeiten auf Schichtwechsel in Firmen anpassen  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                | x              |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            | x       |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Zweckorientierte Nutzung von E-Fahrzeugen bekannt machen  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Touristische Ziele mit Ladesäulen für E-Mobile ausstatten   | Idee   |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          | x                  | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |

| Maßnahme   | Status | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle                             |
|--|--------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|------------------------------------|
|  |        |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                                    |
| Verlinkungen von den Kreis- und Kommunal-seiten zu Internetseiten, die z. B. alle E-Tankstellen anzeigen, setzen, ausbauen, optimieren | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Imagekampagne: „Ohne Fahrzeug ist cool“, „ohne Auto zum Arbeitsplatz“  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Informationskampagne: Mobilitätsmöglichkei-ten im Kreis GT   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Wettbewerb „Fahrradfreundliche Siedlung“   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Erweiterung des Radwegenetzes  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Anzahl von Abstellanlagen an zentralen Or-ten erhöhen  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Schließfächer für Einkäufe in der Stadt instal-lieren  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Aufsetzen einer Informationskampagne: In-formationen vermitteln, Infotag oder Broschü-re zu Radwegen, Radfahrregeln, Sicherheit        | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Kooperation mit Radfahrbeauftragtem in Gütersloh   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Förderung optimaler Beleuchtung der Rad-wege   | Idee   |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Bildung eines Netzwerkes, bspw. Runder Tisch „Mobilität“   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieb  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |

| Maßnahme  | Status    | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle                             |
|---|-----------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|------------------------------------|
|   |           |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                                    |
| Unternehmen werden motiviert, Fahrzeuge mit alternativen Antrieb anzuschaffen                     | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Carports mit PV-Anlagen für die Eigenversorgung   | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Carsharing-Pools mit E-Fahrzeugen aufbauen  | Idee      |                          |                      | x                       |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Spritsparfahrtraining anbieten  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Fußgänger haben Vorrang – Vorzeigeprojekte entwickeln   | Idee      |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Umweltzone in den Innenstädten einrichten   | Idee      |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Aktionstag: Umweltzone Innenstadt   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| Effizienten Verkehrsroutenplaner für den Kreis GT entwickeln                                      | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| regelmäßig/ kontinuierlich Veranstaltungen/ Aktionen zum Klimaschutz in den Kommunen veranstalten | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Klimaschutzkonzept Kreis Gütersloh |
| dynamische Verkehrsleitsysteme  | Idee      |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Positionspapier IHK Westfalen      |
| Entzerrung von Verkehrsspitzen  | Idee      |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Positionspapier IHK Westfalen      |
| Parkraumkonzepte  | Idee      |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Positionspapier IHK Westfalen      |
| Sechsstreifiger Ausbau der A44 zwischen AK Werl und Südkreuz Kassel                               | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Positionspapier IHK Westfalen      |
| Vierspuriger Ausbau der B 61  | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Positionspapier IHK Westfalen      |
| Ausbau der L 586 (Rietberg)   | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Positionspapier IHK Westfalen      |

| Maßnahme   | Status    | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle                                   |
|--|-----------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|--|
|  |           |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |  |
| Beseitigung oder technische Sicherung der Bahnübergänge                                | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Positionspapier IHK Westfalen            |
| Mobil.Pro.Fit  | umgesetzt |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Positionspapier IHK Westfalen            |
| Reduzierung bzw. optimierte Steuerung des Verkehrsaufkommens auf der Durchfahrtsstraße | Idee      |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Einzelhandelskonzept Herzebrock Clarholz |
| Stadtbus   | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    | x                         | x              |                |                        |       |              | x                 |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Stadt Gütersloh                          |
| Mobile Pannobox für Radfahrer  | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Rietberg                                 |
| Abstellmöglichkeiten / Ladestationen für E-Bikes                                       | umgesetzt |                          |                      |                         | x             |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Borgholzhausen                           |
| Ladestation für Elektrofahrzeuge   | umgesetzt |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Rheda-Wiedenbrück                        |
| Gestaltungssatzung für den Straßenraum   | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           | x                            |                   |                              |                            |         |          |                    | Rheda-Wiedenbrück                        |
| Fahrradfest "Viva Velo"  | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Kreis Gütersloh                          |
| Parkleitsystem   | Planung   |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Versmold                                 |
| Stadtbussystem   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              | x              |                        |       |              | x                 |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Rheda-Wiedenbrück                        |
| Verbesserte Abstimmung von Bus und Bahn  | Idee      | x                        |                      |                         |               |                    |                           |                | x              |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Steinhagen                               |
| Busticket für alle Kinder im Winter  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Steinhagen                               |
| Mobilitätsmanagement in den Betrieben  | Planung   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          | x       |          |                    | Rheda-Wiedenbrück                        |
| Disco-Taxi   | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              | x                 |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Schloß Holte-Stukenbrock                 |
| Schnellbus   | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Harsewinkel                              |
| Spritspartraining für Verwaltungsmitarbeiter   | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Borgholzhausen                           |
| Kindermeilen-Kampagne  | umgesetzt |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Kreis                                    |
| Radsicherheitstraining   | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Rietberg                                 |

| Maßnahme  | Status    | Umsiegepunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle                   |
|---|-----------|------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|--------------------------|
|   |           |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                          |
| Einrichtung neuer Bushaltestellen                         | umgesetzt |                        |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Steinhagen               |
| Radstation am Bhf. inkl. Fahrradverleih                   | umgesetzt | x                      |                      |                         | x             |                    | x                         |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Rietberg                 |
| Wegweisung für Wirtschaftsverkehr                         | umgesetzt |                        |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Versmold                 |
| Radverkehrskonzept  | umgesetzt |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           | x                            |                   |                              |                            |         |          |                    | Rietberg                 |
| Fahrradbeauftragter Gütersloh                             | umgesetzt |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Stadt Gütersloh          |
| Einrichtung eines Mobilitätsarbeitskreises ÖPNV Gütersloh | umgesetzt |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Stadt Gütersloh          |
| Taxi-Bus und AST  | umgesetzt |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              | x                 |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Harsewinkel              |
| "Sechser"-Tarif   | umgesetzt |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Kreis Gütersloh          |
| Pendlernetz   | umgesetzt |                        | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            | x       |          |                    | Kreis Gütersloh          |
| Förderung für regionale Unternehmen zum MM                | umgesetzt |                        | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          | x       |          |                    | Kreis Gütersloh          |
| "Gütersloh hat's drauf"                                   | umgesetzt |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Kreis Gütersloh          |
| Neubürgermarketing  | umgesetzt |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Steinhagen               |
| Neubau von Radwegen                                       | umgesetzt |                        |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Langenberg               |
| KlimaStammTisch   | umgesetzt |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Werther                  |
| Einzelhandelskonzept                                      | umgesetzt |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           | x                            |                   |                              |                            |         |          |                    | Verl                     |
| Flächendeckendes Radverkehrsnetz                          | umgesetzt |                        |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Verl                     |
| Herstellung eines Fuß- und Verbindungsweges               | umgesetzt |                        |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Schloß Holte-Stukenbrock |
| Barrierefreier Ausbau von Haltestellen                    | umgesetzt |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Schloß Holte-Stukenbrock |
| Mobilitätskonzept für den Fuß- und Radverkehr             | Planung   |                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           | x                            |                   |                              |                            |         |          |                    | Schloß Holte-Stukenbrock |



| Maßnahme   | Status    | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle           |
|--|-----------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|------------------|
|  |           |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                  |
| Sichere Fußwege auch auf Parkplätzen von großen Einzelhändlern                       | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Walkingbus schon im Kindergarten   | Idee      |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Verkehrsberuhigte Innenstadtbereiche   | Idee      |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Konsequente Anwendung der StVO, Abschaffen verschiedener Auslegungen                 | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Benutzungspflichten aufheben   | Idee      |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Knotenpunktumgestaltungen, um Aufmündungen für Radfahrer sicher zu machen            | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Pflege von Radwegen  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Winterdienst auf Radwegen  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Umsetzung von Fahrradstraßen   | Idee      |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Einheitliche Abstellanlagen im gesamten Kreis  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Differenziertes Netz Alltag und Freizeit   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Schnellnetz Radverkehr für Pendler direkter Weg und Bevorrechtigung an Knotenpunkten | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                | x              |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Sichere Abstellmöglichkeiten am Arbeitsplatz schaffen                                | Idee      |                          |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            | x       |          |                    | Expertenworkshop |
| Sichere Abstellmöglichkeiten an Schulen schaffen                                     | Idee      |                          |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Fahrradwächter Gymnasium Rietberg  | umgesetzt |                          |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Breiteres Spektrum an Abstellanlagen für unterschiedliche Radtypen                   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |

| Maßnahme   | Status    | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle           |
|--|-----------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|------------------|
|  |           |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                  |
| Stellplatzsatzung für den Radverkehr   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           | x                            |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Arbeitgeber unterstützen Radfahrer z.B. MitarbeiterRad Halle                         | umgesetzt |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            | x       |          |                    | Expertenworkshop |
| Aufklärungskampagnen für alle Auto- und Radfahrer in Bezug auf Verhaltensregeln      | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Konsequentes Vorgehen gegen Verstöße   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Neue "Straßenkultur" durch kleine bauliche Maßnahmen z.B. Piktogramme auf der Straße | umgesetzt |                          |                      |                         | x             | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Gesundheitstrend als Grundlage einer Kampagne nutzen                                 | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| km-abhängiger Preis je länger, desto preiswerter                                     | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| kostenlose ÖV-Nutzung für Senioren zeitlich begrenzt                                 | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         | x        |                    | Expertenworkshop |
| ÖV-Anpassung an Pendlerströme  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                | x              |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            | x       |          |                    | Expertenworkshop |
| Preise, die Teilhabe ermöglichen z.B. Sozialticket Minden-Lübbecke                   | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Kommunales Carsharing - Verknüpfung mit Verkehrsunternehmen                          | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| sichere, mehr Radabstellanlagen am Bahnhof   | Idee      | x                        |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| bessere Abstimmung mit Nachbarkommunen ÖPNV  | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |

| Maßnahme  | Status | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle           |
|---|--------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|------------------|
|   |        |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                  |
| bundesweites, alternatives, intelligentes Bezahlungssystem  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Anbindung von Gewerbegebieten mit dem ÖV  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          | x       |          |                    | Expertenworkshop |
| Reaktivierung der TWE-Strecke   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Schülerticket   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Bestehende Tarife ausweiten und vereinfachen  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Verknüpfung von Verkehrsträgern über den Preis  | Idee   | x                        |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| MIV-Fahrer in Bezug auf die bestehenden Verkehrsregelungen aufklären                                  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Einheitliche Tarifstruktur für E-Autos  | Idee   |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Aktionstag E-Mobilität, um Berührungspunkte abzubauen   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| kostenloses Parken für E-Autos  | Idee   |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Ausbau Park&Ride  | Idee   | x                        |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Mitfahrer/-innen Zustiegmöglichkeit polnisches Modell   | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Fahrgemeinschaften bei kreisweiten Veranstaltungen  | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Arbeitgeber: Parkplätze für Fahrgemeinschaften reservieren bestenfalls die am besten gelegenen Plätze | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            | x       |          |                    | Expertenworkshop |

| Maßnahme  | Status | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle           |
|---|--------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|------------------|
|   |        |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                  |
| Kreis: Fahrzeugpool fürs Carsharing Impuls mit eigenen Fahrzeugen geben | Idee   |                          |                      | x                       |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Mobilitätsmanagement weiter fördern                                     | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Kreisweites Carsharing  | Idee   |                          |                      | x                       |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Sammelpunkte für Lieferungen  | Idee   |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Expertenworkshop |
| "Einfahrstrecken" Für Radfahrer in die Innenstädte                      | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Mitarbeiter "einsammeln" z.B. per Bus                                   | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            | x       |          |                    | Expertenworkshop |
| Innenstädte als "grüne Zonen" Lieferungen nur mit E-Mobilen             | Idee   |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Logistik-Verteilzentren   | Idee   |                          |                      |                         | x             |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Bei der Planung von Gewerbegebieten Radwege, ÖPNV etc. einplanen        | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| ÖPNV mit Arbeitszeiten/-schichten takten                                | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                | x              |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            | x       |          |                    | Expertenworkshop |
| Paketlieferung an den ÖPNV knüpfen                                      | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Warenlieferungen mit anderen Produkten/Leistungen verknüpfen            | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Stillgelegte Bahntrassen reaktivieren                                   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Jobrad/ Jobticket / Gesundheitsinitiative                               | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            | x       |          |                    | Expertenworkshop |
| Personen- und Güterverkehr zeitlich trennen                             | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                | x              |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| innerbetriebliche Logistik optimieren                                   | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Fahrradparkplätze nahe zum Eingang bei Betrieben                        | Idee   |                          |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              | x                          | x       |          |                    | Expertenworkshop |

| Maßnahme   | Status | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle           |
|--|--------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|------------------|
|  |        |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                  |
| Fuhrpark auch privat nutzbar machen  | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| gestaffelte Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt  | Idee   |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Bei Neuplanungen zuerst Fußgängern und Radfahrern Flächen zuweisen, dann den MIV planen                        | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Verdichtung statt neuer Flächenverbrauch im Außenbereich   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           | x                            |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Linke Radwege abschaffen   | Idee   |                          |                      |                         |               | x                  |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Orte für Veranstaltungen und Termine und Anfangszeiten auf Erreichbarkeit mit Umweltverbund abstimmen          | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Sichtbarkeit von neuen Mobilitätsangeboten im öffentlichen Raum  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Stellplätze müssen weiter von der Wohnung entfernt sein als die nächste Haltestelle/ Fahrradabstellmöglichkeit | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Pool "Guter Beispiele"   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           | x                            |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Brötchentüte; Positives Feedback geben/ Belohnung z.B. für Radfahrer   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Radfahrerzählstelle Positives Feedback geben/ Belohnung z.B. für Radfahrer                                     | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Elternhaltestelle  | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| WLAN in Schulbussen  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                | x                      |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |

| Maßnahme   | Status    | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle           |
|--|-----------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|------------------|
|  |           |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                  |
| LernBedarfsAmpeln für Autofahrer Laufzeit 3 Monate | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Motto/ Logo für das gesamte Thema Radverkehr       | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Vernetzung von Klimamanagern                       | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Prominente als Vorbilder nutzen                    | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Neubau "autoarme Siedlung"                         | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           | x                            |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| einfache, günstige, übersichtliche Preisstrukturen | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        | x     |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Fahrradpauschale für Schüler in Gütersloh          | umgesetzt |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| "Bustraining" für Senioren und Schüler             | Idee      |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         | x        |                    | Expertenworkshop |
| Aufklärung über umweltfreundliche Mobilität        | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Sichere Abstellanlagen Fahrradboxen                | Idee      |                          |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Regionale, kreisweite Mitfahrzentrale              | Idee      |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Feedbackgespräche zu vorhandenen Projekten         | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Vernetzung zwischen den Kommunen verbessern        | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Fernbusverbindungen ausbauen                       | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           | x              |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Autoparkplätze in Fahrradparkplätze umwandeln      | Idee      |                          |                      |                         |               |                    | x                         |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| zentrale Siedlungsentwicklung Grundversorgung      | Idee      |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   | x                            |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |

| Maßnahme   | Status | Umsstiegspunkte/Mitnahme | Mobilitätsmanagement | Benutzen statt Besitzen | Infrastruktur | Verkehrsmanagement | Abstellanlagen Radverkehr | Netzkonzeption | Takt/Bedienung | Service/Dienstleistung | Tarif | Finanzierung | Flexible Angebote | Öffentlichkeitsarbeit | Fahrzeuge | Planung, Konzepte, Programme | Rahmenbedingungen | Schüler/ Mobilitätserziehung | Liefer-/Wirtschaftsverkehr | Pendler | Senioren | Freizeit/Tourismus | Quelle           |
|--|--------|--------------------------|----------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------------------|----------------|----------------|------------------------|-------|--------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|---------|----------|--------------------|------------------|
|  |        |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    |                  |
| Expertenpool verschiedener Interessensvertreter Input für Planer in den Kommunen | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              | x                 |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Aufklären über Verkehrsregeln  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Verkehrscasper   | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| mehrsprachige Schulungsangebote  | Idee   |                          |                      |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   | x                     |           |                              |                   |                              |                            |         |          |                    | Expertenworkshop |
| Rollator-Training  | Idee   |                          | x                    |                         |               |                    |                           |                |                |                        |       |              |                   |                       |           |                              |                   |                              |                            |         | x        |                    | Expertenworkshop |