



Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Verl

MOVE-Ausschuss: Maßnahmensteckbriefe
13.12.2023

1. Ziele und Vorgehensweise Integriertes Mobilitätskonzept Verl

2. Maßnahmensteckbriefe Motorisierter Individualverkehr (MIV)

3. Maßnahmensteckbriefe Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

4. Maßnahmensteckbriefe Radverkehr (RAD)

5. Maßnahmensteckbriefe Fußverkehr (FUSS)

6. Maßnahmensteckbriefe Multimodalität (MULTI)

1. Ziele und Vorgehensweise

Was ist ein Mobilitätskonzept?

Zielsetzung:

Entwicklung eines integrierten Handlungskonzeptes mit konkreten Lösungsansätzen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität.

- Betrachtung aller Verkehrsarten mit kommunalem Bezug
 - **Motorisierter Individualverkehr** (Pkw, Lkw, Lieferverkehre, Ruhender Verkehr)
 - **ÖPNV** (Busverkehr, Schienenpersonennahverkehr, Bedarfsverkehre)
 - **Radverkehr und Fußverkehr** (Nahmobilität)
 - **Trends & Innovationen** (Mikromobilität, E-Mobilität, On-Demand, Sharing-Angebote, Autonomes Fahren, Digitalisierung, usw.)
 - **Mobilitätsmanagement** (Multimodalität, Mobilstationen, Information, Öffentlichkeitsarbeit, Einbindung der Akteure, Monitoring, usw.)

Ergebnis:

Maßnahmenkatalog aus einem abgestimmten Leitbild zur Entwicklung der Mobilität mit kurz-, mittel-, und langfristigen Strategien.



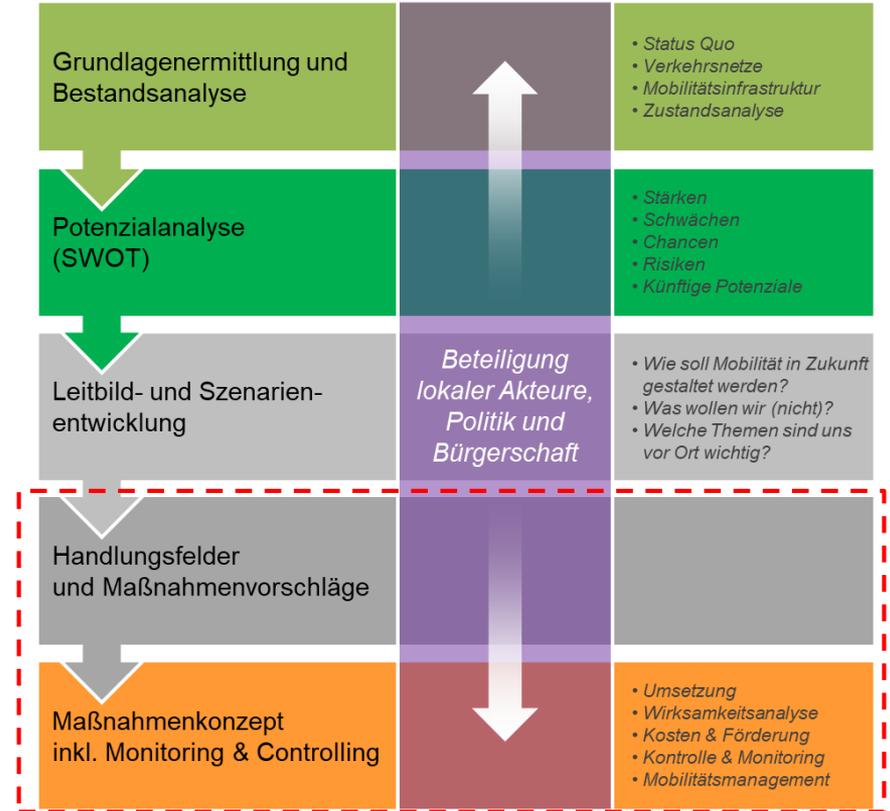
Vorgehensweise

Insgesamt können fünf Arbeitsschritte unterschieden werden:

- Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse (inkl. Verkehrszählung, Haushaltsbefragung)
- Potenzialanalyse (SWOT)
- Leitbild- und Szenarientwicklung
- Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge
- Maßnahmenkonzept (inkl. Monitoring & Controlling)

Die Aufstellung des Mobilitätskonzeptes ist ein kommunikativer Prozess, bei dem die Akteure vor Ort kontinuierlich in das Projekt mit eingebunden werden. Unter Einbeziehung der Kommunalpolitik, der Kommunalverwaltung, der Verkehrsunternehmen, wichtiger Interessenverbände sowie der Bürgerschaft wird das Konzept erstellt.

Aktuell befinden wir uns in der Maßnahmenkonzeption.
Der Abschluss des Mobilitätskonzeptes ist für das 1. Quartal 2024 vorgesehen.



Folgende Grundlagen und Konzepte sind bei der Maßnahmenkonzeption eingeflossen:

- NVP Kreis Gütersloh 2017
- Dorfentwicklungskonzepte Bornholte-Bahnhof (2015), Kaunitz (2022) und Sürenheide (2022)
- Entwicklungskonzept Verl 2030 (2018)
- Entwicklungsstudie Eiserstraße (2020)
- Gutachten zur ÖPNV-Ergänzung für die Stadt Verl (2017)
- TWE-Reaktivierung Multimodales Verkehrskonzept
- AuToRail OWL
- Gesamtkonzept Rad- und Fußverkehr (2015)
- Betriebskonzept ÖPNV-Konzept Taxi Verl

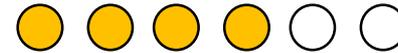
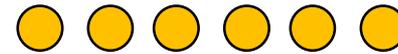
Im nächsten Schritt werden die Maßnahmen mit Verwaltung und Politik abgestimmt und in entsprechende Maßnahmensteckbriefe übertragen. Im Bericht werden die Maßnahmen textlich und grafisch dargestellt sowie abschließend in einem kompakten Steckbrief mit den wichtigsten Infos beschrieben. Die hiesige Darstellung ist speziell für den Lenkungskreis und Projektbeirat.

Legende

Klimaschutz

-  Geringe klimaschützende Wirkung
-  Mittlere klimaschützende Wirkung
-  Hohe klimaschützende Wirkung

Umsetzungszeitraum

-  Kurzfristige Umsetzung
-  Mittelfristige Umsetzung
-  Langfristige Umsetzung

Kostenschätzung (wenn möglich, grober Betrag)

-  Geringe Kosten zu erwarten
-  Mittlere Kosten zu erwarten
-  Hohe Kosten zu erwarten

MIV-Maßnahmen

MIV 1 – MIV-Konzept

MIV 2 – Verflüssigung des Verkehrs

MIV 3 – Errichtung Kreisverkehre

MIV 4 – Förderung und Ausbau der Ladeinfrastruktur

MIV 5 – Modellprojekt „Autoarmes Quartier“

ÖPNV – Maßnahmen

ÖPNV 1 – Reaktivierung TWE-Strecke bis Paderborn

ÖPNV 2 – Errichtung Haltepunkt Westring

ÖPNV 3 – Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Buslinienetz im Zuge der Reaktivierung der TWE

ÖPNV 4 – AuToRail OWL

ÖPNV 5 – Schnellbus nach Bielefeld

ÖPNV 6 – Regionalbus nach Rietberg

ÖPNV 7 – Neubau Bahnhofsvorplatz Verl

ÖPNV 8 – Einsatz fossilfreier Busse

ÖPNV 9 – ÖPNV-Barrierefreiheit

ÖPNV 10 – Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Haltestellennetz

ÖPNV 11 – Einführung ÖPNV-Taxi

ÖPNV 12 – Schaffung eines höherwertigeren ÖPNV-Anschlusses aus/ nach Bielefeld

RAD – Maßnahmen

RAD 1 – Hauptradnetz

RAD 2 – Fahrradstraßennetz

RAD 3 – Ausbau von Radabstellanlagen an bedeutenden Zielen

RAD 4 – Städtisches Förderprogramm zur Errichtung hochwertiger Radabstellanlagen

RAD 5 – Radstation/ Fahrradparkhaus Bahnhofsvorplatz Verl

RAD 6 – Radpremiumroute Verl – Gütersloh

RAD 7 – Radpremiumroute Verl – Bielefeld

RAD 8 – Leitfaden zu Umlaufsperrern

RAD 9 – Mitgliedschaft in der AGFS

RAD 10 – Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen im Radverkehr

FUSS – Maßnahmen

FUSS 1 – Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards

FUSS 2 – Fußgängerfreundliche Querungsanlagen

FUSS 3 – Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden

FUSS 4 – Pflege und Wartung von Grünwegen und Pättken

MULTI – Maßnahmen

MULTI 1 – Errichtung von Mobilstationen

MULTI 2 – Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements

MULTI 3 – Erweiterung des Kommunalen Mobilitätsmanagements

MULTI 4 – Mobilitätsmanagement an Schulen

MULTI 5 – Mobilitätsmanagement Schulzentrum

2. MIV

- MIV 1** MIV-Konzept
- MIV 2** Verflüssigung des Verkehrs
- MIV 3** Errichtung Kreisverkehre
- MIV 4** Förderung und Ausbau der Ladeinfrastruktur
- MIV 5** Modellprojekt „Autoarmes Quartier“

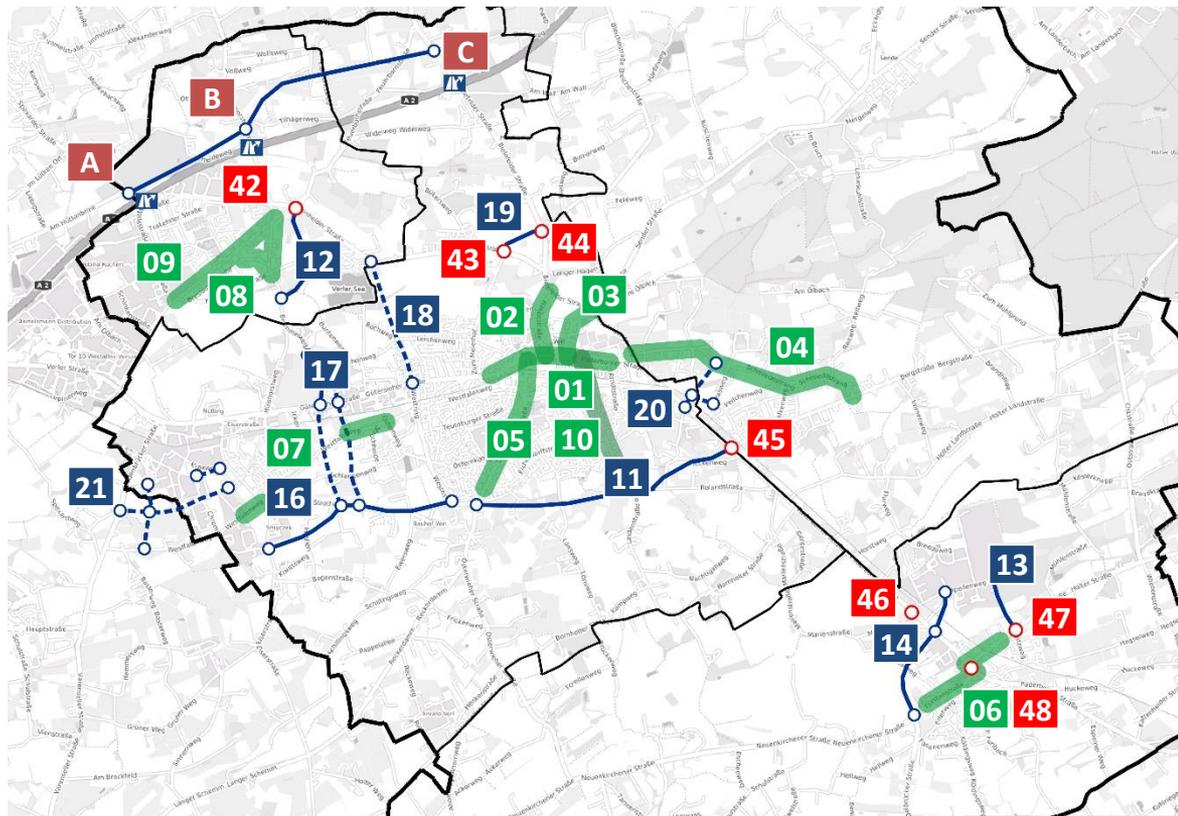
MIV 1 MIV-Konzept

Reduzierung Verkehrsmenge durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen

- Nr. 01: Paderborner Straße (L 757)
- Nr. 02: Hauptstraße
- Nr. 03: Poststraße
- Nr. 04: Schmiedestrang (Fahrradstraße)
- Nr. 05: Österwieher Straße (K 42)
- Nr. 06: Ortsdurchfahrt Kaunitz Holter Straße + Fürstenstraße (L 751)
- Nr. 07: Sperrung Westfalenweg beide Richt.
- Nr. 08: alter Brummelweg
- Nr. 09: Thaddäusstraße
- Nr. 10: Lindenstraße

Neubau von Straßen

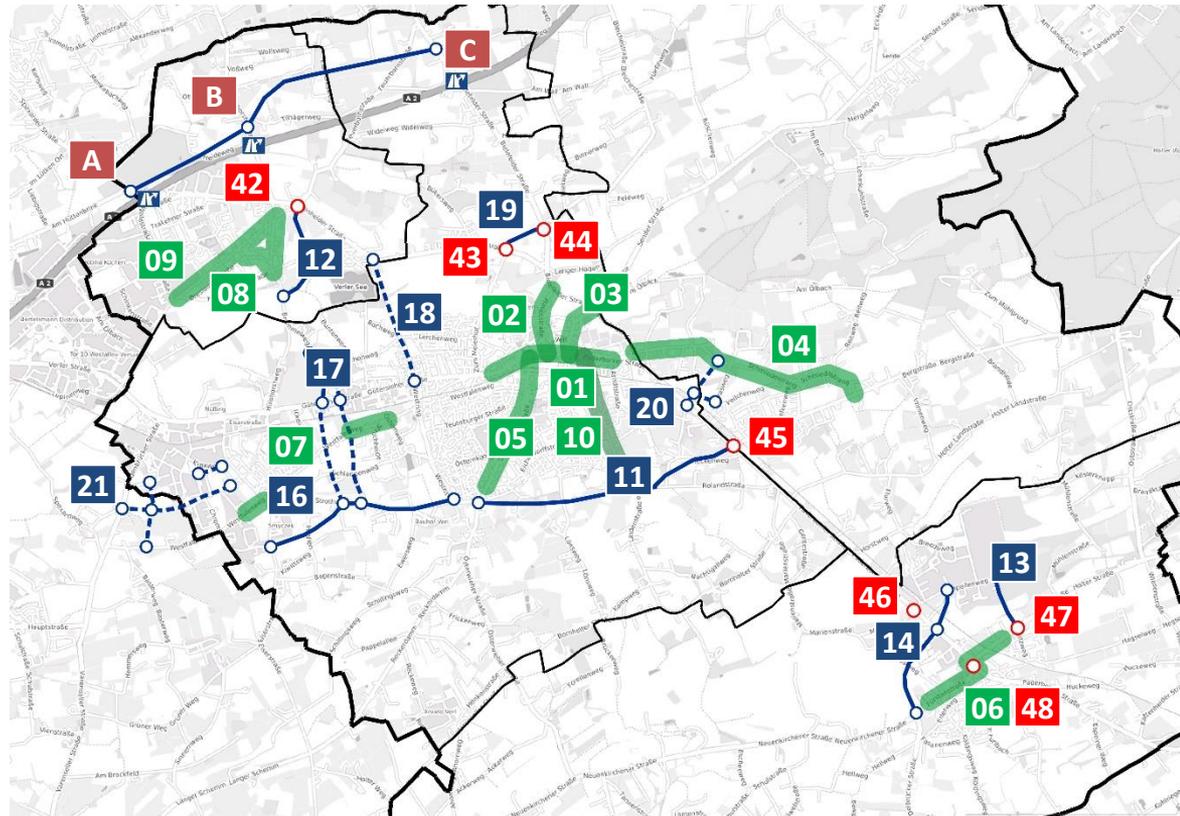
- Nr. 11: Südring mit Anbindung an die L 757
- Nr. 12: Umfahrung Brummelweg in Ortslage
- Nr. 13: Anbindung Kapellenweg an Holter Str.
- Nr. 14: Westumgehung Kaunitz + Durchbindung Kapellenweg
- Nr. 16: Durchbindung Chromstr./ Strothweg + Westfalenweg



MIV 1 MIV-Konzept

Neubau von Straßen

- Nr. 17: Neue Westumgehung Strothweg/ Gütersloher Str. + Umgehung Brummelweg
- Nr. 18: Alternative Westumgehung durch Verlängerung und Ausbau Rebhuhnweg + Anschluss an die Sürenheider Straße (L 787) bei Anschlussstelle A2 Bielefelder Straße
- Nr. 19: Durchbindung Zum Meierhof/ Bielefelder Str.
- Nr. 20: Neue Verbindungsstraßen und Schließung des Veilchenweges im Zuge von Wohnbauflächenentwicklung in Bornholte-Bahnhof
- Nr. 21: Neubau Beckhoff Automation mit möglichen Erschließungsstraßen und besserer Radinfrastruktur



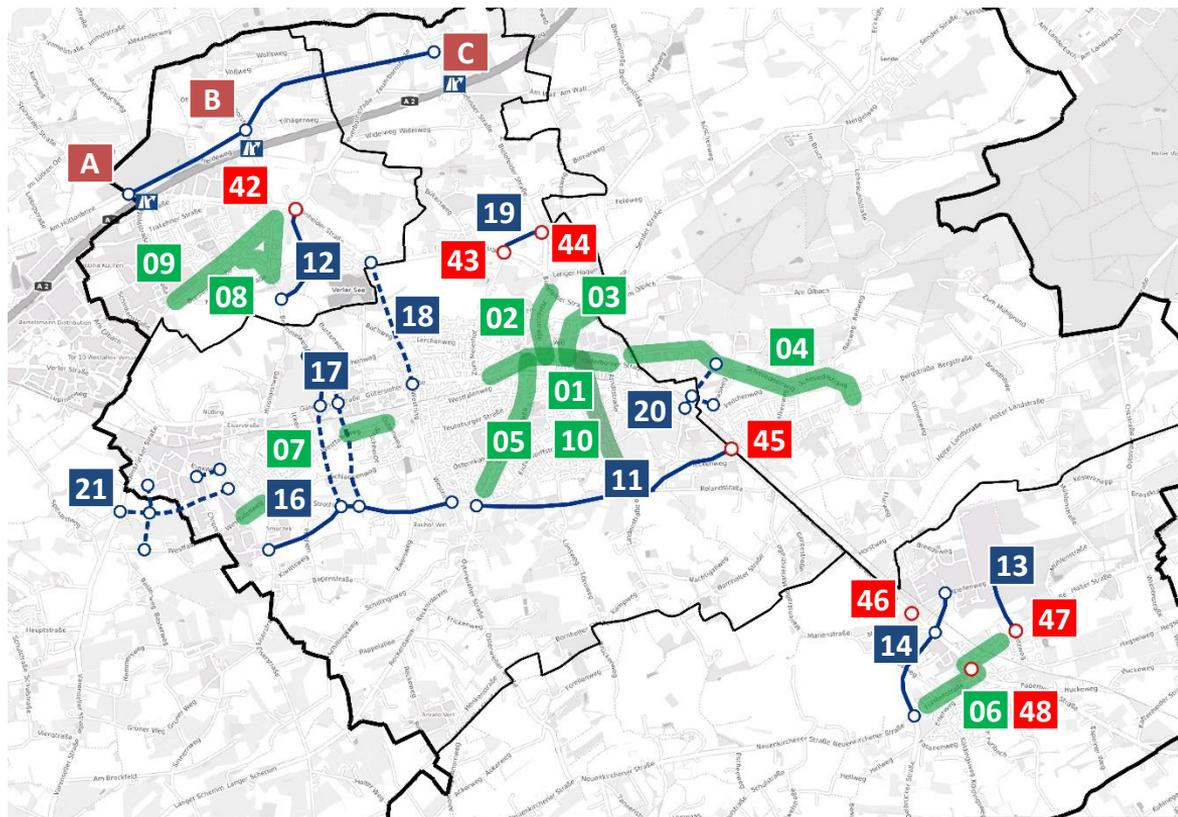
MIV 1 MIV-Konzept

Knotenpunkte

- Nr. 42: KVP Sürenheider Straße/ Feuerbornstr.
- Nr. 43: KVP Zum Meierhof/ Sürenheider Straße
- Nr. 44: KVP Eckenkamp/ Bielefelder Straße
- Nr. 45: KVP Bergstraße/ Paderborner Straße
- Nr. 46: KVP Kapellenweg/ Paderborner Straße
- Nr. 47: KVP Peitzweg/ Holter Straße
- Nr. 48: KVP Fürstenstraße/ Paderborner Straße

Anschlussstelle A2

- A: Neue Anschlussstelle A2 Sürenheide und Querverbindung GE-Gebiet an der A2
- B: Neue Anschlussstelle A2 Isselhorster Str. und Querverbindung GE-Gebiet an der A2
- C: Neue Anschlussstelle A2 Bielefelder Str. und Querverbindung GE-Gebiet an der A2



MIV 1 MIV-Konzept

Beschreibung: Maßnahmennetzfall 3b

Ziel des Konzeptes ist die Entlastung der Ortskerne vom MIV und Lkw-Verkehr sowie die Stärkung des Umweltverbundes. Viele Maßnahmenvorschläge zur Stärkung des Umweltverbundes hängen aufgrund von Verls hoher Verkehrsbelastung von der Herausnahme des Verkehrs bzw. Umlenkung der Verkehre ab. Aufgrund von fehlenden Ortsumgehungen wird der gesamte MIV inkl. des Lkw-Verkehrs durch die Ortsteile geführt. Hiervon sind maßgeblich Verl-Mitte und Kaunitz betroffen. Im Rahmen der Berechnung von verschiedenen singulären und kombinierten Planfällen in allen Ortsteilen, sind diese zu sinnvollen Maßnahmennetzfällen gebündelt worden. Im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Verkehr am 07.02.2023 ist der **Maßnahmennetzfall 3b mit Ergänzungen** zur weiteren strategischen Entwicklung des IMOK beschlossen worden.

Durch die Umsetzung der Planfälle im Maßnahmennetzfall 3b ergeben sich Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung und -lenkung innerhalb der Ortskerne (s. Folie 16) sowie weitere orts- und landschaftsgestalterische Möglichkeiten (s. Dorfentwicklungskonzepte). Zudem können neue, großflächige Lkw-Routen zur Umfahrung der sensiblen Bereiche, ohne logistische Abläufe zu stören, ausgewiesen werden.

Reduzierung Verkehrsmenge durch verkehrsorga. Maßnahmen (teilweise Voraussetzung Neubau von Straßen (s. ff. Folie))

- Nr. 01: Paderborner Straße (L 757): Tempo 30, Führung Radverkehr auf der Fahrbahn, Erhöhung der Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende (Abhängigkeit Umsetzung Maßnahme Nr. 11)
- Nr. 02: Hauptstraße: bauliche Anpassung, Tempo 20, Führung Radverkehr auf der Fahrbahn, Erhöhung der Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende
- Nr. 03: Poststraße: bauliche Anpassung, Tempo 30, Führung Radverkehr auf der Fahrbahn, Erhöhung der Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende
- Nr. 04: Schmiedestrang (Fahrradstraße): bauliche Anpassung, Markierungsarbeiten zur Stärkung des Fahrradstraßencharakters
- Nr. 05: Österwieher Straße (K 42): Tempo 30, Führung Radverkehr auf der Fahrbahn, Erhöhung der Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende
- Nr. 06: Ortsdurchfahrt Kaunitz Holter Straße + Fürstenstraße (L 751): Tempo 30, Führung Radverkehr auf der Fahrbahn, Erhöhung der Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende (Abhängigkeit Umsetzung Maßnahme Nr. 13 + Nr. 14)
- Nr. 07: Sperrung Westfalenweg in beiden Richtungen zur Verkehrsberuhigung + Reduzierung Schwerlastverkehr im Bereich Verl-West
- Nr. 08: bauliche Anpassung Eichweg/ Brummelweg (ggf. verkehrsberuhigter Bereich), Erhöhung der Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende (Abhängigkeit Umsetzung Maßnahme Nr. 12)
- Nr. 09: Thaddäusstraße: Tempo 30

MIV 1 MIV-Konzept

Reduzierung Verkehrsmenge durch verkehrsorga. Maßnahmen

- Nr. 10: Lindenstraße: Tempo 30, Führung Radverkehr auf der Fahrbahn, ÖPNV-Erschließung durch das ÖPNV-Taxi und/ oder mögliche Stadtbuslinie

Neubau von Straßen

- Nr. 11: Ortsumgehung Verl: südliche Verlängerung Westring bis Paderborner Straße + Anschluss Knotenpunkt Bergstraße/ Paderborner Straße mit einem KVP (Südumgehung)
- Nr. 12: Ostumgehung Sürenheide ab Alter Ölbach über Zollhausweg mit Anschluss Knotenpunkt Sürenheider Straße/ Feuerbornstraße mit einem KVP (42) (Westumgehung)
- Nr. 13: Erschließung Gewerbegebiet Kaunitz: Kapellenweg – Holter Straße
- Nr. 14: Westumgehung Kaunitz + Durchbindung Kapellenweg
- Nr. 16: Eiserstraße mit Durchbindung Chromstr./ Strothweg + Westfalenweg

- Nr. 17: Westumgehung Verl durch südliche Verlängerung bis Westring (11) + Ausbau Strothweg und Westweg oder Neutrassierung + Anschluss Brummelweg (ohne oder bei neuer Anschlussstelle A2) Sürenheider Straße oder Isselhorster Straße (A/ B) (Kombination Süd- und Westumgehung)
- Nr. 18: Alternative Westumgehung durch Verlängerung und Ausbau Rebhuhnweg + Anschluss an die Sürenheider Straße (L 787) bei Anschlussstelle A2 Bielefelder Straße (C) (Variante Westumgehung)
- Nr. 19: Durchbindung Eckernkamp/ Zum Meierhof/ Sürenheider Straße und Eckernkamp/ Bielefelder Straße/ Bleichestraße mit Kreisverkehren
- Nr. 20: Neue Verbindungsstraßen und Schließung des Veilchenweges im Zuge von Wohnbauflächenentwicklung in Bornholte-Bahnhof
- Nr. 21: Neubau Beckhoff Automation mit möglichen Erschließungsstraßen und besserer Radinfrastruktur
- Nr. A/ B/ C: Neue Anschlussstelle A2: Sürenheider Straße, Isselhorster Straße oder Bielefelder Straße mit Querverbindung Gewerbegebiet (GE-Gebiet) an der A2

MIV 1 MIV-Konzept

Knotenpunkte

- Nr. 42: KVP Sürenheider Straße/ Feuerbornstraße: Verflüssigung des Verkehrs
- Nr. 43: KVP Eckernkamp/ Zum Meierhof/ Sürenheider Straße: Verflüssigung des Verkehrs
- Nr. 44: KVP Eckernkamp/ Bielefelder Straße/ Bleichestraße: Verflüssigung des Verkehrs
- Nr. 45: KVP Bergstraße/ Paderborner Straße: Verflüssigung des Verkehrs
- Nr. 46: KVP Kapellenweg/ Paderborner Straße: Verflüssigung des Verkehrs
- Nr. 47: KVP Peitzweg/ Holter Straße: Verflüssigung des Verkehrs
- Nr. 48: KVP Fürstenstraße/ Paderborner Straße: Verflüssigung des Verkehrs

Anschlussstelle (AS) A2

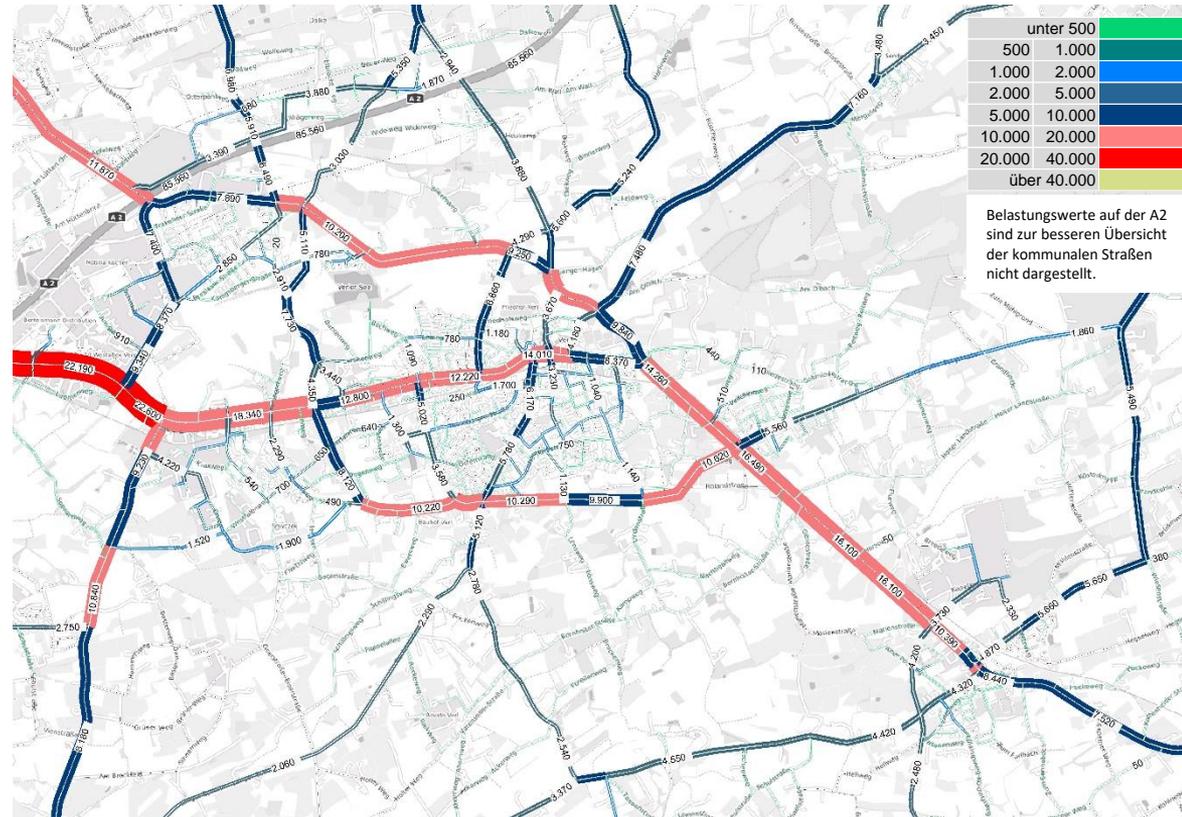
- A: Neue Anschlussstelle A2 Sürenheide und Querverbindung GE-Gebiet an der A2: Anbindung über die Sürenheider Straße
- B: Neue Anschlussstelle A2 Isselhorster Str. und Querverbindung GE-Gebiet an der A2: Anbindung über Isselhorster Straße
- C: Neue Anschlussstelle A2 Bielefelder Str. und Querverbindung GE-Gebiet an der A2: Anbindung über Bielefelder Straße

Unter der Berücksichtigung der drei aufgeführten Autobahnanschlüsse ergeben sich die vier nachfolgenden möglichen Maßnahmennetzfälle, welche die zuvor aufgeführten Planfälle enthalten (außer autobahnabhängige Maßnahmen). Nachfolgend sind die Maßnahmennetzfälle mit den Verkehrsbelastungen dargestellt. Die Differenzkarten, welche die Verkehrszu- oder abnahmen gegenüber der Nullprognose 2035 zeigen, sind dem Anhang zu entnehmen (ab Folie 123).

MIV 1 MIV-Konzept

Beschreibung: Maßnahmennetzfall 3b ohne neue AS A2

Anmerkung Abbildung Durchschnittliche Tägliche Verkehrsbelastung (DTV) 2035: In der Abbildung sind die Verkehrsbelastungen im Verler Straßennetz für den Prognosezeitraum 2035 inklusive der Umsetzung des Maßnahmennetzfalls 3b **ohne neue Autobahnanschlussstelle an der A2** dargestellt. Die Nullprognose beinhaltet die Verkehrszu- und -abnahmen im Prognosezeitraum 2035 unter Berücksichtigung feststehender siedlungs- und infrastruktureller Entwicklungen (Bevölkerungszunahme auf ca. 30 Tsd. EW, TWE, Schnellbus Bielefeld).

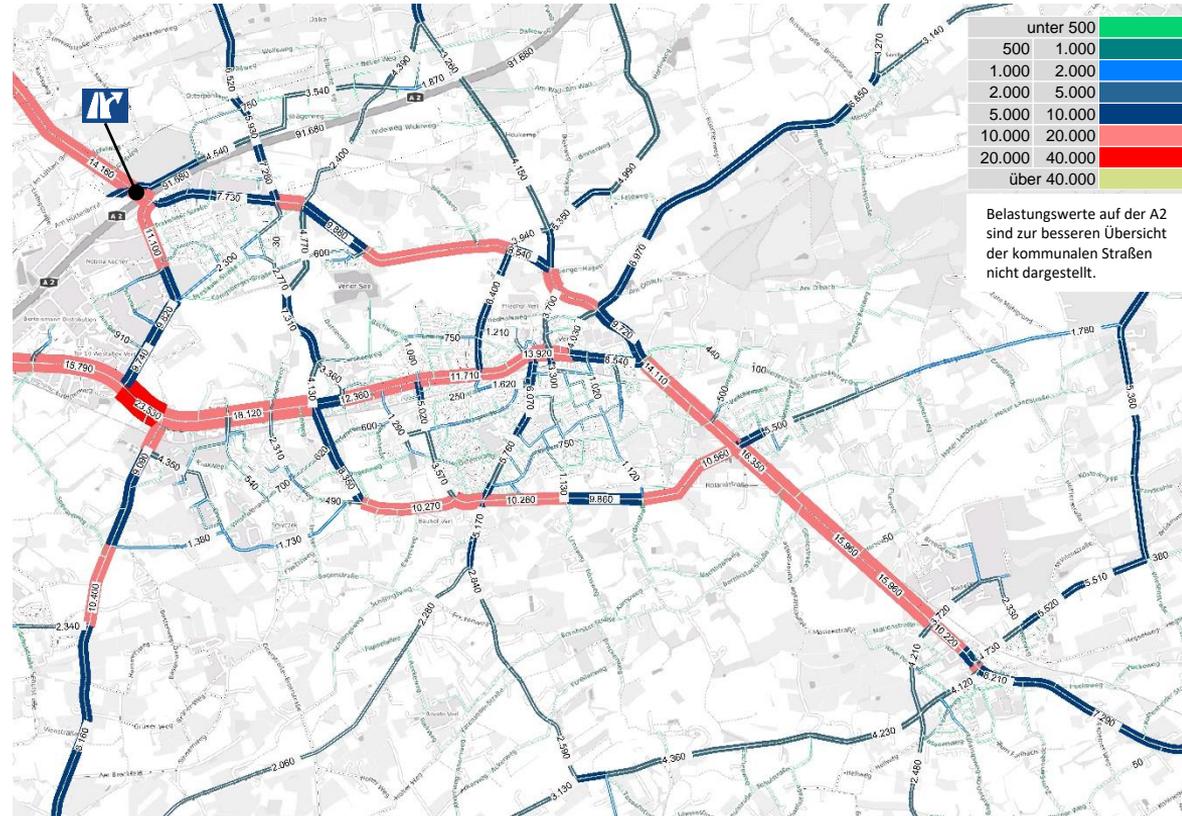


MIV 1 MIV-Konzept

Beschreibung: Maßnahmenetzfall 3b + neue AS A2 (A)

Anmerkung Abbildung Durchschnittliche Tägliche Verkehrsbelastung (DTV) 2035:

In der Abbildung sind die Verkehrsbelastungen im Verler Straßennetz für den Prognosezeitraum 2035 inklusive der Umsetzung des Maßnahmenetzfalls 3b + **neue Autobahnanschlussstelle an der A2 Sürenheider Straße** dargestellt. Die Nullprognose beinhaltet die Verkehrszu- und -abnahmen im Prognosezeitraum 2035 unter Berücksichtigung feststehender siedlungs- und infrastruktureller Entwicklungen (Bevölkerungszunahme auf ca. 30 Tsd. EW, TWE, Schnellbus Bielefeld).

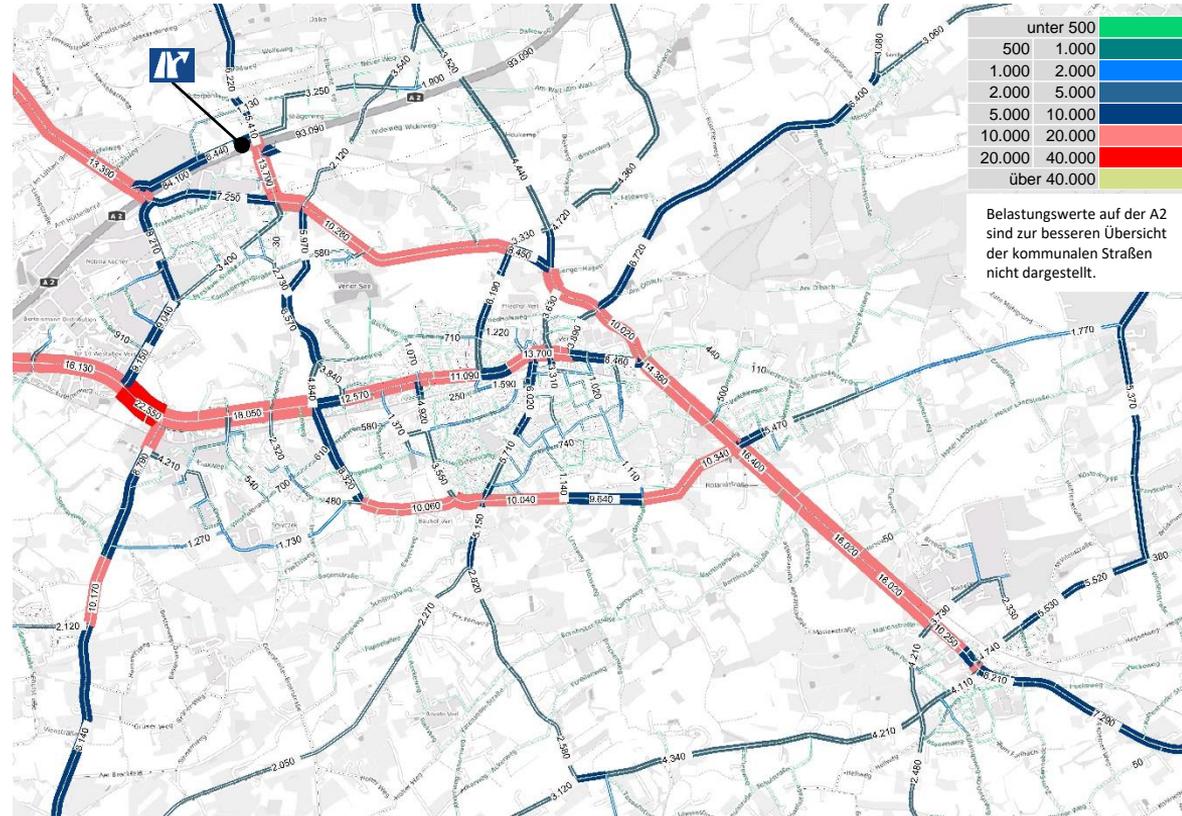


MIV 1 MIV-Konzept

Beschreibung: Maßnahmenetzfall 3b + neue AS A2 (B)

Anmerkung Abbildung Durchschnittliche Tägliche Verkehrsbelastung (DTV) 2035:

In der Abbildung sind die Verkehrsbelastungen im Verler Straßennetz für den Prognosezeitraum 2035 inklusive der Umsetzung des Maßnahmenetzfalls 3b + **neue Autobahnanschlussstelle an der A2 Isselhorster Straße** dargestellt. Die Nullprognose beinhaltet die Verkehrszu- und -abnahmen im Prognosezeitraum 2035 unter Berücksichtigung feststehender siedlungs- und infrastruktureller Entwicklungen (Bevölkerungszunahme auf ca. 30 Tsd. EW, TWE, Schnellbus Bielefeld).

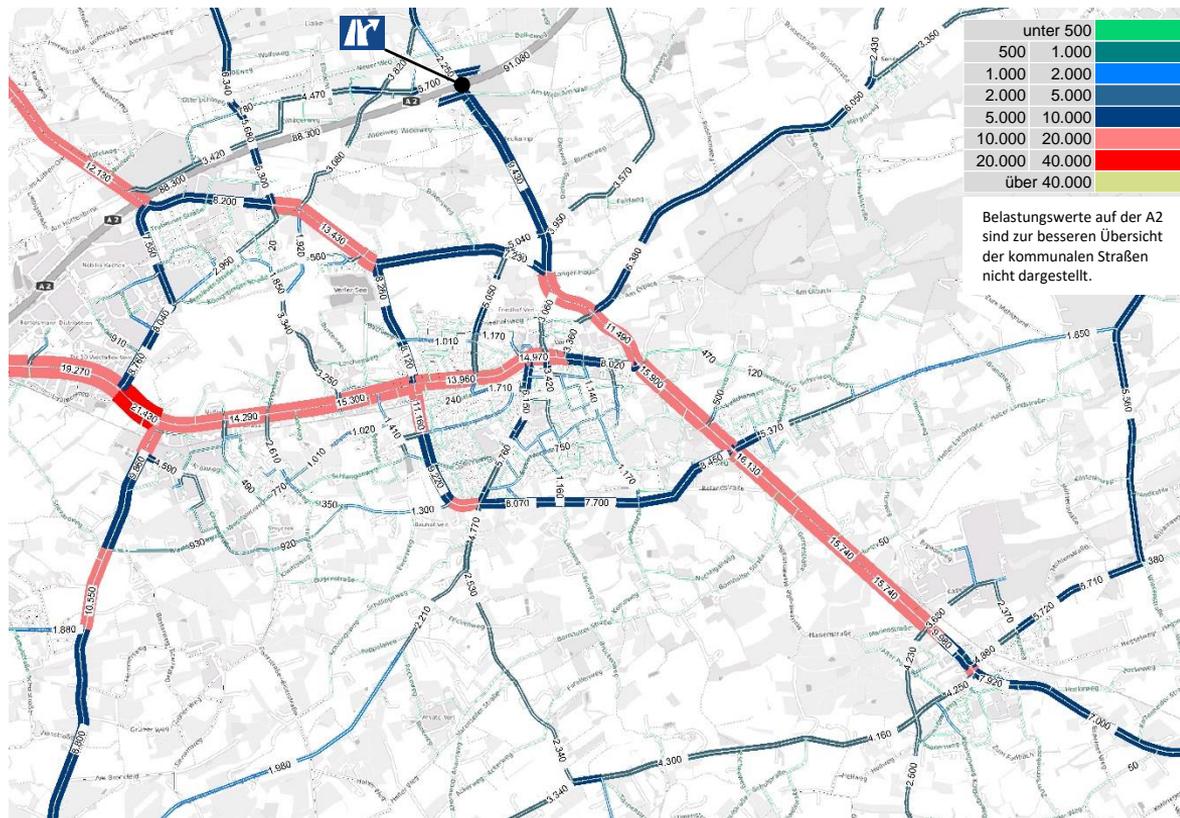


MIV 1 MIV-Konzept

Beschreibung: Maßnahmenetzfall 3b + neue AS A2 (C)

Anmerkung Abbildung Durchschnittliche Tägliche Verkehrsbelastung (DTV) 2035:

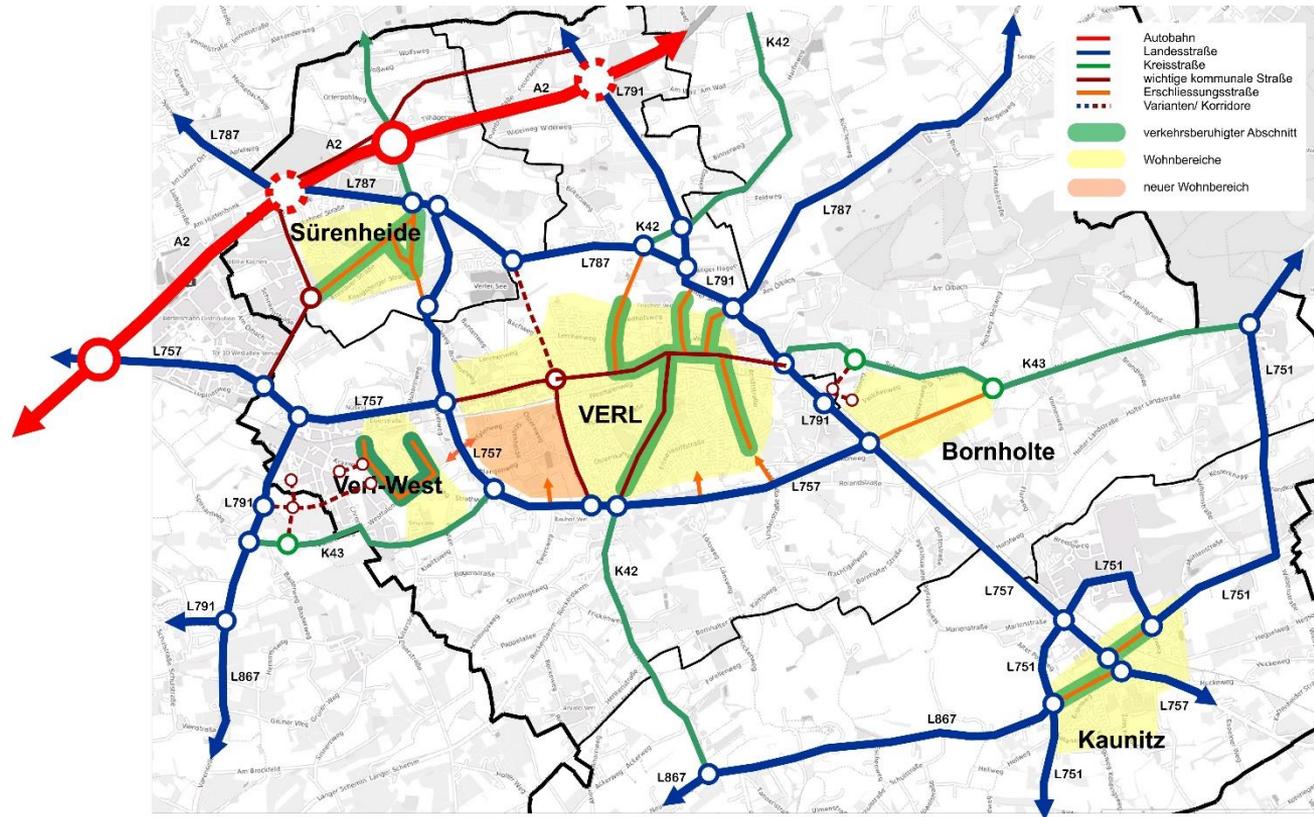
In der Abbildung sind die Verkehrsbelastungen im Verler Straßennetz für den Prognosezeitraum 2035 inklusive der Umsetzung des Maßnahmenetzfalls 3b + **neue Autobahnanschlussstelle an der A2 Bielefelder Straße** dargestellt. Die Nullprognose beinhaltet die Verkehrszu- und -abnahmen im Prognosezeitraum 2035 unter Berücksichtigung feststehender siedlungs- und infrastruktureller Entwicklungen (Bevölkerungszunahme auf ca. 30 Tsd. EW, TWE, Schnellbus Bielefeld).



MIV 1 MIV-Konzept

Beschreibung: Denkbare Netzkonzept klassifizierte Straßen

Durch die umfangreiche Umgestaltung und den Neubau von Straßen ergibt sich die Chance das klassifizierte Straßennetz neu auszurichten. Somit ergeben sich neben der Verkehrsberuhigung in den Ortskernen auch Möglichkeiten Straßen herabzustufen, d.h. Landes-/ Kreisstraßen in den Ortskernen werden in kommunale Straßen und damit in ihrer Netzbedeutung und Funktion für den übergeordneten Verkehr herabgestuft. Zukünftige Abstimmungen mit dem Kreis Gütersloh oder dem Landesbetrieb Straßen NRW sind dann nicht mehr notwendig. Anpassungen in der Ausgestaltung der Straßen, wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, kann die Stadt Verl eigenständig treffen.



MIV 1 MIV-Konzept

Ziel

- Verkehrsreduzierung in den Ortskernen
- Schaffung von Gestaltungsmöglichkeiten in den Ortskernen

Maßnahmenbündel MIV 3

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl, Kreis Gütersloh, Straßen.NRW, Flächeneigentümer

Umsetzungsschritte

- Schrittweise Umsetzung der Planfälle
- Abstimmung mit Baulastträgern
- Detailuntersuchungen der Planfälle auf Umsetzung und Umweltverträglichkeit
- Abstimmung mit Flächeneigentümern

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Verkehrsberuhigung der Ortskerne
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Klimaschutz



bezogen auf CO₂- und Lärmreduktion in den Ortskernen

Kostenschätzung

- Keine Schätzung möglich (umfangreiche Kostenübernahme durch Land und Bund)

Förderprogramm

-

Maßnahmensteckbriefe MIV

MIV 2 Verflüssigung des Verkehrs

Beschreibung

- Verlängerung der „Grünen Welle“ ab dem Westring bis nach Gütersloh
- LSA werden auf der Ost-West-Achse so geschaltet, dass beim Befahren des Straßenzuges mit einer bestimmten Geschwindigkeit jede LSA in ihrer Grünphase angetroffen wird (z.B. 50 km/h oder 70 km/h).

Ziel

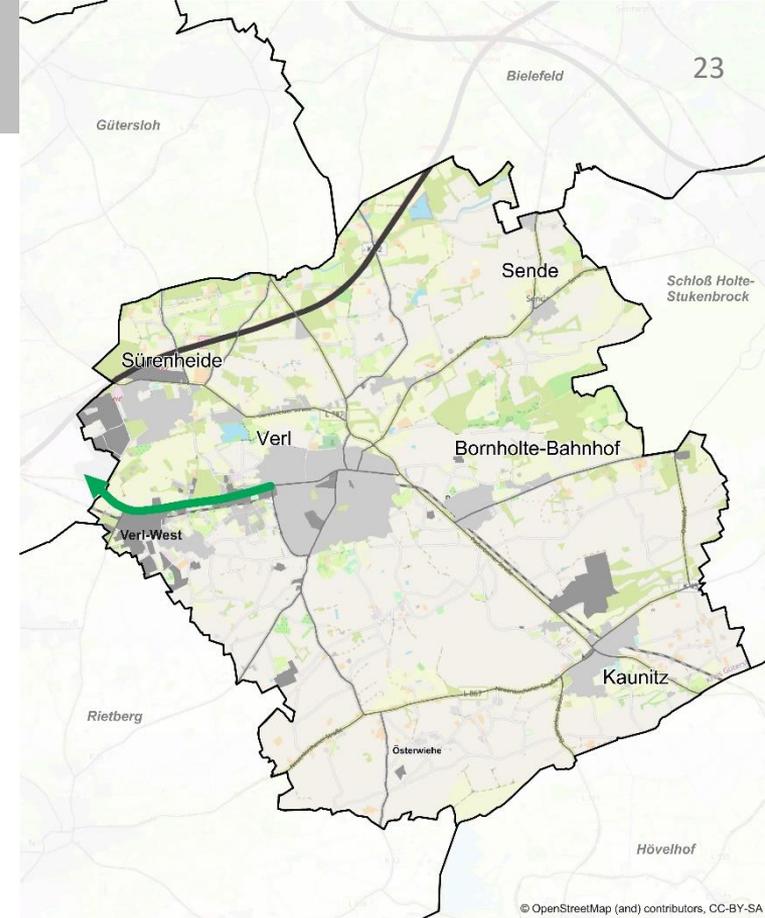
- Verflüssigung des Verkehrs
- Vermeidung von „stop and go“ und den damit verbundenen erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen

Maßnahmenbündel

MIV 3

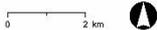
Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl, Kreis Gütersloh, Straßen.NRW



MIV 2 - Verflüssigung des Verkehrs

— „Grüne Welle“ Gütersloher Straße



MIV 2 Verflüssigung des Verkehrs

Umsetzungsschritte

- Erstellung eines Verkehrsgutachtens für die Gütersloher Straße/ Paderborner Straße

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Für die Stadt Verl ist die Maßnahme nicht kostenrelevant (Land)

Förderprogramm

-

Maßnahmensteckbriefe MIV

MIV 3 Errichtung Kreisverkehre (unabhängig vom MIV-Konzept)

Beschreibung

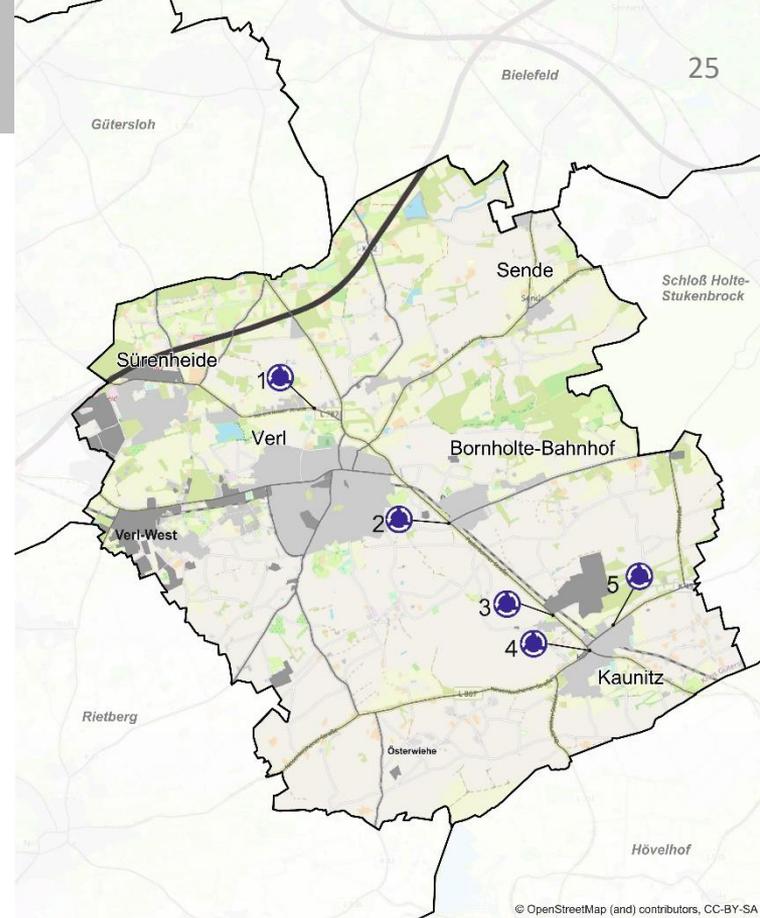
Die Errichtung von Kreisverkehrsplätzen (KVP) in Kombination mit der Verflüssigung des Verkehrs (MIV 2) trägt einerseits zur weiteren Verflüssigung des Verkehrs bei und andererseits reduzieren KVP die Lärm- und Schadstoffbelastungen durch „stop and go“. Zudem tritt ein geschwindigkeitshemmender Effekt auf, da KVP in der Regel nicht mit überhöhter Geschwindigkeit durchfahren werden können.

Folgende Knotenpunkte sind im Hinblick auf die Errichtung eines KVP zu prüfen:

1. Sürenheider Straße (L 787)/ Zum Meierhof
2. Bergstraße (K 43)/ Paderborner Straße (L 757)
3. Kapellenweg/ Paderborner Straße (L 757)
4. Fürstenstraße (L 751)/ Paderborner Straße (L 757)
5. Kapellenweg/ Holter Straße/ Peitzweg

Ziel

- Lenkung des Verkehrs
- Vermeidung von „stop and go“ und den damit verbundenen erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen



MIV 3 - Errichtung Kreisverkehr



Kreisverkehrsplatz (KVP)



MIV 3 Errichtung Kreisverkehre (unabhängig vom MIV-Konzept)

Maßnahmenbündel **MIV 2**

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl, Kreis Gütersloh, Straßen.NRW

Umsetzungsschritte

- Erstellung eines Verkehrsgutachtens für die jeweiligen Knotenpunkte zur Leistungsfähigkeit (<25.000 DTV/24h in der Summe an allen Zufahren)
- Baulicher Nachweis

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Klimaschutz



Kostenschätzung

- >500.000 Euro pro Kreisverkehrsplatz

Förderprogramm

-

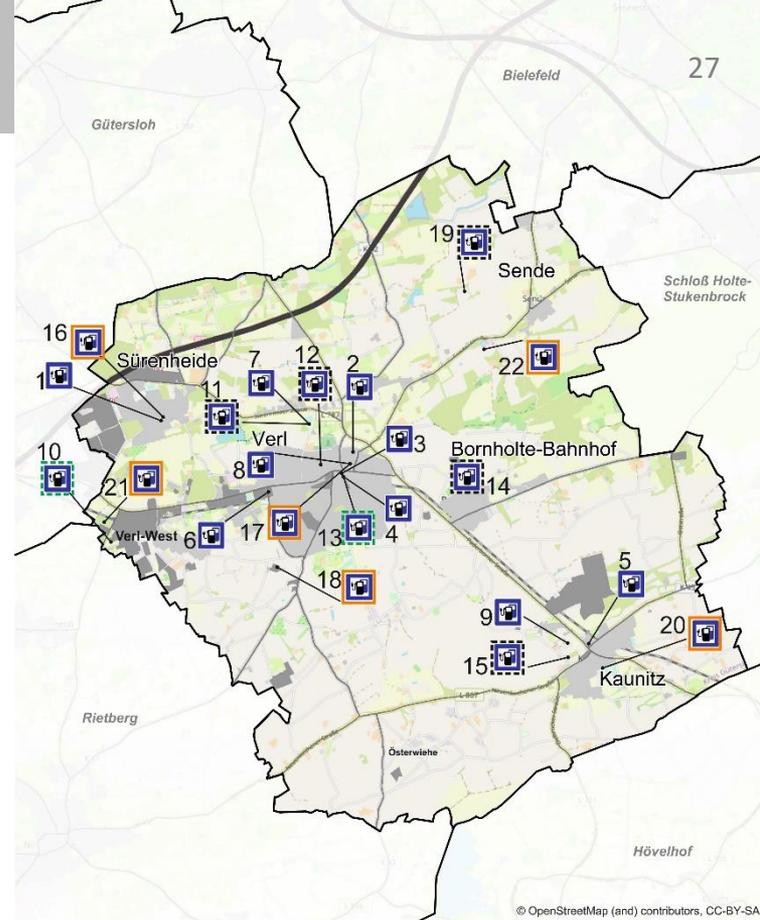
MIV 4 Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur

Beschreibung

Aufgrund der ländlich geprägten und flächenintensiven Struktur in Verl wird der Kfz-Verkehr auch weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Ziel muss es sein, diesen im Hinblick auf die nationalen und europaweiten Zielsetzungen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen klimaneutral zu betreiben, d.h. nicht nur der Betrieb der Fahrzeuge, sondern auch die Herstellung des Energieträgers sind umweltfreundlich abzuwickeln (regenerative Energien).

Bundesweit ist die Zielmarke von rund 15,0 Mio. zugelassenen E-Fahrzeugen und die Errichtung von 1,0 Mio. öffentlicher Ladestationen bis 2030 ausgerufen worden. Eine Ladesäule verfügt i. d. R. über zwei Ladepunkte. In der Stadt Verl existieren bereits an folgenden Punkten jeweils **öffentliche/ halböffentliche Ladesäulen im Bestand**:

1. Sürenheide: 1 Ladesäule Thaddäusstraße
2. Verl-Mitte: 2 Ladesäulen Stellplatzanlage Sender Straße
3. Verl-Mitte: 2 Ladesäulen Delphos-Platz
4. Verl-Mitte: 1 Ladesäule Marktplatz
5. Kaunitz: 1 Ladesäule Alter Schulhof
6. Verl-Mitte: 1 Ladesäule am Discounter Westring (LIDL)
7. Verl-Mitte: 1 Ladesäule am Freibad
8. Verl-Mitte: 2 Ladesäulen am Rathaus 2023
9. Kaunitz: 2 Ladesäulen am Elli Markt



MIV 4 - Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur



öffentliche/ halböffentliche Ladesäule im Bestand



städtische Ladesäule im Bestand



öffentliche/ halböffentliche Ladesäule in Planung



öffentliche/ halböffentliche Schnellladesäule in Planung



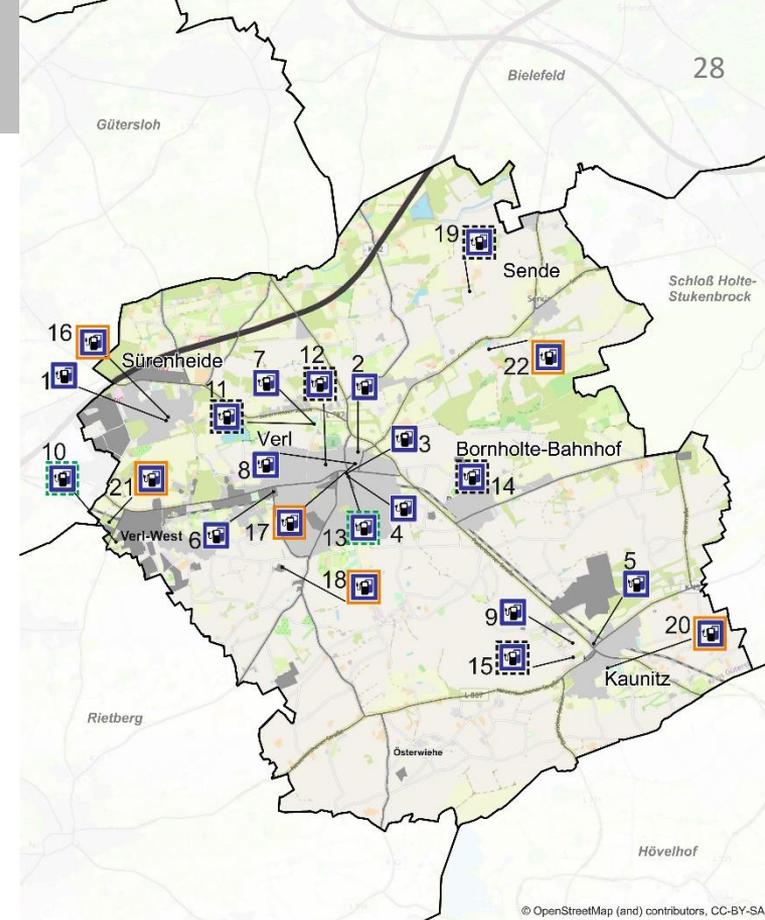
MIV 4 Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur

Folgende **öffentliche/ halböffentliche Ladesäule** sind in Planung:

10. Verl-West: Schnellladepark an der Stahlstraße geplant
11. Verl-Mitte: Ladesäulen für Wohnmobile am Freibad geplant
12. Verl-Mitte: 1 Ladesäule am Schulzentrum/ Hallenbad geplant
13. Verl-Mitte: 1 Schnellladesäule am Marktplatz geplant
14. Bornholte-Bahnhof: 1 Ladesäule geplant (ohne Pfeil)
15. Kaunitz: Ladesäulen für Wohnmobile an der Ostwestfalenhalle geplant

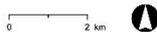
Darüber hinaus gibt es weitere Standorte, die nur einem beschränkten Nutzerkreis zur Verfügung stehen (**private Ladesäulen im Bestand**):

16. Sürenheide: 2 Ladepunkte Städt. KiTa Im Zwergenland
17. Verl-Mitte: 5 Ladepunkte Rathaus Verl
18. Verl-Mitte: 5 Ladepunkte Bauhof/ Wertstoffhof
19. Sende: 2 Ladepunkte Städt. KiTa Abenteuerland nach Umbau
20. Kaunitz: 2 Ladepunkte Städt. KiTa Kleine Strolche
21. Verl-West: 1 Ladepunkt Kläranlage
22. Sende: 1 Ladepunkt Kläranlage



MIV 4 - Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur

-  öffentliche/ halböffentliche Ladesäule in Planung
-  öffentliche/ halböffentliche Ladesäule im Bestand
-  städtische Ladesäule im Bestand
-  öffentliche/ halböffentliche Schnellladesäule in Planung



MIV 4 Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur

Da es in der Stadt Verl bereits ein gutes öffentliches Ladeangebot gibt, welches vom Stadtwerk Verl ausgebaut wird, ist künftig der Ausbau von Lademöglichkeiten im privaten Bereich bedeutsam. Der überwiegende Teil der Verler Bevölkerung lebt in Einzel- oder Doppelhäusern mit einem eigenen Stellplatz an dem künftig das E-Fahrzeug geladen werden kann. Laut der Nationalen Leitstelle für Ladeinfrastruktur finden bereits 85 % der Ladevorgänge an privaten Wallboxen oder am Arbeitsplatz statt (76-88 % im Jahr 2030). Im ländlichen Raum wird zudem der Schlüssel von E-Fahrzeugen auf öffentliche Ladeinfrastruktur mit 23:1 angegeben (2030).

Folgende Punkte sind beim Ausbau der Ladeinfrastruktur in Verl zu beachten:

- Schaffung von Ladeinfrastruktur in privaten Haushalten
→ Stadt übernimmt beratende Funktion
- Schaffung von Lademöglichkeiten durch private Betreiber (Einzelhandel/ Versorgungsstandorte, Energiekonzerne usw.) auf öffentlichen/ halböffentlichen Flächen
→ Stadt geht aktiv auf die Unternehmen zu und übernimmt eine beratende Funktion
- Kombination mit Ladesäulen für E-Bikes/ Pedelecs

Darüber hinaus ist zu beachten, dass durch die zunehmende Anzahl an E-Fahrzeugen auch die Ladevorgänge in privaten Haushalten via Wallbox zunehmen und damit die Netzinfrastruktur mitunter überlasten können. Daher ist mit einem langfristigen Netzausbau mit ausreichenden Kapazitäten oder smarten Tarifmodellen (z. B. Reservierbarkeit von E-Stellplätzen, Vergünstigungen beim Laden außerhalb der Ladespitzen), um die bestehenden Netzkapazitäten ohne weiteren Ausbau effizient nutzen zu können (Ladelastrmanagement). Die Kombination von Wallboxen mit einer Photovoltaikanlage kann hierbei ein weiterer Hebel sein, um die benötigten Netzkapazitäten und eine umweltfreundliche Stromproduktion zu kombinieren.

MIV 4 Förderung und Ausbau Ladeinfrastruktur

Ziel

- Förderung der E-Mobilität
- Etablierung von emissionsfreien Fahrzeuge in zentralen Bereichen zur Verbesserung der Luftqualität
- Unterstützung nachhaltiger Mobilität in der Bevölkerung

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl, Stadtwerk Verl, Private

Maßnahmenbündel

-

Umsetzungsschritte

- Erstellung eines Konzeptes zur Förderung der E-Mobilität



E-Ladesäule mit jeweils zwei Ladepunkten in Sürenheide & Kaunitz (Eigene Aufnahmen)

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Erhöhung der Anzahl an E-Fahrzeugen
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Abhängig von der jeweiligen Leistung und den Standortvoraussetzungen

Förderprogramm (für Privatpersonen)

- Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“ (insbesondere Unternehmen des Einzelhandels sowie des Hotel- und Gastgewerbes)
- KfW-Förderrichtlinie 441 für eine Ladestation mit bis zu 22 kW Leistung, Schutz vor Überlastung des örtlichen Stromnetzes und bei Verwendung von 100 % Grünstrom (z. B. durch eine Photovoltaikanlage, die ebenfalls förderfähig ist); Pauschaler Zuschuss ab 900,00 Euro

MIV 5 Modellprojekt „Autoarmes Quartier“

Beschreibung

Die Stadt Verl wird bis zum Prognosejahr 2035 laut dem Demografiebericht des Kreises Gütersloh von derzeit rund 25.500 Einwohnerinnen und Einwohnern (EW) auf ca. 27.300 EW anwachsen. Hinzu kommen die geplanten Wohn- und Gewerbeflächen, welche auf der am 25.03.2021 vom Rat der Stadt Verl beschlossenen Stellungnahme zum Entwurf des Regionalplans Ostwestfalen-Lippe 2035 beruhen, hinzugerechnet, so kann von einer Gesamtbevölkerungszahl von über 31.000 EW im Jahr 2035 ausgegangen werden.

Neben der Bevölkerungszahl werden auch die Quell- und Zielverkehre zunehmen. Um den Binnenverkehrsanteil zumindest punktuell zu senken, ist die Ausweisung eines autoarmen Quartiers angedacht. Dieses Quartier kann als Modellprojekt für weitere Quartiere dienen.

Für ein erstes Modellprojekt dieser Art böten sich neue Wohnbauflächen naher bestehender Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen an, um den Einsatz des eigenen Pkw per se zu reduzieren.

Hier bietet sich bspw. der angedachte Haltepunkt der TWE an, in dessen Umfeld ein autoarmes Quartier nahe der vorhandenen Versorgungseinrichtungen errichtet werden könnte. Zudem weist das potenzielle Quartier eine geringe Entfernung zum Ortskern auf (>2 km).

Ein autoarmes Quartier zeichnet sich durch folgende Elemente aus:

- Quartiersgarage/ Parkplatz am Siedlungsrand
- Anpassung Stellplatzschlüssel von derzeit 1,5 auf 1/ 0,75
- Verkehrsberuhigte Straßenzüge, die nur in dringenden Fällen befahren werden dürfen (Be- und Entladen) (Einsatzfahrzeuge und städtische Fahrzeuge ausgenommen)
- Generell nachhaltige Bauweise des Quartiers (wenig Flächenversiegelung, begrünte Dächer und/ oder Photovoltaikanlagen usw.)
- Voraussetzung ist ein Einzugsradius von ca. 400 m zur nächsten SPNV-Haltestelle und zu den Versorgungsstandorten
- Integration einer Mobilstation mit Sharingangeboten
- Integration einer Packstation z.B. an der Quartiersgarage/ Parkplatz

MIV 5 Modellprojekt „Autoarmes Quartier“

Ziel

- Förderung nachhaltiger Wohnformen
- Stärkung des Umweltverbundes „Stadt der kurzen Wege“
- Unterstützung nachhaltiger Mobilität in der Bevölkerung

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl, Stadtwerk Verl, (Investor?)

Maßnahmenbündel



Umsetzungsschritte

- Prüfung potenzieller Wohnbauflächen zur Umsetzung des Modellprojektes
- Festlegung der Rahmenbedingungen

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Förderung nachhaltiges Wohnen
- Reduzierung der (kurzen) MIV-Wege

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Keine, da Bau und Betrieb durch Investor/ Logistikunternehmen
- Denkbar ist aber auch ein städtischer Wohnungsbau

Förderprogramm

-

3. ÖPNV

Maßnahmensteckbriefe ÖPNV

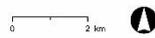
- 1 **Reaktivierung TWE-Strecke bis Paderborn**
- 2 **Errichtung Haltepunkt Westring**
- 3 **Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Busliniennetz im Zuge der Reaktivierung der TWE**
- 4 **AuToRail OWL**
- 5 **Schnellbus nach Bielefeld**
- 6 **Regionalbus nach Rietberg**
- 7 **Neubau Bahnhofsvorplatz Verl**
- 8 **Einsatz fossilfreier Busse**
- 9 **ÖPNV-Barrierefreiheit**
- 10 **Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Haltestellennetz**
- 11 **Einführung ÖPNV-Taxi**
- 12 **Schaffung eines höherwertigeren ÖPNV-Anchlusses aus/ nach Bielefeld**

2023



ÖPNV - Übersicht Maßnahmen

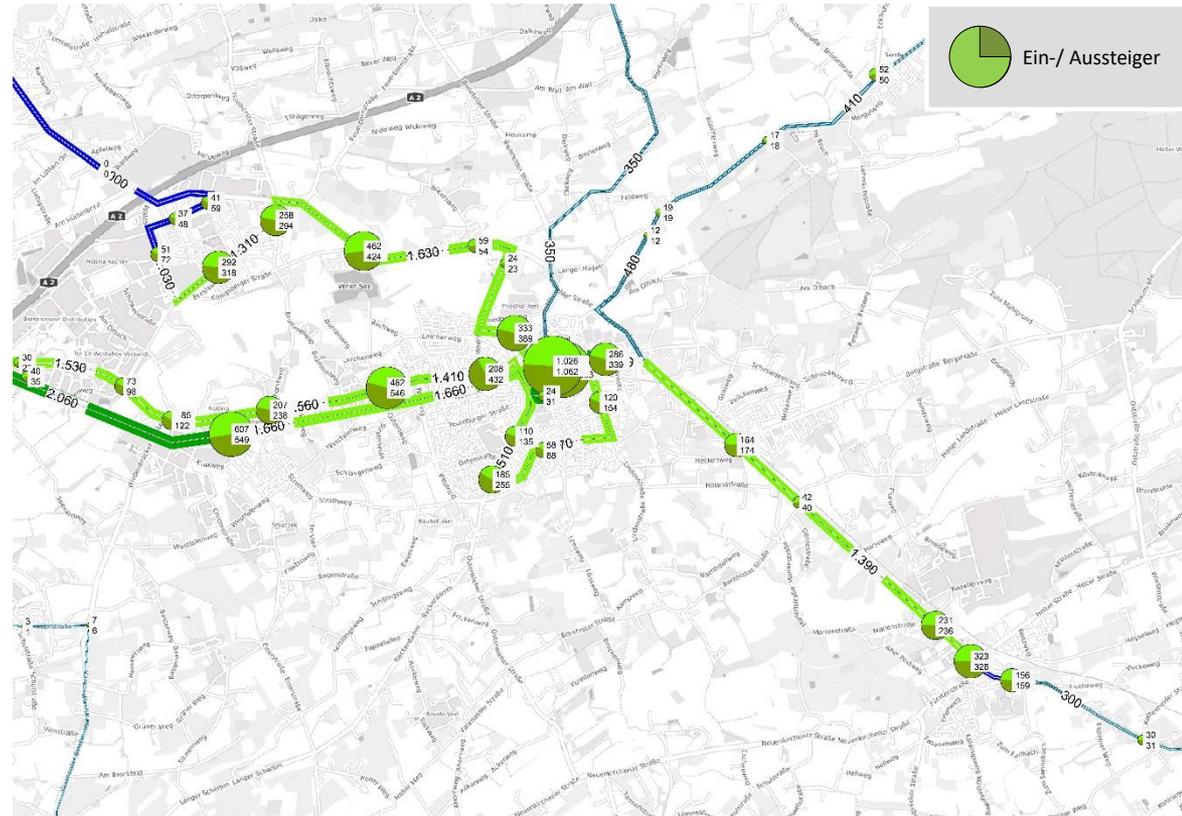
- TWE-Trasse (Reaktivierung ab 2025 bis Verl-Mitte) (Perspektivisch bis Hövelhof/ Paderborn)
- Schnellbuslinie nach Bielefeld
- Regionalbuslinie nach Rietberg
- Trasse höherwertiger ÖPNV
- AuToRail OWL
- Busliniennetz
- Neue Bushaltestelle



Nullprognose 2035

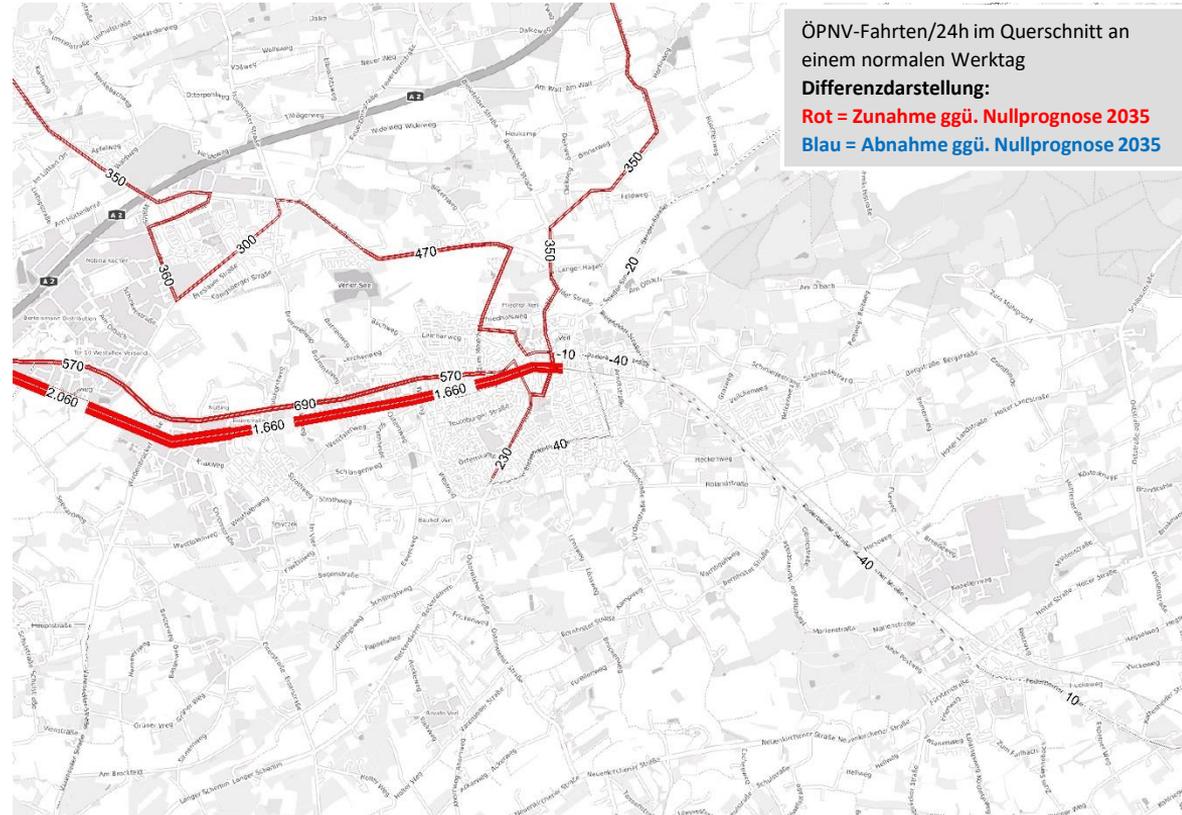
In der Abbildung sind die ÖPNV-Belastungen im Verler Wegenetz für den **Prognosezeitraum 2035** dargestellt. Hier sind bereits die TWE-Reaktivierung bis Verl-Mitte und der Schnellbus nach Bielefeld enthalten.

Aufgrund der Schnellbuslinie nach Bielefeld und der TWE-Reaktivierung sind ungefähr 350 Fahrgäste auf der Bleichestraße (Schnellbus) und 1.600 bis 2.000 Fahrgäste pro Tag auf der TWE-Strecke zu erwarten.



Differenzkarte Ist-Zustand zur Nullprognose 2035

In der Abbildung sind die ÖPNV-Belastungen im Verler Wegenetz gegenüber dem **Ist-Zustand 2020** zu der **Nullprognose 2035** dargestellt.



Maßnahmensteckbriefe ÖPNV

ÖPNV 1 **Reaktivierung TWE-Strecke bis Paderborn Hbf**

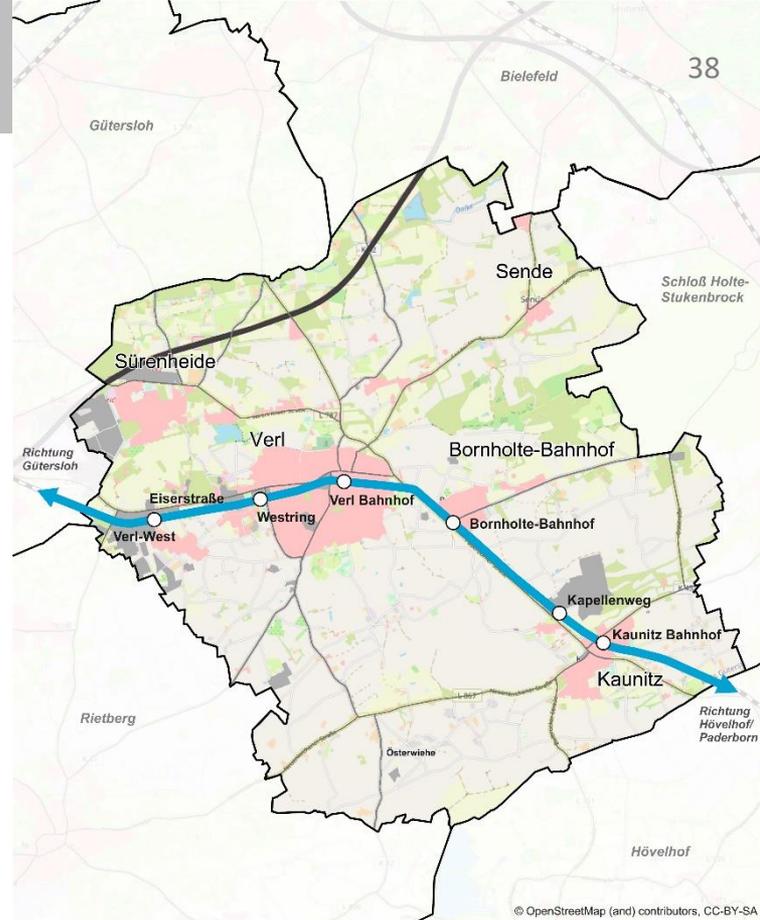
Beschreibung

Die bestehende Trasse zwischen Gütersloh und Kaunitz ist derzeit nur für den Güterverkehr freigegeben. Einen direkten Anschluss Verls an den Nah- und Fernverkehr besteht nicht. Die Reaktivierung der TWE-Strecke für den SPNV zwischen Harsewinkel – Gütersloh – Verl-Mitte im 60-Minuten-Takt ist bis 2027 vorgesehen. Im Rahmen eines vom NWL in Auftrag gegebenem Gutachten zur Reaktivierung potenzieller Trassen im NWL-Gebiet wird auch die Verlängerung der TWE-Strecke bis Hövelhof inkl. Einführung eines 30-Minuten-Takts geprüft (NKU-Bewertung).

Folgende Punkte werden im Rahmen des IMOK zur Reaktivierung der TWE-Strecke gestützt und ergänzt:

- Verlängerung der TWE-Strecke Verl – Bornholte-Bahnhof – Kaunitz – Hövelhof – Paderborn
- 30-Minuten-Takt auf dem gesamten Linienverlauf
- Angebot auch am Samstag und Sonntag
- Zusätzliche Haltepunkte am Westring, Bornholte-Bahnhof, Kapellenweg und Kaunitz Bahnhof

13.12.2023



ÖPNV 1 - Reaktivierung TWE-Strecke bis Paderborn

■ TWE-Trasse (Reaktivierung ab 2025 Harsewinkel bis Verl-Mitte)
(Perspektivisch Durchbindung bis Hövelhof/ Paderborn)

○ Haltepunkt



ÖPNV 1 **Reaktivierung TWE-Strecke bis Paderborn**

Beschreibung

Ziel

- Anbindung der Gesamtstadt an den SPNV
- Schaffung einer attraktiven SPNV-Anbindung sowohl für den Binnen- als auch den Auspendlerverkehr
- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den SPNV

Maßnahmenbündel



Träger/ Akteure/ Beteiligte

- NWL (VVOWL), Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsschritte

- Abwarten der Ergebnisse aus dem Gutachten zur Reaktivierung von Bahntrassen im NWL-Gebiet (S-Bahn-Konzept OWL 2040)

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- ÖPNV im Binnen- und Auspendlerverkehr als klimaneutraler Vorreiter im motorisierten Verkehr

Klimaschutz



Kostenschätzung

- >1.000.000 Euro

Förderprogramm

- GVFG

ÖPNV 2 Errichtung Haltepunkt Westring

Auf Höhe des Westrings wird die Errichtung eines zusätzlichen Haltepunktes für die TWE vorgeschlagen. Zum einen werden bereits existierende Gewerbe- und Wohneinheiten östlich und westlich des Westrings erschlossen und zum anderen sind weitere Flächen westlich des Westrings als potenzielle Siedlungsfläche im Regionalplan Ostwestfalen-Lippe 2035 von der Stadt Verl eingebracht worden.

Seit 2011 sind ca. 952 Einwohnerinnen und Einwohner (EW) im Erreichbarkeitsradius des Bahnhofes Westring hinzugekommen (Einzugsradius bis zu 1.800 m realer Weg). Zusätzlich hat die Entwicklung der dort bestehenden Gewerbeflächen das Pendleraufkommen erhöht. Nach der Entwicklung weiterer fünf Flächen im Einzugsradius des Haltepunktes kommen ca. 1.784 EW dazu.



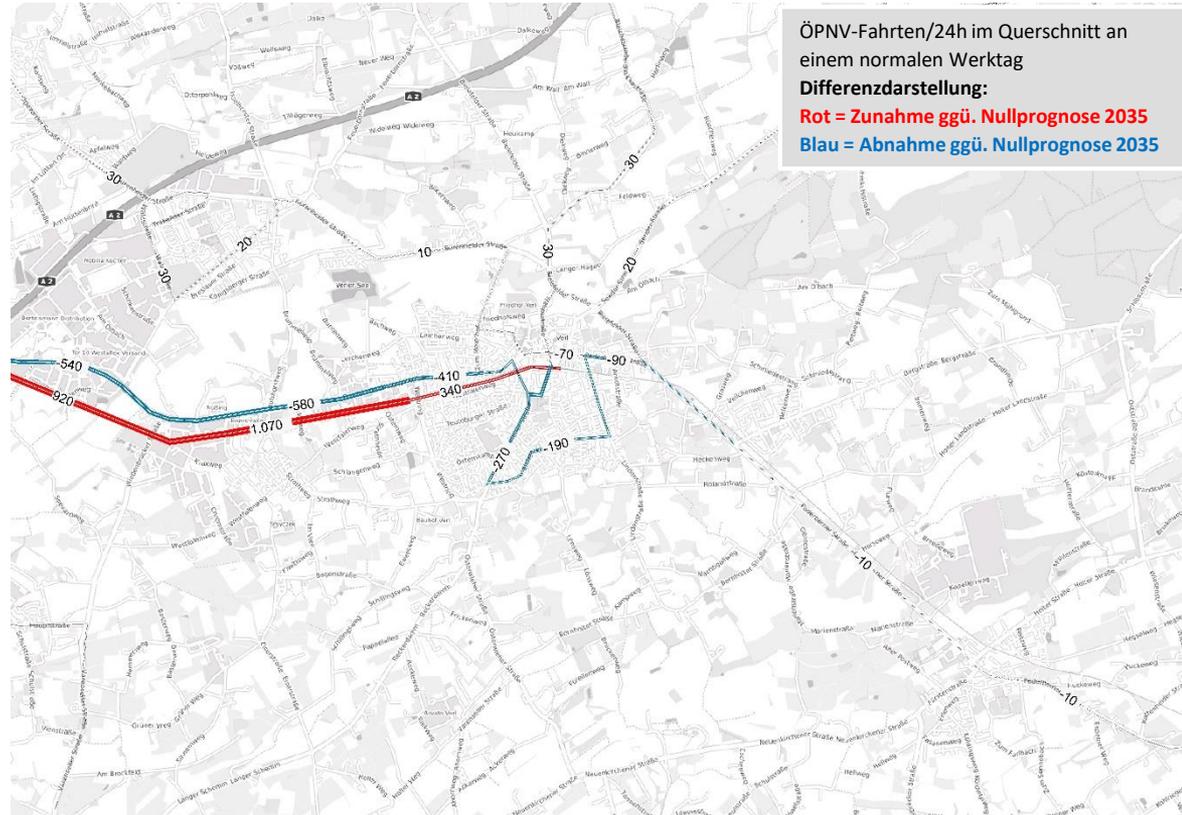
Quelle: Stadt Verl

ÖPNV 2 Errichtung Haltepunkt Westring

Darüber hinaus läuft aktuell eine Machbarkeitsstudie zur Ausrichtung einer Landesgartenschau 2029 in Verl. Durch den Haltepunkt Westring würde sich die ÖPNV-Anbindung des Geländes erheblich verbessern.

Differenzkarte zur Nullprognose 2035

In der Abbildung sind die Differenzen nach Errichtung des Haltepunktes Westring gegenüber der **Nullprognose 2035** enthalten.



Maßnahmensteckbriefe ÖPNV

ÖPNV 3 Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Busliniennetz im Zuge der Reaktivierung der TWE

Im Zuge der Reaktivierung der TWE von Harsewinkel über Gütersloh bis nach Verl-Mitte wird das Buslinienangebot an die Fahrzeiten der TWE angepasst, um einerseits Parallelverkehre zu vermeiden und andererseits ein attraktives Zu- und Abbringersystem im ÖPNV anzubieten.

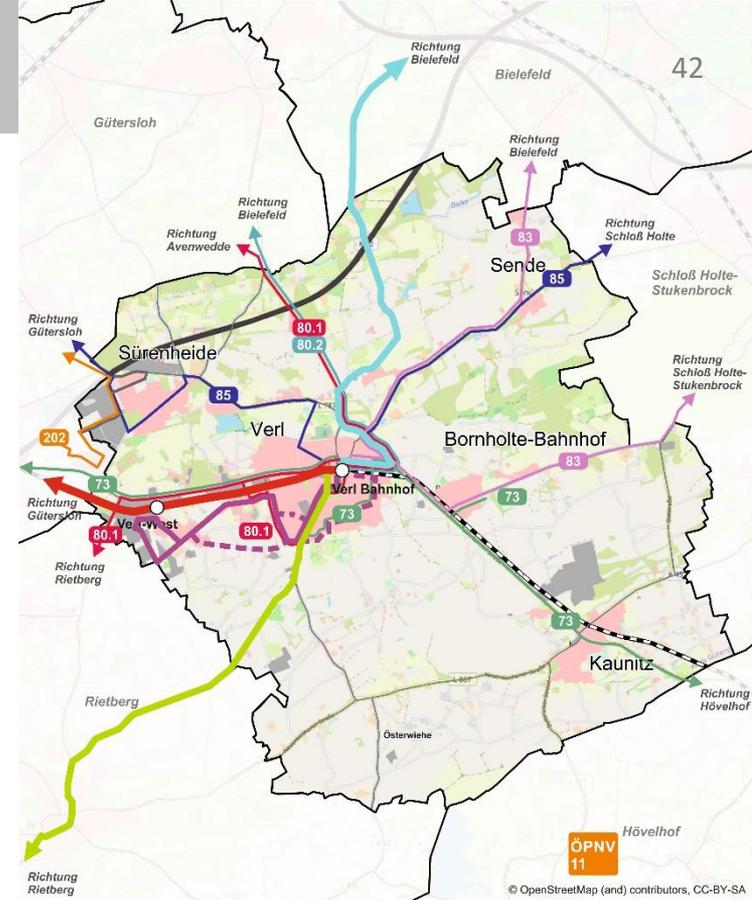
Folgende Anpassungen werden im Busnetz vorgenommen:

Linie 73 West: Gütersloh – Verl Bahnhof (stündlich)

- Linienführung fast wie heute, ganztägig stündlich, Abfahrt/Ankunft in Gütersloh zur Minute 0 (halbstündlich versetzt zur TWE)
- Vorschlag: Entfall Linienverlauf Verler Süden (Bahnhofstraße – Eichendorffstraße – Lindenstraße) → Erschließung durch die Stadtbuslinie, wenn diese mindestens im 60-Min.-Takt verkehrt

Linie 73 Ost: Verl Bahnhof – Bornholte – Kaunitz – Hövelhof (stündlich)

- Anschluss von/zur TWE in Verl Bahnhof, direkt über Jagdhütte Richtung Hövelhof
- Neu: Zusätzliche Bedienung des Ortsteiles Bornholte
- Zur Hauptverkehrszeit (HVZ) in Hövelhof Anschluss von/nach Paderborn über die Sennebahn



ÖPNV 3 - Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Busliniennetz im Zuge der Reaktivierung der TWE

- Bestehende Regionalbuslinien
- Schnellbuslinie nach Bielefeld
- Regionalbuslinie nach Rietberg
- Vorschlag Stadtbus Verl (aus dem ÖPNV-Gutachten 2023)
- TWE-Trasse
- Einführung ÖPNV-Taxi



Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Busliniennetz im Zuge der Reaktivierung der TWE

Linie 80.1: Lippstadt – Rietberg – Verl-West – Verl-Bahnhof – GT-Avenwedde

- Linienführung Verl-Mitte über die Paderborner Straße (Schützenhalle) bis/ von Verl-Bahnhof anstatt über die Hauptstraße

Linie 80.2: Bielefeld Hauptbahnhof – GT-Friedrichsdorf – GT-Avenwedde – Verl-Bahnhof

- Linienführung Verl-Mitte über die Paderborner Straße (Schützenhalle) bis/ von Verl-Bahnhof anstatt über die Hauptstraße

Linie 83: Schloß-Holte Bahnhof – Bornholte-Bahnhof – Verl-Bahnhof – Sende – Bielefeld Hauptbahnhof

- Linienführung Verl-Mitte über die Paderborner Straße (Schützenhalle) bis/ von Verl-Bahnhof anstatt über die Hauptstraße

Linie 85 West: Gütersloh – Sürenheide – Verl Bahnhof

- Takt- und Bedienungsschema wie heute (Grundangebot stündlich, HVZ halbstündlich)
- Einbindung mit TWE/73 West dann weiter 4 Fahrten pro h GT-Verl

Linie 85 Ost: Verl Bahnhof – Schloß Holte

- Verschiebung Fahrplanlage: Zu- und Abbringer der TWE in Verl Bahnhof

ÖPNV 11 Einführung ÖPNV-Taxi

- Einführung eines gesamtstädtischen ÖPNV-Angebotes
- Einrichtung von 16 virtuellen Haltestellen (OWL mobil flex) in Bereichen mit unzureichender ÖPNV-Bedienung

Perspektivisch ist die Anbindung des interkommunalen Gewerbegebietes an der A 2 sicherzustellen. Aus heutiger Sicht ist diese mit der Schnellbuslinie nach Bielefeld herzustellen, um eine schnelle Verbindung sowohl aus Verl als auch Bielefeld (Hauptein- und Auspendlerkommune mit insgesamt über 3.500 Pendlern am Tag) zu gewährleisten.

Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Busliniennetz im Zuge der Reaktivierung der TWE

Ziel

- Flächendeckende ÖPNV-Erschließung

Maßnahmenbündel

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- NWL (VVOWL), Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsschritte

- Anpassungen im NVP Kreis Gütersloh
- Reaktivierung TWE
- Pilotphase in den ersten drei Jahren
- Abwarten der Ergebnisse aus dem Gutachten zur Reaktivierung von Bahntrassen im NWL-Gebiet

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen

Klimaschutz



Kostenschätzung

-

Förderprogramm

- MUNV NRW: Verwaltungsvorschriften und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse) (Förderquote max. 90 %)
- ZV NWL: Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C) (max. 90 %)

ÖPNV 4 AuToRail OWL

Beschreibung

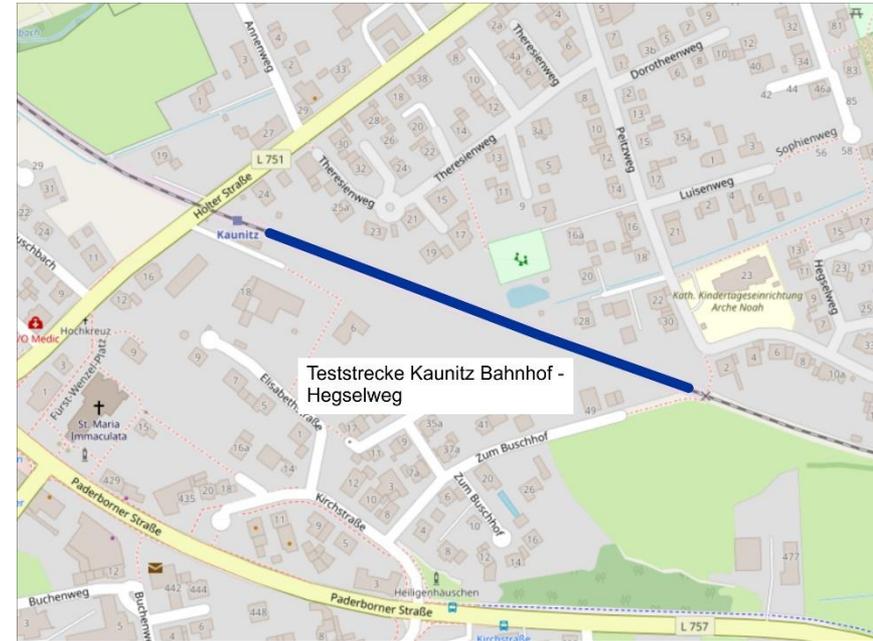
In einem Reallabor auf der Bahnstrecke der TWE zwischen Kaunitz und Hövelhof und der angrenzenden Straßeninfrastruktur sollen zukünftig hybride Fahrzeuge im Regelbetrieb vornehmlich zur Güterbeförderung verkehren. Die Fahrzeuge fahren sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße („letzte Meile“) autonom und ermöglichen somit neue, durchgängige Mobilitätsketten. Zukünftig ist auch die Beförderung von Personen denkbar. Zunächst wird eine Teststrecke zwischen Holter Straße und Hagselweg für den Güterverkehr eingerichtet.

Ziel

- Schaffung einer durchgängigen, bedarfsorientierten Verbindung im Güterverkehr (perspektivisch auch Personenverkehr)
- Möglicher Vorlaufbetrieb der Reaktivierung der TWE-Strecke bis Paderborn
- Verlagerung von reinen Lkw-Fahrten von der Straße auf die Schiene in Kombination „letzte Meile“

Maßnahmenbündel

-



ÖPNV AuToRail OWL

4

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Hochschule Bielefeld, NWL (VVOWL), Kreis Gütersloh, Kreis Paderborn, Stadt Verl, Gemeinde Hövelhof, TWE

Umsetzungsschritte

- Insgesamt dreijähriger Testbetrieb (inkl. Analysen, Entwicklungen, Inbetriebnahme und Erprobung, Evaluation)
- Abwarten der Ergebnisse aus dem Gutachten zur Reaktivierung von Bahntrassen im NWL-Gebiet (S-Bahn-Konzept OWL 2040)

Umsetzungszeitraum

- April 2023 bis April 2026

Wirkung

- ÖPNV im Binnen- und Auspendlerverkehr als klimaneutraler Vorreiter im motorisierten Verkehr

Klimaschutz

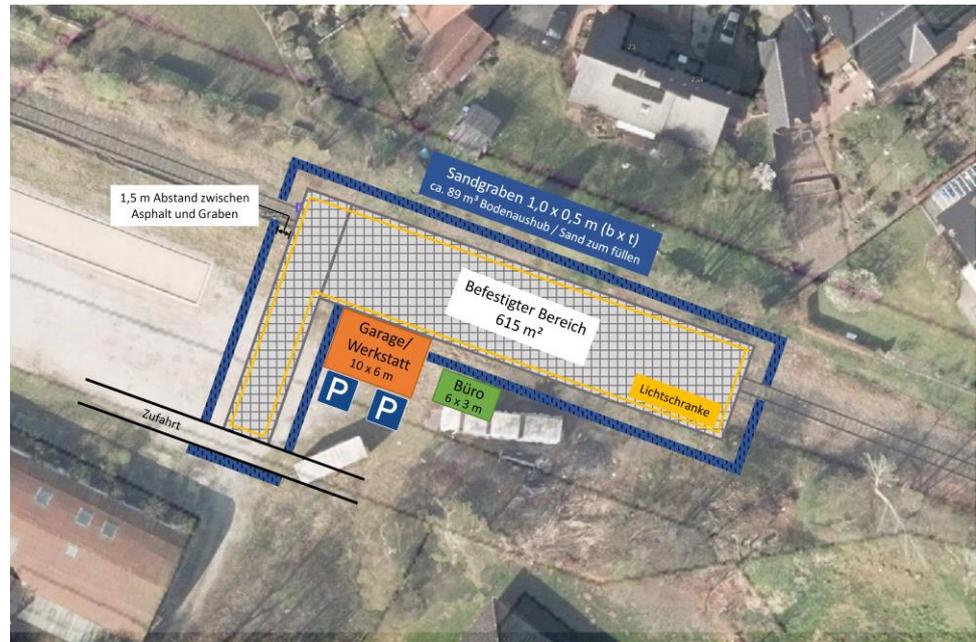


Kostenschätzung

- >1,0 Mio. Euro

Förderprogramm

- ca. 1,6 Mio. Euro



Maßnahmensteckbriefe ÖPNV

ÖPNV 5 Schnellbus nach Bielefeld

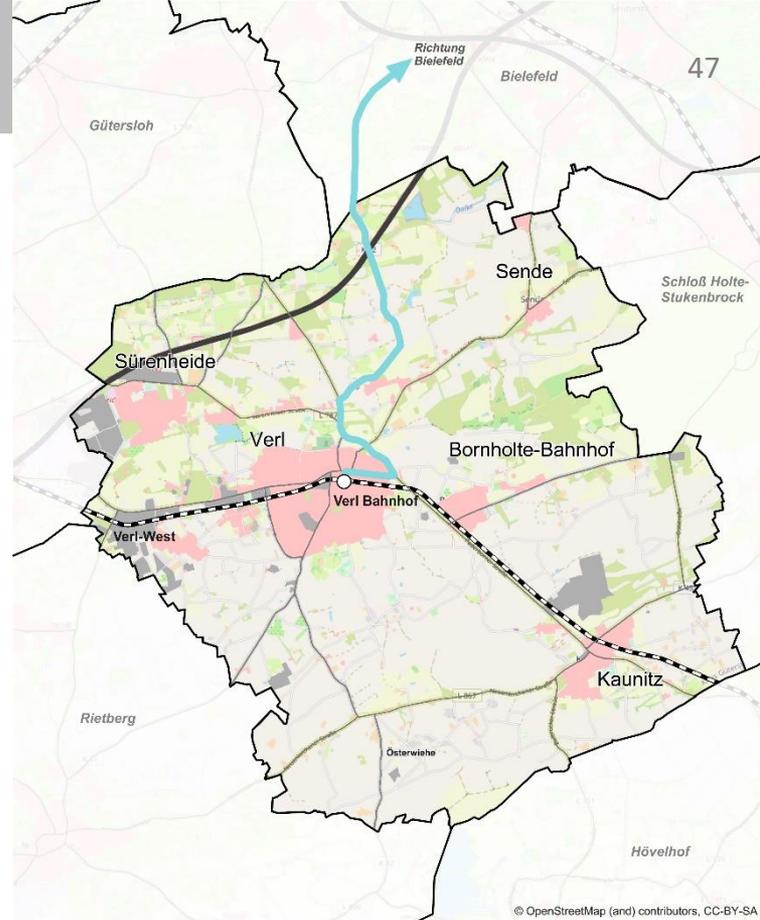
Beschreibung

Im NVP des Kreises Gütersloh sind drei Schnellbuslinien auf Relationen vorgesehen, die langfristig kein SPNV-Angebot aufweisen werden und trotzdem über ein hochwertigeres ÖPNV-Angebot verfügen sollen. Im NVP der Stadt Bielefeld wird die Linie als SB 80 aufgeführt.

Als Linienendpunkt ist jeweils ein Bahnhof vorgesehen, um einen direkten Umstieg auf den SPNV zu ermöglichen. Der Schnellbus 2 verbindet Verl Bahnhof auf direktem Wege mit dem Bielefelder Hauptbahnhof.

Ziel

- Schaffung einer schnellen Verbindung zwischen Verl und dem Oberzentrum Bielefeld
- Takt: 60-Minuten-Takt (ca. 20 Minuten vorgesehene Fahrzeit)
- Betriebszeiten: Mo-Fr 06:00-22:00 Uhr, Sa 07:00-22:00 Uhr, So/F 08:00-22:00 Uhr
- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV
- Schaffung von attraktiven Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn (Bus als Zu- und Abbringer)



ÖPNV 5 - Schnellbuslinie nach Bielefeld

— Schnellbuslinie nach Bielefeld



ÖPNV 5 Schnellbus nach Bielefeld

Maßnahmenbündel



Träger/ Akteure/ Beteiligte

- NWL (VVOWL), Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Stadt Bielefeld, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsschritte

- Beschluss im Ausschuss Verl erfolgt
- Einführung der Schnellbuslinie 2023 geplant
- Pilotphase in den ersten drei Jahren

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV

Klimaschutz



Kostenschätzung

- ca. 500.000 Euro

Förderprogramm

- Gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes NRW

Maßnahmensteckbriefe ÖPNV

ÖPNV 6 Regionalbus nach Rietberg

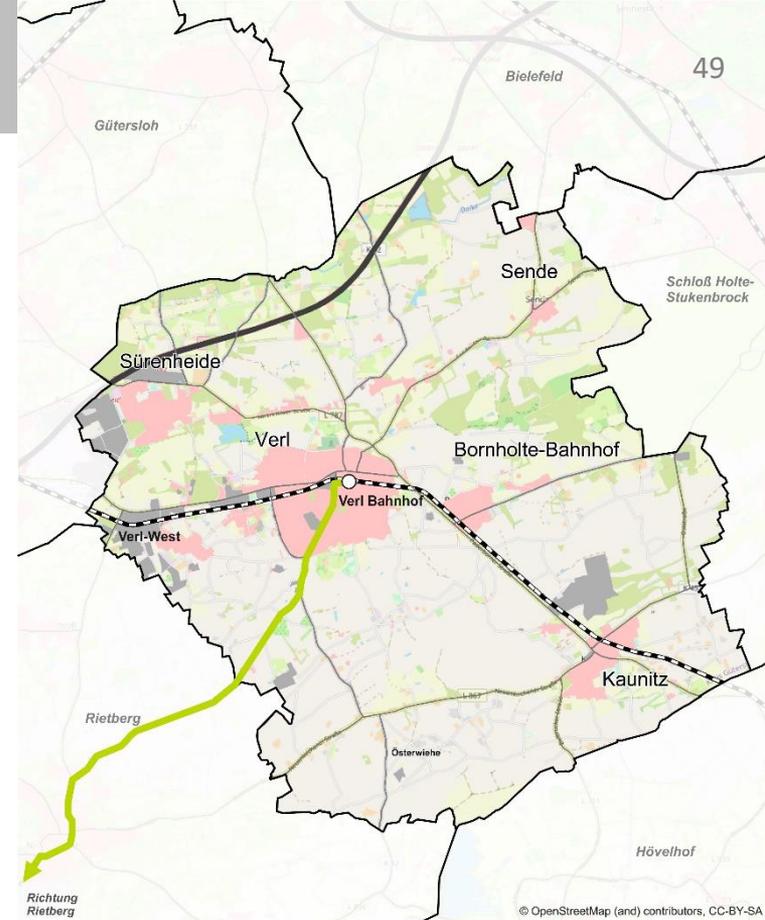
Beschreibung

Die bestehende Regio Taxi Linie 3 (RT 3) von Verl nach Rietberg-Neuenkirchen wird in einen Regelbusbetrieb hochgestuft und bis Rietberg ZOB verlängert. Bisher verkehrt die RT 3 von Montag bis Freitag zwischen 06:00 bis 20:30 Uhr im 60-Minuten-Takt. Die Linie verläuft vom Verler Bahnhof über die K 41/ L 867 und endet in Rietberg-Neuenkirchen an der Haltestelle Kirche.

Ziel

- Schaffung einer attraktiven ÖPNV-Verbindung zwischen Verl Bahnhof und Rietberg ZOB (Vorschlag Durchbindung der Schnellbuslinie Bielefeld ab/ bis Verl-Bahnhof als Regionalbus)
- Schaffung von künftig attraktiven Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn (Bus als Zu- und Abbringer)
- Takt: 60-Minuten-Takt (ca. 25 Minuten Fahrzeit)
- Vorschlag Betriebszeiten: Mo-Fr 06:00-22:00 Uhr, Sa 07:00-22:00 Uhr, So/F 08:00-22:00 Uhr (wie der Schnellbus nach Bielefeld)
- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV

Maßnahmenbündel



ÖPNV 6 - Regionalbuslinie nach Rietberg

Regionalbuslinie nach Rietberg



ÖPNV 6 Regionalbus nach Rietberg

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- VVOWL, Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Stadt Rietberg, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsschritte

- Anpassungen im NVP Kreis Gütersloh
- Einführung der Regionalbuslinie
- Pilotphase in den ersten drei Jahren
- Reaktivierung der TWE-Strecke
- Abwarten der Ergebnisse aus dem Gutachten zur Reaktivierung von Bahntrassen im NWL-Gebiet

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Binnenverkehr

Klimaschutz



Kostenschätzung

- ca. 500.000 Euro

Förderprogramm

- Gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes NRW

Neubau Bahnhofsvorplatz Verl

Beschreibung

Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes, welcher aufgrund der Vorplanungen zur Reaktivierung der TWE zurückgestellt worden ist, werden auch die Bushaltestellen neu geordnet bzw. errichtet. Derzeit bilden drei Bussteige (jeweils ca. 25 m), wovon der östliche über zwei Wartehäuschen verfügt, den westlichen Platzabschluss.

Der Bahnhofsvorplatz mit dem Bahnhof Verl wird durch den Neubau der Bushaltestellen und dessen Ausstattung zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) ausgebaut. Unterhalb des Vorplatzes entsteht eine Tiefgarage inkl. Fahrradparkhaus (s. RAD 5).

Ziel

- Neubau/ Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes
- Schaffung eines attraktiven und leistungsstarken ZOB: Vier Haltestellen für Gelenkbusse, Digitale Fahrgastinformation (DFI), Fahrradparkhaus
- Verknüpfung Bus, Bahn und Rad: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof

Inhalt folgt

ÖPNV 7 **Neubau Bahnhofsvorplatz Verl**

Maßnahmenbündel



ÖPNV 1 ÖPNV 3 ÖPNV 5 ÖPNV 6 ÖPNV 9 ÖPNV 11 RAD 5 MULTI 1

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl, Kreis Gütersloh

Umsetzungsschritte

- Ausschreibung der Bauleistungen

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Binnen- und Pendlerverkehr

Klimaschutz



Kostenschätzung

- >1,0 Mio. Euro

Förderprogramm

- Förderprogramme für den Umbau der Haltestellen des Landes NRW

Einsatz fossilfreier Busse im Kreis Gütersloh

Ziel ist es, dass der ÖPNV im Kreis Gütersloh klimaneutral betrieben werden sollte. Hierzu gibt es unterschiedliche Möglichkeiten (Brennstoffzellenbus/ Wasserstoffbus/ Elektrobus usw.). Für die Stadt Verl erscheint die Anwendung eines Elektrobusses am erfolgsversprechendsten (Stand der Technik). Unter dem Begriff Elektrobus (auch E-Bus oder Batteriebus) werden vollelektrisch betriebene Fahrzeuge zusammengefasst, die ausschließlich von einem Elektromotor angetrieben werden und zur Energieversorgung über Speichersysteme verfügen. Im Linienverkehr ist der Standardlinienbus mit ca. 12 m Fahrzeuglänge zurzeit der am häufigsten anzutreffende Elektrobus. Da der verbaute Akku Platz benötigt, haben die meisten Elektro-Busse eine kleinere Sitzplatzkapazität als vergleichbare Modelle mit Dieselmotor. Infolge ihres guten Beschleunigungsvermögens und der Rekuperation sind Elektrobusse insbesondere auf Linien mit kurzen Haltestellenabständen und häufigem Anfahren/Abbremsen besonders geeignet.

Ein entscheidender Punkt beim Einsatz von Elektrobussen ist die Reichweite, die das Fahrzeug mit einer Batterieladung erzielt. Das Reichweitenspektrum umfasst in der Praxis aktuell ca. 100 bis 300 km pro Tag.

Ziel

- Klimaneutraler ÖPNV

Maßnahmenbündel



Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsschritte

- Ab 2026 Einsatz fossiler Busse im Kreis Gütersloh

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- ÖPNV im Binnenverkehr als klimaneutraler Vorreiter im motorisierten Verkehr

Klimaschutz



Kostenschätzung

- ca. 2,1 bis 4,2 Mio. Euro für die gesamte Busflotte im Kreis Gütersloh

Förderprogramm

- Förderprogramme zur Anschaffung fossilfreier Busse

ÖPNV 9 **ÖPNV-Barrierefreiheit**

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen dient zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in Verl, zur Verbesserung der Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen sowie zur generellen Optimierung der Umsteigesituation und der Erfüllung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Die Erstellung einer Priorisierungsliste trägt dem Umstand Rechnung, dass eigentlich gemäß PBefG die vollständige Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 erreicht werden muss, jedoch in der Realität nicht umsetzbar ist. Gemäß dem Nahverkehrsplan des Kreises Gütersloh sind bereits alle erforderlichen Haltestellen der Kategorien A-C barrierefrei umgebaut. Die letzte Kategorie D umfasst Haltestellen, deren barrierefreie Umbau im Bedarfsfall erfolgen soll. Eine vorherige Prüfung der Notwendigkeit (u. a. tägliche Ein- und Aussteiger) ist hier erforderlich.

Grundsätzlich sollten Busbuchten in Buskaps umgewandelt werden. Dies gilt für Haltestellen innerorts und bei Tempo 50 km/h, sofern es sich nicht um Pausenplätze handelt. Bei dem Umbau von Haltestellen innerorts sollten fehlende Querungsmöglichkeiten auf der Fahrbahn mitbedacht werden.

Außerorts liegende Hst. sollen weiterhin in Busbuchten verbleiben. In Verl werden die Haltestellen bereits zur Erhöhung des Einzugsbereiches mit Radabstellanlagen (Bügel für bis zu vier Rädern) ausgestattet.

Ziel

- Flächendeckende barrierefreie Gestaltung der Haltestellen

Maßnahmenbündel



Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Straßenbulasträger, Verkehrsunterneh.

Umsetzungsschritte

- Im Zuge der Einrichtung einer Ortsbuslinie sollten alle Haltestellen dieser Linie barrierefrei umgestaltet werden.

Umsetzungszeitraum

● ● ○ ○ ○ ○ bis max. 2026 für alle Haltestellen im Stadtgebiet

Wirkung

- Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen

Klimaschutz

● ● ● ○ ○ ○

Kostenschätzung

- Umbau Bussteig (ca. 30.000 bis 40.000 Euro)

Förderprogramm

- Förderprogramme für den Umbau der Haltestellen des Landes NRW

Maßnahmensteckbriefe ÖPNV

ÖPNV 10 Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Haltestellennetz (ohne Schulbusverkehr)

Ein attraktives Busnetz zeichnet sich nicht nur durch das Fahrtenangebot und die Taktung aus, sondern auch durch den Einzugsbereich und den Zugang zu den Haltestellen. Ziel ist es, dass möglichst alle Bewohnerinnen und Bewohner Zugang zum Busnetz erhalten.

Folgende Bushaltestellen sollen im Verler Stadtgebiet neu errichtet:

- Gütersloher Straße/ Eiserstraße (Verknüpfung Bus/ TWE)
- Gütersloher Straße/ Brummelweg
- Gütersloher Straße „Markt“ (nur bei Verlegung Marktplatz)

Dabei ist es nicht zielführend sämtliche Haltestellen barrierefrei auszubauen, zumal neben den täglichen Fahrgästen, die dort ein- und aussteigen, auch die Zuwegung zur Haltestelle barrierefrei ausgebaut werden müsste. Ist dies nicht möglich/ umsetzbar, „verpufft“ die Wirkung des barrierefreien Ausbaus der entsprechenden Haltestelle. Haltestellen mit einem täglichen Fahrgastaufkommen von 15 oder weniger Fahrgästen sind nicht zwingend barrierefrei auszubauen.



ÖPNV 10 - Bestehendes und zukünftiges Haltestellennetz

- Bushaltestelle Bedienung regelmäßig (<60-Min.-Takt)
- Bushaltestelle Bedienung unregelmäßig (>60-Min.-Takt/ Schulbusverkehr)
- Geplante Bushaltestelle
- ÖPNV-Taxi-Haltestelle
- Schnellbuslinie nach Bielefeld
- Regionalbuslinie nach Rietberg
- bestehendes Busliniennetz
- Stadtbus Verler
- Vorschlag Stadtbus-Haltestelle



Organisatorische Maßnahmen im bestehenden Haltestellennetz (ohne Schulbusverkehr)

Ziel

- Flächendeckende ÖPNV-Erschließung

Maßnahmenbündel



Träger/ Akteure/ Beteiligte

- NWL (VVOWL), Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Straßenbauasträger, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Errichtung Haltestelle (ca. 15.000 Euro)

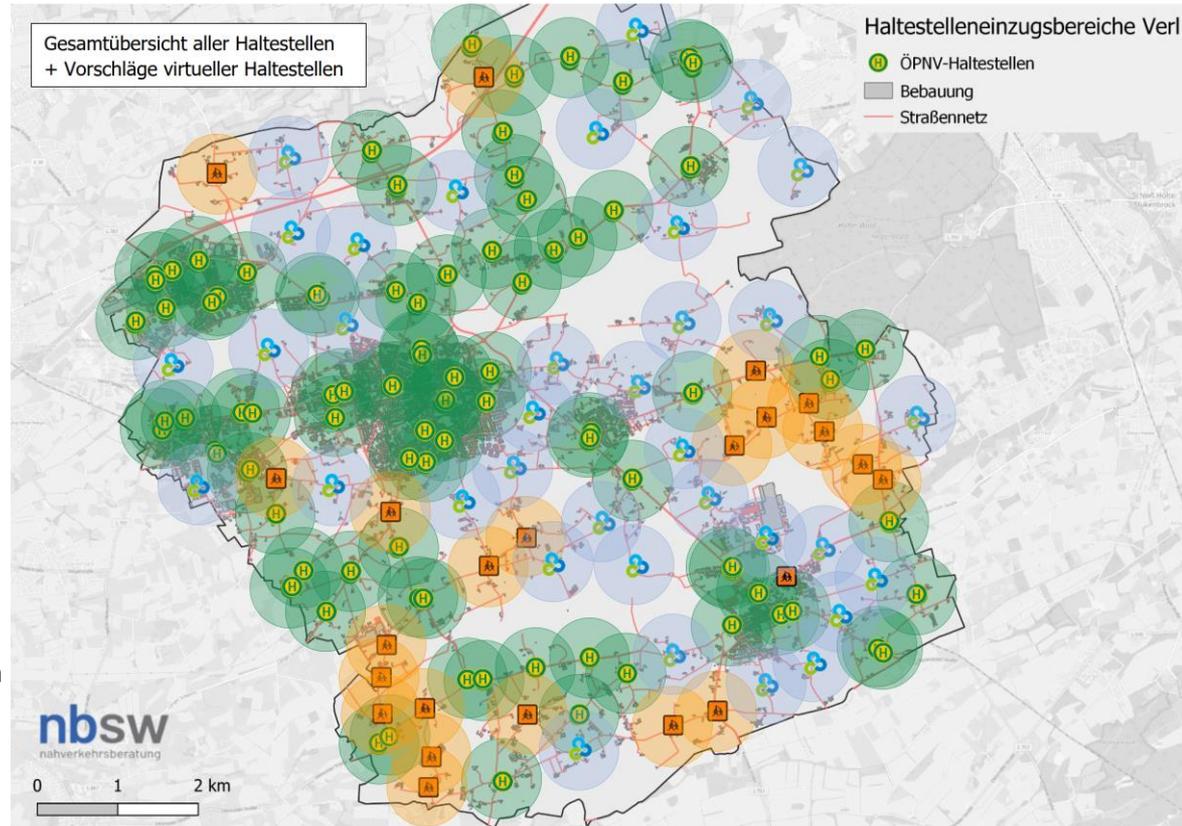
Förderprogramm

- MUNV NRW: Verwaltungsvorschriften und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse) (Förderquote max. 90 %)
- ZV NWL: Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C) (max. 90 %)

ÖPNV 11 Einführung ÖPNV-Taxi

Beschreibung

- Durchführung der Fahrten vom Verler Taxiunternehmen
- Durchführung der On-Demand-Fahrten zusätzlich zum „klassischen“ Taxigeschäft
- Buchung der Fahrten per App oder Anruf
- Flächendeckendes Angebot im gesamten Stadtgebiet, kurze Wege durch „virtuelle Haltestellen“
- Abstimmung mit ÖPNV schafft Umsteigemöglichkeiten und durchgängige Reiseketten
- Anerkennung von Zeitfahrkarten bzw. Taxibeförderung zum ÖPNV-Tarif
- Einfache Buchung über OWL-mobil-App oder per Telefon
- Kosteneffizienz: Es muss kein eigenes Fahrpersonal für das ÖPNV-Taxi vorgehalten werden
- Keine Kannibalisierung mit vorhandenen Angeboten: Das ÖPNV-Taxi verkehrt nur, wenn keine zumutbare ÖPNV-Verbindung vorhanden ist



ÖPNV 11 Einführung ÖPNV-Taxi

Beschreibung

Flexible Bedienungsformen wie Anruf-Sammeltaxen und Taxibusse sind im kommunalen ÖPNV seit vielen Jahren weit verbreitet. Sie zählen hierzulande mittlerweile zum Instrumentarium einer effizienten ÖPNV-Gestaltung. Aktuell werden unter dem Namen „On-Demand-Verkehr“ neue flexible Angebote geschaffen, die sich an den bisherigen flexiblen Bedienungsformen orientieren, aber eine digitale Buchungsmöglichkeit nutzen sowie Algorithmen für die Fahrtenplanung verwenden. On-Demand-Angebote verkehren vollständig flexibilisiert:

- es gibt keine Fahrplan- und keine Linienwegbindung
- Fahrten werden nur nach Bedarf durchgeführt
- Kleinbusse oder Pkw kommen zum Einsatz

Die Angebote sind weitgehend digitalisiert. In NRW sind bereits in mehreren Großstädten On-Demand-Verkehre gestartet, die Bestandteil des Verkehrsangebotes eines kommunalen Verkehrsunternehmens sind. Die Verantwortung für Fahrpersonal, Betriebsführung und Fahrzeuge liegt entweder bei den Verkehrsunternehmen selbst oder es bestehen Kooperationen mit On-Demand-Anbietern oder lokalen Taxiunternehmen.

Die Verkehre sind in den vor Ort gültigen Tarif integriert. Preislich bewegen sich die Angebote in der Regel zwischen dem Nahverkehrs- und dem Taxitarif. Aus genehmigungsrechtlichen Gründen sind als Ein- und Ausstiegspunkte Haltestellen festgelegt. Sie liegen in den meisten Fällen nur virtuell vor. Dadurch ist eine große Anzahl von Halten möglich, so dass die Fußwege zur nächsten Haltestelle sehr kurz sind. Die notwendige Software (Hintergrundsystem, Fahrgast-App, Disponenten-App bzw. Weboberfläche sowie Fahrerinnen-App) bringen On-Demand-Anbieter mit. Das "Zukunftsnetz Mobilität NRW" unterstützt Städte, Gemeinden und Kreise bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte, so auch bei der Einführung von On-Demand-Verkehren. Bei den Fahrzeugen werden grundsätzlich E-Kleinbusse oder E-Vans eingesetzt.

Für die Stadt Verl wird die Errichtung eines On-Demand-Systems in Kooperation mit dem Verler Taxiunternehmen zum ÖPNV-Tarif für die Gesamtstadt angestrebt. Somit stellt das Angebot eine bedarfsgerechte Ergänzung ohne zusätzliches Personal zu den geplanten Maßnahmen im Busverkehr und zur Reaktivierung der TWE dar.

Es ist davon auszugehen, dass zukünftig auch verstärkt autonome Kleinbusse im ÖPNV zum Einsatz kommen, um die stetig steigenden Personalbedarfe und -kosten auffangen zu können.

ÖPNV 11 Einführung ÖPNV-Taxi

Aufwand

- Montag bis Donnerstag: 06:00 bis 23:00 Uhr
- Freitag und Samstag: 06:00 bis 01:00 Uhr des Folgetages
- Sonn- und Feiertage: 06:00 bis 23:00 Uhr
- Vorbestellfrist: 30 Minuten vor gewünschtem Fahrtbeginn
- Stornierung ebenfalls möglich bis 30 Minuten vor gewünschtem Fahrtbeginn

Ziel

- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV

Maßnahmenbündel



Träger/ Akteure/ Beteiligte

- VVOWL/ Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Verler Taxiunternehmen

Umsetzungsschritte

- Einrichtung von 16 virtuellen Haltestellen (OWL mobil flex) in Bereichen mit unzureichender ÖPNV-Bedienung
- Einrichtung Mobilitätszentrale
- Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit
- Start Pilotphase ab 2024

Umsetzungszeitraum

- Umsetzung ab 2024

Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Binnen- und Pendlerverkehr (Erfahrungsgemäß nutzen 50 % der On-Demand-Nutzer das Angebot als Zubringer zum höherwertigen ÖPNV/ SPNV)
- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendlerverkehr sowie Binnenverkehr

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Betriebskosten inkl. Marketing pro Jahr: ca. 200.000 Euro

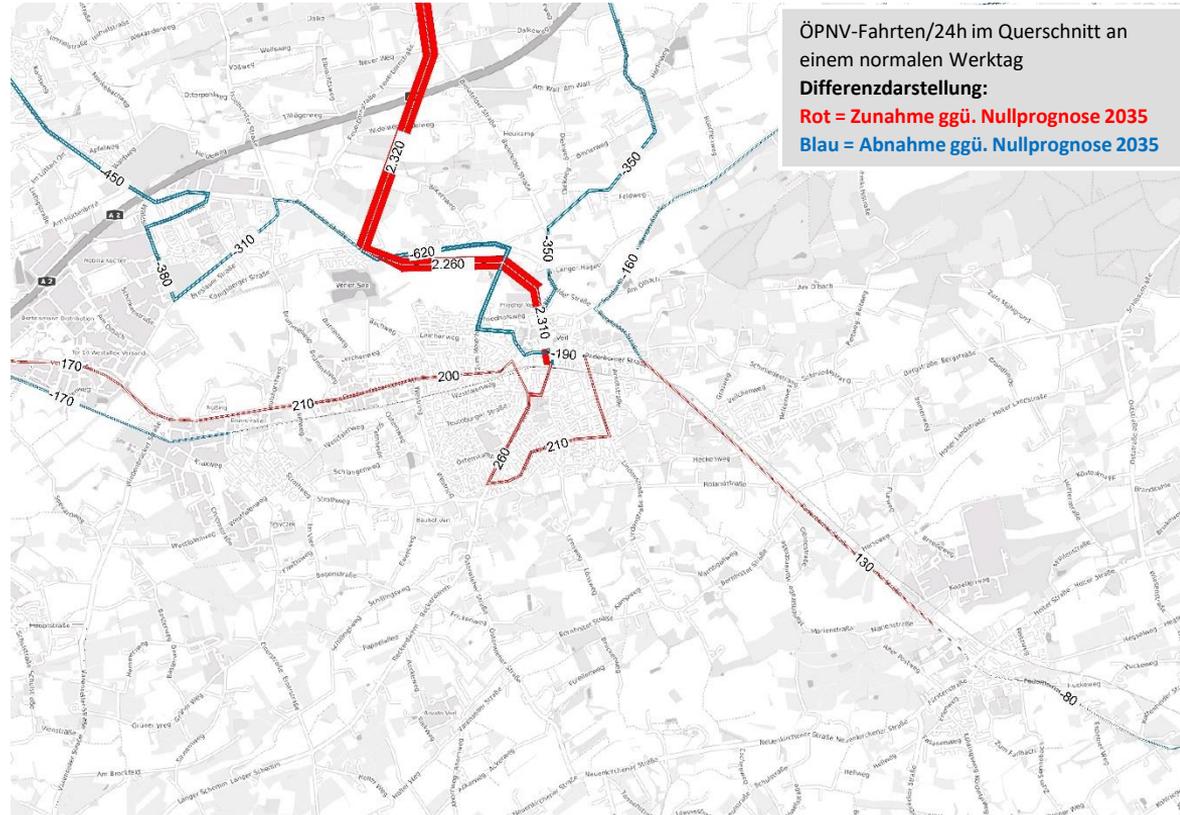
Förderprogramm

- VVWOL: 30 % Förderung

ÖPNV 12 Schaffung eines höherwertigeren ÖPNV-Anschlusses aus/ nach Bielefeld

In der Abbildung sind die Differenzen nach Einführung einer Straßenbahn/ Stadtbahn von Bielefeld nach Verl-Mitte gegenüber der **Nullprognose 2035** enthalten.

- ca. 2.000 Fahrgäste am Tag
- Anbindung kommunales Gewerbegebiet ist Voraussetzung für die hohen Fahrgastzahlen
- Zusätzliche Fahrgäste durch verbesserte ÖPNV-Anbindung innerhalb Verls und nach GT-Friedrichdorf (induzierter Verkehr)
- Negativer Effekt auf die TWE (ca. -150-200 Fahrgäste/24h)
- Negativer Effekt auf den Schnellbus nach Bielefeld (ca. -350 Fahrgäste/24h)
→ Wegfall des Schnellbusses



Maßnahmensteckbriefe ÖPNV

ÖPNV 12 Schaffung eines höherwertigeren ÖPNV-Anschlusses aus/ nach Bielefeld

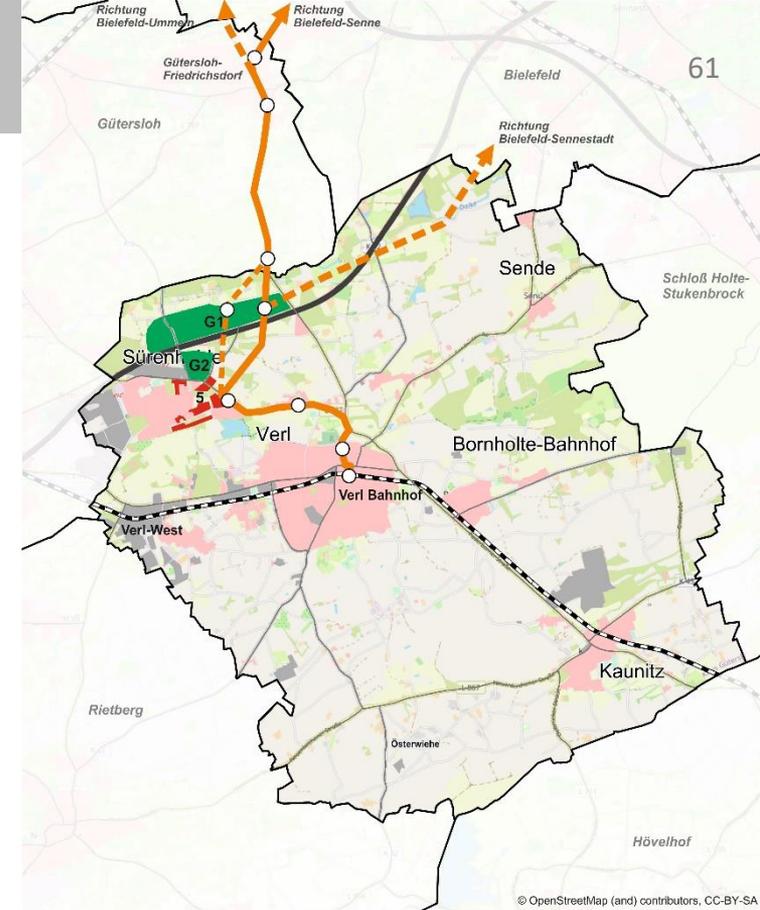
Beschreibung

Die Schaffung eines höherwertigeren ÖPNV-Anschlusses von Bielefeld bis nach Verl ist als Vision konzipiert. Unter einem höherwertigeren ÖPNV wird ein schienengebundener ÖPNV wie z. B. eine Straßenbahn/ Stadtbahn (diente als Berechnungsgrundlage im Verkehrsmodell) oder S-Bahn verstanden. Beispiele für regionale Straßenbahnmodelle gibt es in Karlsruhe, Kassel oder Chemnitz, in denen die dort verkehrenden Straßenbahnen als sogenannte Regio-Trams die Anbindung der Region an das Oberzentrum teilweise auch über bestehende Eisenbahntrassen übernimmt. Für Verl ist zunächst die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Ermittlung der Fahrgastpotenziale, möglichen Trassenkorridoren, dem passenden System (Straßenbahn/ S-Bahn) und den zu erwartenden Kosten vorgesehen (vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung)

Folgende Varianten sind ab Bielefeld bis Verl-Mitte denkbar:

- Bielefeld-Senne/ Brackwede: 30-Minuten-Takt von Verl Bahnhof – Hauptstraße – Sürenheider Straße – parallele Führung zur Feuerbornstraße – Bielefelder Straße
- Bielefeld-Ummeln: wie Bielefeld-Senne mit Abzweig Brackweder Straße bis zur B 61 (Verlängerung Stadtbahn Bielefeld bis Ummeln wird geprüft)
- Bielefeld-Sennestadt: 30-Minuten-Takt von Verl Bahnhof – Hauptstraße – Sürenheider Straße – parallele Führung zur A 2 – Verler Straße (Verlängerung Stadtbahn Bielefeld bis Sennestadt wird geprüft)

13.12.2023



ÖPNV 12 - Höherwertiger ÖPNV-Anschluss aus/ nach Bielefeld

- Trasse höherwertiger ÖPNV
- - - Trassenvariante
- Haltestellenvorschlag
- Neue Wohnbaufläche aus der Nullprognose 2035
- Neue Gewerbefläche aus der Nullprognose 2035

0 2 km

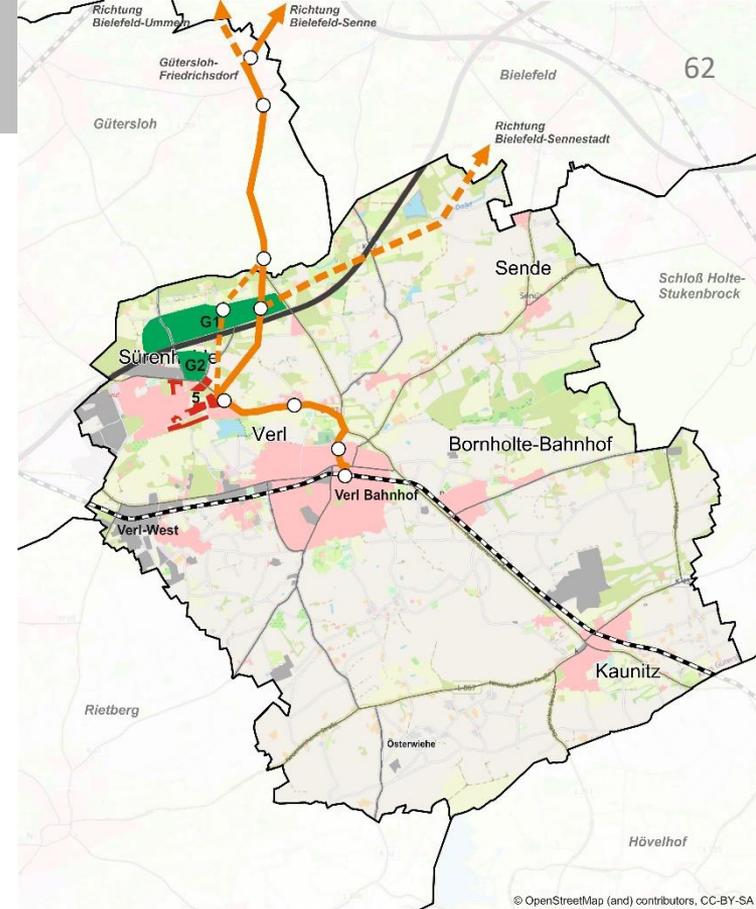
Maßnahmensteckbriefe ÖPNV

ÖPNV 12 Schaffung eines höherwertigeren ÖPNV-Anschlusses aus/ nach Bielefeld

Beschreibung

Voraussetzung für die Schaffung eines höherwertigeren ÖPNV-Anschlusses ist die Anbindung des geplanten interkommunalen GE-Gebietes (G1) an der A 2 und möglichen neuen Wohnbauflächen (5) in Sürenheide, welche in die Berechnung der Nullprognose 2035 eingeflossen sind.

Somit böte der ÖPNV-Anschluss nicht nur eine verbesserte interkommunale Anbindung zwischen Verl – (Gütersloh –) Bielefeld, sondern auch in Teilen eine innerstädtische Erschließung. Denkbar ist auch der Warentransport über die Schiene. Die eingezeichneten Haltestellen stellen einen ersten Vorschlag dar. Der Einzugsradius für Stadtbahnen beträgt gemäß dem NVP der Stadt Bielefeld 500 m. (Gebiet mit hoher/ mittlerer Nutzungsdichte für Stadtbahnen 500 m).



ÖPNV 12 - Höherwertiger ÖPNV-Anschluss aus/ nach Bielefeld

- Trasse höherwertiger ÖPNV
- Trassenvariante
- Haltestellenvorschlag
- Neue Wohnbaufläche aus der Nullprognose 2035
- Neue Gewerbefläche aus der Nullprognose 2035



ÖPNV 12 Schaffung eines höherwertigeren ÖPNV-Anschlusses aus/ nach Bielefeld

Ziel

- Untersuchung der Fahrgastpotenziale und Verlagerungseffekte vom MIV auf den ÖPNV im Binnen- und Auspendlerverkehr
- Anbindung des geplanten interkommunalen Gewerbegebietes an der A2

Maßnahmenbündel

-

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- NWL (VVOWL), Stadt/ Kreis Gütersloh, Stadt Verl, Stadt Bielefeld, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsschritte

- Erstellung einer Machbarkeitsstudie

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendler- und Binnenverkehr

Klimaschutz



Kostenschätzung

- ca. 50.000 Euro für eine Machbarkeitsstudie

Förderprogramm

- Keine Fördergelder für die Erstellung der Machbarkeitsstudie (Kostenaufteilung zwischen den Städten Verl, Gütersloh und Bielefeld denkbar)

4. RADVERKEHR

- RAD 1** Hauptradnetz
- RAD 2** Fahrradstraßennetz
- RAD 3** Ausbau von Radabstellanlagen an bedeutenden Zielen
- RAD 4** Städtisches Förderprogramm zur Errichtung hochwertiger Radabstellanlagen
- RAD 5** Radstation/ Fahrradparkhaus Bahnhofsvorplatz Verl
- RAD 6** Radpremiumroute Verl – Gütersloh
- RAD 7** Radpremiumroute Verl – Bielefeld
- RAD 8** Leitfaden zu Umlaufsperrern
- RAD 9** Mitgliedschaft in der AGFS
- RAD 10** Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen im Radverkehr

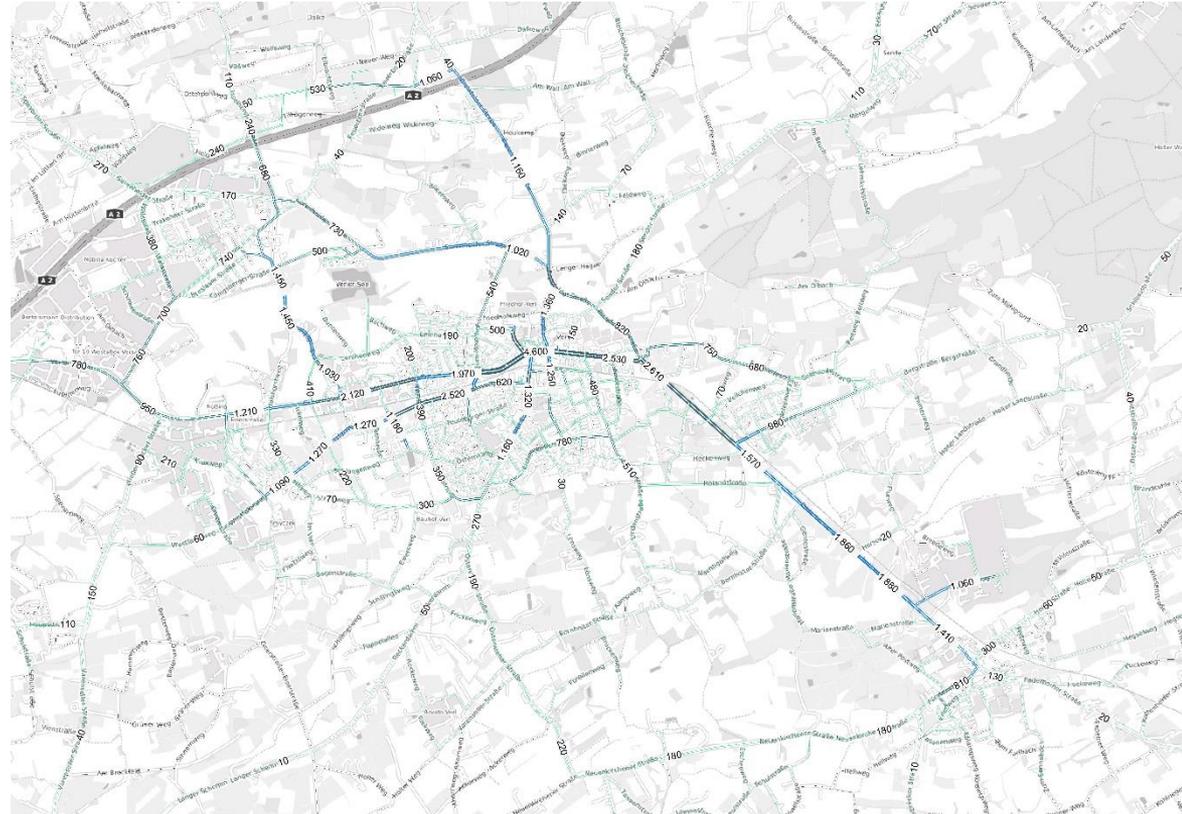
Ist-Zustand 2020

In der Abbildung sind die Radverkehrsbelastungen im Verler Wegenetz für den **Ist-Zustand 2020** dargestellt.



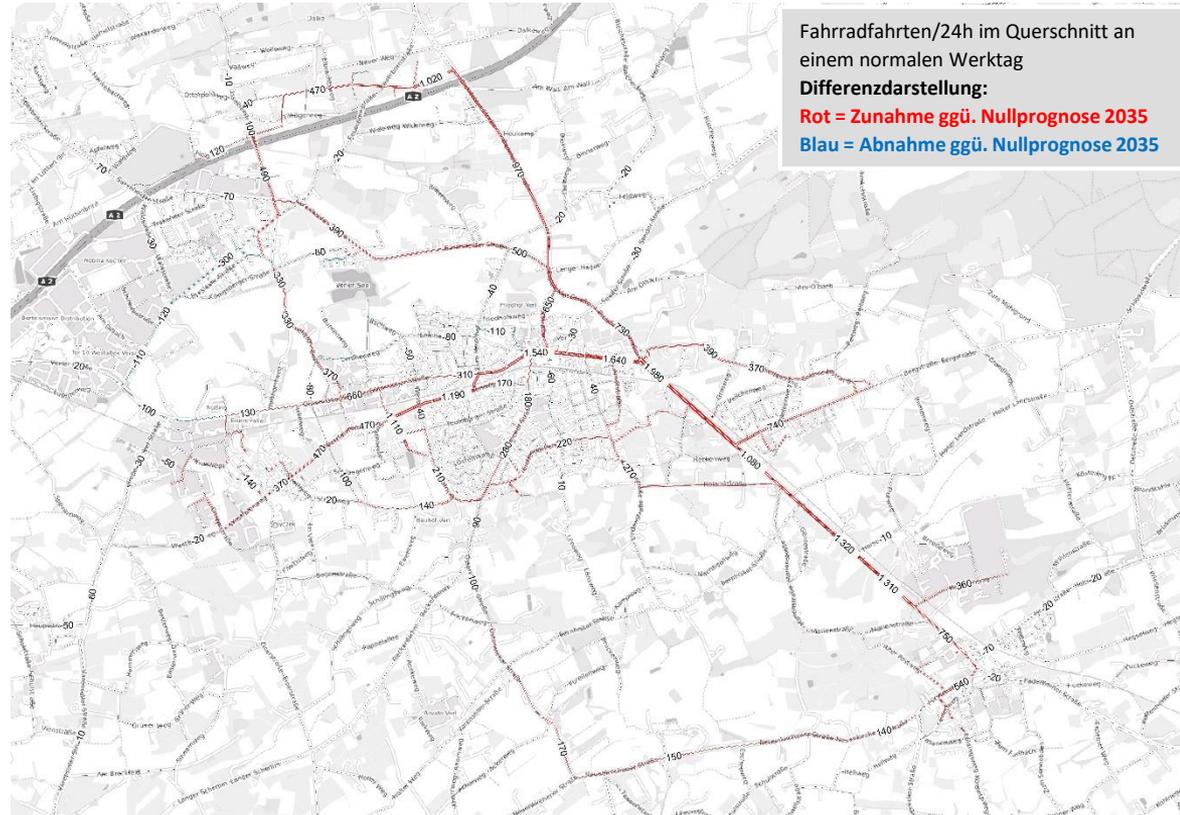
Nullprognose 2035

In der Abbildung sind die Radverkehrsbelastungen im Verler Wegenetz für den Prognosezeitraum **2035** dargestellt. Grundlage hierfür bildet die Nullprognose 2035, in der alle Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklungen sowie die TWE-Strecke und der Schnellbus nach Bielefeld enthalten sind.



Differenzkarte Ist-Zustand zur Nullprognose 2035

In der Abbildung sind die Radverkehrsbelastungen im Verler Wegenetz für den Differenzkarte **Ist-Zustand 2020** zu der **Nullprognose 2035** dargestellt.



RAD 1 Hauptradnetz

Beschreibung

Ein sicheres, lückenloses, komfortables, gut ausgebautes und direktes Radwegenetz soll den Radverkehrsanteil in Verl weiter stärken. Der Radverkehrsanteil nimmt in Verl bereits einen hohen Stellenwert ein (20 % Radverkehrsanteil). Nicht zuletzt aufgrund der flachen Topographie bietet das Stadtgebiet hervorragende Bedingungen zum Radfahren. Dennoch besteht weiteres Potenzial zur Verlagerung auf das klimaneutrale Verkehrsmittel insbesondere auf kurzen Distanzen im Alltag. Wesentlicher Bestandteil ist es somit die Radverkehrsinfrastruktur weiter zu stärken, Radverkehrsanlagen gemäß den gegenwärtigen Standards (VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung), ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen)) auszubauen, Netzlücken zu schließen und sichere Knotenpunkte zu schaffen.

Der Ausbau einer Radverkehrsanlage erfordert häufig den kompletten Neubau eines Radweges, um eine durchgängig asphaltierte, ebene Oberfläche zu ermöglichen. Bei dem Ausbau

einer Radverkehrsanlage ist generell die Anpassung der Breite nach mindestens ERA-Standard zu empfehlen, da somit Komfort für Radfahrende geschaffen wird und der betroffene Abschnitt eine Zunahme der Radfahrerzahlen ermöglicht. Neben dem Komfort ist eine ausreichende Radwegebreite für eine sichere und konflikt-freie Führung von Pedelec- und E-Bike-Verkehr (v. a. im Zweirichtungsverkehr) von Bedeutung.

An Streckenabschnitten, an denen kein Radangebot vorhanden ist bzw. ein Netzlückenschluss erforderlich ist, wird der Neubau eines Radweges empfohlen. Der Neubau sollte sich bei den Planungen an den Mindestmaßen der ERA orientieren. Auf dem hierarchisierten Hauptnetz können die Breiten sogar über den ERA-Standard hinaus gehen.

Auf der nachfolgenden Folie ist die Netzkategorisierung im Radverkehr aufgeführt, welches das Zielnetz mit entsprechenden Ausbau- und Qualitätsstandards darstellt.

Maßnahmensteckbriefe Radverkehr

RAD 1 Hauptradnetz

Netzkategorisierung = Zielnetz

Hauptnetz

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Direkte Verbindung in die Nachbarkommunen und Ortsteile
- Zielführung auf zügigen, sicheren und direkten Routen
- Zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher befahrbar
- Radanlagen sollten möglichst den ERA-Standards oder darüber hinaus entsprechen
- Die Anbindung aus allen Ortsteilen in den Ortskern ist grundsätzlich auf zügigen, sicheren und direkten Routen zu gewährleisten

Nebennetz

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Verbindungen innerhalb der Ortsteile
- Verbindung von Ortsteilen untereinander
- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte)
- Die Mindestmaßen der ERA sind grundsätzlich einzuhalten

Ergänzungsnetz

- Vorwiegend für den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Verbindung für den Alltagsradverkehr ist zu prüfen
- Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs



Netzkategorisierung Radverkehr

- Stadt-/Gemeindegrenze
- Straßennetz
- Hauptnetz
- Nebennetz
- Ergänzungsnetz



Maßnahmensteckbriefe Radverkehr

RAD 1 Hauptradnetz

Netzlückenschluss

- Gütersloher St. (L 757) (ab Westring bis Gütersloh) (s. RAD 7)
- Feuerbornstraße: gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr (mind. 2,50 m außerorts)
- Zollhausweg: gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr (mind. 2,50 m außerorts)
- Holter Straße: Führung auf der Fahrbahn Tempo 30 bis Höhe Sophienweg bei Umsetzung Maßnahmenetzfall 3b mit Westtangente und Anschluss Kapellenweg an die Holter Straße
- Fürstenstraße: Führung auf der Fahrbahn Tempo 30 bis Delbrücker Straße bei Umsetzung Maßnahmenetzfall 3b mit Westtangente
- Strothweg: gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr (mind. 2,50 m außerorts)
- Bleichestraße: gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr (mind. 2,50 m außerorts)
- Verlängerung Eiserstraße: gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr (mind. 2,50 m außerorts)
- Verlängerung Wachtelweg bis Westfalenweg: Führung auf der Fahrbahn Tempo 30
- Brückenbauwerk Schmiedestrang

Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen

- Geordnetes Parken und Baumscheiben auf den Fahrbahnen Fürstenstraße und Holter Straße

Oberflächensanierung

- Vorrangige Sanierung des Hauptnetzes

Beschilderung

- Beschilderung der Radrouten „Verl-Erfahren“



RAD 1 - Hauptradnetz

- Stadt-/Gemeindegrenze
- Hauptradwegenetz
- geplanter Radweg Westerwieher Str.
- Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr
- Führung auf der Fahrbahn bei Tempo 30 bei Umsetzung Maßnahmenetzfall 3b (MIV 1)
- Fahrradstraße
- Neubau Straßen (s. MIV 1)
- 30 Tempo 30
- P geordnetes Parken
- 🌳 Baumscheibe/ Begrünung

0 2 km

Maßnahmensteckbriefe Radverkehr

RAD 1 Hauptradnetz

Fahrradstraße

- Bornholte-Bahnhof - Verl: Schmiedestrang mit Brückenbauwerk und Anschluss Paderborner Straße (Zeitgewinn Brückenbauwerk gegenüber sig. Knotenpunkt)
- Verl Südachse: Am Bühlbusch
- Verl Ost-Westachse 1: Westfalenweg bis Eiserstraße/ Chromstraße
- Verl Ost-Westachse 2: Gartenstraße – Sankt-Anna-Straße – Lerchenweg
- Verl Ost-Westachse 3: Friedhofsweg (nur bei Nicht-Errichtung Parkhaus)

Begleitende Maßnahmen

- Ggf. geordnetes Parken
- Ggf. geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wie Baumscheiben



RAD 1 - Hauptradnetz

- Stadt-/Gemeindegrenze
- Hauptradwegenetz
- geplanter Radweg Westerwieher Str.
- Einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr
- Führung auf der Fahrbahn bei Tempo 30 bei Umsetzung Maßnahmenetzfall 3b (MIV 1)
- Fahrradstraße
- Neubau Straßen (s. MIV 1)
- 30 Tempo 30
- P geordnetes Parken
- ⊗ Baumscheibe/ Begrünung

RAD 1 Hauptradnetz

Ziel

- Entwicklung eines schlüssigen, lückenlosen und barrierefreien Radverkehrsnetzes für die Gesamtstadt

Maßnahmenbündel



Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl, Kreis Gütersloh, Bund, Land

Umsetzungsschritte

- Abhängig von den jeweiligen Maßnahmenvorschlägen
- Prüfung der Umsetzbarkeit
- Einstellen finanzieller Mittel/ Antrag zur Förderung

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Erhöhung des Radverkehrsanteils insb. auf fahrradfreundlichen Distanzen

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Abhängig von den jeweiligen Maßnahmenvorschlägen

Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

Maßnahmensteckbriefe Radverkehr

RAD 2 Fahrradstraßennetz

Beschreibung

Die Anordnung einer Fahrradstraße erfolgt aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1, Satz 1, StVO) oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5). Fahrradstraßen kommen besonders in Betracht, **wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.** Seit der Novellierung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) im Jahr 2021 ist die Einrichtung von Fahrradstraßen wesentlich vereinfacht worden. **Es reicht bereits aus, wenn der Straße eine hohe Netzbedeutung im Radverkehr zukommt.** Die Interessen sind jedoch auch mit den Belangen anderer Verkehrsmittelnutzer hinlänglich abzuwägen. Fahrradstraßen sind grundsätzlich nur den Radfahrenden vorbehalten und durch die Zeichen 244.1 und 244.2 StVO zu Beginn und am Ende der Fahrradstraße gekennzeichnet. Letzteres entfällt, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.

Das Fahrradstraßennetz (s. Abbildung rechts) ist sukzessive umzusetzen und im Detail zu prüfen. Einige Vorschläge sind zudem von städtebaulichen Entwicklungen abhängig (z. B. Friedhofsweg).



RAD 3 - Fahrradstraßennetz

- Fahrradstraße
- mögliche Fahrradstraße

RAD 2 Fahrradstraßennetz

Beschreibung

In Ausnahmefällen können Fahrradstraßen auch für anderen Fahrzeugverkehr frei gegeben werden (z. B. Anlieger frei). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h. Der Radverkehr ist durch den Kfz-Verkehr weder zu gefährden noch zu behindern. Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist grundsätzlich gestattet. Die üblicherweise geltende Vorfahrtsregelung in Tempo 30-Zonen („rechts-vor-links“) kann durch eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße aufgehoben werden. Dies führt zu einer zusätzlichen Erhöhung der Attraktivität der Fahrradstraße und generiert einen Reisezeitvorteil gegenüber dem MIV. Bislang ist im Stadtgebiet von Verl der Schmiedestrang in Bornholte-Bahnhof als Fahrradstraße ausgewiesen.

Fahrradstraßen können einen wichtigen Beitrag zur allgemeinen Förderung des Radverkehrs und zur Schulwegsicherung leisten, weshalb bei der Auswahl möglicher Fahrradstraßen auch die Nähe zu Schulstandorten berücksichtigt werden sollte. In den meisten Fällen lassen sich Fahrradstraßen kostengünstig und zügig durch das Aufstellen von Verkehrszeichen (244.1 und 244.2) und Markierungen auf der Fahrbahn umsetzen. Zusätzlich sollte das Zusatzzeichen „Anlieger frei“ ergänzt werden. Es können jedoch auch bauliche Maßnahmen (z. B. Markierung Sicherheitstrennstreifen zum Ruhenden Verkehr, Aufpflasterung Knotenpunkt, alternierende Baumscheiben, Einfärbung Asphalt) notwendig und empfehlenswert sein. Darüber hinaus ist in Einzelfällen auch das Sperren bzw. Abbinden des Kfz-Verkehrs zur Reduzierung des MIV zu prüfen (z. B. Westfalenweg Höhe Ickelweg bis Ortseingang Verl-West). Dies würde bedeuten, dass die Fahrradstraße nur dem Radverkehr vorbehalten ist (kein Zusatz „Anlieger oder Kfz-Verkehr frei“). Dies ist bei der Ausführungsplanung zu erarbeiten.

Fahrradstraßennetz

Beschreibung

Die **St.-Anna-Straße** stellt eine bedeutsame, verkehrliche Anbindung des Schulzentrums in Verl dar (Hauptroute). Insgesamt gehen hier rund 2.000 Schülerinnen und Schüler wochentags zur Schule. Neben den Regional- und Schulbuslinien nutzen viele Jugendliche das Fahrrad oder auch das „Eltern-Taxi“. Um den zu Schulbeginn und -ende teilweise „chaotischen“ Zuständen Herr zu werden, wäre eine Ausweisung der St.-Anna-Straße als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei“ empfehlenswert. Folgende Merkmale soll die Fahrradstraße aufweisen:

- Tempo 30 km/h auf der gesamten St.-Anna-Straße (ca. 550 m)
- Einrichtung Einbahnstraßenregelung St.-Anna-Straße mit Bus und Radfahrende frei in Gegenrichtung (Einfahrt St.-Anna-Straße von der Straße Zum Meierhof)
- Markierung von Fahrradpiktogrammen an den Knotenpunkten und in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn
- Ggf. farbliche Einfärbung der Knotenpunktbereiche
- Markierung von Sicherheitstrennstreifen zum Ruhenden Verkehr (ggf. Neuordnung der Stellplätze im Straßenraum)

Aufgrund des Regional- und Schulbuslinien- sowie des Hol- und Bringverkehrs auf dem Schulparkplatz sind einige Anpassungen

notwendig. Hierzu gehört die Ausweisung einer Eltern-Taxi-Haltestelle, um das Konfliktpotenzial zwischen Rad und MIV zu mindern.

Hierfür kommen folgende Standorte in Frage:

- Umwandlung Schrägparker Wilhelmstraße in Eltern-Taxi-Haltestellen
- Umwandlung Schrägparker St.-Anna-Straße Höhe Gymnasium in Eltern-Taxi-Haltestellen
- Einrichtung von markierten Stellplätzen im Straßenraum Gartenweg (Art Einbahnstraßensystem Gartenweg – Kolpingstraße – Zum Meierhof)

Weitere Anpassungen sind ggf. im Regionalbusverkehr notwendig, wenn der Taktfahrplan aufgrund der max. Geschwindigkeit von Tempo 30/h nicht mehr eingehalten werden kann.

Am Knotenpunkt St.-Anna-Straße/ Gütersloher Straße (L 757) ist auf der St.-Anna-Straße eine aufgeweitete, rot eingefärbte Radaufstellfläche einzurichten, damit alle Radfahrende nach der Rotphase als Pulkführer vor dem Kfz-Verkehr vorweg fahren können. Auf der gegenüberliegenden Seite ist der Bordstein entsprechend abzusenken, damit dort mühelos auf den gemeinsamen Geh- und Radweg aufgefahren werden kann.

Fahrradstraßennetz

Beschreibung

Viele Schülerinnen und Schüler aus dem Süden von Verl-Mitte nutzen die Österwieher Straße (K 42) auf dem Weg zur oder von der Schule (Hauptroute). Der abzweigende **Westfalenweg** ist eine wichtige Achse zum einen für die Bewohnerinnen und Bewohner und zum anderen auch für Radfahrende, die parallel zur Gütersloher Straße (L 757) eine verkehrssärmere Verbindung suchen. Zudem kann über den Westfalenweg das dort befindliche Nahversorgungszentrum erreicht werden. Es ist empfehlenswert den Westfalenweg von der Österwieher Straße (K 42) bis zum Westring (K 57) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Priorisierung des Radverkehrs als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei“ auszuweisen. Folgende Merkmale soll die Fahrradstraße aufweisen:

- Markierung von Fahrradpiktogrammen an den Knotenpunkten und in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn
- Ggf. farbliche Einfärbung der Knotenpunktbereiche
- Markierung von Sicherheitstrennstreifen zum Ruhenden Verkehr (ggf. Neuordnung der Stellplätze im Straßenraum)

Ab dem Wachtelweg mäandriert die Fahrbahn aus verkehrsberuhigenden Gründen, so dass zumindest auf dem letzten Teilstück gen Westen keine verkehrsberuhigenden Maßnahmen mehr erforderlich sind.

RAD 2 Fahrradstraßennetz

Ziel

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Priorisierung des Radverkehr St.-Anna-Straße und Westfalenweg
- Verwendung einheitliches Design bei Einrichtung weiterer Fahrradstraßen

Maßnahmenbündel



Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl

Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandsanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Erhöhung der Radverkehrsnutzung gegenüber MIV

Klimaschutz



Kostenschätzung

- >50.000 Euro

Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

RAD 2 Fahrradstraßennetz

Ziel

- Erhöhung der Wahrnehmung der Fahrradstraße Schriedestrang
- Verwendung einheitliches Design bei Einrichtung weiterer Fahrradstraßen

Maßnahmenbündel

RAD 1

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl

Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Erhöhung der Radverkehrsnutzung gegenüber MIV

Klimaschutz



Kostenschätzung

- <50.000 Euro

Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

Maßnahmensteckbriefe Radverkehr

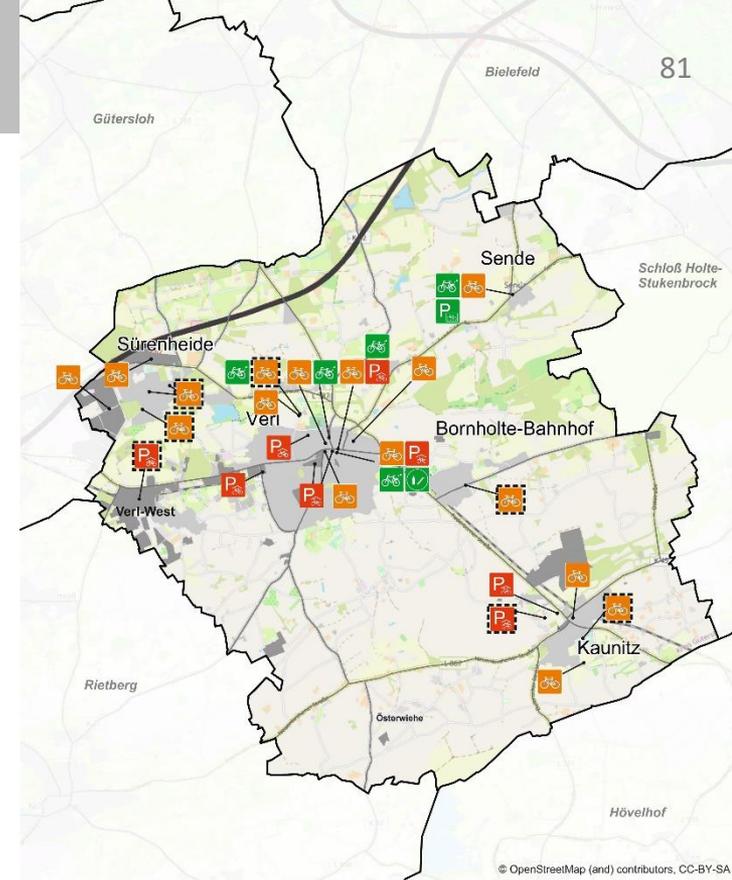
RAD 3 Ausbau von Fahrradinfrastruktur an bedeutenden Zielen

Beschreibung

Das Angebot und die Qualität der Radabstellanlagen sind neben einer intakten sowie verkehrssicheren Wegeinfrastruktur maßgebliche und entscheidende Elemente der Radverkehrsförderung.

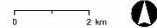
In Verl gibt es bereits knapp 1.850 Fahrradstellplätze (BSV (2015): Parkraumkonzept für die Stadt Verl), die jedoch vielerorts nur aus Felgenhaltern bestehen. Es wurden jedoch bereits Verbesserungen hinsichtlich der Abstellanlage und des -typs erzielt (Anlehnbügel Ortskern Verl-Mitte).

Sichere, überdachte Radabstellanlagen sind derweilen bereits am Marktplatz und am Rathaus errichtet worden. Zukünftig wird es wichtig sein, dass an wichtigen Quell- und Zielorten im öffentlichen Raum (Einkaufszentren, Arbeitsplätze, Schulstandorte) hochwertige, diebstahlsichere und barrierefreie Radabstellanlagen geschaffen werden, um insb. hochpreisige Räder wie E-Bikes und Pedelecs, aber auch Lastenräder und Cargobikes am Zielort sicher (und witterungsgeschützt) abstellen zu können.



RAD 3 - Ausbau von Fahrradinfrastruktur an bedeutenden Zielen

- | | |
|--|--|
|  Anlehnbügel im Bestand |  Überdachte Radabstellanlage in Planung |
|  Überdachte Radabstellanlage im Bestand |  Ladestation in Bestand |
|  Fahrradbox im Bestand |  Reparaturstation in Bestand |
|  Anlehnbügel in Planung | |



RAD 3 Ausbau von Fahrradinfrastruktur an bedeutenden Zielen

Für ein flächendeckendes, gutes Abstellangebot können die bereits errichteten, einfachen Anlehnbügel in der Hauptstraße in der breiten oder schmalen Ausführung (und mit oder ohne Querholm) als Vorbild fungieren. An diesen ist ein müheloses, sicheres Abschließen des Fahrrads am Rahmen oder Vorder-/ Hinterrad möglich. Pro Bügel können zwei Fahrräder abgestellt werden. In folgenden Bereichen sind Anlehnbügel zu errichten:

- in allen Ortskernen und Sportstätten
- Arbeitsplatzstandorte in Verl-West und Sürenheide
- an Bushaltestellen (insb. Außerorts)

Die zusätzliche Errichtung von überdachten Radabstellanlagen ist an bedeutsamen Alltagszielen sinnvoll, da hier die Fahrräder oftmals über einen längeren Zeitraum abgestellt werden (Arbeitsplatz, Schule, Sport, Bushaltestelle und künftig Bahnhaltdepunkte). Folgende Standorte kommen hierfür in Betracht:

- Schulzentrum
- Nahversorgungszentren Westfalenweg und Westring
- Thaddäusstraße (Supermarkt) Sürenheide
- Paderborner Straße (Supermarkt) Kaunitz

Ziel

- Schaffung von sicheren (witterungsgeschützten) Radabstellanlagen

Maßnahmenbündel



Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl

Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

Umsetzungszeitraum



RAD 3 Ausbau von Fahrradinfrastruktur an bedeutenden Zielen

Wirkung

- Attraktivierung der Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel

Klimaschutz



Kostenschätzung

- 500 Euro pro Fahrradbügel inkl. Einbau
- 5.500 Euro pro Überdachung inkl. Einbau

Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Billigkeitsrichtlinie für kommunale Klimaschutzinvestitionen

RAD 4 Städtisches Förderprogramm zur Errichtung hochwertiger Radabstellanlagen

Beschreibung

Die Stadt Verl fördert den Bau hochwertiger Radabstellanlagen (Fahrradbügel, überdachte Radabstellanlagen) auf halböffentlichen Flächen, wie z. B. Einzelhandels- und Gewerbeflächen. Hierzu übernimmt die Stadt Verl die Organisation und Teilkosten für den Austausch bzw. Neubau von Radabstellanlagen.

Ziel

- Schaffung von sicheren (witterungsgeschützten) Radabstellanlagen

Maßnahmenbündel



Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl

Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

Umsetzungszeitraum

- 2023

Wirkung

- Attraktivierung der Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel

Klimaschutz



Kostenschätzung

- 500 Euro pro Fahrradbügel inkl. Einbau
- 5.500 Euro pro Überdachung inkl. Einbau

Förderprogramm

-

RAD 5 Radstation/ Fahrradparkhaus Bahnhofsvorplatz Verl



RAD 5 Radstation/ Fahrradparkhaus Bahnhofsvorplatz Verl

Beschreibung

Die Reaktivierung der TWE-Strecke für den SPNV zwischen Harsewinkel – Gütersloh – Verl-Mitte im 60-Minuten-Takt ist bis 2027 vorgesehen. Im Rahmen eines vom NWL in Auftrag gegebenem Gutachten zur Reaktivierung potenzieller Trassen im NWL-Gebiet wird auch die Verlängerung der TWE-Strecke bis Paderborn inkl. Einführung eines 30-Minuten-Takts geprüft (NKU-Bewertung).

Mit der Aufnahme des SPNV in Verl wird auch der ÖPNV-Anteil am Modal-Split erheblich ansteigen. Mehr Platz, Komfort und schnellere Reisezeiten als mit dem bisherigen Busangebot werden die TWE zum bevorzugten Verkehrsmittel im ÖPNV im Pendlerverkehr avancieren lassen.

Das Fahrrad wird als Zu- und Abbringer zum Bahnhof Verl, aber auch zu möglichen weiteren Haltepunkten spielen. Daher ist die Errichtung einer Radstation bzw. eines Fahrradparkhauses denkbar. Ersteres kann bspw. durch eine gemeinnützige Einrichtung am Bahnhof Verl mit folgendem Leistungsangebot angeboten werden:

- kostenpflichtiges, sicheres und bewachtes Abstellen von Fahrrädern in geschlossenen Räumen

- mind. 100 Fahrradstellplätze
- Reparaturservice für Fahrräder
- mögliche Integration eines Fahrrad-/ Lastenradverleihs

Ein potenzieller Standort für die Errichtung einer Radstation bestünde westlich neben dem derzeit bestehenden Bahnhofsgebäude. Dort stehen zurzeit mobile Imbisswagen. Die bevorstehenden Umgestaltung und Neustrukturierung des Markplatzes sollte zudem bei der Standortfrage berücksichtigt werden, um weitere potenzielle Flächen in Betracht ziehen zu können. Wichtig für eine hohe Auslastung ist jedoch der schnelle, barrierefreie Zugang zur Radstation und im Idealfall ein fast nahtloser Anschluss bzw. Umstieg zur TWE. Daher ist eignet sich am ehesten ein Standort in direktem Umfeld des Bahnhofes bzw. Bahnsteiges. Ein Fahrradparkhaus könnte über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen:

- kostenpflichtiges, sicheres Abstellen von Fahrrädern in geschlossenen Räumen
- mind. 100 Fahrradstellplätze

Als Standort käme hier bspw. die geplante Tiefgarage am Marktplatz in Betracht. Diese könnte um Fahrradstellplätze in Richtung Bahnhof erweitert werden, so dass im Idealfall ein direkter Zugang zum Bahnsteig erfolgen kann. Eine separate Zu- und Abfahrt für Fahrräder zur Tiefgarage ist mitzuplanen.

RAD 5 Radstation/ Fahrradparkhaus Bahnhofsvorplatz Verl

Ziel

- Schaffung von sicheren Abstellmöglichkeiten in zentraler Lage
- Förderung der Intermodalität
- Gewinnung neuer Zielgruppen
- Verlagerung von MIV-Fahrten auf den ÖPNV

Maßnahmenbündel



Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl, gemeinnützige Einrichtung

Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandsanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Attraktivierung der Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel

Klimaschutz



Kostenschätzung

- <500.000 Euro

Förderprogramm

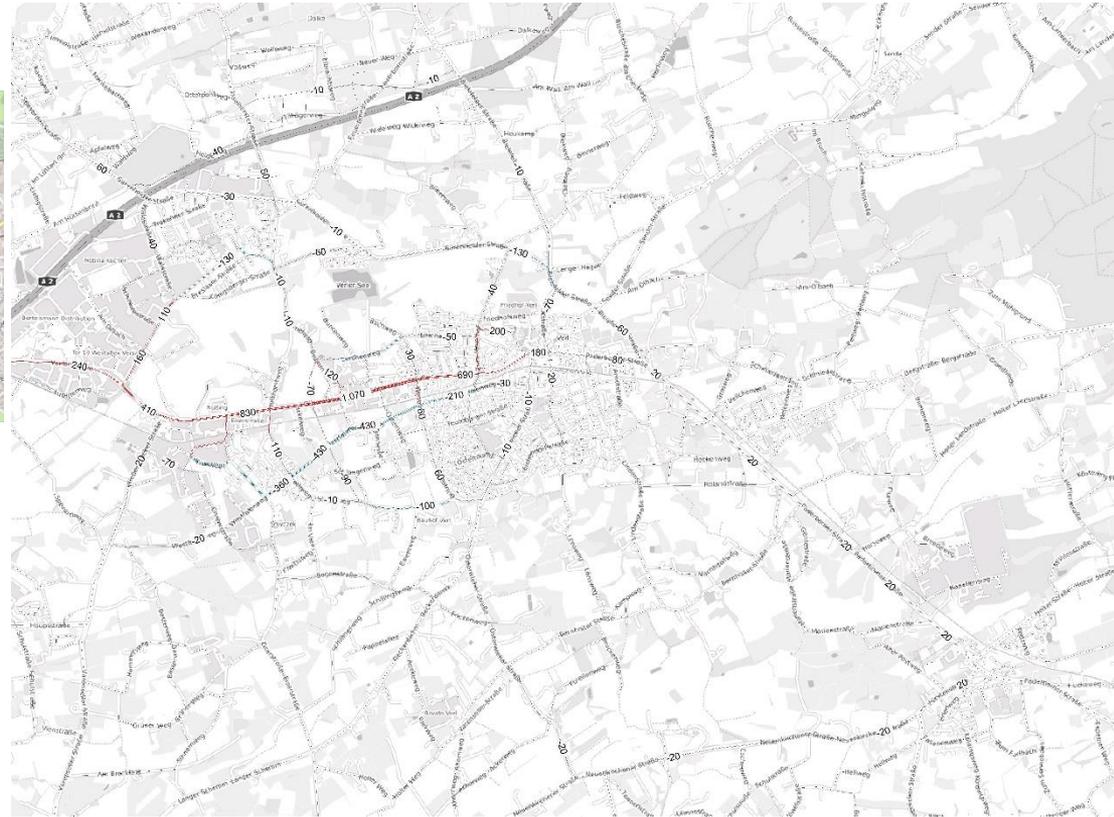
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

RAD 6 Radpremiumroute Verl – Gütersloh



Variante 1:

Räumliche Zunahme Gütersloher
Straße um ca. +1.050 Radfahrende/24h
→ Abnahme auf dem Westfalenweg
um ca. -400 Radfahrende/24h

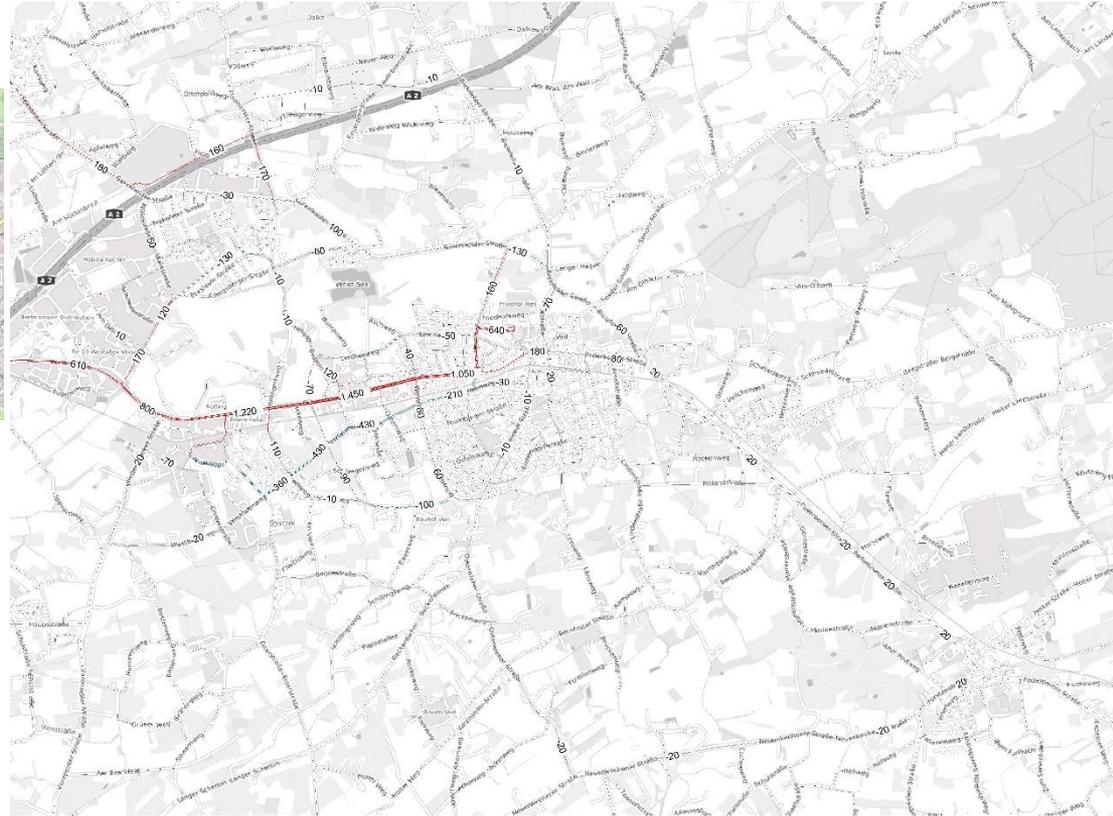


RAD 6 Radpremiumroute Verl – Gütersloh



Variante 2:

Räumliche Zunahme Gütersloher Straße
um ca. +1.450 Radfahrende/24h
→ Abnahme auf dem Westfalenweg
um ca. -400 Radfahrende/24h

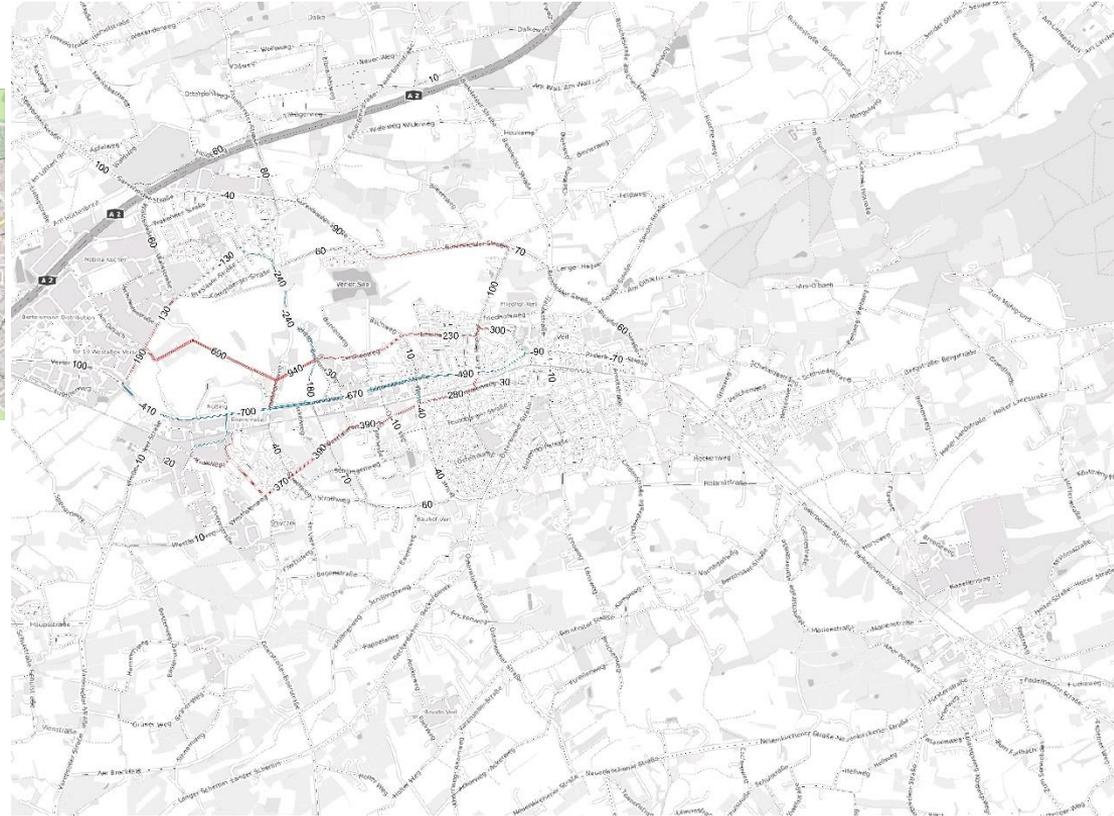


RAD 6 Radpremiumroute Verl – Gütersloh



Variante 3:

Räumliche Zunahme neue Verbindung ab Lerchenweg bis zur Thaddäusstraße um ca. +950 Radfahrende/24h und Westfalenweg um ca. +400 Radfahrende/24h
→ Abnahme auf der Gütersloher Straße um ca. -700 Radfahrende/24h

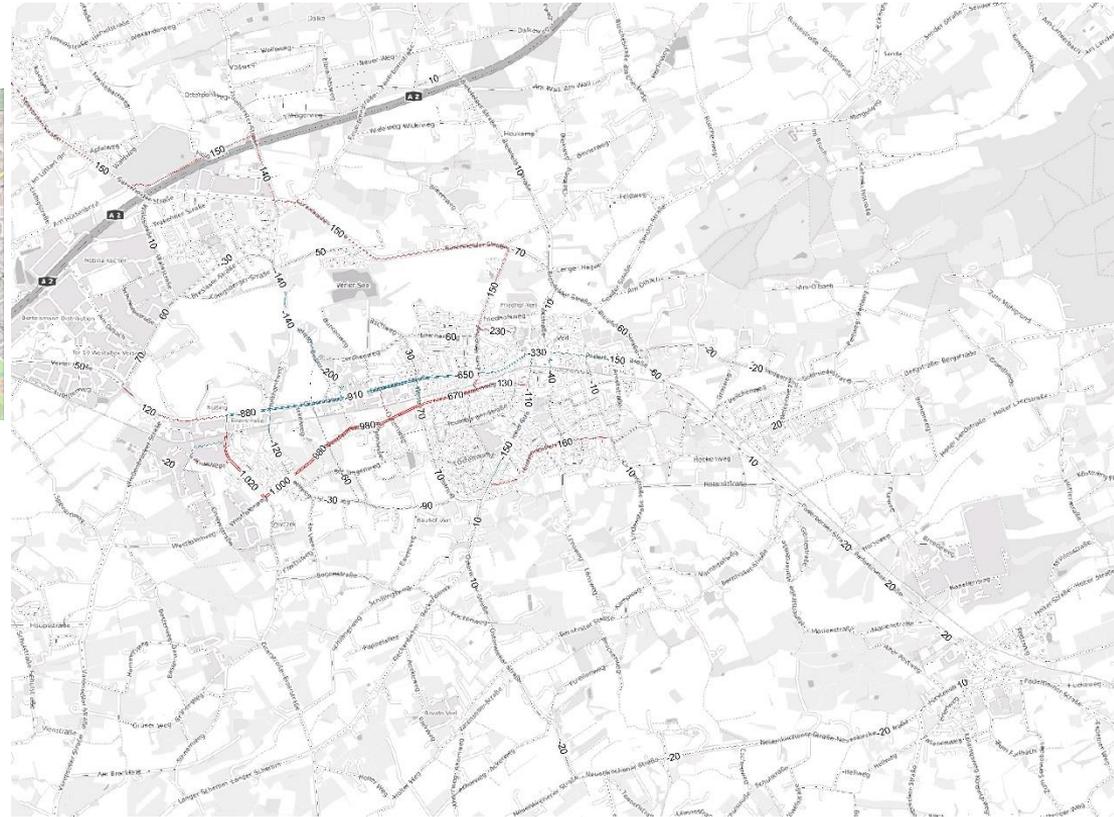


RAD 6 Radpremiumroute Verl – Gütersloh



Variante 4:

Räumliche Zunahme Westfalenweg um ca. +1.000 Radfahrende/24h und Eiserstraße um ca. +1.200 Radfahrende/24h
→ Abnahme auf der Gütersloher Straße um ca. -900 Radfahrende/24h



RAD 6 Radpremiumroute Verl – Gütersloh

Beschreibung

Insgesamt pendeln zwischen Verl und Gütersloh knapp 14.000 Menschen täglich zum Arbeiten hin und her. Mit der Reaktivierung der TWE-Strecke bis vrsl. 2027 werden einige Pendler eine attraktive Alternative zu Pkw und Bus erhalten. Darüber hinaus ist es jedoch auch wichtig, dass nicht nur im Pendlerverkehr Ziele auf beiden Stadtgebieten fernab der Bus- und Bahnhaltepunkte umweltfreundlich angebunden werden, sondern auch innerhalb Verls Quell- und Zielgebiete in Verl-West und Verl.

Eine attraktive, schnelle, direkte und komfortable Radwegeverbindung für den Alltagsradverkehr soll zukünftig durch den Bau einer regionalen Radroute zwischen den Städten Verl und Gütersloh angeboten werden. Die Route soll dabei über die Gütersloher Straße (L 757) führen. Diese ist nicht als Konkurrenzangebot zur TWE zu verstehen.

Im Idealfall entspricht der Ausbaustandard dem eines Radschnellweges (=höchster Ausbau- und Qualitätsstandard). Nachfolgend sind die Voraussetzungen zur Errichtung einer hochwertigen Radwegeverbindung aufgeführt.

- Mindestlänge von 5 km
- Breite (von $\geq 3,0$ m Rad-Vorrang-Route) bis $\geq 4,0$ m Radschnellweg (Zweirichtungsradweg)
- Grundsätzlich Trennung von Rad- und Fußverkehr
- Bei geringem Fußverkehr außerorts auch gemeinsame Führung möglich
- Bevorrechtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten (z.B. „Grüne Welle“ für Radfahrende, Vorfahrtsregelungen)
- Beleuchtung (insb. innerorts, außerorts empfehlenswert)
- Reinigung und Winterdienst sind regelmäßig durchzuführen
- Vermeidung von Querungen an Bundes- und Landesstraßen
- Fördermöglichkeiten durch den Bund:
 - Voraussetzung sind 10 km Länge
 - Belastungsprognose von 2.000 Radfahrende pro Tag
 - Bauliche Maßnahmen zur Trennung des Radverkehrs

Nachdem eine Machbarkeitsstudie fertiggestellt worden ist, ist in einem nächsten Schritt ein Feinkonzept für den Routenverlauf zu erarbeiten. Die Gütersloher Straße stellt dabei die schnellstmögliche Route Eine mögliche Beleuchtung der Strecke sollte unter umwelt- und naturschutzrechtlichen Gegebenheiten geprüft und abgewogen werden.

RAD 6 Radpremiumroute Verl – Gütersloh

Ziel

- Direkte, komfortable Verbindungen auf wichtigen Pendlerverflechtungen (hoher Quell- und Zielverkehr), bei denen der Radverkehr möglichst Vorrang erhält

Maßnahmenbündel

RAD 1

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl, Kreisstadt Gütersloh, Kreis Gütersloh, Land

Umsetzungsschritte

- Voruntersuchung, Linienbestimmung, Umweltverträglichkeitsprüfung
- Entwurfsplanung
- Genehmigungsverfahren
- Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe
- Bau

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Für die Stadt Verl ist die Maßnahme nicht kostenrelevant (Land)

Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

RAD 7 Radpremiumroute Verl – Bielefeld

Variante 1: Bielefelder Straße

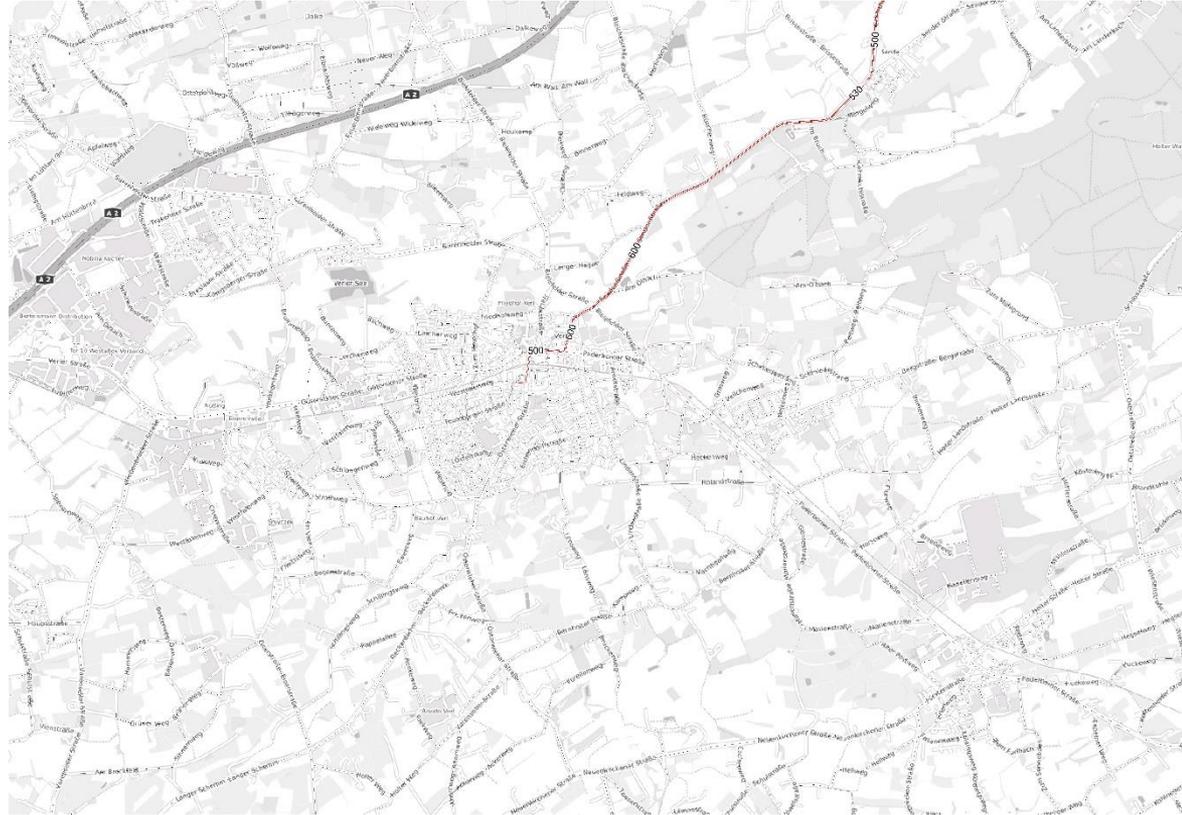
Zunahme um ca. +300 Radfahrende/24h auf der Bielefelder Straße (Voraussetzung interkommunaler Gewerbegebiet)



RAD 7 Radpremiumroute Verl – Bielefeld

Variante 2: Sender Straße/ Eckardtsheimer Straße

Zunahme um ca. +600 Radfahrende/24h auf der
Bielefelder Straße



Radpremiumroute Verl – Bielefeld

Beschreibung

Insgesamt pendeln zwischen Verl und Gütersloh über 7.000 Menschen täglich zum Arbeiten hin und her. Mit der Einrichtung einer Schnellbuslinie vom Bahnhof Verl über die Paderborner Straße (L 757), die Bielefelder Straße (L 791) und die Bleichestraße werden einige Pendler eine Alternative zum erhalten. Darüber hinaus ist es jedoch auch wichtig, dass im Pendlerverkehr Ziele auf beiden Stadtgebieten fernab der Schnellbuslinie umweltfreundlich angebunden werden.

Eine attraktive, schnelle, direkte und komfortable Radwegverbindung für den Alltagsradverkehr soll zukünftig durch den Bau einer regionalen Radroute zwischen den Städten Verl und Bielefeld angeboten werden. Aufgrund der großen Entfernung der Städte zueinander bietet diese Radpremiumroute nicht so viel Potenzial wie nach Gütersloh. Die Route soll kein Konkurrenzangebot zur TWE und dem Schnellbus darstellen.

Im Idealfall entspricht der Ausbaustandard dem eines Radschnellweges (=höchster Ausbau- und Qualitätsstandard), was jedoch aufgrund der Entfernung der beiden Städte zueinander und den Pendlerzahlen als unrealistisch einzustufen gilt. Nachfolgend sind die Voraussetzungen zur Errichtung einer hochwertigen Radwegverbindung aufgeführt.

- Mindestlänge von 5 km
- Breite (von $\geq 3,0$ m Rad-Vorrang-Route) bis $\geq 4,0$ m Radschnellweg (Zweirichtungsradweg)
- Grundsätzlich Trennung von Rad- und Fußverkehr
- Bei geringem Fußverkehr außerorts auch gemeinsame Führung möglich
- Bevorrechtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten (z.B. „Grüne Welle“ für Radfahrende, Vorfahrtsregelungen)
- Beleuchtung (insb. innerorts, außerorts empfehlenswert)
- Reinigung und Winterdienst sind regelmäßig durchzuführen
- Vermeidung von Querungen an Bundes- und Landesstraßen
- Fördermöglichkeiten durch den Bund:
 - Voraussetzung sind 10 km Länge
 - Belastungsprognose von 2.000 Radfahrenden pro Tag
 - Bauliche Maßnahmen zur Trennung des Radverkehrs

Nachdem eine Machbarkeitsstudie fertiggestellt worden ist, ist in einem nächsten Schritt ein Feinkonzept für den Routenverlauf zu erarbeiten. Denkbar ist eine Neutrassierung (kostenintensiver) oder über bestehende Straßen (Wirtschaftswege?). Eine mögliche Beleuchtung der Strecke sollte unter umwelt- und naturschutzrechtlichen Gegebenheiten geprüft und abgewogen werden.

RAD 7 Radpremiumroute Verl – Bielefeld

Ziel

- Direkte, komfortable Verbindungen auf wichtigen Pendlerverflechtungen (hoher Quell- und Zielverkehr), bei denen der Radverkehr möglichst Vorrang erhält

Maßnahmenbündel

RAD 1

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl, Kreisstadt Gütersloh, Kreis Gütersloh, Land

Umsetzungsschritte

- Voruntersuchung, Linienbestimmung, Umweltverträglichkeitsprüfung
- Entwurfsplanung
- Genehmigungsverfahren
- Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe
- Bau

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Für die Stadt Verl ist die Maßnahme nicht kostenrelevant (Land)

Förderprogramm

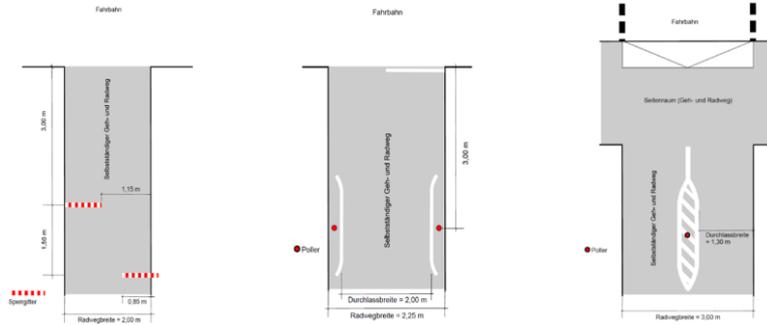
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

RAD 8 Leitfaden zu Umlaufsperrn

Beschreibung

Umlaufsperrn und Sperrpfosten sind nach Möglichkeit für Radfahrende zu vermeiden, da diese häufig aufgrund der zu geringen Abstände zueinander das Hindurchfahren erschweren bzw. mit Anhänger, Lasten- oder Spezialrädern unmöglich machen.

Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind auf Umlaufsperrn zu verzichten, außer es ist aus verkehrssicherheitsrelevanten Gründen notwendig. Dann ist jedoch auf ein ausreichenden Abstand der beiden Umlaufsperrn zu achten bzw. alternative Gestaltungen empfehlenswert.



Quelle: Abbildungen ADFC e. V. 2015

Ziel

- Abbau von Hindernissen für Radfahrende
- Erhöhung der Durchlässigkeit für alle Fahrradtypen

Maßnahmenbündel RAD 1

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Straßen.NRW, Land, Kreis Gütersloh, Stadt Verl

Umsetzungsschritte

- Prüfung verkehrssicherheitsrelevante Aspekte der Umlaufsperrn

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Erhöhung des Radverkehrsanteils

Klimaschutz



Kostenschätzung

- <10.000 Euro pro Umlaufsperrn

Förderprogramm

-

RAD 9 Mitgliedschaft in der AGFS

Beschreibung

Kurz- bis mittelfristig ist es für die Stadt Verl erstrebenswert sich als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) zu bewerben. Der Kreis Gütersloh ist bereits seit 2020 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft.

Dies setzt voraus, dass das Leitbild der AGFS mit in das Mobilitätskonzept aufgenommen und durch entsprechende Maßnahmen unterstützt wird. Hierfür sind entsprechende Arbeitsschritte zu erfüllen, die bereits für eine Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet sprechen und künftig sicherstellen. Diese umfassen die Erstellung eines umfangreichen schriftlichen Antrages, die Durchführung und Begleitung einer Bereisung der Kommission der AGFS in Verl und die Teilnahme an fachlichen Gesprächen mit der Vertreterinnen und Vertretern der AGFS. Folgende Punkte sind für die Aufnahme relevant:

- Vorlage eines nahmobilitätsfreundlichen Gesamtkonzeptes
- Bevorzugung innovativer, effektiver und unkonventioneller Wege zur Lösung von Verkehrsproblemen
- Priorisierung der Nahmobilität

Ziel

- Aufnahme in die AGFS-NRW
- Zugang zu zusätzlichen Fördertöpfen

Maßnahmenbündel

-

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl

Umsetzungsschritte

- Stellung des Antrages zur Aufnahme in die AGFS

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Auszeichnung als fußgänger- und fahrradfreundliche Kommune
- Exklusiver Zugang zu Fördermitteln des Landes NRW
- Öffentlichkeitsarbeit: Zentral produzieren - lokal einsetzen
- Netzwerk für Wissens- und Erfahrungsaustausch
- Beratung und Hilfestellung bei Fragen der Nahmobilität
- Kostenlose Teilnahme an den Seminaren des difu - Deutsches Institut für Urbanistik zum Thema Radverkehr (exkl. Reisekosten)
- Bindeglied zu wichtigen Akteuren
- Botschafterin und Beraterin des Landes

RAD 9 Mitgliedschaft in der AGFS

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Keine zusätzlichen Kosten (Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagers)
- Mitgliedschaft Jahresbeitrag 2.500 Euro

Förderprogramm

-

Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen im Radverkehr

Beschreibung

Neben der Errichtung von Radinfrastruktur ist die öffentlichkeitswirksame Positionierung des Themas Radverkehr von enormer Bedeutung. Um ein positives Radverkehrsklima zu schaffen, setzt die Stadt Verl künftig folgende Arbeiten um:

- Turnusmäßige Erscheinung einer Radverkehrskolumne (Papier, E-Paper, Facebook, Instagram, TikTok)
- Aktion Licht (Sicherheitskampagne pro Fahrradlicht)
- Fahrsicherheitstraining für Jung und Alt
- Halte Abstand (Sicherheitskampagne zur Einhaltung des Sicherheitsabstandes von 1,50 m innerorts/ 2,00 m außerorts)
- Aktion Geisterradler (Sicherheitskampagne Rechtsfahrgebot)

Die Aktion Geisterradler wird nachfolgend näher erläutert:

Einige Radfahrende in Verl nutzen regelwidrig den Radweg auf der falschen Seite, d. h. entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung. Laut dem § 2, Absatz 4 und 5 der Straßenverkehrsordnung (StVO) müssen ausgeschilderte Radwege in Fahrtrichtung benutzt werden. Das Unfallrisiko, i. d. R. für den Radfahrenden selbst, ist durch das regelwidrige Befahren der Radwege höher als sonst. Insbesondere an Knotenpunkten kann es zu Kollisionen mit dem Kfz-Verkehr kommen, da dieser nicht mit Radfahrenden entgegen der Fahrtrichtung rechnet.

In Verl kann durch eine öffentlichkeitswirksame Kampagne mit einer mehrwöchigen Laufzeit und in Zusammenarbeit mit Verwaltung und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde das Thema „Geisterradler“ aufgegriffen und bei den Radfahrenden zur Sensibilisierung für dieses Thema führen. Hierfür können neben der Öffentlichkeitsarbeit Piktogramme in grellen Farben (z. B. in Gelb) auf den Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen aufgebracht werden.

Folgende Straßen bieten sich für die Piktogramme an:

- Gütersloher und Paderborner Straße (L 757) in Verl-Mitte
- Österwieher Straße (K 42)
- Zum Meierhof
- Paderborner Straße (L 757) in Kaunitz



Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen im Radverkehr

Ziel

- Sensibilisierung für das Thema Fahren auf der falschen Seite

Maßnahmenbündel

-

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl, Straßenverkehrsbehörde

Umsetzungsschritte

- Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde über die Vorgehensweise und den Zeitraum der Kampagne

Umsetzungszeitraum

- 2023

Wirkung

- Unterbindung von Fahrten entgegen der Fahrtrichtung
- Unfallprävention

Klimaschutz



Kostenschätzung

- <5.000 Euro

Förderprogramm

-

5. FUSSVERKEHR

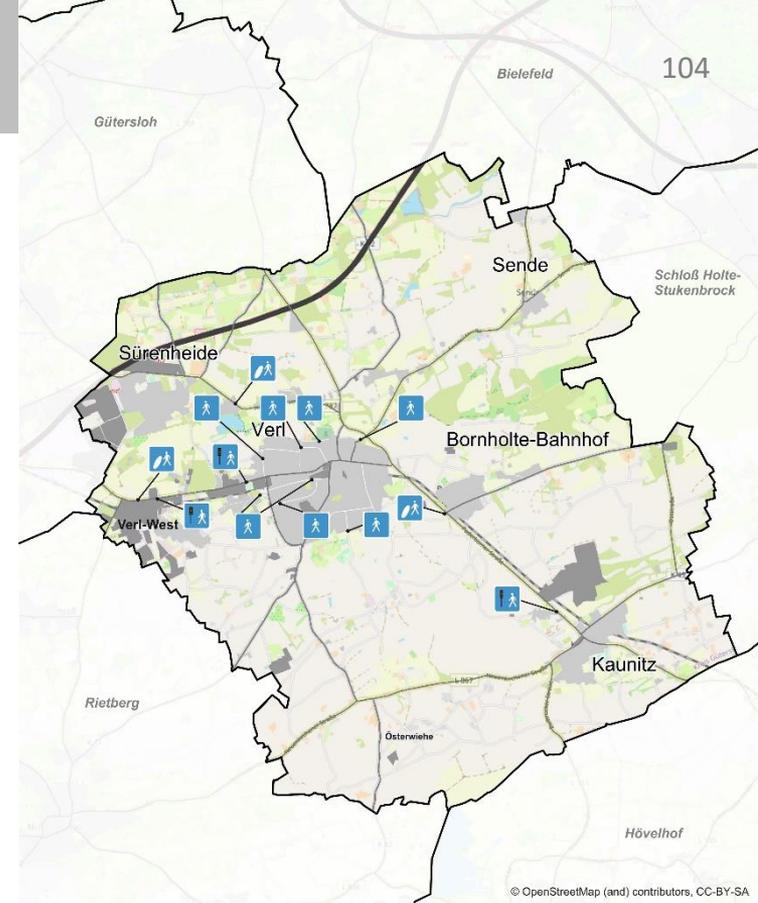
Maßnahmensteckbriefe Fußverkehr

FUSS 1 **Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards**

FUSS 2 **Fußgängerfreundliche Querungsanlagen**

FUSS 3 **Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden**

FUSS 4 **Pflege und Wartung von Grünwegen und Pättken**



FUSS - Übersicht Maßnahmen



Errichtung einer Querungshilfe



Errichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage (LSA)



Lückenschluss (Errichtung Fußweg)

Maßnahmensteckbriefe Fußverkehr

FUSS **1** **Barrierefreie Gestaltung von Straßen-** **räumen und konsequente Anwendung der** **Fußwegestandards**

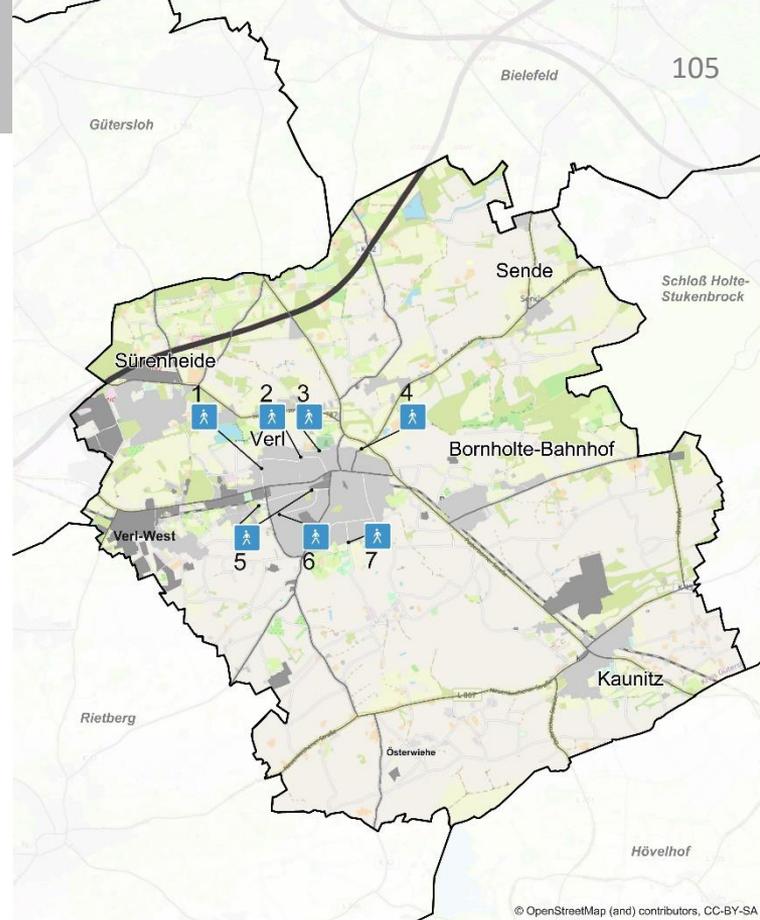
Beschreibung

Die barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen ermöglicht Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und erhöht gleichzeitig die Attraktivität der Wege für alle Menschen. Mobilitätseinschränkungen können alle Nutzergruppen betreffen, daher ist das Thema Barrierefreiheit ganzheitlich zu betrachten.

Durch den Abbau von Barrieren im Straßenraum wird die Sicherheit für alle zu Fuß Gehende erhöht. Zudem wird die Anzahl der Wege erhöht, die zu Fuß zurückgelegt werden.

An Fußgängerüberwegen und Querungsstellen existieren häufig keine Bordsteinabsenkungen sowie Leitlinien (taktile Elemente) und Kontrastmarkierungen (visuelle Elemente), die zur Orientierung für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Menschen dienen.

Zu Fuß Gehende sind gemäß StVO § 35 Abs. 1 verpflichtet, Gehwege zu nutzen. Fußverkehrsanlagen sind damit an ausgebauten Straßen



**FUSS 1 - Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen
und konsequente Anwendung der Fußwegestandards**



Lückenschluss (Errichtung Fußweg)

FUSS **1** **Barrierefreie Gestaltung von Straßen- räumen und konsequente Anwendung der Fußwegstandards**

überall erforderlich, sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr. Die vorgeschriebene Gehwegbreite liegt bei einer Regelbreite von 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z. B. Schaufenstervorzone). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege haben ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m.

Qualitätsansprüche an Gehwege sind die Oberflächenbeschaffenheit, die möglichst angenehm, leicht und rutschsicher sein sollte. Außerdem sollten Gehwege über längere Distanzen einsehbar und frei von Hindernissen und Verschwenkungen sein. Bei der Beleuchtung von Fußwegen ist darauf zu achten, dass Schattenbildung und Dunkelfelder vermieden werden. Kfz-Verkehr darf auf Fußwegen nicht parken. Für mobilitätseingeschränkte Personen sind straßenbegleitende Gehflächen durch taktile, visuelle und hindernisfreie Elemente auszustatten. In angemessenen Abständen sollten zusätzlich Bänke als Aufenthaltsmöglichkeit installiert werden, sodass für bestimmte Fußgängertypen (bspw. Senioren) die Reichweite erhöht wird.

In Verl sollten in einem ersten Schritt die Hauptwege in die jeweiligen Stadtbezirken und dessen Zu- und Abwege priorisiert ausgebaut bzw. saniert werden, um eine barrierefreie, fußgängerfreundliche Infrastruktur in die Stadtbezirken zu garantieren.

Darüber hinaus existieren in folgenden Bereichen Lücken im Fußwegenetz der Stadt **Verl**:

1. Abschnitt Rebhuhnweg (beidseitig)
2. Abschnitt Sankt-Anna-Straße/ Zum Meierhof (einseitig)
3. Friedhofsweg Abschnitt Schulzentrum bis zur Straße Zum Meierhof (beidseitig)
4. Sender Straße Abschnitt Poststraße bis Bielefelder Straße (einseitig)
5. Westfalenweg westlicher Abschnitt (beidseitig) und Abschnitt Schwalbenweg bis Spielplatz (einseitig)
6. Teutoburger Straße Abschnitt Westring bis Eggeweg (einseitig)
7. Lönsweg ab Reuterstraße fehlt ein „Stichweg“ Richtung Süden (beidseitig)

Ziel

- Mobilität für alle ermöglichen
- Abbau von Hindernissen
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

FUSS 1 **Barrierefreie Gestaltung von Straßen- räumen und konsequente Anwendung der Fußwegstandards**

Maßnahmenbündel **FUSS 2** **FUSS 3** **RAD 1**

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Land, Kreis Gütersloh, Stadt Verl

Umsetzungsschritte

Bei anstehenden Instandhaltungsarbeiten sind barrierefreie Umgestaltung/ Elemente zu berücksichtigen. Hierzu gehören:

- Bordsteinabsenkungen mit taktilen Belägen an Querungen und Straßeneinmündungen (dort wo der zu Fuß Gehende bewusst über eine Straße/ Hindernis geführt wird)
- Bei Längsverkehr taktile Beläge bei fehlenden räumlichen Kanten
- weitestgehend Freihaltung bestehende Gehwege vom Kfz-Verkehr
- Grundsätzlich ist bei Neubau/ Umbau von Verkehrsanlagen die Barrierefreiheit konsequent einzuhalten
- Je nach Bedarf ist eine Vorentwurfsplanung notwendig insbesondere beim Ausbau einer Straße

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

Klimaschutz



Kostenschätzung

-

Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Verwaltungsvorschriften und Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse)
- Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (Kooperationsraum C)
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

Maßnahmensteckbriefe Fußverkehr

FUSS 2 Fußgängerfreundliche Querungsanlagen

2

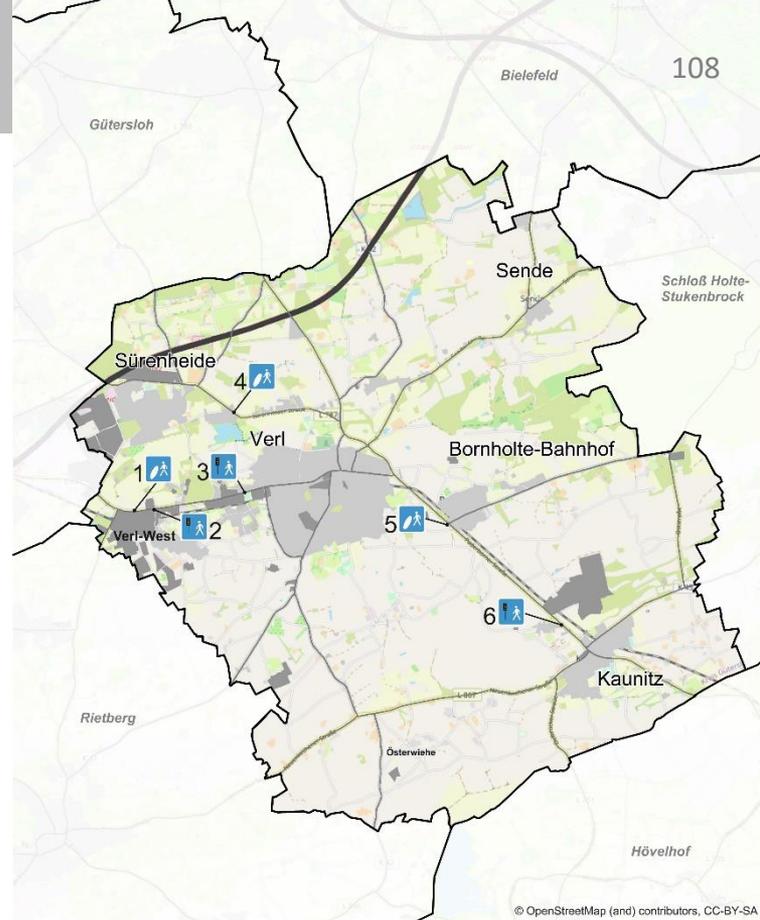
Beschreibung

Querungsanlagen erleichtern zu Fuß Gehenden die Querung der Fahrbahn. Hierbei gibt es verschiedene verkehrsrechtliche und bauliche Anlagen (z. B. Mittelinsel, LSA-Anlage, Fußgängerüberweg). Querungsanlagen sind erforderlich, wenn ein erhöhtes Querungsvorkommen vorliegt und die Verkehrsstärke bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h mehr als 1.000 Kfz in der Spitzenstunde im Querschnitt ausmacht. Bei einer Geschwindigkeit von über 50 km/h reicht bereits eine Verkehrsstärke von 500 Kfz/h aus.

In Verl sind Querungshilfen für zahlreiche Straßenabschnitte vorhanden (überwiegend Fahrbahnteiler mit Mittelinsel). Diese bieten zumeist neben zu Fuß Gehenden auch Radfahrenden eine sichere Querungsmöglichkeit. Vorhandene Querungsanlagen sind laufend auf ihre Wirkung und auf ihre Einsatzbereiche gemäß RAST 06 der FGSV zu prüfen.

Mittelinseln sind besonders hilfreich bei Straßenüberquerungen. Es kommen sowohl die Anlage einzelner Inseln als punktuelle Überquerungsanlagen als auch der linienhafte Einsatz in nicht so großen Abstände (max. 80 m) infrage. Die Breite sollte im Bereich der Querung möglichst 2,50 bis 3,00 m betragen.

13.12.2023



FUSS 2 - Fußgängerfreundliche Querungsanlagen



Errichtung einer Querungshilfe



Errichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage (LSA)

0 2 km



Stadt Verl

büro stadVerkehr

FUSS Fußgängerfreundliche Querungsanlagen

2

Fußgängerüberwege kennzeichnen gemäß § 26 Absatz 1 der StVO einen geregelten Vorrang für zu Fuß Gehende. Sie werden eingesetzt, wenn auf einer bedeutenden Fußwegeachse eine bequeme Quermöglichkeit erforderlich ist. Sie können an Einmündungen, Kreuzungen und Knotenpunkten angelegt werden.

Insbesondere an Lichtsignalanlagen (LSA) sind die Schaltungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende zu überprüfen. An einigen LSA erfolgt eine Grünphase nur bei Betätigung der Signaltaste oder die Grünphasen sind deutlich zu kurz. Problematisch ist es dann, wenn Autofahrende bei Rechtsabbiegen nicht mehr mit zu Fuß Gehenden rechnen. Bei geteilten Furten mit Mittelinsel ist dafür Sorge zu tragen, dass die Grünphase durchgängig ist.

An folgenden Straßen ist die Querungssituation zu prüfen:

1. Querungshilfe zu den Bushaltestellen Böwingloh an der Gütersloher Straße (L 757)
2. Im Zuge der Errichtung einer neuen Bushaltestelle an der Gütersloher Straße ist die Errichtung einer LSA am Knotenpunkt Aluminiumstraße/ Eiserstraße zu prüfen
3. Fußgänger-LSA Gütersloher Straße/ Östernweg
4. Querungshilfe Helfgerdsiedlung an der Sürenheider Straße (L 787)
5. Querungshilfe zu den Bushaltestellen Bahnhof in Bornholte-Bahnhof an der Paderborner Straße (L 757)
6. Fußgänger-LSA Paderborner Straße Höhe Marienstraße

Ziel

- Mobilität für alle ermöglichen
- Abbau von Hindernissen
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

Maßnahmenbündel



Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Straßen.NRW, Land, Kreis Gütersloh, Stadt Verl

FUSS 2 Fußgängerfreundliche Querungsanlagen

Umsetzungsschritte

- bei anstehenden Straßensanierungs-/umbaumaßnahmen sind die Querungsanlagen (FGÜ, Mittelinsel etc.) mit einzubeziehen

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Anpassung LSA betrifft das Land

Förderprogramm

- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Um Bagatelluntergrenzen zu vermeiden, sind Maßnahmen zu bündeln

FUSS 3 **Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden**

Beschreibung

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sollen besonders den motorisierten Verkehr verlangsamen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (insb. Nahmobilität) erhöhen.

Eine Maßnahme der Verkehrsberuhigung ist unter anderem die Umgestaltung von Straßenräumen. Hierbei können verkehrsberuhigte Bereiche (z. B. Shared Space) in Erwägung gezogen werden, die alle Verkehrsteilnehmer vollständig gleichberechtigten. Der Umbau erfolgt durch eine weiche Separation, bei dem der öffentliche Raum aufgewertet wird, Barrieren abgebaut werden und der Fuß- und Radverkehr gefördert werden. Für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches ist ein großes Aufkommen von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden mit erhöhtem Querungsbedarf erforderlich. Daher kommen besonders Hauptgeschäftsstraßen/ örtliche Geschäftsstraßen und Wohnstraßen als Straßenabschnitte für verkehrsberuhigte Abschnitte in Betracht.

In Verl sind bisher nur in Wohngebieten verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen worden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstraße in Verl ist bereits seit 2021 auf Tempo 20 km/h reduziert worden. Hier böte sich in einem mehrmonatigen Reallabor die Umwandlung der Hauptstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich auf einer Länge von etwa 200 bis 250 m von der Wilhelmstraße bis zum Friedhofsweg an.

In diesem Abschnitt befinden sich zahlreiche Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe, die von einer solchen Umgestaltung profitieren würden. Hinzu kommt, dass aufgrund der historischen Bebauung und Struktur im Verler Ortskern der Straßenquerschnitt äußerst schmal ist und insbesondere die zu Fuß Gehenden auf dem Abschnitt zwischen der Bürmannstraße und dem Friedhofsweg nur noch „Restflächen“ bzw. gar keine Gehwegflächen mehr zur Verfügung stehen. Eine dauerhafte Umwandlung des Abschnittes auf der Hauptstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich würde folgende Anpassungen nach sich ziehen:

- Aufhebung separierter Verkehrsflächen (Höhenangleichung)
- Keine Stellplätze auf der Fahrbahn

FUSS 3 **Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden**

Um die Aufenthaltsqualität für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen, sind punktuell Einschränkungen für den ruhenden Verkehr erforderlich. Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen ist im Rahmen eines Reallabors über einen mehrmonatigen Zeitraum zu erproben.

Im Rahmen des Reallabors können begleitende Verkehrszählungen die Umsetzungsphase begleiten. Die Durchführung eines Reallabors ermöglicht einen Feldversuch unter realen Bedingungen ohne größere bauliche Maßnahmen umsetzen zu müssen. Nach einem erfolgreichen Versuch kann eine Umgestaltung der Hauptstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich erfolgen.

Weitere Straßenzüge insbesondere in den Ortskernen in Sürenheide und Kaunitz bieten sich für einen verkehrsberuhigten Bereich an. In Sürenheide ist dies in der Thaddäusstraße auf dem Abschnitt zwischen Allensteiner Straße und Insterburger Straße denkbar. In Kaunitz ist eine Erprobung und mögliche Umsetzung eines verkehrsberuhigten Bereiches perspektivisch in der Fürstenstraße möglich,

wenn die Umsetzung des Maßnahmennetzfalls aus dem MIV-Konzept (MIV 1) umgesetzt und die Herabstufung der Landesstraße (L 751) in eine kommunale Straße erfolgt ist.

In Bornholte-Bahnhof ist die Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Bergstraße denkbar, wenn Geschwindigkeitsreduzierungen unabhängig von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beschlossen werden können. Derzeit sind bereits über 700 Städte und Gemeinden der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ beigetreten, um selbständig über innerstädtische Geschwindigkeiten entscheiden zu können. Hierfür ist jedoch eine Änderung der StVO Voraussetzung.

Folgende Vorschläge aus dem Dorfentwicklungskonzept 2022 für den Ortsteil Sürenheide sind nach Prüfung ihrer Machbarkeit zu integrieren:

- V.1 Sichere Fußwegeverbindung Zollhausweg und Königsberger Straße
- V.2 langfristige Planung eines Fuß- und Radweges entlang des Zollhausweges
- Umgestaltung des Nord-Süd-Fußwegs zwischen Posener Straße und Trakehner Straße
- V.5 Schulwegsicherung Glatzer Straße
- V.6 Sicherer Schüler-Sammeltaxi-Haltepunkt

FUSS 3 Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden

Folgende Vorschläge aus dem Dorfentwicklungskonzept 2022 für den Ortsteil Kaunitz sind nach Prüfung ihrer Machbarkeit zu integrieren:

- O.1 Weiterentwicklung des ehemaligen Bahnhofsareal
- O.2 Fußwegeverbindungen zum alten Bahnhof
- O.4 Grünraumgestaltung Kirchengelände
- O.6 Gestaltung der Bereiche zwischen Kirche und Kaunitzer Krug

Ziel

- Verkehrsberuhigung von Straßenräumen
- Steigerung der Aufenthaltsqualität

Maßnahmenbündel **FUSS 1** **FUSS 2** **MIV 1**

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl, Wirtschaftsförderung

Umsetzungsschritte

- Eigenständige Verkehrsuntersuchung/ Reallabor
- Entwurfsplanung bezüglich Platzgestaltung
- Umbau

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils und Aufwertung der Ortskerne

Klimaschutz



Kostenschätzung

- <50.000 pro Feldversuch + Evaluation

Förderprogramm

- Städtebauliche Förderung im Zuge von Stadtumbaumaßnahmen in NRW

FUSS Pflege und Wartung von Grünwegen und Pättken

4

Beschreibung

Die Nutzung von Grünwegen und Pättken (Feldwege) bietet nicht nur in der Freizeit einen ruhigen und sicheren Raum für den Fußgängerverkehr, sondern auch im Alltag. Viele Grünwege bieten in Siedlungsbereichen direkte, umwegfreie Wegebeziehungen zu den Zielen des Alltags (z. B. zu Bildungs- und Versorgungsstandorten). Gerade in ländlich geprägten Regionen existiert darüber hinaus eine Vielzahl von Pättken, die zumeist von den Landwirten zur Bestellung ihrer Felder genutzt werden. Abseits von Hauptverkehrsstraßen können diese Wege ebenfalls eine echte und mitunter schnellere Alternative zu den Hauptwegen darstellen. Um den Zugang und die Nutzung dieser Wege ganzjährig nahezu allen Nutzergruppen anbieten zu können, ist die Pflege und Wartung unverzichtbar (Instandhaltung, Grünschnitt, ggf. Winterdienst und Laubbeseitigung, ggf. Beleuchtung)

Ziel

- Förderung Fußverkehr

Maßnahmenbündel

FUSS
4

- FUSS 3 – Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl

Umsetzungsschritte

- Ausweisung von Fußwegenetz

Umsetzungszeitraum

- fortlaufend

Wirkung

- Erhöhung des Fußverkehrsanteils

Klimaschutz



Kostenschätzung

- ca. 5.000 Euro

Förderprogramm

- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Um Bagatelluntergrenzen zu vermeiden, sind Maßnahmen zu bündeln

6. MULTIMODALITÄT

- MULTI 1** Errichtung von Mobilstationen
- MULTI 2** Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements
- MULTI 3** Erweiterung des Kommunalen Mobilitätsmanagements
- MULTI 4** Mobilitätsmanagement an Schulen
- MULTI 5** Mobilitätsmanagement Schulzentrum

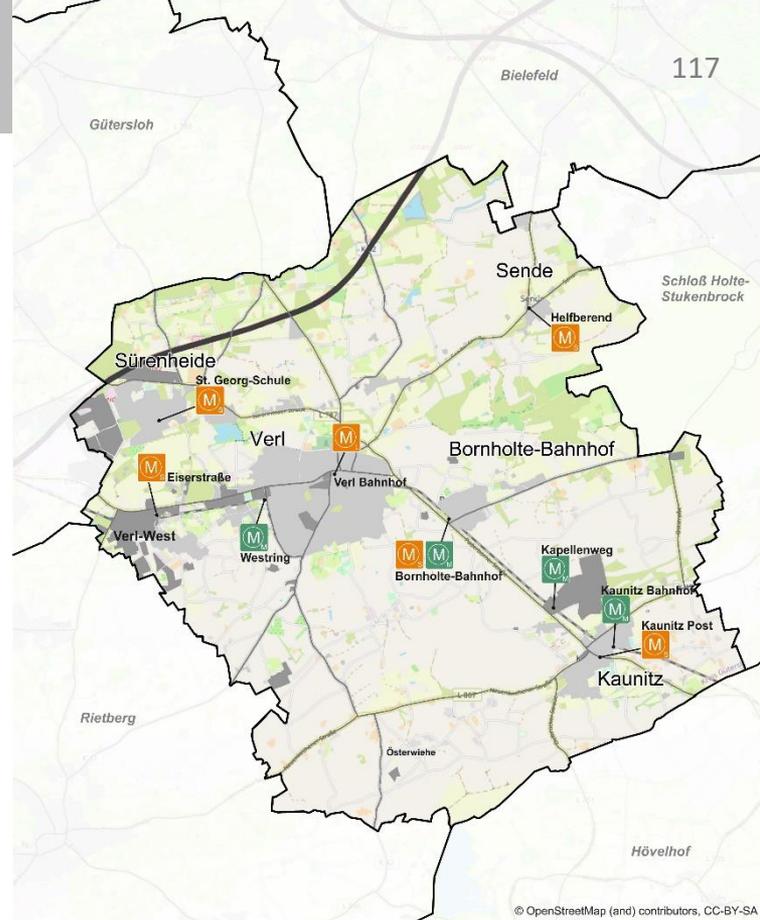
MULTI 1 Errichtung von Mobilstationen

Beschreibung

Unter Mobilstationen werden multimodale Verknüpfungspunkte verstanden, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden. Im Rahmen der Reaktivierung der TWE-Strecke von Harsewinkel über Gütersloh bis nach Verl werden an den bereits feststehenden Bahnhöfen und Haltepunkten die Errichtung von Mobilstationen forciert. Somit können eine Vielzahl von Menschen die TWE nutzen ohne dabei auf dem Weg zum Bahnhof bzw. Haltepunkt den eigenen Pkw zu nutzen. Es wird eine schnelle und einfache Wegekette ermöglicht. In Verl sind bisher folgende Standorte für Mobilstationen vorgesehen:

- Verl Bahnhof
- Haltepunkt Eiserstraße

In der regiopolREGION Paderbon und im Kreis Soest sind bereits Konzepte zur flächendeckenden Errichtung und Vernetzung von Mobilstationen in Arbeit, ebenso im benachbarten Verkehrsverbund VRR. Für NRW gibt es mit dem Handbuch Mobilstationen (3. Auflage 2022 erschienen) ein umfassendes Werk zu potenziellen Standorten, den Ausstattungsmerkmalen sowie zur Umsetzung und dem Betrieb der Mobilstationen.



MULTI 1 - Errichtung von Mobilstationen



Mobilstation S



Mobilstation L



Mobilstation M



weitere Mobilstation M nach TWE-Verlängerung



MULTI 1 Errichtung von Mobilstationen

Beschreibung

Durch ein einheitliches Design der Stationen (Corporate Design) wird ein hoher Wiedererkennungswert generiert und der Zugang zu den Mobilitätsangeboten vereinfacht.

Aufgrund der zentralen Lage des Bahnhofes (Bf) in Verl und der städtischen Struktur bietet sich hier eine Mobilstation in der Kategorie „Regional zentral“ (L) an. Neben dem Umstieg auf die TWE und Regionalbuslinien (ggf. Ortsbuslinie) können hier folgende Angebote und Serviceleistungen integriert werden:

- Bike- und Carsharing, Taxistand
- gesicherte B+R-Anlage (ggf. Radstation s. RAD 6)
- P+R mit ca. 50 Stellplätzen (Tiefgarage)
- Gepäckschließfächer, Packstation, Kundencenter mit Kiosk
- Stele, Wegweisung, Uhr, Dynamische Fahrgastinformation (DFI)
- Barrierefreiheit, Beleuchtung, Mülleimer, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz, Serviceautomat, Umgebungsplan, WC

Weitere potenzielle Standorte für Mobilstationen mit einem reduzierten Mobilitäts- und Serviceangebot gegenüber dem Bf (M):

- Haltepunkt Eiserstraße (und bei Durchbindung bis Paderborn an den Haltepunkten Bornholte-Bahnhof, Kapellenweg und Kaunitz)
- Jeweils eine Mobilstation der Kategorie „Regional peripher“ (S) in Sürenheide St. Georg-Schule, Sende Helfberend und Kaunitz Post (letztgenannte entfällt bei Verlängerung TWE)

MULTI 1 Errichtung von Mobilstationen

- Jeweils eine Mobilstation der Kategorie Quartier (XS) mit mind. einem Bike- und Carsharingangebot in Bornholte-Bahnhof Bf (entfällt bei Verlängerung TWE) und Sende Helfberend (Umsetzung bereits erfolgt)
- Errichtung Fahrradboxen gemäß ÖPNV-Konzept an Bushaltestellen

Ziel

- Stärkung der multi-/ intermodalen Mobilität insb. an ÖPNV-Stationen
- Ausweitung des Mobilitätsangebotes
- Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse der Nutzenden

Maßnahmenbündel



Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl, Kreis Gütersloh, VVOWL

Umsetzungsschritte

- Ausschreibung einzelner Komponenten
- Bauliche Umsetzung

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Reduzierung des MIV im Stadtgebiet
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Kosten abhängig von den Ausstattungsmerkmalen

MULTI Errichtung von Mobilstationen

1

Förderprogramm

- Investitionsförderung der Zweckverbände
- Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Föri-MM)
- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Föri-Nah)
- Klimaschutz durch Radverkehr
- Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“

MULTI 2 **Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements**

Beschreibung

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst ein umfangreiches, umweltfreundliches Mobilitätsangebot, welches den Beschäftigten seitens der Unternehmensführung zur Verfügung gestellt bzw. finanzielle/ infrastrukturelle Anreize zur Nutzung der Angebote geschaffen wird. Diese wurden bereits gezielt an interessierte Unternehmen im Rahmen einer Beschäftigtenbefragung während der Erstellung des IMOKs vermittelt. Hierzu zählen:

- Bildung von Fahrgemeinschaften
- Nutzung des ÖPNV (Jobticket) und des Fahrrads
- Einrichtung von Car- und Bikesharingsystemen
- Nutzung der betrieblichen Carsharingflotte durch die Bevölkerung außerhalb der Dienstzeiten am Wochenende
- Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern
- Nutzung von Angeboten der IHK zur Ausbildung von Mitarbeitenden zu betrieblichen Mobilitätsmanagern
- Schaffung von regelmäßigen Beratungs- und Informationsangeboten für Betriebe

Ziel

- Stärkung der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in Betrieben (Dienst- und Arbeitswege)
- Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse der Beschäftigten

Maßnahmenbündel

-

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl
- Wirtschaftsförderung Stadt Verl
- Unternehmen

Umsetzungsschritte

- Überprüfung und Verstetigung der aufgezeigten Möglichkeiten im Rahmen der Beschäftigtenbefragung
- Erneute Umfrage zur Nutzung und Abschätzung des Mobilitätsverhaltens in den Unternehmen
- Informationsveranstaltung bzw. Integration in das Unternehmensfrühstück

Umsetzungszeitraum



MULTI 2 **Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements**

Wirkung

- Reduzierung des MIV im Stadtgebiet
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen
- Stärkung der Gesundheit und Produktivität der Mitarbeitenden

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Keine zusätzlichen Kosten (Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagers)

Förderprogramm

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen

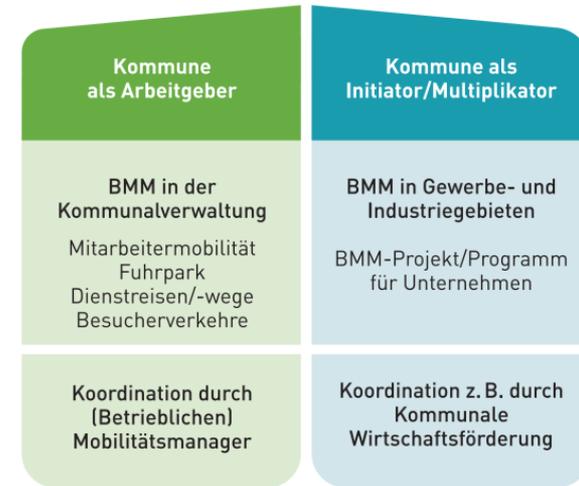


Abb. 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement: Die Kommunalverwaltung übernimmt eine wichtige Doppelrolle (Quelle: eigene Darstellung)

Betriebliches Mobilitätsmanagement in Kommunen
Handbuch des Zukunftsnetzes Mobilität NRW (2020)

MULTI 3 **Erweiterung des Kommunalen Mobilitätsmanagements**

Beschreibung

Das Kommunale Mobilitätsmanagement umfasst ein umfangreiches, umweltfreundliches Mobilitätsangebot, welches den Beschäftigten seitens der Stadtverwaltung angeboten bzw. finanzielle/ infrastrukturelle Anreize zur Nutzung der Angebote geschaffen wird. Diese wurden bereits gezielt an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung im Rahmen einer Beschäftigtenbefragung während der Erstellung des IMOKs vermittelt. Dies können folgende Angebote sein:

- Bildung von Fahrgemeinschaften
- Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads
- Einrichtung von Car- und Bikesharingsystemen (bei Ruhezeiten Fahrzeuge den Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung stellen)
- Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern
- Förderung von temporären bespielbaren Straßen in verkehrsberuhigten Zone (Einschränkung MIV zugunsten spielender Kinder)

Ziel

- Stärkung der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in Betrieben (Dienst- und Arbeitswege)

- Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse der Beschäftigten

Maßnahmenbündel

-

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl

Umsetzungsschritte

- Ableitung von Strategien und Umsetzung der Vorschläge aus der Beschäftigtenbefragung

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Reduzierung des MIV im Stadtgebiet
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen
- Stärkung der Gesundheit und Produktivität der Mitarbeitenden

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Keine zusätzlichen Kosten (Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagers)

Förderprogramm

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement an Schulen

Beschreibung

Für die Grundschulen in der Stadt Verl wird ein Konzept für ein schulisches Mobilitätsmanagement erarbeitet, um den Hol- und Bringverkehr am Morgen und Mittag zu reduzieren bzw. sicherer zu gestalten. Dieses kann folgende Bestandteile aufweisen:

- Bestandsaufnahme
- Erstellung einer Prioritätenliste
- Schaffung von verwaltungsinternen Strukturen
- Identifizierung einer Pilotschule
- Evaluation der Maßnahmen
- Einführung „Walking Busse“
- Überprüfung und Einführung vereinzelter Elterntaxihaltestellen an den Grundschulen und weiterführenden Schulen mit steuernder Wirkung
- Fahrradcheck/-kontrollen an Schulen
- Verkehrserziehung im Unterricht, Arbeitskreis Mobilität/ Schule, Verkehrsparcours
- Jährlicher Projekttag in den Schulen zum Thema Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung (Klimawandel) gemeinsam mit der Stadtverwaltung (z. B. während der europäischen Mobilitätswoche)

Ziel ist es, umweltfreundliche Verkehrsmittel auf dem Weg zur und von der Schule zu stärken und die „Elternhaltestellen“ einige Meter vor den Schulen zu errichten. Somit wird das erhöhte Verkehrsaufkommen insbesondere in den Morgenstunden vor den Schulen sicherer gestaltet.

Folgende Schulen bieten sich für Eltern-Taxi-Haltestellen an:

- Grundschule Marienschule Verl
- Grundschule „Am Bühlbusch“
- Grundschule St. Georg-Schule Sürenheide: Sperrung Glatzer Straße mit Anlieger frei und Umwandlung/ Beschilderung 4-6 Stellplätze (Schräg- oder Längsparker Thaddäusstraße) in Eltern-Taxi-Haltestellen (07:00-08:00 und 12:00-13:00 Uhr)
- Grundschule Bornholte-Kaunitz

Ziel

- Frühe verkehrliche Erziehung
- Verkehrssicherheit bei Kindern fördern
- Stärkung der Selbstständigkeit von Kindern im Straßenverkehr
- Schaffung eines Bewusstseins bei Kindern und Jugendlichen, dass Mobilität auch mit minimalem MIV-Einsatz erfolgen kann
- Senkung Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw an den Schulen

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl, Schulleitungen Grund- & weiterführenden Schulen
- ADAC

MULTI 4 Mobilitätsmanagement an Schulen

Maßnahmenbündel MULTI 5

Umsetzungsschritte

- Kontakt zu den jeweiligen Schulen und Ermittlung der Bedarfe an Eltern-Taxi-Haltestellen und weiteren Kampagnen

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Reduzierung der Hol- und Bringverkehre
- Stärkung der Gesundheit und Produktivität der Schülerinnen und Schülern
- Verstetigung von umweltfreundlichen Verhaltensmustern

Klimaschutz



Kostenschätzung

- Keine zusätzlichen Kosten (Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagers)

Förderprogramm

- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020

Eine Initiative der



Infos unter



Mit Unterstützung von: Brinkmann & Cie.



Werbung für den Walking Bus in Köln

(Quelle: <https://www.ema-schule-koeln.de/elternaktiv/walking-bus.html>)



Schild zur Kennzeichnung einer Elternhaltestelle (Quelle: Landesverkehrswacht NRW 2020)

Mobilitätsmanagement Schulzentrum

Beschreibung

Für das Schulzentrum in Verl, welches rund 2.000 Schülerinnen und Schüler wochentags besuchen, ist bereits ein schulisches Mobilitätsmanagement erarbeitet worden. Dieses soll durch eine großflächige Umgestaltung ergänzt werden, um eine umfangreiche Entlastung des Bereiches vom MIV zu erzielen.

Die Umgestaltung sieht folgende Bausteine vor:

- Bau eines Parkhauses auf dem städtischen Grundstück neben der Friedhofskapelle mit ca. 200 Stellplätzen (STP) (perspektivisch ca. 400 STP bei Verlegung Friedhofskapelle)
- Durch den Bau des Parkhauses werden die STP-Flächen im südlichen Bereich der Gesamtschule an der St.-Anna-Straße für die Errichtung von Radabstellanlagen, einer neuen Busumfahrt und neuen Aufenthaltsflächen frei

- Prüfung Einrichtung einer Fahrradstraße oder eines Shared Space zur Verlagerung des MIV auf den Friedhofsweg und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Ausweisung Tempo 30-Zone auf dem Friedhofsweg und Freigabe für den MIV in beiden Richtungen (Prüfung Einrichtung einer Fahrradstraße)
 - Prüfung Einrichtung einer Eltern-Taxi-Haltestelle auf dem Friedhofsweg, um Bring- und Holverkehre auf der St.-Anna-Straße zu reduzieren

Weitere Bausteine können u. a. sein:

- Mobilitätsbefragung bei den Schülerinnen und Schülern sowie den Lehrkräften
- Schaffung von verwaltungsinternen Strukturen
- Fahrradcheck/-kontrollen an Schulen
- Verstärkung Nachhaltige Mobilität im Schulalltag, Arbeitskreis Mobilität/ Schule
- Jährlicher Projekttag in den Schulen zum Thema Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung (Klimawandel) gemeinsam mit der Stadtverwaltung (z. B. während der europäischen Mobilitätswoche)

Mobilitätsmanagement Schulzentrum

Beschreibung

- Schaffung von verwaltungsinternen Strukturen
- Fahrradcheck/-kontrollen an Schulen
- Verstetigung Nachhaltige Mobilität im Schulalltag, Arbeitskreis Mobilität/ Schule
- Jährlicher Projekttag in den Schulen zum Thema Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung (Klimawandel) gemeinsam mit der Stadtverwaltung (z. B. während der europäischen Mobilitätswoche)

Ziel

- Reduzierung der Verkehrsbelastungen in der St.-Anna-Straße
- Verkehrslenkende Wirkung
- verkehrliche Erziehung
- Verkehrssicherheit bei Kindern/ Jugendlichen fördern
- Schaffung eines Bewusstseins bei Kindern und Jugendlichen, dass Mobilität auch mit minimalem MIV-Einsatz erfolgen kann
- Senkung Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw am Schulzentrum

Träger/ Akteure/ Beteiligte

- Stadt Verl
- Schulleitungen der weiterführenden Schulen
- ADAC

Mobilitätsmanagement Schulzentrum

Maßnahmenbündel  

Umsetzungsschritte

- Kontakt zu den jeweiligen Schulen und Ermittlung der Bedarfe an sicheren, witterungsgeschützten Radabstellanlagen
- Prüfung Freigabe Friedhofsweg in beiden Richtungen und Tempo 30-Zone sowie Einrichtung einer Eltern-Taxihaltestelle und Einrichtung einer Fahrradstraße auf der St.-Anna-Straße (z. B. im Rahmen eines mehrmonatigen Reallabors)

Umsetzungszeitraum



Wirkung

- Reduzierung der Hol- und Bringverkehre
- Stärkung der Gesundheit und Produktivität der Schülerinnen und Schülern
- Verstetigung von umweltfreundlichen Verhaltensmustern

Klimaschutz



Kostenschätzung

- <25.000 Euro

Förderprogramm

- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020

Anhang

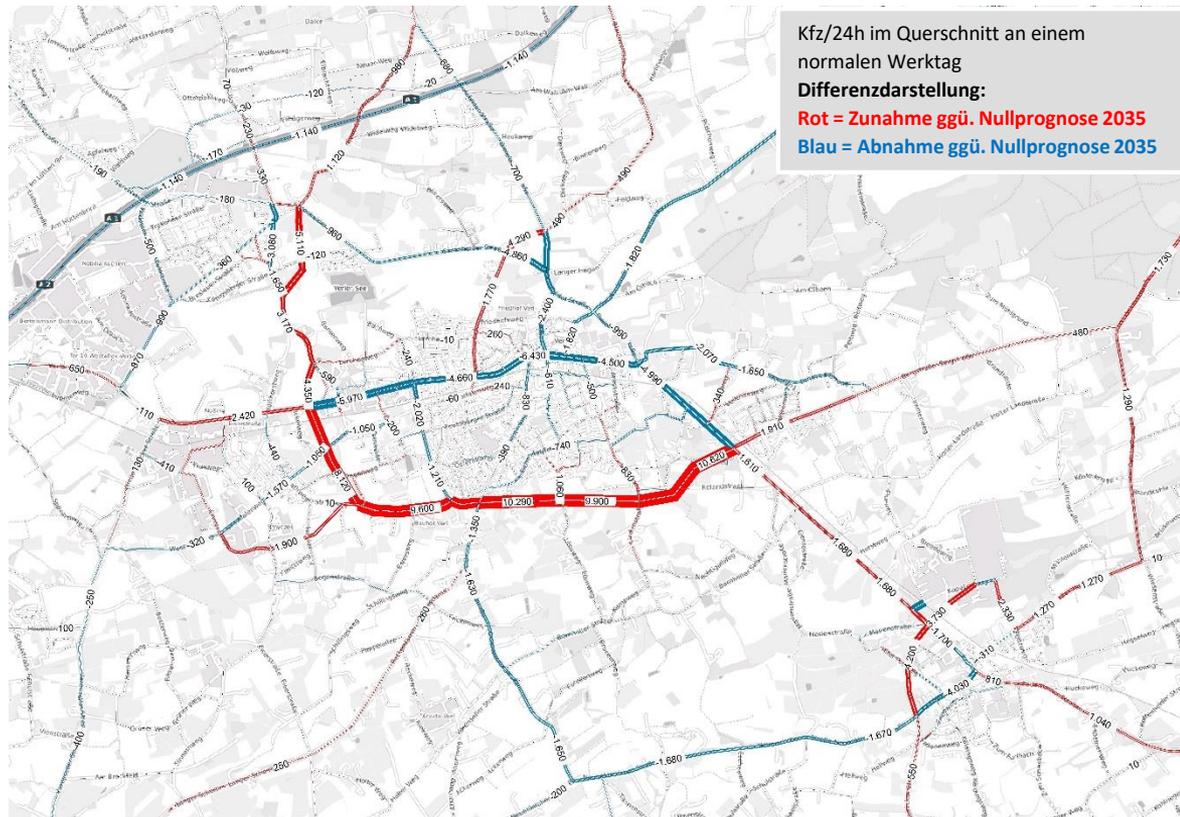
MIV 1 MIV-Konzept

Beschreibung: Maßnahmenetzfall 3b ohne AS A2

Anmerkung Abbildung Differenzdarstellung 2035:

In der Abbildung sind die Auswirkungen in Form von **Differenzdarstellungen zur Nullprognose 2035** dargestellt. Die Nullprognose beinhaltet die Verkehrszu- und -abnahmen im Prognosezeitraum 2035 unter Berücksichtigung feststehender siedlungs- und infrastruktureller Entwicklungen (Bevölkerungszunahme ca. 30 Tsd. EW, TWE, Schnellbus Bielefeld). Die Differenzdarstellung zeigt die Zu- oder Abnahmen in Folge der Umsetzung der Varianten im **Maßnahmenetzfall 3b ohne neue Autobahnanschlussstelle an der A2** enthalten:

- Nr. 11 bis 17 (Neutrassierung und alter Brummelweg)
- Nr. 19
- Nr. 42 bis 48



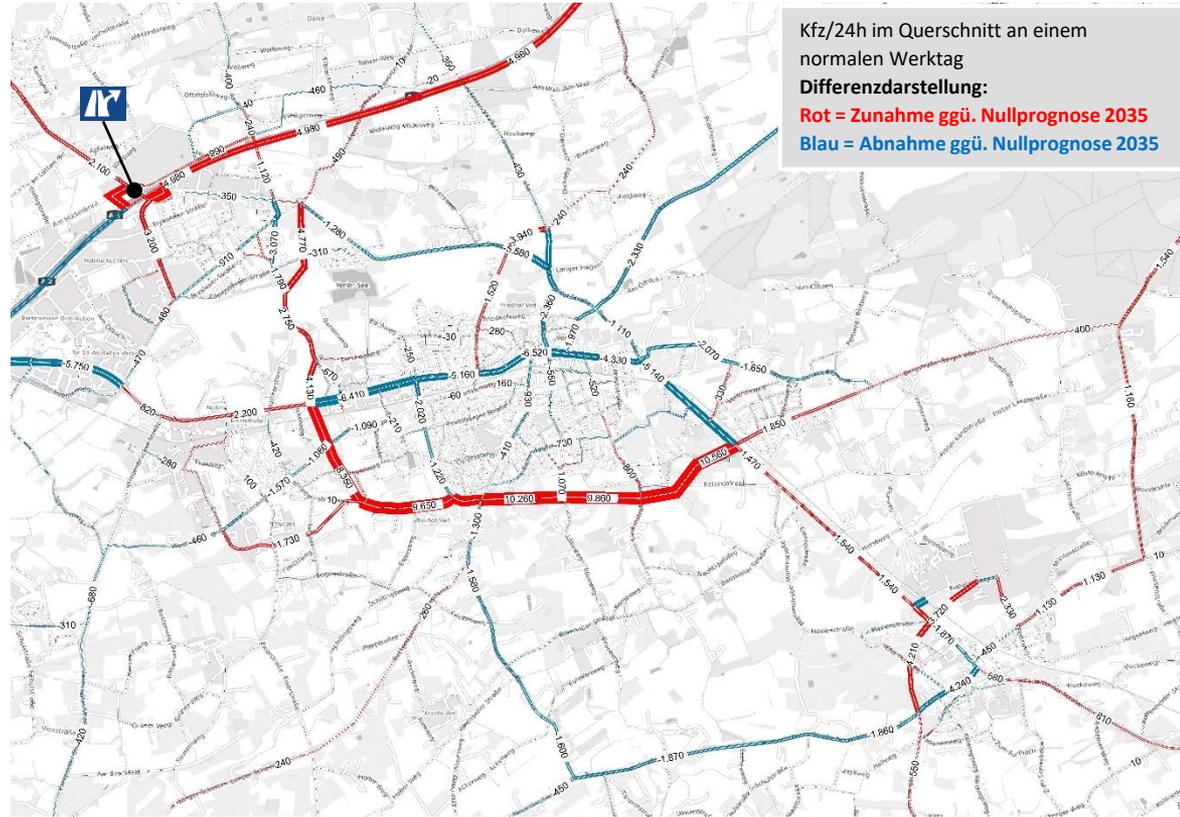
MIV 1 MIV-Konzept

Beschreibung: Maßnahmennetzfall 3b+AS A2 (A)

Anmerkung Abbildung Differenzdarstellung 2035:

In der Abbildung sind die Auswirkungen in Form von **Differenzdarstellungen zur Nullprognose 2035** dargestellt. Die Nullprognose beinhaltet die Verkehrszu- und -abnahmen im Prognosezeitraum 2035 unter Berücksichtigung feststehender siedlungs- und infrastruktureller Entwicklungen (Bevölkerungszunahme ca. 30 Tsd. EW, TWE, Schnellbus Bielefeld). Die Differenzdarstellung zeigt die Zu- oder Abnahmen in Folge der Umsetzung der Varianten im **Maßnahmennetzfall 3b + neue Autobahnanschlussstelle an der A2 Sürenheider Straße** enthalten:

- Nr. 11 bis 17 (Neutrassierung und alter Brummelweg)
- Nr. 19
- Nr. 42 bis 48
- A: Neue Anschlussstelle A2 Sürenheider Straße



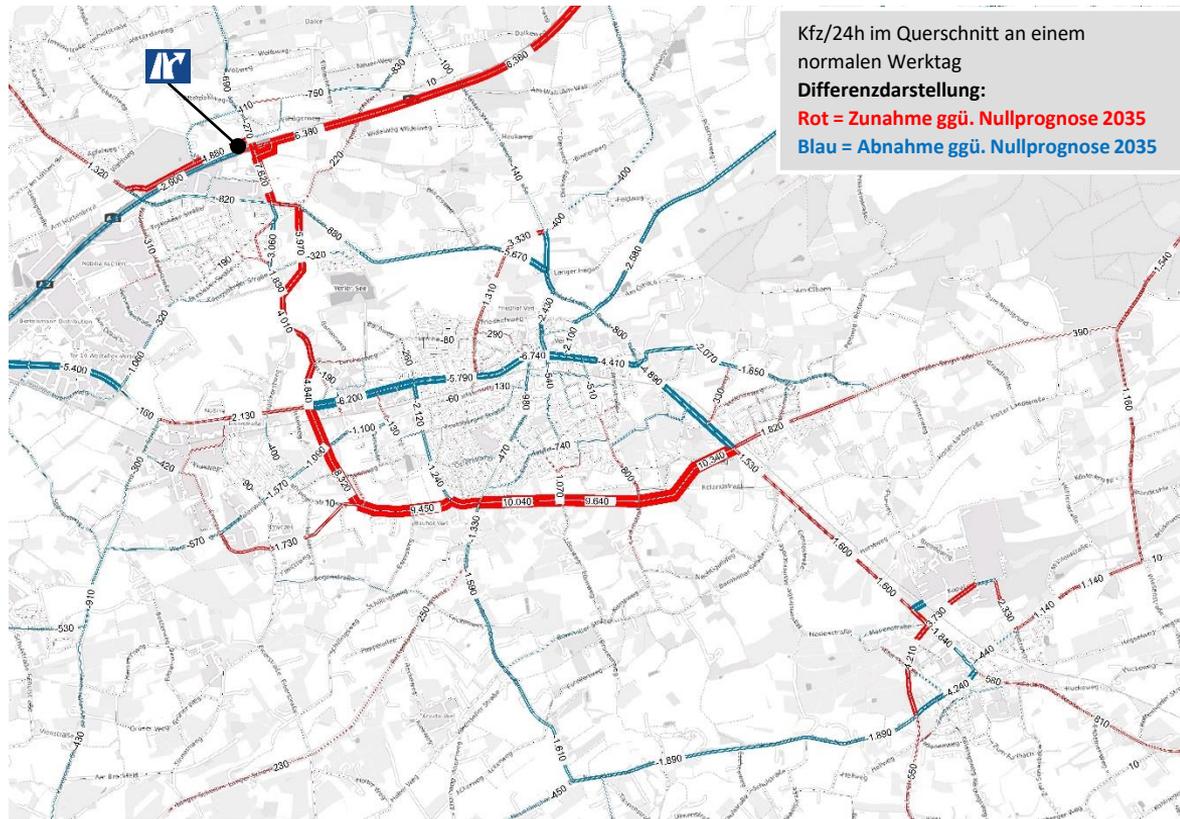
MIV 1 MIV-Konzept

Beschreibung: Maßnahmenetzfall 3b+AS A2 (B)

Anmerkung Abbildung Differenzdarstellung 2035:

In der Abbildung sind die Auswirkungen in Form von **Differenzdarstellungen zur Nullprognose 2035** dargestellt. Die Nullprognose beinhaltet die Verkehrs- und -abnahmen im Prognosezeitraum 2035 unter Berücksichtigung feststehender siedlungs- und infrastruktureller Entwicklungen (Bevölkerungszunahme ca. 30 Tsd. EW, TWE, Schnellbus Bielefeld). Die Differenzdarstellung zeigt die Zu- oder Abnahmen in Folge der Umsetzung der Varianten im **Maßnahmenetzfall 3b + neue Autobahnanschlussstelle an der A2 Isselhorster Straße** enthalten:

- Nr. 11 bis 17 (Neutrassierung und alter Brummelweg)
- Nr. 19
- Nr. 42 bis 48
- B: Neue Anschlussstelle A2 Isselhorster Straße



MIV 1 MIV-Konzept

Beschreibung: Maßnahmenetzfall 3b+AS A2 (C)

Anmerkung Abbildung Differenzdarstellung 2035:

In der Abbildung sind die Auswirkungen in Form von **Differenzdarstellungen zur Nullprognose 2035** dargestellt. Die Nullprognose beinhaltet die Verkehrs- und -abnahmen im Prognosezeitraum 2035 unter Berücksichtigung feststehender siedlungs- und infrastruktureller Entwicklungen (Bevölkerungszunahme ca. 30 Tsd. EW, TWE, Schnellbus Bielefeld). Die Differenzdarstellung zeigt die Zu- oder Abnahmen in Folge der Umsetzung der Varianten im **Maßnahmenetzfall 3b + neue Autobahnanschlussstelle an der A2 Bielefelder Straße** enthalten:

- Nr. 11 bis 17 (Neutrassierung und alter Brummelweg), Nr. 19, Nr. 42 bis 48
- C: Neue Anschlussstelle A2 Bielefelder Straße
- Nr. 18 Verlängerung und Ausbau Rebhuhnweg

